PG-71352- NID

Kr 19719.

Gefechtsbericht

3. Schnellbootsflottille

16/17.5.1942.

mit 1 Gefechtsskizze

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71352./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

PG/71352

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

ACTION REPORT

DATE:16 - 17.5.42

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 561 vom 19.5.42.

Geheime Kommandosache!

Anlage 1 zu Dt. Markdo. Italien
Nr. Gkdos 3038 vom 23/5.42

Gefechtsbericht

des Chefs 3. S.-Flottille über den Verlust "S 34" bei Durchführung einer Minenaufgabe.

in der Nacht vom 16./17. Mai 1942.

Mittelmeer vor Malta-La Valetta, WindWSW, Stärke 3-4, Seegang 2-3, wolkenlos, hellsichtige Nacht.

Der Einsatzbefehl des Deutschen Marinekommandos lautete: "Heutige Minenunternehmung mit 3 bzw. 4 Booten durchführen. Sperrlage wie für 14.5. mit 2 Booten vorgesehen verbreitert nach Nordosten." Der Befehl für den 14.5. lautete: Minenunternehmung mit 2 Booten "S 34", "S 35" durchführen.

1.) Beladung nur F.M.C.
2.) Tiefeneinstellung wie bisher ein und 2 m wechselnd.
3.) Abstände wie bisher.
4.) Position der Sperre:
   A.) 14 Grad 31,64 Min. Ost, 35 Grad 56,4 Min. Nord,
   B.) 14 Grad 31,5 Min. Ost, 35 Grad 56,65 Min. Nord,
   C.) 14 Grad 32,7 Min. Ost, 35 Grad 56,5 Min. Nord,
   D.) 14 Grad 32,6 Min. Ost , 35 Grad 56,3 Min. Nord.
5.) Bezeichnung der Sperre MT 24.
6.) Nach Werfen der Sperre Rückkehr. Kein Absuchen Geleitweg."

Die Flottille lief um 2015 Uhr in der takt. Reihenfolge "S 59", "S 34", "S 58", "S 35" aus Augusta aus. Wie auch bei den letzten vorhergehenden Unternehmungen, waren die den Horizont absuchenden Scheinwerfer von Malta nach Passieren von Kap Passero zu sehen. Meine Absicht war, die Wurfpostion vor La Valetta von Westen kommend durch Anlehnung an die 100 m Linie anzusteuern.

2300 Fünf Scheinwerfer auf Malta nach oben gerichtet.

17.5.

0020 bis 0057 Küstenscheinwerfer suchen Horizont von Valetta bis zur Mellieha Bucht ab. Boote werden nicht erfaßt, da die Scheinwerfer in der Umgebung der St.Pauls Bucht nur geringe Reichweiten und Helligkeit haben.

0100 Erneutes Scheinwerferleuchten.

0110 Die in Kiellinie marschierende Flottille wird von einem sehr sehr lichtstarken Scheinwerfer bei Madalena Pt. erfaßt. Scheinwerfer recht voraus genommen und gestoppt.

Mit Seitenmaschinen unter Beibehaltung der Hundekurve zurückgegangen, um Boote vorsichtig aus dem Scheinwerfer

Anlage 2 zu 1/SKL 1161/42 Gkdos.

herauszuziehen. Anschließend auf Nordkurs gegangen und mit 15 sm nach Norden gelaufen, um nach Nordosten ausholend die Wurfposition von NO her auf La Valetta anlaufend anzusteuern.

o13o Mündungsfeuer eines Geschützes bei Madalena Pt., Boote sind von Scheinwerfern erneut erfaßt. Mit 28 sm auf Nordostkurs unter Nebelverwendung abgelaufen.

o139 Auf Südostkurs parallel zur Küste gelaufen.

o152 Kursänderung auf La Valetta, 22o Grad.

o14o Da ich mit der Möglichkeit rechnen mußte, beim Minenwerfen vor La Valetta erneut erfaßt zu werden und über die neu gelegten Minen ablaufen zu müssen und für spätere anlehnende Sperrlegungen genügend Sicherheit vor eigenen Minentreffern zu haben, lasse ich alle Minen von 1 und 2 m auf 3 m Tiefeneinstellung umstellen.

o154 Auf 2o sm gegangen.

o159 Auf 15 sm gegangen.

o2o1 Scheinwerfer suchen Horizont ab, Flottille nicht erfaßt, auf 9 sm gegangen.

o2o3 9 Dez-Wendung nach Bb. in L rot.

o2o4 Minenwerfen begonnen, Wurfkurs 13o Grad. Scheinwerfer von La Valetta wischen über die Boote und beleuchten sie anschließend.

o2o7 Mündungsfeuer an Land, 1 Schuß, Volltreffer auf der takt. Nr. 2, "S 34" in Stb. Bordwand beobachtet. Auf 28 sm gegangen mit Kurs Nord unter Nebelverwendung. "S 34" scheint bewegungsunfähig zu liegen und wird schnell durch den Nebel des Führerbootes gedeckt. Starkes Artilleriefeuer setzt ein. Befehl an "S 58" und "S 35", nach Westen vorzustoßen und Nebelwände zu legen, um Aufmerksamkeit von dem nunmehr wegen ungünstigen Windes wieder vom Nebel freiliegenden "S 34" abzulenken und mit "S 59" die Bergung durchführen zu können.

Nach 2 Minuten mit "S 59" auf SSW Kurs mit 28 sm vorgestoßen zum Legen einer Nebelwand luvwärts von "S 34", das noch kurz mit 1 Maschine gelaufen zu sein scheint.

Wegen deckender Salven nach Stb. abgedreht. Kurz darauf wieder auf SSW Kurs auf Küste zugelaufen, da Nebel beschädigtes Boot zu wenig deckt. Unter starkem Artilleriebeschuß abermals nach Stb. abgedreht. "S 34" wird immer noch in Luv der Nebenwände gesichtet. Die nach WSW vorstoßenden und nebelnden Boote liegen gleichfalls unter starkem Artilleriefeuer.

Nochmals auf SSW Kurs auf die Küste zugelaufen, dann unter Artilleriebeschuß nach Bb. auf Ostkurs gedreht und gerbelt.

"S 34" wird erneut von den Scheinwerfern erfaßt, wird jedoch kurz darauf von dem schnell nach NO treibenden Nebel verdeckt.

o228 Im Schutze des nur noch dünnen Nebels bei "S 34" längsseit gegangen.

Artilleriefeuer eingestellt, starkes Scheinwerfersuchen.

Nachdem vom Kommandanten auf Befragen die Vernichtung und Bergung der Geheimsachen und die Zerstörung des UK-Gerätes gemeldet wird, beide Maschinenräume unter Wasser stehen, größter Teil der Besatzung übernommen ist und Meldung erfolgt, daß alle Oberdecklichter geöffnet sind, Befehl zum Sprengen des Bootes gegeben, da Nebel vorbeigezogen und längeres Längsseitliegen wegen der Gefahr des Erfaßtwerdens durch die noch suchenden Scheinwerfer und der möglichen Vernichtung eines 2. Bootes nicht mehr vertretbar ist.

o231 Sprengpatronen werden abgezogen. Nach Anbordnahme der seem. Mrl, des Torpedomechanikers und des Kommandanten legt "S 59" ab, wobei noch eine aus dem Führerboot ausgebaute abgezogene Sprengpatrone auf die Back von "S 34" geworfen wird.

UK-Befehl an "S 58", "S 35", Besatzung ist gerettet.

o234 Mit "S 59" in etwa 500 - 600 m Entfernung gestoppt, um Sprengung des Bootes abzuwarten. Nach einigen Minuten des Wartens mit langsamer Fahrt weitergelaufen, um bei Erneuten Erfaßtwerden durch die Scheinwerfer schmale Silhouette zeigen zu können und schneller auf Umdrehungen zu kommen.

o241 Auf CGF gegangen, da Boot kurz vor suchenden Scheinwerfer steht.

o242 Sprengpatronen detonieren, worauf Scheinwerfer in Richtung des gesprengten Bootes leuchten. Das Boot selbst und das Sinken des Bootes werden nicht mehr beachtet.

Rückmarsch mit 28, später mit 26 sm.

Ich war bei der Detonation der Sprengpatronen der festen Überzeugung, daß das Boot mit den bereits vollgelaufenen Abteilungen III, IV und V und nach dem durch die Sprengung erfolgten Wassereinbruch in den Abteilungen II und VIII auf Grund der Erfahrungen mit "S 31" mit Sicherheit gesunken ist.

o245 Dennoch setzte ich zur Überprüfung der Versenkung folgenden FT ab, der jedoch wegen Ausfall der FT erst um o354 Uhr und o409 Uhr abgegeben werden konnte:

FT Kr. o354/68, o409/69 an Befehlshaber, 3. Sfl. für II. Fliegerkorps:

"3 34 Position St. Elmo in 24o Grad, Abstand 6 sm, schwerer Artillerietreffer. Bitte Boot bei Anbruch Morgendämmerung durch M.G. oder Bomben versenken."

Dieser FT wurde um o44o Uhr verstanden und telefonisch und fernschriftlich um o455 Uhr vom II. Fl. Korps aufgenommen.

Die Veranlassung zu diesem FT war nicht die Vermutung, daß das Boot nicht gesunken wäre, sondern sollte nur eine Überprüfung und Rückversicherung für mich darstellen, um alles getan zu haben, nichts von dem Boot in Feindeshand fallen zu lassen. Den Wortlauf des FT habe ich deshalb gewählt, um die Laufzeit des FT durch Hinzufügen der durchgeführten Sprengung pp. nicht unnötig zu verlängern. Außerdem wollte ich hierdurch die Dringlichkeit sofortigen Einsatzes von Jägern nach Anbruch Morgendämmerung unterstreichen, um alle Möglichkeiten zu erschöpfen.

Wenn der Wortlaut dieses FT nicht dem wahren Zustand und dem Ablauf der Ereignisse gerecht wurde und falsch verstanden werden konnte, so habe ich das in Kauf genommen, um die gewünschte Wirkung für den Einsatz von Jägern zu erzielen.

o5oo Mit "S 58" und "S 35" gesammelt und Arzt übernommen.

o62o Augusta eingelaufen.

Nach dem Einlaufen stelle ich durch Telefonanruf fest, daß das Boot noch zur Hälfte schwimmend gesichtet und beim ersten Angriff nicht versenkt wurde. Telefonische Meldung an Chef des Stabes Deutsches Marinekommando Italien und O.B.S. (M.V.O.). II. Fliegerkorps Ia sichert zu, daß laufend Jäger über dem Wrack stehen und erneuter Jabo-Angriff läuft.

Für das Nichtsinken des Bootes kann ich nur die eine Erklärung finden, daß entweder beide oder eine der Sprengpatronen in Abteilung II. und VIII nicht detoniert sind.

Nach telefonischer Anfrage beim II. Fliegerkorps und J.G.53 erfahre ich, daß Boot durch 2 Jabos versenkt ist. Bei Durchführung der Versenkung ist eine Me 1o9 durch englische Spitfire Jäger verlorengegangen. Da keinerlei Fahrzeuge vor La Valetta gestanden haben und nach Anbruch der Morgendämmerung von eigenen Jägern ebenfalls nichts außer dem Wrack gesichtet wurde, nehme ich an, daß das Boot und die an Bord befindlichen Geräte dem Zugriff des Gegners vorenthalten geblieben sind.

Auch wenn das Boot noch nach der Detonation als schwimmend gesehen worden wäre, hätte ich auch unter vollem Einsatz von "S 59" keine wirksamere Vernichtung des Bootes "S 34" erreichen können, da das Boot zu dicht (4 sm) unter der feindlichen Küste

"3 34 Position St. Elmo in 240 Grad, Abstand 6 sm, schwerer Artillerietreffer. Bitte Boot bei Anbruch Morgendämmerung durch M.G. oder Bomben versenken."

Dieser FT wurde um 0440 Uhr verstanden und telefonisch und fernschriftlich um 0455 Uhr vom II. Fl. Korps aufgenommen.

Die Veranlassung zu diesem FT war nicht die Vermutung, daß das Boot nicht gesunken wäre, sondern sollte nur eine Überprüfung und Rückversicherung für mich darstellen, um alles getan zu haben, nichts von dem Boot in Feindeshand fallen zu lassen. Den Wortlauf des FT habe ich deshalb gewählt, um die Laufzeit des FT durch Hinzufügen der durchgeführten Sprengung pp. nicht unnötig zu verlängern. Außerdem wollte ich hierdurch die Dringlichkeit sofortigen Einsatzes von Jägern nach Anbruch Morgendämmerung unterstreichen, um alle Möglichkeiten zu erschöpfen.

