PG 72300 NID

PG/72300

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH MINESWEEPING FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.6.42 to 15.6.42

22231

EDEN-SCHNELLHEFTER

Kommandosache!

Vorkommnisse

Ch 19375

Tagebuch

Flottille

Stand vom:

Mai 1942

Seiten:

M 1304 M ~~1305~~ M 1306 M 1308

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/42300/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THE WORK
OR ON ANY ADDITIONAL SHEET OF PAPER
WHICH BEARS THE REGISTERED NUMBER

Flottillenchef:

Kpt.d.R. F r a n k

Flottillen - Ingenieur:

(Ing.) (Kr.O.) E l l m a n n

Tagebuch enthält 29 Blätter!

Kriegsmarine

19783/42

Din A4

2100 42

Geheime Kommandosache!

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

Ch 1975

Kriegstagebuch

der

13. Minensuchflottille

für die Zeit vom:

1. – 15. Juni 1942

mit den Booten:

M 1301 M 1302 M 1303 M 1304 M ~~1305~~ M 1306 M 1308

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/42300/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ... BUT ... ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Der Flottillenchef:
Korv.Kpt.d.R. F r a n k

Der Flottillen - Ingenieur:
Ltn. (Ing.) (Kr.O.) E l l m a n n

Dieses Kriegstagebuch enthält 29 Blätter!

Geheime Kommandosache!

1/

Taktische Gliederung der 13. Minensuchflottille.

Stand vom 15. Juni 1942.

Der Flottillenchef: Korv.Kpt.d.R. F r a n k.

Boot:	Kommandant:	Toppzeichen:	Anruf:	Morsename:
M 1301	Ob.Ltn.z.S. H o e n c k		2071	P K A
M 1302	Ltn.z.S.d.R. S c h l i n k		2072	P K B
M 1303	Ob.Ltn.z.S.d.R. L a w r e n z		2073	P K C
M 1304:	Kptl.z.V. S c h m i d t		2074	P K D
M 1305	Ob.Ltn.z.S.d.R. H e r m a n n		2075	P K E
M 1306	Ltn.z.S.d.R. A u e r		2076	P K F
M 1308	Kptl.d.R.z.V. H e y n s e n		2078	P K H

Geheime Kommandosache !

2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6. - 15.6. 1942 :	Cuxhaven	M 1308 : außer K.B. Planmäßige Werftliegezeit. Nordsee=Werft. Franz
1. - 2. 1942	Wesermünde	M 1306 : außer K.B. Planmäßige Werftliegezeit. Sieghold=Werft. Franz
1.6.42	Den Helder - Nprdsee Wind : NNO -0-1 Seegang : 0 Wetter : 0 Bewölkung : 10	M 1304, 01, 02, 03, 05 :
0300		ausgelaufen gemäß FT = Befehl vom 30.5.42. Nr. 1113/11 : " 13.M.S.-Flottille zu FT 1113/11 = Am 31.5. Elkablaufen von Punkt " FRITZ " über " LUCIE ", Umleitung Weg " BRAUN " bis Punkt " TONI ". Dann Den Helder. Am 1.6. gleichen Weg zurück. 5. Sich.-Div. G 3010. "
0700		Bei Punkt " TONI " K.F.R.G. ausgebracht und Weg befehlsgemäß ohne Räumerfolg Elkabgelaufen.
1620		Bei Punkt " FRITZ " K.F.R.G. eingenommen.
1845	Borkum Reede	zu Anker. Franz

Geheime Kommandosache !

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.6.42.	Borkum Reede - Nordsee Wind : SW 3 - 4 Seegang : 1 - 2 Wetter : o; Bewölkung : 10	M 1304, 01, 02, 03, 05 :
0600		gemäß FT - Befehl Nr. 1723/6 : " 13.M.S.-Flottille. Am 2.6. bei Hellwerden mehrmaliges ELK-Ablaufen mit K.F.R.G. Dreieck vor Borkum. Abends Borkum. 5. Sich.-Div. G o112. "
0757		Bei Punkt " FRITZ " K.F.R.G. ausgebracht und Dreieck vor Borkum ohne Räumerfolg zweimal ELK-abgelaufen.
1810		Bei Punkt " FRITZ " K.F.R.G. eingenommen.
1945	Borkum Reede	zu Anker.
	Wesermünde	M 1306 :
0700 - 1710		M.E.S. - Erprobung.
3.6.42.	Borkum Reede - Nordsee Wind : SW z.W 1 Seegang : 0 Wetter:c; Bewölkung : 2	M 1304, 01, 02, 03, 05 :
0600		Anker auf gemäß FT-Befehl Nr. 2039/53 vom 2.6. :

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den 3.6.42 :		" Am 3.6. bei Hellwerden Elkablaufen von Punkt " FRITZ " über " LUCIE " Weg " BRAUN " bis Punkt " MAX ". Dort mehrere Kreise, gleichen Weg zurück. 5. Sich.-Div. G o213. "
0750		Bei Punkt " FRITZ " K.F.R.G. ausgebracht und Weg " BRAUN " über " LUCIE " Umleitung nach Punkt " MAX " ELK-abgelaufen.
1115		Auf 53 Grad 35,5 Min. Nord; 5 Grad 30 Min. Ost von " M 1305 " ELM geräumt. Räummeldung von " M 1305 " an 5. Sich.-Div. " a) o3o6 b) 1116 c) 53355 N, o53o O. d) 276 e) 180 Grad f) 120 m g) 24 h) 8 i) vordere Scheerboje zerschlagen. k) stark l) Echolot ausgefallen. m) nein. M 1305. "
1340	Wind : WSW 1 - 2 Seegang : o Wetter : c; Bewölkung : 2 - 3	M 1303, 05 :
		bei Punkt " MAX " gemäß FT-Befehl 5. Sich.-Div. Nr. 1008/78 vom 3.6.42. : " 13.M.S.-Flottille Bei Punkt " MAX " Rotte M 1303,05 mit Gerät Weg " BRAUN " nach Den Helder entlassen. Dort weitere Befehle. 5. Sich.-Div. G o306. "
1945	Den Helder	entlassen. Weg " BRAUN " bei Punkt " TONI " mit K.F.R.G ohne Räumerfolg ELK-abgelaufen. Bei Punkt " TONI " K.F.R.G. eingenommen. M 1303, 05 : eingelaufen.
1312 - 1630		M 1304, 01, 02 : Um Punkt " MAX " nach Norden 2 sm, nach Osten, Süden und Westen 1 sm ohne Räumerfolg mit K.F.R.G. nachgeprüft. Dann zurück über Umleitung und Punkt " LUCI " nach " FRITZ ". Kein weiterer Räumerfolg. Bei Punkt " FRITZ " K.F.R.G. eingenommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den 3.6.42.:	Borkum Reede	zu Anker.
0530	Wesermünde Wind : 0 1 Seegang : o Wetter : c;m Bewölkung : 3,9	M 1306 : ausgelaufen. Marschfahrt nach Cuxhaven.
0756		Wegen Maschinenreparatur bei ' Hohe Weg ' zu Anker.
0715 bis 0810		Flakwaffen einschießen.
0830		Maschinenschaden behoben. Anker auf. Marschfahrt über Punkt " A "
1400	Cuxhaven	eingelaufen. Kohlenübernahme. K.B. ist wieder hergestellt. Fauk
4.6.42.	Borkum Reede Wind : 0 Seegang : o Wetter : b; Bewölkung : 1	M 1304, 01, 02 :
1030		Anker auf.gemäß Befehl der 5. Sich.-Div. vom 3.6.42. : " Am 4.6. Geräte-Ergänzung Delfzijl. Am 5.6. Elkablaufen mit K.F.R.G. von Punkt Fritz über "LUCIE ", Weg " BRAUN " bis Den Helder Ansteuerungstonne. Abends Den Helder. 5. Sich.-Div. G 0312. "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den 4.6.42.:		
1218	Delfzijl	eingelaufen.
0715	Den Helder Wind : SSW 1 Seegang : o Bewölkung : 2 Wetter : b;m	M 1303, 05 : ausgelaufen gemäß Befehl der 5. Sich.-Div. vom 3.6.42. : " Rotte M 1303,05 am 4.6. Geleit " D " - Gruppe 34. M.S.-Flottille von Den Helder bis Terschelling durchführen. Dann zurück Den Helder. Am 5.6. Ergänzungen. 5. Sich.-Div. G 0311. " und Geleit für 6 Boote der 34. M.S.-Flottille Gruppe " D " auf Weg " Hellrot " bis Terschelling.
1018		Bei Terschelling Geleit entlassen. Auf Gegenkurs Marschfahrt
1328	Den Helder Cuxhaven	eingelaufen. M 1306 : Kohlenübernahme; Kompensieren. Frank
5.6.42.	Delfzijl - Nordsee Wind : NW 0-1 Seegang : 0 Wetter : c; Bewlökung : 2	M 1304, 01, 02 :
0400 0730		ausgelaufen. Marschfahrt durch Hubertgat. Bei Punkt " FRITZ " K.F.R.G. ausgebracht und Weg " BRAUN " über " LUCIE " bis Den Helder

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den 5.6.42.:		Ansteuerungstonne ohne Räumerfolg ELK-abgelaufen.
1635		Bei Den Helder Ansteuerungstonne Gerät eingenommen.
1750	Den Helder	eingelaufen.
	Den Helder	M 1303, 05 : Ausbildungsdienst.
2000	Cuxhaven-Nordsee Wind : N 3 Seegang : 2 Wetter : c; Bewölkung : 3	M 1306 :
		ausgelaufen gemäß Befehl 5. Sich.-Div. vom 4.6.42. : ". M 1306 = Westgeleit 283 am 6. Juni 1942 0400 Uhr ab Elbe 2 beabsichtigt. Geleitboot : Vp.Bt. 807/10/11/12 M 1306. Verstärkung wird gesondert befohlen. Geleitboote und Dampfer verlegen am 5.6. nach Elbe 2 und ankern dort um 2200 Uhr. Ankerformation so, daß Geleitboote Flakschutz übernehmen können. Geleitbesprechung am 5. Juni 1842 1600 Uhr im BO Besprechungsraum der Baracke im Minensucherhafen. Geleitführer ist Kdt. Vp.-Bt. 807. 5. Sich.-Div. G 0408. ", unter taktischer Unterstellung 8. Vorposten-Flottille.
2120		Bei " ELBE II " zu Anker.

Franz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6.42.	Den Helder - Nordsee Wind : 0 1 - 2 Seegang : o - 1 Wetter : b; Bewölkung : o	M 1304, 01, 02, 03, 05 :
0500		ausgelaufen gemäß Befehl 5. Sich.-Div. vom 5.6.42. : " 13.M.S.-Flottille Am 6.6. bei Hellwerden ELK-Ablaufen mit K.F.R.G. von Ansterungstonne Den Helder über " weg BRAUN " bis Punkt " LUCIE " und weiter bis " FRITZ ". Abends Borkum. 5. Sich.-Div. G o5114. "
1047		Bei Den Helder Ansteuerungstonne K.F.R.G. ausgebracht.
1545		Auf 53 Grad 39 Min. Nord; 5 Grad 16 Min. Ost räumt " M 1302 " eine ELM. Räummeldung durch F.T. von " M 1302 " an 5. Sichdiv. : " a) o6o6 b) 1545 c) 5339 N; o516 O. d) 97 e) 170 Grad; 160 m, f) 25 g) 24 h) 8 i) vordere rechte Scheerboje zerschlagen. k) stark l) kein, m) keine. M 1302. "
1651 2135		Umgegend des Detonationspunktes noch zweimal ohne weiteren Räumerfolg nachgeprüft. Elkablaufen Weg " BRAUN " fortgesetzt. Bei Punkt " FRITZ " K.F.R.G. wieder eingenommen. Keine weiteren Räumerfolge.
2345	Borkum Reede	zu Anker.
0330	Elbe - Nordsee Wind : umlaufend 2-3 Seegang : 1 Wetter : b; Sewölkung : 1	M 1306 :
1030		Bei " ELBE II " Anker auf und Geleitschutz übernommen. Über Weg " BRAUN " und ab Punkt " TONI " Weg " HELLROT " nach Rotterdam. Fliegeralarm. 1 Umkreisender Aufklärer.

9

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Belechtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den 6.6.42.:		
2310		Punkt " TONI " passiert.
		Falke
7.6.42.:	Borkum Reede - Nordsee Wind : NW 1 - 2 Seegang : 1 Wetter : b; Bewölkung : 1	M 1304, 01, 02, 03, 05 :
0500		Anker auf gemäß Befehl 5. Sich.-Div. : " 13.M.S.-Flottille Am 7.6. bei Hellwerden Elkabulaufen mit K.F.R.G. von Punkt " FRITZ " über " LUCIE ", Weg " BRAUN " bis Leuchtschiff " HANS ". Dann Cuxhaven. 5. Sichd.-Div. G 0612. "
0707		Bei Punkt " FRITZ " K.F.R.G. ausgebracht und Weg " BRAUN " befehlsgemäß ohne Räumerfolg ELK-abgelaufen.
1448		Auf 54 Grad Min. Nord; 7 Grad 37 Min. Ost K.F.R.G. wegen Wetterlage eingenommen. Marsch nach Cuxhaven.
1835	Cuxhaven Nordsee Wind : SSW 2 Seegang : 1 Wetter : b; Bewölkung : o	festgemacht. M 1306 :
0130		Fortsetzung Geleitschut-z nach Rotterdam. Fliegeralarm. 1 Aufklärer.
0500		Fliegeralarm. 1 Aufklärer.

18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch dem:		
7.6.42.:		
1015	Rotterdam	Parkhafen festgemacht.
		Frank
8.6.42.:	Cuxhaven	M 1301, 04 :
		Kohlenergänzung.
		M 1302 :
		Geräte-Abgabe, Vorbereitungen zur Werftliege-Zeit.
		M 1303, 05 :
		Ausbildungsdienst.
8.6.42.	Rotterdam	M 1306 :
und		Ausbildungsdienst, Ruhe.
9.6.42.		
		Frank
9.6.42.	Cuxhaven	M 1301 :
0700		ausgelaufen.
0840	Brunsbüttel	zur M.E.S.-Erprobung eingelaufen.
1815	Brunsbüttel	ausgelaufen.
1940	Cuxhaven	Nach M.E.S.-Erprobung eingelaufen.
	Cuxhaven	M 1302 :
1200		ausgelaufen.
1400	Brunsbüttel	zur M.E.S.-Erprobung eingelaufen.
	Cuxhaven	M 1304, 05 :
		Ausbildungsdienst; Ergänzungen.
	Cuxhaven	M 1303 :
		Funkbeschickung auf Altenbruch=Reede.
		Frank

Geheime Kommandosache !

11

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.6.42.:	Cuxhaven	M 1303, 04 :
0700		ausgelaufen.
0840	Brunsbüttel	eingelaufen zur M.E.S.-Erprobung.
		M 1302, 03, 04 :
1315	Brunsbüttel	nach M.E.S.-Erprobung ausgelaufen.
1450	Cuxhaven	M 1302, 03, 04 :
		eingelaufen.
1600	Cuxhaven	M 1301, 03, 04, 05 :
		ausgelaufen gemäß Befehl : 5. Sich.-Div. vom
		9.6.42. :
		" 13.M.S.-Flottille
		Am 10.6.42. bei Hellwerden auslaufen. Aufgabe gem. B.S.N. GKDOS o§905 :
		1) ATE-Ablaufen Blau gamma nach Zeit, Weg gelb über Ulli bis Fünf Sechs Grad Drei Null Minuten Nord, von hier unmittelbar zur westlichen Ansteuerung Punkt I Hanstholm Sperrlücke.-
		2) ELK-Ablaufen Weg zwischen I und III bis je eine halbe Meile nördlich und südlich vom Weg. Möglichst vier Überläufe je Suchstreifen. Nachts ankern Vigsö-Bucht.
		3) Auf Stichwort-Befehl K.F.R.G.-Geleit gem. B.S.N. GKDOS 133. Nach Entlassung in AN 3947 ATE-Ablaufen über AN 3881 O.K.M. Weg Grün nach Viktor, nach Richard, nach Ulli Weg gelb, nach Norden bis Fünf Sechs Grad vier zwei Minuten Nord.-
		4) ATE-Freisuchen nachts Quadrat AN 3881, 3884, 3887, Am Tage Absetzen unter die Küste. Bei Schlechtwetter Stützpunkt Esbjerg.-
		5) Nach Beendigung Freisuchen ATE-Ablaufen von AN 3881 O.K.M. nach 3891 O.K. nachts R.W. 180 Grad nach Ulli Weg gelb. Nach Süden.-
		6) Arbeitsmeldungen nach Möglichkeit fernschriftlich über Hanstholm oder Esbjerg, nachrichtlich B.S.N.-
		7) Zusatz : 13.M.S.-Flottille bei Einlaufen nach Esbjerg über AN 9336 Mitte nach Anst. Tonne Esbjerg.
		8) 8. R'boots.-Flottille arbeitet nachts Qu. 3875 und 3876.-
		5. Sicherungsdivision GKDOS 578 AI"
		Punkt römisch I : 57 Grad 6,5 Min. Nord; 8 Grad 27,2 Min. Ost.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den: 10.6.42.:		II : III: 57 Grad 17 Min. Nord; 8 Grad 55,6 Min. Ost. Punkt " ULLI " : 55 Grad 48 Min. Nord; 7 Grad 15 Min. Ost. "
1830	Nordsee Wind : NNW 6 Seegang : 3 Wetter : c; Bewölkung : gute Sicht	O.R.G. bei Punkt " I " ausgebracht, anschließend Marsch auf Weg " BRAUN " angetreten.
1951		Bei Punkt " A " auf Weg " BLAU gamma " gegangen.
2245		Bei Punkt " ZET " auf Weg " GELB " gedreht.
	Rotterdam Wind : NNO 3 Seegang : 2 Wetter : o; Bewölkung : 8	M 1306 :
0400		gemäß Geleit-Befehl 1. Sich.-Div. : " Geleit Nr. 1774 am 10.6. 0700 Uhr ab Ansteuerungstonne nach Elbe, durch Vp.-Boote 807/10/11/12 und M 1306. Vorbesprechung am 9.6. bei Hafenkommandant Rotterfdam. 1.S.D. G 5878 A II. "
1934		ausgelaufen. Geleitschutz aufgenommen. Dampfer " HAUGARLAND " in Qu. AN 8236 lk. unten E-Minen=Treffer. Maschine ausgefallen. M 1306 : bleibt bei " HAUGARLAND " gemäß erhaltenem FT.-Nr. 1952/40 : " B.S.N. Qu. AN 8236 lk. unten Geleit 1774 " D. HAUGARLAND " E-Minen=Treffer. Maschine ausgefallen. Schlepperhilfe erforderlich. " M 1306 " bleibt bei " HAUGARLAND ". Dampfer treibt und ist dicht. Vp.-Boot 810. "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den: 10.6.42.:		und Zusatz-FT. Nr. 2038/43 : " B.S.N. D. " HAUGARLAND " macht stark Wasser. Vp.-Boot 810. "
2145		D. "HAUGARLAND" macht stark Wasser. Glaubt nur noch kurze Zeit lenzen zu können. 2 m Wasser in RAUM III und IV.
2010		Verwundete von "HAUGARLAND " auf Arztboot der 8. Vorposten-Flottille, Vp.-Boot 811 gebracht. Zwei Jollen ausgesetzt.
2200		"HAUGARLAND" macht zu viel Wasser, nur noch kurze Zeit schwimmfähig, treibt auf Tonne " MAX " und Wrack zu.
		Mehrere Schleppversuche : 1) mit starker Manila-Trosse; Trosse bricht. 2) nochmaliges Versuch mit Manila-Trosse, Trosse bricht.
2240		Fliegeralarm.
		Zwei Aufklärer umkreisend.
		Fliegeralarm,während Schleppverbindung zum dritten Mal hergestellt wird-durch Ankerketten-Vorlauf bis über Heckwulst, durch 220 m lange, 12 cm starke Schlepptrosse.
		Schlepptrosse wird über die Back "HAUGARLAND" belegt.
2245		Fahrt aufgenommen. Steigernd bis auf 90 Umdrehungen. Fahrt über den Grund 3,5 sm.
		Dampfeer 11.ooo to. schwer.
		Vp.-Rotte der 12. Vorposten.Flottille zum Flakschutz angesetzt :
		FT.-Nr. 2358/52 : " B.S.N. D. "HAUGARLAND" mit 5 sm Fahrt im Schlepp Qu. AN 8313 u.K. Mitte. Stetiger Eintritt von Wasser.

M 1306."

Hans

17

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.6.42.	Cuxhaven Wind : NW 4 Seegang : 2 -3 Wetter : c; Bewölkung : 2	M 1302 :
0600		ausgelaufen. Marschfahrt zur Werft.
1300	Wesermünde	eingelaufen.
1400 bis 1600	)))	M.E.S.-Erprobung.
1700		Seebeck=Werft festgemacht.
	Wind : N 3 Seegang : 2 Wetter : c; Bewölkung : 4	M 1306 :
0250		Anker-Vorlauf der Schlepptrosse am Heck " M 1306 " gebrochen. D. "HAUGARLAND" nur noch wenig Dampf auf der Winsch, langsames Absinken. FT = KR KR = Nr. 0250/56 : " B.S.N. D. "HAUGARLAND" sinkt in kurzer Zeit, da Lenzvorrsichtung nicht hinreichend. M 1306. "
0250		Schleppversuche aufgegeben. Großen Teil der Besatzung übernommen.
0400		Rest der Besatzung mit Sperrballon wird übernommen. D. "HAUGARLAND" scheint in jedem Augenblick zu sinken, hält sich anscheinend durch Koksladung.
0528		FT-Nr. 0528/58 : " 5. Sich.-Div. Pos. D."HAUGARLAND" Qu. 8324 lk. unten Schiff wird anscheinend durch Ladung getragen. Tiefgang 15 m. Bergung durch entsprechendes Pumpenschiff möglich. Besatzung vollständig geborgen. M 1306. "

Geheime Kommandosache !

15

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den: 11.6.42.:		
0600		Nochmals mit dem Kapitän an Bord gegangen um Möglichkeiten zur Bergung zu übersehen.
0635		Schlepper " INDIUS " mit M 3420 " eingetroffen.
0730		Schlepper stetig sinkenden Dampfer in Schlepp genommen. Schlepper hat nicht die kleinste Lenzmöglichkeit und war zur Bergung ungeeignet.
0845		D. "HAUGARLAND" auf 53 Grad 30,8 Min. Nord, 50 Grad 44 Min. Ost gesunken. Dampfer hielt sich über 12 Stunden. Wasser nahm stetig zu. Bei Vorhandensein von Lenzmöglichkeiten wäre Schiff zu halten gewesen. Als mangelnd wird empfunden, daß auf diesem besonders gefährdetem Seeweg kein Pumpendampfer erreichbar ist. Dieser Mangel ist umso fühlbarer, als Handelsschiffe meist ungenügende Lenzvorrichtung an Bord haben.
0900		M 1306 mit Vp.-Rotte 1101,02 : nach Borkum-Reede gegangen.
1225	Borkum Reede	geankert.
1640		Besatzung D. "HAUGARLAND " abgegeben.
2045		Anker auf gemäß FS. 5. Sich.-Div. G 1105 vom 11.6.42.: " M 1306 am 11.6. als Sicherung EMS-ELBE= Nachtverkehr nach Cuxhaven gehen. 5. Sich.-Div. G 1105. "
	Nordsee Wind : NW 6 Seegang : 4 Wetter : c;	M 1301, 03, 04, 05 :
0630		Zwei sm nördlich Punkt " RICHARD " Gerät wegen Wetterlage aufgenommen. Seegang hatte sich inzwischen so verstärkt, daß Fahren mit O.R.G. nicht mehr zu verantworten war. Kein Räumerfolg.
0645		Marsch über Punkt " RICHARD " nach Esbjerg.
1100	Esbjerg	Handelshafen festgemacht.

Krug

Geheime Kommandosache !

16

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.6.42 bis 15.6.42	Wesermünde	M 1302 : außer K.B., voraussichtlich bis 29.Juli 1942. Planmäßige Werftliegezeit, Seebeck=Weerft.
12.6.42	Nordsee Wind : NO 2 - 3 Seegang : 1 - 2 Wetter : c; Bewölkung : 2	M 1306 : Frau
0120		Fliegeralarm. Überflug von etwa 20 vier-und zweimotorigen Bombern in 200 - 600 m Höhe, verschiedene Kurse kreisend. Um Geleit nicht zu verraten, nur bei direktem Anflug geschossen.
0135		Feuer auf einen viermotorigen Bomber eröffnet, der infolge gut liegenden Feuers abdreht.
0205		Anflug eines zweimotorigen Bombers in 150 m Höhe von achtern. Auf Beschuß dreht Flugzeug ab. Flugzeug schwer beschädigt, mehrere Treffer beobachtet. (Siehe anliegenden Gefechtsbericht.)
0230		Tiefangriff auf Dampfer " SENTA " von ST'bord (dunkle Seite) durch einen zweimotorigen Bomber in 10 m Höhe. Abwurf von 5 Bomben. 2 Treffer im Achterschiff. Flugzeug beschossen. Stichflammen gesichtet. Ein Teil der Besatzung " M 1306 " behauptet Absturz gesehen zu haben,(siehe anliegenden Gefechtsbericht)- D. "SENTA" scheert mit großer Fahrt nach B' bord aus, starker Wassereinbruch. Maschine konnte nicht abgestellt werden, deswegen sinkend weitergefahren. " M 1306 " fischte 1 Mann sofort, setzte Motorjolle aus, barg Kapitän und Begleit-Offizier am schnell sinkenden, mit Vorschiff sich aufbäumenden Schiff. Übrige Besatzung wurde in Booten aufgenommen.
0255		D. "SENTA " auf der durch FT 0336/95 gefunk-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den: 12.6.42.:		ten Position gesunken : " D. SENTA " auf 53 Grad 54 Min. Nord, 6 Grad 48 Min. Ost gesunken. Fahrwasserboje mit Westtoppzeichen in 175 Grad 100 m ab geworfen. Besatzung vollständig geborgen. Geleit mehrmals angegriffen. M 1306. "
0320		Bergen beendet. Marschfahrt nach Cuxhaven angetreten.
1010	Cuxhaven	" Alte Liebe " festgemacht. Besatzung D. " SENTA " abgesetzt.
1040	Cuxhaven	Königin-Luise-Brücke festgemacht. Sperrgeräte-Übernahme;Kohlenergänzung.
	Nordsee Wind : NW 2 Seegang : 5 Wetter : c;	M 1301, 03, 04, 05 :
0800	Esbjerg	Handelshafen ausgelaufen.
1400		O.R.G. ausgebracht. Marsch auf Weg " GELB " nach Norden.
2225		Punkt 56 Grad 30 Min. Nord; 7 Grad 15 Min. Ost erreicht, auf Kurs 48 Grad gegangen. Franz
13.6.42.:	Cuxhaven	M 1306 :
0830		ausgelaufen gemäß Befehl 5. Sich.-Div. vom 12.6.42. : " Scheibenschlepper " BARDENFLETH " aus Wilhelmshaven und Vp.-Boot 1213 aus Wesermünde treffen sich am 13.6. um 0830 Uhr bei Leuchtschiff " FRITZ " zum gemeinsamen Marsch über Punkt " ANTON " nach Tonne " EINS " auf Weg WEIß. Von hier mit M 1306 unter Führung Kmdt M 1306 Marsch auf Weg " WEIß" bis Graadyb-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den: 13.6.42.:		Ansteuerungs-Tonne, wo Vp.-Boot 1213 nach Esbjerg entlassen wird. M 1306 marschiert mit " BARDENFLETH " weiter bis Tyborön. Zusatz nur für M 1306 : Über M.S.S. Blaavandshuk durch Fernschreiben melden an 5. Sich.-Div. und Chef 13.M.S.-Flottille Hanstholm Passierzeit, Marschfahrt und voraussichtliches Eintreffen Tyborön. FT.-Verbindung auch im Hafen sicherstellen. 5.Sich.-Div. G 1207. "
		und Zusatz-Befehl zu G 1207 : " Kmdt. M 1306. Dem Geleit am 13.6. nach Esbjerg schließt sich Dampfer " WIDAU " an. " WIDAU " kommt elbeabwärts und steht um 0830 Uhr vor Cuxhaven. 5. Sich.-Div. G 1211. "
1130		Dampfer " WIDAU " aufgenommen.
1300		Eintreffen Vp.-Boot 1213 und Schlepper " BARDENFLETH " Marsch über Weg " WEIß " nach Esbjerg angetreten. Marschfahrt 5 sm.
1513		RAINGRUND-Tonne passiert.
	Nordsee Wind : NO 2 Seegang : 1 Wetter : c; Bewölkung : 5	M 1301, 03, 04, 05 :
0350		Punkt " I " erreicht. Kein Räumerfolg. O.R.G. eingenommen. K.F.R.G. ausgebracht. M 1305 : Punkt " I " und Punkt " III " mit Fischereibojen bezeichnet. Zwischen beiden 20 Fahrwasserbojen geworfen. M 1301, 03, 04, 05 : Mit K.F.R.G. nördlich und südlich des Bojenstrichs dreimal abgelaufen. Kein Räumerfolg. Suchbreite je 280 m.
0700		M 1305 : auf 57 Grad 16 Min. Nord, 8 Grad 55 Min. Ost treibende Mine abgeschossen. Wahrscheinlich englischer Messingkappentyp, stark verrostet und bewachsen.

19

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den: 13.6.42.:		
0842		In Richtung 302 Grad sehr weit entfernt starke Detonationswolke mit anschließender nebelartiger Rauchentwicklung beobachtet. Morsespruch an M.S.S. Hanstholm : S. An 5. Sich.-Div. nachr. Amdt.i.Abschnitt : Habe von Punkt III um 0842 in Richtung 302 Grad hohe Detonationswolke mit nachfolgender nebelartiger Rauchentwicklung beobachtet. Entfernung bei klarer Sicht sehr weit. Chef 13.M.S.-Flottille. "
2110		Gerät wird aufgenommen. Kein Räumerfolg.
2200		M 1301, 03, 04, 05 : Vor Hanstholm geankert.
		Franz
14.6.42.:	Nordsee Wind : 0 1 - 2 Seegang : 1 Better : r;o	M 1306 :
0350		Dampfer " WIDAU " und Vp.-Boot 1213 bei Graadyb-Ansteuerungstonne entlassen.
0400		Weitermarsch mit "BARDENFLETH" nach Thyborön angetreten.
0800		" BARDENFLETH " bei Tyborön entlassen. Weitermarsch nach Hanstholm angetreten.
2000		Hanstholm-Reede geankert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den: 14.6.42.:	Nordsee, Wind: O.z.N.1-2 Seegang : 1 Wetter : r;o	M 1301, 03, 04, 05 :
0600		Anker auf zur Fortsetzung Arbeiten von Punkt " I " bis " III ".
0645		K.F.R.G. ist ausgebracht.
1830		Gerät ist eingenommen.
1900		M 1301, 03, 04, 05 : Vor Hanstholm geankert. Arbeitserfolg : 5oo m breiten Streifen zwischen Punkt " I " und " III " viermal abgelaufen und ausgebojt. Kein Räumerfolg.
1930		FT-Spruch SSD von 5. Sich.-Div. : " 13.M.S.-Flottille detachiert sofort eine Rotte zum abholen von " M 1306 " vor Thyborön. Planmäßiger Beginn morgiger Aufgabe muß sichergestellt sein. "
1940		M 1306 : zur Flottille gestoßen. Funkspruch wurde damit hinfällig. Frenn
15.6.42.:	Cuxhaven	M 1308 : Probefahrt auf der Elbe. Einschießen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch den: 15.6.42.:	Nordsee, Wind : OSO 1 Seegang : 1 Wetter : o;p	M 1301, 03, 04, 05, 06 :
0345		Anker auf, gemäß Funkspruch B.S.N. 1140/90 : " Durchgabe Roland, 8.R.-Flottille, 13.M.S.-Flottille, Antonius1054. "
0730		Auf befohlener Position geankert : Ankerposition : 57 Grad 31,5 Min. Nord, 9 Grad o4,5 Min. Ost.
0750		Minenschiffe " ROLAND " und " COBRA ", " K I und 8. Räumboots-Flottille in Sicht, Anker auf und K.F.R.G. ausgebracht.
0805		Geleit aufgenommen und Marsch über Punkt " III " und " I " nach Qu. AN 3947 angetreten.
1115		Funkspruch B.S.N. : " B.S.N. 1026/40 = Beim Weg-Ablaufen Weg RU drei schwarze Spitztonnen aufnehmen Qu. 9323 l. u. 9188 l. u. K. 9158 l. u. E. Notfalls Verankerung sprengen, sonst photografieren und Herkunftszeichen feststellen. Nicht abschießen. "
1700		Geleit entlassen. Kein Räumerfolg. K.F.R.G. aufgenommen. O.R.G. ausgebracht. Tiefen-Einstellung 15 m.
1815		ATE-Ablaufen über Qu.An 3881 O.K.M. Weg "GRÜN " nach " VIKTOR ", nach " RIACHARD " nach " ULLI ", Weg " GELB " nach Norden bis 56 Grad 42 Min. Nord angetreten.

Franz

Geheime Kommandosache !

22

M i n e n a b s c h u s s m e l d u n g .

1.) Am 13. Juni 1942 0757 Uhr schoss M 1305 auf 57° 16,5'N, 8°54,5'O eine Mine ab:

1.) Englische Messingkappenmine Mark. XIV.
2.) 2 cm Flak — Gewehr 98
3.) Schusszahl: 65 — 190
4.) Mine gesunken.

Franz
.....
Korv.Kptö und Chef der 13. M.S.Flottille

13.M.S.Flottille
M 13o6

Geheim!

24

Gefechtsbericht.

1. Ort/: Deutsche Bucht , 53 Grad 54 Min.Nord, 6 Grad 40 Min. Ost
2. Datum: 12.Juni 1942
3. Wetter: Wind N O 2-3, Seegang 2, Wetter e , Bewölkung 3/1o. Himmel im Norden hell,im Süden dunkel.
4. Geleitschutz für Nachtgeleit Ems - Elbe,bestehend aus drei schwedischen Dampfern.
5. Angaben über den Gegner: zwei mal je eine englische Maschine, zweimotorig, Typen nicht auszumachen

	I. Anflug		II.Anflug.	
Entfernung beim Sichten	o2o5 Uhr	8oom	o23o Uhr	5oo m
beim Feuereröffnen	o2o6 "	4oo m	o23o "	4oo m
Feuereinstellen	o2o7 "	3oo m	o231 "	1ooo m
Kurs:	von SW nach N O		von S O nach N W	
Flughöhe:		15o m		1o m
Fluggeschwindigkeit:	4oo km		48o km	
Zeit des Bombenabwurfs auf Dampfer "Senta":			o23o Uhr	
Anzahl der Bomben:			5	
Treffer auf Senta:			2 auf Achterschiff	
eingesetzte Waffen und Munitionsverbrauch:				
	2 cm Flak 3o	3,7 cm	2 cm Flak 3o	3,7 cm
	3oo	22	2oo	16
Beobachtete Treffer beim Gegner:				
	mehrere Treffer durch gesamte Besatzung beobachtet		Kleine Stichflammen im Rumpf gesichtet,merkliches Absinken der Maschine auf etwa 3 m HUhe durch gesamte Besatzung beobachtet.	

Auf M 13o6 keine Waffenwirkung durch Gegner.
Gefechtsskizzen umseitig.

w e n d e n !

Beim zweiten Anflug wurde von der gesamten Besatzung nach den Treffern ein plötzliches Ausfallen des Motorengeräusches auf dem absinkenden Flugzeug beobachtet.
Den Absturz des Flugzeuges haben die in der anliegenden Verhandlung aufgeführten Besatzungsmitglieder beobachtet.

Gefechtsskizzen:

I. Anflug:

II. Anflug:

an Bord, den 12.6.1942.

Obltz.z.S.u.Kdt.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Der Kommandant und die Besatzung haben zweckentsprechend und schnell den Angriff abgewehrt. Es wird beantragt dem Boot den durch die Zeugen-Verhandlungen nachgewiesenen Abschuß zuzuerkennen.

Korv.-Kapt. und
Flottillenchef 13.M.S.-Flottille

, den 14. Juni 1942.

M 1306

Geheim!

, den 12. Juni 1942

2 t

Verhandlung

Es erscheinen von der Bedienung des vorderen 3,7 cm Geschützes:

1.) Mtr.Ob.Gfr. Thümmel, Rudolf O. 7667/40 S
2.) Mtr. Gfr. Brunner, Alfred O.9981/40 S

Von der vorderen 2cm Flak 30:

3.) Mtr.Gfr. Seabrios, Georg O. 13916/40 S

Von der 2 cm Flak 38 (achtern oben)

4.) Mtr.Gfr. Ahrens, Günther O. 17058/40 S
5.) Mtr.Gfr. Diemer, Otto O. 16306/41 S
6.) Mtr.I Reymann, Karl-Heinz O. 5689/41 KS

Von der Bedienung der achteren 2 cm Flak:

7.) Mtr.Gfr. Kniemann, Heinrich O. 15081/40 S
8.) Mtr.I Scholz, Herbert O. 27199/41 S

unabgegen, nur Wahrheit ermahnt, aus:

Wir haben aus eigener Wahrnehmung beobachtet, daß das Flugzeug, welches die Bomben auf den Dampfer "Senta" am 12.11.4 Juni 1942 geworfen hat, nach unserem Beschuß in die Wasseroberfläche abgestürzt ist und dann verschwand. Wir konnten dieses gegen den im Norden hellen Himmel beobachten.

Nach dem Beschuß hatte das Flugzeug kleine Stichflammen, sank unter plötzlichem Ausfall des Motorengeräusches auf etwa 3m Höhe ab und stürzte dann in die See.

V. g. u.

Thümmel
Seabrios
Diemer
Kniemann

Reymann
Scholz

E. W.

Boneck
Ob.L. z. S. u. Chef.

wandert

Kommando
13. Minensuchflottille
B.-Nr. /.

Geheim!

Anlage zu GKDOS 127

, den 16. Juni 1942. 25

An

den Führer der 5. Sicherungsdivision,

P o s t o r t.

Betrifft : Schulung von Reservekommandanten usw.
Vorgang : F.d.M.-Nord B.-Nr. G 43/42 a II vom 6. Januar 1942.

Es kommen in Frage :

I. Als Reservegruppenführer :

1) Kaptltn. d.Res. P u t t f a r k e n
2) Kaptltn. d.Res. z.V. H e y n s e n

II. Als Reservekommandanten :

1) Ltn. z.See d.Res. V o g t
2) Ltn. z.See d.Res. K ü l p e r

III. Für neu in Dienst zu stellendes Boot ("M 1307") :

1) als Kommandant :
Obltn. z.See E g g e r s
2) als I. W.O. :
Ltn. z.See d.Res. S i e v e r s.

Frank

Bergende Kriegsmarinesache!

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

Abschnitt Maschine der

13. Minensuchflottille mit den Booten

M 1301, M 1302, M 1303, M 1304, M 1305, M 1306 u. M 1308.

Der Flottillenchef:
Korvettenkapitän F r a n k

Der Flottillen Ingenieur:
Leutnant (Ing.) (Kr.O.)E l l m a n n

Begonnen: am 1. Juni 1942.
Abgeschl: am 15.Juni 1942.

2100 02

Anlage zu D. Kr. T. a. Kdo.

24

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.	Juni 1942.	
1.-15.	Cuxhaven Nordseewerft	M 1308 außer KB-gemeldet, planmäßige Werftliegezeit. Am 15.6.42 Probefahrt auf der Elbe (i.O.b.)
1.-2.	Wesermünde Siegholdwerft	M 1306 außer KB-gemeldet, planmäßige Werftliegezeit. fllmann
1.	Den Helder-Nordsee-Borkum Reede	M 1301, 02, 03, 04, 05 k.b.V. (keine besonderen Vorkommnisse.) fllmann
2.	Borkum Reede-Nordsee-Borkum Reede	M 1301, 02, 03, 04, 05 k.b.V. fllmann
3.	Borkum Reede-Nordsee-Den Helder	M 1303, 05 k.b.V.
	Borkum Reede-Nordsee-Borkum Reede	M 1301, 02, 04 k.b.V.
	Wesermünde-Cuxhaven	M 1306 k.b.V. (KB-wiederhergestellt.) fllmann
4..	Borkum Reede-Delfzijl	M 1301, 04 k.b.V. M 1302 mit Greifer gekohlt: Bestand v.d. Übern. 79,0 t; übern. Menge 40,0 t; Dauer 1,5 Std; stündl. Leistung 26,7 t.
	Den Helder-Nordsee-Den Helder	M 1303, 05 k.b.V.
	Cuxhaven	M 1306 mit Greifer gekohlt: Bestand v.d. Übern. 58,0 t; übern. Menge 139,0 t; Dauer 4h stündl. Leistung 34,25 t. fllmann
5.	Delfzijl-Nordsee-Den Helder	M 1301, 02, 04 k.b.V.
	Den Helder Cuxhaven-Nordsee	M 1303, 05 k.b.V. M 1306 k.b.V. fllmann
6.	Den Helder-Nordsee-Borkum Reede	M 1301, 02, 03, 04, 05 k.b.v.
	Nordsee	M 1306 k.b.V. fllmann

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.	Juni 1942.	
7.	Borkum Reede-Nordsee-Cuxhaven	M 1301, 02, 03, 04, 05, k.b.V.
	Nordsee-Rotterdam	M 1306 k.b.V.
		Illmann
8.	Cuxhaven	M 1302, 05 k.b.V. mit Greifer gekohlt:
		Bestand v.d.Übern/übern. Menge/Dauer/stündl.Leistg.
		M 1301 80,0 t 65,0 t 2 h 32,5 t
		03 105,0 t 200,0 t 4 h 23,75 t
		04 89,0 t 151,0 t 2 h 31,0 t
	Rotterdam	M 1306 k.b.V.
		Illmann
9.	Cuxhaven-Brunsbüttell	M 1302 k.b.V.
	Cuxhaven-Brunsbüttel-Cuxhaven	M 1301 k.b.V.
	Cuxhaven	M 1303, 04, 05 k.b.V.
	Rotterdam	M 1306 k.b.V.
		Illmann
10.	Cuxhaven-Nordsee	M 1301, 03, 04, 05 k.b.V.
	Brunsbüttel-Cuxhaven	M 1302 k.b.V.
	Rotterdam-Nordsee	M 1306 k.b.V.
		Illmann
11.	Cuxhaven-Nordsee-Wesermünde	M 1302 k.b.V.
	Nordsee-Esbjerg	M 1301, 03, 04, 05 k.b.V.
	Nordsee	M 1306 k.b.V.
		Illmann
12.-15.	Wesermünde Seebeckwerft	M 1302 außer KB-gemeldet, planmäßige Werftliegezeit.
12.	Esbjerg-Nordsee	M 1301, 03, 04, 05 k.b. V.
	Nordsee-Cuxhaven	M 1306 mit Karren gekohlt: Bestand v.d. Übern. 175,0 t; übern. Menge 20,0 t; Dauer 2 Std; stündl. Leistung 10,0 t.
		Illmann

Geheime Kommandosache!

29.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.	Juni 1942.	
13.	Nordsee Cuxhaven-Nordsee	M 1301, 03, 04, 05 k.b.V. M 1306 k.b.V. Illmann
14.	Nordsee	M 1301, 03, 04, 05, 06 k.b.V. Illmann
15.	Nordsee	M 1301, 03, 04, 05, 06 k.b.V. Illmann Leutnant (Ing.)

Gesehen !

Der Flottillenchef.
Korvettenkapitän.

Gesehen:

Korv.-Kpt. (Ing.)
und Verbandsingenieur.

Gesehen!
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur B.d.U.

Geheime Kommandosache !

SKdos

Minenabschussmeldung.

1.) Am 13. Juni 1942 0757 Uhr schoss M 1305 auf 57° 16,5'N, 8°54,5'O eine Mine ab:

1.) Englische Messingkappenmine Mark. XIV.
2.) 2 cm Flak — Gewehr 98
3.) Schußzahl: 65 — 190
4.) Mine gesunken.

Faure

.....

Korv.Kptl und Chef der 13. M.S.Flottille

Anlage 1 zu 1/SKdos. 1713/42 Gkdos.

Anlage zu B.S.N.G.Kdos. 6100 / VII

Geheime Kommandosache!

1) Pa i.V. Ger 13/8. III a A 15

1a) Skl Qu (A I) (A VI I 15) III 28/8 Gruppe 4 Gruppe 4 / Abw 4/8

1a) Skl An III 24/8 Ges. P. Skl I 24/8 31/8

2) A Wa 26. Aug. 1942 — 1. Sep. 1942 SWa I An 8/9

3) K Pi Ma 11.9.

4) Ueber 1/Skl an Kr

1/Skl

i. A. Isc

9/9

9.Skl 19783/42 Kdos.

2 Anl

2164

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 2100 A I

den 6. August 1942.

Geheim! Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine Skl.

-1-

Anliegend wird das K.T.B. der 13. MSFl. vom 1. - 15.6.42 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

im Entwurf gez. P l a t h

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

PG 72301 NID

Geschäftsheftung Kt 25594

2. Abt. zu 5. Sicherungsdivision
G. Kdo. 350/43

EDEN-SCHNELLHEFTER

Kriegstagebuch 1.

Rottgruppe 13. le.S.-Flottille

vom 1. – 15. 1. 43

mit der bisher Gliederung und Ausrüstung

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGIS R.D N MBER IS
P G/72301 ..D
NO MARK OF NY K SH U E M DE
ON IT, BUT T IONS
SHO LD BE M TIT ON H WORK
I GED OR ON A SE A L SHEET OF PAPER,
O REGISTERED NUMBER

Anlage 1. zu 1/Skl 8709/43 Gkds.

547 43

Din A 4

PG/72301

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH MINESWEEPING FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.1.43 to 15.1.43

850
2057

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee ,den 1o. März 1943
B.Nr. G.Kdos. 547 A1

An

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine - SKl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Minensuchflottille Kestgruppe vom 1. bis 15.1.1943 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 5. Sicherungsdivision vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. W o l f r a m

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

1.SKl 8200/43 g.Kdos. 21.4.

Geheime Kommandosache

5. Sicherungsdivision
B.- Nr. Gkdos. 350 AIII

-, den 21. Februar 1943.

An

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (2-fach)

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der Restgruppe 13. Minensuchflottille für die Zeit vom 1. - 15.1.1943 (2-fach, Abschnitt Maschine 3-fach) vorgelegt.

Zum KTB. vom 3.1., 1256 Uhr, Seite 4.

Daß die beobachtete Minenabwurfstelle nicht nachgeprüft wurde, war aus den auch im KTB. angeführten Gründen richtig. Die Geleitsicherung ging in diesem Fall vor.

Sonst nichts zu bemerken.

Baumann

Anlage zu B. d. S. d. N. Gkdos. 527 / 43

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

(1.

Geheime Kommandosache!

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

der

Restgruppe der 13. Minensuch-Flottille

mit den Booten:

M 1301, M 1302, M 1303, M 1304, M 1305, M 1308)

für die Zeit vom:

1. - 15. Januar 1943.

Flottillen-Chef:

Kaptlt. d.Res. z.V. H o y n s e n .

Flottillen-Ingenieur:

Oblt. (Ing.) (Fr.O.) E l l m a n n .

Dieses Kriegstagebuch enthält 14 Seiten.

547 43

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

2.)

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

Geheime Kommandosache!

Taktische Gliederung der Restgruppe 13. Minensuch-Flottille:

Stand vom 15. Januar 1943:

Der Flottillen-Chef: Kaptlt. d. es. z.V. H e y n s e n.

Boot:	Kommandant:	Toppzeichen:	Anruf:	Korpsnme:
M 1301	Oblt. z.See H o e n e k	○	2071	P K A
M 1302	Oblt. z.See d.Res. S c h l i n k	○	2072	P K B
M 1303	Lt. z.See d.Res. K ü l p e r	○	2073	P K C
M 1304	Lt. z.See d.Res. V o g t	○	2074	P K D
M 1305	Oblt. z.See d.Res. H e r m a n n	○	2075	P K E
M 1308	Oblt. z.See d.Res. H e n z e l	○	2078	P K H

M 1306 zur Übergabe an die 17. U-Jagdflottille und zur In-Dienststellung von M 459 nach Rotterdam am 18.12.42 entlassen.
Fortführung im Kriegstagebuch der 27. M.S.-Flottille.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	1. Januar 1943: Delfzyl.	08.00 Uhr M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 ausgelaufen gem. Befehl 5. Sich.-Div.: Nach Wetterbesserungsfähigkeit auslaufen zum MA-blaufen von F über L, L1, D1, wieder L1, D1, C, B, F, wieder B, D1, C, A, Leuchtschiff H, dann Cuxhaven.
	Punkt F. Wind: E 4-5 Seegang: 3 Wetter: o	11.25 Uhr M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 MFG ausgebracht. Tiefeneinstellung 8 m. Wegen unterschiedlicher Wassertiefen (um das mehrmalige Umstellen des Gerätes zu vermeiden) zunächst Strecke F-D u. zurück erledigt.
	Punkt D.	Punkt D passiert. und wegen Wetterlage bei Punkt F Gerät aufgenommen.
	Punkt F. Wind: SW 7 Seegang: 5 Wetter: o (8)	16.1o Uhr Boote Gerät aufgenommen. Keine Auffälligkeiten.
	Borkum-Reede.	19.3o Uhr. Boote geankert. Meldung an 5. Sich.-Div. und B.S.H. über SS Borkum: Restgruppe 13. M.S.-Flott. mit den Booten M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 um 19,3o Uhr Borkum-Reede geankert. Chef 13. M.S.-Flott. Heyrowsky
	2. Januar 1943: Borkum-Reede.	M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 wegen Wetterlage kein seeklar. Heyrowsky
	3. Januar 1943: Borkum-Reede. Punkt F. Wind: NW 5 Seegang: 4 Wetter: 4	08.00 Uhr M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 Boote ankerauf gem. Befehl 5. Sich.-Div.: - G 2906 -.: FT-Spruch v. 5. Sich.-Div.: 2 Rotten um 16,1o Uhr bei Punkt C vor Westgeleit 385 bis Hoeck setzen. Rotte 1303, 04 nach Cuxhaven.

4.)

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	NOCH DEN 3.1.43: Tonne 30. Wind: NNW 5 Seegang: 4 Wetter: c 4	10,25 Uhr M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 Boote KMRG ausgebracht. Tiefeneinstellung 15m.
	53° 44,7' N, 6° 24' O. Wind: NNW 5 Seegang: 4 Wetter: c 4	11,47 Uhr M 1305 eine EMA geräumt. FT-Spruch an 5. Sich.-Div.: M 1305 infolge Räumerfolg Ruderschaden. Mit Bordmitteln nicht zu reparieren. Entlasse bei C anstatt M 1304, M 1305 mit M 1303. Chef 13. M.S.-Flott.
	53° 47,5' N, 6° 28' O.	12,56 Uhr FT-Spruch an 5. Sich.-Div.: 1) 11,47 Uhr Räumerfolg Gu. 6999 M. 2.) 12,17 Uhr Minenabwurf von 1 Flugzeug tief, Gu 6998 beobachtet. Chef 13. M.S.-Flott. Abwurfstelle wurde nicht nachgeprüft, da Aufgabe Sperrgeleit für Geleit 365 für wichtiger gehalten wurde.
	Punkt C. 1535 Uhr	Bei Punkt C Sperrgeleit mit 2 Booten aufgenommen. M 1303, 05 nach Cuxhaven entlassen. M 1303, 05 19,33 Uhr Gerät aufgenommen. 21,54 Uhr M 1303, 05 geankert südlich Tonne H. Kleyser O
	4. Januar 1943: 52° 5' N, 4° 32' O. Wind: NNW 4 Seegang: 4 Wetter: c 4	M 1301, 02, 04, 08 16,45 Uhr KMRG auf 8m Tiefeneinstellung umgestellt.
	52° 5' N, 4° 5,5' O. Südlich Tonne H. Wind: N 3 Seegang: 1 Wetter: b	23,00 Uhr Boote Gerät aufgenommen. Keine Räumerfolge. 08,00 Uhr M 1303, 05 Anker auf. 08,25 Uhr M 1305 Ruderversager, geankert in der Nähe von Bake 4. 08,36 Uhr Ruder wieder klar, Anker auf. 09,20 Uhr mit Hilfe von 2 Schleppern in Cuxhaven, Minensucherhafen, festgem.. Kleyser

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	5. Januar 1943: Rotterdam-Lloydkade.	02.30 Uhr M 1301, 02, 04, 08 festgemacht.
	Chaven -Werft-.	M 1302 zur Werft verholt.
	Chaven-Minensucherh.	M 1303 Ergänzung.
	6. Januar 1943: Rotterdam.	M 1301, 02, 04, 08 Ergänzung.
	Chaven -Werft-.	M 1305 in der Werft.
	Cuxhaven.	M 1303 12.10 Uhr Cuxhaven, Königin-Luisebrücke abgelegt. ausgelaufen ge. Befehl 5. Sich.-Div..
	Wind: OSO 2 Seegang: 1 Wetter: c 7	12.25 Uhr Hohlstab von Schlepper "Steinwärder" übernommen und auf der Elbe ausgebracht.
		13.50 Uhr bei Leuchtergrund 0 auf Gegenkurs gegangen.
		15.00 Uhr H.S. . an Schlepper übergeben und um 15.15 Uhr Königin-Luisebrücke festgemacht.
	7. Januar 1943: Rotterdam.	M 1301, 02, 04, 08 ausgelaufen gem. Befehl 1. Sich.-Div. -G 1 5 A 2- : Am 7.1. um 11.00 Uhr Geleit 1023 ab Hook Ansteuerungstonne nach Elbe, Geleitboot Vp 111o/02/04/05, Flakj. 23, Sperrgeleit durch 13. H.S.-Flott.
	Ansteuerungstonne Hook. Wind: OSO 2 Seegang: 1 Wetter: o (s)	10.30 Uhr M 1301, 02, 04, 08 KMG ausgebracht, Tiefeneinstellung 8 m.
		11.10 Uhr Sperrgeleit vor Geleit 1023 aufgenommen.
	52° 55' N, 4° 33.5 O. Wind: NO 4-5 Seegang: 3 Wetter: o	Boote Gerät aufgenommen und auf 15 m Tiefeneinstellung umgestellt und wieder ausgebracht.

6)

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	nach dem 7. Januar 1943:	
	Chaven -Werft-.	M 13o5 in der Werft.
	Chaven-Fr.Büttel.	M 13o3 o8,oo Uhr zur MES-Erprobung nach Fr.Büttel.
		15,2o Uhr Minenschleifen Cuxhaven- Minensuchorhaften festgemacht.
	8. Januar 1943:	
	Elbe I.	M 13o1, o2, o4, o8 Boote Gerät aufgenommen, keine Räumerfolge. 17,25 Uhr
	Cuxhaven.	M 13o3 Ausbildungsdienst.
	Chaven-Fr.Büttel.	M 13o5 bunkern.
		17,3o Uhr aus nach Fr.Büttel.
		19,45 Uhr vor Fr.Büttel wegen Fliegeralarm geankert.
		M 13o1, o2, o4, o8
		2o,o8 Uhr Chaven festgemacht.
	9. Januar 1943:	
	Cuxhaven.	M 13o1, o2, o3, o4, o8 Ausbildungsdienst.
	Fr.Büttel-Chaven.	M 13o5 Schleifenfahrt
		16,oo Uhr Chaven-Minensuchorhafen festgemacht.
	1o. Januar 1943:	
	Cuxhaven.	M 13o1, o2, o4 Ausbildung.
	Fr.Büttel.	M 13o5 Kompensieren.
	Cuxhaven.	M 13o2,o8 o7,o5 Uhr Cuxhaven, Königin-Luisebrücke abgelegt.
		o7,25 Uhr H.S.G. von Schlepper übernommen und ausgebracht.
		M 13o8 führt als Flakschutz mit.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch den 10.1.43:	07.53 Uhr M 1303, 08 Sperre mal auflaufend passiert. Die Sperrfahrzeuge liegen nicht aus.
	Wind: SO 1-2 Seegang: 1-2 Wetter: c 1	11.10 Uhr Helgoland, Netzsperrungstorne passiert.
		15.30 Uhr H.B.G. an Schlepper übergeben.
		16.00 Uhr Cuxhaven fortgesetzt.
		Keine Räumerfolge. Heyrau
	11. Januar 1943: Cuxhaven.	M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 Ruhetag. Heyrau
	12. Januar 1943: Cuxhaven.	M 1301, 02, 04, 05 15.00 Uhr ausgelaufen gem. Befehl 5. Sich.-Div. -G 0904-: An Chef 13. M.S.-Flott.: Westgeleit 388 am 11.1. um 07.00 Uhr ab Cuxhaven, 09,00 Uhr ab Albe II.
	54° 04' N, 8° 24,3'O.	Boote geankert. 17.10 Uhr.
	Wind: ONO 4-5 Seegang: 3 Wetter: c 3 (m)	Geleit gen. FT 2202/12 um 3 Stunden vorverlegt.
	Cuxhaven.	M 1303 und M 1308 14.15 Uhr nach dem Lenzkai verholt zur KMG-Übernahme. Heyrau
	13. Januar 1943: Ankerplatz.	M 1301, 02, 04, 05 03.30 Uhr Boote ankerauf gem. Befehl 5. Sich.-Div. -G 0904- und FT 2202/12.
	Albe I.	05.20 Uhr KMG ausgebracht, Tiefeneinstellung 15m.

Zu beziehen vom Nordmuflager der Kriegsmarine: R. A. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

8./

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	54° 0' N, 8° 7' O. Wind: OSO 7-8 Seegang: 3-4 Wetter: o (m)	10.05 Uhr Boote Sperrgeleit vor Geleit 288 aufgenommen. Wegen der Dunkelheit verzögertes Eintreffen des Geleits, daher Aufnahme des Geleits erst um 10.00 Uhr.
	53° 59' N, 7° 8' O. Wind: SO 3 Seegang: 3 Wetter: m (r)	M 1305 11.32 Uhr eine SM geräumt. Eine Bristol-Blenheim flog M 1301 an und wurde bei stark diesigem Wetter durch Beschuß zum sofortigen Abdrehen gezwungen.
	Cuxhaven-See. Wind: SO 2-3 Seegang: — Sicht: o	M 1303 und M 1308 07.00 Uhr auslaufen gem. 5. Sich.-Div. Befehl 581 I vom 12.1.43. 1) Rotte M 1303/03 läuft am 13.1.43 um 07.00 Uhr Cuxhaven. Führung Kommandant M 1308. Marschweg der Weg weiß bis Punkt fünf, dann unmittelbar nach Punkt Richard, weiter Punkt Viking II, der an 14.1. bei Hellwerden erreicht werden soll. 2) Ab 14.1. mit Hellwerden zur Verhinderung Ausbruchsversuch vermutlich norweg. Schiffe "Dicto" und "Minoel" ca. 5500 BRT. aus schwed. Häfen Vorpostenstreifen bilden von AN 3924 o. K.M. nach AN 3924 u. K.M.. Bei schlechter Wetterlage Vorpostenstreifen bilden von AN 3923 o.K.M. nach AN 3926 Mitte. Schiffe mit allen Mitteln anhalten und einbringen, falls nicht möglich, versenken. Bei Sichten Fr.-Meldung. Ostwärts Warngebiet stehen B.S.O.-Streitkräfte. Zwecks Zusammenarbeit schaltet M 1303 bei Auslaufen Küstenkurz Ostsee, M 1308 bleibt auf Küstenkurz Nordsee. 3) Einsatzdauer etwa eine Woche. Ausweichhafen bei stürmischer Wetterlage Kristiansand-Süd. 18.15 Uhr Punkt Richard erreicht. Feigner
	14. Januar 1943: 52° 55' N, 4° 32' O. Wind: O 4 Seegang: 3 Wetter: o (p)	M 1301, 02, 04, 05 02.45 Uhr Boote Gerät aufgenommen, auf 8 m Tiefeneinstellung umgestellt und wieder ausgebracht. Lt. FT 0810/2 Geleitführung Chef 13. M.S.-Flott.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	52° 30' N, 4° 28' E.	10,45 Uhr Boote Gerät aufgenommen und als Flakschutz an B.B. und St.B. von Geleit weitergefahren.
	Hoek v. H., Anst.T..	Boote mit Geleit Hoek von Holland eingelaufen.
	Wind: SW 5-6 Seegang: 4 Wetter: o (c)	
	Rotterdam.	17,15 Uhr Boote Rotterdam, Jobskade, festgemacht.
		M 1303 und M 1308 00,50 Uhr Weg Wiking erreicht.
		06,45 Uhr bis 10,45 Uhr u. AN 3924 Vorpostenstreifen auf und ab gestanden.
	Wind: OSO 3-4 Seegang: 2-3 Wetter: o (m)	10,45 Uhr bis 13,50 Uhr durch Sperrlücke nach u. AN 3926 Mitte gesteuert.
		13,50 Uhr wegen Wetterlage (keine Sicht) geankert.
	15. Januar 1943:	
	Rotterdam.	M 1301, 02, 04, 05 Übergabe der Boote an die 13. Vorpost.-Fl..
	In See.	M 1303 und M 1308 08,30 Uhr ankerauf und nach Hanstholm gelaufen zur Abgabe eines M-Spruches.
	Wind: O 4-5 Seegang: 3-4 Wetter: o (m)	10,25 Uhr Fliegeralrm im u. AN 3926 I.K.M.
		10,26 Uhr Flugzeug wird beschossen, stellt sich dann als eine Ju 88 heraus. Schoß ES erst bei starkem Beschuß.
		10,30 Uhr wieder eine anfliegende Maschine beschossen. Schoß ebenfalls ES erst nach Beschuß.
		10,50 Uhr Boote vor Hanstholm gelegen, zum Signalverkehr mit M.S.S.
		12,00 Uhr bis 24,00 Uhr Vorpostenstreifen im u. AN 3924 auf und ab gestanden.
		Zwischen 13,00 und 14,00 Uhr wurden Boote nahmals von 3 Ju 88, 5 Me 110 und 1 Do 24 nach M-Austausch umkreist.

10)

Geheime Kommandosache!

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

- Abschnitt Maschine -

der

Restgruppe der 13.Minensuchflottille mit den Booten
M 1301, M 1302, M 1303, M 1304, M 1305, M 1308.

Der Flottillenchef:
Kaptlt.d.Res..z.V. H e y n s e n .

Der Flottillen Ingenieuer:
Ob.Ltn.(Ing) (Kr.O.) E l l m a n n.

Begonnen am 1.Januar 1943
Abgeschl.am 15.Januar 1943

Dieses Kriegstagebuch enthält -2- Blätter

8.)

Geheime Kommandosache!

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.–15.Januar 1943	M 1306 zur Übergabe an 17. U-Jagdflottille am 18.12.42. nach Rotterdam entlassen. Siehe Kriegstagebuch 27. Minensuchflottille.
	1.1.43 Delfziyl – Nordsee Borkum Reede	M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 K.B.V.(keine besonderen Vorkommnisse)
	2.1.43. Borkum Reede	M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 k.b.V.
	3.1.43. Borkum –Reede – Nordsee	M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 k.b.V.
	4.1.43. Nordsee Nordsee – Cuxhaven	M 1301, 02, 04, 08 k.b.V. M 1308, 05 k.b.V.
	5.–8.1.43 Cuxhaven Mützefeldwerft	M 1305 außer K.B. gemeldet, Instandsetzen des Ruders.
	5.1.43. Nordsee –·Rotterdam	M 1301, 02, 04, 08 mit Greifer gekohlt. Best.v.d.Ü. Üb.M. Dauer. Stündl.Lstg. M 1301 90 110 2,5h 44 t 02 98 80 2 – h 40 t
	Cuxhaven	M 1303 mit Greifer gekohlt. Best.v.d.Üb. 107 Üb.M. 93. Dauer 2,5 h Stündl.Lstg. 37,2 t
	6.1.43. Rotterdam Cuxhaven – Nordsee Cuxhaven	M 1301, 02, 04, 08 k.b.V. M 1303 k.b.V.

10.)

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.1.43.	Rotterdam Nordsee Cuxhaven Brunsbüttel Cuxhaven	M 1301, 02, 04, 08 k.b.V. M 1303 k.b.V.
8.1.43.	Nordsee Cuxhaven Cuxhaven Cuxhaven Brunsbüttel	M 1301, 02, 04, 08 k.b.V. M 1303 k.b.V. M 1305 k.b.V. (K.B.wiederhergestellt)
9.1.43.	Cuxhaven Brunsbüttel Cuxhaven	M 1301, 02, 03, 04, 08 k.b.V. M 1305 k.b.V.
10.1.43.	Cuxhaven Cuxhaven Nordsee Cuxhaven	M 1301, 02, 04, 05 k.b.V. M 1303, 08 k.b.V.
11.1.43.	Cuxhaven	M 1301, 02, 03, 04, 05, 08 k.b.V.
12.1.43.	Cuxhaven Nordsee Cuxhaven	M 1301, 02, 04, 05 k.b.V. M 1303, 08 k.b.V.
13.1.43.	Nordsee Cuxhaven Nordsee	M 1301, 02, 04, 05 k.b.V. M 1303, 08 k.b.V.
14.1.43.	Nordsee Rotterdam Nordsee	M 1301, 02, 04, 05 k.b.V. M 1303, 08 k.b.V.
15.1.43.	Rotterdam Nordsee	M 1301, 02, 04, 05 begonnen mit der Übergabe der Boote an 13 Vorp.Fl. M 1303, 08 k.b.V.

Ob.Leutnant (Ing)u.Flo.Ing

Gesehen:

Korv. Kapt. (Ing.)
und Divisionsingenieur

Gesehen!
Der Flottillenchef

Kapitänleutnant

n.g.b.

Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur d. U.-Fl.

PG 72302 NID

Aktenheftung 3. Anl. zu 6. Sicherungsdivision
B. Nr.: Gkd. 344/43

Kr 25595

Kriegstagebuch

Rottgruppe 13. d. 6.-Flottille

vom 16.- 31. Januar 1943

mit Gabelbiegler Gleichschaltung
Geschütz Maschine
und Kleinen Kabelumspulung.

1. Ausfertigung

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPE
AND ITS REGISTERED NUMBER
P G/12302. NID
NO MARK OF AN... SHOUL... M...DE
O... IT, BUT A... S... A... NS
HO... B... M... IT ... ON TH... O...
OR ON ... SEPARATE SHEET OF P... ER,
C... GI...RED NUMBER

Anlage zu B. Br. H. St. Nr. 548/43

Anlage 1 zu 1/SH 8575/43 Gkdos.

EDEN-SCHNELLHEFTER
Din A 4
27016

RG/72302

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH MINESWEEPING FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.1.43 to 31.1.43

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

Restgruppe der 13. Minensuch-Flottille

mit den Booten:

M 1303 und M 1308

für die Zeit vom:

16. - 31. Januar 1943.

Flottillen-Chef:

Kaptlt. d.Res. z.V. H e y n s e n .

Flottillen-Ingenieur:

Oblt. (Ing) (Kr.O.) E l l m a n n .

Dieses Kriegstagebuch enthält ..... Seiten.

Anlage zu B. 36. 508 42

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

Geheime Kommandosache!

Taktische Gliederung der Restgruppe 13. Minensuch-Flottille:

Stand vom 31. Januar 1943:

Der Flottillen-Chef: Kaptlt. d.Res. z.V. H e y n s e n .

Boot:	Kommandant:	Toppzeichen:	Anruf:	Morsename:
M 1303	Lt. z.See d.Res. K ü l p e r		2073	P K C
M 1308	Oblt. z.See d.Res. M e n z e l		2078	P K H

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
	16. Januar 1943: - In See -. Wind: SSW 1-2 Seegang: 1-2 Wetter: o (m)	M 1303 und M 1308 00,00 - 08,00 Uhr im Qu. AN 3924 auf und ab gestanden. 08,25 - 11,2o Uhr vor Hanstholm zur Abgabe einer Meldung geankert. 12,00 Uhr vorstehende Position wieder eingenommen.
	Wind: SW 2-3 Seegang: 1-2 Wetter: o	12,00 - 24,00 Uhr im Qu. AN 3924 auf und ab gestanden. Keine Beobachtungen. Krüger
	17. Januar 1943: - In See -. Wind: SW 3-4 Seegang: 1-2 Wetter: o (f)	M 1303 und M 1308 00,25 Uhr wegen schlechter Sicht im Quadrat AN 3924 geankert. 09,00 Uhr Anker auf und nach Hanstholm gedampft. Dort wegen starkem Nebel bis 21,00 Uhr vor Anker gelegen. 21,5o Uhr wieder Westposition (Qu. AN 3924) besetzt. Keine Beobachtungen. Krüger
	18. Januar 1943: - In See -. Wind: S 3-4 Seegang: 2-3 Wetter: o (m)	M 1303 und M 1308 00,00 - 09,4o Uhr Westposition besetzt gehalten. 1o,2o Uhr zur Meldungsabgabe vor Hanstholm geankert. 15,00 Uhr Anker auf und bis 24,00 Uhr im Quadrat AN 3924 auf und ab gestanden. Keine Beobachtungen. Krüger

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

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	19. Januar 1943: - In See -. Wind: SSW 1-2 Seegang: 1 Wetter: v (m) Wind: NO 1 Seegang: 1 Wetter: o (m)	M 1303 und M 1308 00,00 - 09,25 Uhr auf Westposition auf und ab gestanden. 10,00 Uhr zur Abgabe der Meldung vor Hanstholm geankert. 15,00 Uhr Anker auf und bis 24,00 Uhr auf Westposition auf und ab gestanden. Keine Beobachtungen.
	20. Januar 1943: - In See-. Wind: SW 2-3 Seegang: 1-2 Wetter: o (f)	M 1303 und M 1308 00,00 - 09,00 Uhr auf Westposition gestanden. 09,45 Uhr zur Abgabe der Meldung vor Hanstholm geankert. 15,00 - 22,10 Uhr auf Westposition auf und ab gestanden. 22,10 Uhr auf Position wegen starkem Nebel geankert. (Sicht 50 - 100 m.) Keine Beobachtungen,
	21. Januar 1943: - In See-. Wind: SO 4-5 Seegang: 3 - 4 Wetter: o m (r)	M 1303 und M 1308 02,45 - 09,00 Uhr auf Position auf und ab gestanden. 09,35 Uhr zur Abgabe der Meldung vor Hanstholm geankert. 15,00 - 24,00 Uhr auf Westposition auf und ab gestanden. Keine Beobachtungen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	22. Januar 1943: - In See -. Wind: SO 2-3 Seegang: 2-3 Wetter: o (f)	M 1303 und M 1308 Auf Westposition. 01,00 Uhr durch Rotte Vp. 1104 und 1110 abgelöst und Marsch nach Esbjerg angetreten. Nebelaufgabe gem. 5. Sich.Div. -G 428 A 1- vom 12.1.43 wegen starkem Nebel nicht durchgeführt. 17,00 Uhr wegen starkem Nebel bei Abst. Tonne Esbjerg geankert. Hegmann
	23. Januar 1943: - In See -. Esbjerg. Wind: O 1-2 Seegang: 1 Wetter: v	M 1303 und M 1308 08,05 Uhr Anker auf. 09,20 Uhr Esbjerg-Handelshafen festgemacht. Übernahme von Kohlen und allgemeinen Ausrüstungen. M 1303 Rep. des Kondensators. [illegible] Hegmann
	24. Januar 1943: Esbjerg.	M 1303 und M 1308 Sonntagsdienst. Hegmann
	25. Januar 1943: Esbjerg - See.	M 1303 und M 1308 Ausrüstung und Arbeitsdienst. 15,35 Uhr Esbjerg ausgelaufen gem. 5. Sich.-Div. G 2510.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch den 25.1.43:	An M 1308. Sonderaufgabe entfällt. Am 25.1. vor Dunkelwerden bei Graadyb stehen zum ELK-ablaufen mit KFRG Weg Weiß. Anschließend Cuxhaven.
	Wind: SSO 7-8 Seegang: 6-7 Wetter: o	16,35 Uhr Esbjerg Anst.Tonne passiert. KFRG wegen Wetterlage nicht ausgebracht.
		18,25 Uhr Tonne 5 passiert.
		22,4o Uhr Tonne 3 passiert.
	26. Januar 1943:	
	- In See - Cuxhaven.	M 1303 und M 1308 o2,14 Uhr Elbe 1 passiert.
		o3,o5 Uhr geankert.
		o8,oo Uhr Anker auf.
		o9,56 Uhr Cuxhaven festgemacht. Boote mit Bugschutzgerät ausgerüstet.
		M 1303 15,3o Uhr verholt zur Kesselreinigung und Maschinenüberholung zur Nordseewerft.
	27. Januar 1943:	
	Cuxhaven - Elbe.	M 1308 o9,45 Uhr Cuxhaven aus zur Erprobung des Bugschutzgeräts auf Altenbruch-Reede.
		14,5o Uhr Köllnerbrücke festgemacht.
		17,15 Uhr Cuxhaven ausgelaufen gemäß 5. Sich.Div. G 27o6. Westgeleit 395 am 27.1.43 um 16,oo Uhr ab Cuxhaven, am 28.1. um o8,oo Uhr ab Elbe 2. Geleitboote wie oben (Vp 8o1 o2, o4, 1o, Vers.Boot Heisternest, M 13o8). Sperrgeleit Punkt Cäsar bis röm. 2 durch M.S.Gruppe der 2o. Vpfl. Bei Lucie eins schließt M 38o2 an. Geleitführer: Oblt. z.See R e y e r s, Vp 8o1

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein u.s.w.	Vorkommnisse
	noch den 27.1.43:	Geleitbesprechung am 27.1. um 15,oo Uhr im BO-Besprechungsraum Minensucherhafen. M 13o8 wird bis Den Helder angeschlossen. 18,35 Uhr bei Elbe 2 geankert. Heyrowsky
	28. Januar 1943: - In See -. Wind: WSW 3-4 Seegang: 2 Wetter: m 54° 1' N, 7° 22,5' O. Wind: WSW 5-6 Seegang: 3-4 Wetter: o (m)	M 13o8 o7,4o Uhr Anker auf. o8,3o Uhr KFRG ausgebracht und als Sperrgeleit vor Geleit gesetzt. o8,55 Uhr Elbe 1 passiert. 13,o4 Uhr Eine ELM geräumt. 13,45 Uhr KFRG eingenommen. Als Sicherungs-Boot gefahren. 14,3o Uhr Punkt C passiert. 22,37 Uhr Tonne L1 an Bb., Abstand 2oo m, passiert. Heyrowsky
	29. Januar 1943: In See - Den Helder. Wind: SSW 7-8 Seegang: 6 Wetter: o (m)	M 13o8: 1o,38 Uhr Tonne N passiert. 11,45 Uhr eine engl. Bleikappenmine "Mark III" auf 53° 16' N, 4° 38,5' O abgeschossen. Mine detoniert. 15,45 Uhr Tonne T passiert. 17,oo Uhr bei Punkt II vom Geleit entlassen. 18,2o Uhr Den Helder festgemacht. Heyrowsky

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	30. Januar 1943: Den Helder.	M 1308 Feuer aus. Kessel ausgeblasen. Reparatur der durch Minendetonation am 28.1. aufgetretenen kleinen Schäden.
	31. Januar 1943: Den Helder.	M 1308 Sonntagsdienst.

Geheime Kommandòsache!

M i n e n a b s c h u ß m e l d u n g

zum Kriegstagebuch der Restgruppe der 13. Minensuch-Flottille
für die Zeit vom 16. - 31.1.43.

1.) Am 29.1.43 um 11,45 Uhr sichtet und schießt M 1308 auf 53° 16' N, 4° 38,5' O eine unbewachsene englische Bleikappenmine, "Mark III" ab.

1) Engl. Bleikappenmine Mark III.
2) 2 cm Flak.
3) 45 Schuß.
4) Mine detoniert.

.....

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

- Abschnitt Maschine -

der

Restgruppe der 13. Minensuchflottille

mit den Booten

M 1303 und M 1308

Der Flottillenchef:
Kaptlt.d.Res. z.V. H e y n s e n

Der Flottillen-Ingenieur:
Ob.Ltn.(Ing) (Kr.O.) E l l m a n n

Begonnen am 16.Januar 1943
Abgeschl.am 31.Januar 1943

Dieses Kriegstagebuch enthält.....-2-.....Blätter

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

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

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	16.-31.Januar 1943.	
	16.1.43. Nordsee	M 1303, 08 K.B.V. (keine besondere Vorkommnisse) Illmann
	17.1.43. Nordsee	M 1303, 08 k.b.V. Illmann
	18.1.43. Nordsee	M 1303, 08 k.b.V. Illmann
	19.1.43. Nordsee	M 1303, 08 k.b.V. Illmann
	20.1.43. Nordsee	M 1303, 08 k.b.V. Illmann
	21.1.43. Nordsee	M 1303, 08 k.b.V. Illmann
	22.1.43. Nordsee	M 1303, 08 k.b.V. Illmann
	23.1.43. Nordsee Esbjerg	mit Greifer gekohlt. Bestd. v.d.Üb. Übern.M. Dauer stündliche Lstg. M 1303 97,1 t 102,9 t 2,5 h 41,2 t M 1308 56,0 t 142,0 t 4 - h 37,3 t Illmann
	24.1.43. Esbjerg	M 1303, 08 k.b.V. Illmann
	251.43. Esbjerg Nordsee	M 1303, 08 k.b.V. Illmann

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.1.43.	Nordsee- Cuxhaven	M 1303, 08 k.b.V. Illmann
2XXXXXX 27.-31.1.43.	Cuxhaven Nordseewerft	M 1303 außer K.B.gemeldet, Maschinenüberholung ung planmäßige Kesselreinigung Illmann
27.1.43.	Cuxhaven Nordsee	M 1308 k.b.V. Illmann
28.1.43.	Nordsee	M 1308 k.b.V. Illmann
29.1.43.	Nordsee Den Helder	M 1308 k.b.V. Illmann
30.1.43.	Den Helder	M 1308 k.b.V. Illmann
31.1.43.	Den Helder	M 1308 k.b.V. Illmann Ob.Ltn(Ing) u. Flo-Ing

Gesehen!

Kapitänleutnant

H.J.B.

Markow.

Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur D.E.S.

Gesehen

Korv. Kapt. (Ing.)
und Divisionsingenieur

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

838
2079

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B. Nr. Gkdos 548 AI

Den 11. März 1943

Geheim! Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine / Skl.

Anliegend wird das K.T.B. der Restgruppe 13. M.S.Fl. mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. W o l f r a m
Für den Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
Der Chef des Stabes i. V.

1. Skl Qu (A I)

2. über 1 Skl an Kr

1 Skl I a I zc

1.Skl 875/g.Kdos.

PG 72303 NID

PG/72303

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH MINESWEEPING FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.2.43 to 15.2.43

Geheime Kommandosache!

1 Anl. zu 5. Sicherungsdivision Gkd. 587/43

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

Gkdos 425922

Kriegstagebuch

der

Restgruppe der 13. Minensuch-Flottille

mit den Booten:

M 1303 und M 1308

für die Zeit vom:

1. - 15. Februar 1943.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/42303/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY COMMUNICATIONS SHOULD BE MADE ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Flottillen-Chef:

Kaptlt. d.Res. z.V. H e y n s e n.

Flottillen-Ingenieur:

Oblt. (Ing) (Kr.O.) E l l m a n n.

Dieses Kriegstagebuch enthält 16. Seiten.

Anlage / zu 1/Sk 11313/43 Gkdos

Anlage zu B. d. U. d. O. Kdos. 836 / 43

WORK RECORD
Title 13 7/S Flottille P/72303
Press-Mark KTB 1. – 15.2.43.
Date Job By

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.
	Praktische Gliederung
	Stand vom 15. Februar
	Der Flottillen-Chef:
Boot	Kommandant:
M 1303	Lt.z.See d.Res. K ü l p e r
M 1308	Oblt.z.See d.Res. M e n z e l

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	1. Februar 1943.	
	- Cuxhaven -	M 1303 Nordseewerft zur Maschinenüberholung.
	- Den Helder/Marsdiep-	M 1308 12,20 Uhr Den Helder ausgelaufen. 12,45 - 15,50 Uhr Bugschutzgerät mit großer Otter zur Übung gefahren. 16,25 Uhr Den Helder festgemacht. Hüpsch
	2. Februar 1943.	M 1303
	- Cuxhaven -	Nordseewerft zur Maschinenüberholung.
	-Den Helder/Marsdiep-	M 1308 14,55 Uhr Den Helder ausgelaufen. 15,05 - 16,20 Uhr Deviationsbestimmung auf Rede Marsdiep. 16,40 Uhr Den Helder festgemacht. Hüpsch
	3. Februar 1943.	
	- Cuxhaven -	M 1303 Nordseewerft zur Maschinenüberholung.
	-Den Helder/Marsdiep-	M 1308 09,30 Uhr Den Helder ausgelaufen. 09,40 - 10,50 Uhr Bugschutzgerät mit großer Otter zur Übung gefahren. 11,25 Uhr Den Helder festgemacht. Hüpsch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.
	Praktische Gliederung der Restgruppe 13. Minensuch-Flottille. Stand vom 15. Februar 1943. Der Flottillen-Chef: Kaptlt. d.Res. z.V. H e y n s e n .

Boot	Kommandant:	Toppzeichen:	Anruf:	Morsename:
M 1303	Lt.z.See d.Res. K ü l p e r	10	2073	P K C
M 1308	Oblt.z.See d.Res. M e n z e l	101	2078	P K H

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	1. Februar 1943. - Cuxhaven -	M 1303 Nordseewerft zur Maschinenüberholung.
	- Den Helder/Marsdiep-	M 1308 12,20 Uhr Den Helder ausgelaufen. 12,45 - 15,50 Uhr Bugschutzgerät mit großer Otter zur Übung gefahren. 16,25 Uhr Den Helder festgemacht. Heynsen
	2. Februar 1943. - Cuxhaven -	M 1303 Nordseewerft zur Maschinenüberholung.
	-Den Helder/Marsdiep-	M 1308 14,55 Uhr Den Helder ausgelaufen. 15,05 - 16,20 Uhr Deviationsbestimmung auf Rede Marsdiep. 16,40 Uhr Den Helder festgemacht. Heynsen
	3. Februar 1943. - Cuxhaven -	M 1303 Nordseewerft zur Maschinenüberholung.
	-Den Helder/Marsdiep-	M 1308 09,30 Uhr Den Helder ausgelaufen. 09,40 - 10,50 Uhr Bugschutzgerät mit großer Otter zur Übung gefahren. 11,25 Uhr Den Helder festgemacht. Heynsen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	4. Februar 1943. -Cuxhaven- -In See- 08,00 Uhr Wind: NW 3-4 Wetter: 0 (8) See: 2-3	M 1303 Nordseewerft zur Maschinenüberholung. M 1308 01,00 Uhr Den Helder ausgelaufen gem. Befehl 1.Sich.Div.: .....M 1308 läuft gem. Befehl 1. Sich.Div. am 3.2. aus, daß es um 03,00 Uhr mit ausgebrachtem Gerät bei Punkt rot II steht ..... 1. Sich.Div. G. 1521 AI .....Vp. 2019 u. 2021 stehen am 2.2. um 18,0 Uhr mit ausgebrachtem Gerät bei Hoek Anstr. Tonne zum Sperrgeleit für Geleit 1045. Geleitführer Vp. 812. Bei Punkt rot II schließt M 1308 an als drittes Sperrgeleitboot. M 1308 läuft so Den Helder aus, daß es am 3.2. um 03,00 Uhr mit ausgebrachtem Gerät bei Punkt rot II steht. Sperrgeleitboote fahren ab Punkt rot II bis Punkt Cäsar zusätzlich Bugschutzgerät mit Ottern..... 1. Sich.Div. G. 1526 AI. .....Zu Fernschreiben 1. Sich.Div. 1526 AI vom 1.2. Aufgabe um 24 Stunden verschoben... 1. Sich.Div. G. 1536 AI. 02,50 Uhr Punkt Rot II erreicht. 03,10 Uhr K.F.R.G. und Bugschutzgerät mit Ottern ausgebracht und Anschluß an Geleit 1045. 05,55 Uhr Tonne N passiert. 09,00 Uhr Bugschutzgerät auf Anordnung Geleitführer aufgenommen. 10,25 Uhr K.F.R.G. unklar - Bb.Kabel gebrochen. 10,55 Uhr K.F.R.G. wieder klar und Bugschutzgerät wieder ausgebracht. 11,10 Uhr Tonne L1 passiert. 13,15 - 13,25 Uhr Fliegeralarm (Vorbeiflug einer engl. Maschine.) 14,25 Uhr Tonne D1 an Bb. passiert. 15,42 Uhr Räumerfolg einer ELM auf 53°53,5 N 6°44,5 Ost - Gerät nicht beschädigt. 18,00 Uhr Tonne Cäsar passiert. 20,30 Uhr Bugschutzgerät aufgenommen. 21,25 Uhr Tonne A passiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch 4. Februar 1943. 20,00 Uhr. Wind: NW 1-2 Wetter: o v (8) See: 1-2	21,30 Uhr K.F.R.G. aufgenommen. 22,45 Uhr Leuchtschiff H passiert. Heyne
	5. Februar 1943. -Cuxhaven- -Elbe/Cuxhaven/Brunsbüttel-	M 1303 09,05 Uhr Nordseewerft zum kompensieren abgelegt. 13,30 Uhr kompensieren beendet. 13,45 Uhr K.F.R.G. übernommen. M 1308 00,20 Uhr Cuxhaven festgemacht. 11,00 - 12,00 Uhr Kohlenübernahme (70 Tonnen) 13,10 Uhr Cuxhaven ausgelaufen zur MES-Erprobung. 15,30 - 17,45 Uhr MES-Erprobung in Brunsbüttel. 18,00 Uhr Brunsbüttel - Kaimauer festgemacht. Heyne
	6. Februar 1943. -Cuxhaven- -Brunsbüttel/Cuxhaven-	M 1303 Ausbildungsdienst. M 1308 08,00 Uhr abgelegt. 08,10 - 09,35 Uhr MES - Erprobung. 10,45 Uhr Brunsbüttel Schleuse ausgelaufen. 12,30 Uhr Cuxhaven-Königin Luise Brücke festgemacht. Heyne
	7. Februar 1943. - In See -	M 1303 15,30 Uhr Cuxhaven aus mit Geleit 397 nch Rotterdam.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch 7. Februar 1943.	
	Wind: NW 6 Seegang: - Wetter: -	18,00 Uhr Geleit sammelt bei Elbe II. Elbe I und Tonne A brennen nicht. Boot konnte wegen Wetter nicht als Suchboot fahren, sondern wur als Flakschutz mit eingesetzt.
	-Cuxhaven-	M 1308 ~~Dienst nach Sonntagsplan~~. 09,00 Uhr Cuxhaven abgelegt zur Funkbeschikkung auf Altenbruch-Reede. 09,50 - 10,45 Uhr Funkbeschickung. 11,15 Uhr Cuxhaven-Königin Luise Brücke festgemacht. 13,45 Uhr abgelegt. 13,58 Uhr Deviationdalben Minensuchhafen fes 14,40 - 17,10 Uhr Kompensieren. 17,20 Uhr Königin Luise Brücke festgemacht.
	8. Februar 1943.	
	-In See-	M 1303 03,30 Uhr Tonne C an B.B. passiert. 10,15 Uhr K.F.R.G. ausgebracht. 14,00 Uhr Gerät unklar, nehmen Gerät auf. 17,30 Uhr Deutsche UMA-Mine abgeschossen (detoniert) 53°27,8 N, 4°51,5 O.
	Wind: NW 6-7 Seegang: 6 Wetter: -	
	-Cuxhaven/In See-	M 1308 16,00 Uhr Cuxhaven ausgelaufen gem. 5.Sich.D G. 0804 .....Westgeleit 398 am 8.2.43 um 16,00 Uhr Cu haven, 18,00 Uhr ab Elbe II. Geleitboote wie oben. (Vp.801/02/03/10/1108/M 1308/Vp 1314/13 Sperrgeleit: M 1308/Vp. 1314/17. Geleitführer: Oblt.z.See Reyers Vp.801. Geleitbesprechung am 8.2.43 um 15,00 Uhr im B.O., Besprechungsraum Minensucherhafen..... 5.Sich.Div. G. 0804. 17,40 Uhr Feuerschiff "H" passiert. 18,35 Uhr K.F.R.G. ausgebracht. 19,35 Uhr K.F.R.G. aufgenommen - Gerät unkla

Zu beziehen vom Vordrucklager 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
	noch 8. Februar 1943.	
	20,00 Uhr Wind: WSW 4-5 Wetter: o v See: 3-4	20,45 Uhr K.F.R.G. wieder ausgebracht. 21,10 Uhr Bugschutzgerät mit Otter ausgebracht 17,40 - 24,00 Uhr vor Geleit gefahren.
	9. Februar 1943.	
	-In See/Rotterdam-	M 1303 06,05 Uhr Kurs rw. 192° 09,15 Uhr Kurs rw. 214° 13,30 Uhr von Geleitführer entlassen. 13,52 Uhr Ansteuerungstonne Hoek v. Holland. 14,30 Uhr Lootse an Bord. 16,20 Uhr Lotse von Bord. 16,20 Uhr Jobskade festgemacht.
	Wind: SSW 7 Seegang: 6 Wetter: -	
	-In See/Borkum-Reede-	M 1308 00,00 - 08,00 Uhr vor Geleit als Sperrgeleitboot gefahren. 01,50 Uhr Tonne C passiert. 04,03 Uhr Räumerfolg einer ELM auf 53°57,5 N 6°55 Ost. - Gerät nicht beschädigt. 06,30 Uhr Tonne D1 500 m an St.B. passiert. 08,00 - 08,40 Uhr K.F.R.G. und Bugschutzgerät wegen Wetterlage aufgenommen. Dabei wurde der Räumbaum aus dem Schuh geworfen.- Geleit läuft Borkum an. 11,10 Uhr Anstr. Tonne Hubertgat passiert. 12,30 Uhr Borkum-Reede geankert. 14,00 - 17,20 Uhr Geräte wieder klar gemacht. Räumbaum wieder in den Schuh gesetzt.
	02,00 Uhr Wind: SW 6-7 Wetter: o (8) See: 5 - 6	
	08,00 Uhr Wind: SW 7-8 Wetter: o (10) See: 6	
	10. Februar 1943.	
	Rotterdam/Jobskade	M 1303

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch 10. Februar 1943.	
	-Borkum-Reede-	M 1308 Wegen Wetterlage mit Geleit 398 auf Borkum-Reede vor Anker. Heyne
	11. Februar 1943. -Rotterdam-	M 1303 08,00 Uhr mit 2 Schleppern nach Parkhafen verholt. Übergabe des Bootes an 20.Vorp.Flo
	-Borkum-Reede/See-	M 1308 05,00 Uhr Anker auf, mit Geleit nach Wette besserung die Fahrt fortgesetzt. 06,16 Uhr Hubertgat-Anstr.Tonne passiert. 07,20 Uhr K.F.R.G.(15 m) und Bugschutzgerä mit Otter bei Tonne L ausgebracht, 08,25 Uhr engl.Mine "Mark III" abgeschosse auf 53°41'Nord 5°52,5'Ost. 08,50 Uhr engl.Mine "Mark III" abgeschosse auf 53°42,5' Nord 5°50,5' Ost. 09,02 Uhr Tonne L1 passiert. 13,26 Uhr Tonne M1 passiert. 15,15 - 15,55 Uhr K.F.R.G. unklar, wird aufgenommen und wieder ausgebracht. 18,35 Uhr Punkt röm.I passiert. 1925 Uhr Bugschutzgerät aufgenommen und K.F.R.G. auf 8 m Tiefensteuerung umgestellt Heyne
	12. Februar 1943. -See/Rotterdam-	M 1308 01,20 Uhr Anstr,Tonne Jymuiden passiert. 06,20 Uhr K.F.R.G. bei Anstr.Tonne Hoek aufgenommen. 06,30 Uhr Anstr.Tonne Hoek einlaufend passiert. 08,30 Uhr Rotterdam-Lloydkade festgemacht. Heyne

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	13. Februar 1943. -Rotterdam-	M 1308 16,00 Uhr seeklar zum Auslaufen mit Geleit 1051. Auslaufen wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben. Heyne
	14. Februar 1943. -Rotterdam-	M 1308 16,00 Uhr seeklar. - Auslaufen wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben. Heyne
	15. Februar 1943. -Rotterdam-	M 1308 16,00 Uhr seeklar. - Auslaufen wegen Wetterlage um weitere 24 Stunden verschoben. Heyne

Geheime Kommandosache!

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

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

Geheime Kommandosache!

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

Abschnitt Maschine

der

Restgruppe der 13. Minensuchflottille

mit den Booten:

M 1303 und M 1308

für die Zeit vom:

1. - 15. Februar 1943.

Flottillen-Chef:

Kaptlt. d. Res. z.V. H e y n s en .

Flottillen-Ingenieur:

Oblt. (Ing.) (Kr.O.) E l l m a n n .

Dieses Kriegstagebuch enthält ... Seiten

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. - 15.2.1943 1. - 5.2.1943 Cuxhaven Nordsee-werft.	M 1303 Außer KB gemeldet. Maschinen-überholung und planmäßige Kesselrei-nigung. i.V. Eisenberg
	1.2.43. Den Helder-Marsdiep	M 1308 k.b.v. (keine besonderen Vor-kommnisse) Eisenberg
	2.2.43. Den Helder-Marsdiep	M 1308 k.b.v. Eisenberg
	3.2.43. Den Helder Marsdiep	M 1308 k.b.v. Eisenberg
	4.2.43. Den Helder Nordesee	M 1308 k.b.v. Eisenberg
	5.2.43. Nordsee Cuxhaven Brunsbüttel	M 1308 in Cuxhaven mit Greifer gekohlt. Bestd.v.d.Üb. 134,0 t, Übern.M.67,5 t. Dauer d.Üb. 1,5 h. Stündliche Last 45,0 t. Eisenberg
	6.2.43. Cuxhaven Brunsbüttel Cuchaven	M 1303 k.b.v. (KB. wiederhergestellt) M 1308 k.b.v. Eisenberg
	7.2.43. Cuxhaven Nordsee Cuxhaven	M+1303 k.b.v. M 1308 k.b.v. Eisenberg
	8.2.43. Nordsee Cuxhaven Nordsee	M 1303 k.b.v. M1308 k.b.v. Eisenberg
	9.2.43. Nordsee Rotterdam Nordsee Borkum	M 1303 k.b.v. M 1308 k.b.v. Eisenberg
	10.2.43. Rotterdam	M 1303 k.b.v. (Vorbereitungen zur Über-gabe des Bootes an 20. V.P.-Flottille.)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 10.2.43.	Borkum	M 1308 k.b.v. Eisenberg
11.2.43.	Rotterdam	M 1303 von Restgruppe 13.M.S.-Flottille an 20. V.P.-Flottille vorschriftsmäßig übergeben.
	Borkum Nordsee	M 1308 k.b.v. Eisenberg
12.2.43.	Nordsee Rotterdam	M 1308 k.b.v. Eisenberg
13.2.43.	Rotterdam	M 1308 k.b.v. Eisenberg
14.2.43.	Rotterdam	M 1308 k.b. v. Eisenberg
15.2.43.	Rotterdam	M 1308 k.b.v. Eisenberg

Ob. Masch. (R.O.A.)u. 2. Flo-Ing.

Gesehen
Kapitänleutnant

K.g.b.
Gesehen!
Marlew.
Kapitän z. See (Ing)
Verbandsingenieur B.d.U.

Gesehen:
Diffenseingenieur

Minenabschußmeldung.

zum Kriegstagebuch der Restgruppe der 13. Minensuchflottille
für die Zeit vom 1. - 15.2.43.

I. Am 11.2.43 um 08,25 Uhr sichtet und Schießt M 1308 auf 53°41' Nord 5°52,5' Ost eine fast neue unbewachsene englische Mine "Mark III"ab.
1. Englische Mine Mark III.
2. 2 cm Flak und MG.
3. 68 Schuß 2 cm u. 48 Schuß Gewehr (MG) Munition.
4. Mine detoniert.

II. Am 11.2.43 um 08,50 Uhr sichtet und schießt M 1308 auf 53°42,5' Nord 5°50,5' Ost eine unbewachsene englische Mine "Mark III" ab.
1. Englische Mine Mark III.
2. 2 cm Flak und MG.
3. 103 Schuß 2 cm u. 72 Schuß Gewehr (MG) Munition.
4. Mine gesunken.

Hegmann

16

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee ,den 7. April 1943
B.Nr. Gkdos. 836 AI

An Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Minensuchflottille Restgruppe vom 1. bis 15.2.1943 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. L u c h t
Für den Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
Der Chef des Stabes

1.Skl 1813 g.Kdos.
18 April 1943

PG 72304 NID

PG/ 72304

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH MINESWEEPING FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.2.43 to 28.2.43

1 Ord. zu 5. Sicherungsdivision
G. Kdos. Nr. 604/43

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

Geheime Kommandosache!

Ch 25923

Kriegstagebuch

der

Restgruppe der 13. Minensuch - Flottille

mit dem Boot:

M 1308

für die Zeit vom:

16. - 28. Februar 1943.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
... REGISTERED NUMBER
Y 2304
... SHOULD BE MADE
... ANNOTATIONS
... IT ON THE WORK
... OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
... GIVING THE REGISTERED NUMBER

Flottillen-Chef:

Kaptlt. d.Res. z.V. H e y n s e n.

Flottillen-Ingeneur:

Oblt. (Ing) (Kr.O.) E l l m a n n.

Dieses Kriegstagebuch enthält ..12.. Seiten.

Anlage / zu 1/SK 11258 g.Kdos.
1.SK
Anlage zu B. d. U. d. Kdos. Ch 1886/43

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

WORK RECORD
Title 13 M/S Flottille P/72304
Press-Mark KTB 16. — 28.2.43
Date Job By
18.6.46 microfilmed DSW

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
	Taktische Gliederung	
	Stand vom 28. Februar	
	Der Flottillen-Chef:	
Boot:	Kommandant:	
M 1308	Oblt.z.See d.Res. M e n z e l	

Geheime Kommandosache!

...rtes, Wind ...uchtung, Datum Mondschein und ...hrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	16.Februar 1943. -Rotterdam-	M 1308 16,00 Uhr seeklar.- Auslaufen um weitere 24 Stunden verschoben.
	17. Februar 1943. -Rotterdam/In See-	M 1308 16.00 Uhr Rotterdam ausgelaufen gem.1.Sich. Div. G. 2082 AI. .....Sperrgeleit für 1051 am 13.2.43 ab Hoek Anstr. Tonne nach Elbe stellt 13.Vpfl. mit Vp. 1301, 1313, 1314 und M 1308.- Grufü. Kommandant M 1308.- Die Boote stehen um 18,00 Uhr mit ausgebrachtem Gerät bie Punkt Rot V, zusätzlich Bugschutzgerät wie befohlen..... 20,00 Uhr: Wind: WSW 1 Wetter: v (8) See: 1 (Dünnung) .....Auslaufen wurde gem. 1.Sich.Div. um 4 mal je 24 Stunden wegen Wetterlage verschoben..... 17,45 Uhr Anstr. Tonne Hoek v. Holland passiert 18,05 Uhr K.F.R.G. und Bugschutzgerät mit Otter aus. 22,55 Uhr Yjmuiden Lchtt. passiert.
	18. Februar 1943. -IN See- 06,00 Uhr Wind: W 2-3 Wetter: o m See: 2 - 3 20,00 Uhr Wind: NW 2-3 Wetter: c b See: 2 - 3 Sicht: Mondklar-gut	M 1308 02,50 Uhr Punkt Rot II passiert. 03,05 - 03,20 Uhr K.F.R.G. von 8 m Tiefensteuerung auf 15 m Tiefensteuerung umgestellt. 04,35 Uhr Punkt Rot I passiert. 06,30 Uhr Tonne N passiert. 10,00 Uhr Tonne M1 passiert. 14,12 Uhr Tonne L1 an Stb. passiert. 17,53 Uhr Tonne D1 passiert. 20,04 - 20,13 Uhr Fliegeralarm. Feindliches Flugzeug wird durch Vp. 1314 abgeschossen und stürzt brennend in See.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.
	Taktische Gliederung der Restgruppe 13. Minensuch-Flottille: Stand vom 28. Februar 1943. Der Flottillen-Chef: Kaptlt. d.Res. z.V. H e y n s e n.

Boot:	Kommandant:	Toppzeichen:	Anruf:	Morsename:
M 1308	Oblt.z.See d.Res. M e n z e l	10	2078	P K H

...es, Wind ...chtung, Datum ...ondschein und ...Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	16.Februar 1943. -Rotterdam-	M.1308 16,00 Uhr seeklar.- Auslaufen um weitere 24 Stunden verschoben. Heynsen
	17. Februar 1943. -Rotterdam/In See-	M 1308 16.00 Uhr Rotterdam ausgelaufen gem.1.Sich. Div. G. 2082 AI. .....Sperrgeleit für 1051 am 13.2.43 ab Hoek Anstr. Tonne nach Elbe stellt 13.Vpfl. mit Vp. 1301, 1313, 1314 und M 1308.- Grufü. Kommandant M 1308.- Die Boote stehen um 18,00 Uhr mit ausgebrachtem Gerät bie Punkt Rot V, zusätzlich Bugschutzgerät wie befohlen..... 20,00 Uhr: Wind: WSW 1 Wetter: v (8) See: 1 (Dünnung) .....Auslaufen wurde gem. 1.Sich.Div. um 4 mal je 24 Stunden wegen Wetterlage verschoben..... 17,45 Uhr Anstr. Tonne Hoek v. Holland passiert 18,05 Uhr K.F.R.G. und Bugschutzgerät mit Otter aus. 22,55 Uhr Yjmuiden Lchtt. passiert. Heynsen
	18. Februar 1943. -IN See- 06,00 Uhr Wind: W 2-3 Wetter: o m See: 2 - 3 20,00 Uhr Wind: NW 2-3 Wetter: c b See: 2 - 3 Sicht: Mondklar-gut	M 1308 02,50 Uhr Punkt Rot II passiert. 03,05 - 03,20 Uhr K.F.R.G. von 8 m Tiefensteuerung auf 15 m Tiefensteuerung umgestellt. 04,35 Uhr Punkt Rot I passiert. 06,30 Uhr Tonne N passiert. 10,00 Uhr Tonne M1 passiert. 14,12 Uhr Tonne L1 an Stb. passiert. 17,53 Uhr Tonne D1 passiert. 20,04 - 20,13 Uhr Fliegeralarm. Feindliches Flugzeug wird durch Vp. 1314 abgeschossen und stürzt brennend in See.

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch 18.Februar 1943.	20,17 - 21,14 Uhr Fliegeralarm. Anflug und Angriff mehrerer feindlicher Flugzeuge auf d das Geleit. Mehrere Bombernabwürfe auf das Geleit ohne Erfolg. 21,15 Uhr Punkt C passiert. 21,35 Uhr Bugschutzgeräte aufgenommen. 22,15 Uhr K.F.R.G gekappt. ~~Dampfer~~ Vpt zur Hilfeleistung zu dem durch Minentreffer beschädigten Vp.1301. 22,15 - 02,35 Uhr zur Unterstützung bei Vp. 1301 gestanden. Heyne
	19. Februar 1943. -In See/Cuxhaven- 06,00 Uhr Wind: W 3-4 Wetter: b c See: 1-2	M 1308 01,00 Uhr Tonne A passiert. 02,35 Uhr von Vp.1301 entlassen; dies wird durch Flakjäger 23 über den Achtersteven nach Wesermünde geschleppt. Vp.812 und Schlepper sind bei Havaristen eingetroffen. 03,03 Uhr Elbe I passiert. 04,05 Uhr Leuchtschiff "Hans" passiert. 04,15 Uhr bei Geleitzug geankert. 07,00 Uhr Anker auf. 08,45 Uhr Boot hat Cuxhaven - Königin Luise Brücke - festgemacht. Dienst: Geräteergänzung. Heyne
	20. Februar 1943. -Cuxhaven/In See-	M 1308 Dienst nach Dienstplan. 16,00 Uhr Cuxhaven ausgelaufen gem.5.Sich.Div. G. 1907 .....Westgeleit 402 am 20.2.43 um 16,00 Uhr ab Cuxhaven, 18,00 Uhr ab Elbe II. Geleitboote: Vpbt. 801/02/03/2009. Sperrgeleitboote: M 1308, Vpbt.1314/1318. Geleitführer: Oblt.z.S. Reyers, Kdt.Vp.801. Geleitbesprechung am 20.2.43 um 15,00 Uhr im B.O.Besprechungsheim Minensucherhafen..... 17,15 Uhr Elbe II passiert. 17,50 Uhr Elbe I passiert.

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch 20.Februar 1943. 20,00 Uhr Wind: WSW 3-4 Wetter: v (5) See: 3-4	18,00 - 18,15 Uhr K.F.R.G. (15m Tiefenstellung) und Bugschutzgerät mit Otter ausgebracht. 19,44 Uhr Tonne Anton passiert. 23,20 Uhr Tonne C passiert. Heyne
	21. Februar 1943. - In See - 08,00 Uhr Wind: WSW 3-4 Wetter: o m See: 2-3 (Dünung) 20,00 Uhr Wind: WSW 2-3 Wetter: o f See: 1-2	M 1308 03,30 Uhr Tonne D1 passiert. 05,08 Uhr Räumerfolg einer ELM auf 53°48'Nord 6°12,5'Ost. 06,30 Uhr Tonne L1 passiert. 09,10 Uhr Räumerfolg einer ELM auf 53°41'Nord 5°25'Ost. 11,13 Uhr Räumerfolg einer ELM auf53°39,5Nord 5°3,5'Ost. 11,15 Uhr Tonne M1 Bb. 150 m querab. 13,15 Uhr K.F,R.G. unklar, Stb. Kabel gebrochen, Gerät um 13,40 Uhr ein. 13,35 Uhr Tonne N1 Bb. 1000 m querab. 14,00 Uhr englische Mine "Mark XX" auf 53°20' Nord 4°42' Ost abgeschossen. Mine war sehr stark bewachsen, ist auf Grund gegangen. 14,20 Uhr englische Mine "Mark III" auf 53°17,5' Nord, 4°42' Ost abgeschossen. Mine war fast neu und ist detoniert. 15,35 Uhr K.F.R.G. wieder ausgebracht. 16,02 Uhr Tonne Punkt röm.I an Bb.querab. 17,10 - 23,00 Uhr Nebelfahrt. (Nebelsignale nach Geleitsignalheft gegeben). 17,30 Uhr K.F.R.G. auf 8m Tiefensteuerung bei Punkt röm.II umgestellt. 21,00 Uhr Standort Punkt röm. III. 22,10 Uhr Anstr.Tonne Jymuiden an Stb. querab. 22,47 Uhr Räumerfolg einer ELM auf 52°23,5'N 4°25,5' Ost. K.F.R.G. da beschädigt, aufgenommen. 23,00 Uhr Bugschutzgerät da unklar aufgenommen 23,50 Uhr K.F.R.G. (8m Tiefensteuerung) wieder ausgebracht. Heyne

Beziehen vom Vorbereiter der Kriegsmarine: H. J. Augustin in Glückstadt
Lieferungsstellen für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	22. Februar 1943. -See/Rotterdam- 04,00 Uhr Wind: WSW 2-3 Wetter: o f See: 1-2	M 1308 04,45 Uhr K.F.R.G vor Anstr. Tonne Hoek aufgenommen. 05,00 - 06,10 Uhr Geleit bei Anstr.Tonne Hoek im Nebel zusammengezogen. 06,45 Uhr Lotsenstation Hoek passiert. 09,30 Uhr Rotterdam-Jobshafen-festgemacht. . (Geräteergänzung). Hugenau
	23. Februar 1943. -Rotterdam/See- 22,00 Uhr Wind: SW 1 Wetter: o f See: 1	M 1308 15,00 Uhr Rotterdam ausgelaufen gem.1.Sich. Div. G. 2506 AII v.22.2.43. .....Geleit 1057 am 23.2. ab 18,00 Uhr Hoek Anstr.Tonnen nach Elbe. Geleitboote: VP.1304/05/08/09. Sperrgeleit: VP.1313/14/18 u. M 1308. Vorbesprechung nach Vereinbarung mit Hako Rotterdam. Geleitführer: Chef 13. Vpfl..... 17,25 Uhr Anstr. Tonne Hoek passiert. 17,35 Uhr Bugschutzgerät mit großer Otter und K.F.R.G aus. Tiefeneinstellung 8 m. Hugenau
	24. Februar 1943. - See - 06,00 Uhr Wind: SW 1-2 Wetter: o f See: 1	M 1308 01,30 - 01,47 Uhr K.F.R.G auf 15m Tiefensteuerung umgestellt bei Punkt röm.II 05,25 Uhr Bugschutzgerät mit K.F.R.G unklar und aufgenommen. Bb.-Kabel von K.F.R.G.und Stb.-Räumleine des Bugschutzgerätes gebrochen. Ursache: Fremdes treibendes K.F.R.G.-Gerät. 07,10 - 07,30 Uhr K.F.R.G. und Bugschutzgerät bei Punkt N wieder ausgebracht. 10,05 Uhr Kursänderung von M1 nach L1. 13,35 Uhr Kursänderung von L1 nach D1. 15,15 Uhr engl. Mine Mark "III" auf 53°48'N. 6°8'Ost abgeschossen,- Mine war

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch 24. Februar 1943. 20,00 Uhr Wind: SW 1-2 Wetter: o m See: 1	Mine war neu, nicht bewachsen und detonierte. 16,42Uhr Tonne D1 an Stb. passiert. 18,05 Uhr Räumerfolg einer ELM auf 53°55'Nord 6°44' Ost.-Gerät klargeblieben. 19,30 Uhr Bugschutzgerät aufgenommen, da Bb.-Räumleine gebrochen. Beide Ottern müssen ein treibendes Wrak oder Wrakteil berührt haben, denn mit der Stb.-Otter wurde ein Stück Brükkengeländer aufgenommen.-Da das K.F.R.G.klar blieb, ist anzunehmen, daß es sich nur um ein treibendes Wrakteil handelt. (53°57,5' Nord 6°49' Ost). 20,20 Uhr Bugschutzgerät wieder ausgebracht. 20,05 Uhr Kursänderung von Punkt C nach A. Hugenau
	25. Februar 1943. -See/Cuxhaven-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch 27. Februar 1943.	Außer K.B. - Nordseewerft. Große Kesselreinigung, Beseitigen von Schäden durch Räumerfolge, Slippen des Bootes pp. Heynsen
	28. Februar 1943. -Cuxhaven-	M 1308 Außer K.B. - Nordseewerft. Große Kesselreinigung, Beseitigen von Schäden durch Räumerfolge, Slippen des Bootes pp. Heynsen

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 Abschnitt Maschine der Restgruppe der 13. Minensuchflottille mit dem Boot M 1308 Der Flottillenchef: Kaptlt. d. Res. z.V. H e y n s e n Der Flottilleningenieur: Ob.Ltn. (Ing) (Kr.O.) E l l m a n n . Dieses Kriegstagebuch enthält 2 Seiten

Zu beziehen vom Nordzeuglager der Kriegsmarine: J. F. Augustin in Glückstadt
Lieferungsstellen: für Ostseebereich: in Kiel. für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-28. Februar 1943		
16.2.43.	Rotterdam	M 1308 k.b.v. (keine besonderen Vorkommnisse) Ullmann
17.2.43.	Rotterdam-Nordsee	M 1308 k.b.v. Ullmann
18.2.43.	Nordsee	M 1308 k.b.v. Ullmann
19.2.43.	Nordsee-Cuxhaven	M1308 k.b.v. Ullmann
20.2.43.	Cuxhaven-Nordsee	M 1308 k.b.v. Ullmann
21.2.43.	Nordsee	M 1308 k.b.v. Ullmann
22.2.43	Nordsee-Rotterdam	M 1308 k.b.v. Ullmann
23.2.43.	Rotterdam-Nordsee	M 1308 k.b.v. Ullmann
24.2.43.	Nordsee	M 1308 k.b.v. Ullmann
25.2.43.	Nordsee-Cuxhaven	M 1308 k.b.v. Ullmann
26.-28.2.43.	Cuxhaven-Nordsee-werft	M 1308 ausser KB. gemeldet, grosse Kesselreinigung, Beseitigen von Schäden durch Räumerfolge, Slippen des Bootes. Ullmann

Ob. Ltn. (Ing) u. Flo.-Ing.

M.z.b. Gesehen! Marlow. Kapitän z. See (Ing) u. Verbandsingenieur B.d.M.

Gesehen: Der Flottillenchef Heyne Kapitänleutnant

Gesehen: Wigand Korv. Kapt. (Ing.) und Divisionsingenieur

Geheime Kommandosache!

Minenabschußmeldung.

zum Kriegstagebuch der Restgruppe der 13. Minensuchflottille für die Zeit vom 16. - 28.2.43.

I Am 21.2.43 um 14,00 Uhr sichtet und schießt M 1308 auf 53°20' Nord 4°42' Ost eine bewachsene englische Mine "Mark XX" ab.

1. Engl. Mine "Mark XX".
2. 2 cm Flak.
3. 207 Schuß.
4. Auf Grund gegangen.

II Am 21.2.43 um 14,20 Uhr sichtet und schießt M 1308 auf 53°17,5' Nord 4°42' Ost eine neue unbewachsene engl. Mine "Mark III" ab.

1. Engl. Mine "Mark III".
2. 2 cm Flak.
3. 207 Schuß.
4. Mine detoniert.

III Am 24.2.43 um 15,15 Uhr sichtet und schießt M 1308 auf 53°48! Nord 6°8' Ost eine neue unbewachsene engl. Mine "Mark III" ab.

1. Engl. Mine "Mark III".
2. 2 cm Flak.
3. 4 Schuß.
4. Mine detoniert.

Heyne

1188
2263

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee ,den 7. April 1943
B.Nr. Gkdos. 886 AI

An Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Minensuchflottille Restgruppe vom 16. bis 28.2.1943 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. L u c h t
Für den Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
Der Chef des Stabes. i.A.

1. Skl Ch (A I)
2. Ltnt z See Ke

51

15 Anl. Iac/17 1.SKl 11 g.Kdos.

PG 72305 NID

KODA

PG/72305

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH MINESWEEPING FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.3.43 to 15.3.43

1. Anl. zu 5. Sicherungsdivision
B. Nr.: Geheim 804/43 1

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

Geheime Kommandosache!

Sk 27677

Kriegstagebuch

der Restgruppe der 13. Minensuch-Flottille

mit dem Boot M 1308

für die Zeit vom 1. - 15. März 1943.

Flottillen-Chef:

Kaptlt. d.Res. z.V. Heymsen.

Flottillen-Ingenieur:

Oblt. (Ing) (Kr.O.) Ellmann.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/42305 AND
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

Dieses Kriegstagebuch enthält 6 Seiten.

Anlage 7 zu 1/Skl 15307/43 Gkdos.

Anlage zu M. O. Kdos. 1190/43

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
	Geheime Ko	
	Taktische Gliederung de	
	Stand vom ~~X~~X 1. März	
	Flottillen-Chef:	Ka
Boot:	Kommandant:	Topp
M 1308	Oblt.z.See d.Res. M e n z e l	

WORK RECORD
Title 13 m/s Flottille P/72305
Press-Mark KTB 1.–15.3.43.
Date Job By
18.6.46 microfilmed PSD

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheime Kommandosache!
	1. März 1943 bis 12. März 1943: Nordsee-Werft.	Außer K.B. in der Nordsee-Werft. i.V. Sellink
	13. März 1943: Cuxhaven-Elbe- ~~Ermshöft~~	14,00 Uhr Werft ausgelaufen zur Werftprobefahrt auf der Elbe. 17,00 Uhr Minensucherhafen festgemacht. i.V. Sellink
	14. März 1943: Cuxhaven-Elbe- Brunsbüttel.	07,30 Uhr Cuxhaven abgelegt zur Schleifenfahrt. 16,45 Uhr Schleifenfahrt beendet, Boot Cuxhaven-Minensucherhafen festgemacht. i.V. Sellink
	15. März 1943:	07,25 Uhr Kohlenübernahme 11,40 - 15,50 Uhr Deviationsbestimmung im Minensucherhafen. 16,00 Uhr Königin-Luise-Brücke fest. i.V. Sellink

Bezogen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: F. 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.	
	Geheime K	
	Taktische Gliederung der Restgruppe 13. Minensuch-Flottille:	
	Stand vom ~~28~~X 1. März 1943	
	Flottillen-Chef:	Kaptlt. d.Res. z.V. H e y n s e n .
Boot:	Kommandant:	Toppzeichen: Anruf: Morsename:
M 1308	Oblt.z.See d.Res. M e n z e l	Q 2078 PKH

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheime Kommandosache!
	1. März 1943 bis 12. März 1943: Nordsee-Werft.	Außer K.B. in der Nordsee-Werft. i.V. Sellink
	13. März 1943: Cuxhaven-Elbe- ~~XXXXXXXXXX~~	14,00 Uhr Werft ausgelaufen zur Werftprobefahrt auf der Elbe. 17,00 Uhr Minensucherhafen festgemacht. i.V. Sellink
	14. März 1943: Cuxhaven-Elbe-Brunsbüttel.	07,30 Uhr Cuxhaven abgelegt zur Schleifenfahrt. 16,45 Uhr Schleifenfahrt beendet, Boot Cuxhaven-Minensucherhafen festgemacht. i.V. Sellink
	15. März 1943:	07,25 Uhr Kohlenübernahme 11,40 - 15,50 Uhr Deviationsbestimmung im Minensucherhafen. 16,00 Uhr Königin-Luise-Brücke fest. i.V. Sellink

Bezieben 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

Geheime Kommandosache!

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

Abschnitt Maschine

für die Restgruppe der 13. Minensuchflottille
mit den Boot M 1 3 0 8
für die Zeit vom 1. - 15. 3. 1943.

Flottillen-Chef:
Kptlt. d. R. z.V.. H e v n s e n.

Flottillen-Ingenieur:
Oblt. (Ing.) (Kr. O.) E l l m a n n.

Dieses Kriegstagebuch enthält ..44.. Seiten.

Gesehen:

M.z.b.
Gesehen!
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur 3.S.Fl.

Gesehen:
Korv. Kapitän
und Flottilleningenieur

6

Geheime Kommandosache!

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	1. - 12.3.43 Cuxhaven Nordsee-Werft	M 1308 außer K.B. gemeldet, große Kesselreinigung, Beseitigen von Schäden durch Räumerfolge, Slippen des Bootes. Illmann
	13.3.43. Cuxhaven	M 1308 k.b.V. (keine besonderen Vorkommnis Illmann
	14.3.43 Cuxhaven-Nordsee-Cuxhaven	M 1308 k.b.V. Illmann
	15.3.43 Cuxhaven	M 1308 mit Greifer gekohlt, Bestand v.d. Übernahme 53 t, übernommene Menge 123 t, Dauer 3 h, stündliche Leistung 41 t. Illmann Oblt. (Ing) und Flo.Ing.

Gesehen!
Der Flottillenchef i.V.

Sellink

Oberleutnant zur See

1572.
2921

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 1190 A I

Den 18. Mai 1943.

An .

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine Skl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der Restgruppe 13. Minensuchflottille vom 1. - 15.3.43 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. L u c h t
Für den Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
Der Chef des Stabes.

1. Skl Gu (A I) Dr
24. Juni 1943 1276
2. Über 1 Skl an Fe

1 Skl. a. Iac

1.Skl 15[illegible]/g.Kdos. 71
25/6 /43
2

PG 72306 NID

PG/ 72306

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH MINESWEEPING FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.3.43 to 24.3.43

1578
2924

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 1191 A I

Den 18. Mai 1943.

An

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine Skl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der Restgruppe 13. Minensuchflottille vom 16. - 24.3.1943 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. L u c h t
Für den Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
Der Chef des Stabes.

1. Skl Qu (A I) Skl 20/6 Lucht 1/2 16
1a/Ia 26.6.43 IAa
1a kl III MC v. Hase 27
2. Über 1 Skl an Fü
1 Skl i.A. Iac

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/72306. NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORKING OR ON THE ATTACHED SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

A 7 5 1.Skl 15308/g.Kdos. 8/7/43 20.5.42

1033

1. Flnl. zu 5. St[illegible]sdivision
B. Nr.: Gkdos. 807/43

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

Geheime Kommandosache!

Kr 28152

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

für die Restgruppe der 13. Minensuch-Flottille

mit dem Boot M 1308

für die Zeit vom 16. - 31.3.43.

Flottillen-Chef:

Korv.Kapt. d.Res. L e o n h a r d t .

Flottillen-Ingenieur:

Oblt. (Ing.) (Kr.O.) E l l m a n n .

mit Abschnitt Russland

Dieses Kriegstagebuch enthält 10 Seiten.

Anlage 1: 1/St.Nr.15308/43 Gkdos.

Anlage 1 zu 5. Kdo. 11.5.43

Vorkommnisse

WORK RECORD
Title 13 m/s Flottille P/ 72306
Press-Mark KTB 16. - 24.3.43
Date Job By
18.6.46 microfilmed

1.

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

Geheim

Taktische Gliederung d lle:

Stand: vom 31. März 1

Flottillen-Chef:

Boot:	Kommandant:
M 1308	Oblt.z.See d.Res. M e n z e l

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

Geheim

Taktische Gliederung der Restgruppe der 13. Minensuch-Flottille:

Stand: vom 31. März 1943:

Flottillen-Chef: Korv.Kapt. d.Res. L e o n h a r dt .

Boot:	Kommandant:	Toppzeichen:	Anruf:	Morsename:
M 1308	Oblt.z.See d.Res. M e n z e l	Ω	2078	P K H

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Geheime Kommandosache!
	16. März 1943: Cuxhaven-Elbe.	12,3o Uhr abgelegt zur Funkbeschickung auf Altenbruch-Reede. 13,oo Uhr geankert. 13,oo - 15,15 Uhr Funkbeschickung. 15,2o Uhr Anker auf 15,5o Uhr Königin-Luise-Brücke fest. i.V. Sellink.
	17. März 1943: Cuxhaven-See. Wind: NNW Seegang: Wetter: c m	Vormittags: Arbeitsdienst und Geschütz-exerzieren. 13,oo Uhr Cuxhaven ausgelaufen gem. 5. S.D., B.Nr.: G 15o9 v. 15.3.43: ..... Westgeleit 415 am 17.3.43 um o8,oo Uhr ab Cuxhaven, ab 1o,oo Uhr ab Elbe 2 (Auslaufen wurde auf 13,oo Uhr verschoben). Geleitboot: Vp.8o2, 8o9, 811, Flkjg. 22, M 469, Suchboote: M 82, 131, 261, 13o8. Geleitführer: Lt.z.See Moritzen auf Vp. 8o2. Geleitbesprechung am 16.3. um 17,oo Uhr im BO-Besprechungsraum Minensucherhafen..... 15,o3 Uhr Elbe I passiert. 15,1o - 15,28 Uhr K.F.R.G. mit 15m Tiefeneinstellung und Bugshhutzgerät ausgebracht. 2o,oo Uhr Tonne C passiert. 23,27 Uhr Tonne D 1 passiert. i.V. Sellink.
	18. März 1943: In See.	o3,o2 Uhr Räumerfolg einer ELM auf 53° 42,2' N; 5° 42,5' O. o6,45 Uhr Tonne M passiert. 12,oo Uhr Punkt I passiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Geheime Kommandosache!
	noch den 18.3.43:	14,15 Uhr KFRG auf 8m Tiefeneinstellung umgestellt. 2o,5o Uhr Anstr.Tonne Hoek passiert. 21,2o Uhr KFRG und Bugschutzgerät eingenommen. i.V. Sellink.
	19. März 1943: Rotterdam.	oo,3o Uhr Rotterdam-Lloydkade fest. Dienst nach Plan, Vorarbeiten zur Abgabe des Bootes. i.V. Sellink.
	2o. März 1943: Rotterdam-See-Amsterdam.	oo,5o Uhr Rotterdam abgelegt. o3,15 Uhr Anstr.Tonne Hoek passiert, an Geleit bis Jymuiden angeschlossen. o7,oo Uhr bei Tonne Y vom Geleit entlassen. o7,57 Uhr wegen starkem Nebel vor der Hafeneinfahrt Jymuiden geankert. 1o,o3 Uhr Anker auf. 1o,5o Uhr Anker auf. 14,25 Uhr Werft Neederl.Dock fest. i.V. Sellink.
	21. März 1943: Amsterdam.	o7,3o Uhr Werft abgelegt. o8,35 Uhr Sumatrakade fest, Abgabe der Sperrgeräte.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Geheime Kommandosache!
	noch den 21.3.43:	1o27 Uhr Abgabe beendet, abgelegt. 1o,52 Uhr Javakade festgemacht, Abgabe von Material im Schuppen G. 12,35 Uhr abgelegt. 13,1o Uhr Handelskade festgemacht. i.V. Sellink.
	22. März 1943: Amsterdam.	Beginn der Bootsabgabe. i.V. Sellink.
	23. März 1943: Amsterdam.	Arbeitsdienst, Bootsabgabe. i.V. Sellink.
	24. März 1943: Amsterdam.	Übergabe des Bootes an die 17. U=Jagdflott. i.V. Sellink.

6

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

Geheime Kommandosache!

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

Abschnitt Maschine

für die Restgruppe der 13. Minensuchflottille

mit den Boot M 1308

für die Zeit vom 16. - 24. 3. 1943.

Flottillen-Chef:

Korv. Kapt. d. Res. L e o n h a r d t.

Flottillen-Ingenieur:

Oblt.(Ing) (Kr. O.) E l l m a n n.

Dieses Kriegstagebuch enthält -44- Seiten

Geheim!

N. z. b.
Marlow
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur B.d.U.

bekannt:
Diggins
Korv. Kapt. (Ing.)
und Flottillening.

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
	16.3.43 Cuxhaven-Nordsee-Cuxhaven	M 1308 k.b.V.(keine besonderen Vorkommnisse) Ullmann
	17.3.43 Cuxhaven-Nordsee	M 1308 k.b.V. Ullmann
	18. 3.43 Nordsee	M 1308 k. b. V. Ullmann
	19.3.43. Nordsee-Rotterdam	M 1308 k. b. V. Ullmann
	20.3.43 Rotterdam-Nordsee-Amsterdam.	M 1308 k. b. V. Ullmann
	21.3.43 Amsterdam	M 1308 k. b. V. Ullmann
	22.3.43 Amsterdam	M 1308 k. b. V. Ullmann
	23.3.43 Amsterdam	M 1308 k. b. V. Ullmann
	24.3.43 Amsterdam Gesehen Flottillenchef i. V. Ullrich Oblt. z. See	M 1308 an die 17. U-Jagdflottille abgegeben. Ullmann Oblt. (Ing) und Flo. Ing.

10

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

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

PG 71596 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE: 1.1. 1943 - 15.1. 1943

Anlage zu
6. S-Flottille B. Nr. G Kdos. 76 v. 23/1.

Angaben über materielle Bereitschaft Masch.= Anlage und Leistungs= higkeit des techn. Personals	Bereitschaftszustand und besondere Vorkommnisse

V. 89/43
1. Anlage Flotte Gkdos.

Geheim! Kommandosache!

Kriegstagebuch

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 963

der

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 832/43

6. Schnellbootsflottille vom 1. -15.1.43.

Chef: Kapitänleutnant Obermaier

Boote:

"S.39"	Oblt. z.S.	Kultzen
"S.71"	"	Suhr
"S.74"	"	Witt
"S.75"	"	Hörning
"S.76"	"	Meyering
"S.113"	"	Schnebel
"S.114"	"	Nitsche
"S.119"	Leutnant z.S.	Licht
"S.91"	Oblt. z.S.	Holte

mit 1 Wegekarte.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41596
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS DOCUMENT AND NO ALTERATIONS
SHOULD BE MADE IN ANY NUMBERS
REFERRING TO THIS DOCUMENT
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage 1 zu 1/SN 7248/43 Gkdos.

6 Bl.

Datum und Uhrzeit	Angaben über materielle Bereitschaft der Masch.- Anlage und Leistungsfähigkeit des techn. Personals	Bereitschaftszustand und besondere Vorkommnisse
1.-4.1.43	Ymuiden	Kein Einsatz. "S.114" nach Rotterdam verlegt. Kleemann
5./6.1.43	Kiel	"S.91" E.K.K.
1400	Ymuiden	Eingang Einsatzbefehl: "2., 4., 5.S.-Flottille gemeinsamer Ansatz Stichansatz 2300 Uhr gegen Südgeleit. 4.S.-Fl. Dora und Emil, 2.S.-Fl. Gustav, Hans, Ida, 3.S.-Fl. Jot und Karl. Zusatz Nord. Lauer bis 0100 Uhr. Falls bis 0100 Uhr ergebnislos, Ansatz gegen Nordgeleit im Raum Sheringham nach Ansatzbefehl, der auf Grund dinge ender Unterlagen im Laufe des Abends durch FT. erteilt wird. Zusatz f.2., 4.,5.S.-Fl.: Treffpkt 1800 Uhr 5233,5 N, 0400 Ost, [illegible] Marsch über 5320 Nord 0229 Ost, 5320 Nord 0211 Ost, 5310,7 Nord 0158,5 Ost, dann nach Lemann-Ower-Tonne. F.d.S. Gkdos 19 Al
1430 1550		Für 1700 Uhr seeklar befohlen. Auslaufmeldung abgegeben.
1700	"	Eingang zusätzlichen Einsatzbefehls: "Wenn Stich ergebnislos, 4.S.-Fl. Lauer 0000 Uhr, 2. und 5.S.-Fl. Lauer bis 0100 Flottillenweise nach Abbruch Lauer sofort und Marsch nach neuen Ansatzpunkten. 4.S.-Fl. Marsch nördlich Lehmann Bank 11 sm abgesetzt vom Geleitweg, neuer Stich 0330 Uhr bei Projezierung Tonne 58 auf Innenweg. 2.S.-Fl. Marsch südlich Lehmann Bank 8 sm Abstand vom Geleitweg. Neuer Stich 0330 Uhr nördlich und südlich Tonne 58 A, 3.S.-Fl. Marsch 5 sm nördlich Geleitweg. Neuer Stich 0330 Uhr bei und südlich Sheringham. Rückmarsch 0400 Uhr. F.d.S. Gkdos.52
1705	SO 2, See 1, Sicht 400 m , Nebel	Mit "S.39" ✈ ,"S.71","S.113","S.75", abgelegt. Fliegeralarm.
		Mit 2.S.-Fl. vor Einfahrt Ymuiden gest. Gemeinsam Treffpunkt mit 4.S.-Flottille angesteuert.

Datum und Uhrzeit	Angaben über materielle Bereitschaft der Masch.- Anlage und Leistungsfähigkeit des techn. Personals	Bereitschaftszustand und besondere Vorkommnisse
800	SW 2, See 1, leichte Dünung aus NW, gute Sicht.	Mit 4.S.-Flottille zusammengetroffen. Kurze Besprechung. Vormarsch. 310°, 30 sm. Eintritt ins Warngebiet. Erhebliche Sichtverschlechterung, Regen, Hagelbö.
815		Auf 20 sm. Anschluß wegen schlechter Sicht an 4.S.-Fl. verloren.
937		U.K.-Spruch von "S.76":"Bin von "S.119" gerammt worden".
020		Bei 4.S.-Fl. abgemeldet und zu "S.76" gegangen.
032		In Rufweite von "S.76" und "S.119".
100		"S.76" Abt.I erheblich beschädigt, Boot macht Wasser. "S.119" Vorsteven mäßig beschädigt. Nach Inaugenscheinnahme "S.76" Boot mit "S.119" entlassen. "S.76" konnte noch 20 sm laufen. Beide Boote 0245 Uhr Ymuiden fest.
211		Durch die entstandene Verzögerung konnte ich meinen Ansatzpunkt am äußersten rechten Flügel des Stichansatzes bei der herrschenden schlechten Sicht auf keinen Fall mehr erreichen. Ich entschied mich deshalb dafür, auf den äußersten linken Flügel zu gehen.
123	SW 2-3. Seegang 2, bewölkt, stark wechselnde, aber meist schlechte Sicht.	235°, 30 sm. Punkt Caesar angesteuert.
223		Austritt aus dem Warngebiet. Im Operationsgebiet. 220°, 15 sm. Auf dem Weg zwischen Punkt A und B. (Nord) Lauerstellung. Von SO über O bis N gute Sicht, klare Kimm. Übriger Sektor verschmiert und unsichtig. 1 sm vom Weg abgesetzt. LG's auf äußerem Weg zwischen Punkt Anton (Nord) und Zet (Süd).
253		Ausgang FT: "Zerstörer bei Cäsar" S 39 1.Boot D.-Flottille.
315		Lauerstellung verlassen, nach Norden abgelaufen und nördlich Lemanbank herumzugehen zum neuen Ansatzpunkt.
004		Eing. F.T.: "Hoofden - Boote U.-K. geortet" F.d.S.
006		Eingang F.T.: "Nordgeleit über 50 Dampfer.0400 Uhr Stich 2.S.-Fl. bei und südlich Sheringham,
027		
033		
048		

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41596 MD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT UNLESS NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THIS WORK OR ON SEPARATE SHEET OF PAPER.
(THE REGISTERED NUMBER)

Datum und Uhrzeit	Angaben über materielle Bereitschaft der Masch.- Anlage und Leistungsfähigkeit des techn. Personals	Bereitschaftszustand und besondere Vorkommnisse
		4.S.-Fl. bei 58 Anton 6.S.-Fl. nördlich 57 Gustav. F.d.S.
0200 0205 0208	Qu7365, SSO 5, Seeg. 2, aufbrisend, Regen= und Schneeschauer, wechselnde Sicht.	Gestoppt im Qu.7365. Noch 2 Stunden bis zum Ansatz bei Punkt 57 Gustav. Eingang F.T.: "S.-Flottille Hoofden nach Stich spätestens 0415 Uhr Rückmarsch." F.d.S.
0245		Vormarsch angetreten auf 57 Gustav. See war gerade so lang, daß Brücken erst bei 20 cm von Spritzwasser frei war. Weitere Zunahme der See und Verschlechterung der Sicht durch Regen.
0300		Deshalb Rückmarsch angetreten über Qu. 8127.
0317		Ausgang F.T. an F.d.S.: SSO. 6, Regen. Habe deshalb Rückmarsch angetreten. Chef 6. S.-Flottille.
0338.	SSO 5-6, See 4, auffrischend, mäßige Sicht, Regenboen.	Eintritt ins Warngebiet. Ab 0338 Uhr von Qu.8127 mit wechselnden Kursen (Generalkurs 85°) und wechselnden Fahrtstufen wegen der See gelaufen. Boote wurden bis an die Grenze durch hartes Einsetzen beansprucht.
0600 0815	Qu.8215, SSO. 5, See 3-4, böig, schlechte Sicht, teilweise Nebel.	Auf 160° gegangen, 30 sm. Küste bei Egmond in Sicht. Zwischen 0300 u. 0800 Uhr waren noch folgende F.T. eingegangen.
0300		"2 MGB nach etwa Qu.7365" F.d.S.
0330		"Ymuiden 0245 Uhr ein." Rotte "S.76"
0347		"Nach Qu.8169 links unten bis Qu. 8196 links oben gehen MGB." F.d.S.
0357		"Wegen Wetterlage Rückmarsch angetreten Chef 2.S.-Flottille.
0410		"Achtung MGB Qu. 8173 links unten! F.d.S.
0514		An 4.S.-Fl. "Ablaufkurs und Fahrt von Boje 56 erkannt. MGB angesetzt. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0830		Alle Boote Ymuiden fest. "S.76" nach Amsterdam verlegt. Schumann.
1.43.	Ymuiden	Keim Einsatz wegen Wetterlage.
"	Kiel	"S.91" zum Einbau von Echolot und Fu. M.B. in die Werft.
9.1.43		Torpedoeinsatz.
1350	Ymuiden	Eingang F.S.: 2.,4.,6. S.-Fl. gemeinsamer Anmarsch Stichansatz gegen Südgeleit 0430 Uhr. 6.S.-Fl. bei Max, 4.S.-Fl. Karl bis Ida, 2.S.-Fl. Gustav bis Emil, Alle Zusatz Süd.-Rückmarsch spätestens 0545 Uhr. Zusatz für 2.,4.,6.S.-Fl.: Treffpunkt mittlere Ansteuerungstonne Hoek (5205 Nord, 0401,9 Ost) um 0030 Uhr. Anmarsch über 5218 Nord, 0310 Ost, nach Punkt 5201 Nord, 0235 Ost auflösen. F.d.S. Gkdos 59 A Ems.
2015	"	Für 2300 Uhr seeklar befohlen. Eingang F.S.: Stichansatz 0500 Uhr 6.S.-Fl. Otto, 4.S.-Fl. Nanni und Max, 2.S.-Fl. Karl bis Ida.-Zusatz: Position Windhuk besetzt. F.d.S. Gkdos 97 A 1
2330	SSW 3-4, Seeg.2, bewölkt, diesig, sehr mäßige Sicht, sehr dunkle Nacht.	Für 2330 Uhr seeklar befohlen Mit "S.39", "S.113", "S.71" Bunker abgelegt. Bei Ausfahrt mit 2. S.-Fl. gesammelt. Gemeinsamer Anmarsch zur mittleren Tonne Hoek van Holland.
0042		Eingang F.T.: Zeit Südgeleit bestätigt. Stich 0500 Uhr Obermaier "Nanni" Baetge "Lucie Karl" Feldt "Jot bis Hans" F.d.S.

Zu beziehen vom Nordruckager 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
0057		Bei Ansteuerungstonne gestoppt; mit 4.S.-Fl. gesammelt.
0130		Vormarsch angetreten.
0200 0253	SSW 2-3, See 2, wechselnde, teils sehr schlechte Sicht, sehr dunkle Nacht.	Qu. 8459 heftige Detonation Bb. querab in der am Bb. fahrenden Kolonne 2. S.-Fl. Gestoppt. "S.113" bei Unfallstelle ("S.104 Minentreffer) längsseit gegangen. An Bergungsarbeiten beteiligt.
0300		Nördliche Sicherung des Verbandes übernommen.
0340		Nach Sammeln mit "S.113" festgestellt, daß "S.71" nicht zur Stelle.
0351	SSW 2-3, See 2, im Westen gute, sonst schlechte Sicht.	Wegen vorgeschrittener Zeit (Flottillen standen noch 37 sm östlich des Geleitweges) nach Rücksprache Rückmarsch angetreten.
0355		Ausgang F.T. an "S.71": "Standort melden" Chef 6.S.-Fl.
0415		Eingang F.T. von "S.71": "Mein Standort ist Qu. AN 8452."
0421		Eingang F.T. v. 2.S.-Fl.: "S.104" Qu.8459 nach Minentreffer gesunken, 22 Mann gerettet. Erbitte Schl. 0600 Uhr."
0426		Eingang F.T. v. F.d.S.: "Keine weiteren Funksprüche vor Angriff."
04.35		Ausgang FT. an "S.71": "Rückmarsch antreten" Chef 6.S.Fl.
0528		Nochmals Standort "S.71" angefordert. Aus dem Antwort-FT. war nicht klar ersichtlich, ob "S.71" nun inzwischen den Rückmarsch angetreten hatte. Deshalb nochmals Rückmarschbefehl gegeben.
0555		Vor Hafeneinfahrt gestoppt. "S.113" eingelaufen zum sofortigen Absetzen Kommandant "S.104", Ob.Lt. z.S. Roeder. Anschließend wieder ausgelaufen. Bei Ansteuerungstonne Ymuiden mit "S.39" und "S.113" klargelegen, um dem einzelfahrenden "S.71" evtl. zu helfen.
0845		Nochmal Standort angefragt.
0900		"S.71" in Sicht. Alle drei Boote Ymuiden Bunker fest.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
58		**Kriegstagebuch "S.71":**
		Trotz dauernden AK-Laufens Fühlung am Verband verloren. ("S.71" fuhr als taktische Nr.9 der mittleren Kolonne).
		Da UK-Stille befohlen, Vormarsch auf Generalkurs mit Fahrtüberschuß fortgesetzt. Verband nicht gefunden.
57		Eingang FT. vom Chef 6.S.Fl.: ""S.71" Standort melden"
15		Ausgang FT. an Chef 6.S.Fl.: "Standort Qu. AN 8452"
23		Westgrenze Warngebiet passiert.
35		Eingang FT. vom Chef 6.S.Fl.: ""S.71" Rückmarsch antreten"
	SSW 1, See 1, nach Westen gute Sicht, teilweise bewölkt	Da mir vom allgemeinen Rückmarsch nichts bekannt war, und ich nun schon in der Nähe meiner Position auf dem Geleitweg Nanni stand Vormarsch fortgesetzt, um Geleitweg auf jeden Fall noch einzusehen.
53		1 sm östlich Geleitweg [illegible] Nanni.
23		Bis 05.23 Uhr auf Lauerstellung bei Nanni.
		Trotz sehr guter Sicht von NW über W nach SW nichts gesichtet.
		Befehlsgemäß Rückmarsch angetreten über Qu. 8442, Qu. 8422 und Qu. 8519.
10		Bei Egmond Küste angesteuert.
41		An Führerboot angehängt gez. Müs.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Wegen der außergewöhnlich dunklen Nacht verlor "S.71", daß als letztes in einer Kiellinie von 9 Booten fuhr, den Anschluß an die Flottille. Das Boot lief allein weiter, in der Absicht, auf dem weiteren Marsch bzw. spätestens am Ansatzpunkt wieder auf die anderen Boote zu stoßen. "S.71" sah aus erheblicher Entfernung die Scheinwerfer der bei den Rettungsarbeiten "S.104" beschäftigten Boote, hielt sie aber, da er auf Scheinwerferbuchstabenanruf keine Antwort bekam, für MGB's und setzte deshalb seinen Marsch zum Ansatzpunkt fort. Sein weiteres Verhalten war richtig.

Zu beziehen vom Nordrucklager 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
		Sämtliche Kommandanten wurden jedoch noch eingehend und nachdrücklichst daraufhingewiesen, wie wichtig es ist, daß die Boot dranbleiben und auf keinem Fall einzeln zu See fahren. Obermaier.
9.1.43 Sonnabend	Ymuiden	Ruhe
10.1.43 Sonntag	Ymuiden	Kein Einsatz
11.1.43 Montag	Ymuiden	
14.30		Eingang FS. vom F.d.S.: Gkdos. Flugzeug JU 88 12.45 Uhr AN 8466 bis 8469 im Seenot. Eine Rotte 6.S.Fl. Seenotsuche vom 8466 m.u. über 8465 4 u. über 8468 M. nach 8469 m.o.- Anschließend Rückmarsch. Mehrere Ju. 88 zu gleichzeitiger Suche gestartet.
15.00	Ymuiden	"S.39" und "S.113" aus. Schaltung U abgeschl.
19.40	Ymuiden	"S.39" und "S.113" ein, nichts gefunden.
12.1. bis 15.1.43	Ymuiden	Kein Einsatz
15.1.43 Freitag		
14.20	Kiel	"S.91" aus, Erprobung der Echolot und Fu.MB-Anlage.
17.05	Kiel	ein. Obermaier.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Verteilung der Boote:
		Ymuiden: "S.39" / "S.113" / "S.119" } bleibt.
		Amsterdam: "S.71" / "S.76" } bleibt
		Rotterdam: "S.114" / "S.74" / "S.75" } bl. Werftbesatzung
		Kiel: "S.91" Erprobungen.
		Obermaier.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1		
1		
12		
15		
15 Fr 14		
17		

um d eit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim! Kommandosache!
		Kriegstagebuch
		Abschnitt - Maschine vom
		1. 1. - 15. 1. 1943.
	1. Flo.Ing.	Kaptl. (Ing.) Dorenburg
	2. Flo.Ing.	Ltn. (Ing.) Otto

ote	Dienstgrad	Namen der leitenden Maschinisten.
. 39'	Ob.Masch.	Brümmer
. 71'	" "	Tober
. 74'	" "	Priegge
. 75'	" "	Schlüter
. 76'	" "	Richter
. 91'	" "	Hilger
.113'	" "	Reupert
.114'	" "	Hemmen
.119'	" "	Rülle

"S. 91" befindet sich zur weiteren Ausrüstung in Kiel, das K.T.B. wird nachgereicht.

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. - 1.1.43.	Rotterdam-Schiedam	"S. 74, 75" Kleine Motorenüberholung im S.-Bootsbunker Rotterdam, Einbau Echolotanlage, Brückenpanzer mit Kompaßanlagen, Einbau Notruderanlage, Änderung an der Torpedoanlage, Verlegung der Bedienung der Nebelanlage auf die Brücke, Einbau Notlenzeinrichtung mit Schleusenschieber, außer K.B. mit G. 3770 vom 14.12.42.
.1.- .1.43.	Ymuiden	"S. 39,71,76,113,114,119" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft 6 std. Bereitschaft ab 2200 Uhr 3 std. Bereitschaft ab 2300 Uhr 2 " Bereitschaft
.1.43.	Ymuiden	"S.114" Brennstoffabgabe an Versorgungsstelle Ymuiden 6,1 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 2.10 h
		Abmusterung
1.43.		
950	Ymuiden	"S. 71, 113, 114" aus "S.114" Überführung nach Rotterdam "S. 71, 113" Sicherung für "S.114"
210	Rotterdam	"S.114" ein, Wiltonwerft Rotterdam-Schiedam, kleine Motorenüberholung, Einbau Echolotanlage, Brückenpanzer mit Kompaßanlagen, Verlegung der Bedienung der Nebelanlage auf die Brücke, Einbau Notruderanlage, Notlenzleitung mit Schleusenschieber, Überholung Unterwasserteile, außer K.B. mit G 29 vom 5.1.43. und G 128 vom 14.1.43. Brennstoffabgabe an Versorgungsstelle Rotterdam 9,3 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 3 h
230	Ymuiden	"S,71,113" ein
700	"	"S. 39,71,76,113,119" aus, Torpedoeinsatz durchgehender Betrieb.
045	In See	"S. 76,119" Kollision in einer Schneeböe, "S. 119" fährt "S. 76" durch Sichtbehinderung an Bb.Seite in Abt. II, zersplittert die Schreuerleiste und zerbricht 3 Längs- u.3 Querspanten, Bb.Brennstoffbunker achtern eingedrückt außer K.B. mit G. 47 v. 6.1.43., G.68 v.7.1.43. u. G. 95 v. 11.1.43. Auf "S.119" Bugschiene abgerissen

marinewerft Wilhelmshaven
20000. 8.c. 8. 41. 3685/394.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.1.43.		
0955	Amsterdam	"S.119" aus.
1250	Ymuiden	ein, Boot K.B. mit G. 95 v. 11.143. normale Bereitschaft Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden 10 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 1,30 h
	"	"S.113" Keine besonderen Vorkommnisse, außer K.B.
0750	"	"S. 39" aus, nach Amsterdam durch die Schleife
1135	"	ein, normale Bereitschaft.
	"	"S. 39" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 4,2 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 1,30 h
	Rotterdam	"S. 74" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Rotterdam 15 m³ Pers.: 1/4 Dauer: 1,00 h
	"	"S. 75" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Rotterdam 18,2 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 1,30 h
12.1.-	Ymuiden	"S. 39,119" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
15.1.43.	"	"S.113" außer K.B., Untersuchung der Hauptmotoren
13.1.43.	Rotterdam	"S. 74, 75" Restarbeiten
14.1.43.		
1055	Rotterdam	"S. 75" aus, durch die Schleife
1730	" -Bunker	ein
1300	"	"S. 74" aus
1400	"	Durch die Schleife
1730	" "	ein
	"	"S. 74, 75" Überführung nach Ymuiden wegen Wetterlage nicht durchführbar.
	Ymuiden	"S.113" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 2,3 m³ Pers.: 0/2 Dauer: 1,00 h
	"	"S.119" Schmierölübernahme v. Flottillenvorratsraum 200 ltr. Z.d.M. 6 Pers.: 0/2 Dauer: 1,00 h
15.1.43.	Rotterdam	"S. 74,75" Keine besonderen Vorkommnisse.

Hamburg

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

Liegehäfen der Boote.

atum	"S.39,113"	"S. 71"	"S. 76"	"S.114"	"S.119"	"S. 74,75"
1.1.43.	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Rotterdam
2.1.43.	"	"	"	"	"	"
3.1.43.	"	"	"	"	"	"
4.1.43.	"	"	"	"	"	"
5.1.43.	"	"	"	Rotterdam	"	"
6.1.43.	"	"	Amsterdam	"	Amsterdam	"
7.1.43.	"	"	"	"	"	"
8.1.43.	"	"	"	"	"	"
9.1.43.	"	"	"	"	"	"
0.1.43.	"	"	"	"	"	"
1.1.43.	"	Amsterdam	"	"	"	"
2.1.43.	"	"	"	"	Ymuiden	"
3.1.43.	"	"	"	"	"	"
4.1.43.	"	"	"	"	"	"
5.1.43.	"	"	"	"	"	"

atum	Zahl der in Dienst gestellten Boote	K.B. Boote	außer. K.B.	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerk.
1.43.	9	6	2	1	-
1.43.	9	6	2	1	-
1.43.	9	6	2	1	-
1.43.	9	6	2	1	-
1.43,	9	5	3	1	-
1.43.	9	3	5	1	-
1.43.	9	3	5	1	-
1.43.	9	3	5	1	-
1.43.	9	2	6	1	-
.1.43.	9	2	6	1	-
.1.43.	9	2	6	1	-
.1.43.	9	2	6	1	-
.1.43.	9	2	6	1	-
.1.43.	9	2	6	1	-
.1.43.	9	2	6	1	-

Betriebsstunden

Boote	Stb.Mot.	Mit.Mot.	Bb.Mot.
"S. 39"	174,50	167,53	172,59
"S. 71"	265,20	527,05	486,05
"S. 74"	387,10	397,50	383,30
"S. 75"	382,45	399,30	383,45
"S. 76"	351,45	361,35	345,35
"S.113"	259,40	283,05	271,20
"S.114"	352,15	375,15	334,50
"S.119"	94,00	125,--	95,--

Hamburg

Kapitänleutn. u. Hafb.-Ing.

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

tum nd rzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		Abschnitt - Maschine vom
		22.12.42. - 15.1.43."S.91"
		(Nachmeldung)
1.	Flo.Ing.	Kplt.(Ing.) Dorenburg
2.	" "	Ltn. (Ing.) Otto
oot	Dienstgrad	Namen des leitenden Maschinisten
S.91"	Ob.Masch.	Hilger

egsmarinewerft Wilhelmshaven
7.42 20000. 8c. 3. 41. 3685/394.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.		Vorkommnisse
.12.42.			
00	Vegesack / Bremen	"S.91"	Indienststellung
05	" "		aus
35	Wesermünde		ein
			Bemerkung
.12.42.			
30	Wesermünde		aus
20	Brunsbüttel		ein
32	" "		aus
25	Holtenau		an
45	Kiel		ein,S. - Bootshafen fest.
			Bemerkung
.12.42.	Kiel		Brennstoffübernahme von der KMW.Kiel: 11 m³ Pers.:1 /3 Dauer 2 Std.30 Min.
.12.-	Kiel		keine besonderen Vorkommnisse.
.12.42.			Bemerkung
.12.42.			
10	Kiel		aus
30	"		ein,Deutsche Werke fest,Restarbeiten.
15	"		aus
40	"		ein,S. - Bootshafen fest.
			Bemerkung
.12.42.			
10	"		aus
40	Eckernförde		ein
45	" "		aus,TEK - Fahrt.
50	" "		ein
10	" "		aus
30	Kiel		ein
			Bemerkung
.12.42.			
20	Kiel	"S.91"	aus,NEK - Fahrt
05	"		ein
1.43.	Kiel		keine besonderen Vorkommnisse.
1.43.	"		Brennstoffübernahme von KMW.-Kiel:3,3m³ Pers.:1 / 3 Dauer 1 Std.
			Bemerkung

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.12.42.		
CO	Vegesack / Bremen	"S.91" Indienststellung
05	" "	aus
35	Wesermünde	ein
		Bemerkung
.12.42.		
30	Wesermünde	aus
20	Brunsbüttel	ein
32	" "	aus
25	Holtenau	an
45	Kiel	ein,S. - Bootshafen fest.
		Bemerkung
.12.42.	Kiel	Brennstoffübernahme von der KMW.Kiel: 11 m³ Pers.:1 /3 Dauer 2 Std.30 Min.
.12.-	Kiel	keine besonderen Vorkommnisse.
.12.42.		Bemerkung
.12.42.		
10	Kiel	aus
30	"	ein,Deutsche Werke fest,Restarbeiten.
15	"	aus
40	"	ein,S. - Bootshafen fest.
		Bemerkung
.12.42.		
10	"	aus
40	Eckernförde	ein
45	" "	aus,TEK - Fahrt.
50	" "	ein
10	" "	aus
30	Kiel	ein
		Bemerkung
.12.42.		
20	Kiel	"S.91" aus,NEK - Fahrt
05	"	ein
1.43.	Kiel	keine besonderen Vorkommnisse.
1.43.	"	Brennstoffübernahme von KMW.-Kiel:3,3m³ Pers.:1 / 3 Dauer 1 Std.
		Bemerkung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.1.43.-	Kiel	keine besonderen Vorkommnisse
4.1.43.		Sammelung
5.1.43.	"	
09 10		aus,EKK.-Fahrt,Meilenfahrt konnte wegen schlechter Wetterlage nicht durchgeführt werden.
10 50	"	ein
		Sammelung
6.1.43.		
09 05	"	aus,Meilenfahrt für EKK.
13 05	"	ein
14 05	"	aus,Erprobung der Nebelanlage
14 40	"	ein
14 45	"	aus,Torpedo Abgabe.
16 05	"	ein
		Sammelung
7.1.43.	Kiel	Brennstoffübernahme von KMW.-Kiel:11 m³ Pers.: 1/2 Dauer 2 Std. 15 Min.
13 10	"	aus
13 25	"	ein,Deutsche Werke fest.
14 15	"	Boot wird zum Einbau der Echolotanlage eingedockt.
		Sammelung
7.1.43.-	Kiel	Werftarbeiten,keine besonderen Vorkomm
13.1.43.		
		Sammelung
14.1.43.		
09 00	Kiel	"S.91" ausgedockt,Brennstoffübernahme von KMW.-Kiel:14 m³ Pers.:1/3 Dauer 2Std.
13 00	"	Verholen zur Torpedoübernahme.
15.1.43.		
14 20	Kiel	aus,Erprobung der Echolot und Fu MB An
17 05	"	ein.
		Sammelung

Betriebsstunden			
Boot	Stb.Motor	Mitt.Motor	Bb.Motor
"S.91"	62 Std.	63 Std.	62 Std.

Kapta. [illegible] i. Mob.-Zug.

Stellungnahme des Führers der Schnellboote:

1.) Zu Seite 2 bis 5, Torpedoeinsatz gegen Süd- und Nordgeleit am 6.1.:
Der B-Dienst brachte laufend Übersicht über die Feindreaktionen, die Flottillen konnten zeitgerecht unterrichtet werden. Gefechtsberührung mit den angesetzten Feindstreitkräften wurde vermieden. Die erste Feindortung 2328 Uhr fällt mit der Sichtung des Zerstörers und dem erstmaligen UK-Gebrauch zusammen. Das Nordgeleit ist planmäßig auf dem Innenweg gelaufen, seine Vorsicherung ist von der 4. Schnellbootsflottille wahrgenommen worden. Vom Südgeleit muß angenommen werden, daß es vermutlich im Hartlepoolgebiet durch Nebel aufgehalten worden ist. Es ist am 6.1.43 nicht in der Themse eingelaufen. Die Überlegungen des Chef 4. Schnellbootsflottille entsprechendenen des Führers der Schnellboote. Für die Durchführung des schematischen Stichansatzes sind inzwischen taktische Befehle erlassen worden.

Aus B-Dienstgründen ist zu empfehlen als Nachrichtenmittel beim Sammeln, statt der UK, die FT zu benutzen, da Funksprüche vom Feind nicht mitgelesen werden können, sie nicht so gut gepeilt werden und die FT-Übermittlung sicherer ist. Taktische Weisungen über FT- und UK-Gebrauch sind ebenfalls inzwischen erlassen worden.

2.) Zu Seite 5 bis 8, Torpedoeinsatz gegen Südgeleit südl. Boje 4, Minentreffer S 104 8./9.1.1943:

Die Unternehmung war von vornherein äußerst kurz bemessen, an Operationszeit standen nur 45 Minuten zur Verfügung. Starker UK-Gebrauch, der ebenfalls wie Scheinwerfergebrauch in dem gehandhabten Umfang nicht gebilligt wird, bewog den Chef 4. Schnellbootsflottille zur Sicherung der bergenden Boote, da er Mithören der UK durch den Gegner und daraufhin eingeleitete Maßnahmen in Rechnung stellte. Diese Auffassung wird angesichts eines Abstandes von 40 sm von der Küste nicht geteilt. Da bis zum Stich auf den Geleitweg noch 2 Stunden Anmarsch erforderlich waren (36 sm), konnte nur bei sofortigem Entschluß zum Weitermarsch, die Operationsaufgabe mit Aussicht auf Durchführbarkeit mit der 4. und 6. Schnellbootsflottille fortgesetzt werden. Dies wurde verpaßt und die Sicherungsaufgabe in den Vordergrund gestellt. Die Pflicht zur Fortsetzung des Kampfauftrages war den Flottillenchefs klar, für die Durchführung war es nach Abschluß der Bergung und Versenkung zu spät. Die Lage hätte nur in sofortiger straffer Befehlserteilung, bei Unterbindung unmäßigen Scheinwerfer- und UK-Gebrauchs, sowie sofortiger Klärung des Vorfalls und zu er-

greifender Maßnahmen durch den führenden Flottillenchef vermieden werden können.

3.) Zum Abschnitt Maschine:

Keine Bemerkungen.

Korvettenkapitän

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. Okdos. 963/43 A op

Befehlsstelle, den 22. Februar 1943

U. Marinegruppenkommando West

Marinegruppenkommando West
Eing.: 27. FEB. 1943
B.-Nr. G. Kdos. 832
Prüf-Nr.

zuständigkeitshalber übersandt.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der 1. Admiralstabsoffizier

Flottenkommando
B.Nr. Gkdos K. 89/43

An Bord, den 16. Februar 1943

Geheime Kommandosache

An
das Marinegruppenkommando N o r d 963

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 6. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.1.1943 mit Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes.
I.V.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West Fü.Qu., den 1. 1943.
B.Nr.Führungsstab Gkdos 972/43

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

1/Skl. 1.Skl 7248/43 Kdos.

2°

30'

30'

15'

57 E

E-Dodgeon

57 D

59

58

Wavnge

0200

0259

0230

2° 30'

2. Anlage Flotte Gkdos. K 89/41

Wegekarte

Torpedounternehmung 6. S. Flottille

vom 5. I. – 6. I. 42 mit den Booten S 39, 113, 71.

Warngebiet

330

70 20

„S 113" „S 71"

59
58
57B
58A
Sheringham
57F
57C
56B
57G
56
55B
53°
8B
Cromer
8A
8
7A
05
0200
0259
0230

55B

54J

Bak(3)gn.

57

57H

54G

60

59

37

23

00 23

37

23 35

22 23

" 539 " 513 " 571"

7

7H

58A

Sheringham

57F

57C

56B

57G

56

53°

55B

8B

Gromer

8A

8

7A

45'

59
60
37
00 23
23
23 35
55 B
54 D
Bell(s) gn.
57
57A
54 G
7
67
Hearly-Knoll
Smith Knoll
58A

PG 71597 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.1.1943 - 31.1. 1943

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

Zu Gruppe West O. Kdos. B.-Nr. 1187/43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 6.Schnellbootsflottille

vom 16.1. bis 31.1.1943

Anlage Flotte Gkdos. K 170/43

Flottillenchef: Kptlt. Obermaier

Boote:
- "S. 39" Ob.Lt. z.S. Kultzen
- "S. 71" Ob.Lt. z.S. Suhr
- "S. 74" Ob.Lt. z.S. Witt
- "S. 75" Ob.Lt. z.S. Hörming
- "S. 76" Ob.Lt. z.S. Meyering
- "S.91" Ob.Lt. z.S. Nolte
- "S.113" Ob.Lt. z.S. Schnebel
- "S.119" Lt. z.S. d.R. Licht

- "S.114" Rotterdam (Werftliegezeit) Ob.Lt. z.J. Nitsche

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY
AND IS NOT TO BE REPRODUCED
E 41594
ND MAR
CN
SHOU
KI
QUARTE

Anlage 1 zu 1/SK 10390/43 Gkds.

H.T.B.d. S-Flottille v. 16.1. - 31.1.1943.

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
16.1.43 Sonnabend 20.00	Ymuiden Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage. 4 Boote halbstündige Bereitschaft. ("S.74" und "S.75" von Rotterdam nach Ymuiden verlegt).
17.1.43 Sonntag	Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage. ("S.91" von Deutschland nach Ymuiden verlegt). "S.71" von Amsterdam wieder klar nach Ymuiden verlegt.
18.1.43/ 19.1.43		Mineneinsatz.
14.00	Ymuiden	Eingang F.S. von F.d.S.: 2., 4., 6.S.Fl. 01.00 Uhr weiträumige Minenverseuchung (Minenabstände 800 - 1000 m) rottenweise 2.S.Fl. bei Fritz, Emil, Dora, Zusatz Nord Nord, 6.S.Fl. bei Anton, (Nord Nord) Zet, und Ysop Zusatz Nord auf Innenweg, 4.S.Fl. bei und je 2 sm nördlich und südlich bei Tonne 59 auf Innenweg. Wurf nur nach Besteckbestätigung an Hand von Tonnensicht. Ausweichwurf nur auf Hauptgeleitzugweg. Sonstiges Verhalten gemäß Operationsbefehl für den Mineneinsatz in den Hoofdm F.d.S. Gkdos 250 Al vom 18.1.43. (Folgt durch Kurier.) Gemeinsamer Anmarsch unter Führung Chef 6.S.Fl. Sammeln 19.00 Uhr Qu. 8528 l.u.E. Marsch über Qu. 8137 l.u.E. Qu. 8115 M. nach Qu. 7325 M. Dort auflösen. Für 18.15 Uhr seeklar befohlen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.8.15	SSO 2, See 1, schwach bewölkt, etwas diesig heller Mondschein.	Mit "S.39", "S.113" - "S.91", "S.119" - "S.74", "S.75" und "S.71" Ymuiden ausgelaufen. Gemeinsamer Anmarsch zum Sammelquadrat mit 2.S.Fl.
.9.01	Qu. 8528 l.u.E.	Sammelquadrat erreicht. Gestoppt. Mit 4.S.Fl. getroffen, Vormarsch besprochen.
.9.17		Vormarsch gemeinsam angetreten, 6.S.Fl. mittlere, 2.S.Fl. nördl., 4.S.Fl. südl. Kolonne.
		322°, 30 sm. Zum Qu. 8137 l.u.E.
21.35	Qu. 8137	288°, 30 sm. Zum Qu. 8115.
21.58	SSO 1-2, Seel, teilweise leicht bewölkt, heller Mondschein, leicht diesig.	Eingang F.T. von F.d.S.: „Ankerlieger bei Boje H 3 möglich."
22.33		270°, 30 sm. Zum Qu. 7325.
22.28		Eingang F.T. von F.d.S.: „Feindliche S-Boote operieren gegen eigenes Geleit bei Texel."
23.45		Qu.7325 (Auflösequadrat) erreicht. Besteckvergleich.
23.53		2. u. 4.S.Fl. entlassen. "S.74" meldet starken Ölverlust, der vor Heimmarsch Ölübernahme in See erforderlich macht.
23.58		Geleitweg bei E.-Dudgeon über Mid-Outer Dowsing angesteuert.
00.20		Tonne Mid.Outer Dowsing passiert (Bkz. 10 sek.).
00.23		Flottille aufgelöst. 1.Rotte nach Punkt Zet, 2.Rotte nach Ysop, 3.Rotte nach Anton (Nord, Nord) entlassen.
00.40	Führerbootsrotte:	Geleitzugweg in Sicht.
00.42		Schatten in 200°. Bewacher. Lag direkt an der Tonne E.-Dudgeon.
00.43		Auf 280° gegangen um den Bewacher zu umgehen. Ich wollte nun Punkt Anton ansteuern und von da nach Zet hin- also umgekehrt als ursprünglich beabsichtigt - werfen.
00.56	SSO 1-2, See 0, manchmal bewölkt, strahlender Mondschein, diesig, mäßige Sicht	Bei Anton mit Werfen begonnen. Mit wechselnden Kursen Geleitweg zwischen Anton und Zet verseucht.
01.07		"S.39" Werfen beendet. (4 Minen)
01.16		"S.113" Werfen beendet (6 Minen).
01.20		Vereinzelt LG-Schüsse im Südosten. Bewacher bei E.-Dudgeon nicht mehr gesichtet. Abgelaufen zum Flottillensammelpunkt 3 sm nordostwärts Punkt Zet. Weiter vereinzeltes LG-Schießen im Südosten.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND IS RETURNED NUMBER IS P(M) 71597 UNID

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.24		Eingang F.T. von 4.S.Fl.: „Qu. 7334 sammeln."
01.27		Auf Sammelpunkt gestoppt. Auf die andern beiden Rotten gewartet.
01.49		Eingang F.T. von F.d.S.: „MTB 01.25 Uhr vor Hoek."
01.58		Bericht über Minendetonationen auf dem englischen Geleitweg.
		1.) Aufgabe der S-Flottillen:
		01.00 Uhr weiträumige Minenverseuchung (Minenabstände 800 - 1000 m) rottenweise. 2.S.Fl. bei Fritz, Emil, Dora (Nord Nord), 6.S.Fl. Anton, Zet, Ysop, auf Innenweg, 4.S.Fl. bei und je 2 sm nördlich und südlich Tonne 59 auf Innenweg.
		2.) Auszug aus K.T.B. 6.S.Fl. Führerbootsrotte:
01.16		Werfen beendet. Mit "S.113" den mit Flottille vereinbarten Treffpunkt 3 sm nordostwärts Punkt Zet angesteuert.
01.27		Gestoppt. Auf die anderen Boote gewartet.
01.58		Etwa 8 - 10 kurz aufeinanderfolgende Minendetonationen auf dem Geleitweg in Richtung 170 - 225°.
		3.) Nähere Beschreibung des Vorgangs:
		01.58 Uhr Erschütterungen des Bootes, ähnlich wie bei Berührung eines Unterwasserhindernisses. 1 - 2 sek. später folgten in der Gesamtzeit von etwa 3 - 5 sek. 4 oder 5 heftige, mit donnerartigem Grollen verbundene Detonationen im Sektor von etwa 170 - 190°. Nach etwa 2 - 3 sek. Pause, in der keine Detonationen erfolgten, weitere 4 - 5 Detonationen gleicher Art wie das erste Mal im Sektor von etwa 210 - 230°. Auf die Richtigkeit der Sektoren auf 10° genau kann ich mich nicht festlegen. Die Detonationen erfolgten etwa in dieser Richtung. Der erste Eindruck nach der zweiten oder dritten Detonation war sofort der, daß da Minen hochgehen. Verwechselungen mit Wasserbomben bei dem kolossalen Detonationston ausgeschlossen. Gesichtet wurde von dem gesamten Vorgang nichts; die Sicht betrug auch nur 2 - 3 sm. Das Wetter war diesig, mondhell.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
02.00		Da bis jetzt die andern beiden Rotten nicht getroffen, Rückmarsch angetreten. Vermutlich hatte sich "S.74", das ja Ölübernahme machen mußte, wegen der Bewacher und LG's weiter als die vereinbarten 3 sm vom Weg abgesetzt. 2.Rotte war möglicher-weise, da im Südosten geworfen, verjagt worden. Um zu verhindern, daß die Rotten nun noch länger aufeinander warteten (UK-Gebrauch war verboten) Rückmarschbefehl mit FT. gegeben.
02.16	SSO 1, See 0, teilweise bewölkt, diesig, heller Mondschein.	Ausgang FT.: „6.S.Fl. Rückmarsch angetreten."
	Rotte "S.74":	
00.23		H.F. 214° entlassen auf Punkt A. Zusatz (Nord Nord).
00.40		Grüne Wracktonne bei Anton (Nord Nord) in Sicht.
00.53		Auf dem Weg. LF, 310°.
00.54		Beginn des Werfens.
00.58		Bewacher nördlich Tonne 57 E.
00.59		LF mit 132° von Bewacher abgesetzt.
01.06		Minenwerfen beendet. Von Bewacher nicht bemerkt worden.
01.14		HF 88° auf Sammelpunkt 6.S.Fl. gelaufen.
01.38		St. Wegen Ölverlustes durch Reißen eines Hauptölrohres "S.75" längsseits und 300 l Schmieröl übernommen.
02.18		AAF 60°. Rückmarsch angetreten.
02.31		AAF 109°.
04.30		AAF 135°.
07.15		Ymuiden eingelaufen.
09.00		Fischhalle abgelegt.
09.10		AAF 290° mit "S.75", "S.71" Suchstreifen 290° gebildet.
09.55		An Schleppzug "S.104" angehängt und nach Westen gesichert.
11.05		Mit Flottille eingelaufen.
	Rotte "S.91":	
00.34		LF 197°. Rottentrennungspunkt.
01.02		Wurfposition erreicht, auf 340° gegangen, mit Werfen begonnen.
01.03		LG-Beschuß. Abschüsse wegen schlechter Sicht nicht auszumachen. Anscheinend Bewacher. Schießt nach Horchpeilung, da in Fu.M.B. keine Ortung feststellbar.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: F. 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
01.04		Bewacher im NW ausgemacht. Auf 60° gegangen und AF, um aus LG'Beleuchtung zu kommen.
01.06		Auf 160° gegangen.
01.09		HF, Fu.M.G. ausgefahren, um Bewacher zu orten, der aus Sicht.
01.14		Langsam nach Stb. auf 350° gedreht.
01.20		Minenwerfen beendet. AF, 30°, Sammelpunkt angesteuert.
01.30		Treffpunkt erreicht. Hier auf Rotte "S.74" und eine Rotte der 4.S.Fl. gestoßen, die für Führerbootsrotte angesehen wird, deshalb an diese angehängt.
01.31		AAF, 65°.
01.35		Mid.Outer Dowsing querab.
02.08		100°, LF von vorn.
02.10		St. von vorn. Festgestellt, daß ich an Rotte Ob.Lt. z.S. Karcher hänge. Da sehr schlechte Sicht, drangeblieben.
02.12		AAF, 130°.
02.18		100°.
03.00		St. Drucklager Stb.Maschine heiß. Führerboot durch UK nicht zu erreichen, deshalb mit "S.119" abgehängt. Muß zum Abkühlen des Lagers GGF laufen. Laufe auf Anmarschkurs zurück.
07.09		St. Drucklager Stb.Maschine ausgefallen. Auf Mitte KF gegangen.
07.22		Ansteuerungstonne Ymuiden Bb. querab.
08.00		Ymuiden Fischhalle fest.
		J. Holtz Oblt. z.S.
	Fortsetzung Führerbootsrotte:	
02.30		Qu. 7325. 90° 30 sm.
03.40		Qu. 8115. 108° 30 sm.
04.40		Qu. 8137, 135° 30 sm.
05.24		Eingang FT. von F.d.S.: „Bei „Terschelling' Feindboote gemeldet 04.50 Uhr."
05.14		Eingang FT. von F.d.S.: „MTB sind auf Rückmarsch von Hoek nach Westen."
06.52		Eingang FT. von Chef 4.S.Fl.: "S.109" M-Treffer, bin im Schlepp nach Hoek, erbitte Schlepper bei Hellwerden in Richtung 340° und Sanka. nach Hoek. Standort Qu. 8512."
		Ich hatte die Absicht, zur Unterstützung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		zur 4.S.Fl. zu gehen. Da ich so-wie-so in Nähe der Küste stand, wollte ich mir erst ein einwandfreies Besteck holen, um das Auffinden des Schleppzuges zu erleichtern.
07.17		Eingang FT. von F.d.S.: „6.S.Fl. auf 4.S.Fl. sammeln."
07.22		90°. Küste angesteuert.
07.24		Ausgang FT. an 4.S.Fl.: „Frage Standort, Kurs."
07.32		Bei Zandvoort auf Küste gestoßen.
07.55		Ansteuerungstonne Ymuiden querab. Kurs 282°, 30 sm. zum gekoppelten Standort des Schleppzuges. Suchstreifen.
07.56		Eingang FT. von "S.74": "S.71", "S.74", "S.75" Ymuiden eingelaufen."
08.00		Eingang FT. von "S.91": „Habe Drucklager Stb.Maschine beschädigt, laufe Ymuiden ein."
08.04		Eingang FT. von 4.S.Fl.: „Mein Standort ist 08.00 Uhr Qu. AN 8515 Punkt R, Punkt U, Kurs 110°. Ich laufe 5 sm."
08.23		Ausgang FT. an "S.74": „An 4.S.Fl. ranschließen."
		Mit "S.39" und "S.113" Suchstreifen über die Qu. 8528 - 8519 - 8513 - 8521 - 8524.
10.00	Qu. 8524	Schleppzug gefunden, Kursanweisung gegeben. Ausgang FT. an F.d.S.: „Standort Schleppzug 09.45 Uhr Qu. 8524 r.K.M.
10.15		Eintrifft "S.74" mit 2 Booten beim Schleppzug. Mit "S.39" und "S.113" die beiden in See gegangenen Schlepper gesucht und herangeführt.
10.49		Eingang FT. von F.d.S.: „Einlaufen."
10.55	Qu. 8529	Entlassen. Mit "S.39", "S.113", "S.74", "S.75", "S.71" nach Ymuiden eingelaufen. Bis 11.30 Uhr alle Boote fest.
		Stellungnahme des Flottillenchefs: Nichts zu bemerken. Reinhardt.
19.1.43 Dienstag		Kein Einsatz, Ruhe. "S.39" und "S.91" außer K.B. nach Amsterdam Werft verlegt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.1.43 - 23.1.43		Kein Einsatz wegen Wetterlage.
23.1.43 Sonnabend		"S.39" wieder klar und nach Ymuiden verlegt.
24./25.1.43	Torpedoeinsatz	
13.5⁰	Ymuiden	Eingang Einsatzbefehl:
		2., 4., 6.S.Fl. unter Führung Chef 6.S.Fl. gemeinsamer Torpedostichansatz gegen Nordgeleit 20.00 Uhr. Bei Punkt Jot (Süd). 4.S.Fl. Gustav, Hans, 6.S.Fl. Ida, Jot, Karl, 2.S.Fl. Luzi, Max, Nanni. Treffpunkt 17.15 Uhr AN 8544 u.K.M. Anmarsch über 8455 l.u.E. Fühlunghaltermeldungen durch jede Rotte die Geleit in Sicht. Schußchancen auf Zerstörer ausnutzen. Bei ergebnislosem Stich 4.S.Fl. nach Süden stoßen, 6.und 2.S.Fl. absetzen. Falls hierbei keine Feindmeldung durch 4.S.Fl., 6. und 2.S.Fl. sammeln und nach Entscheidung Chef 6.S.Fl. über Durchführbarkeit auf Grund Monderhältnisse 2.Stichansatz gegen Südgeleit 01.00 Uhr zwischen Zet und Ulli.(Zusatz Süd) 4.S.Fl. selbständig operieren, Angriff auf alle Ziele frei, Alarmierung im Süden erwünscht. Rückmarsch nach Entscheidung Chef 6.S.Fl. Sonstiges Verhalten gemäß Operationsbefehl für den Mineneinsatz in Den Hoofden. Bei Durchführung Stichansatz gegen Südgeleit, d.h. falls kein Rückmarschbefehl eingeht, Einsatz Nachtaufklärer mit Leuchtbomben gegen Südgeleit. Leuchtbomben westlich Geleit.
		F.d.S.
		Eingang zusätzliche Anweisung zum Einsatzbefehl:
		Bei heutigem Angriff gegen Nordgeleit muß durch häufige und laufende Fühlunghaltermeldungen aller Rotten, die Geleit in Sicht haben, bei allen Rotten klares Bild über Gefechtslage sicher-gestellt werden. Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit macht rasches, energisches Handeln der Rottenführer erforderlich. Wenn Geleit im

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stich erfaßt, kann Erfolgsaussicht nur durch ununterbrochenen Angriff aller Rotten ausgeschöpft werden.
		F.d.S.
		Für 15.45 Uhr seeklar befohlen.
15.45	Ymuiden Wind SO 1, See 1, Dünung aus N, gute Sicht.	Mit "S.39", "S.119", "S.113", "S.71" "S.74", "S.75" ausgelaufen. Mit 2.S.Fl. Sammelquadrat 8544 u.K.M. angesteuert.
16.00		Jagdschutz durch 2 Jäger.
17.00		Jagdschutz beendet.
17.13		Auf Sammelposition.
17.25	SO 3, See 2, Dünung aus N, völlig klare Sicht.	4.S.Fl. herangeschlossen. Besteckvergleich.
17.40		Vormarsch angetreten zum Qu. 8455 l.u.E. 270⁰, 30 sm.
18.16		Eingang FT. von F.d.S.: Stich 2o.00 Uhr von Otto bis Ida.
18.22		Auf FT. Kursänderung auf 291⁰. Qu. 8451 l.u.E. angesteuert.
18.55	S 2 - 3, See 1-2, sehr diesig, teilweise Hochnebel.	Qu. 8451 l.u.E. Chef 4.S.Fl. in Rufweite meldet, daß in seinem Gerät Ortungen von 3 Objekten. Besteckvergleich. Chef 4.S.Fl. meldet in seinem Kurzbericht, daß er nicht l.u.E., sondern r.o.E. gestanden habe - also 6 sm weiter nördlich. Da er beim Besteckvergleich nichts davon geäußert hatte, wurde Qu. 8451 l.u.E. als bindendes Besteck ausgegeben.
19.05		Flottillen entlassen: 2.S.Fl. Otto, Nanni 6.S.Fl. Max, Luxi, Karl 4.S.Fl. Jot, Ida.
19.29		Flottille aufgelöst: Führerboot Luci Rotte "S.113" Karl Rotte "S.74" Max.
20.00	Führerbootsrotte:	Am Weg bei Punkt Max (also 2 sm nördl. Besteckversetzung) unbekannte Tonne (3 Blz., 15 sek.) voraus; anfänglich angenommen Tonne 3 Cäsar voraus zu haben und genau richtig zu stehen.
20.01		LG-Beschuß im Süden bei 4.S.Fl. Da vom Geleit nichts in Sicht und gemeldet, vom Weg abgesetzt. Laufender, sich nach Osten ziehender LG- und MG-Beschuß. 2 nach Osten laufende Zerstörer im Süden gesichtet. (Als Schatten vor den LG's).
20.17		Eingang FT. von "S.113": Zerstörer Punkt Jot.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.28	S 3, See 2, diesig, bewölkt, dunkle	5 sm vom Weg abgesetzt gestoppt. Mit Rotte "S.74" zusammengetroffen.
20.30	Nacht.	Vormarsch zum Weg wieder aufgenommen.
20.58		Bb. voraus und Stb. voraus je ein Zerstörer. LG, Seeziel- und MG-Beschuß. Abgelaufen. Enormes Schießen von LG und MG in der ganzen Gegend. Offensichtlich ein Teil der Boote erfaßt und aufgerollt.
21.00	S 4-5, diesig, Sicht	
21.04	800 - 1200 m, einzel-	Gestoppt.
21.06	ne Wolken.	Zerstörer kommt auf, heftiger 4 cm Beschuß vom Westen und vom Norden. Nach Osten abgelaufen.
21.07		Ausgang FT. von "S.39": „Zerstörer bei L."
21.11		Eingang FT. von "S.83": „Zerstörer bei Otto."
21.14		Gestoppt. Bisher wahllediglich Zerstörer gemeldet, die m. A. alle freie Zerstörer waren, da sie die Boote weit nach Osten jagten und selbst weit vom Weg abgingen. Bis 21.15 Uhr hatte keine Rotte irgendetwas über das Geleit gemeldet. Der auffrischende Wind aus Süd auf 5 und die zunehmende Helligkeit (Mondaufgang 20.36) mußten die Durchführbarkeit des 2.Stiches gegen Südgeleit zu-nichte machen.
21.24		Deshalb Rückmarschbefehl erteilt.
	Rotte "S.113":	
19.23		Rotten auflösen.
		"S.113" "S.71" Punkt K entlassen.263° HF LF, MLF.
19.44		Auf Geleitzugweg gestoppt, Wracktonne Blzgr.
19.57		(grün) in Sicht. Auf Geleitweg nichts bemerkt.
20.01-		LG im Süden, 3 Zerstörer gesichtet mit
20.08		starker Rauchentwicklung. Annahme Vorauszerstörer.
20.17		Ausgang FT. von "S.113": „Zerstörer bei Jot."
20.20		MLF, 72°, vom Weg abgesetzt.
20.35		St. 2 sm östl. Geleitzugweg.
20.57		MLF, Absicht auf Sammelpunkt Flottille, 6 sm östl. Punkt L zu gehen.
20.58		Zerstörer von Süden auf 700 m, 3 mal AK, 340°. Starker Beschuß mit Seeziel, 4 cm und 1,7 cm

- 11 -

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.03		Unter Nebelverwendung langsam auf 45° gegangen.
21.05		Weitergedreht auf 60°, Warngebiet zu erreichen. Zerstörer hinter Nebelwand manöveriert. Absicht: Durch starke Kursänderung nach Südosten Zerstörer abzuschütteln.
21.10		UK-Befehl an "S.71": "München" (180°).
21.11		Zerstörer rechts voraus, 1000 m, Seeziel und 4 cm Beschuß.
21.12		Auf 180° gegangen.
		"S.71" durch Zerstörer nach Norden abgedrängt, Versuche, nach Osten und Süden durchzustoßen, scheitern.
21.14		UK-Spruch von "S.71": Steuere "Stettin" (0°).
		"S.113" auf Südkurs, Bb. querab Rotte "S.29".
		ES-Austausch ~~und~~ UK-
		Rotte liegt unter starkem Beschuß von 2. Zerstörern.
21.21		Langsam auf Südostkurs gegangen.
21.23		St., Qu. 8452 Mitte unten.
21.26		HF, 122°. An Rotte "S.29" angehängt.
21.37		St., Bei Chef 2.S.Fl. in Rufweite gegangen.
		Eingang FT. von Chef 6.S.Fl.: „6.S.Fl. sammeln Qu. 8451."
21.40		81°, AAF, ~~auf~~ mit "S.29" Sammelquadrat angesteuert.
21.45		Ausgang FT. an "S.71": „Frage bist Du klar, sammeln."
22.03		Eingang FT. von "S.71": „Mein Standort ist Qu. AN 8424, Kurs 175°."
22.08		St. Qu. 8451 an 6.S.Fl. angehängt. "S.71" 22.45 Uhr angehangt.
		gez. Zuhr.
	Rotte "S.74":	
19.10		273°. Zum Stichansatz auf Punkt M entlassen.
20.00		Geleitweg bei M eingesehen. Nichts bemerkt.
20.12		80° Vom Weg bis 3 sm östl. abgesetzt.
20.30		Mit Chefrotte Fühlung aufgenommen
21.00		LG's über uns und Zerstörer achter aus.
		Mit 90° abgelaufen.
21.20		280° wieder auf Punkt M operiert.

- 12 -

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.23		Schatten 2 Bez Stb. voraus. Wahrscheinlich Gunboats.
21.37		Befehl Rückmarsch antreten.
21.38		AAF, 95°.
22.23		Auf Flottille gesammelt und angehängt. gez. Hahn.
21.24	Fischerboot:	Ausgang FT.: 2., 4., 6.S.Fl. Rückmarsch antreten. 1.Boot D-Fl. "S.39"
21.33		Ausgang FT.: D-Fl. sammeln Qu. 8451 1.Boot D-Fl. "S 39"
22.05 - 22.45	S 5-6, See 4, diesig, klarer Mondschein.	Qu. 8451 gesammelt und anschließend mit allen Booten Rückmarsch angetreten
22.09		Eingang FT. von F.d.S.: Sicht Ymuiden 2 sm, Gebiet "Hoek" Nebel.
22.54		Eingang FT. von F.d.S.: MGB auf Kurs Boje 4 nach Hoek aufgestellt.
23.37		Eingang FT. von F.d.S.: Maßnahmen brennen ab 00.00 Uhr.
00.37	SSO 5, See 3-4,	Ymuiden Feuer in Sicht.
01.30	klare Sicht, heller Mondschein.	Alle Boote fest.

Stellungnahme des Flottillenchefs:
Nach Einsichtnahme und Vergleich aller Unterlagen nach Rückkehr von der Unternehmung stellte sich heraus, daß das Geleit - obwohl von keinem der Boote gesichtet oder gemeldet - im Süden gestanden haben mußte. In See hatte es den Anschein, als ob es sich um eine- in dieser Gegend schon öfters festgestellte- systematisch angesetzte Jagd durch eine stärkere, freie Zerstörergruppe handelte. Die schlechte Sicht begünstigte die - im übrigen wieder sehr geschickt operierenden - Zerstörer, sodaß es ihnen gelang, alle Boote aufzurollen und sie daran hindern, nochmal an Weg oder Geleit heranzukommen. Im übrigen halte ich eine Verlangsamung des Geleits in diesem Falle Eintritt ins gefährdete Gebiet erst bei Mondschein - ab 21.00 Uhr bei der Lehnigkeit des Gegners für beabsichtigt und leicht durchführbar.

Hermann.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.1.43 Montag	Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage. "S.113" außer K.B. nach Amsterdam Werft verlegt.
26./27.1.43	Torpedoeinsatz	
15.00	Ymuiden	Eingang Einsatzbefehl: Stich gegen Südgeleit entfällt wegen Wetterlage. Stichansatz gegen Nordgeleit 20.00 Uhr. 2.S.Fl. Otto, Nanni, Max, 6.S.Fl. Karl, Jot, Ida, 4.S.Fl. Gustav, Fritz, Bei ergebnislosem Stich rottenweise 5 sm vom Geleitweg absetzen, neuer Stich 21.00 Uhr auf gleichen Punkten. Nordgeleit stand 13.21 Uhr bei Boje B 6a Qu. AN 7926 l.u. Rückmarsch auf Befehl Chef 6.S.Fl. Treffpunkt 17.15 Uhr Qu. 8544 u.K.M.
		F.d.S.
15.45	WSW 4-5, See 3-4, gute Sicht.	Mit "S.39", "S.119" - "S.74", "S.75", "S.71" ausgelaufen. Mit 2.S.Fl. gemeinsamer Anmarsch zum Qu. 8544 u.K.M.
16.56		Eingang FT. von F.d.S.: Nordgeleit 14.30 Uhr Boje B 8 AN 7931 l.u.E. gemeldet. Keine Wetterverschlechterung.
17.34		4.S.Fl. getroffen, Besteckvergleich. "S.110" von 4.S.Fl. und "S.71" zu 3.Rotte 6.S.Fl. zusammengefasst.
17.50	WSW 4, See 3-4, mäßige Sicht.	Vormarsch fortgesetzt zum Qu. 8454 M. "S.83" von Chef 2.S.Fl. wegen Maschinenschaden entlassen.
18.42		Eingang FT. von F.d.S.: Stich 20.00 Uhr Otto bis Hans.
19.02		Qu. 8454 M. Gestoppt. Besteckvergleich.
19.07		Flottillen entlassen: 4.S.Fl. auf Position Hans und Ida, 6.S.Fl. Anmarsch auf Positionen Jot, Karl und Luci, 2.S.Fl. Nanni und Otto.
19.08		Scheinwerferleuchten an Land.
19.24	SW 4, See 2, stark Diesig, dunkle Nacht, bewölkt.	

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

atum und hrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2. und 3.Rotte auf Positionen entlassen.
	19.24	Mit 1.Rotte "Karl" angesteuert.
	19.45	Tonne 3 Cäsar in Sicht rechts voraus, also 2 sm nördlich Besteckversetzung.
	19.46	Eingang FT. von F.d.S.: Beim Feind noch nichts. Funkpeilung
		17.45 Uhr bei Cäsar vermutlich Geleit.
	20.10	Geleitweg eingesehen, nichts bemerkt und gesichtet.
	20.18	Geleitweg wieder verlassen und abgesetzt.
	20.33	Eingang FT. von F.d.S.: Noch nichts beim Feind.
		Bis 3 1/2 sm vom Weg abgesetzt.
	20.38	Wieder angelaufen.
	20.55	2. Stich bei Punkt Luci. Nichts gesichtet, nichts bemerkt.
	21.15	Da keinerlei Anzeichen über Dasein des Geleits - außerdem die absolute Ruhe auf der ganzen Weg darauf ~~zu~~ schließen ließ, daß Geleit nicht mehr in der Nähe - für Flottillen Rückmarsch befohlen.
	21.58	Eingang FT. von 4.S.Fl.: Qu. AN 8449 MGB
	22.29	Eingang FT. von F.d.S.: SB brennt ab 00.15 Uhr. Beim Feind Ruhe.
	22.34 SW 5, See 3-4,	Qu. 8454.
	22.58 diesig, Sternenhimmel	FT. an "S.74": "S.74", "S.75" Hoek gehen,"S.71" abholen. Chef 6.S.Fl.
	00.45	Ymuiden Feuer in Sicht.
	01.15	Mit "S.39", "S.119" Bunker fest. "S.74", "S.75" und "S.71" noch auf Marsch Hoek - Ymuiden.
	Rotte "S.74":	
	19.37	Auf Punkt Jot entlassen.
	20.15	St. Geleitweg bei Punkt K eingesehen, nichts bemerkt. Tonne 3 c (Blz. 15 sek.) und grüne Wracktonne X 7 (gr. 3) in Sicht.
		Wegen verspäteter Ankunft am Weg 2 sm östl., Weg abgelaufen, dabei Weg dauernd eingesehen.
	21.00	Erneut Weg bei K eingesehen.
	21.25	Auf FT-Befehl Rückmarsch angetreten. Nach Süden bis Punkt Jot gestoßen.
	21.48	AAF, 76°, Auf Qu. 8451 M operiert.
	22.08	St. Standort Qu. 8451 M
	22.13	Rückmarsch angetreten
	23.10	Gem. FT-Anweisung des Flottillenchefs mit "S.75" Hoek von Holland ~~a~~ansteuern, um "S.71" dort abzuholen.

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Cl.30	Hoek von Holland festgemacht.
02.35	"S.71" aufgenommen und Hoek aus nach Ymuiden.
04.15	Ymuiden ein.
Rotte "S.110" "S.71":	
19.37	Rottentrennungspunkt. Fälschlicherweise geht Rotte "S.110" "S.71" beim Auflösen der Flottille nach Bb. statt nach Stb.
19.45	Fehler bemerkt. Auf 0° gegangen um die nördl. Seite zu gewinnen.
19.51	260° Punkt L angesteuert.
20.15	Nach Besteck eine Seemeile L gestoppt. Nichts gesehen.
20.20	2 sm nach Osten abgesetzt.
20.35	L angesteuert.
21.05	1 sm östl. L gestoppt. Nichts gesehen. Durch falsches Besteck steht Rotte in Wirklichkeit bei K.
21.10	Nach Osten abgelaufen. Punkt 6 sm östl. K angesteuert.
21.20	Auf FT Chef 6.S.Fl., Rückmarsch angetreten.
21.38	LG's in 290°.
21.45	Sammelpunkt erreicht.
22.26	Qu. 8451 gestoppt, 8 Minuten gewartet. Stehe nach einiger Kopplung Qu. 8451 l.u. Nach Besteckvergleich steht "S.110" Qu. 8451 M.
22.34	Rückmarsch angetreten nach Hoek von Holland. 114° AAF. Chef 6.S.Fl. durch Funkspruch unterrichtet.
24.00	Sicht 1 - 2 sm. Mond in ~~Rund~~ NW 110°.
00.30	Nach Kopplung mußten wir jetzt Hoek Ansteuerungstonne haben. Tonne nicht gesehen. Abstand vom Vordermann 300 m.
00.33	Lange rote Blinke (Stopp!) von "S.110". "S.110" aufgelaufen. "S.71" durch Alle Halbe zurück 20 m achteraus von "S.110" zum Stehen gebracht.
SW 3-4, südwest-Strom, 1 - 2 sm	Ort der Strandung 6 sm südlich Hoek von Holland. Manilaleine mit Schlauchboot an "S.110" gegeben. Schleppverbindung hergestellt, da "S.110" mit eigener Kraft nicht frei kommt.
01.13	Angeschleppt. Erst bei Alle Halbe zurück und Alle Leine zurück von "S.110" gelingt es, Boot frei zu bekommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
02.22 02.40 04.15		Hoek von Holland ein, Von "S.110" entlassen Mit "S.74" "S.75" nach Ymuiden aus. Ymuiden Fischhalle fest.
		Stellungnahme des Flottillenchefs: 1.) Da vom Eintreffen auf den Geleitweg um 20.10 Uhr bis 21.15 Uhr auf dem gesamten Stück von Hans bis Otto völlige Ruhe herrschte, konnte das Geleit nur frühzeitiger passiert haben. Die geringe Anzahl der um 13.20 Uhr bei Boje 6a gemeldeten Dampfer - nämlich nur 11 - unterstreicht die Ansicht, daß es sich hier um ein schnelleres Geleit, das noch dazu erheblichen Strom "mit" hatte - handelte. 2.) Die Zuteilung eines Rottenführers =der 4.S.Fl. hat sich, da gerade an diesem Tage die Zeit äußerst knapp war, nicht bewährt. Um die Flottille noch einigermaßen zeitgerecht auf den Weg zu bringen, mußte der Vormarsch des Kommandanten "S.110" mit größter Beschleunigung erfolgen. Eine Unterrichtung über Einzelheiten war nicht möglich; dies führte dazu, daß diese Rotte nachher auf einer falschen Position stand. Falls nicht Gelegenheit zu einer eingehenden Unterrichtung gegeben ist, dürfen nur Rottenleute zugeteilt werden, bzw. Rottenführer nur von solchen Flottillen, die vom gemeinsamen Stützpunkt aus operieren, und sich vorher besprechen können. Schumacher
27. bis 28.1.43	Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
28.1.43 Donnerstag	Amsterdam	"S.113" wieder klar und nach Ymuiden verlegt. "S.91" und "S.76" wieder K.B. und nach Ymuiden verlegt. Schumacher

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.1. - 31.1.43	Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage. **Bootsverteilung:** Ymuiden: "S.39" "S.71" "S.74" "S.75" "S.76" klare Boote "S.91" "S.113" "S.119" Rotterdam: "S.114" Werftliegezeit (kl. Mot. üb. Holz) Schumacher

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 u.w.	Vorkommnisse

Flottenkommando
B.Nr. GKdos K 170

An Bord, den 18. März 1943.

Geheime Kommandosache 1943

An das
Marinegruppenkommando West

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 6.Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16. - 31.1.1943 und Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

Marinegruppenkommando West
Eing.: 25. MRZ. 1943
1187
Anl.

B.-Nr. 1031 Anl. 1

SKL
mgk

1.SKl 10300 g.Kdos. — 3 Anl. —
10.4.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Z… Seegang, Bel… der Luft,

Geheime Kommandosache!

…inegruppenkommando West — Pfl.Qu., den 28. Juli 1943.
Führungsstab Gkdos 7187 /43 A5

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West
Hoffmann

01

Ein? 1 Skl. 10390/43 gK.

Geheime Kommandosache!

1) [illegible]

2) 3 Skl [illegible]

3) Chef MND [illegible]

3 anl. 4) Skl Qu A I [illegible]

5) KTN [illegible]

6) Uebe[illegible] I/Skl. an Kr
I/Skl.
i.A. [illegible]

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

Oberkommando der Kriegsmarine
26374b

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheime Kommandosache!
		Kriegstagebuch
		Abschnitt - Maschine vom
		15. 1. 43. - 30. 1. 43.
1.	Flo.Ing.	Kaptl. (Ing.) Dorenburg
2.	Flo.Ing.	Ltn. (Ing.) Otto
Boote	Dienstgrad	Namen der leitenden Maschinisten
"S. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S. 71"	" "	Tober
"S. 74"	" "	Prigge
"S. 75"	" "	Schlüter
"S. 77"	" "	Richter
"S. 79"	" "	Pichard
"S. 91"	" "	Hilger
"S.113"	" "	Reupert
"S.114"	" "	Hemmen
"S.119"	" "	Rülle

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
P/0732 20000. 8.c. 3. 41. 3685/394.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.43.	Ymuiden	"S. 74" Schmierölübernahme von Flottillen-vorratsraum. 1200 ltr. Z.d.M. 6 Pers.: 1/3 Dauer: 2,00 h
	"	"S. 75" Zündversteller Stb.Mot. schlägt, Krümmer Süßwasserleitung v. Stb.Mot. zur Vorwärmeleitung gebrochen, außer K.B. (Nachmeldung) mit G. 134 vom 16.1.43.
	"	"S.119" Keine besonderen Vorkommnisse
2000	"	"S. 39,74,113,119" 1/2 std. Bereitschaft
1015	Kiel	"S. 91" aus
1020	" Arsenal	ein
1215	" "	aus, Erprobung der FuMb - Anlage
1315	" "	ein
1350	" "	aus
1910	Brunsbüttel	ein
17.1.43.		
0800	Ymuiden	"S.39, 74,113,119" Normale Bereitschaft: 6 std. Bereitschaft ab 2200 3 std. Bereitschaft ab 2300 2 std. Bereitschaft
1700	Ymuiden	"S. 75" Boot K.B. gemeldet mit G. 134 v. 16. 1. 43.
	"	"S.39,74,75,113,119" Keine besonderen Vorkommnisse, Normale Bereitschaft.
0825	Brunsbüttel	"S. 91" aus
0915	Cuxhaven	ein
0935	"	aus
1700	Ymuiden	ein, Boot K.B., normale Bereitschaft
18.1.43.		
1230	Amsterdam	"S. 71" aus
1415	Ymuiden	ein, Boot K.B., gemeldet mit G. 116 vom 17.1.43. Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 11 m³ Pers.: 1/3 Dauer: 2,00 h
	"	"S. 74" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 4 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 1,00 h
	"	"S. 91" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 4,6 m³ Schmierölübernahme von Flottillen-vorratsraum. 800 ltr. Z.d.M. 6 Pers.: 1/3 Dauer: 2,00 h
1815	"	"S. 39,71,74,75,91,113,119" aus, Mineneinsatz, durchgehender Betrieb.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.1.43.		
0410	In See	"S. 75" Zylinder 17 Stb. Mot. ausgefallen, Brennstoffleitung gerissen, Masch. Anlage bleibt klar.
0311	" "	"S. 91" Stb. Drucklager unklar, die Fahrt wurde mit 2 x gr. Fahrt fortgesetzt.
0702	" "	Stb. Mot. mußte wegen zu hoher Temperatur des Drucklagers abgestellt werden; Weiterfahrt mit 2 Masch.
0725	Ymuiden	"S. 71,74,75, ein,
	"	"S. 75" Brennstoffdruckleitung Stb.Mot. wird ausgewechselt.
0800	"	"S. 91,119" ein
0900	"	"S. 71,74,75" aus, Sicherung für "S. 109"
1130	"	"S. 39,71,74,75,113" ein
	"	"S. 39" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden 11,2 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 2,00 h
	"	"S. 71" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 11,0 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 2,00 h
	"	"S. 74" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 8,5 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 1,00 h
	"	"S. 75" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 11,1 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 2,00 h Schmierölübernahme von Flottillen-vorratsraum. 200 ltr. Z.d.M. 6 Pers.: 1/2 Dauer: 0,30 h
	"	"S.113" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 10,6 m³ Pers.: 1/1 2,00 h
	"	"S.119" Brennstoffübernahme von Versorgungsstelle Ymuiden. 8,2 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 1,00 h
	"	"S. 91" Boot außer K.B. mit G. 188 v. 19.1.43. und G 218 v. 22.1.43., Distanzring vom Rollenlager des Stb. Drucklagers mehrfach gebrochen, Drucklager muß ausgewechselt werden.
	"	"S. 39,71,74,75,113,119" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
20.1.43.		
920	Ymuiden	"S. 91" aus, Fahrt nach Amsterdam, Amsterdamsche Droogdockwerft, zur Instandsetzung des Drucklagers, siehe Masch. Stör.Meldg. Nr. 1 A, G.321 v. 19.1.43.
900	"	"S. 39" aus, Fahrt nach Amsterdam zum Terminmäßigen eindocken in der Amsterdamschen Droogdockwerft, Untersuchung ergab: Stb. Wellenverkleidung abgerissen Stb. Propeller alle Flügel leicht verbogen, Hauptruder an der Stirnseite unten leicht eingebeult,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.1.43.	Ymuiden	"S. 39" Leichte Leckage Abt. VI bei Echolot-anlage. Boot außer K.B. mit G. 201 vom 20.1.43.
	"	"S.113" Schmierölübernahme von Flottillen vorratsraum. 600 ltr. Z.d.M. 6 Pers.: 0/2 Dauer: 2,15 h
20.1.- 21.1.43.	"	"S. 71,74,75,113,119" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
20.1.- 22.1.43.	Amsterdam	"S.39,91" Keine besonderen Vorkommnisse, Werftarbeiten.
22.1.43.		"S. 71,74,75,113" 1/2 std. Bereitschaft
2000	Ymuiden	"S.119" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
	"	
23.1.43.		"S.71,74,75,113" Normale Bereitschaft.
0800	Ymuiden	"S. 91" Boot wird zur Untersuchung der Unterwasserteile eingedockt, Befund
1230	Amsterdam	einwandfrei.
1030	"	"S. 39" ausgedockt
1310	"	aus
1440	Ymuiden	ein, Boot K.B. mit G. 225 v. 23.1.43. Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 3,2 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 0,30 h
		Schmierölübernahme von Flottillen-vorratsraum 1000 ltr. Z.d.M. 6 Pers.: 0/2 Dauer: 1,00 h
	"	"S.119" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
24.1.43.	Amsterdam	"S. 91" Keine besonderen Vorkommnisse, Werftarbeiten.
1540	Ymuiden	"S. 39,71,74,75,113,119" aus, Torpedoeinsatz durchgehender Betrieb.
2100	In See	"S. 71, 113" 3 x A.K. Fahrt, durch Zerstörer gejagt Temperaturen und Umdrehungen normal. "S. 113":1,7 cm Treffer. Abt. III, keine Ausfälle.
25.1.43.		"S. 39,71,74,75,113,119" ein, normale Bereitschaft.
0130	Ymuiden	"S. 39" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 2,1 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 1,00 h
	"	"S. 71" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 6,2 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 1,30 h

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.1.43.	Ymuiden	"S. 74" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 5,0 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 0,40 h
	"	"S. 75" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 5,5 m³ Pers. : 1/1 Dauer: 2,00 h
	"	"S.119" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 4,7 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 0,25 h
1020	"	"S.113" aus
1150	Amsterdam	ein, Boot wird zur terminmäßigen Untersuchung der Unterwasserteile eingedockt, Untersuchung ergab: Einige Schrauben am Ruderblatt gelöst, Bb. Zinkschutzring muß erneuert werden, Boot außer K.B. mit G. 270 v. 25.1.43.
0900	"	"S. 91" Boot hat ausgedockt.
6.1.- 7.1.43.	Amsterdam	"S. 91" Keine besonderen Vorkommnisse, Werftarbeiten.
6.1.43.	Rotterdam	"S.114" Standprobe der 3 Hauptmotoren, Am Zyl. 2 des Stb. Mot. wurden Undichtigkeiten festgestellt. Der Zylindermantel mußte 2 x geschweißt werden.
	Amsterdam	"S.113" Werftarbeiten, Stakörper klemmt, gemeldet mit G 250 (Nachmeldung) v. 26.1.43.
1545	Ymuiden	"S. 39,71,74,75,119" aus, Torpedoeinsatz durchgehender Betrieb.
7.1.43.		
0115	Ymuiden	"S. 39,74,75,119" ein
0230	"	"S. 74,75" aus
0415	"	"S. 74,75,71" ein, normale Bereitschaft, keine Feindberührung
	"	"S. 39" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 4,7 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 1,00 h
	"	"S. 71" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 5,7 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 1,30 h
	"	"S. 74" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 5,6 m³ Pers.: 1/2 Dauer: 1,00 h
	"	"S. 75" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 5,5 m³ Pers.: 0/2 Dauer: 1,30 h
	"	"S.119" Brennstoffübernahme von Versorgungs-stelle Ymuiden. 6,2 m³ Pers.: 1/1 Dauer: 0,45 h

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
/0732 20000. 8c 3. 41. 3685/394.

Wetterkladde (Kriegstagebuch)
(Einlagen)

Din A 3
gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.1.43, 1500	Amsterdam	"S.113" ausgedockt aus
1530	"	ein, Boot F.B. mit G 250 v. 26.1.43.
1615	Ymuiden	"S.114" Standprobe der Stb. Masch. und in
1400	Rotterdam	Ordnung befunden.
28.1.43.- 31.1.43.	Ymuiden	"S. 39,71,74,75,113,119" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
28.1.43.	Rotterdam	"S.114" Keine besonderen Vorkommnisse, Restarbeiten.
	Amsterdam	"S. 91" Brennstoffübernahme von Versorgungs-
		stelle Amsterdam. 10,4 m³
		Pers.: 1/2 Dauer: 2,30 h
1335	"	aus
1515	Ymuiden	ein, Boot F.B. zur Probefahrt, wegen Wetterlage nicht durchführbar, gemeldet mit G. 271 v. 28.1.43.
	Amsterdam	"S. 76" Brennstoffübernahme von Versorgungs-
		stelle Amsterdam. 8,9 m³
		Pers.: 1/3 Dauer: 2,10 h
1345	"	aus
1520	Ymuiden	ein, Boot F.B. mit G. 271 v. 28.1.43.
	"	Brennstoffübernahme von Versorgungs-
		stelle Ymuiden. 4,0 m³
		Pers.: 1/1 Dauer: 0,50 h
29.1.43. 1205	Rotterdam	"S.114" aus, durch die Schleife
1250	"	ein, Boot F.B. zur Probefahrt, wegen Wetterlage nicht durchführbar, gemeldet mit G. 271 v. 28.1.43.
	Ymuiden	"S.119" Schmierölübernahme von Flottiller-
		voratsraum. 700 ltr. Z.d.M. 6
		Pers.: 1/3 Dauer: 0,50
29.1.43.- 31.1.43.	Ymuiden	"S. 76, 91" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
30.1.- 31.1.43.	Rotterdam	"S.114" Keine besonderen Vorkommnisse, Überführung nach Ymuiden wegen Wetterlage nicht durchführbar.

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

Liegehäfen der Boote

Datum	"S. 39"	"S.71"	"S.74,75"	"S. 76"	"S.91"	"S.113"	"S.114"	"S.119"
16.1.43.	Ymuiden	Amsterdam	Ymuiden	Amsterdam	Kiel	Ymuid.	R'dam	Ymuid.
17.1.43.	"	"	"	"	Ymuid.	"	"	"
18.1.43.	"	Ymuiden	"	"	"	"	"	"
19.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
20.1.43.	Amsterdam	"	"	"	Amsterdam	"	"	"
21.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
22.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
23.1.43.	Ymuiden	"	"	"	"	"	"	"
24.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
25.1.43.	"	"	"	"	"	Amsterdam	"	"
26.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
27.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
28.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
29.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
30.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"
31.1.43.	"	"	"	"	"	"	"	"

Datum	Zahl der in Dienst gestellten Boote	K.B.	außer K.B.	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkung
16.1.43.	10	4	4	2	"S.91 zur Ausrüstung
17.1.43.	10	6	3	1	in Kiel. "S.79" bei
18.1.43.	10	7	2	?	S.-Schulflottille.
19.1.43.	10	6	3	1	
20.1.43.	10	5	4	1	
21.1.43.	10	5	4	1	
22.1.43.	10	5	4	1	
23.1.43.	10	6	3	1	
24.1.43.	10	6	3	1	
25.1.43.	10	5	4	1	
26.1.43.	10	5	4	1	
27.1.43.	10	5	4	1	
28.1.43.	10	7	-	3	"S.91/114" K.B. zur
29.1.43.	10	7	-	3	Probefahrt, wegen
30.1.43.	10	7	-	3	Wetterlage nicht
31.1.43.	10	7	-	3	durchführbar.

Betriebsstunden

Boote	Stb. Mot.	Bb. Mot.	Mit.Mot.
"S. 39"	205,05	203,20	201,50
"S. 71"	296,15	517,00	553,55
"S. 74"	422,40	418,45	434,00
"S. 75"	412,50	414,25	411,25
"S. 76"	352,35	346,25	363,00
"S. 91"	86,10	86,10	90,35
"S.113"	284,30	296,10	310,00
"S.114"	352,15	334,50	375,15
"S.119"	119,45	120,50	154,05

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

W e r f t b e r i c h t "S. 114"

"S. 114" ging am 6.1.43. in den S.-Bootsbunker Rotterdam zur kleinen Motorenüberholung. Sämtliche Zyl. und Kolben wurden ausgebaut und in der Werkstatt gründlich überholt. Die Motoren hatten folgende Betriebsstunden:

Stb. Mot. 352 Std. Mot. Nr. 190634
Mit. Mot. 375 Std. Mot.Nr. 190611
Bb. Mot. 335 Std. Mot.Nr. 190627

Die Ventile der Motoren waren sämtlich leicht angeschlagen und geringfügig verkokt. Die Ventilsitze wurden neu eingeschliffen und eingefräst. Ebenfalls mußte ein Teil der Steuer- und Stößelrollen ausgewechselt werden, da sie angeschlagen waren. Beim Drücken der Zylinder festgestellte Undichtigkeiten wurden durch Überschweißen beseitigt. Einige gebrochene Kolben-und Ölabstreifringe wurden erneuert, desgleichen einige Einspritzdüsen, da sie stark tropften. Mehrere Druck- und Zugfedern mußten erneuert werden, da sie ihre Spannkraft verloren hatten.

Nachdem bei der Standprobe am 26.1.43 an einem Zylinder der Stb. Masch. noch Undichtigkeiten festgestellt wurden, erbrachte die Standprobe am 27.1.43. keine Ausstellungen. Eine Probefahrt war wegen der Wetterlage nicht durchführbar.

Otto
Schmidt

Gesehen:
Görtz
Kapitän (Ing) u. Werft-Ltg.

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	und Uhrz

Stellungnahme

des

Führers der Schnellboote.

Zu Seite 2 bis 7, Mineneinsatz vom 18./19.1.:

Die Minenverseuchung sollte auf günstige Wassertiefen den Gegner an einer Stelle treffen, wo er nicht leichte navigatorische Bedingungen hat, um den Geleitzugweg zu verlegen. In diesem abwehrschwachen Gebiet war mit einer planmäßigen und weitgehend unbemerkten Durchführbarkeit des Ansatzes zu rechnen. Durch die Wirkung des Mineneinsatzes sollte die Geleitzugsicherung, die sich hauptsächlich im Torpedoeinsatzraum der S.-Boote zwischen Sheringham und Orfordnes konzentrierte, auch in dieses Gebiet in stärkerem Maße gezogen und dadurch eine Diversionswirkung erzielt werden, indem die Lauer- und Vorpostenpositionen im Süden durch Abzug nach Norden aufgelockert werden. Der erste Einsatz der LMB blau/grün mit MA Ia verspricht Überraschung gegenüber der feindlichen Minenabwehr und Minenerfolge. Die Verseuchung erfolgte, dem Feindfunk nach zu urteilen, im Ganzen unbemerkt.

Zu Seite 3, 0200 Uhr:

Benutzung FT zum Sammelbefehl 4. S.-Flottille war richtiger als UK.-Benutzung, wenn auch grundsätzlich unerwünscht. Sammelquadrat vorher festlegen. Rückmarschsignale 4. und 6. S.-Flottille waren überflüssig, da Unternehmung planmäßig. Sie sind bei gleich klaren Situationen zu unterlassen. Das Einbringen des schwer beschädigten S 109 ist eine gute seemännische Leistung. Funkgebrauch bei solchen Situationen weitgehend einschränken, weil häufige Peilung längerer Funksprüche Gegner Einblick in Rückmarschwege, besondere Vorkommnisse und Anreiz zu Luftangriffen gibt.

Zu Seite 4, 0158 Uhr drittens:

Die Detonationen bleiben zunächst ungeklärt. Anfangs hielt der F.d.S. es für möglich, daß sie mit Detonationen von Flugzeugbomben verwechselt wurden. Nach weiteren Beobachtungen anderer Fälle muß nunmehr aber damit gerechnet werden, daß es sich um Selbstdetonationen der Minen handelte.

Zu Seite 8 bis 12, Torpedoeinsatz vom 24./25.1.:

Anlaufende S.-Boote wurden 1855 Uhr erstmalig durch 12 sm ostwärts Geleitweg liegende MGB's und ML's wahrscheinlich geortet und gemeldet. Boote stießen auf organisierte Abwehr. Geleitzug wurde nicht gesichtet, stand vermutlich nicht vor den Booten. Boote sahen bei Sicht bis zu

2000 m

2000 m Geleitweg sicher ein.
Nachträgliche Auswertung zwingt zu dem Schluß, daß die Boote in die frei patrouillierende Geleitzugvoraussicherung geraten sind und daß der Geleitzug wegen Nebel in der Themse Verzögerungen erlitten hat. Er hatte, nachträglichen B.-Meldungen zufolge, mehrere Stunden gean-kert. Wahrscheinlich hat der Geleitzug nur etwa 10 sm südlich des Stiches gestanden.

Zu Seite 13 bis 16, Torpedoeinsatz vom 26./27.1.:
Boote wurden ab 2120 Uhr verschiedentlich geortet. Uhrzeitvergleich Feindortungen mit eigenem UK.-Gebrauch ergibt Wahrscheinlichkeit, daß die UK.-Sprüche geortet wurden. Höchste Entfernung dabei von der Küste 32 sm.

Zu Seite 16:
Die Ziffer 2 der Stellungnahme des Flottillenchefs wird in Zukunft berücksichtigt werden.

Den 2. März 1943

In Vertretung!
Korvettenkapitän.

Inhalt: Anl. 2 u. 3

62B
H5
62A
H1
H2
H3
62
59A
57E
Feuerschiff
E Dudgeon
Feuerschiff
61D
Mid. Outer Dowsing
61C
57D
Route N 53°
Route N 51° 74'
Abmarschweg der Flotille

25' 40' 45' 50' 35' 40' 45' 50' 55' 2° 5' 10' 15'

Anmarschweg der Flottille

Rotte „S 74"

Rotte „S 91"

61D

0275

38

61C

61B

Wegekarte

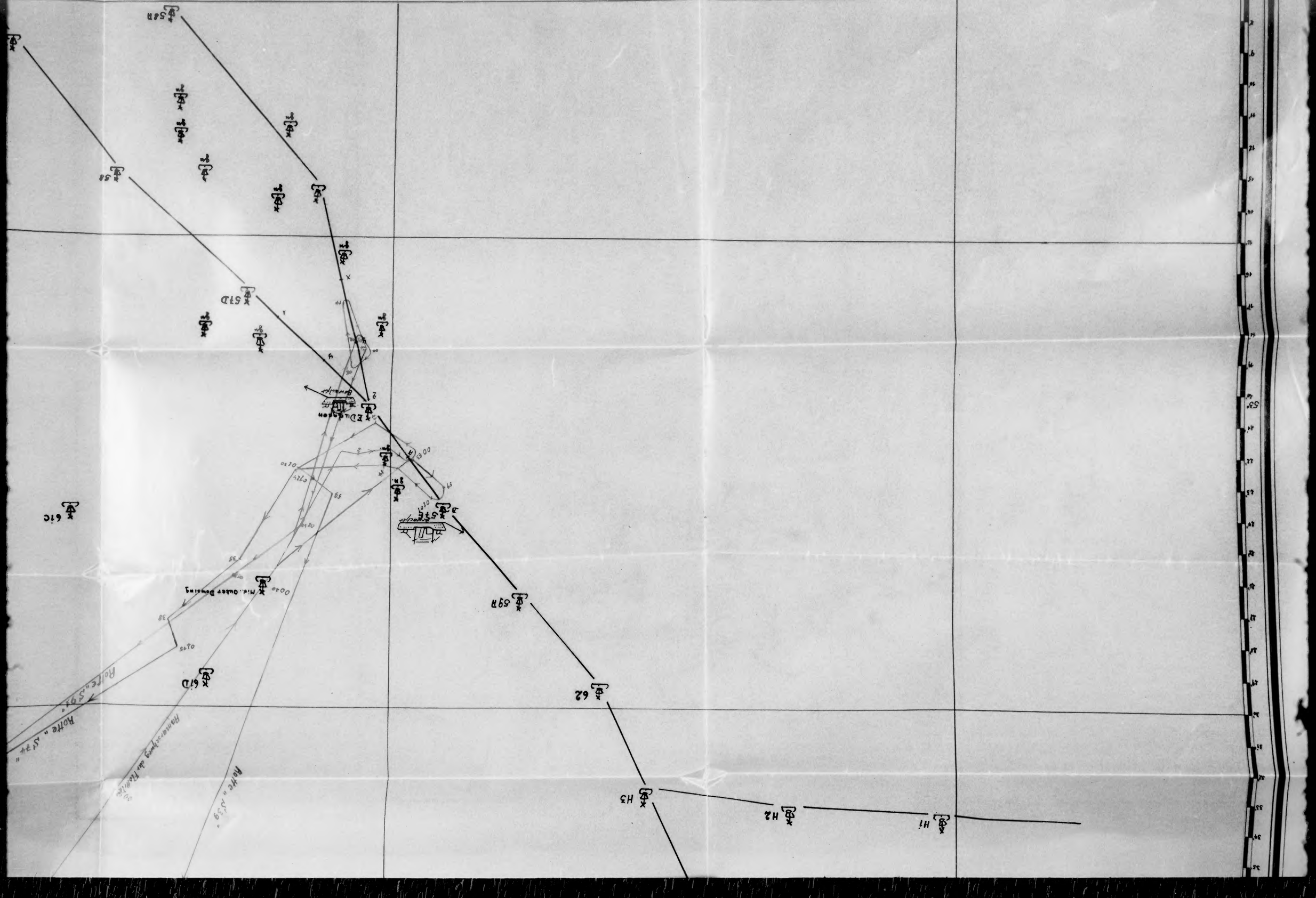
Mineneinsatz der 6. S. Fltle. vom 18./19. I. 43

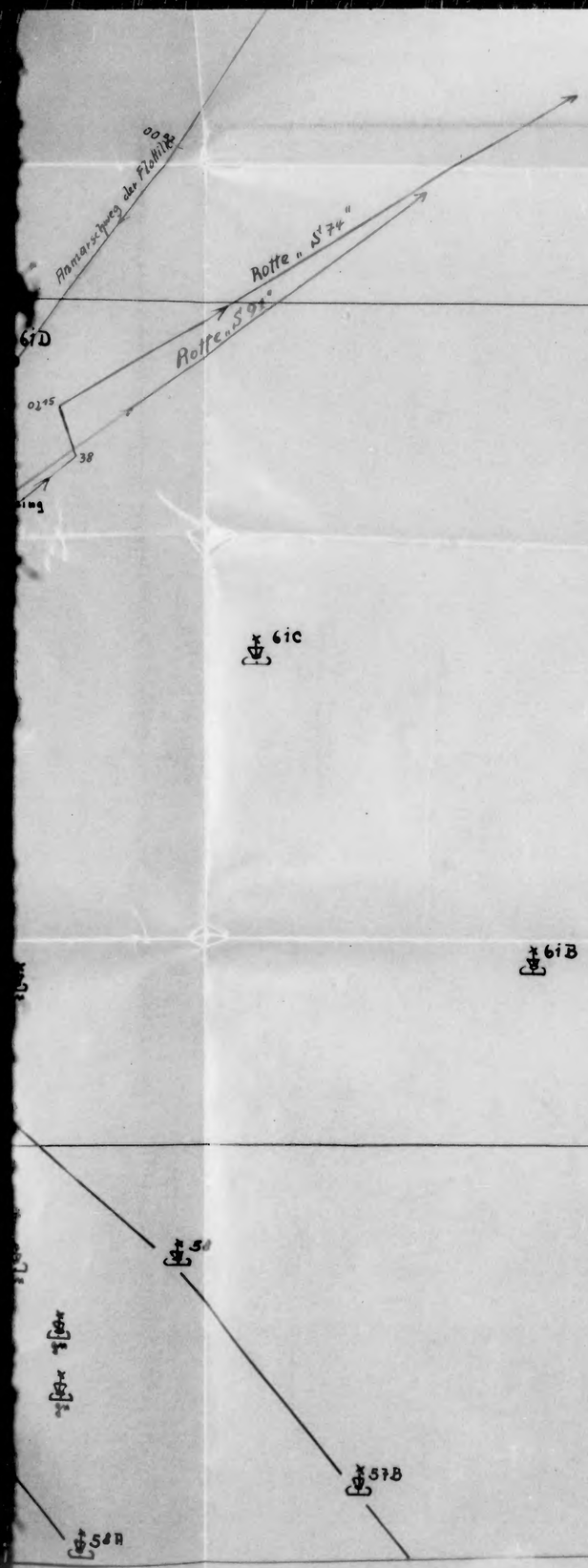
mit den Booten: S 39, 113, 74, 75, 71, 91 119.

Minenverseuchung Rotte „S 39" Punkt Z – A (Nord Nord)

Rotte „S 74" Punkt A – B (Nord Nord)

Rotte „S 91" Punkt y – z (Innenweg)


H1
H2
H3
62
59R
59E
Mid. outer Dowsing
Rotte „J19"
Rotte „J74"
Rotte „J91"
Fahrwasser
Ems
Weser
Elbe
Jade
Helgoland



Wegekarte

Mineneinsatz der 6. S. Fltle. vom 18./19. I. 43

mit den Booten: S 39, 113, 74, 75, 71, 91 119.

Minenverseuchung Rotte „S 39" Punkt Z – A (Nord Nord)

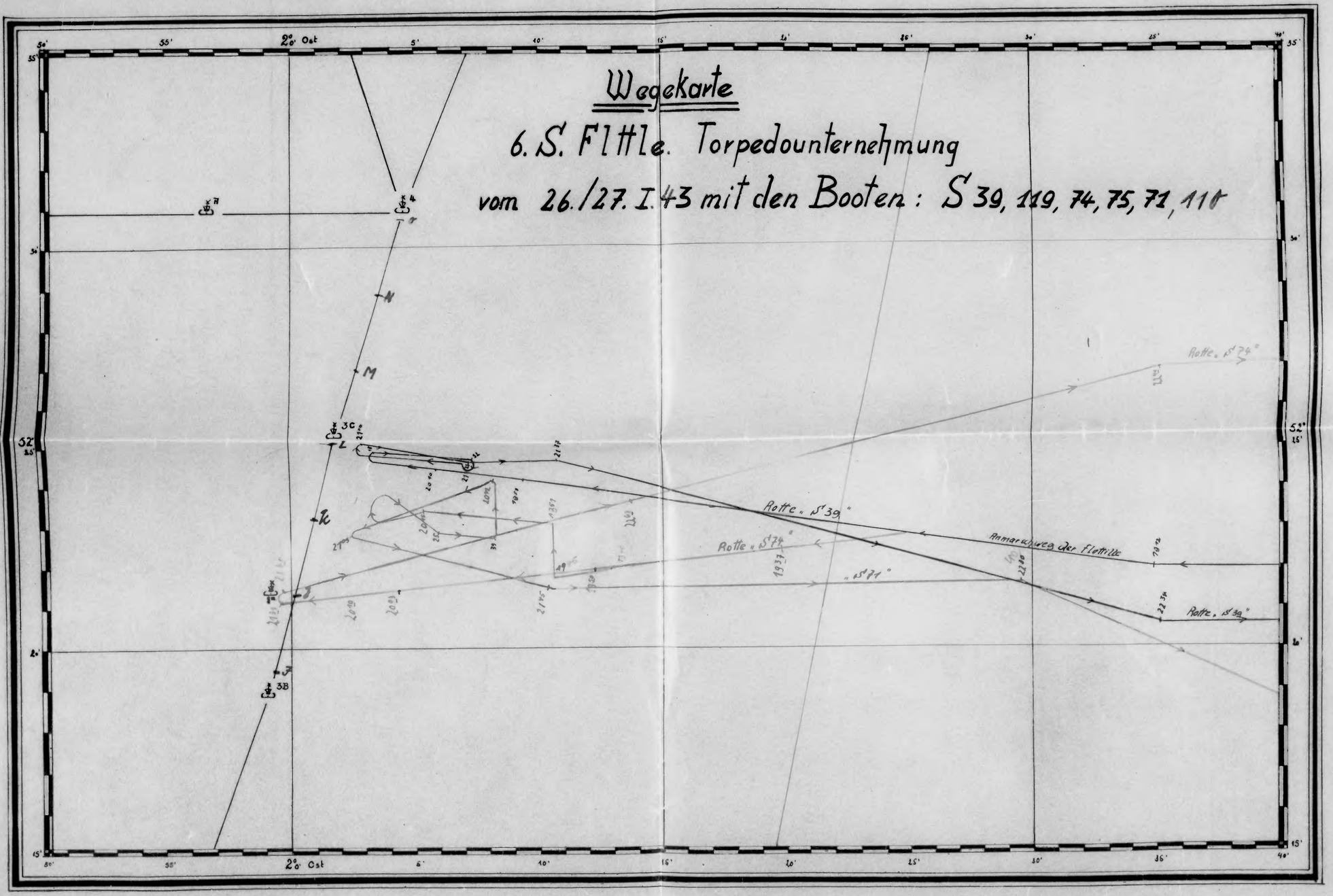
Rotte „S 74" Punkt A – B (Nord Nord)

Rotte „S 91" Punkt y – z (Innenweg)

Wegekarte

6. S. Flttle. Torpedounternehmung

vom 26./27. I. 43 mit den Booten: S 39, 119, 74, 75, 71, 110



PG 71598 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.2 1943 - 15.2.1943

Anlage zu 6 S-Flottille B. Nr. Gkdos 178 u. 21. I. 43.

Skr 25691

tum	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Zu Gruppe West O. Kdos. B.-Nr. 1188/43

Anlage Flotte Gkdos. K 164/43

Geheime Kommandosache!

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

der

6. Schnellbootsflottille

vom 1.2. bis 15.2.1943.

Chef: Kptlt. O b e r m a i e r

Boote:	" S 39 "	Oblt.z.S. Kultzen
	" S 71 "	Oblt.z.S. Suhr
	" S 74 "	Oblt.z.S. Witt
	" S 75 "	Oblt.z.S. Hörning
	" S 76 "	Lt. z.S. Brandi
	" S 91 "	Oblt.z.S. Nolte
	" S 113"	Oblt.z.S. Schnebel
	" S 114"	Oblt.z.S. Nitsche
	" S 119"	Lt. z.S. Licht

PG/41598/NID

Anlage -:- zu 1/SM 10389/43 Gkdos.

Marinegruppenkommando West
Eing.: 25. MRZ. 1943
B.-Nr. G.Kdos 1188
Anl.

Flottenkommando
B.Nr. GKdos K 164

An Bord, den 18.März 1943.

Geheime Kommandosache

GKdos.
Marinegruppenkommando Nord
20. MRZ. 1943
1531
Anl. 1 Kart.

An das
Marinegruppenkommando

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 6.Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1. - 15.2.1943 mit Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt.

Nichte zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West Fü.Qu., den 28. Feb 1943.
Tgb.Nr.Führungsstab Gkdos 1188/43 A5

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

1. Skl Gu (A I)

2. Über 1 Skl an Fr

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West
Hoffmann

1.Skl 10389 g.Kdos. — 10.4.43

688

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2. - 15.2.43.	Y m u i d e n	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
4.2. 20 30 Uhr	Y m u i d e n	"S 91" aus nach Boulogne gem. F.d.S. G'kdos 533 A I v. 3.2.43 u. mündl. Rücksprache mit F.d.S.
21 10 "		"S 91" Rückmarsch angetreten, Drucklager heißgelaufen.
22 45 "		"S 91" ein. Außer K.B.
		Einsatzbefehl für 5./6.2.1943 : G'kdos ! - Nacht 5./6.2.1943 a) 4. S-Fl. (4 Boote) 0200 Uhr LMB.-Verseuchung Geleitweg Qu. 7956 . Anmarsch und Rückmarsch über Galloper-Sand. b) 2. u. 6. S-Fl. 0200 Uhr LMB.-Verseuchung auf und neben Geleitweg, 2. S-Fl. südl. Tonne 3 bis Tonne 54 Bruno, 6. S-Fl. bei, nördlich u. südlich Tonne 5? Alle Flottillen nach Minenwurf Bewacher suchen und mit Torpedo und Artillerie angreifen. Gefecht mit Kleinbooten nur, wenn eigene Überlegenheit Erfolg in Aussicht stel annehmen. Aufgabe ist,nach möglichst unbemerktem Minenwurf britische Küste zu alarmren, fdl. Fu.M.G. zu binden und nach Möglikeit Kleinboote auf S-Boote zu ziehm. Aufgabe ist daher mit nach Minenwurf zusammengefaßten Flottillen solange wie Feindlage es zuläßt flottillenweise durchzuführen. Zur Vermeidung Verwechslung, 2. S-Fl. nicht südlicher als 54 Bruno, 6. S-Fl. nicht nördlicher als 54 Anton. Zur Vermeidung Verwechslung zwischen 4. u. 6. S-Fl. Rückmarschweg vorher vereinbaren und durch Funkspruch Unterrichtung über Uhrzeiten sicherstellen. Vor Minenaufgabe Funk-u. U.K.-Stille gem. Op-Befehl für den Mineneinsatz. Ausnahme sofortige Funkmeldung 4. S-Fl. wenn Aufgabe wegen Ausfall eines Bootes durch 4. S-Fl. nicht durchführbar. In diesem Fall 6. S-Fl. Aufgabe wie für 4. S-Fl. vorgesehen durchführen, sofern bis 0315 Uhr möglich. Nach Minenwurf (Abgabe) häufiger Feindsicht-und Fühlungshaltermeldungen im Sinne Aufgabe Alarmierung . Kurzsignalmeldung bei Abbruch wegen Nebel oder Seegang. 2. u. 6. S-Fl. gemeinsamer Anmarsch, Führung Chef 6. S-Fl. bis

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		bis Auflösen. Schnepfesignaltafel 1 A. Operative Führung durch F.d.S. Befehlsstelle Boulogne. F.d.S. G'kdos 533 Al
		Kein Einsatz wegen Wetterlage.
5.2.	Rotterdam Ymuiden	"S 114" Probefahrt, "S 71", "S 75" Sicherung. "S 91" nach Amsterdam (Werft) verlegt.
6.2.	"	"S 71" nach Amsterdam (Werft) verlegt zum Eindocken.
7.2.	Amsterdam (Werft)	"S 71" nach Ymuiden verlegt. Boot K.B.
8.2.	Ymuiden	"S 39", "S 71" Seenotfahrt. Nichts gesichtet.
11.2.		Einsatz wie für 5./6.2. befohlen. Fällt aus wegen Wetterlage.
15.2.	Amsterdam	"S 91" nach Ymuiden verlegt.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS RETURN NUMBER IS FO/M1598/N4D NO MARKS OR ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THIS WORK OUTSIDE THE LIMITS OF THE PAPER.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Aufstellung der Boote:
		"S 39" ⚓ Ymuiden — Oblt.z.S. Kultzen
		"S 71" " — Oblt.z.S. Suhr
		"S 74" " — Oblt.z.S. Witt
		"S 75" " — Oblt.z.S. Hörning
		"S 76" " — Lt. z.S. Brandi
		"S 91" " — Oblt.z.S. Nolte
		"S 113" " — Oblt.z.S. Schnebel
		"S 114" " — Oblt.z.S. Nitsche
		"S 119" " — Lt. z.S. Licht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		Abschnitt - Maschine vom
		1.2. - 15. 2. 1943.
	1. Flo.Ing.	Kaptl.(Ing.) Dorenburg
	2. Flo.Ing.	Ltn.(Ing.) Otto

Boote	Dienstgrad	Namen der leitenden Maschinisten
"S. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S. 71"	" "	Tober
"S. 74"	" "	Prigge
"S. 75"	" "	Schlüter
"S. 76"	" "	Richter
"S. 79"	" "	Richard
"S. 91"	" "	Hilger
"S.113"	" "	Reupert
"S.114"	" "	Hemmen
"S.119"	" "	Rülle

Das K.T.B. "S. 79" wird nachgereicht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2.-
		.2.43 Wilhelmshaven "S. 79" Kleine Motorenüberholung in der K.M.W. Wilhelmshaven.
		.2.- Rotterdam "S.114" Kleine Motorenüberholung beendet, K.B. zur Probefahrt und Überführung nach Ymuiden, wegen Wetterlage nicht durchführbar, gemeldet mit G.271, vom 28.1.43.
		.2.-
		0.2.43. Ymuiden "S. 74, 76,113, 119" Keine besonderen Vorkommnisse, Normale Bereitsdhaft 6 std. Bereitschaft Ab 2200 Uhr 3 std. Bereitschaft ab 2300 " 2 std. Bereitschaft
		.2.-
		.2.43. Ymuiden "S. 39" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
		.2.-
		.2.43. Ymuiden "S. 71, 75" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
		.2.-
		.2.43. Ymuiden "S. 91" Keine Besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
		.2.43.
		2000 Ymuiden "S. 39,71,113,119" 1/2 std. Bereitschaft "S. 75" Schmierölübernahme von Flottillen-vorratsraum. 200 ltr. Z.d.M. 6 Pers.: 1/2 Dauer: 1,00 h
		.2.43.
		0800 Ymuiden "S. 39,71,113,119" Normale Bereitschaft. "S. 74" Schmierölübernahme von Flottillen-vorratsraum. 400 ltr. Z.d.M. 6 Pers.: 1/1 Dauer: 1,00 h
		2030 " 2110 In See "S. 91" aus, Marsch nach Boulogne Stb.Masch. abgestellt und ausgekuppelt Drucklager heißgelaufen, Umkehr. ein, Boot außer K.B., gemeldet mit G.329, v. 5.2.43. (siehe Masch.Stör. Meldg. Nr.2 A, G.453 v. 15.2.43.
		2245 Ymuiden

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F/0732 20000. 8c. 3. 41. 3685/394.

Din A 3
gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.2.43.		
1000	Rotterdam	"S.114" aus,
1320	Ymuiden	ein, die Probefahrt verlief ohne Störung. Schmierölübernahme von Flottillenvorratsraum. 600l. Z.d.M. Pers.: 1/4 Dauer: 1,00 h
1030	"	"S. 71,75" aus, Sicherung für "S.114"
1320	"	ein
0825	"	"S. 91" aus, Fahrt zur Werft
0955	Amsterdam	ein, Amsterdamsche Droogdock fest, Drucklager wird ausgebaut.
		Sammelmeldung
6.2.-		
14.2.43.	Amsterdam	"S. 91" Auswechseln des Stb. Drucklagers und Anbringen Brückenpanzer mit Kompaßanlage.
6.2.-		
10.2.43.	Ymuiden	"S. 75" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
6.2.43.	Ymuiden	"S. 74" Brennstoffabgabe an Ausrüstungsstelle Ymuiden. 3,5 m^3 Pers.: 1/2 Dauer: 1,00 h
	"	"S.114" Brennstoffabgabe an Ausrüstungsstelle Ymuiden. 4,1 m^3 Pers.: 1/1 Dauer: 2,00 h Normale Bereitschaft.
	"	"S.119" Brennstoffabgabe an Ausrüstungsstelle Ymuiden. 4,6 m^3 Pers.: 1/2 Dauer: 1,30 h
1330	"	"S. 71" aus, Fahrt nach Amsterdam zum terminmäßigen Eindocken.
1525	Amsterdam	ein, Amsterdamsche Droogdock fest.
		Sammelmeldung
7.2.43.		
0900	Amsterdam	"S. 71" eingedockt, Tiefseeauspuff Mitte Bb. Flansch undicht, wird ausgewechselt, gemeldet mit G.354 v. 6.2.43.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.2.43.		
0930	Amsterdam	"S. 71" ausgedockt, Boot K.B.
1520	"	aus
1705	Ymuiden	ein
7.2.43.-		
10.2.43.	Ymuiden	"S.114" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitwchaft
		Sammelmeldung
8.2.43.		
1700	Ymuiden	"S. 39, 71" aus, Seenotfahrt
1955	"	ein, normale Bereitschaft.
9.2.-		
10.2.43.	Ymuiden	"S. 39,71" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
		Sammelmeldung
11.2.43.		
1700	Ymuiden	"S. 39,71,74,75,76,113,114,119" Seeklar
1710	"	"S. 39,71,74,75,76,113,114,119" Seeklar belegt, 1/2 std. Bereitschaft.
1730	"	"S. 39,71,74,75,76,113,114,119" 1std. Bereitschaft
1800	"	"S. 39,71,74,75,76,113,114,119" 2 std. Bereitschaft
1910	"	"S. 39,71,74,75,76,113,114,119" Normale Bereitschaft.
		Sammelmeldung
12.2.-		
15.2.43.	Ymuiden	"S. 39,71,74,75,76,113,114,119" Keine besonderen Vorkommnisse, normale Bereitschaft.
15.2.43.		
1445	Amsterdam	"S. 91" aus
1625	Ymuiden	ein, K.B. zur Probefahrt, wegen Wetterlage nicht durchführbar, gemeldet mit G. 442 v. 16.2.43.
		Sammelmeldung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse				
Datum	"S.39,74,75"	"S.76,113,119"	"S.71"	"S.91"	"S.114"	"S. 79"
1.2.43.	Ymuiden.	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	R'dam	W'haven
2.2.43.	"	"	"	"	"	"
3.2.43.	"	"	"	"	"	"
4.2.43.	"	"	"	"	"	"
5.2.43.	"	"	"	A'dam	Ymuiden	"
6.2.43.	"	"	A'dam	"	"	"
7.2.43.	"	"	Ymuiden	"	"	"
8.2.43.	"	"	"	"	"	"
9.2.43.	"	"	"	"	"	"
10.2.43.	"	"	"	"	"	"
11.2.43.	"	"	"	"	"	"
12.2.43.	"	"	"	"	"	"
13.2.43.	"	"	"	"	"	"
14.2.43.	"	"	"	"	"	"
15.2.43.	"	"	"	Ymuiden	"	"

Datum	Zahl der in Dienst gestellten Boote	K.B. Boote	außer K.B.	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkun
1.2.43.	10	8	1	1	"S.114" K.B
2.2.43.	10	8	1	1	aber nicht einsatzbere
3.2.43.	10	8	1	1	"S.79" außer K.B.
4.2.43.	10	7	2	1	"S.91" außer K.
5.2.43.	10	8	2	0	"S.114" K.B.
6.2.43.	10	7	3	0	"S. 71" außer K
7.2.43.	10	8	2	0	"S. 71" K.B.
8.2.43.	10	8	2	0	
9.2.43.	10	8	2	0	
10.2.43.	10	8	2	0	
11.2.43.	10	8	2	0	
12.2.43.	10	8	2	0	
13.2.43.	10	8	2	0	
14.2.43.	10	8	2	0	
15.2.43.	10	9	1	0	"S. 91" K.B.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
		Betriebsstunden	
oote	Stb.Mot.	Mit.Mot.	Bb.Mot.
"S. 39"	207,35	204,30	203,50
"S. 71"	303,35	574,50	524.10
"S. 74"	423,00	434,00	418,45
"S. 75"	415,05	414,00	416,20
"S, 76"	352,55	363,-	346,25
"S. 79"	414,-	416,-	415,-
"S. 91"	86,45	93,45	87,55
"S.113"	284,30	310,-	296.10
"S.114"	354,25	378,15	337,-
"S.119"	119,45	154,05	120,50

Jhnsen
Jörres
Kapitän-Leutn. u. Chefs. d. Sicherungsfahrz.

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

Stellungnahme:

des

Führers der Schnellboote:

Keine Bemerkungen.

In Vertretung!

Korvettenkapitän

PG 71599 NID

KODAK SAFETY

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.2.1943 - 28.2.1943

Anlage 6. S-Flottille lfd. Nr. Gkdos 233 geh. 7/3.

Datum und ...eit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Anlage 2 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 1776/43

Geheime Kommandosache!
Anlage zu Gruppe Nord/Flotte

Kriegstagebuch Buch-Nr. Gkdos. 3029

der Kr 2 f 920

6. Schnellbootsflottille

vom 16. bis 28. Februar 1943.

mit Abschnitt Westfjord

Flottillenchef: Kapitänleutnant Obermaier

Boote: "S.39" Oblt. z.S. Kultzen
"S.71" Oblt. z.S. Suhr
"S.74" Oblt. z.S. Witt
"S.75" Oblt. z.S. Hörning
"S.76" Lt. z.S. Brandi
"S.91" Oblt.z.S. Nolte
"S.114" Oblt.z.S. Nitsche
"S.119" Lt.z.S.d.R. Licht

"S.113" am 17.2. an 3.-Schulflottille
"S.95" am 28.2. in Dienst gestellt
Oberleutnant z.S. Schnebel

PG/41599 /NID

Anlage 2 zu 1/Skl 17357/43 Gkos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.43 Dienstag	Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage "S.91" nach Probefahrt K.B.
		Einsatz vom 17./18.2.43
17./18.2. 1130	Ymuiden	Eingang Einsatzbefehl 2.,4.,6. S.-Fl.: (3 + 5 + 8 Boote) Weiträumige LMB-Verseuchung auf innerem Geleitweg. 2.u.4.S.-Fl. unter Führung Kptlt. von Mirbach Nordausgang Haisborough-Gat von südlich Sheringham bis Boje 8 Bruno. 6.S.-Fl. nördlich Sheringham bis Boje 59. Minenabstände 1000 m. Bei Sheringham stehen wahrscheinlich Bewacher. Mit Nordgeleit muß ab 2330 Uhr bei Boje 6 Bruno gerechnet werden. Wurfzeit bis 2330 Uhr beenden. Ausweichwurf nur auf Hauptgeleitzugweg, 2. u.4.S.-Fl. südlich ~~Bruno~~ 57 Bruno, 6.S.-Fl. nördlich Boje 57 Bruno, auf Wassertiefen unter 30 m. Gefechtsberührung mit Sicherungsstreitkräften vermeiden. Mit unbemerkter Durchführung ist nicht zu rechnen. Bei Auftreffen auf Geleitzug oder lohnendes Torpedoziel, wenn Beleuchtungs= und Abwehrverhältnisse es zulassen, Minen verzugslos scharf werfen und angreifen. Falls wegen Wetter und Dünung Seegebiet nördlich 53 Nord nicht erreichbar, 2. u.4.S.-Fl. ab 0100 weiträumige Verseuchung Geleitweg zwischen Boje 3 Anton und 3 Cäsar, 6.S.-Fl. Innenweg von Boje 4 bis Boje 7. Sonstiges Verhalten gem. Op.-Befehl für den Mineneinsatz. Anmarsch zur Nordaufgabe gemeinsam über Qu. 8195 r.o.E., 8152 l.K.M. bis 8141 l.K.M., zur Südaufgabe getrennt.
1630	Ymuiden	Für 1630 seeklar befohlen. F.d.S. Mit "S.76","S.39";"S.114","S.71";"S.74,"S.75 "S.91","S.119" abgelegt. Vor Einfahrt mit 3 Booten 2. S.-Fl. gesammelt. Gemeinsamer Anmarsch zum Qu.8527 1.o.E.
1710	W 2-3, See 3, lange Dünung aus NNW, leicht bewölkt, gute Sicht	Jagdschutz (7 Jäger) zur Stelle.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1721		Eingang F.T. von F.d.S.: "Hoofden Fl. Südaufgabe durchführen. Wind auf WSW drehend auf 4-5, nördlich 53 Nord 5-6 zunehmend. Eintrübung von NW, Sicht bis 3 sm abnehmend."
1738		Mit 4.S.-Fl. gesammelt und gemeinsam Rückmarsch nach Ymuiden angetreten, da für Südaufgabe genügend Zeit.
1840		Ymuiden festgemacht.
2000	W 2-3, See 3, Dünung aus N, heller Mondschein, mäßige bis gute Sicht.	Ymuiden wieder ausgelaufen mit insgesamt 13 Booten. 6.S.-Fl. durch Ausfall "S.114" und "S.91" auf 6 Booten reduziert. Gemeinsamer Anmarsch zum Qu. 8451 r.K.o. 30 sm, 270°.
2200	Qu. 8461	
2208	SW 4-5, See 3-4, Sicht 2-3sm, diesig, heller Mondschein	Eintritt ins Warngebiet. Damit laufende Wetter= und Sichtverschlechterung. Wind zunehmend auf WSW 5-6, See 4, Boote arbeiten stark. Da Vormarsch jedoch schon so weit fortgeschritten und der Seegang weiter nach Westen nachlassen mußte, Aufgabe fortgesetzt.
2220	Qu 8451 r.K.M.	4. u.2.S.-Fl. entlassen auf Positionen 3 Anton u. Cäsar. Qu.8416 r.u. angesteuert. 320°, 30 sm.
2252		Qu.8416 r.u. Wegen der laufenden Sichtverschlechterung auf inzw. etwa 1 sm Durchführung Aufgabe Innenweg nicht ratsam. Deshalb Absicht, Verseuchung nördlich und südlich Tonne 4 durchführen.
2258		Gestoppt. Gruppenführer der 2. Gruppe ("S.74,"S.75","S.119") Oblt.z.S.Witt entsprechend angewiesen und 2301 nach Punkt Richard entlassen.
2301		Mit "S.76","S.39","S.71" Tonne 4 angesteuert HF, 240°.
2302		
2302		Eingang F.T. von F.d.S.: "MGB's kehren wegen Wetter seit 2215 Uhr über Boje 57, Boje 6 zum Hafen zurück."
2340		Boote mußten nach Kopplung auf Geleitweg bei Tonne 4 stehen. Keine Tonne gesichtet. Gelotet 38 m.
		Auf 15 sm gegangen.
		Mit Westkurs weitergelaufen. Dauernd Tiefen zwischen 32 u. 37 m gelotet.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/71599 /NID ANY KIND SHOULD BE MADE NECESSARY ANNOTATIONS ON THE WORK

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		deshalb keine Klarheit über Standort.
17.2. 2400	WSW 5, See 3, diesig,	
18.2. 0011	helle Mondnacht.	Eingang F.T. von F.d.S.: "Groß Qu. AN-8543 l.u. MGB's.
0022		Boote standen jetzt nach Kopplung 5 sm westlich des Weges. 27 - 31 m Wasser gelotet. (Wie später festgestellt, zeigte das Echolot "S.76" durchschnittlich 6-8 m mehr, als in Wirklichkeit waren, an.)
0024		Mit Werfen begonnen. Wurfkurse 170°, 140°, 90°.
0038		Werfen beendet.
0043		95°, HF. Nach Osten abgelaufen.
0048		Gestoppter Zerstörer in 70°, Lage 30°, Entfernung 400 m. Nach Stb. abgedreht und mit 3 x AK abgelaufen, 140°.
		UK-Spruch an "S.39", "S.71": "Otto fünf, AK. seid Ihr dran."
0049		Meldung von "S.39" "S.71": "Wir sind dran." Die Sicht war, wie an dem Zerstörer als erstem sichtbaren Objekt festgestellt, mit 1 sm überschätzt; sie betrug etwa 700 -1000 m.
		Nach Abschuß von 2 oder 3 LG's ein wahrer Feuerhagel mit Maschinenwaffen auf das Führerboot. Seite gut, aber alles zu hoch, keine Treffer.
		"S.39" wurde kaum erfaßt.
0051		"S.71" wirft eine franz. Nebelbombe. Es ist allerdings auch möglich, wie nachträglich bedacht, daß es sich um einen Treffer handelte.
0052		"S.71" meldete in Maschinenanlage und Fahrtbeschränkung auf 20 sm. Boot war zu diesem Zeitpunkt außer Sicht, der Zerstörer mit LG's u. MG's weiter hinter "S.76" "S.39".
		UK-Spruch an "S.71": "Ich ziehe den Zerstörer ab."
0053		UK-Spruch von "S.71": "Seitenmaschinen brennen."
0055		Auf 30° sm gegangen. Zerstörer kommt auf.
0055		Auf 90° gegangen. "S.71" auf UK gerufen. Nichts gehört.
		Weiterer LG -Beschuß von "S.76" "S.39". Boote hartnäckig bis an Westgrenze Warngebiet verfolgt, obwohl versucht, nach Norden auszubrechen.

- 5 -

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0111		Westgrenze Warngebiet.
0112		Ausgang F.T. an "S.71": Frage Fahrt und Kurs. "S.76"
0114		Gestoppt. "S.71" laufend auf UK gerufen. Nichts gehört.
0115		Ausgang F.T. an "S.71": Sammeln AN 8451 "S.76"
0135		Ausgang F.T. an "S.71": Standort melden. "S.76"
		Die Lage war nun folgende: Soweit bekannt, konnte "S.71" noch mit einer Maschine laufen. Der Zerstörer (es war nur einer gesichtet worden, während sich später herausstellte, daß es zwei gewesen waren und der eine in der Nähe von "S.71" geblieben war) war soweit irgendmöglich von "S.71", dessen Standort nur ungefähr bekannt war, abgezogen. Es wurde also vermutet, daß "S.71" sich irgendwie, wahrscheinlich nach Nordosten, herausziehen konnte und, um seinen Standort nicht zu verraten, weder FT noch UK benützte. Ein nochmaliger Vorstoß bei der herrschenden schlechten Sicht nach Westen mußte die beiden restlichen in dieselbe Situation bringen wie das erste Mal und versprach, da der Standort "S.71" nur weitläufig bekannt, bei der schlechten Sicht keinen Erfolg. Deshalb Sammelqu. 8451 angesteuert, um dort mit "S.71" zusammenzutreffen. "S.71" laufend auf UK gerufen. Nichts gehört.
0330		Bis 0330 Uhr auf "S.71" gewartet.
0337		Ausgang F.T. an F.d.S.: Seit 0100 Uhr nichts mehr von "S.71". Sicht bis 500 m. Trete jetzt Rückmarsch an.
		Chef D.-Fl.
0710		Ymuiden eingelaufen.
	Rotte "S.74" "S.75"	
2301		2. Gruppe entlassen nach Punkt Richard. 30 sm, 250°.
2335		Nach Kopplung Weg erreicht, nach Lotung 1 sm weiter westlich. 250°, 20 sm.
2336		Beginn des Werfens.
2342		221°.
0246		Werfen beendet. 30 sm, 68°.
0044		Treffpunkt erreicht 98°
0313		Ymuiden fest.

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
		Stellungnahme des Flottillenchefs: 1.)Zur Minenunternehmung: Durch die Verschlechterung der Wetterlage ab Mitte Warngebiet hätte sich ein Abbruch der Unternehmung jederzeit rechtfertigen lassen. Der Vormarsch war jedoch zu 2/3 erledigt; außerdem sprach für die Fortsetzung der Unternehmung die Überlegung, daß weiter nach Westen der Seegang schnell abnehmen mußte. Gem.F.T. 1705/4 (Sicht 3 sm, abnehmend) rechnete ich mit einer Sicht von mindestens 1 sm. 2.)Zum Verlust "S.71": Diese neue Erfahrung lehrt, daß die Ausrüstung unserer Boote in diesem "Hochgebiet" der Schnellbootswaffe und Schnellbootsabwehr in erster Linie durch die feindliche Abwehr, soweit sie sich auf Ortungsergebnissen aufbaut, völlig unzureichend ist. Bei Sicht unter 2 sm ist ein Einsatz der Boote mit Erfolg nicht mehr durchführbar. Bermann.
17.2.43		"S.91" Außer K.B. (Drucklager) "S.114" unklar für 10 Stunden "S.113" an S.-Schulflottille abgegeben.
18./19.2.43 1645		Eingang Einsatzbefehl:Suchaktion für "S.71" 2.4.6.S.-Fl. (17 Boote Führung Chef 6.S.-Fl 2100 Uhr sammeln Qu 8546 u.K.M. Von dort Vormarsch mit 30 sm über Standlinie Eins (Qu 8466 r.o.E. nach Qu 8469 r.u.E.) Nach Standlinie zwei (Qu 8443 l.o.K. nach Qu 844 l.u.E.), weiter nach Standlinie 3 (Qu 8416 o.K.M. nach Qu 8419 u.K.M.l.), weiter nach Standlinie vier (Qu 8519 r.K.M. nach Qu. 8546 r.K.M.) Dort flottillenweise sammeln und einlaufen. Verfügungssignal 4 funken, wenn "S.71" gefunden. Gefecht mit Booten nur annehmen bei klarer Überlegenheit, ohne Aufgabe zu beeinträchtigen. F.d.S.

- 7 -

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1930		Mit "S.76""S.39""S.114"; "S.74""S.75" ausgelaufen. Vor der Einfahrt mit 2.S.-Fl. gesammelt.
	NW 2-3, See 2,	Gemeinsam Sammelqu. 8546 u.K.M. angesteuert.
2051	Dünung aus NW, klare Sicht, wolkenlos,	Auf Sammelposition.
		Mit 4.S.-Fl. gesammelt.
2107	Vollmond.	Rottenweise Vormarsch zur Standlinie I (Qu 8469 l.u.E. nach Qu 8463 r.u.E.) angetreten; 2.S.-Fl. (3 Rotten) im Norden, 6.S.-Fl. (2 Rotten) in der Mitte, 4.S.-Fl. (3 Rotten) im Süden.
2134	WNW 2-3, See2, Dünung aus NW, wolkenlos,	"S.39" meldet Ausfall Mittelmaschine. Boot nach Ymuiden entlassen.
2139	helle Mondnacht, klare Sicht.	Standlinie I erreicht. Mit UK Zeitpunkt "Null" für Standlinie I durchgegeben.
2139		278°, AAF (30 sm). Vormarsch zur Standlinie II (Qu 8443 l.o.K. nach Qu 8446 l.u.E.)
2146		2. S.-Fl. meldet Flugzeug
2154		2. S.-Fl. meldet Flugzeug
2207		Eingang F.T. von F.d.S.: "Windhuk, Duala, Kairo und Rom besetzt."
2215		2.S.-Fl. meldet Flugzeug
2227		Eintritt ins Warngebiet. Allmählich Sichtverschlechterung. Diesig.
2235		Grüner Einzelstern in 240°, sehr weit ab im Sektor der 4.S.-Fl.
2248		Eingang F.T. von F.d.S.:"Boote festgestellt" Boote wurden nach Lage durch Flugzeuge gemeldet.
	Wind SO -1, Seegang 1, Dünung, klarer Vollmond, diesig, schlechte Sicht.	Wegen der schnell schlechter werdenden Sicht - kein Horizont - entschloß ich mich, schon eher auf 8° zu wenden, sodaß der Suchstreifen nach Westen hin um 4 sm kürzer wurde als befohlen.
2252		Ausgang F.T. von "S.76":" Grün 9"
2254		Roter Doppelstern in 320°. Wahrscheinlich MGB.
2256		Wendung auf 8°. Marsch zur Standlinie III (Qu 8416 r.K.M. nach Qu 8419 u.K.l.)
2301		Roter Doppelstern in 310°
2313		Eingang F.T. von F.d.S.: "2200 Uhr mit Kurs 290° von Flugzeugen gemeldet. Engländer läuft aus."
2314		Ausgang F.T. v. "S.76": "Grün 9"
2318		Standlinie III erreicht. Auf 98° gegangen. Marsch zu Standlinie IV (Qu 8519 r.K.M. nach Qu 8546 r.K.M.)

-8-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2321		"S.83" meldet Schatten an Backbord -MGB's, die die beiden roten Doppelsterne geschossen hatten.
		Boote werden umgangen.
0112		Eingang F.T. von F.d.S.: " "S.39" wegen Maschinenschaden eingelaufen."
0108	NW 2, See 1-2, Dünung aus NW, klare Sicht	Standlinie IV erreicht, Gestoppt.
0109	ab Ostkante engl. Warngebiet.	Leuchtbomben und MG-Feuer in 300°. (Gefecht 2.S.-Fl. mit Nachtjägern)
0123		Mehrere Leuchtbomben in 350°.
0123		Rückmarsch angetreten.
0155		Ymuiden Feuer in Sicht. An der Küste diesig, neblig.
0225		"S.76""S.114" Fischhalle fest.
0250		"S.74""S.75" fest.
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
		1.)Die Sicht wurde -wie üblich- Anfang des Warngebiets laufend schlechter, sodaß der Sreifen 4 sm früher beendet werden mußte als vorgesehen.
		2.)Die Boote wurden zum Teil dauernd von Flugzeugen gesichtet, gemeldet und auch angegriffen. Derart klare Vollmondnächte zwingen daher dazu, Operationen während dieser Zeit mehr nach dem Norden zu verlegen, wo die Überwachung aus der Luft wegen des größeren Gebiets bedeutend schwieriger ist.
		3.)Die beiden Signale "Rote Doppelsterne" konnten nicht von "S.71" stammen, da wir keine derartige Signalpatronen fahren. Das Signal heißt wahrscheinlich "Feind steht im Süden oder im Osten".
		Obermaier.
19.2.43. Freitag	Ymuiden	Ruhe
20.-24.2.43	"	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
21.+23.2.43		4 Boote halbstündige Bereitschaft.
25.2.43. Donnerstag 1115		"S.91" und "S.119" aus nach Rotterdam, wegen Nebel kehrt gemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1550	Ymuiden	"S.91" u. "S.119" ein.
		"S.91" K.B. und nach Amsterdam verlegt zum Einbau der Patin-Kompaßanlage.
		Obermaier.
/27.2.43		
1415	Ymuiden	Eingang Einsatzbefehl: 2.4.6.S.-Fl. Torpedostichansatz gegen Südgeleit. 4.S.-Fl. 2330 Uhr Stich zwischen Zet und Willi auf Innenweg. 6.u.2.S.-Fl. unter Führung Chef 6.S.-Fl. 0300 Uhr gemeinsamer Stich von Jot bis Dora Zusatz Süd. Änderung entsprechend Aufklärungsmeldungen 4.S.-Fl. durch F.d.S.. Falls Stich 4.S.-Fl. ergebnislos, Lauer solange Feindlage zuläßt. Feindsichtmeldungen jederzeit, negative Aufklärungsmeldung gegen 0030 absetzen. Falls Stich 6. u.2.S.-Fl. ergebnislos, 5 sm vom Geleitweg absetzen, neuer Stich 0400 Uhr 2 sm weiter nördlich. 4.S.-Fl. nach Abbrechen Lauer sammeln und nach Süden stoßen, selbständig auf gemeldeten Feind operieren, jedoch hierbei nicht vor Stich 6. und 2.S.-Flottille angreifen. Falls nichts gesichtet, 0415 Uhr Rückmarsch, bei Feindberührung spätester Rückmarsch 0445 Uhr über Hoek. Sonstiges Verhalten gem. Op.-Befehl für den Mineneinsatz.
		F.d.S.
		Für 2230 Uhr seeklar befohlen.
2230		Abgelegt.
		Mit "S.76""S.39"; "S.74""S.75";"S.114" "S.119" ausgelaufen. Vor Einfahrt mit 8 Booten 2. S.-Fl. gesammelt.
2300	WNW 0-1, See 1,	Gemeinsamer Anmarsch zum Qu 8554 1.K.M.
2356	lange Dünung aus NW, diesig, Sicht 2sm,	Qu. 8554 1.K.M.
0011	klarer Sternhimmel.	Kursänderung 264°. Zum Qu 8457 1.K.M.
		Eingang F.T. v. F.d.S. an 4.S.-Fl.: "Negatives erst 0100 Uhr funken".
0014		Eingang F.T.v.F.d.S. an 4.S.-Fl.: "Auf Position durchhalten"
0114	Ab Mitte Hoofden zunehmende Sichtverschlechterung, besonders im Westen und Norden.	Eingang F.T. v. F.d.S. an 4.S.-Fl.: "Geleitverspätung bis 0300 Uhr möglich. Obermaier planmäßig.
0145		Auf Position. Bestekvergleich.
0155	W 3, Sicht wechselnd 1-2 sm, klarer Sternhimmel.	2.S.-Fl. auf Positionen Dora bis Gustav aufkaufen. Selbst Vormarsch auf Position Ida angetreten.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: A. A. Anaulin in Gifhorn/Hannover. Ausgabestellen: für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Austritt Westkante Warngebiet.
0221		Flottille aufgelöst. Rotte "S.74" nach"Jot"
0229		Rotte "S.114" nach "Hans" entlassen.
		Die Sicht wurde besonders nach Westen und Norden allmählich immer schlechter. Der weitere Anmarsch zum Geleitweg erfolgte zwa mit 15 sm; zu einem Rundblick mußte aber ei ige Male gestoppt werden. Am Geleitweg, der um 0315 erreicht und eingesehen wurde, war die Sicht nach Westen und Norden eben 1000 m, nach Südwesten etwa 1 sm, nach Oste 2 sm. Tonnen wurden nicht gesichtet, doch stellte sich nachher heraus, daß der Standort durch Besteckversetzung etwa 2 sm weiter südlich war. (Rotte "S.114" stand bei "Gustav" und hatte die Tonne 3a an Backbord in Sicht.) Am Geleitweg herrschte völlige Ruhe; nichts deutete auf die Anwesenheit des Geleits hin.
0315		
0318		Wegen der schlechten Sicht F.T. abgesetzt: "an A. Fl. D. Fl. Rückmarsch antreten"
0323		Eingang F.T. von F.d.S.: "Grund Rückmarsch melden"
0330		Ausgang F.T. an F.d.S.:"Sichtverschlechterung(1 km) muß Aufgabe abbrechen.
		Chef 6.S.-Fl.
0320		Eingang F.T.von F.d.S. an 4.S.-Fl.: "Wie lange Geleitweg bei Zet bis Willi eingesehen".
0328		Eingang F.T. v. F.d.S.: "B.-Flottille Rückmarsch antreten"
0350		Eingang F.T.: "Rückmarsch antreten sammeln 0350 Uhr Punkt Q, Punkt U."
		B.-Fl.
0413		Sammelqu. 8457 1.K.M. erreicht. Gestoppt. Rotte "S.74" u."S.114" auf UK gehört. auf
0415		Eingang F.T. v. 4.S.-Fl. (Antwort F.T. 0320 "Geleitweg ab 2330 Uhr eingesehen bzw. durch Fu.M.B.-Überwachung mehrfach geortet Einheiten auf Geleitweg gestoßen. Nichts gesichtet." 4.S.-Fl.
0423		Grünen Stern zum Heranfinden der anderen Rotten geschossen.
0425		2.S.-Fl. läuft mit 8 Booten nördlich vorbei. Angehängt. Rückmarsch angetreten.
0425		Eingang F.T. von F.d.S.: "Zur Abwehr Feindlandung sofort Ostende gehen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0440		Eingang F.T. von F.d.S.: "Letzter Befehl belegt Ymuiden gehen".
0454		Austritt aus dem Warngebiet.
0509		Stb. achteraus 2 Bombeneinschläge 150 - 200 m ab. (Standort Qu 8459 M.r.) Gestoppt. Ausgeschoren. Nichts gesichtet und gehört.
0514	WNW 2, See2, Dünung,	Weitermarschiert.
0521	sternklare Nacht,	Gestoppt. Keine Flugzeuggeräusche gehört.
0529	mäßige Sicht.	Weitermarschiert.
0730		Ymuiden festgemacht.
		Rotte "S.74","S.75":
0215	Qu 8449 1.K.M.	Von Chef 6.S.-Fl. auf Punkt "J" entlassen.
	Kurs 291°, HF.	Punkt"Jota" angesteuert.
0250	Kurs 291°. MLF.	
0307	St. Qu.7666 r.K.M.	Geleitweg bei "Jota" eingesehen. Keine
	Wetter: W -WNW 2,	Tonne bemerkt; nichts in Sicht. Nach Westen
	Sicht 1 sm.	und Norden Sichtverschlechterung.
0310		Eingang F.T. v. 6.S.-Fl.: "Rückmarschbefehl"
0335		Geleitweg eingesehen.
0335	Kurs 108°, HF	Rückmarsch angetreten.
0344	" AAF	
0414	St Qu 8457 1.K.M. (Sammelpunkt)	Führerbootsrotte nicht in Sicht. UK-Spruch an Chef: "Stehe im Sammelqu."
0421	Kurs 255°, KF	An 2.S.-Fl. angehängt.
0426	" 92°, AAF	Rückmarsch mit 2.S.-Fl.
0437		Leuchtkugel (wahrscheinlich von Flieger) Stb. achteraus.
0720		Ymuiden Fischhalle fest.
		Rotte "S.114""S.119":
0215	Qu 8449 1.K.M.	Von Chef 6.S.-Fl. entlassen. Punkt "Hans"
	WNW 2, Sicht 1sm, Heller Mond in S.O.	angesteuert.
0231		Kurs 280°, HF
0254	Sichtverschlechterung	" , LF
0315		" , MLF
		Tonne 3a Bb voraus, etwa 1000 m ab, in Sicht, also 2 sm nördliche Besteckversetzung.
0320	Weiter abnehmende Sicht, besonders nach Norden und Westen.	Eingang F.T.: "A. u. D.-Fl. Rückmarsch antreten." Stopp.
0325		LF, Kurs 87° Rückmarsch angetreten. Sammelpunkt angesteuert.
0412	Qu 8457 1.K.M.	Stopp. Flottille nicht gesehen, Rückmarsch nach Ymuiden angetreten.
0435		AAF, Marsch über Qu. 8458 u.K.M., Qu 8557 r.u. nach Ymuiden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0455	Qu. 8458 r.u.	Fliegerangriff auf "S.119", 2 Bomben Stb. querab, 50 m ab.Gestoppt.Zunächst suchen Flugzeuge weiter, finden Boote nicht wieder. Nach Verschwinden des Geräusches,
0507		90°, AAF weitermarschiert.
0719		AAF
0725		Molenköpfe Ymuiden einlaufend passiert
0730		Mittelmaschine "S.114" ausgefallen Beide Boote Fischhalle fest. gez. Hilpert
		Stellungnahme des Flottillenchefs: 1.)Wegen der stetig sich verschlechternde Sicht konnte der Weg erst 0315 eingesehen werden. 2.)Ich verweise auf meine Stellungnahme K.T.B. v.17./18.2. Punkt 2.). Ich habe deshalb um 0320 Rückmarschbefehl an die Flottille erteilt. 3.)Nachtjäger werden neuerdings offensichtlich systematisch - auch in dunklen Nächten- zur S.-Bootsjagd angesetzt. Hermann
27.2.43. Sonnabend		Kein Einsatz. 4 Boote halbst. Bereitschaft
28.2.43. Sonntag	Ymuiden	Eingang Einsatzbefehl:2.4.6.S.-Fl. Torpedostichansatz gegen Südgeleit. 2.S.-Fl. 2230 Uhr Stich bei Bruno Anton,(Zusatz Nord), und Ysop,Yanth,(Zusatz Süd). Bei ergebnislosem Stich Lauer bis 2300 Uhr, 2300 Uhr Südgruppe weiter in Lauerstellung Nordgruppe rottenweise längs des Geleitweges nach Norden aufklären, an Geleitzug Fühlung halten.Ab 0200 Uhr Angriff auf Bewacher frei,Alamierung Gegners im Norden anstreben. 4.u.6.S.-Fl. unter Führung Chef 6.S.-Fl. gemeinsamer Anmarsch von Hoek, Marsch über Qu 8468 M.o. nach Westen. 0230 Uhr Stich 6.S.-Fl. Ida bis Gustav, 4.S.-Fl. Fritz bis Cäsar (Zusatz Süd). Bei ergebnislosem Stich 5 sm vom Geleitweg absetzen, neuer Stich 0330 Uhr 2 sm weiter nördlich.Falls 2. Stich ergebnislos,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		absetzen, 3.Stich 0400 Uhr an gleicher Stelle. Rückmarsch 0430 Uhr. Funkmeldung durch Chef 2.S.-Fl., wenn Nebel Weitermarsch ausschließt oder wenn Stich am Geleitzugweg für Torpedoangriff zu schlecht, In beiden Fällen Abbruch der Unternehmung. Sonstiges Verhalten gem. Op.-Befehl für den Mineneinsatz. F.d.S.
2145	Ymuiden	mit "S.39","S.74","S.75","S.76", "S.114" "S.119" aus.
2235	"	Alle Boote auf Rückmarschbefehl eingelaufen.
	Vegesack	"S.95" in Dienst gestellt und nach W'haven verlegt. Hermann.
		Bootsverteilung: "S.39" "S.74" "S.75" "S.76" "S.114" "S.119" } Ymuiden "S.91" Amsterdam (Werft) "S.95" Wilhelmshaven Hermann.

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
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		Abschnitt - Maschine vom
		16. 2. - 28. 2. 1943.

tum d zeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.)	Flo.Ing.	Kaptl. (Ing.) Dorenburg
2.)	Flo.Ing.	Ltn. (Ing.) Otto

te	Dienstgrad	Namen der leitenden Maschinisten
39"	Ob.Masch.	Brümmer
71"	" "	Tober
74"	" "	Prigge
75"	" "	Schlüter
76"	" "	Richter
79"	" "	Richard
91"	" "	Hilger
95"	" "	Reupert
113"	" "	Reupert
114"	" "	Hemmen
119"	" "	Rülle

marinewerft Wilhelmshaven
24000. 8c 3. 41. 3685/394.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2. - Wilhelmshaven und Swinemünde "S. 79" Kleine Motorenüberholung anschl. zurück zur S.-Schulflottille.
		2.43. Ymuiden "S. 39, 71,74,75,76,113,114,119" 6 stdl. Bereitschaft, normale Bereitschaft. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Ijmuiden "S. 91" Klar zur Probefahrt, wegen Wetterlage nicht durchführbar, gemeldet mit K.B. Meldung G. 442 v. 16.2.43.
		"S.113" An.Si-Schulflottille abgegeben.
		Sonnenburg
		.2.43. Ijmuiden "S. 39,71,74,75,76,114, 119" Normale Bereitschaft.
		200 Ijmuiden "S. 91" Aus, zur Probefahrt, wegen klarmachen des Bootes zum Einsatz abgebrochen.
		330 Ijmuiden ein, K.B. gemeldet mit G. 456 v. 17.2.43.
		530 Ijmuiden Alle Boote aus zum Mineneinsatz.
		350 Ijmuiden Alle Boote ~~wegen Wetterlage~~ ein.
		950 Ijmuiden "S. 39,71,74, 75, 76,119" aus zum Mineneinsatz Südostküste Englands, durchgehender Betrieb.
		Ijmuiden "S. 91" Kann nicht wieder auslaufen, da das Drucklager auf der ersten Fahrt wieder heiß wurde. (Siehe Stör. Meldg. Nr. 3 A G.570 v. 28.2.43.)
		Ijmuiden "S. 114" Ebenfalls beim zweiten Male nicht ausgelaufen wegen Ausfall der Bb. Masch. Seewassersaugeleitung. (Siehe Stör. Meldg. Nr. 7 A G. 512 v. 20. 2. 43.)
		Sonnenburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.2.43.		
	In See	"S. 39,71,74,75,76,119"
0049		"S. 39,71,76" Feindberührung wurden durch Zerstörer gejagt.
0051		"S. 71" Durch U.K. an Führerboot, das nur klar bis 20 Sm.
0100		"S. 71" Durch U.K. an Führerboot das Seiten maschinen brennen. Dies ist die le Meldung.
0052-0055		"S. 76" 3 x A.K.
0055-0100		"S. 76" 2 x A.K.
0051-0100		"S. 39" 2 x A.K. Danach Marschfahrt mit 2 x A.F.
0320	Ijmuiden	"S. 74,75,119" ein
0715	Ijmuiden	"S. 39, 76" ein.
	Ijmuiden	"S. 39, 74, 75, 76,119" bis 1200 Uhr sofor Bereitschaft, von 1200 Uhr bis 190 normale Bereitschaft. Ab 1900 Uhr sofortige Bereitschaft.
1945	Ijmuiden	"S. 39,74,75,76,114" aus zur Suchaktion "S Durchgehender Betrieb.
		"S.119" Ruder läßt sich schwer legen, Boot gedockt werden.
2355	Ijmuiden	"S. 39" ein, wegen Brenner und Kolbenschad Mit. Masch. (Siehe Stör. Meldg. G. 569 v. 24. 2. 43.)
1025	"	"S. 91", aus,
1200	Amsterdam	ein, Amsterdamsche Drogdock, Kontr des Drucklagers und Einbau Patink paßanlage. Boot außer K.B. gemäld G. 498 v. 20. 2. 43.
1500	"	Zur Kontrolle Stb. Welle eingedock
		Treibölübernahmen:
		"S. 39" 3,1,m³, Dauer: 1 Std. Pers.: 1/2
		"S. 74" 6,2 m³ Dauer: 1 " " 1/1
		"S. 75" 3,1,m³ " 1 " " 1/1
		"S.114" 3,0 m³ " 1 " " 1/2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.2.43.		
		Treibölabgabe:
		"S. 91" An Versorgungsstelle Ijmuiden 11,8 m³; Dauer: 2 Std. Pers.: 1/3
		Lemmburg
.2.43.	In See	"S. 74, 75, 76, 114" Suchfahrt nach "S. 71"
40	Ijmuiden	"S. 74, 75, 76, 114" ein, Suchfahrt bleibt ohne Erfolg.
		Mit "S. 71" werden vom Maschinen-personal vermißt:
		Ltn. (Ing.) Otto 2. Flo.Ing.
		Ob.Masch. Tober Leit.Masch.
		" " Müller " " Schüler
		Masch.Ob.Mt. Freitag
		" " Reer
		Masch.Ob.Gefr. Siegfried
		" " " Dersch
		" " " Maier
		" " Bachmann
		" " Schilling
		Alle Boote normale Bereitschaft.
	Ijmuiden	"S. 39" Beseitigung der Störung am Mit.Mot.
	Amsterdam	"S. 91" Kontrolle Stb. Drucklager und Stb. Welle.
	Ijmuiden	"S.119" Keine besonderen Vorkommnisse.
		Treibölübernahme:
		"S. 74" 5,3 m³; Dauer: 1 Std. Pers.: 1/1
		"S. 75" 5,2 m³ Dauer: 1 " " 1/1
		"S. 76" 5,0 " " 1 " " 1/1
		"S.114" 2,0 m³ " 45 Min. " 0/2
		Schmierölübernahme:
		"S. 75" 400 ltr. Dauer: 1 1/2 Std. Pes.: 1/1
		Lemmburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.2.43.		
	Ijmuiden	"S. 39" 74, 75, 76, 114, 119" Normale Ber schaft, keine besonderen Vorkomm
	Amsterdam	"S. 91" Fortsetzung der Arbeiten am Druck Boot wurde um 1000 Uhr ausgedockt an der Stb. Welle zeigten sich ke Veränderungen. 15 m^3 Treiböl von M.A.St. Amsterdam übernommen. Dauer 3 Std, Pers.: 1/2
0830	Ijmuiden	"S.119" aus
1210	Amsterdam	Amsterdamsche Drocgdock eingedock Untersuchung ergab keine Veränder am Bootskörper. Ausgedockt, Fahrt nach Ijmuiden.
1410		
1600	Ijmuiden	"S.119" ein, Normale Bereitschaft, keine besonderen Vorkommnisse.
		Treibölübernahmen:
		"S. 39" 3,1 m^3 Dauer: 1 Std. Pers.: 1/2
		"S.119" 6,4 m^3 Dauer: 1 " " 1/2
		Schmierölübernahme:
		"S. 76" 400 ltr. Dauer 1/2 Std. Pers.: 1
		Schmeisburg
21.2.43.		
	Ijmuiden	"S. 39, 74, 75, 114" bis 2000 Uhr normal Bereitschaft, keine besonderen Vorkommnisse, ab 2000 Uhr 1/2 st Bereitschaft.
		"S. 76, 119" Normale Bereitschaft
	Amsterdam	"S. 91" Kontrolle Drucklager hat ergeben daß die Lagerwelle um 0,12 mm kr ist.
		Schmeisburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.2.43.		
	Ijmuiden	"S. 39, 74, 75, 114" ab 0800 Uhr normale Bereitschaft, keine besonderen Vorkommnisse.
		"S. 76, 119" Normale Bereitschaft.
	Amsterdam	"S. 91" Arbeiten am Drucklager Einbau Kompaßanlage.
		Schmeisburg
2.43.		
	Ijmuiden	"S. 39, 75, 76, 114" bis 2000 Uhr normale Bereitschaft, ab 2000 Uhr 1/2 stdl. Bereitschaft.
		"S. 74, 119" Normale Bereitschaft, keine besonderen Vorkommnisse.
	Amsterdam	"S. 91" Arbeiten am Drucklager Einbau Kompaßanlage.
		Schmeisburg
2.43.		
	Ijmuiden	"S. 39, 75, 76, 114" ab 0800 Uhr normale Bereitschaft, keine besonderen Vorkommnisse.
		"S. 74, 119" Normale Bereitschaft, keine besonderen Vorkommnisse.
	Amsterdam	"S. 91" Arbeiten an Drucklager und Einbau Kompaßanlage.
		Schmeisburg
2.43.		
	Ijmuiden	"S. 39, 74, 75, 76, 114" Normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse.
00	Amsterdam	"S. 91" aus
00	Ijmuiden	ein
15	"	und "S. 119" aus zur Probefahrt nach Rotterdam
50	Ijmuiden	"S. 91, 119" ein, wegen Nebel vor Hoeck van Holland kehrt gemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.2.43.		
1630	Ijmuiden	"S. 91" aus.
1815	Amsterdam	ein, Amsterdamsche Droogdock Werft zum Einbau Kompaßanlage.
		Treibölübernahme:
		"S.119" 5,6.m³ Dauer: 1 Std. Pers.: 1/3
		Sammberg
26.2.43.		
	Ijmuiden	"S. 39, 74, 75, 76, 114, 119" bis 2030 Uhr Normale Bereitschaft.
2230	"	Alle Boote aus zum Torpedoeinsatz, durchgehender Betrieb.
		Sammberg
27.2.43.		
0730	Ijmuiden	Alle Boote ein, normale Bereitsch
		"S.114" Zyl. 19 der Mit.Masch. klemmt ein Einlaßventil, leicht angeschlagen Kolben. Brennstoffpumpenstempel v Zyl. 19 wird abgehoben, der Betri geht weiter. (Siehe Stör.Meldg. N G. 568 v. 28. 2. 43.)
0720		An der Mit.Masch. bricht die Anla luftleitung zwischen dem Umsteuer len. Masch. läßt sich nur noch au wärts anlassen. (Siehe Stör.Meld Nr. 9 A,G. 567 v. 28. 2. 43.)
	Amsterdam	"S. 91" Einbau der Kompaßanlage, ab 2000
		"S. 39" 74, 75, 76, 1/2 stdl. Ber schaft.
		Treibölübernahme:
		"S. 39" 2,1 m³ Dauer: 1/2 Std. Pers.: 1/2
		"S. 74" 1,5 m³ " 1/2 " " 1/2
		"S. 76" 4,0 m³ " 1 " Pers.: 1/1
		"S.114" 4,2 m³ " 1 1/2 " " 1/1
		Sammberg

m eit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.43.		
0	Ijmuiden	"S. 39" 74, 75, 76" Sofortige Bereitschaft.
0		"S. 39, 74, 75, 76" 1/2 stdl. Bereitschaft.
0		Alle Boote normale Bereitschaft.
0	Ijmuiden	"S. 39, 74, 75, 76, 114, 119" aus zum Torpedoeinsatz.
5	Ijmuiden	Alle Boote wegen Wetterlage ein, normale Bereitschaft.
	Amsterdam	"S. 91" Einbau der Kompaßanlage.
	Vegesack	"S. 95" Indienststellung.

m	"S. 39,74,75"	"S. 76,114"	"S. 91"	"S.119"	"S.95"	"S.71".
.43.	Ijmuiden	Ijmuiden	Ijmuiden	Ijmuiden	-	Ijmuiden
.43.	"	"	"	"	-	"
.43.	"	"	Amsterdam	"	-	"
.43.	"	"	"	"	-	"
.43.	"	"	"	Amsterdam	-	-
.43.	"	"	"	Ijmuiden	-	-
.43.	"	"	"	"	-	-
.43	"	"	"	"	-	-
.43.	"	"	"	"	-	-
.43.	"	"	Ijmuiden	"	-	-
.43.	"	"	Amsterdam	"	-	-
.43.	"	"	"	"	-	-
.43.	"	"	"	"	W.haven	-

79" In der Zeit vom 16.2. - 28. 2. 43. bei der S.-Schulflottille Swinemünde.