Wenn der Wortlaut dieses FT nicht dem wahren Zustand und dem Ablauf der Ereignisse gerecht wurde und falsch verstanden werden konnte, so habe ich das in Kauf genommen, um die gewünschte Wirkung für den Einsatz von Jägern zu erzielen.

0500 Mit "S 58" und "S 35" gesammelt und Arzt übernommen.

0620 Augusta eingelaufen.

Nach dem Einlaufen stelle ich durch Telefonanruf fest, daß das Boot noch zur Hälfte schwimmend gesichtet und beim ersten Angriff nicht versenkt wurde. Telefonische Meldung an Chef des Stabes Deutsches Marinekommando Italien und O.B.S. (M.V.O.). II. Fliegerkorps Ia sichert zu, daß laufend Jäger über dem Wrack stehen und erneuter Jabo-Angriff läuft.

Für das Nichtsinken des Bootes kann ich nur die eine Erklärung finden, daß entweder beide oder eine der Sprengpatronen in Abteilung II. und VIII nicht detoniert sind.

Nach telefonischer Anfrage beim II. Fliegerkorps und J.G.53 erfahre ich, daß Boot durch 2 Jabos versenkt ist. Bei Durchführung der Versenkung ist eine Me 109 durch englische Spitfire Jäger verlorengegangen. Da keinerlei Fahrzeuge vor La Valetta gestanden haben und nach Anbruch der Morgendämmerung von eigenen Jägern ebenfalls nichts außer dem Wrack gesichtet wurde, nehme ich an, daß das Boot und die an Bord befindlichen Geräte dem Zugriff des Gegners vorenthalten geblieben sind.

Auch wenn das Boot noch nach der Detonation als schwimmend gesehen worden wäre, hätte ich auch unter vollem Einsatz von "S 59" keine wirksamere Vernichtung des Bootes "S 34" erreichen können, da das Boot zu dicht (4 sm) unter der feindlichen Küste

lag, die UK-Verbindung mit "S 58" und "S 35" abgerissen und ein Sammeln der Boote zur Entlastung von "S 59" wegen Ausfall der FT auf "S 59" nicht möglich war. Die endgültige Vernichtung hätte nur durch Einsatz von Jabos wirksam durchgeführt werden können.

Ein Versuch des Abschleppens des Bootes, nachdem ich längsseit gegangen war und vom Kommandanten Einzelheiten über den Zustand des Bootes erfuhr, kam nicht infrage, weil das feindliche Artilleriefeuer das nicht zugelassen hätte und der herrschende Seegang 2-3 ein Abschleppmanöver überhaupt nicht zuließ.

Der Beweggrund, der mich veranlaßte, daß ich nach Detonieren der Sprengpatronen mit dem Führerboot nicht kehrtmachte, um das Sinken des Bootes zu beobachten, war der, daß ich das Boot nicht noch einmal voll einsetzen wollte, da ich mir bei dem etwa noch schwimmenden Wrack keine wirksame Vernichtung bei dem geringen Abstand von der Küste durch Waffen des Führerbootes versprach, weil die Küstenbatterien, die mit Sicherheit das Feuer eröffnet hätten, dies zeitlich nicht zugelassen hätten.

Ich war im festen Glauben, daß das Boot nach Detonieren der Sprengpatronen gesunken ist, zumal die Beschädigungen durch den Artillerietreffer erheblich, Abteilung III, IV und V dadurch vollgelaufen waren und auf Grund der Wirkung der in Abteilung II und VIII angeschlagenen Sprengpatronen auch das Vor- und Achterschiff vollkommen vollaufen mußten. Diese seit Jahren bestehende Auffassung wurde erst vor 8 Tagen bei dem Verlust von "S 31" bestätigt und erhärtet, als das Boot durch Minentreffer im achteren Maschinenraum durch den Auftrieb des Vor- und Achterschiffes zunächst gut schwamm und innerhalb von lo Minuten vollkommen gesunken war.

Wenn das Wrack auch noch getrieben hätte, so war ich der Auffassung, daß eine endgültige Vernichtung des Bootes durch Jagdflugzeuge weniger Einsatz an Personal und Material erfordern würde als bei nochmaligem vollen Einsatz eines weiteren Schnellbootes mit fast 2 Besatzungen an Bord.

Bei den Entlastungsvorstößen und der Durchführung der Bergungsaktion in dem gerade vorher minenverseuchten Gebiet war es ein besonders günstiger Umstand, daß die Minen um o140 Uhr von befohlener 1 und 2 m Tiefeneinstellung auf 3 m umgestellt worden waren und dadurch die Möglichkeit von Treffern durch eigene Minen in geringerem Maße gegeben war.

An Bord, den 18.5.1942.

Kapitänleutnant.

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Kr. Gkdos. 561 vom 14.5.1942.

An Bord, den 17. Mai 1942

Anlage 4 zu Dt. Markdo. Italien

B. Nr. Gkdos 3038 vom 23/5.42

Geheime Kommandosache!

Gefechtsbericht des Kommandanten "S 34" über den Verlust des Bootes durch Artilleriebeschuss von Land vor La Valetta am 17.5.42

Am 16.5.42 liefen die Boote "S 59", "S 34", "S 58" und "S 35" in der aufgeführten taktischen Reihenfolge um 20.30 Uhr aus Augusta zu einer Minenunternehmung nach Malta aus. Schon zwei Stunden vor Eintritt in das Operationsgebiet wurde bei sehr klarer Sicht starke Scheinwerfertätigkeit über dem Wasser beobachtet, woraus zu schliessen war, dass Küstenscheinwerfer der Insel wie schon bei letzten Einsätzen in regelmässigen Zeitabständen die Wasseroberfläche absuchten. Nach Eintritt in das Operationsgebiet wurden in verschiedenen Formationen Lotreihen gemacht, um den genauen Schiffsort zu bestimmen. Dabei wurden die Boote mehrmals von Küstenscheinwerfern bestrichen, aber noch nicht direkt erfasst. Als Scheinwerfertätigkeit bei weiterem Näherkommen an die Küste plötzlich wieder stärker einsetzte, nahmen alle Boote den grössten Scheinwerfer in unmittelbarer Nähe recht voraus und gingen auf stopp. Scheinwerfer suchten darauf systematisch die Boote ab, wobei das Führerboot wahrscheinlich von einem Scheinwerfer erfasst worden ist, da dieser Scheinwerfer in Richtung Führerboot leuchtete und das Boot selbst an der Grenze des Lichtkegels stand. Alle anderen Boote lagen im Schatten. Nach etwa 6 Minuten zogen sich alle Boote auf Befehl des Flottillenchefs mit den Seitenmaschinen über den Achtersteven zurück, gingen auf nordöstlichen Kurs, wurden weiterhin von Scheinwerfern erfasst und erhielten zwei gut liegende Salven von Land. Da das Werfen der geplanten Sperre unter diesen Umständen nicht möglich war, wurde vom Flottillenchef für alle Boote Änderung der Tiefeneinstellung aller Minen auf 3 m befohlen, um auf anderer Position eine Ausweichsperre zu legen. Nach dem Ablaufen gingen die Boote im Schutz der Dunkelheit wieder auf südwestliche Kurse, loteten sich an die Position der neu zu werfenden Sperre heran, wurden zwischendurch von Scheinwerfern stark beleuchtet, liefen in rw. 240 Grad St. Elmofeuer voraus, drehten in Abstand von 4 sm von der Küste mit Mitte L.F. auf den Wurfkurs 130 Grad und begannen mit dem Minenwerfen. Etwa nach dem Werfen der zweiten Mine leuchteten an der Küste alle vorher beobachteten Scheinwerfer auf und erfassten im ersten Aufleuchten sofort das Führerboot, während die anderen Boote noch teilweise im Schatten lagen, da sie in Dwarslinie an Backbord vom Führerboot standen. Nach etwa 1 bis 2 Minuten Scheinwerferleuchten beobachtete ich an

Anlage 3 zu 1. SKFlottille Gkdos.

Land das Aufleuchten eines Mündungsfeuers. Im selben Augenblick erlitt das Boot "S 34" einen starken Schlag und bekam leichte Schlagseitw nach Steuerbord. Das Boot war von dem einzigen Schuss, der in diesen Augenblick an Land gefallen ist, an Steuerbordseite in Höhe der Wasserlinie der Abteilung IvV durch Artillerietreffer getroffen worden. Es muss sich um ein Kaliber von mindetstens 15 bis 17 cm gehandelt haben, da die Bordwand und das Mitteldeck des Bootes in einer Breite von 3 bis 4 m völlig durchschlagen war. Alle Boote drehten auf Befehl des Flottillenchefs sofort von Land ab, zeigten das Heck und liefen mit Höchstfahrt unter starker Verwendung von künstlichem Nebel ab. Nach Erkennen der Lage legte ich den Maschinentelegraph für alle Maschinen auf A.K. voraus, merkte aber sofort, dass die Seitenmaschinen nicht ansprangen und nur die vorher laufende Mittelmaschine Umdrehungen machte. Ich gab anschliessend ebenfalls den Befehl zum Nebeln. Als die Landbatterien laufend in schnellster Salvenfolge in den von allen Booten gelegten Nebelstreifen und die übrigen Boote auf verschiedenen Kursen vor meinem Boot aufkreuzten, musste ich den Befehl zum Stoppen aller Maschinen geben, um die Gefahr des Zusammenstosses mit einem anderen Boot zu vermeiden, das in unmittelbarar Nähe vor meinem Steven vorbeijagte. "S 34" stoppte darauf. Da aber der Fahrmaat der Mittelmaschine, Ob.Masch.Mt. H a m m , schon vorher wegen starken Wassereinbruchs die Maschine verlassen hatte, ist anzunehmen, dass die Mittelmaschine in diesem Augenblick selbständig und ganz zufällig infolge des Wassereinbruchs gestoppt hat. Der Ob.Masch.Mt. H a m m hatte die Mittelmaschine vorher auf Grund der Erfahrungen anderer Bootsuntergänge weiterlaufen lassen, da andernfalls die Gefahr besteht, dass die Maschinen bei den meistens auftretenden Beschädigungen der Luftflaschen nicht mehr angelassen werden können. Ich gab dann den Befehl für alle unverletzt gebliebenen Soldaten an Bord sich auf der Back zu sammeln und teilte die Hilfskrankenträger zum Verbinden und zur Hilfeleistung der Verwundeten ab.

Inzwischen hatte sich folgende Lage ergeben: "S 34" lag mit gestoppten Maschinen und mit Steuerbordschlagseite frei vor der Küste in Abstand von 4 sm und wurde laufend von Scheinwerfern erfasst und beleuchtet, da kein Schutz mehr durch den Nebel der anderen Boote vorhanden war. Die anderen Boote standen im Norden und wurden laufend mit schweren Salven eingedeckt, obwohl sie dauernd nebelten. Mein eigener Nebel konnte mich auch nciht mehr schützen, da er abgetrieben wurde und das Boot selbst bewegungsunfähig war. Da unter den überraschenden Umständen des Treffers auf "S 34" die Möglichkeit in sehr starkem Maße vorhanden war, dass die übrigen Boote die schwere Beschädigung meines Bootes nicht bemerkt oder erkannt hatten, konnte ich mit grösster

Wahrscheinlichkeit annehmen, dass sie im eigenen Nebelschutz weiter mit Höchstfahrt abliefen und erst später das Fehlen von "S 34" feststellen würden. Da im Augenblick des Treffers auf dem ganzen Boot sofort der Strom ausfiel, war sowohl meine U.K., als auch mein Funkgerät ausgefallen. Ich konnte also keine Verbindung mit den übrigen Booten aufnehmen. Der optische Verkehr mit Taschenlampen war ebenfalls noch nicht möglich, da die Boote im eigenen Nebel standen und durch die Landbatterien abgedrängt wurden. Ich musste mich also darauf gefasst machen, ohne irgendwelchen Schutz durch die anderen Boote von Land durch Artilleriefeuer vernichtet zu werden, da ich einwandfrei von den Scheinwerfern erfasst worden war und laufend Salven bekam, die aber nicht deckend lagen. Da "S 34" aber noch schwimmfähig war, lag vorerst noch kein zwingender Grund zur Sprengung vor. Unter diesen Umständen versuchte ich im Gegenteil, die U.K. und F.T. wieder klarzumachen, um auf direktem Verkehr mit den Booten oder durch F.T. - Nachricht über die Lage des Bootes geben zu können. Dieser Versuch gelang aber nicht mehr und auch das Umschalten des U.K.-Gerätes auf Batterie ergab keinen Erfolg. Es ist daher anzunehmen, dass das U.K.-Gerät durch den sofort an Bord entstandenen Kurzschluss ~~an Bord~~ innerlich zerstört und durch die Splitterwirkung in Stand und Kartenhaus infolge des Treffers beschädigt worden ist. Gegen mein Erwarten blieben die übrigen Boote aber doch in meiner Nähe und legten weiterhin starke Nebelwände, die aber zuerst für mich noch keinen Schutz boten. Erst die letzten Nebelwände, die ganz dicht unter Land gelegt wurden, gaben Anlass zu der Annahme, dass die anderen Boote die Beschädigung von "S 34" bemerkt hatten und ihre Nebelwände in der Absicht legten, mich schnellstens einzunebeln und zu decken. Als der Nebel in unmittelbare Nähe von "S 34" getrieben wurde, war es den anderen Booten nicht möglich, zu mir durchzustossen, da sie laufend durch Scheinwerfer und Artillerie von Land abgedrängt wurden. Die Annahme, dass eins der anderen Boote mir irgendwie Hilfe leisten könnte war also nicht gerechtfertigt. Ich liess das Boot daher weiterhin klar, um mich gegen spätere Versuche des Gegners, mich in See abzuschleppen oder zu vernichten, wehren zu können. Plötzlich stiess in einer ganz dünnen Nebelwand, die mich inzwischen eindeckte, "S 59" von Norden kommend auf mich zu und ging bei "S 34" längsseits. Ich gab darauf Befehl zum Übersetzen der Verwundeten, liess die restliche Besatzung übersteigen und befahl, die noch an Bord befindlichen Sprenggatronen anzu-schlagen. Es befanden sich je eine Sprenggatrone in Abt. I und VIII, die von der Nr. 1, Ob.Btsmt. B i c h l e r und dem Matr.Ob.Gfr. U n g e r abgezogen wurden. Die Sprenggatronen in der Maschine befanden sich unter Wasser. Die Sprenggatronen, die üblicherweise im Funkraum angebracht sind,

X,Y waren vorher auf Befehl des Sperroffiziers der Flottille zwecks Überprüfung ihrer Wirksamkeit von Bord gegeben und noch nicht wieder ergänzt worden, da der Bestand für alle Boote nicht mehr ausreichte. Eine Neuausgabe war nach Eintreffen des bestellten Transportes mit Sprengpatronen, der in kürzester Zeit eintreffen m mußte, beabsichtigt. Alle losen Geheimgegenstände wurden von dem Fk.Gfr. M a r s c h a l l an "S 59" übergeben. Es sind dies: Schlüssel M mit 3 Walzen, Schlüsselunterlage Henno, Schlüsselunterlage M-Süd, Tauschtafeln zu Henno, Tagesschlüsseleinstellung 16./17.5., das Kurznotsignal und ein leerer Walzenkasten. 5 Walzen wurden von mir persönlich außenbords geworfen, um ihre Geheimhaltung unter allen Umständen sichzustellen. Es fehlen 3 Schlüsselzettel. Der Fk.Gfr. B o t s c h i n und der Fk.Gfr. M a r s c h all versuchten, ebenfalls, das UK- und FT-Gerät zu vernichten, hatten aber dabei keinen Erfolg, da keine Werkzeuge zur Verfügung standen, die Geräte mit eigener Kraft nicht zu entfernen waren und die Zeit äußerst drängte, da mehrere Scheinwerfer wieder auf uns gerichtet waren. Ein l.M.G. wurde von der Nr. 1 des Bootes geborgen. Das Schlauchboot war vollkommen beschädigt. Die Flagge des Bootes wurde von dem Mtr.Ob.Gfr. U n g e r vor Übersteigen auf "S 59" geborgen. Die Flaggleine war durch den Treffer beschädigt und der Kommandantenwimpel vorher außenbords geflogen.

Da bei jetzt wieder stark auftretender Scheinwerferbeleuchtung "S 59" und "S 34" vollkommen schutzlos nebeneinander lagen und die Sprengpatronen ~~angeschlagen~~ abgezogen waren, gab der Flottillenchef Befehl, mit "S 59" und der geretteten Besatzung "S 34" abzulegen, da das völlige Erfassen der Boote durch die Scheinwerfer in dieser Lage sicher die Gefahr der Vernichtung beider Boote mit sich gebracht hätte. Ferner deckte sich auf Grund der Erfahrungen bei anderen Bootsuntergängen und insbesondere beim Verlust von "S 31" meine Annahme mit der des Flottillenchefs, daß das Boot mit Wasser in den Abteilungen III, IV und V und den ~~angeschlagenen~~ abgezogenen Sprengpatronen vorn und achtern unbedingt vernichtet werden würde. Zusätzlich wurde von dem L.M. "S 34", Ob.Masch. G u t s c h o n, noch eine weitere abgezogene Sprengpatrone von "S 59" beim Ablegen auf die Back von "S 34" geworfen. Andere Sprengpatronen von "S 59" konnten bei der Dringlichkeit des Ablegens nicht mehr auf "S 59" ausgebaut und klargemacht werden. Nach Ablaufen des Führerbootes auf Nordostkurs wurde achteraus nach 11 Minuten eine Detonation mit Stichflamme und eine hohe, lange stehende Rauchwolke auf "S 34" beobachtet. Darauf trat das Führerbbot den Rückmarsch an, zumal ein nochmaliges Längsseitgehen ohne Schutz bei der herrschenden Gegenwehr unmöglich war, da auch die beiden Boote "S 58" und "S35" nicht mehr

in UK-Reichweite waren. Es sind gefallen auf "S 34":
1.) Ob.Masch.Mt. W i m m e r
2.) Masch.Gfr. P e t e r m a n n
3.) Masch.Gfr. V ö l k e r
Schwerverwundet war der Masch.Ob.Gfr. S c h u l z, der in der Stb.-Maschine am Fahrstand gestanden hatte. Leicht verwundet wurden der Masch.Mt. N e u m a n n und der italienische Verbindungsoffizier, Leutnant B a r o n e. Alle Verwundeten wurden auf "S 59" geborgen. Die Masch.Gfr. P e t e r m a n n und Völker sind nach dem Treffer des Bootes nicht mehr gesehen worden und müssen im Stb.-Maschinraum sofort ihre tödliche Verletzung erhalten haben.

Das Boot "S 34" erhielt den Artillerietreffer am 17.5. um 0207 Uhr in rw. 60 Grad von st. Einsfeuer in Abstand von 4 sm auf mehr als 120 m Wassertiefe. Die Besatzung wurde um 0228 Uhr von "S 59" geborgen.

Oberleutnant zur See

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Ich teile die Auffassung des Kommandanten über die im Anfang bestehende Hoffnungslosigkeit der Lage seines Bootes, da der Kommandant nicht damit rechnen konnte, daß der Treffer vom Führerboot beobachtet worden war. Den U.K.-Befehl über die Absicht des Längsseitkommens s mit "S.59" hatte der Kommandant infolge Ausfall des U.K. Gerätes nicht mehr erhalten. Das Klarhalten der Waffen gegen feindlichen Zugriff war daher richtig und zweckmäßig. Zu der Überzeugung, daß der Treffer von den anderen Booten doch bemerkt worden ist, konnte der Kommandant nur dadurch kommen, daß er die immer wieder unter Artilleriebeschuß im Scheinwerferlicht vorbrechenden und nebelden Boote sah.

2.) Geheime Druckschriften, Schlüsselmittel und die Seekarte mit eingezeichneten Sperren wurden vorschriftsmäßig geborgen bzw. versenkt. Nicht geborgen oder versenkt oder vernichtet wurden die 40/70 Watt F.T. Station und das Funkmeßbeobachtungsgerät der Versuchsgruppe N.V.K., die bei dieser Unternehmung nicht an Bord war, sodaß die Vernichtung dieses letzten Gerätes rollenmäßig nicht sicher-

gestellt war. Der Kommandant, Oberleutnant z. See S c h u l z , fuhr mit diesem Boot stellvertretenderweise die 2.Unternehmung, während die Versuchsgruppe nur bei der 1. Unternehmung unter seiner Führung Erprobungen gemacht hatte, sodaß auch dem Kommandanten und der seem. Nr. 1 das Anbordsein des Gerätes während des Gefechtes und bei der Sprengung nicht klar geworden war.

3.) Die Tatsache, daß das Boot durch die Sprengpatronen nach Wahrnehmung der Detonationen nicht gesunken ist, führe ich darauf zurück, daß entweder die Wirkung der Sprengpatronen zu gering gewesen ist oder daß infolge Versager nur ein oder zwei detoniert sind.

Gem. Klarschiffvorschrift der 3.S-Flottille (1. Anlage Auszug aus Heft 11, Sperrwaffe, Abschnitt III, Ziff. D, 1.) sind insgesamt 5 Sprengpatronen an Bord, die in festen Halterungen angebracht sind. Außerdem müssen auf jedem Boot 2 Reservesprengpatronen sein. Gem. F.D.T. G 2079 Sperr vom 25.2. ist vor etwa drei Wochen je eine Sprengpatrone pro Boot ausgebaut und zur Prüfung gesprengt worden. Da nur geringer Bestand an Reservesprengpatronen beim Kommando vorhanden waren, wurden gem. F.D.T. Befehl insgesamt 120 Sprengpatronen fernschriftlich am 23.4. bei der Kriegsmarinewerft Kiel angefordert, die nach einem Antwortschreiben der Werft vom 7.5. erneut am 8.5. beim Sperrzeugamt Kiel angefordert werden mußten und am 17.5. hier eingetroffen sind. Ein Ersatz für die durch Prüfungssprengen verbrauchten Patronen war daher für einige Boote wegen der langen Anforderung und Transportdauer bisher nicht möglich.

Gem. demselben F.D.T.-Befehl sollen auf jedem Boot insgesamt 12 Patronen vorhanden sein, von denen allein 6 in den Motorenräumen und 2 auf dem 40/70 Watt F.T.-Gerät anzubringen sind. Je 2 Patronen sind in Abt. II und VIII anzuschlagen.

Bei den vorliegenden Verhältnissen der Wirkung des Artillerietreffers fehlten daher infolge zu geringen Bestandes insgesamt 2 Sprengpatronen für die reine Versenkung des Bootes und 2 Patronen für die Zerstörung der 40/70 Watt Station.

4.) Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß der Kommandant, Oberleutnant z.See S c h u l z , anstelle des ausgefallenen Oberleutnant z.See L ü d e r s seine 2.Unternehmung mit diesem Boot fuhr und weder die seem. Nr. I, noch den Leit.Masch. noch die übrige Besatzung annähernd kannte, trifft den Kommandanten m.E. keine Schuld an der nicht ausreichenden und wirksamen Ver-

nichtung seines Bootes, das nach Morgendämmerung durch Jabos von deutschen Jagdfluzeugen vollkommen versenkt werden mußte. Im übrigen verweise ich auf meinen Gefechtsbericht. Mit der Anbordnahme des Kommandanten nach Abziehen der Sprengpatronen war seine Aufgabe als Kommandant abgeschlossen.

An Bord, den 17. Mai 1942

Kapitänleutnant.

Geheime Kommandosache!

An Bord, den 17. Mai 1942.

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 581 vom 18.5.1942.

Anlage 7 zu Dt. Marikdo. Italien 3038 vom 23/5.42

Gefechtsbericht des Schnellbootes S. [illegible] Gkdos

über

Artilleriebeschuß von Küstenbatterien von Malta und Bergung der Besatzung "S 34" am 17.5.1942.

Vor La Valetta,
Wind SW 3-4,
Seegang 2-3,
wolkenlos, gute Sicht.