Betriebsstunden

te	Stb.Mot.	Mit.Mot.	Bb.Mot.
39"	227,00	224,50	225,50
74"	447,00	461,00	443,00
75"	437,15	437,25	438,30
76"	378,15	390,25	372,05
91"	96,05	105,00	97,15
114"	369,10	394,20	353,45
119"	138,25	178,00	139,20

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

Datum	Zahl der in Dienst gestellten Boote	K.B. Boote	außer K.B.	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkung
16.2.43.	10	9	1	1	"S. 79" ist bei
17.2.43.	9	8	-	1	Schulflottille.
18.2.43.	8	6	1	1	
19.2.43.	8	6	1	1	
20.2.43.	8	6	1	1	
21.2.43.	8	6	1	1	
22.2.43.	8	6	1	1	
23.2.43.	8	6	1	1	
24.2.43.	8	6	1	1	
25.2.43.	8	6	1	1	
26.2.43.	8	6	1	1	
27.2.43.	8	6	1	1	
28.2.43.	9	6	1	2	"S. 95" Indienststellung.
-	-				

Schmundt

Geschen:
Gönrich
Kapitän (Ing) u. Chefs.-Zug

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

Inliegend:

2. Klagsbeilagen

Warngebiet

Abzusuchendes Gebiet

„Sehr enge Kasse"

Rote „S 34"

Rote „S 26"

Nördlichste Rote

„Südlichste Rote

1229

1228

2372

2356

2250

3050

S33

Wegekarte

zur Suchaktion der 6. S. Flttle.
vom 18./19. 2. 43 mit den
Booten: S 76, 114, 74, 75, 39.

Ijmuiden.

Anmarschweg der Flottille

„S 39" entlassen

nördlichste Rotte

Rotte „S 76"

Rotte „S 74"

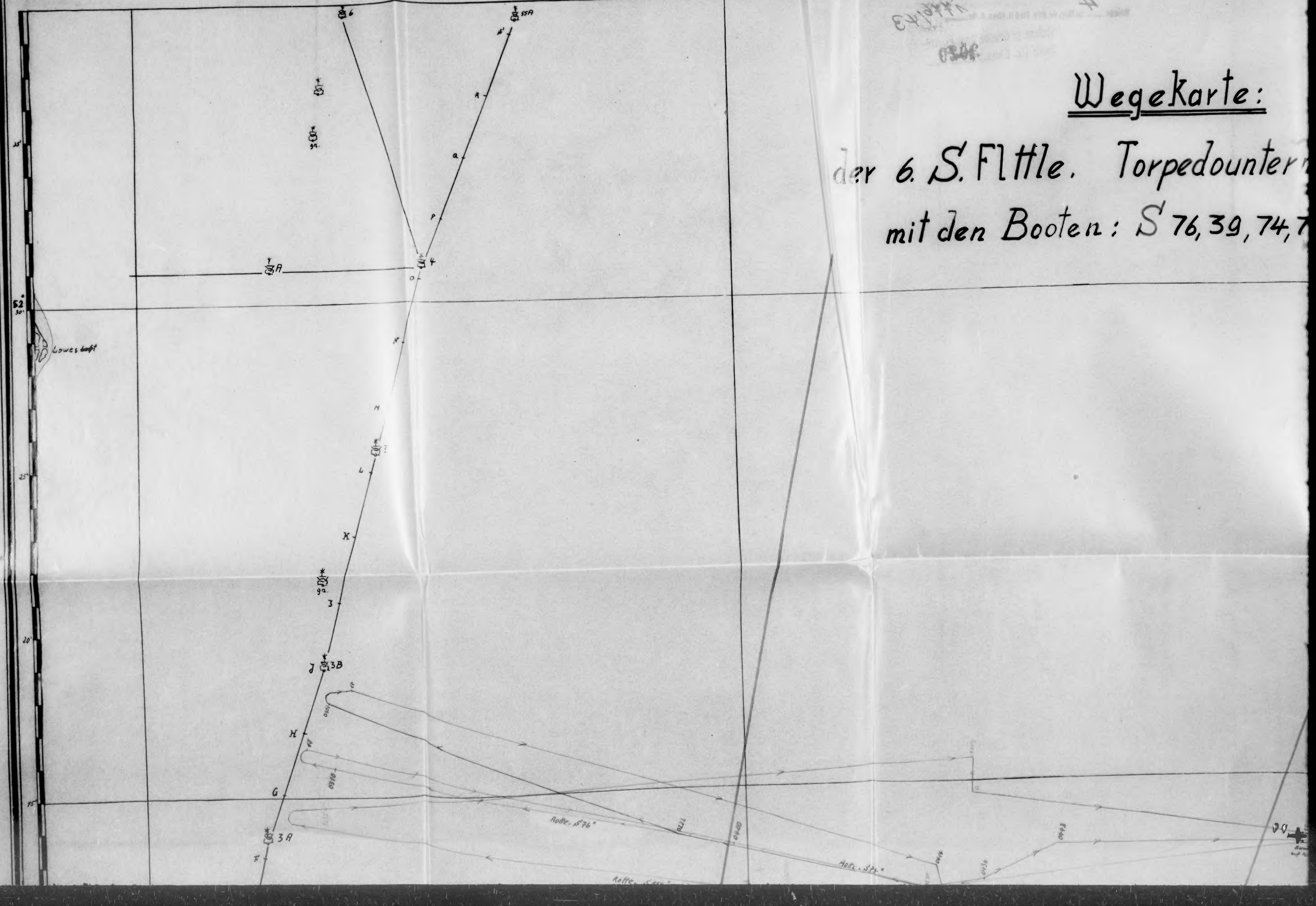
südlichste Rotte

Abzusuchende Gebiet

Wegekarte:

der 6. S. Flttle. Torpedounterr

mit den Booten: S 76, 39, 74, 7



Wegekarte:

der 6. S. Flttle. Torpedounternehmung vom 26./27.2.43

mit den Booten: S 76, 39, 74, 75, 114, 119.

Warngebiet

Bombenabwürfe

Rotte „S 76"

Rotte „S 74"

Rotte „S 114"

Anmarschweg der Flugzeuge

Rotte „S 76"

Rotte „S 114"

Bombenwurf auf Rotte „S 76"

mit den Booten: S 76, 39, 74, 75

Lowestoft

4A

4

N

M

3C

L

K

9a

J

3B

H

G

3A

F

E

D

3

C

B

Rotte 15'76"

Rotte 15'74"

Rotte 15'74"

0420

0440

0430

0410

0400

0350

0330

0310

0250

0230

0210

0150

0130

0110

0050

0030

0010

2340

2320

2300

2240

2220

2200

2140

2120

2100

2040

2020

2000

1940

1920

1900

1840

1820

1800

1740

1720

1700

1640

1620

1600

1540

1520

1500

1440

1420

1400

1340

1320

1300

1240

1220

1200

1140

1120

1100

1040

1020

1000

0940

0920

0900

0840

0820

0800

0740

0720

0700

0640

0620

0600

0540

0520

0500

0440

0420

0400

0340

0320

0300

0240

0220

0200

0140

0120

0100

0040

0020

0000

2340

2320

2300

2240

2220

2200

2140

2120

2100

2040

2020

2000

1940

1920

1900

1840

1820

1800

1740

1720

1700

1640

1620

1600

1540

1520

1500

1440

1420

1400

1340

1320

1300

1240

1220

1200

1140

1120

1100

1040

1020

1000

0940

0920

0900

0840

0820

0800

0740

0720

0700

0640

0620

0600

0540

0520

0500

0440

0420

0400

0340

0320

0300

0240

0220

0200

0140

0120

0100

0040

0020

0000

52° 30'

25'

20'

75'

10'

5'

1° 50'

55'

2° 0'

5'

10'

15'

40'

45'

50'

55'

3° 0'

5'

10'

15'

40'

Warngebiet

Rotte „576"

Rotte „574"

Rotte „574"

Rotte „574"

Rotte „577"

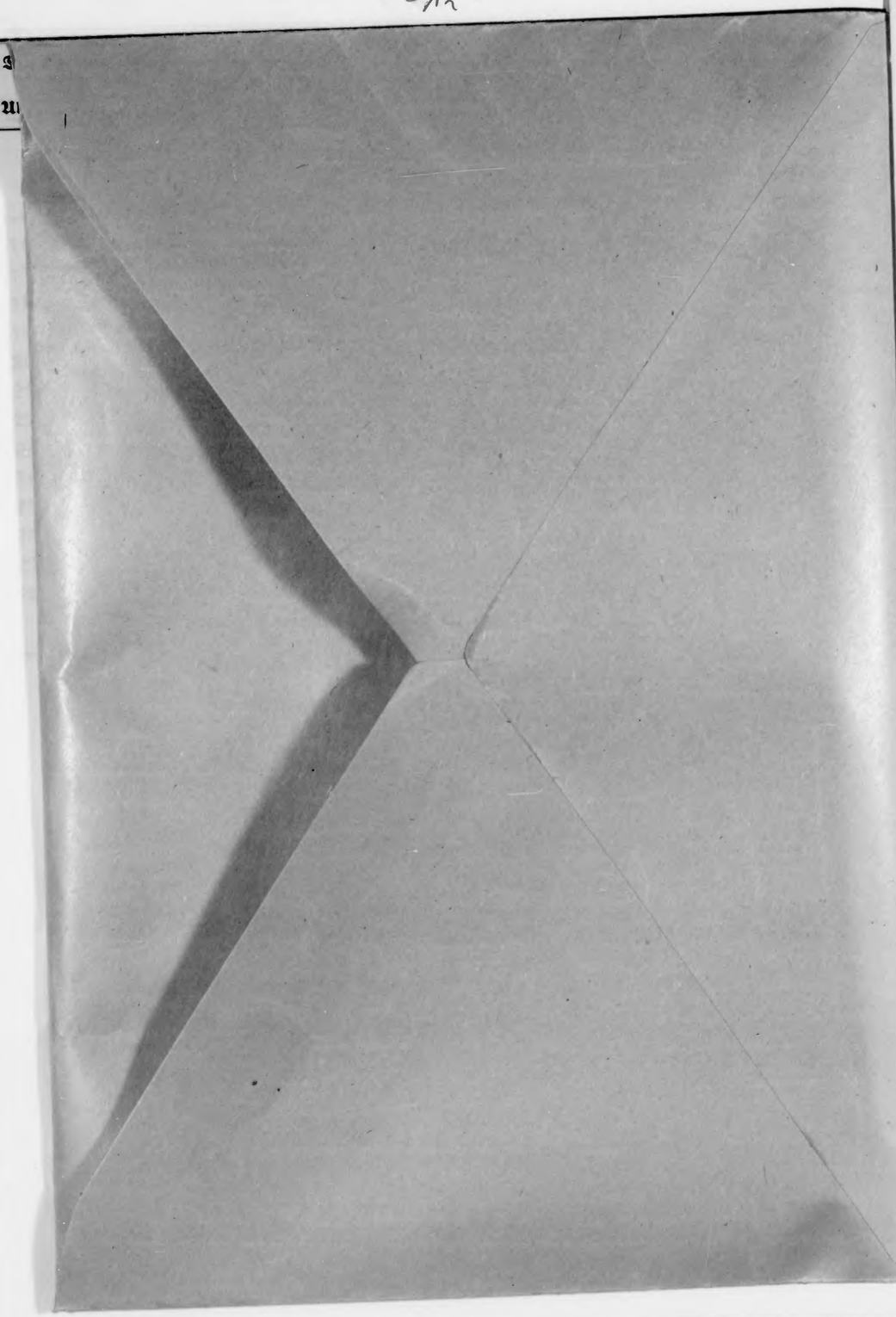
Rotte „576"

Bombenw. auf Rotte „574"

Bombenwurf auf Rotte „576"

Anmarschweg der Formation

5' 10' 15' 20' 25' 30' 35' 40' 45' 50' 55' 30 5'



Anlage 1 zu Mar. Gr. Abo. West 6. Abas. B. Nr. 1776/43

, den 28. April 1943

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. 6Kds. 3029

Geheime Kommandosache!

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

des

Führers der Schnellboote.

I.) Zu Seite 2 - 5:, Mineneinsatz 17./18.2.43 u. Verlust S 71:

1.) Die wechselnden Wetterverhältnisse während der Operation waren durchweg ungünstig. Heller Mondschein, Wolkenlosigkeit, die Kimm nicht auszumachen, Sichtabnahme zum Teil auf unter 1000 m, seitweise aufbriesende Winde auf Stärke 6.

Daß die Boote trotz des FT's über Wetterverschlechterung und Einlaufen der brit. Boote weren ungeeigneten Wetter unter Führung des Chefs 6.S.-Flottille den Einsatz durchgestanden haben, ist anerkennenswert. Das Durchhalten war am Rand der allgemeinen Lage und den vorangegangenen FT's über Einlaufen britischer Boote richtig.

2.) Die Aufgabe wurde durch 2. und 4.S.-Flottille planmäßig teils unbemerkt, teils bemerkt, durchgeführt.
Die 6.S.-Flottille kam infolge Echolotversager 6 sm westl. des Weges, suchte mit Freilot geeignete Wassertiefen. Bei diesen Suchen konnte sich die Abwehr des Feindes auf die 6.S.-Flottille konzentrieren.

3.) Die feindl. Zerstörer hatten mit Sichtabnahme auf 1 sm und ihrer guten Ortung alle Vorteile auf ihrer Seite. Dies kam besonders zum Tragen, da die 6.S.-Flottille noch nicht mit Fu.M.B. oder Fu.MG.Geräten ausgerüstet ist.

4.) Ich sehe die Treffer auf S 71 als ein Mißgeschick an und nicht als Erfolg systematischer und überragender Schnellbootsjagd.

5.) Über den Verbleib von S 71 liegen keine weiteren Nachrichten vor. An Hand B-Materials halte ich es für unwahrscheinlich, daß die Vernichtung des Bootes vom Feind beobachtet wurde oder das Boot in Feindeshand geriet. Der feindliche Rundfunk meldete später folgendes:

Die

Anlage 1 zu 1/Skl. Abt. 17357/43 Gkdos.

"Die Besatzung eines getroffenen Schnellbootes, das bei der weiteren Verfolgung brennend zurückblieb, wurde geborgen und gefangen genommen. Später flog dieses Schnellboot in die Luft."

Aus dem ganzen Material ergibt sich folgende Vermutung über den Verlust S 71:

Das Boot erhielt einen Treffer im achteren Maschinenraum. Es entstand ein Brand, der zunächst die beiden Seitenmaschinen ergriff und außer Betrieb setzte, die Stromzufuhr zur Funkanlage unterbrach und [illegible] das Boot völlig manöverierunfähig machte. Die Besatzung sprengte das Boot und ging in die Schlauchboote. Später, möglicherweise erst bei Helligkeit, wurde sie geborgen. Es liegen keine Anzeichen dafür vor und es wird nicht erwartet, daß das Boot vom Feinde betreten worden ist, ganz oder teilweise in Feindeshand gefallen ist. Die Vernichtung aller Verschlußsachen darf als sicher angenommen werden.

II.) Zu Seite 7, 8: Suchaktion für S 71:
Über die Erfahrung, die aus diesen nächtlichen Flugzeugangriffen gezogen wurde, ist eine Verhaltungsmaßregel an alle Flottillen ergangen.

III.) Zu Seite 9, 10, 11, 12: Einsatz vom 26./27.2.43.:
Das Südgeleit stand um 0300 Uhr zwischen Boje 3 C und 3 A und war bei der 4.S.-Flottille die bei Boje 7 stand bereits um 2330 Uhr passiert. 2. und 6.S.-Flottille standen in unmittelbarer Nähe des Geleitzuges, konnten weder ihn noch seine Sicherung wegen der schlechten Sicht ausmachen. Sie sind vom Gegner auch nicht erkannt worden. Der Geleitzug stand, nach sicherer Zerstörermeldung, um 0500 Uhr in 94° 9 sm ab Orfordness. Der Entschluß des Chef 6.S.-Flottille zum Rückmarsch war richtig.

IV.) Zu Seite 6, Stellungnahme des Flott. Ziff. 2) und Seite 12 Stellungnahme des Flott.Chef Ziffer 2:
Die Klage des Chefs der 6.S.-Flottille über die mangelhafte Ausrüstung unserer Boote in diesem besonders abwehrstarken Operationsgebiet bezieht sich auf die Ausrüstung mit Funkmeß- und Funkmeßbeobachtungsgeräten. Die vordringliche Ausrüstung - 70 % aller Schnellboote, damit im Einsatz mindestens jeder Rottenführer ein Fu.M.B. hat, ist von mir beantragt worden und läuft.

V.) Zum Abschnitt Maschine: Keine Bemerkungen.

Pehrsen
Fregattenkapitän.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führstb. Gkdos 1776/43 A5a

Fü.Qu., den 31. Mai 1943.

Gkds.

Marinegruppenkommando West
und Flottenkommando
7. JUNI 1943
B.Nr. 3029 Anl.

An

Marinegruppenkommando Nord/Flotte Prüf Nr. 1

nachrichtlich:

Führer der Schnellboote - ohne Anlagen- " " 2.

-4- Anliegend wird das Kriegstagebuch der 6. Schnellboots - Flottille für die Zeit vom 16. - 28.2.1943 einschl. Abschnitt Maschine und Stellungnahme F.d.S. mit der Bitte um Weitergabe an O.K.M./Skl. übersandt.

Der Stellungnahme des F.d.S. wird zugestimmt. Bezügl. des Einsatzes von S-Booten ohne Fu.M.G. und ohne Fu.M.B. bei unsichtigem Wetter wird Weisung an den F.d.S. ergehen, derartigen Ansatz zukünftig in der Regel nur gemeinsam mit Booten mit Fu.M. und Fu.M.B. vorzunehmen.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West
K. Hoffmann

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando

Befehlsstelle, den 8. Juni 1943.

B.Nr. Gkdos.3029/43 A I

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
Der 1.Admiralstabsoffizier:

-268-
1.SKL 17357/43 g.Kdos. + Anl.
17.6.43

PG 71600 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE 1.3. 1943 - 15.3. 1943

Anlage 2 zu Mar. Gr. Kdo. Skl. B. Nr. 1810/43

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

Kr 3/13/24 294 v. 22/3. 43.

Geheime Kommandosache!

Abgabe zu Gruppe Nord/Flotte

Kriegstagebuch Buch-Nr. Gkds. 2634

der

V

6. Schnellbootsflottille .

vom 1. bis 15. März 1943

Chef: Korvettenkapitän Obermaier

Boote:

"S.39" Oblt. z.S. Kultzen
"S.74" Kptlt. Witt
"S.75" Oblt. z.S. Hörning
"S.76" Leutnant z.S. Brandi
"S.91" Oblt.z.S. Nolte
"S.114" " Nitsche
"S.119" Leutnant z.S.d.R. Licht

"S.95" Oberleutnant z.S. Schnebel
"S.79" S.-Schulflottille

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG/Y1600 NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON ... QUOTING ... NUMBER.

Anlage 2 zu 1627/43 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3. 43. Montag	Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage
1220 Uhr		"S.119" und "S.91" nach Rotterdam zur Schleifenbehandlung
1910	Ymuiden	Beide Boote ein.
2000	"	4 Boote halbstündige Bereitschaft.
		gez. Obermaier
2.3. 43. Dienstag	Wilhelmshaven	"S.95" nach Kiel verlegt.
1330	Ymuiden	Eingang Einsatzbefehl: 2.,4.,6. S.-Fl. Torpedostichansatz gegen Südgeleit.2.S.-Fl.2400 Uhr Stich bei Anton und Ysop, Zusatz Nord. Bei ergebnislosem Stich Lauer bis 0030 Uhr. 0030 Uhr Südgruppe weiter in Lauerstellung, Nordgruppe längs Geleitweg nach Norden aufklären, an Geleitzug Fühlung halten. Ab 0200 Uhr Angriff auf Bewacher frei Abmarsch Gegner im Norden anstreben. 4. und 6.S.-Fl. unter Führung Chef 6.S.-Fl. gemeinsamer Anmarsch von Hoek über Qu 8465 M.o. nach Westen.0230 Uhr 6.S.-Fl Stich Max bis Karl, 4.S.-Fl. Jot bis Gustav (Zusatz Süd) bei ergebnislosem Stich 5sm vom Geleitweg absetzen.Neuer Stich 0330 Uhr 2 sm weiter nördlich.Falls zweiter Stich ergebnislos, absetzen, 3.Stich 0400 Uhr an gleicher Stelle. Rückmarsch 0430 Uhr. Funkmeldung durch Chef 2.S.-Fl. wenn Nebel Weitermarsch ausschließt oder wenn Sicht am Geleitweg für Torpedoangriff zu schlecht. In beiden Fällen Abbruch der Unternehmung.
		F.d.S.
2145		Für 2145 seeklar befohlen.
2312	NW 1, See 2,Dünung aus NNW,schlechte Sicht, bedeckt.	Ymuiden abgelegt mit "S.76","S.39","S.119" - "S.74","S.75" - "S.114","S.91" Marsch nach Hoek zum Treffpunkt mit 4.S.-Fl.
2320		Bei Ansteuerungstonne Hoek mit 4.S.-Fl. gesammelt. Vormarsch angetreten zum Qu 8468 M.o.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2326		Eingang F.T. v. 2.S.-Fl.: "Standort Qu 8179 M.o. Sicht 800 bis 1000 m Wind W 1, stark dunstig. Rückmarsch angetreten." Daraufhin Rückmarsch nach Ymuiden angetreten.
0115		Boote Ymuiden festgemacht.
		gez. Obermaier
3.März1943 Mittwoch	Ymuiden	Kein Einsatz,da kein Südgeleit
1030		"S.91" u. "S.75" Probefahrt vor Ymuiden
		gez. Obermaier
4./5.3.43		
2025		Telefon. Anruf F.d.S.:"Sämtliche Boote sofort seeklar.
2045		Eingang Einsatzbefehl: "Beschleunigt Sofortbereitschaft für Einsatz gegen 0300 Uhr gegen Südgeleit Gebiet Tonne 3 Bruno herstellen. Meldung wenn klar. Gemeinsamer Absprung gegen 0015 Uhr vor Hoek."
		F.d.S.
		An F.d.S. gemeldet; daß voraussichtlich 2230 Uhr 4 Boote auslaufklar.
2245	SSO 0-1, See 1,Dünung aus N, klarer Himmel,	Mit "S.76","S.119","S.91" -"S.74","S.75" Ymuiden abgelegt.
2343	schlechte Sicht.	Eingang F.T. v. F.d.S.:"4. u.6.S.-Fl. 2400 Uhr sammeln. Stich 0300 Uhr Obermaier Lucie Karl, Mirbach Jot bis Hans." Marsch nach Hoek Ansteuerungstonne zum Treffpunkt mit 4.S.-Fl.
2355		Eingang F.T. von F.d.S.:"2.S.-Fl. 0230 Stich Toni und Richard. Südrotte Lauer, Nordrotte nach Norden."
0005		Qu 8584 o.K.M. Auf dem Weg von Norden nach Süden verteilt, 7 MGB's gezählt, darunter 2 mit gesetzter Hecklaterne. Auf allen Booten Waffen besetzt. Kurs durchgehalten; MGB's standen etwa 800 m nach See zu. Die beiden am weitesten südlich stehenden liefen 10 Min. auf parallelen Kurs mit und kamen nur langsam achteraus und dann aus Sicht.
0020		4.S.-Fl. über Anwesenheit MGB's auf UK unterrichtet.
0026		Von Hoek Tonne gleich Vormarsch angetreten zum Qu 8454 l.u.E.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG/41600/A/D

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0206	WNW 2, See 2, Dünung aus N, mäßige Sicht.	Eingang F.T. von 2.S.-Fl.: "Qu 8426 Minentreffer "S.70".Boot gesunken. Rückmarsch angetreten. Erbitte Sanka Bunker Ymuiden." Standort im Qu 8454 1.u.E. Werden geortet. Besteckvergleich mit 4.S.-Fl.
0231		
0235		Eingang F.T. von F.d.S.: "4.,6.S.-Fl. Stich 0330 Uhr 2 sm nördlicher." Dementsprechend nun alle Positionen 2 sm nördlicher.4.S.-Fl. entsprechend entlassen nach Karl bis Ida. Mit 6.S.-Fl. Luci und Max angesteuert - Rotte "S.74" nach Max, Führerbootsrotte nach Luci.
0325	Führerbootsrotte:	Weg bei Luci eingesehen, nichts gesichtet.
0326		Zerstörer nördlich Luci - etwa bei Max.
		2. Zerstörer nördlich Max.
	NW 3, See 2, mäßige Sicht.	LG- und Seezielbeschuß; nach Südosten abgelaufen. Zeitweise etwas verhalten; Zerstörer ist sehr schnell und kommt sofort auf. Sehr gutliegender Seezielbeschuß, anscheinend auch mit einem Kaliber von etwa 7,6 cm; neuartige Geschosse dieses Kalibers mit starker weißer Leuchtspur und Schrapnelleigenschaften.
0358		Gejagt bis 0358.
0347		Eingang F.T. von F.d.S.: " Zerstörer ostwärts Punkt N." War der Zerstörer, der die Rotte "S.74" jagte.
0355		Eingang F.T.von F.d.S.: "4.,6.S.-Fl. bis 0400 Uhr Lauer, dann Rückmarsch."
0359		Nach der Zerstörerjagd um 0359 Uhr Rückmarsch angetreten.
0434		F.T. an "S.74": ""S.74" Standort melden."
0442		F.T. von "S.74":"Mein Standort ist Qu AN 8444. Rückmarsch angetreten.
0508		Eingang F.T. von F.d.S.: "Vor Ymuiden Ansteuerungstonne 3 MGB gesichtet."
0556		Eingang F.T. von F.d.S.:"Unbekannte Ziele bei Ansteuerungstonne Hoek."
0730		Mit Führerbootsrotte Ymuiden fest.
0837		Wiederausgelaufen zur Einholung "S.74"
1030		"S.76 ","S.[illegible]","S.91" "S.74" Ymuiden fest
		gez. Obermaier
	Rotte "S.74","S.75":	
0235	LF 299°	Entlassen. Max angesteuert
0330	St	Weg bei Max eingesehen.(Bl.7)(3)grün Bb. voraus.
0335		Zerstörer aus Westen. LG's Seezielbeschuß liegt sehr gut. Zerstörer sackt bei 3 X AK nur sehr langsam achteraus. Bis Warngebiet hartnäckig verfolgt.
0400		Geleitzugweg erneut mit AAF angesteuert.
0430		Bei Max eingesehen.Nichts gesichtet. Rückmarsch angetreten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Auf F.T. Ltnr.22 "S.74"Standort melden!"S.76" mit F.T. Ltnr.23 gemeldet: "Mein Standort ist AN 8444.Rückmarsch angetreten "S.74" ". Sammelqu. angesteuert. Nichts gesichtet.Ymuiden angesteuert.
0723		Qu 8529 1.K. holländischer Fischkutter gesichtet Da vorher auffallend starke Ortungseffekte in der UK, längsseits gegangen. F.T.-Gerät im Koffer gefunden. Gerät und Funker des Kutters übernommen.
0735		Weitergelaufen.
0745		"S.75" durch 4 englische Jäger angegriffen.
	Gefechtsbericht "S.75"	gez. Witt Oblt. (Kptlt.) d.R. u. Rottenf.
0745		3 Jäger greifen kurz hintereinander von achtern an.Nach dem ersten Angriff gefallen: L.M., seem. Nr.1, 4 Soldaten, mehrere Verwundete. Ausgefallen: Seitenmaschinen, E.-Anlage, F.T., Stb. Hilfsmotor. Tanks Abtg. VI durchschossen, brennen.U.-Raum durchschossen,brennt, macht stark Wasser.
0750		M.-Maschine 3XAK. Erst BB.-Hilfsmotor gelenzt. In kurzen Abständen folgen weitere Angriffe. Es fallen weitere Soldaten.Nebelkannen durchschossen, laufen aus.Kühlwasser und Auspuff für M.-Maschine durchschossen. Raum sofort vergast. Maschine auf HF gestellt, da sie zu naß wird. Raum muß verlassen werden.
0810		M.-Maschine abgestellt, da "S.74" längsseits kommen will. "S.74" kommt nicht, da keine Anlaßluft mehr.
0820		Brand Abtg. VI breitet sich stark aus. Stb. T.-Kopf brennt ab.Bereitschaftsmunition geht hoch. Boot verlassen.Rest der Besatzung durch "S.74" aufgenommen.
0840		Boot gesunken. 11 Tote, 2 Schwer=,6 Leichtverletzte. Die Jäger flogen 5 m über Wasser die Boote von achtern direkt an. Vorher hatten sie anscheinend das Kielwasser entdeckt. Sie wurden verhältnismäßig spät gesehen.Geschützbedienung wurde gleich hinter dem Stand zusammengeschossen Vorderes M.G. konnte nicht schießen, da Anflüge alle von achtern.Zu Anfang 9 Anflüge, nach 5 - 10 Min. Pause weitere 4. Geschosse haben sehr starke Durchschlagkraft. Panzer selten durchschlagen. Sofort entstehende Brände deuten auf Phosphormunition. Wirkung an Oberdeck verheerend.Alle nicht geschützten Soldaten gefallen. Als Nebelkannen ausgelaufen, nutzten die Jäger die große Qualmwolke achteraus aus und werden erst sehr spät gesehen.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: F. 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
		Brand in Abtg. VI ließ sich durch Ardexin nicht löschen. Flammen schlugen gleich nach außenbords durch. Da Boot vorn schnell tiefer sackte, die Hitze durch abbrennenden Torp.-Kopf unerträglich wurde und die hochgehende Bereitschaftsmunition die restlichen Soldaten gefährdete, wurde Boot verlassen. gez. Hörning Oblt.z.S. u. Kmdt.
		Gefechtsbericht "S.74":
0750	Qu AN 8453	Anflug Stb. achteraus von 4 Spitfire. Fliegeralarm. 3 XAK. Die Maschinen konnten wegen des leichten Frischdunstes erst im letzten Augenblick gemeldet werden. Spitfire versuchen von achtern anzufliegen. Durch Abdrehen nach Stb. kommen beim ersten Angriff beide Kanonen zum Schuß. Jäger zieht bis auf 5 m über das Boot herunter. Treffer in Höhe Brücke. Nach dem Angriff 1 Soldat gefallen. M.G. Bedienung an Oberdeck verletzt. Es folgen in kurzen Abständen laufende Angriffe, im Ganzen etwa 7-8, wobei der Gegner immer wieder den Versuch macht von achtern anzufliegen. Schwere Treffer im Vorschiff, Brücke und beider Maschinenräume. Das Boot bleibt aber trotz aller Angriffe klar für 20 sm (Siehe Gefechtsbericht Maschine). Da "S.75" zurückbleibt, umgedreht und "S.75" gesichert.
0805		Zweiter Anflug von 4 Spitfire. Mit 2 Maschinen 3x AK gelaufen. Maschinentelegraf durchschossen. Verständigung zur Maschine über Oberdeck durch Zeichen. "S.75", das stark nebelt und mit einer geringen Fahrt läuft, durch Umkreisen gesichert. In kurzen Abständen folgen etwa 3 Angriffe. Ein 4. Angriff wird geflogen ohne daß der Jäger schoß.
0823		Schnepfesignal: "Flugzeugangriff Qu AN 8453 "S.74"
0847		Ausgang F.T. an F.d.S.: "Schwerer Spitfireangriff in Qu 8537, (nördl. Ymuiden), "S.75" brennt, selbst Maschinen unklar." "S.74"
0900		Ausgang F.T. an F.d.S. ~~Chef 6.S.-Fl.~~: "Spitfireangriff im Qu 8553, habe Schwerverwundete erbitte Sanka im Bunker." "S.74"
0941		Ausgang F.T. an F.d.S. u. Chef 6.S.Fl.: "Erbitte dringend Schlepper, da viele Schwerverletzte und Wasser steigt langsam, Qu 8537 1.K.M., außerdem Sanka zum Bunker." "S.74"
1005		Ausgang F.T. an F.d.S.: "S.75" bei Jägerangriff gesunken. "S.74" schwer beschädigt. Laufe ein." Chef 6.S.-Fl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Spitfire drehen nach Westen ab. Da Süßwassertank durchschossen und Maschinen abgestellt, bei "S.75", das anfängt zu brennen keine Möglichkeit mehr längsseits zu gehen, da keine Anlaßluft. Die Geretteten von "S.75" aufgenommen. Während der Rettungsaktion eine Maschine wieder klar bekommen. Keine Möglichkeit mehr "S.75" abzuschleppen, da Vorschiff bis zur Brücke weggetaucht und Boot in hellen Flammen steht. Mit der letzten Luft für die Maschine die Maschine angelassen und die abgetriebenen Angehörigen von "S.75" aufgenommen. Danach mußte erst mit einer Hilfsmaschine Luft gepumpt werden.
1030		mit Mittelmaschine Ymuiden eingelaufen Verluste: 1 Toter, 8 Schwer= und Leichtverletzte gez. Witt ~~Oblt.z.S.~~ Kptlt. u. Kmdt.
		Verluste von "S.74", "S.75": 13 Tote 4 Schwerverletzte 7 Leichtverletzte
		Stellungnahme des Flottillenchefs: 1.) Der Einsatz von 2 Wellen Spitfire (erst 4 dann 6 Maschinen) zeigt die Systematik des feindlichen Jägereinsatzes. Die Rückkehr der Boote wird damit noch mehr als bisher in die Dunkelheit gedrängt. 2.) Die Besatzungen "S.74" u. "S.75" haben sich vorbildlich verhalten. gez. Obermaier
5.3.43 Freitag		"S.74" außer K.B. nach Amsterdam Werft verlegt. R u h e gez. Obermaier
6.3.43. Sonnabend		Kein Einsatz wegen Wetterlage. gez. Obermaier
7./8.3.43 1455	Ymuiden	Eingang Einsatzbefehl: "2., 4., 6.S.-Fl. Torpedoansatz gegen Südgeleit. 4.S.-Fl. 2300 Uhr geschlossene Aufstellung 5 sm nördlich ~~Dora~~ 5 Dora. 6. und 2.S.-Fl. unter Führung Chef 6.S.-Fl. gemeinsamer Anmarsch 2400 Uhr Stich 6.S.-Fl. Toni, Ulli, 2.S.-Fl. Xant, Ysop, Zusatz Süd. 4.S.-Fl. 5 sm abgesetzt vom Geleitweg Fu MB -Lauer. Ansatz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nach Beobachtungen unter Funkmeldung. Kurzsignal "Angriffsform A" mit Angabe des mittleren Angriffspunktes zum Beispiel "Dora" bedeutet: "4.S.-Fl. beabsichtigt bei "Dora" auf Grund Fu Mb Beobachtungen zum Stich anzusetzen." Erst bei Geleitsichtungen normales Kurzsignal. 6. u. 2. S.-Fl. nach ergebnislosem Stich 5 sm vom Geleitzugweg absetzen und innerhalb der Flottillen sammeln. Sofern keine Feindmeldung durch 4.S.-Fl., 6. und 2. S.-Fl. neuer Stich 0200 Uhr. 6.S.-Fl. Viktor, Willi, 2.S.-Fl. Zet, Anton. Nur bei Feindsichtmeldung durch 4.S.-Fl. operieren 6. und 2. S.-Fl. selbständig unter Funkmeldung der Absichten. Rückmarsch 0300 Uhr. Sonstiges Verhalten gem. Op.- Befehl für den Mineneinsatz.
		F.d.S.
		Für 1945 Uhr seeklar befohlen.
1945	Ymuiden	Mit "S.76","S.39","S.91" -"S.114","S.119" Ymuiden abgelegt.
		Mit 4 Booten 2.S.-Fl. gesammelt.
1958	Ymuiden	Gemeinsamer Vormarsch angetreten zum Qu.
	SSO 3-4, See 2,	8433 1.K.M.
2001	wolkenloser Stern-	291°, AAF
2024	himmel, gute Sicht.	Wegen Maschinenschaden "S.29" auf 20 sm gegangen.
2031		Eingang F.T. von F.d.S.: "1845 Uhr 20 Schiffe 57 B 6.,2.S.-Fl. 2330 Stich Z bis W."
2033		"S.29" wieder klar. AAF
2041		Eingang F.T. von F.d.S.: "Geleit wahrscheinlich 2300 Uhr Bruno,Rom, Athen, Duala, Otavia besetzt".
2134	SO 5, See 3, wolken-	Qu.8433 1.K.M. Kursänderung auf 276°
2152	loser Sternhimmel,	Marsch zum Qu.8187 1.u.E.
2218	gute Sicht, außerge-	Eintritt ins Warngebiet
	wöhnlich starkes	Boote haben offensichtlich wegen Wetterverschlechterung kehrtgemacht.
	Meeresleuchten.	
2218		Eingang F.T. von F.d.S.: "Streiche Ltnr.67 MTB kehren von 8461 über 8419 zum Hafen zurück."
2235		Qu. 8187 1.u.E. - Trennungsqu. - erreicht. Besteckvergleich.
2246		2.S.-Fl. entlassen auf die Positionen Ysop und Zet.
	OSO 4-5, See 3,	Rotte "S.114" entlassen nach Position Xant.
	gute Sicht, klare Nacht.	Mit Führerbootsrotte Punkt Willi angesteuert.
2315		56 A und nördlich davon liegende Tonnen Blitz(3s) an Bb in Sicht.
2332		Weg bei Willi eingesehen.
2333		Eingang F.T. von F.d.S.: "Nordgeleit auf Außenweg 2300 Uhr 55 A möglich. Entsprechend neuer Stich."
		Auf den F.T. 2 sm vom Weg abgesetzt, der bei der recht guten Sicht noch zu übersehen und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		auf angemeldetes Nordgeleit gelauert, das um etwa 0030 Uhr einwandern mußte. Nichts gesichtet.
0040		Eingang F.T. von F.d.S.: "2.,4.,6.S.-Fl. neuer Stich 0130 Uhr."
		Mit geringer Fahrt vom Weg nach Osten abgelaufen, um um 0130 Uhr wieder zu stechen.
0040		"S.91"(Fu.MB - Boot) meldet beim Vorbeischeren Ortung in 210°.
		Von 0040 - 0105 laufend durch Zerstörer geortet. Bis 0105 6,5 sm vom Geleitweg abgesetzt.
0102		Eingang F.T. von F.d.S.: "Boote festgestellt."
0104	SO 5, See 3-4,	Eingang F.T. von F.d.S.: "0048 Uhr Boote von Zerstörer geortet."
	gute Sicht, sternklar	
0108		Beginn eines systematischen LG-Schießens durch Zerstörer etwa bei Toni oder Ulli.
0112		Ausgang F.T. von 6.S.-Fl.:"Zerstörer bei Toni" Zerstörer lief auf dem Geleitweg nach Norden und legte einen LG- Vorhang nach Osten. Noch ein Stück vom Weg abgesetzt bis 8 sm. Da der Zerstörer sich weiterhin in der Gegend zwischen Zet und Willi aufhielt und laufend ortete, war der befohlene Stich 0130 für Führerbootsrotte, - auch zeitlich nicht mehr - nicht durchführbar.
0125		Ortung in 160° durch Zerstörer, der offensichtlich nun im Süden herumholte, um die Boote von Osten zu fassen.
0137		Bis 0137 nach Nordosten abgelaufen. 0137 gestoppt. Gefecht im Südosten, etwa 6-8 sm ab, beobachtet. Laufender Feuerwechsel mit Maschinenwaffen. Keine LG's. Gefecht dauerte mit Unterbrechungen bis 0255
0200	OSO 5, See 3-4, zu-	Eingang F.T. von F.d.S.: "Auf Nordgeleit,
	nehmend, nach Westen	0200 Uhr bei Willi möglich, bis 0300 Uhr
0205	schlechter werdende	operieren."
	Sicht.	Vormarsch zum Weg Punkt Willi wieder angetreten.
		Laufende Zerstörerortung in 225°. Laufende Ortung von Land.
0205		Ausgang F.T. von 6.S.-Fl.: "Feindliche Schnellboote AN 8421 1.
0218		Eingang F.T. von F.d.S.:"MGB's AN 8185 1.u.E."
0232		Eingang F. T. v. 2.S.-Fl.: "Rückmarsch angetreten wegen Wetterlage. Wind Ost 5-6, See 4 aufbriesend.
0237		Zerstörer voraus in Sicht auf etwa 1200 m Zerstörer trudelte nach Norden und stand etwa 6 sm östlich Punkt Xant auf Lauer. Feste Ortung. Nach NO herausgezogen.
0245		Ausgang F.T. von 6.S.-Fl.:"Zerstörer ostwärts "Xant" ".
		Ein nochmaliges Herankommen an den Weg war wegen der ununterbrochenen Ortung durch 2 Zerstörer, Ortung von Land und zunehmender Sichtverschlechterung im Westen nicht mehr durchführbar.
0259		Rückmarsch angetreten.
0302		Ausgang F.T. von 6.S.-Fl.: "Rückmarsch angetreten."

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
0319 0333	Qu. 8187 r.o. OSO 5-6, See 4, diesig.	Qu. 8187 r.o. Kursänderung 90°. Etwa Qu 8186 Mitte grüne Tonne (Nbr.2) 10 sec. festgestellt. Wegen stetig zunehmenden Windes bis OSO 7 und härteren Seegangs bis Qu 8279 90° gesteuert. Boote wurden bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit durch Seegang beansprucht
0457 0545	Qu 8279 OSO 6-7, See 4	Kursänderung 136° Über Vorfälle auf "S.119" war auf dem Führerboot nichts bekannt.
0545		Eingang F.T. von F.d.S.: " "S.114" mit Besatzung "S.119" eingelaufen."
0600 0630		Bei Castrikum auf Küste gestoßen "S.76","S.39","S.91" Ymuiden fest.
		gez. Obermaier
	Rotte "S.114","S.119":	
2245	Qu. 8421 1.o.E. Wind SW 2, Dünung, Gute Sicht.	Von Chef 6.S.-Fl. mit "S.114","S.119"auf Punkt "Xant" entlassen. 270°, LF
2303		MLF
2332		Außenweg bis Punkt"Ysop"eingesehen, Besteckversetzung etwa 1,5 sm nördlich.
2335		MLF, Näher herangegangen. Lauer bis 0021 Uhr, Nichts gesichtet.
0021		140°, MLF Flottillensammelqu. angesteuert
0025		LF
0045		HF
0055	Qu.8415 r.o.E., Wind S 3-4, aufkommende	Stopp.Sammelpunkt erreicht, Flottille nicht gesichtet.
0058	See, abnehmende Sicht.	Meldung von "S.119":"Zerstörer achteraus" 90°; 3XAK. Zerstörer jagt Boote unter LG= und heftigem Seezielbeschuß bis etwa 3 sm ins Warngebiet.
0115	Qu 8421 Mitte unten	Zerstörer stellt Feuer ein.
0117		AAF."S.119" geht in K gelb.
0118		HF, Stopp. Alle Signale wurden durch Blinke und der Wendelaterne abgegeben.Um 0117 Uhr "Kurze Grüne" 0118 Uhr "Lange Grüne" und etwas später "Lange Rote"-Das Stoppsignal - AK, Kollision mit "S.119". Stopp. "S.119"
0119		Stb. Seite von Höhe Rohrklappe bis zum Stan auf-gerissen. Boot macht stark Wasser und sackt vorn weg."S.114" Abt. I. Bb. Seite stark beschädigt. Boot macht nur wenig Wasser, kann Lenz gehalten werden. Kdt."S.1 schießt 2 Torpedos, um Boot vorn zu entlasten unter gleichzeitigem Umtrimmen Brennstoff nach achtern und Fluten Abt. I. Nach Abstützen Maschinenschott versucht Kdt."S.1 weiter zu laufen.
0122		MLF, 115°
0125		"S.114" setzt Schnepfesignal ab:"S.119" sinkt, erbitte Hilfe. Qu 8421 u.K.M.
0135		Angriff von 3 MGB aus Norden."S.119" läuft nach Norden unter Nebelverwendung, später nach NO ab,bis Schrauben aus dem Wasser

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		schlagen und Boot keine Fahrt mehr macht.Auf UK keine Verständigung mehr mit "S.119"
		AAF. "S.114" unter Feuergefecht mit MGB's nach NO abgelaufen, später nach Norden. Treffer auf 1. Feindboot erzielt, Boot dreht ab.Gegner kommt außer Sicht.
0137		Stopp
0140		AAF. Neuer Angriff MGB's. Nach Feuergefecht, Engländer schießt sehr schlecht, kommt Gegner nach Osten außer Sicht.
		LF. Signal abgesetzt:"Befinde mich im Gefecht mit Feind."S.114" "
0145		AAF; nach Stb. auf 200° gedreht, Angriff MGB's aus dem Osten. Nach kurzem Schußwechsel acht. 2 cm ausgefallen. Vord. Gewehr nach achtern umgebaut. - Nach außer Sicht kommen beschießt Feind sich gegenseitig.
0150		LF,"S.119" in Sicht bekommen.Muß vorbeifahren, da Hauptanlaßventil Bb. Maschine unklar, keine Anlaßluft mehr vorhanden, Boot darf nicht stoppen. MLF
		Durch Megaphon an "S.119" gegeben, daß ich sofort längsseits komme. Großen Drehkreis in der Nähe "S.119" gefahren.
0154		Meldung von Maschine, Maschine wieder klar.
0156		Bei "S.119" längsseit gegangen, Besatzung übernommen. Währenddessen Angriff MGB's von NO.
		Leinen gekappt AAF, 90° im Passiergefecht an MGB's vorbeigelaufen.
0159		GF, LF, Kurs 115°. Mit der Fahrt heruntergegangen, um im Falle Nichtanspringen Sprengpatronen "S.119" durch Artilleriebeschuß oder Wasserbombe zu versenken.
		3 Detonationen auf "S.119" beobachtet. Boot gesunken. Qu 8422 1.K.M.
0201		AAF, Kurs 115°. Rückmarsch nach Ymuiden angetreten über Qu 8431 r.u.E.,Qu 8528 r.u.E.
0204		F.T. abgesetzt: F.d.S. von "S.114"
		"S.119" versenkt, Besatzung bei mir.Marschiere Ymuiden.
0235		Signal abgesetzt:"Standort 0230 Uhr Qu 8431 r.u. Marschfahrt 30 sm, Kurs 115°."
		Dies Signal gab ich, da ich allein marschierte und übrige Boote bei weiteren Kampfhandlungen "S.114" finden könnten, weiterhin um damit zu sagen, daß ich selbst klar war.
		Funkpersonal meldete bei erstem Signal bereits, daß durch Erschütterung bei der Kollision Antenne im Sender abgerissen sei und nach provisorischer Reparatur Funksprüche wahrscheinlich nur mit geringer Lautstärke gehört werden könnten.
		Tatsächlich ist keiner der Sprüche gehört worden.
0500		Molenköpfe Ymuiden einlaufend passiert.
0515		Bunker festgemacht.
		gez. Nitsche Oblt.z.S. u. Rottenführer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	K.T.B. "S.119"	
0058		Zerstörer achteraus.
		UK Spruch von "S.114": 0 null, AK
0115		Zerstörer stellt Feuer ein.
		Von "S.114": "Kurze Grüne".Auf 2x AF gegangen ins Kielwasser eingeschoren.
		Als ich merkte, daß mein Boot schnell aufkam, ging ich auf HF, dann auf Stopp, Alle halbe zurück, hart Bb.
		Bevor Maschinen auf rückwärts ansprangen,
0119		Kollision mit "S.114".
		Vorschiff an Stb. aufgerissen von Vorkante Rohr bis K'raum. Boot macht sofort viel Wasser und sackt vorn stark weg.
		Beide Torpedos geschossen, Reservetorpedos achteraus getrimmt. Abt. 5 geflutet, Brennstoff nach achtern gepumpt, Maschinenschott abgestützt.
0122		Mit Mitte LF angegangen.
		Meldung: Mehrere Schatten achteraus.
		MGB's eröffneten Feuer. Werden von "S.114" abgezogen.
		Selbst auf AK gegangen und unter Nebelverwendung abgelaufen. Es gelang nun, aus der unmittelbaren Nähe des Gefechtes zu entkommen, da das Maschinenschott anfing, nachzugeben. Schraube kam nun aus dem Wasser. Gestoppt. Boot klar gemacht zum Versenken, Geheimsachen vernichtet.
0148		E.S. geschossen zum Heranfinden "S.114".
0156		"S.114" kommt längsseit und nimmt Besatzung über. Sprengpatronen abgezogen. Als Letzter von Bord gegangen.
0159		3 Detonationen auf "S.119" gehört. Sinken beobachtet.
		gez. Licht
		Leutnant z.S. u. Kmdt.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

1.) Weder Süd= noch Nordgeleit wurden gesichtet.Die Zerstörer waren- soweit sie sich bemerkbar machten -, freie Zerstörer da sie bis zum Warngebiet vom Weg abgingen und jagten.

2.) Nachdem die Boote einmal erfaßt waren, wurden sie dauernd - zeitweise von mehreren Stellen - geortet. Die Ortungsergebnisse- das Fu MB war auf "S.91" - wurden von da mündlich an das Führerboot übermittelt. Die Ergebnisse waren sehr gut und waren einen ausschlaggebende Hilfe bei den Entscheidungen des Flottillenchefs. Soweit das Flottillenführerboot nicht - wie in diesem Fall - mit einem Gerät ausgerüstet ist - muß der Flottillenchef in Zukunft auf einem Fu MB Boot einsteigen.Die Ausrüstung aller Rottenführer ist dringend erforderlich.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		3.) Zum Verlust "S.119". Havariebericht, aus dem alle Vorgänge und Einzelheiten erschöpfend hervorgeht, wurde mit 6.S.-Fl. B. Nr. G 690 v.13.3.43 vorgelegt. Bei der Routine der an der Ostküste zur Schnellbootsjagd angesetzten Zerstörer und der damit verbundenen starken Beanspruchung der Kommandanten werden sich solche Vorkommnisse nicht völlig ausschliessen lassen.
		gez. Obermaier
8.3.43 Montag		"S.114" außer K.B. nach Amsterdam verlegt.
		R u h e
		gez. Obermaier
9.3.43 Dienstag		"S.91" u."S.76" halbst. Bereitschaft
		gez. Obermaier
10.3.43 Mittwoch 1030 1130		"S.91","S.76" u."S.39" sofort seeklar. Normale Bereitschaft
		gez. Obermaier
11.3.43 Donnerstag		Kein Einsatz wegen Wetterlage
		gez. Obermaier
12.3.43 Freitag 2000		Kein Einsatz wegen Wetterlage "S.91" u."S.76" halbst. Bereitschaft.
		gez. Obermaier
13.3.43 Sonnabend 1315		Eingang F.S. vom F.d.S.: "2.S.-Fl. 4 Boote und ein angehängtes Boot 6.S.-Fl. 0200 Uhr enge UMB-Verseuchung vor Südgeleit auf Ost-Westkurs auf Geleitweg nördl. Tonne. 3. Minenabstände 200 m. Tiefeneinstellungen 0100 Uhr bis 0230 Uhr gleich 0,5 m. 0300 Uhr gleich 1 m. Ob. Enf. festgesetzt. Ausweichgebiete nach Norden oder Süden auf Geleitweg."
		"S.76" 2.S.-Fl. angehängt, vgl. K.T.B. 2.S.-Fl.

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
1215		Eingang F.S. vom F.d.S.: "2 Boote 6.S.-Fl. ("S.91","S.39") verlegen Nacht 14. zum 15.3. nach Cherbourg. Boote klar für bis zu 6-wöchigem Aufenthalt gem. Verlegung bei Feindlandung. Beide Boote 6.S.-Fl. werden Chef 5.S.-Fl. unterstellt und stützen sich voll auf gesamte Versorgungseinrichtungen 5. S.-Fl. Unterbringung Besatzungen im Lager Sideville ist sicherzustellen. " gez. Obermaier
14.3.43. Sonntag 2345	Ymuiden	Kein Einsatz "S.91" u."S.39" aus nach Boulogne. gez. Obermaier
15.3.43. Montag 0600 0920	Boulogne Ymuiden	"S.91" u."S.39" Bunker fest. Beide Boote treten zur 5.S.-Fl. "S.76" Probefahrt für Echolot vor Mole Ymuiden. Anschließend nach Amsterdam verlegt zum Einbau Panzer, Fu MB und Wellenverkleidung. gez. Obermaier
		Bootsverteilung: "S.39" Boulogne "S.91" "S.74" Amsterdam - Werft "S.76" "S.114" "S.95" Kiel "S.79" Schnellbootsschulflottille gez. Obermaier Für die Richtigkeit: Leutnant zur See und Adjutant.

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
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		der 6. Schnellbootsflottille
		Abschnitt - Maschine
		vom 1.3. - 15.3.1943
	I.Flottilleningenieur	Kaptl.(Ing.) Dorenburg

Boot	Leitender Maschinist	
"S.39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S. 74"	" "	Prigge
"S. 75"	" "	Schlüter
"S. 76"	" "	Richter
"S. 91"	" "	Hilger
"S. 79"	" "	Richard
"S. 95"	" "	Reupert
"S.114"	" "	Hemmen
"S.119"	" "	Rülle
"S.123"	" "	

t-

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
P/0732 20000. 8.c. 3. 41. 3685/394.

Din A 3
gefaltet Din A 4

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
1.3.-15.3.	Swinemünde	"S.79" Ausbildung bei der Schnellbootsschulflottille.
1.3.-15.3.	Wilhelmshaven	"S.95" Ausrüstung in der K.M.W.
1.3.43.	Ymuiden	"S.39,74,75,76,114" 6 stündliche Bereitschaft, normale Bereitschaft.
10 00	Amsterdam	"S.91" aus
11 30	Ymuiden	"S.91" fest
12 25	" "	"S.91 und 119" aus, Fahrt nach Rotterdam Schleifenbehandlung.
15 30	Rotterdam	"S.91 und 119" ein
16 40	" "	"S.91 und 119" aus
19 05	Ymuiden	"S.91 und 119" fest
20 00	" "	"S.39,114 und 75" 1/2 stdl.Bereitschaft Treibölübernahme: "S.91" 4 m^3 Dauer:3/4 Std. Personal: 1/1 "S.119" 3 m^3 Dauer:1/2 Std. Personal: 1/3
		Sonnenburg
2.3.43.		
09 00	Wilhelmshaven	"S.95" aus, Marsch nach Kiel
18 00	Kiel	"S.95" ein
	Ymuiden	"S.91" K.B. gemeldet mit G.566 vom 2.3.43.
21 45	" "	"S.39,74,75,76,91,114,119" aus zum Torpedoeinsatz. Durchgehender Betrieb.
		Sonnenburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.3.43.- 15.3.43.	Kiel	"S.95" E.K.K.,N.E.K. und T.E.K.Erpro - bungen.Bei erster E.K.K.Erprobung kommen die Motoren nicht auf Um - drehungen,die Schrauben werden un- tersucht und gewechselt.Die am 13.3. durchgeführte Probefahrt ergibt fol- gende Werte: Stb.Motor 1617 Upm.Auspufftemperatur 681° C. M. Motor 1564 Upm.Auspufftemperatur 694° C. Bb. Motor 1622 Upm.Auspufftemperatur 694° C. Geschwindigkeit:35,8sm,erneutes Docken erforderlich.
01 45	Ymuiden	"S.39,74,75,76,91,114 und 119" ein,Torpedo - einsatz wegen Wetterlage abgebrochen. Normale Bereitschaft. Treibölübernahmen: "S.39" 1,5m³ Dauer:1/2Std.Personal:1/ "S.74" 2,00 m³ Dauer: Personal:1/ "S,76" 2,0m³ Dauer:1/2 " Personal:1/ "S,91" 2,6m³ Dauer:1/2 " Personal:1/ "S.114"2,7m³ Dauer:3/4 " Personal:1/ "S.119"1,5m³ Dauer:1/2 " Personal:1/
10 55	Ymuiden	"S.91"aus zur Erprobung Kompaßanlage
11 50	"	"S.91" ein.
4.3.43.	Ymuiden	"S.39,74,75,76,91,114,119" normale Ber schaft.
22 50.	" "	"S.74,75,76,91,119" aus zum Torpedo- einsatz. Durchgehender Betrieb.
5.3.43. 03 50	In See	"S.76,91,119, 3x A.K. Feindberührung Beschuß von englischen Zerstörer.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
07 30	Ymuiden	"S.76,91,119" ein.
0915	" "	"S,76,91,119" aus ,Sicherung für "S.74"
10 15	" "	"S.76,91,119" und"S.74" festgemacht.
03 32- 03 54	In See	"S.74, u.S.75" 3x A.K.Feindberührung Be- schuss von englischen Zerstörer.
07 18	In See	Beim holländischen Fischdampfer längseits.
07 55- 08 29	" "	Feindberührung,Angriff von 4 englischen Jägern.(siehe ausehl.Bericht) "S74 und S.75" wurden um 07 55 Uhr ungefähr 6 Sm von der holländischen Küste von 4 englischen Jägern angegriffen. Nach Aussagen des Matr.II Mai von "S75" traten während der Angriffe folgende Störungen auf:

07 55 Uhr wurde "S.75" von 4 englischen Jägern angegriffen von Stb. Seite und mit Geschoßgarben eingedeckt.Im Maschinenraum wurden der Bb.Ölkühler,die Brennstoffringleitung,die Frischwasser - ableitung beider Maschinen,einzelne Zylinder der Stb.Maschine,der Stb.Ölbetriebsbehälter,Steuerhebelgehäuse Bb.Maschine und die Schalt tafel in der Mittel Maschine zerschossen.Die gesamte E.Anlage und beide Seitenmotoren waren ausgefallen.Der Mittel Motor lief noch langsame Fahrt.Bei einem abermaligen Angriff wurden die Anlaßluft- flaschen und Luftleitungen beschädigt.Der Seitenmotorraum machte Wasser,die Aggregatpumpen wurden zum Lenzen angestellt.08 00 Uhr lief der Mittelmotor noch mit 600 Upm.Kurze Zeit später wurde die Auspuffleitung des Mittelmotors zerschossen,der Raum wurde durch die starke Rauchentwicklung verlassen,der Motor wurde gestoppt. Beim Betreten des Oberdecks wurde der Matr.II Mai durch einen Steck schuß im linken Oberschenkel verwundet.Die Aussagen der anderen Maschinengäste decken sich mit den des Matr.II Mai. Der Masch.Gefr.Rathke und der Masch.Ob.Gefr.Schäfer drangen mittel Flottenatmer und Feuerlöscher in Abtl.VI.ein und stellten mehrere Treffer im Stb.Brennstofftank fest.Der Brennstoff floß in die Abtl.VI.Durch die starke Rauchentwicklung und die bald darauf aus - tretende Stichflamme mußte der Raum verlassen werden.

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

lief nach achtern,
Der Masch.Gefr.Rathke um den Verwundeten zu helfen.Bei einem weiteren Angriff wurden Nebelkannen zerschossen,wodurch der Masch.Gefr.Rathke sich beide Arme verbrannte.Der Masch.Ob.Gefr. Schäfer lief auf den Ruf "Feuer im U. - Raum" sofort nach vorn. Er stellte fest,daß unter dem Niedergang sich ein faustdicker Wasserstrahl in den Raum ergoß.Das Wasser stand bereits 20-30cm über den Flurplatten.Er lief zur achteren Maschine holte von dort Wischbaumwolle und steckte sie in das Loch.Bei einem weiteren Angriff wurde der U. - Raum wiederrum mehrmals durchschlagen.Durch das weitere Ansteigen des Wassers und der starken Rauchentwicklung wurde der U. - Raum von dem Masch.Ob.Gefr. Schäfer verlassen.An Deck beteiligte ersich am Verbinden der Verwundeten.Kurze Zeit später wurde der Befehl zum Außenbordgehen gegeben.Mit dem Boot blieben von dem techn.Personal der L.M. Ob.Masch.Schlüter,die Unteroffiziere Peters und Richter und der Masch.Gefr.Frohloff.Nach der Bergung der Überlebenden durch "S.74" verstarb der Masch.Mt.Träger an einer Halsschlagaderverletzung.
Die beiden Soldaten haben sich unter vollem Einsatz besonders hervorgetan und wurden für ihre Tapferkeit mit dem E.K.II ausgezeichnet.

Auf "S.74" wurden bei den Angriffen an Stb.Seite Abtl.IV über der Wasserlinie.die Seewasserkühlung der Hauptauspuffleitung und der Hauptauspuff durchschossen.Weiter enstand durch einen Treffer hinter dem Stb.Aggregat ein Brand,der schnell gelöscht werden konnte.Ferner wurden das Brett am Fahrstand, das Hauptanlaßventil,die Süßwasserleitung und die Brennstoffzuleitung zum Mittelmotor beschädigt.Die Entlüftungsleitung vom Torpedoluft sammler nach Oberdeck wurde vor dem Ventil an Deck durchschlagen,die Sammler entlüfteten nach Oberdeck.

An Bb.Motor wurde die Brennstoffpumpe 3 beschädigt,die Gummimuffe der Süßwasserleitung und das Rohr selbst wurden aufgerissen, das Brett am Fahrstand wurde durchschossen.Die Ölleitung am Bb. Motor wurde ebenfals beschädigt,das Öl im Betriebsbehälter fiel schnell und mußte durch die Handpumpe laufend nachgefüllt werden.An der Maschine selbst spritzte das Öl bis zum Maschinenoberlicht heraus.Eine spätere Untersuchung nach der

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

Ursache erbrachte kein Ergebnis.Eine Genaue Untersuchung des Motors ist daher nötig.Der Wassereinbruch im Vorschiff konnte mit den Aggregatpumpen gehalten werden.In Abtl.VI wurde der Frischwasser tank durchschossen.Die Mittelmaschine hatte kurze Zeit später kein Frischwasser mehr und wurde darum mit Seewasser weitergefahren.Ein Auffüllen des Motors von der Dampfheizung war nicht möglich,da sie an verschiedenen Stellen durchschlagen war.Auch das Stb.Aggregat wurde mit Seewasser gefahren.

Der Fahrmaat der Stb.Maschine,Masch.Mt.Torwie,wurde beim ersten Angriff an der rechten Brustseite und am rechten Oberarm verwundet und fiel aus.Der L.M. Ob.Masch.Prigge löste den T. ab. beim zweiten Angriff wurde der Fahrmaat der Bb.Maschine Masch. Mt.Weber am linken Unterarm verwundet,fuhr jedoch seine Maschine weiter.Beim dritten Angriff wurde er durch Splitter der auseinandergerissenen Süßwasserleitung ab an der linken Bauchseite nochmals verwundet und fiel aus.Der L.M. fuhr darauf beide Maschine die Bb.Maschine mußte schon kurz danach wegen Kühlwasserrangel und Ölverlust abgestellt werden.Die Stb.und Mittel Maschine liefen bis zum Ende der Angriffe mit 1400 Upm.und danach mit 500 Upm.weiter.Die Luftleitung der Mittelmaschine war in Ordnung dagegen die Leitung zur Stb.Maschine zerschossen.Der Stb.Motor mußte trotzdem wegen Aufnahme der Überlebenden von "S.75" gestoppt werden.Er konnte nicht mehr angelassen werden.Von "S.74" wurde um 08 45 Uhr das Sinken von "S.75" beobachtet."S.74" trat mit der Mittelmaschine den Rückmarsch an.In Ymuiden wurde sofort ein Pumpfahrzeug längsseit geholt,da das Wasser im Vorschiff trotz Lenzen langsam stieg.
Der L.M. von "S.74" hatte sich allen Situationen voll gewachsen gezeigt.Durch schnelles Handeln,durch Mut und Entschlossenheit hat er größeren Schaden verhütet.
Der Fahrmaat der Mittelmaschine Masch.Mt.Reinfeld hat trotz Kopfverletzung seine Maschine weitergefahren und mit großer Umsicht und Entschlossenheit die auftretenden Störungen in seinem Raum zu beseitigen versucht,den enstandenen Brand konnte er schnell löschen.
Von diesem Boot zeichneten sich weiter aus:Die Masch.Gefr.Schmidt und Köhler.Schmidt drückte sich mit dem Rücken gegen den zerschossenen Hauptauspuff der Mittelmaschine,sodaß die Auspuffgase nicht voll in den Raum gelangen konnten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Köhler hielt kurz entschlossen mit der Hand die durchschossene Seewasserleitung des Hauptauspuffes dicht und vermied, daß das Wasser im Raum herumspritzte und noch genügend Kühlung für den Auspuff vorhanden war. Die bis jetzt aufgetretenen Störungen durch Feindeinwirkung machen folgende Änderungen dringend notwendig: 1.) Verlegung der Anlaßluftleitungen unter Wasserlinie und nochmalige leicht abnehmbare Verschalung dieser Leitungen gegen Splitter. 2.) Einbau eines Zwischenventiles in die Anlaßluftleitung, um dadurch eine räumliche Trennung zu erreichen. 3.) Verkleinerung der Anlaßluftflaschen und Verlegen seitlich der Motoren an die Außenbordswand oder zwischen die Motoren, wenn der Platz es zuläßt. 4.) Anbringen einer kleinen Reserveluftflasche von 30 kg Druck an jeden Fahrstand, um bei Treffern in die Hauptanlaßleitung eine Reserve zu haben. 5.) Anbringen von einem Splitterschutz für den Ölbetriebsbehälter, Ölfilter und Ölkühler. An Treffern auf diesem Boot wurden ungefähr 281 gezählt, die Trefferauswirkungen und Durchschläge in der Maschine wurden nicht gezählt. An Oberdeck ergab sich folgendes Bild: Bb. Abtl.IV 13 Abtl.V 24 Abtl.VI 13 Abtl.VII 6 Abtl.VIII 2 1 — Stb. 21 66 67 Über- und Unterwassertreffer: Stb.über Wassertreffer: Abtl.V Abtl.VI Abtl.VII Abtl.VIII 1 5 7 11 Stb.Unterwassertreffer: Abtl.IV Abtl.VII Abtl.VIII 1 1 6 zusammen: 231 Treffer. Bb.Überwassertreffer: Abtl.VII Abtl.VIII 1 11 Bb.Unterwassertreffer:Abtl.VIII,6Treffer zusammen:281 Treffer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mit "S.75" blieben der L.M.: 3 Unteroffizier und 1 Mann. Auf "S.74" wurden vom techn.Personal 2 Unteroffiziere schwer verwundet, das übrige Personal trug leichtere Verwundungen davon.
5.3.43.	Ymuiden	"S.74" außer K.B.gemeldet mit C.613 vom 6.3.43.
14 30	" "	"S.74" mit Hilfe von zwei Schleppern und dem Bugsierfahrzeug abgelegt zur Fahrt nach Amsterdam.
18 00	Amsterdam	"S.74" abgedockt Amsterdamsche Droogdock.
		Treibölübernahme: "S.76" 5m³ Dauer:1/2Std. Personal: 1/1 "S.91" 5,5m³ Dauer:1/4Std. Personal:1/1 "S.119"4m³ Dauer:1 Std. Personal:1/2
		Treibölabgabe: "S.74" 3/7m³
6.3.43.		
15.3.43.	Amsterdam	"S.74" Untersuchung hat ergeben, daß die Instandsetzung ungefähr 10 Wochen dauert. Da nicht genau festgestellt werden konnte, ob Splitter die Motoren noch an anderen Stellen durchschlagen haben, werden die Motoren zur Untersuchung ausgebaut.
	Ymuiden	"S.39", 75, 91, 114 u. 119" normale Bereitschaft. "S.76" 400 ltr.Schmieröl Z.d.M.6 übernommen. "S.39" Mittelmaschine 1 Bremserschaden, Zylinder mit Kolben ausgewechselt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.3.43.		
19 45	Ymuiden	"S.39,76,91,114 u.119"normale Bereitschaft
	" "	"S.39,76,91,114 u.119" aus zum Torpedo - einsatz,durchgehender Betrieb.
		Sammberg
8.3.43.		
06 30	Ymuiden	"S.39,76,91" ein
01 05 -		
01 17	In See	"S.114 und 119" 3x A.K.Feindberührung gejagt von englischen Zerstörern.
01 17	" "	"S.119" 2x A.F. alle Maschinen H.Z. alle Maschinen "Stopp" "S.114" achtern Abtl.I gerammt.
		Um 01 19 Uhr fuhr "S.119" im Operationsgebiet an der englischen Küste achtern an Bb.Seite auf "S.114" und wurde an Stb.Seite von Vorderkante Torpedorohr bis in Höhe des Kommandantenraumes unter der Wasserlinie die Schiffsbeplankung aufgerissen,sodaß in kurzer Zeit der U. - Raum,Kommandanten und Funkraum voll Wasser waren.Der Kommandant ließ darauf zwei Torpedos abschießen.Die Reservetorpedos wurden soweit wie möglich nach achtern gezogen. Der L.M. ließ im vorderen Maschinenraum sofort das Schott nach Abtl.VI.abstützen,der Brennstoff wurde von Abtl.VI nach Abtl.I gepumpt,und Abtl.I mittels Feuerlöschschlauch geflutet.Die Mittelmaschine lief nach der Havarie L.F.V. und später mit H.F.V. Bei achtern aufkommende Schatten kamen für alle Maschinen 3 xA.K. Die Maschinen liefen nur noch 1000 Upm.Bei dieser Fahrtstufe bog sich das Schott im vorderen Maschinenraum stark durch.Es trat Wasser durch das Schott nach Abtl.V,das durch Anstellen der Lenzpum entfernt wurde.Kurze Zeit später kam das Kommando "Stopp" für alle Maschinen.Beim nochmaligen Anfahren gingen die Maschinen auf Überdrehzahl,das Vorschiff war schon soweit eingetaucht, daß die Schrauben aus dem Wasser traten.Nachdem "S.114" längsseit gegangen und die Besatzung von "S.119" übernommen hatte,wurde das Boot auf Befehl des Kommandanten gesprengt.Eine Möglichkeit,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		das Boot zu unterfangen oder über den Achtersteven abzuschleppen, bestand nicht,da sich beide Boote im Operationsgebiet befanden, weiter durch in der Nähe stehende M.G.B. bedroht wurden.Die Maß - nahmen des L.M. Ob.Masch.Rülle waren richtig. "S.114" wurde Abtl.I an Bb.Seite etwa 1/2m über der Wasserlinie 1/2 x 1m aufgerissen.Bei der Fahrt drang Wasser in Abtl.I,das durch Lenzen gehalten werden konnte.Das Schott von Abtl.II nach Abtl.I wurde abgestützt.Das Boot mußte von "S.119" ablaufen,da es von M.G.B. bedroht wurde.Das Gefecht dauerte von 01 35 Uhr - 02 06 Uhr, Einschläge wurden im Boot nicht festgestellt.Nach dem Gefecht wurde nach "S.119" gesucht und auch gefunden beim Anlegen zur Ber - gung der Besatzung von "S.119" wurde das Hauptanlaßventil der Bb. Maschine unklar.Die Seitenmaschinen konnten nicht umgesteuert und angelassen werden,da der Luftdruck schlagartig gefallen war.Die Gefechtsschaltung wurde unterbrochen,die Luft für die Bb.Maschine abgestellt und die Maschine auf "Voraus" gesteuert gelassen. Nach der Bergung der Besatzung von "S.119" wurde die Bb.Maschine angeschleppt und mit 2 x A.F. abgelaufen.
05 15	Ymuiden	"S.114" ein Treibölübernahme: "S.39" 6,7m³ Dauer: 2Std.Personal:1/2 "S.76" 3,5m³ " : 1 " " " :1/1 "S.91" 4,5m³ " : 1 " " " :1/1 Treibölabgabe: "S.114" 4,5m³ " :1,1/2 Std. " :1/1 Sammberg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.3.43.	Ymuiden	Bis 20 30 "S76" "S.91"normale Bereitschaft
		ab 20 30 Uhr 1/2 std. Bereitschaft.
	" "	"S.39" außer K.B.mit G.650 vom9.3.43.
08 45	" "	"S.114" aus
10 45	Amsterdam	"S.114" ein,Amsterdamsche Droogdock
		Boot außer K.B.gemeldet mit G.633 vom 8.3.4
		Sammberg
10.3.-	Amsterdam	"S.114" Instandsetzung
15.3.43.		
10.3.-	Ymuiden	"S.39" Kontrolle wegen Brennerschaden
14.3.43.		
07 00	" "	"S.76 und S.91" normale Bereitschaft
10 30	" "	"S.39,76,91" sofort Seeklar
11 30	" "	"S.39,76,91" normale Bereitschaft
		Schmierölübernahme:
		"S.91" 600 ltr.Z.d.N.6 vom Flottillsvorrat
		raum,Dauer :1,1/2 Std.Personal: 1/2
		Sammberg
11.3.43.	Ymuiden	"S.76 und S.91" normale Bereitschaft
		Sammberg
12.3.43.		
ab 20 15	Ymuiden	"S.76 und S.91" 1/2 Std.Bereitschaft
		Sammberg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.3.43.		
ab07 00	Ymuiden	"S.76 und S.91" normale Bereitschaft.
21 30	" "	"S.76" aus zum Minensatz.
		Sammberg
14.3.43.		
06 30	Ymuiden	"S.76" ein
		"S.39" K.B. gemeldet mit G.693
		vom 15.3.43.
23 45	Ymuiden	"S.39,91" aus Marsch nach Boulonge
		beide Boote treten zur 5.S.-Flottille.
		Sammberg
15.3.43.		
09 20	Ymuiden	"S.76" aus zur Erprobung der Echolotanlage
11 30		Marsch nach Amsterdam
13 30	Amsterdam	"S.76" fest,Amsterdamsche Droogdock,Einbau
		Fu.M.B.,Brückenpanzer und Wellenverkleidung
		neuer Ausführung.Außer K.B.gemeldet mit
		G.702 vom 15.3.43.
		Sammberg

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

	"S39"	"S76"	"S74"	"S79"	"S91"	"S95"	"S114"	"S119"	"S
1.3.	Y m u i d e n			Swinemünde	A'dam W' haven	Y m u i d			
2.3.	"	"	"	"	" Kiel	"	"		
3.3.	"	"	"	"	Ymuiden	"	"		
4.3.	"	"	"	"	"	"	"		
5.3.	"	"	"	"	"	"	"		
6.3.	"	"	Amsterdam	"	"	"	"		
7.3.	"	"	"	"	"	"	"		
8.3.	"	"	"	"	"	"	"	-	
9.3.	"	"	"	"	"	"	"	-	
10.3.	"	"	"	"	"	"	A'dam	-	
11.3.	"	"	"	"	"	"	"	-	
12.3.	"	"	"	"	"	"	"	-	
13.3.	"	"	"	"	"	"	"	-	
14.3.	"	"	"	"	"	"	"	-	
15.3.	-	"	"	"	"	"	"	-	

Betriebsstunden

Boote	Stb.Mot.	Mit.Mot.	Bb.Mot.
"S39"	237,55	237,05	235,45
"S74"	459,10	473,45	455,50
"S75"	450,00	450,00	451,00
"S76"	395,55,	410,40	389,45
"91"	120,20	131,30	121,30
"S114"	380,40	457,00	365,15
"S119"	162,30	201,00	163,15

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

Datum	Zahl der in Dienst gestellten Boote	K.B. Boote	außer K.B.	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkungen
1.3.	9	6	1	2	"S39" und "S91"
2.3.	9	7	-	2	traten ab 15.3.43
3.3.	9	7	-	2	zur 5.S.-Flottille
4.3.	9	7	-	2	"S95" E.K.K. Er-
5.3.	8	5	1	2	probungen.
6.3.	8	5	1	2	"S79" S.-Schul-
7.3.	8	5	1	2	flottille.
8.3.	8	5	1	2	
9.3.	7	2	3	2	
10.3.	7	2	3	2	
11.3.	7	2	3	2	
12.3.	7	2	3	2	
13.3.	7	2	3	2	
14.3.	7	2	3	2	
15.3.	5	0	3	2	

Lemmerburg

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

Anlage 1 zu Mar. Gr. Kdo. West 6. Abtg. B. Nr. 1810/43

,den 29. April 1943.

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Gkds. 2634

Geheime Kommandosache!

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

des

Führers der Schnellboote.

1.) Zu Seite 4 bis 7, Flugzeugangriff auf S 74 und S 75, 5.3.43.

a) Die erste Alarmierung über den Flugzeugangriff zur Erteilung von Jagdschutz erfolgte erst 0823 Uhr durch Schnepfesignal von S 74. Sie ging um 0825 Uhr beim Jafü ein. Erst dann erfolgte Sofortstart der sitzbereiten Jäger. Das Schnepfesignal über den Flugzeugangriff mußte bereits um 0745 Uhr beim Sichten der ersten feindl. Flugzeuge abgegeben werden. Gleichzeitig mußte die Anforderung auf Jagdfliegerbereichswelle erfolgen. Durch diesen Versager konnte den Booten kein rechtzeitiger Schutz gegeben werden. Jägereinsatz vor Feindsichtung ist auf Grund Kräftelage und anderweitiger Aufgabenstellung zur Zeit nicht möglich. Nur wenn besondere Vorkommnisse Feindmaßnahmen erkennen lassen, die Boote erheblich in die Helligkeit kommen oder anderer Grund vorhanden ist, daß mit hoher Wahrscheinlichkeit mit feindl. Flugzeugeinsatz zu rechnen ist, wird um direkten Jagdschutz gebeten.

b) Gem. FT-Befehl vom F.d.S., der um 0355 Uhr bei Chef 6.S.-Flottille vorlag, sollte 4. und 6.S.-Flottille bis 0400 Uhr lauern und dann den Rückmarsch antreten. Der Chef 6.S.-Flottille meldet um 0359 Uhr, daß er den Rückmarsch angetreten hat. Rotte S 74, S 75 hat den Rückmarsch erst um 0430 Uhr angetreten. Diese versäumte 1/2 Stunde setzte die Boote dem erfolgten Spitfireangriff aus. Der in der Hoffnung, hinter dem Zerstörer noch den Geleitzug zu treffen, erfolgte erneute Stich auf den Geleitweg um 0400 Uhr, entspringt anerkennenswertem Angriffsgeist und Zähigkeit. Wie dieses Beispiel aber zeigt, muß unter Auslassung einer Schußgelegenheit, der Rückmarsch so angetreten werden, daß der Heimathafen vor Helligkeit erreicht wird.

c) Die Besatzungen beider Boote haben sich tapfer verhalten.

Anlage 1 zu 1/SK 1624/43 28 d)

Datum und Uhrzeit

d) Über das Abbrennen der Torpedoköpfe gem. Seite 5 0820 Uhr und Seite 6, 1. Absatz, wurde gesonderter Bericht an T.J. gegeben.

2.) Zu Seite 5, 0723 Uhr:

Der Verdacht, daß es sich um mit dem Feinde zusammenarbeitende Holländer handelt, hat sich nicht bestätigt. Es handelt sich um einen Kutter der im Dienste der deutschen Abwehr steht. Da der Holländer nicht sofort klare Antwort gab, hat der Kommandant Funker und Gerät mitgenommen.

3.) Zum Abschnitt Maschine:

a) Zu Seite 5, 5.3.43:

Die Gefechtsberichte von S 74 und S 75 zeigen, daß:

a) Die Jäger bei Tage für die Schnellboote ein besonders gefährlicher Gegner sind, denen die Boote in bezug auf Abwehr nichts entgegenzusetzen haben. Durch die große Anzahl von Einschüssen in der Maschinenanlage und den damit verbundenen großen materiellen Ausfall wurde S 75 bewegungsunfähig und mußte später aufgegeben werden.

b) Die Panzerung des Steuerstandes hat sich bei Beschuß durch leichte Maschinenwaffen und im Abhalten von Splittern gut bewährt hat, sodaß ein größerer personeller und materieller Ausfall dadurch verhindert wurde.

c) Erstmalig auf S 75 der Brand eines Hauptbrennstofftanks auf einem S.-Boot auftrat. Es ist anzunehmen, daß der Gegner eine besonders wirksame Brandmunition zur Anwendung bringt. Der Verlust von S 75 ist zum Teil auf den Brand zurückzuführen der mit den an Bord befindlichen Feuerlöschmitteln nicht erfolgreich bekämpft werden konnte. Die Ausstattung der Boote mit Schaumfeuerlöschgeräten wird h.E. für dringend erforderlich gehalten und ist mit F.d.S. G 4406 Ing. vom 12.4.43 beantragt.

d) Der Einsatz und das Verhalten der Maschinenmannschaften beider Boote vorbildlich ist und besondere Anerkennung verdient.

b) Zu Seite 8, 5.3.43:

Die vorgeschlagenen Änderungen sind zum Teil durch Änderungsanträge beantragt worden, die Anbringung von Splitterschutz unter Ziffer 5 wird gesondert weiterverfolgt.

Fregattenkapitän.

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando

Befehlsstelle, den 28. Mai 1943.

B.Nr. Gkdos.2634/43 A I

An

Geheime Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

nachrichtlich:

Marinegruppenkommando West /Führungsstab
Führer der Schnellboote
Kommando 6. Schnellboots-Flottille

In der Anlage wird das K.T.B. der 6. Schnellbootsflottille einschl. Abschnitt Maschine für die Zeit vom 1. - 15.3.1943 mit Stellungnahme F.d.S. vorgelegt.

Der Stellungnahme des F.d.S. wird zugestimmt.

Der Antrag auf Ausstattung der Boote mit Schaumfeuerlöschgeräten ist weiterverfolgt worden.

Für das Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.:

Hans Hartmann

1.Skl 1624/43 g.Kdos. + 2 Anl.
/43
4 6 43

Za 1./Ing. 16243/43 g. Kdos.

Geheime Kommandosache!

1) 1 Wn 4

2) 1 Skl

3) Chef M N D

4) Skl Qu

2 Anl.

5) A Va

6) K III

7) Ueber 1 Skl an Kr

1/Skl.

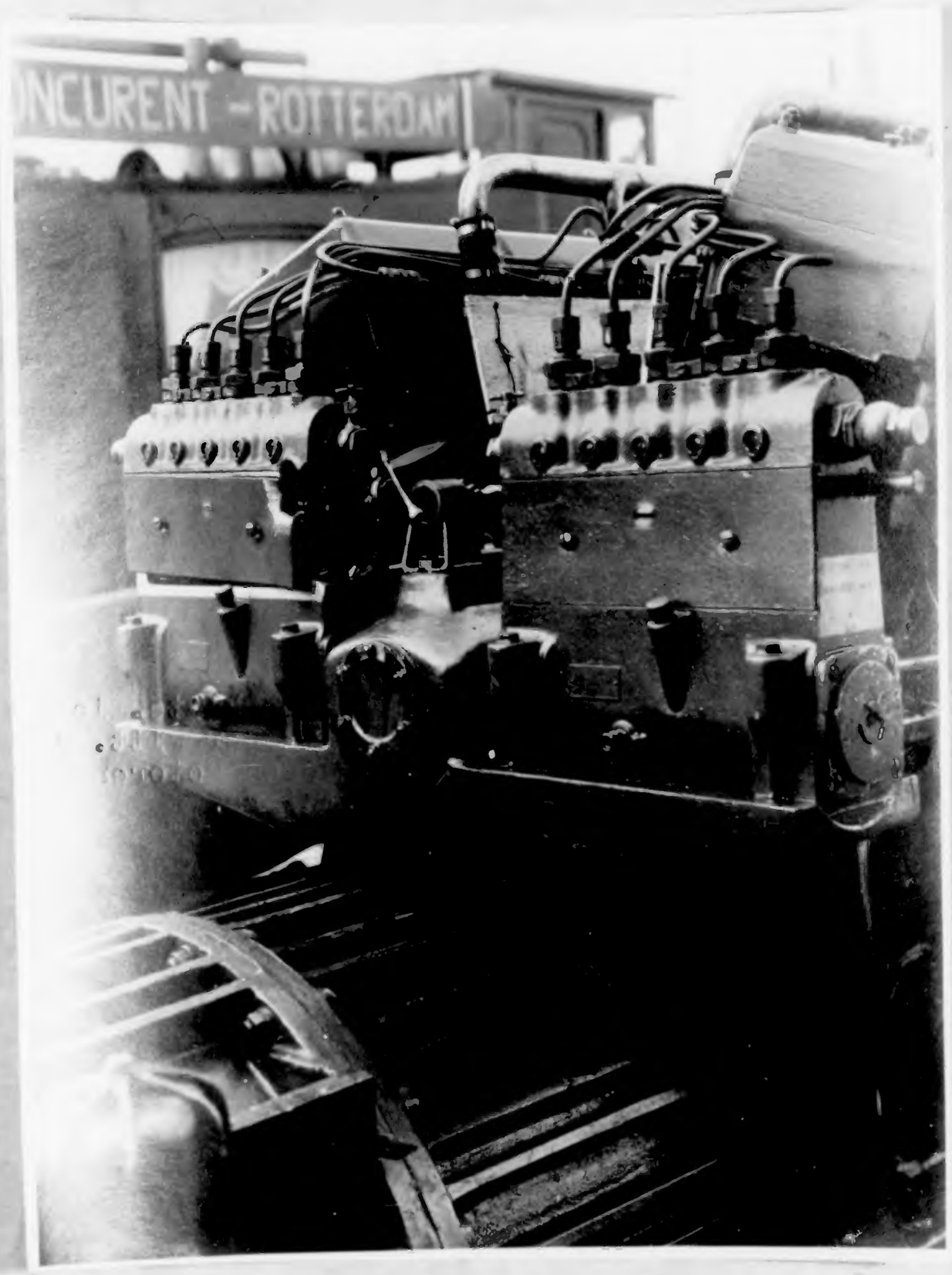
i.A. Iac

- 1. SEP. 1943 -

2. SEP. 1943

215

4 1/5


NCURENT - ROTTERDAM

Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 61/43

Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2426/43

Treffer von Oberdeck Abtl.IV Achterkante. Dieser Schuß durchschlug das Schaltbrett der Mitt.Masch das Schott zwischen Mitt.u.vorderen Motorenraum u.landete in Pumpe III des Bb.Motors.

Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubl E 55/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2135/43

"S.74"

Peilkompaß mit achterem Maschinen - oberlicht

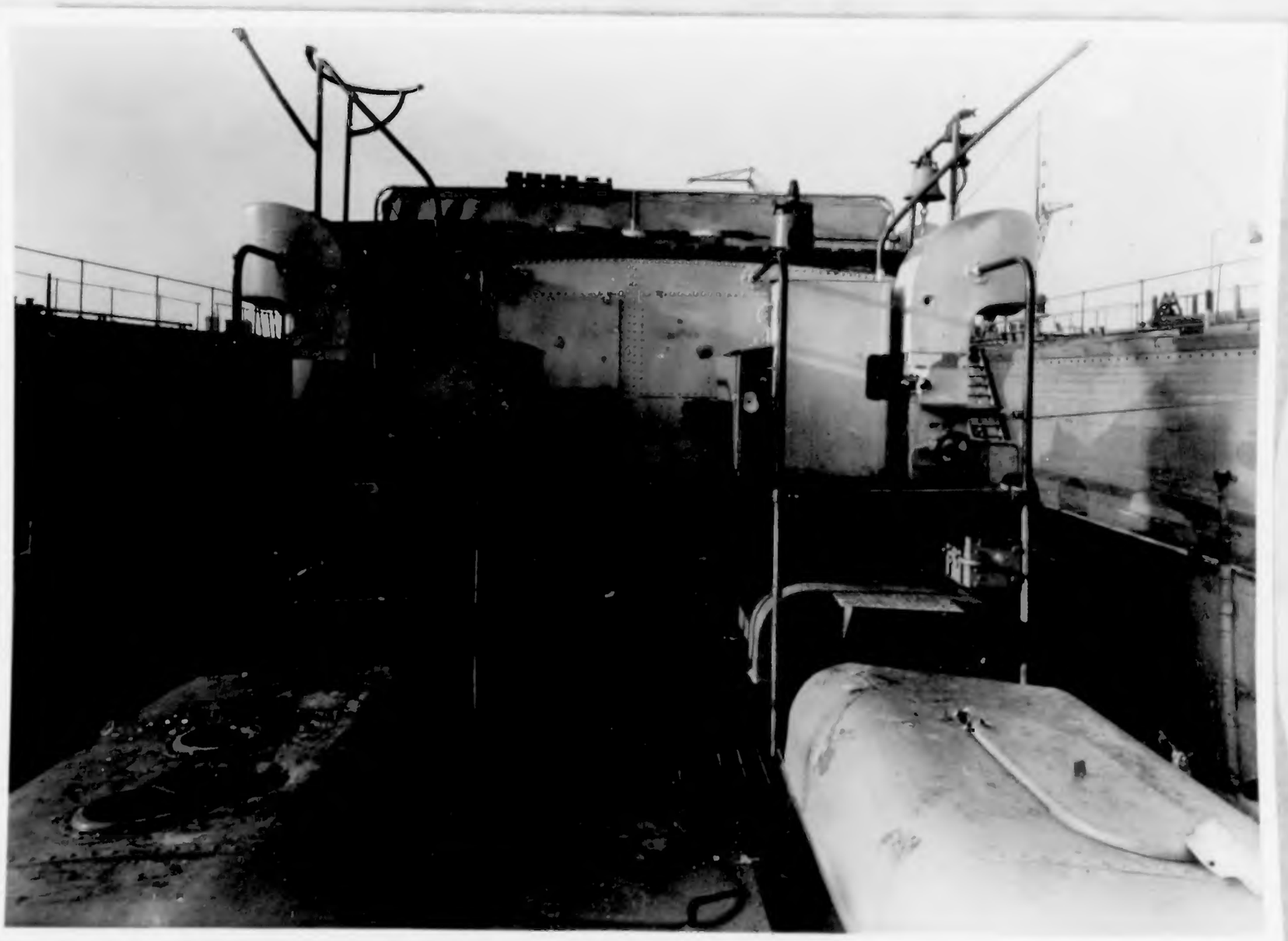
Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 48/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2127

"S.74"

B b.Bug



Nur für den Dienstgebrauch

Kennung: LugaubiE54/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2186/43

"S.74"

Vorderes Maschinenoberlicht

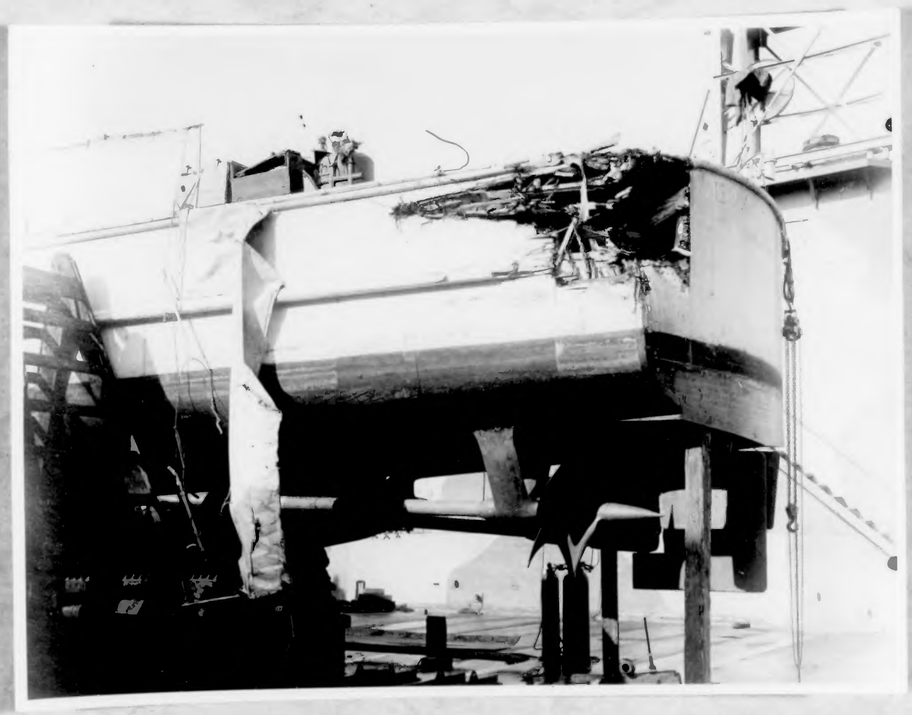
Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 54/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2186/43

"S.74"

Vorderes Maschinenoberlicht



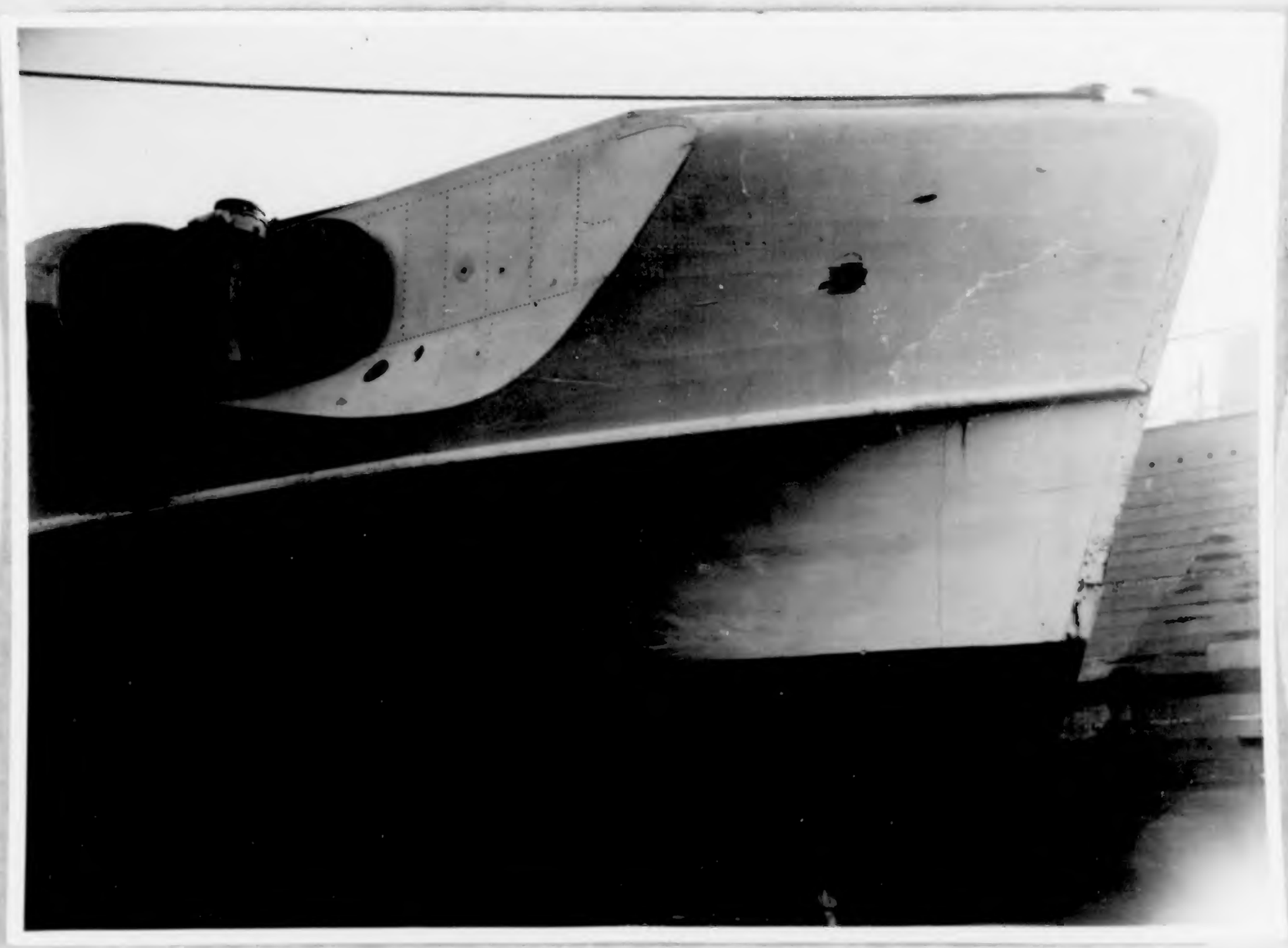
Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 57/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2227/43

"S. 114"

nach der Kollision



Nur für den Dienstgebrauch!

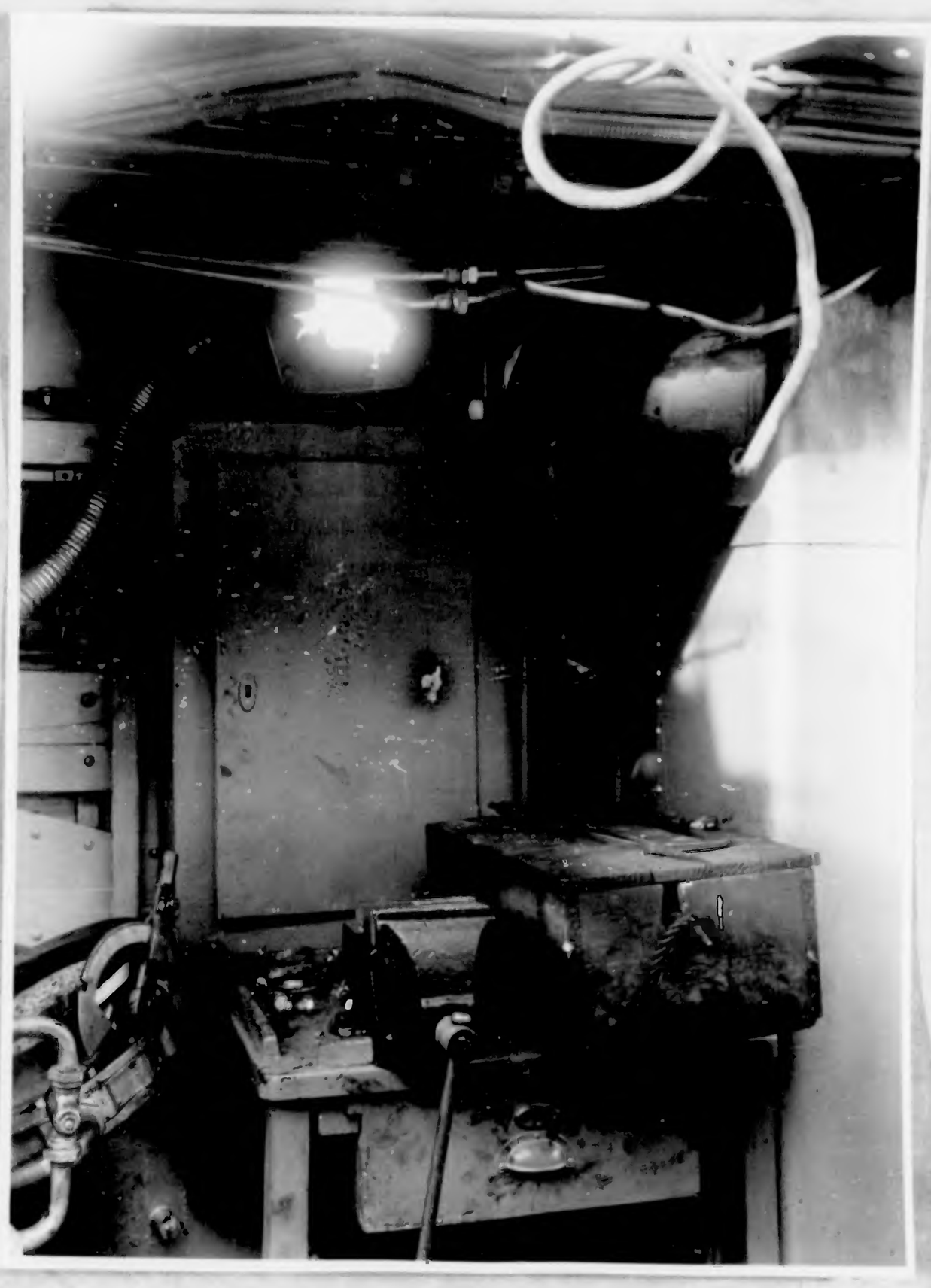
Kennung: Lugaubi E 49/43

Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2135/43

"S.74"

Stb.Bug



Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E58/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 239/43

Treffer Stb.Abtl.IV

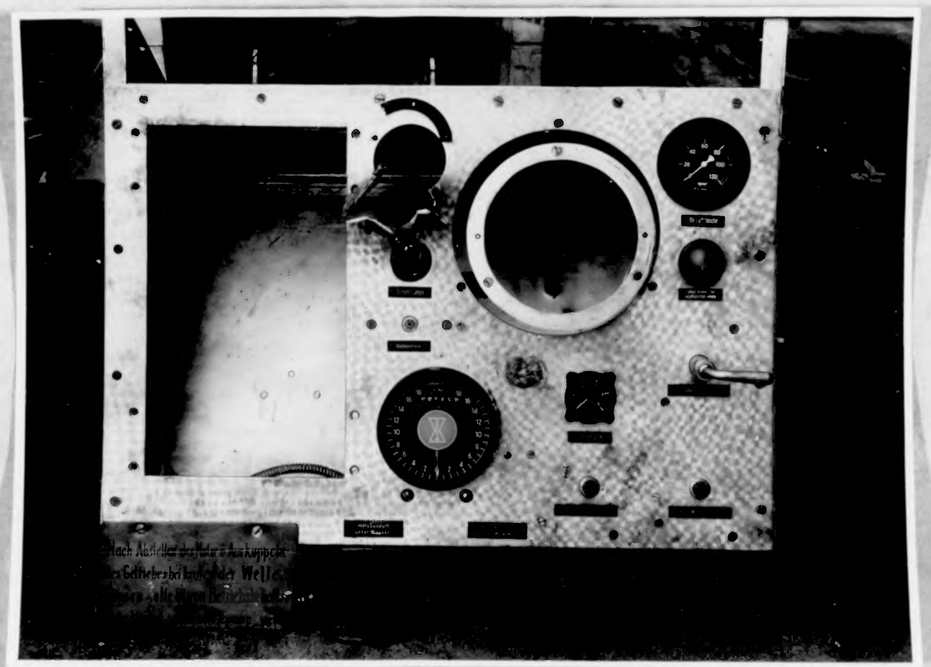
A K S A F E T Y F I L M

Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 59/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2406/43

Treffer Bb. Oberdeck



Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 63/43

Beschäd. S-Buch

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2446/43

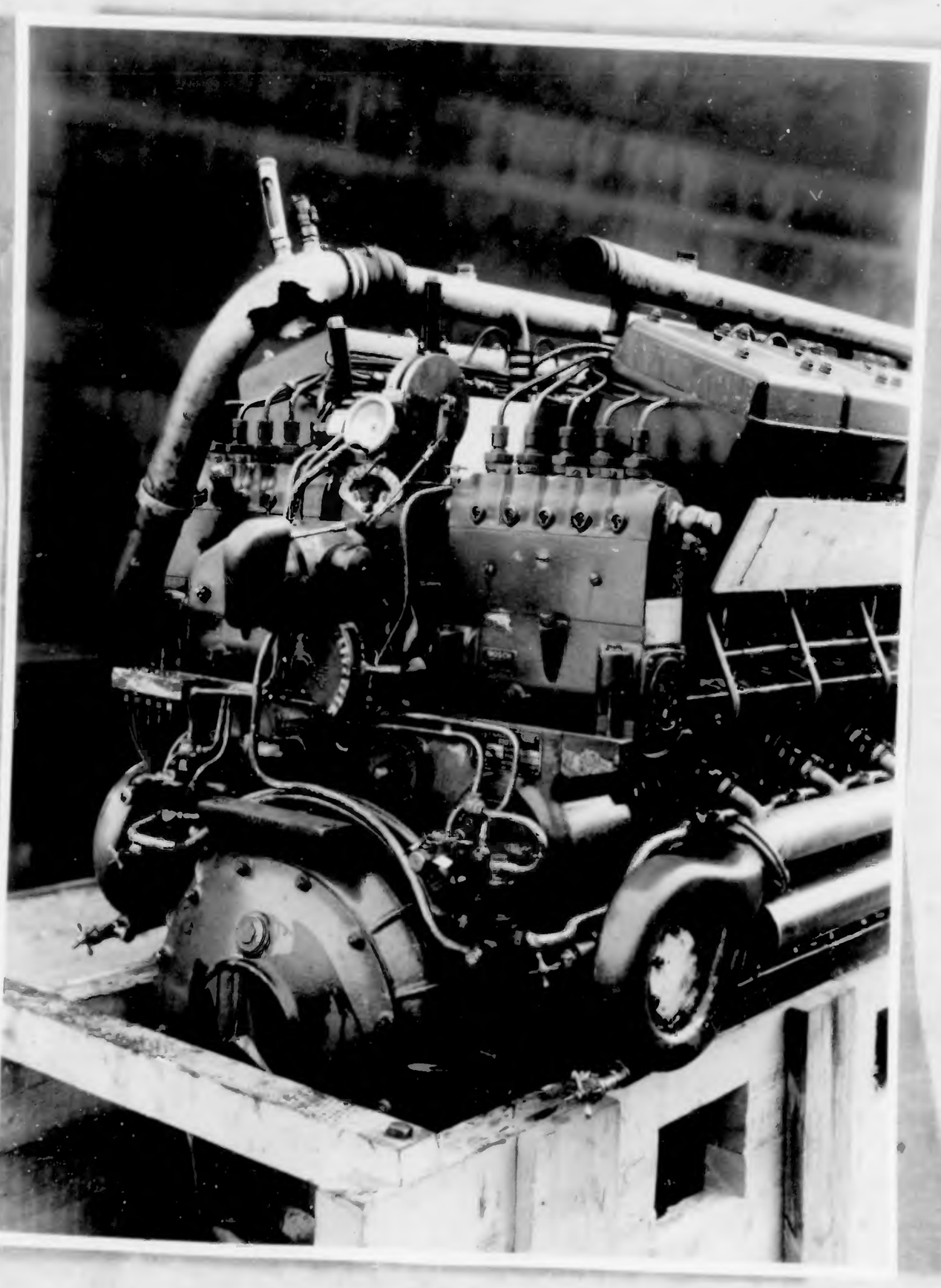
Treffer im Schaltbrett der Bb.Maschine

Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 63/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubüstelle
Prüfnummer: 2446/43

Treffer im Schaltbrett der Bb. Maschine



Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 60/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2416/43

Treffer in der Frischwasserleitung des Bb. Motors.

Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 53/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2175/43

"S.74"

Stb. Brücke

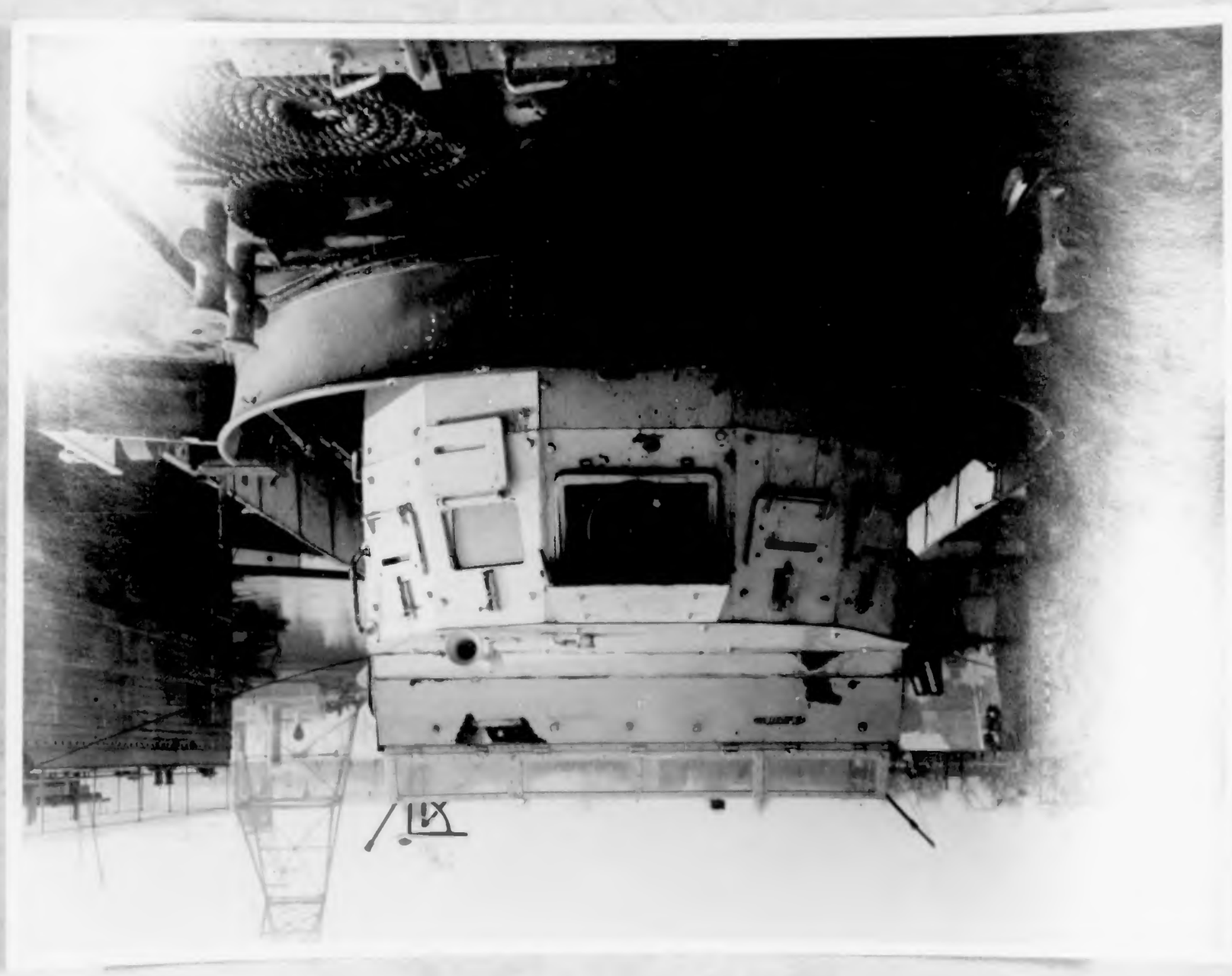
Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 56/43
Beschäd.S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 22086/43

"S.74"
Stb.Seitenansicht

4-5. 3. 43



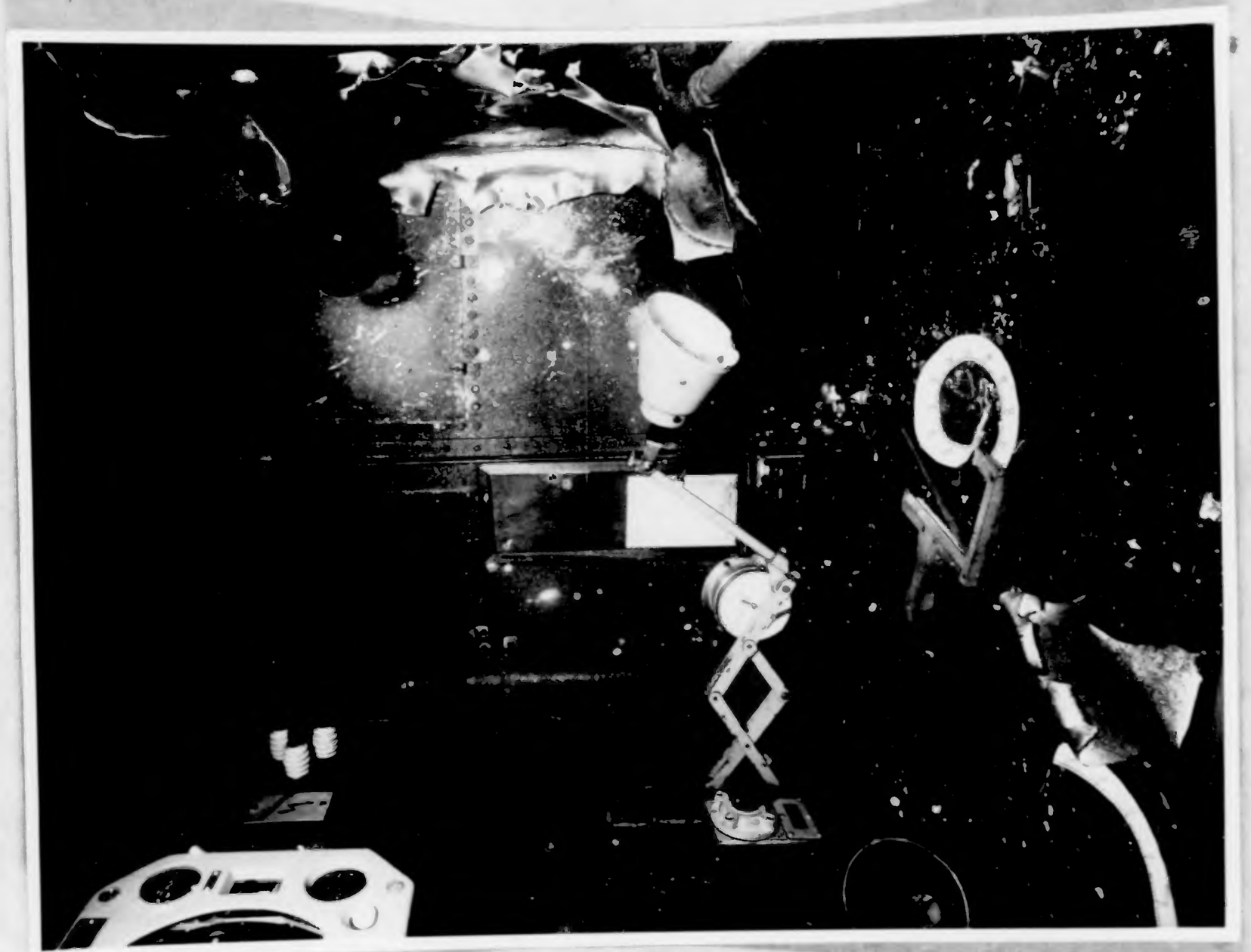
Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E50/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2147/43

"S.74"

Brücke, von der Back gesehen.



Nur für den Dienstgebrauch!

Kennung: Lugaubi E 52/43
Beschäd. S-Boot

Lg. Kdo. Holland Luftgaubildstelle
Prüfnummer: 2166 /43

"S.74"

Kartenhaus

Rotte „S 76"

Rotte „S 76"

Rotte „S 76"

Anmarschweg der Flut

„S 114"

M.G.B.

MGB

MGB

MGB

54G

56 7

55 7

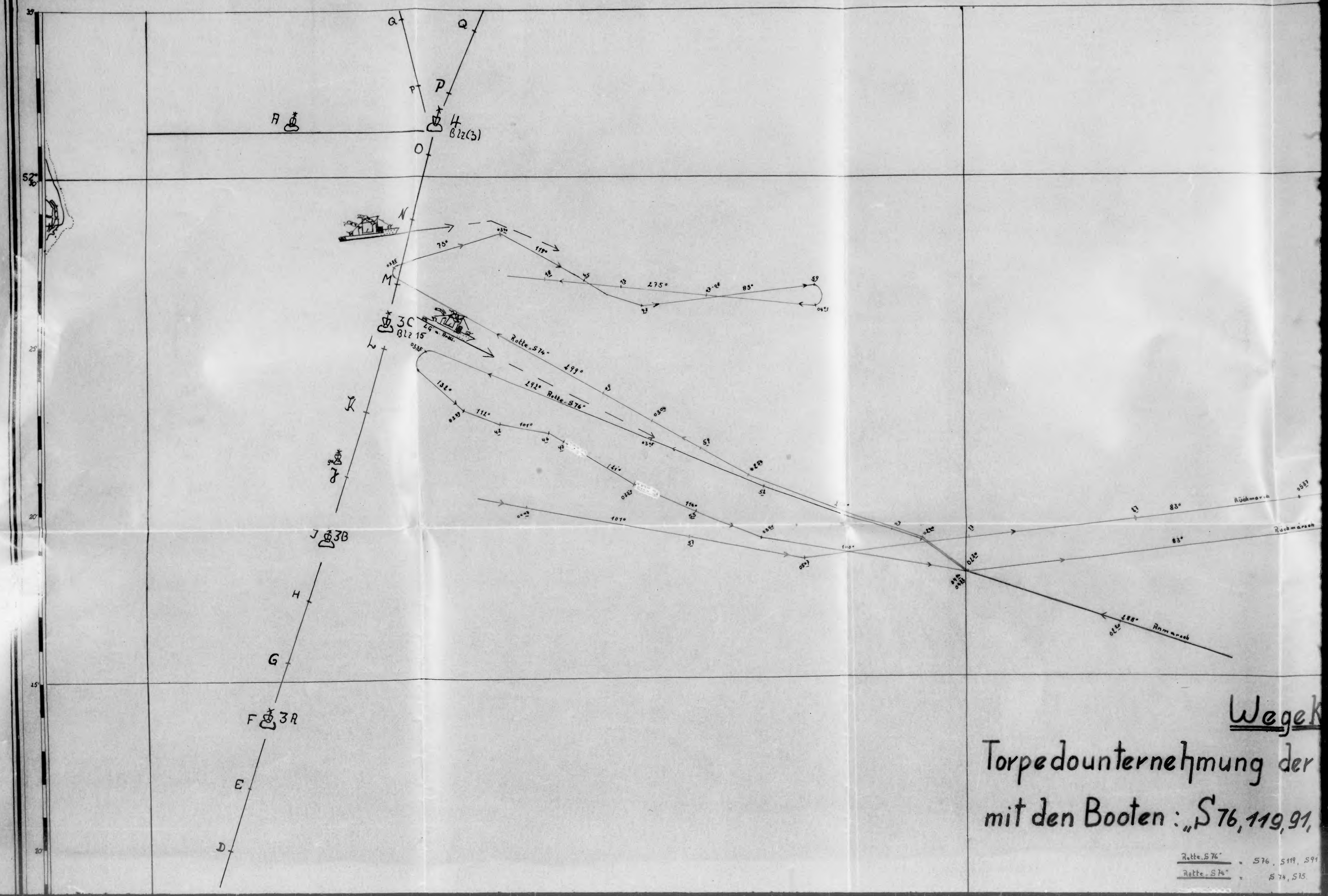
Wegekarte

G. S-Flt.

Unternehmung vom 7. – 8. III. 43

mit S 76, 39, 91. – S 114, 119.

Massstab 1:150000

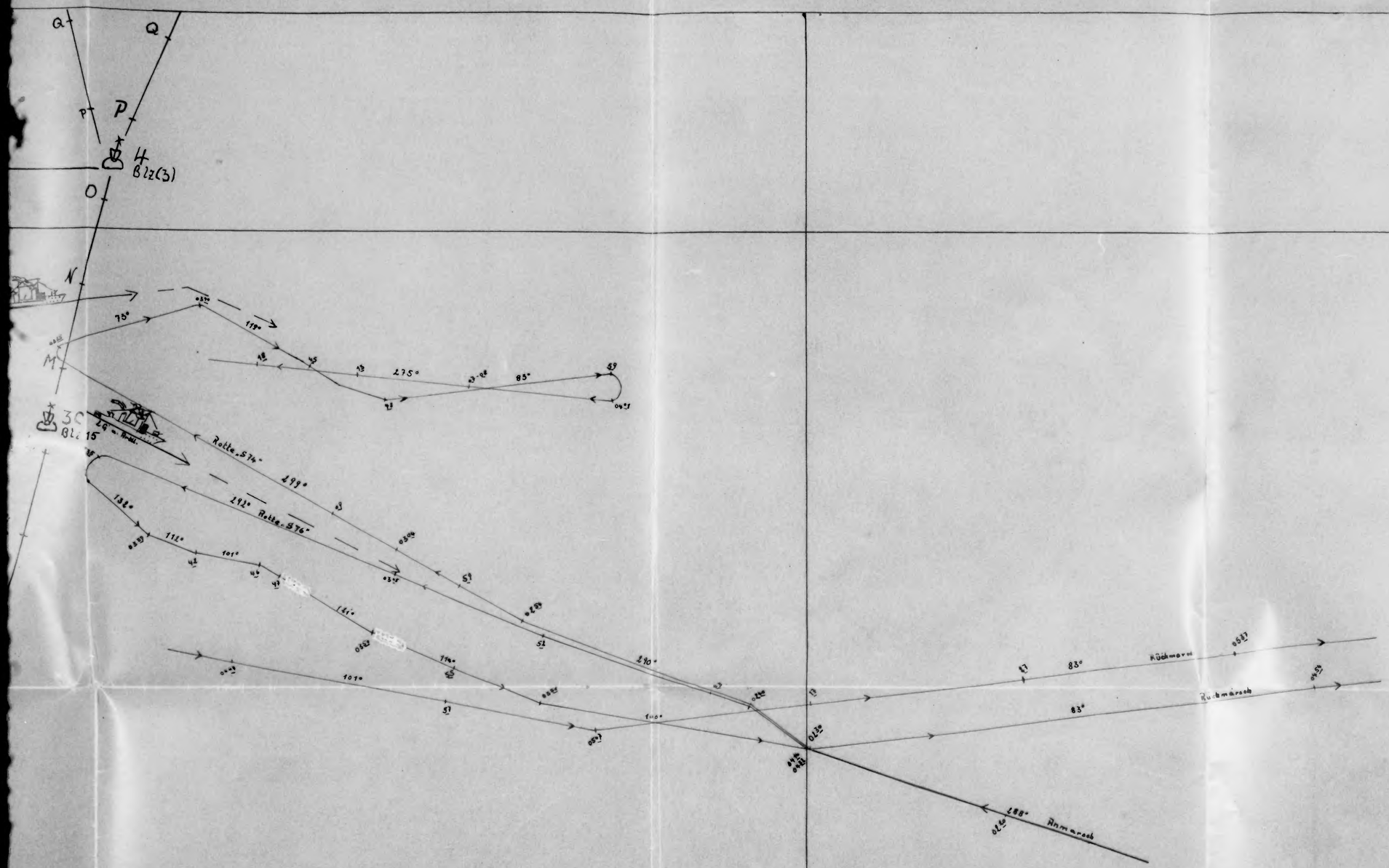


Wegek

Torpedounternehmung der

mit den Booten: „S 76, 119, 91,

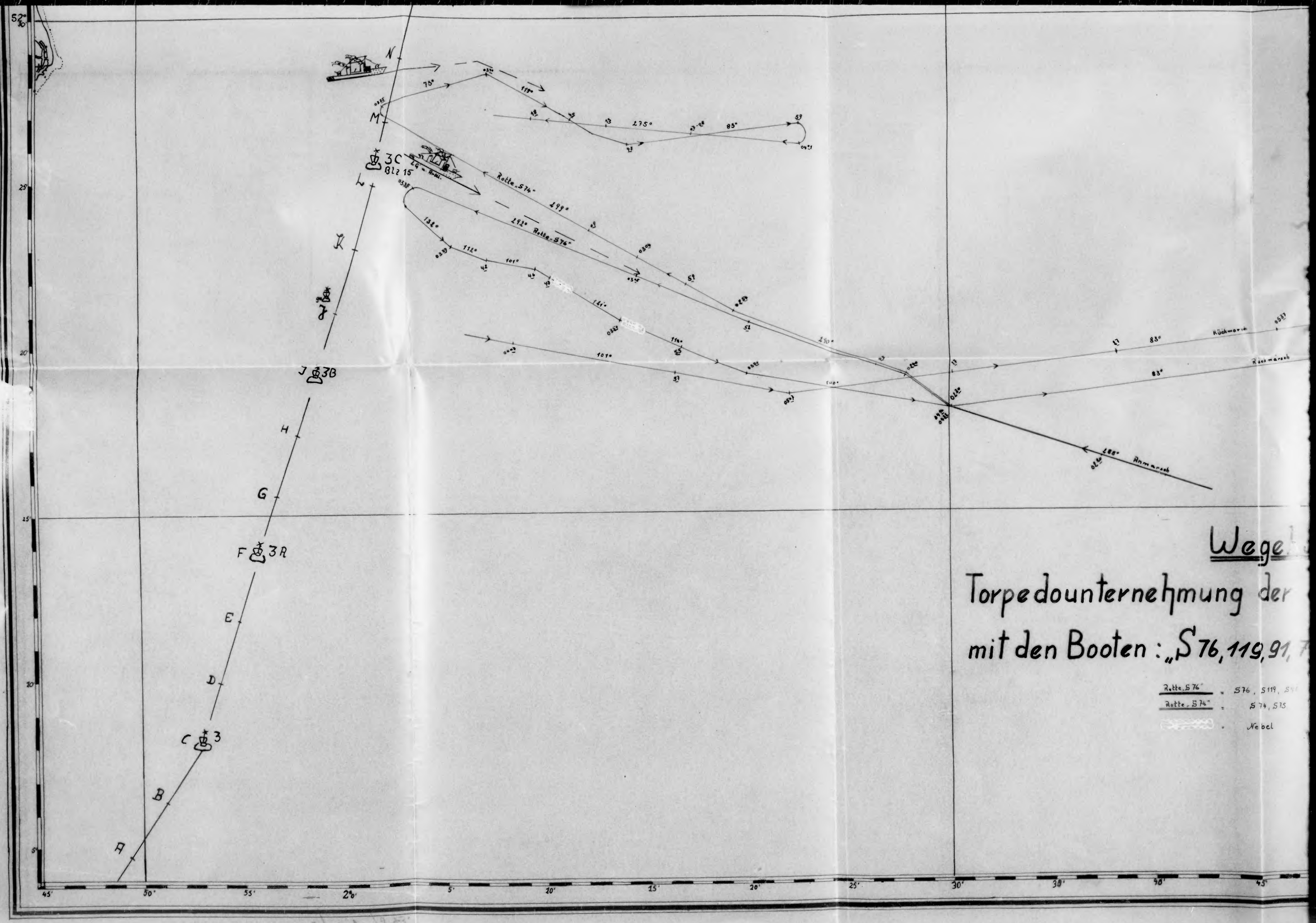
Rotte „S 76" = S 76, S 119, S 91
Rotte „S 74" = S 74, S 75.



Wegekarte

Torpedounternehmung der 6. S. Fltle. vom 4./5. III. 43 mit den Booten: „S 76, 119, 91, 74, 75."

Rotte „S 76" = S 76, S 119, S 91.
Rotte „S 74" = S 74, S 75.



Wege

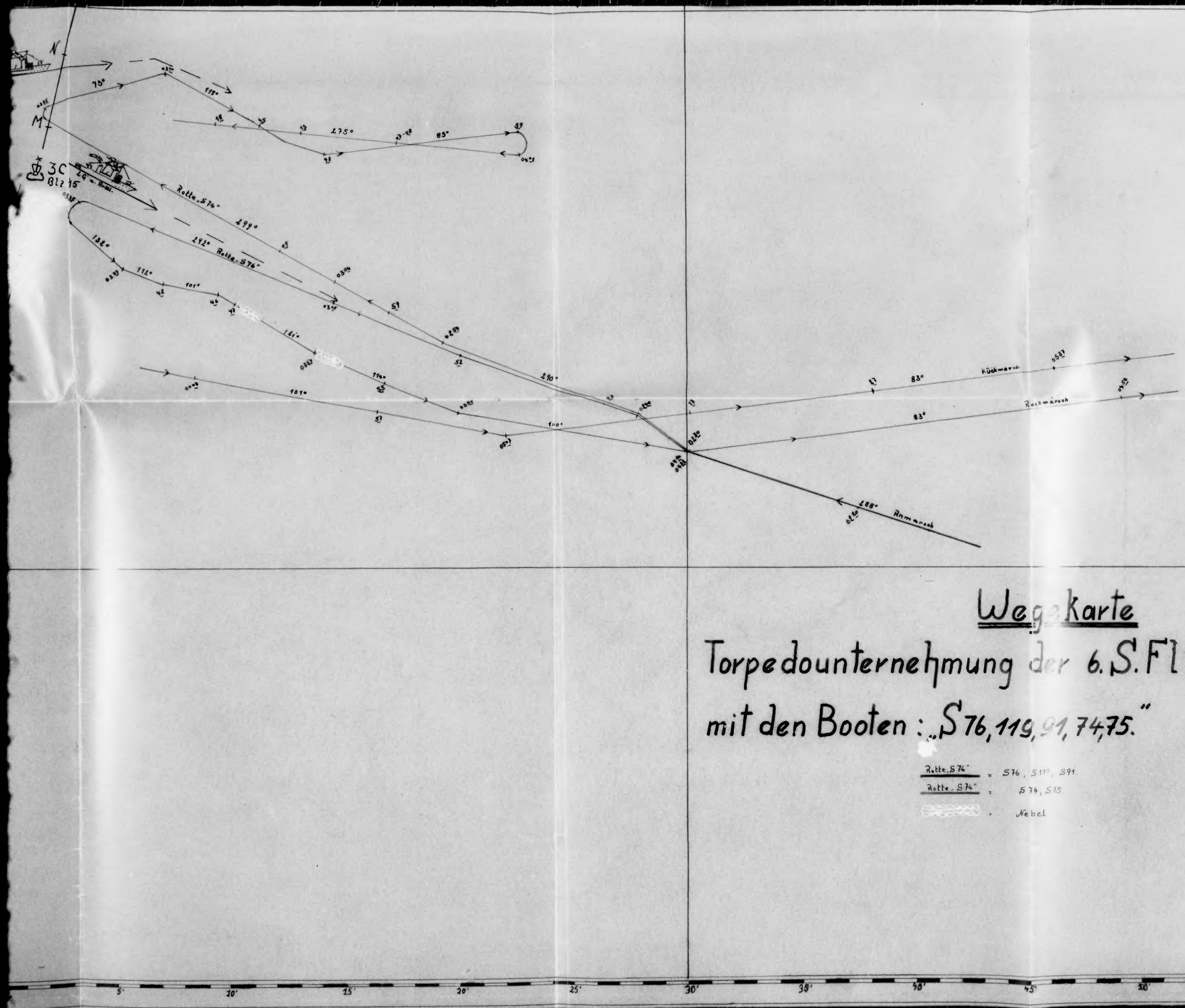
Torpedounternehmung der

mit den Booten: „S 76, 119, 91,

Rotte „S 76" = S 76, S 119, S

Rotte „S 74" = S 74, S 75

Nebel



Wegekarte

Torpedounternehmung der 6. S. Flttle. vom 4./5. III. 43

mit den Booten: „S 76, 119, 91, 74, 75."

Rotte S 76 = S 76, S 119, S 91
Rotte S 74 = S 74, S 75
= Nebel

PG 71601 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE 16.3.1943 - 31.3.1943

...ge zu Gruppe Nord/Flotte
Arch-Nr. Gkds 2081

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

Sa 2b 390

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

6. Schnellbootsflottille.

vom 16. bis 31. März 1943.

Chef: Korvettenkapitän Obermaier

Boote:

"S.33" Oblt. z.S. Kultzen
"S.74" Kapitänleutnant Witt
"S.76" Leutnant zur See Brandi
"S.91" Oblt. z.S. Nolte
"S.95" Kapitänleutnant Schnebel
"S.123" Leutnant z.S.d.R. Licht
"S.114" Oblt. z.S. Nitsche
"S.79" Leutnant z.S. Korn

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 41601
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, OR ANY UNNECESSARY ANNOTATION SHOULD BE MADE ON THE WORK. REMOVE PAPER CLIPS BEFORE PHOTOGRAPHING.

Anlage 2 zu 1/SKdos. Grds.

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.-31.3.43	Swinemünde	"S.79" Ausbildung bei Schnellbootsschulflottille.
	Kiel	"S.95" Restarbeiten
	Amsterdam	"S.74" Motorenwechsel und Instandsetzung Bootskörper.
	"	"S.114" Instandsetzung Bootskörper
	"	"S.76" Einbau Brückenpanzer und Fu.M.B.
		i.V. f. Holtz
16.-17.3.43	Boulogne	"S.39","S.91" bei 4. S.-Fl (Unterbrechung des Marsches nach Cherbou
		i.V. f. Holtz
18.3.43 2200	Boulogne	"S.39", "S.91" aus nach Cherburg
		i.V. f. Holtz
19.3.43.	Cherbourg	"S.39", "S.91" fest. Boote 5.S.-Fl. angegliedert.
	Travemünde	"S.123" in Dienst gestellt. (Kommandant Leutnant z.S.d.R. Licht)
		i.V. f. Holtz
26.3.43. 1900	Cherbourg	"S.39","S.91" aus nach Ymuiden
		i.V. f. Holtz
27.3.43	Ymuiden	"S.91","S.39" fest "S.39" ausser K.B. Verlegt nach Amsterdam.
		i.V. f. Holtz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.3.43		Eingang F.S. vom F.d.S.: 2.,4.,6.S.-Fl. unter Führung Chef 2.S.-Fl. gemeinsamer Torpedostichansatz gegen Südgeleit 0100 Uhr Gebiet Tonne 57 Fritz bis 57 gemeinsamer Absprung Ymuiden Ansteuerungstonne. Rückmarsch SO, daß Flottillen bei Hellwerden unter eigner Küste stehen, Rottenabstand, Flottillenabstand und Ansatzpunkte folgen in Abhängigkeit Aufklärungsergebnis. Uhren werden während der Unternehmung nicht umgestellt, ohne Rücksicht auf 0200 Uhr beginnende Sommerzeit bleibt alte Uhrzeit für Verkehr zwischen S.-Booten und F.d.S. während der Unternehmung gültig.
		F.d.S.
		"S.91" siehe K.T.B. 2. S.-Fl.
		i.V. f. Holtz
.-31.3.43	Ymuiden	Kein Einsatz.
		i.V. f. Holtz
		Verteilung der Boote:
		Klare Boote: "S.91"
		Amsterdam Werft: "S.39" "S.74" "S.76" "S.114"
		S.-Schulfottille: "S.79"
		Kiel: "S.123" "S.95"
		i.V. f. Holtz

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY ... NUMBER IS P.G. 701601 AND ... NO ... ON ... SUCH ... RE... QU...

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

...eit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		Abschnitt - Maschine vom
		16. 3. - 31. 3. 1943.
	Flo.Ing.	Kaptl. (Ing.) Dorenburg

...te	Dienstgrad	Namen der Leitenden Maschinisten
39"	Ob.Masch.	Brümmer
74"	" "	Prigge
76"	" "	Richter
79"	Stbs." "	Richard
91"	" "	Hilger
95"	" "	Reupert
114"	" "	Hemmen
123"	" "	Rülle

...narinewerft Wilhelmshaven
20000. 8c. 3. 41. 3685/394.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.3.43.		"S. 95" Einsendung Propellersatz an Firma Zeise durch O.K.M. erwogen. Da neuer Satz nicht zur Verfügung bemüht sich E.K.K. um Satz von Schulflottille.
1430	Travemünde	"S.123" Indienststellung
19.3.-		
25.3.43.		Restarbeiten
		Sammelung
20.3.43.		
2000	Cherbourg	"S. 39, 91" Normale Bereitschaft.
21.3.43.	"	1/2 std. Bereitschaft
22.3.43.	"	
bis 0800		1/2 std. Bereitschaft
2335		sofortige Bereitschaft
		Sammelung
23.3.43.	Cherbourg	
bis 0300		"S. 39, 91" Sofortige Bereitschaft.
24.3.43.		
2000	"	1/2 std. Bereitschaft
25.3.43.		
bis 0700	"	1/2 std. Bereitschaft
2000		1/2 std. Bereitschaft
		Sammelung
26.3.43.		
bis 0700	Cherbourg	"S. 39. 91" 1/2 std. Bereitschaft.
1900	"	aus, Marsch nach Ijmuiden
26.3.43.-		
31.3.43.	Kiel	"S.123" E.K.K., N.E.K. und T.E.K. Erprobt
		Sammelung

tum nd zeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.43.		
45	Ijmuiden	"S. 39" "591" "539" Fest, an der Stb. Masch. eine 100 - 120° höhere Abgastemperatur als bei den anderen Maschinen außer K.B.
3.43.	Ijmuiden	"S. 91" aus, Torpedoeinsatz
3.43.-		
3.43.	"	"S. 39" Im Bunker
		Sammelung
3.43.		
30	Ijmuiden	"S. 91" fest.
3.43.-		
3.43.	Ijmuiden	Normale Bereitschaft
3.43.	Ijmuiden	
00	"	"S. 39" aus, Fahrt nach Amsterdam
00	Amsterdam	Droogdock Werft.
00	"	Boot hat eingedockt.
		Sammelung

Betriebsstunden

te	Stb. Mot.	Mit. Mot.	Bb. Mot.
39"	261,00	263,10	259,40
74"	459,10	473,45	455,50
76"	395,55	410,40	389,45
91"	143,40	156,50	144,50
114"	380,40	407,50	365,15
123"	40,50	41,45	42,40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse			
Datum	Zahl der in Dienst gestellten Boote	K.B. Boote	außer K.B.	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkun
16.3.43.	7	2	3	2	"S. 79" S.
17.3.43.	7	2	3	2	flottille.
18.3.43.	7	2	3	2	
19.3.43.	8	2	3	3	
20.3.43.	8	2	3	3	
21.3.43.	8	2	3	3	
22.3.43.	8	2	3	3	
23.3.43	8	2	3	3	
24.3.43.	8	2	3	3	
25.3.43.	8	2	3	3	
26.3.43.	8	2	3	3	
27.3.43.	8	1	4	3	
28.3.43.	8	1	4	3	
29.3.43.	8	1	4	3	
30.3.43.	8	1	4	3	
31.3.43.	8	1	4	3	

Liegeplätze der Boote

Datum	"S.39"	"S.74,76,114"	"S. 79"	"S. 91"	"S.95"	"S. 123"
16.3.43.	Boulogne	A'dam	Sw'münde	Boulogne	Kiel	-
17.3.43.	"	"	"	"	"	-
18.3.43.	"	"	"	"	"	-
19.3.43.	Cherbourg	"	"	"	"	Travemünde
20.3.43.	"	"	"	"	"	"
21.3.43.	"	"	"	"	"	"
22.3.43.	"	"	"	"	"	"
23.3.43.	"	"	"	"	"	"
24.3.43.	"	"	"	"	"	"
25.3.43.	"	"	"	"	"	Kiel
26.3.43.	Ijmuiden	"	"	Ijmuiden	"	"
27.3.43.	"	"	"	"	"	"
28.3.43.	"	"	"	"	"	"
29.3.43.	"	"	"	"	"	"
30.3.43.	"	"	"	"	"	"
31.3.43.	Amsterdam	"	"	"	"	"

Geprüft!
Oberleutnant (Ing) u. Kdt. Flg. 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

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Gkos. 2051

PgKdo 26390

Stellungnahme

des

Führers der Schnellboote.

Keine Bemerkungen.

Den 14. April 1943

Fregattenkapitän

Anlage / zu 1/Skl Nr. 61 Gkdos.

Geheime Kommandosache.

PrK 24390

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 1659 A2

Den 14. April 1943

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
21. APR. 1943
2081

Gkds.

An
das Flottenkommando.

Betrifft: Kriegstagebücher.

-1+1-

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 6. Schnellbootsflottille einschl. Abschnitt Maschine für die Zeit vom 16. - 31.3.43 mit Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.

6. S.-Flottille hat Kenntnis.

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
B.Nr. Gkdos.2081/43 Aop

Befehlsstelle, den 26. April 1

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

vorgelegt, nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
Der 1. ~~Admiral~~stabsoffizier:

1. Skl Qu (A I)

2. Über 1 Skl an Ic

1 Skl a Iac

1.Skl 1392 gKdos.
9 Mai 1943

PG 71602 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE 1.4.1943 -15.4.1943

Ag 20902a

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

Anlage 2 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 1789/43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

vom 1.4. - 15.4.1943.

Chef: Korvettenkapitän Obermaier.

Boote:

"S.39"	Oblt.z.S.	Kultzen
"S.74"	Kptlt.	Witt
"S.76"	Lt.z.S.	Brandi
"S.79"	Lt.z.S.	Korn
"S.91"	Oblt.z.S.	Nolte
"S.95"	Oblt.z.S.	Schnebel
"S.114"	Oblt.z.S.	Nitsche
"S.123"	Lt.z.S.d.R.	Licht

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41602 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE ADDED ONLY ON THE WORK RECORD OR ON A PARAGRAPH SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anlage 2 zu 1/=Fl 14258/43 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-12.4.	Swinemünde	"S.79" Ausbildung bei Schnellbootsschulflottille. Anschließend D.W. Kiel, Restarbeiten.
1.-15.4.	Kiel	"S.95" und "S.123" E.K.K. u. Probefahrten.
1.-15.4.	Amsterdam	"S.74" Werftliegezeit. "S.76" u. "S.114" Restarbeiten. Anschließend K.B. und nach Ijmuiden verlegt.
1.-13.4.	Ijmuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
14.4.	"	Eingang F.S. v. F.d.S.: 2., 4., 6., Flottille 0100 Uhr weiträumig gemischte UMB- und LMB-Verseuchung. 4.S.-Fl. südlich 54 Bruno, 2. u. 6.S.-Fl. südl. 3 Bruno. UMB ob Ent. festgesetzt, Tiefeneinstellung 0,5 M. Anschl. Rückmarsch. Eingang F.S. von F.d.S.: Für heutige Minenunternehmung Boote wie folgt umbeladen: 4.S.-Fl. 2 Boote bleiben UMB, Rest LMB.- 2.S.-Fl. u.6.S.-Fl. zusammen 3 Boote UMB, Rest LMB.- Scharschierungen nach Angabe Oblt.(W) Banse. "S.91","S.114","S.39" der 2.S.-Fl. angehängt.
15.4.	"	Ruhe

Anlage 1 zu Mar. Gr. Abo. Dpl G. Kdos. 3. Nr. 1789/43

,den 29. April 1943.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41602 HD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THIS PAPER.

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

des

Führers der Schnellboote

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

Schuur

Fregattenkapitän.

Anlage 1 zu I/Nr. 1458/43 Kdos.

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gk Os 1954 Aop.

den 29.April 1943.

Geheime Kommandosache
Marinegruppenkommando West
- 4. MAI 1943
3789
3 77 -

A 50.
T

An

das Marinegruppenkommando West (Führungsabt. G.K.)