Am 16.5.1942 liefen die Boote "S 59", "S 34", "S 58" und "S 35" zu einer Minenunternehmung vor Malta aus. Nachdem das Führerboot "S 59" ein genaues Besteck vor der Küste Maltas bekommen hatte, steuerte die Flottille in K gelb die Anfangsposition für die zu werfende Sperre an. Währenddessen suchten Scheinwerfer das Wasser vor Malta ab. Als die Boote von einem Scheinwerfer für längere Zeit erfaßt wurden, wurde zuerst gestoppt, dann langsam aus dem Scheinwerferkegel herausmanövriert. Als dann die Boote weiter nach Norden ausholten, um sich dem Scheinwerfer zu entziehen, wurden sie von Land aus beschossen. Die Salven lagen gut. Unter Nebelverwendung wurde darauf mit AF auf nordostlichen Kursen abgelaufen. Als sich die Flottille aus dem Bereich der Scheinwerfer herausgezogen hatte und die Landbatterien das Feuer eingestellt hatten, lief die Flottille mit HF, später LF wieder auf die Küste zu. Während des Anlaufens wurden Boote bereits wieder von zahlreichen Landscheinwerfern gesucht, wahrscheinlich jedoch noch nicht fest erfaßt. Als die Flottille die Position der zu werfenden Sperre erreicht hatte, bildete die Flottille L rot, ging auf rw K 130 Grad und begann das Minenwerfen. Fahrt Mittelmaschine LF. Sobald die Flottille den Wurfkurs eingesteuert hatte, wurde sie von einem sehr starken Landscheinwerfer erfaßt. Das Führerboot warf seine Minen im Scheinwerferlicht. Nach etwa 2 Minuten wurde von Landbatterien das Feuer eröffnet. Ich beobachtete wie "S 34" etwa mittschiffs getroffen wurde. Ich ging mit "S 59" sofort auf AF und drehte unter gleichzeitigem Nebeln auf N Kurs. Gleichzeitig erging an die anderen Boote durch UK der Befehl, "AF, Nanni Null" (0 Grad). Ich konnte anfangs noch sehen, daß "S 34" Fahrt machte. Der Flottillenchef befahl daraufhin der Rotte "S 58", "S 35" nach Westen vorzustoßen und zu nebeln unter gleichzeitiger Mitteilung, daß "S 59" bei "S 34" längsseits ginge, um die Besatzung zu übernehmen.

"S 59" machte dann mehrere Vorstöße in südwestlicher Richtung unter zeitweise starkem und gutliegenden Artillerie-

Anlage 4 zu 1/SKl 146 [illegible] Gkdos.

beschuß und nebelte dadurch einmal "S 34" ein und zog außerdem die Aufmerksamkeit der Küstenbatterien auf sich. Als nach etwa 15 Minuten eine Verqualmung des Gefechtsfeldes gelungen war, und die Küstenbatterien die Rotte "S 58", "S 35" beschossen, ging ich hinter einer Nebelwand fahrend bei "S 34" längsseit und nahm die Besatzung über. Der Flottillenchef befragte den Kommandanten von "S 34" Oberleutnant zur See Schulz, wieweit die Geheimsachen, FT-Anlage und das UK-Gerät vernichtet seien. Oberleutnant zur See Schulz meldete, daß alle Geheimsachen vernichtet seien, die Walzen des Schlüssel M versenkt seien und das UK-Gerät zwar zerstört, aber nicht versenkt werden konnte. Der Flottillenchef befahl darauf, die beiden noch trocken gebliebenen Sprengpatronen, die gemäß Klarschiffbefehl während der Unternehmungen in ihren Halterungen klar liegen, auf "S 34" abzuziehen und dann sofort abzulegen. Noch während des Ablegens wurde eine weitere Sprengpatrone von "S 59" abgezogen und auf das Oberdeck von "S 34" geworfen. Weitere Sprengpatronen konnten von "S 59" nicht auf "S 34" angebracht werden, da das Ausbauen der im ihren Halterungen fest angebrachten Sprengpatronen längere Zeit in Anspruch nimmt, und "S 59" nicht länger längsseits "S 34" liegen konnte, um nicht durch die Sprengpatronen Detonationen auf "S 34" selbst beschädigt zu werden. Ich stoppte dann auf Befehl des Flottillenchefs in etwa 500 m Entfernung mit "S 59", um die Detonationen der Sprengpatronen abzuwarten.

Wegen der großen Gefahr eines erneuten Erfaßtwerdens durch Scheinwerfer und um "S 59" nicht weiteren Beschuß auszusetzen, lief ich auf Befehl des Flottillenchefs nach etwa 3 Minuten mit Kurs 88 Grad, 2 x GF ab und trat den Rückmarsch an. Während des Längsseitsliegens der beiden Boote suchten die Landscheinwerfer immer noch das Wasser in der Nähe der beiden Boote ab, erfaßt diese aber nicht. Nach 11 Minuten erfolgte auf "S 34" eine starke Detonation der Sprengpatronen. Ich war der festen Überzeugung, daß das große Leck, das "S 34" durch den Granattreffer erhalten hatte und die 2 Sprengpatronen, von denen je eine in Abteilung II und VIII angeschlagen war, genügen würde, das Boot zu versenken.

Müller

Oberleutnant zur See und
Kommandant.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Der Kommandant fuhr sein Boot in allen Lagen geschickt und sicher. Sonst nichts zu bemerken.

An Bord, den 17. Mai 1942

Kapitänleutnant.

Geheim! Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 561 vom 19.5.1942

Anlage 10 zu Dt. Marko. Italien

B. Nr. Gkdos. 3038 vom 23/5.42

Auszug

aus der

Klarschiffvorschrift der 3. Schnellbootsflottille

(Heft 11 Sperrwaffe, Abschnitt III, Ziff. D, 1.)

1.) Bei jedem Auslaufen zur Unternehmung, sind auf jedem Boot 5 Sprengpatronen auszubringen. Diese sind folgendermaßen verteilt:

1.) Abtlg. II Bb. in der Bilge des Aborts am Schott nach Abt.III.
2.) Abtlg. IV Bb. etwas vorlich vom Auspuff.
3.) Abtlg. V Stb. unter dem Fundament des Hilfsmaschinenblocks Stb.
4.) Abtlg. VII m. in der Bilge des Funkraumes.
5.) Abtlg. VIII m. in der Bilge des vorderen Waschraumes.

Die Sprengstellen sind weiß gemalt.

2.) Die Zünder mit Zündschnur sind in unmittelbarer Nähe der Sprengpatronen mit einem Schlippsteg anzubringen.

3.) Auf den Befehl des Kommandanten "Boot sprengen" werden die Zündelemente vorsichtig eingesetzt und mit der Halteschraube gesichert. (Schraube fest einschrauben, da sonst nur geringe Sprengwirkung erzielt wird.)

4.) Zum Seeklarmachen des Bootes gehört das Öffnen der Bilgendeckel über den Sprengpatronen. Diese bleiben während der ganzen Unternehmung offen, damit jeder Soldat die Patrone sofort finden kann.

5.) Gegen Eindringen von Fremdkörpern und Bilgenwasser sind die Patronen durch entsprechende Verschlüsse (Holzpfropfen) zu sichern.

6.) Alle Besatzungen sind monatlich über die Arbeiten zur Durchführung der Sprengung eingehend zu belehren.

7.) Sollten die Sprengpatronen zu 1.) nicht ausreichen, sind noch 2 weitere Patronen im Steuerstand, die dann so anzubringen sind, daß der Rest des Bootes ebenfalls vernichtet wird.

gez. K e m n a d e

Anlage 5 zu 1/Skl 1461/42 Gkdos
1.SKl

8. Juni 1942

Geheime Kommandosache!

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum Gefechtsbericht der 3. S.-Flottille über die Minenunternehmung vor La Valetta und dem Verlust von " S 34 " in der Nacht vom 16. zum 17. Mai 1942.

- - - - - - - -

Zur Anlage und Durchführung der Minenunternunternehmung ist nichts zu bemerken.

Der Befehlshaber hatte nach Vorliegen der ersten Meldungen über die nicht sichere Versenkung " S 34 " zur genauen Untersuchung ein kriegsgerichtliches Ermittlungsverfahren befohlen.

Auf Grund der Beurteilung des militärischen Sachverständigen, die mit St. L. I. I, 45/42 am 23. 5. 42 dem Oberkommando der Kriegsmarine über Seekriegsleitung vorgelegt wurde, ist das kriegsgerichtliche Ermittlungsverfahren vom Befehlshaber eingestellt worden.

Kapitän zur See
und stellvertretender Befehlshaber des
Deutschen Marinekommandos Italien

2 Anlage

1.SKL I 461 1/42 Kdos.

Deutsches Marinekommando
Italien

B. Nr. Gkdos 3038/42 - A3 -

Ob.d.M. X/1782
Eing: 17. JUN. 1942

8. Juni 1942

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine/1 Skl,
Führer der Schnellboote.

In der Anlage wird der Gefechtsbericht der 3. S.-Flottille über die Minenunternehmung vor La Valetta und dem Verlust von " S 34 " mit einer Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos vorgelegt.

Als Anlagen sind beigefügt :

Gefechtsbericht des Chefs der 3. S.-Flottille
Gefechtsbericht des Kommandanten " S 34 "
Gefechtsbericht " S 59 "
Auszug aus der Klarschiff-Vorschrift 3. S.-Flottille
Gefechtsskizze
Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien.

Für das Deutsche Marinekommando
Der Chef des Stabes :

gr. 1/SKL 14614/42 Gkdos

Stellungnahme von S Wa:

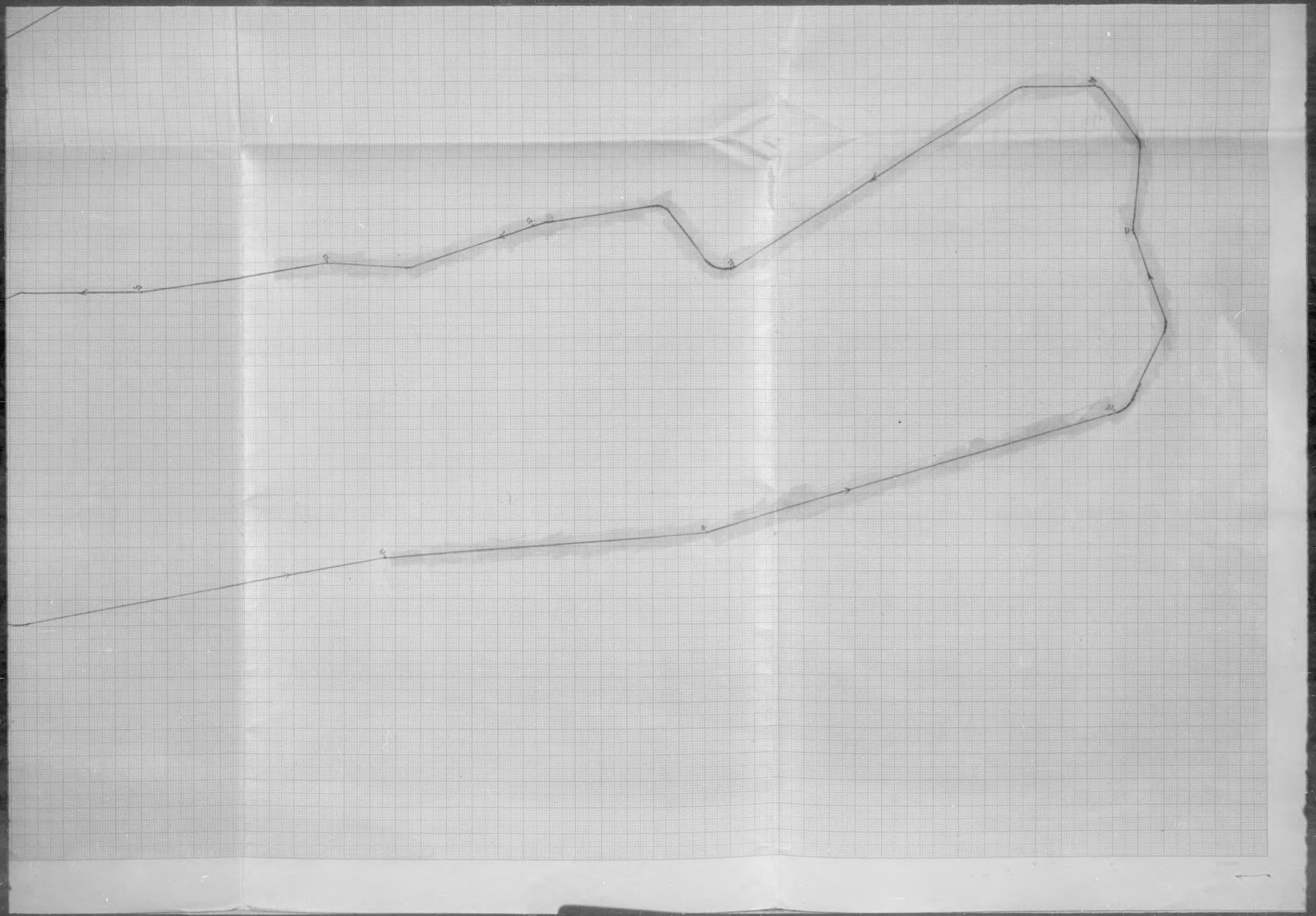
Gem. Klarschiffvorschrift der 3. S.-Flottille sind zur Eigenversenkung an Bord eines S-Bootes 7 Sprengpatronen. Davon sind 5 Sprengpatronen auf die Abtlg. II, IV, V, VII und VIII verteilt, während 2 Sprengpatronen im Steuerstand als Reserve lagern. Die Verteilung und Anzahl der Sprengpatronen genügen h.E. vollkommen um ein S-Boot zu versenken, es sei denn, daß Versager an den Zeitzündern auftreten.