--1--

Anliegend wird das K.T.B. der 6.S.-Flottille vom 1. - 15.4.43 einschl. Abschnitt Maschine mit Stellungnahme F.d.S. vorgelegt.

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führungsstab Gkdos 1789/43 A5

Geheime Kommandosache!

Pr.Nr.

den 5. Mai 1943

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

-3-

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

1. Ski Qu (A

1 Ski an Ic

1 Ski an Iac

1:Ski 14258 g.Kdos. 16.5.43
16.5.42

— 3 —

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Klare Boote:
		"S.39"
		"S.76"
		"S.91" Ijmuiden
		"S.114"
		"S.79"
		"S.95" D.W. Kiel
		"S.123" Restarbeiten
		"S.74" Amsterdam Drogdockwerft.

Obermann.

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

Anlage 3 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 1789/43

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

Stadt 9026

Geheim!

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

der 6. Schnellbootsflottille

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

vom 1.4.43. - 15.4.43

I.Flottilleningeneur — Kaptl.(Ing.) D o r e n b u r g
II.Flottilleningeneur — Leutnant (Ing,) T o l k i e h n

Boot	Leitender Maschinist	
"S. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S.74"	Ob.Masch.	Prigge
"S. 76"	Ob.Masch.	Richter
"S. 79"	Stbs.Ob.Masch.	Richard
"S. 91"	Ob.Masch.	Hilger
"S. 95"	Ob.Masch.	Reupert
"S.114"	Ob.Masch.	Hemmen
"S.123"	Ob.Masch.	Rülle

Anlage 3 zu 1/2 B 7258/43 Kdos.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
F/0732 20000. 8c 8. 41. 3685/394.

Din A 3
gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4. – 12.4.43	Swinemünde	"S.79" Ausbildung bei der S.-Schulflottille
1.4. – 15.4.43	Kiel	"S.95" u. "S.123" E.K.K.Erprobung
4.4.43	Kiel	"S.95" Probefahrt durchgeführt Stb.Mot. 1608 Upm. 695° Auspuff Mitt." 1585 Upm. 693° Auspuff Bb. Mot. 1609 Upm. 695° Auspuff Geschwindigkeit: 35,9 sm. Boot muß nochmals Docken,die Schrauben werden von Werkmeister Jäger 2Kl. von Werft Wilhelmshaven nachgerichtet.
5.4.43	Kiel	"123" Probefahrt durchgeführt. Stb.Mot. 1588 Upm. 672° Auspuff Mitt." 1582 Upm. 672° Auspuff Bb. Mot. 1585 Upm. 662° Auspuff Geschwindigkeit: 35,22 sm. Boot muß nochmals Docken,Stb.Propeller wird gewechselt.Das Auswechseln verzögert sich dadurch,daß keine Stahlpro - peller vorrätig sind.
1.4. – 15.4.43	Amsterdam	"S.74" Werftliegezeit (Motorenwechsel)
1.4. – 8.4.43	Amsterdam Droogdock	"S.76 u.S.114" Restarbeiten
1.4. – 4.4.43	Amsterdam Droogdock	"S.39" Untersuchung der Wellen und Ruderanlage.
1.4. – 2.4.43	Ymuiden	"S.91" 6 stündliche Bereitschaft normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse.

J. Kommandant

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.4.43. ab 22^{00}	Ymuiden	"S.91" Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse Lemmerburg
4.4.43. ab 07^{30}	Ymuiden	"S.91" normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse Lemmerburg
5.4.43.		
11 00	Amsterdam (Droogdock)	"S.39" aus zur Probefahrt
12 15	Ymuiden	"S.91" aus zum Geleit für "S.39"
14 00	Ymuiden	"S.39 u.S.91" ein Die Probefahrt brachte keine befriedigenden Ergebnisse.Die Temperaturen der Stb.Maschine lagen wieder höher als die der Bb.und Mittelmaschine, gemeldet mit G.910 vom 5.4.43. Lemmerburg
6.4. - 12.4.43-	Ymuiden	"S.91" normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse
6.4.43.	Ymuiden	"S.39" normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse Lemmerburg
7.4.43.		
10 55	Ymuiden	"S.39" aus nach Amsterdam
13 50	Amsterdam (Droogdock)	"S.39" ein
15 00	" " " "	"S.39" eingedockt,Stb,Propellerwechsel Lemmerburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.4.43		
15 00	Amsterdam	"S.39" ausgedockt Propeller gewechselt,Nummer:3632 Lemmerburg
9.4.43		
09 30	Amsterdam (Droogdock)	"S.39,76 u.114" aus zur Schleifenbehandlung anschließend "S.39" kurze Probefahrt Alle 3 Maschinen kommen auf 1620 Upm.
13 25	Ymuiden	"S.114" ein
15 45	Ymuiden	"S.39" u."S.76" ein Boote K.B.gemeldet mit G.956 v.8.4.43.

Auf "S.39" wurden die Zinkschutzringe an den Wellen erneuert.Die Wellenverkleidungsbleche wurden zum Anfertigen von Schablonen für die Wellenverkleidung neuerer Ausführung abgenommen und wieder angebaut.Der Stb.Auspuff wurde ausgebaut.und geschweißt.An der Stb.Maschine wurden alle Treiböleinspritzpumpen auf Einspritzbeginn kontrolliert.Alle Kontrollen verliefen ohne Ergebnis.Da der Stb.Propeller schon mehrmals beschädigt und nachgerichtet worden war, wurde der Propeller gewechselt und dadurch die normale Drehzahl erreicht.

Während der Werftzeit von "S.114" vom 9.3.-9.4.1943 wurde der Bootskörper Abtlg.I instandgesetzt.Der Brennstofftank Abtlg.I wurde auf Dichtigkeit geprüft.Die Wellenverkleidungen neuer Ausführung (Holz)wurden angebaut.Die Edelmetallüberzüge der Mittel und Bb.Welle waren am hinteren Stevenrohrlager und am Zwischenwellenbocklager in der Längsrichtung gerissen.Alle Wellen wurden erneuert.Da die Gummierung bereits

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		auf dem Boot "S.109" leicht beschädigt war, wurden die beschädigten Stellen von der Firma Overman Amsterdam ausgebessert. Die Bb. Welle wurde vollständig vulkanisiert. Die Entlüftungsleitungen der Anlaßluftflaschen die auf diesem Boot noch an Bb.Seite zusammengeführt waren, wurden verlegt. Ein Fu. M.B.Gerät wurde eingebaut.
		Lemmermann
10.4.43.–	Ymuiden	"S.39" normale Bereitschaft
12.4.43.		keine besonderen Vorkommnisse
10 10	Ymuiden	"S.114" aus zum Kompensieren und Probefahrt
12 15	" "	"S.76 " aus als Geleit für "S.114"
14 00	" "	"S.76 u.S.114" ein, normale Bereitschaft
		Lemmermann
11.4. –	Ymuiden	"S.76 und 114" normale Bereitschaft
12.4.43.		
12.4.43.		
13 00	Swinemünde	"S.79" aus nach Kiel
21 20	Kiel	"S.79" ein
		Lemmermann
13.4. –	Kiel	"S.79" Werft Kiel zu Restarbeiten
15.4.43.		
13.4.43.		
ab 21 30	Ymuiden	"S.39,76,91,114" 1/2 stündige Bereitschaft
		Lemmermann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.4.43.		
ab 08 00	Ymuiden	"S.39,76,91,114" normale Bereitschaft
20 55	Ymuiden	"S.39,91 u.114" aus zum Mineneinsatz durchgehender Betrieb
		Lemmermann
15.4.43.		
01 40 –	In See	"S.114" 3x A.K. von Zerstörern gejagt
01 51		
01 40 –		"S. 39" 3x A.K.
01 52		
01 44 –		"S. 91" 3x A.K.
01 48		keine Bootsbeschädigungen noch Ausfälle
06 15	Ymuiden	"S. 39,91,114" ein, normale Bereitschaft
	Ymuiden	"S. 76" normale Bereitschaft
	Kiel	"S.123" Probefahrt Stb.Mot.1630 Upm. 700° Auspuff Mitt." 1615 Upm. 680° Auspuff Bb. Mot.1630 Upm. 675° Auspuff Geschwindigkeit: 36,5 sm.
		Die Schrauben von "S.67" sollen nach durchgeführter Probefahrt auf "S.123" aufgesetzt werden.
	Kiel	"S. 95" Probefahrt mit nachgerichteten Schrauben. Stb.Mot. 1570 Upm. 700° Auspuff Mitt." 1592 Upm. 701° Auspuff Bb. Mot. 1628 Upm. 705° Auspuff Geschwindigkeit: 35,9 sm. Weitere Erprobungen erforderlich, da Boot mit dieser Geschwindigkeit nicht frontfähig
		Lemmermann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse						
	"S.39"	"S.74"	"S.76"	"S.79"	"S.91"	"S.95"	"S.114"	"S!123"
1.	A,dam	A,dam	A,dam	S,münde	Ymuiden	Kiel	A,dam	Kiel
2.	"	"	"	"	"	"	"	"
3.	"	"	"	"	"	"	"	"
4.	"	"	"	"	"	"	"	"
5.	Ymuiden	"	"	"	"	"	"	"
6.	"	"	"	"	"	"	"	"
7.	A,dam	"	"	"	"	"	"	"
8.	"	"	"	"	"	"	"	"
9.	Ymuiden	"	Ymuiden	"	"	"	Ymuiden	"
10.	"	"	"	"	"	"	"	"
11.	"	"	"	"	"	"	"	"
12.	"	"	"	Kiel	"	"	"	"
13.	"	"	"	"	"	"	"	"
14.	"	"	"	"	"	"	"	"
15.	"	"	"	"	"	"	"	"

Betriebsstunden am 15.4.1943

Boote	Stb.Motor	Mitt.Motor	Bb.Motor
"S. 39"	275 Std.	280 Std.	274 Std.
"S. 76"	459 "	474 "	456 "
"S. 91"	161 "	178 "	162 "
"S.114"	392 "	422 "	376 "
"S.123"	52 "	58 "	53 "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse			
	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B.	K.B.aber nicht einsatzf.	Bemerkungen
1.	8	1	4	3	"S.95" und "S.123" E.K.K.Erprobung in K Kiel.
2.	8	1	4	3	
3.	8	1	4	3	"S.79" bis 12.4.43. in S,münde bei S.-Schulflottille anschl.D.W.K. Kiel.
4.	8	1	4	3	
5.	8	1	4	3	
6.	8	1	4	3	
7.	8	1	4	3	"S.74" Motorenwechsel in Amsterdam, Instandsetzung Bootskörper.
8.	8	1	4	3	
9.	8	4	1	3	
10.	8	4	1	3	
11.	8	4	1	3	
12.	8	4	1	3	
13.	8	4	2	2	
14.	8	4	2	2	
15.	8	4	2	2	

Sonnenburg

Geschen:
Hauch
Kapt.(Ing.) u. Verb. Ing. i.V.

PG 71603 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.4.1943 - 30.4.1943

Kriegstagebuch der

6. Schnellbootsflott.

vom 16.4. - 30.4.1943.

mit Skizzen.

...abe des Ortes, Wind, Wetter, ... Beleuchtung, Sichtigkeit ... Mondschein usw.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 2387/43

Vorkommnisse

Skr 27447

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

vom 16. - 30.4.1943.

mit Abschrift Maschine

Chef: Korvettenkapitän Obermaier

Boote:

"S.39"	Oblt.z.S.	Kultzen
"S.74"	Kptlt.	Witt
"S.76"	Kptlt.	Meyering
"S.79"	Lt.z.S.	Korn
"S.91"	Oblt.z.S.	Nolte
"S.95"	Kptlt.	Schnebel
"S.114"	Oblt.z.S.	Nitsche
"S.123"	Lt.z.S.d.R.	Licht

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/41603. NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT. BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anlage 1 zu 2387/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-30.4.	Amsterdam	"S.74" Werftliegezeit.
16.-30.4.	Kiel	"S.95", "S.123" Restarbeiten und Probefahrten.
16.-22.4.	Ijmuiden	Kein Einsatz wegen Mond.
2130-0600	"	4 Boote halbstündige Bereitschaft.
17.-18.4.	"	Kein Einsatz wegen Mond.
19.4.	"	Kein Einsatz wegen Mond. 4 Boote halbstündige Bereitschaft.
20.4.	"	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
		Eingang F.S. von F.d.S.:
		1.) 4.S.-Fl. (fünf Boote) und 6.S.-Fl. (4 Boote) durchführen von Boulogne gemeinsame Minenaufgabe gem. Sonderbefehl. Danach Zusammenfassung aller vier Flottillen im Raum Cherbourg/Peter Port, für kommende Neumondperiode wie folgt: A.) 4. u.6.S.-Fl. in Peter Port. B.) 2. u.5.S.-Fl. in Cherbourg. Nach nächster Neumondperiode Rückverlegung 6.S.-Fl. nach Ostende, Belassung 2. u. 4.S.-Fl. in Cherbourg/Peter Port. 2.) Verlegung wie folgt: A.) 4.u.6.S.Fl. Nacht 22. zum 23.4. von Rotterdam bzw. Ijmuiden nach Ostende. Weitermarsch Boulogne Nacht 23. zum 24.4. Minenaufgabe 24./25.4. Verlegung nach Peter Port Nacht 25./26.4. B.) 2.S.-Fl. Nacht 24./25.4. Marsch Ijmuiden - Ostende. Weitermarsch nach Boulogne Nacht 25./26.4. Weitermarsch nach Cherbourg Nacht 26./27.4. 3.) Flottillen führen nur kleinsten Einsatzunterstab mit. 4.u.6.S.-Fl. dabei Funk- u. Torpedomech.-Pers. für kleine Funk- bzw. Torpedoregelstelle in Peter Port nach Anweisung AOP.F.d.S. Boote ausgerüstet mit bootseigenen Ersatzteilen und Verbrauchsstoffen für ein Vierteljahr. In den Stützpunkten Rotterdam, Hemstede und Overveen verbleiben Flottillentrosse klar zur Verlegung im Falle von Feindlandungen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Fliegende F.T.-Stationen jedoch an Bord der Boote mitzuführen. Funkunterlagen für M-Allgemein und BB-Verfahren und Schnepfe bis 1.5. an Bord der Boote (verbleibt bei Minenunternehmung Boulogne im Stützpunkt): Unterlagen ab 2.5. über Land nach Cherbourg, werden von dort durch Boote 2. u. 5. S.-Fl. nach Peter Port gebracht. Wegen Torpedomangellage in Cherbourg und Peter Port sind Boote mit 2 gefechtsklaren Torpedos in den Rohren, sowie 4 Torpedos ohne Gefechtsköpfe auf den Lagerschalen, sowie 4 Gefechtspistolen in den Stauungen mitzuführen. 4. u. 6.S.-Fl. Leichtmetallschienen für Minenbeladung von 10 LMB je Boot an Bord mitnehmen. Alle Flottillen überführen UMB-Schienen über Land nach Cherbourg. Persönliche Ausrüstung Besatzungen 2.u.4. S.-Fl. bis Ende Juli, 6.S.-Fl. für 8 Wochen. Bonnard.
21.4.	Ijmuiden	Kein Einsatz wegen Wetter.
22.4.	Ijmuiden	Kein Einsatz, keine Verlegung wegen Wetter. 4 Boote halbstündige Bereitschaft. "S.79" von Kiel nach Ijmuiden verlegt.
23.-28.	Ijmuiden	Kein Einsatz, keine Verlegung wegen Wetterlage. Bonnard.
29.4.	Ijmuiden	Eingang F.d.S.: 4. u.6. S-Fl. verlegt nach Boulogne. mit "S 79, 39, - S 76, 114, 91 aus."
21 15	Ijmuiden SW 1, Seegang 0, sternenklar	Mit 4. S-Fl. vor Hoek van Holland getroffen und gemeinsam auf Weg Herz, Herz Aß, Herz König nach Boulogne marschiert. Wegekarte siehe K.T.B. 4. S-Fl. v. 29.4.
22 35		
00 00	Kaltfront aus SW, böig bis Stärke 4, See 2, häufige Regenböen, zunehmende Sichtverschlechterung.	
30.4. 5 40	Boulogne	Bunker Fest. Bonnard. Boote mit je 10 Minen beladen, "S 39" 5 Minen.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY ... IS REGISTERED NUMBER IS G/71603 NID ... MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ... NECESSARY ANNOTATIONS ... MADE EITHER ON THE WORK ... SEPARATE SHEET OF PAPER. ... REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.4.	Boulogne	Eingang F.d.S. (Auszug):
		" 4. u. 6. S-Fl. durchführt "X antippe" in Abhängigkeit Wetterlage."
21 30	Boulogne	An 4. S-Fl. angehängt mit "S 79, 91, 114, 76, 39 aus. Auf Weg Herz bis Qu. 3356 r.u.E.
	West 4, See 3, bedeckt, Nieselregen, schlechte Sicht.	Von dort [illegible] Südspitze Passurelle Bank angesteuert.
22 50		Auf Wurfkurs gegangen. Wurfformation eingenommen. 3 Kiellinien.
		1. Gruppe: "S 79, 91, 114"
		2. Gruppe: "S 63, 88, 87, 39"
		3. Gruppe: "S 76, 110, 122".
		Vorübergehend von engl. Landstelle(Dungeness gehört, aber anscheinend nicht erfaßt.
22 53		Einen gem. Sonderbefehl geworfen.
23 11		Kiellinie eingeschoren. Qu. 3356 r.u.E. angesteuert, auf Weg Herz nach Boulogne marschiert.
00 02	NW 6, See 4, bedeckt, Regen, schlechte Sicht.	
01 05	Boulogne	ein. - Kurzbericht siehe 4. S-Fl.

Bootsverteilung:

Boulogne:	"S76, 39, 79, 91, 114".(Klare Boote)
Amsterdam:	"S 74" (Werftliegezeit)
Kiel:	"S 95, 123" (Restarbeiten u. Probefahrten)
Swinemünde:	"S 97" (z.Vfg. Schulflottille)

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

Geheim!

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

Abschnitt-Maschine

vom 16.4.43. - 30.4.43.

	I.Flottilleningenieur	Kaptl.(Ing.) Dorenburg
	II.Flottilleningenieur	Ltn. (Ing.) Tolkiehn

Boot	Leitender Maschinist	
S. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
S.74 "	Ob.Masch.	Prigge
S. 76"	Ob.Masch.	Richter
S. 79"	Stbs.Ob.Masch.	Richard
S. 91"	Ob.Masch.	Hilger
S. 95"	Ob.Masch.	Reupert
S114"	Ob.Masch.	Hemmen
S.123"	Ob.Masch.	Rülle

Zu beziehen vom Vorbrucklager 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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.- 30.4.43.	Amsterdam	"S. 74" Droogdockwerft Motorenwechsel und Ausbesserung des Bootskörpers
	Kiel	"S.95 u.S.123" E.K.K. Erprobungen
		Sommerburg
16.4.- 20.4.43.	Kiel	"S. 79" K.M.W.Durchführung kleiner Instand - setzungsarbeiten.Abbruch der Arbeiten wegen Überführung nach Ymuiden.
		Sommerburg
16.4.43.	Ymuiden	
21 30		"S. 39",76,91 u. 114" 1/2 Stündige Bereitschaft
		Sommerburg
17.4.43.	Ymuiden	
80 00		1/2 Stündige Bereitschaft beendet
		Sommerburg
18.4.43.	Ymuiden	normale Bereitschaft
		Sommerburg
19.4.43.	Ymuiden	normale Bereitschaft
ab 22 00		1/2 Stündige Bereitschaft
		Sommerburg
20.4.43.	Ymuiden	
80 00		1/2 Stündige Bereitschaft beendet
		Sommerburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.4.43.	Ymuiden	normale Bereitschaft
07 00	Kiel	"S. 79" Seeklar Schleifenfahrt,Torpedo und Munitionsübernahme.Nachmittags Flack schießen und Meilenfahrt.
19 00	"	Maschinen Feuer aus.
		Schamburg
22.4.43.	Ymuiden	"S.39,76,91 u.114" normale Bereitschaft
ab 22 00	"	1/2 stündige Bereitschaft
07 00	Kiel	"S.79" Seeklar Kompensieren,Torpedoüber - nahme.
16 30	"	Maschinen Feuer aus.
		Schamburg
23.443.	Ymuiden	"S.39,76,91 u.114" 1/2 stündige Bereitschaft beendet,normale Bereitschaft.
08 00		
06 00	Kiel	"S.79" Seeklar,Fahrt nach Ymuiden
20 15	Ymuiden	Maschinen Feuer aus.
		Schamburg
24.4. - 28.4.43.	Ymuiden	"S.39,76,79,91 u.114" normale Bereitschaft
		Schamburg
29.4.43.	Ymuiden	
21 30		"S.39,76,79,91 u.114" ausgelaufen nach Boulo durchgehender Betrieb.
		Schamburg
30.4.43.		
05 45	Boulogne	"S.39,76,79,91 u.114" ein,normale Bereitscha
		Schamburg

Gesehen:
Kapitän z. See u. Kdr. d. Kdt.-Tug

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse					
		"S.39"	"S.74"	"S.76"	"S.79"	"S.91"	"S.95"	"S114"	"S.123"
16.	Ymuiden	A,dam Droogdock		Ymuiden	Kiel	Ymuiden	Kiel	Ymuiden	Kiel
17.	"	"		"	"	"	"	"	"
18.	"	"		"	"	"	"	"	"
19.	"	"		"	"	"	"	"	"
20.	"	"		"	"	"	"	"	"
21.	"	"		"	"	"	"	"	"
22.	"	"		"	"	"	"	"	"
23.	"	"		"	Ymuiden	"	"	"	"
24.	"	"		"	"	"	"	"	"
25.	"	"		"	"	"	"	"	"
26.	"	"		"	"	"	"	"	"
27.	"	"		"	"	"	"	"	"
28.	"	"		"	"	"	"	"	"
29.	"	"		"	"	"	"	"	"

Betriebsstunden am 28.4.43.

Boote	Stb.Mot.	Mitt.Mot.	Bb.Mot.
"S.39"	277 Std.	282 Std.	276 Std.
"S.76"	407 "	426 "	402 "
"S.79"	583 "	575 "	582 "

Die Betriebsstunden für "S.76" vom 15.4.43. sind falsch der Stand ist der gleiche wie vorliegender vom 28.4.43.
Um Berichtigung des K.T.B. vom 1.4.43. bis 15.4.43. wird gebeten.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
1/0732 20000. 8.c. 3. 41. 3685/394.

Din A 3
gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse			Datum und Uhrzeit
	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B. Boote	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkung
16.	8	4	2	2	"S.74" Motorenwech
17.	8	4	2	2	Amsterdam Droogdod
18.	8	4	2	2	"S.95 u.123" Kiel
19.	8	4	2	2	E.K.K.Erprobung
20.	8	4	2	2	"S.79"ab 29.4.
21.	8	4	2	2	18 00 Uhr K.B.laut
22.	8	4	2	2	6.S.-Flottille
23.	8	4	2	2	G.1133 vom 28.4.43.
24.	8	4	2	2	
25.	8	4	2	2	
26.	8	4	2	2	
27.	8	4	2	2	
28.	8	4	2	2	
29.	8	5	1	2	
30.	8	5	1	2	

Kommandant

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 2357 Aop. ,den 5.Juni 1943.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
Eing. - 8. JUN. 1943
Abt. (I-Ia)
Nr. 2387
Anl. 1 Bd. —

an
das Marinegruppenkommando West (Führ.St.)

Anliegend wird das K.T.B. der 6.S.-Flottille einschl. Abschnitt Emsmünde für die Zeit vom 15. - 30.4.43 mit Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.

Im Entwurf gez. P e t e r s e n.
Für den Führer der Schnellboote.
Der 1.Admiralstabsoffizier i.V.

W K r a m e r

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

des

Führers der Schnellboote.

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

O.U.,den 5.Juni 1943.

gez. Petersen

Fregattenkapitän.

1805

Geheime Kommandosache!

Fü.Qu., den 10. Juni 1943

4423

Marinegruppenkommando West
Nr. Führstb.Gkdos 2387/43 A1s

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.Skl 17[illegible]/43 g.Kdos.

17. 6. 43

PG 71604 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.5.1943 - 15.5.1943

...tum	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Anlage 2 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 2453/43 Vorkommnisse

Kriegstagebuch

der

6.Schnellbootsfl.

v.1.5.-15.5.1943.

mit Abschrift Maschine

Geheime Kommandosache!

Kr 28174

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

vom 1. bis 15.5.1943.

Flottillenchef: K.Kpt. O b e r m a i e r

Boote:

"S 39"	Oblt.z.S.	K u l t z e n
"S 74"	Kptlt.	W i t t
"S 76"	Kptlt.	M e y e r i n g
"S 79"	It.z.S.	K o r n
"S 91"	Oblt.z.S.	W o l t e
"S114"	Oblt.z.S.	W i t s c h e
"S123"	It.z.S.A.D.	I i c h t
(11.5.43 an S-Schulfl.)		
"S 95"	Kptlt.	S c h n e h e l
(13.5.43 an S-Schulfl.)		
"S 97"	Kptlt.	S c h n e h e l
(ab 13.5.43.)		

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE UNITED STATES NAVY
ADMIRALTY [illegible]
AND ITS [illegible] MUST NOT BE LENT OR GIVEN TO
PERSONS OTHER THAN THOSE IN THE SERVICE OF THE UNITED STATES GOVERNMENT
OR OFFICIALLY CONNECTED WITH THE UNITED STATES NAVY
P.G. 41604
NO MARK OR NOTATION OF ANY KIND MUST BE MADE ON THIS DOCUMENT OR ANY OF ITS CONTENTS
SIR: IT IS REQUESTED THAT ALL REFERENCES TO THIS DOCUMENT IN CORRESPONDENCE, WORK
DRAWINGS, ETC., BE BY TITLE AND NUMBER ONLY. THIS NUMBER MUST BE USED IN ALL PAPER,
SCHEDULES, ETC., SUBMITTED FOR APPROVAL OR INFORMATION.
QUOTING THIS NUMBER.

Anlage 1 zu 1/SM 2763/43 Gkdos.

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.-4.5.	Boulogne	"S 79 P, 39, 76, 91, 114" im Bunker (Unterbrechung des Marsches von Ymuiden nach St. Peter Port.) Kein Einsatz und keine Verlegung wegen Wetterlage.
5.5. 21 00	Boulogne	"S 79, 39, 76, 91, 114" aus. Zusammen mit 4. S-Fl. nach Guernsey.
6.5. 05 30	St. Peter Port	eingelaufen.
7.5. - 15.5.		Kein Einsatz wegen Wetterlage bezw. kein Geleit.
1.5. - 15. 5.	Amsterdam	"S 74" Werftliegezeit .
1.5. - 11.5.	Kiel	"S 123" Restarbeiten und Probefahrten .
11.5.	Kiel	"S 123" an S-Schulflottille abgegeben.
1.5. - 13.5.	Kiel	"S 95" Restarbeiten und Probefahrten.
13.5.	Kiel	"S 95" an S-Schulflottille abgegeben.
	Kiel	"S 97" von S-Schulflottille übernommen.
		Gen. F.d.S. G'kdos 213B A 1 v. 10.5.43: "S 135" ab 27.5.1943 für 1. Besatzung 6. S-Fl. vorgesehen. Obermaier
	Bootsverteilung.	
	St.Peter Port :	"S 79 P, 39, 76, 91, 114".(Klare Boote)
	Amsterdam :	"S 74" (Werftliegezeit)
	Kiel:	"S 97" (Kalotteneinbau) Obermaier

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

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS [illegible] NUMBER IS
P [illegible] 41604 ...
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON ITS [illegible] ANNOTATIONS
OR [illegible] THE WORK
SHOWN [illegible]
RETURNED ACCIDENTALLY WITH PAPER.
QUOTING THE REGISTERED NO. GIVEN

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

Anlage 1 zu Mar. St. Abt. Skl. C. Dos. B. Nr. 2453/43

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

des

Führers der Schnellboote.

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

Fregattenkapitän.

,den 2.Juni 1943.

Anlage 2 zu 1/SKL 1763/43 Skl.

Din A 3
gefaltet Din A 4

Anlage 3 zu Mar. Gr. Kdo. West 6. Kdos. B. Nr. 2453/43

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

Geheim!

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

der 6. Schnellbootsflottille

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

vom 1.5.43 - 15.5.43.

I.Flottilleningeneur — Kaptl. (Ing.) D o r e n b u r g

II.Flottilleningeneur — Ltn. (Ing.) T o l k i e h n

Boot	Dienstgrad	Namen der leitenden Maschinisten
"S.39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S.74"	Ob.Masch.	Prigge
"S.76"	Ob.Masch.	Richter
"S.79"	Stbs.Ob.Masch.	Richard
"S.91"	Ob.Masch.	Hilger
"S.95"	Ob.Masch.	Reupert
"S.114"	Ob.Masch.	Hemmen
"S.123"	Ob.Masch.	Rülle

Anlage 3 zu 1/SKL 17623/43 Gkdos.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
0732 20000. 8c. 3. 41. 3685/394.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.- 15.5.43.	Amsterdam	"S.74" Droogdockwerft,Motorenwechsel und Einbau Panzerkalotte.
1.5.- .5.43.	Kiel	"S.123" E.K.K.-Erprobungen.Ausprobieren verschiedener Propellersätze.
1.5.- 3.5.43.	Kiel	"S.95" E.K.K.-Erprobungen wie "S.123" Da alle erprobten Propellersätze keine Fahrterhöhung sondern teilweise sogar Verminderung brachten, wurden die Erprobungen eingestellt und beide Boote an die S.Schulflottille übergeben.
.4.43.		
5 45	Boulogne	"S.39,76,79,91,114" ein.
1 33	" "	Alle Boote aus z.Mineneinsatz durchgehender Betrieb
.5.43.		
1 05	Boulogne	"S.39,76,79,91,114."festgemacht 6stnl Bereitschaft-normale Bereitschaft
5.43.= 5.43.	" "	"S.39,76,79,91,114." normale Bereitschaft
5.43.- 1 30	" "	Alle Boote abgelegt, Marsch nach Westen durchgehender Betrieb.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
6.5.43.			
05 40	St.Peter Port		Alle Boote festgemacht normale Bereitschaft.
7.5.-			
15.5.43.	" " "	"S.39,79,114."	normale Bereitschaft.
7.5.-			
13.5.43.	" " "	"S.76,u.91."	normale Bereitschaft.
11.5.43.	Kiel	"S.123."	an S.-Schulflottille übergeben.
13.5.43.	Kiel	"S.95."	an S.-Schulflottille übergeben.
14.5.43.			
17 00	St.Peter Port	"S.76,u.91."	aus,Hafenerkundungsfahrt
18 15	St.Helier		festgemacht.
18 55	" "		aus
19 55	St Peter Port		festgemacht
12 00	Kiel	"S.97."	von S.-Schulflottille übernommen.
15.5.43.	St.Peter Port Kiel	"S.76,91." "S.97."	normale Bereitschaft E.K.K.-Erprobungen.

Anlage 4 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr 2453/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	"S.39,"S.74" "S.76" "S.79" "S.91" "S.95" "S.97" "S.114" "S.123"	

1.	A'dam	"		B o u l o g n e		Kiel	&	Boulogne	Kiel	
2.	Boulogne	"		"	"	"	-	"	"	
3.	2	"		"	"	"	-	"	"	
4.	"	"		"	"	"	-	"	"	
5.	"	"		"	"	"	-	"	"	
6.	"	"		"	"	"	-	"	"	
7.	St.Peter Port	"		St, Peter Port	"	"	-	St,Peter Port	"	
8.	"	"		"	"	"	-	"	"	
9.	"	"		"	"	"	-	"	"	
10.	"	"		"	"	"	-	"	"	
11.	"	"		"	"	"	-	"	"	
12.	"	"		"	"	"	-	"	"	
13.	"	"		"	"	"	Kiel	"		-
14.	"	"		"	"	-	"	"		-
15.	"	"		"	"	-	"	"		-

Betriebsstunden bis zum 15.5.43.

Boote	Stb.Mot.	Mitt.Mot.	Bb.Mot.
"S.39"	294/10 Std	299/30 Std	293 Std
"S.74"	Motoren-Wechsel		
"S.76"	437 Std	447 Std	521 "
"S.79"	602 "	595 "	601 "
"S.91"	181 "	200 "	182 "
"S.95"	87/45 "	93/15 "	86/45 "
"S.97"	53/10 "	54/20 "	53/35 "
"S.114"	411/05 "	443/20 "	395/40 "
"S.123"	52 "	58 "	53 "

Betriebsstunden von "S.95" und "S.123" nur bis zur Abgabe

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
0722 20000. 8c. 3. 41. 3685/394.

Anlage 4 zu 1/[illegible] 1760/43

Din A 3
gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse			Da u Uhr
	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B. Boote	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkung
1.	8	5	1	2	"S.74" Motore
2.	8	5	1	2	wechsel A,dem
3.	8	5	1	2	Droogdock.
4.	8	5	1	2	"S.123"am 11.5
5.	8	5	1	2	abgegeben.
6.	8	5	1	2	"S.97"am14.5.
7.	8	5	1	2	übernommen.
8.	8	5	1	2	"S.95" am 13.5
9.	8	5	1	2	abgegeben.
10.	8	5	1	2	
11.	7	5	1	1	
12.	7	5	1	1	
13.	6	5	1	-	
14.	7	5	1	1	
15.	7	5	1	1	

Geschen:
Förster
K.Kapt.Lieut.z.S. Marine-Insp.

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 2290 kop

Geheime Kommandosache

den 2. Juni 1943

Marinegruppenkommando West
Eing.: 12. JUN. 1943
Gkdos. 2453
Anl. 4 Bd.

das Marinegruppenkommando West (Führst.)

--1-- Anliegend wird das k.T.B. der 5.Schnellbootsflottille einschl. Abschnitt Maschine für die Zeit vom 1. - 15.5.43 mit Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.

Petersen

1793

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führstb. Gkdos 2453/43 A 1a

Fü.Qu., den 15. Juni 1943.

1406

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

-4-

-67-

Im Auftrage!

1. Skl Qu (A I) La 22/6

4 anl.

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl I a. Iac

ASKI 17823/43 g.Kdos. + 4 anl.

20.6.43

1055

PG 71605 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.5.1943 - 31.5.1943

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 3356/43

e des Ortes, Wind, Wetter,
ng, Beleuchtung, Sichtigkeit
r Luft, Mondschein usw.

Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

V

Kriegstagebuch

der

6. Schnellbootsflottille

vom 16. bis 31. Mai 1943

Chef: Korvettenkapitän Obermaier

Boote:

"S.39" Oblt. z.S. Kultzen
"S.74" Kptlt. Witt
"S.76" " Meyering
"S.79" Leutnant z.S. Korn
"S.91" Oblt. z.S. Nolte
"S.97" Kapitänleutnant Schnebel
"S.114" Oblt. z. S. Nitsche

"S.135" am 29.5. in Dienst gestellt.
Leutnant zur See d.R. Licht

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY AND ITS RELEASE OUTSIDE H.M.S.O. IS PROHIBITED
PG/71605

Anlage 10 zu 1/SKL 2192/43 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-31.5.	Amsterdam	"S.74" Werftliegezeit. (Kalotteneinbau u. Motorenwechsel).
	Kiel	"S.97" Werft. (Restarbeiten und Kalotteneinbau).
16.5.43. Sonntag	St. Peter Port (Guernsey)	"S.39","S.76","S.79","S.91","S.114" Kein Einsatz wegen Mond.
17.5.43 Montag 2230-0600	"	Kein Einsatz wegen Mond. halbstündige Bereitschaft.
1		Kein Einsatz wegen Mond.
1 Mi		Eingang F.S. vom F.d.S.: 1.)Ab 24.5. verstärkter Mineneinsatz von Cherbourg aus. Erbitte Bereithaltung UMB, LMB MA eins A, Reißbojen und LMF mit abgestecktem Ankertau. 6.S.-Fl. fünf Boote, davon 3 Boote LMF, 1 Boot UMB, ein Boot Reißbojen. LMF mit abgestecktem Ankertau von 25 m.
20		Kein Einsatz
21.5.43. Freitag 2200-0600	St. Peter Port (Guernsey)	für 6.S.-Flottille halbst. Bereitschaft.

Bernau

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.5.43 Sonnabend 1400	St. Peter Port	Eingang F.S. vom F.d.S.: 1.)4. und 6.S.-Fl. Nachtmarsch nach Cherbourg. Gruppe "S.87","S.88","S.39 Nachtmarsch Peter Port - Boulogne. (Verlegung nach Osten zur Werftliegezeit). 2.) 4.S.-Fl. (3 Boote) und 1 Boot 6.S.-Fl. nach Einlaufen Cherbourg bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. 3.)Minenbeladung 2.,4.,5.,6. S.-Fl. am 23.5. beabsichtigt, falls Wetter für Durchführung Mineneinsatz Nacht 23.zum 24.5. geeignet. Entscheidung 23.5. 1200 Uhr.
1910	"	Eingang F.S. vom F.d.S.: Bereitstellung für Mineneinsatz am 23.5. wie folgt: 1.) a) 2.S.-Fl.: fünf Boote, vier Boote UMB, ein Boot Reißbojen. b)5.S.-Fl.: sieben Boote, vier Boote LMB, ein Boot UMB, zwei Boote Reißbojen. Beladung a) u.b) im S.-Bootsbunker. 2.)c) 4.S.-Fl.: drei Boote, zwei Boote LMF, ein Boot Reißbojen. d) 6.S.-Fl.: vier Boote,zwei Boote LMF, ein Boot UMB, ein Boot Reißbojen. Beladung a) u.d) am Kai De France. 3.)Herrichtung der Minen wie mit F.d.S. 2240 A eins v. 19.5. befohlen. 4.) Beladung je Boot sechs LMF, Kanonenboot je vier LMF.
2200	"	"S.79","S.114","S.76","S.91" mit 4.S.-Fl. aus nach Cherbourg.
	"	"S.39"(angehängt an Rotte "S.88","S.87") aus nach Boulogne.
	Kapdelahague	"S.39" entlassen nach Boulogne.
3.5.43 Sonntag 0005	Cherbourg	"S.79","S.114","S.76","S.91" ein.
0450	Boulogne	"S.39" Bunker fest
2215	"	"S.39" aus, Marsch nach Rotterdam.

Bernau

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY ... 41605 ... ADMIRALTY, S.W.1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-31.5.	Amsterdam	"S.74" Werftliegezeit. (Kalotteneinbau u. Motorenwechsel) .
	Kiel	"S.97" Werft. (Restarbeiten und Kalotteneinbau).
16.5.43. Sonntag	St. Peter Port (Guernsey)	"S.39","S.76","S.79","S.91","S.114" Kein Einsatz wegen Mond.
17.5.43 Montag 2230-0600	"	Kein Einsatz wegen Mond. halbstündige Bereitschaft.
18.-19.5		Kein Einsatz wegen Mond.
19.5.43 Mittwoch 1615		Eingang F.S. vom F.d.S.: 1.)Ab 24.5. verstärkter Mineneinsatz von Cherbourg aus. Erbitte Bereithaltung UMB, LMB MA eins A, Reißbojen und LMF mit abgestecktem Ankertau. 6.S.-Fl. fünf Boote, davon 3 Boote LMF, 1 Boot UMB, ein Boot Reißbojen. LMF mit abgestecktem Ankertau von 25 m.
20.-21.5.		Kein Einsatz. Kein Einsatz
21.5.43. Freitag 2200-0600	St. Peter Port (Guernsey)	für 6.S.-Flottille halbst. Bereitschaft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.5.43 Sonnabend 1400	St. Peter Port	Eingang F.S. vom F.d.S.: 1.)4. und 6.S.-Fl. Nachtmarsch nach Cherbourg. Gruppe "S.87","S.88","S.39 Nachtmarsch Peter Port - Boulogne. (Verlegung nach Osten zur Werftliegezeit). 2.) 4.S.-Fl. (3 Boote) und 1 Boot 6.S.-Fl. nach Einlaufen Cherbourg bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. 3.)Minenbeladung 2.,4.,5.,6. S.-Fl. am 23.5. beabsichtigt, falls Wetter für Durchführung Mineneinsatz Nacht 23.zum 24.5. geeignet. Entscheidung 23.5. 1200 Uhr.
1910	"	Eingang F.S. vom F.d.S.: Bereitstellung für Mineneinsatz am 23.5. wie folgt: 1.) a) 2.S.-Fl.: fünf Boote, vier Boote UMB, ein Boot Reißbojen. b)5.S.-Fl.: sieben Boote, vier Boote LMB, ein Boot UMB, zwei Boote Reißbojen. Beladung a) u.b) im S.-Bootsbunker. 2.)c) 4.S.-Fl.: drei Boote, zwei Boote LMF, ein Boot Reißbojen. d) 6.S.-Fl.: vier Boote,zwei Boote LMF, ein Boot UMB, ein Boot Reißbojen. Beladung a) u.d) am Kai De France. 3.)Herrichtung der Minen wie mit F.d.S. 2240 A eins v. 19.5. befohlen. 4.) Beladung je Boot sechs LMF, Kanonenboot je vier LMF.
2200	"	"S.79","S.114","S.76","S.91" mit 4.S.-Fl. aus nach Cherbourg.
	"	"S.39"(angehängt an Rotte "S.88","S.87") aus nach Boulogne.
	Kap de la Hague	"S.39" entlassen nach Boulogne.
23.5.43 Sonntag 0005	Cherbourg	"S.79","S.114","S.76","S.91" ein.
0450	Boulogne	"S.39" Bunker fest
2215	"	"S.39" aus, Marsch nach Rotterdam.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF HIS BRITANNIC MAJESTY'S GOVERNMENT AND IS LENT SUBJECT TO THE CONDITION THAT IT IS NOT COPIED AND THAT IT IS RETURNED ON DEMAND TO THE ADMIRALTY P.O. 41605 ... BOOTHS THE REGISTERED NO. BUR

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23./24.5.43		K.T.B. Minenunternehmung.
		Eingang Einsatzbefehl:
		-Gkdos - 2, 4, 5, 6. S.-Fl. Mineneinsatz. Anmarsch durch Sperrlücke, die von BF 3525 l.o. bis BF 3537 M.o. reicht.
		a)5.S.-Fl. 0100 Uhr weiträumige Verseuchung Geleitweg Qu. BF 3155 r.o.Viertel, 2.S.-Fl. Qu. BF 3154 untere Hälfte.
		b)4.u.6.S.-Fl. 0100 weiträumige Verseuchung Geleitweg Qu. BF 3148. Anschließend Rückmarsch 4.u.6.S.-Fl. bei geeigneter Wetterlag über Qu. BF 2635, 2664 nach Guernsey. 2. u. 5. S.-Fl. direkt nach Cherbourg. Falls Wette ungeeignet, Rückmarsch 4. u. 6.S.-Fl. nach Cherbourg anheimgestellt. In diesem Falle Kurzsignal mit Standortangabe.
		Führung zu a) Chef 5.S.-Fl.
		Zu b) Chef 4. S.-Fl. F.d.S.
1900		Beginn der Beladung: "S.79" und "S.114" je 6 LMF, "S.76" 6 UMB, "S.91" 4 Reißbojen.
		Für 2230 Uhr seeklar befohlen.
2230	SW 2-3, See 2, ganz bedeckt, gute Sicht,	Mit "S.79","S.114","S.76","S.91" Cherbourg ausgelaufen. An 4.S.-Fl. angehängt.
2250	lange Dünung aus SW.	Westmolenkopf passiert. 0°, 30 sm.
2331	Qu. 3173	317°, 30 sm nach Qu. 3173 1.K.M.
0000	SW 2-3,See 2, Regen, allmähliche Sichtverschlechterung 2-3 sm	Zwischen 2352 und 0025 verschiedentlich Scheinwerfertätigkeit an Land. Einmal für kurze Zeit durch Nachtjäger geortet.
0030		Trennungspunkt (Qu.3173 1.K.M.) erreicht Von Chef 4. Schnellbootsflottille entlassen
0032		334°, 20 sm. Vormarsch zum Qu. 3148 Mitte.
0052		Nach Lotung und Kopplung auf Wurfposition.
0052	Sichtrückgang wegen Regen auf 1 sm.	290°, 15 sm. Beginn des Werfens
		Mit wechselnden Kursen zwischen 290° und 240°. Geleitweg verseucht bis Qu. 3147 rechts Mitte.
0055		Eingang F.T. von F.d.S.:"feindliche Nachtjäger patroullieren etwa Qu. BF 3172 bis bis 3166 und südlich davon."
0113		Werfen beendet.
0117		198°, 30 sm. Sammelpunkt angesteuert.
0120		Eingang F.T. von F.d.S.: "Geortet. Bislang nichts Besonderes."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0137		Eingang F.T. von F.d.S.: "MGB nach Qu. 3525 1.o.E. befohlen."
0150	Qu. 3173	Mit 4.S.-Fl. Rückmarsch angetreten.
0150		Eingang F.T. von F.d.S.:"Klug Zerstörer von Nordost."
0200	NO 4-6,heftiger Regen,	Qu. 2635 Kursänderung 213°, 30 sm.
0212	See 2-3, sehr schlechte Sicht.	Eingang F.T. von F.d.S.:" B.Flottille Boote festgest. Qu. BF 3175 Punkt L K M 0140 Uhr."
0320		Qu. 2664 . 167°
0430		Mit 4 Booten Peter Port ein.
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
		Nichts zu bemerken. Obermaier.
4.5.43		
ontag	St. Peter Port	Kein Einsatz.
0445	Rotterdam	"S.39" ein, im Bunker festgemacht.
2000	"	"S.39" aus, Marsch nach Ymuiden.
2230	Ymuiden	"S.39" ein.
5.5.43		
ienstag	Ymuiden	"S.39" außer K.B., verlegt nach Amsterdam.
2300	St. Peter Port	"S.79","S.114","S.76","S.91" aus nach Cherbourg. Obermaier.
6.5.43		
ittwoch		
0100	Cherbourg	"S.79","S.114","S.76","S.91" ein.
		Ab mittags Minenbeladung der Boote.
6.-27.5.	Cherbourg	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
./29.5.43		K.T.B. Minenunternehmung.
1340	Cherbourg	Eingang Einsatzbefehl:
		1.)5.S.-Fl. 0130 Uhr weiträumige LMB mit ZK-Verseuchung Qu.3241 untere Hälfte. Anmarsch über Qu.3529 o.K.M., über 3532 u.K.M., 3279 1.o., Rückmarsch auf gleichem Weg.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2.)2.,4.,6.S.-Fl. gemeinsamer Anmarsch unter Führung Chef 4.S.-Fl. über Herz 324, Qu. BF 3515 1.K.M., Qu.BF 2398 1.K.M., 0145 Uhr gemischte LMF, UMB mit Reißleinen und Reißbojen-Verseuchung, a) 2.S.-Fl. von 50° 28,5' Nord 0232 West über 5027 Nord 0228 West nach 5025,5 Nord 0228 West. b)4.S.-Fl. von 5029 Nord 0233,5 West über 5031 Nord 0237 West nach 5030 Nord 0240 West. c)6.S.-Fl. von5032,5 Nord 0242,5 West über 5034,5 Nord 0246,5 West nach 5032,5 Nord 0250 West. Zu a) bis c) Ausweichgebiete nur auf gleichen Wassertiefen ostwärts 03° West. 2.S.-Fl. Rückmarsch Cherbourg durch bekannte Lücke nördlich Cherbourg, 4.u.6.S.-Fl. nach Peter Port. 2.S.-Fl. Verfügungssignal 4 mit Unterschrift, sobald 02° West nach Osten überschritten wird, 5.S.-Fl. Verfügungssignal mit Unterschrift vier sobald 01 20 West nach Westen überschritten wird.
		F.d.S.
1400		Zusatz zum Einsatzbefehl: "Tiefeneinstellung für UMB: von 0100 Uhr bis 0230 Uhr gleich 3,50 m, später 4 m.
		F.d.S.
		Dazu wurde Durchführungsuhrzeit auf 0145 Uhr festgesetzt.
		Für 2230 Uhr seeklar befohlen.
2230	Cherbourg WNW 1, Seeg. 0, gute Sicht, bewölkt.	Mit "S.79", "S.114", "S.76", "S.91" Kai Normandie abgelegt. An 4.S.-Fl. angehängt. Anmarsch zum Punkt Herz 324.
2315		306°, 30 sm.
2350		Fu.M.B. auf Führerboot ausgefallen.
0000	Windstill, Seeg.0,	
ab 0020	klarer Himmel, dunstige Kimm, hauptsächlich nach W.u.N. schlechte Sicht.	Laufend Scheinwerfertätigkeit an Land, hauptsächlich bei Start Point und Portland Bill.
0033	Qu. 2398 1.K.o.	Durch Chef 4.S.-Fl. entlassen.(Nach eigenem Koppelbesteck erfolgte Entlassung 4 Minuten zu früh).
0044		Eingang F.T. von F.d.S.:"Lützow geortet. M.L. von N.O."
0100		U.K. eingeschaltet. Mit 30 sm Wurfpunkt angesteuert.
0107		Geleitweg überquert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0115	Qu. 2365	Anfangspunkt der Verseuchung erreicht.(Nach eigener Kopplung 1,5 sm zuweit ostwärts - es wurde jedoch Kopplung Chef 4. S.-Fl. zugrundegelegt.)
0115		Heftiger Beschuß von Steuerbord mit Seeziel, L.G. und M.G. Deshalb sofort nach Südwesten abgedreht und Minen im Notwurf geworfen.
0116		220°, H.F. 1. Mine.
0121		letzte Mine geworfen.
		Verseuchung liegt von 50° 32,5' N, 2° 40' W nach 50° 30' N, 2° 45' W.
0126		187°, 30 sm.
0140		Eingang F.T. von F.d.S.:"Wahrscheinlich nur 3 Motorlaunchen Qu. 3174 Mitte oben."
0153		Eingang F.T. von F.d.S.:"Lützow 4 MGB von Südwest."
0154	Qu. 2395	Im Qu. 2398 1.o.E. heftiges Artl.-Gefecht. Laufender LG-Beschuß durch mindestens 2 Zerstörer, von denen einer nach Westen und einer nach Osten und Westen laufend LG schießt. Zwischen beiden Zerstörern heftige Schießerei zwischen Kleinbooten. Ich vermutete anfänglich Gefecht zwischen 4.S.-Fl. und Feindbooten; wie jedoch festgestellt, handelte es sich um ein Gefecht der Engländer unter sich.Deshalb auch der von uns beobachtete zweimalige Austausch von Stern E.S.(weißgrün). Da sich Gefecht auf südwestl. Kurs wegzog, nach Osten ausgeholt. Dabei "S.76" verloren, dem, wie später festgestellt, eine Maschine ausgefallen war. Der Kdt. hat richtig erweise, da er noch mitten im Ortungs= und Abwehrbereich der feindlichen Küste war, dies nicht gemeldet, [illegible] gefallen.
0158		120°, 33 sm.
0201		Gefecht der englischen Streitkräfte beendet.
		130°, 33 sm.
0208		Zerstörerortung aus 280°.
0210		LG aus 300°.
		150°, 33 sm.
0211		Eingang F.T. von F.d.S.: "4 Zerstörer 0040 Uhr Qu. 2661 Kurs O5 25 sm."
0217		160°, 30 sm. Dauernder LG-Beschuß der Boote durch Zerstörer Stb. achteraus, mittlere Entfernung.
0223		170°, 30 sm.
0230		180°, 30 sm. LG-Beschuß vorübergehend ausgesetzt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0230		Eingang F.T. von F.d.S.: "Zerstörer sollen 0300 Uhr S.-Boote abfangen."
0240		Casquet Leuchtfeuer in Sicht.
0245		Eingang F.T. von F.d.S.: "Lauerst. gegen Zerst. 4.S.-Fl. Qu.2637 Mitte. 6.S.-Fl. im Aufklärungsstreifen 2653 bis 2656. Einlaufen bis Hellwerden."
		Ausgang F.T. an "S.76": "Standort melden". D.-Flottille
0250	Qu. 2636 1.u.	Zerstörerortung verloren.
0253		220°, 30 sm.
0300	NO -O 2-4, See 1-2,	Erneute Zerstörerortung.
0302	mäßige bis gute Sicht.	LS aus 40° in Richtung auf die Boote.
0310		Eingang F.T. von F.d.S.: "Zerstörer Qu.BF 2399 r.u.".
0312		LG's aus 20°.
0326		180°, 20 sm.
0325		Eingang F.T. von F.d.S.:"Feindkleinboote auf Rückmarsch."
0336		Zerstörer im Norden hat Ortung verloren. Die Absicht, den mit F.T. um 0245 von F.d.S. befohlenen Vorpostenstreifen in Qu. 2653, 2656 einzunehmen, ließ sich nun zeitlich deshalb nicht mehr durchführen, weil bei Eintreffen dort sofort der Rückmarsch wegen der Helligkeit angetreten hätte werden müssen.
0340		Nachtjägerortung.
0347		Feuer Les Hanois auf Guernsey in Sicht.
0355		F.T. an "S.76":"Standort melden" D.-Flottille.
0410		Antwort F.T. von "S.76": "Mein Standort Qu. BF 2667. Rückmarsch angetreten, Maschi vorübergehend ausgefallen."
0420		Mit "S.79/A","S.114","S.91" Peter Port ein.
0450		"S.76 " Peter Port fest.
		Stellungnahme des Flottillenchefs: Die nervenmäßige Beanspruchung der Besatzu war durch die schlechte Sicht der englisch Küste, die lückenlose Ortung und die hartnäckige Zerstörerverfolgung besonders star
29.5.43. Sonnabend 2300	St. Peter Port	"S.79/A","S.114","S.76","S.91"aus nach Cherb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Vegesack	"S.135" in Dienst gestellt.
0.5.43 onntag 0050	Cherbourg	"S.79/A","S.114","S.76","S.91" eingelaufen.
2300	"	"S.79" mit "S.110" aus nach Boulogne.
		Flottillenchef zum F.d.S. auf dem Preise und zurück. Kenntnis: Kegel Wegener Hermann.
0./31.5.		Mineneinsatz mit den Booten: "S.76 ","S.91", "S.114".
		Beladung der Boote:
		"S.76": 6 LMF
		"S.91" : 4 RB
		"S.114: 6 UMB
1350		Eingang Einsatzbefehl:
		2.,4.,6. S.-Fl. 0200 Uhr gemischte LMF, UMB und Reißbojenverseuchung. Gemeinsamer Anmarsch über Herz 324 Qu.3515 1.K.M., Qu. 2635 1.K.M. von dort 2. und 5.S.-Fl. nach 2383 1.o. 4. u. 6.S.-Fl. nach Qu.2387 1.o.E. Verseuchung.
		a)5.S.-Fl. Qu BF 2359 untere Hälfte.
		b)2.S.-Fl. Qu 2382 obere Hälfte.
		c)6.S.-Fl. Qu 2376 rechtes unteres Viertel
		d)4.S.-Fl. Qu 2379 rechtes oberes Viertel
		2. u.5.S.-Fl. auf Wassertiefen um 50 m.
		4. u.6.S.-Fl. auf Wassertiefen um 60 m.
		Rückmarsch 2.,4.,6.S.-Fl. nach Peter Port, 5.S.-Fl. durch Sperrlücke nördlich Cherbourg nach Cherbourg.
		Durchführungsbefehl folgt. F.d.S.
2232		Kai de France abgelegt.
2243		Molenköpfe auslfd. passiert rw.297° LF
2253		2xAF, Bb - Reihe 4./6.S.-Fl. mittl.- " 2. " Stb.- " 5. "
2307	Wetter: W 3,Seeg. 2,	rw. 306°
2347	2/10 bedeckt, gute Sicht, Bar. 1002.	rw. 270°
0025		rw. 299°
0100		in . 300° u. 40° Scheinwerfer an Land.
0105		Scheinwerfer in 270°.
0120		von 4.S.-Fl. getrennt.
0121		GF. 1. Mine geworfen.

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
		3 Minen auf rw. 299°
		1 Mine im Drehen
		2 Minen auf rw. 65°
		geworfen.
0128		rw. 65°
0132		2 AF rw. 149°
0150		Flugzeugortung achteraus
0155		rw. 147°, AK
0205		Bombenwurf zwischen Führerboot und takt. Nr.2 genau im Kielwasser.
0210		Scheinwerfer in 320°
0211		Bombenwurf Bb - voraus
0215	WNW 3, Seeg. 2, wolkenlos, gute Sicht, Bar. 1002 m.b.	2 AF
0245		Bordwaffenbeschuß von einem Flgz.
0247		" "
		Keine Ausfälle
0303		rw. 180°
0315		" 101°
0320		HF
0322		LF
0327		2 AF
0336		Einlaufkurse nach Peter Port mit wechselnd Fahrtstufen.
0346		Molenköpfe einlaufend passiert.
0400		Alle Boote fest.
		Keine besondere Vorkommnisse, Minen wurden planmäßig geworfen.
		gez. Meyering Kapitänleutnant.
31.5.43 Montag		
0435	Boulogne	"S.79" u."S.110"(4.S.-Fl.) ein.
	St. Peter Port	Kein Einsatz
2230	Boulogne	"S.79" mit "S.110" aus nach Ymuiden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bootsverteilung:
		"S.76" } St. Peter Port
		"S.91" } (Klare Boote)
		"S.114" }
		"S.79" Ymuiden
		"S.39" } Amsterdam (Werft)
		"S.74" }
		"S.97" Kiel
		"S.135" Vegesack

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
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		der 6. Schnellbootsflottille
		Abschnitt - Maschine
		vom 16.5.43. - 31.5.43
	I. Flottilleningeneur	Kaptl.(Ing) Dorenburg
	II. Flottilleningeneur	Ltn. (Ing) Tolkiehn

Boote	Dienstgrad	Namen für Leitende Maschinisten
"S. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S. 74"	Ob.Masch.	Prigge
"S. 76"	Ob. Masch.	Richter
"S.79 "	Ob.Masch.	Richard
"S 91"	Ob.Masch.	Hilger
"S. 97"	Ob.Masch.	Reupert
"S.114"	Ob.Masch.	Hemmen
"S.135"	Ob.Masch.	Rülle

~~In Abwesenheit des Flottillenchef~~

Kptln. (Ing.) ~~u.Stützpunktleiter~~
u. Flo.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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.-31.5.	Amsterdam (Droogdock)	"S.74" Grundüberholung Hamburg
16.5.-31.5.	Kiel	"S.97" Einbau Kalotte Hamburg
16.5.43.	Peter Port	"S.39,76,79,91,114" 6 stdl.Bereitschaft - normale Bereitschaft. K.b.V. Hamburg
17.5.43. ab 23 00	Peter Port	"S.39,76,79,91,114" normale Bereitschaft alle Boote 1/2 stdl.Bereitschaft. K.b.V. Hamburg
18.5.43. ab 08 00	Peter Port " "	"S.39,76,79,91,114" normale Bereitschaft K.b.V. Hamburg
19.5.43.	Peter Port	"S.39,76,79,91,114" normale Bereitschaft.
20.5.43.		Hamburg
21.5.43. ab 22 00	Peter Port	"S.39,76,79,91,114" normale Bereitschaft 1/2 stdl.Bereitschaft Hamburg
22.5.43. ab 08 00 22 00	Peter Port " "	"S.39,76,79,91,114" normale Bereitschaft alle Boote aus nach Cherbourg "S.39" Marsch nach Boulogne Durchgehender Betrieb. Hamburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.5.43.		
00 10	Cherbourg	"S.76,79,91,114" ein
04 50	Boulogne	"S.39" ein,in Bunker festgemacht.
22 30	Cherbourg	"S.76,79,91,114" aus zum Mineneinsatz zur englischen Südküste Durchgehender Betrieb
22 15	Boulogne	"S.39" aus, Marsch nach Rotterdam.
		Sammberg
24.5.43.		
04 45	Rotterdam	"S.39" ein,im Bunker festgemacht.
20 00	" "	"S.39" aus,Marsch nach Ymuiden
22 30	Ymuiden	"S.39" ein.
04 45	Peter Port	"S.76,79,91,114" ein,normale Bereitschaft.
		Sammberg
25.5.43.	Ymuiden	"S.39" (Fischhalle) K.b.V.
	Peter Port	
22 50	" "	"S.76,79,91,114" normale Bereitschaft
		"S.76,79,91,114" aus,Marsch nach Cherbourg. Durchgehender Betrieb.
		Sammberg
26.5.43.		
08 55	Ymuiden	"S.39" aus
10 30	Amsterdam (Droogdock)	"S.39" ein,Boot außer K.B. gemeldet mit K.B.Meldg. G.1361 vom 27.5.43. Kalotten - Einbau,Zielsäule S.z.S.1, Peilgerät G.VI
00 50	Cherbourg	"S.76,79,91,114" ein,normale Bereitschaft K.b.V.
		Sammberg
27.5.43.-	Amsterdam	"S.39" Werftzeit
31.5.43.		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.5.43.	Cherbourg	"S.76,79,91,114" normale Bereitschaft K.b.V.
		Sammberg
28.5.43.	Cherbourg	"S.76,79,91,114" normale Bereitschft
22 30	" "	Alle Boote aus zum Mineneinsatz zur englisch. Südküste,durchgehender Betrieb.
		Sammberg
29.5.43.	In See	
02 00-02 04		"S.76" 3 x A.K. Feindberührung
02 03		Bb.Mot.ausgefallen.Riß der Süßwassermuffe (Auspuff 11 - 20) am Fahrstand unten. Motor lief sofort leer.Der Motor wurde bis 02 10 mit 1200 Upm. weitergefahren.Das Leck wurde mit Gummiplatten Dichtgehalten und Wasser nachgefüllt,02 10 wurde der Motor gestoppt,ausgekuppelt und eine neue Gummimuffe aufgesetzt.02 17 war der Bb.Motor wieder klar
01 38-01 45	In See	"S.91" 3 x A.K. Feindberührung
01 29-01 36		"S.114" 3 x A.K.
02 07-02 09		" " "
04 20	Peter Port	"S.79,91,114" ein
05 05	" "	"S.76" ein,normale Bereitschaft
22 35	" "	"S.76,79,91,114" aus nach Cherbourg Durchgehender Betrieb
29.5.43.	Vegesack	"S.135" Indienststellung
		Sammberg

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: A. 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
30.5.43.		
00 45	Cherbourg	"S.76,79,91,114" ein,normale Bereitschaft K.b.V.
22 30	" "	"S.76,91,114" aus zum Mineneinsatz zur engl. Südküste.
22 45	" "	"S.79" aus, Marsch nach Boulogne Durchgehender Betrieb
30.5.-31.5.43.	Vegesack	"S.135" Restarbeiten,Einbau Fu.M.Bruno.
31.5.43.		
04 45	Boulogne	"S.79" ein
22 45	" "	"S.79" aus,Marsch nach Ymuiden Durchgehender Betrieb
02 05 -		
02 10	In See	"S.76" 3 x A.K. Feindberührung
02 08 -		
02 18	" "	"S.114" 3 x A.K.
03 55	Peter Port	"S.76,91,114" fest,normale Bereitschaft

Betriebsstunden bis zum 31.5.43.

Boote	Stb.Mot.	Mitt.Mot.	Bb.Mot.
"S. 39"	310 Std.	314 Std.	309 Std.
"S. 76"	450 "	472 "	444 "
"S. 79"	627 "	620 "	626 "
"S. 91"	202 "	223 "	203 "
"S.114"	432 "	465 "	417 "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse			
	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B. Boote	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkung:
16.	7	5	1	1	"S.74" Motorenwechsel Amsterdam sche Droogd.
17.	7	5	1	1	"S.97" Einbau Kalotte Kiel
18.	7	5	1	1	"S.39" Einbau Kalotte Amsterdam
19.	7	5	1	1	
20.	7	5	1	1	"S.135" Einbau Fu.M.B. in Vegesack
21.	7	5	1	1	
22.	7	5	1	1	
23.	7	5	1	1	
24.	7	5	1	1	
25.	7	5	1	1	
26.	7	4	2	1	
27.	7	4	2	1	
28.	8	4	2	2	
29.	8	4	2	2	
30.	8	4	2	2	
31.	8				

	Liegeplätze der Boote							
	"S.39"	"S.74"	"S.76"	"S.79"	"S.91"	"S.97"	"S.114"	"S.135"
16.	P.Port	A,dam	P.Port	P.Port	P.Port	Kiel	P.Port	——
17.	"	"	"	"	"	"	"	——
18.	"	"	"	"	"	"	"	——
19.	"	"	"	"	"	"	"	——
20.	"	"	"	"	"	"	"	——
21.	"	"	"	"	"	"	"	——
22.	"	"	"	"	"	"	"	——
23.	Boulogne	"	"	"	"	"	"	——
24.	Ymuiden	"	"	"	"	"	"	——
25.	"	"	"	"	"	"	"	——
26.	Amsterdam	"	"	"	"	"	"	——
27.	"	"	"	"	"	"	"	Vegesack
28.	"	"	"	"	"	"	"	"
29.	"	"	"	Boulogne	"	"	"	"
30.	"	"	"	"	"	"	"	"
31.	"	"	"					

Lauckes
Kptlt. (Ing.) u. Verb. Ltg. i.V.

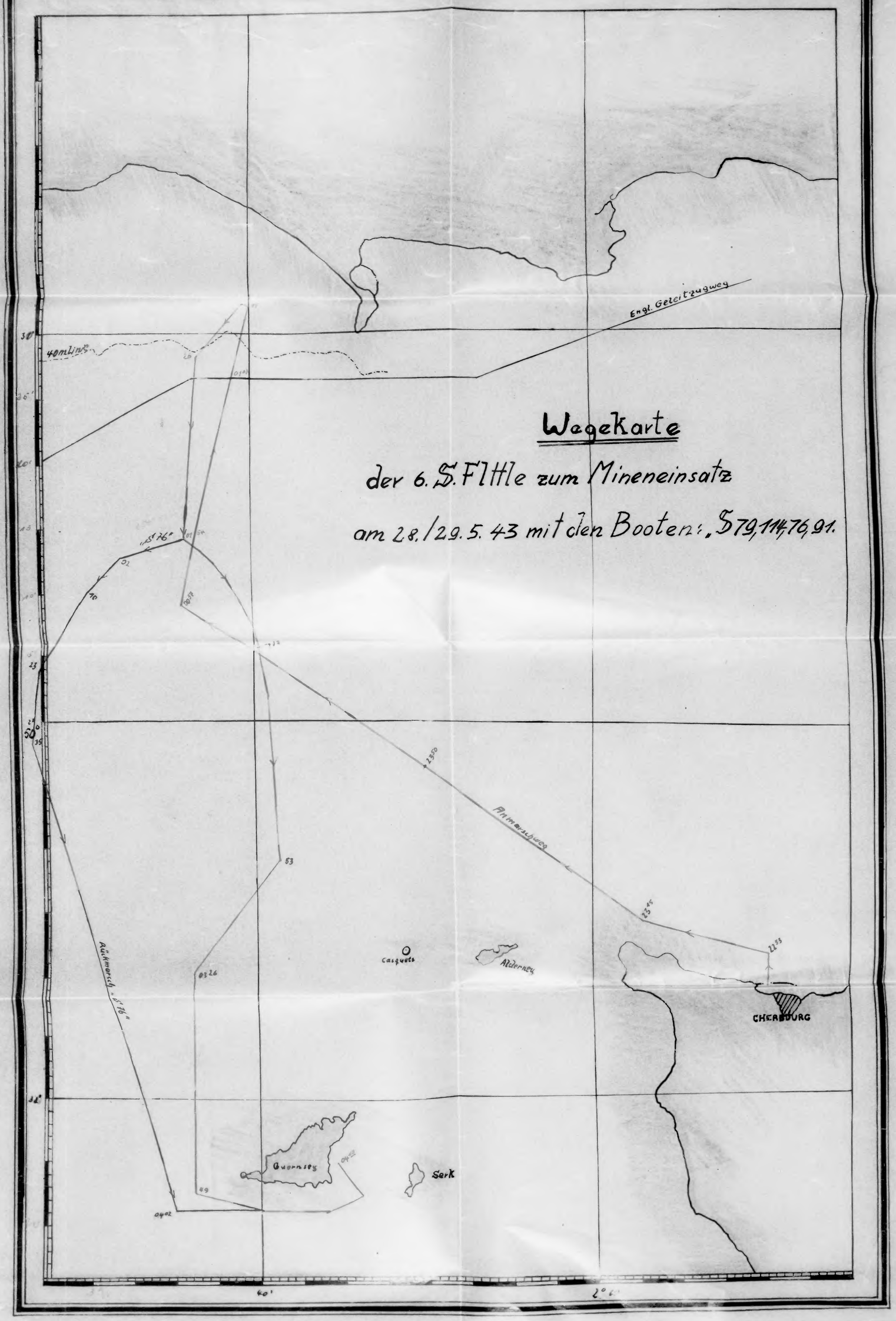
Ahlemann

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

Wegekarte

der 6. S. Flttle zum Mineneinsatz

am 28./29.5.43 mit den Booten: „S 79, 114, 76, 91.



30'
15'
2°
30'
PORTLAND
30'
B
C
D
F
G
H
3
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
Φ 3147
Φ 3148
Φ 3149
270°
282°
252°
264°
310°
198°
334°
337°
Sammelpunkt der Flottillen
Rückmarschkurs
Annäherungspunkt der Flottillen
Anmarschkurs
50°

Wegekarte

der 6. S. Flotte. Minenunternehmung

23./24.5.43 mit den Booten: S 79, 114, 76, 91.

Minenwurfkurse: 270°, 282°, 252°, 264°.

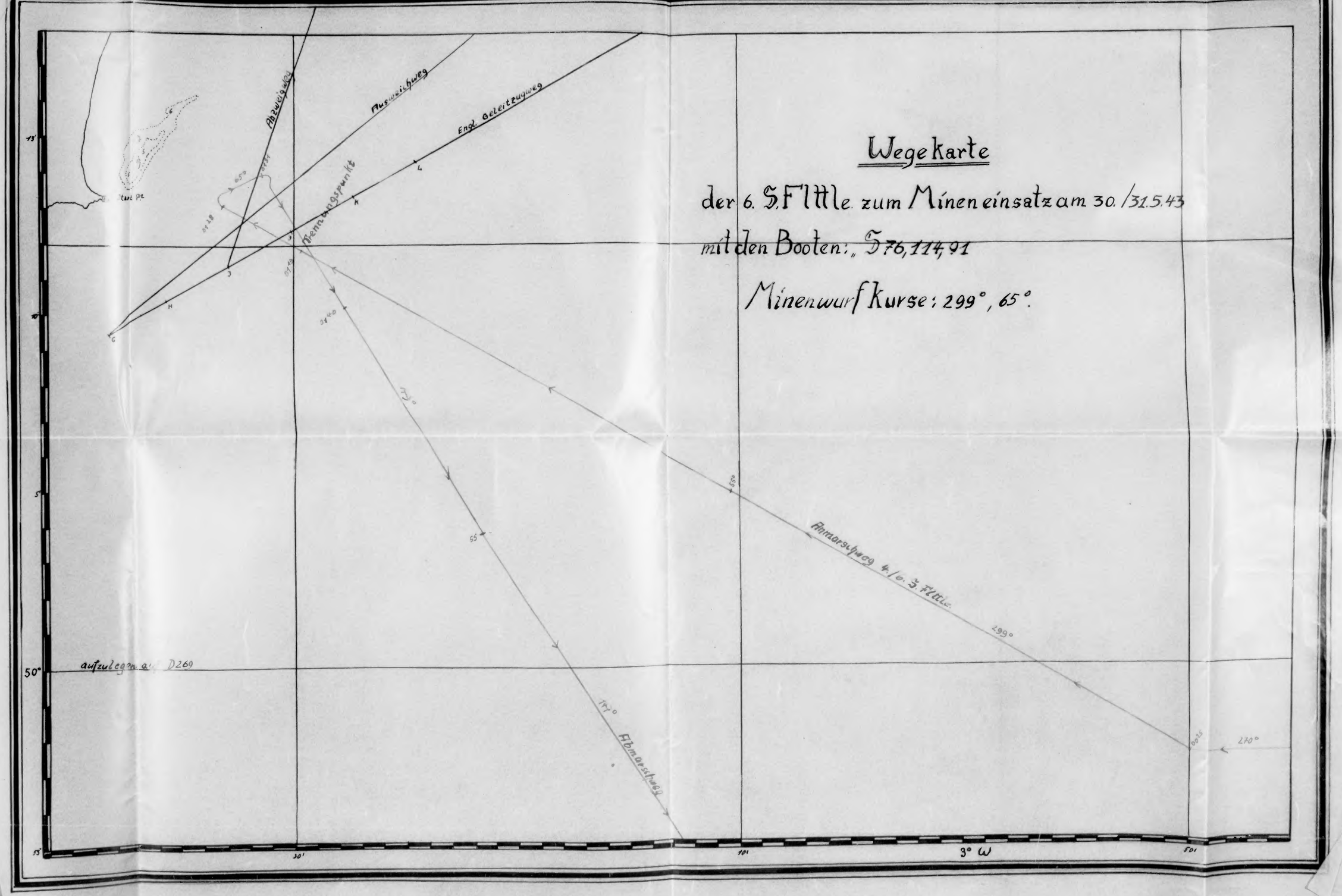
aufzulegen auf D 269.

Wegekarte

der 6. S.F Flttle. zum Minen einsatz am 30./31.5.43

mit den Booten: „ S 76, 114, 91

Minenwurf Kurse: 299°, 65°.



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

PG 71606 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.6.1943 - 15.6.1943

Anlage 4 zu Mar. Gr. Kdo. Abt. 6. Abgs. B. Nr. 2693/43 g

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

Zk 32206

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

6. Schnellbootsfl.

für die Zeit vom

1. - 15.6.1943.

Kriegstagebuch

6. Schnellbootsflottille

Zeit vom 1. bis 15. Juni 1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m e i e r

Flottillenchef i.V.: Kapitänleutnant M e y e r i n g

Kommandant Leutnant zur See B r a n d i (Abteilung)

Kommandant Kapitänleutnant W i t t

Kommandant Kapitänleutnant M e y e r i n g

Kommandant Leutnant zur See K o r n

Kommandant Oberleutnant zur See V o l t e

Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l

Kommandant Oberleutnant zur See T i s c h e r

Kommandant Leutnant zur See d.R. L i c h t

THIS DOCUMENT
ADMIRALTY P[illegible]
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71606 [illegible]D
ARK OF ANY KIND SH[illegible]OULD [illegible] M[illegible]
[illegible]T ANY NECESSARY AND [illegible]
BE MADE EITHER [illegible] N[illegible]
[illegible]R ON A SEPARA[illegible] PAPER.
THE M.G.STE[illegible]

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71606 [illegible]D
NO MARK OF [illegible]NY KIND SHOULD BE M[illegible]E
ON IT, BUT [illegible] NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE [illegible] EITHER [illegible] THE WORK
[illegible] OR [illegible] PAPER.
QUOTING [illegible]

4

2391/43

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: A. A. Anquitin 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.	St. Peter Port	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
04 15	Y m u i d e n	"S 79" Bunker fest. i.V. Meyerink
2.6.	St. Peter Port	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. i.V. Meyerink
3.6.	St. Peter Port	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. i.V. Meyerink
4.6. 13 00	St. Peter Port	Eingang Fernschreiben: G'kdos! 1.) In Abhängigkeit Wetter 4.u.5.S-Fl. Nacht 4. zum 5.6. nach Cherbourg verlegen, so, daß Flottillen zwischen 00 30 und 01 00 Uhr einlaufen. Anschließend Sofortbereitschaft bis Einlaufen T-Boote, falls diese Unternehmung von Cherbourg nach Norden durchführen, dann bzw. sonst halbstündige Bereitschaft bis Wellwerden. 2.) Ab 5.6. Minenunternehmung vorgesehen. Befehl folgt, lagert für 4.u.5. S-Fl. bei 5. S-Fl. 3.) 5. S-Fl. T-Boote über Marsch und Bereitschaft unterrichten und 4.u. 6. S-Fl. über T-Bootsaufgabe unterrichten. F.d.S.
21 20		Eingang Fernschreiben: G'kdos! I.) 4.u.6. S-Fl. mit Minenladung Nacht 5. zum 6.6. nach Peter Port verlegen bzw. bei nächster Wettermöglichkeit. II.) Befehl für den nächsten Minaneinsatz: 2.u.5. S-Fl. 5./6.6. bzw. bei nächster Wettermöglichkeit. a) 2. S-Fl. 01 45 Uhr weiträumige LMF, UMF, RB-Verseuchung BF 2368 linke Hälfte, 5. S-Fl. BF 2367 untere Hälfte. Anmarsch über Herz 324, BF 2515 l.K.u., BF 2631 W. Führung Chef 5.S-Fl. Falls Navigation zuläßt Rückmarsch auf gleichem Wege nach Cherbourg, sonst durch Sperrlücke westlich Guernsey. Falls Cherbourg bei Dunkelheit nicht zu erreichen, nach Peter Port b) Nacht 6. zum 7.6. bzw. bei nächster Wettermöglichkeit 4.u.6. S-Fl. 02 00 Uhr weiträumige LMF und RB-Verseuchung BF 2299 obere Hälfte und BF 2377 l.o.Viertel. Führung Chef 4. S-Fl. Anmarsch über BF 2562 r.K.u. Rückmarsch nach Peter Port. Ausweichwurf nur auf gleichen Wassertiefen. III.) Beladung gem. F.d.S. G'kdos 2519 AOp v. 4.6.43. F.d.S. G'kdos 2519

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.6. 22 22	St. Peter Port	"S 76, 91, 114" ausgelaufen nach Cherbourg
23 10		"S 114" Mittelmaschine ausgefallen, Höchstfahrt 20 sm. i.V. Meyerink
5.6. 00 55	C h e r b o u r g	"S 76, 91, 114" ein.
05 00	D e l f z i j l	"S 79" aus nach Wilhelmshaven.
12 35	C h e r b o u r g	Eingang Fernschreiben: G'kdos! In Abhängigkeit Wetterentwicklung: 1.) 4.u.6.S-Fl. mit Minenbeladung nach Peter Port verlegen. 2.) 2.u.5. S-Fl. durchführen Mineneinsatz in der Lymebucht wie befohlen. F.d.S.
20 18	C h e r b o u r g	"S 76, 91" aus nach Peter Port. i.V. Meyerink
6.6. 00 17	St. Peter Port	"S 76, 91" ein.
11 00	Wilhelmshaven	"S 79" ein.
13 10	St. Peter Port	Eingang Fernschreiben: G'kdos! 4.u.6. S-Fl. (5 Boote) Führung Chef 4.S-Fl. Aufgabe planmäßig durchführen. Reisbojeneinstellung gleich 46 Meter. 4 Boote 2. S-Fl. Cherbourg 23 00 Uhr bis Wellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
22 13	St. Peter Port	"S 76, 91" abgelegt.
22 16		Molen auslaufend passiert.
22 27		Kurs 270°, Fahrt 30 sm.
22 40		Kurs 290° nach Qu. 2562 r.K.u.
00 44	NW 3, See 2, 1010 mb, 2/10 bedeckt, gute Sicht, lange Dünung aus W.	Kurs 0° nach Qu. 2299 l.K.u.
00 50		Fu.M.G. eingeschaltet.
01 18		n 340° starke Scheinwerfertätigkeit an Land. Eddystone Rocks Feuer in 330° in Sicht, brennt mit Friedensbefeuerung. Boote werden laufend von Land geortet.
01 30		Kurs 50°
01 31		Fahrt 30 sm
01 36		Kurbeginn. Zusammen mit 4. S-Fl. mit 19 UMF, RB. Qu. BF 2299 o.K., weiträumig verseucht, Minenabstand 1 sm, Wassertiefen um 60 m.
01 42		Kurs 90°

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/71606/NID NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON A PAPER SLIP OR SIMILAR WORK AND THE NUMBER QUOTED.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.	St. Peter Port	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
04 15	Y m u i d e n	"S 79" Bunker fest. i.V. Meyerink
2.6.	St. Peter Port	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. i.V. Meyerink
3.6.	St. Peter Port	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. i.V. Meyerink
4.6.	St. Peter Port	
13 00		Eingang Fernschreiben: G'kdos! 1.) In Abhängigkeit Wetter 4.u.6.S-Fl. Nacht 4. zum 5.6. nach Cherbourg verlegen, so, daß Flottillen zwischen 00 30 und 01 00 Uhr einlaufen. Anschließend Sofortbereitschaft bis Einlaufen T-Boote, falls diese Unternehmung von Cherbourg nach Norden durchführen, dann bzw. sonst halbstündige Bereitschaft bis Wellwerden. 2.) Ab 5.6. Minenunternehmung vorgesehen. Befehl folgt, lagert für 4.u.6. S-Fl. bei 5. S-Fl. 3.) 5. S-Fl. T-Boote über Marsch und Bereitschaft unterrichten und 4.u. 6. S-Fl. über T-Bootsaufgabe unterrichten. F.d.S.
21 20		Eingang Fernschreiben: G'kdos! I.) 4.u.6. S-Fl. mit Minenladung Nacht 5. zum 6.6. nach Peter Port verlegen bzw. bei nächster Wettermöglichkeit. II.) Befehl für den nächsten Einsatz: 2.u.5. S-Fl. 5./6.6. bzw. bei nächster Wettermöglichkeit. a) 2. S-Fl. 01 45 Uhr weiträumige MF, MB, MB-Verseuchung BF 2368 linke Hälfte, 5. S-Fl. BF 2367 untere Hälfte. Anmarsch über Terz 324 BF 2515 1.K.V., BF 2531 r.K.V. Führung Chef 5.-S Falls Navigation zuläßt Rückmarsch auf gleichem Wege nach Cherbourg, sonst durch Sperrlücke westlich Guernsey. Falls Cherbourg bei Dunkelheit nicht zu erreichen, nach Peter Port b) Nacht 6. zum 7.6. bzw. bei nächster Wettermöglichkeit 4.u.6. S-Fl. 02 00 Uhr weiträumige MF und MB-Verseuchung BF 2299 obere Hälfte und BF 2377 1.o.Viertel. Führung Chef 4. S-Fl Anmarsch über BF 2562 r.K.V. Rückmarsch nach Peter Port. Ausweichwurf nur auf gleichen Wassertiefen. III.) Beladung gem. F.d.S. G'kdos 2519 AOp v. 4.6.43. F.d.S. G'kdos 2519

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.6.		
22 22	St. Peter Port	"S 76, 91, 114" ausgelaufen nach Cherbourg
23 10		"S 114" Mittelmaschine ausgefallen, Höchstfahrt 20 sm. i.V. Meyerink
5.6.	C h e r b o u r g	"S 76, 91, 114" ein.
00 55		"S 79" aus nach Wilhelmshaven.
05 00	D e l f z i j l	Eingang Fernschreiben: G'kdos! In Abhängigkeit Wetterentwicklung: 1.) 4.u.6.S-Fl. mit Minenbeladung nach Peter Port verlegen. 2.) 6.u.6. S-Fl. durchführen Minenunternehmung in der Lymebucht wie befohlen. F.d.S.
12 35	C h e r b o u r g	"S 76, 91" aus nach Peter Port. i.V. Meyerink
22 18	C h e r b o u r g	
6.6.		
00 17	St. Peter Port	"S 76, 91" ein.
11 00	Wilhelmshaven	"S 79" ein.
13 10	St. Peter Port	Eingang Fernschreiben: G'kdos! 4.u.6. S-Fl. (5 Boote) Führung Chef 4.S-Fl. Aufgabe planmäßig durchführen. Leitbojeneinstellung gleich 46 Peter. 4 Boote 2. S-Fl. Cherbourg 23 00 Uhr bis Wellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
22 13	St. Peter Port	"S 76, 91" abgelegt.
22 16		Molen auslaufend passiert.
22 27		Kurs 270°, Fahrt 30 sm.
22 40		Kurs 290° nach Qu. 2562 r.K.V.
00 44	NW 3, See 2, 1010 mB, 2/10 bedeckt, gute Sicht, lange Dünung aus W.	Kurs 0° nach Qu. 2299 l.F.u.
00 50		Fu.G.E. eingeschaltet.
01 18		In 340° starke Scheinwerfertätigkeit an Land. Eddystone Rocks Feuer in 330° in Sicht, brennt mit Frigatons Kennung. Boote werden laufend von Land geortet.
01 30		Kurs 50° .
01 31		Fahrt 30 sm
01 36		Kurfbeginn. Zusammen mit 4. S-Fl. mit 19 MF, MB. Qu. BF 2299 o.H. weiträumig verseucht, Minenabstand 1 sm , Wassertiefen um 60 m.
01 42		Kurs 90°

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/71606/NID NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON A SEPARATE PIECE OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.6.		
01 48		Kurs 120°
01 50	Wind flaut ab, Sicht wird schlechter	Start Point Feuer in Sicht, brennt mit Friedenskennung.
01 55		Werfen beendet.
01 57		Kurs 180°, Fahrt 30 sm .
02 00		Eingang FT: " Zerstörer" F.d.S.
02 27		Kurs 131° .
02 33		Eingang FT: "UGB. bleiben nördl. 50° N , Flugzeuge zu erwarten." F.d.S.
03 33		Kurs 116° .
03 37-03 50		Laufend Flugzeugortungen festgestellt.
03 55		Durch Sternsignal SE angefordert.
04 00		Les Hanois in Sicht, mit wechselnden Kursen und Fahrtstufen Peter Port angesteuert.
04 45	St. Peter Port	Molen einlaufend passiert.
04 48		"S 76, 91" fest.
06 00		Kurzbericht abgesetzt: G'kdos! Kurzbericht 8./7.6.1943 22 00 Uhr Peter Port aus mit 45 sm, 120, 76, 91 117° . Anmarsch neu befohl. Bis 23 30 Uhr Tarnhelligkeit. 01 35 Uhr Verseuchung begonnen. Mitte zwischen illi und x 50° 2 sm, dann 90° 2sm, dann 120° 2 sm. An Land die übliche Befeuerverfügbarkeit. Eddistone und Start Point brannten mit Friedenskennung. Nichts gesichtet. Keine Flugzeuge gesehen. Verseuchung auf 1 sm genau. Geworfene Sperre: Soll 10 MT und 4 Peilbojen. Rückmarsch über U.2614 1.i. 04 45 Uhr Peter Port ein. Wetter: Auf dem Anmarsch leichte Dünung, gute Sicht, im Op.-Gebiet nach Norden stärker Dunst. Chef 4.u.6. S-Flottille
09 00	V e r l a s s e n	"S 135" aus nach Kiel.
13 30	St. Peter Port	Eingang Fernschreiben: G'kdos ! 4.u.5. S-Fl. Ruhe. 3.u.5. S-Fl. 22 00 Uhr Bereitschaft für Torpedoeinsatz gegen Torpedoziele in Abhängigkeit Luftaufklärung und Wetterentwicklung. Falls kein Einsatz 4 Boote 5. S-Fl. ab 23 00 Uhr Bereitschaft. F.d.S.
20 30	K i e l	"S 135" ein.
8.6.		i. V. Meyerding

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.6.		
08 50	St. Peter Port	Eingang Fernschreiben: G'kdos ! 2. S-Fl. 7 Boote, 6. S-Fl. 2 Boote verlegen voraussichtlich Nacht 10./11.6.43 nach Ostende zum Einsatz in die Themsemündung während nächster Dunkelheitsperiode. 4. S-Fl. verbleibt Peter Port. Rückverlegung 2.u.6.S-Fl. in den Kanal nicht beabsichtigt. F.d.S.
13 50		Eingang Fernschreiben: G'kdos ! 22 00 Uhr alle Flottillen halbstündige Bereitschaft für Torpedoeinsatz in Abhängigkeit Wetterlage, Luftaufklärung und Sichtentwicklung. Falls kein Einsatz von 4.u.6. S-Fl. Peter Port und 4 Boote 5. S-Fl. in Cherbourg von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
20 30		Eingang FT: "3.-Flottillen, Gruppe West. Aufklärung ohne Ergebnis. Bereitschaft gemäß Befehl." F.d.S.
21 55		Eingang Fernschreiben: Geheim ! Verlegungsbefehl für 2.u.6. S-Fl. 1.) 2. S-Fl. verlegt Nacht 10. zum 11.6.43 von Cherbourg nach Boulogne. In nächster Nacht von Boulogne nach Ostende. 2.) 6. S-Fl. 2 Boote von Peter Port, nehmen 10.6. "S 114" Cherbourg auf und marschieren bis Le Havre ("S 114" nur 2 Maschinenklar). In nächster Nacht ma schieren Boote von Le Havre nach Boulogne. Dritte Nacht von Boulogne nach Ostende. Anschließend "S 114" allein weiter nach Osten. F.d.S. G'kdos 6677 AOK. i. V. Meyerding
9.6. 13 05		Eingang Fernschreiben: G'kdos ! In Abhängigkeit Sichtentwicklung: 1.) 2.u.5. S-Fl. (13 Boote) Führung Chef 5. S-Fl. 01 45 Uhr UGB-Verseuchung mit Peilbojenschutz. 5. S-Fl. FF 2383 o. Hilfte, 2. S-Fl. FF 2382 u. Hälfte. Hin-und Rückmarsch über Berg 324, Qu. FF 3515 1.i.m. 2.) 4. S-Fl. (3 Boote) ab 23 00 Uhr halbstündige Bereitschaft, ggf. Ansatz gegen Ortungsziele. 3.) 2 Boote 6. S-Fl. von Peter Port nach Cherbourg verlegen. F.d.S.
18 45		Eingang FT: Sichtabhängig, evtl. Marsch bei Helligkeit" F.d.S. i. V. Meyerding
10.6.		
06 27	St. Peter Port	"S 76,91" ausgelaufen nach Cherbourg.
08 42	C h e r b o u r g	Kai Frankreich "S 76, 91" fest.

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
10.6.		
12 40	C h e r b o u r g	Eingang Fernschreiben: G'kdos ! In Abhängigkeit Sichtentwicklung. 1.) 5. S-Fl. (7 Boote) 01 45 Uhr UmB-Versuchung mit Reißbojenschutz BF 2383 o.Hülfte. Hin-und Rückmarsch über Herz 324, BF 3515 1.V.m. 2.) 4. S-Fl. (3 Boote) 23 00 Uhr Peter Port nach Cherbourg zur Minenbeladung verlegen. 3.) 6. S-Fl. mit "S 114, 76,91" 23 00 Uhr Cherbourg aus nach Le Havre, Marschfahrt 20 sm. 4.) 2. S-Fl. (6 Boote) 23 00 Uhr Cherbourg aus mit 30 sm 5 sm nördlich Außenwegen nach Boulogne. 5.) "S 120, 48" 23 00 Uhr Boulogne aus mit 30 sm 3 sm nördlich Außenwegen nach Cherbourg. FDTschn. G'kdos 2664 AOp.
- 18 23		Eingang FT: "Wegen Nebel 5. S-Fl. kein Einsatz. 2. S-Fl. und Rotte 122 marschieren nicht. 4.u.6. S-Fl. entscheiden selbst. F.d.S. i. V. Meyer m.p.
11.6.		
02 05	C h e r b o u r g	"S 76, 91, 114" ausgelaufen nach Le Havre.
06 10	Le H a v r e	"S 76, 91, 114" fest.
14 58		Eingang Fernschreiben: G'kdos ! 1.) 4.u.5. S-Fl. 3 und 7 Boote Minneinsatz wie für 10.6.43 befohlen. Führung Chef 5.S-Fl. 4. S-Fl. Rückmarsch Peter Port. 2.) "S 120, 48" 23 00 Uhr Boulogne aus mit 30 sm 3 sm nördlich Außenwegen nach Cherbourg 3.) 2. S-Fl. 6 Boote 23 00 Cherbourg aus mit 30 sm 5 sm nördlich Außenwegen nach Boulogne. 4.) 6. S-Fl. 3 Boote 23 00 Uhr Le Havre aus mit 20 sm 3 sm nördlich Außenwegen nach Boulogne. F.d.S.G'kdos 2667 AOp.
23 14	Le H a v r e	"S 76, 91, 114" ausgelaufen nach Boulogne. i. V. Meyer m.p.
12.6.		
03 37	B o u l o g n e	"S 76, 91, 114" eingelaufen. Wegen Wetterlage kein Weitermarsch. i. V. Meyer m.p.
13.6.		
17 00		Eingang Fernschreiben: G'kdos! 6. S-Fl. (3 Boote) 23 00 Uhr Boulogne aus über K 1, Herz Ass 3, Herz 208 mit 20sm nach Ostende. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.6.		
22 45	B o u l o g n e	"S 76, 91, 114" ausgelaufen nach Ostende. i. V. Meyer m.p.
- 14.6.		
01 55	O s t e n d e	"S 76, 91, 114" eingelaufen . Kein Einsatz.
14 30		Eingang Fernschreiben: G'kdos ! 4 Boote 5. S-Fl. und 4 Boote 2./6.S-Fl. von 23.00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.Schn.
20 38		Eingang FT: " 2.u. 6. S-Fl. u. 5. S-Fl. keine Bereitschaft wegen Wetterlage." F.d.Schn. i. V. Meyer m.p.
15.6.		
12 42		Eingang FT: " Keine Bereitschaft wegen Wetterlage. 4 Boote von Ostende nach Holland, 2 Boote von Holland nach Ostende beabsichtigen wetterabhängig zu marschieren." F.d.Schn.
22 30	O s t e n d e	"S 114 " nach Ymuiden ausgelaufen. i. V. Meyer m.p.
16.6.		
03 30	Y m u i d e n	"S 114" Bunker fest.

Bootsverteilung:

"S 76"	Ostende
"S 91"	Ostende
"S 74"	Amsterdam (Kalotteneinbau)
"S 39"	" "
"S 114"	Ymuiden (Kalotteneinbau)
"S 79"	Wilhelmshaven (Kalotteneinbau)
"S 97"	Kiel (Kalotteneinbau)
"S 135"	Kiel (Erprobungen)

i. V. Meyer m.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
		Geheim!

Kriegstagebuch

der 6.Schnellbootsflottille

Abschnitt - Maschine

vom 1.6.1943 - 15.6.43.

I. Flottilleningeneur — Kaptl.(Ing.) Dorenburg
II. Flottilleningeneur — Ltn. (Ing.) Tolkiehn

Boote	Dienstgrad	Name der Leitenden Maschinisten
"S. 39"	Ob.Masch.	Brünner
"S. 74"	Ob.Masch.	Prigge
"S. 76"	Ob.Masch.	Richter
"S. 79"	Ob.Masch.	Richard
"S. 91"	Ob.Masch.	Hilger
"S. 97"	Ob.Masch.	Reupert
"S.114"	Ob.Masch.	Hemmen
"S.135"	Ob.Masch.	Rülle

In Abwesenheit des Flottillen - Chef

Kaptltn.(Jng.) u. Stützpunktleiter.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.6.43.-	Vegesack	"S.135" Fu.M.B.Einbau
.6.43.		
.6.43.-	Kiel,D.W.K.	"S.97" Kalotteneinbau
.6.43.		
.6.43.-	Amsterdam	"S.74" Motorenwechsel,Grundüberholung
.6.43.	Droogdock	"S.39" Kalotteneinbau,Einbau Zielsäule S.Z.S.1,Peil G. VI Schleusenschieber
.6.43.	Ymuiden	"S.79" keine besonderen Vorkommnisse
.6.43.-	St.Peter Port	"S.76,91 u.114" 6 stdl.Bereitschaft
.6.43.		normale Bereitschaft
.6.43.	Ymuiden	"S.79" aus nach W,haven durch die Kanäle
.6.43.	St.Peter Port	"S.76,91,114" normale Bereitschaft
30	" " "	"S.76,91,114" aus,Marsch nach Cherbourg, durchgehender Betrieb
07	In See	"S.114" Mittel Maschine Kurbelwannenexplo - sion,Kolben von Zylinder 8 und Treibstangenlager zerstört,Kurbel - wanne durchschlagen.(siehe Stör.Meldg Nr.15 A G. 1746 vom 18.6.43.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bericht des L.M. von "S.114"
		Am 4.6.1943 22.19 Uhr war "S.114" ausgelaufen zum Marsch nach Cherbourg.Kurz vor 23.07 Uhr machte sich leichter Qualm in der Mittel-Maschine bemerkbar.Die Maschinen liefen 2x A.K.Die Drehzahl der Mittel-Maschine sank,und die der Seiten -Maschinen stiegen.In diesem Moment knallte es auch schon in der Kurbel - wanne und die Entlüftungsleitung der Zylinderreihe 1 - 10 flog weg.Der Motor wurde sofort gestoppt und ausgekuppelt.Dabei drehte sich die Maschine noch mit.Während dieser Zeit knallte es wieder. Hierbei muß der Kolben 8 durch die Gehäusewand gedrückt worden sein und die Pleuelstange 8 durch das Gehäuseunterteil nach unten in die Bilge.Mit Hilfe des Stb.Aggregates wurde das Kühlwasser der Mittel - Maschine schnellstens kalt gefahren und der Kurbelwannenbrand durch Ardex gelöscht.Zu erkennen war das Warmlaufen des Pleuellagers 8 vorher nicht.Die Öltemperaturen hatten sich normal gehalten.Das Kühlwasser stand dauernd auf 65°C und die Auspufftemperaturen waren 440°C.Der Kolben ist nicht durchgebrannt.Brenner und Düsen waren an dem Tage noch kontrolliert worden.Das Öl war am 25.5. noch untersucht und in Ornung befunden worden.Ventilspiele waren am Tage vorher kontrolliert worden,es waren keine unnormale Spiele vorhanden.
		Am 7.9.1942 war die erste Kurbelwannenexplosion der Mittel - Maschine.(Stör.Meldg.Nr.4 A) Damals waren die Kolbenringe der Zylinder 6,8 u.9 festgebrannt und dadurch führte es zur Explosion. Sämtliche Zylinder wurden abgenommen und das Triebwerk auf Lose kontrolliert und in Ordnung befunden.
		Beim letzten Mineneinsatz vor Start Point am 31.5.43. mußten wir von 02.08 Uhr bis 02.18 Uhr auf 3 x A.K. gehen.Dabei stoppte ich die Umdrehungen der Maschinen ab und sah,daß die Mittel-Maschine 1550 Upm,Bb.Masch.1580 und die Stb.Masch.1610 Upm. machten.Kennzeichen eines Lagerschadens lagen nicht vor,da die Temperaturen des Lagers normal waren.Der Verdacht richtete sich auf zwei eingerissene Bleche an der Bb.Seite achtern,welche 0,35m in der Wasserlinie abstanden und dadurch die Umdrehungen der Mittel-Maschine Bb.Maschine sinken ließen.
		Eine genaue Begründung der Kurbelwannenexplosion läßt sich erst bei der Zerlegung der Mittel-Maschine machen.
		Marsch mit zwei Maschinen wird fortgesetzt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.6.43.	W,haven	"S.79" ein
		Hamburg
5.6.43.		
0 50	Cherbourg	"S.76,91,114" ein,
		"S.114" fahrbereit bis 24 sm.gemeldet mit K.B.6.S.-Flott.v.5.6.43. G.1444
bis 03 00	" "	"S.76,91" sofortige Bereitschaft,anschl.normale Bereitschaft.
4 15	" "	"S.76,91" Schleifenfahrt
5 00	" "	fest
2 20	" "	"S.76,91" Aus,Marsch nach Peter Port Durchgehender Betrieb
0 30	" "	"S.114" verholt nach Dock I
1 20	" "	" " Dock I fest
5.6.43.-		
5.6.43.		
1 00	W,haven	"S.79" fest,außer K.B.gemeldet mit 6.S.Flott. G.1455 v.7.6.43.Kalotteneinbau,Einbau Echolot,Schleusenschieber und Ziel - säule S.Z.S.1.
		Hamburg
6.6.43.		
0 25	St.Peter Port	"S.76,91" ein,normale Bereitschaft
2 10	" " "	"S.76.91" aus,zum Mineneinsatz,durchgehender Betrieb.
9 00	Cherbourg	"S.114" eingedockt,Abbau des Propellers der Mittelwelle.
		Hamburg
7.6.43.		

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.6.43.		
04 55	St.Peter Port	"S.76,91" ein,normale Bereitschaft
09 30	Cherbourg	"S.114" ausgedockt
09 15	Vegesack	"S.135" aus,Marsch nach Kiel
20 30	Kiel	"S135" fest
		Sonnenburg
8.6.43.		
ab 22 00	St.Peter Port	"S.76,91" 1/2 stdl.Bereitschaft
8.6.43.-		
10.6.43.	Cherbourg	"S.114" keine besonderen Vorkommnisse
09 45	Kiel	"S.135" abgelegt
10 00	" D.W.K.	"S.135" fest,Arbeiten für N.E.K.und E.K.K
09 00	"	"S.97" abgelegt,Funkbeschickung
12 00	" D.W.K.	"S.97" fest
		Sonnenburg
2.6.43.-		
10.6.43.	Kiel	"S.97" D.W.Kiel
		Sonnenburg
9.6.43.-		
15.6.43.	Kiel D.W.K.	"S.135" Arbeiten für N.E.K. u.E.K.K.
		Sonnenburg
9.6.43.-		
ab 07 00	St.Peter Port	"S.76,91" normale Bereitschaft
		Sonnenburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.6.43.		
5b30	St.Peter Port	"S.76,91" aus,Marsch nach Osten
3 30	Cherbourg	"S.76,91" ein
		Sonnenburg
11.6.43.		
2 00	Cherbourg	"S.76.91,114" aus
6 15	Le Havre	"S.76,91,114" ein
2 15	" "	"S.76,91,114" aus,durchgehender Betrieb
1 15	Kiel	"S.97" aus zum Übungstorpedoschießen,durchgehender Betrieb 1 Std.nach dem Ablegen Ölkühler von M. Motor undicht.
	Bericht des L.M.	"S.97"

Am 14.5.43. übernahm ich "S.97" von Ob.Masch.Mohr (Schulflottille).Bei der Übernahme sagte mir der Leitende,daß die Anlage betriebsklar sei und sich keinerlei Störungen gezeigt hätten.Ich überzeugte mich durch eine Standprobe davon.Vom 14.5. - 11.6. lag das Boot in den Deutschen -Werken zum Einbau einer Kalottenbrücke.Während dieser Zeit wurden in der Maschine Rest - und Konservierungsarbeiten durchgeführt.Die Motoren wurden täglich gedreht,allwöchentlich zwei Standproben durchgeführt.Es wurden dabei keinerlei Unklarheiten festgestellt.

Am 11.6. führte das Boot ein T.E.K. - schießen in der Eckernförder-Bucht durch.Dieses war die erste Fahrt des Bootes unter dem neuen Kommando. gleichzeitig sollte eine Probefahrt sein.Eine Stunde nachdem Ablegen fiel mir an der Mittel - Maschine auf,daß der Öldruck abnormal hoch war.Auch wrasen die Kurbelwannenentlüftungen sehr stark.Mir war klar,daß Wasser im Öl sein mußte.Ich meldete dies dem Kommandanten.Während ich anfangs annahm,daß das Heizsystem im Betriebsbehälter undicht sei und dadurch Süßwasser im Kreislauf wäre,wurde mir durch den nun auftredenden Ölverlust aber klar,daß der Ölkühler undicht sein mußte.Die vorgenommene Ölunter - suchung zeigte dann auch Seewasser im Öl.

Das Boot fuhr nach Kiel zurück.In den deutschen Werken wurde der Ölkühler ausgebaut,der am inneren Flansch ein starkes Leck aufwies.Der Ölkühler wurde durch einen grundüberholten ersetzt. In der Anlage wurde zweimaliger Ölwechsel durchgeführt und der Ölkreislauf mit Brennstoff gut

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gut ausgespült.Kleine Rostbildungen die sich an den Kipphebeln zeigten,wurden beseitigt.Bei der anschließend durchgeführten Pr befahrt war der Ölkühler dicht,und es wurden keine Ausstellunge beobachtet.Aber schon am nächsten Tag stellte ich wiederum Rost an den Steuerungsorganen fest.Ich ließ diesen entfernen und sämtliche beweglichen Teile mit Brennstoff abwaschen.Auch führte ich nochmals Ölwechsel durch.Als sich nach diesen Maßnahmen am Tag wiederum Rost zeigte,meldete ich dem Kommandant den Motor unklar.Dem Flo.Ing.machte ich telefonisch Meldung über den Zust des Motors und bat ihn gleichzeitig,den Monteur der Flottille zu Beurteilung des Motors und der zutreffenden Maßnahmen nach Kiel zu schicken.
		Nach gründlicher Untersuchung durch den Monteur kam dieser zu folgenden Ergebnis: Für den Motor besteht keine Gefahr.Es muß aber eine gründliche Reinigung sämtlicher Steuerungsorgane durchgeführt xxxxxxx werde um ein Weiterrosten zu verhindern.Dazu müssen sämtliche Zylinde gebaut werden.Dies käme einer kleinen Überholung gleich.
		Mitt.Motor gestoppt,mit zwei Motoren weitergefahren.
		Sennenburg
12.6.43.		
03 45	Boulogne	"S.76,91,114" im Bunker fest,normale Bere schaft.
03 55	Kiel -Wik	"S.97" fest
08 40	" "	"S.97" abgelegt
09 00	" D.W.K.	"S.97" fest
		Sennenburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.6.43.		
22 45	Boulogne	"S.76,91,114" aus,durchgehender Betrieb
		Sennenburg
13.6.43.		
14.6.43.	Kiel	"S.97" Wechsel des Oelkühlers
		Sennenburg
14.6.43.		
02 00	Ostende	"S.76.91,114" Bunker fest,normale Bereit - schaft.
		Sennenburg
15.6.43.	Ostende	"S.76,91,114" normale Bereitschaft
22 30	Kiel	"S.97" verholt nach D.W.K.
	Ostende	"S.114" aus,Marsch nach Ymuiden, durgehender Betrieb
		Sennenburg

Betriebsstunden bis zum 15 . 6. 1943.

Boote	Stb.Motor	Mitt.Motor	Bb.Motor
"S. 39"	309 Std	314 Std.	309 Std.
"S. 76"	475 "	498 "	469 "
"S. 79"	601 "	595 "	600 "
"S. 91"	225 "	248 "	226 "
"S. 97"	59 "	62 "	60 "
"S.114"	449 "	466 "	434 "
"S.135"	46 "	42 "	46 "

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

Datum	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B.	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkungen:
1.6.	8	4	2	2	Ab 4.6. "S.114"
2.6.	8.	4	2	2	K.B.bis 24 sm.
3.6.	8	4	2	2	
4.6.	8	4	2	2	
5.6.	8	3	3	2	
6.6.	8	3	3	2	
7.6.	8	3	3	2	
8.6.	8	3	3	2	
9.6.	8	3	3	2	
10.6.	8	3	3	2	
11.6.	8	3	3	2	
12.6.	8	3	3	2	
13.6.	8	3	3	2	
14.6.	8	3	3	2	
15.6.	8	3	3	2	

Liegeplätze der Boote

Datum	"S.39"	"S.74"	"S.76"	"S.79"	"S.91"	"S.97"	"S.114"	"S.135"
1.6.	A,dam	A,dam	P.Port	Ymuiden	p.Port	Kiel	P.Port	Kiel
2.6.	"	"	"	"	"	"	"	"
3.6.	"	"	"	"	"	"	"	"
4.6.	"	"	"	W,haven	"	"	"	"
5.6.	"	"	"	"	"	"	"	"
6.6.	"	"	"	"	"	"	Cherbourg	"
7.6.	"	"	"	"	"	"	"	"
8.6.	"	"	"	"	"	"	"	"
9.6.	"	"	"	"	"	"	"	"
10.6.	"	"	Cherbourg	"	Cherbuorg	"	"	"
11.6.	"	"	Le Havre	"	Le Havre	"	Le Havre	"
12.6.	"	"	Boulogne	"	Boulogne	"	Boulogne	"
13.6.	"	"	"	"	"	"	"	"
14.6.	"	"	Ostende	"	Ostende	"	Ostende	"
15.6.	"	"	"	"	"	"	"	"

Hamburg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Wpen! Lauder Spell (engl) in Verb. tag i V

8 Ausfertigungen
4.Ausfertigung

Stellungnahme des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6. S.-Fl. vom 1. - 16.6.1943.

1.) Zum Mineneinsatz der 2. und 5. S.-Flottille v. 5./6.6.43:

Wahrscheinlich auf Grund des Seegangs 2-3 wurden die Boote - soweit feststellbar - sehr spät geortet. Die Unternehmung führte in feindfreies Gebiet, zur Bekämpfung der S.-Boote wurden nur Flugzeuge angesetzt. Die 2.S.-Fl. stellte mittels des Fu.M.B. laufend Flugzeugortungen fest und hörte und sichtete kurz danach ein Flugzeug im Anflug. Es wurde durch sofort, gleichzeitig einsetzendes Feuer aus allen Waffen sämtlicher Boote zum Abdrehen gezwungen und die Angriffsabsicht vereitelt. Es muß angenommen werden, daß der Gegner durch seine Fu.M.G.-Flugzeuge, den ungefähren Rauchmarschweg der Boote und dadurch auch die benutzte Sperrlücke erkennt. Da die An- und Rückmärsche unserer Boote an wenige Sperrlücken gebunden sind, werden sie dem Feind - auch wenn sie ausserhalb des Landortungsbereiches liegen - bald in ihrer ungefähren Lage bekannt werden. Gegenmassnahmen werden sich auf sie konzentrieren.

2.) Zum Mineneinsatz der 4. und 6. S.-Flottille v. 6./7.6.43.:

Die Durchführung der Verseuchung des Geleitweges zwischen Eddystone Rocks und Start Point gelang ohne Feindberührung. Die Kürze der Operation vereitelte den Versuch des Feindes, unseren Booten den Weg abzuschneiden. Die Verseuchung wurde vom Feind durch Ortung genau erkannt und auf einem Ausweichweg nördlich umgangen. Da die Leuchtfeuer von Eddystone Rocks und Start Point brannten, ist anzunehmen, dass fdl. Schiffe in diesem Seegebiet gestanden haben. Bestätigung dafür ist, dass um 2330 Uhr der Zerstörer "Javeline" auf dem Geleitweg zwischen Start Point und Eddystone Rocks gestanden hat und 1 MGB.-Verband etwa 5 sm südostwärts von ihm. Beide gehörten vermutlich zur Sicherung eines Westgeleites.

Die Fu.M.B. - Berichte von "S 76" und der 4. S.-Flottille melden ein fld. Fu.M.G. in Richtung bzw. möglicherweise auf Eddystone Rocks. Die Bestätigung, ob auf Eddystone Rocks ein Fu.M.G. steht bleibt abzuwarten.

Der Chef der 4. S.-Flottille meldet: " Die Scheinwerfertätigkeit bei Annäherung an die engl. Küste lässt auf Warnung und Zeichengebung an die engl. Schiffahrt und Abwehrstreitkräfte schliessen. Sie trat bei allen Kanaleinsätzen bei Annäherung auf 15-20 sm an die engl. Küste in Erscheinung." Zusatz: Die rege Scheinwerfertätigkeit an Land ist nicht unbedingt mit der vermuteten Feststellung unserer S.-Boote in Zusammenhang zu bringen. Sie wurde auch bei Einsätzen beobachtet, als unsere Boote noch nicht festgestellt waren, bzw, überhaupt nicht festgestellt wurden. Sie ist viel eher mit der fdl. Lufttätigkeit zu erklären.

3.) Zum Mineneinsatz der 4. und 5. S.-Flottille v. 11./12.6.43.:

Die Fu.M.B.-Feststellungen, dass die fdl. Landortungsgeräte erst gegen 0200 Uhr die Boote erkannten, ist durch Funkaufklärung bestätigt. Mit der taktischen Uhrzeit 0201 Uhr zeichnet sich die erste Reaktion beim Feind ab.

Sonst zum Einsatz nichts zu bemerken.

4.) Stellungnahme zum K.T.B. des Flottilleningenieurs der 5.S.-Fl.

Zum 9.6. bis 15.6.43: Schäden an den Haupt - und Nebenrudern "S 116". Die Korrosionsschäden dieser Art treten an Rudern und auch Wellen häufig auf. Die Stahlwelle bzw. das Stahlblech ist an den Schadenstellen der Gummierung viel stärker dem örtlich begrenzten korrosiven Angriff ausgesetzt, als wenn große Flächen(natürlich mit Schutzanstrich versehen) den galvanischen Spannungsausgleich zulassen. Beschädigungen der Gummierung treten sehr leicht ein, an den Haupt- und Nebenrudern allein schon durch die bekannte Wirbel und Unterdruckbildung hinter den Schrauben, die sehr häufig zum Abreissen der Ruderplattung führt. Ich habe deshalb am 3.3.43. den Änderungsantrag gestellt, die Schutzgummierung der Wellen und Ruder an einem Neubau als Versuch fortfallen zu lassen. Dabei ist natürlich die Einheitlichkeit des Werkstoffes der Unterwasserteile Voraussetzung. Die Ansicht der 5.S.-Fl., dass die Bauwerften die gleichzeitige Verwendung von Messing und Eisen unbedingt vermeiden sollten, und die getroffenen Massnahmen des Austausches der Ruder von einem ausser K.B. liegenden Boot sind richtig.

Eine Entscheidung über den Änderungsantrag ist bisher noch nicht erfolgt.

Zu 11.6.43. Instandsetzungswerkstatt für Wellengummierung. Die Einrichtung solcher Werkstätten ist unbedingt notwendig zur Bekämpfung der oben geschilderten Schäden. Bis jetzt müssen Wellen und Ruder an die K.M.W. Kiel bzw. die Hamburg New - York- Gummiwaren-Kompanie Hamburg zur Instandsetzung der Gummierung geschickt werden, ein ausserordentlich zeitraubendes, Transportmittel und Begleitpersonal in Anspruch nehmendes Verfahren.

Fregattenkapitän.

4° W

15'

PLYMOUTH SOUND

BIGBURY BAY

15'

Eddystone Rocks
Bkl. Grp. (2)

90°

120°

T U V W X Y Z 56 A B C

Engl. Geleitzugweg

01 30

50° N

Wegekarte

der 6. S.F lttle. zum Mineneinsatz

am 6./7. 6. 43 mit den Booten:

„S 76, 91."

Anmarschweg

Rückmarsch

BIGBURY BAY

15'

Eddystone Rocks
Bkt. Grp. (2)

90°

120°

55°

0130

T U V W X Y Z 56 A B C

Engl. Geleitzugweg

50° N

0°

Anmarschweg

Rückmarsch

Wegekarte

der 6. SF Flttle. zum Mineneinsatz

am 6./7. 6. 43 mit den Booten:

„S 76, 91."

PG 71607 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.6.1943 - 30.6.1943

Kr 31322

K. T. F.

6. Schnellboots flottille

15.6.- 30.6. 1943

Mit abzeichnit Maschine

THIS DOCUMENT IS
[ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 41607/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION IS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage 4 zu Mar. für Skl. Mg.Skl. A.Nr. 2638/43

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

Geheime Kommandosache!

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G 14160 Y/AID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 15. bis 30. Juni 1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier

Flottillenchef i.V.: Kapitänleutnant Meyering

"S 39"	Kommandant Leutnant zur See Brandi
"S 74"	Kommandant Kapitänleutnant Witt
"S 76"	Kommandant Kapitänleutnant Meyering
"S 79"	Kommandant Leutnant zur See Korn
"S 91"	Kommandant Oberleutnant zur See Wolte
"S 97"	Kommandant Kapitänleutnant Schnebel
"S 114"	Kommandant Oberleutnant zur See Mitsche
"S 135"	Kommandant Leutnant zur See d.R. Licht
"S "	Kommandant Oberleutnant zur See Rindfuß

Anlage 7 zu 1/Skl 23087/43.

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
15.6. 12 45	De Haan	Eingang Fernschreiben. Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 2744 A I: "G'kdos ! 3.) S-Flottillen keine Bereitschaf wegen Wetterlage." i.V. Meyer ml
16.6. 13 30	De Haan	Eingag Fernschreiben. Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 27 44 A I: "G'kdos ! 1.) In Cherbourg und Ostende je 4 Boote von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft." i.V. Meyer ml
17.6. 13 40	De Haan	Eingang Fernschreiben: G'kdos ! 1.) 5. S-Fl. Cherbourg, 2./6. S-Fl. Ostende je 4 Boote von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereits haft. F.d.Schn. G'kdos 2746 i.V. Meyer ml
18.6. 12 32	De Haan	Eingang Fernschreiben. Ausmug aus F.d.Schn. G'kdos 2748 : " G'kdos ! Cherbourg und Ostende je 4 Boote ab 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft." i.V. Meyer ml
19.6. 12 50	De Haan	Eingang Fernschreiben. G'kdos ! Nacht 19./20.6.43 S-Flottillen kein Einsatz und keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.Schn. G'kdos 2749 A i.V. Meyer ml
20.6.	De Haan	Kein Einsatz und keine Bereitschaft wegen klarer Vollmondnacht. i.V. Meyer ml
21.6.	De Haan	Kein Einsatz und keine Bereitschaft wegen klarer Mondnacht. i.V. Meyer ml
22.6. 12 45	De Haan	Eingang Fernschreiben. G'kdos ! - Rot - 1. 4 Boote Cherbourg von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereit schaft. 2.) 2./6. S-Fl. keine Bereitschaft. F.d.Schn. i.V. Meyer ml
23.6. 12 40	De Haan	Eingang Fernschreiben. G'kdos ! - Rot - Cherbourg 4 Boote bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. Ostende kein Einsatz, keine Bereitschaft. F.d.Schn. i.V. Meyer ml
24.6. 13 45	De Haan	Eingang Fernschreiben: G'kdos ! - Rot - 2./6. S-Fl. Ostende mit 4 Booten 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. 2.) 4. S-Fl. Peter Port von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.Schn. i.V. Meyer ml
25.6. 12 25	De Haan	Eingang Fernschreiben: G'kdos ! - Rot - 1.) 2./6. S-Fl. Ostende, 4 Boote von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. 2.) 4. S-Fl. Peter Port von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.Schn.
21 20		Eingang Fernschreiben: G'kdos ! - Rot - Einsatzbefehl: 2./6. S-Fl. voraussichtlich Nacht 25. zum 26.6.43 02 15 Uhr Tiehleinen -UMB-Versuchung . 1.) 6. S-Fl. 3 Boote auf Geleitweg Nordausgang Downs von Dumpton-Boje über Elbow - Tonne nach Nordwesten. Ausweichgebiet a) Auslaufweg von Dumpton-Boje bis Boje Ulli, b) scharfer Notwurf bei Feindeinwirkung nur westlich 01 47 Ost und südlich 5140 Nord. 2.) 2. S-Fl. 4 Boote Geleitweg zwischen Boje 51 und 52 möglichst weit nach Nordwesten überlappend. Ausweich- und scharfer Notwurf bei Feindeinwirkung nur westlich 0147 Ost und südlich 5156 Nord. Auftreffen auf Feind , das vorzeitigen Rückmarsch erforderlich macht, bzw. Operation der anderen Fl. beeintrchtigen kann, durch FT melden. Aufgabe abbrechen , wenn Einlaufer bis 05 30 Uhr in Frage gestellt ist. Bei Auftreffen auf UMB's, denen nicht unbemerkt ausgewichen werden kann, Feuerüberfall und Abbruch der Aufgabe. Bei Auftreffen auf lohnende Torpedoziele Angriff frei . Durchführung im Übrigen gem. Einsatzbesprechung bei F.d.Schn.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.6.	De Haan	Minenabstände 120 bis 200 Meter . F.d.Schn. G'kdos 2946 AI i. V. Meyerink
26.6.		
12 20	De Haan	Eingang Fernschreiben. G'kdos ! - Rot - 1.) 2./6. S-Fl. Ostende von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. 2.) 4./5. S-Fl. Einsatz gem. F.d.Schn. G'kdos 2880 A I v. 25.6.43. F.d.Schn.
13 07		Eingang Fernschreiben. G'kdos - Rot - 4 Boote 2./6. S-Fl. Ostende von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. 4. u.5. S-Fl. Einsatz gem. F.d.Schn. G'kdos 2880 A I v, 25.6.43. Tiefensteilung UWB von 02 00 - 03 00 Uhr 3,5 m . Zusatz für 2.u.6. S-Fl. und nachr. Gruppe West Führungsstab: Einsatz gem. G'kdos 2946 A I bereits vom 27.zum 28.6. 43 beabsichtigt. F.d.Schn.
22 10		Halbstündige Bereitschaft für 2./6. S-Fl. wegen Wetterlage aufgehoben. i. V. Meyerink
27.6.	De Haan	
11 30		Eingang Fernschreiben. G'kdos ! - Rot - Planmäßig 2.u.6. S-Fl. mit UWB. mit Ziehleinen beladen. F.d.Schn.
12 20		Eingang Fernschreiben. G'kdos -Rot- 1.) 5. S-Fl. 4 Boote 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. 2.) 4. S-Fl. Ruhe. 3.) 2./6. S-Fl. Kein Einsatz wegen Wetter, keine Bereitschaft wegen Minenbeladung. F.d.Schn. i. V. Meyerink
29.6.		
14 00	De Haan	Eingang Fernschreiben. G'kdos ! - Rot - 1.) 2. u. 6. S-Fl. kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. 2.) 4. S-Fl. Mineneinsatz bei Dort-Boje in Abhängigkeit Wetterentwicklung, Tiefeneinstellung 3 Meter . 3.) 5. S-Fl. Kein Einsatz, keine Bereitschaft. F.d.Schn. i. V. Meyerink

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.6.		
13 20	De Haan	Eingang Fernschreiben. G'kdos ! - Rot - 1.) 2./6. S-Fl. kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. 2.) 5. S-Fl. Ruhe. 3.) 4. S-Fl. Peter Port von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft . 4.S-Fl. Mineneinsatz zum 29./30.6. 43. zwischen Start Point und Dart-Boje vorbereiten. F.d.Schn. i. V. Meyerink
30.6.	De Haan	
12 50		Eingang Fernschreiben. G'kdos ! - Rot - 1.) 2./6. S-Fl. Einsatz gem. Befehl für 28./29.6. in Abhängigkeit Wetterentwicklung . 2.) 5. S-Fl. Cherbourg 4 Boote von 23 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. Zusatz für 2./6. S-Fl.: Tiefeneinstellung folgt. F.d.Schn.
18 10		Funkspruch: Kein Einsatz wegen Wetterlage. F.d.Schn. i. V. Meyerink

Bootsverteilung:

"S 76"	Ostende
"S 91"	Ostende
"S 74"	Amsterdam (Restarbeiten)
"S 39"	Amsterdam (Kalotteneinbau)
"S 114"	Ymuiden (Kalotteneinbau)
"S 79"	Wilhelmshaven (Kalotteneinbau)
"S 97"	Kiel (Restarbeiten)
"S 135"	Kiel(Erprobungen) .

i. V. Meyerink

Zu beziehen vom Nordrucklager der Kriegsmarine: J. 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
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		der 6. Schnellbootsflottille
		Abschnitt - Maschine
		vom 16.6. - 30.6.1943.
I.	Flottilleningeneur	Kaptl.(Ing.) Dorenburg
II.	Flottilleningeneur	Ltn. (Ing.) Tolkiehn

Boote :	Dienstgrad	Name der Leitenden Maschinisten
"S. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S. 74"	Ob.Masch.	Prigge
"S. 76"	Ob.Masch.	Richter
"S. 79"	Ob.Masch.	Richard
"S. 90"	Ob.Masch.	Form
"S. 91"	Ob.Masch.	Hilger
"S. 97"	Ob.Masch.	Späth
"S.114"	Ob.Masch.	Hemmen
"S.135"	Ob.Masch.	Rülle

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6. - 30.6.43.	Amsterdam	"S.39" Droogdockwerft zum Kalotteneinbau.
16.6. - 30.6.43.	Wilhemlshaven	"S.79" Werftliegezeit zum Kalotteneinbau.
16.6. - 30.6.43.	Kiel	"S.97" Kleine Überholung des Mittelmotors. Beseitigung der Korrosionsschäden.
16.6. - 30.6.43.	Ymuiden	"S.114" Werftliegezeit zum Auswechseln des Mittel-Motors und Kalotteneinbau.
16.6. - 30.6.43.	Kiel	"S.135" E.K.K.,N.E.K.,N.V.K. - Erprobungen
16.6. - 24.6.43.	Amsterdam	"S.74" Droogdockwerft Motorenwechsel und Kalotteneinbau

Werftbericht von "S.74"

Das Boot lag vom 5.3.43. - 24.6.43. in der Droogwerft Amsterdam. Während dieser Zeit wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	1. Maschinenanlage :	6.6. -
		4.6.43.
	a) Wechseln der Hauptmotoren	
	b) Grundüberholung der Hilfsaggregate	
	c) Instandsetzung der E. - Anlage	
	d) Beseitigung von Trefferschäden in den Masch.Räumen	
	e) Instandsetzung der Haupt u.Hilfsabgasklappen	7.6.43.
	2. Instandsetzung der Unterwasserteile :	
	a) Ruderanlage	
	b) Wellenanlage	25.6.43.
	c) Bodenhähne	
	3. Schiffbauliche Arbeiten :	
		25.6.43.
	a) Instandsetzung der Trefferschäden am Bootskörper	09 30
	b) Reinigen und Streichen sämtlicher Bilgen und Räume	
	c) Streichen des Bootskörpers und Unterwasseranstrich	12 30
		15 30
	4. Prüfungen :	
	a) Öl und Frischwasserkühler gereinigt und gedrückt	
	b) Druckprobe der Torpedosammler und Anlaßluftflaschen	
	5. Neueinbau auf dem Boot :	26.6. -
		30.6.43.
	a) Holzwellenverkleidung	
	b) M.G. 34 Doppelafette	
	c) Fliegerbuntfeuerhalterung	
	d) Funkmeßbeobachtungsgerät	26.6.43.
	e) Kompaßanlage "Patin"(Schwingfilter) mit 3 Töchtern	10 30
	f) Trennventil in der Luftanlage	13 35
	g) Kalotte	
		27.6.43.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Ostende	"S.76,91" S. - Bootsbunker, normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse
		Lemmerburg
	Ostende	"S.76, " 1/2 stündige Bereitschaft von 23 00 Uhr bis Hellwerden
		Lemmerburg
	Ostende	"S.76,91" 1/2 stündige Bereitschaft von 23 00 Uhr bis Hellwerden
	Amsterdam	"S.74" abgelegt zur magnetischen Vermessung und Fahrt nach Ymuiden
	Ymuiden	Fischhalle festgemacht
	"	abgelegt, Fahrt zum Bunker, S.-Bootsbunker festgemacht
		Lemmerburg
	Ostende	"S.76,91" S.-Bootsbunker, keine besonderen Vorkommnisse.
	Ymuiden	"S.74" abgelegt zum Kompensieren
	"	Im Bunker festgemacht
		Lemmerburg
	Ymuiden	"S.74" keine besonderen Vorkommnisse
		Lemmerburg

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
28.6.43.		
0 00	Ymuiden	"S.74" abgelegt zur Probefahrt
02 30	" "	festgemacht.Ergebnisder Probefahrt: Bb.Motor kommt nicht auf Umdrehungen und hat bei 1200 Upm 600° Auspufftemperatur Stb.Schraube zeigte starke Erschütterung beim Rückwärtsgang,Boot muß gedockt werden.
		Lemmerzahl
29.6.43.		
10 45	Ymuiden	"S.74" abgelegt zur Fahrt in die Werft
12 35	Amsterdam	Droogdockwerft festgemacht
		Lemmerzahl
30.6.43.	Amsterdam	"S.74" eingedockt zum Propellerwechsel
30.6.43.	Ymuiden	"S.90" wurde ordnungsgemäß von der 5.S.-Fl. übernommen.Boot ist außer K.B.
		Lemmerzahl

Betriebsstunden bis einschl.30.6.

Boote	Stb.Motor	Mitt.Motor	Bb.Motor
"S. 74"	26 Std.	33 Std.	36 Std.
"S. 76"	475 "	498 "	469 "
"S. 90"	242 "	235 "	242 "
"S. 91"	227 "	250 "	228 "
"S. 97"	63 "	66 "	63 "
"S.114"	453 "	— "	437 "
"S.135"	56 "	57 "	56 "

Datum	In Dienst gest.Boote	K.B. Boote	außer K.B.	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkungen
16.6.	8	2	4	2	Am 30.6. wurde "S.90" von der
17.6.	8	2	4	2	5.S. - Fl.übernommen
18.6.	8	2	4	2	
19.6.	8	2	4	2	
20.6.	8	2	4	2	
21.6.	8	2	4	2	
22.6.	8	2	4	2	
23.6.	8	2	4	2	
24.6.	8	2	4	2	
25.6.	8	2	4	2	
26.6.	8	2	4	2	
27.6.	8	2	4	2	
28.6.	8	2	4	2	
29.6.	8	2	4	2	
30.6.	9	2	5	2	

Liegeplätze der Boote

Datum	"S.39"	"S.74"	"S.76"	"S.79"	"S.90"	"S.91"	"S.97"	"S114"	"S.135"
16.6.	A,dam	A,dam	Ostende	W,haven	---	Ostende	Kiel	Ymuiden	Kiel
17.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
18.6.	"	"	"	"	----	"	"	"	"
19.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
20.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
21.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
22.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
23.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
24.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
25.6.	"	Ymuiden	"	"	---	"	"	"	"
26.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
27.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
28.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
29.6.	"	"	"	"	---	"	"	"	"
30.6.	"	"	"	"	Ymuiden	"	"	"	"

Lemmerzahl

Oberleutnant und Kommandant

--, den 2. August 1943.

8 Ausfertigungen
Fr.Nr. 4

Stellungnahme des Führers der Schnellboote
zum K.T.B. der 2.,4.,5.,6. S.-Fl.
für die Zeit vom 16.- 30.6. 43.

1.) Zum Flugzeugangriff auf S 122, S 90 am 20.6.43
(K.T.B. der 4. und 5. S.- Flottille).

Auf die Rotte S 122, S 90 erfolgte bei einem Verlegungsmarsch von Boulogne nach Ostende ein Flugzeugangriff, der zu schweren Personalausfällen (ein Mann gefallen, acht verwundet) und zu schweren maschinellen und schiffbaulichen Beschädigungen führte. Es handelt sich, wie B-Dienstmeldungen ergeben haben, um den Angriff zweier Jabos, die durch das feindliche Landfunkmessnetz angesetzt wurden. Die Boote haben sie als mehrmotorige Maschinen erkannt, der B-Dienst bestätigte sie als Whirlwind oder Typhoon-Maschinen, also Jagdeinsitzer ohne Fu.M.G., die nur in hellen Mondnächten angesetzt werden. Es herrschten gute Sichtverhältnisse und fast keine Wolkenbedeckung. Am 18. Juni war Vollmond.

Der erste Anflug mit Bombenwurf kam den Booten völlig überraschend und wurde erst durch die Bombeneinschläge festgestellt. Die weiteren Anflüge erfolgten aus dem dunklen Horizont und konnten erst so spät erkannt werden, dass eine Bekämpfung des feindlichen Flugzeuges seinem Einsatz der Bordwaffen nicht zuvorkommen konnte. Der Angriff erfolgte zwischen den Tonnen 11 Willi und 13 Willi und etwa 50 Minuten nachdem die Boote wahrscheinlich durch feindliche Landortung erstmalig festgestellt wurden. Insgesamt erfolgten 7 Anflüge, 5 auf S 90, 2 auf S 122.

Schlussfolgerung :

Bei heller Nacht ist grundsätzlich mit dem Ansatz feindlicher Jabos in Zusammenarbeit mit dem Landortungsnetz der Feindküste zu rechnen. Zwischen Boulogne und Dünkirchen schützt

der

der Marsch auf den Küstenwegen weder vor Ortung, noch vor dem Angriff der Flugzeuge. Es muss angenommen werden, dass der Gegner auch die S.-Bootsbewegungen durch die Doverstrasse ausnahmslos ortet. Dem Schutz durch starke, tiefe Wolkendecke ist bei Märschen in hellen Nächten besonderes Augenmerk zu widmen.

2.) <u>Zum Einsatz der vier Bereitschaftsboote der 5. S.- Flottille gegen Ortungsziele nördlich Cherbourg am 25.6.43.</u>

Die 5. S.- Flottille lief 1 1/2 Stunden nach der ersten Ortung und 35 Minuten nach ihrer Alarmierung aus. Auf Grund der nur noch kurzen Nachtzeit musste sie mit hoher Fahrt auf das geortete Ziel zustossen. Sie war dabei durch schlechte Sicht behindert. 9 sm vom Ortungsziel entfernt, stellte sie einen Fu.M.G.-Träger Steuerbord voraus fest. Der Gegner stellte die Boote wahrscheinlich durch Horchpeilung auf etwa 7 km fest und zog sich vor den nachstossenden S.-Booten in den deutschen Minengürtel zurück, so dass die S.-Boote ihm nicht mehr folgen konnten.

<u>Erfahrung :</u>

Direktes Zustossen mit hoher Fahrt führt durch die Motorengeräusche zu frühzeitigem Erfassen durch den lauernden Feind. Ausholen, Abschneiden und Ansatz der S.-Boote mit langsamer Fahrt bzw. Ansatz aus der Lauer heraus auf dem vermutlichen Ablaufkurs des Gegners ist der erfolgversprechende Einsatz, setzt aber voraus, dass die Punkte, auf denen der Gegner auf unseren Geleitwegen auftritt, nicht zu weit von den S.-Bootsstützpunkten entfernt liegen und die Bewegungsfreiheit der Boote nicht so stark wie bisher durch die eigenen defensiven Minensperren eingeschränkt ist.

3.) <u>Zum Einsatz vom 26./27.6.43.</u>

Die Erkenntnisse und Voraussetzungen, die von der S.-Bootsführung dem Einsatz zu Grunde gelegt wurden, fanden durch den Ablauf ihre Bestätigung. Der Ablenkungseinsatz der 4. S.- Flottille zog eine M.G.B.-Gruppe von drei Booten nach Südwesten ab, die sonst unmittelbar auf dem Vormarschkurs der 5. S.- Flottille gestanden hätte. Desgleichen band

<u>sie</u>

Die 4. S.- Flottille meldet zwar : um 0128 Uhr drei feindliche S.-Boote im Kielwasser geslchtet zu haben. An Hand der feindlichen Angaben muss diese Sichtung jedoch für eine Fehlbeobachtung gehalten werden. Die feindlichen Boote sind wahrscheinlich nicht näher als 7 sm an die 4. S.- Fl. herangekommen.

5.) Zum K.T.B. des Flo.Ing. der 2. S.- Flottille v. 16.6.43.

Energische Vorstellungen beim Oberwerftstab des Admirals in den Niederlanden haben die Zusicherung erbracht, dass in Zukunft alles getan wird, um solche Undichtigkeiten zu vermeiden. Durch Bespritzen mit Feuerlösch soll jede Kalotte auf Dichtigkeit geprüft und " abgenommen " werden.

6.) Zum K.T.B. des Flo.Ing. der 5. S.- Flottille v. 20.-25.6.43.

Unterwasserschäden S 112, zu b).

Das Lösen der Befestigungsschrauben der Beplattung des Hauptruders ist das erste Stadium der so häufigen Störung. Im weiteren Verlauf beult sich die Beplattung immer weiter aus und reisst schliesslich ein und ab. Auf Vorschlag der 5. S.-Fl. wird die Firma Lürssen in Zukunft die Beplattung innen aufschweissen und die ausgesteiften Felder verkleinern.

Das Ausbeulen der Ruderbeplattung geschieht durch Wirbel- und Unterdruckbildung im Schraubenwasser. Es sind Überlegungen angestellt worden, ob ein Loch im Ruder einen Druckausgleich herbeiführen könne. Versuche der Firma Lürssen schlugen jedoch fehl. Zur Zeit ist ein neuer Vorschlag in Gestalt eines geteilten Leitbockes mit zwei parallelen Armen in Vorbereitung. Diese Ausführung soll im Kavitationstank der HSVA untersucht werden.

Zu c)

Zur Frage der Einheitlichkeit des Werkstoffes der Unterwasserteile habe ich in meiner Stellungnahme zum KTB 5.S.-Fl. v.9.6-15.6.geäussert. Die 5. S.-Fl. wird in der nächsten Werftzeit von S 112,bei der das Boot Auflademotoren und somit neue Schrauben und Wellen erhält,diesem Punkt besondere Beachtung widmen.

Fregattenkapitän.

PG 71608 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.7.1943 - 15.7.1943

SKB 30975

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

Anlage 4 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 3878/43

Geheime Kommandosache

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS FS/71608 /MD
NO COPY OF ANY KIND SHOULD BE MADE
SEE ADMIRALTY FLEET REGULATIONS
SALE OF THIS DOCUMENT EITHER AS PART OF THE WRECK
OR AS SCRAP IS PROHIBITED

K.T.B.
6.S-Fl.
v. 1. - 15.7.1943.

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

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1. - 15. Juli 1943.

llenchef:	Korv.Kpt. O b e r m a i e r
llenchef i.V.:	Kptlt. W i t t
	Leutnant z.S. B r a n d i (Ausbildung)
	Kapitänleutnant W i t t
	Kapitänleutnant M e y e r i n g
	Leutnant z.S. K o r n
	Obersteuermann Z i l l m a n n
	Oberleutnant z.S. N o l t e
	Kapitänleutnant S c h n e b e l
"	Oberleutnant z.S. N i t s c h e
235"	Leutnant z.S. d.R. L i c h t
137"	Oberleutnant z.S. R i n d f u ß

Anlage 4 zu M.Kr.Tg.Buch

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

SKB30975

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

Anlage 4 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 3878/43

Geheime Kommandosache

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
FO/71608 /MD
NO ... MADE ...
C... ... NECESSARY ...
... ... EITHER ON THE ...
... ... SEPARATE SHEET OF PAPER
... ... QUOTED ...

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1. - 15. Juli 1943.

Flottillenchef:	Korv.Kpt. O b e r m a i e r
Flottillenchef i.V.:	Kptlt. W i t t
"S 39"	Leutnant z.S. B r a n d i (Ausbildung)
"S 74"	Kapitänleutnant W i t t
"S 76"	Kapitänleutnant M e y e r i n g
"S 79"	Leutnant z.S. K o r n
"S 90"	Obersteuermann Z i l l m a n n
"S 91"	Oberleutnant z.S. N o l t e
"S 97"	Kapitänleutnant S c h n e b e l
"S 114"	Oberleutnant z.S. N i t s c h e
"S 135"	Leutnant z.S. d.R. L i c h t
"S 137"	Oberleutnant z.S. R i n d f u ß

Anlage 4 zu KTB Mar. Gr. Kdo.