Aus den Gefechtsberichten geht hervor, daß die Abtlg. III, IV u. V infolge Artillerietreffers vollgelaufen waren und die Sprengpatronen in der Maschine unter Wasser standen. Es waren also nur die Sprengpatronen in Abtlg. II u. VIII klar, deren Zünder angeschlagen wurden. Ob diese Sprengpatronen tatsächlich detonierten, geht aus den Berichten nicht einwandfrei hervor. An Bord waren statt 7 nur 4 Sprengpatronen.

Die auf 5 verschiedene Räume verteilten Sprengstoffmengen (5 Patronen) müssen bei sachgemäßer Entlüftung der Räume zum Versenken ausreichen. Um Zünderversager zu vermeiden, sind jedoch grundsätzlich in jedem Raum 2 Sprengpatronen mit je einem Zünder zur Anwendung zu bringen. Der Befehl des F.d.S. 1510 gKdos v. 12.8.1942 trägt dieser Forderung Rechnung.

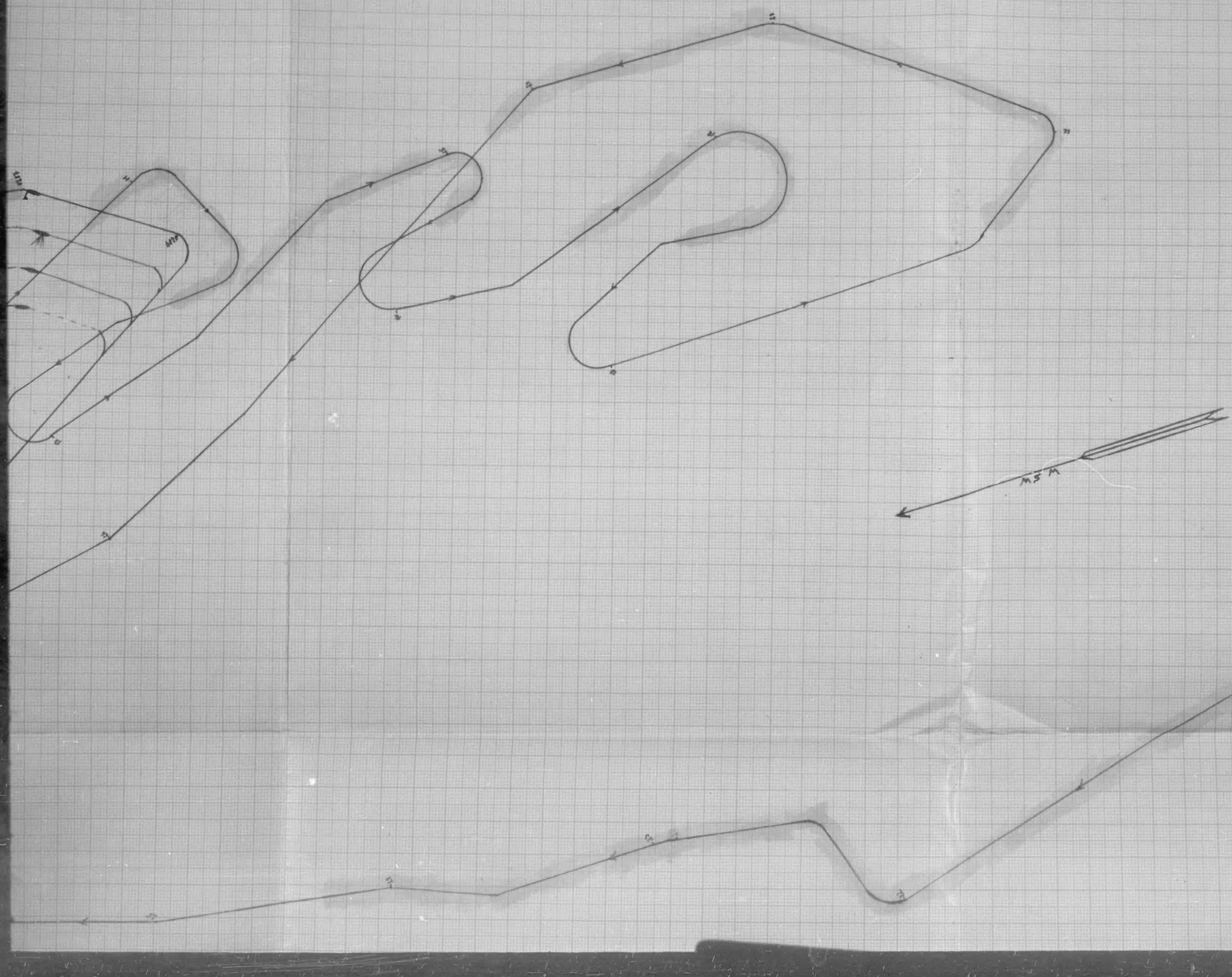
Im Auftrage
Im Entwurf
gez.Lucht

F.d.R.:
Meyerowski,
Oberleutnant(W)



Anlage zu 3. S. Fl. D.-Nr. Gkdos. 561 vom 19.5.1942.
Anlage 13 zu Dt. Markdo. Ital.
R. Nr. Gkdos 3038 vom 23/5.42

Gefechtsskizze.
3. S.-Flottille.
mit: S.-59, S.-34, S.-58, S.-35.
Unternehmung vom 16-17.5.1942.
Massstab: 1:10000.
Zeichenerklärung:
S.-59.
S.-34.
S.-58.
S.-35.
S.-34 Art.-Treffer.
Nebel.


MSM

Zeichenerklärung:

S.-59.

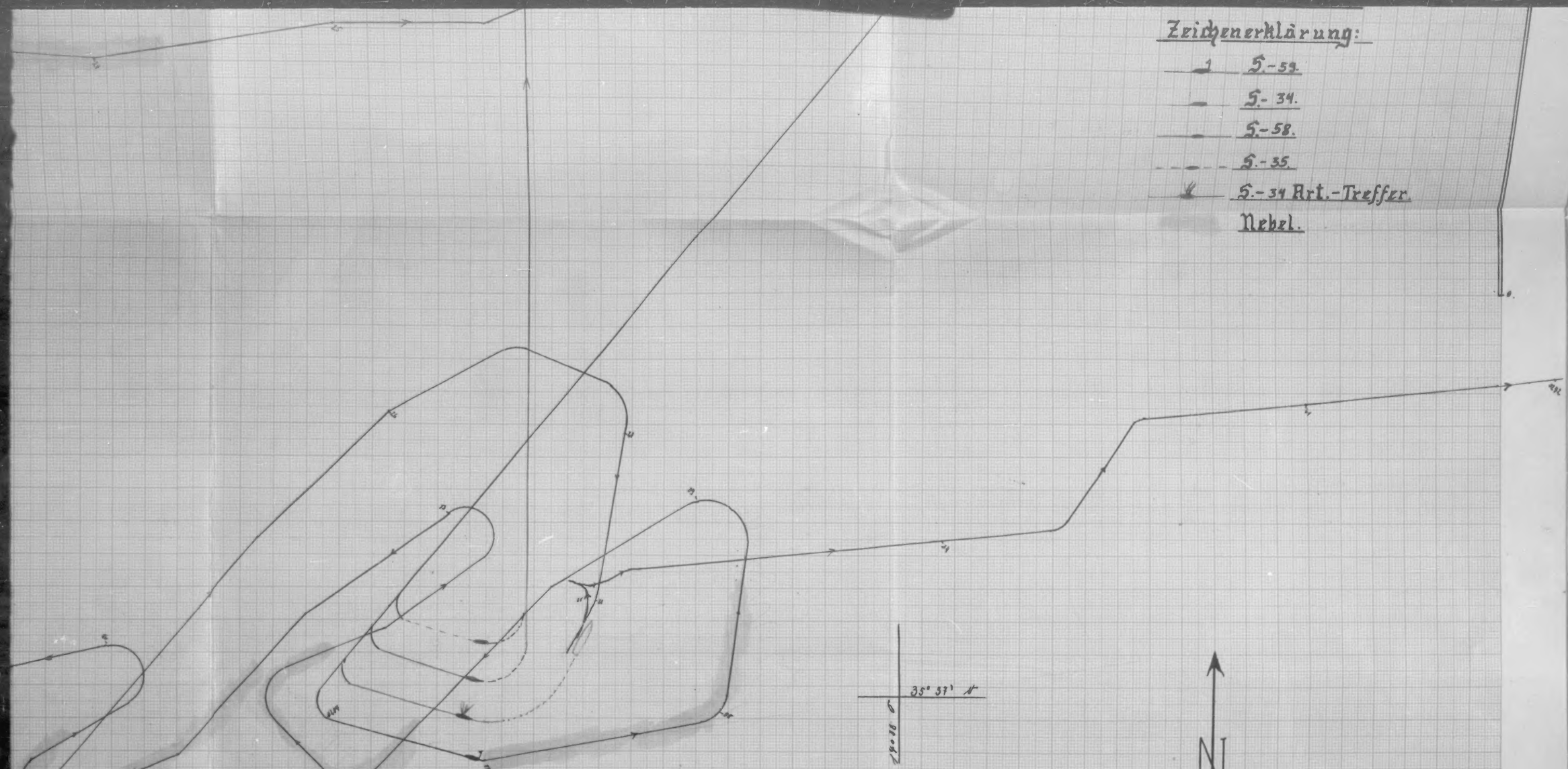
S.-34.

S.-58.

S.-35.

S.-34 Art.-Treffer.

Nebel.



PG—71353—NID

Kr 17807.

3. Schnellboots flottille

Bericht Artillerie treffer „S 34" 17.5.1942.

Bericht k.d.T. vom 22.1.1942
" " " 27.11.1941
Stellungnahme des k.d.S.
" " " " zum Bericht 3. S. flott.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71353 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS OR ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

PG/71353

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B.FLOTILLA

ARTILLERY REPORT

DATE: 17.5.42

A b s c h r i f t .

Kommando
3. S.-Flottille
B.Nr. G 1855 .

An Bord, den 26. Mai 1942.

GEHEIM !

An
den Führer der Schnellboote, Postort
nachrichtlich :
Deutsches Marinekommando Italien,Rom.

Betrifft: Artillerietreffer Mot.Raum 1 auf S 34 am 17.5.42.
Vorgang : ohne.

Am 17.5. etwa um 0230 Uhr bekam S 34 einen schweren Artillerietreffer von Stb. in Motorenraum 1, Abtg. IV.
Zustand der Anlage vor dem Treffer :
Mot.m. Fahrtstufe : Langsame Fahrt
Schaltung Treiböl aus vorderen Tanks. Trennventile in der Treibölringleitung nach achtern waren geschlossen.
Seitenmotoren gestoppt.
Schaltung Treiböl aus den mittleren Bb.und Stb.Tanks.
Schaltung Anlassluftanlage : Mittlere und Stb. Flasche angestellt, Bb.Flasche abgestellt.
Hilfsmotor Stb. für Lichtstrom und Batterieladen.
Durch den Treffer wurden zerstört :
Mot.Stb.
Luftflasche Stb.
Auspuffleitung und Frischwasserausgleichbehälter Mot.Bb.