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.		
12 40	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben: Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 3061 A I: "2./6. S-Fl. Durchführung geplanten Einsat in Abhängigkeit Wetterlage. Zusatz für 2./6. S-Fl. Tiefeneinstellung 2. S-Fl. 2,5 m, 6. S-Fl. 4,5, m ."
18 02		Eingang Funkspruch: "2./6. S-Fl. Kein Einsatz, keine Bereitsch wegen Wetterlage." F.d.Schn.
08 00	Y m u i d e n	"S 90" von 5. S-Fl. übernommen. Kommandant Obersteuermann Zillmann
		Litt
2.7.		
13 05	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben: Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 3063 A I: " 2./6. S-Fl. kein Einsatz, keine Bereitsc wegen Wetterlage.
		Litt
3.7.		
13 20		Eingang Fernschreiben: 1.) 2./6. S-Fl. kein Einsatz, keine Bereitschaft. 2.) 4. S-Fl. Peter Port ab 23 00 Uhr halbstündige Bereitschaft. F.d.Schn.
		Litt
4.7.		
12 35		Eingang Fernschreiben: Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 3065 A I: " 2./6. S-Fl. Bereitschaft für befohlenen Mineneinsatz in Abhängigkeit Wetterlage."
17 02		Funkspruch: 2./6. S-Fl. kein Einsatz wegen Wetterlage. F.d.Schn.
09 30	K i e	"S 97" aus nach Travemünde zum Schraubenwechsel.
13 00	T r a v e m ü n d e	"S 97" ein.
08 00	Vegesack	"S 137" aus zum Marsch nach Kiel.
20 30	K i e l	"S 137" S-Bootslandanlage fest.
		Litt
5.7.		
12 50	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.7.		
12 50	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben: Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 3066 AI : " 2./6. S-Fl. Mineneinsatz gem. Befehl durchführen."
22 18		Funkspruch: Rückmarsch antreten ! F.d.Schn.
22 24		Funkspruch: Kein S-Bootseinsatz wegen Minenverseuchung vor Ostende. F.d.Schn.
		Litt
6.7.		
12 50		Eingang Fernschreiben: Auszug aus F.D.Schn. G'kdos 3069 A I : " 2./6. S-Fl. Durchführung befohlenen Mineneinsatzes in Abhängigkeit Wetterentwicklung."
16 37		Funkspruch: "Einsatz aller S-Flottillen entfällt wegen schlechten Wetters." F.d.Schn.
00 00	Y m u i d e n	"S 74" aus zur Probefahrt bei Ansteuerungstonne
03 30	"	"S 74" ein.
17 00	T r a v e m ü n d e	"S 97" aus nach Kiel.
21 00	K i e l	"S 97" S-Bootshafen fest.
		Litt
7.7.		
13 07	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben: Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 3132 A I : 2./6. S-Fl. Ostende kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage".
	K i e l	"S 97" EKK-Fahrt durchgeführt.
18 00	Y m u i d e n	"S 74" aus nach Vlissingen.
		Litt
8.7. 13 00	V l i s s i n g e n	"S 74" ein.
13 30	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben: Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 3070 A I : " 2.u.6.S-Fl. kein Einsatz, keine Bereitschaft, da Herz 205 bis 212 wegen Reißleinenminen gesperrt

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P C/ 7/605/NID NO PART OF ANY KIND TO BE SHOWN TO

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.7.	O s t e n d e	Zusatz für 6. S-Fl. : Marsch auf Innenweg Herz 10 nach Vlissingen zur Aufnahme "S 74" und Abmarsch "S 76" durchführen.
23 00	"	"S 76, 91" aus nach Vlissingen.
00 30	V l i s s i n g e n	"S 76, 91" ein.
		Litt
9.7.		
01 00	"	"S 74, 91" aus nach Ostende.
02 30	O s t e n d e	"S 74, 91" ein.
05 00	V l i s s i n g e n	"S 76" aus nach Amsterdam
16 00	A m s t e r d a m	"S 76" fest.
13 00	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben: G'kdos - Rot - 2.4.5.6. S-Fl. kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.Schn. G'kdos 3133 AI
		Litt
10.7. 12 30		Eingang Fernschreiben: G'kdos - Rot - 2.,4.,5.,6. S-Fl. kein Einsa keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.Schn. G'kdos 3133 AI
		Litt
11.7. 12 30		Eingang Fernschreiben: G'kdos - Rot - S-Flottillen kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.Schn. G'kdos 3139 AI
		Litt
12.7. 13 15		Eingang Fernschreiben: G'kdos - Rot - S-Flottillen kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.Schn. G'kdos 3140 A I
		Litt
13.7. 12 40		Eingang Fernschreiben: G'kdos - Rot - S-Flottillen kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.Schn. G'kdos 3213 AI

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.7.		
13 20	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben: Auszug aus F.d.Schn. G'kdos 3215 A I : "S-Flottillen kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
06 30	Y m u i d e n	"S 39" aus nach Rotterdam zur Funkbeschickung, Schleifenfahrt und Kompensieren.
15 "	Rotterdam	"S 39" ein.
		Litt
15.7.		
12 40	O s t e n d e	Eingang Fernschreiben: Auszugaus F.d.Schn. G'kdos 3215 A I: " 2.,6. S-Fl. keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
	K i e l	"S 135" EKK-Fahrt durchgeführt.
		Litt

B o o t s v e r t e i l u n g :

"S 74"	O s t e n d e
"S 91"	dto.
"S 39"	R o t t e r d a m (Schleifenfahrt u.Kompensier)
"S 76"	Amsterdam (Kalotteneinbau)
"S 79"	Wilhelmshaven "
"S 90"	Amsterdam (Beseitigung von Treffersch äden)
"S 97"	Kiel (Resterprobungen)
"S 114"	Ymuiden (Kalotteneinbau)
"S 135"	Kiel (Erprobungen u. Restarbeiten)
"S 137"	Kiel " " "

Litt

atum und hrzeit	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 6.Schnellbootsflottille

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

vom 1.7.43 - 15.7.43

I.Flottilleningeneur — Kaptl.(Ing.) D o r e n b u r g
II.Flottilleningeneur — Leutnant (Ing.) T o l k i e h n

oot	Dienstgrad	Name des leitenden Maschinisten
'S. 39"	Ob. Masch.	Brümmer
'S. 74"	Ob. Masch.,	Prigge
'S. 76"	Ob. Masch.	Richter
'S. 79"	Stbs.Ob.Masch.	Richard
'S. 90"	Ob. Masch.	Form
'S. 91"	Ob. Masch.	Hilger
'S. 97"	Ob. Masch.	Späth
'S.114"	Ob. Masch.	Hemmen
'S.135"	Ob. Masch.	Rülle
'S.137"	Ob. Masch.	Herrmann

riegsmarinewerft Wilhelmshaven
/0732 20000. 8c. 3. 41. 3685/394.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.-	Wilhelmshaven	"S.79" Werftliegezeit, Kalotteneinbau
2.7.43	Amsterdam	"S.90" Droogdockwerft. Instandsetzung von Trefferschäden und Kalotteneinbau Boot außer K.B. gemeldet mit 6.S.-Fl. G.1841 v.2.'
	Imuiden	"S.114" Werftliegezeit zum Kalotteneinbau.
	Kiel	"S.135" EKK, TEK und NEK Erprobungen.
.7. - .7.43	Amsterdam	"S.39" Droogdockwerft Kalotteneinbau.
.7. - .7.43	Ostende	"S.76,91" normale Bereitschaft S.-Boots-bunker.
.7.43	Amsterdam	"S.74" Droogdockwerft Proppellerwechsel.
	Kiel	"S.97" Deutsche Werke, keine bes.Vorkommniss Lürssen
.7.43	Amsterdam	"S.74" Boot ausgedockt
09 30	Kiel	"S.97" abgelegt zur Probefahrt
12 10	"	S-Bootslandanlage festgemacht.
13 40	Amsterdam	"S.74" abgelegt, Marsch nach Ymuiden.
16 30	Ymuiden	S-Bootsbunker festgemacht.
		Lürssen
3.7.43	Kiel	"S.97" keine besondere Vorkommnisse.
11 15	Vegesack	"S.137" von der Firma Lürssen übernommen und für das Kommando in Dienst gestellt.
13 00	Ymuiden	"S.74" abgelegt zur Probefahrt im Kanal.
14 50	"	im Bunker fest.
		Lürssen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.7.43	Ymuiden	"S.74" keine besonderen Vorkommnisse.
08 15	Vegesack	"S.137" aus, zum Marsch nach Kiel.
09 45	Kiel	"S.97" aus, zum Marsch nach Travemünde.
12 45	Travemünde	"S.97" fest.
13 00	Brunsbüttel	"S.137" in der Schleuse fest.
13 15	"	aus.
20 00	Heltenau	in der Schleuse fest.
20 30	"	aus.
21 00	Kiel - Wik	fest.
		Hemmerling
5.7.43	Travemünde	"S.97" Schlichtingwerft, Proppellerwechsel Bb. und Stb.
09 15	Ymuiden	"S.74" aus zur Probefahrt im Kanal.
12 20	"	im Bunker fest.
		Hemmerling
5.7. - 15.7.43	Kiel	"S.137" EKK, TEK, SVK, NVK, NEK Erprobung
6.7.43		
00 00	Ymuiden	"S.74" aus zur Probefahrt
02 20 - 02 45	vor Ymuiden	3 x A.K.
03 30	Ymuiden	im Bunker fest.
		Probefahrt normal verlaufen. Stb.Mot. 1630 Upm. 660°C Mitt.Mot.1610 Upm. 600°C Bb.Mot. nach Auswechseln des mechanischen Tachometers 1630 Upm. 650°C Öl- und Kühlwassertemperaturen normal, Wellenlauf ruhig.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.7.43 18 00	Travemünde Kiel - Wik	"S.97" aus zur Fahrt nach Kiel. fest.
		Hemmerling
7.7.43 10 35	Kiel - Wik	"S.97" abgelegt.
10 45		Arsenal fest, Torpedoübernahme.
11 15		abgelegt
11 35		Kiel - Wik fest
12 30		abgelegt zur EKK Fahrt.
15 50		Kiel - Wik fest
18 00	Ymuiden	"S.74" aus zum Marsch nach Ostende
23 40	Dortrecht	in der Schleuse fest. Boot K.B.mit 6.S.-Fl. G. 1881.
		Hemmerling
8.7.43 06 00	Dortrecht	"S.74" aus zum Weitermarsch nach Ostende
13 00	Vlissingen	fest.
22 50	Ostende	"S.76,91" aus zum Marsch nach Vlissingen.
8.7.- 8.7.43	Kiel - Wik	"S.97" keine besonderen Vorkommnisse
		Hemmerling
9.7.43 00 25	Vlissingen	"S.76,91" fest
01 15	"	"S.74,91" aus zum Marsch nach Ostende
02 40	Ostende	fest.
04 45	Vlissingen	"S.76" aus zum Marsch nach Ymuiden
15 55	Ymuiden	fest.
		Hemmerling

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.7.43		
10 15	Ymuiden	"S.76" aus nach Amsterdam
12 20	Amsterdam	Droogdockwerft fest.
		Boot außer K.B. gemeldet mit
		6.S.-Fl. G. 1908.
		Kommandant
10.7. -		
15.7.43	Ostende	"S.74;91" keine besonderen Vorkommnisse
11.7. -		
15.7.43	Amsterdam	"S.76" Droogdockwerft, Werftliegezeit.
		Kommandant
12.7.43		
07 30	Amsterdam	"S.39" aus zum Marsch nach Ymuiden
14 51	Ymuiden	fest.

Werftbericht von "S.39".

Von der Amsterdamschen Droogdockwerft wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

1.) Einbau der Holzwellenbekleidung
2.) Kalotteneinbau
3.) Laden von 12 Batterien
4.) Überholen von 3 Pyrometern
5.) Instandsetzen des Bosch- Hornes an der Kanone
6.) Anfertigen eines Schutzbleches für Umformer Mot.Raum Mitte.
7.) Instandsetzen von 2 Entlüfzungshähnen am Ölfilter
8.) Instandsetzen von 2 Zeppelinhähnen
9.) Instandsetzen von 3 DBU Schläuchen
10.) Ändern von 3 Flurplatten
11.) Einbau eines Schleusenschiebers
12.) Einbau der Nebelanzeigeeinrichtung
13.) Einbau eines Ventils in die Luftleitung
14.) Prüfen der Anlaßluftflaschen
15.) Überholen sämtlicher Auspuffklappen
16.) Instandsetzen der Werkbank Mot.Raum Mitte.
17.) Bilgenreinigen
18.) Streichen der Betriebsräume und Bilgen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.7.43	Ymuiden	"S.39" keine Besonderen Vorkommnisse
		Kommandant
14.7.43		
06 35	Ymuiden	"S.39" aus zum Marsch nach Rotterdam
15 11	Rotterdam	in Bunker fest.
13 00	Kiel	"S.97" abgelegt mit Schlepper
14 00		Arsenal fest zur Torpedoabgabe
14 15		Arsenal abgelegt und zum Dock in der
		Howaldwerft geschleppt.
15 00		Boot dockt ein zum Wechseln des
		Mittelproppellers.
		Kommandant
15.7.43	Kiel	"S.97" auswechseln des Mittelproppellers
08 43	Rotterdam	"S.39" abgelegt zur magnetischen Vermess -
		ung und Funkbeschickung.
15 56		In Bunker fest.
		Kommandant

Betriebsstunden bis 15.7.43 einschl.

Boot	Stb.Motor	Mitt.Motor	Bb.Motor
S. 39"	314 Std.	324 Std.	313 Std.
S. 74"	40 "	51 "	50 "
S. 76"	482 "	511 "	476 "
S. 91"	229 "	253 "	230 "

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

Liegeplätze der Boote.

Juli	S.39	S.74	S.76	S.79	S.90	S.91	S.97	S.114	S.135	S.137
1.	A'dam	A'dam	Ostende	V'h	A'dam	Ostende	Kiel	Ymuiden	Kiel	--
2.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
3.	"	Ymuiden	"	"	"	"	"	"	"	Vegesack
4.	"	"	"	"	"	"	Trümünde	"	"	Kiel
5.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7.	"	"	"	"	"	"	Kiel	"	"	"
8.	"	Vlissingen	"	"	"	"	"	"	"	"
9.	"	Ostende	Ymuiden	"	"	Vlissingen	"	"	"	"
10.	"	"	A'dam	"	"	Ostende	"	"	"	"
11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13.	Ymuiden	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15.	R'dam	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Juli	In Dienst gest.Boote	K.B.Boote	außer K.B. Boote	K.B.aber nicht einsatzbereit	Bemerkg.
1.	9	2	5	2	Am 3.7.w
2.	9	2	5	2	S.137 in
3.	10	2	5	3	Dienst g
4.	10	2	5	3	
5.	10	2	5	3	
6.	10	2	5	3	
7.	10	3	4	3	
8.	10	3	4	3	
9.	10	3	4	3	
10.	10	2	5	3	
11.	10	2	5	3	
12.	10	2	5	3	
13.	10	2	5	3	
14.	10	2	5	3	
15.	10	2	5	3	

Stellungnahme des Führers der Schnellboote.

Keine Bemerkungen.

In Vertretung!

PG 71609 NID

FG/ 71609

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.8.1943 - 15.8.1943

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

Ch 32808

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 6.Schnellbootsflottille

für die Zeit v. ~~16.~~ 1. - ~~31. Juli~~ 15. Mai 1943

Flottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

"S 39" Kommandant Leutnant zur See B r a n d i (z.Zt. Ausbildung S.-Schulfl.)

"S 74" Kommandant Kapitänleutnant W i t t

"S 76" Kommandant Kapitänleutnant M e y e r i n g

"S 79" Kommandant Leutnant zur See K o r n

"S 90" Kommandant Obersteuermann Z i l l m a n n

"S 91" Kommandant Oberleutnant zur See N o l t e

"S 97" Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l

"S 114" Kommandant Oberleutnant zur See N i t s c h e

"S 135" Kommandant Leutnant zur See d.R. L i c h t

"S 137" Kommandant Oberleutnant zur See R i n d f u ß

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTRATION NUMBER IS
PG/41609/ND
NOT TO BE ...
ON LOAN ...
SHOWN TO ...
RECEIVED ...
COPIED ...

Anlage 4 zu T.B. 28627/43

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
1.8.		
1225	Ostende	2./6.Sfl. 2300 Uhr bis Hellwerden 1/2-stündige Bereitschaft.
1700	Ostende	Eingang Einsatzbefehl: Gkdos-Gelb- Betr.: Einsatzbefehl gegen englische Bewacher südöstlich Orfordness.- 1.)Aufgabe: Durch Artillerie und Torpedoeinsatz Vernichtung englischer Bewacher auf dem Geleitweg südöstlich Orfordness zwischen Tonne 3 und Tonne 51. Einsatz soll Abzug von Bewachungsfahrzeugen aus dem Raume Great Yarmouth, Cromer bewirken.- 2.)Durchführung: 7 Boote 2. und 6.Sfl. auslaufen Ostende unter Führung Chef 6.S.-Fl. 2./8. 2245 Uhr. Anmarsch über Pkt. 206, Weg Herz nach Qu 7699 Mitte. Von dort gruppenweiser Vorstoß auf Geleitweg. 1. Gruppe (2 Boote) operiert auf Geleitweg von Pkt. Ida bis Fritz. 2. Gruppe (2 Boote) von Pkt. Fritz bis Cäsar. 3.Gruppe (3 Boote) von Cäsar bis Zet. (Süd) Feindsichtung und Feindberührung durch FT melden. Flo.Chef entscheidet nach Feindlage und Stärke gegebenenfalls Operieren aller Gruppen auf gemeinsames Ziel. Sammeln zum Rückmarsch nach Anweisung Flo.-Chef. Rückmarsch stätestens 0300 Uhr antreten. Rückmarsch über Pkt. 206 nach Ostende.- 3.) Bei Auftreffen auf Minen Unternehmung abbrechen. Bei Ausfall eines Bootes Unternehmung mit 5 Booten durchführen. Bei Zusammentreffen auf MGB's auf Hinmarsch Bekämpfung nur soweit, wie Durchführung Aufgabe erforderlich macht. Auf Rückmarsch uneingeschränkter Waffeneinsatz. 4.)Feindlage: a) Auf MGB - Auslaufwege über Tonne 53 und Tonne 3 achten. b) Mit feindl. Minenräumtätigkeit bis zur Linie Galloper Sand-Outer Gabbard ist zu rechnen.- c) Im gesamten Operationsgebiet engl. Seenotdienstbereitschaft mit MHB's und Flugzeugen möglich.- d)Mit Erfassung durch engl. Landortung braucht nach bisheriger Erfahrungen nicht vor Erreichen des Geleitweges gerechnet zu werden. F.d.Schn. Gkdos 3584 A I
2.8.		
1250	Ostende	keine Bereitschaft Durchführung gem. F.d.Schn. Gkdos 3584 A I v. 1.8. erst auf Stichwortbefehl "Schützenfest"

Hennaün

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.8.		
1235	Ostende	Eingang Einsatzbefehl " Schützenbefest".
2245	Ostende	Mit "S39, 74, 80; "S 86, 83; "S 94, 89" Ostende ausgelaufen.
	NO 3, Seegang 1, Regen, Sicht 1000 m, Meerleuchten.	Vormarsch angetreten nach Punkt 206.
2315		235°, 30sm.
2319		Punkt 206 319°, 30sm.
2332		Kwinte Bank Tonne passiert.
4.8.		
0000	Qu 8743 NO 2-3 Seel, starker Regen, Sicht 500m. Meerleuchten.	Seit Ostende Dauerregen, Glaser unbenutzbar, schlechte Sicht und Kimm. Deshalb Qu 8719 kehrtgemacht.
0007		
0007		Rückmarsch angetreten.
0027		Eingang FT. v. F.d.Schn.
		Angriffsziele auf Position. F.d.Schn.
0048		Vor Ostende
0052		Ausgang FT. an F.d.S.
		Dauerregen seit Ostende. Schlechte Sicht. Qu 8719 Rückmarsch. Chef 6.S.-Flott.
0124		Alle Boote Bunker festgemacht. Hennaün.
1130	Kiel	"S 97" Kiel aus nach Travemünde mit 28 sm
1500		"S 97" Travemünde ein Schlichtingwerft.
1230	Ostende	Eingang Einsatzbefehl: In Abhängigkeit Wetterlage " Schützenfest".
2245	Ostende	Mit "S 39, 74, 80;" "S 86, 83," "S 94, 89", ausgelaufen.
2305	WSW 3-4, See2, sternklar, Sicht 2000 m Meerleuchten	30sm, 319°. Punkt 206 angesteuert.
2311		Punkt 206. 325°, 30sm. Vormarsch zum Qu 7699 M. 319°, 30sm.
5.8.		
0012	Qu 8743, SW 4-5 auffrischend, See 3, gute Sicht, Meerleuchten.	Eintritt ins Warngebiet.
0030	SW 5, See3-4, gute Sicht, Meerleuchten.	Austritt Westkante Warngebiet
0035		Gestoppt zur Besprechung mit Kommandanten wegen Wetterlage.
0107	Qu 7699	Trennungspunkt erreicht. Gestoppt. Besteckvergleich und- ausgabe. Rotten entlassen. Rotte "S 86, 83" auf Position von Punkt Caesar bis Fritz. Rotte "S 94, 89" auf Position von Punkt Fritz

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY AND ITS CONTENTS MUST NOT BE COPIED OR PUBLISHED WITHOUT THE PERMISSION OF THE CONTROLLER OF H.M. STATIONERY OFFICE
P.G. 41609/NID

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: A. 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
		bis Ida. Mit Führerbootsrotte Punkt Zet (Süd) angesteuert.
		Führerbootsrotte:
0150		Meldet "S 80" (nördlichstes Boot) mit UK Schatten an Steuerbord. Zugedreht und mit MLF drauf zugelaufen. Ich beobachtete 2 kleine Fahrzeuge dort längere Zeit und hielt sie für "S 86, 83", da sie an dem befohlenen Anfangspunkt standen und nach NO liefen. Später, nach Vergleich der Karten, stellte sich heraus, daß es MGB's waren.
0200	SSW5, teilweise 6,	
0202	See 3-4, gute Sicht	Bis 800m an Geleitweg heran bei Punkt Caesar (Tonne 54A u. 52 in Sicht.)
0211-0215		Artilleriegefecht im NO in Sicht. ("S 94")
0212 - 0230		LS im NO. Am Geleitweg entlang nach SW gelaufen. Verschiedene Fahrtstufen und Kurse.
0231		Bei Punkt Zet (Süd) angekommen. Nichts gesichtet. Kehrtgemacht und bis Punkt A (Nord) wieder zurückgelaufen.
0231		Ausgang FT. an Boote: Frage Zielgesichtet.
		Dieser FT., sowie die anderen, von den Booten bereits vorher abgesetzten FT's (Sichtmeldungen) wurden wegen starker Störer weder von den Booten noch den Landfunkstellen gehört.
0252		Vom Geleitweg abgesetzt und Rückmarsch angetreten.
0312		Eingang F.T. v. F.d.S.: 0305 MGB nach 22 befohlen.
0314		Unbeleuchtete Tonne Galloper Nord passiert.
0324		Vereinbarten Bezugspunkt (8711 u. K. r.) erreicht. 139° 30sm.
0328		Eingang F.T. v. F.d.S.: 0312 MGBs in QN 8477.
0345		"S 86" und "S 94" auf UK gehört. Boote standen vor der Führerbootsrotte auf gleichen Rückmarschweg.
0400	Qu 8743, SSW 4-5	
0420	See 3, bedeckt, gute Sicht	Ostende Leuchtturm in Sicht. Hemmen.
bis 0506		alle Boote Bunker fest.
		Rotte "S 94, 89".
5.8.		
0108		3. Rotte "S 94, 89" vom Führerboot entlassen, läuft 15sm 318° nach Punkt F.
0133	AN 7696 1. u., See 3 - 4, lange Dünung;	Werden 2 Schatten voraus gesichtet und als Bewacher mittleren Typs ausgemacht. Dabei gestoppt. Die Bewacher laufen mit geringster

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Gh 32 8486

Geheim!

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

der 6.Schnellbootsflottille

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

vom 1.8. - 15.8.43

	I.Flottilleningeneur	Kaptltn.(Ing.). D o r e n b u r g
	II.Flottilleningeneur	Leutnant(Ing.). T o l k i e h n

Boot	Dienstgrad	Name des leitenden Maschinisten
S. 39	Ob. Masch.	Brümmer
S. 74	Ob. Masch.	Prigge
S. 76	Ob. Masch.	Richter
S. 79	Stbs.Ob. Masch.	Richard
S. 90	Ob. Masch.	Form
S. 91	Ob. Masch.	Hilger
S. 97	Ob. Masch.	Späth
S.114	Ob. Masch.	Hemmen
S.135	Ob. Masch.	Rülle
S.137	Ob. Masch.	Herrmann

Anlage 5 zu 1/SM 2857/43 Gkdos.

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. A. 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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.8.43		
00 30	Ymuiden	"S.114" ein. Stb.Seite des Mittelmotors kochte über.
	Kiel	"S.97" magnetische Vermessung
12.8.43		
23 00	Ostende	"S.39,74" 1/2stündige Bereitschaft.
09 00	Kiel	"S.97" aus zum Marsch nach Westen.
12 00	Rendsburg	fest.
13.8.43		
08 00	Ostende	"S,39,74" 1/2 stündige Bereitsch.beendet.
	Rendsburg	"S97" Werft Nobiskrug, keine bes.Vork.
		K.B. mit Stpkt. 6.SFl. G. 2422
12.8.-		
13.8.43	Ymuiden	"S,114" Kontrolle des Mittelmotors und Auswechseln des rechten Auspuffsammel- rohres und Frischwasserkühlers.
14.8.43		
20 50	Ymuiden	"S.114" aus zur Probefahrt.
22 12	"	ein. Die gleiche Störung wie am 11.8. trat wieder auf.
15.8.43	Ymuiden	"S.114" Auswechseln des rechten Auspuff- krümmers.
14.8.-		
15.8.43	Ostende	"S.39,74" keine bes.Vork.
	Rendsburg	"S97" Werft Nobiskrug, keine bes. Vork.

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

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Betriebsstunden der Boote bis einschl. 15.8.43	
Boot	Stb.Mot.	Mitt.Mot. Bb.Mot.
S. 39	337	352 336
S. 74	58	72 60
S. 97	100	105 101
S.114	457	35 442
S.135	67	80 75
	Liegeplätze der Boote.	
August	S.39 S.74 S.76 S.79 S.90 S.91 S.97 S.114 S.135 S.137	
1	Ostende Ostende Ostende	Y'dam A'dam Whaven Kiel A'dam Tr'münde Kiel
2	" " "	" " " " " " "
3	" " "	" " " " " " "
4	" " "	" " " " Ymuiden " "
5	" " "	" " " Tr'münde " " "
6	" " "	" " " " " " "
7	" " "	" " " " " " "
8	" " "	" " " " " " "
9	" " "	" " " " " " "
10	" " "	" " " Kiel " " "
11	" " "	" " " " " " "
12	" " "	" " " Rendsbg. " " "
13	" " "	" " " " " " "
14	" " "	" " " " " " "
15	" " "	" " " " " " "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse			
August	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B. Boote	K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkg.
1	10	3	7	1	S.97 ab 13.8.
2	10	2	7	1	mit Stuck.
3	10	2	7	1	6.Fl.G.242?
4	10	2	7	1	K.B.
5	10	2	7	1	
6	10	2	7	1	
7	10	2	7	1	
8	10	2	7	1	
9	10	2	7	1	
10	10	2	7	1	
11	10	2	7	1	
12	10	2	7	1	
13	10	3	7	-	
14	10	3	7	-	
15	10	3	7	-	

Jenssen!
Knuth
Adlk (Ing.) u. Verb.-Zug i.L.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.8. - 15.8.43	Amsterdam Wilhelmshaven Travemünde	"S.76,79,90" Werftliegezeit "S.91" Werftliegezeit "S.135" Werftliegezeit
1.8. - 2.8.43	Amsterdam	"S.114" Werft, keine besonderen Vorkommnisse
1.8. - 4.8.43	Kiel	"S.97" keine besonderen Vorkommnisse
1.8.43	Ostende	"S.39,74" keine besonderen Vorkommnisse
2.8.43	Ostende Kiel	"S.39,74" keine besonderen Vorkommnisse "S.137" gehoben und mit Kränen ins Dock gesetzt. Beschädigungen außer einem größeren Leck Stb. am Vorsteven verhältnismäßig gering. Schaden durch Seewasser überwiegend. Boot wird zur Lürssenwerft nach Vegesack überführt zur Außerdienststellung und Instandsetzung.
3.8.43		
22 50	Ostende	"S.39,74" aus zum T-Einsatz
09 00	Amsterdam	"S.114" abgelegt zur magn. Vermessung
10 25	"	fest.
13 05	"	aus nach Ymuiden
14 34	Ymuiden	fest.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.8.43		
01 10	Ostende	"S.39,74" ein. Einsatz wegen Wetterlage abgebrochen.
22 45	"	"S.39.74" aus zum T-Einsatz
11 30	Kiel	"S.97" aus zum Marsch nach Travemünde
14 45	Travemünde	Schlichtingwerft fest.
4.8.- 9.8.43	Ymuiden	"S.114" keine besonderen Vorkommnisse
5.8.43		
05 00	Ostende	"S.39,74" ein. Keine besonderen Vorkommnisse.
14 40	Travemünde	"S.97" Probefahrt
6.8.43	Travemünde	"S.97" Propellerwechsel. Neue Propellernr. Stb. 65590 Mitte: 65589 Bb.65591
7.8.43	Travemünde	"S.97" Fahrt nach Kiel; dort EMK Probefahr dann wieder Travemünde fest.
8.8. - 9.8.43	Travemünde	"S.97" Schlichtingwerft, keine bes.Vork.
6.8. - 11.8.43	Ostende	"S.39.74" keine besonderen Vorkommnisse
10.8.43		
13 20	Travemünde	"S.97" aus zum Marsch nach Kiel
16 00	Kiel	fest.
22 53	Ymuiden	"S.114" aus zur Probefahrt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0147		Fahrt in Staffel nach NO. Absicht gemeinsame und unbemerkte Schußabgabe von 4 Torpedos. "S 94" und "S 89" je 2 Doppelschüsse auf ostwärts stehenden Bewacher auf ca. 1500 m Abstand mit Einstellungen Bug rechts "S 89": Gegnerfahrt -2 und ±0, "S 94": Gegnerfahrt +3 und +5 sm. Fehlschüsse. Beobachtete Durchgänge am Ziel vorn und achtern. Die Abgabe dieses ersten Fächers mußte beschleunigt werden, da die Bewacher während des Anlaufens zu diesem Angriff bis auf Lage 40-50 zudrehten und nicht mehr feststand, daß der Angriff unbemerkt war. Das Abkommen bei dem herrschenden Seegang war erheblich schwierig. Nach der Schußabgabe wurde abgedreht und mit einer Maschine abgelaufen, um die Boote zum Nachladen ruhig zu halten.
0155		Abgabe Funkspruch: " 2 Bewacher AM 7699 links oben. "S 94" Dreimal abgesetzt, da Landstelle nicht wiederholt. Wie später festgestellt, war die Antenne auf "S 94" defekt.
0205		Zweiter Angriff auf 1000m Abstand. Die Bewacher hatten inzwischen nach SW gedreht und waren ohne Glas zu erkennen. Torpedogarbe in gleicher Form wie beim ersten Anlauf: Bug links, "S 94" Gegnerfahrt +5 und +2, "S 89" mit ±0 und -2. Durchgang am Ziel vorn und achtern, 1 Oberflächenläufer von "S 89" 50 m hinter dem Heck; Unterschießen möglich. Da wiederum Fehlschüsse, Bekämpfung der Bewacher mit Artillerie beschlossen.
0211		Beide Boote mit Kurs 70° und Fahrt 15 sm auf Abstand 800 - 600 m Passiergefecht an Backbord Feuerüberfall mit allen Maschinenwaffen. Gegenwehr erst gegen Ende des Anlaufs mit einer 4 cm Kanone und 1 M.G. Nach dem Passieren des Zieles gestoppt und dann auf Gegenkurs gedreht.
0220		2. Anlauf laufendes Gefecht an Steuerbord mit Fahrt 20 sm und Kurs 250°, Feuerüberfall auf 600 m, Treffer beobachtet. Schwache Gegenwehr mit einer 2 cm-, einer 4 cm- und einer Seezielkanone, von der 1 Schuß unter 100 m Abstand bei den Booten lag, wobei 1 Mann auf " S 94" leicht verwundet wurde. Ein Bewacher schießt L.G.
0225		3. Artillerieanlauf an Bachbord mit Kurs 90° und Feuerüberfall auf 800 m Abstand auf vorderen Bewacher. Gleiche Gegenwehr wie vorher und gutliegende L.G. Auf eigenen Booten keine Beschädigungen oder Treffer außer gemeldetem Verwundeten.
		Munitionsverbrauch:
		"S 94": 500 Schuß 2 cm 600 " 8 mm
		"S 89": 500 " 2 cm 2000 " 8 mm
0234		Mit Kurs 148° und Fahrt 20 sm Rückmarsch ange-

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: H. 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
		treten.
0247		Auf 30 sm Fahrt gegangen.
0250		Eingang FT.: "S 86, 94" Standort, Kurs und Fahrt des Feindes melden." 6.S.-Fl.
0310		Als Antwort abgegeben Funksignal: "S 94" Heimmarsch angetreten."
0317		Kurs 136°.
0500		"S 94, 89" Bunker Ostende fest. gez. Koske.
		Rotte "S 86, 83":
5.8.		
0118		Rotten entlassen auf befohlene Position. Rotte "S 86, 83" geht auf Punkt C.
0150		Tonne 54 A genau voraus. Keine Kursverbesserung in Richtung auf C, da auf Grund der guten Sicht die Strecke von C - 54 A mit übersehen werden kann.
0159		2 Schatten genau voraus bei 54 A. Schatten haben spitze Lage, T yp der Fahrzeuge nicht auszumachen, daher Schußabgabe aus größerer Entfernung.
0207		"S 86" Doppelschuß, danach abgedreht und nachgeladen.
0209		"S 83" Einzelschuß, da T.-Anlage Beleuchtung ausgefallen.
0209		Torpedodetonation. Schwarzer Rauchpilz mit weißem Rand, danach Feuererscheinung.
0210		Heftiges Artilleriegefecht in 35° und ca. 2000 m Abstand zieht sich sehr schnell auf die eigene Rotte. Mehrmalige Anfrage auf U.K. an nördliche Rotte blieben unbeantwortet. Da deshalb Verhältnisse nicht klar erkannt werden können, läuft die Rotte nicht zum 2. Mal an, sondern dreht auf Kurs 129° bei wechselnden Fahrtstufen. Anschließend Rückmarsch angetreten.
0215		FT. von "S 86": Bei 54 A Bewacher torpediert.
0240		Eingang FT. von Chef 6 S.-Fl.: "S 86, 94" Standort, Kurs und Fahrt des Feindes melden.
0249		Bezugspunkt passiert.
0250		Ausgang FT. von "S 86": 2 Bewacher gestoppt bei 54 A.
		Dieser FT. wurde trotz mehrmaliger Abgabe nicht wiederholt, da zuviel Störer auf der Welle standen.
0312		Eingang FT. von F.d.S.: 0305 MGB nach Z 2 befohlen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0328		Eingang FT. von F.d.S.: 0312 MGB's in AN 8477.
0436		Rotte in Bunker fest. gez. Grampe.
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
		1.) Durch "S 86" von 2. S.-Fl. wurde ein Bewacher versenkt.
		2.) Durch "S 94, 89" wurden 2 Bewacher durch Artilleriebeschuß beschädigt.
		3.) Die 3. Bewachergruppe auf dem Geleitweg der Führerbootsgruppe waren anscheinend die bei Caesar gesichteten MGB's. Obermaier.
0800	Travemünde	"S 97" 0800 Travemünde aus nach Kiel.
1215	Ostende	Keine Bereitschaft wegen Wetter
6.8.		
1815	Ostende	Keine Bereitschaft wegen Wetter
7.8.		
1135	Kiel	"S 135" 1045 Travemünde ein.
1300	Ostende	2./6.Sfl. U.M.B. Mineneinsatz zwischen 3 Anton und 3 Caesar.
1305	Ostende	Eingang Einsatzbefehl:
		7 Boote mit U.M.B. mit Ziehleine, Ob.Ent. mit langer Schraube festgesetzt, ohne Zugstangenverblockung beladen.
1600	Ostende	Mineneinsatz entfällt.
		Durchführungsbefehl folgt mit Stichwort " Knallbonbon".
1725		"S 97" 1130 Uhr Kiel ein. 1725 Uhr Kiel aus nach Travemünde.
2000		Travemünde ein. Obermaier.
8.8.		
1225	Ostende	Keine Bereitschaft
9.8.		
1230	Ostende	Keine Bereitschaft
10.8.		
1230	Kiel	"S 137" 1230 Kiel aus im Schlepp von Passat nach Vegesack.
1235	Ostende	Eingang Fernschreiben :
		In Abhängigkeit Wetterlage Durchführung " Knallbonbon" nach Entscheidung F.d.Schn.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: A. 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
1740	Ostende	Kein Einsatz
1300	Travemünde	"S 97" aus nach Kiel
1600	Kiel	"S 97" Kiel ein.
2100	Brunsbüttel	"S 137" Brunsbüttel fest.
2230	Ijmuiden	"S 114" aus zur Probefahrt.
		0115 Uhr Bunker fest. Probefahrt ohne Erfolg.
11.8.		"S 137" aus. Obermaier
0700	Brunsbüttel	Im Schlepp Passat nach Vegesack.
1030	Brunsbüttel	Schlepp Passat mit "S 137" auf Weg nach Vegesack C'haven passiert.
1255	Ostende	Keine Bereitschaft wegen Wetterlage. Minen entladen.
1930	Vegesack	"S 137" Lürssenwerft fest. Obermaier
12.8.		
0900	Kiel	"S 97" Kiel aus nach Westen.
1215	Ostende	2./6.Sfl. kein Einsatz. 4 Boote von 2300 Uhr bis Hellwerden 1/2 stündige Bereitschaft.
1530	Rendsburg	"S 97" Rendsburg fest. Obermaier.
13.8.		
1215	Ostende	2./6.Sfl. keine Bereitschaft wegen Wetter- und Minenlage.
2000		"S 97" W'haven klar zum Marsch nach Westen.
14.8.		
1225	Ostende	Sfl'n keinen Einsatz, keine Bereitschaft.
2100	Ijmuiden	"S 114" aus zur Probefahrt bei An steurungs-tonne Ijmuiden.
2210	Ijmuiden	"S 114" Bunker fest. Probefahrt ohne Erfolg.
15.8.	Ostende	Eingang Fernschreiben: Kein Ein-satz, keine Bereitschaft wegen Wetter-lage. Obermaier.

Verteilung der Boote:

Ostende: Einsatzklar	"S 39"	A
	"S 74"	
W'haven:	"S 97"	(Klar zur Verlegung nach Westen
	"S 91"	Kalotteneinbau, Geschützeinbau (4 cm))
Ijmuiden:	"S 114"	Probefahrten
	"S 76"	Kalotteneinbau
Amsterdam:	"S 90"	Werftliegezeit
	"S 79"	Werftinstandsetzg.
Travemünde:	"S 135"	Werftliegezeit
Vegesack:	"S 137"	zur Außerdienststellung. Obermaier.

Den 28. September 1943.

Stellungnahme
des Führers der Schnellboote
zum K.T.B.der 2.,4.,5.,6.S.-Flottille vom 1.-15.8.1943.

1.) Zum K.T.B. der 6. S.-Flottille vom 1. bis 15.8.43.

a) Zu Seite 3, 4.8. 0007 Uhr:

Den Entschluß des Flottillenchefs, wegen der schlechten Sicht und dem Dauerregen den beabsichtigten Kampfeinsatz gegen die Bewacherpstrouillen in der äußeren Themsemündung abzubrechen, billige ich. Der Kampfauftrag erforderte gute Sichtverhältnisse.

b) Zum Torpedoangriff gegen Themse-Bewacher in der Nacht vom 4. zum 5.8.1943:

Zum Einsatz:

Der Einsatz wurde bei einer Grenzwetterlage durchgeführt, der den Booten den Vorteil bietet, schlechter gehört und geortet zu werden, aber andererseits den Nachteil mit sich bringt, daß die Trefferaussichten beim Torpedoangriff infolge der starken Eigenbewegung der Boote, besonders wenn es sich, wie in vorliegendem Falle, um kleine Ziele handelt, erheblich sinken.

Die Voraussetzungen, auf denen die Operation unter Zugrundelegung langjähriger B-Diensterkenntnisse über die Feindlage aufgebaut wurde, haben sich erfüllt.

Die nördliche Rotte (S 94, S 89) hatte ihre gesamten Torpedos auf zu weite Entfernung ohne Erfolg verschossen. Das anschließende Artilleriegefecht ist viel näher herangetragen und mit Ausdauer durchgeführt worden. Es wäre richtiger gewesen, wenn die Boote sich die Reservetorpedos zum Angriff auf nähere Entfernung aufgespart hätten. Eigene Beobachtungen der Boote und B-Dienstmeldungen lassen darauf schließen, daß im Verlaufe des Artilleriegefechtes Treffer erzielt worden sind. Im Einzelnen sind die erzielten Treffer und ihre Auswirkungen nicht feststellbar.

Die mittlere Gruppe (S 86, S 83) hat nach der Vernichtung des Bewachers "Red Gauntled" auf einen weiteren Angriff auf den übrig gebliebenen Bewacher mit der Begründung verzichtet, daß sich ihr im Artilleriegefecht befindliche Fahrzeuge von Norden schnell genähert hätten. Diese Begründung kann nicht als stich-

haltig anerkannt werden, da nach Lage der Dinge keine Veranlassung zu der Vermutung bestand, daß es sich hierbei um Zerstörer handelte, die den Booten gefährlich werden konnten, sondern nur um die nördliche S.-Bootsgruppe, die mit den Bewachern im Gefecht stand.

Die <u>südliche Gruppe</u> (S 39, S 74, S 80) hat außer zwei kleinen Fahrzeugen, die als MGB's, möglicherweise auch als eigene Boote angesprochen wurden, nichts gesichtet. Die im Operationsbefehl vorgesehene Möglichkeit, bei Feindberührung auf ein gemeinsames Ziel zu operieren, konnte von dieser Gruppe nicht ausgenutzt werden, da weder die FT-Meldung des Rottenführers der nördlichen Rotte, noch die des Rottenführers der mittleren Rotte wegen Störungen auf der Welle SB I beim Führerboot und bei allen Landstellen angekommen sind. Das Artilleriegefecht im Norden und die Versenkung des Bewachers "Red Gauntled" ist vom Führerboot aus nicht beobachtet worden.

<u>Zusammenfassend</u> ist festzustellen, daß die Durchführung der Unternehmung, die unter einmaliger Ausnutzung des Überraschungsmomentes, wie die feindliche Gegenabwehr zeigt, größere Erfolgsaussichten in sich schloß, nicht voll befriedigt. Das Auftreten der S.-Boote löste beim Gegner zwar eine verstärkte Minensuchtätigkeit und Verzögerung des Nordgeleits aus. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob durch dieses einmalige Auftreten bereits eine Diversionswirkung erreicht wurde.

c) In der Gefechtsskizze von S 94 und S 89, Anlage zum K.T.B. der 6. S.-Flottille fehlt die Darstellung des Feindes.

2.) <u>Zum K.T.B. der 4. S.-Flottille, Seite 8 bis 11, Angriff feindlicher Flieger auf in L'Abervrach liegende Boote am 11.8.43.</u>

Der Flugzeugangriff auf die 4. S.-Flottille zeigt, daß L'Abervrach bei der derzeitigen Luftüberlegenheit des Gegners selbst als vorübergehend belegter Absprunghafen ohne Bunkerschutz nicht benutzbar ist.

3.) <u>Zum Abschnitt Maschine; zu 13. - 15.8.43.</u>

Die ausreichende Bevorratung von DBU-Schläuchen bei den S.-Flottillen und in den Instandsetzungsbetrieben ist bei den häufig auftretenden Trefferschäden in den Maschinenanlagen durch Flugzeug- und M.G.B.-Beschuß dringend erforderlich, um die Kriegsbereitschaft der Boote verzuglos wiederherstellen zu können.

Die Angelegenheit wird gesondert verfolgt.

Fregattenkapitän.

PG 7161O NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.9.1943 - 30.9.1943

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Br. Nr. Gkdos. 6467

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

Kb 36 390

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 71610 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION SHOULD BE MADE EITHER ON THE WRITTEN RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

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

V

der 6. Schnellbootsflottille

m/Schnellboot Kaschine

für die Zeit vom 16. - 30.9.1943.

1 K.T.B.
d. 6. S-Fl.
vom 16.-30.9.1943

ottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

39" Kommandant Leutnant z.S. B r a n d i

74" Kommandant Kapitänleutnant W i t t

76" Kommandant Kapitänleutnant M e y e r i n g

79" Kommandant Leutnant z.S. K o r n

90" Kommandant Obersteuermann Z i l l m a n n

91" Kommandant Oberleutnant z.S. N o l t e

97" Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l

114" Kommandant Oberleutnant z.S. N i t s c h e

116" Kommandant Oberleutnant z.S. R i n d f u ß

135" Kommandant Leutnant z.S. d.R. L i c h t

Anl. 10 zu 7/Nr 2433/43 g Kdos

Zu beziehen vom Vordruck-Lager der Kriegsmarine: A. D. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Tgb.-Nr. 6466/43 6467

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

Ha 36390

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71610 AND
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 THIS REFERENCE NO. AS ABOVE.

Kriegstagebuch

V

der 6. Schnellbootsflottille

m/Schulm. Maschine

für die Zeit vom 16. - 30.9.1943.

Flottillenchef:	Korvettenkapitän Obermaier
"S 39"	Kommandant Leutnant z.S. Brandi
"S 74"	Kommandant Kapitänleutnant Witt
"S 76"	Kommandant Kapitänleutnant Meyering
"S 79"	Kommandant Leutnant z.S. Korn
"S 90"	Kommandant Obersteuermann Zillmann
"S 91"	Kommandant Oberleutnant z.S. Nolte
"S 97"	Kommandant Kapitänleutnant Schnebel
"S 114"	Kommandant Oberleutnant z.S. Nitsche
"S 116"	Kommandant Oberleutnant z.S. Rindfuß
"S 135"	Kommandant Leutnant z.S. d.R. Licht

Anl. 10 zu Fhr 2430/43 g Kdos

Zu beziehen vom Vordruckslager der Kriegsmarine: A. 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
16. - 19.9.	T r a v e m ü n d e	"S 135" Werftliegezeit zur Ausbesserung der Ruderschäden.
16. - 19.9.	C h e r b o u r g	"S 116" Restarbeiten, Propellerwechsel und Probefahrt.
16. - 22.9.	A m s t e r d a m	"S 39" Werftliegezeit z.Kontrolle d.Unterwasserteile.
16.- 18.9.	A m s t e r d a m	"S 114 u. 74" Werftliegezeit
16.9.	Y m u i d e n	"S 90, 91, 97, 76, 79" Kein Einsatz. gez. Obermaier
17.9. 22 00 - 08 00		4 Boote halbstündige Bereitschaft.
21 30	Y m u i d e n	"S 79 u. 90" aus nach Rotterdam zum Entmagnetisieren. gez. Obermaier
18.9. 01 10	R o t t e r d a m	"S 79 u. 90" Bunker fest.
21 00	Y m u i d e n	Kein Einsatz. "S 76 u. 114" Probefahrt vor Ymuiden. gez. Obermaier
19.9. 21 00	R o t t e r d a m	4 Boote halbstündige Bereitschaft
22 30	Y m u i d e n	"S 79 u. 90" aus.
21 15	C h e r b o u r g	"S 79 u. 90" ein. "S 116" aus. gez. Obermaier
20.9. 02 00	D i e p p e	"S 116" eingelaufen.
	Y m u i d e n	Kein Einsatz, Mineneinsatz vorbereiten.
08 30	T r a v e m ü n d e	"S 135" aus.
11 45	K i e l	"S 135" ein. gez. Obermaier

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
21.9.	Y m u i d e n	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
21 00	D i e p p e	"S 116" aus. gez. Obermaier
22.9.	C a l a i s	"S 116" ein
	Y m u i d e n	Kein Einsatz. gez. Obermaier
23.9.	"	Kein Einsatz.
21 00	Ca l a i s	"S 116" aus. gez. Obermaier
24.9. 00 10	V l i s s i n g e n	"S 116" ein.
10 22	Y m u i d e n	Eingang Fernschreiben v. F.d.S.: "G'kdos - Rot - Heute mit Mineneinsatz rechnen."
12 30		Eingang Fernschreiben v. F.d.S.: "G'kdos - Rot - Beladung Boote mit LMB LA 2 sofort durchführen."
13 45		Eingang Fernschreiben v. F.d.S.: "G'kdos - Rot - Sperrbefehl"Probestück" . Nachstehender Befehl ist in der Nacht, die auf die Ausgabe des Stichwortes "Probestück" folgt, auszuführen. - 1.) Aufgabe: Verseuchung feindl. Geleitweges im Seegebiet zwischen AN 7693 1.K.M., 7931 1.K.M., 7931 u.K.M. u. 7693 M. - Sperrmittel: Ca. 150 LMB mit MA zwei, UES 24 Std. - Gesamtführung: Chef 4. S-Fl., Führung der Kolonne 2.,6., Chef 6.S-Fl., Führung der Kolonne 4.,8.S-Fl., Chef 4. S-Fl. 2.) Durchführung: 2.,6. S-Fl. Verseuchung des Geleitweges südl. 52 Grad Nord Minenlage über den Geleitweg nach Westen bis an Schip-Wash-Sand anstreben. Anmarsch von Ymuiden über Rot 6, an 7239, 2. S-Fl. verseuchtan 7931 mit Schwerpunkt Wegegablung bei Boje 51, 6. S-Fl. nördl.an 7931. Rückmarsch beider Flottillen südl. 52 Grad Nord bis auf Weg Rot. - 4.,8. S-Fl. verseuchen Geleitweg nördlich 52 Grad Nord, 4. S-Fl. zwischen Boje 54a und 54 b, 8. S-Fl. nördl. davon. Hinmarsch direkt von Rot 6, Rückmarsch bis 03 30 Ost, nördl. 52 Grad Nord. - Drehsinn aller Flottillen beim Verseuchen von Süden nach Norden, Mindestminenabstand 200 m. - gez. Obermaier

ADMIRALTY PROPERTY
P.G. Y1610 /NID
NO MARK ON IT SHOULD BE WORK REGARDED AS PAPER, QUOTING THE

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.9.	Y m u i d e n	3.) Verhalten beim Auftreffen auf den Fei Auf Hinmarsch Gefechtsberührung vermeiden, falls Durchführung der Aufgabe es erforder macht, feindl. Abwehr niederkämpfen. Nach Verseuchung sich bietende Torpedoschußgele genheiten wahrnehmen. - 4.) Nachrichtenanordnung: Funk-und UK-Stil bis zur Gefechtsberührung, bezw. bis zum F vom F.d.Schn.:"Boote festgestellt." Alle F sichtungen melden. Abgesprengte Boote und Gruppen, Standort und Kurs melden. Kein Fu Fu.M.G.-Gebrauch, nach Lage und auf Rückma gegen Flugzeuge pp. freigestellt. Zusatz f Gruppe 2.,4.,6. S-Fl. voraussichtl. 8 Boot 8. S-Fl. voraussichtl. 6 Boote."
18 35		Eingang Fernschreiben v. F.d.S.: "G'kdos - Rot - "Probestück" zwischen 01 3 und 02 00 Uhr."
18 30		Fernschreiben an 4.u.8. S-Fl.: "G'kdos - Rot - 2. u. 6. S-Fl. auslaufen Ymuiden 20 15 Uhr. Vormarsch weg Rot über Punkt IV, V bis Punkt VI dort Absprung nach Qu. 7932 r.K.M. Rückmarsch beide Flottille über Rot VI, Rot V von da 4 sm Küstenabsta nach Ymuiden. 4.u.8. S-Fl. Bitte auf jeden Fall Scheveningen ansteuern und dicht unter Küste Hoek ansteuern. -Chef 6. S-Fl. - "
20 12	Y m u i d e n	Mit "S 90, 39, 74, 114, 76, 91, 97, 79" ab- gelegt.
20 25		Molenköpfe auslaufend passiert. 233°, HF.
20 30		AAF
21 33		Durch Kollision "S 90" mit "S 39" "S 90" au gefallen.
22 24		Ausgang F.T. an F.d.S.: "S 90" in Kollision schwer beschädigt. Wird unterf ngen von "S 74 u.39" Bug. Übrige Boo planmäßig. Bitte um Pumpen und Dock. Chef 6. S-Fl."
		"S 90" mit "S 74 u. 39" Hoek v. Holland ein gelaufen.
23 10		Hoek van Holland fest.
00 00	Hoek v. Holland	"S 74 u.39" aus.
02 35	Y m u i d e n	"S 74 u.39" fest.
		"S 39" außer K.B., Stb.-Motor ausgefallen, Amsterdam Droogdokwerft verlegt.
21 35		
22 00	Qu. 8584 WSW 4-5, See 3, Dü- nung aus West, 2/10 bedeckt, gute Sicht.	Stop !

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.9.		
22 05		"S 76, 91, 97, 79, 114" an 2. S-Fl. angehängt. AAF, 241°.
22 53	Qu. 8811	271°.
		gez. Obermaier
25.9.		
00 00	Qu. 8721 WSW 4-5, See 3, stem- klar, gute Sicht.	
00 05	Qu. 8712 l.K.M.	Eintritt Warngebiet.
00 32		Warngebiet nach Westen verlassen.
00 40		HF
00 50		LF
01 10	Qu. 7932 r.K.M.	Trennpunkt der Flottille, 270°, Mitte LF.
		Rotte "S 76 u. 91"
01 32		302°
01 55		Tonne in 250° Tonne 51 in Sicht.
02 05		LF am Geleitweg
	Sichtverschlechter.	Wurfbeginn 19 m Wassertiefe.
02 10		88°, 21 m Wassertiefe.
02 17		Letzte Mine, 23 m Wassertiefe.
02 18		HF, 120° zum Sammelpunkt.
02 25		AAF
02 33		Am Sammelpunkt, stopp.
02 37		AAF, 91° nach Punkt VI
02 49	Qu. 7933	Ein Gunboat mit 150 m Querabstand auf Gegen- kurs passiert.
02 52		Ausgang F.T.: "MGB. im Qu. 7933 - "S 76" - ."
03 05		Im Warngebiet.
03 30		Aus dem Warngebiet
04 00	Qu. 8723 M. W 4, See 2, langsam zunehmende Bewölkung, Sichtverschlechterung	
04 43		61°
05 15		Ansteuerungstonne Hoek voraus.
05 25- 05 27		Wechselnde Kurse zum Ausweichen eines Geleit- zuges, der trotz ES-Austausch LG's schoß.
05 27		42°
06 10		Mit "S 76, 91" Molenköpfe einlaufend passiert.
06 40	Y m u i d e n	"S 76, 91" fest.

Zu beziehen vom Nordmeer der Kriegsmarine: A. D. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseeverein. in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven D 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.9.		Während der gesamten Unternehmung war Grenzwetterlage. Die Boote schlugen zeitweise seh hart. Im Operationsgebiet war die Sicht schl.
		gez. Meyering
		Rotte "S 97, 114, 79"
24.9.		
22 05		Beim Anhängen an 2. S-Fl. schiebt sich ein B 2. S-Fl. vor mir in Kiellinie 6. S-Fl. Ich na an, es handele sich um "S 80". Ich hatte aus Megaphonverkehr entnommen, daß dieses Boot si an 1. Rotte 6. S-Fl. anhängen soll. Die endgü tige Klärung hoffte ich bei ST am Flottillentrennpunkt herbeizuführen.
25.9.		
01 10	Qu. 7932 M. WSW 4, See 2-3, sternklar, unklare Kimme.	
01 30 01 40		MLF. Als 4. Boot Stb.-Kolonne gefahren. ST vo Vordermann. Festgestellt, daß vor mir "S 86" und das dieser vom Vordermann abgehängt. Hint mir "S 67, 79, 114". Führung übernommen.
		Mit MLF Weg angesteuert. LG's u. MG-Feuer im N den. Laufender LG-Beschuß von Bewacher bei To ne B 8. Bewacher an Bb. freigesteuert.
02 16- 02 22	WSW 4-5, See 3, stark bedeckt, zunehmende Eintrübung v. NW.	HF . Minen bei Wegkreuzung südl. Tonne 51 gew fen. Dabei langsam von NW auf NO gedreht. Min abstand 300 m, Wassertiefe 16 -20 m. Tonne 51 Blz (3) 20 Sek. gut ausgemacht 500 m. Während des Werfens Sicht von NW bis Osten 500 m. LG-Beschuß aus SW. Eine Mine "S 79" klemmt, läßt sich nicht Werfen. Konnte auch während gesamt Rückmarsches nicht gelöst werden.
02 25		ST . Frage an alle Boote, ob Minen geworfen.
02 29		AAF . 75°. Flottillensammelquadrat Qu. 8477 M angesteuert.
02 50	W 4, See 3, 8/10 bedeckt, Sprühregen, stark unsichtig.	HF. Keine Boote getroffen. Da Eindruck hinter Flottille zu stehen und sehr schlechte Sicht, nach S-Boots-ES-Anruf nach Norden, Rückmarsch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.9.		Rückmarsch angetreten. Wegen starker Eintrübung von NW bis Ost und in der Absicht gemeldete MGB's auf 2°30' Ost freizusteuern nach Süden auszu-holen.
02 55		AAF. 145°.
03 16		90°
03 20		Eingang FT.: ""S 96" schwer beschädigt Qu. 8475. Braucht Hilfe Chef 4. S-Fl."
03 22		0° Qu. 8475 angesteuert.
03 42	W 4, See 2-3, stark bedeckt, nach Westen und Osten schmierig.	Qu. 8475 u.K.M. weißes Licht 2 Dez Bb. Voraus angesteuert. Annahme "S 96". HF. Lichter stammen von 2 Fahrzeugen mit Mast. Boote zeigten weiß-grüne übereinander im XXXX Top. Ein MG-Feuerstoß senkrecht in die Höhe beobachtet.
03 46		Anruf "S 96" auf UK. nicht beantwortet.
03 55		Mein Anruf mit S-Boots-ES. wurde mit "Langen Roten" beantwortet.
		So manövriert, daß jederzeit sämtliche Geschütze Schußfeld hatten. ST. Abstand 1500 m. Versucht einwandfreien ES-Austausch durchzuführen. Anruf S-Boots-ES. mit grüner Laterne ("P") wurde durch 2. Buchstaben ES-Schiff ("Y") beantwortet. Darauf Anruf mit 3. Buchstaben ES-Schiff ("N") mit grüner Laterne. Keine Beantwortung. Darauf eigenen Morsenamen mit weißer Morselampe abgegeben und als nichts erfolgte angefragt: "Bitte M-Namen". Im Norden wahrscheinl. weitere MGB's. Im Westen hinter den MGB's zeitweises Aufflackern anscheinend von Nachtrettungslicht. Mit Linksschwenkung nochmals herangestaffelt. Keine Spuren "S 96" festgestellt.
04 30		"S 86" Kurbelwannenexplosion. Stb.-Maschine, nur noch klar für 22 sm .
04 40		Rückmarsch angetreten. 107°, HHF, Marsch zum Punkt Rot 6, um südl. 52° Nord zu steuern (Nordgrenze 6. S-Fl.)
05 12		Wegen Zeitmangel Hoek v. Holland angesteuert rw. 88°.
07 15		Ausgang FT.: "Stehe 06 00 Uhr mit 3 Booten 6., 2 Booten 2.S-Fl. Qu. 8492 Kurs 96°, Fahrt HHF, "S 86" Maschinenschaden. Von 03 50 - 04 40 Uhr Qu. 8475 "S 96" gesucht. Schlechte Sicht nichts gefunden. Einlaufe Hoek. "S 97".
07 22		110°
07 30		Molenköpfe Hoek v. Holland passiert.
07 50		H.v.H. fest.
		Vorausmeldung mit "S 114, 79" weiter durch Kanäle nach Ymuiden.
18 30	Y m u i d e n	Fischhalle fest.

gez. Schnebel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stellungnahme des Flottillenchefs: 1.) Der Vormarsch auf dem Weg Rot mit 2 F tillen von insgesamt 16 Booten läßt sich Allgemeinen bei den zahlreichen Begegnung möglichkeiten nicht mit einer durchschnit chen Marschfahrt von 30 sm/Stunde durchfü In diesem Falle mußten die festgesetzten ten wegen Auslaufens der 4. u. 8. S-Flotti aus Hoek eingehalten werden, da die 2.u.6. wegen des weiteren Anmarschweges vor den den Rotterdamer Flottillen stehen mußte, u etwa zur selben Zeit ihre Aufgabe auf der deren Seite durchführen zu können. Die Ber zung des Weges war erforderlich, um Hoek steuerungstonne als letzten navigatorische Abgangspunkt zu haben. 2.) Über Kollision "S 39" mit "S 90" wird varieverhandlung vorgelegt. 3.) Zur Durchführung der Minenaufgabe Rott "S 76" ist nichts zu bemerken. 4.) Minenaufgabe durch Gruppe "S 97", die gen eines Irrtums des Kommandanten "S 86" durch die Boote "S 86" u. "S 67" verstärkt war, wurde richtig durchgeführt. Die Maßna des Kommandanten "S 97" bei der Suche nach "S 96", werden insofern beanstandet, als d Kommandant, nachdem er Boote mit Mast (die erfahrungsgemäß auf jeden Fall als feindli ansprechen konnte) ausgemacht hatte, einen langen und unsere ES-Methode kompromittier den ES-Austausch durchgeführt hat. gez. Obermaier
24.9.		
22 00	Ymuiden	"S 116" ein von Vlissingen durch Kanäle.
18 00	Kiel	"S 135" aus
20 00	Travemünde	"S 135" ein.
		gez. Obermaier
25.9. - 30.9.	Ymuiden	Kein Einsatz.
		gez. Obermaier
27.9.		
13 05	Eckernförde	"S 135" eingelaufen.
		gez. Obermaier
28.9.		"S 135" nach Kiel verlegt.
		gez. Obermaier

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.9.	Kiel	"S 135" außer KB. (M-Masch. 6 Min. ohne Öl gefahren).
		gez. Obermaier
30.9.		
13 00	Kiel	"S 135" aus zur Verlegung nach Westen (Mit "S 143" u. "S 85")
20 30	Cuxhaven	ein wegen Wetterlage.
		gez. Obermaier

Bootsverteilung.

"S 74"	Ymuiden	(K.B.)
"S 76"	"	"
"S 79"	"	"
"S 91"	"	"
"S 97"	"	"
"S 114"	"	"
"S 116"	"	"
"S 39"	Amsterdam	(Droogdockwerft Beseitigung der Kollisionsschäden Motorenwechsel Hb.)
"S 90"	Rotterdam	(Wiltonwerft Beseitigung der Kollisionsschäden)
"S 135"	Cuxhaven	(Auf dem Marsch nach Westen)

gez. Obermaier

Für die Richtigkeit:

Leutnant z.S.u. Adjutant.

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

6467

am / eit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		der 6. Schnellbootsflottille
		Abschnitt - Maschine
		vom 16.9. - 30.9.1943
	1. Flottilleningeneur	Kptln.(Ing.) Dorenburg
	2. Flottilleningeneur	Ltn. (Ing.) Tolkiehn
ort	Dienstgrad	Name der Leitenden Maschinisten
. 39	Ob. Masch.	Brümmer
. 74	Ob. Masch.	Prigge
. 76	Ob.Masch.	Richter
. 79	Stbs. Ob.Masch.	Richard
. 90	Ob. Masch.	Form
. 91	Ob. Masch.	Hilger
. 97	Ob. Masch.	Späth
.114	Ob. Masch.	Hemmen
.116	Ob. Masch.	Hermann
.135	Ob. Masch.	Rülle

Kdos. Mar. 1/Inv. 2433 Fvg Blb

smarinewerft Wilhelmshaven
2 20000. 8c. 3. 41. 3685/394.

Din A 3
gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.9.43		S-
01 15	Rotterdam	"S.79,90" im Bunker fest. Tag über Entmagnetisieren.
	Amsterdam	"S.74" keine besonderen Vorkommnisse
10 50	"	"S.114" aus, Marsch nach Ymuiden.
12 25	Ymuiden	"S.114" fest. Nachmittags Kompensieren
20 25	"	"S.76,114" aus zur Probefahrt.Ergebnis "S.76".Das Qualmen des Bb.Mot. hatte nach gelassen. Der Motor lief bei 3x AK normal "S.114" der Mitt.Mot. lief bei 3 x AK nor Kühlwassertemperaturen waren gleichmäßig, Fest.
21 40	Ymuiden	"S.91,97" keine besonderen Vorkommnisse.
	"	Volkhart
19.9.43.	Ymuiden	"S.74,76,114" K.B.(gemeldet mit 6.S.Fl. G. 2806 v. 19.9.)
		"S.116" K.B.(gemeldet mit 5.S.Fl. G. 37
	Rotterdam	"S.79,90" Vormittags Kompensieren
19 00	"	aus zum Marsch nach Ymuiden
21 00	Cherbourg	"S.116" aus zum Marsch nach Ymuiden
22 30	Ymuiden	"S.79,90" fest.
		Volkhart
19.9. - 23.9.43	Ymuiden	"S.74,76,91,97,114" keine bes.Vorkommnis
		Volkhart
20.9.43	Travemünde	"S.135" Marsch nach Kiel.Dort bis 23.9. b T K zum Einbau des FAT.
02 45	Dieppe	"S.116" fest. Keine besonderen Vorkommnis
		Volkhart

um d eit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.- .43	Ymuiden	"S.79,90" keine besonderen Vorkommnisse
		Volkhart
.43 45	Dieppe	"S.116" aus zum Marsch nach Ymuiden
		Volkhart
.43 35	Kalais	"S.116" keine besonderen Vorkommnisse
		Volkhart
.43 30	Amsterdam	"S.39" aus zum Marsch nach Ymuiden
45	Ymuiden	fest und K.B.(gemeldet mit 6.S.Fl. G.2806 vom 19.9.)
45	Kalais	"S.116" aus zum Marsch nach Ymuiden
31	Vlissingen	fest.
		Volkhart
.43 00	Vlissingen	"S.116" aus. Marsch durch die Kanäle nach Ymuiden
55	Ymuiden	"S.116" fest.
00	"	"S.39,74,76,79,90,91,97,114" aus zum M-Einsatz.
33	In See	"S,39,90" Kollosion;"S.39"rammt "S.90" an Bb. Seite Höhe Abt.V. "S.90" außer K.B.(gemeldet mit 6.S.Fl.G.2857 v. 25.9.)

Bericht des L.M. "S.90" zu dem Zusammenstoß.

Am 24.9.43 um 21 33 erfolgte der Zusammenstoß zwischen den beiden Booten."S.90" lag kurz vor dem Zusammenstoß gestoppt. Es kam das Kommando "Mitte 2K kleine" und danach "Alle AK". Der Mittelmotor ging sofort mit den Umdrehungen hoch, die Seitenmaschinen sollten gerade angelassen werden. In diesem Moment erfolgte der Zusammenstoß.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Die Bb.Maschine konnte nicht mehr angelassen werden. Die Stb.Masch sprang noch an, es kam jedoch gleich wieder " Alle Stopp". An Bb. Seite etwa 1,5 m hinter dem Schott Abt. V - VI wurde die Außenhaut eingedrückt und aufgeschnitten. Es erfolgte ein starker Wassereinbruch. Ich befahl, das Schott zu den Masch.Räumen zu schließen und mit allen Pumpen zu lenzen. Die Stb. Maschine wurde von Masch. Mt. Busacker ausgekuppelt und mit Maschinenlenzpumpe aus dem Raum gelenzt. Ob. Masch.Mt. Brenn und Ob.Gefr. Herrmann stellten die Aggregatlenzpumpen an zum saugen a Abt. IV u. V. Ich ließ den Schleusenschieber öffnen, um auch die Maschinenlenzpumpe der Mittelmaschine ausnutzen zu können. Inzwischen hatte das Personal der Seitenmaschinen im Raum vor handene Kleidungsstücke in das Leck gestopft, Matratzen und Kojen- 43 zeug herbeigeschafft, um das Leck zu dichten. Das Wasser stieg ab 15 trotzdem zusehends im Raum. Ich meldete dem Kommandanten, daß der 11 Seitenmaschinenraum nicht zu halten sei, die anderen Räume jedoch nicht gefährdet wären und die Mittelmaschine klar sei. Das Wasser stieg immer weiter, die Stb. Maschine mußte abgestellt werden. Das Lenzen erwies sich als zwecklos. Ich ließ den Schleus schieber schließen und mit den Lenzpumpen nur noch aus dem Mittel- - maschinenraum saugen. 43 Durch die seem. Mr.I wurde das Lecksegel ausgebracht und damit - eine noch bessere Abdichtung erreicht, jedoch drang noch immer 43 Wasser ein, als die Pumpen schaffen konnten. Das Personal der Sei maschinen arbeitete mit allen Mitteln, um das Leck zu dichten. Besonders taten sich Masch.Mt. Malchert, Busacker u. der Masch.Ob. 43 Gefr. Ofner hervor. Sie stopften das Leck gegen das Lecksegel dic 05 und verließen dann den Raum. Das Wasser war inzwischen bis an die 55 obere Verteilerleitung an den Motoren gestiegen. Ob. Masch. Mt. Brenn hatte inzwischen die Schottür zwischen de Maschinenräumen abstützen lassen. Die Schotten hielten stand. Kleine Bohrungen im vorderen Schott, durch die geringe Mengen Was nach Abt. VI übertraten, wurden mit kleinen Leckpfropen abgedicht Etwa um 22 15 hatte sich der Wasserstand im Raum mit der See aus geglichen. "S.74" kann längsseit, wurde aber wegen zu starkem Arbeiten i 35 See nach kurzer Zeit wieder losgeworfen. "S.90" lief mit eigner M in Hoek ein und wurde neben einem Bergungsdampfer festgemacht. 30 Die Pumpe des Dampfers saugte aus dem Boot, das Lenzen hatte Erf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Der Raum wurde die Nacht über von Wasser frei gehalten. Etwa um 09 15 wurde mit dem Saugen begonnen. Am 25.9. morgens brachte der Dampfer das Boot in die Wilton-Werft Schiedam und blieb längsseit, bis das Boot um 15 30 eingedockt wurde. Bis zum Ablegen war die Lenzpumpe des Bergungsdampfers in Tätigkeit. Umfang der Beschädigung: Bei der starken Beladung reichte das Leck etwa 40 mm unter die Wasserlinie. Das Seitendeck war vollkommen aufgerissen, der Bug von "S.39" hatte noch den Bb. Luftansaugeschacht eingedrückt und losgerissen, die äußere Auspuffsammelleitung voll - kommen zusammengequetscht und von Zylinder 2 und 3 die Kipphebel - gehäuse eingedrückt und die Kipphebel losgerissen. gez. Form Ob. Masch. u. L.M.
In See Hoek v. Holland		"S.74" Einsatz abgebrochen zur Sicherung "S.90" "S.39,74" fest.
Ymuiden		"S.116" keine besonderen Vorkommnisse
Kiel		"S.135" Restarbeiten und Torpedoschießen
Hoek v. Holland		"S.39,74" aus zum Rückmarsch nach Ymuiden "S.39" Stb.Mot. ausgefallen (siehe Störungsmeldg. Nr. 5 A 6.S.Fl. G. 2905 v. 29.9.) Dadurch, daß der Leitende Maschinist,Ob. Masch.Brümmer, den Stb. Mot. sofort stillsetzen ließ, ist der durch Kolbenbolzenbruch entstandene Schaden auf ein Mindestmaß beschränkt geblieben. Er hätte sonst leicht zur Zerstörung von Turbelwelle und Gehäuse führen können.
Ymuiden		"S.39,74" fest."S.39" außer K.B.(Gemeldet mit 6.S.Fl. G. 2859 v. 26.9.43)
Hoek v. Holland		"S.90" mit Schlepperhilfe zur Wiltonwerft - Schiedam.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.9.43		
0635	Ymuiden	"S.76,91" fest. Keine bes. Vorkommnisse
08 50	Hoek v. Holland	"S.79,97,114" fest. Keine bes. Vorkommnis
08 45	" " "	aus. Marsch durch die Kanäle nach Ymuiden
09 45	Ymuiden	"S.39" aus zum Marsch nach Amsterdam
11 35	Amsterdam	in der Droogdockwerft fest.
17 45	Ymuiden	"S.79" vor der Schleuse den Stb. Propelle beim Anlegemanöver verloren. (siehe Masch. Meldg. Nr. 3 A 6. S. Fl. G.2902 v. 29.9.43
18 23	Ymuiden	"S.97,114" an der Fischhalle fest.Keine b Vorkommnisse.
19 05	"	"S.79" fest und außer K.B. (Gemeldet mit fl. G. 2859 v. 26.9.43)
		Volkhusen
26.9.43	Ymuiden	"S.76,79" keine besonderen Vorkommnisse
		Volkhusen
26.9.- 30.9.43	Ymuiden Amsterdam Schiedam	"S.74,91,97,114" keine bes. Vorkommnisse "S.39" Werftliegezeit zum Ausbessern des stevens und Wechsel des Stb.Mot. "S.90" Wiltonwerft.Im Dock zum Ausbessern Havarieschadens und Motorenwechsel.
		Volkhusen
27.9.43	Ymuiden	"S.76" keine besonderen Vorkommnisse
08 50	"	"S.79" aus zum Marsch nach Amsterdam
10 45	Amsterdam	in der Droogdockwerft fest.
		Volkhusen

am / eit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.43		
30	Ymuiden	"S.76" aus zur Fahrt nach Amsterdam
25	Amsterdam	in der Droogdockwerft fest.
		Veränderung der Echolotanlage zwecks Einbau einer Schwingfilteranlage.
		Volkhusen
. - .43	Amsterdam	"S.79" im Dock zum Aufsetzen eines neuen Stb. Propellers und Reparieren der Rudergummierung.
		Volkhusen
9.43		
45	Amsterdam	"S.76" aus zum Marsch nach Ymuiden
35	Ymuiden	fest. Keine besonderen Vorkommnisse
	Kiel	"S.135" Ausfall des Mitt.Mot. durch 6.Min. langes Fahren ohne Öl. (siehe K.B. Meldg. S.135" v. 29.9.)
		Volkhusen
9.43	Ymuiden	"S.76" keine besonderen Vorkommnisse
33	Amsterdam	"S.79" aus zum Marsch nach Ymuiden
25	Ymuiden	"S.79" fest und K.B. (Gemeldet mit 6.S.Fl. G. 2901 v. 30.9.43)
		Volkhusen
		Jeseigan! Förtsch. Kmdr. Kpt. (Ing.) u. Verb. Ing.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Liegeplätze der Boote.	
September	"S. 39" "S.74" "S.76"	S.79" S.90" S.91" S.97" S.114" S.116" S.
16.	Amstdam A,dam	Ymuden Ymuiden Ymuiden Ymuiden Adam Cherb.
17.	" " "	" " " " " "
18.	" " "	R,dam R,dam " " Ymuiden "
19.	" Ymuiden "	" " " " " "
20.	" " "	Ymuiden Ymuiden " " " Dieppe K
21.	" " "	" " " " " "
22.	" " "	" " " " " Kalais
23.	Ymuiden " "	" " " " " "
24.	" " "	" " " " " Vlissingen
25.	A'dam " "	" Schiedam" " " Ymuiden
26.	" " "	" " " " " "
27.	" " "	A'dam " " " " "
28.	" " "	" " " " " "
29.	" " "	" " " " " "
30.	" " "	" " " " " "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Betriebsstunden der Boote bis einsch. 30. 9. 1943.	
t	Stb. Mot.	Mitt. Mot. Bb.Mot.
.39"	357 Std.	382 Std. 359 Std.
.74"	81 "	103 " 91 "
.76"	503 "	536 " 496 "
.79"	706 "	695 " 706 "
.90"	254 "	361 " 254 "
.91"	268 "	305 " 269 "
.97"	146 "	156 " 147 "
.114"	501 "	403 " 486 "
.116"	339 "	361 " 341 "
.135"	93 "	96 " 100 "

t.	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B. Boote	Bemerkung.
16.	10	6	6	
17.	10	4	6	
18.	10	4	6	
19.	10	8	2	
20.	10	8	2	
21.	10	8	2	
22.	10	8	2	
23.	10	9	1	
24.	10	9	1	
25.	10	6	4	
26.	10	6	4	
27.	10	6	4	
28.	10	6	4	
29.	10	6	4	
30.	10	7	3	

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

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Gkds. 6467

-, den 22. Dezember 1943.

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

des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8. S-Flottille vom 16. - 31. September 1943.

1.) Zum Mineneinsatz der 2., 4., 6., 8. S-Flottille am 24./25. September 1943:

Mit diesem Einsatz ist nach der sommerlichen Pause die Angriffstätigkeit gegen den Briten in den Hoofden wieder aufgenommen worden. Nach der langen Kampf- und Seefahrtspause war die gestellte Aufgabe,besonders für die wenig fronterfahrenen Besatzungen,nicht leicht. Trotz der Abwehr, die zum Teil erst ausgeschaltet werden mußte, ist die Verseuchung navigatorisch einwandfrei im befohlenen Raum durchgeführt worden. Lediglich die 2. Gruppe der 4. S.-Flottille hat ihre Minen nicht auf den Geleitweg geworfen, sondern bei der Tonne 54, da sie diese für eine Geleitwegtonne hielt. Diese Annahme war falsch, Geleitwegtonnen sind grundsätzlich Leuchtbojen und brennen in der Regel.

S 96 ging verloren, weil es den Zusammenstoß mit einem unbeabsichtigt den Flottillenverband durchbrechenden MGB nicht vermeiden konnte. Bei der schlechten Sicht wurde das MGB zu spät gesichtet. Die schlechte Sicht verhinderte ebenfalls, daß S 96 von uns aufgefunden wurde und wenigstens die Besatzung geborgen werden konnte,

Die FT's der 4. S.-Flottille klärten die Lage nicht schnell genug. Von S 79 und S 88 hätte gefunkt werden müssen, daß sie S 96 nach Ramming mit einem MGB verloren hätten, daß 4 MGB's im Verlustgebiet zu erwarten wären, daß S 96 Befehl erhalten hätte, sich selbst zu versenken und daß sie beide allein wären.

Durch die verschiedenen Gefechtsberührungen und Zwischenfälle entstand eine Überlastung bzw. Verstopfung der UK- und FT. Stärkere FT bzw. UK Disziplin, stärkere Benutzung der Sturmvogel-Signale und größtmögliche Beschränkung und Kürze der abzugebenden Meldungen muß die Abwicklung des Einsatzes auch von drei bis fünf Flottillen auf einem UK-Kanal und einer FT-Welle ermöglichen.

Anl. 9 zu 1/Nr 2430/44 g Kdos

2.) Zum K.T.B. der 4. S-Flottille Seite 42, Ziffer 2:

Sowohl Reutermeldung als auch B.-Dienst melden, daß es sich um Motorlaunchen gehandelt hat. Der Chef 4. S.-Flottille hielt sie für MGB's. Die Boote unterscheiden sich lediglich in der Geschwindigkeit und in geringem Umfange in der Bewaffnung. Es handelt sich bei beiden Typen um den gleichen Bootskörper (MGB 335, Bootskörpertyp wie ML gleich Typ "Dora".

3.) Zum K.T.B. 2. S.-Flottille, Seite 7, 04,54 Uhr und
K.T.B. 6. S.-Flottille, Seite 7, 03,42 Uhr.

Die 2. S-Flottille operierte gemäß Befehl F.d.S. zur Unterstützung und Suche von S 96. Dabei stieß sie um 04.39 Uhr etwa im Verlustquadrat zunächst auf ein weißes Licht und dann auf mehrere Fahrzeuge. Die ES-Anforderung wurde nicht bzw. falsch beantwortet, obwohl mit Sonder-ES und mit Stern-ES ES-Austausch angestrebt wurde.

Hieraus mußte der Chef der 2. S.-Flottille schließen, daß es sich um Feindboote handelte.

Sein Entschluß, mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Uhrzeit und den noch vor ihm liegenden längeren Rückmarsch nicht zum Angriff überzugehen, ist psychologisch verständlich, aber in diesem Falle nicht richtig gewesen. Selbst wenn ihm die Gesamtlage, wie sie sich in der Befehlsstelle auf Grund der B.-Diensterkenntnisse darstellte, in See nicht klar war, so hätte er aus der Tatsache, daß er sich in der Nähe des Verlustquadrates befand und der Gegner auf Grund seines Verhaltens offensichtlich auf eine Gefechtsberührung keinen Wert legte, schließen müssen, daß es sich um feindliche MGB's handelte, die entweder dabei waren, S 96,bzw. seine Besatzung, zu bergen oder einem eigenen Havaristen Hilfe zu leisten. In ersterem Falle hätte ein sofortiger Angriff unter Umständen den Erfolg gehabt, das Boot, bzw. seine Besatzung, aus der Hand des Gegners zu befreien; in letzterem Falle hätten in einem Angriff auf einen in seiner Manövrierfähigkeit behinderten Gegner gute Erfolgsaussichten bestanden, zumal die 2. S.-Flottille über 6 Boote verfügte.

Dasselbe gilt für die zweite Gruppe der 6. S.-Flottille, die um 03.42 Uhr unter ähnlichen Umständen mit feindlichen MGB's in Berührung kommt, diese an ihren Masten erkennt und nach ergebnislosem ES-Austausch von einem Angriff absieht.

Die nachträgliche B.-dienstmäßige Auswertung des Verlustes von S 96 hat etwa folgenden Ablauf der Ereignisse ergeben:

Durch den Zusammenstoß wurden sowohl S 96, als auch eine ML schwer beschädigt und manövrierunfähig. In Anbetracht der Feindnähe und der Tatsache, daß es allein zurückblieb, sprengte sich S 96, nachdem es hierzu die Erlaubnis seines Flottillenchefs eingeholt hatte und nachdem es noch mehrfach mit MGB's bzw. ML's zum Feuerwechsel gekommen war. Anschließend an die Sprengung des Bootes wurden 16 Überlebende der Besatzung von ML's aufgenommen. Es befanden sich mindestens 2, evtl. 4 ML's an der Verluststelle, als die zweite Gruppe der 6. S.-Flottille um 03.42 Uhr und die 2. S.-Flottille um 04.39 Uhr mit 6 Booten auf diese zustießen. Ob der Feind die Besatzung von S 96 zu diesem Zeitpunkt bereits aufgenommen hatte oder ob sie erst später geborgen wurde, ist nicht bekannt. Sicher ist, daß sich in demselben Seegebiet ein manövrierunfähiges Feindboot befand, dem ein anderes weniger beschädigtes Boot Hilfe leistete und daß die Feindboote auf der Verlustposition von S 96 gestanden haben.

Hieraus geht, wie schon oben ausgeführt, hervor, daß ein sofortiger Angriff auf die Feindboote in jedem Falle Aussicht auf Erfolg gehabt hätte, selbst wenn unter der Voraussetzung, daß sich S 96 bzw. seine Besatzung in der Nähe befunden hätte, eine gewisse Gefährdung der eigenen Leute in Kauf genommen werden mußte.

4.) Zum K.T.B. der 5. S.-Flottille für die Zeit vom 16.-30.9.43:

Die 5. S.-Flottille war am 29.9. zur Voraussicherung der 5. T.-Flottille eingesetzt, die von Le Havre auf Weg Karo anmarschierend nordwestlich der Sommemündung eine Minenverseuchung durchführen sollte. Die 5. T.-Flottille marschierte mit einer Marschfahrt über 25 sm. Die 5. S.-Flottille war als Voraussicherung zum Abkämmen des Geleitweges 5 sm von den T.-Booten aufgestellt. Sie fuhr in zwei zueinander gestaffelten Gruppen. Die Gruppenführerboote standen in optischer Sichtweite zueinander.

Die Wetterverhältnisse waren günstig; Wind W 1 - 2, See O - 1, wenig bewölkt, gute Sicht. Die Küste war vom Weg aus einzusehen.

Die Durchführung der Sicherungsaufgabe war zwischen dem Chef der 5. T.-Flottille und dem Chef der 5. S.-Flottille eingehend mündlich besprochen worden und beide Verbände liefen aus dem gleichen Hafen aus, so daß für die Durchführung der Unternehmung die besten Voraussetzungen gegeben waren.

In seinem K.T.B. meldet der Chef der 5. S.-Flottille, daß im Qu. 3383 u. K.M. zur Besteckkontrolle gestoppt werden mußte. Einerseits war diese Maßnahme zur Schiffsortbestimmung erforderlich, da die Maßnahmen südlich der Sommemündung nicht brannten bzw. nicht ausgemacht werden konnten, andererseits mußte sie erfolgen, weil der Absprungpunkt der Flottillen navigatorisch sehr sicher bestimmt werden mußte, um das durch eigene Minen verseuchte Gebiet zu meiden und einen richtigen Abgangsort gegenüber den T.-Booten zu bekommen.

Dadurch, daß die 5. S.-Flottille gestoppt hatte, kamen die T.-Boote auf und in Sicht, so daß ein E.S.-Austausch erforderlich wurde, eine Tatsache, die bei dem häufigen Auftreten gegnerischer Kleinfahrzeuge auf unseren Küstenwegen zu Verwechslungsmöglichkeiten und gegenseitiger Beschießung hätte führen können.

Während der ganzen Unternehmung bestand zwischen der 5. T.-Flottille und der 5. S.-Flottille U.K.-Verbindung, die sowohl von dem T.-Boots-Flottillenchef, als auch von dem Chef der 5. S.-Flottille als unerläßliche Voraussetzung für die Durchführung der Sicherung in dieser Form bezeichnet wurde. Sie wurde dazu benutzt, die beiden Flottillen gegenseitig laufend von ihren Standorten und ihren Absichten zu unterrichten. Wenn auch die Übermittlung der Standorte in diesem Falle nach einem vorher festgelegten verschlossenen Verfahren erfolgte, so halte ich den U.K.-Verkehr in einem Operationsgebiet, wie den Kanal, wo der Gegner nachweislich unseren U.K.-Verkehr mithört, peilt und auswertet, für gefährlich und nicht mit den hierüber erlassenen Nachrichtenanordnungen vereinbar. Die U.K.-Benutzung, ohne daß vorher Gefechtsberührung eingetreten ist, muß besonders bei der Zusammenarbeit und bei der Sicherung von T.-Booten und anderen größeren wichtigen Objekten unterbleiben, um diese nicht unnötig durch den U.K.-Verkehr zu gefährden.

Wenn der T-Boots-Flottillenchef und der Chef der 5. S.-Flottille glaubten, nicht ohne ständige U.K.-Verbindung auskommen zu können, so beweist das nur, daß die Aufstellung von S-Booten in einer engen, im taktischen Zusammenhang stehenden Sicherung falsch ist.

Die Tatsache, daß die Unternehmung unter denkbar günstigen Verhältnissen stattfand und trotzdem in einem Falle zum Stoppen der S.-Flottille unddamit zur Berührung mit den T.-Booten führte und nur durch ständige U.K.-Verbindung durchführbar war, läßt den Schluß zu, daß sich diese Form der Sicherung bei ungünstigeren navigatorischen und Wetterverhältnissen, und gegebenenfalls bei Feindberührung noch als wesentlich ungeeigneter erwiesen hätte, als dies in diesem Falle bereits eingetreten ist.

Darüber hinaus stellt eine Sicherungsform, die eine Schnellbootsflottille unter dem Zwang genauester Navigation und einwandfreien Positionshaltens in einem navigatorisch schwierigen Gebiet an einen schnellfahrenden Verband bindet, Forderungen an die Boote, denen diese in personeller Hinsicht und bezüglich ihrer navigatorischen Möglichkeiten nicht gewachsen sind.

Die beschränkten navigatorischen und fahrtechnischen Verhältnisse auf einem Schnellboot, bei denen alles auf die Person des Kommandanten abgestellt ist, lassen unter besonderer Berücksichtigung des derzeitigen Ausbildungsstandes der Schnellbootskommandanten die einwandfreie Durchführung einer Aufgabe, bei der es bei hoher Geschwindigkeit gleichzeitig auf einwandfreie Navigation, Positionshalten und Feindbeobachtung- und Bekämpfung ankommt, nicht zu.

Aus diesem Grunde ist eine Sicherungsform, die über die personellen, navigatorischen und fahrtechnischen Möglichkeiten des S.-Bootes hinausgehende Anforderungen stellt, abzulehnen.

Ich stelle daher abschließend fest, daß die enge Sicherung, gleichgültig ob sie an der Grenze der Sichtweite in unmittelbarem Zusammenhang mit dem zu sichernden Verband oder, wie in diesem Fall, als vorgesetzte, aber taktisch gebundene Sicherung durchgeführt wird, für alle Beteiligten nur taktische Nachteile bringt und von den Schnellbooten als einem personell, navigatorisch und fahrtechnisch nur beschränkt einsatzfähigem Bootstyp nicht durchführbar ist.

Die beste Form des Einsatzes von Schnellbooten zu Sicherungsaufgaben bleibt der

taktisch selbständige und unabhängige Einsatz,

bei dem das Schnellboote seinem Typ und seinen Möglichkeiten gemäß geführt werden kann.

5.) <u>Stellungnahme zum K.T.B. der 8. S.-Flottille (Abschnitt Maschine) vom 16. - 30.9.1943, Seite 293.</u>

Der Bericht des LM von S 68 ist ein ausführlicher, persönlicher Erlebnisbericht. Er entspricht nicht einem Gefechtsbericht, wie er gem. SMI G 11600 M IVa vom 16.7.43 abgefaßt werden soll.

Das Erkennen der Trefferschäden wurde durch die Sichtbehinderung durch Abgase und Dampf besonders erschwert. Es kam hinzu, daß diese Besatzung auf ihrer ersten Feindfahrt im

Westraum diesen Schwierigkeiten gegenüberstand. Die Haltung der Masch.Mannschaft bei ihrer ersten Gefechtsberührung und das Bemühen, die Trefferauswirkung unter erschwerten Verhältnissen und nach eingetretenen Ausfällen und Verwundungen einzuschränken, wird anerkannt.

Die Annahme, daß eine Kurbelwannenexplosion unvermeidbar war, wird von hier nicht geteilt. Bei einer systematischen Bekämpfung der Trefferschäden:

a) Abdichten der Beschädigungen in den Frisch- und Seewasserkreisläufen,

b) Auffüllen des Frischwasserkreislaufes über den Vorratsbehälter an Stelle über den Ausgleichbehälter,

c) Auffangen des ausspritzenden Brennstoffes oder Ableiten in die Bilge,

d) Abdichten der Ausbruchsleitungen,

wären die Sichtverhältnisse im Motorenraum gebessert, die Brandgefahr durch das in den Raum spritzende Treiboel vermindert und voraussichtlich die Teilexplosition vermieden worden.

Der LM hätte sofort nach dem Erkennen der Trefferauswirkung auf dem Bb-Motor und nach dem Maschinenkommando "AK" dem Kommandanten Meldung über die Schäden an Bb-Motor machen müssen mit dem Zusatz, daß, sobald die Lage es erlaubt, der Bb-Motor zur näheren Untersuchung und zur Einschränkung der Trefferauswirkung abgestellt werden mußte. Aus dem Bericht geht hervor, daß der Bb-Motor annähernd 1 Std. lang, bis zum Ausfall, in Betrieb gehalten wurde. Es muß angenommen werden, daß innerhalb dieser Zeit die gesamte Lage ein Abstellen des Motors ermöglicht hätte.

Die Wiederinbetriebnahme des Bb-Motors wäre auch bei Ausfall der gesamten Anlaßluft durch Anschleppen möglich gewesen.

Der Wassereinbruch in die Abtlg. V ist nicht von außen, sondern durch die zerschossenen Leitungen eingetreten.

Die Darstellung, daß ein Lenzen des Raumes erst durch mehrmaliges Überfluten und durch Hinzunahme der Handpumpe gelang, ist irreführend. Unter Überfluten ist Überschleusen von Abtlg. V nach Abtlg. IV durch den Schleusenschieber zu verstehen. Tatsächlich trat, wie durch nachträgliche Feststellungen ermittelt wurde, eine Verringerung der Lenzleistung durch Verstopfen der Saugekörbe durch Wischbaumwolle, die an den beschädigten Rohrleitungen für Abdichtungszwecke benutzt wurde, ein.

Die Treffer in der Luftanlage haben voraussichtlich den LM bewogen, den Bb-Motor nicht abzustellen, da er befürchtete, daß er ihn aus Mangel an Anlaßluft nicht wieder anlassen könnte. Tatsächlich war der Treffer in der Luftanlage nur von geringem Ausmaße, da nach etwa einer Stunde immerhin noch genügend Druck für das Auskuppeln (26 atü) vorhanden war.

Der Einbau von Ventilen in die Manometerleitung der Anlaßluftleitung ist auf Grund eines Änderungsantrages vom O.K.M. verfügt worden. Das Anschlußventil für Tyfon wird, soweit noch nicht durchgeführt, auf sämtlichen Booten wieder vom Steuerstand in den Motorenraum Bb-/St.B. Abtlg. V verlegt. Darüber hinaus wird als weitere Änderung ein Trennventil in die Anlaßluftverbindungsleitung zwischen Mot-M. und Stb.M. eingebaut werden, sodaß auch,abgesehon von der grundsätzlichen Änderung der Luftanlage auf neuen Booten, auf den bestehenden Frontbooten eine Trennung der Anlaßluftleitung je Motor möglich wird.

Aus dem Bericht des LM muß angenommen werden, daß das Trennventil in der Anlaßluftleitung zwischen Mot.Stb. und Mot.Bb. nicht geschlossen war. Durch diesen Fehler in der Gefechtsschaltung mußte sich der Treffer in der Anlaßluftleitung bzw. in der Luftleitung zum Tyfon auf die gesamte Luftleitung auswirken.

Die 8. S.-Flottille wurde beauftragt, diese Treffer und die Beseitigung der Trefferauswirkungen in einem Trefferbild zusammenzustellen und als Unterlage für eine eingehende Unterrichtung aller LM zu verwenden.

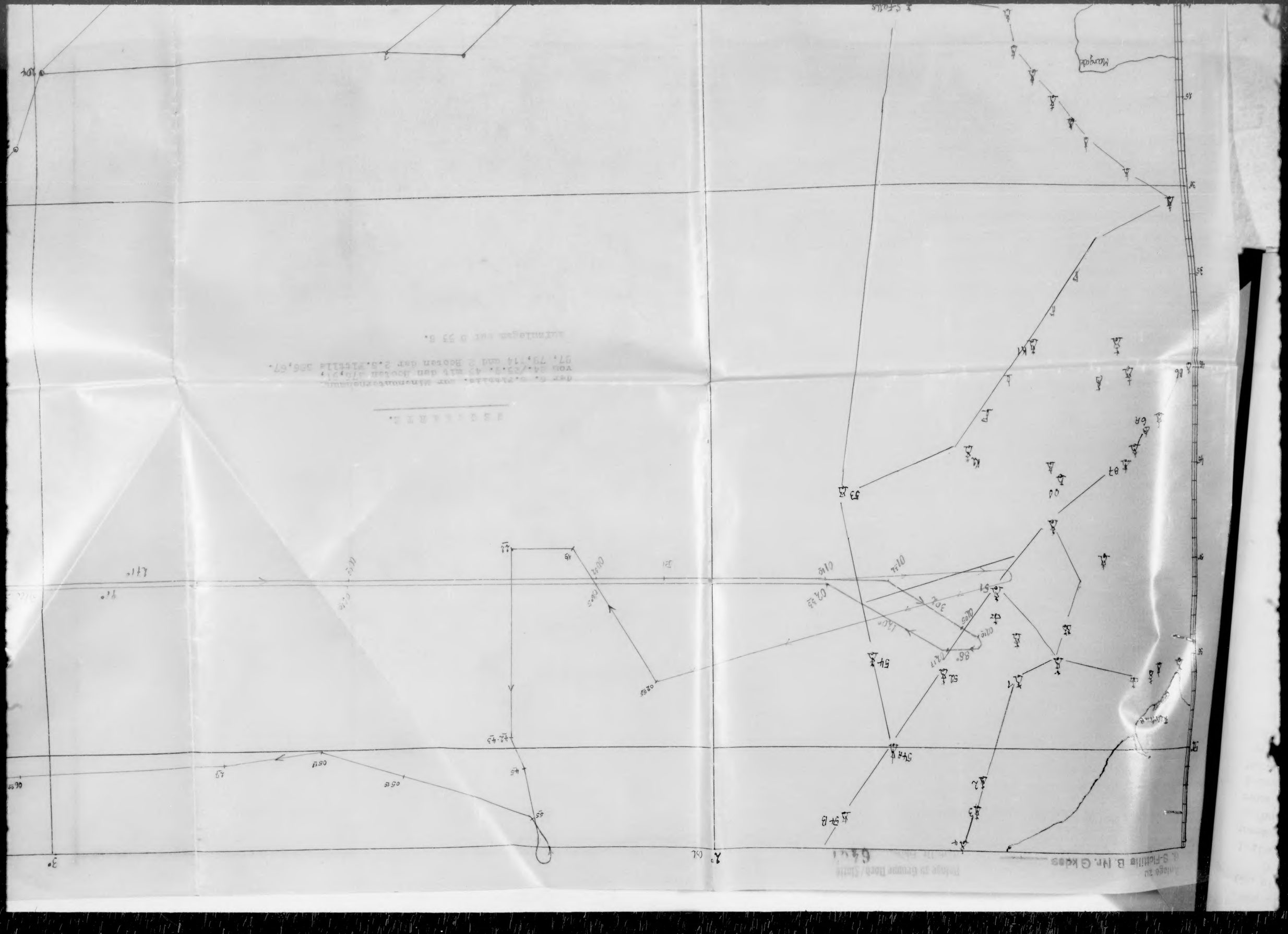
6.) <u>Stellungnahme zum K.T.B. der 6. S.-Flottille (Abschnitt Maschine) vom 16.-30.9.43.</u>

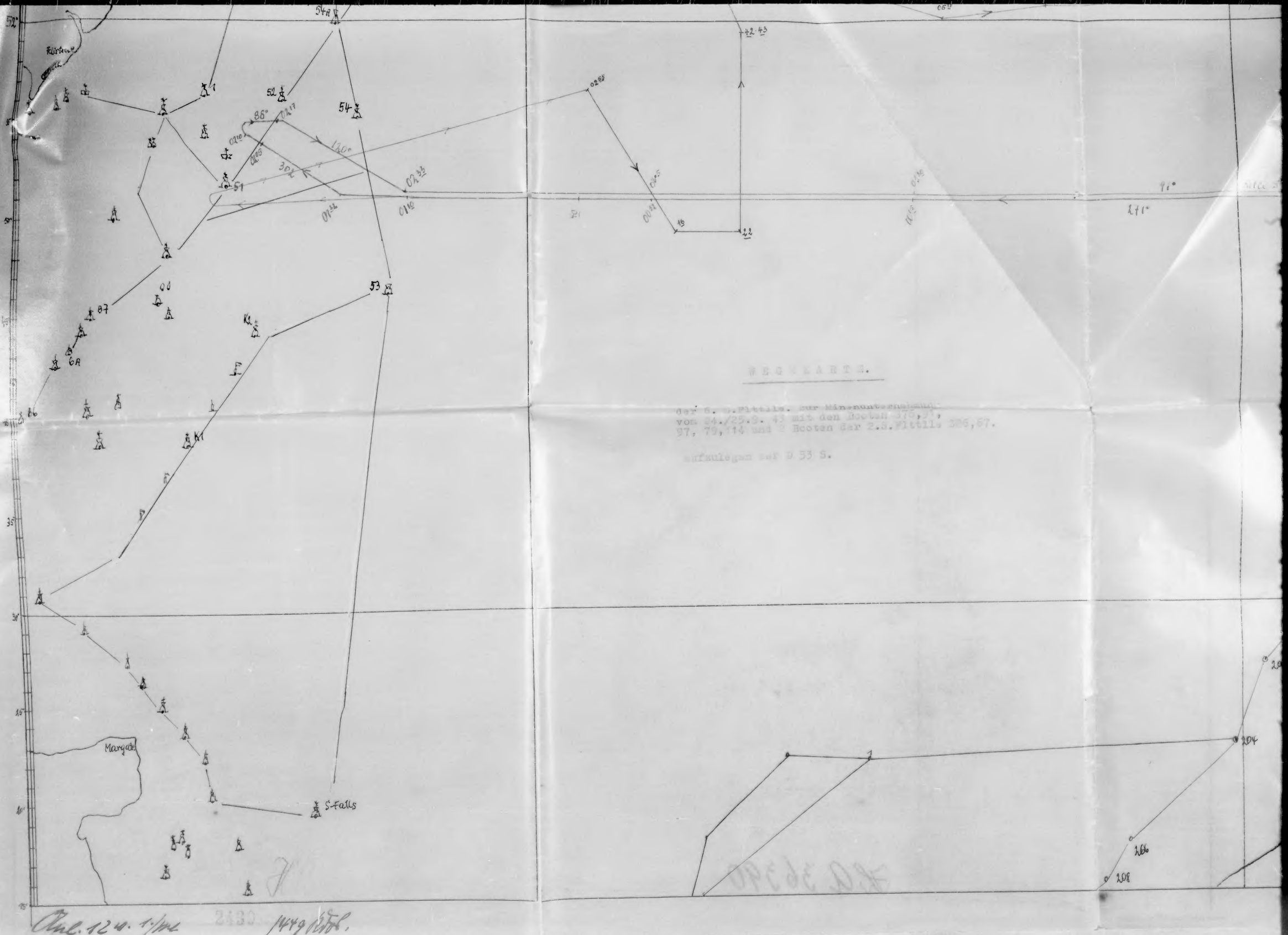
<u>Zu Seite 6:</u>

Außer den genannten Lenzmitteln wurden die Seewasserpumpen von Mot.-Stb. und Mitte (Notlenzeinrichtung) zum Saugen aus Abtlg. V eingesetzt,wie durch eine Rückfrage festgestellt wurde.

Bei der Größe des Leck's konnte eine erfolgreiche Bekämpfung des Wassereinbruchs nicht erwartet werden. Bei der erstmaligen Benutzung der Notlenzeinrichtung traten keinerlei Nachteile für die Kühlung der beiden Motoren und keine Betriebseinschränkungen auf das Saugen aus der Bilge ein.

Fregattenkapitän





WEGEKARTE.

der 6. U.Flottille zur Minenunternehmung
vom 24./25.2. 43 mit den Booten 375, 91,
97, 79, 114 und 2 Booten der 2.S.Flottille 386,87.

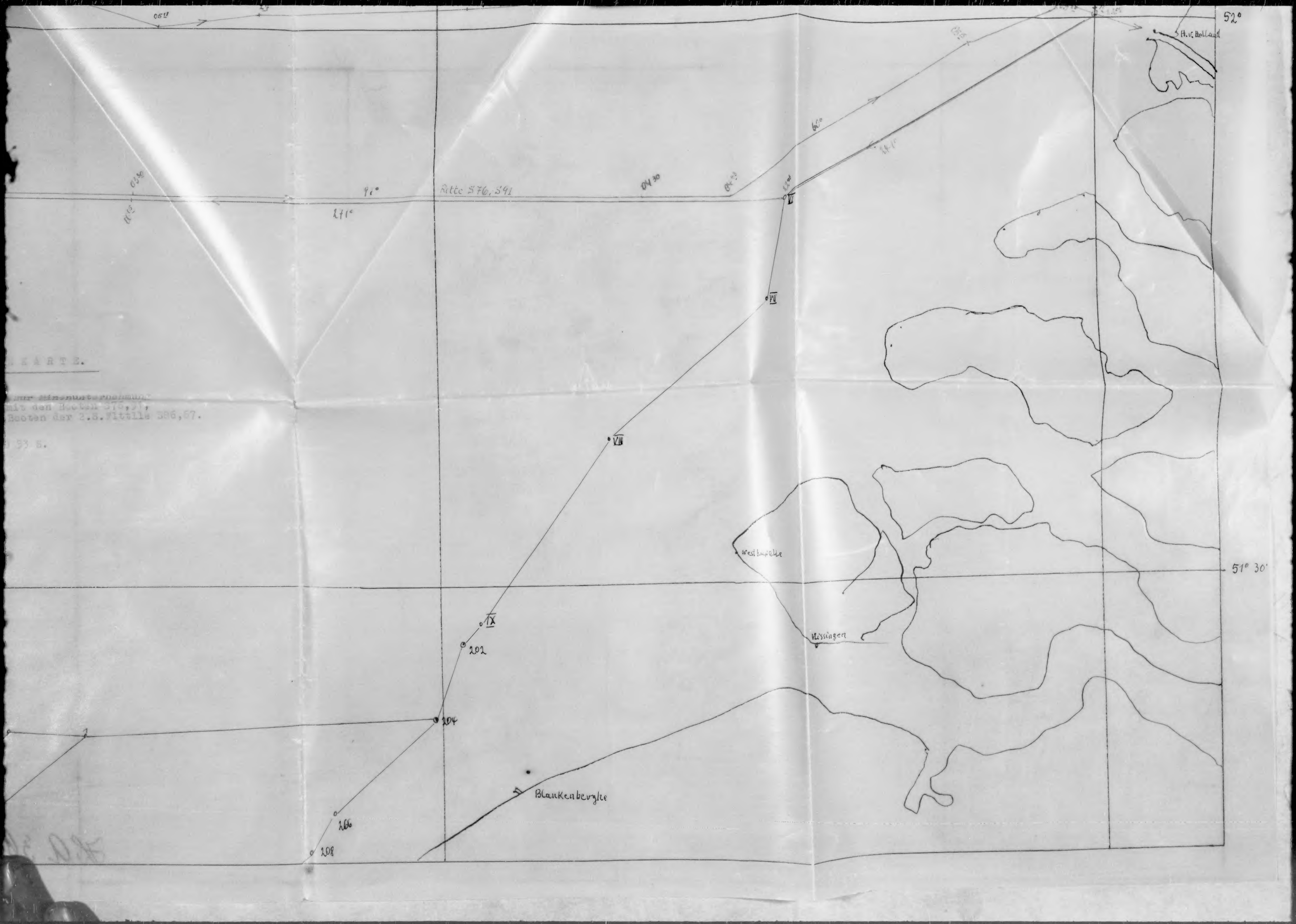
aufzulegen auf D 53 S.

Anl. 124. 1/Mk 2132 1449 Okt.

KARTE.

...nur Sinkstückaufnahme...
...mit den Booten 376,391,
...Booten der 2.S.Flottille 386,87.

...93 S.



PG 7161I NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.10.1943 - 15.10.1943

Kr 33805

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

6145

58

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1.- 15. 10. 1943.

K.T.B.
6. S-Fl.
1. - 15.10.1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier

S 39" Kommandant Leutnant z.S. Brandi
S 74" Kommandant Kapitänleutnant Witt
S 76" Kommandant Ob. Steuermann Zillmann
S 79" Kommandant Oberleutnant z.S. Korn
S 90" Kommandant Ob. Steuermann Zillmann
(Wilton Werft R'dam)
S 91" Kommandant Oberleutnant z.S. Nolte
S 97" Kommandant Kapitänleutnant Schnebel
S 114" Kommandant Oberleutnant z.S. Nitsche
S 116" Kommandant Oberleutnant z.S. Rindfuß
S 135" Kommandant Leutnant z.S.d.R. Licht

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY
PROPERTY
PG/41611/NID
QUOTING THIS REFERENCE
Anlage 4 zu Skl. 455/44 g.Kdos.

Zu beziehen vom VordruckLager der Kriegsmarine: A. B. Augustin in Glückstadt
Ausliefer-ungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B 26. Kriegstagebuch. Din A 5

Kr 33805

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

6145

58

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1.- 15. 10. 1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier

"S 39" Kommandant Leutnant z.S. Brandi
"S 74" Kommandant Kapitänleutnant Witt
"S 76" Kommandant Ob.Steuermann Zillmann
"S 79" Kommandant Oberleutnant z.S. Korn
"S 90" Kommandant Ob.Steuermann Zillmann
(Wilton Werft R'dam)
"S 91" Kommandant Oberleutnant z.S. Nolte
"S 97" Kommandant Kapitänleutnant Schnebel
"S 114" Kommandant Oberleutnant z.S. Nitsche
"S 116" Kommandant Oberleutnant z.S. Rindfuß
"S 135" Kommandant Leutnant z.S.d.R. Licht

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY
PROPERTY
PG/41611/NID
QUOTING THIS REFERENCE
Anlage 4 zur KTB 455/449. Akten

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: D. D. Augustin in Glückstadt
Ausliefernngsstellen: Für Offizierbereich: in Kiel; für Mannschaftsbereich: 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. - 15.10.	A m s t e r d a m	"S 39" Werftliegezeit zum Motorenwechsel und Ausbesserung Havarieschäden.
1. - 15.10.	R o t t e r d a m	"S 90" Werftliegezeit zum Motorenwechsel und Ausbesserung Havarieschäden.
1. - 7. 10.	Wilhelmshaven	"S 135" auf dem Wege nach dem Westraum.
1. - 6. 10.	Y m u i d e n	"S 74", 76, 79, 91, 97, 114, 116" kein Einsatz keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
7. 10.		Einsatzbefehl lautet: G'kdos - Rot - Befehl für Mineneinsatz 2.,4., 6., 8. S-Fl. 1.) Aufgabe: a) 2., 4. S-Fl. Minenverseuchun Geleitweg zwischen Tonne 54 Anton und 3 Brun unter gleichzeitigem Ansatz 8. S-Fl. zur Bin dung und Abwehr Feindstreitkr fte. b) 6. S-F weiträumige UMB-Verseuchung Zerstörer-Patrou lengebietes südl. Smith-Knoll. Zur Einengung Operationsfreiheit der Anti-S-Bootszerstöre 2.) Gesamtführung zu a) Chef 4. S-Fl. 3.) Teilnehmende Boote: Alle einsatzbereiten 3 15 Boote der 2.,4.,6.,8. S-Fl. 4.) Sperrmittel: 2.,4. S-Fl. LMB mit MA II, UES 50 Prozent 3 Tage, 50 Prozent 6 Tage. 1 30 6. S-Fl. UMB ohne OB ENT Tiefeneinstellung unter M Spr. N W. - 1 49 5.) Durchführung: Zu 1a) 2.u.8. S-Fl. so aus laufen, daß um 21 30 Uhr gemeinsamer Westmar ab Rot V angetreten werden kann. Marsch über AN 8485 r.K.M. nach AN 8472 r.o., 8. S-Fl. 3 06 hier Vorstoß nach Norden bis AN 8446 l.u.E. Bildung Vorpostenstreifen von AN 8445 u.K.M. 3 12 bis AN 8454 u.K.M. 2. S-Fl. Weitermarsch zus 3 48 leitzugweg zwischen AN 7669 u.K.M. bis AN 7 r.K.M. weiträumige Verseuchung in diesem Ge biet nach Feindlage. Wurfbeginn 01 15 Uhr u Minenlage westl. Geleitweg anstreben. Rückma auf gleichem Wege, Kurzsignal, Kurs-und Fahr angabe, wenn 02 30 Uhr Ost nach Osten übersc ten wird. 4. S-Fl. ausläuft Hoek über Rot V 7348

THIS DOCUMENT IS
PS-7161/ND
SHOULD BE
RECORD
DOCUMENT

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7. 10.		21 00 Uhr, Rot V Qu. AN 8713 M. zum Verseuchungsgebiet zwischen 54 Anton und Tonne 3. Wurfbeginn 01 15 Uhr und Lage der Verseuchung vom Geleitweg nach Westen anstreben. Ausweichgebiet Hauptgeleitweg südwärts. Rückmarsch auf gleichem Weg. Kurzsignal wie für 2. S-Fl. befohlen. 8. S-Fl. auf Vp-Streifen auf-und abstehen, Feindkräfte nach Norden bis Osten abziehen. Wenn Feindlage gestattet bis 2. u. 4. S-Fl. 02 30 Uhr Ost überschritten haben und auf Position bleiben, dann unter Vermeidung Begegnung mit 2. S-Fl. nach Rückmarsch Hoek. Durchführung zu 1b) 6. S-Fl. Anmarsch über AN 8277 r.K.M., 8187 r.u.E. unbemerkte Verseuchung in Anlehnung an Boje 56 Anton, AN 8412 r.u.V. und AN 8415 r.o.V. anstreben. Wurfzeit etwa 02 15 Uhr. Ausweichgebiet und scharfer Notwurf westl. 02 20 Uhr Ost zwischen 5230 Nord und 5254 Nord. Rückmarsch nach eigenem Ermessen. 6.) Verhalten bei Auftreffen auf den Feind für minenwerfende Flottillen und Nachrichtenanordnung für alle Flottillen wie Unternehmung "Probestück" befohlen. 7.) Minenbeladung: 2., 4. S-Fl. bis 1.10.43 16 00 Uhr durchführen, Beladungsbefehl für 6. S-Fl erfolgt am Tage der Durchführung . 8.) Unternehmung wird auf Stichwort "Gesellenprüfung" durchgeführt. Zusatz für S-Flottillen: Vorgang gleicher B.Nr. vernichten.
		Eingang Durchführungsbefehl "Gesellenprüfung". Tiefeneinstellung 3,50 m befohlen. Für 21 30 Uhr seeklar befohlen. F.d.S.
	Y m u i d e n	Mit "S 76, 114; S 97, 116" (1.Gruppe), "S 74, 79, 91" (2. Gruppe) ausgelaufen.
	N 4, See 3, harte Dünung aus Nord - Nordwesten, leicht bewölkt, heller Mond. Qu. 8277	Vormarsch angetreten zum Qu. 8277 r.u.E. Boote arbeiteten in der starken Dünung sehr hart.
	N - NO 3, See 2 Qu. 8189	Qu.8277 r.u.E. erreicht. 270°, 30 sm . Ungef. Qu. 8419 Detonation mit hoher Feuersäule. Qu. 8189 r.u.E. Im Qu. 8175 oder 8176 zwei aufeinanderfolgende heftige Detonationen mit hohen Feuersäulen - anschließend längerer, starker Scheinwerfergebrauch über Wasseroberfläche (abgestürztes Flugzeug - Seenotsuche -). Gestoppt und Lage gepeilt, da genügend Zeit. Besteckvergleich.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8. 10.		
00 00	Wetter Qu. 8189	Eingang FT. von F.d.S. :
	N - NO 3, See 2,	"Zerstörer 00 00 Uhr AN 8177 r.K.M."
00 15	lange Dünung, aus N,	
00 20	teilw. bewölkt, Mond-	LG's bei Tonne 57.
00 29	untergang.	Vormarsch fortgesetzt nach Qu. 8187 r.u.
		erreicht.
01 07		Gestoppt. 2. Gruppe (Witt) zur Verseuchu
		Qu. 8415 r.o.V. entlassen. Weiteres sieh
		K.T.B. 2. Gruppe.
		Führerbootsgruppe:
		Von Qu. 8187 r.u. . Wurfgebiet bei Tonne
		Anton mit einer Maschine angesteuert.
		258°, 12 sm.
02 00	Qu. 8413	Qu. 8413 1.K.o. 2 MGB's gesichtet. Nach
		den ausgeholt und umgangen. MGB's hielte
		jedoch bis 02 10 Uhr Fühlung achtern und
		men dann außer Sicht.
02 06		Mehrere LG's südlich Tonne 55.
02 07		Tonne 56 Anton (Blz 2, 30 Sek.) in Sicht
		Angesteuert.
02 15		Eingang FT. von F.d.S.:
		"Motorkanonenboote".
02 26		Geöffnet.
02 27	Qu. 8412 r.u.V.	1. Mine geworfen. 1. Wurfkurs 214°. 1.Mi
		liegt 1/2 sm südöstl. Tonne 56 Anton (1/
		genau).
02 32		Kursänderung auf 151°.
02 33		4 Mine wirf.
02 37		Werfen beendet.
02 38		Auf 98° gegangen. 12 sm (1 Maschine).
02 47		LG's auf dem Weg zwischen Tonne 55 u. 56
		ton. Dieser Zerstörer, von dem wahrschei
		auch die anderen Male die LG's waren, ma
		einen sehr nervösen Eindruck.
03 07		UK-Verbindung mit "S 74 u. 91" Sammelquad
		wegen Zeitmangels weiter nach Osten verle
		UK-Spruch wurde jedoch von "S 74" nicht v
		standen.
03 13		30 sm, 90°.
03 17		Eintritt ins Warngebiet. Über Qu. 8199, 8
		nach Ymuiden.
03 58		Ausgang FT. an 6. S-Fl.:
		"04 30 Bezugspunkt 280°, 19 sm ab". -Che
		6. S-Fl. -

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8. 10.		
04 21		Eingang FT. von "S 74":
		" 04 00 Uhr Bezugspunkt passiert. - "S 74"-".
04 40		Mehrmaliger ES-Anruf an Geleitzug vor Ymuiden.
		Erst nach 3. Anruf (jeden Anrufbuchstaben 3 X
		je 3-fach!) mit aufgeblendeter Vartalampe
		Antwort. Anschließend vollständiger ES-Aus-
		tausch. Trotzdem wird um 04 47 Uhr, nachdem
		Geleitzug passiert (Boote haben um Verwechse-
		lungen zu vermeiden, hinten durchgeschlagen
		und sind nach Land zu gelaufen) und an mehre-
		ren R-Booten mit H F bereits vorbeigelaufen,
		"S 114" durch 1 R-Boot auf 200 m plötzlich be-
		schossen. Antenne hinter Brücke wurde durch-
		schossen, durch glücklichen Zufall niemand
		des Brückenpersonals verletzt.
		Obermaier.
		Rotte "S 74, 79, 91"
01 08		Am Trennpunkt Qu. 8188 1.u.E.
01 12		247°, MLF .
01 30		MHF
01 45		Aus dem Warngebiet.
02 00	Wetter Qu. 8413	
	NW 4, See 3, bedeckt,	
	Dünung aus Nord,	
	Sicht gut.	
02 06		LG's Bb. voraus.
02 31		Lotung 48 m
02 35		MHF, 247°
02 46		Stopp. Lotung 40 m.
02 54		Wurfbeginn. 1. Mine LF 225°.
		Intervall 2,5 Min,
03 02		135° LG. Bb. achteraus.
03 08		Werfen beendet.
03 05		HF,
03 06		90°.
03 08		AAF
03 21		Im Warngebiet 54°.
03 22		LG's Bb. querab.
04 02		Am Sammelpunkt Qu. 8199 M.
		Kurs auf Qu. 8523 r.u.E. 98°.
05 20		ST.

Zu beziehen vom Nordmeglager 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
8. 10.		
05 22		AF. AAF.
05 50		Bb. voraus Leuchtspur 4 cm.
06 15		Molenköpfe einlaufend passiert.
06 22		Fischhalle fest.
		gez. Zeik.
7. 10.		
16 30	Wilhelmshaven	"S 135" aus nach Westen.
8.10.		
01 30	Y m u i d e n	"S 135" eingelaufen.
8. - 9. 10.	Y m u i d e n	Kein Einsatz.
10.10.		
18 30 - 07 00		4 Boote halbstündige Bereitschaft.
11. - 15.10.		"S 114" außer K.B. zur Ausbesserung eines Ta
11.10.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
		"S 97" außer K.B. Amsterdam Werft zur Unterw serkontrolle. (Ruderanlage).
12.10.		
18 30 - 07 00		4 Boote halbstündige Bereitschaft.
12. 10.- 15. 10.		"S 91" außer K.B. Amsterdam Werft zur Unterw serkontrolle. (Ruderanlage)

Schmidt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.10.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
14.10.		4 Boote
18 30-		Halbstündige Bereitschaft.
07 00		
15.10.		Kein Einsatz.
		"S 39" K.B.

Schmidt

Bootsverteilung:

"S 39"	Y m u i d e n (K.B.)
"S 74"	" "
"S 76"	" "
"S 79"	" "
"S 91"	" "
"S 116"	" "
"S 135"	" "
"S 97"	A m s t e r d a m (Droogdockwerft)
"S 114"	" "
"S 90"	R o t t e r d a m (Wiltonwerft)

Schmidt

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

...um ...d ...zeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	**Vorkommnisse**
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		der 6. Schnellbootsflottille
		Abschnitt Maschine
		vom 1.10. - 15.10.1943.

	1.Flottilleningeneur	Kptl. (Ing.) Dorenburg
	2.Flottilleningeneur	Ltn. (Ing.) Tolkiehn

...ote	Dienstgrad	Namen der Leitenden Maschinisten
. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
. 74"	Ob.Masch.	Prigge
. 76"	Ob.Masch.	Richter
. 79"	St.Ob.Masch.	Richard
. 90"	Ob.Masch.	Form
. 91"	Ob.Masch.	Hilger
. 97"	Ob.Masch.	Späth
.114"	Ob.Masch.	Hemmen
.116"	Ob.Masch.	Herrmann
.135"	Ob.Masch.	Rülle

...gsmarinewerft Wilhelmshaven
...782 20000. 8c. 8. 41. 3685/394.

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
.10.- .10.43.	Amsterdam	"S 39" Werftliegezeit zum Ausbessern des Vor - stevens und Wechseln des Stb.Mot.Nr.190295 gegen Nr.190366.
	Schiedam	"S. 90" Werftliegezeit in der Wiltonwerft. (Motorenwechsel und Instandsetzung des Kollosionsschadens)
.10.- .10.43	Ymuiden.	"S.74,76,79,91,114,116" 6 stdl.Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse (normale Bereitschaft)
.10.43	Cuxhaven	"S.135" keine besonderen Vorkommnisse
.10.43 4 50 8 45	Cuxhaven Wilhelmshaven	"S.135" aus zum Marsch nach Wilhelmshaven im U. - Stützpunkt fest.
.10.- .10.43	Wilhelmshaven	"S.135" keine besonderen Vorkommnisse
.10.43 1 00 1 40	Wilhelmshaven	"S.135" aus zur Westwerft in der Westwerft fest zum Auswechseln des Mittelmotors.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.10.43.	Wilhelmshaven	"S.135" Motor 190548 gegen Nr.190362 aus gewechselt.
17 05		aus zum Marsch nach Westen
21 30	Ymuiden	"S.74,76,79,91,97,114,116" aus zum Minen-Einsatz,durchlaufender Seebetrieb.
8.10.43.		
01 30	Ymuiden	".135" an der Fischhalle fest und K.B. (Gemeldet mit 6.S.-Fl.G.2981)
06 20	" "	"S.74,76,79,91,97,114,116" fest,anschließend normale Bereitschaft für alle Boote
9.10.43.	Ymuiden	"S.74,76,79,91,97,114,116,135" normale Bereitschaft,keine besonderen Vorkommnisse
10.10.43.	Ymuiden	"S.74,79,91" normale Bereitschaft,keine besonderen Vorkommnisse.
19 30	" "	"S.76,97,116,135" 1/2stdl.Bereitschaft bis zum Hellwerden.
10.10.43.- 15.10.43.	Ymuiden	"S.114" im Bunker zur Instandsetzung des Bb. achteren Tanks.Außer K.B. (Gemeldet mit 6.S.-Fl. G.2988)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.43	Ymuiden	"S.74,76,79,91,116,135" normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse
09 00		"S.97" aus zum Marsch nach Amsterdam
10 55	Amsterdam	in der Droogdockwerft fest.Boot wurde eingedockt zur Kontrolle der Ruderanlage. Außer K.B. (Gemeldet mit 6.S. - Fl. G.2992)
2.10.43.	Ymuiden	"S.135" normale Bereitschaft,keine besonderen Vorkommnisse
18 30		"S.74,76,79,116" 1/2 stdl.Bereitschaft bis zum Hellwerden
09 35		"S.91" aus zum Marsch nach Amsterdam
11 30	Amsterdam	in der Droogdockwerft fest zur Kontrolle der Ruderanlage.Boot wurde eingedockt. Außer K.B. (Gemeldet mit 6.S.-Fl.G.3007)
.10.- .10.43	Amsterdam	"S.97" Werftliegezeit
.10.43	Ymuiden	"S.74,76,79,116,135" normale Bereitschaft,keine besonderen Vorkommnisse.
	Amsterdam	"S.91" im Dock.
.10.43	Ymuiden	"S.74" normale Bereitschaft,keine bes.Vorkommnisse
8 30		"S.76,79,116,135" 1/2 stdl. Bereitschaft bis zum Hellwerden.
	Amsterdam	"S.91" im Dock.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.10.43	Ymuiden	"S.74,76,79,116,135" normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse
16 25	Amsterdam	"S.91" aus zum Marsch nach Ymuiden
18 10	Ymuiden	an der Fischhalle festgemacht.

Betriebsstunden der Boote bis zum 15.10.43. einschl.

Boot	Stb.Mot.	Mitt.Motor.	Bb!Motor.
"S. 74"	89 Std.	114 Std.	99 Std.
"S. 76"	509 "	544 "	503 "
"S. 79"	713 "	704 "	713 "
"S. 91"	276 "	315 "	277 "
"S. 97"	154 "	164 "	154 "
"S.114"	507 "	411 "	492 "
"S.116"	345 "	369 "	347 "
"S.135"	103 "	408 "	111 "

Oktober	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B. Boote	Bemerkungen
1.	10	7	3	"S.135" am 8.10.K.B.(Gemeldet mit
2.	10	7	3	6.S.-Fl. G.2981 v.8.10.43.)
3.	10	7	3	
4.	10.	7	3	"S.114" am 10.10. außer K.B. (Gemeld
5.	10	7	3	mit 6.S. - Fl. G.2988) v. 10.10.1943
6.	10	7	3	
7.	10	7	3	"S. 97" am 11.10. außer K.B.(Gemelde
8.	10	8	2	mit 6.S.-Fl. G.2992)v.11.10.43.)
9.	10	8	2	"S. 91" am 12.10. außer K.B.(Gemelde
10.	10	7	3	mit 6.S.-Fl. G.3007 vom 12.10.43.)
11.	10	6	4	"S.39 und "S.90" Werftliegezeit.
12.	10	5	5	
13.	10	5	5	
14.	10	5	5	
15.	10	5	5	

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

Liegeplätze der Boote

Boot	"S.39	S.74	S.76	S.79	S.90	S.91	S.97	S.114	S.116	S.135
.10.	A'dam	Y m u i d e n			Schiedam	Y m u i d e n				Cuxhaven
.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	W'haven
.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Ymuiden
.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.10.	"	"	"	"	"	"	A'dam	"	"	"
11.10.	"	"	"	"	"	A'dam	"	"	"	"
2.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Gesehen:
Görtz
Korv. Kapt. (Insp. i. Amt. f. Kg.

-, den 1. Dezember 1943.

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

des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2., 4., 6., 8. S.-Flottille vom 1. bis 15. Oktober 1943.

1.) Zum Einsatz der 2., 4., 6., 8., S.-Flottille vom 7./8.10.43:

Die Grenzwetterlage brachte den Vorteil, daß unsere Boote schlecht geortet und sehr spät erst gehört und festgestellt wurden, sodaß die Abwehr erfolglos blieb. Die 4. S.-Flottille ist wahrscheinlich nicht festgestellt worden, ihre Minen werden den Gegner nach Ablauf des dreitägigen U.M.S. überraschen. Die Minenverseuchung der 2. S.-Fl. ist bemerkt worden, sie wird vom Gegner lokalisiert werden können, jedoch wird auch hier die drei- und sechstägige U.M.S.-Einstellung Ärger bereiten und zu unnötigem Minensuchdienst veranlassen. Der Entlastungseinsatz der 8. S.-Fl. kam wegen der schlechten Wetterlage nicht zum Tragen. Auf Grund der fdl. MGB-Aufstellung nördl. der 2. S.-Fl. hätte sie aber wahrscheinlich bei gutem Wetter erheblich in Aktion treten müssen.

Die 6. S.-Fl. ist von einer MGB-Gruppe festgestellt worden. Der Feind war jedoch in der Verfolgung sehr zaghaft und die Minenverseuchung wird er nicht erkannt haben. Nur den ungünstigen Wetterbedingungen ist es wahrscheinlich zu verdanken, daß es mit der bei "Z 14" lauernden MGB-Gruppe nicht zum Kampf gekommen ist. Bereits bevor die Flott. in der Nähe des fdl. Geleitweges war, sichtete sie laufendes LG-Schießen eines Zerstörers, der wohl englische Boote verkannt hat. Bei Annäherung an den Geleitweg wäre die 6. S.-Flottille mit Sicherheit auf diesen Zerstörer gestoßen.

Die letzten beiden Einsätze ließen zwischen Boje 3 und Smith Knoll zwei voneinander unabhängige Zerstörerpatrouillen erkennen. Während früher lediglich der Geleitzug selbst streng bewacht wurde, ist nun festzustellen, daß der Gegner seinen Geleitzugweg insgesamt bewacht, wahrscheinlich um ihn gegen unsere Minentätigkeit zu schützen. Die planmäßige Bekämpfung dieser aus Zerstörern, Minensuchern, Bewachern usw. bestehenden Sich.-Streitkräfte wird sich nicht umgehen lassen und in Zukunft ein Teil unserer S.-Bootstätigkeit sein.

Auch dieser Einsatz bringt die Bestätigung, daß MGB-Gefechte praktisch nicht zu vermeiden sind und ihnen auch kaum ausgewichen werden kann.

Das Verhalten der Flott. im Einsatz war im Großen und Ganzen richtig. Die 4. S.-Fl. hat in Abweichung vom Op.-Befehl gut eine halbe Stunde zu früh verseucht. Mit der gleichzeitigen Wurfzeit soll erreicht werden, daß der Feind nicht von einer Flott. zu ihrem oder zum Nachteil der anderen Flottillen vorzeitig alarmiert wird. Wenn wir an vielen Stellen gleichzeitig vom Feinde wahrgenommen werden, wird die Abwehr am weitest-

b.w.

gehenden zersplittert.

Die FT-Abgabe des Chefs der 8. S.-Flottille über den Rückmarsch zweier Boote war nicht richtig. Gesetzt den Fall, der Feind wertete diesen Funkspruch zur Alarmierung seiner Küstenstreitkräfte aus, so wäre der dadurch entstehende Nachteil schwerwiegender, als der zwar vorteilhafte Umstand, daß die 2. und 8. S.-Flottille sich vor ihrer Auflösung wiederfanden. Der Op.-Befehl für beide Flott. war klar und einfach und erforderte keinen erneuten Besteckvergleich und kein erneutes Sammeln. Der Chef der 8. S.-Flottille mußte die Boote entlassen und ohne FT-Abgabe mit den restlichen Booten seine Patrouille beziehen. Falls es im weiteren Verlauf des Einsatzes als notwendig erschien, durfte der Funkspruch erst dann abgesetzt werdenn nachdem der Einsatz vom Gegner festgestellt war. Die Tatsache, daß die 4. S.-Flott. weder von Bewachern noch von der Landortung festgestellt worden ist, und höchstens an ihrem UK-Verkehr erkannt worden sein kann, zeigt, wie wichtig es ist, daß Minenverseuchungen so vorbereitet werden, daß sie, solange sie noch ohne Feindeinwirkung vorsichgehen, ohne UK-Befehle nur mit Kursänderungen und optischen Signalen durchgeführt werden können.

2.) <u>Zum K.T.B. der 6. S.-Flottille, Seite 5, 0440 Uhr:</u>
Die Beschießung von S 114 durch ein R.-Boot unmittelbar vor dem Einlaufen Ijmuiden wird mit der 1. Sich.Div. durch den F.d.S. geklärt.

3.) Zu den K.T.B.'s der Flottilleningenieure ist nichts zu bemerken.

Pahrenberg.

Fregattenkapitän.

zu KA 33805

AN 76

2° 00' 0

3° 00' 0

engl. Warngebiet

Felixstowe

Shipwash

Inner Gabbard

54B

57

52

54

51

53

3

B

C

007

214°

112°

110°

301°

082°

085°

088°

014°-34

31

32

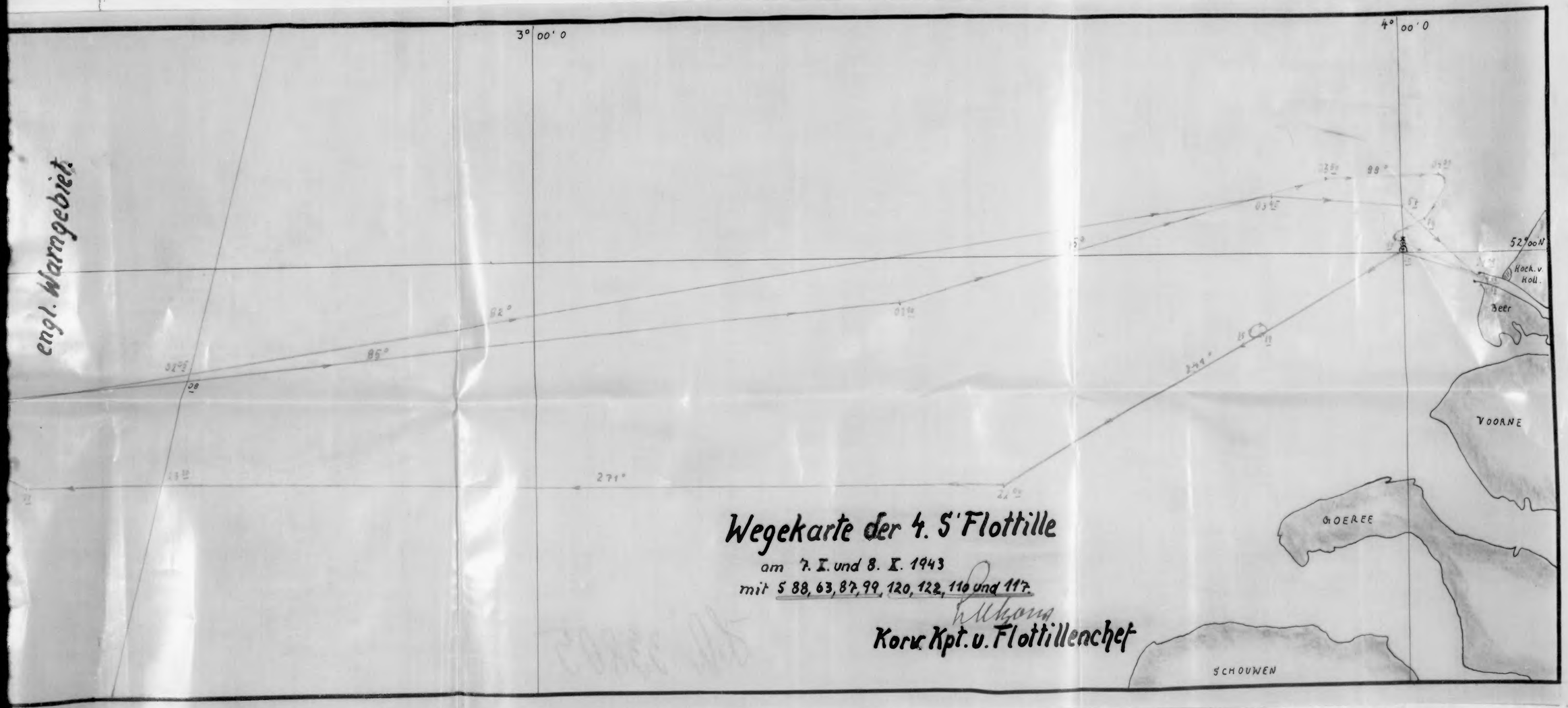
33

34

35

38

71



Wegekarte der 4. S'Flottille

am 7. X. und 8. X. 1943

mit S 88, 63, 87, 99, 120, 122, 110 und 117.

Korv. Kpt. u. Flottillenchef

2° 0' Ost

30'

3° 0' Ost

53° 0'

52° 30'

60

S. Leman

56

55 B

54 D

Hammond Knoll

57

57 R

Smiths Knoll

8

7A

7

6A

6

55 A

54 G

4

3C

56 A

(1 2)

Great Yarmouth

Lowestoft

98°

358°

Kurs: 0° 79, 114, 97, 116

140°

Kurs 074, 91, 79

54°

90°

Warngebiet

Anlage zu B. d. S-Flottille S. Nr. G Kdos 1029 v. 11.10.43.

WEGEKARTE!

DER 6.S.FLOTTILLE! zur Minenunternehmung vom 7./8. 10. 43 mit den Booten:
S 76, 114, 97, 116, 74, 91, 79.

Aufzulegen auf Karte D 53 N.

S.Leman

53° 0'

60

56

55 B

54 D

Hammond Knoll

57

57 R

Smiths Knoll

8

7A

7

54 G

56 A

6A

6

55 A

4

3C

52° 30'

Great Yarmouth

Lowestoft

Warngebiet

Route: S 74, 114, 79.

Anlage zu
K. S-Flottille B. Nr. Gkdos 1029 vom 11.10.43.

W E G E K A R T E!

DER 6.S.FLOTTILLE! zur Minenunternehmung
vom 7./8. 10. 43 mit den Booten:
S 76,114,97,116,74,91,79.

Aufzulegen auf Karte D 53 K.

LOWESTOFT

Bic.

Orfordness.

0243 ⊙ 710 MGB meldet Feuer in 170° 2 Sm

7661 7662 7663 8441 8442 8451

7665 7660 8444 8446 8454 8455

7667 7668 8447 8449 8456

7693 8471 8472 8473 8481 8482

7694 7695 7696 8474 8475 8476 8485

7932 7933 8711 8712 8713 8721 8725

7931 7934 7935 7936 8714 8715 8716 8724

7937 7938 7939 8717 8718 8719 8726

7926

20' 25' 30' 35' 40' 45' 50' 55' 2° 5' 10' 15' 20' 25' 30' 35' 40' 45' 50' 55'

30' 25' 20' 15' 10' 5' 52° 55' 50' 45'

40' 45' 50' 55' 3° 10' 15' 20' 25' 30' 35' 40' 45' 50' 55' 4° 5' 10' 15' 20'

8450 8451 8452 8453 8460 8463 8541 8542 8543 8551 8554

8455 8456 8457 8458 8459 8460 8461 8462 8463 8464

8456 8457 8458 8459 8460 8461 8541 8542 8543 8544

8481 8482 8483 8484 8485 8486 8487 8488 8489 8490

8485 8486 8487 8488 8489 8490 8491 8492 8493 8494

8486 8487 8488 8489 8490 8491 8492 8493 8494 8495

8721 8722 8723 8724 8725 8726 8727 8728 8729 8730

8725 8726 8727 8728 8729 8730 8731 8732 8733 8734

8726 8727 8728 8729 8730 8731 8732 8733 8734 8735

8571 8572 8573 8574 8575 8576 8577 8578 8579 8580

8575 8576 8577 8578 8579 8580 8581 8582 8583 8584

8576 8577 8578 8579 8580 8581 8582 8583 8584 8585

8811 8812 8813 8814 8815 8816 8821 8822 8823 8824

8815 8816 8817 8818 8819 8820 8821 8822 8823 8824

8816 8817 8818 8819 8820 8821 8822 8823 8824 8825

40' 45' 50' 55' 3° 5' 10' 15' 20' 25' 30' 35' 40' 45' 50' 55' 4° 5' 10' 15' 20'

97°

0531

0503

120°

21

415°

Bl.(2) Scheveningen

291°

30

272°

08

294°

03

2301

273°

41

31

11

2203

53

273°

36

1190

36

32

2115

104°

273°

Hoek van Holland

0555

ROTTERDAM.

Wegeskizze der 8.S.-Flottille.

Einsatz vom 7.-8.X.1943.

—— Weg der Flottille.

—— Weg „593" und „S 127" nach Entlassung.

Ijmuiden

Hoek van Holland

Scheveningen

Anl. Nr. 2

z. Kdo 475/43

PG 71612 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.10.1943 - 31.10.1943

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

Z 20 35424

C 146

Kriegstagebuch der 6. S.-Flottille v. 15.10. - b. 31.10.1943

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

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16.-31.10.1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

"S 39" Kommandant Leutnant z.S. B r a n d i
"S 74" Kommandant Kapitänleutnant W i t t
"S 76" Kommandant Obersteuermann Z i l l m a n n
"S 79" Kommandant Oberleutnant z.S. K o r n
"S 90" Werft Rotterdam (unbesetzt)
"S 91" Kommandant Oberleutnant z.S. N o l t e
"S 97" Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
"S 114" Kommandant Oberleutnant z.S. N i t s c h e
"S 116" Kommandant Oberleutnant z.S. R i n d f u ß
"S 135" Kommandant Leutnant z.S.d.R. L i c h t

ADMIRALTY PUBLICITY
PG/71612/NID
NO MADE
ON TATIONS
SHOW WORK
RE PAPER,

Kriegstagebuch 144 f. K.

...ten vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
...ungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
...rungsstellen: 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
16. - 22.10.	Y m u i d e n	"S 39, 74, 76, 79, 91, 114, 116, 135" kein Einsatz wegen Wetterlage.
18.10.	Y m u i d e n	"S 97" K.B..
16. - 31.10.	R o t t e r d a m	"S 90" Wiltonwerft, "erftliegezeit.
23.10.	Y m u i d e n	Eingang Fernschreiben: "Hoofden-Flottillen Torpedoeinsatz gegen Nord geleit auf äußerem Geleitweg zwischen Boje 5 und 57 Cäsar. Führung:Chef F.d.S. Stichwort: Horrido.
17 30	SW 5, See 2-3, sehr gute Sicht, fast wolkenlos. Auffrischende Winde bis SW 6, See 4.	Mit 1. Gruppe "S 76, 114, 39 - 97, 116" und 6 Booten 8. S-Fl. Ymuiden ausgelaufen. Vormarsch angetreten. 310°, 30 sm. Boote arbeiten erheblich, schlagen teilweise.
17 52		
18 30		
18 45		"S 76" Kompaß ausgefallen. Vorübergehend Führung an Chef 8. S-Fl. abgegeben und Fahrt vermindert. UK. ausgefallen durch eindringendes Wasser.
19 10		Führung wieder übernommen, da Kompaß "S 76" wieder klar. An eine Fortsetzung der Unternehmung war bei dem herrschenden Seegang und bei dem zum Teil bis SW 7 auffrischenden Wind nicht zu denken. Da vorläufig noch kein Rückmarschbefehl von F.d.S., weiter durchgehalten. Auf den meisten Booten fielen U.K. und F.T. aus.
19 44		Auf Signal 4. S-Fl. und Chef F.d.S. Rückmarsch angetreten: "S 97" war durch hartes Einsetzen bei Abt. VI erheblich beschädigt worden.
22 00		Alle Boote Ymuiden fest.
24.10		Einsatzbefehl (Auszug): "Absicht: 1.) Gruppenweiser Angriff der 2., 4. und 6. S-Fl. aus dem Stich heraus. Führung: Chef F.d.S. auf dem Führerboot der 2. S-Fl. eingeschifft. Angriffsgebiet: Äußerer Geleitweg zwischen Boje 57 und 57 Cäsar. Voraussichtliche Stichzeit: 00 00 Uhr und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10.		und nicht vor 23 30 Uhr. Angenommener Standort des Geleitzuges zur Stichzeit: Punkt Nanni (zwischen Boje 56 und 55 Bruno.) Der Stich wird durch 6 Gruppen von 3 - 5 Booten durchgeführt, sein Schwerpunkt durch 2 Gruppen der 2. S-Fl. und die 2. Gruppe der 6. S-Fl. bei Luzie, Nanni und Paul gebildet. Zur Erzielung der erforderlichen Aufklärungsbreite sticht die 4. S-Fl. bei Jot und Gustav und die 1. Gruppe der 6. S-Fl. bei Sophie.Die 2., 4. und 6. S-Fl. streben an, zur Stichzeit gleichzeitig 1 sm von der Mittellinie des Geleitweges zuerreichen . Da es möglich ist, daß der Geleitzug die Bojenreihe an Steuerbord läßt, muß der Geleitweg mit Sicherheit 1 sm innerhalb der Bojenreihe eingesehen werden. Sämtliche Ziele vom Bewacher an aufwärts sind unverzüglich anzugreifen. Besonderer Wert ist auf die Versenkung von Zerstörern zu legen. Anmarsch 2. S-Fl. und 2. Gruppe 6. S-Fl. über AN 8144 M.o. nach Punkt Luzie Nanni und Paul. 1. Gruppe 6. S-Fl. u. 8. S-Fl. über AN 7365r.o. K., AN 7365 l.u.E. nach Punkt Sophie. Der Rückmarsch ist um 02 30 Uhr und auf dem gleichen Kurs anzutreten wieder Hinmarsch. Funk-und UK.-Stille bis zum Auftreffen auf den Feind bezw. bis zum Funkspruch: "Boote festgestellt."
		Eingang Stichwortbefehl (Auszug): "1.) Stichwort für den Torpedoangriff gegen Nordgeleit gem. erhaltenen Befehl ist "Horrido".
13 45		Eingang Durchführungsbefehl für Unternehmung "Horrido". 6. S-Fl. wird gem. Einsatzbefehl aufgeteilt in 2 Gruppen. 1. Gruppe marschiert mit 8. S-Fl. gemeinsam. 2. Gruppe marschiert angehängt an 2. S-Fl. 1. Gruppe: "S 76, 114, 39, S 97, 116" Führung Flottillenchef auf "S 76". 2. Gruppe: "S 74, 79, 91 u. 135". Führung Kmdt. "S 74" Kptlt. Witt.
		K.T.B. der 1. Gruppe.
15 00	Y m u i d e n	Gem. mündl. Rücksprache mit Chef 8. S-Fl. für

PG/41612/NID

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10.		für 17 30 Uhr seeklar befohlen.
17 30	Y m u i d e n	Mit "S 76, 114, 39, 97, 116" und 6 Booten 8.S- abgelegt. Molen passiert.
17 43 17 59	Wind 0, See 0 - 1, Dünung aus WSW, nur nach W - NW gute, sonst schlechte Sicht.	Vormarsch in 2 Kolonnen (8. S-Fl. Stb.-Kolonn angetreten zum Qu. 8167 r.K.M. 310°, 30 sm.
19 17	Zunehmende Sichtverschlechterung ganzer Horizont.	In 300° hohe Feuersäule, weit ab.
19 35		Gestoppt. Flo-Chef mußte wegen geringer UK-Sen deleistung "S 76" (die anderen Boote hörten da Führerboot nur mit Lautstärke 3) auf "S 114" übersteigen. "S 76" als takt.Nr. 2 angehängt. Vormarsch fortgesetzt. Mehrfach von tiefflieg den Flugzeugen überflogen.
19 43		Mehrfaches Aufblitzen im NW, weitab.
19 51 20 12 20 20 20 37	Qu. 8167 r.K.M.	284°, 30 sm zum Qu. 8145 r.K.o. Eintritt ins Warngebiet. Eingang FT. von F.d.S.: "Ungewöhnlich starker MGB und Seenottätigkeit südl. 523o° Nord."
21 00		Eingang FT. v. F.d.S.: "Stich 00 30 Uhr wie befohlen."
21 13	Qu. 8145 r.K.o.	270°, 30 sm nach Qu. 7365 r.K.o.
21 32		Austritt aus dem Warngebiet.
21 42	Qu. 7365 r.K.o.	Gestoppt zum Besteckvergleich. Unbeleuchtete Tonne 100 m an Stb. durch Führerboot 8.S-Fl. u tersucht und Aufschrift "Nord/leman" festgeste Derartig starke Besteckversetzung (7 sm SSO) f unwahrscheinlich gehalten, Annahme, daß Tonne vertrieben und bindendes Besteck festgelegt a Qu. 7365 1.K.M. Die Annahme, daß die Tonne "Nord/Leman" die al frühere Tonne und inzwischen vertrieben ist, wird entgegen der im Kurzbericht durch Chef 8. S-Fl. geäußerten Ansicht (nämlich: Daß es sich doch um die richtige Nord/Leman-Tonne ge handelt hätte) auch jetzt aufrecht erhalten, da die richtige Tonne "Nord/Leman" auf eingezeich neter Position mit Kennung Blz 2 (10 Sek.) bre wie durch "S 135", "S 74" und "S 76" in der gleichen Nacht festgestellt wurde. Der tatsäch liche Schiffsort um 21 42 Uhr läßt sich also nicht mehr genau feststellen, klar ist jedoch, daß die Boote weiter südlich gestanden haben. Nach der Rückkopplung (vom Ankunftsort Ymuiden hätten die Boote um 21 42 Uhr im Qu. 7368 r.u.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10.		gestanden; dieser Standort stimmt jedoch nicht mit den geloteten Wassertiefen überein, da auf dem ANmarsch zum Qu. 7365 r.K.o. auf Westkurs die Sände Broken-Bank, Well-Bank und Ower einwandfrei angelotet worden sind. Ich neige zur Ansicht, daß der wahre Schiffsort um 21 42 Uhr in der Nähe der Tonne N-Ower gelegen hat, da dies mit den geloteten Wassertiefen übereinstimmt. Diese Ansicht würde allerdings die Folgerung veranlassen, daß die später auftretenden Zerstörer (es handelt sich wie jetzt festgestellt - um eine aus zwei Zerstörern und 3 MGB's bestehende, also freie Einsatzgruppe) etwa 5 sm nördlich des Weges (nördlich Punkt Richard) gestanden haben. Da auch keine Leuchttonne des Geleitweges gesichtet wurde, gewinnt diese Annahme an Wahrscheinlichkeit.
22 06		242,5°,,9 sm . 8. S-Fl. an 6. S-Fl. angehängt. Da genügend Zeit,mehrere Male gestoppt.
23 05	SW 2, See 1, nach Südosten mäßige, nach SW u. W schlechte Sicht.	Nach Kopplung Qu. 7365 l.u.E. erreicht (Entlassungspunkt 8. S-Fl.) Führerboot 8. S-Fl. kommt nochmal längsseit zu kurzer Besprechung und meldet unbeleuchtete Tonne 5 Dez an Stb. (in 290°).
23 16		Plötzlich mehrere LG-Abschüsse in 220°, sofort danach einsetzender Maschinenwaffenbeschuß von zwei Zerstörern und MGB's. Nach NO, dann mit 20° mit 3 X A.K. abgelaufen. Treffer auf "S 114" (Flottillenobstrm. ausgefallen), "S 116, 76". Bei Beschießung mehrere Geschosse vom Zerstörer beobachtet, die mit Zischen und Fauchen und einer längeren Funkenfahne durch die Luft flogen; wahrscheinlich LG-Versager, möglicherweise Nebelgranaten. Bei der Jagd wird "S 76" durch einen Zerstörer nach Osten, später Südosten abgedrängt und kommt aus Sicht. Boot suchte dann vergeblich Anschluß an die Gruppe Witt und trat später den Rückmarsch an.
23 29		Gejagt bis 23 29 Uhr . UK-Verbindung mit "S 39, 97, 116" und Führerboot 8. S-Fl. Noch 3 sm weitergelaufen, um den Arzt von "S 116" übernehmen zu können.
23 17		Eingang FT. v. F.d.S.: "Minensucher westl. von Smith-Knoll. Sonst Ruhe."
23 22		Ausgang FT. an F.d.S.: "Mehrere Zerstörer bei Richard und Sophie."
23 25		Eingang FT. v. F.d.S.: "Boote festgestellt."
23 45		"S 116" längsseit geholt zur Arztübernahme.
23 59		Eingang FT. v. F.d.S.: "Zerstörer meldet S-Boote 23 15 Uhr bei Paul."

Zu beziehen vom Nordrechtlager der Kriegsmarine: A. 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
24.10.		
24 00		Arzt an Bord.
25.10.		
00 01		Eingang FT. v. F.d.S.: "An 1. Gruppe 6. S-Fl. MGB."
00 25		Eingang FT. v. F.d.S.: "An 1. Gruppe 6. S-Fl. Freie Jagd nördl." oder ("Nanni").Siehe auch Schlußbemerkung unter 3.) Boot mußte gestoppt liegen, bis der Arzt s[eine] Behandlung beendet hatte; mittlerweile "S 39", der in UK-[Reich]weite, herangeholt.
00 30		Eingang FT. v. F.d.S.: "8. S-Fl. um 01 30 Uhr stechen Bruno und Z[ieten]. Daraus ging hervor, daß der Geleitzug bis j[etzt] nicht erfaßt war. Deshalb auf Rückmarschkurs gegangen, um der durch Bauchschuß Verletzten durch möglichst baldige Operation zu retten; Rückmarsch wu[rde] anfänglich mit geringer Fahrt angetreten, [um] noch verfügbar zu sein, falls Geleit doch noch erfaßt wurde.
01 01		Ausgang FT. an F.d.S. : "Qu. 7367 r.o. durch mehrere Zerstörer verjagt, schlechte Sicht." FT. wurde zur Erläuterung abgegeben, daß [die] Boote noch nicht gestochen hatten, sondern nördlich des Weges erfaßt worden waren.
01 05		Ausgang FT. an "S 76": "S 76" Lage melden."
01 08		Eingang FT. von "S 76": "An Chef 6. S-Fl. Laufe allein mit Luzie F[ahrt] auf Bezugspunkt."
01 05		62°, 20 sm.
01 50		Eingang FT.: "MGB AN 8193".
01 53		Eingang FT.: "MGB AN 5158".
01 59		Eingang FT. v. F.d.S.: "Rückmarsch antreten."
02 05		Eingang FT. v. 2. Gruppe 6. S-Fl.: "Habe Rückmarsch angetreten."
02 23		Eingang FT. v. F.d.S.: "S 76" Lage melden."
02 44		Eingang FT. v. "S 76": "Weiche MGB's nach Süden aus. Fahrt 30 sm."
02 30		Eingang FT. v. "S 74": "S 135" Lage melden."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.10.		
02 58		Eingang FT. v. "S 135": "Mein Standort ist Qu. 8145 M." Ausgang FT. an F.d.S.: "Rückmarsch angetreten erbitte Sanka."
02 52		72°, 30 sm.
03 17	Qu. 8152	110°, 30 sm.
03 45		Eingang FT. v. F.d.S.: "S 74" Lage melden."
		Eingang FT. v. "S 74": "Habe Schwerverwundeten an Bord erbitte Sanka."
04 39	Qu. 8248 M. u.	120°, 30 sm.
04 40		Eingang FT. v. F.d.S.: "6. S-Fl. Lage melden."
04 50		Ausgang FT. an F.d.S.: "Alles klar."
05 07	Qu. 8281 u.K.M.	145°, 30 sm.
05 16		Eingang FT. v. F.d.S.: "6 MGB. vor Den-Helder."
05 46	Qu. 8523	Eingang FT. v. F.d.S.: "Hollandküste wenige 100 m Sicht."
05 47		180°, 30 sm.
06 00		Nach Kopplung und Funkpeilung in Höhe Egmond.
06 01		90°, 20 sm. Küste angelotet.
06 18		Ausgang FT. von Chef 6. S-Fl. : "S 76" Standort melden." Antwort: 06 33 Uhr: "Eingelaufen."
06 23		10 m-Linie erreicht. Auf 180° gegangen. Dabei verlor "S 116" (takt.Nr.4) wegen der schlechten Sicht seinen Vordermann "S 97", obwohl dieser den Scheinwerfer anstellte und lief um 06 27 Uhr bei Egmond auf Strand. Angelegenheit wird untersucht.
06 28		Auf UK-Spruch von "S 116" kehrtgemacht und Boot gesucht.
06 55		Bei "S 116". Begonnene Hilfeleistung durch "S97" mußte wegen fortgeschrittener Helligkeit und Aufklarens (2 - 3 sm Sicht) abgebrochen werden.
07 13		Ausgang FT. 6. S-Fl.: " An F.d.S. - "S 116" bei Egmond auf Strand gelaufen, erbitte Schlepperhilfe. Einlaufe mit übrigen Booten Ymuiden." Mit "S 114, 39, 97" Rückmarsch nach Ymuiden angetreten .
07 40		Festgemacht. Schlepper, 2 Hafenschutzboote und 2 Logger zur Hilfeleistung "S 116" konnten wegen Nebel erst 09 30 Uhr in See gehen. Boot wurde mittags eingeschleppt.

Hermann.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		K.T.B. der 2. Gruppe:
24.10.		
18 00	Y m u i d e n	Mit "S 74, 79, 91, 135" Fischhalle abgelegt. An 2. S-Fl. angehängt. Vormarsch zum Qu.8167 r.K.M. mit 310°, 30 sm.
20 31	Qu. 8167 r.K.M. Wetter: Wind W 3 -2 See: 0, sternklar, mittlere Sicht.	
20 39	Qu. 8145 r.K.o.	Kurs 270°.
22 00	Qu. 8144 M.o.	Kurs 210°, Fahrt 15 sm. Als Stb.-Kolonne aufmarschiert.
22 50		S T . Besteckvergleich mit 2. S-Fl. Als bind... des Besteck Qu. 7363 u.K.L. übernommen.
23 14		Auf Paula entlassen. Mit 301°, Fahrt 9 sm, ... rallel zum Geleitweg gelaufen.
23 21		LG's und heftiger 4 cm-Beschuß von Zerstörer... im 300°-Bg beobachtet.
23 48		Kurs 204°, Fahrt 9 sm geöffnet und auf Paula vorgestoßen.
25.10.		
00 30	Wetter: Wind W 2, See: 0, sternklar, mittlere Sicht.	Auf Geleitweg bei Paula ST. Weg eingesehen. Nichts gesichtet. Tonne 56 B. (Blz. 15 Sek.) an Stb.
00 48		Schatten in 90°. Als Bewacher auf Geleitweg von Südosten nach Nordwesten ausgemacht. Rotte "S 74" steht 1 sm südl. des Weges zwischen P.u. Q. Rotte "S 91" auf Geleitweg zwischen P.und Quatsch.
		Rotte "S 91" bei Sichten des Bewachers vom ... nach NO abgesetzt, da in ungünstiger Torpedoschußposition. Dabei von Bewacher gesichtet heftig mit 4 cm beschossen. "S 91" bekämpft Bewacher mit 4 cm.
00 49		Rotte "S 74" zum Torpedoangriff angesetzt.
00 50	Qu. 73 92 1.K.u.	"S 79" schießt Doppelschuß: Lage 80, Fahrt 9 sm. GA.Winkelschuß vom gestopptem Boot mit rot 70 . Trotz Parallaxvorhalt von etwa 2 L... längen - Fehlschüsse mit Durchgang weit hi...
00 51		"S 74" ein Einzelschuß auf Bewacher, Lage 9... GegnerFahrt 9 sm , G.A.-Winkelschuß vom ge... ten Boot mit rot 10. Fehlschuß Durchgang hi... ten 10 m.
00 51		"S 74" zweiten Einzelschuß auf Bewacher, Fa... 9 sm, Lage 90. Fehllage des ersten Schusses

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Schüsses durch Abkommenspunktverbesserung an Ziel ausgeglichen. Entfernung 800 m. Treffer mittschiffs. Bewacher nach Detonation sofort gesunken. Alle Schüsse unbemerkt, da Bewacher mit nördl. stehender Rotte "S 91" im Gefecht verwickelt und abgelenkt.
		Auf Untergangsstelle "S 74" 1 Mann, "S 79" 3 Mann aufgefischt.
		S T.
		Zerstörer in 120°. Heftiger Beschuß mit 8,8 cm, 4 cm, 2 cm und LG's.
		3 X A.K., Kurs 350° abgelaufen und genebelt. Mit wechselnden NW, N und NO-Kursen abgelaufen und heftigst beschossen. Beim Ablaufen "S 135" außer Sicht, und in UK-Reichweite abgelaufen.
01 45	Qu. 7368 M.	Gestoppt um "S 135" heranzuholen.
02 00		Gefechtsberührung mit 2 MGB's Kurs 0°, 3 X A.K.
02 05		"S 91" erzielt mehrere 4 cm-Treffer auf MGB.
02 17		"S 74" erhält 3 / 4 cm-Treffer in Abt. II und an Oberdeck. Empfangsantenne durchschossen. Wird durch Flicken sofort wieder klar. Kein Waffenausfälle. 1 Schwer-und 1 Leichtverwundeter.
		"S 91 u. 79" keine Treffer.=
		Während des Gefechts Fühlung mit MGB's verloren gegangen.
02 28	Qu. 8144 M.o.	Gestoppt. Sanitäter von "S 91" übernommen.
		Kurs 65°, 12 sm Rückmarsch angetreten. 30 sm.
		Ausgang FT. an F.d.S.: "Habe Rückmarsch angetreten. - 2. Gruppe 6.S-Fl."
		Kurs 90° im Warngebiet.
		Da keine UK-Verbindung mit "S 135"
		Ausgang FT. an "S 135": "Standort melden."
02 46		Kurs 104°.
02 55		Eingang FT. v. "S 135": "Mein Standort ist Qu. 8145 M.o."
		"S 135" marschiert über Qu. 8159 M.o. nach Ymuiden 07 10 Uhr fest.
03 27		Grüner Stern achteraus.
03 29		Auf FT. von "S 110": "MGB. Qu. 8159 brauche Hilfe."
		Auf "S 110" gesammelt mit 18 sm Kurs 10°. UK-Verbindung mit "S 110"
03 55		"S 110" mit 2 Boote gefunden.
04 03		Ausgang FT. an F.d.S.: "Habe Schwervervundeten an Bord, erbitte Sanka

Zu beziehen vom Vordruckverleger der Kriegsmarine: O. J. Mogalla in Geschäftsstelle Kriegsmarine-Vordruckverwaltungsstellen: 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
25.10.		Sanka zur Fischhalle."
04 05		Arzt 4. S-Fl. übernommen.
04 07		Suchstreifen 270° gebildet und an Suchaktion "S 88" beteiligt.
04 20		Feuergefecht an Bb. nicht eingegriffen, da von mir aus Lage unklar und eigene Boote vermutet.
04 37		Wegen fortgeschrittener Zeit Rückmarsch angetreten. Kurs 104°, 30 sm.
05 00		Austritt aus dem Warngebiet.
05 11		Kurs 130°, A.K. (Stb.)
05 37		Kurzes Feuergefecht achteraus beobachtet.
06 00	Qu. 8275 M.u.	
07 20	Y m u i d e n	ein.
07 30		Fischhalle fest.
		gez. W i t t
		Kptlt. u. Kmdt. "S 74"
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
		1.) Die Ursache der erheblichen Besteckversetzung ist nicht geklärt. Ein Kompaßfehler dem Führerboot ist auf den anderen Booten n... festgestellt worden. Einzige Erklärung für ... Versetzung sind - durch die steifen SW-Winde der vorhergehenden Tage bedingt - enorm st... ke SW-Strömungen auf dem Hinmarsch.
		Wenn man das von dem sichtenden engl. Zerst... rer ausgegebene Besteck der Boote (um 23 U... Uhr etwa 3 sm nördl. P) als richtig unterst... war der wahre Standort beim Besteckvergleich... punkt Qu. 7369 M. - dieser Punkt stimmt eben... falls mit den auf dem Hinmarsch angeloteten Bänken nahezu überein.
		2.) Die Maßnahmen"S 76" - nachdem das Boot (unnötigerweise) den Anschluß an das Führerboot verloren hatte - waren grundsätzlich fa... Der Kommandant hatte den festgelegten "Bezugspunkt" mit einem Sammelpunkt verwechselt. Ein Ausweichen nach Süden vor MGB's war in diesem Gebiet immer verkehrt.
		3.) Der um 00 25 eingehende FT. v. F.d.S. "Freie Jagd "nördlich" (oder "Nanni") war unverständlich - der FT. sollte - wie nachträglich festgestellt - heißen: "Operieren nach Norden (auf das Geleit). Jedenfalls konnte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		konnte ich mir im Augenblick nicht erklären, was mit freier Jagd gemeint war - mußte außerdem wegen des Arztes noch vorläufig stoppen - . Weiteres siehe K.T.B. Seite 6 Mitte.
		4.) Das rottenweise Operieren der Gruppe Witt in losem taktischen Zusammenhang hat sich bewährt. Dadurch, daß die Rotte "S 91" den Bewacher in Feuergefecht verwickelte, konnte die Rotte "S 74" unbemerkt von der anderen Seite auf den Bewacher schießen und wurde durch den Erfolg belohnt.
		5.) "S 74" erhielt insgesamt 3 / 4 cm-Treffer, darunter einen auf das Schutzschild des 2cm M.G. achtern, der dort nicht durchging. Erster Erfolg unserer Schutzschilde.
		Schumacher. Korvettenkapitän
25.10.	Y m u i d e n	Ruhe !
	A m s t e r d a m	"S 74, 79" außer K.B. wegen Ruderschaden.
	"	"S 116" außer K.B. durch Grundberührung am 25.10.
	"	"S 97" außer K.B. durch Seeschaden vom 23./24.10.
26.10.	Y m u i d e n	5 Boote einstündige Bereitschaft. Besatzungen griffbereit im Stützpunkt.
27. - 31.10.		Kein Einsatz wegen Nebel.
		B o o t s v e r t e i l u n g :
	"S 39"	Y m u i d e n (K.B.)
	"S 76"	" "
	"S 91"	" "
	"S 114"	" "
	"S 135"	" "
	"S 74"	A m s t e r d a m (Droogdockwerft)
	"S 79"	" "

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	"S 97"	Amsterdam (Droogdockwerft)
	"S116"	" "
	"S 90"	Rotterdam (Wiltonwerft)

Obermaschinist.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim!
		Kriegstagebuch
		der 6.Schnellbootsflottille
		Abschnitt Maschine
		vom 16.10. - 31.10.1943
	1.Flottilleningenieur	Kptl. (Ing.) Dorenburg
	2.Flottilleningenieur	Ltn. (Ing.) Tolkiehn

Boote	Dienstgrad	Namen der Leitenden Maschinisten
"S. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S. 74"	Ob.Masch.	Prigge
"S. 76"	Ob.Masch.	Richter
"S. 79"	Stbs.Ob.Masch.	Richard
"S. 90"	Ob.Masch.	Form
"S. 91"	Ob.Masch.	Hilger
"S. 97"	Ob.Masch.	Späth
"S.114"	Ob.Masch.	Hemmen
"S.116"	Ob.Masch.	Herrmann
"S.135"	Ob.Masch.	Rülle

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
/0732 20000. 8c. 8. 41. 3685/394.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		.10.-
		.10.43
		.10.43
		2 00
		3 50
		.10.-
		.10.43
		.10.-
		.10.43
		.10.43
		9 40
		20 35
		.10.43
		9 00
		1 35
		8 05

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Rotterdam - Schiedam Wilton Werft	"S.90" Motorenwechsel und Beseitigung Havarieschaden.
	Amsterdam	"S.39" aus.
	Ymuiden	"S.39" festgemacht.
	Amsterdam	"S.97" Arbeiten an der Ruderanlage
	Ymuiden	"S.74,76,79,91,114,116,135" 6 std.Bereitschaft normale Bereitschaft,keine bes.Vorkomm.
		Abrechnung
	Ymuiden	"S.39" aus zur Probefahrt
	" "	"S.39" ein,Probefahrt wegen Schlechtwetterlage abgebrochen.
		Abrechnung
	Amsterdam	"S.97" aus zum Waffeneinschießen
	Ymuiden	"S.97" festgemacht,K.B. gemeldet mit 6.S.Fl. G.3008 vom 12.10.43.
	Ymuiden	"S.39 u.135" aus zur Probefahrt.Die Motoren erreichten bei 3x A.K. - Fahrt die Umdr. vom 1600 / min.Die Auspufftemperaturen waren normal.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.10.43		
20 35	Ymuiden	"S.39 u.135" festgemacht."S.39" K.B.gemeldet mit 6. S.Fl. G.3056 vom 19.10.43.
	Ymuiden	"S.39,74,76,79,91,97,114,135" normale Bereitschaft,keine besonderen Vorkommnisse.
19.10.43-22.10.43	Ymuiden	"S.39,74,76,79,90,91,97,114,135" normale Bereitschaft,keine bes.Vorkommnisse
23.10.43		
17 30	Ymuiden	"S.39,76,97,114,116" aus.
18 05	" "	"S.74,79,91,135" aus zum T. - Einsatz
21 00	" "	"S.74,79,91,135" ein
22 35	" "	"S.39,76,97,114,116" ein,Unternehmung wegen Wetterlage abgebrochen,normale Bereitschaft,keine besonderen Vorkommnisse.
24.10.43		
17 30	Ymuiden	"S.39,76,97,114,116" aus.
18 00	" "	"S.74,79,91,135" aus zum T. - Einsatz durchgehender Betrieb.
23 15	In See	"S.39" L.G.Beschuß von englischen Zerstörern Feindberührung mit M.G.B. von 23 22 bis 23 25 Uhr 3x A.K. keine Trefferschäden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.10.43		
3 20-23 25	In See	"S.76" 3x A.K. Feindbeschuß von Zerstörern und M.G.B. Trefferschäden: 1. Treffer Abtl.I,Kochherd und elektr.Leitungen Saackebrenner beschädigt. 2. Treffer durchschlug das Oberlicht der Mittel Maschine und brannte vor der Bb. Hilfsmaschine aus.Ausfälle im Masch. - Betrieb traten nicht ein.
15 23	In See	"S.97" 3x A.K. L.G. Beschuß von Zerstörern. Keine Trefferschäden.
18- 28	In See	"S.114"3x A.K. L.G. Beschuß von Zerstörern, keine Trefferschäden in der Masch.Anlage Ein 1,7cm Geschoß durchschlug den Stb. Maschinenraumlüfter,den Nebelschrank,die Wand zum Kartenhaus und prallte am Panzerschott zum Kommandostand ab und fiel zu Boden,ohne zu explodieren.Die Nebelzuluftleitung wurde beschädigt,die Torpedoluft fiel für kurze Zeit aus.
.10.43		
01 15-01 18 und 01 25-01 28	In See	"S. 74,79 u.91" Feinberührung 3x A.K. "S. 74"erhält einen 4cm Treffer über der Wasserlinie Abtl.II Der zweite 4cm Treffer zerschlug an Bb.die Reling,der dritte prallte vom Panzerschild der achteren 2cm ab und der vierte 1,7cm schlug in den Steuerstand, wodurch der Stb.Masch.Teleg. ausfiel. Der Fahrmaat der Stb.Masch.fuhr nach dem Masch.Teleg.der Bb.Maschine. "S.91" erhielt einen 1,7cm Treffer in den Stb. Maschinenraumluftschacht und blieb darin stecken,ohne weitere Schäden zu verursachen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.10.43		
06 50	Ymuiden	"S.76" ein
07 15	" "	"S.135" ein
07 20	" "	"S.74,79,91" ein
07 40	" "	"S.39,97,114" ein,normale Bereitschaft.
06 28	In See	"S.116" nördlich von Ymuiden auf Strand g laufen.Boot mußte abgeschleppt we
16 30	Ymuiden	"S.116" festgemacht.
		"S.74",79 u.116" außer K.B.gemeldet mit 6. Fl. G.3107 vom 25.10.43.
		"S.74" Beseitigung Trefferschäden,Unter. suchung Ruderanlage.
		"S.79" Untersuchung der Ruderanlage
	Ymuiden	"S.116" Untersuchung der Unterwasserteile
		Sammelung
26.10.43		
bis 18 00	Ymuiden	"S.39,76,91,114,135" normale Bereitschaft
ab 18 00		1 stdl.Bereitschaft
		"S.97" außer K.B. gemeldet mit 6.S.Fl. G.3116 vom 26.10.43.Durch den See- gang am 23.10. schlug das Boot mehrmals hart auf,wodurch in Abtlg.VI 12 Quer- und 2 Längsspanten brachen.
		"S.74,79 u.116" Marsch nach Amsterdam in d Werft.
		Sammelung
27.10.43.		
ab 08 00	Ymuiden Amsterdam	"S.39,76,91,114,135" normale Bereitschaft "S.74 u.79" gedockt. bei "S.74" waren vom Ruderblatt Bb u.Stb.Beplattung vollständig abge Die Holzfüllung war herausgefall

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.10.43		Bei "S.79" war die Bb.Ruderbeplattung zur Hälfte abgerissen.
		"S.97" Marsch nach Amsterdam in die Werft.
	Amsterdam	"S.74 u.79" Beseitigung der Trefferschäden und Instandsetzung der Ruder.
		"S.116" eingedockt,die Seitenwellen zeigten keinerlei Beschädigungen,bei der Mittelwelle war die Gummierung los.Sie wurde ausgebaut und vulkanisiert.Die Lose ist jedoch nicht auf die Grundberührung zurückzuführen.Bei der Stb. Schraube war ein Flügel leicht verbogen,die Mittel und Seitenschraube waren in Ordnung.Der Ruderschaft war etwas krumm und mußte nachge - richtet werden.Sonst waren keinerlei Schäden festzustellen.
	Amsterdam	"S.97" eingedockt,Instandsetzung des Bootes.
		Sammelung
.10.43- .10.43	Amsterdam	"S.74,79,97 u.116" Instandsetzung der Unter - wasseranlage und den Schiffskörper.
.10.43- .10.43	Ymuiden	"S.39,76,91,114,135" normale Bereitschaft keine besonderen Vorkommnisse.
		Sammelung
.10.43 18 00	Ymuiden	"S.39,76,114 u.135" 1 stündige Bereitschaft keine besomderen Vorkommnisse
		Sammelung

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

Betriebsstunden der Boote

Boot	Stb.Mot.	Mitt.Mot.	Bb.Mot.
"S. 39"	16 Std.	403 Std.	375 Std.
"S. 74"	82 "	104 "	82 "
"S. 76"	475 "	522 "	476 "
"S. 79"	725 "	716 "	726 "
"S. 90"	M o t o r e n w e c h s e l		
"S. 91"	245 "	286 "	245 "
"S. 97"	167 "	182 "	168 "
"S.114"	485 "	385 "	477 "
"S.116"	322 "	352 "	325 "
"S.135"	80 "	25 "	91 "

Bei den Betriebsstunden sind die Werkbetriebsstunden abgezogen

Datum	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	außer K.B. in Dienst gestellte Boote	Boote aber nicht einsatzbereit
16.10.	10	6	4	
17.10.	10	6	4	
18.10.	10	8	2	
19.10.	10.	9	1	
20.10.	10	9	1	
21.10.	10	9	1	
22.10.	10	9	1	
23.10.	10	9	1	
24.10.	10	9	1	
25.10.	10	6	4	
26.10.	10	5	5	
27.10.	10	5	5	
28.10.	10	5	5	
29.10.	10	5	5	
30.10.	10	5	5	
31.10.	10	5	5	

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

Liegehäfen der Boote

Datum	S.39	S.74	S.76	S.79	S.90	S.91	S.97	S.114	S.116	S.135
16.10.	Ymuiden	Ymuiden	Ymuid.	Rotterd.	Ymuid.	A'dam	Y m u i d e n			
17.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
18.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
19.10.	"	"	"	"	"	"	Ymuiden	"	"	"
20.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
21.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
22.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
23.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
24.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25.10.	"	A'dam	"	A'dam	"	"	"	"	A'dam	"
26.10.	"	"	"	"	"	"	A'dam	"	"	"
27.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
28.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
31.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Sammlung

Geschen:
Gerdts
Korv. Kapt. Chef d. Mtb.-Flg.

Den 4. Dezember 1943.

S T E L L U N G N A H M E

des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8. Schnellbootsflottille vom 16. bis 31. 10. 1943.

I.) Zum Einsatz der 2., 4., 6., 8., 8.-Flottille vom 24./25.10. habe ich in meinem KTB vom 16. - 31.10. und für die 8.-Flottillen mit B.Nr. Gkdos 5562 AOp. vom 23.11.43 Stellung genommen. Darüber hinaus ist zu bemerken:

1.) Zum KTB der 6. S.-Flottille Seite 5 und KTB der 8. S.-Flottille Seite 319:

" Die fdl. Zerstörer setzten anscheinend LG-Salvengeschütze ein, aus denen raketenartige LG's in Gruppen bis zu 6 geschossen wurden. Die Abschüsse waren nicht zu hören, ein raketenartig verlängertes Mündungsfeuer wurde beobachtet. Die Geschosse flogen unter Zischen und Fauchen durch die Luft und zogen eine lange Rauchfahne hinter sich her. Sie leuchteten gleichzeitig auf. Es bestand der Eindruck, daß die Zerstörer unabhängig vom LG.-Schießen, die gesamte Batterie zum Seezielbeschuß einsetzten.

2.) Zum KTB der 6. S.-Flottille Seite 8.
Das Auflaufen von S 116 im Nebel bei Egmond wird im Bergungsverfahren weiter verfolgt.

3.) Zum KTB der 6. S.-Flottille Seite 8 und 9:

Der Torpedoangriff der 2. Gruppe, der zur Versenkung des Bewachers führte, ist besonders hervorzuheben. Die Gruppe löste sich in zwei Rotten auf. Eine griff den Bewacher von Norden mit Artillerie und Torpedo an, während dessen setzte sich die andere Rotte auf die Innenseite des Geleitzugweges und versenkte den Bewacher unbemerkt aus geringer Entfernung von Süden, nachdem die andere Rotte Fehlschüsse geschossen hatte. Aus den Vernehmungen der 4 eingebrachten Gefangenen wurde sehr wichtiges Nachrichtenmaterial gewonnen.

4.) Ein 4 cm -Treffer auf S 74 durchschlug nicht das 2 cm Schutzschild.

5.) Zum KTB der 8. S.-Flottille Seite 324:
Der Chef der 8. S.-Flottille stellt fest,.
Der behelfsmäßig durch Aufschießen der Schleppleine und seitlich aufgebauten Kapokflößen hergerichtete Schutz für den Soldaten am Zwillings-MG hat sich gut bewährt.

Blatt 2.

Er ist auf S 69 von einem 2cm-Geschoß nicht durchschlagen worden und hat dem Schützen das Leben gerettet, ein Beweis dafür, daß auch provisorische Schutzmittel sich gut bewähren können. Die Verwendung der Schleppleinen zu diesem Zweck wird allen Flottillen empfohlen.

6.)Bezüglich der Rettungsmittel meldet die 4. und 8. S.-Flottille:

Das Iporka-Floß trug beständig 6 Mann, obwohl es teilweise aufgeschlissen war. Die aufgerissenen Kapok-Flöße büssten nach und nach nur wenig an Tragfähigkeit ein. Es trug zur Beschleunigung der Rettungsaktion wesentlich bei, daß die Rettungsflöße miteinander verbunden waren. Das geschlossene Beisammensein von 15 Mann Besatzung erwies als wesentlicher moralischer Rückhalt für den Einzelnen. Das Schlauchboot von S 63 wurde zerschossen und unbrauchbar. Dies ist ein häufiger Fall, der besonders regelmäßig eintrat, wenn die Boote durch Artilleriegefechte mit MGB's zur Versenkung gebracht wurden.

" Es ist erforderlich, Schlauchboote durch zusätzliche Iporka- oder Kapok-Flöße zu ersetzen."

Die Angelegenheit wird gesondert verfolgt.

7.) Zum KTB der 4. S.-Flottille Seite 59.

Die 4. S.-Flottille beobachtet:

Die brit. MGB's verwendten ein NES, das dem unseren sehr ähnlich war, nur wurde es horizontal gezeigt. Zur Befehlsgebung an Oberdeck benutzten die Engländer elektr. Lautsprecher, die mehrere 100 m weit zu hören waren. Aus den mitgehörten Gesprächen ergab sich, daß die MGB's, bei denen sich das gerammte befand, weiteren deutschen S.-Booten und Gefechten ausweichen wollten.

8.) Zum Verlust"S 63", " S 88":

Die Führerbootsgruppe stieß bei Annäherung an den Geleitweg auf einen Zerstörer, der von "S 110" als drittem Boot der Kiellinie an das Führerboot gemeldet wurde. Der Zerstörer hatte die Gruppe bereits geortet. Beim Abdrehen durch rottenweise Wendung, bzw. während der folgenden Zerstörerjagd erhielt "S 63" einen Treffer in die Bb.-Maschine, wodurch die Gruppe nach Abschütteln des Zerstörers stoppen und anschließend mit verminderter Fahrt den Rückmarsch antreten mußte.

Um 0210 Uhr sichtete und meldete "S 110" die von St. voraus kommenden MGB's. Nach etwa 2 bis 3 Minuten gab das Führerboot den UK-Spruch. " Feind an Stb." und drehte bereits unter Feindbeschuß nach Bb. um etwas 6 Lez. ab.

Die 2. Rotte wendete mit Hartruder um 9. Lez. nach Bb. und konnte sich von den 2 verfolgenden MGB's in Kürze lösen. Auf die Führerbootsrotte "S 88", "S 63" konzentrierten 2 MGB's unter LG.-Beleuchtung aus 2-300 m Entfernung das Feuer aller Waffen

Der geschlossene Artilleriebeschuß des Feindes wirkte auf die wenigen hundert Meter für S 88 vernichtend. Das Boot wurde manövrierunfähig und in Brand geschossen. Torpedos brannten aus bzw. detonierten, die Brücke wurde nach Aussage eines geretteten Unteroffiziers völlig durchschossen, wodurch wahrscheinlich ihr Totalausfall eintrat.

Der zweite ursächliche Grund, weswegen die Boote verloren gingen, war das Mißverständnis zwischen dem LM und dem Kommandanten von "S 63". Der LM hatte dem Kommandanten gemeldet, daß das Boot zum Lenzen und Abdichten stoppen müsste. Der Kommandant meldete durch UA an das Führerboot, daß er stoppen müsste, worauf der Flottillenchef die Gruppe "S 88, S 63, S 110, S 117" stoppen ließ. Um 0120 Uhr, 30 Minuten nach dem Treffer, nachdem das Boot noch immer mit "AK" weitergelaufen war - die Bb.-Maschine lediglich mit geringeren Umdrehungen wurde gestoppt. Der Kommandant begab sich in den Maschinenraum, sah bei abgenommenen Flurplatten, daß Wasser in der Bilge stand, aber leicht Lenz gehalten werden konnte, daß der Seitenmaschinenraum durch herumgespritztes Öl verdreckt und von Auspuffgasen erfüllt und im Mittelmaschinenraum keine Störungen waren.

Die Treffer in der Bb.-Motorenanlage von "S 63" waren an sich harmlos. Der Treffer im ungekühlten Teil der Bb.-Abgasleitung war unbedeutend und hatte praktisch keine Auswirkung. Der Treffer in der Seewasserleitung, zwischen Bb.-Motorenölkühler und Bb.-Abgasleitung hatte - für das noch mit "AK" vom Gegner ablaufende Boot- starken Seewasserverlust aus der Kühlleitung und dadurch ansteigen des Wassers in der Bilge zur Folge. Ein Versuch, die Leitung bei laufendem Motor provisorisch abzudichten, mißglückte, worauf der LM kurzes Stoppen des Bootes für erforderlich hielt.

Während die Wassergefahr - Wassereinbruch in die Motoren über den Getrieben - durch Lenzen mit den Seewasserpumpen der Hauptmotoren abgewendet werden konnte, blieb zunächst nur als ernste Auswirkung die Gefahr der Überhitzung der nur noch unzureichend gekühlten Abgasleitung des Bb.-Motors. Als der Kdt. in den Seitenmaschinenraum kam, meldete der L.M. den Bb.-Motor wieder klar für "H.F." und daß er im Notfall auch höhere Fahrtstufen laufen kann. Die Meldung des L.M. an den Kdt. verstand dieser anscheinend unter dem persönlichen Eindruck des rein äußerlichen Zustandes der Maschinenanlage insofern falsch, als er die Drehzahlbeschränkung nicht nur auf den Bb.-Motor, sondern auf alle 3 Motoren bezog.

Die Höchstfahrt der geschlossenen Gruppe war durch die Meldung von " 63" auf "H.F." herabgesetzt, das entspricht einer Geschwindigkeit von 20 sm/h. Tatsächlich waren aber der Stb.- und der Mittelmotor uneingeschränkt und lediglich der Bb.-Motor nach Meldung des L.M. nur bis "H.F.", das entspricht etwa 1000 U.p.M., klar. Das Boot hätte ohne Überlastung des Stb.-und des Mittelmotors bei einer Drehzahlbeschränkung des Bb.-Motors auf 1000 U.p.M. sicherlich 28 wenn nicht sogar 30 sm/h laufen können.

Blatt 4.

Es ist im K.T.B. nicht geklärt, wodurch das Mißverständnis hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Maschinen-Anlage zustande kam. Da nach dem K.T.B. (Abschnitt Maschine) der L.M. nur Trefferschäden an der Bb.-Motorenanlage meldete und später bat, den Bb.-Motor zu stoppen, muß angenommen werden, daß er die Fahrteinschränkung bis "H.F." auch nur für den Bb.-Motor meldete. Wenn der genaue Wortlaut der Meldung z.Zt. nicht angegeben werden kann, so hätte der Kdt, aus der Tatsache, daß das Boot etwa 30 Minuten lang mit "A.K." abgelaufen war annehmen können, daß der Stb.- und der Mittelmotor durch den Treffer nicht in Mitleidenschaft gezogen waren. Die allerdings nur im K.T.B. (Abschnitt Maschine) erwähnte Frage des Kdt. an denL.M., ob die Maschinen-Anlage für einen nochmaligen Vorstoß auf den Geleitweg klar werden würde, läßt auch die Vermutung zu, daß der Kdt. sich die Ausfälle in der Maschinenanlage nicht allzu umfangreich vorstellte. Umsomehr hätte ihn die vermeintliche Meldung des L.M., daß "S 63" mit allen drei Motoren nur für "H.F." klar sein zu einer Klärung und Rückfrage dieser Widersprüche veranlassen müssen. Daß er es nicht tat, ist wahrscheinlich auf den im Motorenraum gewonnenen persönlichen Eindruck und zu geringe Kenntnisse und Erfahrung über die Maschinenanlage und Treffereauswirkung zurückzuführen.

Das Mißverständnis hatte zur Folge, daß "S 63" dem Flottillenchef nur für "H.F." klar gemeldet wurde. Die Rücksichtnahme auf das vermeintliche in der Geschwindigkeit stark beeinträchtigte "S 63" veranlasste vermutlich den Flottillenchef, mit der Gruppe den Rückmarsch nur mit "L.F." anzutreten und hat ihn zweifellohne in seiner Entschlußfreiheit stark eingeschränkt. Der durch das Stoppen eingetretene Verzug und die geringe Fahrtstufe führten zu dem Auftreffen auf die MGB's und damit zum Verlust von "S 88" und "S 63".

Das Mißverständnis zwischen Kdt. undL.M. hat ursächlich mit zum Verlust zweier boote geführt. Es kann nur noch als blutige Lehre dafür dienen, wie wichtig eine präzise Ausdrucksweise wie wichtig das Verständnis zwischen Kdt. und L.M. und wie wichtig die technische Schulung der Kommandanten ist.

Im Übrigen war es falsch, daß der Kdt. in dieser kritischen Situation, wo jederzeit mit Feindberührung gerechnet werden mußte, sich unter Deck in die Maschinenanlage begab. Er unterlag hier möglicherweise Eindrücken, die ihn zu einer falschen Beurteilung der noch vorhandenen Einsatzfähigkeit seiner Maschinenanlage veranlassen konnten.

Nachdem "S 38" bewegungsunfähig geschossen war, machte "S 63" zur Hilfeleistung kehrt, stieß wieder auf MGB's und sichtete nach kurzem Feuerwechsel mit ihnen Feuerschein, Nebel- und Qualmwolken und vermutet darin "S 38". Es stieß in diese Nebel- und Qualmwolke, bekam "S 88" auf kürzeste Entfernung in Sicht undkonnte ein Rammen nicht mehr vermeiden. Beim Ausbrechen aus dem Nebel waren beide Gunboote wieder in Sicht. Auf Grund der Waffenausfälle und Trefferwirkung an Bord sowie auf Grund der beherrschenden Stellung des Gegners entschloß sich der Kdt. bevor

Blatt 5.

das Boot durch erneuten Feuerüberfall völlig ausser Gefecht gesetzt würde, einen der Engländer durch Rammen mit zu vernichten. Der Brite drehte aber ab und rammte seinerseits "S 63" vor der Brücke. Zum Feuerwechsel kam es nicht. Durch das Gefecht vor dem Rammen bzw. durch das Rammen fielen aus "S 63" die beiden Seitenmaschinen aus. Das Boot bekam Schlagseite und hatte weitere Waffenausfälle, so daß der Kdt. den Befehl zum Sprengen gab.

Ich halte die Maßnahme, den Gegner zu Rammen, für richtig, wenn keine andere Möglichkeit mehr besteht, den Gegner zu vernichten und keine Aussicht mehr vorhanden ist, selbst der Vernichtung zu entgehen. Beim offensiven Einsatz im Feindgebiet ist es falsch, mit einem noch fahrklaren Boot, das noch die Möglichkeit hat - wenn auch schwer beschädigt - sich vom Feinde zu lösen, so daß ihm von eigenen Booten Hilfe gewährt werden kann, bzw. das noch Chance hat, nach Hause zu kommen, den Gegner zu rammen. Der Rammende beschädigt sich selbst fast immer bis zur Manövrierunfähigkeit. Rammen kann die letzte Maßnahme eines waffenmäßig nicht mehr kampffähigen Bootes sein, welche mit Einsatz der Nahkampfwaffen wie Handgranaten, Maschinenpistolen, MG 15 usw. zur Vernichtung des Gegners führen kann.

In diesem Falle verzichtet der Kdt. bewußt auf die Möglichkeit sich vom Feinde zu lösen, um seinem Führerboot beizustehen. Dieser Entschluß war tapfer und Kameradenpflicht. Der Kdt. konnte auf eine gleichzeitige Hilfe der beiden Boote, die noch zur Gruppe gehörten, hoffen. Daß es für ihn Vernichtung bedeutete war ebenso wahrscheinlich, wie unwahrscheinlich, daß er entkommen könnte und dem Führerboot ein anderer helfen würde.

Abschließend gebe ich der Überzeugung Ausdruck, daß der Verlust der beiden Boote nicht durch eine taktische und bewaffnungsmäßige Überlegenheit des Gegners, sondern durch eine Verzettelung unglücklicher Verhältnisse entstanden ist, die nicht mehr einwandfrei zu klären ist. Feststeht, daß der Gegner eine Chance im Westraum auf die Unterstützung durch eigene Zerstörer und im Bewußtsein, auf dem eigenen Kriegsschauplatz zu kämpfen, energisch ausgenutzt und für sich zum Erfolg gestaltet hat, was bei der zweifellos operativ günstigeren Lage des Gegners aber keinesfalls eine Schuld der Unterlegenheit bei uns auszulösen braucht.

II.) <u>Zu den K.T.B.'s der Flottillen-Ingenieure.:</u>

a) 1.) Zum K.T.B. der 5. S.-Flottille.

<u>Zu " S 112".</u>

Nach Auswechseln der ursprünglich im Boot befindlichen MB 501 gegen MB 511 Mot. mussten zur Erhöhung des Seewasserdurchflusses im Frischkühlwasserkühler größere Eintrittsmuscheln eingebaut werden. Diese Muscheln waren als Ersatzteile noch nicht vorhanden, sondern mußten von einer Neubaufertigung abgezeigt werden. Dadurch trat eine Verzögerung in der Anlieferung ein.

Blatt 6.

Die Beschaffung von größeren Kühlwassereintrittsmuscheln durch das Ersatzteillager beim Kriegsmarinearsenal Kiel ist von hier veranlasst worden.

Zu "S 100".

Zu den Beschädigungen der Lader bzw. der Laderantriebe auf "S 84" und "S 100" muß die Stellungnahme der Firma abgewartet werden, ehe die Frage der Einlagerung von vollständigen Ladern mit Antrieb in den S.-Bootsbunkern bzw. in den Flottillenzuschlägen weiter verfolgt wird.

Die durch die Lage des Montagelukes eingetretene Mehrarbeit auf "S 100" muß bei den fertigen Booten in Kauf genommen werden. Die Frage, ob bei den Neubauten das Montageluk günstiger angeordnet werden kann, wird von hier mit der B.A. bei der Bauwerft geklärt.

Zum 30.10.1943. Nach Mitteilung der B.A. bei der Firma Daimler - Benz werden die Kernstücke der Kühlwassereintritte an den Frischkühlwasserkühlern nicht mehr aus Bronze, sondern aus einer Aluminiumlegierung hergestellt. Diese Maßnahme wurde erforderlich, um die Verwendung von Sparstoffen einzuschränken. Ersatzkernstücke sind bei den Flottillen vorhanden.

Die Flottillen sind über diese aufgetretenen Anfressungen unterrichtet worden. Weitere Erfahrungen sind abzuwarten. Gegebenenfalls müssen die Kernstücke wieder aus seewasserbeständigerem Material hergestellt werden, wenn die Zerstörungen ein zu großes Maß annehmen und die Bereitschaft der Boote durch das häufige Auswechseln von Kernstücken unzulässig stark beeintrachtigt wird.

Die Angelegenheit wird von hier weiter verfolgt.

b) Zum K.T.B. der 3. S.-Flottille.

Zu Seite 331.:

Die genaue, bis in die Einzelheiten gehende Abhandlung über die Ersatzgestellung der Mittelwelle für "S 65" gehört nicht ins K.T.B. Es genügt vielmehr, den Grund des Auswechselns der Welle auf Seite 329 mit aufzuführen, da alles Übrige nur eine Frage des Nachschubs und der Organisation darstellt. Eine genaue Anleitung über das Führen der K.T.B. - Abschnitt Maschine - für S.-Flottillen ist z.Zt. bei der SMI in Druck und erscheint in Kürze bei den Flottillen.

Der Nichteinbau der neuen, vom OKM verfügten Schraubenmittersicherung durch Zahnscheibe auf "S 65 " war bekannt. Es war mit F.d.S. G 13355 Ing. v. 3.10.43 gebeten worden, den Einbau erst nach Vorliegen von Fronterfahrungen auf den übrigen Frontbooten durchführen zu lassen. Zur Vermeidung eines eventl. Loslösens der Wurmschrauben, wurde als Übergangslösung das Verlöten der Wurmschrauben angeordnet.

Die Flottillen wurden angewiesen, über die festgestellten Mängel entsprechende Maschinenstörungsmeldungen vorzulegen.

c) Zum K.T.B. der 4. S.-Flottille.

Zum Verlust "S 88"und " S63":

Die Treffer in der Bb.-Motorenanlage von "S 63" waren an sich harmlos. Der Treffer im ungekühlten Teil der Bb.-Abgasleitung war unbedeutend und hatte praktisch keine Auswirkung. Der Treffer in der Seewasserleitung zwischen Bb.-Motorenölkühler und Bb.Abgasleitung hatte für das mit "AK" vom Gegner ablaufende Boot starken Seewasserverlust aus der Kühlleitung und dadurch Ansteigen des Wassers in der Bilge zur Folge.

Während die Wassergefahr - Wassereinbruch über die Getriebe in die Motoren - durch Lenzen mit den Seewasser-Pumpen der Hauptmotoren (Notlenzeinrichtung) abgewendet werden konnte, blieb zunächst nur als ernste Auswirkung die Gefahr der Überhitzung der nur noch unzureichend gekühlten Abgasleitung des Bb.Motors. Die Notlenzeinrichtung hat sich in diesem Falle erneut bewährt.

Die Meldung des L.M. an den Kommandanten, daß der Bb.-Motor bis zur Fahrtstufe "HF" wieder klar sei, wurde anscheinend vom Kommandanten unter dem persönlichem Eindruck des rein äußerlichen Zustandes der Maschinenanlage insofern falsch verstanden, als er die Drehzahlbeschränkung nicht nur auf den Bb.- sondern auf alle 3 Motoren bezog.

Dieses Mißverständnis hatte zur Folge, daß "S 63" dem Flottillenchef, der die Gruppe "S 88", "S 63", S 110" und "S 117" führte, nur für "HF" klargemeldet wurde. Die Rücksichtnahme auf das vermeintlich in der Geschwindigkeit stark beeinträchtigte Boot veranlaßte den Flottillenchef mit der Gruppe den Rückmarsch mit "LF" anzutreten.

Die Höchstfahrt der geschlossenen Gruppe war durch die Meldung von "S 63" auf "HF" herabgesetzt, das entspricht einer Geschwindigkeit von 20 sm/h. Tatsächlich waren aber der Stb.-und der Mittelmotor uneingeschränkt und lediglich der Bb.-Motor nach Meldung des L.M. nur bis "HF", das entspricht etwa 1000 Upm, klar. Das Boot hätte ohne Überlastung des Stb.-und des Mittelmotors bei einer Drehzahlbeschränkung des Bb.-Motors auf 1000 Upm sicherlich 28 wenn nicht sogar 30 sm/h laufen können.

Es ist im KTB nicht geklärt, wodurch das Mißverständnis hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Maschinenanlage zustande kam. Da nach dem KTB (Abschnitt Maschine) der L.M. nur Trefferschäden an der Bb.-Motorenanlage meldete und später bat, den Bb.-Motor zu stoppen, muß angenommen werden, daß er die Fahrteinschränkung bis "HF" auch nur für den Bb.-Motor meldete. Wenn der genaue Wortlaut der Meldung z.Zt. nicht angegeben werden kann, so hätte der Kommandant aus der Tatsache, daß das Boot etwa 30 Minuten lang mit "AK" abgelaufen war, annehmen können, daß der Stb.- und der Mittelmotor durch den Treffer nicht

in Mitleidenschaft gezogen wurden, die allerdings nur im KTB (Abschnitt Maschine) erwähnte Frage des Kommandanten an den L.M., ob die Maschinenlage für einen nochmaligen Vorstoß auf den Geleitzugweg klar werden würde, läßt auch die Vermutung zu, daß der Kommandant sich die Ausfälle in der Maschinenanlage nicht allzu umfangreich vorstellte. Umsomehr hätte ihn die vermeintliche Meldung, daß "S 63" mit allen 3 Motoren nur für "HF" klar sei, zu einer Rückfrage und Klärung dieser Widersprüche veranlassen müssen. Laß er es nicht tat, ist wahrscheinlich auf den im Motorenraum gewonnenen persönlichen Eindruck und zu geringe Kenntnisse und Erfahrungen über die Maschinenanlage und Trefferauswirkungen zurückzuführen.

Es ist festzustellen, daß es auf Grund eines Mißverständnisses hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Maschinenanlage von "S 63" nach dem ersten Treffer und durch die sich aus einer vermeintlichen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von "S 63" ergebenden Bindungen für die Gruppe erneut zur Gefechtsberührung kam, bei der "S 88" und "S 63" verloren gingen.

Aus diesen Geschehnissen ist folgende Lehre zu ziehen:

1.) Nach Treffern in der Maschinenanlage muß der L.M. sobald die Trefferauswirkung erkannt ist und die Maßnahmen zur Beschränkung weiterer Auswirkungen eingeleitet sind - jedoch spätestens in der nächsten Gefechtspause - unabhängig von vorangegangenen Meldungen dem Kommandanten auf der Brücke mündlich oder, wenn ein Verlassen der Maschinenanlage noch nicht möglich ist, schriftlich durch Läufer ausführliche Meldung über den Zustand der Maschinenanlage und etwaige Einschränkungen machen.

2.) Die Kommandanten sind in den Einsatzpausen durch die Flo.-Ingenieure eingehend über die Maschinenanlage zu unterrichten.

3.) Die Treffererfahrungen sind außer mit den L.M. auch mit sämtlichen Kommandanten eingehend durchzusprechen, um vor allem bei jungen und vielfach nicht der S.-Bootswaffe entstammenden Kommandanten das Verständnis und die Kenntnis über Trefferauswirkungen zu schulen.

4.) Im Rahmen der Gefechtsausbildung bei der S.L.I. und bei den Frontflottillen ist auf die Übermittlung von Meldungen besonderer Wert zu legen.

Die bei der S.L.I. z.Zt. laufende Erprobung einer Sprechanlage von der Brücke zu den Waffen wird zum Anlass genommen, gleichzeitig zu prüfen, ob die Schaffung einer Fernsprechanlage zwischen der Brücke und dem Seitenmotorenraum oder den drei Fahrständen möglich ist, um Befehle oder Meldungen über den Gefechtsverlauf von der Brücke zu den Motorenräumen oder Meldungen aus der Maschinenanlage

an die Bootsführung verzugslos zu ermöglichen.

Der Gegner verwendet seit langem auf seinen Booten eine Lautsprecheranlage für den obenerwähnten Zweck, die außerdem auch für den Sprechverkehr von Boot zu Boot auf etwa 300 m Entfernung über einen richtbaren Lautsprecher geeignet ist.

Ob eine reine Lautsprecher- oder eine gemischte Lautsprecher- u. Fernsprecheranlage in Frage kommt, muß von den Erprobungen abhängig gemacht werden. Diese Angelegenheit wird gesondert weiterverfolgt werden.

Die noch vorhandenen Widersprüche werden nahh Eingang der schriftlichen Meldung des L.M. von "S 63" geklärt werden. Falls sich nach der Vernehmung des geretteten Fahrmaaten von "S 88", Ob. Masch.Mt. J a k o b s , noch besondere Erkenntnisse über die Trefferauswirkungen auf "S 88" ergeben sollten, wird eine entsprechende Ergänzung vorgelegt werden.

Sämtliche Flottillen wurden über die Vorgänge, die zum Verlust von "S 88" und "S 63" führten, unterrichtet und auf die erforderlichen Maßnahmen hingewiesen.

Fregattenkapitän.

41

Hh 35424

Gml. 4 gr 7/42.

144 f. K.

33' 34' 35' 36' 37' 1°38' Ost 39' 40' 41' 42' 43' 44' 45' 46' 47' 48' 49' 50' 51' 52' 1°53' Ost 54'

11'

53°10'

9'

8'

7

6'

53°5'

4'

3'

2'

65°

0159

N. Leman

0

0159

88°

120°

S74

S91

S79

MGBs

0112

68°

0122

201°

2400

233°

0122

310°

0119

0°

104°

Zerstörer

R

0112

300°

Q

S66B

S91 S135

Gefechts skizze

Maßstab 1:

Torpedo schuß

36' 37' 1°38' Ost 39' 40' 41' 42' 43' 44' 45' 46' 47 48' 49' 50' 51' 52' 1°53' Ost 54' 55' 56' 58'

65°

0159

N. Leman

0°

0139

88°

120°

S74

S91

S79

MGBs

68°

0122

201°

240°

237°

0°

0122

310°

0119

0°

104°

Zerstörer

R

0112

300°

S66B

S91 S135

Gefechtsskizze Gruppe S 74

Maßstab 1: 50000

Torpedoschuß S 79 00 50

" S 74 00 51 00 51 30

9'
8'
7'
6'
53° 5'
4'
3'
2'
1'
53° 0'

0139
88°
120°
S74
S91
S79
MGBs
0138
68°
0137
0125
0°
0127
310°
301°
2400
2332
0119
0°
104°
Zerstörer
R
Orte
300°
56B
Q
S91 S135
Bew. versenkt
Bewacher
35°
S79
S74
2430
P
2430
O
56
24 sm FVB

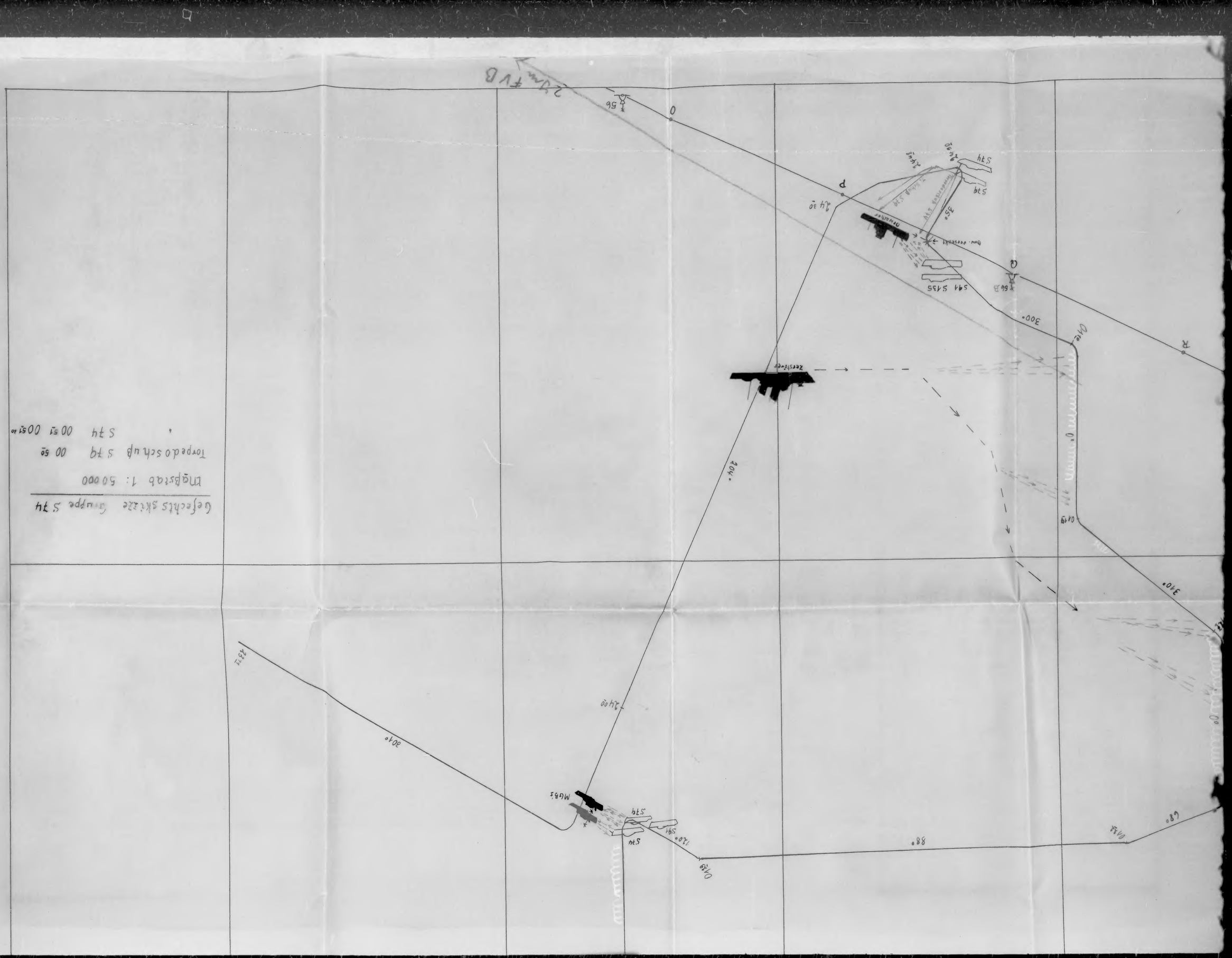
Gefechtsskiz
Maßstab 1
Torpedoschuß

Gefechts skizze Zugführer S 74

Maßstab 1: 50 000

Torpedoschuß S 74 00 50

" S 74 00 51 00 51 30



Wegekarte 6. S. Flt. Grupp I u. II.
Aufzulegen auf D 202
Unternehmen vom 24./25. X. 1943

Grupp I 2 114, 97, 39, 76, 1

Grupp I 174, 79, 91, 135

Warngebiet

61c

61b

57b

57f

57g

Sheringham

Z

Y

X

W

V

Strom!

Wermutl. wahrs. Standort um 2315

Zurückgeworfener Standort i. Anflug (?)

Trem punkt

Kopplung versetzt nach Besteck vergleich

Hin u. Rückmarsch Gruppe 5.74

62°

142°

78°

82°

110°

65°

90°

270°

309°

301°

310°

68°

88°

21°

242°

20' 25' 30' 35' 40' 45' 50' 55' 2°0' 5' 10' 15' 30'

Wegekarte 6. S. Flt. Grupp I u. II.
Aufzulegen auf D 202
Unternehmen vom 24./25. X. 1943

——— Grupp I S 114, 97, 39, 76, 116

——— Grupp II S 74, 79, 91, 135

61c

61b

Warngebiet

82° 02[12] 110°

72°

Hin u. Rückmarsch Gruppe S.74
90° 270°

270°

B Vmach Besteckwe

62°

242°

Strom!

Vermutl. wahrer Standort um 2315

65°

242°

SW

SW

88°

Zurückgehoppelter Standort i. Aufstellpunkt Symmilden

310°

Trem punkt

Kopplung versetzt nach Besteckvergleich

Y

57b

X

W

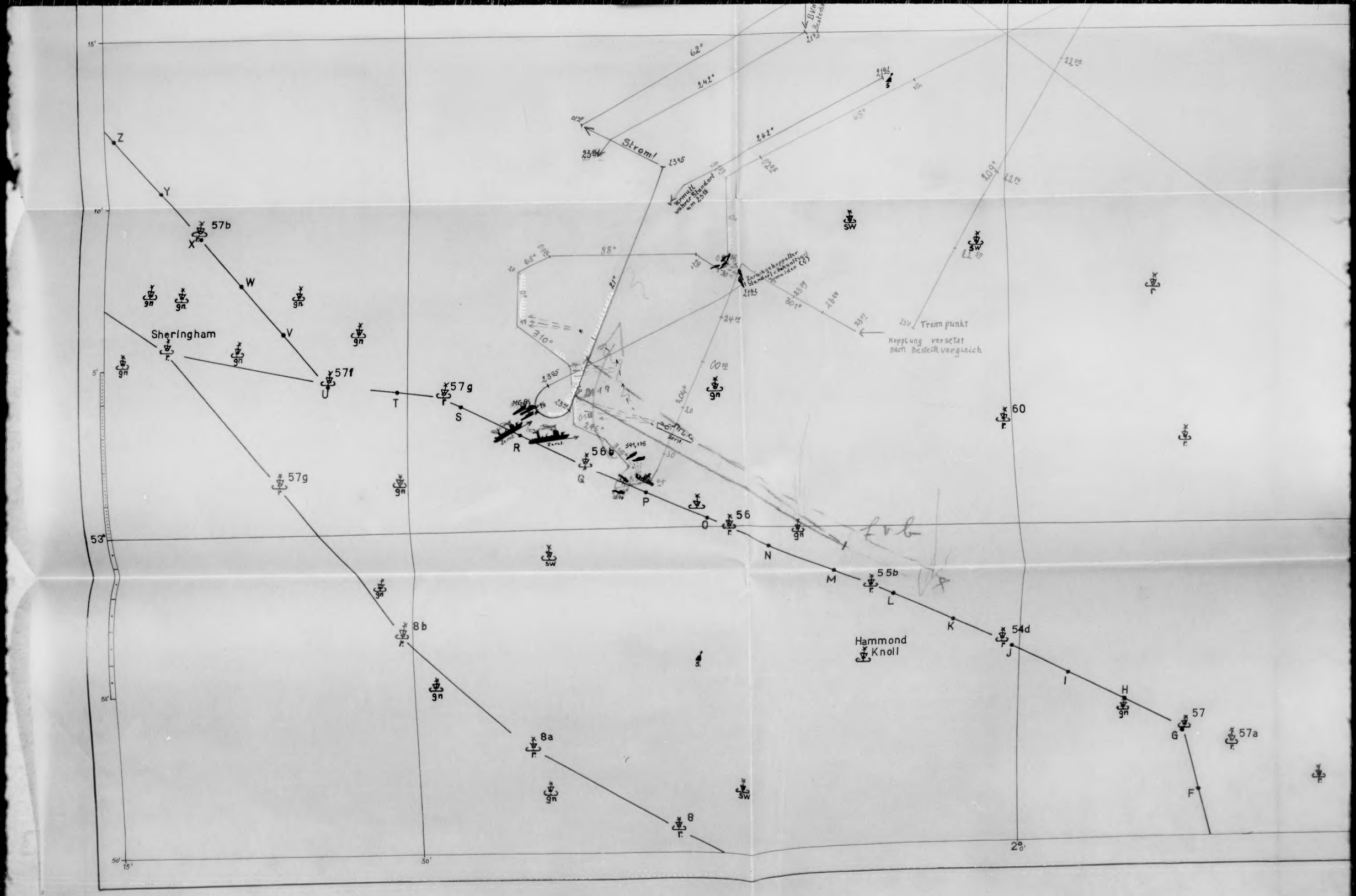
V

Sheringham

57f

57g

gn


Strom!
Vermutl. wahrer Standort um 2314
Zurichtgeschleppter Standort v. Kommandant gemuldet (?)
Trem punkt
Koppelung versetzt nach Besteckvergleich
Sheringham
Hammond Knoll
57b
57f
57g
56b
56
55b
54d
57
57a
8b
8a
8
60
MG-Bs
Zerst.
Z
Y
X
W
V
U
T
S
R
Q
P
O
N
M
L
K
J
I
H
G
F

Strom!

Vermutl. wahrer Standort um 2315

Zurückgehaltener Standort v. Bohrstreck Symonds Gat (?)

Trennpunkt

Kopplung versetzt nach Besteckvergleich

Sheringham

Hammond Knoll

57b
57f
57g
56b
56
55b
54d
60
8b
8a
8
57
57a

MG Bks

Zerst.

Mines

15'
53°
50'
30'
2°

OOL
2315
300° 23 sm SMW 25f,
330° 24 sm ab. 6.5-77.

61B
57B
57F
57G
57G
56B
56
65B
54D
57
57A
54G
56A
8B
8A
8
7A
7
6A
CROMER
Sheringham Gt Ho
S.OWER
60
S.LENNN
N-OWER
N-LEMAN
LEMAN/U OWER
Vermutlicher weiterer Standort
Suchgeschwindigkeit Standort (2)
Nach B.Vergleich
Trennpunkt
Suchaktion
WARNGEBIET

45' 50' 55' 3° 5' 10' 15' 20' 25' 30' 35' 40' 45' 50' 55' 4° 5' 10' 15' 20' 25' 30'

0339

Suchaktion

0448 0448

0355

284°

0332

104°

110°

0511

090°

1101

0459

120°

0511

574, 79, 91

060°

130°

145°

310°

1134

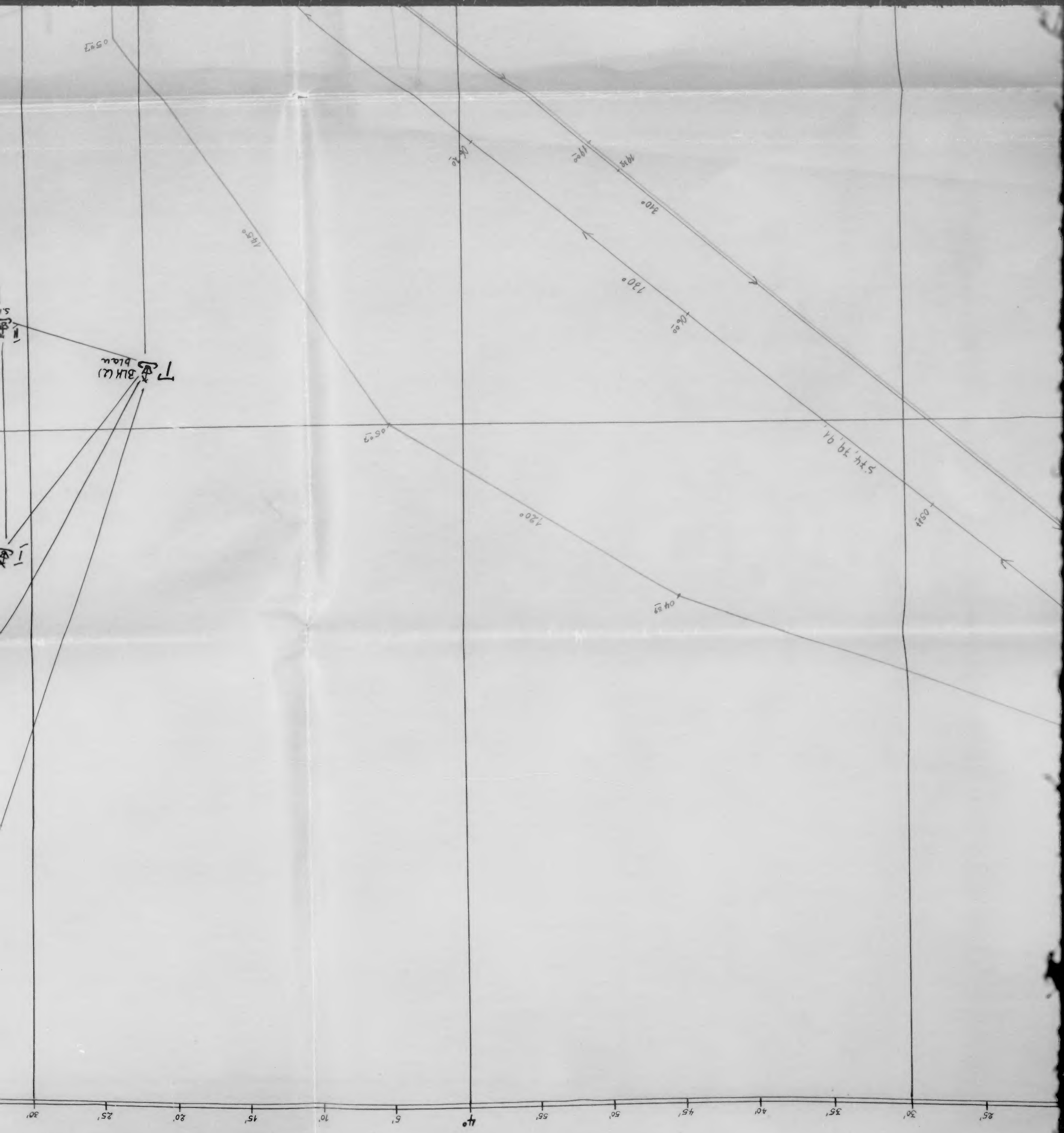
1190

1860

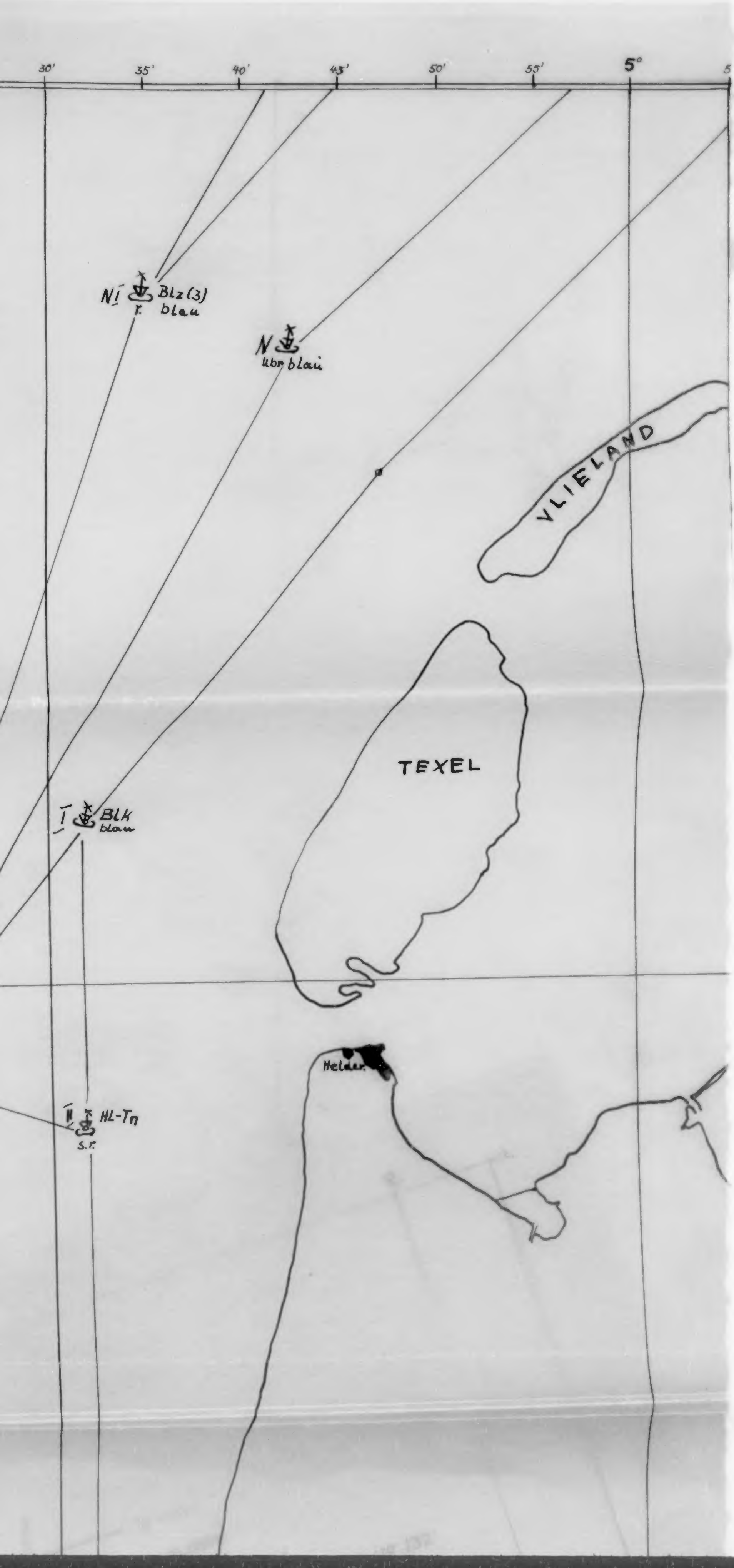
WARNGEBIET

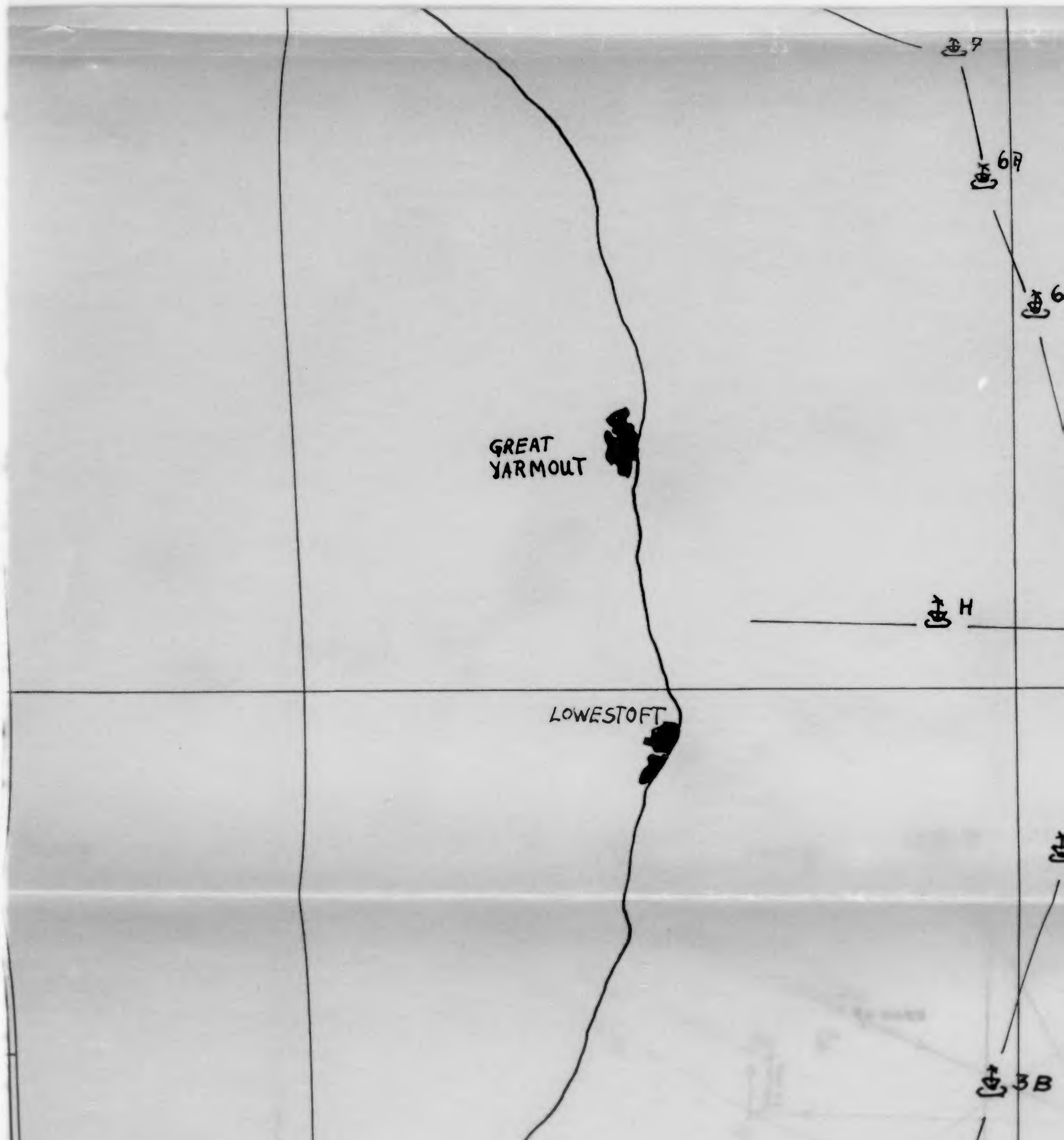
BLK (L)
blau

HL-Tn



KODAK SAFETY FILM


30'
35'
40'
45'
50'
55'
5°
5
N1 Blz (3)
r. blau
N
ubr blau
VLIELAND
TEXEL
I Blk
blau
II HL-Tn
s.r.
Helder


7
6B
6
H
GREAT
YARMOUT
LOWESTOFT
3B
3A
3
ALDEBOURGH
30'
2°

9

6A

56A

6

55A

H

4

3C

3B

3A

2°

30'

30'

3°

Gruppe S.34, 79, 91, 135 ... angehängt an L.S.f.Kl.
Gruppe S.114, 97, 98, ... B

y Z Hz(2)
Hau

HL-Tm

HL-Tm

's GRAVENHAGE

3°

30'

4°

Gruppe S 74, 79, 91, 135, angehängt an 2.5. Flak.

Gruppe S 114, 37, 39, 76, 116.

0543

0440

1800

1851

y Blz(2) blau

y HL-Tm

y HL-Tm

's GRAVENHAGE

3°

30'

4°

Gruppe S.74, 79, 91, 135, angehängt an 2. S. Flkt.

Gruppe S 114, 97, 39, 76, 116.

0547

0640

120°

1821

0602

90°

0623

0700

0718

120°

0735

Blz (2)
blau

IJmuiden

IV
Hilversum

HAARLEM

AMSTERDAM

HL-Tm

HL-Tm

's GRAVENHAGE

30'

4°

30'

5°

5'

Wegekarte d. 6. S.-Flt.

Untern. vom 24. zum 25. X. 43

mit den Booten S-39. 74. 76. 79. 91. 97. 114. 116. 135.

aufzulegen auf D 53N

——— 1. Gruppe

——— 2. — II —

PG 71613 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.11.1943 - 15.11.1943

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Gbds. 6466
Tgb 39285

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, ...gang, Beleuchtung, Sichtigkeit ...: Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

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

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1. -15. November 1943.

m/Absalon Kaschuine

K.T.B.
6. S-Fl.
1.- 15. 11. 1943.

...lottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

S 39"	Kommandant Leutnant zur See B r a n d i
S 74"	Kommandant Kapitänleutnant W i t t
S 76"	Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
S 79"	Kommandant Oberleutnant z.S. K o r n
S 90"	Kommandant Obersteuermann Z i l l m a n n
S 91"	Kommandant Oberleutnant z.S. N o l t e
S 97"	Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
S 114"	Kommandant Oberleutnant z.S. N i t s c h e
S 116"	Kommandant Oberleutnant z.S. R i n d f u ß
S 135"	Kommandant Leutnant z.S. d.R. L i c h t

THIS DOCUMENT IS
[ADMI...] RECORDS
AND ITS ... U.K.
PG/41613/NID
NO MARK ... BE MADE
ON IT, ... FICATIONS
SHOULD ... WORK
RECORD ... MAY B,
QUOTED.

Kdt. 11 pri Flkl 2183/44 g.K.

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

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Kdos 6466
Tk 39285

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 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1. -15. November 1943.

m/Abteilung Haselhorst

Flottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

"S 39" Kommandant Leutnant zur See B r a n d i
"S 74" Kommandant Kapitänleutnant W i t t
"S 76" Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
"S 79" Kommandant Oberleutnant z.S. K o r n
"S 90" Kommandant Obersteuermann Z i l l m a n n
"S 91" Kommandant Oberleutnant z.S. N o l t e
"S 97" Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
"S 114" Kommandant Oberleutnant z.S. N i t s c h e
"S 116" Kommandant Oberleutnant z.S. R i n d f u ß
"S 135" Kommandant Leutnant z.S. d.R. L i c h t

THIS DOCUMENT
[ADMIRALTY] AND ITS [CONTENTS]
PG/Y1613/NID
NO MARK ON IT. [MAY] BE MADE [PUBLIC] SHOULD [BE] RECORDED QUOTED IN [PART].

Kdt. U-Jgr. Flotte 2183/44 g.K.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.11.	Amsterdam	"S 97" außer K.B. durch Seeschaden am 23./24.10.1943.
	Rotterdam	"S 90" Wiltonwerft
1.11.	Amsterdam (Droogdockwerft)	"S 74, S 79" außer K.B. wegen Ruderschaden "S 116" außer K.B. durch Grundberührung am 25.10. 1943.
1.11. 16 15	Ymuiden	"S 39, 76, 91, 114, 135" klar. Eingang Mineneinsatzbefehl: Grund-und Ankerauminenverseuchung des Gel wedes zwischen Tonne 57 Emil und 59 Anton. 6. u. 8. S-Fl. in zwei Gruppen Verseuchung Geleitzugweg und eine Seemeile beiderseit der Mittellinie mit Schwerpunkt bei Tonne Emil und 59 Anton. Wurfbeginn 00 00 Uhr. Flottillen laufen g meinsam Ymuiden so aus, daß Wurfgebiet au folgendem Anmarschweg zeitgerecht erreich wird: Von Ymuiden nach Qu. 8117 r.K.oben, von dort nach Qu. 7327 M., dort gruppenwe auflösen und Marsch zum Wurfgebiet. Erste Gruppe Verseuchung bei 59 Anton, zweite Gruppe bei 57 Emil. Ausweichgebiet für 1. Gruppe: Geleitzugweg nördlich Tonne 59 Anton, für 2. Gruppe südl. 57 Emil. Rückmarsch über Qu. 8117 und Qu. 8244 nach Ymuiden.
17 30	Ymuiden	mit "S 76, 39, 114, 91, 135" (1. Gruppe), 8. S-Fl. mit 3 Booten (2. Gruppe) abgelegt
18 00	Wind: Ost 1, See 0-1, letzte Dünung aus W, Sicht 500 m	Vormarsch angetreten. 310°, 30 sm.
19 20	Qu. 8279	Da auch in einem Küstenabstand von 30 sm keine Sichtverbesserung, nach W. und Norden Gegenteil Sichtverschlechterung eintrat, Rückmarsch angetreten.
20 30	Ymuiden	mit allen Booten Fischhalle fest.
2.11		"S 79" wieder K.B.
13 00		Eingang Fernschreiben: Hoofden-Flottillen Mineneinsatz dem. 1.1 in Abhängigkeit Wetterentwicklung.
17 30		Mit "S 76, 79, 39, 114, 91, 135" (1. Grup 8. S- Fl. mit 3 Booten (2. Gruppe) abgelegt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
2.11.		
18 00	Ost 1, See 0-1, Dünung aus WNW, Sicht 1000m.	Vormarsch angetreten. 310°, 30 sm.
18 20		
20 00		Durch FT. Rückmarschbefehl durch F.d.S. bis 24
20 15	Ymuiden	Fahrübungen mit der Flottille vor Ymuiden mit allen Booten. Fischhalle fest.
3.11		Kein Einsatz wegen Wetterlage.
4.11.	Ymuiden	"S 74" K.B. Obermaat.
		Weiteres siehe K.T.B. Seite 5 -14.
5.11.		Obermaat.
17 45	Den-Helder	"S 135 u. 116" abgelegt zur Verlegung nach Ymuiden.
21 00	Ymuiden	"S 135 u. 116" Fischhalle fest. Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
6.11.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
	Amsterdam (Droogdockwerft)	"S 116" außer K.B. durch Maschinenschaden am 4./5.11.
	Ymuiden (Bunker)	"S 114, 79" außer K.B. zur Ausbesserung Maschinenschäden (Kurbelwannenexplosion)
7.11.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
10 00	Den-Helder	"S 91" abgelegt zum Marsch durch Kanäle nach Ymuiden.
18 00	Alkmaar	festgemacht.
8.11.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
11 30		"S 91" Fischhalle fest.
9.11.		Kein Einsatz. 2 Boote halbstündige Bereitschaft.
		"S 76" außer K.B. Obermaat.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P 971613 NO COPIES OF ANY KIND SHOULD BE MADE UNLESS NECESSARY ARRANGEMENTS ARE MADE WITH THE WORK PAPER.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.11.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetlage. "S 79 u. 114" wieder K.B.
11. - 15.11.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetlage.

Bootsverteilung.

"S 79"	Y m u i d e n (K.B.)
"S 39"	" "
"S 114"	" "
"S 135"	" "
"S 76"	A m s t e r d a m (Droogdockwerft)
"S 91"	" "
"S 97"	" "
"S 116"	" "
"S 90"	R o t t e r d a m (Wiltonwerft)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.	Y m u i d e n	Eingang Einsatzbefehl: Gkdos - Rot - 1.) Aufgabe: A)Grund- und Ankertauminen-Verseuchung des Geleitzugweges zwischen Tonne 3 Anton und 3 Bruno und zwischen Tonne 57 Emil und 59 Anton.- B) Ankertauminenverseuchung des Gebietes nordöstl. des Geleitweges zwischen Tonne 57 und 56 Bruno.- 2.)Teilnehmende Boote und Führung: A) Eine Gruppe 4. S.-Fl. mit 4 Booten, Führung Kaptlt. Graser.- b)Zwei Gruppen 2.S.-Fl. mit 9 Booten, Führung Flott.-Chef.- c) Eine Gruppe 6.S.-Fl. mit 5 Booten, eine Gruppe 8 S.-Fl. mit 3 Booten, Führung Chef 6.S.-Fl. 3.)Durchführung: A) 4.S.-Fl. Grundminenverseuchung desGeleitzugweges eine sm beiderseits der Mittellinie mit Schwerpunkt bei Tonne 3 Bruno. Ausweichgebiete: Der Geleitzugsweg nördl. und südl. der Tonne3 Bruno. Wurfbeginn 2300 Uhr. Flott. ausläuft Hoek so, daß Wurfgebiet zeitgerecht erreicht wird. Anmarsch über Rot 5 direkt zum Wurfgebiet. Rückmarsch unter ausholen nach Südosten über U 8725 r.K.M. nach Hoek.- B) 2.S.-Fl. in 2 Gruppen UMB.-Verseuchung nordöstl. Geleitzugweg zwischen Tonne 57 und 56 Bruno. Erste Gruppe verseucht Qu 8174 untere Hälfte. Minen sollen etwa 2 sm vom Geleitweg ab liegen. Ausweichgebiete: Die nordwestl. und südöstl. angrenzenden Quadrate ohne 2 sm Abstand vom Geleitweg. Zweite Gruppe verseucht Qu 7392 l.o.V. und Qu 7391 r.o.V. so, daß Minen ohne 2sm vom Geleitzugweg ab liegen.- Ausweichgebeite: Die nordwestl. angrenzenden Quadrate in 2 sm Abstand vom Geleitweg. Wurfbeginn 00 00 Uhr. Flottille ausläuft Ijmuiden so, daß Wurfgebeit auf folgendem Anmarsch zeitgerecht erreicht wird: Von Ijmuiden nach Qu 8158 r.o.E. nach Qu 8146 r.K.M., von dort erste Gruppe Marsch zum Wurfgebiet, zweite Gruppe Weitermarsch bis Qu7363 Mitte, von dort Marsch zum Wurfgebiet. Gruppenweiser Rückmarsch über die Quadrate 7363 und 8146, von dort unter ausholen nach Osten über Qu 8244 Mitte zurück nach Ijmuiden. Sammeln der Gruppen auf dem Rückmarsch in Ermessen Flott.-Chef gestellt.-

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
		C) 6.S.-Fl. und 8.S.-Fl. in zwei Gruppen Verseuchung Geleitzugweg und eine sm beider seits der Mittellinie mit Schwerpunkt bei Tonne 57 Emil und 59 Anton. Wurfbeginn 00 (Uhr. Flottillen laufen gemeinsam Ijmuiden aus, das Wurfgebiet auf folgenden Anmarsch- weg zeitgerecht erreicht wird: Von Ijmuide nach Qu 8117 r.K.o., von dort nach Qu 7327 dort Gruppenweise auflösen und Marsch zum Wurfgebiet. Erste Gruppe Verseuchung bei 5 Anton, zweite Gruppe bei 57 Emil. Ausweich biet für erste Gruppe: Geleitzugweg nördl. Tonne 59 Anton, für zweite Gruppe südl. 57 Emil. Rückmarsch über Qudrat 8117 und Quad 8244 nach Ijmuiden.- 4.)Tiefeneinstellung: 1.) Tonne 57 00 00U bis 01 00 Uhr 4 Meter.- 2.) Tonne 56 Bruno 00 00 Uhr 5 Meter, 01 0 Uhr 4,5 Meter.- 3.) Tonne 57 Emil und 59 Anton 00 00 Uhr 5 Meter, 0100 Uhr 4 Meter.- 5.) Verhalten bei Auftreffen auf den Feind Vor dem Werfen Feindstreitkräfte umgehen, bemerkten Minenwurf anstreben. Nach dem W fen Torpedoschuß auf Fahrzeuge vom Bewache ab freigegeben. Außerhalb der befohlenen G biete Minen im Notwurf unscharf werfen.- 6.) Nachrichtenanordnung: Bis zur Feindbe- rührung UK- und Funkstille. Fu M.B.-Gebrau nur bei schlechter Sicht und nach Passiere der Zet - Positionen. Rückmarschmeldung du FT nur bei nichtplanmäßigem Verlauf. F.d.Schn.Gkdos 5225
4.11.	Y m u i d e n	Durchführung befohlen.
1730		Für 1730 Uhr seeklar befohlen.
		Mit "S 76, 79, 114, 39, S 74, 116, 91, 13
		abgelegt (Beladung: S 76, 114, 116, 135 L.M.B. MA 2, S 79, 39, 74, 91 U.M.B.)
1750		Vor der Mole mit 3 Booten 8.S.-Fl. Gesam In 2 Kolonnen (8.S.-Fl. u. 2 Boote 6.S.- Bb.-Kolonne) Vormarsch angetreten zum Qu 8128 r.K.M.
	SO 4, See 2 , gute Sicht,bedeckt.	314°, 30 sm.
1809		Qu 8329 eigenen Geleitzug in 320° in Sic Im Süden umgangen.
1815		" 79" Kurbel Explosion. Boot nach Ijmuiden entlassen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1831		Eingang FT vom F.d.S.: " Im Operationsgebiet Grenzwetterlage. Durch- führung nach Entscheidung Chef 6.S.-Fl." F.d.S.
2000	Qu 8168	
2014	OSO 5, See 3-4, gute Sicht, bedeckt, mäßig	Eintritt ins Warngebeit
2041	hell durch Mondschein	Eingang FT vom F.d.S.: Feindliche S.-Boote vor Den Helder. F.d.S.
2052		Qu 8128 r.K.M. erreicht. Vormarsch zu Qu 8117 r.K.oben. 274°, 30 sm.
2129	Qu 8117 r.K.o.	270°, 30 sm.
2150	Ost 5-6, See 4, Dü- nung aus NO, fast bedeckt, gute Sicht.	Wegen schlechter Sicht nach voraus auf 20 sm gegangen.
2214	Teilweise Mondschein. Streckenweise diesig.	Gekoppelter Standort Qu 7337 1.o. In 240g weiße Blitztonne in Sicht. Auf Tonne 61 Bruno geschlossen, also Besteckversetzung 6,5 sm nach Süden.
2200	Ost - 0306, See 4,be- deckt, von SW bis NW stark diesig.	
2218		Neuen Standort abgesetzt auf Qu 7361 M.o.
2231		310°, 15 sm.
2233		310°, 20 sm.
2250		Tonne 61 Caesar (neue Kennung: Blz. 20 sec) Bb.-Querab.
2310		Kursänderung auf 280°. Tonne Mid-Outer-Dowsing in 260°.
2318	Qu 7328 1.K.M.	S.S.-Fl. u. 2.Gruppe 6.S.-Fl. entlassen nach 57 Emil und Punkt Ida. An die Boote über-mittelt, daß Tonne in 260° Mid-Outer-Dowsing.
2327		1.Gruppe 6.S.-Fl. Vormarsch zur Tonne 59 A ange- treten.
2332		280°, 9 sm.
2332		Eingang FT vom F.d.S. Boote wahrscheinlich festgestellt. F.d.S.
2337		Eingang FT von 2.S.-Fl. Geleitzug nördlich R.
2340		2. S.-Fl.
2348		Eingang FT vom F.d.S. an 2.S.-Fl.: "Angreifen." F.d.S.
		260°, 12 sm

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.11.		
2350		Eingang FT vom F.d.S. " Nach Minenwurf Sammeln, dann Qu AN 7362. F.d.S.
5.11.		Qu 7327 l.K.M. Geleitzugweg in Sicht.
0010		(2 grüne Tonen bei 57 E)
0034		Eingang FT vom F.d.S.
		Geleitzug 0030 Uhr KL. F.d.S.
0030	OSO 6,zeitweise 7, See 4,sehr gute Feuer-	Am Geleitweg.
	sicht, schlechte	Beginn des Werfens. 1. Wurfkurs 260°, 9 s
	Schattensicht,bedeckt.	Bis an Tonne 59 A heran geworfen.
0037		"S 114" meldet Schatten in 250°. Bewacher. Bewacher beginnt mit LG-Schießen.
		Kursänderung auf 340°. Tonne 59 Anton pass
0041		3. Wurfkurs 0°. Bewacher schießt weiter LG
0044		4. Wurfkurs 50°.
0049		Werfen beendet. Auf 15 sm gegangen.
		UK-Spruch von "S 74", daß er den Bewacher versenken will. Feuererlaubnis gegeben.
0050		Eingang FT vom F.d.S.: " Keine MSB's festgestellt. Feind ruhig. " F.d.S.
0052		Eingang FT von F.d.S.: " Geleitzug Max" F.d.S.
0106		Da Gruppe Witt auf Bewacher anscheinend ke sofortigen Erfolg, FT an Witt abgesetzt (auf UK nicht zu hören): Auf Geleit operier Selbst das Sammelquadrat 7327 Mitte oben s steuert.
0110	OSO 6-7, See 4. Qu 7327 Mo.	Gestoppt. Bei Nachkopplung festgestellt, Geleit 0110-bei Nanni-Otto noch 40 sm von 6.u.8.S.-Fl. abstand. Diese beiden Flottil konnten auf dem kürzesten Wege südlich To 61 Bruno das Geleit frühestens um 0300 Uhr ter günstigsten Verhältnissen und falls ke Verzögerung eintrat beim Punkt Sophie-Ull erreichen.Dies war für einen Angriff auf Geleit und bei der erforderlichen Rückmar zeit von mindestens 4 1/2 Std. zu spät. A dem war infolge des schlechten Wetters (d erndes Überkommen des Wassers) die Sicht behindert, daß mit einem planmäßigen Stoß

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.11.		
		Stich um 0300 Uhr nicht zu rechnen war. Ob die Boote bei dem herrschenden Seegang während des Rückmarsches einer Fahrt von 30 sm überhaupt halten konnten, war fraglich. Ich entschloß mich daher, um 0142 Uhr an 6.u.8.S.-Fl. den Rückmarschbefehl entgegen der Weisung des F.d.S. zu geben und erläuterte diese Maßnahme mit FT 0205 /46: Zeitmangel und Wetterlage erforder Rückmarsch.
0117		Eingang FT vom F.d.S.: Angriff frei. F.d.S.
0126		Rückmarsch angetreten. 90°, 30 sm.
0128		Eingang FT vom F.d.S. " Außer Zerstörer kein Feind erfaßt." F.d.S.
0150	Qu 7329 Mitte oben	"S 114" Kurbelwannenexplosion. Fahrtbeschränkung auf 22 sm.
0155		Rückmarsch fortgesetzt.
0216		"S 114" kann nur 20 sm laufen.
0250		Ausgang FT an F.d.S.: " Qu 7329 Wannenexplosion "S 114". Rückmarschiere Qu 8117, 8169, 8297. Fahrt 20 sm." Chef 6.S.-Fl.
0251		22 sm
0309	Qu 8117 r.K.o. OSO 6-7, See 4, dunkle Nacht, mäßige Sicht.	115°, 22 sm.
0340		Eingang FT von "S 74": " 0300 Uhr Qu 7337 m.o. "S 116" Bb.-Maschine ausgefallen. Fahrt 16 sm. 90°. Erbitte Jagdschutz ab Hellwerden." "S 74"
0402		Eingang FT vom F.d.S.: Die verschiedenen Gruppen 0500 Uhr Standortsignal ~~zugegeben~~." F.d.S.
0409		Eingang FT vom F.d.S.: " Gehen Havaristen nicht Helder, zum Standortsignal, Verfügungssignal 10. F.d.S.
0541		Eingang FT vom F.d.S.: Standort und Lage melden. F.d.S.
0604	Qu 8272	Ausgang FT an F.d.S. " 0600 Uhr Standort 6.S.-Fl. Qu 8272 M.u. 115° Fahrt 20 sm. Chef 6.S.-fL.

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: K. J. Augustin in Glücksstadt
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
5.11.43		
0617		120°, 22 sm.
0629	Ost 4, See2-3, dunkle Nacht bedeckt	Eingang FT vom F.d.S.: "S 76" Ijmuiden gehen. "S 74" DenHelder. F.d.S.
0635		140°, 22 sm. Kasch Nach Ijmuiden.
0725		Eingang FT von "S 74": "Flugzeugangriff AN 8169 - Jagdschutz nicht zur Stelle." "S 74"
0736		Eingang FT vom F.d.S.: " Jagdschutz kann noch nicht starten." F.d.S.
0815		Mit "S 76, 114, 39" Ijmuiden eingelaufen".
0842		Eingang FT von "S 135": "S 74" gesunken, "S 116" und "S 91" beschä Kurs 120°. Fahrt 9 sm. "S 135"
	K.T.B. II.Gruppe der 6.S.-Flottille mit "S 74, 116, 91, 135"	
	Qu 7328	II. Gruppe 6.S.-Fl. entlassen auf Punkt Id Kurs 260°, 9 sm.
2340		Kurs 260°, 15 sm.
2356		Mid-Outer-Dowsing Bb. querab 200 m. Kennun (Blz.10 sek.)
ab 2400		Geleitweg eingesehen.
		57 Emil Blz. 20 sek. u. 2 Wracktonnen Blz. (2) 10 sek. in Sicht.
0018		9 sm
0019		Stopp. Bewacher voraus in Sicht. Mit Kurs 310°, 9 sm - Bewacher der auf Weg nordwestl. Tonne 57 Emil steht, umgangen.
0034		Kurs 280°, 9 sm. Beginn mit Minenwerfen in Keilformation.
0042		2. Bewacher der südwestl. 59 Anton steht, voraus in Sicht.
0043		Mit 340° abgelaufen und versucht zu umgehe Minenwerfen beendet.
0051		Bewacher schießt L.G.'s. Mit 100° u. L. F. abgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.11.43		
0100		U.K. -Spruch an Chef: Greife Bewacher an. Auf Gegenkurs versucht auf Bewacher anzulaufen. Rotte "S 91" versucht ebenfalls in losem taktischen Zusammenhang anzulaufen. Beide Rotten werden vom Bewacher entdeckt und durch Zu-drehen und L.G.-Beschuss am unbemerkten Schuß gehindert.
0109		Eingang FT von "S 76" an "S 74": " Auf Geleitweg operieren." "S 76"
0110		Kurs 40°, 9 sm.
0116		Mit Kurs 100°, 30 sm Qu 7362 angesteuert und versucht auf Geleit zu operieren.
0139		Mit Rotte "S 91" bei Mid-Outer-Dowsing gesammelt.
0145		Eingang FT von "S 76": 6.S.-Fl., 8.S.-Fl. Rückmarsch antreten.
0155		Mit Kurs 83°, 30 sm Rückmarsch angetreten nach Qu 7337 m.o.
0207		"S 116" Bb.-Maschine ausgefallen. "S 116" hängt mit 20 sm Fahrt ab. Kann nur 15-16 sm laufen.
0300	Qu 7337 m.o.	auf Kurs 90°, 15 sm gegangen.
0310		Ausgang FT an F.d.S.: "Standort 0300 Qu 7337 m.o. "S 116" Bb.-Maschine ausgefallen. Jagdschutz ab Hellwerden." Der FT wurde erst um diesen Zeitpunkt abgegeben, da bei Ausfall der Maschine die Gruppe noch westl. des engl. Warngebietes stand.
0402		Eingang FT vom F.d.S.: Die verschiedenen Gruppen 6.S.-Fl. 0500 Uhr Standort melden.
0413		Kurs 112 - Den Helder angesteuert, da dies der kürzeste Weg und Landschutz war.
0437		Ausgang FT an F.d.S.: Mein Standort ist AN 8143 r.K.o. "S 74"
0629		Eingang FT vom F.d.S.: "S 76" Ijmuiden gehen, "S 74" DenHelder". F.d.S.
0645		Gruppe geöffnet marschiert, Igelformation wegen drohender Fliegerangriffe eingenommen.
0720	Qu 8169 r.o.	U.K.-Spruch an Alle - Fliegeralarm-. 2 zweimotorige Flugzeuge, Stb. achteraus in 2 sm Abstand in Sicht. Da noch angenommen werden konnte, daß Boote noch nicht gesichtet, gestoppt. Flugzeuge fliegen vorbei und holen plötzlich weit

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.11.43		weit vornherum nach Bb. Da ich annahm, entdeckt worden zu sein, wieder mit der Fahrt gegangen. Das erste Flugzeug schoß mit sein Kanone 4 rote Leuchtgeschosse, wahrscheinli um ein deutsches Flieger E.S. vorzutäuschen Flieger werden sofort als Engländer ausgema und beim Anflug von Bb. mit allen 4 cm, 2cm und M.G. 15 Waffen schlagartig bekämpft. Ge ner drehte im Angriff sofort hart ab und ga den Angriff auf. Beobachtete Treffer auf de Flugzeugen hatten keinen sichtbaren Erfolg. Boote erlitten bis auf einen Verwundeten au "S 116" keine Ausfälle und Beschädigungen.
0721		Ausgang FT : "Flugzeugangriff "S 74"
0724		Ausgang FT: " Flugzeugangriff AN 8169. -"S 74" - Jagdschutz nicht zur Stelle.
ab 0720		Am Horizont laufend Flugzeuge, die sich sam 6 zweimotorige Flugzeuge anscheinend Beaufi ter setzten von beiden Seiten von vorne zum Angriff an. Flugzeuge wurden wieder mit vol Orchester empfangen und beschossen. Es werd auf "S 74", "S 91" Treffer an Oberdeck und der Maschine erzielt.
0756		Flugzeuge sammeln wieder und fliegen zum dr ten Mal von allen Seiten kommend an. Dabei Schwerpunkt der Angriffe auf dem Führerboot "S 74". Trotz 3 x A.K. und laufenden Kurswechselns können die Angriffe nicht ausgewich manöveriert werden. Stärkstes Abwehrfe von allen Booten. Es werden Treffer auf ver schiedenen Flugzeugen beobachtet, die kei nen sichtbaren Erfolg zeigen. Nach dem An griff drehen Flugzeuge nach Westen ab.
0756		"S 74" erhielt mehrere Beschädigungen im Vor- und Achterschiff: die gesamte Maschin anlage fiel aus und war nicht mehr zu repa rieren. Boot manoverierunfähig, FT und UK ausgefallen. "S 91" BB. und Mittelmaschine ausgefallen Verschiedene Treffer im Boot. Fahrtbeschrän kung 9 sm.
0807	Qu AN 8247 r.u.E.	"S 116" Luftleitung Stb. Maschine durchschossen. Maschine darf nicht gestoppt wer den.
0925		"S 135" unbeschädigt.
1037		
1120		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.11.43		Verluste: "S 74" 3 Schwerverwundete (1 auf Rückfahrt gestorben) 5 Leichtverwundete. "S 91" 1Schwer- und 2 Leichtverwundete. "S 116" 1 Schwer u. "S 135" 1 Leichtverwundeter.
0738		Fliegeralarm beendet.
0744		Da "S 74" manöverierunfähig, und ein Abschleppen wegen des herrschenden Seegangs (4) der schweren Beschädigungen (Wassereinbruch im Maschinenraum) und fortgeschrittener Zeit nicht mehr möglich war, den Befehl zum Sprengen des Bootes gegeben - nachdem Besatzung und Verwundete und leichte Waffen und Munition und Schlüssel M von "S 135" übernommen waren.
0751	Qu 8169 r.K. Mitte	"S 74" gesprengt. Da Boot nur langsam auf ebenem Kiel sinkt, wurde zur um Zeit zu gewinnen, von "S 135" ein Fangschuß gemacht. 1. Torpedo hat Bejonatt m 10° und läuft vorn vorbei, detoniert an abgesprengtem Bootsteil ohne Wirkung für's Boot. 2. Torpedo Volltreffer, Boot sinkt sofort. Von Fliegern nicht beobachtet. 28 m Wasser.
0756		Kurs 112°, 9 sm Rückmarsch mit "S 135", "S 91" "S 116" nach Den Helder fortgesetzt.
		Ausgang FT von "S 135": " Jagdschutz nicht zur Stelle". "S 135"
		Ausgang FT: AN 8247 r.u.E. Jagdschutz nicht zur Stelle. "S 135"
		"S 91" bekommt durch fabelhaften Einsatz des L.M die Backbordmaschine wieder klar. Boot klar für 20 sm. Da "S 116" nicht mit-kommt, wieder auf 16 sm gegangen.
		Durch Schulpengat nach Den Helder.
		Den Helder fest.
		Erfahrungen bei Fliegerangriff: 1) Igelformation hat sich gut bewährt. 2) Flieger versuchten von vorn, dem abwehrmäßig schwächsten Sektor des Bootes anzugreifen. 3)Panzerkalotte und Schutzschild für 2 cm haben zahlreiche Treffer von 2 cm gut abgehalten. 4) 20 cm² Magazin für einen Anflug zu klein, da meistens schon während des Anflugs das Magazin verschossen ist. In dem Moment wo das Magazin

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
		Magazin ~~verschossen ist~~. neu angesetzt wird drückt der Jäger nach unten und schießt. 40 Schuß Magazin erscheint erfolgversprechender.
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
		1.)Die zum zweiten Male aufgetretene (die mal Führerboot "S 76") außergewöhnliche gr ße Besteckversetzung von 9 sm nach Süden i unerklärlich.Von den übrigen Booten ist ke starkes Versteuern festgestellt worden.
		2.)Der Minenwurf wurde bei beiden Gruppen durch die Bewacher leider bemerkt, trotzde die Boote nur mit nachterlichem Wind, liefen
		3.)Der Ausfall von Maschinen auf dem Rückmarsch erfordert die Stellungnahme zu eine grundsätzlichen Frage: Sollen derartige B - unter Verzicht auf die Möglichkeit, sie g ne Fliegerangriffe bis in die heimatliche Stützpunkte doch durchzubringen (was unte den heutigen Verhältnissen bei guter Sich allerdings unwahrscheinlich ist) - gleich versenkt werden , wenn abzusehen ist, daß vor Helligkeit des Stützpunkt auf keinen erreichen? Der unwahrscheinlich glimpfli Ausgang bei der Gruppe Witt (der allerdings anstelle des havarierten Bootes "S1 das einwandfreie und sehrgute Boot "S 74" gekostet hat), darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Feind, hätte er nur ene gisch zugepackt, den Verlust von 4 Booten hätte herbeiführen können. Eine endgülti Entscheidung über eine derartig schwerwie gende Maßnahme kann allerdings nur an Ort und Stelle von Fall zu Fall getroffen wer den.
		4.)Die Maßnahme Witt's, das Boot "S 74" nach erheblichen Trefferschäden und Ausfa aller 3 Maschinen zu versenken - auch die Anwendung von Torpedos für diesen Zweck - wird unter den gegebenen Verhältnissen v mir gebilligt.
		5.)Die Tatkraft und Umsicht des L.M "S 9 Obermaschinist Hilger, bei der Behebung Schäden in der Bb.-Maschine verdienen be sondere Anerkennung.
		Korv.Kapitän

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 zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Skds. 6466

Anlage zum K. T. B. der 6.S.-Flottille

vom 1.-15. November 1943

zu Kr 39285

Kdos 14 zu Skds 2183 144 g.K.

53° 0'N

53° 30' N

10° 0' Ost

10° 30' Ost

20° 0' Ost

Bestreb verwirklicht
nach Sichten ikone

Bestreb verwirklicht
nach Sichten ikone

Entfernung

Richtung

Eudgeon

Mia Quiver

Bowsing

Ankerplatz

Ankerplatz

Ankerplatz

2° 30' Ost

3° 0' Ost

3° 30' Ost

130 : 16 =

16 Leitung

0413

274½°

20.56

20.38

0730 - 58
874 gesprengt

116°

Vermeintlicher Rückmarschkurs

112°

123°

Von Ijmuiden zurückgekoppelter Rückmarschkurs
(Vermutlich Versetzung durch Versteuern und Strom)

130 : 16 =

Wegekarte 6. S. Flt. Minenunternehmung
vom 4. / 5. November 1943
mit 1. Gruppe S 76, 39, 114
2. Gruppe S 74, 91, 116, 135
Aufzulegen auf D 53 N

3° 30' Ost
4° 0' Ost
4° 30' Ost
53° 30'
53° 0' N
Den Helder
115°
112°
314°
123°
Vermeintlicher Rückmarschkurs
Von Ijmuiden zurückgekoppelter Rückmarschkurs
(Vermutlich Versetzung durch Versteuern und Strom)
0730-38 B74 GESPRENGT.
1935
1940
1945
1950
1955
1700
1705
1710
1715
1720
1725
1730
1735
1740
1745
1750
1755
1800
1805
1810
1815
1820
1825
1830
1835
1840
1845
1850
1855
1900
1905
1910
1915
1920
1925
1930
1935
1940
1945
1950
1955
2000
2005
2010
2015
2020
2025
2030
2035
2040
2045
2050
2055
2100
2105
2110
2115
2120
2125
2130
2135
2140
2145
2150
2155
2200
2205
2210
2215
2220
2225
2230
2235
2240
2245
2250
2255
2300
2305
2310
2315
2320
2325
2330
2335
2340
2345
2350
2355
0000
0005
0010
0015
0020
0025
0030
0035
0040
0045
0050
0055
0100
0105
0110
0115
0120
0125
0130
0135
0140
0145
0150
0155
0200
0205
0210
0215
0220
0225
0230
0235
0240
0245
0250
0255
0300
0305
0310
0315
0320
0325
0330
0335
0340
0345
0350
0355
0400
0405
0410
0415
0420
0425
0430
0435
0440
0445
0450
0455
0500
0505
0510
0515
0520
0525
0530
0535
0540
0545
0550
0555
0600
0605
0610
0615
0620
0625
0630
0635
0640
0645
0650
0655
0700
0705
0710
0715
0720
0725
0730
0735
0740
0745
0750
0755
0800
0805
0810
0815
0820
0825
0830
0835
0840
0845
0850
0855
0900
0905
0910
0915
0920
0925
0930
0935
0940
0945
0950
0955
1000
1005
1010
1015
1020
1025
1030
1035
1040
1045
1050
1055
1100
1105
1110
1115
1120
1125
1130
1135
1140
1145
1150
1155
1200
1205
1210
1215
1220
1225
1230
1235
1240
1245
1250
1255
1300
1305
1310
1315
1320
1325
1330
1335
1340
1345
1350
1355
1400
1405
1410
1415
1420
1425
1430
1435
1440
1445
1450
1455
1500
1505
1510
1515
1520
1525
1530
1535
1540
1545
1550
1555
1600
1605
1610
1615
1620
1625
1630
1635
1640
1645
1650
1655

53° 0' N

Great Yarmouth

52° 30' N

1° 0' Ost

1° 30' Ost

2° 0' Ost

Vermeintlicher Rückmarschkurs

314°

123°

119°

198°

190°

Von Zypressen zurückgekoppelter Rückmarschkurs
(Vermutlich Versetzung durch Versteuern und Strom)

2° 0' Ost

2° 30'

3° 0' Ost

3° 30'

Vermeintlicher Rückmarschkurs

Von Ijmuiden zurückgekoppelter Rückmarschkurs
(Vermutlich Versetzung durch Versteuern und Strom)

119°
314°
123°
140°
110°
180°
314°
140°
110°
90°

1935
1940
0035
0100
1945
0035
0105
1842
1852
0340
0340
0345

Den Helder
Egmond
Ijmuiden

53° 0' N
52° 30' N
3° 30'
4° 0' Ost
4° 30' Ost
5° 0' Ost

Anlage zu Seite 1 Buch-Nr. Skiff 6466

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheim!
		K r i e g s t a g e b u c h
		der 6.Schnellbootsflottille
		A b s c h n i t t M a s c h i n e
		vom 1.11. - 15.11.1943
	1.Flottilleningenieur	Kptl. (Ing.) D o r e n b u r g
	2.Flottilleningenieur	Ltn. (Ing.) T o l k i e h n

Boote	Dienstgrad	Namen der Leitenden Maschinisten
"S. 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S. 74"	Ob.Masch.	Prigge
"S. 76"	Ob.Masch.	Richter
"S. 79"	Stbs.Ob.Masch.	Richard
"S. 90"	Ob.Masch.	Form
"S. 91"	Ob.Masch.	Hilger
"S. 97"	Ob.Masch.	Späth
"S.114"	Ob.Masch.	Hemmen
"S.116"	Ob.Masch.	Herrmann
"S.135"	Ob.Masch.	Rülle

Kdos. 13 pö 7/Kdt 2183 /44 g.K.

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
1.11. - 15.11.43.	Schiedam	"S. 90" Havarie, Motorenwechsel und Einbau 4cm Flak.
	Amsterdam	"S. 97" Instandsetzung der Seeschäden und Einbau 4cm Flak.
1.11.43.		
17 55	Ymuiden	"S.39,76,91,114,135" aus zum Mineneinsatz.
20 30	Ymuiden	Boote fest. Einsatz wurde wegen schlecht Wetters abgebrochen.
	Amsterdam	"S. 74,79,116" Instandsetzung der Trefferschäden und Untersuchung der Unterwasserteile.
2.11.43.	Amsterdam	"S.74,116" Werftliegezeit, k.b.V.
10 45	Amsterdam	"S.79" aus zum Marsch nach Ymuiden
13 00	Ymuiden	"S. 79" fest und K.B. (gemeldet mit 6.S.-Fl. G.3179)
17 30	Ymuiden	"S. 39,76,79,91,114,135" aus zum M. - Einsatz
20 00	Ymuiden	Boote fest. Einsatz wurde wegen schlechten Wetters abgebrochen.
3.11.43.	Amsterdam	"S. 74" Werftliegezeit.
10 06	" "	"S.116" aus zum Marsch nach Ymuiden
11 45	Ymuiden	"S.116" fest und K.B. (Gemeldet mit 6.S.-Fl. G. 3192)
	Ymuiden	"S.39,76,79,91,114,135" normale Bereitschaft, k.b.V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.11.43.		
12.00	Amsterdam	"S.74" aus zum Marsch nach Ymuiden
13 30	Ymuiden	"S.74" fest und K.B. (Gemeldet mit 6.-Fl. G.3198)
17 30	Ymuiden	"S.39,74,76,91,79,114,116,135" aus zum M.-Einsatz
18 01-18 03	in See	"S.116" 3x A.K.-Fahrt zur Erprobung der Maschinen
18 12	in See	"S.79" Explosion im Bb.Motor,hervorgerufen durch Brennerschaden.(Siehe Masch.Stör. Meldg.Nr.6 A 6.S.-Fl.G.3253) Boot bricht den Einsatz ab.Rückmarsch mit 2 Motoren
20 00	Ymuiden	"S.79" fest.
5.11.43.		
01 14 - 01 16	In See	"S.116" 3x A.K.-Fahrt.Feindberührung.Keine Treffer.
01 47	in See	"S.114" Explosion im Stb.Motor.(Siehe Masch. Stör.Meldg.Nr.18 A,6.S.-Fl.G.3256)
02 07	in See	"S.116" Heißlaufen des Bb.Drucklagers.Kühl - versuche vergeblich.Das Lager wird beim Abstellen des Motors fest und läßt sich nicht mehr drehen.Weiterfahrt mit zwei Motoren.(Siehe Masch.Stör.Meldg. Nr.14 A ,6.-S.Fl.G. 3308)
	Bei dem gestoppten Bb.Motor trat Seewasser in die Abgasleitung und von da aus in die Zylinder.Der Motor wurde daraufhin mit Luft durchgeblasen und gedreht. (Siehe Masch.Stör.Meldg.Nr.15 A,6.S.-Fl. G. 3309	
07 20	in See	"S.74,116,135" Fliegerarlarm "S.74" erhielt schwere Treffer und mußte von der Besatzung versenkt werden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.11.43		Bericht des L.M. über die Treffer auf "S.74"

Beim ersten Angriff von zwei Maschinen wurden der Bb.Schmieröl - vorratstank und der Bb.Luftverdichter getroffen.Die Seewasserleitung der Hauptabgasleitung des Mittel - Motors wurden durchschossen.
Beim zweiten Angriff fielen die drei Hauptmotoren vollständig aus.
Folgende Treffer wurden vor Verlassen der Maschinenräume festgestellt
Motorenraum 1:
Fahrstand,Brennstoffpumpe 1,Regler,Brennstoffhebel mit Gehäuse, Schmierölbetriebsbehälter und dessen Falleitung zur Umlaufpumpe, Süßwassersammelleitung und Ausgleichbehälter,Kurbelwannenentlüftung Bb.Seite,Getriebe und der Schaumfeuerlöscher,welcher im Motoren - raum 1 an der Werkbank befestigt war.
Im Motorenraum M 2
fielen folgende Maschinenteile durch Volltreffer und Splitterwir - kungen aus: Der Bb.Schmierölbetriebsbehälter wurde vollständig auf- gerissen.Weitere Treffer an dem Bb.Motor: ~~Luft~~-Süßwasserverteiler - leitungen und Abgassammelrohr an der Bb.Seite.An dem Stb.Motor wurden die Abgasrohre vollständig aufgerissen.Der Stb.Ölkühler er - hielt einen Volltreffer.Die letzten Einschläge trafen die 110 Volt Schalttafel.Das gesamte Lichtnetz fiel aus.
Der Bb.Hilfsmaschinensatz wurde durch Volltreffer völlig zerstört.
Um 07 40 Uhr wurde das Boot auf Befehl des Komdt.gesprengt.

gez.: Prigge
Ob.Masch. u. L.M.

Verwundet wurden auf "S.74" Masch.Mt.Züllicke,Masch.Gefr.Grönke und Masch.Gefr. Müller.

"S.116" erhielt Treffer in die Stb.Luftleitung, die Vorwärmeleitung des Stb.Motors,die oberen Verteilerleitungen des Mittelmotors und die Sauge und Druckleitung der Brennstoffpumpe des Stb.Hilfsmotor und die Saugeleitung der Stb.Lenzpumpe.Das Boot konnte den Rückmarsch fortsetzen.

07 40	in See	"S.91" Fliegeralarm

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

Bericht des L.M. über den Fliegerangriff auf "S.91"

Das Boot wurde zweimal angegegriffen.Beim ersten Angriff erhielt das Boot keine Treffer.Während des Angriffs waren die Motoren gestoppt. Nach dem Abdrehen der Flugzeuge nahm das Boot wieder Fahrt auf und lief mit allen drei Motoren L.F.Der Stb.Hilfsmotor war in Betrieb.Die Luftanlage wurde von der Stb.Luftflasche gespeist.Das Luftventil für Torpedoluft nach Oberdeck war geöffnet.Beim zweiten Angriff erhielt das Boot 15 Treffer in Abtlg.IV und V. 5 Treffer lagen in Abtlg. IV Und 10 Treffer in Abtlg.V.Die 2cm Grananten durchschlugen die Bord - wand und verursachten folgende Störungen in der Maschinenanlage: Am Mittelmotor wurde die obere Süßwasserverteilerleitung und die Entlüftungsleitungen stark beschädigt.Der Ölbetriebsbehälter erhielt zwei Treffer.Der Mittelmotor wurde abgestellt und konnte nicht wieder klar gemacht werden.

Am Stb.Hilfsmotor wurde die Kühlwasser-und Abgasleitung durchschossen. Dieser Motor mußte ebenfalls abgestellt werden.Der Bb.Hilfsmotor wurde angestellt und auf Bb.Motor geschaltet.Durch Splitterwirkung wurde die E. - Schalttafel stark beschädigt.Der Spannungsregler für den Bb.Generator wurde durchschossen.Die 24 Volt-Anlage wurde auf Batterie um - geschaltet.Die Stromversorgung für F.T.-und Kompaßanlage blieb klar. Die 110 Volt Ahlage konnte nicht mehr in Betrieb genommen werden. Die Notentlüftungsleitung für Torpedosammler wurde beschädigt.Am Stb. Torpedosammler wurden die hinteren Anschlußleitungen weggeschossen. Durch einen Treffer wurde der Heizkörper hinter der Schalttafel be - schädigt.Der Kühlwasseraustritt an der Bb.Abgasleitung wurde beschä - digt.Der Bb.Motor erhielt weiter keine Beschädigungen.Der Motor wurde nach kurzem Stoppen wieder angefahren und konnte mit 800 U/min weiterlaufen.

Am Stb.Hauptmotor wurde der frischwassergekühlte innere Abgaskrümmer durchschossen.Der Kühlwasserverlust war so stark,daß der Motor abge - stellt werden mußte.

Durch einen Treffer wurde die Heizungszulaufleitung in Abtlg.V stark beschädigt.

Die an Bb.Seite verlaufende Anlaßluftleitung wurde beschädigt.Durch diese Beschädigung ging die Luft aus der Stb.Flasche verloren.Der Motor wurde mit Luft aus der Bb.Flasche angelassen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Die Stb.Kabelbahn wurde beschädigt,es fiel dadurch nur die 24 Voltbeleuchtung in Abtlg.V und die Hupenanlage aus. Das Wasser in der Bilge Abtlg.V stieg an,konnte aber nach den behelfsmäßigen Abdichten der beschädigten Leitung gehalten werden.Die Notlenzeinrichtung des Bb.Hauptmotor wurde angestellt.Die Kühlwassertemperatur am Bb.Motor ließ sich ohne Schwierigkeiten auf 60° C.halten.Der Mittelu Stb.Motor wurde ausgekuppelt.Es wurde dann versucht,den Stb.Hauptmotor wieder klar zu machen.Der Abgaskrümmer wurde abgedichtet.Um 09 25 Uhr konnte der Stb.Motor wieder angestellt und eingekuppelt werden,Der Wasserverlust war aber dabei noch so stark,daß mit der Handpumpe laufend Wasser nachgefüllt werden mußte.Nach-dem der Frischwasserbehälter leer war,wurde der Motor mit Seewasser weitergekühlt.Die Kühlwassertemperatur konnte auf 40 - 50° C.gehalten werden.Die Seitenmotoren liefen mit durchschnittlich 1000 Umdrehungen pro Minute.Der Stb.Motor wurde ungfähr zwei Stunden mit Seewasser gekühlt.Bei der Untersuchung der Luftanlage wurde festgestellt,daß die Beschädigung der Luftleitung nicht ernsthaft war.Die Maschinenmanöver konnten durch Betätigung des Kopfventils an der Flasche durchgeführt werden.Die Ladeleitung blieb klar,beide Flaschen konnten mit dem Bb.-Luftverdichter nachgeladen werden. Das gesamte Maschinenpersonal arbeitete mit Ruhe und Umsicht an der Beseitigung der Störungen. Verwundet wurden: Masch.Ob.Gefr. Hamacher, schwer Masch. Gefr. Klenke, leicht Masch. Gefr. Marx, leicht Der Masch.Ob.Gefr. Hamacher bediente das Zwillings - M.G. über Abtlg.V gez.: Hilger Ob.Masch. u. L.M.
5.11.43.		
08 10	Vmuiden	"S.39,76,114" fest.
11 30	Den Helder	"S.91,116,135"fest.
17 40	Den Helder	"S.116,135" aus zum Marsch nach Vmuiden
19 40	Vmuiden	"S.116,135" fest. "S.39,76" k.b.V. "S.79,91,114,116" außer K.B. (Gemeldet mit 6.S.-Fl. G.3214)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.11.43.		
10 55	Den Helder	"S.91" nach Alkmar geschleppt
15 31	Vmuiden	"S.116" aus.
17 00	Amsterdam	"S.116" fest in der Droogdockwerft.
17 05	Alkmar	"S.91" fest.
6.11. - 8.11.43.	Vmuiden	"S.39,76,135" normale Bereitschaft, k.b.V.
6.11. - 10.11.43.	Vmuiden	"S.79,114" außer K.B. Auswechseln der zerstörten Kolben und Brenner
7.11.43.		
07 00	Alkmar	"S.91" mit Schlepperhilfe nach Vmuiden.
10 30		Boot fährt mit dem Mittel Motor weiter.
11 35	Vmuiden	fest.
7.11. - 15.11.43.	Amsterdam	"S.116" Instandsetzung der Trefferschäden und kleine Motorenüberholung. (Siehe Masch.Stör.Meldg. Nr. 15A, 6.S.-Fl. G. 3309)
8.11.43.		
15 20	Vmuiden	"S.91" aus zum Marsch nach Amsterdam
16 25	Amsterdam	"S.91" in der Droogdockwerft fest. Instandsetzen der Trefferschäden.

Jansen
Korv. Kpt. (Ing.) u. Chef.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.11.43.		
09 50	Ymuiden	"S.76" aus zum Marsch nach Amsterdam
11 35	Amsterdam	"S.76" in der Droogdockwerft fest.zur Unter - suchung der Unterwasserteile.Außer K.B. (Gemeldet mit 6.S.Fl. G. 3230)
18 00	Ymuiden	"S.39,135" 1/2 stündliche Bereitschaft bis zum Hellwerden.
9.11. - 15.11.43.	Amsterdam	"S.91" Instandsetzung der Trefferschäden "S.76" Kontrolle der Unterwasserteile
10.11.43.	Ymuiden	"S.79,114" K.B. (gemeldet mit 6.S.F.G.3241) "S.39,135" normale Bereitschaft, k.b.V.
11.11.43.	Ymuiden	"S.39,79,114,135" normale Bereitschaft, k.b.V.
12.11.43.		
08 45	Ymuiden	"S.39,114" aus zum Marsch nach Amsterdam
09 20	Ymuiden	"S.135" " " " " " Magnetische Vermessung der Boote
13 00	Ymuiden	"S.39" fest.
18 12	" "	"S.114" fest.
18 35	" "	"S.135" fest. "S.79" k.b.V.
13.11.43.		
11 45	Ymuiden	"S.79" aus.Fahrt mit dem Mittel Motor zum Innenhafen.
13 00		"S.79" fest.
14.11.43. - 15.11.43.	Ymuiden	"S.39,79,114,135" k.b.V.

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

Betriebsstunden bis zum 15.11. einschließlich.

Boot	Stb.Motor	Mittel Motor	Bb.Motor
"S. 39"	35 Std.	425 Std.	393 Std.
"S. 76"	495 "	542 "	496 "
"S. 79"	731 "	722 "	730 "
"S. 91"	263 "	307 "	263 "
"S.114"	497 "	408 "	495 "
"S.116"	340 "	374 "	331 "
"S.135"	102 "	54 "	113 "

November	In Dienst gestellte Boote	K.B. Boote	Außer K.B. Boote	Bemerkungen
1.11.	10	5	5	Ab 2.11. "S.79" K.B.(Gemeldet mit 6.S. -Fl. G. 3179)
2.11.	10	6	4	Ab 3.11. "S116" K.B.(Gemeldet mit 6.S. - Fl.G. 3192)
3.11.	10	7	3	
4.11.	10.	8	2	
5.11.	9	3	6	Ab 4.11. "S.74" K.B. (Gemeldet mit 6.S.-Fl. G. 3198)
6.11.	9	3	6	Am 5.11. "S.74" durch eigene Besatz. versenkt.
7.11.	9	3	6	
8.11.	9	3	6	Ab 5.11. "S.79,91,114,116" Außer K.B. (Gemeldet mit 6.S.-Fl.G. 3214)
9.11.	9	2	7	Ab 9.11. "S.76" Außer K.B.
10.11.	9	4	5	(Gemeldet mit 6.S. - Fl. G.3230)
11.11.	9	4	5	Ab 10.11. "S.79,114" K.B.
12.11.	9.	4	5	(Gemeldet mit 6.S. - Fl. G. 3241)
13.11.	9	4	5	
14.11.	9	4	5	
15.11.	9	4	5	

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

Liegeplätze der Boote

Nov.	"S.39	"S.74	"S.76	"S.79	"S.90	"S.91	"S.97	"S.114	"S.116	S.135"
1.	Ymuiden	A'dam	Ymuid.	A'dam	Schiedam	Ymuid.	A'dam	Ymuid.	A'dam	Ymuiden
2.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3.	"	"	"	Ymuiden	"	"	"	"	Ymuiden	"
4.	"	Ymuiden	"	"	"	"	"	"	"	"
5.	"	"	"	"	"	D.Helder	"	"	D.Helder	D.Helder
6.	"	"	"	"	"	Alkmar	"	"	Ymuiden	Ymuiden
7.	"	"	"	"	"	Ymuiden	"	"	A'dam	"
8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
9.	"		A'dam	"	"	A'dam	"	"	"	"
10.	"		"	"	"	"	"	"	"	"
11.	"		"	"	"	"	"	"	"	"
12.	"		"	"	"	"	"	"	"	"
13.	"		"	"	"	"	"	"	"	"
14.	"		"	"	"	"	"	"	"	"
15.	"		"	"	"	"	"	"	"	"

6466

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

des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2., 4., 6., 8. und 5. S.-Flottille vom 1. bis 15. Nov. 1943

1.) Zum Einsatz der 2., 6., 8. S.-Flottille vom 4./5.11.43 habe ich mit F.d.S. Gkdos 6010 AOp v. 19. 12.1943 und in meinem K.T.B. Stellung genommen.

2.) Zum KTB der 8. S.-Fl. Seite 338/340. Am 3.11. um 17.45 Uhr liefen je eine Gruppe bzw. Rotte der 4. und 8. S.-Flottille aus Hoek und Ijmuiden zu Übungen aus. Sie hatten sich auf einem Treffpunkt in See verabredet, in dessen Nähe die Rotte der 8. S.-Fl. auf 5 Boote stieß, die sie bald als feindlich erkannte. Die Rotte führte im Abdrehen einen kurzen energischen Feuerüberfall, ehe der Feind seinerseits das Feuer eröffnete und konnte sich ohne größere Schäden vom Feind absetzen.
Erfahrung: mit feindlichen Booten ist auch unmittelbar vor den eigenen Häfen und bereits in der Abenddämmerung zu rechnen. Übungen im Kriegsgebiet müssen berücksichtigen, daß jederzeit mit feindlichen Booten und Flugzeugen zu rechnen ist. Das entschlossene Handeln der beiden jungen Kommandanten ist anzuerkennen.
Die in diesem Falle sehr wichtige Feindmeldung ist von dem abgebenden Boot nicht durchgebracht worden. Es hat den Funkspruch zwar mehrere Male abgesetzt, wurde aber von keiner Landstelle gehört und wiederholt. Nachstehend im einzelnen behandelter Funkversager ist auf allen Flottillen als Belehrung auszuwerten.
Der abgesetzte Funkspruch 2040/79 "An 4. S.-Fl. Bin auf Position S 81" ist weder von den Landstellen noch von den in See befindlichen S-Booten der 4. S.-Fl. gehört worden. Mit Leitnummer 79 ist ein Funkspruch der Welle bezeichnet worden, dessen Inhalt und Uhrzeitgruppe anders lautete. Der Funkwachhänger "S 81" hat fahrlässig gehandelt, als er seiner Nachricht eine Leitnummer gab und damit den Funkspruch als abgegeben meldete, ohne daß die Leitstelle die Nachricht wiederholte. Ebenso wurde das abgesetzte Sturmvogelsignal von keiner Landstelle aufgenommen. Nur ein Boot der 4. S.-Fl., das 10 sm südwestlich davon stand, hat das Signal mit Lautstärke 1 aufgenommen. Da die Unterschrift des Signals falsch war, wurde es vom Boot nicht wiederholt. - Bei dem anschließenden Funkverkehr von "S 81" konnte das Boot mit Lautstärke 3 - 4 aufgenommen werden, sodaß die geringe Lautstärke des Signals nicht zu erklären ist. Es muß eine Bedienungsfehler an Bord vorgelegen haben. Auch aus der Durchführung des

Kdos. 10 gr. 1/Kdt 3183 144 g.K.

weiteren Funkverkehrs war zu erkennen, daß der Wachgänger den Anforderungen keineswegs gewachsen war und die Nervösität ist wohl auf seine eigene Unsicherheit im Schlüsseln und in der Verkehrsabwicklung zurückzuführen und nicht, wie die Flottille meldet, auf den Zusammenbau der Anlage aus einzelnen Geräteteilstücken.

3.) Zum KTB der 5. S.-Fl. Seite 10. Zum Torpedoangriff vom 2./3.11.43 habe ich in meinem KTB bzw. im Sonderschreiben an die Flottillen Stellung genommen (F.d.S. Gkdos 5632 AOp vom 28.11.43).
Darüberhinaus ist zu bemerken: Im Anschluß an den Torpedoangriff südlich Hästings wurden Jagdbomber zur Bekämpfung der 5. S.-Fl. angesetzt, welche die Boote trotz guter Einweisung von Land nicht fanden. Der Chef der 5. S.-Fl. führt das auf Nichtbenutzung bzw. den Ausbau des Fu.M.B. zurück. Tatsächlich haben seit des Fu.M.B. Ausbaus die Luftangriffe nachts fast ganz aufgehört. Ich glaube aber nicht, daß die Fu.M.B.-Strahlungen der ausschlaggebende Faktor waren, der zu den intensiven Luftangriffen nachts geführt hat.

4.) Zum KTB der 5. S.-Fl. Seite 11 - 14.
Am 3./4.11.43 hatte die 5. S.-Fl. für 2 westmarschierende Zerstörer von Boulogne aus Voraussicherung zu bilden. Aufstellung war rottenweise in breiter Dwarslinie 8-1m sm vor den Zerstörern, Fahrtstufen zwischen 17 und 25 sm befohlen. Zweck: Aufspüren feindlicher MTB auf Lauerstellung. Die Flottille hatte KWK geschaltet.
Aus dem Ablauf der Unternehmung lassen sich in nachrichtentechnischer, taktischer, navigatorischer und führungsmäßiger Hinsicht folgende Erfahrungen und Schlüsse ziehen:

1) Der Nachrichtenapparat der Boote hat sich weder in personeller, noch in materieller Hinsicht den Anforderungen einer derartigen Unternehmung, bei der unter Anwendung von vier verschiedenen Funkverfahren an zahlreiche Verbände gefunkt wurde, gewachsen gezeigt.

Insgesamt wurden während der Unternehmung von 2200 Uhr bis 05.45 Uhr auf KWK 74 Nachrichten, davon 39 Signale und 36 Funksprüche abgesetzt. Von diesen bezogen sich 21 Signale und 25 Funksprüche auf die Unternehmung selbst. 9 Funksprüche bzw. Signale waren an die 5. S-Flottille gerichtet bzw. wurden von ihr selbst abgegeben.