Unmittelbar nach dem Treffer Ausfall des gesamten Lichtes unter starker Funkenbildung hinter der Schalttafel.
Wassereinbruch Motorenraum 1 und Motorenraum 2 hinter der Schalttafel.

Der

Anlage 7 zu 1.SKl 16224 g.Kdos. Prüfungsnummer 2

Der Mot.m. lief zunächst weiter und stellte unter einem Knall ab, als das Wasser bereits kniehoch über den Flurplatten stand, also durch Ansaugen von Wasser. Zeitpunkt 2 - 3 Min. nach dem Treffer.

Der Hilfsmotor Stb. stellte ebenfalls von selbst ab, als das Wasser in Höhe der Schwungscheibe stand. Bei der Schwere des Treffers und der Stärke des Wassereinbruchs war die gesamte Maschinenanlage ausgefallen und konnte nicht wieder in Betrieb genommen werden.

Auf Grund der Ergebnisse ist folgendes befohlen worden :

1.) Grundsätzliche Schaltung der Treibölanlage im Operationsgebiet (Gefechtsgrundschaltung) : Mittelmotor aus den vorderen, Seitenmotoren aus den achteren Brennstofftanks. Trennventile in der Ringleitung geschlossen.
Nach jedem Treffer Untersuchung der Treibölleitungen auf Wassereinbruch und evtl. Einlegen der Notschaltung mit dem Ziel, auf jeden Fall den Motor laufen zu lassen mit Drehzahl n = 650 / Min., wenn nicht wegen geringer Auswirkung des Treffers eine höhere Fahrtstufe beibehalten werden kann.

2.) Sofortiges Anstellen sämtlicher Lenzmittel, um zumindest die Räume mit weniger starkem Wassereinbruch halten und die darin enthaltenen Gefechtswerte erhalten zu können.
Bei einem Wassereinbruch derartigen Ausmasses, der wahrscheinlich nicht durch den Treffer selbst verursacht, sondern durch Explosion der auf 80 atü gefüllten Stb. Luftflasche noch vergrössert wurde, sind sämtliche klargebliebenen Lenzmittel nicht ausreichend gewesen.
In diesem Zusammenhang wird gemeldet, dass sich ein Verlegen der Saugekörbe der Maschinenlenzpumpe nach dem hinteren Schott der betr. Abteilung auf S 58 sehr gut ausgewirkt hat. Sowohl während des normalen Betriebes als auch bei kleineren Wassereinbrüchen saugt jetzt diese Lenzpumpe sofort an, während sie früher infolge hoher Lage des Saugekorbes nicht benutzt werden konnte.

3.)

3.) Durch den Treffer sind die Notentlüftungsventile der Anlassluftflaschen abgerissen und damit die Anlassluftanlage ausgefallen. Diese 3 Ventile sind zusammenliegend angeordnet an dem Filzlüfter Stb. achtern Mot. Raum 1. Da sinngemäss in einer Notentlüftungsleitung keine weiteren Absperrungen angebracht werden können, müssen die Leitungen zwischen Flasche und der Absperrung an Oberdeck so kurz wie irgend möglich verlegt werden. Dieses wird bei den in Grundüberholung befindlichen Booten S 33 und S 61 durchgeführt.

Durch Einbau weiterer Trennventile in die Anlassluft- und in die Ladeleitung Schaffung der Möglichkeit einer Gefechtsgrundschaltung so, dass für jeden Motor nur die zugehörige Flasche angestellt ist. Trennung des Luftflaschenabsperrventils in Lade- und Anlassluftabsperrung, von denen das Ladeventil als Rückschlagventil ausgebaut sein muss.

Einbau der Absperrungen in die Manometerleitungen an den Flaschen.

4.) Es ist erforderlich, dass das gesamte Maschinenpersonal mit Taschenlampen ausgerüstet wird, da bei den meisten Treffern zunächst das Licht ausfallen wird.

Ein Auszug aus der Meldung des Leit.Masch. wird beigefügt. Es wird gebeten, die Entscheidung über die in Punkt 2.) bis 4.) vorgeschlagenen Verbesserungen herbeizuführen und diese zu Befehlen.

Im Auftrage !

gez- Döpner.

Georg Gutschon
Ob. Maschinist
0.54/33 T.

An Bord, den 20. Mai 1942.

An
das Kommando der 3. Schnellbootsflottille, Postort.

Meldung.

Am 17. Mai 1942, kurz nach 0230 Uhr stand ich an Bb.-Seite in der Höhe des Steuerstandes. Da wir gerade beim Minenwerfen waren, half ich als B.Ü. aus. Kurz nachdem die dritte Mine gefallen war, erschütterte eine starke Detonation das Boot. Ich sah, dass der Treffer den Seitenmotorenraum getroffen hatte, denn aus dieser Abteilung wuchs ein mächtiger Pilz hervor, gebildet von Rauch, Wasser, Holz und Metallteilen. Ich wollte sofort nach dem Motorenraum gehen, als mir bereits der Fahrmaat vom Mittelmotor Ob.Masch.Maat H a m m entgegen gestürzt kam und mir meldete : " Wassereinbruch im vorderen Motorenraum, Mittelmotor von selbst stehen geblieben. " Im selben Augenblick stellte ich aber fest, dass noch ein Motor lief, wir gingen dann sofort in den Motorenraum, um nachzusehen. Noch als Ob.Maat Hamm auf den Treppen des Niederganges war, stellte der Motor (Mitte) unter einem Krach von selbst ab. Ob.Maat Hamm kletterte darauf hin gleich wieder hoch, da er schon Wasser an den Füssen spürte. Ich ging nun in den Raum, um nachzusehen, ob irgend ein Motor noch in Gang zu bekommen war. Bei meinem Betreten des Motorenraumes stand das Wasser schon kniehoch über den Flurplatten. Das Schwungrad des Stb. - Hilfsmotors, der in diesem Moment noch lief, peitschte schon das Wasser, nach wenigen Augenblicken blieb auch dieses Aggregat stehen. Nach Aussagen der Soldaten, die sich bei der Detonation in den Maschinenräumen befanden, fiel das Licht sofort aus. Meine Taschenlampe, die ich sonst immer in meiner Lederjacke trug, fehlte mir. Ich nehme an, dass sie bei der Werkzeugmusterung am 16. Mai von meinen Soldaten heraus genommen wurde. Im vorderen Mot.Raum stand das Wasser schon so hoch, dass die Luftansaugeschächte vom Motor unter Wasser standen .

Ein

Ein Blick in den Seitenmotorenraum zeigte mir, dass auch in diesem Raum das Wasser so hoch stand, dass, wenn ein Anlassen der Motoren noch möglich gewesen wäre, dies durch den hohen Wasserstand unmöglich gewesen sei. Ausserdem bot der Seitenmotorenraum ein wildes Durcheinander. Die Hosenstücke und Auspuffanlage des Stb. Motors waren weggerissen, dahinter klaffte ein grosses Loch in der Bordwand. Einzelheiten konnte ich nicht erkennen.

Ich ging sofort zum Kommandanten und meldete ihm : " Motorenanlage vollkommen ausgefallen ". Daraufhin gab mir der Kommandant den Befehl : " Leitender, versuchen sie das Äusserste, wir müssen unbedingt einen Motor klar bekommen. " Da ich den Zustand meiner Anlage kannte, selbst wenn ich längere Zeit zur Verfügung gehabt hätte, wäre es mir unmöglich gewesen, einen Motor wieder in Gang zu bekommen, da der Wassereinbruch zu gross war und die Lensmittel bei weitem nicht ausreichten, meldete ich dem Kommandanten, dass dieses unmöglich sei.

Betriebszustand der Anlage vor dem Artillerietreffer :

Die Seitenmotoren waren gestoppt. Der Mittelmotor hat vor der Detonation den Fahrtstufenwechsel von " K.F. " auf " L.F. " bekommen. Der Mittelmotor bekam seinen Brennstoff aus den beiden vorderen Tanks, die Trennventile für die Ringleitung nach achtern waren zu. Die Seitenmotoren bekamen ihren Brennstoff von den mittleren Bb. und Stb. Brennstofftanks, auch hier waren die Trennventile geschlossen.

Die Anlassluft war angestellt, von Mittel- und Steuerbordluftflaschen, die Bb.-Luftflasche war abgestellt. Die 3 Luftflaschen waren kurz vor dem Treffer von dem Masch.Ob. Gefr. Pielka auf 80 atü aufgepumpt worden.

Zur Speisung des Lichtnetzes und zum Laden der Batterie lief das Stb.-Aggregat.

Personalbesetzung der Motorenanlage bei Eintritt der Störung :

Motor Mitte :	Ob.Masch.Mt.Hamm,Masch.Ob.Gefr. Nimmich.
Hilfsmotor :	Masch.Ob.Gefr. Pielka.
Motor Steuerbord :	Masch.Ob.Gefr.Schultz,(Ob.Masch.Mt.Wimmer) und Masch.Gefr. Petermann.
Motor Bb.:	Masch.Mt. Neumann und Masch.Gefr. Völker.

Der

Der Masch.Ob.Gefr. Schultz (U-Anwärter) löste kurz vor der Detonation Ob.Masch.Mt. Wimmer am Fahrstand ab. W. war im Begriff den Raum zu verlassen.

Masch.Gefr. Grasshoff befand sich an Oberdeck und half bei den Minen mit. Nach der Detonation verliessen Masch.Mt. Neumann und Masch.Ob.Gefr. Schultz den Raum durch das Schott zum Mittelmotorenraum. Das Schott blieb hierbei offen. Ob.Masch.Mt. Wimmer lag schwer verwundet am achteren Niedergang und wurde dann von Masch.Mt. Neumann und Masch.Ob.Gefr. Grasshoff an Oberdeck gehoben. Von Masch.Gefr. Völker und Petermann wurde nichts mehr gehört und gesehen.

gez. Gutschon
Ob.Masch.und Leit.

A b s c h r i f t.

Führer
der Torpedoboote
g.Nr.Gkdos 166 Spr.

Den 22. Januar 1942.

GEHEIME KOMMANDOSACHE !

An

das Kommando 1. Schnellbootsflottille
das Kommando 2. Schnellbootsflottille
das Kommando 3. Schnellbootsflottille
das Kommando 4. Schnellbootsflottille
das Kommando 5. Schnellbootsflottille
das Kommando 6. Schnellbootsflottille
das Kommando 7. Schnellbootsflottille
das Kommando 8. Schnellbootsflottille.

Betrifft: Anbringung der Sprengpatrone A auf S.-Booten.
Vorgang : F.d.T. Gkdos B.Nr. 2854 Spr. v.27.11.41.

Unter Bezugnahme auf obigen Vorgang wird folgende Anbringung der Sprengpatrone A auf S.-Booten befohlen :

1.) 2 Sprengpatr. A im Mannschaftsraum Abtg. II mittschiffs achterkante Niedergang in der Bilge.

2.) 2 Sprengpatr. A im Motorenraum I Abtg IV Backbordseite zwischen Auspuff und Schottwand von Abtg. III möglichst tief unter der Wasserlinie.

3.) 4 Sprengpatr. A im Motorenraum II Abtg. V. Davon 2 Sprengpatr. an der Steuerbordseite direkt an der Bordwand, so tief als möglich unter der Wasserlinie. Die Patronen müssen leicht zu bedienen sein. 2 Sprengpatr. sind mittschiffs an der Schottwand von Abtg. VI anzubringen, damit der Tankraum zerstört und das Boot gleichzeitig durch Brand vernichtet wird.

4.)

Prüfungsnummer: 2

Anlage 2 zu 1.Skl 16224 g.Kdos.

4.) 2 Sprengpatr. A im Funkraum Abtg. VII. Je eine Sprengpatrone ist auf dem Sendeapparat bzw. dem Schaltkasten anzubringen.

5.) 2 Sprengpatr. A im Waschraum Abtg. VIII mittschiffs unterm Bodendeckel. Dabei ist erforderlich, dass vor dem Auslaufen der Boote der Bodendeckel aufgenommen wird, da der Deckel nur bei geschlossener Tür geöffnet werden kann.