Während auf dem mit zwei Funkern besetzten Führerboot wenigstens alle Nachrichten aufgenommen, entschlüsselt und, wenn auch mit einer gewissen Verzögerung, auf der Brücke vorgelegt wurden, ist auf den übrigen Booten wegen zu großer Verkehrsdichte schon nach den ersten Funksprüchen keine Vorlage auf der Brücke mehr erfolgt. Trotz der Vorlage aller Funksprüche auf dem Führerboot führte die große Verkehrsdichte und die Schwierigkeit, einen Funkspruch auf der Brücke eines Schnellbootes richtig auszuwerten, dazu, daß der Chef der 5. S-Flottille im Verlaufe der Unternehmung den Überblick über die Gesamtlage vollkommen verloren hat.

In diesem Zusammenhang sei zur Richtigstellung erwähnt, daß die in der abschließenden Betrachtung zum Kriegstagebuch der 2. Sicherungsdivision vom 1. - 30.11.43 erwähnten ORTUNGSSIGNALE zwar bei der 5. S-Flottille angekommen, aber entweder zu spät vorgelegt bzw. aus den oben erwähnten Gründen nicht richtig gedeutet worden sind. Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, daß die übrigen, nur mit einem Funker besetzten Boote über den Ablauf der Unternehmung von vornherin keinen Überblick mehr gehabt haben.

2.) Hinsichtlich des <u>taktischen Zusammenhaltes des Verbandes</u> hat es sich gezeigt, daß die Innehaltung eines bestimmten Abstandes zwischen Sicherung und zu sicherndem Verband unter Festlegung von Punkten, die zu bestimmten Uhrzeiten erreicht werden müssen bei schnellfahrenden Fahrzeugen in diesem hinsichtlich Navigation und Feindeinwirkung gleich schwierigen Operationsgebiet Theorie ist, besonders dann, wenn der zu sichernde Verband entgegen dem Operationsbefehl unbekannte hohe Fahrtstufen läuft und die Sicherung über den Standort des eigenen Verbandes nicht ausreichend unterrichtet ist. Dies führt dazu, daß der Führer der Sicherung in dem Bestreben, nicht auf den eigenen Verband zurückzufallen, höhere Fahrtstufen als der Verband läuft, und sich dadurch zwangsläufig von diesem absetzt, wie es im vorliegenden Fall geschehen ist, in dem die 5. S-Flottille beim Erreichen von Cap de Antifer bereits 30 sm vor dem Verband stand. Die Folge davon ist, daß der Wert dieser Sicherung dadurch erheblich herabgesetzt wird, da ein auf Lauer liegender Gegner, der sowieso von den mit hoher Fahrt marschierenden S-Booten normalerweise weder gehört, noch gesehen wird, die Gelegenheit hat, sich in Ruhe vom Wege abzusetzen und anschließend erneut auf Position zu gehen.

Die Gefechtsberührung, die die Zerstörer nach dem Passieren der eigenen S-Bootssicherung mit feindlichen M.G.B.'s gehabt haben, läßt jedenfalls darauf schließen, daß es in diesem Fall so gewesen ist.

Während auf dem mit zwei Funkern besetzten Führerboot wenigstens alle Nachrichten aufgenommen, entschlüsselt und, wenn auch mit einer gewissen Verzögerung, auf der Brücke vorgelegt wurden, ist auf den übrigen Booten wegen zu großer Verkehrsdichte schon nach den ersten Funksprüchen keine Vorlage auf der Brücke mehr erfolgt. Trotz der Vorlage aller Funksprüche auf dem Führerboot führte die große Verkehrsdichte und die Schwierigkeit, einen Funkspruch auf der Brücke eines Schnellbootes richtig auszuwerten, dazu, daß der Chef der 5. S-Flottille im Verlaufe der Unternehmung den Überblick über die Gesamtlage vollkommen verloren hat.

In diesem Zusammenhang sei zur Richtigstellung erwähnt, daß die in der abschließenden Betrachtung zum Kriegstagebuch der 2. Sicherungsdivision vom 1. - 30.11.43 erwähnten ORTUNGSSIGNALE zwar bei der 5. S-Flottille angekommen, aber entweder zu spät vorgelegt bzw. aus den oben erwähnten Gründen nicht richtig gedeutet worden sind. Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, daß die übrigen, nur mit einem Funker besetzten Boote über den Ablauf der Unternehmung von vornherin keinen Überblick mehr gehabt haben.

2.) Hinsichtlich des <u>taktischen Zusammenhaltes des Verbandes</u> hat es sich gezeigt, daß die Innehaltung eines bestimmten Abstandes zwischen Sicherung und zu sicherndem Verband unter Festlegung von Punkten, die zu bestimmten Uhrzeiten erreicht werden müssen bei schnellfahrenden Fahrzeugen in diesem hinsichtlich Navigation und Feindeinwirkung gleich schwierigen Operationsgebiet Theorie ist, besonders dann, wenn der zu sichernde Verband entgegen dem Operationsbefehl unbekannte hohe Fahrtstufen läuft und die Sicherung über den Standort des eigenen Verbandes nicht ausreichend unterrichtet ist. Dies führt dazu, daß der Führer der Sicherung in dem Bestreben, nicht auf den eigenen Verband zurückzufallen, höhere Fahrtstufen als der Verband läuft, und sich dadurch zwangsläufig von diesem absetzt, wie es im vorliegenden Fall geschehen ist, in dem die 5. S-Flottille beim Erreichen von Cap de Antifer bereits 30 sm vor dem Verband stand. Die Folge davon ist, daß der Wert dieser Sicherung dadurch erheblich herabgesetzt wird, da ein auf Lauer liegender Gegner, der sowieso von den mit hoher Fahrt marschierenden S-Booten normalerweise weder gehört, noch gesehen wird, die Gelegenheit hat, sich in Ruhe vom Wege abzusetzen und anschließend erneut auf Position zu gehen.

Die Gefechtsberührung, die die Zerstörer nach dem Passieren der eigenen S-Bootssicherung mit feindlichen M.G.B.'s gehabt haben, läßt jedenfalls darauf schließen, daß es in diesem Fall so gewesen ist.

3) Die navigatorischen und fahrtechnischen Anforderungen, die an die Flottille bei dieser Aufgabe gestellt wurden, sind zwar erfüllt worden, aber, wie der Chef der 5. S-Flottille in seinem Kurzbericht meldet, auf Grund der Sichtverhältnisse nur mittels des U.K.-Gebrauches.

Ich nehme in diesem Zusammenhang Bezug auf meine Stellungnahme zu der Durchführung der Unternehmung "Talsohle" und stelle nochmals fest, daß eine Sicherungsform, die nur unter der Voraussetzung des U.K.-Gebrauches durchzuführen ist, in einem Operationsgebiet, wie dem Kanal, nicht zur Anwendung kommen kann.

4) Ohne an den Führungsmaßnahmen der 2. Sicherungsdivision Kritik üben zu wollen, ist festzustellen, daß die Flottille auf Grund der unzureichenden Nachrichtenübermittlung und Unterrichtung über die Gesamtlage, sowie auf Grund der Tatsache, daß die Sicherungsdivision über den Standort der Flottille im Unklaren war, nicht mehr so sicher in der Hand der Führung lag, daß die Sicherungsaufgabe, wie beabsichtigt, bis zu Ende durchgeführt werden konnte.

Hierbei hat sich erschwerend ausgewirkt, daß die eigenen Ortungsgeräte nicht in der Lage sind, die Führungsstellen an Land mit Standorten von eigenen S-Booten zu versehen und die mehrfach abgegebene Standortmeldung des Chefs der 5. S-Flottille von keiner Landstelle aufgenommen worden ist. Anderenfalls wäre wahrscheinlich der Ansatz der Flottille auf ein Feindziel nordwestlich Cap de Antifer zu einem Zeitpunkt, zu dem sie bereits bei Barfleur stand, nicht mehr erfolgt.

Unter Zusammenfassung der unter 1) bis 4) aufgeführten Erfahrungen stelle ich abschließend fest, daß die von mir anläßlich der Berichterstattung über die Unternehmung "Talsohle" und vor Durchführung dieser Unternehmung geäußerten Bedenken und Einwände sich in ihren wesentlichen Punkten erfüllt haben.

Der Sicherungseinsatz von S-Booten in mehr oder weniger engem taktischen Zusammenhang mit dem zu sichernden Verband stellt das S-Boot in navigatorischer, fahrtechnischer, taktischer und nachrichtentechnischer Hinsicht vor Forderungen, die, wenn sie überhaupt zu erfüllen sind, nur auf Kosten des taktischen Nutzens dieser Sicherungsform gehen.

Daraus folgert, daß der taktisch selbständige Defensiveinsatz, gleichgültig, in welcher Form er sich abspielt, günstiger als der taktisch gebundene Einsatz ist, da er die oben erwähnten Schwierigkeiten vermeidet und es einer mit den Eigenarten und Schwächen dieser Waffe vertrauten Führung gestattet, die Boote sachdienlich und taktisch richtig zu führen.

5.) Zum KTB Abschnitt Maschine der 4. S.-Fl. vom 1.-15.11. Seite 187/188.

Zu Seite 183:

Der Zusammenstoß zwischen "S 120" und "S 110" ist durch die falsche Ausführung eines Maschinenkommandos auf "S 120" verursacht worden. Die Schuldfrage wurde durch ein Havarieverfahren gesondert geklärt. Es ergibt sich daraus, daß der Fahrmaat des Bb.-Motors ohne Befehl den Motor an den Masch.Ob.Gfr. Strauß übergeben und anschließend den Mot.-Raum, ohne sich beim L.M. abzumelden, verlassen hatte. Dadurch war der Masch.Ob.Gfr. Strauß während der Maschinenmanöver ohne Aufsicht. Wenn auch das nochmalige Umsteuern und das anschließende Anlassen in falscher Drehrichtung durch eine Aufsichtsperson nicht mit Sicherheit hätte verhindert werden können, so wäre doch ein Anspringen in falscher Drehrichtung mit aller Wahrscheinlichkeit früher bemerkt und der Zusammenstoß durch sofortige Gegenmaßnahmen, wenn nicht verhindert, so doch wesentlich in seiner Auswirkung abgeschwächt worden.

Der Masch.Ob.Gfr. Strauß kann nicht zur Verantwortung gezogen werden, da er auf Befehl des Fahrmaaten des Bb.-Motors die Maschine übernommen hatte und der Unteroffizier wissen mußte, ob der Masch. Gast auf Grund seinerbisherigen Ausbildung und Fertigkeit den Motor mit Sicherheit fahren konnte.

Die nach dem Zusammenstoß ergriffenen Maßnahmen waren richtig.

Die Frage, wie die Schottstoffbuchsen und die Durchführung besser als bisher ausgeführt werden können, wird von hier mit der Bauaufsicht Vegesack gesondert geklärt werden.

Zu Seite 185:

Der Wassereinbruch im M.Mot.-Raum von "S 48" kann h.E. nur auf einen Bedienungsfehler zurückgeführt werden.
Weiteres siehe Stellungnahme zur Masch.Stör.Meld. (F.d.S. G 16301 vom 8.12.)
Die Flottillen wurden über den Vorfall unterrichtet und nochmals angewiesen, daß in der Gefechtsschaltung sämtliche Lenzventile geschlossen zu fahren sind.

PG 71614 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.11.1943 - 30.11.1943

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

Admiralstab 33799 a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. - 30. 11. 1943.

K.T.B.
6. S. Fl.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier

16.- 30.11.1943

39"		Kommandant Leutnant z.S. Brandi
76"		Kommandant Kapitänleutnant Matzen
79"		Kommandant Oberleutnant z.S. Korn
90"		Kommandant Obersteuermann Zillmann
91"		Kommandant Oberleutnant z.S. Nolte
97"		Kommandant Kapitänleutnant Schnebel
114"		Kommandant Oberleutnant z.S. Nitsche
116"		Kommandant Oberleutnant z.S. Rindfuß
128"	(ab.19.11.43.)	
135"		Kommandant Leutnant z.S. d.R. Licht

Adm. Z 10. 3/44 572 1779 ADM

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/71614 (HD)
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY MARKING
SHOULD BE MADE

...bezieben vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
...lieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. · Kriegstagebuch. Din A 3

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

Adm 33/799 a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. - 30. 11. 1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier

"S 39"	Kommandant Leutnant z.S. Brandi
"S 76"	Kommandant Kapitänleutnant Matzen
"S 79"	Kommandant Oberleutnant z.S. Korn
"S 90"	Kommandant Obersteuermann Zillmann
"S 91"	Kommandant Oberleutnant z.S. Nolte
"S 97"	Kommandant Kapitänleutnant Schnebel
"S 114"	Kommandant Oberleutnant z.S. Nitsche
"S 116" / "S 128"	Kommandant Oberleutnant z.S. Rindfuß (ab.19.11.43.)
"S 135"	Kommandant Leutnant z.S. d.R. Licht

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/ 41614 MID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY MARKINGS SHOULD BE MADE ON

Adm 7/10 1/44 572 1/44

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
16.11.	Ymuiden	"S 39, 79, 135, 114" Klar. Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
	Amsterdam (Droogdockwerft)	"S 97" zur Ausbesserung Seeschäden vom 23./24.10.1943. "S 91" zur Ausbesserung der Treiferschäden vom 4./5.11.1943. "S 76" zur Ausbesserung der Unterwasserteil "S 116" zur Ausbesserung der Maschinenschäden vom 4./5.11.1943.
	Rotterdam (Wiltonwerft)	"S 90" zur Ausbesserung der Havarieschäden.
17.11.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
18.11.		4 Boote halbstündige Bereitschaft.
19.11.		Übergabe "S 128" von 9. S-Fl. an 6. S-Fl. (Kommandant Oblt.z.S. Rindfuß)
21.11.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft. 4 Boote halbstündige Bereitschaft.
21.11. 16 00		"S 128" K.B.
22.11. 26.11.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage bezw. Sichtentwicklung.
27.11.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
16 45	Ymuiden	"S 76, 79" Fischhalle abgelegt für Probefahrt bei Ansteuerungstonne Ymuiden.
21 00	Ymuiden	"S 76,79" Fischhalle fest.
09 00	Ymuiden	"S 135" aus durch Kanäle nach Rotterdam verlegt zur Schleifenfahrt und Abholung "S 90"
18 00	Rotterdam	"S 135" ein.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.11.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. "S 76" K.B.
07 30	Rotterdam	"S 135" Bunker abgelegt zum Marsch durch Kanäle nach Ymuiden.
15 30	Ymuiden	Fischhalle fest.
29.11.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
13 00	Rotterdam	"S 90" Bunker abgelegt zum Marsch durch Kanäle nach Ymuiden.
30.11.		
10 15	Ymuiden	"S 90" Fischhalle fest. Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.

Bootsverteilung.

"S 39"	Ymuiden (K.B.)
"S 76"	" "
"S 79"	" "
"S 114"	" "
"S 128"	" "
"S 135"	" "
"S 97 "	" (außer K.B.)
"S 90"	" "
"S 91"	Amsterdam "
"S 116"	" "

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS RECORD OFFICE NUMBER IS P.G. 41614/80
NO MARK OR WRITING OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THIS DOCUMENT OR ANY PART THEREOF. IT SHALL BE RETURNED WITHOUT DELAY TO THE PUBLIC RECORD OFFICE, ON THIS SHEET OF PAPER, QUOTING THE ABOVE REFERENCE NUMBER.

Obermaat.

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

Ha 33499/6

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

Kriegstagebuch
der 6.Schnellbootsflottille
Abschnitt Maschine
vom 16.11. - 30.11.43.

	1.Flottilleningenieur	Kptl. (Ing.) Stockfleth
	2.Flottilleningenieur	Oblt. (Ing.) Tolkiehn

Boote	Dienstgrad	Namen der Leitenden Maschinisten
"S 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S 76"	Ob.Masch.	Richter
"S 79"	Stbs.Ob.Masch.	Richard
"S 90"	Ob.Masch.	Form
"S 91"	Ob.Masch.	Hilger
"S 97"	Ob.Masch.	Späth
"S114"	Ob.Masch.	Hemmen
"S116"	Stbs.Ob.Masch.	Arp
"S128"	Ob.Masch.	Herrmann
"S135"	Ob.Masch.	Rülle

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P 5[illegible] 71614 [illegible]
NO MARK OR ANNOTATION SHOULD BE MADE ON ANY PART OF THE WORK INCLUDING THE BACK OF THE LAST SHEET OF PAPER, OR COVERS THE REGISTERED NUMBER

Arne 8 10. 7/44 572 1443 Bd 6

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		6.11.- 0.11.43 Ymuiden "S 39" K.b.V.
		"S 79" Am 26.11. 08 40 Uhr bis 13 40 Uhr magnetische Vermessung in Amsterdam , sonst k.b.V.
		Amsterdam "S 91" Instandsetzung der Trefferschäden in der Droogdockwerft.
		Ymuiden "S114" K.b.V.
		Amsterdam "S116" Instandsetzung der Trefferschäden und kleine Überholung des Bb Motors in der Droogdockwerft.
		6.11.- 7.11.43. Amsterdam "S 97" Instandsetzen des Seeschadens und Einbau einer 4cm Flak in der Droog - dockwerft.
		6.11.- 6.11.43 Schiedam "S 90" Havarie und Einbau einer 4cm Flak in der Wiltonwerft
		Ymuiden "S135" K.b.V.
		6.11.- 8.11.43 Amsterdam "S 76" Instandsetzen der Bb.Wellenanlage in der Droogdockwerft
		9.11.43 09 10 Amsterdam "S 76" aus zur Fahrt nach Ymuiden 12 35 Ymuiden fest.
		Ymuiden "S128" von der 9.S-Flottille übernommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.11.43		
16 50	Ymuiden	"S 128" aus zur Fahrt nach Amsterdam zwecks Übernahme des Panzerschildes für 2cm Flak,Minenschienen von "S116"
18 00	Amsterdam	fest.
20.11.43		
14 05	Amsterdam	"S 128" aus zur Fahrt nach Ymuiden
15 30	Ymuiden	fest.
17 45	Ymuiden	"S 76,128" aus zur Probefahrt.
20 30	Ymuiden	fest."S128" normaler Verlauf
		"S 76" Drucklager und dahinterliegendes Traglager der Bb Welle liefen warm
21.11.43		
09 55	Ymuiden	"S 76" aus zur Fahrt nach Amsterdam
12 00	Amsterdam	in der Droogdockwerft fest zur Instandsetzung des Bb. Druck und Traglagers.
19 15	Ymuiden	"S 128" aus zur Erprobung der Waffen.
19 45	Ymuiden	fest. KB.(Gemeldet mit 6.S Fl.G 3312
22.11.43 - 30.11.43	Ymuiden	"S 128" K.b.V.
22.11.- 26.11.43	Amsterdam	"S 76" zur Instandsetzung in die Werft

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.11.43		
08 55	Ymuiden	"S135" aus zur Fahrt nach Rotterdam.
09 10	Amsterdam	"S 76" aus zur Fahrt nach Ymuiden.
10 35	Ymuiden	fest.
11 30	Schiedam	"S 90" aus,Fahrt zum Bunker Rotterdam
16 15	Rotterdam	im Bunker fest.
16 30	Ymuiden	"S76,79" aus zur Probefahrt
17 15	Rotterdam	"S135" fest.
19 50	Ymuiden	"S76,79" fest.Probefahrt verlief normal.
28.11.43	Ymuiden	"S 76" KB. (Gemeldet mit 6.S Fl. G 3362)
07 40	Rotterdam	"S135" aus zur Fahrt nach Ymuiden.
09 30	Rotterdam	"S 90" magnetische Vermessung.
10 20	Amsterdam	"S 97" aus zur Fahrt nach Ymuiden.
10 55	Ymuiden	"S 97" fest.
11 50	Rotterdam	"S 90" fest.
15 40	Ymuiden	"S135" fest.
29.11.43		
09 00	Rotterdam	"S 90" aus,Kompensieren und anschließend Fahrt nach Ymuiden.
17 30	Kanal Utrecht-Amsterdam	"S 90" fest.
29.11.- 30.11.43	Ymuiden	"S76,135" K.b.V.
		"S 97" Einschießen der 4cm Flak.
30.11.43		
07 30	Kanal	"S 90" Weitermarsch angetreten.
11 00	Ymuiden	fest.

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

Betriebsstunden bis einschließlich 30.11.

Boot	Stb Mot.	Mitt Mot.	Bb Mot.
"S 39"	35 Std.	425 Std.	393 Std.
"S 76"	503 "	555 "	503 "
"S 79"	707 "	698 "	707 "
"S 90"	12 "	14 "	12 "
"S 97"	171 "	185 "	171 "
"S114"	497 "	408 "	495 "
"S128"	202 "	210 "	201 "
"S135"	105 "	415 "	116" "
"S91,116"	kein Zugang		

Liegeplätze der Boote

November	"S 39	S76	S79	S90	S91	S97	S114	S116	S128	S135
16.11.	Ymuid.	A'dam	Ymuid.	Schiedam	A'dam	A'dam	Ymuid.	A'dam		Ymuid.
17.11.	"	"	"	"	"	"	"	"		"
18.11.	"	"	"	"	"	"	"	"		"
19.11.	"	Ymuid.	"	"	"	"	"	"	Ymuid.	"
20.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	A'dam	"
21.11.	"	A'dam	"	"	"	"	"	"	Ymuid.	"
22.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
23.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
24.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
26.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
27.11.	"	Ymuid.	"	"	"	"	"	"	"	R'dam
28.11.	"	"	"	R'dam	"	Ymuid.	"	"	"	Ymuid.
29.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30.11.	"	"	"	Ymuid.	"	"	"	"	"	"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse		
Nov.	In Dienst gest. Boote	K.B. Boote	außer K.B. Boote	Bemerkung
16.11.	9	4	5	
17.11.	9	4	5	
18.11.	9	4	5	
19.11.	10	4	6	"S128" von der 9.S-Fl.übernommen
20.11.	10	4	6	
21.11.	10	5	5	"S128" KB.(Gemeldetmit 6.S-Fl.G.3312
22.11.	10	5	5	
23.11.	10	5	5	
24.11.	10	5	5	
25.11.	10	5	5	
26.11.	10	5	5	
27.11.	10	5	5	
28.11.	10	6	4	"S76" KB.(Gemeldet mit 6.S-Fl. G.3362)
29.11.	10	6	4	
30.11.	10	6	4	

Leschhorn!
Förrd.
Kmdr. d. Sch. Fahrz. u. Fz. Hg.

PG 71615 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.12.1943 - 15.12.1943

KR 34355

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

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTER NUMBER IS
P G 41615 /NID
NO MARK OF ANY KIND TO BE MADE
ON THIS DOCUMENT
SHOULD ANY MARK BE MADE
PLEASE QUOTE THE ABOVE NUMBER.
CUSTODIAN ... NEW NUMBER.

K.T.B.

6. S.-Fl.

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1. - 15. Dezember 1943.

1. - 15.12.1943.

Flottillenchef:		Korvettenkapitän O b e r m a i e r
	S 39"	Kommandant Leutnant z.S. B r a n d i
	S 76"	Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
	S 79"	Kommandant Oberleutnant z.S. K o r n
	S 90"	Kommandant Obersteuermann Z i l l m a n n
	S 91"	Kommandant Oberleutnant z.S. N o l t e
	S 97"	Kommandant Kapitänleutnant S c h n e t e l
	S 114"	Kommandant Oberleutnant z.S. N i t s c h e
	S 128"	Kommandant Oberleutnant z.S. R i n d f u ß
	S 132" ab 10.12.43.	Kommandant Kapitänleutnant W i t t
	S 135"	Kommandant Leutnant z.S. d.R. L i c h t

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

Cond. 10 Jan 7/Mkl 633 /44 g.K.

RA 34355

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

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTER NUMBER IS
PG 41615 /NID
NO MARK OF ANY KIND TO BE MADE
ON THIS DOCUMENT SHOULD
PREJUDICE ITS REGISTER NUMBER.

K.T.B.
6. S.-
1. - 1

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

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1. - 15. Dezember 1943.

Flottillenchef		Korvettenkapitän O b e r m a i e r
"S 39"		Kommandant Leutnant z.S. B r a n d i
"S 76"		Kommandant Kapitänleutnant K a t z e n
"S 79"		Kommandant Oberleutnant z.S. K o r n
"S 90"		Kommandant Obersteuermann Z i l l m a n n
"S 91"		Kommandant Oberleutnant z.S. N o l t e
"S 97"		Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
"S 114"		Kommandant Oberleutnant z.S. N i t s c h e
"S 128"		Kommandant Oberleutnant z.S. R i n d f u ß
"S 132"	ab 10.12.43.	Kommandant Kapitänleutnant W i t t
"S 135"		Kommandant Leutnant z.S. d.R. L i c h t

Cond. 10 jm 7/44 633 /44 g.K.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: O. H. Adamitin in Gr...stadt
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
1.12.	Y m u i d e n	"S 39, 76, 79, 114, 128, 135" klar.
		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
		"S 97" a.K.B. wegen Seeschäden vom 23./24.10.
		"S 90" a.K.B. wegen Havarieschäden
		"S 91" a.K.B. wegen Trefferschäden v. 5.11.43
		"S 116" a.K.B. wegen Masch.-Schäden v.4./5.11
2.12.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
		"S 39, 90" Probefahrt vor Ansteuerungstonne.
3.12.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
		"S 90" K.B.
4.12.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
		"S 90 u. 91" Probefahrt vor Ansteuerungstonne Ymuiden.
5.12.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
		"S 91" K.B.
6. - 7.12.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
8.12.		Kein Einsatz, 4 Boote von 17 00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft.
9.12.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Nebel.
		"S 116" K.B.
		"S 97" a.K.B. zum Einbau 4 cm-Mun.Spind und Fat-Anlage.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Mondphase.
	T r a v e m ü n d e	"S 132" (Kptlt. Witt) bei Schlichting Werft für 6. S-Flottille in Dienst gestellt.
11.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Mondphase.
		"S 76, 91, 128" nur beschränkt K.B. wegen Einbau der Fat-Anlage.
12.12.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Mondphase.
10 45		"S 116" (Stb.Ob.Strm. Sonntag) Fischhalle abgelegt zum Marsch durch Kanälenach Borkum - Swinemünde.
13. - 14.12.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Mondphase.
15 25	B o r k u m	"S 116" ein.
15.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
11 00	W i l h e l m s h a v e n	"S 116" ein. (Maschinenschaden Bb.-Maschine)

Bootsverteilung:

"S 39"	Y m u i d e n (K.B.)	
"S 79"	" "	
"S 90"	" "	
"S 76"	"	(beschränkt K.B. wegen Einbau
"S 91"	"	Fat-Anlage)
"S 128"	"	dto.
"S 114"	A m s t e r d a m	(a.K.B. wegen Einbau Fat-An-
"S 97"	(Droogdockwerft)	lage u. Untersuchung der Un-
"S 135"		terwasserteile bzw. Einbau 4 cm-Mun.Spind.
"S 132"	T r a v e m ü n d e	(Indienststellung)

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY AND ITS REGISTRATION NUMBER IS PG 41615/NID

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

zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8. und 9. S.-Flottille
Abschnitt Maschine für die Zeit vom 1. bis 15.12.1943.

1.) Die Flottillen sind wiederholt, zuletzt nach dem Verlust von S 88 und S 63 (F.d.S. Gkdos 5646 Ing. v. 3.12.43) eindringlich zur Förderung des Maschinengefechtsdienstes angehalten worden.

Die reine Rohrleitungskunde an Hand der Rohrleitungspläne und der Unterricht sollen dabei den Maschinenmannschaften nur die Grundlagen und den Zweck des Maschinengefechtsdienstes vor Augen führen. Die einzelnen Gefechtsschaltungen müssen aber an Bord bei laufendem Betrieb regelrecht einexerziert werden, denn nur so können die Maschinenmannschaften die einzelnen Handgriffe beim Übergang von einer Schaltung zur anderen schnell und in der Aufeinanderfolge richtig im Ernstfall durchführen.

Die vom F.d.S. nach den Grundlagen des Maschinengefechtsdienstes beantragte und vom O.K.M. genehmigte Änderung der Rohrleitungen wird z.Zt. bei den in Dienst befindlichen S.-Booten durchgeführt. Die Hauptantriebsanlage wird dabei kraftwerkmäßig unterteilt.

2.) Zum K.T.B. der 5. S.-Flottille, Seite 3, S 140:

Im Zuge der Entrümpelung der S.-Boote wurde vom O.K.M. der Ausbau der Glühvorrichtung bei sämtlichen Motoren befohlen. Bei der Motorenneufertigung wird die Glühvorrichtung nicht mehr vorgesehen.

Die Tatsache, daß die Motoren nach rund 120 Betriebsstunden Anlaßschwierigkeiten aufweisen, ist bisher noch nie aufgetreten. Die Bauaufsicht bei Daimler-Benz ist über diese Vorfälle unterrichtet.

Zur Zeit werden auch auf S 112 sämtliche Ventile nachgefr st, nachdem vorher eingehende Anlaßversuche durchgeführt worden sind. Das Ergebnis ist abzuwarten.

Zum Einsatz der 5. S.-Flottille am 1./2.12.43 habe ich in meinem K.T.B. und in Sonderschreiben an die Flottillen Stellung genommen.

[signature]

Fregattenkapitän.

Anl. 11 zu 7/Skl. 633/44 g.K.

KA 33799c

Geheim!

Kriegstagebuch (Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellboots-Flottille

Flottillenchef : Korv. Kapt. Obermaier
1.Flottilleningenieur: Kaptl. (Jng) Stockfleth
2.Flottilleningenieur: Ob.Ltnt. (Jng) Tolkiehn

Bootsnummer	Leitende Maschinisten
S 39	Ob.Masch. Brümmer
S 76	" " Richter
S 79	Stbs." " Richard
S 90	" " Form
S 91	" " Hilger
S 97	" " Späth
S 114	" " Hemmen
S 116	Stbs." " Arp
S 128	" " Herrmann
S 132	" " Prigge
S 135	" " Rülle

Begonnen am: 1.12.43
Abgeschlossen am: 15.12.43

Seitenzahl: 1 - 4

Anl. zu: 1/Skl 572/44 g Rs

Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

S 97 seit 26.10.43 Amsterdam Instandsetzen der Seeschäden v. 23.10.in der Droogdockwerft.
bis 28.11.43
seit 28.11.43 Ymuiden
bis 1.12.43

S 90 seit 25. 9.43 Rotterdam Nach Instandsetzen der Havarieschäden v.24. 9.in der Wiltonwerft,ist das Boot am 2.12.klar zur Probefahrt.Seitenmaschinen kanen nicht auf Umdrehungen. Brennstoffpumpen und Gestänge wurden nachgestellt.
bis 29.11.43
seit 30.11.43 Ymuiden
bis 2.12.43

S 91 seit 5.11.43 Amsterdam Nach Beseitigung der Trefferschäden v.5.11.und Anbringen der Anschlüsse zum Heizen der Reservetorpedos in der Droogdockwerft,ist das Boot am 4.12.klar zur Probefahrt:
bis 3.12.43

seit 3.12.43 Ymuiden
bis 4.12.43

	Uml/min	Abgastemp °C
Stb	1600	700
m	1600	710
Bb	1620	700

Bei der Probefahrt zeigten sich keine besonderen Vorkommisse.

S 116 seit 6.11.43 Amsterdam Beseitigung der Trefferschäden, des Drucklagerschadens Bb (Masch.Störmeldung Nr:14 A)und kleine Überholung des Mot Bb (Masch.Störmeldung Nr:15 A) in der Droogdockwerft.
bis 8.12.43

S 97 seit 9.12.43 Amsterdam Einbau des Munitionsspindes in Abteilung II.

S 114 seit 11.12.43 Amsterdam Am 11.12. eingedockt.Seitenpropeller waren leicht verbogen. Der Propeller Stb wurde gewechselt,da der Mot Stb gegenüber den anderen Motoren zu wenig belastet war.Die Torpedoheizung für Reservetorpedos wurde eingebaut,Anlaßluftflaschen geprüft.Die Eisenflanschen in der Zusatzkühlung waren durch Elementbildung zerfressen;sie wurden gewechselt.

S 135 seit 11.12.43 Amsterdam Am 11.12.eingedockt.Seitenpropeller waren verbogen,sie wurden nachgerichtet.Diese Propeller wurden mit neuen Sicherungen für Propellermuttern versehen. Die Batterie-Ladeleitung wurde geändert,die Torpedoheizung für Reservetorpedos eingebaut.

Anlage zum K T B (Maschine) 6.S-Flottille vom 1.12. bis 15.12.43 O kriegsbereit / nicht kriegsbereit / Ausbildung

Datum	S 39	S 76	S 79	S 90	S 91	S 97	S 114	S 116	S 126	S 132	S 135	Kriegsbereit	Ausbildung
1.12.	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	A'dam	Ymuiden	Ymuiden	A'dam	Ymuiden	Travemünde	Ymuiden	64	
2.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	73	
3.12.	"	"	"	"	Ymuiden	"	"	"	"	"	"	82	
4.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	82	
5.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	91	
6.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	91	
7.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	91	
8.12.	"	"	"	"	A'dam	"	"	"	"	"	"	91	
9.12.	"	"	"	"	"	"	"	Ymuiden	"	"	"	91	
10.12.	"	"	"	"	"	"	A'dam	"	"	"	A'dam	911	
11.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	731	
12.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	731	
13.12.	"	"	"	"	"	"	"	Verlegung zur Flottenerprobung	"	"	"	731	
14.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	731	
15.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	431	

1.12.43
2.12.43 S 39 vor Ymuiden — Keine besonderen Vorkommnisse. Probefahrt mit "S 90 ".

3.12.43
4.12.43 S 90 vor Ymuiden — Keine besonderen Vorkommnisse. Probefahrt mit "S 91 ".

	Uml/min	Abgastemp °C
Stb	1590	680
"	1600	660
Bb	1580	680

Endgültiges Ergebnis: Probefahrt verlief ohne besondere Vorkommnisse.

5.12.- 8.12.43 — Keine besonderen Vorkommnisse.

9.12.43 S 116 — Fahrt von Amsterdam nach Ymuiden.

9.12.- 15.12.43 S 132 Travemünde — Indienststellung, Rest- und Übernahmearbeiten.

10.12.43 — Keine besonderen Vorkommnisse.

11.12.43 S 116 — Auslaufen nach Swinemünde zur Übergabe an S-Boots-Lehrdivision.

12.12.-13.12.43 — Keine besonderen Vorkommnisse.

14.12.43 S 116 Borkum — eingelaufen, Mot Bb unklar.

15.12.43 — Keine besonderen Vorkommnisse.

gezeichnet:

Korvettenkapitän und Flottillenchef

Kapitänleutnant (Ing) und Flottilleningenieur

Für die Richtigkeit der Abschrift:
Oberleutnant (Ing) u. Leiter der Abt. Ing. i. V.

PG 71615 NID

Yours faithfully,

D. G. Tweed

KODAK SAFETY

PG 71616 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.12.1943 - 31.12.1943

Ort
Wetter

Vorkommnisse

Akte 37170

Geheime Kommandosache!

V

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

der

Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16. Dez. - 31. Dez. 1943

m/Abschn. Maschine

Flottillenchef: Korv. Kapitän O b e r m a i e r

Boote:
"S 39" Kommandant Leutnant zur See B r a n d i
"S 76" Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
"S 79" Kommandant Oberleutnant zur See K o r n
"S 90" Kommandant Obersteuermann Z i l l m a n n
"S 91" Kommandant Oberleutnant zur See N o l t d
"S 97" Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
"S 114" Kommandant Oberleutnant zur See N i t s c h e
"S 128" Kommandant Oberleutnant zur See R i n d f u ß
"S 132" Kommandant Kapitänleutnant W i t t
"S 135" Kommandant Leutnant zur See d.R. L i c h t

Kriegstagebuch
6. S.-Flottille
1.12.43. 16.-31.12.43
15.12.1944

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTRATION NUMBER IS
P G/ 41616 MID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THE DOCUMENT ITSELF OR IN STATING IT
SHOULD BE MADE ON THE COVERING
RECORD OR OTHER PAPER
QUOTING THIS NUMBER.

14. Anl. zu T/S.N. 9516/44 gKdos

36. (neu) Zu beziehen vom Vordruck-lager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval N. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

V

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

der

6. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16. Dez. - 31. Dez. 1943

m/Abzchn. Haselmo

Flottillenchef:		Korv. Kapitän O b e r m a i e r
Boote:	"S 39"	Kommandant Leutnant zur See B r a n d i
	"S 76"	Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
	"S 79"	Kommandant Oberleutnant zur See K o r n
	"S 90"	Kommandant Oberstenermann Z i l l m a n n
	"S 91"	Kommandant Oberleutnant zur See H o l t d
	"S 97"	Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
	"S 114"	Kommandant Oberleutnant zur See N i t s c h e
	"S 128"	Kommandant Oberleutnant zur See R i n d f u s s
	"S 132"	Kommandant Kapitänleutnant W i t t
	"S 135"	Kommandant Leutnant zur See d.R. L i c h t

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTRY NUMBER IS
P G/ 71616 MID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, OUTSIDE OF ANY INDICATION IS
SHOULD BE MADE ON THE WRAPPING
RECORD OFFICE PAPER
QUOTING

14. Anl. zu I/Skl. 9516 /44 gKdos

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.12.	Y m u i d e n	"S 39, 79, 90" klar. "S 76, 91, 128" nur beschränkt K.B. wegen Einbau Fat - Anlage.
	Amsterdam (Droogdockwerft)	"S 97, 114, 135" a. K.B. wegen Einbau Fat - Anlage und Untersuchung der Unterwasserteile bzw. Einbau 4 cm. Muni.-Spind .
1100	Travemünde	"S 132" aus nach Kiel.
1400	K i e l	"S 132" Schnellbootshafen fest. E.K.K. - Erprobungen.
	Y m u i d e n	Kein Einsatz. 4 Boote ab 1700 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft.
17.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Nebel.
1030	Wilhelmshaven	"S 116" aus zum Marsch nach Kiel. "S 76, 91, 128, 135" K.B.
18.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. "S 114, 97" K.B.
19.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
2240	K i e l	"S 116" ein.
20.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
0830	K i e l . .	"S 132" aus zu Meilenfahrten.
0815	K i e l - Wik	"S 116" aus zum Marsch nach Neustadt.
1300	K i e l	"S 132" S.-Bootshafen fest.
1300	N e u s t a d t	"S 116" Neustadt fest.
21.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
1110	Neustadt	"S 116" aus zum Marsch nach Travemünde.
1150	Travemünde	"S 116" ein.
1430		"S 116" aus zum Marsch nach Swinemünde.
22.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
0015	Swinemünde	"S 116" Eichstaden fest.
0730	K i e l	"S 132" aus zu T E K - Erprobungen.
1000	"	"S 132" fest.
23.12.		

Obermann.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
23.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. "S 116" (Stabs.Ob.Strm. Sonntag) an S.-Schulfl. übergeben.
24. - 25.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
26.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz wegen Wetterlage. 4 Boote von 1700 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft.
1100	K i e l	"S 132" aus nach Travemünde zu Restarbeiten.
1400	Travemünde	"S 132" ein.
27.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz wegen Nebel.
28.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz wegen fortdauernden Nebel.
1500	Travemünde	"S 132" aus zum Marsch nach Kiel.
1700	Fehmarnsund	"S 132" ein.
29.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
0700	Fehmarnsund	"S 132" aus zum Marsch nach Kiel.
0815	K i e l	"S 132" Kiel ein zum Propellerwechsel.
30.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage
31.12.	Y m u i d e n	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage
0930	K i e l	"S 132" aus zu Meilenfahrten.
1300	"	"S 132" ein.

Heftrand

Heftrand

B o o t s v e r t e i l u n g .

"S 39"
"S 76"
"S 79"
"S 90"
"S 91"
"S 97"
"S 114"
"S 128"
"S 135"
} . Y m u i d e n K. B.

"S 132" - Kiel E.K.K.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS LOANED ON CONDITION
P G/71616/RID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, OUTSIDE OF ANY INSTRUCTIONS
SHOULD BE ADDED
RECIPIENT OR
QUOTING THIS NUMBER.

Kommando
Ed: 6. Flottille
3. Abt. IV.

Geheim!

Kriegstagebuch (Abschnitt Maschine)

der

6. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Flottillenchef : Korv.Kapt. O b e r m a i e r
1.Flottilleningenieur: Kaptl.(Ing) S t o c k f l e t h
2.Flottilleningenieur: Ob.Ltnt.(Ing)T o l k i e h n

Bootsnummer	Leitende Maschinisten
S 39	Ob.Masch. B r ü m m e r
S 76	" " R i c h t e r
S 79	Stbs. " " R i c h a r d
S 90	" " F o r m
S 91	" " B i l g e r
S 97	" " S p ä t h
S 114	" " H e n n e n
S 128	" " H e r r m a n n
S 132	" " P r i g g e
S 135	" " R ü l l e

Begonnen am: 16.12.43
Abgeschlossen am: 31.12.43

Seitenzahl: 5-6

15. Anl. zu T/ 9516 /44 g.Kdos

Im Berichtsabschnitt außer K.B.befindliche Boote:

S 135	seit 11.12.43 bis 15.12.43	Amsterdam	Instandsetzen der Unterwasserschäden in der Droogdockwerft.
	16.12.43	Ymuiden	Beendigung der Restarbeiten nach Werftinstandsetzung.
S 97	seit 9.12.43 bis 17.12.43	Amsterdam	Einbau des Munitionsspindes und der Anschlüsse für die Reservetorpedoheizung in der Droogdockwerft.
S 114	seit 11.12.43 bis 17.12.43	Amsterdam	Instandsetzen der Unterwasserschäden in der Droogdockwerft.

15.12. - 31.12.43 (K i e l) S 132 Erprobungen des EMK.

15.12. - 31.12.43 Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:
Korvettenkapitän und
Flottillenchef

Oberleutnant (Ing) und
2.Flottilleningenieur

Gesehen:
Kons. Kapt. (Ing) u. Abt.-Ing.

Anlage zu Gkdos 1550 v. 20.3.1944.

S T E L L U N G N A H M E

zum K.T.B. der 2., 4.,5., 6., 8., 9., S.-Flottille vom 16. - 31.12.43.

1.) Zum Einsatz der 5. S.-Flottille vom 23./24.12.43.

Der Stich gegen das Ostgeleit saß ungefähr 10 sm zuweit ostwärts bzw. war eine Stunde zu früh angesetzt. Die vierte Rotte stieß um 0220 Uhr auf die Vorausscherung bzw. den Führerzerstörer des Ost-Geleitzuges und wurde nach Nordosten abgedrängt. Alle übrigen Rotten stießen auf die beiden Sicherungszerstörer, die urspr. das Ostgeleit nach Süden hin gesichert hatten und beim Auftreten der S.-Boote gerade im Begriff waren, das Westgeleit aus der Weymouth-Bucht zu übernehmen. Da der ostgehende Geleitzug um 0212 Uhr Befehl erhalten hatte, mit Nordkurs in die Weymouth-Bay einzudrehen, und im LG-Schein von den Zerstörern erkannt wurde, daß unsere Boote nordostwärts bis ostwärts des Geleites standen, drängten sie die Boote nach Südosten ab. Die zunächst mit West -, Süd-, bzw. Südwestkurs operierende erste und dritte Rotte stieß von Zerstörern verfolgt nach Süden auf den Führerzerstörer des ostgehenden Geleites und wurde durch ihn vom Geleit selbst abgehalten. Die dritte Rotte ließ den Geleitzug nach Süden ablaufend nur wenige sm an Stb.

Die fdl. Landortung beeinflußte die S.-Bootsabwehr nicht, obwohl sie durch SGB 8 vorgewarnt worden war. Wahrscheinlich wickelte sich das Geschehen zu schnell ab und die Unterscheidung zwischen Freund und Feind war so schwierig bzw. unmöglich, daß die zweifellos erfolgte Ortung der S.-Boote zu ihrer Bekämpfung nicht mehr ausgenutzt werden konnte.

Die Sicherung des WP-Geleitzuges bestand aus 3 Zerstörern, von denen zwei, als die Flottille den Stich machte, gerade im Begriff waren, das westgehende Geleit in der Weymouth-Bucht zu übernehmen. Außer diesen beiden Zerst. befanden sich bei jedem Geleit der das Geleit führende Geleitzerstörer, so daß insgesamt wahrsch. 4 Zerstörer an der S.-Bootsabwehr beteiligt waren. Eine aus etwa 3 Booten bestehende MGB-Patrouille stand wie erwartet 15 sm südl. bis südostwärts Portland - Bill, sie wurde von SGB 8 geführt.

Mit den vier zur Verfügung stehenden Rotten konnte nur die Hälfte der fahrplanmäßigen Möglichkeiten überbrückt werden. Der Brite hatte Glück, wir hatten auf die falsche Hälfte getippt. Die Flottille hat versucht herauszuholen, was herauszuholen war. In dem

Blatt 2.

beengten Seegebiet und durch den Einsatz der LG-Salvengeschütze wehrten die Zerst. unsere Boote erfolgreich ab. "S 140" durfte se verständlich nicht nur einen Einzelschuß auf den Zerstörer schieß sondern mußte mindestens einen Doppelschuß losmachen bzw. die Rot mußte die gemeinsame Schußabgabe je eines Doppelschußes anstreben

2.) Zum K.T.B. der 9. S.-Flottille vom 31.12.43.

Der Admiral in den Niederlanden ist auf die Wichtigkeit der Kanäle für die laufende Überführung der S.-Boote hingewiesen und um eingehende Absuche des Kanals - Groningen/Lemmer gebeten worden. Wenn in Zukunft Grundberührungen oder Berührungen mit Unt wasserhindernissen in den Kanälen vorkommen, ist sofort fernschri liche Meldung mit der Angabe des genauen Schiffsortes zu machen.

3.) Zum K.T.B. der 2. S.-Flottille Abschnitt Maschine Seite 4 b:

Im Rahmen einer Besprechung mit Vertretern der Schiffs- maschineninspektion, Marineschule Kiel, Schiffsmaschinenabteilung Neustrelitz und der Schnellbootslehrdivision wurde die Ausbildung des Personals Lfb. II für Schnellboote festgelegt und auf-einander abgestimmt. Die Angelegenheit wird federführend von der SMI weiter verfolgt.

Zu Seite 4 d:

Die 2. S.-Flottille wurde mit der versuchsweisen Verlegun der Schmierölfilter in die Bilge zur Erhöhung der Standfestigkeit Motorenanlage beauftragt. Die Angelegenheit wird von hier weiter verfolgt. Auf den Neubaubooten wird diese Art der Aufstellung in Z kunft durchgeführt werden. Die Änderung des Aufstellungsortes der Schmierölfilter auf den bereits in Dienst befindlichen Booten wird Zug um Zug während der Werftliegezeiten durchgeführt.

Fregattenkapitän

PG 71617 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE: 1.1.1944 - 15.1.1944

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kriegstagebuch 37006

O.U., den 19. Januar 1944.

Geheime Kommandosache!

Eing. 27. JAN. 1944

358 Anl. -/-

120

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

m/Abstn. Shapeline

für die Zeit vom 1. -15.1.1944.

Verbandschef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

Kommandant Leutnant z.S. B r a n d i
Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
Kommandant Oberleutnant z.S. K o r n
Kommandant Leutnant z.S.(Kr.O.) Zillmann
Kommandant Oberleutnant z.S. N o l t e
Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
Kommandant Oberleutnant z.S. W i t s c h e
Kommandant Oberleutnant z.S. R i n d f u ß
Kommandant Kapitänleutnant W i t t
Kommandant Oberleutnant z.S. d.R. L i c h t

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RECORD NUMBER IS
PG/41614 /NID
NO MARK OR NOTE MAY BE MADE
ON THIS DOCUMENT OR ITS COVERING
SHOULD ANY MARK
NOTE OR PAPER,
QUOTING

11. Anl. zu 1/SKl. 9865 /44 gKdos

K.T.B.

6. S-Fl.

1. -.15. 1. 1944.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kommando
6. Schnellbootsflottille
Ia/Bds 69

O.U., den 19. Januar 1944.

Geheime Kommandosache!

Eing. 21. JAN. 1944
1. Skl. 358
1. Anl. z.

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

m/Abstim. Maschine

für die Zeit vom 1. -15.1.1944.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier

"S 39" Kommandant Leutnant z.S. Brandi
"S 76" Kommandant Kapitänleutnant Matzen
"S 79" Kommandant Oberleutnant z.S. Korn
"S 90" Kommandant Leutnant z.S.(Kr.O.) Zillmann
"S 91" Kommandant Oberleutnant z.S. Nolte
"S 97" Kommandant Kapitänleutnant Schnebel
"S 114" Kommandant Oberleutnant z.S. Nitsche
"S 128" Kommandant Oberleutnant z.S. Rindfuß
"S 132" Kommandant Kapitänleutnant Witt
"S 135" Kommandant Oberleutnant z.S. d.R. Licht

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTRATION NUMBER IS
PG/41614/MID
NO MARKS OR WRITING SHOULD BE MADE
ON IT AND NO ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
IT OR ON ANY PAPER
QUOTING ITS NUMBER

11. Anl. zu 1/Skl. 9865/44 gKdos

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.1.	Ymuiden	"S 39, 76, 79, 90, 91, 97, 114, 128, 135" Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
2.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
13 00 15 30	Kiel Travemünde	"S 132" aus zum Marsch nach Travemünde. "S 132" ein.
3.1.- 4.1.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
5.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
20 30		Übungsfahrt nach Südwesten mit "S 76, 90, 91, 114, 135" aus.
21 30		"S 39, 79, 97" zur Übungsfahrt aus. Fahrübungen. Treffpunkt beider Gruppen Qu.8552. Gemeinsamer Rückmarsch.
23 00		Mit allen Booten Fischhalle fest.
6.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
7.1.		"S 39, 79, 90" beschränkt K.B. wegen Einbau Fat-Anlage. Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
8.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetter- und Mondlage.
9.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetter- und Mondlage.
12 00 14 30	Travemünde Kiel	"S 132" aus nach Kiel. "S 132" ein.
10.1.	Ymuiden	"S 39, 79, 90" wieder voll K.B. Minenbeladungsbefehl. Mit Durchführung Einsatz in den nächsten 5 Tagen zu rechnen. Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
11.1.	Amsterdam	"S 128" in der Droogdockwerft. Störungsbeseitigung am Echolot.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
11.1.	Ymuiden	Mineneinsatzbefehl: -GKdos - Rot - Einsatzbefehl: 2.,6.,8. S-Fl. EMC- und UMB-Verseuchung des Geleitzugweges nördlich Humbermdg. zwischen Boje 62 E und 62 G-2. S-Fl. verseucht von 2 sm südl. bis 1 sm nördl. Boje 62 F. - 6. und 8. S-Fl. von 1 sm nördl. 62 F bis Boje 62 G. - Tiefeneinstellung: 2,5 m unter M.Spr. - Führung: Chef 6. S-Fl. Auslaufen 17 15 Uhr, Einmarsch nach Anweisung Chef 6. S-Fl. über A.N. 5985 r.K.M. Ausweichgebiet 2. S-Fl. Geleitweg bis Boje 62 D, 6.u. 8. S-Fl. bis Boje 17. Minenlage nicht ostwärtiger als 2 sm vom Geleitweg. - Beim Auftreffen auf den Feind, unbemerkten Wurf anstreben. Sobald bemerkt, alle Ziele angreifen. - Chef 6. S-Fl. entscheidet über Abbruch falls kein Wolkenschutz. F.d.S. G'kdos 5961 Aop.
12 45		Eingang Durchführungsbefehl zum Mineneinsatz.
16 15	Ymuiden	mit "S 135, 39, 114, 90, S 97, 76, 91, 79" abgelegt.
16 50	Süd 2 -3, See 1 Dünung aus N., gute Sicht	Vormarsch mit 2. u. 6. S-Fl. gemeinsam angetreten 306°, 30 sm.
19 15	Qu. 8156 SSW - SW 6-7, See 4, gute Sicht, Dünung aus Norden .	Qu. 8156 1.K.u. Rückmarsch wegen Wetterlage angetreten.
22 15		Boote Ymuiden fest.
12.1.	Ymuiden Amsterdam	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. "S 79, 90" Droogdockwerft. Schleichfahrtabgasrohr und Stopfbuchse Mittelwelle lecken.
13.1.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. "S 79, 90" K.B.
14.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
15.1.		Einsatz entfällt wegen Nebel, mit 4 Booten halbstündige Bereitschaft.

THIS DOCUMENT IS ... PROPERTY OF THE BRITISH ... IS LOANED SUBJECT TO RETURN IF NOT REQUIRED FOR PERMANENT RECORD. NO MARK ON IT SHOULD OBSCURE TEXT OR DIAGRAMS. SHOULD BE RETURNED IMMEDIATELY ON REQUEST. RECORD OF THE RUSSIAN QUOTING THIS REFERENCE IS G/1617/NID

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Bootsverteilung
	"S 39"	Ymuiden (K.B.)
	"S 76"	" "
	"S 79"	" "
	"S 90"	" "
	"S 91"	" "
	"S 97"	" "
	"S 114"	" "
	"S 135"	" "
	"S 128"	Amsterdam (Droogdockwerft) Ziehen Mittelwelle, Einbau Schwingfilter.
	"S 132"	Kiel. Rasterprobung und Ausrüstung.

Obermaier.

Heftrand

Kommando Schnellbootsflottille Nr. 9 117

Geheim!

T.d.S. 23. JAN 1944

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellbootsflottille

Flottillenchef : Korv.Kapt. Obermaier
1.Flottilleningenieur: Kaptlt. (Ing) Stockfleth
2.Flottilleningenieur: Ob.Ltnt. (Ing) Tolkiehn

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten	
"S 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S 76"	" "	Richter
"S 79"	Stbs." "	Richard
"S 90"	Ob.Masch.	Form
"S 91"	" "	Hilger
"S 97"	" "	Späth
"S 114"	" "	Hemmen
"S 128"	" "	Herrmann
"S 132"	" "	Prigge
"S 135"	" "	Rülle

Begonnen am: 1. 1. 1944
Abgeschlossen am:15. 1. 1944.

Seitenzahl: 7 - 10

Obermaier.

12. Anl. zu T.d.S. 9865/44 gKds

Im Berichtsabschnitt außer K.B.- befindliche Boote:

"S 132"	1.1.44	Kiel	Resterprobungen und Restausrüstung.
seit	2.1.44	Travemünde	
bis	8.1.44		
seit	9.1.44	Kiel	
"S 128" seit	11.1.44	Amsterdam,	Boot liegt zur Kontrolle der Unterwasserteile in der Droogdockwerft. Die Gummierung der Welle m ist stark beschädigt. Die Welle m wird ausgebaut, die Gummierung erneuert.
"S 90"	12.1.44	Amsterdam	In der Droogdockwerft wurde die Wellenstopfbuchse m neu verpackt.
"S 79"	12.1.44	Amsterdam	In der Droogdockwerft wurden die, durch Seewasser zerfressenen und dann gerissenen Abgasrohre für Schleichfahrt der Mot Stb u. Bb instandgesetzt. Das Echolot wurde überholt.

1.1. - 7.1.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
8 .1.44	"S 91"	Mot m Zyl 14 und 16 undichte Kühlmäntel, Sammelmeldung Nr. 2
9.1. - 10.1.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
11.1.44	"S 90"	Stevenrohrbuchse der Welle m leckte stark. Durch Nachziehen wurde die Undichtigkeit nicht beseitigt.
12.1. - 13.1.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
14.1.44	"S 39"	Anschlüsse für Reservetorpedoheizung wurden eingebaut.

15.1.1944 Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Korvettenkapitän
u. Flottillenchef.

Kaptl. (Ing) und
Flottilleningenieur

Anlage zu Gkdos 1549 vom 20.3.1944.

S T E L L U N G N A H M E

zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8., 9., Schnellbootsflottille vom 1. - 15. 1. 1944.

1.) Zum Einsatz der 5. S.-Flottille am 5./6.1.44.

Wie erwartet, traf die Flottille um 0300 Uhr nördl. Wolf Rock unbemerkt auf den Geleitzug. Die westlichste Rotte bekam ihn zunächst in Sicht. Alle Rotten kamen an das Geleit heran, wobei hervorzuheben ist, daß die ostwärtigste Gruppe in einer halben Stunde dem Geleit etwa 10 sm entgegenoperierte und dann in weiteren 15 Min. ihren Angriff erfolgreich durchführte. Das Geleit war anscheinend nur von dem Zerst. "Mackay" und einigen Bewachern gesichert, die in der Schnellbootsabwehr unerfahren waren. Die fdl. Landortung brachte nur einzelne unzusammenhängende Ortungen mit Reichweiten von 6 bis 10 sm von der Küste. Ein Ansatz zum Abfangen der S.-Boote wurde nicht angesetzt, wahrsch. weil keine Kräfte zur Verfügung standen. Als Erfolg wird die Versenkung von

3 Dampfern a 3000 BRT
1 Dampfer 2000 BRT
1 Dampfer 1500 BRT gleich 5 Dampfer mit 12 500 BRT

und einem Bewacher anerkannt. Verschossen wurden 23 Torpedos. Die Schießleistung ist nur z.T, befriedigend. Ein Großteil der Fehlschüsse ist darauf zurückzuführen, daß auf größere Entfernung einzelbootsweise Einzelschüsse geschossen wurden. Erstmalig kamen Torpedos mit TZ 3 zum Einsatz mit denen 5 Treffer erzielt wurden. Die TZ 3 übertrafen die Wirkung der Aufschlagzündung erheblich. In den meisten Fällen wurde der Kiel gebrochen und das Fahrzeug gezweiteilt. Das Sinken erfolgte mehrfach schon nach wenigen Minuten.

2.) Stellungnahme zum Abschnitt Maschine K.T.B. 2. S.-Fl.
Zu Seite 2, Ziffer 1:

Zur Einsparung von Personal wurde im Zuge der Aktion "Vorwärts" die Auflösung sämtlicher Maschinenschreibstuben befohlen. Das Arbeitsgebiet der Maschinenschreibstuben geht damit auf die Kommandoschreibstuben über. Darüber hinaus wurde die techn. Besatzung der S.-Boote auf 1/2/5 - bisher 1/3/6 - reduziert, so daß der Bb.-Motor in Zukunft vom ältesten Maschinengasten, in der Regel U.O.-Anwärter gefahren wird.

10. Anl. zu 1/Gkl. 9865/44 gKdos

Zu Seite 2 Ziffer 3:

Die Flottille hat Anweisung erhalten, das Drucklager Mittelwelle bei der nachsten sich bietenden Gelegenheit nochmals einer eingehenden Kontrolle zu unterziehen und es ggf. auszuwechseln. "S 80" befindet sich seit der Indienststellung im Fronteinsatz und wird voraussichtlich im März als Schulboot an die Schnellbootslehrdivision abgegeben.

Zum K.T.B. der 4. S.-Flottille vom 1. - 15.1.44 Abschnitt Maschine

Es häufen sich nunmehr die Fälle, in denen die Neubauwerften ihre Indienststellungstermine ganz erheblich überschreiten Im Monat Januar 1944 war die Indienststellung von 5 S.-Bootsneubauten vorgesehen. Tatsachlich wurden aber nur lediglich 2 Neubauten geliefert.

Die Gründe dafür liegen darin, daß sie Unterlieferanten durch Zerstörungen bei Luftangriffen Ausrüstungsteile - besonders Hilfsaggregate, Wellen usw. - teilweise vorübergehend überhaupt nicht mehr oder nur sehr verspätet anliefern können.

Die bei der Indienststellung von von "S 170" eingetretenen Verzögerungen sind durch die nicht termingerechte Anlieferung der neuen 518 Motoren, die erstmalig versuchsweise auf diesem Boot eingebaut und erprobt werden sollen, entstanden.

Fregattenkapitän.

Anlage

zum K T B (Maschine) der 6. S.-Flottille vom 1.1.44 – 15.1.44.

● kriegsbereit
◐ nicht "
○ fahrbereit

Datum	"S 39"	"S 76"	"S 79"	"S 90"	"S 91"	"S 97"	"S 114"	"S 128"	"S 132"	"S 135"	
1.1.	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Ymuiden	Kiel	Ymuiden	● ● ○
2.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
3.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	Treve-münde	"	● ◐ ○
4.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
5.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
6.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
7.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
8.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	Kiel	"	● ◐ ○
9.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
10.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
11.1.	"	"	"	"	"	"	"	Amsterdam	"	"	● ◐ ○
12.1.	"	"	"	A'dam	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
13.1.	"	"	"	Ymuiden	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
14.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○
15.1.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	● ◐ ○

PG 71618 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE. 16.1.1944 - 31.1.1944

Kr 41986a

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kommando E.O., den 5. Februar 1944

6. Schnellbootsflottille

B.Nr. G.Kdos 129

F. d. S.
Eing - 7 FEB. 1944
B.Nr.G.Kdos. 706 Anl. —

G E H E I M E K R I E G S S A C H E !

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. - 31. Januar 1944.

Flottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

"S 39" Kommandant Leutnant zur See Brandi
"S 76" Kommandant Kapitänleutnant Matzen
"S 79" Kommandant Oberleutnant zur See Korn
"S 90" Kommandant Leutnant zur See Kr.O. Zillmann
"S 91" Kommandant Oberleutnant zur See Nolte
"S 97" Kommandant Kapitänleutnant Schnabel
"S 114" Kommandant Oberleutnant zur See Nitsche
"S 128" Kommandant Oberleutnant zur See Rindfuß
"S 132" Kommandant Kapitänleutnant Witt
"S 135" Kommandant Oberleutnant zur See d.R. Licht

Heftrand

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/Y1618 NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT OUTSIDE THE CENSOR'S ANNOTATION OR PARAGRAPH SHEET NUMBERED OR REGISTERED NUMBER

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16. -		
17.1.	Ymuiden	"S 39, 76, 79, 90, 91, 97, 114, 135". "S 128" Störungsbeseitigung Echolot Droog-dockwerft.
	Kiel	"S 132" SVK - Erprobung.
		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
18.1.	Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
0500	Kiel	"S 132" aus nach Cuxhaven.
1700	Cuxhaven	"S 132" ein.
19.1.	Ymuiden	Kein Einsatz wegen Wetterlage
		"S 128" voll K.B.
1030	Cuxhaven	"S 132" aus nach Borkum
1515	Borkum	"S 132" einlaufend passiert weiter nach Delfzyl.
1610	Delfzyl	"S 132" ein.
20.1.		
0730	Delfzyl	"S 132" aus durch Kanäle nach Ymuiden.
	Ymuiden	"S 128, 114" außer K.B. Kompaßanlage unklar, Steuerbordwelle wird gezogen (Dock Ymuiden).
	Ymuiden	Eingang Torpedoeinsatzbefehl: -Rot-Gkdos- 1) 2., 6., 8. S.-Flottille (je 2 Gruppen) Torp.-Einsatz gegen Südgeleit. 0230 Uhr im Raume Boje 57 A bis Boje 4 . Stich gruppenweise, Gruppenabstand 4 sm.- 2) 4., 9. S.-Flottille (5 Boote) Mineneinsatz 0130 Uhr im Raum Boje 3 A bis 3 C. Verseuchung mit LMB MA Room I A mit PU Scharfzeit 19 bis 0700 Uhr. UES 24 Std. auf Wassertiefe unter 33m. Mit Geleitverlegung etwa 3 sm nach Westen rechnen. F.d.Schn. 321 A Eins.
2100	SW 4-5, See 3, gute Sicht	Mit "S 90, 76, 91, 39, 97, 79, 135" abgelegt.
2130		Vormarsch mit 2. und 8. S.-Flottille angetreten. 286°,30 sm .
2320	SW 6, See 4, gute Sicht	Qu. 8435 r.K.o. Rückmarsch angetreten wegen Wetterlage.
0120	Ymuiden	alle Boote fest.
21.1.		
1230	Ymuiden	"S 132" fest.
		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
22.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
		"S 128" voll K.B.

Heftrand

Pfennig.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
23. - 24.1.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
25.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. "S 132" außer K.B. wegen Einbau 4 cm Flak.
26. - 28.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. "S 114" eingeschränkt K.B.
28. - 31.1.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. "S 90 " außer K.B. wegen Auswechseln Stevenrohrbuchsen Mittelwelle M. "S 128", "S 135" außer K.B. wegen Einbau 4 cm Flak. "S 90, 114, 132" eingeschränkt K.B.

Rotterdam

B o o t s v e r t e i l u n g.

"S 39" Y m u i d e n K.B.
"S 76" " K.B.
"S 79" " K.B.
"S 90" " K.B. vorbehaltlich Probefahrt
"S 91" " K.B.
"S 97" " K.B.
"S 114" " K.B. vorbehaltlich Probefahrt
"S 128" Rotterdam außer K.B. (Einbau 4 cm Flak) (Gusto Werft)
"S 132" Y m u i d e n eingeschränkt K.B. (Wegen Nachschubverzögerung bei Einbau 4 cm Flak.)
"S 135" Rotterdam außer K.B. (Einbau 4 cm Flak) (Gusto Werft)

Abmarsch.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/ 71618 NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT OUTSIDE ... SHOULD BE READ IN ... OR ... QUOTING ITS REGISTERED NUMBER

KTB mot. Ro.

Ju 41986 B 11. J. 44.

Kommando
d. Schnellbootsflottille
B.-Nr. 9 239

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

(Abschnitt Maschine)

der

2087

6. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Flottillenchef:	Korv.Kapt.	O b e r m a i e r
1.Flottilleningenieur:	Kaptlt. (Ing)	S t e c k f l e t h
2.Flottilleningenieur:	Ob.Ltn.(Ing)	T o l k i e h n

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
"S 39"	Ob.Masch.	B r u m m e r
"S 76 "	" "	R i c h t e r
"S 79"	Stbs.Ob.Masch.	R i c h a r d
"S 90"	Ob.Masch.	F o r m
"S 91"	" "	H i l g e r
"S 97"	" "	S p ä t h
"S 114"	" "	H e m m e n
"S 128"	" "	H e r r m a n n
"S 132"	" "	P r i e g e
"" 135"	" "	R ü l l e

Begonnen am 16.1.1944.
Abgeschlossen a 31.1.1944.

Seitenzahl: 11 - 14

Obermaier.

Heftrand

Im Berichtsabschnitt außer K.B.-befindliche Boote:

"S 132"	seit 9.1.44 bis 17.1.44	Kiel,	Resterprobungen und Restausrüstung.
	seit 18.1.44 bis 20.1.44		Verlegen zum Stützpunkt.
"S 128"	seit 11.1.44 bis 18.1. 44	A'dam	Gummierung der Welle m in der Droogdockwerft.
"S 114"	seit 20.1.44	Ymuiden	Wellenträglager Stb. unklar. Siehe Störungsmeldung Nr. 19 Gruppe A vom 2.2.1944. Beim Docken des Bootes wurde festgestellt, daß Federblatt gebrochen gerissen. Gummierung Stb-Welle hatte sich gelöst. Es wurde eine neue Welle eingezogen. Die Arbeiten wurden erstmalig in dem an der Fischhalle liegenden Dock unter Zuhilfenahme der Fa. Verl ausgeführt. Die Instandsetzungen verzögerten sich etwas, da die Firma das dazu notwendige Spezialwerkzeug erst anfertigen mußte. Alle Arbeiten wurden mit großer Sorgfalt und größter Schnelligkeit ausgeführt, vorteilhaft wirkte sich dabei aus, da die Bootsbesatzung in vorbildlicher Weise auf sich selbst gestellt war und größtenteils selbst die Arbeiten durchführen mußte.
"S 90"	seit 29.1.44	Ymuiden	Beseitigen der Leckage an der Steverrohrbuchse der Welle m. Die Gummilagerbuchse wird gegen eine neue Buchse ausgewechselt.
"S 128"	seit 31.1.44	Rotterdam	Einbau der 4 cm Flak in der Gustowerft.
"S 135"	seit 31.1.44	Rotterdam	Einbau der 4 cm Flak in der Gustowerft.

16. 1. 1944 bis 19. 1. 1944		Keine besonderen Vorkommnisse.
20. 1. 1944	"S 90" vor Ymuiden	Bei T-Einsatz trat die am 11.1.44 aufgetretene Leckage der Stevenrohrbuchse der Welle m erneut auf.
20. 1. 1944 bis 21. 1. 1944	"S 128" Ymuiden	Einbau einer neuen Kompaßschwingfilteranlage.
22. 1. 1944 bis 26. 1. 1944		Keine besonderen Vorkommnisse.
27. 1. 1944	"S 135" Ymuiden	Boot dockt zur Untersuchung der Unterwasserteile ein. Am ⌀ Propeller Stb waren 2 Flügel leicht verbogen, die nach gerichtet wurden.
28. 1. 1944 bis 31. 1. 1944		Keine besonderen Vorkommnisse.

gezeichnet:

Korvettenkapitän
u.Flottillenchef

Kapitänleutnant (Ing)
u.Flottilleningenieur

Gesehen!

Stabsarzt (Ing.) u. Verw. Ing. i. V.

PG 71619 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE. 1.2.1944 - 15.3.1944

Gkdos 154

K.T.B.

6. S-Fl.

15. - 15. II. 1944

Tag / Uhrzeit	Ort / Wetter	Vorkommnisse
	Kommando Schnellbootsflottille	

OKM 41387

F. d. S. Eing. 24. FEBR. 1944 Skdr. G.Kdos. 1208 Anl. -

Den 19. Februar 1944

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

der 6. Schnellbootsflottille für die

Zeit vom 1. - 15. 2. 1944.

Flottillenchef:

Korvettenkapitän Obermaier

Boote:

"S.39"	Kommandant	Leutnant z.S.	Brandi
"S.76"	"	Kptlt.	Matzen
"S.79"	"	Oblt.z.S.	Korn
"S.90"	"	Lt.z.S.(K.O.)	Zillmann
"S.91"	"	Oblt.z.S.	Nolte
"S.97"	"	Kptlt.	Schnebel
"S.114"	"	Oblt.z.S.	Nitsche
"S.128"	"	Oblt.z.S.	Rindfuß
"S.132"	"	Kptlt.	Witt
"S.135"	"	Oblt.z.S.d.R.	Licht

ADMIRALTY
41619 /NID
NO ... SHOULD BE MADE ON ... ANNOTATIONS SHOULD ... THE WORK RECORDING ... PAPER, QUOTING ...

PG/41387/NID

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
111.	Kommando 6. Schnellbootsflottille B.-Nr. g. Kdos 154	Den 19. Februar 1944

F. d. S.
Eing. 24. FEBR. 1944
d. Kdr. G. Kdos 1208 Anl. —

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

der 6. Schnellbootsflottille für die

Zeit vom 1. - 15. 2. 1944.

Flottillenchef:

Korvettenkapitän Obermaier

Boote:

"S.39"	Kommandant	Leutnant z.S.	Brandi
"S.76"	"	Kptlt.	Matzen
"S.79"	"	Oblt.z.S.	Korn
"S.90"	"	Lt.z.S.(K.O.)	Zillmann
"S.91"	"	Oblt.z.S.	Nolte
"S.97"	"	Kptlt.	Schnebel
"S.114"	"	Oblt.z.S.	Nitsche
"S.128"	"	Oblt.z.S.	Rindfuß
"S.132"	"	Kptlt.	Witt
"S.135"	"	Oblt.z.S.d.R.	Licht

ADMIRALTY
/41619/NID
NO NOTA ... WILL BE MADE
ON ... ANNOTATIONS
SHOU... THE WORK
REC... PAPER.
QUO...

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.2.44	Ymuiden /Holl.	"S.39","S.76","S.79","S.90","S.91",S.97",S.114" "S.132"
	Rotterdam (Gusto-Werft)	"S.135","S.128" außer K.B.(Einbau 4 cm Flak).
		Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
2.2.44.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
3.2.44 2345	"	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. Eingang Verlegungsbefehl für Flottille in den Ostraum.
4.-5.2.	Ymuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Verlegung konnte wegen Wetterlage noch nicht durchgeführt werden.
6.2.44 1915	" SW 6-8, See 5.	Mit "S.39", "S.76","S.79","S.90","S.91","S.97", "S.114", "S.132" auf Weg "Tellrot" aus nach Kiel.
7.2.44 1200	Cuxhaven	einlaufend passiert.
1930	Kiel	alle Boote fest.
8.-10.2.	Kiel	Boote klargemacht zur Verlegung nach Osten. Beseitigung von am 6.2.7. eingetretenen Seeschäden, Vermessen und Behandeln der Boote, Kompensieren.
11.2.44 1400	Kiel NO-N 4-5,See 2-3.	Mit "S.90","S.39","S.76","S.79","S.91","S.114" Kiel ausgelaufen zum Marsch nach Memel auf Weg 1. "S.132","S.97" folgen 24 Stunden später nach Swe Werftinstandsetzung.
2300	Arkona.NO 6, See 4, schlechte Sicht,Schneetreiben.	Wegen Wetterlage nach Saßnitz gegangen.
12.2.44 0030	Saßnitz	Mit 6 Booten festgemacht.
0630	Kiel	"Schnellbootsbegleitschiff "Carl Peters" ausgelaufen.
0730	Wetter Arkona: NO 6-7,See 4	Beabsichtigtes Auslaufen nach Memel verschoben. In Laufe des Tages keine Wetterbesserung.
1300		"S.132","S.97" Kiel ausgelaufen zum Marsch nach Memel.
1930		FT an F.d.M.Ost ,"S.132": Wegen Wetterlage Auslaufen Saßnitz bisher nicht möglich. "S.132" möglichst Warnemünde gehen, da Arkona NO 6 - 8 . Chef 6.S.-Flottille.
		FT wurde aus nicht geklärten Gründen von "S.132" nicht empfangen.
1343		F.T. an "Carl Peters": Swinemünde gehen. Weitere Befehle durch F.d.M. Ost. M.O.K. Ost Führungsst.
13.2.44 0200		"S.132","S.97" Swinemünde wegen Wetterlage angelaufen.
	Arkona Wetter 0900 Uhr:NO 6-8 See 5.	
	Saßnitz	Boote können wegen Wetterlage nicht auslaufen.
1350		"Carl Peters" gemäß FT-Befehl Swinemünde eingelaufen.
1530	Wetter Saßnitz:	Mit 6 Booten ausgelaufen nach Memel.
1720	NO 4-5,See 3-4 gute Sicht.	"Carl Peters" Swinemünde im Geleit ausgelaufen nach Memel.
1730	NO 6, See 4, starke Dünung	Boote bei Punkt "Grün 11" wegen Wetterlage Vormarsch abgebrochen. Nach Kolberg gegangen.
1930	aus NO.	Mit 6 Booten Kolberg festgemacht. Telefonisch "S.132", "S.97" für nächsten Morgen bei geeigneter Wetterlage nach Kolberg beordert.
14.2.44 0830	NO 3-4,See 2-3	"S.132","S.97" ausgelaufen nach Kolberg.
1045		Mit 8 Booten Marsch von Kolberg nach Memel angetreten.
1500		"Carl Peters" Memel festgemacht.
1900		Alle Boote Memel bei "Carl Peters" festgemacht. Brennstoffübernahme.
15.2.44 0900	OSO 3-4,See 1-2	Mit 8 Booten Memel ausgelaufen nach Reval.
2245		Mit allen Booten Reval festgemacht. Flottillenchef bei F.d.M. Ost gemeldet.

Bootsverteilung:

"S.39"	Reval	(K.B.)
"S.76"	"	(K.B.)
"S.79"	"	(K.B.)
"S.90"	"	(K.B.)
"S.91"	"	(K.B.)
"S.97"	"	(K.B.)
"S.114"	"	(K.B.)
"S.132"	"	(K.B.)
"S.128"	Rotterdam Gusto-Werft	(Einbau 4 cm Flak)
"S.135"	" " "	" " "

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF HIS BRITANNIC MAJESTY'S GOVERNMENT
ADMIRALTY PROPERTY
ALIEN'S REGISTRATION NUMBER 13
PG 41619/IND
NO PHOTOGRAPH OF THIS DOCUMENT SHOULD BE MADE WITHOUT THE PERMISSION OF THE ADMIRALTY

Photostat Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

Geheim!

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

des

Schnellbootsbegleitschiffes " Carl Peters "

Begonnen: 12.2.44
Abgeschlossen: 15.2.44

Kommandant: Oberleutnant zur See Reuthal

Am 7.2.44 einsatzmäßig der 6.S.Fl. unterstellt.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
12.2.44 05.35	Kiel, Tirpitzmole, NO 3-4 bedeckt, gute Sicht	abgelegt zum Marsch nach Memel mit Grundminengeleit. Auf Befehl M.O.K.Ost Führungsstab Swinemünde angelaufen zur Übernahme von Minenschienen für M.-Boote.
13.48	Swinemünde	Sperrzeugamt festgemacht. Reuthal
13.2.44 17.23	Swinemünde NO 2-3, 2/10 bedeckt, gute Sicht	abgelegt zum Weitermarsch nach Memel mit Grundminengeleit bis Punkt Blau O 2. Anschließend Alleinmarsch mit 20 sm Marschfahrt. Reuthal
14.2.44 08.00	φ = 55°14' N λ = 18°26' O 04 Seegang 2-3 bedeckt. gute Sicht	Zick-Zack-Kurse gesteuert gemäß Anweisung BSO.
15.00	Memel	Verladepier festgemacht. Reuthal
15.2.44 14.30	Memel 02 Seegang 0, bedeckt, gute Sicht	ausgelaufen zum Alleinmarsch auf vorgeschriebenem Weg mit 20 sm Marschfahrt nach Reval. Reuthal

Hermann.

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kommando
6. Schnellbootsflottille
Tgb.Nr. 9 299

Ju 413878
19. 2. 1944.

Geheim!

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Korv.Kapt. Obermeier
1. Flottilleningenieur: Kaptlt.(Ing) Stockfleth
2. Flottilleningenieur: Ob.Ltn.(Ing) Tolkiehn

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
"S 39"	Obermaschinist	Dr bremer
"S 76"	"	Richter
"S 79 "	Stbs.Ob.Masch.	Richardt
"S 90"	Obermaschinist	Form
"S 91"	"	Hilger
"S 97"	"	Späth
"S 114"	"	Hemmen
"S 132"	"	Prigge
"S 128"	"	Herrmann
"S 135"	"	Rülle

Begonnen am 1.2.1944
Abgeschlossen " 15.2.1944

Seitenzahl: 15 - 18

Im Berichtsabschnitt außer KB befindliche Boote:

"S 114" seit 20.1.44 bis 2.2.44 Ijmuiden Instandsetzung des Wellentraglagers Stb. Probefahrt. Nach 45 Min Fahrzeit wurde der Lagerdeckel des neuen Traglagers warm. Das Lagerunterteil blieb kalt. Nach der Fahrt wurde ein 3/10 mm Blech unter das Lager gelegt.

"S 128" seit 31.1.44 Rotterdam. Einbau der 4 cm Flak in der Gustowerft.

"S 135" seit 31.1.44 Rotterdam. Einbau der 4 cm Flak in der Gustowerft.

1. 2. 1944 bis 2. 2. 1944	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
3. 2. 1944	Ijmuiden "S 114"	Probefahrt. Während dieser Fahrt blieb die Temperatur am Unter- und Oberteil des Lagers gleich.
4. 2. 1944 bis 5. 2. 1944	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
6. 2. 1944 bis 7.2 . 1944	in See	Keine besonderen Vorkommnisse.
8. 2. 1944	Kiel "S 132"	Boot wurde zur Kontrolle der Unterwasserteile eingedockt. Die drei Propeller waren verbogen. Der Propellersatz wurde ausgewechselt.
9. 2. 1944 bis 13.2. 1944	in See	Keine besonderen Vorkommnisse.
14.2. 1944	Memel "S 91"	Mot Stb Zylinder 6 } undichte Mot M " 12 } Kühl- Mot Fb " 17 u. 20) Mäntel (Sammelmeldung Nr. 2 B)
15.2. 1944	Reval "S 76"	Fb Abgassammelrohr des Fb-Motors am Zylinder 10 an der Schweißnaht gerissen. Das Sammelrohr mußte nach der Fahrt ausgewechselt werden. (Sammelmeldung Nr. 2 B).
	Reval "S 39"	Bruch der Antriebswelle der Seewasserpumpe am Motor Stb. Der Motor kam nicht zum Ausfall, da der Pumpenkreisel trotz gebrochener Welle noch mitgedreht wurde.

Während der Verlegungsmärsche der Flottille von den West- in den Ostraum, der sich über eine Fahrtstrecke von 1062 Seemeilen erstreckte, hat das Maschinenpersonal stets vorzüglich gearbeitet, mit größter Einsatzfreude den Dienst getan und durch sorgfältigste Bewachung der Anlage diese stets einsatzbereit gehalten. Kleinere auftretende Störungen wurden durch zielbewußtes und energisches Handeln, bei teils schwerstem Seegang und starker Beanspruchung durch die Fahrtdauer, sofort beseitigt, sodaß die Boote stets einsatzbereit blieben.
Während der Fahrt wurde die Anlage mit einer Personalstärke von einem Oberfeldwebel zwei Unteroffizieren und fünf Maschinengasten gefahren, wobei sich diese Verringerung der Personalstärke bewährt hat.

gesehen:

Korvettenkapitän u.Flo.Chef — Kapitänleutnant (Ing) u.Flottilleningenieur

Kriegstagebuch
des
Schnellbootsbegleitschiff "Carl Peters "
- Abschnitt Maschine. -

Begonnen: 12.2.1944
Abgeschlossen: 15.2.1944

Leit. Ing. Ob. Ltn. (Ing.) S t e g e n

Tag	Ort	Vorkommnisse
12.2.44	Kiel Tirpitzmole Ostsee	Licht, Dampf und Wasser von Land. 05.30 Uhr Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb. Marsch nach Swinemünde. Sonst keine Vorkommnisse. Flegen
13.2.44	Ostsee Swinemünde (Sperrzeugamt) Ostsee	Seebetrieb. 13.48 Uhr Swinemünde Sperrzeugamt festgemacht. Weiter mit Seebetrieb. 17.23 Uhr wieder abgelegt. Marsch nach Memel. Sonst keine Vorkommnisse. Flegen
14.2.44	Ostsee Memel	Seebetrieb. 15.00 Uhr Memel festgemacht. Eigener Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse. Flegen
15.2.44	Memel Ostsee	Eigener Hafenbetrieb. Mittels Schlepper verholt zur Ölstation. 125 m^3 Treiböl γ = 0,865 von 11.30 - 14,15 Uhr mit 1/3 übernommen. 14.30 Uhr Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb. Marsch nach Reval. Sonst keine Vorkommnisse. Flegen

Flegen
Ob. Ltn. (Ing.) u. L.I.

Eschen
Alt
Stellv. d. Kdt. u. I.W.

PG 71620 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE. 16.3.1944 - 29.2.1944

KTB.

6. S. Fl.

16. - 29. II. 1944.

Tag / Tageszeit	Ort / Wetter	Vorkommnisse
		5077

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. - 29.2.1944.

Abteilungschef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

S 39" Kommandant Leutnant zur See B r a n d i
S 76" Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
S 79" Kommandant Oberleutnant zur See K o r n
S 90" Kommandant Leutnant zur See (K.O.) Zillmann
S 91" Kommandant Oberleutnant zur See N o l t e
S 97" Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
S 114" Kommandant Oberleutnant zur See N i t s c h e
S 128" Kommandant Oberleutnant zur See R i e d f u ß
S 132" Kommandant Kapitänleutnant W i t t
S 135" Kommandant Oberleutnant zur See d.R. L i c h t

Vorübergehend unterstellt:
Schnellbootsbegleitschiff " Carl Peters "
Kommandant Oberleutnant zur See R e u t h a l

Anl. Nr. 12 zu 1/Skl 2766/44 g Kdos.

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen/Paris/Utrecht/Oslo/Reval N. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Kommando 6. Schnellbootsflottille B.-Nr. g 129 vt 175		

K 10509

5077

O. U., den 6. März 1944

F. d. S.
Eing. 14. MRZ. 1944
Nr. G. Kdos. Anl. 2

1444 2 R

6. Kl. G 4200 v. 23.5

ADMIRALTY
AND
PG/41620/NID
NO MARK
ON
SHOULD BE MADE
RE

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. - 29.2.1944.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier

"S 39" Kommandant Leutnant zur See Brandi
"S 76" Kommandant Kapitänleutnant Matzen
"S 79" Kommandant Oberleutnant zur See Korn
"S 90" Kommandant Leutnant zur See (K.O.) Zillmann
"S 91" Kommandant Oberleutnant zur See Nolte
"S 97" Kommandant Kapitänleutnant Schnebel
"S 114" Kommandant Oberleutnant zur See Nitsche
"S 128" Kommandant Oberleutnant zur See Rudfuß
"S 132" Kommandant Kapitänleutnant Witt
"S 135" Kommandant Oberleutnant zur See d.R. Licht

Einsatzmäßig unterstellt:
Schnellbootsbegleitschiff " Carl Peters "
Kommandant Oberleutnant zur See Reuthal

Stärke vorgelegen!

Anl. Nr. 12 zu 1/Skl 2766/44 g Kdos.

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordruck-Lager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval N. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.2.	Reval	"S 39, 76, 90, 91, 97, 114, 132, 79"
	Rotterdam (Gusto-Werft)	"S 128 u. 135" Einbau 4cm Flak.
11 30	Reval (Koplibucht)	"Carl Peters" fest.
bis 19.2.		Kein Einsatz, zwei- bzw. sechsstündige Bereitschaft.
20.2.		Kein Einsatz. 4 Boote Sofortbereitschaft bis Hellwerden.
21.2.		Kein Einsatz, sechsstündige Bereitschaft. Gem. fernmündl. Unterrichtung ist Verlegung der Flottille wegen Eislage nach Libau geplant.
22.2.u. 23.2.		Kein Einsatz, sechsstündige Bereitschaft.
21 00		Eingang Fernschr. von 2. S-Fl.: "S 128" Totalverlust durch Sprengung. Befohlene Verlegung kann wegen Wetterlage nicht stattfinden.
24.2.		
09 00	Reval	mit 8 Booten aus nach Libau.
09 15		"Carl Peters" aus nach Libau
19 10	Libau	Boote fest.
25.2.		
00 32	Libau	"Carl Peters" fest.
bis 28.2.		Kein Einsatz, keine Bereitschaft .
29.2.		Gem. Einverständnis F.d.M. Ost und F.d.S. ist für die Liegezeit in Libau die Durchführung eines Torpedoschießabschnittes geplant.
01 30	Libau	"S 97, 90, 76, 91" aus nach Gotenhafen zur Abholung von Übungstorpedos und Schießmaterial.
08 00	Gotenhafen	"S 97, 90, 76, 91" fest.
		Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Vorbereitungen für Durchführung Torpedoschießen getroffen. Gem. fernmündl. Rücksprache und Einverständnis F.d.M. Ost A I Bereitschaft der Flottille - auch während des Torpedoschießens - auf 12 Stunden erweitert.

Obermaier

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	

Bootsverteilung:

"S 39"	Libau	(K.B.)
"S 76"	"	"
"S 79"	"	"
"S 90"	"	"
"S 91"	"	"
"S 97"	"	"
"S 114"	"	"
"S 132"	"	"
"S 135"	Ymuiden	" → einsatzmäßig 2. S.-Fl. Westspitze.

Obermaier

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G 71620 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE [illegible] ON THE WORK RECEIVED OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kommando
Schnellbootsflottille
g 427

O. U., den 5. II. 1944.

Geheim!

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellbootsflottille

Flottillenchef:	Korv.Kapt.	Obermaier
1. Flottilleningenieur:	Kaptlt. (Ing)	Stockfleth
2. Flottilleningenieur:	Ob.Ltn. (Ing)	Tolkiehn

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
"S 89"	Obermaschinist	Brümmer
"S 76"	"	Richter
"S 79"	Stbs.Ob.Masch.	Richard
"S 90"	Obermaschinist	Form
"S 91 "	Oberfähnrich Ing.	Sachsenweger
"S 97"	Obermaschinist	Späth
"S 114"	"	Hemmen
"S 132"	"	Prigge

Begonnen am: 16.2.1944.
Abgeschlossen ": 29.2.1944.

Seitenzahl: 19 - 20

16. 2. 1944	Reval		Keine besonderen Vorkommnisse.
17. 2. 1944	Reval	"S 39"	Bei der Brennerkontrolle wurde festgestellt, daß folgende Brenner an den Stegen gerissen waren: M Mot Zyl. 1, 2, 4, 6 u. 9. Bb " " 1 u. 4.
		"S 79"	Stb." " 5 u. 14 undichte Kühlmäntel. Bb " " 1 an der Ventilführung gerissen. (Sammelmeldung 2 B)
		"S 114"	Bb Mot Abgassammelrohr an der Schweißnaht Zylinder 10 porös.
18. 2. 1944	Reval		Keine besonderen Vorkommnisse.
19. 2. 1944	Reval	"S 90"	Stb Mot Zylinder 14 Brenner im Steg gerissen. (Sammelmeldung 2 B)
20. 2. 1944 bis 23. 2. 1944	Reval		Keine besonderen Vorkommnisse.
24. 2. 1944	In See	"S 91"	0935 Uhr Bb Mot abgestellt. Flansch des Kühlwasseraustritts am Schmierölkühler Bb abgerissen. Der Leichtmetallflansch war vom Seewasser zerfressen. Es wurde während der Fahrt ein neuer Flansch eingebaut. 1020 Uhr Bb Motor wieder in Betrieb genommen.
25. 2. 1944	Libau		Kontrolle der Kühlwasserflanschen an den Ölkühlern auf allen Booten. Gleichzeitig Kontrolle der Zinkschutzplatten. Ergeb Die Kühlwasserflanschen der Ölkühl von "S 91" waren aus Leichtmetall und sämtlich stark zerfressen. Sie wurden gegen Bronzeflanschen ausgewechselt. Die Zinkschutzplatten der Ölkühler waren an allen Booten in Ordnung.
26. 2. 1944	Libau	"S 97"	Bb Mot Zyl. 1 undichter Kühlmantel. (Sammelmeldung 2 B)
27. 2. 1944 bis 28. 2. 1944	Libau		Keine besonderen Vorkommnisse.
29. 2. 1944	In See		"S 76", "S 90, "S 91", und "S 97" keine besonderen Vorkommnisse.

"S 135" ist ab 16.2.1944 der 2. S.-Flottille angeschlossen.
Das K.T.B. für "S 128" wird gesondert nachgereicht.

gezeichnet:

Korvettenkapitän und Flottillenchef — Kapitänleutnant (Ing) u. Flottilleningenieur

Kommando
Schnellbootsflottille
G 474

An Bord, den 16. März 1944

Geheim!

Anlage zum Kriegstagebuch
(Abschnitt Maschine)
der 6. Schnellbootsflottille
vom 16. - 29. Februar 1944.

Bootsnummer:	Leitender Maschinist:
"S 128"	Ob.Masch. H e r r m a n n

Seitenzahl: 21 - 22

Im Berichtsabschnitt außer KTL.:

"S 128"	seit 31.1. bis 19.2.	Rotterdam	Einbau 4 cm-Flak in der Gustowerft
	20.2.- 21.2.	Ymuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
	22.2.- 23.2.	in See	Am 23.2. 01 55 Uhr während des Einsatz Kollision mit "S 94". Sehr starke Beschädigung und Vollaufen des Vorschiffes. Die Maschinenanlage blieb klar. Das Vo mußte gesprengt werden. Die Besatzung von "S 86" übernommen.

gesehen:

Kapitänleutnant
~~Korvettenkapitän~~ u.
Flottillenchef i.V.

i.V. Volkhusen
~~Kapitän~~leutnant (Ing)
Flottillenigenieur

gesehen:
Förster
Korv. Kapt. Insp. d. Torp.-Ing.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
des
Schnellbootsbegleitschiffes " Carl Peters "

begonnen: 16.2.44
abgeschlossen: 26.2.44

Kommandant: Oberleutnant zur See Reuthal

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.2.44 0025	Punkt gelb 05 SO 3-4 Seegang 2, 9/10 bedeckt, gute Sicht	Marsch mit 20 sm Marschfahrt auf Weg 95 nach Reval
0920	Zigelkop Ibucht	geankert gem. Befehl F.d.M. Ost
1128	Reval Innenhafen Kopli	festgemacht. Vorbereitungen zum Tarnen des Schiffes getroffen. Reuthal
17.2.44		arnung des Schiffes mit weißen Tarnmatten durchgeführt. Reuthal
18.2.44 bis 23.2.44	Kopli Hafen	Keine besonderen Vorkommnisse Reuthal
24.2.44 0913	Kopli Hafen M1 bedeckt, sehr gute Sicht	abgelegt. Marsch mit 20 sm Marschfahrt auf Weg 95 und Weg 80 nach Libau.
24.00	Libau Molenkopf	passiert. Reuthal
25.2.44 0032 0930	Libau Stadtkanal	festgemacht. nach dem Winterhafen verholt. Reuthal
26.2.44 bis 29.2.44	Libau	Keine besonderen Vorkommnisse. Reuthal Obermann.

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

PG 71621 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE.1.3.1944 - 15.3.1944

Tag
Uhrzeit
Ort
Wetter
Vorkommnisse

Kommando
Schnellbootsflottille
Nr. g Wes 202

Geheime Kommandosache!
F.d.S.
An Bord, Den 21. März 1944.
Eing. - 2. April 1944
B.Nr.G.Kdos. 7839 Anl.

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

6. Schnellbootsflottille für die Zeit

von 1. bis 15. März 1944.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermeier

Boote:

"S.39"	Kommandant	Leutnant z.S.	Brandi
"S.76"	"	Kaptlt.	Matzen
"S.79"	"	Oblt.z.S.	Korn
"S.90"	"	Lt.z.S.(KO)	Zillmann
"S.91"	"	Kaptlt.	Nolte
"S.97"	"	Kaptlt.	Schnebel
"S.114"	"	Oblt.z.S.	Nitsche
"S.132"	"	Kaptlt.	Witt
"S.135"	"	Oblt.z.S.d.R.	Licht

Mit Abschnitt Tirpitz
" " Otto " Carl Peters "

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG 41621
QUOTATIONS SHOULD BE MADE ONLY FROM ORIGINAL WORK

KTB.
6. S-Fl.
1.-15. III. 1944
1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.3.	Libau	"S.39","S.79","S.114","S.132" Boote zwölfstündige Bereitschaft während der Liegezeit in Libau.
1140	Gotenhafen	"S.97","S.90","S.76","S.91" aus nach Libau.
1815	Libau	Boote bei "Carl Peters" fest.
2.3.	Libau	Torpedoschießen entfallt wegen Wetterlage.
3.3.	Libau	Torpedoschießen entfällt wegen Wetterlage.
4.3.	Libau	
1800		Mit 8 Booten und "Carl Peters" aus zum Torpedoschießen. Schießen entfällt wegen Wetterlage. Angriffsübungen.
2130	"	Boote und "Carl Peters" fest.
5.3.	"	
1700		Mit 8 Booten und "Carl Peters" aus zum Torpedoschießen.
6.3.	Libau	
0600		Boote und "Carl Peters" fest.
1900		8 Boote und "Carl Peters" aus zum Torpedoschießen
7.3.	Libau	
0500		Boote und "Carl Peters" fest.
2100	"	8 Boote und "Carl Peters" aus zum Torpedoschießen
8.3.	"	
0600		Boote und "Carl Peters" fest. "S.90" a.K.B. Schrauben und Mittelwelle durch aufkommenden Torpedo beschädigt. "S.97" a.K.B. wegen Stevenschaden.
1000		Eingang Verlegungsbefehl für Flottille nach Reval.
9.3.	Libau	
0600		6 Boote aus nach Reval (Kopli).
1000	"	"Carl Peters" aus nach Reval (Kopli).
1700	Reval/Kopli	Boote fest.
1800	Libau	"S.97" wieder K.B.
10.3.	Reval /Kopli	
0500		"Carl Peters" vor Anker.
0600	Libau	"S.97" aus nach Reval.
1700	Reval/Kopli	"S.97" fest.
11.3.	Reval/Kopli	Einsatzbefehl: Aufgabe der S.-Boote: Die starken Fliegerangriffe auf die Bewachungsfahrzeuge zwangen dazu, bei Tage die Verbände bis zur Papon bzw. Monk-Wik zurückzuziehen. Hierdurch kann der Gegner u.U. unbemerkt bei Tage an den "Seeigel" Sperren räumen, da die eigenen Sicherungsfahrzeuge zur schnellen Störung zu spät kommen. Aus diesem Grunde werden der Narva-Bucht Bewachung S.-Boote

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
		zugeteilt, die auf Befehl auch tagsüber schnellstens die Positionen besetzen, sobald Feindverbände westlich oder südwestlich von Lavansaari gemeldet sind. Bei unsichtigen Wetter(Sicht unter 15 sm), sollen S.-Boote auch am Tage einmal vormittags und einmal nachmittags das Seegebiet zwischen Tütters und Kiskolski-Riff aufklären, wenn die Wetterlage (Wind) es erlaubt. Nachts liegen die Boote in Loksa in einhalbstündiger Bereitschaft. Boote in 2 Gruppen eingeteilt. 1. Gruppe "S.39",A,"S.76","S.114" Führung: FCH 2. Gruppe "S.132",A,"S.91","S.79" Führung: ÄK "S.97" als Reserveboot.
		1.Gruppe:
11.3.		
0615	Koplibucht	Mit "S.39","S.76","S.114" von "Carl Peters" abgelegt. Vormarsch auf Weg "Violett" nach Osten.
	0600 Wind SO 3-4,See 2,	Marschfahrt 30 sm.
0755	diesig,Schnee-	Kap Juminda querab.
0815	treiben, Sicht 2-4 sm.	Ekholm querab.
0840	SO 0-1,See 1, strichweise	Punkt "Violett 13". Absprung zur Sperre mit 68°, 30 sm.
1007	dichter Nebel,	44°. Südkante Sperre angesteuert.
1012	sonst Hoch-	102°. An der Südkante Sperre entlang.
1026	nebel	Küste im Osten in Sicht.
	Qu. 118 D 2	Kehrtgemacht und mit geringer Fahrt Qu. 117 B3 r.o. angesteuert.
1130	SO z O 4,See	Kehrt gemacht nach Qu. 118 D 2.
1230	2-3,aufheiternd	Kehrt gemacht.
1330	Sicht 10-12 sm	Von Qu.117 B 3 r.o. Rückmarsch angetreten.
1528	einz.tiefhäng.	Papon Wik eingelaufen.
1615	Wolken.	Loksa Nordmole festgemacht.
1847		FT an F.d.M.Ost: 18 Dora 1 l.K.o. nach 18 Dora 2 m.o. von 1000Uhr bis 1330 Uhr auf und ab. Anschließend Loksa. Chef 3.S.-Fl. Hermann.
12.3.		
0530	Loksa	Seeklar. Ausgelaufen zum Aufklärungsvorstoß Narvabucht.
0642	ONO 2,See 1-2, diesige Kimm, bedeckt.	Vom Weg abgesprungen. 41°. 30 sm.
0800	Qu. 118 C 2	
0834	Ost 3-5,See2-3, tiefhäng.Nebelwolken,Sicht	Qu.118 D 2 Mitte. Voraus nach Osten und Norden anfängl. einzelne Eisfelder, dahinter zusammenhängende Eisdecke.Kehrt gemacht,Punkt 16 angest.
0954	5 sm.	Kundabucht eingelaufen und geankert. FT an F.d.M.Ost: Kontrolle 0800 bis 0900 an Sperre. Nördlich u. ostwärts Linie 18 D 1 o.K.M. nach 18 D 2 n.K.M. zusammenhängende Eisfläche. Westl. davon einz. Eisfelder. Wind Ost südost. Erbitte weiteren Befehl. Chef 6.S.-Fl.
		Eingang FT von F.d.M.Ost: Aufgabe heute durchführen.

THE DOCUMENT ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REPRODUCTION IS P.G. 71621 AND NO HARM ... SHOULD BE MADE ... INFRINGEMENTS ... THE WORK ... OF PAPER. ... THE REGISTERED NUMBER.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1330		Ausgang FT an "Carl Peters": 2. Gruppe erst 13. früh auslaufen. Treffpunkt 1100 Loksa. Chef 6.S.-Fl.
1400	SSO 5,See 3, bedeckt, tiefe Wolken, Sicht 8 sm.	Seeklar. Kundabucht ausgelaufen zum Vorstoß Narvabucht. Sperre kontrolliert von Qu.118 C 3 M.o. nach Qu. 118 D 5 l.o. (Eisgrenze). Anschließend Rückmarsch Kundabucht.
1700	Kundabucht	geankert. Ausgang FT an F.d.M.Ost: Zweite Kontrolle 1530 bis 1630 Uhr. Chef 6.S.-Fl. Heimann.
13.3. 0600	SSO 3,See 1 7/10 bedeckt, sehr gute Sicht	Kundabucht Anker auf.
0727		Vorstoß zur Narvabucht zur Kontrolle der Sperre. Qu.118 D 1 Fliegeralarm. Boote gestoppt. Flugzeug (Russ. Aufklärer) hat Boote nicht bemerkt.
		Qu. 118 D 2 r.K.u. auf Gegenkurs.
		Qu. 118 C 2 Rückmarsch angetreten.
0921		Ekholm querab.
0933		mit 2. Gruppe getroffen."S.132" längsseit zur Übergabe. Anschließend Rückmarsch.
1200		Bei "Carl Peters" Kopli festgemacht. FT an F.d.M.Ost: Sperrkontrolle 0715 bis 0815. Loksa durch 2. Gruppe abgelöst. Einlaufe Kopli. Chef 6.S.-Fl. Heimann. 2. Gruppe:
13.3. 0830	Reval/Koplibucht SO 2-3,See 1, 8/10 bedeckt, gute Sicht.	Mit "S.132" "S.79","S.91" von "Carl Peters" abgelegt. Vormarsch auf Weg "Violett" nach Osten bis Punkt 8.
0933		Bei "S.76" längsseit zur Besprechung.
1052	Loksa	festgemacht.
1200	Loksa SO 3-4,See 2-3 7/10 bedeckt, Sicht 12-15 sm	Seeklar. Ausgelaufen zum Aufklärungsvorstoß Narvabucht. Vormarsch auf Weg "Violett" bis Punkt 13.
		Mit 39° Sperre angesteuert.
1328		Auf 90° gegangen. An der Südkante Sperre entlanggelaufen bis 118 D 2 l.o.
1445		Qu. 118 D 2 l.o. kehrt gemacht. Küste im Osten und Vigrund sehr gut in Sicht.
1610		Papon Wik ein.
1720		Loksa festgemacht. FT an F.d.M. Ost: Sperrkontrolle von 1430-1530 durchgeführt. Anschließend Loksa. 2.Gruppe 6.S.-Fl. gez. Mth.
14.3. 0600	Loksa SO 3-4,See 2-3, bedeckt,Sicht	Seeklar. Loksa ausgelaufen zum Aufklärungsvorstoß Narvabucht.
0656	8 sm. Qu. 118 D 2 SO 4,See 3,C 9 wechselnde meist sehr gute Sicht.	Bei Punkt "Violett 13". Mit 61° auf Südkante Sperrgebiet gelaufen. Kurs 90° an der Südkante des Sperrgebietes entlanggelaufen bis Qu. 118 D 2 m.u. Küste im Osten und Vigrund in Sicht.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0840		Qu.118 D 2 Mitte zahlreiche Oberflächenstände (etwa 25) von E.M.B. und Sperrbojen gesichtet. Sperrkurs etwa 100°. Minenabstand 150 m.
0850		Mit 270° Rückmarsch angetreten.
1014		Kundabucht eingelaufen.
1020		Kundabucht geankert. FT an F.d.M.Ost: Sperrkontrolle 0815-0915 Qu. 118 C 3 M.u.-118 D 2 M.u. durchgeführt. Qu. 118 D 2 zahlreiche Oberflächenständer. Anschließend Kundabucht. 2.Gruppe 6.S.-Fl.
1330	Kundabucht	Seeklar. Kundabucht aus zur Sperrkontrolle.
1454	SO 3-4,See 2, bedeckt,sehr gute Sicht.	Qu. 118 D 1 Mitte u. Sperre eingesehen. Küste im Osten und Großtütters in Sicht. Sichtweite bis 30 sm.
1620	30 sm.	Kundabucht geankert. FT an F.d.M.Ost: Von 1430-1530 über Sperrkontrolle Qu.118 C 1 M.u. Anschließend Kunda geankert. 2.Gruppe 6.S.-Fl. gez. Mth.
15.3. 0600	Kunda See 2-3,SO 3-4 Sicht sehr gut 15 sm.5/10 bedeckt.	Seeklar. Zur Sperrkontrolle nach Qu.118 D 2 M.u. augelaufen.
0744	SO 2,See 1, heiter, sehr gute Sicht	Qu. 118 D 2 m.u. Sperre eingesehen. Küste im Osten sehr gut in Sicht. Rückmarsch angetreten.
0948		Ekholm querab.
1018	15 sm.	Loksa festgemacht. FT an F.d.M.Ost: Sperrkontrolle 0715 - 0815 durchgeführt.1030 Uhr Loksa eingelaufen. "S.132"
1034		Loksa augelaufen.
1110		Mit 1. Gruppe in der Papon Wik getroffen und abgelöst. Anschließend Rückmarsch nach Kopli.
1245		Kopli festgemacht. gez. Mth. 1.Gruppe:
0900	Kopli	Mit "S.39","S.76","S.97" Kopli ausgelaufen nach Osten.
1030	Vor Loksa	Mit 2. Gruppe zusammengetroffen. Aufgabe Narvabuchtüberwachung wieder übernommen. 2. Gruppe nach Kopli entlassen.
1130	Loksa	Festgemacht. Kein Vorstoß, da Sicht über 20 sm Loksa halbstündige Bereitschaft. Heimann. Erfahrungen vom Einsatz Narvabucht: 1.) Sämtliche Boote hatten erhebliche Kompaßschwierigkeiten. Teilweise unkontrollierbare Abweichungen bis zu 15°. Alle Kompasse werden -obwohl erst kürzlich geschehen- nochmals kompensiert. Kompaßsachverständige der Seewarte Hamburg sind zur Untersuchung hinzugezogen. 2.)Der Anfall von Funksprüchen auf der Welle KOS ost trotz Anbordgabe eines 2. Funkers auf jedes Boot nicht zu bewältigen.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Bootsverteilung:
		"S.39" Reval (K.B.)
		"S.76" " (K.B.)
		"S.79" " (K.B.)
		"S.97" " (K.B.)
		"S.91" " (K.B.)
		"S.114" " (K.B.)
		"S.132" " (K.B.)
		"S.90" Libau (a.K.B.)
		"S.135" Ymuiden (einsatzmäßig der 2.S.-Flottille unterstellt.)
		Hermann.
		Zusatz für F.d.Schn.zu Ziffer 2.):
		Die Benutzung der für hier festgelegten S.-Bootswelle war wegen geheimnisvoller Aufgabe mit den eingesetzten Sicherungsverbänden nicht durchführbar.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		K r i e g s t a g e b u c h
		des Schnellbootsbegleitschiffes " Carl Peters "
		Kommandant: Oberleutnant zur See Reuthal
		Begonnen: 1.3.44
		Abgeschlossen: 15.3.44

Heftrand

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.3. - 3.3.44	Libau Winterhafen	Keine besonderen Vorkommnisse. Reuther
4.3.44 18.17	Libau	abgelegt. Zielschiff für Angriffsübungen der 6. Schnellbootsflottille.
21.40	Libau Winterhafen	festgemacht. Reuther
5.3.44 17.05	Libau Winterhafen	abgelegt. Zielschiff für Nachttorpedoschießen 6. S.Fl. Reuther
6.3.44 06.44	Libau Winterhafen	festgemacht.
21.00	Libau Winterhafen	abgelegt Zielschiff für Nachttorpedoschießen 6. S.Fl. Reuther
7.3.44 05.10	Libau Winterhafen	festgemacht.
21.04	Libau Winterhafen	abgelegt. Zielschiff für Nachttorpedoschießen 6. S.Fl. Reuther
8.3.44 06.30	Libau Winterhafen	festgemacht. Reuther
9.3.44 1o!00	Libau Winterhafen SW 1 bedeckt, Nebel, kein Seegang	abgelegt.
11.07		Marsch auf Weg 80 und 95 nach Reval-Kopli angetreten. Wegen Nebel Marschfahrt 12 sm.
11.30		Marschfahrt 18 sm
11.42		gestoppt und mit Fangboot treibenden Übungstorpedo übernommen
12.15		Marsch fortgesetzt.
17.00 - 22.00		Wegen Nebel Marschfahrt 12 sm-
20.00	Punkt gelb 05	passiert. Reuther

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
10.3.44 05.00	Reval-Kopli Bucht	geankert.
09.28	Reval-Kopli Hafen	festgemacht. Reuther
11.3.- 15.3.44	Reval-Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse. Reuther
		Bemerkungen.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

Kommando 6. Schnellbootsflottille
B.-Nr. g 535

An Bord, den 20. März 1944.

Geheim!

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

(Abschnitt Maschine)

der

6. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e.

Flottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r
1. Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing) S t o c k f l e t h
2. Flottilleningenieur : Oberleutnant (Ing) T o l k i e h n

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
"S 39"	Obermaschinist	B r ü m m e r
"S 76"	"	R i c h t e r
"S 79"	St. "	R i c h a r d
"S 90"	"	F o r m
"S 91"	Ob.Fähnr.(Ing)	S a c h s e n w e g e r
"S 97"	Obermaschinist	S p ä t h
"S 114"	"	H e m m e n
"S 132"	"	P r i g g e

Begonnen am: 1. März 1944.
Abgeschlossen ":15. März 1944.

Seitenzahl: 23 - 24

Im Berichtsabschnitt außer KB. befindliche Boote:

"S 90" seit 8.3.1944	Libau	Propeller und Mittelwelle durch Berührung mit Übungstorpedo beschädigt. Propellerwechsel und Richten der Mittelwelle.
"S 97" vom 8.3.1944 bis 9.3.1944	Libau	Instandsetzen des Vorstevens.
"S 114" vom 14.3.1944 bis 16.3.1944	Reval	Ruderbekleidung an Bb-Seite erneuert. Bb-Propeller Nr. 3355 gegen Nr. 65966 ausgewechselt. Erneuern des Zinkschutzringes am Stb-Propeller. Das Ruder wurde vom Maschinenpersonal aus-und eingebaut und geschweißt.

1.3. - 7.3.1944			Keine besonderen Vorkommnisse .
8.3.1944	Libau	"S 91"	Mot Stb Zyl 1, 5 u. 7, Mot m Zyl 12, 14, 16 18 u. 20, Mot Bb Zyl 13 u. 18 undichte Kühlmäntel.(Sammelmeldung Nr. 3)
9.3.1944		"S 97"	Mot Bb Zyl 9, 13 u. 18, Mot Stb Zyl 6 undichte Kühlmäntel. (Sammelmeldung Nr. 3)
10.3.1944			Keine besonderen Vorkommnisse.
11.3.1944	Reval	"S 91"	Mot Bb Zyl 5 u. 9 undichte Kühlmäntel. (Sammelmeldung Nr. 3)
12.3. - 13.3.1944			Keine besonderen Vorkommnisse.
14.3.1944		"S 39"	Mot Stb Zyl 9 u. 10 undichte Kühlmäntel. Mot m Zyl 5 u. 15 Brenner mit gerissenen Stegen. (Sammelmeldung Nr. 3)
15.3.1944			Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Korvettenkapitän
u. Flottillenchef

Kapitänleutnant (Ing)
u. Flottilleningenieur

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

K r i e g s t a g e b u c h
des
Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters"
- Abschnitt Maschine -

Begonnen : 1.3.1944
Abgeschlossen: 15.3.1944

Leit. Ing.: Ob.Ltn.(Ing.) S t e g e n

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.3.44	Libau (Winterhafen)	Eigener Hafenbetrieb.Abgabe von Licht und Dampf an S.-Boote. 245 m³ Treiböl γ= 0,850 mit 1/2 in 10 Stunden übernommen.Sonst keine Vorkommnisse.
2.3.44	Libau (Winterhafen)	Eigener Hafenbetrieb.Abgabe von Licht und Dampf an S.-Boote.09.00 Uhr Seeklar. Ges. Maschinenanlage in Betrieb.4weistündige Bereitschaft. 17.00 Uhr Seeklar.Halbstündige Bereitschaft. 17.18.Uhr Seeklar belegt.Eigener Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.
3.3.44	Libau (Winterhafen)	Eigener Hafenbetrieb.Versorgung der S.-Boote mit Licht und Dampf.Sonst keine Vorkommnisse.
4.3.44	Libau Ostsee	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. 09.00 Uhr Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb.Anschließend wieder Seeklar belegt. 18.00 Uhr Seeklar.Fahrübungen mit den S.-Booten. 21.40 Uhr Schiff hat wieder festgemacht.Hafenbetrieb.Sonst keine Vorkommnisse.
5.3.44	Libau Ostsee	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.- Boote. 17.00 Uhr Seeklar. Ges. Maschinenanlage in Betrieb.Torpedoübungsschießen.Bruch der Brennstoffpumpe der Pinas.Siehe Stör.Meldg. Nr. 17 Gr. B. Sonst keine Vorkommnisse.
6.3.44	Ostsee Libau	Seebetrieb. Torpedoübungsschießen.06.45 Uhr Schiff hat festgemacht.Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote.19.00 Uhr Seeklar.Torpedoübungsschießen.Sonst keine Vorkommnisse.
7.3.44	Ostsee Libau	Seebetrieb. 05.15 Uhr Schiff hat wieder festgemacht.Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote.21.00 Uhr Seeklar. Torpedoübungsschießen.Sonst keine Vorkommnisse.
8.3.44	Ostsee Libau	Seebetrieb. 06.20 Uhr Schiff hat wieder festgemacht.Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse.
9.3.44	Libau Ostsee	Eigener Hafenbetrieb. 10.00.Uhr Seeklar. Ges.Maschinenanlage in Betrieb.Marsch nach Reval.Sonst keine Vorkommnisse.
10.3.44	Ostsee Reval (Kopli-Hafen)	Seebetrieb.04.58 Uhr vor Reval geankert. 09.00 Uhr Anker auf. Schiff verholt an die Möle. Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse.
11.3.44	Reval	Eigener Hafenbetrieb.Versorgung der S.-Boote. 18.00 Uhr Seeklar.Ges.Maschinenanlage in Betrieb.18.30 Uhr Maschinen abstellen.Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse.
12.3.44	Reval	Versorgung der S.-Boote.17.45 Uhr Seeklar. Ges.Maschinenanlage in Betrieb. 18.15. Uhr Maschinen abstellen.Hafenbetrieb. 190 m³ Treiböl γ= 0,860 mit 1/2 in 12 Stunden übernommen. Sonst keine Vorkommnisse.
13.3.44	Reval	Eigener Hafenbetrieb.08.30 Uhr Seeklar.Ges. Maschinenanlage in Betrieb.09.00 Uhr Maschinen abstellen.Hafenbetrieb.Sonst keine Vorkommnisse.
14.3.44 - 15.3.44	Reval	Eigener Hafenbetrieb.Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse.

Heftrand

Heftrand

Ob.Ltn. (Ing.) u. L.I.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

K r i e g s t a g e b u c h
des
Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters."
- Abschnitt Maschine -

Begonnen : 1.3.1944
Abgeschlossen : 15.3.1944

Leit. Ing.: Ob. Ltn. (Ing.) S t e g e n

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.3.44	Libau (Winterhafen)	Eigener Hafenbetrieb. Abgabe von Licht und Dampf an S.-Boote. 245 m^3 Treiböl γ = 0,850 mit 1/2 in 10 Stunden übernommen. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
2.3.44	Libau (Winterhafen)	Eigener Hafenbetrieb. Abgabe von Licht und Dampf an S.-Boote. 09.00 Uhr Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb. Zweistündige Bereitschaft. 17.00 Uhr Seeklar. Halbstündige Bereitschaft. 17.18 Uhr Seeklar belegt. Eigener Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
3.3.44	Libau (Winterhafen)	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote mit Licht und Dampf. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
4.3.44	Libau Ostsee	Eigener Hafenbetrieb.Versorgung der S.-Boote. 09.00 Uhr Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb.Anschließend Seeklar belegt.18.00 Uhr Seeklar. Fahrübungen mit den S.-Booten.21.40.Uhr Schiff hat wieder festgemacht.Hafenbetrieb.Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
5.3.44	Libau Ostsee	Eigener Hafenbetrieb.Versorgung der S.-Boote. 17.00 Uhr Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb.Torpedoübungsschiessen.Bruch der Brennstoffpumpe der Pinaß.Siehe Stör.Meldg.Nr.17 Gr.B. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
6.3.44	Ostsee Libau	Seebetrieb.Torpedoübungsschiessen.06.45 Uhr Schiff hat wieder festgemacht.Hafenbetrieb.Versorgung der S.-Boote.19.00 Uhr Seeklar.Torpedoübungsschiessen.Sonst keine Vorkommnisse. Flgm

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
7.3.44	Ostsee Libau	Seebetrieb.05.15 Uhr Schiff hat wieder festgemacht.Eigener Hafenbetrieb.Versorgung der S.-Boote. 21.00 Uhr Seeklar.Torpedoübungsschiessen.Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
8.3.44	Ostsee Libau	Seebetrieb.06.20 Uhr Schiff hat wieder festgemacht. Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
9.3.44	Libau Ostsee	Eigener Hafenbetrieb. 10.00 Uhr Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb.Marsch nach Reval.Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
10.3.44	Ostsee Reval (Kopli-Hafen)	Seebetrieb. 04.58 Uhr vor Reval geankert. 09.00 Uhr Anker auf.Schiff verholt an die Mole. Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
11.3.44	Reval (Kopli-Hafen)	Eigener Hafenbetrieb.Versorgung der S.-Boote. 18.00 Seeklar.Gesamte Maschinenanlage in Betrieb. 18.30 Uhr Maschinen abstellen.Hafenbetrieb. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
12.3.44	Reval	Versorgung der S.-Boote. 17.45 Uhr Seeklar. Ges. Maschinenanlage in Betrieb. 18.15.Uhr Maschinen abstellen.Hafenbetrieb.190 m^3 Treiböl γ =0,860 mit 1/2 in 12 Stunden übernommen. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
13.3.44	Reval	Eigener Hafenbetrieb.08.30 Uhr Seeklar. Ges. Maschinenanlge in Betrieb.09.00 Uhr Maschinen abstellen.Hafenbetrieb.Sonst keine Vorkommnisse. Flgm
14.3.44 – 15.3.44	Reval	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Flgm

Jochum
Feldt
Kvrd. Kapt. Engl. u. Werft-Ing

Flgm
Ob.Ltn.(Ing.) u. L.I.

O K

PG 71622 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.3.1944 - 31.3.1944

Ch 41994 a 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
	ommando chnellbootsflottille 217	+ An Bord, den 1. April 1944.
	Geheim	Verschlußsache!

F. d. S.
Eing. 16. APR. 1944
B.Nr.G.Kdos. 2078 Anl. —

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

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. - 31.3.1944.

K.T.B.

6. S-Fl.

16. - 31. 3. 1944.

lenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

	Kommandant Leutnant z.S. E r a n d i
	Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
	Kommandant Oberleutnant z.S. K o r n
	Kommandant Leutnant z.S. (Kr.O.) Z i l l m a n n
	Kommandant Kapitänleutnant N o l t e
	Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
	Kommandant Oberleutnant z.S. W i t s c h e
ab 26.6.	Kommandant Oberleutnant z.S. H e n n e r
	Kommandant Kapitänleutnant W i t t
	Kommandant Oberleutnant z.S. d.R. L i c h t

T.I.C. CURRENT IS
[illegible] ENTY
[illegible] DNE IS
P.G. 71622/NID
NO R[illegible] D MADE
ON [illegible] [illegible]
SHO[illegible] [illegible]
REL[illegible]
CU

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Ch 41994 a 1

Kommando
6. Schnellbootsflottille
B.-Nr. G.Kdo 217

(+) An Bord, den 1. April 1944.

F. d. S.
Eing. 16. APR. 1944
B.Nr.G.Kdos 2078 Anl. —

Geheime Verschlußsache!

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

der 6. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. - 31.3.1944.

Flottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

"S 38" Kommandant Leutnant z.S. B r a n d i
"S 76" Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
"S 79" Kommandant Oberleutnant z.S. K o r n
"S 90" Kommandant Leutnant z.S. (Kr.O.) W i l l m a n n
"S 91" Kommandant Kapitänleutnant W o l f e
"S 97" Kommandant Kapitänleutnant S c h r e b e l
"S 114" Kommandant Oberleutnant z.S. N i t s c h e
ab 26.3. Kommandant Oberleutnant z.S. H o m m e r
"S 132" Kommandant Kapitänleutnant W i t t
"S 135" Kommandant Oberleutnant z.S. d.R. L i c h t

THIS DOCUMENT IS
PROPERTY OF
ITS LOAN IS
P.I. 41622/NID
NOT TO BE MADE
ON
SHOWN
RELEASED
CU

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.3.	R e v a l (Kopli)	"S 39, 76, 79, 91, 97, 114, 132" Reval (Kopli) je nach Einsatz.
	L i b a u	"S 90" Libau (Werft). Außer KB. Auswechseln der Schrauben, richten der Mittelwelle.
	L o k s a	Da Sicht über 15 sm, vormittags gem. Einsatzbefehl nicht zum Aufklärungsvorstoß ausgelaufen.
12 00	Eintrübung, zeitweise Schnee treiben, Sicht 5 - 8 sm.	
13 00		Mit 3 Booten Loksa aus zum Vorstoß Narwabucht.
14 30		Bei Punkt 15 kehrtgemacht, da Sicht nach Osten besser werdend, inzwischen auf etwa 20 sm. Rückmarsch nach Loksa angetreten.
15 13		FT. an 2. Gruppe: "2. Gruppe erst auf Befehl auslaufen, wahrscheinlich 18. früh." Chef 6. S-Flottille
15 32	L o k s a	FT. an F.d.M. Ost: "Sicht über 15 sm deshalb Loksa wieder ein." Chef 6. S-Flottille
		Halbstündige Bereitschaft.
20 00	Y m u i d e n	"S 135" auf Weg "Rot u. Braun" aus nach Kiel. (17.3.1944 um 12 00 Uhr Kiel.)
17.3.	L o k s a	Sicht von Sonnenaufgang aus den Vormittag über 20 sm, deshalb kein Vormittagvorstoß.
11 30		Nach Sichtverschlechterung auf 10 sm um 11 30 Uhr Loksa aus zum Vorstoß Narwabucht. Punkt 14 wieder Sichtbesserung besonders nach Osten und Norden.
1354		FT. an F.d.M. Ost: " Narwabucht Sicht 15 sm. 13 30 Loksa ein." Chef 6. S-Flottille
14 05		FT. an 2. Gruppe: " 18. Treffpunkt 11 00 Uhr Loksa." Chef 6. S-Flottille
18 40		Eingang FT.: "S-Boote "kopli" einlaufen." F.d.M. Ost
18.3.		
05 00	L o k s a	1. Gruppe aus nach Kopli.
06 30	Kopli	1. Gruppe ein.
		"S 39" außer KB. (Kleine Überholung Mittelmotor)
		2 Boote jeweils Sofortbereitschaft zur evtl. Hilfeleistung beim Jagdschutz Netzlegerverband.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
18.3. 16 52	R e v a l (Kopli)	Eingang FT.: "Bitte Arzt durch S-Boote entgegenschicken. Standort Violett 13." Chef 1. MS-Flottille
17 40		"S 91, 114" aus nach Violett 13 zur ärztlichen Hilfeleistung nach Luftangriffen.
19.3. 02 00	K o p l i	"S 91, 114" mit Verwundeten ein.
20.3.	R e v a l Werft	"S 91" außer KB. (Ruder-und Propellerschaden.)
18 45	Swinemünde	"S 135" ein
		2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft.
21.3. 04 30	L i b a u	"S 90" KB. aus nach Reval.
09 30	Swinemünde	"S 135" aus nach Memel. Wegen Wetterlage
10 30	"	ein.
14 00	R e v a l (Kopli)	"S 90" fest.
		2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft.
22.3.		"S 91" wieder KB.
		2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft.
23.3.		2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft.
07 30	Swinemünde	"S 135" aus nach Memel.
18 30	Memel	"S 135" ein.
		x siehe S.4
24.-	K o p l i	2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft.
25.3. 07 00	Memel	"S 135" aus nach Reval. Wegen Wetterlage
09 00	"	wieder ein.
26.3.	K o,p l i	2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft.
07 00	M e m e l	"S 135" aus nach Reval.
17 10	R e v a l (Kopli)	fest.
27. - 28.3.		2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft.
		Keine besonderen Vorkommnisse.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE BRITISH ADMIRALTY AND ITS USE AND CONTENTS IS RESTRICTED P (I) 71622 /NID NO MARK OR NOTE OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THE DOCUMENT ITSELF, BUT ALL ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK SHEETS.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.3.	R e v a l (Kopli)	2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft.
16 30		Mit "S 90, 114, 97, 76, 132, 79, 91, 135" aus zu Fahrübungen und Artillerieschießen.
21 30	"	Boote fest.
30. - 31.3.		2 Boote tagsüber Sofortbereitschaft. Keine besonderen Vorkommnisse.

Obermaat.

B o o t s v e r t e i l u n g :

	"S 39"	Reval (Werft) außer K.B.
	"S 76"	Reval (Kopli) K.B.
	"S 79"	" " "
	"S 90"	" " "
	"S 91"	" " "
	"S 97"	" " "
	"S 114"	" " "
	"S 132"	" " "
	"S 135"	" " "

Obermaat

x 22.3.		
14 57	R e v a l (Kopli)	"S 76, 97" ("S 76" Boot mit den größten Kompaßrennen) ausgelaufen auf Weg Violett bis Vermi zur Kompaßkontrolle, nach dem Kompasse durch Experten der Seewarte Hamburg untersucht und kompensiert. Feststellungen über Abweichungen werden fortgesetzt.
16 45		fest.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

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

des Schnellbootsbegleitschiffes " Karl Peters "

Kommandant: Oberleutnant zur See Reuthal

Begonnen: 16.3.44
Abgeschlossen: 31.3.44

16.3.44 - 31.3.44	Reval - Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse

Reuthal

7.10.
1 Satz

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

...mmandeur der
...chnellbootsflottille
663

KTBuch Nr 1/4

Bu Gund, den 5.4. 1944.

Geheim!

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellbootsflottille

F...
16 APR 1944
5468 Anl. 2x

29
Jas

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier
1.Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing) Stockfleth
2.Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing) Tolkiehn

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:
"S 39"	Obermaschinist Brümmer
"S 76"	" Richter
"S 79"	" Mohr
"S 90"	" Form
"S 91"	" Hilger
"S 97"	" Späth
"S 114"	" Hemmen
"S 132"	" Prigge
"S 135"	" Rülle

Begonnen am: 16. März 1944

Abgeschlossen am: 31. März 1944

Seitenzahl: 25 - 28

Im Berichtsabschnitt außer KB befindliche Boote:

"S 39" seit 19.3.44 (Reval)

Kleine Überholung des Motors M nach 560 Betriebsstunden (siehe 18.3.44) und des Motors Bb nach 520 Betriebsstunden. Die innere Treibstange des Hubzapfens Nr. 2 am Motor m wies 6/10 mm radiales Spiel auf u.mußte ausgebaut werden. Die Lageschale war auf der Außenseite abgebröckelt. Durch Beschaffung eines neuen Satzes Treibstangen aus Wendlingen wurde der Instandsetzungstermin verzögert. Übrige Ergebnisse: Normaler Verschleiß, der aber eine kleine Überholung rechtfertigte. Anschließendes Eindecken zur Instandsetzung der an Bb-Seite abgerissenen Ruderbeplattung.

"S 91" seit 20.3.44 bis 22.3.44 (Reval)

Auswechseln der Propeller Bb Nr.65963 gegen Nr. 3358 und m Nr. 65961 gegen Nr. 65967. Instandsetzung des durch Berührung mit Unterwasserhindernis angeschlagenen Ruders. (Siehe 18.3.) Gleichzeitig Auswechseln der 7 gebrochenen Zylinderhalteschrauben des Zylinders 19 am Mot Stb. 4 Schrauben waren oberhalb des Zylinderflansches und 3 im Motorengehäuse abgerissen. Eine Schraube ließ sich nicht auswechseln. Der Zylinder wird mit 13 Schrauben weitergefahren. Am 22.3. Probefahrt. Ergebnis:

Mot	U/min	Abgastemp.:
Stb	1600	720° C
m	1680	700° C
Bb	1640	700° C

(Beladung 3,5m³ Treiböl, keine Torpedos und Wasserbomben).

"S 90" seit 8.3.44 bis 20. 3.44 (Libau)

Ausrichten des um 17,5 mm nach Bb u. 5 mm nach oben gebogenen Wellenbocks m durch wegstemmen bzw.unterfüttern der Holzunterlage. Neue Propeller: Stb 64660, m 65964, Bb 12785 Probefahrt am 20.3.erbrachte normale Betriebdaten.

16.3.1944 "S 76" (Reval) Brennerschaden Mot Bb Zylinder 8 u. 12 (Sammelmeldung Nr. 3)

17.3.1944 Keine besonderen Vorkommnisse.

18.3.1944 "S 39" (In See) Bei der Fahrt traten am M Mot Ventil-und dichtigkeiten auf. Da der Motor 560 Betriebsstunden hatte, wurde eine kleine Überholung für notwendig angesehen.

"S 91" Das Boot berührte beim Auslaufen einen unter Wasser treibenden Gegenstand. Dadurch wurde der Bb- u. m -Propeller leicht beschädigt. Das Ruder wurde etwa 10 mm nach oben verschoben. Das Kugellager des Hauptruders hob sich dabei aus seinem Sitz. Die Fahrt mußte mit 2 mal A.F. fortgesetzt werden. Durch die nun auftretenden starken erschütterungen des Bootes rissen bei Zyl.19 des Mot Stb 7 Zylinderhalteschrauben ab. Der Brennstoff wurde für diesen Zyl. abgestellt. Abgastemperaturen und Temperaturen der Trag- und Drucklager blieben bei der Weiterfahrt normal.

"S 97" (Reval) Mot M: Zylinder 16 undichter Kühlmantel, Zylinder 10 u. Kolben 10 infolge Brennerschaden beschädigt und ausgewechselt. Mot Stb: Zylinder 13 u. 15 leck (Sammelmeldung Nr. 3)

19.3.1944 "S 76" Mot Bb: Zylinder 1,3,5,6,7,9,11,12,16,17,19 und 20 undichte Kühlmäntel.(Sammelmeldung Nr. 3)

20.-21.3.44 Keine besonderen Vorkommnisse.

22.3.1944 "S 135" (Swinemde.) Mot Bb: Zylinder 13,17,19, Mot m: Zyl.12 u. 14 undichte Kühlmäntel (Sammelmeldg. Nr.3).

23.3.1944 "S 97" (Reval) Mot Stb: Zylinder 14 undichter Kühlmantel. (Sammelmeldung Nr. 3).

24.3.1944 Keine besonderen Vorkommnisse.

25.3.1944 "S 76" Mot Stb: Zyl. 3,5,9,11,14,16,17,18,19, undichte Kühlmäntel.(Sammelmeldg.Nr. 3).

26.3.1944 "S 90" Mot Stb: Zyl. 7 u.14, Mot m: Zyl.6,7u.15, Mot Bb: Zyl. 8,6,13 mit gerissenen Brennern (Sammelmeldung Nr. 3).

27.3.1944 Keine besonderen Vorkommnisse.

28.3.1944 "S 91" (In See) Bruch des Steuerbolzens des Hauptanlaßventils am Mot m. Das Ventil war noch nicht gegen die neue geänderte Ausführung ausgetauscht, konnte auch nur durch ein solches alter Ausführung ersetzt werden, da die neuen Ventile noch nicht lieferbar sind.

"S 114" Bruch dreier Zylinderhalteschrauben sowie der Ölschraube des Zylinders 19 am Mot Stb. Mot blieb in Betrieb. Die Kipphebel wurden von Hand geschmiert. Instandsetzung nach Einlaufen durch Bordpersonal. Störungsursache wahrscheinlich Ermüdung und Schwingungsbruch da der Motor 615 Betriebsstunden hat.

29. - 30.3.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
31.3.1944	"S 132" (Reval)	Anlaßrückschlagventile der Zylinder 3 u. 14 des Mot m am Schaft (Federteller) abgerissen. Ursache wahrscheinlich unsachgemäße Bearbeitung.

gesehen:

Witt

Kapitänleutnant u.Flo.Chef i.V.

Kapitänleutnant (Ing)
u.Flottilleningenieur

Stellungnahme des Verbands-Ingenieurs.

Zu Seite 26:

Das Auswechseln der Treibstangen ist auf "S 39" erstmalig auf einem Frontboot durchgeführt worden. Ein eingehenderBericht über den Befund des beschädigten Lagers sowie über die Durchführung der Instandsetzungsarbeiten ist angefordert worden.Bisher wurden bei Lagerschäden die Motoren grundsätzlich ausgebaut und zum Werk zur Grundinstandsetzung abgegeben. Dieser Versuch der 6. S.-Flottille, die Störung ohne Ausbau des Motors zu beseitigen wird besonders anerkannt. Rücksprache mit der B.A. bei Daimler-Benz hat ergeben, daß ein Auswechseln der Nebentreibstange für durchführbar gehalten wird dagegen bei Beschädigungen des Lagers der Haupttreibstange eine Instandsetzung im Boot unerwünscht ist, da nicht mit genügender Genauigkeit festgestellt werden kann, ob bei einem Lagerschaden der Haupttreibstange die Kurbelwelle in Mitleidenschaft gezogen ist. Die Angelegenheit wird von hier weiter verfolgt, da bei Beseitigung von sämtlichen Lagerschäden im Boot der mit großem Arbeitsaufwand erforderliche Wechsel von Motoren und eine Grundinstandsetzung [illegible] Motors in vielen Fällen zu vermeiden sein werden.

Brüche der Zylinder-Halteschrauben, wie sie an den Stb.-Motoren von "S 91" und "S 114" aufgetreten sind, sind bisher noch nicht gemeldet worden. Die Störungsursache ist nicht eindeutig bekannt. Es besteht die Möglichkeit, daß die Schrauben bei der Montage zu stark angezogen worden sind. Das Untersuchungsergebnis der Firma Daimler-Benz muß abgewartet werden.

Bei der am Motor M von "S91" aufgetretenen Störung des Hauptanlaßventils handelt es sich um eine Häufigkeitsstörung, deren Beseitigung von Daimler-Benz durch konstruktive Änderungen sichergestellt wird. Einbau der neuen Hauptanlaßventile kann aus Fertigungsgründen nur bei Grundüberholungen der Motoren durchgeführt werden.

Über eine vorläufige, mit flottilleneigenen Mitteln durchführbare Änderung ist der B.A. bei Daimler-Benz vom F.d.S. ein Vorschlag unterbreitet worden, der z.Zt. im Versuch geprüft wird.

Die Angelegenheit wird von hier weiter verfolgt.

Korv.Kpt.(Ing)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		K r i e g s t a g e b u c h
		des
		Schnellbootsbegleitschiff "Carl Peters"
		- Abschnitt Maschine -
		Begonnen: 16.3.1944
		Abgeschlossen: 31.3.1944
	Leit. Ing.:	Ob.Ltn.(Ing.) S t e g e n

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.3.44 - 31.3.44	Reval (Kopli- Hafen)	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Am 31.3.1944 229,8 m^3 Treiböl γ =0,890 in 8 Std. mit 1/2 übernommen.

Ob.Ltn. (Ing.) u. Leit. Ing.

7.10.

PG 71623 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.4.1944 - 15.4.1944

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kommando
Schnellbootsflottille
Nr. 28a

K.T.B.

6. S.Fl.

1. - 15.4.1944.

F. d. L. d. M. 1944
Tgb.-Nr. G.Kdos. Anl.
2502/44 1.

Geheime Kommandosache!

RM 44013

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille für die

Zeit vom 1. - 15.4.1944

Flottillenchef:

Korvettenkapitän Obermaier

i.V. Kapitänleutnant Witt

"S.39"	Kommandant	Leutnant zur See	Brandi
"S.76"	"	Kapitänleutnant	Matzen
"S.79"	"	Oberleutnant z.S.	Korn
"S.90"	"	Leutnant z.S.K.O.	Zillmann
"S.91"	"	Kapitänleutnant	Nolte
"S.97"	"	Kapitänleutnant	Schnebel
"S.114"	"	Oberleutnant z.S.	Hemmer
"S.132"	"	Kapitänleutnant	Witt
"S.135"	"	Oblt.z.S.d.R.	Licht

41623
QUOTING THIS REC

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Kommando 6. Schnellbootsflottille B.-Nr. Gruppe 28a		Geheime Kommandosache!

F.d.L. 2502 V 1
B.Nr.G.Kdos Anl.
Kg 44013

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille für die

Zeit vom 1. - 15.4.1944

Flottillenchef:

Korvettenkapitän Obermaier
i.V. Kapitänleutnant Witt

"S.39"	Kommandant	Leutnant zur See Brandi
"S.76"	"	Kapitänleutnant Matzen
"S.79"	"	Oberleutnant z.S. Korn
"S.90"	"	Leutnant z.S.K.O. Zillmann
"S.91"	"	Kapitänleutnant Holte
"S.97"	"	Kapitänleutnant Schnebel
"S.114"	"	Oberleutnant z.S. Hemmer
"S.132"	"	Kapitänleutnant Witt
"S.135"	"	Oblt.z.S.d.R. Licht

41623

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.4.- 3.4.44	Reval/Kopli Werft	"S.76","S.79","S90","S.91","S.97","S.114","S.132" "S.135" "S.39" außer K.B.(Überholung Mittelmotor). Zwei Boote Sofortbereitschaft.
4.4.44 0800 1200	Reval/Kopli "	 "S.79","S.90" aus zum Tagschießen. Boote wieder fest. Zwei Boote Sofortbereitschaft.
5.-7.4.	Reval/Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse. Zwei Boote Sofortbereitschaft.
8.4.44 0900 1110	Reval/Kopli "	 "S.132","S.135","S.90","S.91" aus zu Fahrübungen. Boote wieder fest. Zwei Boote Sofortbereitschaft.
9.-10.4.	Reval/Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse. Zwei Boote Sofortbereitschaft.
11.4.44	Reval /Kopli Werft	"S.39" wieder K.B. "S.97" außer K.B. (Kontrolldocken). Zwei Boote Sofortbereitschaft.
12.-13.	Reval /Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse. Zwei Boote Sofortbereitschaft.
14.4.44 2000 2200	Reval/Kopli	 "S.132","S.135","S.91","S.90" aus zu Fahrübungen. Boote wieder fest. Zwei Boote Sofortbereitschaft
15.4.44 0900 1115	Reval/Kopli	 "S.132","S.135","S.91","S.90" aus zu Fahrübungen Boote wieder fest. Zwei Boote Sofortbereitschaft

Bootsverteilung:

"S.39"	Reval	/Kopli	K.B.
"S.76"	"	"	K.B.
"S.79"	"	"	K.B.
"S.90"	"	"	K.B.
"S.91"	"	"	K.B.
"S.97"	"	Werft	außer K.B. Kontrolldocken
"S.114"	"	/Kopli	K.B.
"S.132"	"	"	K.B.
"S.135"	"	"	K.B.

I.V.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter

Geheim!

Kriegstagebuch

des Schnellbootsbegleitschiffes " Carl Peters "

Kommandant: Oberleutnant zur See Reuthal

Begonnen: 1.4.44
Abgeschlossen: 15.4.44

ADMIRALTY PROPERTY
P G/Y1623 /RED

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.4.44 - 15.4.44	Reval - Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse.

Kapitänleutnant und
Flottillenchef i.V.

Heftrand

Kommando der
Schnellbootsflottille
II. 9754

O.U., den 20.4. 1944.

Geheim!

8. MAI 1944

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellboot sflottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Obermaier
1. Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing) Stockfleth
2. Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing) Tolkiehn

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:
"S 39"	Obermaschinist Brümmer
"S 76"	Stbs.Ob.Masch. Arp
"S 79"	" " " Richardt
"S 90"	Obermaschinist Form
"S 91"	" Hilger
"S 97"	" Späth
"S 114"	" Hemmen
"S 132"	" Prigge
"S 135"	" Rülle

Begonnen: 1.April 1944
Abgeschlossen : 15.April 1944

Seitenzahl: 29 - 30

Im Berichtsabschnitt außer Hf befindliche Boote:

"S 39"	seit 19.3.44 bis 10.4.44 (Reval)	Nach dem Einbau der neuen Treibstangen im Mot m zeigte die Standprobe, daß der Zylinder 4 am Glühkerzenhalter gerissen war. Er wurde ausgewechselt. Beide überholten Motoren wurden unter langsamem Steigern der Fahrtstufe eingefahren. Fahrt mit Überlast ist noch nicht durchgeführt.
"S 97"	seit 10.4.44	Kontrolldocken. Neuer Bodenanstrich, Instandsetzen einer Außenhautbeschädigung an Bb Seite Abt II, und gleichzeitig kleinere Instandsetzungen in der E-Anlage und Preßluftanlage.