Für alle Sprengpatronen müssen Halterungen an den oben erwähnten Sprengstellen angebracht werden, so dass im Gefahrfalle nur die Zünder eingesetzt zu werden brauchen und die Zündschnüre bedient werden können. Die Zündschnüre sind über den Sprengpatronen aufgeschossen zu befestigen, damit kein Knick in der Zündschnur entsteht. In dieser Lage muss der Zünder einzusetzen sein und der Abreisszünder betätigt werden können.

Nach obiger Anordnung kommen je Boot 12 Sprengpatronen in Betracht, die von dem jeweiligen Sperrwaffenkommando anzufordern sind.

Die Durchführung obiger Anordnung ist umgehend in die Wege zu leiten und an F.d.T. zu melden.

gez. B ü t o w.

Anlage 2

A b s c h r i f t.

Führer
der Torpedoboote
B.Nr.Gkdos 2854 Spr

Den 27. November 1941.

GEHEIME KOMMANDOSACHE !

An
das Kommando 1. Schnellbootsflottille
das Kommando 2. Schnellbootsflottille
das Kommando 3. Schnellbootsflottille
das Kommando 4. Schnellbootsflottille
das Kommando 5. Schnellbootsflottille
das Kommando 6. Schnellbootsflottille
das Kommando 7. Schnellbootsflottille
das Kommando 8. Schnellbootsflottille
nachrichtlich :
den Marinebefehlshaber in den Niederlanden
das Sperrwaffenkommando Rotterdam.

Betrifft : Versager bei Sprengpatronen.

Im Hinblick auf die aufgetretenen Versager bei den an Bord der Schnellboote befindlichen Sprengpatronen ist ein sofortiger Austausch sämtlicher an Bord vorhandener Sprengpatronen mit Zeitzünder vorzunehmen.

Die 2. und 4. S.-Flottille liefert die auszutauschenden Sprengpatronen beim Sperrwaffenkommando Rotterdam ab und hat jede Patrone mit einem Zettel zu versehen, auf dem folgende Fragen zu beantworten sind :

1.) Wann an Bord gegeben ?
2.) Wo und wie an Bord gelagert ?
3.) Welche Temperaturen hat der Lagerraum (feucht oder trocken usw.)?

Aus-

Anlage 3 zu 1.Skl 16224 g.Kdos. Prüfungsnummer: 2

Ausführung ist zu melden.

Bezüglich künftiger Unterbringung bzw. Befestigung der Sprengpatronen an Bord erhalten Flottillen noch nähere Anweisungen vom F.d.T.

Für den Führer der Torpedoboote
Der 1. Admiralstabsoffizier

gez. Max - Schultz.

1411)

1902
4234

Den 29. Juni 1942..

Geheime Kommandosache.

18. JULI

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

d e s

F ü h r e r s d e r S c h n e l l b o o t e.

Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A. I a c

1.) Zur taktischen Durchführung der Aufgabe, das beschädigte Boot zu sichern und seine Besatzung zu bergen, ist nichts zu bemerken; die Lage am Feind und dessen artilleristische Einwirkung rechtfertigte das Verhalten des Flottillenchefs und des Kommandanten; der Einsatz des Führerbootes verdient Anerkennung.

2.) Das Verhalten der Besatzung S 34 gegenüber der Auswirkung des Treffers ist in einer gesonderten Stellungnahme zum gesondert vorgelegten Bericht über den Artillerietreffer überprüft und ausgewertet worden.

3.) Die Tatsache, dass S 41 im Westraum im November 1941 trotz Anschlagen von Sprengpatronen nicht gesunken war und vom Gegner in Schlepp genommen werden konnte, hatte den F.d.T.

a) zu einem Befehl, der Sprengpatronenversager für die Zukunft vermeiden sollte und

b) zu einem Befehl an alle S.-Flottillen, auf jedem Boot insgesamt 12 Sprengpatronen an 6 genau bestimmten Stellen für fest ausgebracht zu fahren sind,

veranlasst.

Anlage 1 1.Skl 16224 g.Kdos. 2 Un-

Unabhängig von dem Zustand S 34, in welchem bereits Abtg. III, IV und V vollgelaufen waren und indem es bei erfolgreichen Sprengungen in den Abtg. II und VIII dazu hätte kommen können, dass dem Boot der Rest gegeben würde, bleibt somit die Tatsache bestehen, dass das Boot nicht mit der dem F.d.T.-Befehl entsprechenden Zahl von Sprengpatronen ausgerüstet war; hierfür führt der Flottillenchef in der Stellungnahme zum Gefechtsbericht des Kommandanten an, dass die nötige Zahl der Sprengpatronen zur Ausrüstung der Boote nicht vorhanden gewesen sei.

Die in der Klarschiffvorschrift enthaltene Anweisung kann somit nur zur Erläuterung der tatsächlichen Ausrüstung angeführt werden; sie war durch den F.d.T.-Befehl bereits überholt und ausser Kraft gesetzt.

-4-

Die beiden F.d.T.-Befehle sind als Anlage 1 und 2 beigefügt.

In Vertretung !

Korvettenkapitän.

Den 29. Juni 1942.

Geheime Kommandosache.

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

d e s

F ü h r e r s d e r S c h n e l l b o o t e

zum Bericht 3. S.-Flottille (Flo.Ing.) über den Artillerietreffer auf S 34 am 17.5.42.

I) Die Schaltungen der Brennstoff-und Luftleitungen waren richtig durchgeführt. Eine Trennung der Hauptmotoren hinsichtlich ihrer Versorgungsleitungen war, soweit es die verlegten Rohrleitungen zulassen, vorhanden.

II) Der Ausfall der gesamten Maschinenanlage (Haupt-, Hilfsmotoren und E-Anlage) ist auf den grossen Wassereinbruch zurückzuführen.

III) Nach der Meldung des L.M., Ob.Masch. Gutschon, muss angenommen werden, dass der Treffer im Seitenmotor Abtg.IV etwa zwischen Sp. 19- 23 an Stb. Seite eindrang und das Geschoss am Stb.Motor oder an der Auspuffleitung detonierte. Nur so ist es zu erklären, dass die Fahrmaate der Seitenmotoren unverwundet blieben und die Motorengasten, die meistens etwa in Höhe der Kupplung stehen, gefallen sind und der gerade abgelöste Fahrmaat des St. Motors, Ob.Masch.Mt. Wimmer, am achteren Niedergang schwer verwundet wurde.

Die Annahme, dass durch Explosion der Stb.Luftflasche die Auswirkungen vergrössert und vor allem in den Mittelmotorenraum hinein erweitert wurden, wird

für

Anlage 5 zu 1.SKl 16224 g.Kdos.
Prüfungsnummer: 21

für möglich gehalten. Vermutlich ist durch die Explosion der Luftflasche das Schott auf Sp. 26 zwischen den beiden Motorenräumen, vielleicht auch die Bordwand an dieser Stelle durchschlagen worden, so dass der Wassereinbruch hinter der Schalttafel möglich war.

Das Eindringen von Wasser (durch Leck hinter der Schalttafel und das offen gelassene Verbindungsschott) hat den Ausfall des durch den Treffer nicht direkt in Mitleidenschaft gezogenen M.Motors verursacht, ein Ablaufen aus dem Wirkungsbereich der Küstenbatterien und ein späteres Abschleppen des Bootes, falls die Seeverhältnisse es zugelassen hätten, unmöglich gemacht.

IV) Durch die direkte Trefferwirkung wurde die gesamte Anlassluftanlage drucklos, weil alle Flaschen über die abgerissenen Notentlüftungsleitungen entleert wurden. Die Tatsache, dass die Notentlüftungsleitung aller Luftflaschen an Oberdeck an einer Stelle zwecks schneller Entlüftung im Brandfalle zusammengeführt sind und die Notentlüftungsventile selbst sich an Oberdeck befinden, hat bei Beschädigungen von S.-Booten wiederholt zum völligen Ausfall der Anlassluftanlage wie auf S 34 geführt und ein Anlassen bzw. Umsteuern der gestoppten Motoren unmöglich gemacht.

Eine Trennung der Luftanlage der einzelnen Motoren und getrennte Verlegung der Notentlüftungsleitungen nach Oberdeck mit fernbedienbaren Entlüftungsventilen, die direkt an den Flaschen angebracht werden, sowie Einbau eines Absperrorgans in die Manometerleitungen wird im Hinblick auf die häufig eingetretenen Ausfälle und deren Auswirkungen auf die Hauptantriebsanlage für erforderlich gehalten.

V) Es war falsch, dass :

1.) Der L.M. bei der Durchführung der Aufgabe im Operationsgebiet dicht unter der Küste sich an Ober-

Oberdeck aufhielt.

2.) Der L.M. seine Taschenlampe nicht bei sich trug.

3.) Das Schott zwischen den Motorenräumen beim Verlassen des Seitenmotorenraumes von den Fahrmaaten der Seitenmotoren offen gelassen wurde.

Dadurch trat eine Gefährdung des durch den Treffer nicht direkt in Mitleidenschaft gezogenen M. Motors und der Hilfsmotoren durch Wassereinbruch ein. Ob in diesem Falle bei dem vorhandenen Leck im Mittelmotorenraum das Eindringen von Wasser durch das offene Schott noch von Bedeutung war, kann nicht beurteilt werden.

VI) Die Ausrüstung der gesamten Maschinenmannschaft mit Taschenlampen ist mit O.K.M. K IV Bb 4526/42 geh. v. 16.3.42 angeordnet worden. Es wird für erforderlich gehalten, dass bis zur endgültigen Klärung die gemäss Flotte G 8722 M vom 17.5.42 angeordnete Ausrüstung von nur 2 Booten auf alle S.-Boote erweitert wird.

VII) Zur Einschränkung der Trefferauswirkungen auf die Maschinenanlage ist folgender Befehl an die Flottillen gegeben worden :

1.) Die Trennung der Rohrleitungen ist, soweit bei der vorliegenden Verlegung möglich, so durchzuführen, dass jeder Motor hinsichtlich der Brennstoff- und Anlassluftversorgung unabhängig ist.
Also : Brennstoff aus nächstgelegenen Tanks (vordere und mittlere Tankgruppe), Brennstoffringleitung abgesperrt. Anlassluft nach Motoren oder bei grossen Booten nach Mot-Räumen getrennt.
Von dieser Grundschaltung kann auf dem Hin-und Rückmarsch ausserhalb des Operationsgebietes zum Verbrauch aus achterer Tankgruppe oder Auffüllen der Anlassluftflaschen abgewichen werden. Im Operationsgebiet und bei Feindberührung auf dem Marsche ist diese vorläufige Gefechtsgrundschaltung durchzuführen.

2.) Bei jeder schweren Erschütterung im Boot sind sofort alle Lenzmittel anzustellen. Der vordere Strang der Lenzleitung ist auf das Stb. Hilfsaggregat, der achtere Strang auf das Bb. Hilfsaggregat als Gefechtsschaltung zu schalten.

3.) Die Flottillen stellen umgehend Ausrüstung der gesamten Besatzung mit Taschenlampen gemäss folgendem Verteiler durch Ausgabe vorhandener Reservetaschenlampen oder Neuanforderung sicher :

a) Wehrmachtsleuchten

Abschnitt Maschine	6 + 1 Reserve
Bootsmann	2 + 1 "
Torpedo	1 + 1 "
	9 + 3 = 12

b) Taschenleuchten nach Musterblatt MB 84100

Abschnitt Maschine) E-Abschnitt)	4 + 1 Reserve
Bootsmann	2 + 1 "
Funk	2 + 1 "
	8 + 3 = 11.

4.) Bei Treffern ist der Verschlusszustand der einzelnen Abteilungen (vor allem Mittel-und Seitenmotorenraum) unter allen Umständen aufrecht zu erhalten bis Klarheit über die Auswirkung des Treffers vorliegt. Der Verkehr zwischen den beiden Mot-Räumen hat zunächst über Oberdeck zu erfolgen.

5.) Da häufig durch Beschädigung der Notentlüftungsleitungen die gesamte Anlassluftanlage druckles geworden ist, dürfen nach Treffern die Motoren erst abgestellt werden, wenn einwandfrei festgestellt worden ist, dass noch Luft zum Anlassen der Motoren vorhanden ist. Solange nach Treffern keine Klarheit über den Zustand der Anlassluftanlage vorliegt, ist das Maschinenkommando " Stopp " durch Auskuppeln des Motors bei 400 Upm auszuführen. Bei Ausfall der Anlassluftanlage kann ein gestoppter Motor in vielen Fällen durch Mitdrehen durch den Fahrtstrom angelassen werden. Die Flottillen führen entsprechende

An-

Anlassversuche auf einem Boot durch, stellen die Unterrichtung aller L.M. und Fahrmaate sicher. Über die Versuche ist mit Angabe der ermittelten Mindestdrehzahl des anzulassenden und der oder des laufenden Motors bis zum 1.8.42 zu berichten.