1.4.-3.4.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
10.4.1944	"S 39" (Reval)	Mot Bb Zylinder 1,2,3,8,15,18 undichte Kühlmäntel. (Sammelmeldung Nr. 4).
11.4.1944	"S 91"	Mot Stb Zylinder 2 u. 6, Mot m Zylinder 12, 13, 16, 17, 18 u. 20, Mot Bb Zylinder 11, 16 u. 17 undichte Kühlmäntel (Sammelmeldg. Nummer 4).
12.4.-13.4.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
14.4.44	"S 135"	Beseitigung der Schwergängigkeit der Regelstange Brennstoffpumpe 1 Mot m. Diese Störung ist in letzter Zeit oft aufgetreten. Sie entsteht durch Ausschlagen der oberen Federgegenlager im Leichtmetallgehäuse der Pumpe. Dadurch wird der Raum zwischen oberem Federteller und Gehäuseabschluß nach oben enger. Die Regelmuffe hat kein Spiel mehr und wird durch den Federteller schließlich festgeklemmt. Durch Abdrehen der Regelmuffe wurde das Spiel wiederhergestellt und die Regelstange leichtgängig.
15.5.44.		Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Kapitänleutnant u.Flo.Chef i.V.

Kapitänleutnant (Ing) u.Flottilleningenieur

Geschen:
Korv.Kapt.(Ing) z.V. Werft-Ing.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

K r i e g s t a g e b u c h
des
Schnellbootsbegleitschiffes "Carl Peters"
- Abschnitt Maschine -

Leit.Ing.: Ob.Ltn.(Ing.) S t e g e n

Begonnen: 1.4.1944
Abgeschlossen: 15.4.1944

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.4.44 - 15.4.44	Reval (Kopli-Hafen)	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Hegen

Hegen

Ob.Ltn.(Ing.) u. Leit. Ing.

i.V.
Witt

Kapitänleutnant und Flottillenchef i.V.

Heftrand

PG 71624 NID

PG/71624

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.4.1944 - 30.4.1944

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Kommando 6. Schnellbootsflottille B.-Nr. Gkdos 349		5.5.44 Geheime Kommandosache! Eing. 1 2 MAI 1944 B.Nr.G I 2695 Anl. 2

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille für die Zeit

vom 15. Apr. bis 30. Apr. 44.

Chef: Korvettenkapitän Obermaier

Boote:

"S.39"	Leutnant zur See	Brandi
"S.76"	Kapitänleutnant	Matzen
"S.79"	Oberleutnant zur See	Korn
"S.90"	Leutnant z.S.	Zillmann
"S.91"	Kapitänleutnant	Nolte
"S.97"	Kapitänleutnant	Schuebel
"S.114"	Oberleutnant zur See	Hemmer
"S.132"	Kapitänleutnant	Witt
"S.135"	Oberleutnant z.S.d.R.	Licht

Y1624

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.4.44	Reval/Kopli Reval (Werft)	"S.39","S.76","S.79","S.90","S.91","S.114" "S.132","S.135" klar. "S.97" a.K.B. (Kontrolldocken) 2 Boote Sofortbereitschaft.
17.4.44	Kopli	"S.97" Probefahrt. K.B. 2 Boote Sofortbereitschaft.
18.4.44	Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse. 2 Boote Sofortbereitschaft.
19.4.44	Kopli	"S.91" Ausbildungsfahrt für finnische Offiziere. 2 Boote Sofortbereitschaft.
20.4.44	Kopli Reval (Werft)	Probefahrt "S.39" Kontrolldocken "S.76",a.K.B. 2 Boote Sofortbereitschaft.
21.-24.	Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse 2 Boote Sofortbereitschaft.
25.4.44	Kopli	"S.76" K.B. mit "S.91" Probefahrt. 2 Boote Sofortbereitschaft.
26.-30.	Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse. 2 Boote Sofortbereitschaft.

"S.39" Reval /Kopli K.B.
"S.76" " " K.B.
"S.79" " " K.B.
"S.90" " " K.B.
"S.91" " " K.B.
"S.97" " " K.B.
"S.114" " " K.B.
"S.132" " " K.B.
"S.135" " " K.B.

Obermaier.

Heftrand

Kommando
6. Schnellbootsflottille
B.-Nr. G 841

5.5.44

Geheim!

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

(Abschnitt Maschine)

der

6. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Flottillenchef: Korv.Kapt. O b e r m a i e r
1.Flottilleningenieur: Kptlt.(Ing) S t o c k f l e t h
2.Flottilleningenieur: Ob.Ltn.(Ing) T o l k i e h n

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten
"S 39"	Ob.Masch. B r ü m m e r
"S 76"	Stbs.Ob.Masch. A r p
"S 79"	" " " R i c h a r d
"S 90"	Ob. Masch. F o r m
"S 91"	" " H i l g e r
"S 97"	" " S p ä t h
"S 114"	" " H e m m e n
"S 132"	" " P r i g g e
"S 135"	" " M o h r

Zeitschrift Obermaschinenmaschinist

Begonnen am: 15.4.1944.
Abgeschlossen am: 30.4.1944.

Seitenzahl: 31 - 34

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS ASSIGNED NUMBER IS
P G 71624
NO MARK ... AND SHOULD BE MADE ...
ON ... ORIGINALS
SHOULD ... NOT K
PS ... COPY ...
QU ...

Im Berichtsabgchnitt außer KB befindliche Boote:

"S 97" seit 10.4.44 bis 16.4.44 (Reval) — Ergebnisse der anschließend an das Kontrolldocken durchgeführten Probefahrt siehe 17.4.

"S 76" seit 20.4.44 bis 24.4.44 — Kontrolldocken des Bootes. Befund der Unterwasserteile: Schiffskörper in Ordnung. Bodenanstrich wurde erneuert. Ein Flügel des Propellers m war leicht verbogen. Anscheinend durch Eisberührung. Er wurde nachgerichtet. Die Zinkschutzstücke der Seitenpropeller und des Wellenbockes Stb waren stark zerfressen. Sie wurden erneuert. Übergangsblech an der Hinterkante des Wellenbockes m an Bb Seite und Blechverkleidung des Kiels waren abgerissen und mußten erneuert werden. Übrige Teile keine Ausstellungen.

16.4.1944 "S 97" (Reval) — Boot dockt aus.

17.4.1944 "S 97" — Probefahrt 10 Minuten mit 3 x AK. Ergebnisse:

	U/min	Abgastemper.
Mot Stb	1580	680° C
Mot m	1590	680° C
Mot Bb	1560	670° C

18.4.1944 — Keine besonderen Vorkommnisse.

19.4.1944 "S 91" — Ausbildungsfahrt für finnische Soldaten mit anschließender Probefahrt bei voller Ausrüstung zum Vergleich zu der am 22.3. durchgeführten Probefahrt ohne Ausrüstung. Ergebnis:

	U/min	Abgastemper.
Mot Stb	1600	680° C
Mot m	1630	700° C
Mot Bb	1600	700° C

"S 135" — Mot Stb Zylinder 1 und 3
Mot m Zylinder 13
Mot Bb Zylinder 1,3,16,19 u.20 undichte Kühlmäntel (Sammelmeldung Nummer 4).

20.4.1944 "S 39" — Die noch ausstehende Überlastfahrt im Anschluß an die kleine Überholung der Mot m und Bb wurde durchgeführt und ergab folgende Werte:

	U/min	Abgastemper.
Mot Stb	1570	720° C
Mot m	1600	720° C
Mot Bb	1580	720° C

21.-24.4.44 — Keine besonderen Vorkommnisse.

25.4.1944 "S 91" — Mot Stb Zylinder 1,5,18 und 19
Mot m Zylinder 4,11,15,und 20
undichte.Kühlmäntel. Der Zylinder 20 des Mot m war so stark undicht, daß ein neuer Zylinder eingebaut werden mußte.
(Siehe Sammelmeldung Nummer 4).

"S 76" — Probefahrt mit folgenden Ergebnissen:

	U/min	Abgastemperatur:
Stb Mot	1600	660° C
Mot m	1600	680° C
Mot Bb	1600	680° C

26.4.1944 "S 97" — Mot m Zylinder 2 undichter Kühlmantel. (Sammelmeldung Nummer 4).

27.-30.4.44 — Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Korvettenkapitän und Flo.Chef

Kapitänleutnant (Ing) und Flottilleningenieur.

Gesehen:
Förste
Korv.-Kapt. (Ing.) u. Werft-Ing.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim!
		K r i e g s t a g e b u c h des Schnellbootsbegleitschiffes " Carl Peters " Kommandant: Oberleutnant zur See Reuthal Begonnen: 16.4.44 Abgeschlossen: 30.4.44
16.4. - 30.4.44	Reval - Kopli	Keine Besonderen Vorkommnisse Reuthal

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

K r i e g s t a g e b u c h
des
S.-Begleitschiffes "Carl Peters"

-Abschnitt Maschine-

Begonnen : 16.4.1944
Abgeschlossen : 30.4.1944

Leitender Ing.: Ob.Ltn.(Ing.) S t e g e n

Heftrand

Heftrand

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.4.44 - 30.4.44	Reval (Kopli-Hafen)	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Am 20.4.1944 um 16.00 Uhr wurde mit dem Ausbau der Rohrleitungen begonnen, um eine Undichtigkeit in der Ansaugeleitung der Ersatzmot.-Ölpumpe aus der Kurbelwanne des Hauptmotors Stb. 2 zu beseitigen. Dadurch wurde die gesamte Stb. Hpt.Mot.-Anlage für 39 Stunden außer Betrieb gesetzt. Siehe Stör.Meldg. Nr.18 Gruppe A.v.24.4.1944. Sonst keine Vorkommnisse. Hegm
		Hegm Ob.Ltn.(Ing.) u. Leit.Ing.

Heftrand

PG 71625 NID

PG/ 71625

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.5.1944 - 15.5.1944

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

Vorkommnisse

F. d. S. 15/5.
Eing. – 1. JUNI 1944
Tgb. Nr. G Kdos. 2987 Anl. 3

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch 6. Schnellboots-Flottille f. d. Zeit v. 1. – 15. Mai 1944
Mit 1 Übersichtskarte.

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

Schnellboots-Flottille f. d. Zeit v. 1. – 15. Mai 1944

f: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

Kommandant Leutnant zur See B r a n d i
Kommandant Kapitänleutnant M a t t h e n
Kommandant Oberleutnant zur See K o r n
Kommandant Leutnant zur See Z i l l m a n n
Kommandant Kapitänleutnant K o l t e
Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
Kommandant Oberleutnant zur See R e m m e r
Kommandant Kapitänleutnant W i t t
Kommandant Oberleutnant zur See d.R. L i c h t

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RETURN IS NOT DESIRED
P.C. 41625.

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

Kommando
6. Schnellbootsflottille
B.-Nr. Gkdos 346

F. d. S. 15/5.
Eing - 1. JUNI 1944
B. Nr. G Kdos. 2987 Anl. 3

Geheime Kommandosache!

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

der 6. Schnellbootflottille f. d. Zeit v. 1. - 15. Mai 1944

Flottillenchef: Korvettenkapitän O b e r m a i e r

Boote:

"S 39"	Kommandant Leutnant zur See B r a n d a i
"S 76"	Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
"S 79"	Kommandant Oberleutnant zur See K o r n
"S 90"	Kommandant Leutnant zur See Z i l l m a n n
"S 91"	Kommandant Kapitänleutnant K o l t e
"S 97"	Kommandant Kapitänleutnant S c h m e b e l
"S 114"	Kommandant Oberleutnant zur See H e m m e r
"S 132"	Kommandant Kapitänleutnant W i t t
"S 135"	Kommandant Oberleutnant zur See d.R. L i c h t

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS LOANED SUBJECT TO RETURN
P C 41625.

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. Mai	Kopli	"S 39","S76","S79","S90","S91","S97","S114","S132","S135" klar. Keine besonderen Vorkommnisse. 2 Boote Sofortbereitschaft.
2.Mai 0445	Kopli	1. Gruppe("S 90" u."S39") aus zum Marsch über Weg "Orange" nach Helsinki.
0810	Helsinki	1. Gruppe Südhafen (F 3) fest. Flo.-Chef b. F.d.M. Ost gemeldet.
0820		Abgelegt zur Erkundung Schärenliegeplatzes nach Osten.
1030		Vormarsch wegen Schneetreiben u. schlechter Sicht abgebrochen. Zurück nach Helsinki.
1200	Kopli	"Carl Peters" u. 2.Gruppe ("S76,S 79,S 91, S 97, S 114, S 132, S 135") aus zum Marsch über Weg "Orange" nach Helsinki.
1600	Helsinki	Beide Gruppen Westhafen fest.
3.-5.Mai	Helsinki	"Carl Peters" und alle Boote Mingn. Vermes. soweit erforderlich Behandlung und Kompaß-Kompensierung.
2100		"S 132" aus nach Kopli über Nes "Orange".Al
1700		ein. Kds.Pantanlage "S 132" Westhafen fest.
6. Mai 1960	Helsinki	Alle Boote (außer "S132")mit "Carl Peters" aus zum Marsch durch die Schären nach Oste
2200	Ströms-Land	Boote längseits "Carl Peters" festgemacht.
		"S 132" außer K.B. (Eindocken zum Auswechs der Mittelschraube.)
7.Mai	Ströms - Land	Anbringen der Tarnung "Carl Peters" und Boote. Kein Einsatz wegen Vollmond.
8.Mai	Helsinki	"S 132" K.B.
		"S132" aus zum Marsch durch das Schären na Osten.
	Ströms-Land	"S 132" längseits "Carl Peters"
9. Mai-12.M	Ströms-Land	Keine besonderen Vorkommnisse. Kein Einsatz wegen Wetterlage und Mondphase
12. Mai	Ströms-Land Schärenstützpunkt	Eingang Funkspruch v. F.d.M. Ost Eingang Einsatzbefehl: "Boote Nacht mit 2 Gruppen Aufgabe Gkdos 5 In Levensaari liegt Kanonenboot "Moskwa", Spezialschiff, 2 kleinere Frachter. Mit Au liegen Balkensperre muß gerechnet werden. Geleitverkehr wird übermittelt, sobald fes gestellt. Finn. Flottenstab bitten, daß(1402) Aus- laufmeldung durch FT auf KOS abgesetzt wir Gruppe Führerboot 2. Gruppe "S 132", wenn von dort kein anderes Boot gemeldet wird. F.d.M.Ost.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Für 1800 seeklar befohlen.
1800	Finnisches Qu 141 A5 NO 1-2 See 1 wolkenlos	Mit 1. Gruppe: "S 90, S 39, S 97, S 114" Stützpunkt abgelegt. Mit 20 sm Marsch auf Schärenweg nach Osten.
1820	Sicht 20 sm	2. Gruppe: "S 132, S 79, S 91, S 135, S76" Stützpunkt abgelegt. Vormarsch mit 20 sm durch Schären nach Osten. Vormarsch erfolgte wegen Luftgefahr in 2 Gruppen.
1945	südlich Kotka	Stopp. 14 sowjet. Bomber, 12 Jäger Angriff auf Kotka.
2000	Qu 142 A 5 NO 1, wolkenlos, Sicht 15 - 20 sm	Flugzeuge nach SO abgeflogen.
2007		Fliegeralarm.
2010		Vormarsch fortgesetzt.
2104		"S 90" bei finnischem S.-Begleitschiff in Kleinfahrwasser vor Ankerlauf Finn. Lotsenoffz. längsseit.
2150		Mit 2. Gruppe bei Muuramaa getroffen. Lotsenoffizier übergesetzt. Kurze Besprechung. Einsatzbefehl F.d.M. Ost Gkdos 5697 A 1 lautet: Auf Grund Aufklärungsmeldungen der letzten Tage sind der Flottille folgende Angriffsmöglichkeiten geboten. 1.) Nordbucht Levensaari. Durchführung mit 4 Booten, davor mindestens 2 mit 4 cm Geschütz. Rottenweise anlaufen. Abstand der Rotten hintereinander oder nebeneinander je nach Sichtverhältnissen mindestens 1 sm. Erste Rotte versuchtungesehen in die Bucht einzudringen. Dort Schuss auf das oder die größten Ziele , u.U. Anlegestelle. Falls erste Rotte von russ. Bewachern erkannt wird, zieht sie diese auf sich und die 2. Rotte versucht in die Bucht einzudringen. In der Bucht vorsichtig manövrieren. Beim Kehrtmachen evtl. backsen. Wenn Angriff gegen Schiffsziele nicht möglich, im Nahangriff Bewacher durch Artl. Feuer vernichten, wenn möglich, einbringen. Geballte Ladungen klarhalten. 2.) Mit 5 Booten Angriff auf Geleit zwischen Levensaari und Seskpel, genauer Fahrplan ist noch nicht festzustellen. Nördl. Diamant-Untiefe und westl. Saiskaari regelmäßig 2 Bewacher festgestellt. Falls kein Geleitzug angetroffen, Angriff auf die Bewacher. Artl. Feuer muß überraschend möglichst von mehreren Seiten einsetzen und zur Vernichtung des Gegners führen. Gegner wird sich sofort einnebeln und zu entkommen versuchen. F.d.M. Ost

AG/41625/N/D

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Da ein Angriff auf dem Nordhafen Lavansaari unter Aufrechterhaltung der notwendigen Bewegungsfreiheit einerseits nur mit 4 Booten gleichzeitig möglich war, andererseits jedoch mit der Möglichkeit des Mißlingens des Angriffs dieser 4 Boote gerechnet werden muß, habe ich zur Sicherheit noch einer weiteren selbständige Rotte ("S 132, S 79") von Norden auf Lavansaarihafen direkt angesetzt, (siehe nachfolgenden Ausführungsbefehl.) Allerdings nur unter der Voraussetzung, daß ein Gelit nicht gemeldet wurde. Da dies bis zum Entlassungszeitpunkte nicht der Fall war, galt nachfolgender Befehl für die zweite Gruppe. Einsatzbefehl Lavansaari: 1.) Gruppe: "S20,S39,S97,S116". Vormarsch von Norden westlich der Tonne Lavansaari. Dann Nordhafen ansteuern. Bewacher angeben. Ab südlich Lavansaari-Tonne 1. Rotte in losem takt. Zusammenhang mit 2. Rotte. Ziel erste Rotte: Torpedoangriff auf Hafen, möglichst Stichpier von Nordeinfahrt. Ziel zweite Rotte: Torpedoangriff auf Hafen und Pier von NW-Einfahrt. [illegible] sind zu umgehen, es sei denn, sie stehen an bzw. in der Sperrlücke. Dann sind sie möglichst mit Torpedo zu versenken. Falls Zeit und Umstände erlauben, sind sämtliche 16 Torpedos der ersten Gruppe zu schießen. Zur Hebung der artl. Kampfkraft streben beide Rotten Vereinigung außerhalb der Sperre nach dem Angriff an. Rückmarsch spätestens 0115 Uhr. -.-.-.-.- 2.Gruppe: "S132,S79,S91,S139,S76". Wird durch F.Gh. bei Narvi entlassen. Steuert gemeinsam in losem takt. Zusammenhang Bewacherposition 62 an. Bewacher vorerst umgehen. 1.Rotte: Ziel: Torpedoangriff auf Hafen Lavansaari durch Nordeinfahrt. Angriff erst nach erfolgtem Angriff der ersten Gruppe bzw. falls dieser nicht gelingt, selbständig. Verhalten vor dem Torpedoangriff gegen Bewacher siehe oben. Nach dem Torpedoangriff frei. Rückmarsch spätestens 0115 Uhr. Vereinigung mit übrigen Booten anstreben. 2.Rotte: Ziel: Nach erfolgtem Torpedoangriff der ersten 6 Boote Angriff auf Bewacher mit Artillerie bzw. bei lohnenden Zielen mit Torpedo frei.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
-1oo	-bren	Abziehen von Streitkräften, die den Lavansaari-Booten den Rückmarsch verlegen. Boote dürfen sich dem Nordhafen Lavansaari nicht mehr als 2 sm nähern. Vorstoß auf russ. Geleitweg nach Osten freigestellt. Rückmarsch dann möglichst ab Punkt 61 spätestens 0115 Uhr über Narvi. Über Gebrauch von FT ect., Verhalten bei Auftreffen auf Minen folgt Sonderanweisung. K.Kapt.u.FdS.-Chef
2215	Qu 142 bl windstill, wolkenlos Sicht 10-15sm	Bei Mustamaa mit allen Booten Schärenweg verlassen. Über Ruovari Narvi angesteuert.
2236		135°,30 sm.
2307		Narvi querab. Gestoppt. Scheinwerferleuchten von Someri. 2. Gruppe gemäß Befehl entlassen.
	1. Gruppe	
2318		Vormarsch nach Lavansaari angetreten. Geöffnet. 208°, 9 sm.
2345		Scheinwerferleuchten(nach oben) auf Lavansaari und Peninsaari.
14.8. 0006	Qu 142 dß l.u.E. SO2, Seel, wolkenlos, Sicht nach Süden 2, nach Norden 5sm	Beschuß mit Seeziel von Peninsaari. Beschuß auch von Lavansaari mit schwerer Flak. Etwas nach W, da dort dunklerer Horizont als im Norden, abgesetzt.
0012		Beschuß von Land beendet. Vormarsch fortgesetzt.
0030		2 Schatten in 110°. Russische Bewachungsfahrzeuge "S 132" herangeschlossen.
0035		Laufendes Gefecht mit Bewachern 1000 - 1500 m, Küstenbatterien Lavansaari schießen mit - fast alle Aufschläge weit. Bewacher abgesetzt nach Osten; weiterer Beschuß von Land.
0045		Nachdem die Boote nun durch den Gegner erfaßt waren, war bei der herrschenden Helligkeit und dem hellen Horizont im Rücken ein Vordringen bis zum Hafen Lavansaari nicht mehr durchführbar, deshalb weiterhin auf Bewacher operiert.
0052		Mehrere Gefechte nach Südosten und Osten zuerst mit 2, dann 4 fdl. Bewachern. Beschuß von Land mit schwerer Flak. Alle Bemühungen, die russ. Bewacher im Süden zu umgehen und damit in den hellen Horizont im Norden (Sicht nach Norden etwa 5 sm) zu bringen, mißlangen, da die eigenen Boote dauernd gesehen und von Land beschossen wurden. Nach Norden abgesetzt.
0107		Feuergefecht im S.O.

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordruck.lager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval N. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0120		Starke Detonation im SO, stark brennendes Fahrzeug.
0135		FT. an "S 91": " Lage melden".
0135		Gruppe "S 91" in Sicht. Obermann.
	2. Gruppe	
2320		Vormarsch von Narvi angetreten nach Qu 143 c 1 M über Qu 143 c 4 u.K.M.
0020		Gefecht in 270° beobachtet.
0035		Gefecht in 320° beobachtet.
		Da erste Gruppe anscheinend nicht zum Angriff auf Hafen Lavansaari gekommen, Absicht von Osten selbst den Angriff auf den Hafen durchzuführen.
0102		Schatten in 190° im Qu 142 D 9 c.K.M. Fahrzeug läuft schnell nach Norden und ruft mit "C" an. "S 76" mit "O" geantwortet.
0104		Darauf Antwort "K". U.A. Spruch von "S 76" an alle: Russischen ES : Ose - Max. Gegner dreht auf parallelen Kurs. Unter laufenden ES - Austausch näher herangeschlossen. Flügelboote staffeln näher heran, sodaß Gegner halbkreisförmig von eigenen Booten umschlossen.
0107		Feuererlaubnis. Feuerüberfall liegt im Ziel. Geringe Abwehr mit M.G. u. 4,5 cm.
0109		Gegner brennt.
0111		Gegner liegt gestoppt und brennt stark.
0112		"S 91" versucht längsseit zu gehen, um Gefangene zu übernehmen. Mtr.Ob.Gfr. Trautmann ruft auf Russisch: " Ergebt Euch". Antwort: " Kommt nicht in Frage". Gleichzeitig beginnt der auf der Back stehende Kommissar, der mit der Pistole auf die eigenen Leute schießt, auch auf das fast längsseit liegende "S 91" zu schießen. Daraufhin weitere Bekämpfung des Bootes durch M.P. u. Handgranaten. Gegner brennt jetzt über das ganze Boot. Munition detoniert.
0116		Boot sinkt.
0120		Große Detonation beim Gegner, Flächenbrand auf dem Wasser. Reste gesunken.
0120		Abgeladen, um auf Flottille zu sammeln.
0125		Gefechtsberührung mit 4 Bewachern wegen Zeitmangel Gefecht abgebrochen.
0140		Bei Narvi auf Flottille gestoßen. Zeit Kaffmann: 1 russ. Motorkanonenboot versenkt. Bewaffnung 1/ 4,5 cm, anscheinend 2/ 1,5 cm. Kommandant "S 91" mit Bauchschuß verwundet. 1 Oberflächlich Kopfstreifschuß. gez. Nolte

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0144	Narvi	Rückmarsch in den Schären angetreten.
0530		Alle Boote bei " Carl Peters" fest.
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
		1.) Das Eindringen in die Nordbucht Lavansaari scheiterte an der besonders durch das wolkenlose Wetter bedingten Helligkeit. 2.) Die Bewachergefechte führten nicht zu den gewünschten Erfolg, weil die Versuche, in den dunklen Horizont zu kommen, vereitelt wurden und die Boote dauernd ein einwandfreies Ziel boten. 3.)Das geschickte und energische Verhalten der Gruppe Nolte verdient Anerkennung. Obermann.
	Ströms-Land	"S 76" außer K.B. (Masch.-Schaden)
15.5.	Ströms-Land	
0300		"S 97" u. "S 91" aus nach Reval über Dirschau-Weg Violett. (Besprechung F.d.M. Ost - Chef S.S.-Flottille).
1300		"S 76" abgelegt zum Marsch nach Libau.
1500		"S 97" u. "S 91" längsseits " Carl Peters" wieder fest.
1700	Helsinki	"S 76" Westhafen fest.
1800	Stützpunkt "Carl Peters"	Gem. Einsatzbesprechung beim F.d.M. Ost am gleichen Morgen folgende Unternehmung befohlen: In 2 Gruppen Angriff auf Geleitzüge gemeldet, sonst auf Bewacherpositionen im Gebiet Eckgel - Diamant und entwerts Sa skari.
1800	SO 1, 4/10 bedeckt dunstig	Mit "S 90,S 99, S 97,S 114" abgelegt zum Marsch durch die Schären nach Osten.
1820		2. Gruppe "S 132,S 79,S 135,S 91", abgelegt. Marsch nach Osten.
2000	142 a 3	
2012	SO 1, 4/10 bedeckt, stark dunstig.	Bei finnischem Schnellbootstützpunkt zur Abholung Lotsenoffizier längsseit.
2035		Beide Gruppen bei Mustansa gesammelt. Vormarsch in den Schären fortgesetzt.
2148	Kiuskori	Schären verlassen. Kalli angesteuert. 117°, 30sm.
2158		Kalli querab. 122°, 30 sm.
2200	Qu 143 A 4	
2229	OSO 1, 6/10 bedeckt, Mäßige Schattensicht, stark diesig,	114°, 30 sm
2247		Stopp. Qu 143 D 2 r.K.u. Kurze Besprechung. Bestecksausgabe. 2. Gruppe gem. Plan entlassen.
	1. Gruppe	
2300		Vormarsch mit verschiedenen Kursen und Fahrtstufen über Qu 143 D 6 r.o. nach Qu 143 D 9 r.o.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2320		2. Rotte ("S 97,"S 114") in Richtung Schepel entlassen.
2355		Schweres Artilleriefeuer in 240° von Saiskari anscheinend auf 2. Gruppe.
16.5.		
0000	Qu 143 D 9	Heftiges Feuergefecht in 270° bei 2. Gruppe.
0005-0014	r.K.o.windstill See o, 7/10 bedeckt, sehr diesig, gute Schattensicht	Gestoppt. Laute Motorengeräusche von mehreren fdl. Booten im S Osten
0030		Feuergefecht in 180° bei Gruppe Schnebel.
0040		Gefecht bewegt sich nach Westen.
0043		Nach Westen herumgeholt, um Bewacher von Norden ebenfalls zu fassen.
0044-0046		Passiergefecht nach Stb. mit 2 Bewachern. Bewacher nebeln und kommen im SO aus Sicht.
0051		Nach Süden gedreht, da in 170° Feuergefecht.
		Absicht: Boote von Westen zu fassen, da Gefecht der Rotte Schnebel vermutet. Dieses Gefecht läßt sich jedoch mit den K.T.B. der einzelnen Rotten nicht vereinbaren. Möglicherweise haben die Russen selbst beschossen.
0053		Gefecht beendet.
0053 - 0057		2 Schatten voraus. Gefecht nach voraus u. nach Stb. mit 5 Bewachern.
0058		Gestoppt, da Gegner aus Sicht.
0101		Rotte Schnebel aufgenommen.
0110		Rückmarsch angetreten. Schnebel.
		2. Rotte "S 97 " - "S 114 "
2320		entlassen, Bb. achteraus von "S 90" abgestaffelt NLF, südliche Kurse, langsam auf SW gedreht.
0002		ST, schwere Abschüsse, etwa 230°
0002		Gefecht Gruppe Witt in etwa 290°, eigene Boote stehen nördlich, führen Gefecht etwa auf Ostkurs. Mitte LF, LF, südwestl. Kurse, versucht feindl. Gruppe von Süden zu fassen. Etwa 0010 jedoch Gefecht beendet.
0010		NLF, 240°, weitergelaufen.
0034		2 Schatten Stb. etwa4 Dm, BS-Austausch mit Morselampe versucht, russ. Anruf " N ".
0035		Gefecht an Stb., MF 240°, Entfernung etwa 1500 m.
0037		Beschuß von rechtvoraus, auf SW gegangen, 2. Gruppe unter Feuer genommen, laufendes Gefecht. Plötzlicher Beschuß von vorn, abgedreht.
0040		ST, langsam wieder auf 260° gegangen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Starkes Motorengeräusch im Südosten, anscheinend nach Westen marschierende russ. Boote.
0042		220°, Mitte LF, herangestaffelt Beschuß Stb. voraus, lfd. Gefecht auf etwa Süd-West Kurs. Da ich auf diesem Kurs mich zwischen angreifende Gruppe und Motorengeräusch schob, Gefecht abgebrochen, auf Ostkurs gestoppt.
		Durch Gefecht aufmerksam gemacht dreht südl. Gruppe auf etwa Nordkurs heran und kommt Stb. querab in Sicht. (3 Boote)
		ES - Anruf mit "N", russ. Antwort "L". Herangestaffelt.
0044 A		Auf etwa 1000 m Feuer eröffnet. Kreisgefecht an Stb. 2/ 4 cm Treffer auf Schlußboot erzielt.
0050		2 cm Backflak verschossen, 4 cm Störung, gleichzeitig greift letzte Gruppe von Stb. achteraus wieder in Gefecht ein. Gefecht abgebrochen, 50° AAF, Rückmarsch.
0056		Chefgruppe im Norden in Sicht, herangeschlossen.
0110		MF, angehängt. ges.Schnebel
		2. Gruppe "S 132 ", "S 79", "S 135", "S 91",
2258	Qu 143 d 2 r.K.u.	Von Flottillenchef entlassen.
	Wetter:SSO 2-3 See 1:diesig bedeckt u. mittl.Sicht	Mit Fahrt 9 sm und Kurs 210° abgelaufen.
2336		Gestoppt. Motorengeräusche von Kurs angehenden Fahrzeugen. Nichts zu sehen.
2342		Mit Fahrt 5 sm u. 210° r.w. weitergelaufen.
2350	Qu 143 d5 u. K.m.	2 Schatten in 90°. 2 russ. Wachboote.
2351		E.S.-Anruf "C" von den Russen. Entfernung 3000 m. E.S.-Anruf wird von uns mit "C" beantwortet. Gleichzeitig mit 150° r.w. herangestaffelt.
2355		Gegner ruft laufend "C" was xxxx immer mit "C" beantwortet wird.
2358		Gestoppt. Gegner versucht nach Nordosten auszuweichen.
2359		Mit 18 sm Fahrt u. Kurs 40° Feuer eröffnet. Entfernung 800 - 1000 m. Mehrere Treffer beim Gegner beobachtet. Gegner erwidert Feuer mit 4,7 cm.
0001		Mit Kurs 70° laufendes Gefecht an Stb. Gegner nebelt sich ein und versucht nach Osten zu entkommen.
0007		Mit Kurs 180° u. 30 sm. Gegner nach Osten abgedrängt und nach Süden gejagt. "S 79" meldet achtere Kanone unklar.

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordruck.lager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval N. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0010		Schwerer Beschuss aus 180° und Beschuss von 2 Wachbooten in 90°/. Daraufhin nach Norden abgedreht, Feuer eingestellt und versucht auf Wachboote in 90° anzulaufen.
0019		Rohrkrepierer und Munitionskrepierer an der 4 cm Kanone "S 132" und Feuer an Bord.
0020	Qu 143 d 6 1.u.	Feuer gelöscht, Kanone völlig unbrauchbar. 1 Verletzter.
0031		2 Boote unklar, Rückmarsch angetreten mit Kurs 310° u. 30 sm.
0042		Artilleriebeschießen achteraus.
0043		Beschuß von Stb. q. Bb. achteraus.
0045		Beschuß beendet.
0054		Artilleriebeschießen Stb. achteraus.
0142		Halli querab in die Schären eingelaufen. gez. Witt
0228		Mit 2. Gruppe Kinkari einlaufend passiert. Schärenmarsch.
0500		Bei "Carl Ehrs" mit allen Booten fest.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

1.)Die Sicht war -obwohl allgemein nicht besonders gut - nach Norden besser als nach Süden, sodaß Boote im Norden eher ausgemacht werden konnten als im Süden.

2.)Die 2.Rotte der 2. Gruppe hat die Aufgabe zu Tyth abgebrochen. Sie konnte nach Waffenausfall der 1. Rotte immer noch allein fortsetzen.

3.)Torpedolaufende Ziele wurden auch diesmal nicht angetroffen. Aus den Beobachtungsangaben ist zu schließen, daß nur ein unregelmäßiger Geleitdienst - dieser auch im allgemeinen nur mit Schleppern und Prahmen - läuft und zwar möglicherweise ganz in Küstennähe Schlepel - Koporia-Bucht.

Zukünftige Tätigkeit der S.-Boote werden im Allgemeinen Artilleriegefechte sein. Notwendige Maßnahmen zur größtmöglichen Verstärkung der artilleristischen Kampfkraft sind eingeleitet.

Boote verteilen.

"S 39"	Stroms-Bucht
"S 76"	Werft Libau
"S 79"	Stroms-Bucht
"S 90"	" "
"S 91"	" "
"S 97"	" "
"S 114"	" "
"S 132"	" "
"S 135"	" "

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellbootsflottille

Flottillenchef:	Korv.Kapt.	Obermaier
1. Flottilleningenieur:	Kaptlt.(Ing)	Stockfleth
2. Flottilleningenieur:	Ob.Ltn.(Ing)	Tolkiehn

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
"S 39"	Obermaschinist	Brümmer
"S 76"	"	Richter
"S 79"	Stbs. "	Richard
"S 90"	"	Form
"S 91"	"	Hilger
"S 97"	"	Späth
"S 114"	"	Hemmen
"S 132"	"	Prigge
"S 135"	"	Rülle

Begonnen am: 1.5.1944.
Abgeschlossen am: 15.5.1944.

Seitenzahl: 35-38

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch des Schnellbootsbegleitschiff " Carl Peters " Kommandant: Oberleutnant zur See Reuthal Begonnen: 1.5.44 Abgeschlossen: 15.5.44
1.5.44	Reval-Kopli	Keine besonderen Vorkommnisse Reuthal
2.5.44 12.45	Reval-Kopli SSO3, bedeckt, diesig	abgelegt. Marsch nach Helsinki mit wechselnder Fahrtstufe wegen teils nebeligem Wetter
1740	Helsinki-Westhafen	festgemacht. Reuthal
3.5.44	Helsinki-Westhafen	Keine besonderen Vorkommnisse Reuthal
4.5.44 0950 1450	Helsinki-Westhafen " " " "	abgelegt. Entmagnetisieren des Schiffes festgemacht. Reuthal
5.5.44	Helsinki-Westhafen	Keine besonderen Vorkommnisse Reuthal
6.5.44 1315 1815 2230 2245	Helsinki-Westhafen Westlich Strömslandet Schären auf 60° 22,8'N 26° 9,3'O	abgelegt. Marsch durch die Schären mit wechselnden Fahrtstufen nach Strömslandet. geankert. Anker auf. mit Bug- und Heckanker geankert und mit Leinen an Bäumen festgemacht. Nach dem Festmachen habe ich das Tarnen des Schiffes mit Tannenbäumen befohlen. Die Tarnung ist so ausgeführt worden, dass sich das Schiff dem Gelände anpasst Reuthal
7.-15.5.	Strömslandet Schäre	Keine besonderen Vorkommnisse. Reuthal

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

5

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

des

S.- Begleitschiffes "Carl Peters"

-Abschnitt Maschine-

Begonnen : 1.5.1944

Abgeschlossen :15.5.1944

Leit.Ing.: Ob.Ltn(Ing.) S t e g e n

Kriegsmarine-Vordrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Kiel, Wilhelmshaven. B. 36 (neu) Din A 3

PzKa 44005

Wegekarten

6. S.-Flottille

vom 1. bis 15.5. 1944

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.5.44	Reval (Kopli-Hafen)	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.- Boote. 245 m³ Treiböl / 0,850 mit 1/2 in 10 Stunden übernommen. Sonst keine Vorkommnisse. Thgm
2.5.44	Reval (Kopli-Hafen) Helsinki (West-Hafen)	Eigener Hafenbetrieb. 12.00 Uhr Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb. Marsch nach Helsinki. 17.30 Uhr festgemacht. Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.- Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Thgm
3.5.44	Helsinki (West-Hafen)	Eigener Hafenbetrieb. 09.00 Uhr Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb. Seeklar belegt. Hafenbetrieb. Versorgung der S.- Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Thgm
4.5.44	Helsinki (West-Hafen)	Eigener Hafenbetrieb. 08.00 Uhr Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb, Schiff ist durch die Schleife gegangen. 14.00 Uhr Schiff hat wieder festgemacht. Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Sonst keine Vorkommnisse.
5.5.44	Helsinki (West-Hafen)	Hafenbetrieb. Versorgung der S.- Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Thgm
6.5.44	Helsinki (West-Hafen) Einsatzort (Strömslandet)	Hafenbetrieb. 13.00 Uhr Seeklar. Gesamte Maschinenanlage in Betrieb. Verlegung zum Einsatzort. 18.23 Uhr Schiff hat geankert. Maschinen bleiben klar. 22.30 Uhr Anker auf. Mit eigener Maschinenkraft verholt. 23.25 Uhr Hafenbetrieb hergestellt. Versorgung der S.- Boote. Sonst keine Vorkommnisse.
7.5.44 -15.5.44	Einsatzort (Strömslandet)	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.- Boote. Sonst keine Vorkommnisse. Thgm

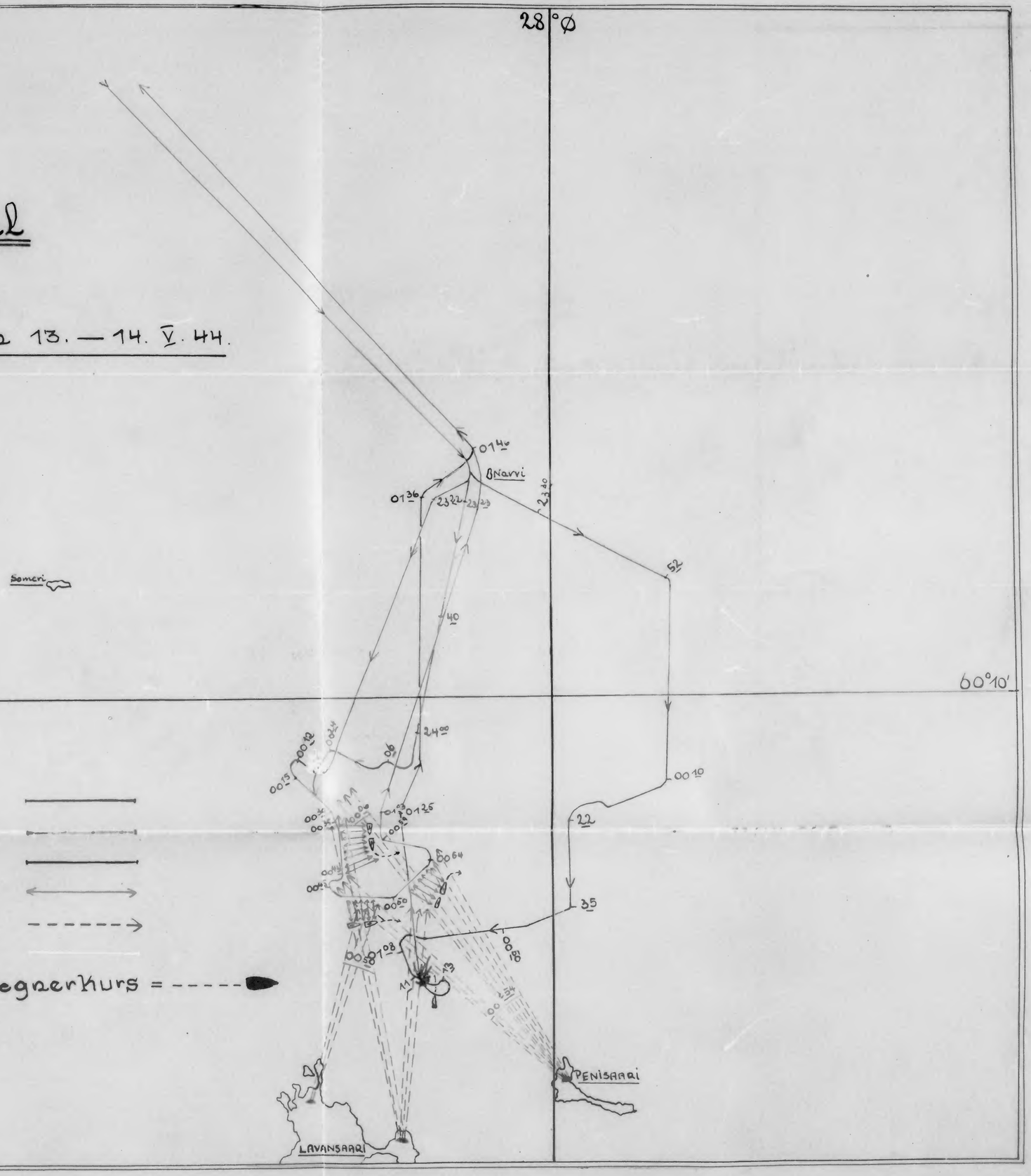
Thgm

Ob.Ltn.(Ing.) u. Leit.Ing.

Wegekarte

6. S.— Flt.

Unternehmung vom 13.— 14. V. 44.



Erklärung:

Gruppe Fch. =

Gruppe Witt =

Gruppe Nolte =

Gefecht =

Beschuss =

Nebeln =

Gegner, angen. Gegnerkurs =

Aufzulegen auf D 152

PG 71626 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE 16.5.1944 - 31.5.1944

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kommando
Schnellbootsflottille
Skdos 363

Kriegstagebuch f.d. Zeit v. 16.-31.5.44 der 6. Schnellbootsflottille.

D.u. Skdos 363

F. d. S.
Eing 15. JUNI 1944 5./6.44
3305
B.Nr. 6.Kdos Anl. 2

Geheime Kommandosache!

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

für die Zeit v. 16. - 31. Mai 1944 der 6. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Korv. Kapt. Obermaier

Boote:

"S 39"	Kommandant Leutnant zur See B r a n d i
"S 76"	Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
"S 79"	Kommandant Oberleutnant zur See K o r n
"S 90"	Kommandant Leutnant zur See (Kr.O.) Zillmann
"S 91"	Kommandant Kapitänleutnant N o l t e
"S 97"	Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
"S 114"	Kommandant Oberleutnant zur See H e m m e r
"S 132"	Kommandant Kapitänleutnant W i t t
"S 135"	Kommandant Oberleutnant zur See d.R. L i c h t

mit 2 Seekarten.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY AND IS ON LOAN SUBJECT TO RETURN IF REQUIRED
/41626/
NO COPY
O.I.
SHOWN TO
INTERPRETER
OBSERVER

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
Kommando 6. Schnellbootsflottille B.-Nr.	Gkdos 363	

Vorkommnisse
F. d. S.
Eing 15. JUNI 1944 5/6.44
B.N.d.O.Kdos 3305 Anl. 2

Geheime Kommandosache

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

für die Zeit v. 16. - 31. Mai 1944 der 6. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Korv. Kapt. Obermaier

Boote:

"S 39"	Kommandant Leutnant zur See B r a n d i
"S 76"	Kommandant Kapitänleutnant M a t z e n
"S 79"	Kommandant Oberleutnant zur See K o r n
"S 90"	Kommandant Leutnant zur See (Kr.O.) Zillmann
"S 91"	Kommandant Kapitänleutnant N o l t e
"S 97"	Kommandant Kapitänleutnant S c h n e b e l
"S 114"	Kommandant Oberleutnant zur See H e m m e r
"S 132"	Kommandant Kapitänleutnant W i t t
"S 135"	Kommandant Oberleutnant zur See d.R. L i c h t

mit 2 Seekarten.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE UNITED STATES GOVERNMENT
AND ITS POSSESSION BY ANY UNAUTHORIZED PERSON IS PROHIBITED BY LAW.
PC /41626/
NO MARK
O.I
SHIP
DATE RECEIVED

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.5.	Ströms-Land	"S.39","S.90","S.79","S.91" "S.97","S132", "S.135" klar. Da 4 cm Kanone "S.132" ausgefallen,wurde Einbau 2cm Kanone von "S.76" notwendig. Da "S.76" inzwischen nach Helsinki gegangen war, Ausgang FT an "S.76": Helsinki nicht auslaufen. Sofort alten Liegeplatz zurückkehren.
17.5. 0046	Ströms-Land	Eingang FT von "S.76": Auslaufe Helsinki 0500 Uhr 17,5. nach Osten.
0730 1230	" "	"S.76" längsseits "Carl Peters" fest. "S.76" abgelegt zum Marsch nach Westen.
18.5.	" "	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage bzw. Helligkeit.
bis	" "	Eingang Verlegungsbefehl vom F.d.M. Ost: 1.)4 Boote Kaspar-Wik verlegen. Boote dort möglichst dicht unter Land vor Anker gehen. Sofortbereitschaft. 2.)Aufgabe der Boote: Russ. Verbände, die sich ostwärts Seeigel 7 b in der Narvabucht aufhalten, sind anzugreifen und bis Südkante Seeigel 3 b und 1 b zu verfolgen. Anschließend Rückmarsch. 3.) Vormarsch und Rückmarsch mit Höchstfahrt unter der Küste durch die Sperrlücke nördlich Meriküla. 4.)Mit Jagdschutz kann gerechnet werden. Aufgabe ist auch ohne Jagdschutz durchzuführen. 5.)Auslaufbefehl aus Kaspar-Wik durch FT vom F.d.M.Ost. 6.)Nachrichtenverbindung: Vor Anker KOS, besetzt durch Wachboot. 45 Minuten später als Uhrzeit des Auslaufbefehls ist S.-Bootswelle zu schalten. S.-Bootsschaltung verlassen und wieder KOS besetzen auf FT -Befehl F.d.M.Ost. 7.)Wenn wegen schlechten Wetters zu Anker liegen nicht möglich ist, marschieren Boote selbständig zum Stützpunkt bzw. nach Locksa. Meldung durch FT an F.d.M.Ost. 8.)Ablösung der Boote regelt Chef 6.S.-Flottille.
21.5.		
22.5. 0700	Ströms-Land	Gruppe Witt "S.132","S.79","S.91","S.135" von "CP" abgelegt zum Marsch nach Kaspar-Wik. Da abends Einsatz vorgesehen, Gruppe Witt längsseits "CP" fest. Einsatzentfällt wegen Wetterlage.
1600	" "	
23.5.	" "	Kein Einsatz wegen Wetterlage bzw. Helligkeit. Keine Bereitschaft.
24.5. 1515	Schärenstützpunkt	Eingang Einsatzbefehl von F.d.M.Ost: Heute Aufgabe gem.Gkdos 5697 Z.II Funkschaltung 1700 Uhr 4890 khz. Lotsenoffizier in Klamina abholen. Zur Übermittlung neuer Minenlage erforderlich.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY
Vorkommnisse NO NUMBER IS
PG 41626 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THE PAPER ANY ANNOTATIONS

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
1830	SSW 4-6, See 2-3, teilweise bewölkt, mäßige Sicht.	Seeklar. 1. Gruppe "S.90" ⅄,"S.79","S.132","S.39". 2. Gruppe "S.97" ⅄,"S.114","S.91","S.135". Getrennter Marsch durch Scharen. Bei finnischem Begleitschiff Lotsenoffizier abgeholt. Vormarsch von Mustamaa fortgesetzt.
2030		
2200	Qu.142 b 2	Qu.142 b 6. Besprechung. Wegen völligen Aufklarens und guter Sicht (Helligkeit) Rückmarsch angetreten.
2215	SzW 4-5,See 3 fast wolkenlos	
25.5.		
0200	Strömsland	Alle Boote bei "Carl Peters" fest. Neumann.
0700		Gruppe Witt aus nach Kaspar-Wik.
1600		Gruppe Witt längsseits "CP" fest.
1615	Schärenstützpunkt	Eingang Einsatzbefehl F.d.M. Ost: Heute Nacht Gkdos 5697 Ziffer 2 mit allen Booten. SBOS ab 1800 Uhr.
		Da gem. fernmündl. Rücksprache mittags mit A I F.d.M.Ost mit Einsatz wegen klaren Wetters nicht zu rechnen war, hatte ich die Durchführung einer etwa 25 Stunden dauernden Maschinenreparatur für "S.79" befohlen. Das Boot kam deshalb zum Einsatz nicht mehr klar. Deshalb nur 7 Boote.
1915		abgelegt. 1.) Gruppe "S.90" ⅄,"S.132","S.39", 2.) Gruppe "S.97" ⅄,"S.114","S.91","S.135".
2000	Qu.141 b 7	Schärenmarsch. Bei finnischem Begleitschiff Lotsenoffizier und Funker (mit eigenem Gerät) abgeholt. Das finnische FT -Gerät hat sich sehr gut bewährt. Die Flottille war über sämtliche Feindbewegungen schnell und genau unterrichtet. Mustamaa Besprechung.
2115	OSO 2-3,See 1, Regen,schlechte Sicht	
2130		Weitermarsch nach Osten.
		In der Zeit von 1952 bis 2200 Uhr waren folgende FT's auf der finnischen Welle eingegangen:
1952		6 S.-Boote Qu.144 C 77 Kurs SW, 25 sm.
2000		2 Bewacher Qu.143 C 61 auf Position.
2007		2 Bewacher, 1 R-Boot Qu.143 D 45 kreuzen.
2030		6 S.-Boote Qu.119 B 13, Kurs W, 25 sm.
2200	Qu.142 b 2 OSO3,See2,teilweise bedeckt, Regenschauer	
2207		Kiuskeri ⅄ . 117°,30 sm.
2222		Halli ⅄ .123 °,30 sm.
2230		Eingang finn.FT: 5 Bewacher, 2 Sich.Boote Qu. 143 D 59, Kurs NW, 8 sm.
2232		Eingang finn.FT: 3 Bewacher, 1 R.-Boot Qu.143 D 45 auf Position.
2241		Stopp. Wegen weiteren Aufklarens, besonders im Norden (Sicht 10 sm), nochmals Einsatzchancen besprochen. Beleuchtungsverhältnisse schienen jedoch möglicherweise erfolgversprechend.
2252		Vormarsch fortgesetzt.
2335	Qu. 142 d 2 Mitte oben. OSO 2-3,See 1, teilweise bedeckt, im Osten dunkler, im N mäßig dunkler Horizont.	Stopp. 2. Gruppe entlassen. Aus den finn. FT-Meldungen (2230,2232) war hervorgegangen, daß auf den Positionen 49 und 50 insgesamt 11 Fahrzeuge (8 Bewacher, 2 Sich.-Boote (größere Bewacher) und 1 Räumboot standen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Da ein Geleit nicht gemeldet war (die Zeit für den Angriff auf das Geleit auch jetzt - die Dämmerung beginnt bereits wieder um 0030 Uhr - soweit man von einer vorhergehenden Dunkelheit sprechen kann - zu kurz ist) habe ich beide Gruppen auf die Positionen 50 (2.Gruppe) und 49 (1.Gruppe) angesetzt. Boote hatten Befehl, Bewacher mit Art. überfallmäßig (siehe F.d.M. Ost Gkdos 5697) anzugreifen und um 0045 Rückmarsch anzutreten.
2335	1.Gruppe	2. Gruppe nach Süden entlassen. Vormarsch nach Osten fortgesetzt, um die auf 49 stehenden Bewacher in den hellen NW-Horizont zu bekommen.
2356	Qu.143 d 3 Mitte OSO 2,See 1, 7/10 bedeckt, Sicht 10 sm, Regenwolken im Osten.	180°, 7 sm. Russische Küste und Küstenfeuer in Sicht.
26.5.		
0014		Stopp. Geräusche in 220°, nichts gesichtet.
0036		Gefecht in 280°.
0046		Da bei Position 49 und südl. davon bisher nichts in Sicht, nach W gelaufen, da 2.Gruppe dort Gefechtsberührung. Beim Hinmarsch im Süden bei Seiskeri 2 Bewacher gesichtet, die aber zu weit abstanden.
0104		2.Gruppe voraus in Sicht, die Gefecht inzw. beendet
0106		Torpedolaufbahn 50 m vor Führerboot aus 160° kommend.
0123		Gemeinsam Rückmarsch angetreten.
0141		Eing.finn.FT: 9 Schlepper, 2 Prähme, 9 R.-Boote Qu. 144 C 85/86 Kurs W.
	2. Gruppe	
2333	Qu. 143 d 2	Stopp. Entlassen auf Pos.
2337		MLF. 160°, nach Osten ausgeholt.
49		Position 49 anscheinend nicht besetzt, 180°
		Pos. 49 überlaufen langsam auf Westkurs gegangen.
0018		250°.
20		2 Schatten, etwa in 270°, Südkurs, gestoppt.
23		5 Schatten, etwa in 190°, Kurs West, 15 sm. Schatten in 270° vermehren sich auf 4-5. Da im Westen heller Horizont, Entschluß, Gruppe im West überfallartig anzugreifen, bevor Gruppe im Süden eingreifen kann.
26		AAF, 265°. Boote lagen etwa Nordsüdkurs auf Position. Entschluß, südl. Boot massiert anzugreifen.
30		UK -Befehl A grün.
33		290°.
34		HF.
36		ES-Anruf von russ. Wachboot, nicht beantwortet. Feuererlaubnis, Entfernung 2-300 m.
37		1. Rotte auf 1. Bewacher, 2.Rotte auf 2.Bewacher. herangedreht 310°, Bewacher wird stark eingedeckt, Ausfall seiner Geschütze, bekommt Ruderversager Bb.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0040		Treffer Kalotte, 3 Tote. Ruder klemmt etwas Stb. Kompaßanlage ausgefallen, UK-Gast verwundet, Brand in Kalotte, sofort gelöscht. Beschädigter Bewacher schert etwa 50 m vor eigenem Boot, durch Kurslinie, vorderes 2 cm unklar, Bewacher schießt nicht mehr, keine Besatzung an Oberdeck, wird auf nächste Entfernung mit 4 cm Granaten überschüttet, brennt, Teilexplosionen, sinkt im weiteren Verlauf.
43		2. Bewacher in Brand geschossen, läuft unter Nebelverwendung ab. Übrige Bewacher nebeln und laufen ab. Eigenes Boot schlägt großen Kreis nach Stb. AAF. Etwa auf Westkurs eine Nebelwand durchstoßen. Inmitten Nebelfeld gestoppt, Notruder angeschlagen. Da keinen sicheren Schiffsort, Führung an "S.91" abgegeben. Von Südosten greift südliche Feindgruppe in Gefecht ein, nach Norden abgelaufen.
50		MLF. Im Westen 2 russische Bewacher, 1 stark brennend. Wegen eigener Beschädigungen und umfangreichen Waffenausfällen nicht mehr angegriffen.
56		LF 0°
59		HF 330°
0104		AAF, eigene 1. Gruppe Stb. achteraus in Sicht.
		HF, angehängt.
0253		Klamila fest.
0330		3 Tote, 1 Verwundeten abgegeben. Ing. Ehrebel. Gefr. Kdt S97.
0205	Kiuskeri	querab.
0225		Von See her dicker Nebelaufzug. Deshalb mit allen Booten Klamila festgemacht. Tote und Verwundete abgegeben.
0430		Weitermarsch nach Westen fortgesetzt.
0630		Alle Boote bei "Carl Peters" fest. Hermann.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

1.) Die sich - besonders gegen Mitternacht - äußerst günstig entwickelnden Beleuchtungsverhältnisse rechtfertigen den Einsatz. Im Allgemeinen sind von jetzt ab die Nächte für einen Einsatz zu kurz und zu hell. Bei den jetzigen Beleuchtungsverhältnissen muß auch mit einer erheblichen Fliegergefahr gerechnet werden.
2.) Zahlreiche Ausfälle von Waffen -gerade in den entscheidenden Augenblicken -meistens verursacht durch Munitionsversager (Hülsenreißer, Patronenstaucher, Rohrkrepierer) -Häufigkeit der Artilleriegefechte (da wenig oder keine torpedolohnenden Ziele) und artilleristische Überlegenheit der russischen Bewachungsfahrzeuge machen während 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	Datum und Uhrzeit
		sommerlichen Einsatzpause den Einbau einer weiteren 2 cm mittschiffs (auch als Flugabwehr nach achtern - hauptsächlich für die 4 cm Boote - besonders dringlich. 3.)Die takt. Überlegungen des Kdt."S.97" bei Wahl des Angriffs auf eine der beiden Bewac gruppen waren richtig. die Durchführung war energisch und hat zum'Erfolg geführt.	
26.5. 2000	Ströms-Land	"S.97" a.K.B. (Trefferschäden) "S.79" K.B. Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Helligkeit.	
27.5.	"	Gruppe Witt ("S.132","S.79","S.135","S.39") aus nach Kaspar-Wik.	
28.5.	"	Gruppe Witt "CP" fest.	
29.5.	"	Gruppe Nolte ("S.91","S.90","S.114") abgele nach Kaspar-Wik.	
30.5. 0700	"	"S.135" und "S.97" aus nach Reval zur Beisetzung Gefallener und Transportnachschub und Munition.	
1945	"	"S.135","S.97" bei "CP" fest.	
31.5.	"	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Helligkeit.	
		Bootsverteilung:	
		"S.39" "S.79" "S.90" "S.91" "S.97" "S.132" "S.135" — Ströms-Land K.B.	
		"S.76" — Werft Libau a.K.B.	

Kommando
6. Schnellbootsflottille
B.-Nr. g 1133

Geheim!

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

(Abschnitt Maschine)

der

6. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Flottillenchef:	Korv.Kapt.	Obermaier
1. Flottilleningenieur:	Kaptlt.(Ing)	Stockfleth
2. Flottilleningenieur:	ObLtn.(Ing)	Tolkiehn

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
"S 39"	Obermaschinist	B r ü m m e r
"S 76"	"	R i c h t e r
"S 79"	Stbs. "	R i c h a r d
"S 90"	"	F o r m
"S 91"	"	H i l g e r
"S 97"	"	S p ä t h
"S 114"	"	H e m m e n
"S 132"	"	P r i g g e
"S 135"	"	R ü l l e

Begonnen am: 16.5.1944
Abgeschlossen am: 31.5.1944

Seitenzahl: 39 -

Im Berichtsabschnitt außer KB befindliche Boote:

"S 76"	seit 14.5.	Motorenwechsel, Werft Libau.
"S 132"	" 16.5. bis 17.5.	Auswechseln der 4 cm Kanone gegen 2 cm Kanone von "S 76".
"S 79"	seit 25.5. bis 26.5.	Zylinderlekkagen und undichte Ventile (Siehe 25.5.44)
"S 97"	seit 26.5. bis 31.5.	Artillerietreffer im Steuerstand. (Siehe 26.5.44)

16.5.1944	"S 39" in See	Während des Einsatzes riß eine Brennstoffdruckleitung des Mot m am Konus. Sie wurde ausgewechselt.
	"S 97"	Mot Stb. Zylinder 1, 3, 4, 6, 13, 14, 15, 18, 20 undichte Kühlmäntel. (Siehe Sammelmeldung Nr. 5)
17.5.1944 bis 18.5.1944		Keine besonderen Vorkommnisse.
19.5.1944	"S 114"	Mot Bb Zylinder 7, Mot Stb Zyl. 16,- 20 Brenner im Steg gerissen. Die Brenner 17 und 19 ließen sich nicht herausschrauben. Nach ausbauen der Zylinder 16 - 20 zeigten sich in der Kuppe der Kolben 17 u. 20 kleine Risse. Die Kolben 17 u. 20, sowie die Zyl. 17 u. 19 wurden durch neue ersetzt. Die restlichen Brenner wurden ausgewechselt. Die Brennstoffpumpe wurde geprüft und in Ordnung befunden. Die Abgastemperaturen bei den letzten Fahrten waren gleichmäßig. Die Einspritzdüsen waren in Ordnung. Die Schäden wurden bei der terminmäßigen Kontrolle festgestellt. (Siehe Sammelmeldung Nr. 5)
20.5.1944 bis 21.5.1944		Keine besonderen Vorkommnisse.
22.5.1944	"S 39"	Mot Bb 6 Stück Kipphebelrollen ausgewechselt.
23.5.1944	"S 135"	Mot Stb Zylinder 15 ausgewechselt. Schweißnaht der Vorkammer war undicht. Wasser trat in den Verbrennungsraum
	"S 97"	Mot Bb Zylinder 5, 11, 13, 17 undichte Kühlmäntel.
	"S 39"	Mot Bb Zylinder 11 u. 13 geschweißt. (Siehe Sammelmeldung Nr. 5)
24.5.1944	"S 39"	Mot m Zylinder 15 geschweißt. (Siehe Sammelmeldung Nr. 5)
	"S 135"	Mot Bb Zylinder 7, 9, 11, 16, 17,19 undichte Kühlmäntel. (Siehe Sammelmeldung Nr. 5)
25.5.1944	"S 79" in See	Bei Rückkehr vom Einsatz und bei einer Stand-

probe wurde starker Wasserverlust am Mot Stb und das Undichtsein verschiedener Ventile festgestellt. Folgende Zylinder wurden geschweißt: Zyl. 2, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 16, 17. Die Leckagen waren durchschnittlich an der unteren Schweißnaht. Die Leckagen an Zyl. 5, 6, 7, 8 u. 13 waren oberhalb des Zwischenbodens. Alle Zylinder wurden gezogen und ihre Ventile geprüft. An den Zylindern 3 - 20 waren die Auslaßventile und an den Zyl. 8, 9, 10,11, 14 u. 16 auch die Einlaßventile undicht. Sämtliche undichten Ventile wurden ausgebaut und nachgearbeitet. Ihre Sitze wurden nachgefräst.

25.5.1944 "S 97" in See
0040 Uhr

Das Boot erhielt einen 4 cm Treffer von Stb-vorn in den Steuerstand. Das Geschoß durchschlug die Panzerkalotte und detonierte im Steuerstand. Durch Splitterwirkung und Luftdruck traten folgende Beschädigungen auf:

1) Magnetkompaß wurde vollständig zerstört.
2) Tochterkompaß zerstört.
3) Räderkasten für Handruder beschädigt. Es befanden sich Splitter im Ruderhandtrieb.
4) Beleuchtung im Stand fiel aus.
5) Luftleitung für Tyfon beschädigt.
6) Der Antriebsmotor für Klarsichtscheibe und Klarsichtscheibe ausgefallen.
7) Durch den Luftdruck wurde der Einsatzkasten für Klarsichtscheibe zerrissen.
8) die Vorreiber für Seitenschotten verbogen.
9) Splitter durchschlugen das Schott zum Kommandostand, außerdem wurde es durch den Luftdruck verbogen.
10) Warmwasserheizung beschädigt.

Da sich das Handruder nicht mehr bewegen ließ, wurde Notruder angeschlagen. Nach etwa einer Stunde war der Ruderantrieb wieder klar. Der Treffer in die Tyfonleitung wirkte sich nicht aus, da sie abgestellt war. Durch die beschädigte Warmwasserheizung trat kein fühlbarer Wasserverlust auf. Die Leckage befand sich an der höchsten Stelle.

Ein MG-Treffer durchschlug den Lüfter der Mittelmaschine, beschädigte eine Längsverstrebung und das Manometer am Druckminderer vom Sammler zur Mittelmaschine. Luftverlust trat nicht ein, da die Röhrenfeder nicht beschädigt wurde.

Das technische Personal hat mit Ruhe und Umsicht gearbeitet. Besonders bewährt haben sich folgende Soldaten: Masch.Mt. Krüger, Masch.Ob.Gfr. Bernhard u. Masch.Gefr. Janßen.

Da durch den Treffer Ausfälle an seem. Personal eintraten und die Waffen besetzt bleiben mußten, wurden 2 Maschinengasten für das Notruder abgegeben. Ein Uffz. war mit der Beseitigung der Schäden des Ruderantriebes beschäftigt, sodaß die Motoren mit 1/1/3 gefahren werden mußten.

		Bei der Wiederinstandsetzung der Trefferschäden die nur mit Bordmitteln ohne jegliche Werfthilfe durchgeführt wurde, hat sich durch vollsten Einsatz das Maschinenpersonal des Bootes, E-Personal u. Elektro-Schweißer des Begleitschiffes besonders bewährt. Dadurch war es möglich, daß Boot mit eigenen Mitteln schnellstens wieder in kriegsbereiten Zustand zu versetzen. Der Zustand der vollen Fahrbereitschaft war bereits 2 Tage vorher erreicht.
26.5.1944	"S 114" in See	4 cm= Treffer auf dem Querschott Spant 57 Abtlg. VII/VIII. Ein Splitter beschädigte die Warmwasserheizung. Die Schäden wurden mit Bordmitteln beseitigt.
27.5.1944	"S 132" in See	Auf dem Marsch nach Ioksa wurde am Zylinder 17 des Mot Stb Nr. 190 726 ein Abgastemperaturanstieg um 60 - 80° C festgestellt. Nach dem Festmachen wurde an diesem Zylinder eine Düsen- und Brennerkontrolle durchgeführt. Die Düse war in Ordnung. Der Brenner war vollständig verschmort. Da das Gewindestück sich vom Brenner gelöst hatte, wurde der Zylinder gezogen und eine Kolbenkontrolle durchgeführt. Der Kolbenboden war stark verkokt, die Lauffläche zeigte starke Riefen. Das Gewindestück im Zylinder war stark angeschlagen und ausgerissen. Kolben und Zylinder wurden ausgewechselt. (Siehe Sammelmeldung Nr. 5).
28.5.1944 bis 29.5.1944		Keine besonderen Vorkommnisse.
30.5.1944	"S 79"	Bei der Brennerkontrolle wurde am Mot Bb Brenner Zylinder 16 ein Riß festgestellt. Der Kolben zeigte ebenfalls zwei feine Risse. Zylinder und Kolben wurden ausgewechselt. (Siehe Sammelmeldung Nr. 5)
31.5.1944		Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Korvettenkapitän u.Flottillenchef

Kapitänleutnant (Ing)
u. Flottilleningenieur.

gesehen:

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes " Carl Peters "

Kommandant: Oberleutnant zur See Reuthal

Begonnen: 16.5.44

Abgeschlossen: 31.5.44

16.5.44- 31.5.44	Strömslandet Schäre	Keine besonderen Vorkommnisse Reuthal

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

K r i e g s t a g e b u c h
des
S.- Begleitschiffes "Carl Peters"
-Abschnitt Maschine-

Begonnen : 16.5.1944
Abgeschlossen : 31.5.1944

Leit.Ing.: Ob.Ltn.(Ing.) S t e g e n

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.5.1944 - 31.5.1944	Einsatzort (Strömslandet)	Eigener Hafenbetrieb. Versorgung der S.-Boote. Am 22.5.44 Störung am Junkers-Verdichter im Bb. Hpt. Mot.-Raum. Siehe Masch. Stör. Meldg. Nr.19 Gruppe B. vom 24.5.1944. Am 23.5.44 200 m³ Treiböl ϱ = 0,860 mit 1/2 in 4 Std.30 Min. übernommen. Sonst keine Vorkommnisse. Ob.Ltn.(Ing.)u.Leit.Ing.

28° 40' O

60° 5' N

Wegekarte 6. S. Flt.

Unternehmen vom 25./26. V. 44

—— Ch. Gruppe

—— Gruppe Schnebel

———— Feind

Aufzulegen auf D 153

PG 71627 NID

KODAK SAFETY FILM

PG/ 71627

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE 15.6.1944 - 30.6.1944

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
6.Schnellbootflottille Gkdos 556 B.Nr.		An Bord, den 2v.7.1944

F. 43. F. St. Nr. 4009/7 Abt. 22. Juli 1944 Nr.G.Kdos. Anl.

Geheime Kommandosache.

Kriegstagebuch
(Abschnitt seem.)

v. 15. Juni bis ~~15.~~ Juli 1944

Flottillenchef: bis 5.7.1944 Korv.Kpt. Obermaier
ab 5.7.1944 Kaptlt. Matzen

Boote:

"S 39"	Kommandant	Leutnant z.See	Brandi
"S 76"	"	Kapitänleutnant	Matzen
"S 79"	"	Oberleutnant zur See	Korn
"S 90"	"	Leutnant zur See (K.O.)	Zillmann
"S 91"	"	Kapitänleutnant	Nolte
"S 97"	"	bis 16.6.44	
		Kapitänleutnant ab 16.6. 44	Schnebel
		Obersteuermann	Waldhausen
"114"		Kapitänleutnant	Hemmer
"S 132"		Kapitänleutnant	Witt
"S 135"		Oberleutnant z.See	Licht

Heftrand

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG/41627 NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT BUT IF NECESSARY ANY REMARKS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK REQUIRED OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
15.6.44	Baltisch-Port	
0300		"S 90, 39, 91. 97, 114, 132, 135" abgelegt zum Marsch nach Libau.
1600	Libau	mit allen Booten fest zur Brennstoffergänzung.
2000	"	mit allen Booten aus nach Swinemünde. "S 76" angehängt.
1800	"	"S 114" eingedockt zum Propellerwechsel. "S 79" a.KB.(Motorenwechsel). i.V. Lucken
16.6.44		
0730	Swinemünde	mit "S90, 91. 97, 132, 135" Eichstaden zur Brennstoffergänzung festgemacht.
0600	Kolberg	"S 39 u. S76" eingelaufen. "S 39" übernimmt Brennstoff von "S 76".
0900	Swinemünde	"S 76 u. 39" fest.
1200	Libau	"S 114" aus zum Marsch nach Kiel.
2300	Swinemünde	mit "S 90, 39, 76, 91., 97, 132, 135" Eichstaden abgelegt zum Marsch nach Kiel. i.V. Lucken
17.6.44		
0800	Kiel	mit allen Booten Landanlage fest. Munitionsabgabe und Brennstoffergänzung. Notwendigste Maschinenreperaturen verzögern den Weitermarsch bis 1900 Uhr.
0900	Kiel-Wik	"S 114" Landanlage fest.
2000	Holtenau	einschleusen. Flottenchef an Bord "S 90".
2215	Rendsburg	Obereiderhafen mit allen Booten fest. Absicht Überführungsmarsch nach Ijmuiden wegen vorgerückter Stunde erst 18./19.6. Flottenchef von Bord. Ansprache Flottenchef vor Offizierkorps. i.V. Lucken
18.6.44	Rendsburg	Schleuse Brunsbüttel durch heutigen Bombenschaden nicht passierbar. Da Wettervorhersage Marsch nach Westen heute nicht zuläßt, beabsichtigte Westverlegung morgen. Falls Brunsbüttel Schleuse bis dahin noch nicht wieder klar, Marsch über Eider beabsichtigt. i.V. Lucken
19.6.44	Rendsburg	
0800		Schleuse Brunsbüttel wieder klar.
1300	"	seeklar.
1600	Brunsbüttel	einschleusen.
1845	Cuxhaven	mit allen Booten Amerikahafen fest. Weitermarsch nach Westen wegen Wetterlage (N - NO 6-7) verschoben. Mittelmaschinen Sofortbereitschft. i.V. Lucken
20.6.44	Cuxhaven	
0700		"S 76" aus nach Wilhelmshaven.Bis Feuerschiff "F" im Geleit von "S 97" u. "S 114" (Wellenwechsel).

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0800	Cuxhaven	Fliegeralarm. Mit allen Booten abgelegt und in die Elbe gegangen.
1245	"	Alarm beendet. Mit allen Booten fest.
1230	Wilhelmshaven	"S 76" KMW fest. Ausser K.B.
1800	Cuxhaven NO 6-7 See 4-5	Weitermarsch nach Westen wegen Wetterlage verschoben. Mittelmaschinen Sofortbereitschaft. i.V. Lucken
21.6.		
1800	Cuxhaven NW 6-7 See 4-5	Noch nicht weitermarschiert wegen Wetterlage. Mittelmaschinen Sofortbereitschaft.
0830	Cuxhaven	Fliegeralarm. Mit allen Booten in die Elbe gegangen.
1115	"	Alarm beendet. Mit allen Booten fest. i.V. Lucken
22.6.	Cuxhaven N 6-7 See 4-5	Nicht ausgelaufen, da keine Wetterbesserung. Mittelmaschinen Sofortbereitschaft. i.V. Lucken
23.6.	Cuxhaven N-NW 6-7 See 4	Nicht ausgelaufen, keine Wetterbesserung. i.V. Lucken
	Wilhelmshaven	"S 76" K.B.
24.6.		
0730	Wilhelmshaven	"S 76" aus im Geleit nach Cuxhaven.
0915	Cuxhaven	Fliegeralarm. Mit allen Booten abgelegt und in die Elbe gegangen.
1405	"	Alarm beendet. Mit allen Booten und "S 76" Amerikahafen fest.
1800	"	Mit "S 90, 39, 76, 91, 97, 114, 132, 135" aus zum Verlegungsmarsch nach Ijmuiden.
1930	Feuerschiff Elbe 1	Brennstoffpumpe "S 39" ausgefallen. Mit "S 135" kehrt gemacht.
2115	Cuxhaven	"S 135" u. "S 39" festgemacht. i.V. Lucken
25.6.	Ijmuiden	
0300		Mit "S 90, 76, 91, 97, 114, 132" Bunker festgemacht.
1900	Cuxhaven	"S 135" u. "S 39" aus zum Überführungsmarsch nach Ijmuiden. i.V. Lucken
26.6.		
0300	Ijmuiden	"S 135" u. "S 39" Bunker festgemacht.
1900	Amsterdam (Droogdock)	"S 114" eingedockt. Kleine Motorenüberholung.
"	Ijmuiden	"S 91" a.K.B. (Kleine Motorenüberholung.)
	A'dam (Droogdock)	"S 132" eingedockt zum Auswechseln des Stopfbuchsengehäuses des Ruderschaftes.
2100	Ijmuiden	Kein Einsatz. 3 Boote halbstündige Bereitschaft von 2100 Uhr bis Hellwerden. i.V. Lucken
27.6.	Ijmuiden	Kein Einsatz. 3 Boote halbstündige Bereitschaft

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P.G. 71627
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT BUT A NOTE OF ITS REGISTERED NUMBER SHOULD BE MADE EITHER ON THE OUTSIDE OF THE CASE OR ENVELOPE

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		von 2100 Uhr bis Hellwerden.
28.6.	Ijmuiden	Kein Einsatz. 3 Boote halbstündige Bereitschaft von 2100 Uhr bis Hellwerden
	A' dam (Droogdockwerft)	"S 39" a.K.B. Eingedockt zum Propeller-richten. "S 132" K.B. i.V. Lucken
29.6.	Ijmuiden	Kein Einsatz. 3 Boote von 2100 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. i.V. Lucken
30.6. 1000	Ijmuiden	Mit "S 90, 76, 97, 132, 135" abgelegt zum Marsch durch die Kanäle nach Ostende gem.mündl. Befehl F.d.Schn. an Korv.-Kpt. Obermaier.
1020	"	"S 97" Leck in Abtlg.II. Grund: Aufreissen der Bordwand durch hervorstehenden Bolzen an Dalben vor Schleuse Ijmuiden. Ausser K.B.
1215	Amsterdam	Kanallotsen übernommen.
1630	Dordrecht	festgemacht. Neue Kanallotsen übernommen.
2000		Süd-Beverland Kanal eingeschleust.
2130	Hansweerd	Süd-Beverland Kanal ausgeschleust. i.V. Lucken
1.7. 2330	Terneuzen	eingeschleust. Wegen Dunkelheit Weitermarsch durch Kanal nicht mehr möglich. Hinter Schleuse festgemacht.
0500	"	Weitermarsch über Gent, Brügge nach Ostende angetreten.
1615	Ostende	mit allen Booten Bunker festgemacht. Sofortbereitschaft. i.V. Lucken
2.7. 2300	Ostende	Mit "S 90, 76, 132, 135, 176, 182" Bunker abgelegt zum Verlegungsmarsch nach Boulogne.
2400	Dünkirchen Ijmuiden	"S 168" angehängt. "S 39" K.B. i.V. Lucken
3.7. 0215	Boulogne	Mit allen Booten Bunker festgemacht. Keine Zwischenfälle.
	"	" S 76" a.KB. (Drucklagerwechsel).
1800	Ijmuiden	" S 97" KB. i.V. Lucken
4.7. 0830	Ijmuiden	"S 39" u. "S 97" Bunker abgelegt zum Marsch durch Kanäle nach Ostende.
2245	Terneuzen	festgemacht.
2000	Boulogne	Eingang Einsatzbefehl FT 1959/3 : Im Rahmen Verlegung nach Le Havre heute Nacht Angriff auf Feindgruppe, die regelmäßig Qu. BF 3637 u. Qu. BF 3638 u.H. steht.

steht.

Heftrand

Geheim.

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der 6. Schnellbootsflottille

Flottillenchef:	Korv.Kpt.	Obermaier
1. Flott.-Ingenieur:	Kpt.Lt.(Ing)	Stockfleth
2. Flott.-Ingenieur:	Oblt.(Ing)	Tolkiehn

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
"S 39"	Ob.Masch.	Brümmer
"S 76"	"	Richter
"S 79"	Stbs.Ob.Masch,	Richard
"S 90"	Ob.Masch.	Mohr
"S 91"	"	Hilger
"S 97"	"	Späth
"S 114"	"	Hemmen
"S 132"	"	Prigge
"S 135"	"	Rülle

Begonnen am: 15.6.44.
Beendet am: 30.6.44.

16.6.44	"S 91" Swinemünde	Auslassventil am Zylinder 18 Mot m undicht. Der Ventilsitz war so stark angeschlagen, dass ein anderer Zylinder eingebaut werden musste.
17.6.44	"S 39" Kiel	Mot m Abgasleitung geschweisst. Mot Stb Zyl. 7 Einlassventile undicht. Ventilsätze nachgefräst, zwei neue Ventile eingebaut.
	"S 76" Kiel	Während der Fahrt stärkere Erschütterungen im Motor m. Daraufhin durchgeführte eingehende Untersuchung des Motors, der Fundamente und der Wellenanlage innerhalb des Bootes blieben erfolglos. Die Erschütterungen traten nur bei der Fahrt mit dem Mot m im Drehzahlbereich 600-700/U/min ein.
	"S 90" Kiel	Seewassereintritt zum Ölkühler geschweisst.
18.6.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
19.6.44	"S 76" Cuxhaven	Bei halber Last Durchgehen des Motors m. Motor wurde gestoppt. Untersuchung durch Taucher ergab einen Wellenbruch der Mittelwelle in der Propellernabe.
20. -22.6.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
23.6.44	"S 76"	Probefahrt. Ergebnis alle 3 Motoren 1500 U/min, 750° C Abgastemperatur. Beladungszustand: 15 cbm Brennstoff, 4 Torpedos, volle Ausrüstung. Erschütterungen an Mot m traten nach Einbau der neuen Welle nicht mehr auf (vgl. 17.6.)

wenden.

23.6.44	"S 135" Cuxhaven	Mot Stb Zylinder 11 und 16 Brenner am Steg ausgerisse Brenner Zyl. 13 abgelöster und zu Kugeln geschlagener Steg. Die Kugeln gelangten noch nicht in den Verbrennungsraum.
24.6.44	"S 39" Cuxhaven	Mot Stb Zylinder 9 gezogen, 2 neue Einlassventile ein gebaut. An der Brennstoffpumpe 4 des Motors Stb riss während Fahrt eine Halteschraube, vorn links, sodass die Pump starke Erschütterungen aufwies. Nachziehen der Gegenschraube erbrachte keinen Erfolg. Der Motor wurde abgestellt, Pumpe wurde ausgebaut, der Schraubenriss aufgebohrt. Pumpe und Antriebswelle wurden kontrolliert, in Ordnung befunden und mit neuer Schraube wieder eingebaut.

(Fortsetzung Seite 47)

Nacht Angriff auf Feindgruppe, die regelmäßig Qu. BF 3637 u. Qu. BF 3638 u.H. steht.

steht.

	"S 97" Cuxhaven	Mot Stb Zylinder 14 Mot Bb Zyl. 15 und 18 undichte Kühlmäntel. (Siehe Sammelmeldung Nr. 6)
25.6.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
26.6.44	"S 39" Jimuiden	Brennerkontrolle. Am Mot m waren die Brenner 1,2,7,9, am Steg gerissen. Sie wurden durch neue ersetzt. (Siehe Sammelmeldung Nr. 6)
	"S 97" Ijmuiden	Propellerwechsel. Alte Nr. Stb 65590 Neue Nr. Stb 66176
27.6.44	"S 39" Ijmuiden	Boot dockt ein u. aus. Festgestellt wird gebrochene Staukörperführungsbuchse Bb u. leicht angeschlagener Stb- u. Mittelpropeller. Boot muß zur Instandsetzung nach Amsterdam.
	"S 135" Ijmuiden	Mot Stb: Zylinder 14 an der Auslaßventilführungsbuchse 1 stark undicht. Er wurde ausgewechselt.
28.6.44	"S 97" Ijmuiden	Brennerkontrolle Mot Stb Zylinder 20 Brennerschaden. (Siehe Sammelmeldg.Nr. 6)
	"S 135" Ijmuiden	Boot dockt ein u. aus zur Kontrolle des Bootskörpers. Zinkschutzplatten waren verbraucht, Wellenböcke dadurch leicht angefressen. Sämtliche Platten wurden erneuert. Ruderverkleidung hatte sich an Bb-Seite 20 cm gelöst u. wurde geschweißt.
29.6.44 30.6.44	"S 97" Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse. Boot wurde an Stb-Seite in Abtlg. II leck geschlagen. Abtlg. II lief bis zur Wasserlinie voll, Wasser konnte mit den an Bord befindlichen Lenzmitteln nicht gehalten w den. Es wurden 11 Querspanten gebrochen u die Außenhaut aufgerissen.

gesehen:
In Abwesenheit des Flottillenchefs!

Kapitänleutnant (V) und Stützpunktleiter.

Kapitänleutnant (Ing)
u.Flottilleningenieur.

Jessen:
Jörke
Korv. Kapt. Aufs. u. Nachr. Off.

1077 G 9870

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim!
		K r i e g s t a g e b u c h
		des
		Schnellbootsbegleitschiffes " Carl Peters " .
	Kommandant:	Oberleutnant zur See Reuthal
		Begonnen: 16.6.44
		Abgeschlossen: 24.6.44

Heftrand

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordruck lager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval N. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.6.44 0825	Helsinki Westhafen	abgelegt.zur Schleifenfahrt und zum Entmagnetisieren.
1650	Helsinki Westhafen	festgemacht. Leuthel
17.6.	Helsinki Westhafen	Keine besonderen Vorkommnisse Leuthel
18.6. 0907	Helsinki Westhafen SW3-4 bedeckt, sehr schlechte Sicht, strichweise Nebel	abgelegt. Marsch nach Reval.
1202	Vor Porkalla	geankert wegen Nebel
1345	SW 5 teilweise bedeckt,gute Sicht	Anker auf, Marsch fortgesetzt.
1710	Reval-Handels- hafen	festgemacht. Leuthel
19.6. - 20.6.	Reval-Handels- hafen	Übernahme von Nachschubgerät für 6.S.Fl. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Leuthel
21.6. 0804	Reval-Handels- hafen WSW 2 bedeckt, sehr gute Sicht	abgelegt. Marsch mit 12 sm Fahrt auf Weg 95 und 80 nach Libau.
2016	Punkt gelb 04	passiert Leuthel
22.6. 0145	Bankofen Feuer	Bb. querab.
0629	Libau-Winterhaf.	festgemacht.
1203	Libau-Winterhaf. NO2 bedeckt, sehr gute Sicht	abgelegt. Marsch nach Swinemünde mit 12 sm Marschfahrt.
1758	Punkt Blau 11a	passiert. Leuthel
23.6. 0908	Wachschiff Blau 02	querab. Geleitfahrzeug nicht zur Stelle.
1152	Bei Wachschiff Blau 02	geankert.
1703		Anker auf. Marsch mit Grundminengeleit nach Swinemünde. Leuthel
24.6. 0145	Ankerplatz vor Swinemünde	geankert
0828		Anker auf
1938	Swinemünde	längsseits Dampfer "Sofia" festgemacht. Leuthel

I

Heftrand

PG 71628 NID

PG/ 71628

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE 1.8.1944 - 15.8.1944

Kommando
6. Schnellbootsflottille
B.-Nr. Gkdos 100.

Geheime Kommandosache

Anlage zu Flotte Gkdos. 9155

Ju 47942

Kriegstagebuch

der

6. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1.8. - 15.8.1944
(Abschnitt seemännisch)

Flottillenchef: Kapitänleutnant Matzen

Boote:

bis 2.8.	"S 39"	Kommandant Leutnant zur See Brandi
	"S 76"	Kommandant Stbs.Obersteuermann Schanno
	"S 79"	Kommandant Oberleutnant zur See Korn
	"S 90"	Kommandant Leutnant z.See (KO) Zillmann
	"S 91"	Kommandant Kapitänleutnant Nolte
	"S 97"	Kommandant Obersteuermann Waldhausen
bis 2.8.	"S 114"	Kommandant Kapitänleutnant Hemmer
ab 9.8.	"S 127"	Kommandant Kapitänleutnant Hemmer
	"S 132"	Kommandant Kapitänleutnant Witt
ab 9.8.	"S 135"	Kommandant Leutnant zur See Brandi
	"S 135"	Kommandant Oberleutnant z.See d.R. Licht

1. 8.

0025 Dieppe Ausgang FT Signal:
"F.d.Schn.Verlegung entfällt wegen schlechter Sicht.
Chef 6. S.-Flottille"

1430 " Eingang FT 1422/45:
"1) 1.Gruppe 6 S.-Fl.Dieppe wie gestern nach Le Havre verlegen, auch bei ungünstigem Wetter.
F.d.Schn."

2300 Dünkirchen "S135" im Geleit aus nach Ostende.
2305 Dieppe Mit "S 97, 111, 91" aus gem. FT 1422/45 zur Verlegung nach Le Havre.
(gez.) Matzen

2. 8.

0115 Le Havre ein. Keine Feindberührung.

1545 " Eingang Einsatzbefehl FT 1527/80:
"2., 6. S.-Flottille mit 3 Booten ab 23.00 Uhr Sofortbereitschaft. Falls "Böhme" Einsatz durchführt, Diversionseinsatz beabsichtigt, wenn Sicht besser als vergangene Nacht.
F.d.Schn."

1300 Ostende "S135" aus zum Marsch durch Kanäle nach Amsterdam.

1905-1915 Le Havre Bombenangriff auf Hafengebiet. "S 39" Bombentreffer Vorkante Brücke. Sofort gesunken. "S 114" Bombentreffer Mittelmaschinenraum. Sofort gesunken. "S 91" Bombendetonation unter Vorsteven. Vorschiff bis Abtlg.8 einschl. aufgerissen. Kiel bis Abtlg. 8 gebrochen. Boot schwimmt.
"S 91" ausser KD.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 41628 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

Anl. Nr. 4 zu 1/Skl 35908/44 g Kdos.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Boote waren größtmöglichst auseinandergezogen, und haben an folgenden Pieren gelegen: 1.) "S 39" Quai d'Southampten. 2.) "S 114" Quai Joannès Couvert. 3.) "S 91" Quai d'Remor-queurs. Hebung "S 39" u. "S 114" wird vom Bergungskommando Le Havre durchgeführt.
3.8. 2330	Le Havre "	"S 91" eingedockt. "S 97" u. "S 79" halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden.
4.8. 2400		Seeklar. Mit "S 97" u. "S 79" ausgelaufen zum Dackeleinsatz gem. Weisung Dackeleinsatzleiter. Torpedos planmäßig geschossen.
5.8. 0315		Bunker fest.
6.8. 0115		Mit "S 97","S 79" und "S 176" ausgelaufen zum Dackeleinsatz gem. Weisung Dackeleinsatzleiter.
0217		3 MGB's im Nordwesten. Da "S 176" mit Schießen noch nicht fertig, abgewartet. MGB's laufen mit langsamer Fahrt Westkurs.
0220 -0226		"S 97" Torpedotreffer Abtlg.VI Backbordseite. Versager. Boot macht stark Wasser. Kurzes Gefecht mit MGB's. Mit Höchstfahrt eingelaufen. Nähere Untersuchung ergibt, großes Loch (Durchmesser 50 cm) an Backbordseite Abtlg. VI. Schotten halten.
0245		Mit "S 97","S 79","S 176" Bunker fest. 12 Torpedos planmäßig geschossen. "S 97" außer KB.
7.8. 0150	Le Havre	"S 79" angehängt an 2.S.-Flottille ausgelaufen zum Dackeleinsatz. (Siehe KTB 2.S.-Fl.)
8.8.	"	"S 132" beschränkt KB. Fahrbereit bis Höchstfahrt zur Überführung in Hollandraum.
9.8. 0330	"	"S 79" angehängt an 2.S.-Flottille ausgelaufen zum Dackeleinsatz. (Siehe KTB 2.S.-Fl.)
10.8. 0400	"	"S 79" Dackeleinsatz. (Siehe KTB 2.S.-Fl.)
1800 11.8.	"	"S 97" KB.
0410	"	"S 97" mit "S 79" abgelegt zum Dackelschiessen, gem. Weisung Dackeleinsatzleiter.
2230 12.8.		Schwierigkeiten auf "S 79" beim Nachladen der Torpedos. Insgesamt nur 6 Torpedos geschossen. Sofortbereitschaft bis Hellwerden.

Heftrand

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE BRITISH ADMIRALTY AND IS LOANED SUBJECT TO RETURN IF REQUIRED
P G 41628

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
12.8.	Ymuiden	"S 127" mit Besatzung "S 114" und "S 133" mit Besatzung "S 39" in Dienst gestellt. (Von 8.S.-Flottille übernommen.) Bei de Boote a.KB. (Lauflagerinstandsetzung u. Wellenziehen) vorauss. Termin für beide Boote 21.8. anschließend Probefahrt u. Marsch nach Westen.
2230 13.8.	Le Havre	"S 97" u. "S 79" Sofortbereitschaft. Hialgen
2230	"	Beide Boote bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. Hialgen
14.8.		
2220	"	"S 97" u. "S 79" abgelegt zum Dackelschiessen. ~~bei Ansteuerungstonne~~.
	SO 4 - 5 Windsee 2 - 3 kurze hohe Dünung aus West.	Für Dackeleinsatz seegangsmäßig Grenzwetterlage. Boote rollen stark in der Dünung, dadurch schwieriges Abkommen. 8 Torpedos planmässig geschossen.
2345 15.8.	Le Havre	Bunker fest. Hialgen
2230	"	Kein Einsatz wegen schlechter Sicht.

Erfahrungen.

Das Herankommen an die Geleitzüge im Kanal ist wegen der starken Sicherung nur mit hoher Fahrt und wechselnden Kursen möglich. Sicht muss so gut sein, dass Zerstörer und MGB-Gruppen umgangen werden können, bevor diese klar sehen. Das Fu.M.B.-Gerät ist hierbei eine gute Hilfe. Die Gruppen sind aber oft auf Zerstörer gestossen, ohne vorher durch Fu.M.B.-Peilung gewarnt zu sein. Beim Einsatz 27.7.44 Anmarsch der Gruppen nicht weit genug auseinander gezogen. Alle Boote wurden von der abgesetzten Sicherung zunächst erfasst. Da jede Gr. für sich beim Durchbruch durch die abgesetzte Sicherung selbständig Ausweichbewegungen machen muss, wodurch verschieden grosse Zeitverluste enstehen, ist es unmöglich, Begegnungen eigner Gruppen auszuschliessen. Die Gefahr dieser Begegnungen wird erheblich herabgemindert, wenn beim Anmarsch MGB - Gruppen grundsätzlich umgangen werden.

Bei den Zerstörerjagden machte sich die geringe Geschwindigkeit der Boote unangenehm bemerkbar. Zufallstreffer sind durch die lange Dauer des Beschusses häufiger zu erwarten.

Hialgen

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Bootsverteilung am 15. August 1944
		"S 76" a.KB. Droog-Dock Amsterdam
		"S 79" KB. Le Havre
		"S 90" KB. Boulogne
		"S 91" a.KB. Le Havre
		"S 97" KB. Le Havre
		"S 127" a.KB. Ijmuiden
		"S 132" fahrbereit für Höchstfahrt Le Havre
		"S 133" a.KB. Ijmuiden
		"S 135" a.KB. Amsterdam

Heftrand

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordruck lager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval N. Din A 3

-f4227-

Geheim!

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

(Abschnitt Maschine)

der

6. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Matzen
1.Flottilleningenieur:	Kapitänleutnant (Ing)	Stockfleth
2.Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing)	Matthiessen

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:
bis 2.8.44 "S 39"	Obermaschinist Brümmer
"S 76"	" Richter
"S 79"	Stbs.Ob.Masch. Richard
"S 90"	Obermaschinist Mohr
"S 91"	" Hilger
"S 97"	" Späth
bis 2.8.44 "S 114"	Stbs.Ob.Masch. Hemmen
ab 9.8. "S 127"	" "
"S 132"	Obermaschinist Prägge
ab 9.8. "S 133"	" Brümmer
"S 135"	" Rülle

Begonnen am: 1.8.1944
Abgeschlossen am: 15.8.1944.

Seitenzahl: 61 - 64

Heftrand

Im Berichtsabschnitt außer KB befindliche Boote:

"S 76"	seit 3.7.1944 R'dam-Schiedam	Richten der Wellenanlage. Die hinteren Wellenböcke wurden um 22 mm durch aussägen gekürzt, die drei Zwischenböcke um 8 mm in den Bootskörper eingelassen. Der hintere Mittelwellenbock wurde gegen einen Stahlwellenbock ausgewechselt, dabei wurde auch das Bronzeruder gegen ein Stahlruder ausgewechselt.
"S 135"	seit 27.7.44 Amsterdam	Boot traf mit 2 - Wellenfahrt am 4.8.44 Amsterdam ein. Bb- Motorenwechsel durchgeführt. Übrigen Motoren kleine Überholung.
"S 90"	seit 29.7.-4.8.44 Boulogne	Untersuchung der Unterwasserteile ergab keine Ausstellungen.
"S 132"	seit 31.7.44 Le Havre	Herstellung der Fahrbereitschaft nach Bombenangriff am 31.7.1944, der Ölkühler und Betriebsbehälter Stb wurden ausgewechselt. Die übrigen Ausfälle wurden provisorisch- beseitigt. Fahrbereitschaft hergestellt am 8.8.1944.
"S 91"	seit 3.8.1944 Le Havre	Instandsetzung des Vorschiffes durch Anbau eines verkürzten Eisenvorschiffes zur Überführung in den Hollanderaum. Die Arbeiten nehmen über Erwarten viel Zeit in Anspruch, da das französische Werftpersonal sehr arbeitsunwillig ist. Alle Neuanfertigungen müssen von Hand ausgeführt werden, da die Werft nicht über Stromversorgung verfügt.
"S 97"	seit 6.8.-10.8.44 Le Havre	Beseitigung der Schäden des T-Treffers in Abteilung VI. (Blindgänger) Das Leck wurde durch eine Eisenplatte mit dazwischengelegtem Segeltuch abgedichtet. Die Ausführung in Holz wurde wegen Zeitmangel nicht durchgeführt.
"S 127"	seit 11.8.1944	Instandsetzung der Lauflager.
"S 133"	dto.	" " "

1.8.1944	"S 97" vor-Dieppe	Stb-Motor Zyl. 20 5 Zylinderstift-schrauben gebrochen. Zylinder wurde abgestellt.
2.8.1944	"S 79" Le-Havre	Bei der Standprobe des Motors n wurde die Luftleitung Zylinder 20 leicht. An Anlaßventil und der Federteller abgebrochen. Das Ventil wurde ausgewechselt.
	"S 99" Le-Havre	Totalverlust durch Bombentreffer. Keine Personalverluste.
	"S 91" Le Havre-	Das Boot wurde durch Bombentreffer Abteilung VII/VIII schwer beschädigt. Schott Abtlg. VI/VII hält dicht. Nach dem Angriff wurde der Brennstoff von Abtlg. VI nach Abtlg. I umgepumpt. Vordere Verlängerung der Fundamente der Seitenmaschinen außen verbogen, innen zum Teil angerissen. Fundamentschrauben i.O.b.
	"S 114" Le-Havre	Totalverlust durch Bombentreffer. Keine Personalverluste.
3.-5.8.1944		Keine besonderen Vorkommnisse.
6.8.1944	"S 97" vor Le Havre	Torpedotreffer (Blindgänger) Bb-Seite Abtlg. VI. K-Raum und Funkraum liefen voll Wasser. Schott V/VII wurde abgestützt. Ausfälle in der Maschinenanlage: Patin-Kompaßanlage. Die Motorenumdrehungen gingen bei 3 x AK auf 1350 U/min herunter.
7.-13.8.1944 9.8.44		Keine besonderen Vorkommnisse. *Übernahme S 127, S 133 von 8. S.-Flottille*
14.8.1944	"S 79" Le-Havre	Beim Verholen im Hafen Anlaßversager Motor Bb durch Festsetzen des Anlaßsteuerkolbens Zyl. 13. Der Kolben war leicht verbogen u. wurde gerichtet.
15.8.1944		Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Kapitänleutnant und Flottillenchef

Kapitänleutnant (Ing)
u. Flottilleningenieur.

Geprüft:
K. Kapt. (Ing) u. Werft-Ing.

PG 71629 NID

KODAK SAFETY FILM

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE 16.8.1944 - 31.8.1944

Ort Wetter	Vorkommnisse
...ndo der ...otoflottille ...m 427/44	
...s 22.8. ...22.8. ...s 25.8.	

Kriegstagebuch der 6. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16.8. - 31.8.44 mit 2 Skizzen.

Anlage z. Flott.-Befehl

Geheime Kommandosache!

F.d.S. 52724 Eing. 5. OKT. 1944 B.Nr.6.Kdos. Anl.

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille für die Zeit

vom 16.8. bis 31.8.1944.

Chef: Kapitänleutnant Matzen

Boote:

"S.76"	St.Obstrm.	Schanno
"S.79"	Oblt.z.S.	Korn
"S.90"	Lt.z.S.	Zillmann
"S.90"	Lt.z.S.	Breithaupt
"S.91"	Kplt.	Nolte
"S.97"	Obstrm.	Waldhausen
"S.127"	Kplt.	Hemmer
"S.132"	Kplt.	Witt
"S.133"	Lt.z.S.	Brandi
"S.135"	Oblt.z.S.d.R.	Licht

Stellungnahme des Führers der Schnellboote

Nichts zu bemerken.

Matzen

THIS DOCUMENT IS ADDITIONALLY ENDORSED AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG 41629. NO MARKS OF ANY KIND MUST BE MADE ON THIS OR ANY SUBSEQUENT PROCESSA... ALL CORRESPONDENCE RELATIVE TO THIS DOCUMENT MUST QUOTE ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, THE REGISTERED NUMBER.

Anl. Nr. 6 zu 1/Skl. 145 g Kdos.

(neu) Zu beziehen vom Vordruck lager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval N. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
	Kommando der 6. Schnellbootsflottille B.-Nr. Gkdos 427/44	Anlage zr. Flott. Befehl

Geheime Kommandosache!

Eing. 5. Okt. 1944
5272/44 g
B.Nr. 6. Kdos. Anl.

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille für die Zeit

vom 16.8. bis 31.8.1944.

Chef: Kapitänleutnant Matzen

Boote:

"S.76"	St.Obstrm.	Schanno
"S.79"	Oblt.z.S.	Korn
"S.90"	Lt.z.S.	Zillmann
"S.90"	Lt.z.S.	Breithaupt
"S.91"	Kplt.	Nolte
"S.97"	Obstrm.	Waldhausen
"S.127"	Kplt.	Hemmer
"S.132"	Kplt.	Witt
"S.133"	Lt.z.S.	Brandi
"S.135"	Oblt.z.S.d.R.	Licht

bis 22.8.
ab 22.8.
bis 25.8.
bis 25.8.

Stellungnahme des Führers der Schnellboote

Nichts zu bemerken.

Matzen

THIS DOCUMENT IS
AD[illegible]
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG 41629.
MARKED IN ANY KIND OF BLACK MARK
OUT OR ERASURE
ON A SEPARATE PIECE OF PAPER,
GIVING THE REGISTERED NUMBER.

Anl. Nr. 6 zu 1/Skl. 145 g Kdos.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.8.	Le Havre	"S.79","S.97" K.B. "S.132" fahrbereit für Höchstfahrt. "S.91" a.K.B. (Anbau eines Notstevens). Einsatz wie mit FT 1452/36 befohlen entfällt wegen schlechter Sicht.
	Amsterdam Droogdock Ymuiden Boulogne	"S.76","S.135" a.K.B. "S.127","S.133" a.K.B. "S.90" a.K.B. Bb.-Abgassammelrohr an "S.701" gegeben. Mahnen
17.8. 1440	Le Havre	Eingang FT 1413/54: S.-Flottille Einsatz wie f. 16.8. befohlen in Abhängigkeit Wetterentwicklung. 6.S.-Flottille Dackeleinsatz. F.d.Schn.
2350	Wolkenlos, Wind OSO 2, See 1, Dünung 0, Sicht 1 sm.	Mit "S.97","S.79" abgelegt. Bei Ansteuerungstonne Beschuß aus NW. Abgelaufen. Mahnen
18.8. 0050		Wieder angelaufen. Bombenwurf im Westen. Feuererlaubnis auf Jabo (Hat Positionslaternen gesetzt). Bei Ansteuerungstonne gestoppt.
0125 0136		Weitergelaufen. Nach ES-Austausch Beschuß mit Seeziel und 4 cm aus Norden. Trotz Stern-ES und Notanruf mit Vartalampe wird Beschuß fortgesetzt. Eigene Waffen erwidern kurz ohne Feuererlaubnis Feuer.
0140		Beschuß hört auf. Abgelaufen.
0154		Wieder angelaufen.
0231		7 Torpedos planmäßig geschossen. 1 Torpedo Ladehemmung.
0254		Beschuß durch eigene Küstenbatterie (5 Schuß).
0254		Erneuter Beschuß durch eigene VP-Boote. Nach
0309		Abgabe Not-ES wird Beschuß eingestellt.
0320		Bunker fest.
0500		Ausgang Kurzbericht: KR.F.d.Schn. 2350 mit "S.97" ,"S.79" Le Havre aus nach Westen. Laufend Gefechte im Westen. Bei Ansteuerungstonne 015 Beschuß mit Seeziel und 4 cm aus NW. Abgelaufen. Laufend weitere Gefechte im Westen beobachtet. Abgewartet. 0050 neu angelaufen. 0103 Bombenwurf stb. voraus. Anfliegendes Flugzeug beschossen. 0125 bei Ansteuerungstonne gestoppt. 0135 Weitermarsch. 0136 nach ES-Austausch starken Beschuß aus N. Abgelaufen. Trotz Stern-ES u. Notanruf mit Vartalampe wird Beschuß fortgesetzt. Eigene Waffen erwidern ohne Erlaubnis Feuer. 0140 Beschuß hört auf. 0154 neu angelaufen. Von 0231 bis 0250 7 Torpedos geschossen gem. Anweisung. "S.97" 1 Torpedo Ladehemmung. 0234 Beschuß durch Vp. Not-ES. Beschuß wird daraufhin eingestellt. 0320 Bunker fest. Keine Schäden. Chef 6.S.-Flottille.
	Rotterdam (Schiedam) Boulogne	"S.76" K.B. "S.90" wieder K.B. Mahnen
19.8.	Le Havre	Kein Einsatz wegen schlechter Sicht. Mahnen
20.8. 1507	Le Havre	Eingang Einsatzbefehl FT 1417/18: 1.)2.,8.,10. S.-Fl. Torpedoeinsatz wie für 19.8. befohlen in Abänderung gestrigen Befehls. 2.S.-Flottille Rückkehr Le Havre unter Ablenkungseinsatz 6.S.-Flottille nördlich und nordwestlich Antifer. F.d.Schn. Mahnen
21.8. 0207 0228	Le Havre	Mit "S.97","S.79" Bunker abgelegt. Ausgang FT 0221/4: F.d.Schn. Habe Rückmarsch angetreten wegen Sicht, Regen. Chef 6.S.-Flottille.
0300		Bunker fest. Mahnen
22.8. 2200	Le Havre Ymuiden	Kein Einsatz wegen Regen. "S.127","S.133","S.76" aus zur Probefahrt vor Ansteuerungstonne. Mahnen
23.8. 0005	Ymuiden	Bunker fest. "S.127,"S.133" K.B.
	Le Havre	Kein Einsatz wegen schlechter Sicht. Mahnen
24.8. 2345	Le Havre	Gem. Verlegungsbefehl FT 1406/10: Mit "S.97","S.91"S.132,"S.79" ausgelaufen. Mahnen
25.8. 0041	BF 3661 r.u.	4 MGB's auf Gegenkurs. Ausgang Signal: MGB BF 3661 r.u.E. Chef 6.S.-Flottille.
0055 0100- 0105 0112		4 MGB's aus NW. Laufendes Gefecht mit MGB's. Gefecht im Süden beobachtet, Gefecht hört nach Schießen Stern-ES auf.
0117 0123	Qu. 3717 l.o.	Gestoppt. Besteckvergleich. Zerstörerbeschuß auf 2.Rotte aus NW (LG,Seeziel-Maschinenwaffen und Schrapnell).
-		Auf 70° 3 x AK gegangen. Genebelt. Um vor 2.Rotte zu kommen, um dieser Nebelschutz zu geben. Sobald frei von 2.Rotte, mit allen Waffen Feuererlaubnis, um Zerstörer auf größeren Abstand zu bringen.
0125		"S.91" erhält 3-4 12,7 cm u. viele mittlere

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY
PG 41629.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Treffer. Ruderversager, Stb.u. Mittelmaschine ausgefallen. Boot läuft mit hart Ruder und einer Maschine im Kreis. Kommandant schwer verwundet (Nackendurchschuß). Weitere schwere
0127		Treffer, Boot brennt. Im Nebelfeld gestoppt. UK-Spruch von "S.91": Bin schwer beschädigt, brauche Hilfe. Zerstörer folgt den anderen Booten. Laufendes Gefecht bis Qu.3717 m.o. Zerstörer läßt sich nicht abschütteln, deshalb lege ich eine B. Nebelwand.
0129		AF . . . . .
0130		Ausgang FT 0136: F.d.Schn. Gefecht mit Zerstörer."S.91" schwer beschädigt. . Chef 6.S.-Flottille.
0130	. . .	Gefecht abgebrochen, hinter Nebelwand kehrt gemacht, um "S.91" zu helfen.
0131		Beschuß hört auf, Zerstörer verliert Fühlung. Ich nehme an, daß "S.91" noch etwas auf Land
	OSO 3-4, See 2 Sicht langsam	zugelaufen ist, stoße aber vorbei.
0148	abnehmend	Mit 40° 28 sm zum vermuteten Standort gelaufen.
0155		LG von Land. "S.91" kommt recht voraus in Sicht. Besatzung ist ausgestiegen, Sprengpatronen sind angeschlagen. Achterschiff ist unter Wasser.
	. .	Schlechtliegender Seezielbeschuß während Rettungsaktion. Da gleichzeitig deutsche LG Not-ES nach Land zu abgegeben, Beschuß hört auf."S.79" abgeteilt zum Nebeln. Mit "S.97" und "S.132" Überlebende aufgenommen.
0201		Sprengpatronen gehen hoch. Boot brennt sehr stark, sinkt nur langsam.
0206		Boot gesunken.
0211		"S.97" - 13 und "S.132" 7 Überlebende gefischt. 2 Soldaten sind an Bord gefallen.
0212		Mit "S.97","S.132" und "S.79" Weitermarsch nach Dieppe angetreten.
0218		Ausgang 0218: An F.d.Schn. Gehe Dieppe, erbitte Sanka. Chef 6.S.-Flottille.
0245		Vor Dieppe dichter Küstennebel.
0307		Dieppe ein.
		Ausgang Kurzbericht: 24./25.8.Mit "S.97","S.91","S.132"u."S.79".2345 Le Havre aus mit 26 sm/h. auf Weg nach Norden. BF 3661 r.u. 4 MGB's auf Gegenkurs. MGB's greifen bei Antifer stehende Vp-Boote an. 0055 4 MGB's aus NW. Von 0100 bis 0105 laufendes Gefecht. 0117 Qu.3717 l.o. gestoppt, Besteckvergleich. Rotte Witt entlassen. Im Auseinanderlaufen LG, Seeziel u.Maschinenwaffenbeschuß aus NW.0120 "S.91" 3 schwere und viele mittlere Treffer. Ruderversager. Mittelmaschine und Stb.-Maschine ausgefallen. Kommandant schwer verwundet.Boot läuft mit hart Ruder im Kreis. Im Nebelfeld gestoppt. Boot brennt im vorderen Tankraum. Beschuß von Land mit LG- und Seeziel. Zerstörer folgt anderen Booten. Hinter Nebelwand bis Qu. 3717 m.o. unter Beschuß abgelaufen. 0130 hinter Nebelwand kehrt gemacht. Zerstörer folgt nicht Beschuß hört auf.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0155		"S.91" gefunden. Besatzung war ausgestiegen.
0201		Sprengpatronen gehen hoch. Boot brennt und sinkt nach 5 Minuten. 0211 Überlebende gefischt. Weitermarsch auf Weg nach Dieppe. 0245 vor Dieppe dichter Nebel. 0307 Dieppe ein. Von "S.91" 2 Mann gefallen.Kommandant und 1 Mann schwer verwundet. 5 Mann leicht verwundet Mun.-Verbrauch 4cm - 200 Schuß 2cm - 650 Schuß 1,5cm- 400 Schuß Chef 6.S.-Flottille.
1500	Dieppe	Eingang Verlegungsbefehl FT 1428: 4.) 6.S.-Flottille Überführungsgeleit für "S.132". 2315 Uhr von Dieppe nach Boulogne. F.d.Schn.
2317	Dieppe S 2-3 See 1-2 Anfangs Sicht	Gem. Verlegungsbefehl mit 3 Booten ausgelaufen. Zwischen Westmolenkopf und Wracktonne 10 m nord-östlich von Peillinie "S.97" Berührung
2335	3-4000 m,schnell	mit Unterwasserhindernis. Keines der bekannten
26.8.	abnehmend,teilw-	Wracks. MGB-Ortung Bb. querab. 2 Gruppen.
0010	unter 800 m.	MGB's setzen sich langsam vor. Ortung recht voraus ~~voraus~~ und stb. voraus. Ortung wird stärker. Bei Lautstärke 5 abgedreht, auf 50° gegangen. MGB sacken kurz ab, laufen dann wieder auf.
0055		Ortung 4-5 recht voraus und stb. voraus. Auf 320° gegangen.
0110		Dieselbe Ortung wieder recht voraus. Nach Land zu abgedreht. MGB's verlieren Ortungsfühlung.
0121	Qu.3356 r.o.	Flugzeugangriff. Reihenwurf von 5 Bomben genau im Kielwasser vom letzten Boot. Flugzeug war als Sucher nicht im Fum.B. erkannt. Bombenwurf wahrscheinlich auf Grund des starken Meeresleuchten.
0138		Fleugzeugangriff. 30 m querab letzten Bootes Reihenwurf von 5 Bomben.
0148		Flugzeugangriff. Schwere Bombe 50 m querab.
0205		Nach Kopplung auf 64° gegangen. Unter Land festgestellt, daß die Boote rund 5 sm nach S versetzt waren. Grund der Versetzung war, daß das Führerboot 1 1/2 sm/h weniger lief, als es nach Umdrehungen laufen sollte.
0240	Boulogne	ein. Bunker fest. Keine Ausfälle. "S.79" Bombensplitter im stb.Torpedokopf.
1600	"	Eingang Verlegungsbefehl 1511: 6.S.-Flottille von Boulogne nach Osten verlegen. Ymuiden anstreben
2100	Ymuiden	"S.127","S.133","S.76" aus zur Probefahrt vor Ansteuerungstonne.
2300	"	wieder fest ("S.76" a.K.B. geringer Öldruck m. Maschine.)
2355	Boulogne	Mit "S.79","S.132","S.97","S.90" abgelegt.
27.8.		Starkes Meeresleuchten.
0314	Qu.AN 8777 l.K. M.	Starker Nebel. LF. Mit 15 sm 50° gesteuert. Laufend Fum.B.-Peilung mehrerer MGB-Gruppen von 230-340°. MGB-Gruppen halten im dichten Nebel Fühlung. Als Ausweichbewegung auf 90° gegangen.
0354		Im Nebel auf AF gegangen. MGB'sacken schnell achteraus und verlieren Fühlung.

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordruck-lager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsläger: Wilhelmshaven/Kiel/Gotenhafen/Paris/Utrecht/Oslo/Reval N. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0510	Ostende	ein.
0520		Bunker fest.
1602	Ostende	Eingang Verlegungsbefehl 1506/90: 6.S.-Flottille Verlegung Ostende-Amsterdam- Ymuiden, da Liegehafen z.Zt. nicht benutzbar. F.d.Schn.
28.8. 0001	Ostende	Bunker abgelegt. Im Fum.B. schwache MGB-Ortungen.(Lautstärke höchstens 3-4). Wegen Entschlüsslungsfehler nicht nach Ymuiden-Amsterdam, sondern nach Rotterdam gegangen.
0316		Molenköpfe Hoek van Holland passiert.
0500	Rotterdam	Bunker fest.
1230	"	Mit allen Booten Bunker abgelegt und durch Kanäle nach Amsterdam gegangen.
2030	Amsterdam	Mit allen Booten festgemacht.
29.8.- 30.8.	Amsterdam	Keine besonderen Vorkommnisse. Mit Ausräumung der Boote zur Übergabe begonnen.
31.8.	Amsterdam	"S.76","S.97" eingedockt.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Matzen
1. Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing) Stockfleth
2. Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing) Matthießen

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:
"S 76"	Obermaschinist Richter
"S 79"	Stbs.Ob.Masch. Richard
"S 90"	Obermaschinist Mohr
"S 91"	Obermaschinist Hilger
"S 97"	Obermaschinist Späth
"S 127"	Stbs.Ob.Masch. Hemmen
"S 132"	Obermaschinist Prigge
"S 133"	Obermaschinist Brümmer
"S 135"	Obermaschinist Rülle

Begonnen am 16.8.1944
Abgeschlossen am 31.8.1944

Seitenzahl: 65 - 68

Im Berichtsabschnitt außer KB liegende Boote:

"S 76"	seit 3.7.44 Rotterdam-Schiedam bis 18.8.1944	Ausrichten des Mittel- und Stb-Drucklagers nach den neugerichteten Wellenböcken. Die Probefahrt auf der Maas am 18.8. ergab bei 3 x AK (10 min) 1500 U/min. Keine Ausstellungen.
"S 135"	seit 27.7.44 Amsterdam bis 30.8.1944	Stb- und Mittelmotor kleine Überholung. Kolben 15 am Stb-Motor zeigte oben starke Anfressungen. Er wurde ausgewechselt. Außerdem wurde am Stb-Motor ein Stößelrolle ausgewechselt. Am Mittelmotor mußten 5 Stößelrollen und am Zylinder 8 ein Anlaßventil ausgewechselt werden. Eine abschließende Probefahrt hat nicht stattgefunden.
"S 132"	seit 31.7.1944 Amsterdam	Das Boot überführte vom 24.8. bis 30.8.44 nach Amsterdam ohne besondere Störungen. Es konnten alle Fahrtstufen gelaufen werden.
"S 91"	seit 3.8.44 Le Havre bis 25.8.1944	Am 24.8.44 waren die Instandsetzungsarbeiten am eisernen Vorschiff unter schärfster Mithilfe des Kommandos und der Bauaufsicht Le Havre beendet. Das Boot wurde ausgedockt. Bei der Überführung nach Osten ist das Boot am 25.8.44 um 0205 Uhr gesunken.
"S 127"	seit 11.8.44 Amsterdam bis 23.8.1944	Nach Übernahme von der 8. S.-Flottille wurde das Boot bei Adm. Amsterdam eingedockt zur Beseitigung verschiedener Schäden an den Wellentraglagern, Drucklagern und Propellern. Probefahrtsergebnis Stb 1520 U/min 750° C m 1480 U/min 760° C Bb 1480 U/min 740° C
"S 133"	seit 11.8.44 Amsterdam 23.8.1944	Beseitigung verschiedener festgestellten Schäden an den Wellenlagern bei Adm. Amsterdam. Das Boot wurde eingedockt. Probefahrtsergebnis: Stb 1560 U/min ° C m 1500 U/min ° C Bb 1480 U/min ° C
"S 90"	seit 16.8.44 Boulogne bis 18.811944	Das Bb-Abgassammelrohr des Motors m wurde an "S 101" abgegeben. Nach 2 Tagen traf mittels Nachschub ein Neues ein. Es wurde eingebaut.
"S 97"	seit 31.8.44 Amsterdam	Auswechseln des Propellers m und au Richten des Stb- Propellers.

"S 76"	seit 31.8.44 Amsterdam	Bei einer gemeinsam mit "S 127" und "S 133" durchgeführten Probefahrt vor Ijmuiden am 22.8.1944 ergaben sich folgende Werte: Öldr. Auspufftemp. U/min Füllung Stb 4,3 580 1300 8,5 m 2,2 450 1350 8,5 Bb 4,3 500 1350 8,5 Die Fahrtstufe hierbei betrug 2 x AF. Die Probefahrt wurde abgebrochen. Es wurden am Motor m ausgewechselt: Die Ölpumpe und das Ölüberdruckventil sämtliche Leitungen auesserhalb des Motors wurden geprüft. Zwischendurch durchgeführte Standproben und Versuche brachten keine Besserungen des Öldrucks. Aus diesem Grunde wurde das Boot außer KB gemeldet und das Getriebe und die Zylinder abgebaut zur Kontrolle der innen liegenden Ölleitungen. Die Störung wurde noch nicht gefunden.
16.8.1944 bis 24.8.1944		Keine besonderen Vorkommnisse.
25.8.1944	"S 91" vor Le Havre	Das Boot ging durch Feindeinwirkung verloren. Bericht des Leitenden Maschinisten: Das Boot befand sich auf dem Marsch nach Dieppe. Um 0123 Beschuß durch engl. Zerstörer. Das Boot ging auf 3 x AK und erhielt in kurzer Zeit 4 Stück 12,7 Treffer und mehrere Treffer kleinerer Kaliber. Die 12,7 Treffer lagen in den Abteilungen II,III,IV,VI. Durch die Treffer fielen der Motor m und Stb sofort aus. Die gesamte E-Anlage fiel durch die Beschädigung der Schalttafel ebenfalls a aus. Die Ruderleitung wurde beschädigt. Das Ruder blieb in Bb-hart Lage liegen. In Abteilung VI und V brach Feuer aus. Das Boot fuhr mit dem Bb-Motor weiter und lief im Kreis. 0137 Bb-Motor stopp. Die Rudereinrichtung wurde in Abteilung I umgestellt auf Notruder. Der Bb-Motor war klar und konnte angefahren werden. Es setzte jetzt wieder weiterer Beschuß des Bootes ein. Vom Kommandanten wurde die Versenkung des Bootes und das Aussteigen der Besatzung befohlen. Im Seitenmotorenraum wurde die Sprengladung abgezogen. In den übrigen Abteilungen war eine Sprengung nicht mehr möglich. 0201 bis 0211 Besatzung von "S 97" und "S 132" aufgenommen. 0205 Uhr Boot gesunken. Ausfälle beim technischen Personal: Maschinenobermaat Weipert und Masch.Ob.Gfr Polter gefallen. Masch.Mt. Haasis , Masch.Ob.Gfr. Klemke, Zauritz u. Richling leicht verwundet.

26.8.1944	"S 97" Dieppe	Beim Auslaufen aus Dieppe lief das Boot über ein Wrack. Dabei wurden der Mittel- und Stb-Propeller beschädigt. Das Boot zeigte starke Erschütterungen. Die Abgastemperaturen stiegen an der Bb- Maschine an. In Boulogne wurde das Boot gedockt und die Propeller behelfsmäßig gerichtet.
27.8.1944 bis ~~31~~ 31.8.1944		Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Kapitänleutnant und Flottillenchef

Oberleutnant (Ing) und Flottilleningenieur i.V.

Gesehen:
Fördel.
Kons. Kapt. Kapit. Masch.-Ing.

Zu K 47542

Stellungnahme des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der

8. S.-Flottille vom 16. - 31. 8. 44.

767 -

zum 24. 8. 0010 Uhr:

Im Verlauf eines Zerstörergefechtes erhielt S 701 einen 10.5 cm Treffer im Vorschiff. Das Boot hielt 36 sm Fahrt bei und wurde während des Ablaufens von unbekanntem Sprecher dreimal auf eigener UK zur Fahrtverminderung auf 9 sm aufgefordert. Text: "Ulli an Fips - bitte lange weisse." Bedeutung: "S 701 an Führerboot - bitte mit Fahrt auf 9 sm herunter gehen." Damit ist erstmalig fdl. Täuschungsverkehr auf der eigenen UK festgestellt worden-

Entsprechende Vorsichtsmassnahmen wurden befohlen.

zu Seite 503 - 24.8. 0358 Uhr:

Zu Beginn eines Verfolgungsgefechtes durch Zerstörer hat die 8. S.-Flott. 3 Thetis geworfen, um die Zerstörer sich an den Täuschungsbojen festbeissen zu lassen und abzuschütteln. Das direkte Abschütteln ist nicht gelungen, jedoch haben die Zerstörer, als sie auf ihre Patrouillenposition nach beendeter Jagd zurückkehrten, anscheinend die Thetis gefunden, da anhaltendes LG-Schiessen im gleichen Gebiet noch längere Zeit nach Gefechtsberührung gesichtet wurde.

zu Seite 504-506 29.8.:

Die 8. S.-Flott. war zur Flankensicherung eines Geleits zwischen Fecamp und Dieppe eingesetzt. Der Feind griff dieses Geleit mit mehreren Zerstörern und MGB-Gruppen an. Die 8. S.-Flott. nutzte verschiedene Schussgelegenheiten im LG-Feuer des eigenen Verbandes aus und versenkte einen Zerstörer durch T-fünf-Treffer. Die Versenkung wird anerkannt, da die Trefferbeobachtung einwandfrei und kein Abschleppmanöver festgestellt wurde. Der Treffer führte auf dem Zerstörer anscheinend zu zwei schweren Munitions- oder Kesselexplosionen.

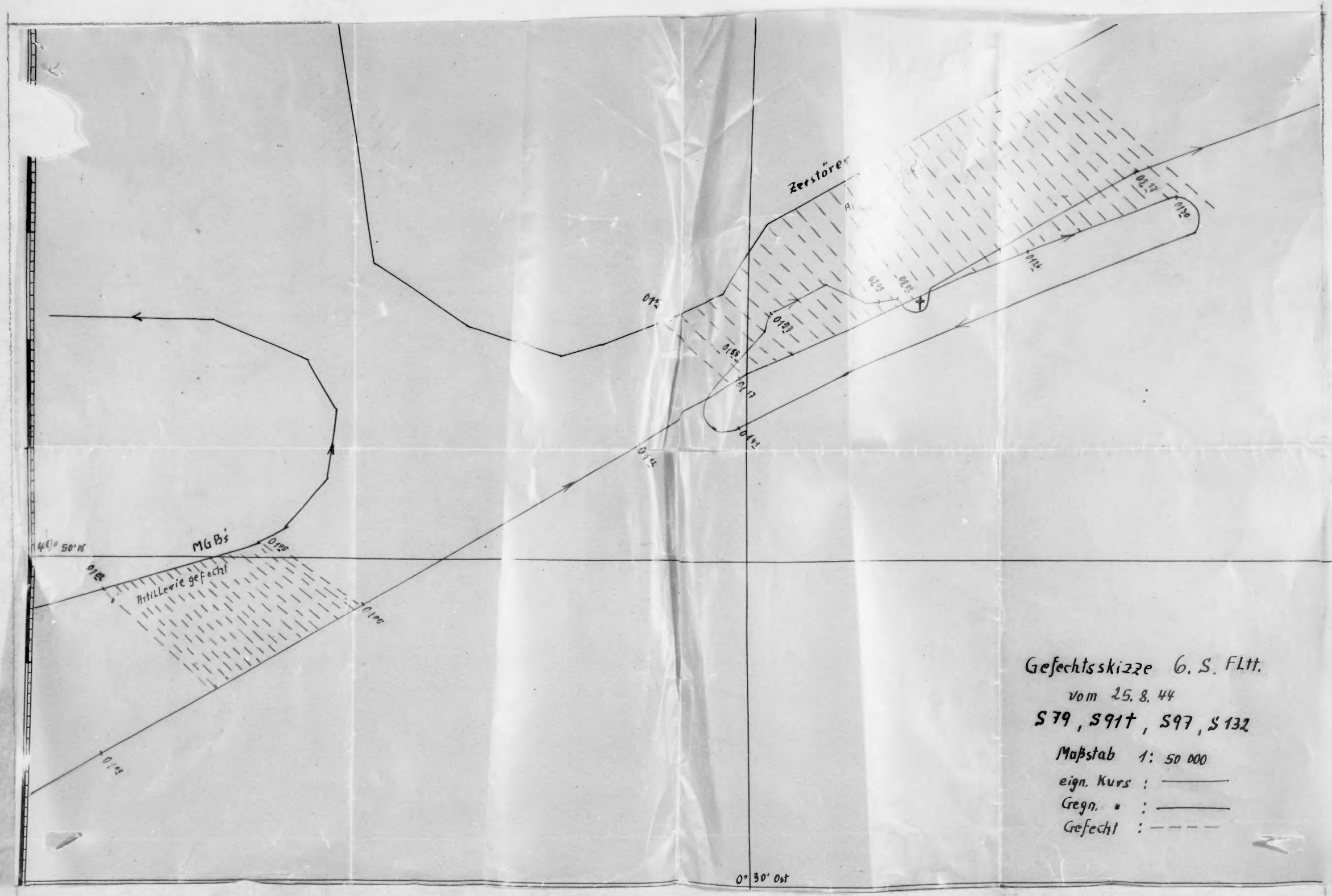
Abschliessend zum K.Z.B. der 8. S.-Flottille:

Die Operationen der 8. S.-Flottille sind gekennzeichnet durch starken Angriffswillen, der sich zäh seine Chancen sucht, und durch ausserordentliche Härte und Standkraft in Artilleriegefechten mit MGB und Zerstörern. Die Leistungen der Flottille sind gut, sie sind das Ergebnis einjähriger Einsatzerfahrung. Die Durchführung der Operationen

Anl. Nr. 7 zu 1/Skl 3411/45 g Kdos. wenden.

tionen s tellt dem Flottillenchef, den Kommandanten und den Besatzun
gen ein gutes Zeugnis aus.

Federee



Gefechtsskizze 6. S. Flt.
vom 25. 8. 44
S 79, S 91 t, S 97, S 132
Maßstab 1: 50 000
eign. Kurs : ———
Gegn. " : ———
Gefecht : – – – –

50° N.

Dieppe

0° 45' Ost

Fecamp

Gegner Kurs ——————

Eigener Kurs ——————

Wegekarte 6. S. Flt.
25. 8. 44
S 97, S 91, S 132, S 79
aufzul. auf D 261

PG 71630 NID

KODAK SAFETY FILM

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE 1.10.1944 - 15.10.1944

Skdos 5405

Pk 47587

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Kommando d. Ch. d. Schnellbootsflottille B.-Nr. Skdos 612		Anlage zu Flotte Gkdos 705

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 6. Schnellbootsflottille für die Zeit v.1.10. - 15.10.1944.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Metzen.

Boote: "S 222" Kommandant Leutnant z.S.d.R. Breithaupt
ab 1.10.44 "S211" Kommandant Oberleutnant z.S.d.R. Licht
ab 2.10.44 "S704" Kommandant Oberleutnant z.S. Korn
ab 11.10.44 "S212" Kommandant Stbs.Ob.Steuermann Schannop

Stellungnahme des Führers der Schnellboote

Nichts zu bemerken.

Pillkuhn

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS [illegible]
71630.

Anl. Nr. 4 zu 1/Skl 3410/45 g Kdos

Heftrand

5.11.44

Kommando 6. Schnellbootsflottille
G 1923

F. d. S.
B.Nr. G 27 Fop

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

6. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Matzen
1. Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing) Stockfleth
2. Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing) Matthießen

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
"S 211"	Obermaschinist	Rülle
"S 212"	"	Richter
"S 222"	"	Mohr
"S 704"	"	Hanczek

Begonnen am: 1.10.1944
Abgeschlossen am: 15.10.1944

Seitenzahl: 73 - 76

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/71630 MD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THIS DOCUMENT WITHOUT ANY NECESSARY AUTHORITY
SHOULD BE MADE LIKE
RECORD OR ON A SEPARATE
QUOTING THE REGISTERED

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
1.10.	Vegesack	"S 211" (Kdt. Oblt.z.See d.R. Licht) in Dienst gestellt.
2.10.	Danzig	"S 704" (Kdt. Oblt.z.See Korn) in Dienst gestellt.
3.10.		Keine besonderen Vorkommnisse.
4.10. 1445 1750	Danzig	"S 704" abgelegt zur Probefahrt. "S 704" fest.
5.10.		Keine besonderen Vorkommnisse.
6.10. 1205 1935	Danzig	"S 704" abgelegt zur Erprobungsfahrt für T.E.K. "S 704" fest.
1400	Vegesack	"S 211" aus zur Meilenfahrt. Danach nach Wesermünde zum Docken u. EKK - Erprobung.
2000	Wesermünde	"S 211" fest.
7.10.	"	"S 211" Torp.-Erprobungen. Danach Rückmarsch nach Vegesack.
0940	Gotenhafen	"S 704" aus zur Meilenfahrt vor Hela.
1300	"	"S 704" fest.
8.10.		
0945	Gotenhafen	"S 704" abgelegt. Erprobungsfahrten für NEK.
9.10.		Keine besonderen Vorkommnisse.
10.10.		Keine besonderen Vorkommnisse.
11.10.	Wesermünde	Probefahrt "S 211". Rückmarsch nach Vegesack zum Fu.M.O.-Einbau.
1200	Vegesack	"S 211" fest.
		"S 212" (Kdt. Stbs.Ob.Strm. Schanno) in Dienst gestellt.
12.10. 0835	Gotenhafen	"S 704" abgelegt zur Probefahrt.
13.10.	"	Probefahrt "S 704". Wegen Ölverlust an Mitt.-Masch. muss Mitt.-Masch. ausgebaut werden.
14.10.	K i e l	"S222" Entmagnetisierung. TEK.-Erprobungen und Restarbeiten.
15.10.		Keine besonderen Vorkommnisse.
		Verteilung der Boote.
		"S 211" Vegesack "S 212" " "S 222" Kiel "S 704" Gotenhafen

Heftrand

Im Berichtsabschnitt außer KB-befindliche Boote:

"S 211" seit 1.10.1944 Vegesack

Eine am 6.10. von der EKK durchgeführte Meilenfahrt ergab:

Stb	1575 U/min	600° C
m	1630 U/min	600° C
Bb	1620 U/min	680° C

Erreichte Geschwindigkeit 41,4 sm/h mit Effekt, 39,9 sm/h ohne Effekt. Das Boot wurde darauf zum Propellerwechsel gedockt. Gleichzeitig wurden die Kühlwassereintrittsmuscheln der Seitenmotoren gewechselt, da d Eintrittsquerschnitt zu gering war, bemerkt an mangelnden Kühlwasser des Stb-Ladeluftkühlers. Ergebnis der Meilenfahrt am 11.10.

	mit Effekt:		ohne Effekt:	
Stb	1620 U/min	650° C	1635 U/min	650°
m	1650 U/min	570° C	1650 U/min	570°
Bb	1640 U/min	650° C	1650 U/min	650°

Die Geschwindigkeit betrug hierbei ohne Effekt: 40,2 sm/h
mit Effekt: 41,7 sm/h.
Die Ladeluftkühlertemperatur war in Ordnung.
Am 11.10.44 wurde das Boot aus dem EKK-Verhältnis entlassen.

"S 212" seit 10.10.44 Vegesack

Die Meilenfahrt am 12.10.44 ergab:

Stb	1595 U/min	628° C
m	1620 U/min	660° C
Bb	1595 U/min	619° C

Erreichte Geschwindigkeit 41,5 sm/h mit Effekt. Störungen traten nicht auf. Die Werte wurden bei Niedrigwasser auf der Weser gefahren. Die Fahrt bei Hochwasser brachte keinen besseren Wert. Der befohlene Propellerwechsel konnte wegen fehlender Dockmöglichkeit noch nicht durchgeführt werden.

"S 222" seit 25.9.44 Travemünde

Im Berichtsabschnitt erfolgten NEK-, TEK-, und Entmagnetisierung, sowie Einschießen der Waffen im Seegebiet von Travemünde, Kiel und Eckernförde. Das Boot ging anschließend zur Erledigung der Restarbeiten zur Bauwerft zurück.

"S 704" seit 2.10.44 Danzig

Bei der Fahrt am 4.10. trat bei höherer Fahrtstufe bei der Mittelmaschine Schmieröl an den Schaltrollen der Kupplung aus. Außerdem trat Öl an den Flanschen der Abgasleitung aus. Die Ölpumpe der Mittelmaschine wurde ausgewechselt. Die Meilenfahrt am 7.10.1944 zeigte denselben Fehler. Gefahrene Werte:

Stb	1620 U/min	600° C
m	1640 U/min	600° C
Bb	1620 U/min	580° C

Erreichte Geschwindigkeit mit Effekt 42,5 sm/h, ohne Effekt 40,7 sm/h.
Die Vermutung daß im Kurbelgehäuse Überdruck herrsche, führte zur Untersuchung und Kontrolle der Kurbelwannenentlüftung. Die Kurbelwannenentlüftung war ausmittig angesetzt. Es lag die Vermutung nahe, daß durch niedergeschlagenes Öl die Entlüftung der Wanne behindert wurde und dies zu einem Druckanstieg führte. Das Rohr wurde deshalb gedreht. Bei der Fahrt am 8.10.44 trat wieder das Öl der Mittelmaschine an den Schaltrollen der Kupplung heraus. Am 9.10. wurde eine zweite Entlüftungsleitung eingebaut, um dadurch den Druck in der Wanne zu verringern. Bei der Fahrt am 12.10. wurde der Ölzulauf zur Maschine soweit gekniffen, daß bei 1400 U/min der Öldruck 2 Atü betrug. Es trat jetzt kein Öl aus den Rollen heraus. Deshalb wurde abgenommen, daß die Blende des Ölzulaufs zum Getriebe zu groß ist.

Sie

Sie wurde von 4 mm auf 3 mm verkleinert. Auch diese Maßnahme brachte keine Besserung. Bei der Fahrt am 13.10. wurde nach 13 min auf höhere Fahrtstufe gegangen. In diesem Moment trat das Öl wieder aus den Rollen heraus. Das Öl hat sich also nur langsamer im Getriebe angesammelt. Vom EKK wurde daraufhin Motorenwechsel durchgeführt. Ausgebauter Motor: 190 767, eingebauter Motor: 190 532. Die Arbeiten dauern noch an.

1.10.1944:	"S 211" Vegesack	Indienststellung bei der Firma Lürssen-Bootswerft.
2.10.1944:	"S 704" Danzig	Indienststellung bei der Danziger Waggonfabrik.
3.-9.10.1944:		Keine besonderen Vorkommnisse:
10.10.1944:	"S 212" Vegesack	Indienststellung bei Firma Lürssen-Bootswerft.
11.-15.10.1944:		Keine besonderen Vorkommnissen

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

gesehen:

Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Kapitänleutnant (Ing) und Flottillen-Ingenieur.

Gesehen:

Kdr. Kapt. Hafen.

Kdr. Ing.

Gesehen:

Abschrift

M i c h e l
ment z. See

O.U., den 16. Oktober 1943

B e r i c h t

über

die Bombenangriffe auf Dampfer "Santorini" am 12.10.1943

Dampfer "Santorini" am 12.10. 1800 Uhr im Geleit von GA 41 Coos ausgelaufen.
Eingeschifft waren: 1 Begleitoffizier, 1 Unteroffizier und 10 Soldaten als deutsche Flakbesatzung, 1 griechischer Kapitän mit 17 Mann griech. Personal und an Gefangenen 10 ital. Offiziere und 596 Soldaten.
Um 1840 Uhr, kurz nach Verlassen des Hafens auf Nord-Kurs ein feindlicher Aufklärer in niedriger Höhe. Feuer wurde nicht eröffnet. Ab 1845 Uhr, Verband auf Scheinkurs nach Capari, laufende Angriffe von 3 Blenheim-Maschinen. Ganze Bombenserien voraus und zu beiden Seiten des Schiffes, meist 30 - 50 m daneben. Schätzungsweise 10 - 12 Anflüge. Die Abwehr wurde mit einem SMG und 5 LMG s durchgeführt. Die Gefangenen hielten sich in der ersten Phase des Angriffs ruhig. Nach dem 10. Anflug waren sämtliche Magazine leergeschossen und alle Soldaten achtern beim Magazine füllen. In diesem Augenblick bekam ich drei Bomben im Reihenwurf Steuerbord vorn vor dem Bug. Das Schiff wurde wie durch eine Woge angehoben und dann durch die niedergehende Wassersäule bis über die Hüfte bedeckt. Der Gefangenen in den Laderäumen bemächtigte sich eine ungeheuere Panik. Mit einem nicht zu beschreibenden tierischen Gebrüll kletterten Hunderte zugleich mit katzenhafter Behendigkeit an Oberdeck und die erste Welle ging mit allen sich immbaren Gegenständen über Bord. Um die Flucht der Gefangenen zu verhindern, wurde von der Flakbesatzung dazwischen geschossen. Zwei Mann der Soldaten wurden von den Gefangenen angegriffen, die versuchten, ihnen die Schwimmwesten zu entreissen. Dabei wurden sie über Bord gedrängt. Im Wasser konnten sie sich jedoch befreien und trieben innerhalb 6 Stunden an der Küste von Coos an. Im übrigen konnten Brücke und Schanz freigehalten werden. 11 Mann der griech. Besatzung, darunter alle Maschinisten, gingen sofort mit den beiden Beibooten davon. Das Schiff lag gestoppt im tghellen Licht einer Leuchtbombe, die 50 m Steuerbord voraus hing. Beim nächsten Angriff ging ein Reihenwurf von 6 Bomben dicht an Backbordseite ins Wasser.
Während des Angriffs war von den italienischen Offizieren keiner aufzufinden und es gelang mir deshalb auch die ersten 10 Minuten nicht Ordnung in das Chaos an Oberdeck zu bringen.
Nach behelfsmässigem Ingangsetzen der Maschine, wurde der Rückmarsch nach Coos angetreten. 2030 Uhr Mole festgemacht.
Die Gefangenen wurden am nächsten Morgen ausgeschifft.
Verluste durch Panik:

ENDING OF

REEL T-15-F

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

P.G./72300/NID thru P.G/72306/NID	P.G./71596/NID thru P.G./71630/NID

ONI

DATE: June 18th/1946

MACH. NO. 1551

PHOTOGRAPHED BY: Bakton