6.) Die Notentlüftungsleitungen der Luftflaschen sind bei der nächsten Werftliegezeit der Boote gesondert nach Oberdeck (räumlich möglichst weit getrennt) zu verlegen. Die Notentlüftungsventile sind mit Farbe besonders zu kennzeichnen und die Besatzungen über diese Änderung zu unterrichten.

7.) Der L.M. darf im Operationsgebiet und bei Feindberührung seine Gefechtsstation (Motorenräume) nur bei der Leck- oder Feuerbekämpfung in anderen Räumen, zur Meldung besonderer Vorkommnisse oder auf Befehl des Kommandanten verlassen.

VIII) Die Anlassluftanlage wird hinsichtlich der Anzahl und Aufstellung der Luftflaschen sowie ihre Schaltmöglichkeit, ferner die gesamte Maschinenanlage hinsichtlich der Gefechtsgrundschaltung in direkter Zusammenarbeit mit der S.M.J. einer Prüfung unterzogen.

Entsprechende Änderungsanträge werden anschliessend vorgelegt werden.

In Vertretung !

Korvettenkapitän

PG—71354—NID

K r i e g s t a g e b u c h Anlage 2/5 zu Dt. Markdo. Italien

der B. Nr. Gkdos 5480 vom 10.10.42

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: 1 Kriegskarten, 1 Gefechtsskizze, 1 Schussbild.

Begonnen: 1.6.42
Abgeschlossen: 16.6.42

KODAK SAFETY FILM

PG/71354

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.6.42 - 16.6.42

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 8 Wegekarten, 1 Gefechtsskizze, 1 Schussbild.

Begonnen: 1.6.42

Abgeschlossen: 15.6.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.	Derna	"S 55" wegen Ruderschaden außer K.B. Boot geht zum Docken nach Salamis. Kein Einsatz wegen Mond. gez. Kemnade
2.6. 0705	Derna	"S 55" Suda eingelaufen. Boot läuft nach Weitermarsch 1635 Uhr in Salamis ein. Kein Einsatz wegen Mond. gez. Kemnade
3.6.	Derna	Einsatzbefehl von Befehlshaber Führungsstand Nordafrika: "Vier Boote unter Führung Flottillenchef 1830 Uhr auslaufen zu einem Erkundungsvorstoß in das Seegebiet vor der feindlichen Küste von 23 Grad 30 Minuten bis 24 Grad 40 Minuten. Aufgabe: Feststellen feindlichen Nachschubverkehrs und Angriff auf alle diesem Zweck dienenden Einheiten. Günstige Gelegenheiten zur Vernichtung von den Einsatz lahmenden Bewachungsstreitkräften sind auszunutzen. Auf dem Rückmarsch muß Länge von Ras et Tin spätestens um 0500 Uhr nach Westen überschritten sein. Eigenes U-Boot stand bisher östlich 24 Grad 26 Minuten und hat Befehl nach Osten auszuweichen." Ich beabsichtige, das Seegebiet westlich und östlich Tobruk unter Einsehen der Küste im Aufklärungsstreifen durch Verlegung von Standlinien, Bootsabstände 4 sm, aufzuklären. Mit "S 54", "S 57", "S 30", "S 58" ausgelaufen.
1830		
1940		Auf 20 sm heruntergegangen, da bei Ras et Tin noch starke Helligkeit und Möglichkeit Erfassung durch englische Luftaufklärung besteht.
2250		Das im Süden stehende Führerboot "S 54" sichtet einen Schatten in 120 Grad auf östl. Kurs. UK-Befehl, Schatten voraus. Mit 15 und 24 sm auf Schatten zugehalten.
2310		UK-Befehl an "S 57": Heranschließen. Schatten steuert 90 Grad, Boot kommt nur wenig auf. Ich schließe daraus, daß es sich wahrscheinlich um einen Zerstörer handelt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2313 2316		UK-Befehl an alle: Feind steuert 90 Grad, hohe Fahrt, wahrscheinlich Zerstörer. Nach Süden ausgeholt, um vorzusetzen.
2323		Fahrzeug als Dampfer 5-6000 t, unbeladen, ausgemacht. Führerboot setzt zum Angriff an und sichtet beim Anlaufen einen Zerstörer recht voraus vom Dampfer. UK-Befehl an alle: "Alarm. Ein Zerstörer und ein Dampfer auf Ostkurs, mittlere bis hohe Fahrt. Standort Riese (Tobruk Ansteuerungstonne) in 57 Grad 4,5 sm. Mondaufgang 2330 Uhr."
2333		Zerstörer dreht auf Südkurs, geringe Fahrt.
2335-		Mondaufgang im Osten. "S 54" schießt 2 Torpedos durch Abkommen Bug und Heck, die infolge zu frühen Losmachens und des fast gestoppt liegenden Dampfers hinten vorbeigehen . . . .
2337		Der Dampfer liegt auf 500 m Entfernung mit Lage 90 fast gestoppt. Achteraus vom Dampfer wird ein zweiter Zerstörer (2 Schornsteine) gesichtet. UK-Befehl an alle: "Ein 2. Zerstörer achteraus vom Dampfer." Nachdem nachgeladen ist, greift "S 54" abermals aus achterlicher Lage auf 600 - 700 m den wieder Fahrt aufnehmenden und auf nördlichen Kurs abdrehenden Dampfer mit 2 Torpedos an, die beide vorn vorbeigehen bzw. parallel laufen. UK-Befehl: "S 54" hat sich verschossen." Mit "S 54" abgedreht, um vom achteraus stehenden Zerstörer nicht im Mondlicht gesehen zu werden und Boote durch Fühlunghalten an den Geleitzug heranzuführen. Der vor dem Dampfer stehende Zerstörer steuert wieder Ostkurs.
2342		"S 57" schießt Einzelfehlschuß auf achteraus stehenden Zerstörer.
2356		"S 58" schießt Doppelfehlschuß auf Dampfer.
4.6.	Vor Tobruk, Wind NNW 2, Seegang 2,	"S 57" passiert das Kielwasser des Führerbootes auf Ostkurs und setzt sich vor.
0004	mittlere Dünung,	"S 57" schießt Einzelschuß auf Zerstörer.
0005	einzelne Wolken, Mond im Osten, klare Nacht.	Torpedodetonation in 0 Grad, achterer Zerstörer ist getroffen und nach wenigen Minuten gesunken. "S 57" meldet, daß Zerstörer durch Torpedotreffer gesunken.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Der an der Spitze stehende Zerstörer dreht über Norden auf Westkurs zur Detonationsstelle. UK-Befehl an alle: "Zerstörer erst bei Rettungsaktion angreifen. Dampfer geht jedoch vor." Mit Führerboot weiterhin südlich zwischen Küste und Geleitzug Fühlung gehalten und mit UK Fühlunghaltermeldungen abgegeben. Alle Boote haben Geleitzug seit 2320 Uhr bzw. 0000 Uhr("S 30") in Sicht und melden, daß sie angreifen. Während "S 30" und "S 58" im Norden stehen, greift "S 57" von Süden an.
0016		"S 57" schießt Einzelfehlschuß auf Dampfer, gleichzeitig schießt "S 30" Einzelfehlschuß auf Dampfer.
0038		"S 58" schießt Einzelfehlschuß auf Dampfer.
0043		"S 30" schießt Doppelfehlschuß auf Dampfer.
0045		"S 58" schießt Einzelfehlschuß auf Dampfer.
0113		"S 30" schießt Einzelfehlschuß auf Dampfer.
		Insgesamt sind 15 Torpedos verschossen worden, von denen nur einer den Zerstörer getroffen und versenkt hat. Die vielen Fehlschüsse sind dadurch zu erklären, daß 1.) auf 2 Booten Bedienungsfehler b im Losmachen der Torpedos aufgetreten sind und 2.) der Dampfer die Boote nach Mondaufgang auch im dunklen Horizont auf 1500 m erkennen und von vornherein Abwehrmanöver einleiten konnte. Während der letzten Angriffe schoß der Dampfer laufend grüne Leuchtraketen.
0530		Nachdem Boote sich verschossen haben und "S 57" gejagd wird, Rückmarsch angetreten. Mit allen Booten ein elaufen. Kurzbericht: "Flottille im Aufklärungsstreifen 3 sm Bootsabstand nach Osten. 2256 Uhr sichtet "S 54" Dampfer auf Ostkurs in 12o Grad auf Position Tobruk Ansteuerungstonne 57 Grad 4,5 sm ab. Unter der Küste Fühlung gehalten und Alarm befohlen, nachdem außer Dampfer 2 Geleitzerstörer gesichtet. Ab 2235 Uhr "S 54" zwei Doppelfehlschüsse auf Dampfer. Ab 2356 Uhr "S 58" ein Doppelfehlschuß, 2 Einzelfehlschüsse auf Dampfer. 0005 Uhr achterer Zerstörer durch "S 57" versenkt. "S 30" zwei Einzelfehlschüsse und ein Doppelfehlschuß auf Dampfer. Dampfer hat infolge Helligkeit größten Teil geschossener Torpedos ausmanövriert. Ein Oberflächenläufer. "S 57" außer Treffer ein Einzelfehlschuß auf Dampfer und und Einzelfehlschuß auf Zerstörer. Nach Meldung Komm ndant Seeoberleutnant Schulz wurde Boot anschließend eine Stunde von wahrscheinlich aus Tobruk später ausgelaufenem 5. Zerstörer gejagt. Zerstörer wurde erstmalig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		durch N.V.K.-Versuchsgerät festgestellt und erst später gesehen. Jagd war ohne Beschuß. Versenkungsposition Zerstörer: 32 Grad 6,4 Minuten Nord, 24 Grad 14,5 Minuten Ost. Bitte von Bekanntgabe aus Geheimhaltungsgründen abzusehen." 1. Gruppe Ruhe. Einsatzbefehl für 2. Gruppe: Wie für 3.6. befohlen. Die 2. Gruppe "S 56", "S 36", "S 59", "S 60" laufen um 1830 Uhr unter Führung Kommandant "S 56", Seeoberleutnant Wuppermann aus. Die Gruppe nimmt das Seegebiet östlich Tobruk bis zu 15 sm Abstand von der Küste ab. Außer einem Lazarettschiff wird nichts gesichtet.
0625		2. Gruppe eingelaufen. Kurzbericht: "2. Gruppe unter Führung Kommandant "S 56" um 0630 Uhr ein. Aufklärungsstreifen ab Tobruk um 2210 Uhr bis 12 bzw. 15 sm von Küste vorgestoßen. 0100 Uhr auf 24 Grad 45 Minuten Ost kehrtgemacht. Außer Lazatettschiff auf 24 Grad 39,2 Minuten Ost 32 Grad 19 Minuten Nord mit Kurs 240 Grad, Fahrt 15 sm und zahlreichen Leuchtbomben weit hinter den Booten nichts gesichtet." Ich verweise auf das K.T.B. des Gruppenführers und auf meine Stellungnahme. gez. Kemnade
5.6.	Derna	Einsatzbefehl: 1830 Uhr mit 4 Booten auslaufen zum Torpedoeinsatz im Gebiet um Tobruk und Ras Azzaz. Aufgabe wie für 3. und 4.6. Mit "S 54", "S 57", "S 30" und "S 58" ausgelaufen.
1830		Boote entlassen zum Aufklärungsstreifen nach Standlinien gemäß Seekarte. Absicht, das Seegebiet nördlich und östlich Tobruk bis zu 25 sm von der Küste aufzuklären.
2108		Da im Laufe des Tages ein Geleitzug mit 6 Dampfern nach Luftaufklärung in Tobruk eingelaufen ist, komme ich zu dem Entschluß, bis zur Hafeneinfahrt vorzudringen und gegebenenfalls im äußeren Teil der Bucht liegende Dampfer anzugreifen. Nach Festlegung der zu erreichenden Schußposition und der Begrenzungskurse für die Torpedos steuere ich die voraussichtliche Schußposition durch Lotreihen an. Von der Lage der Netzsperre vor der Hafeneinfahrt ist nichts bekannt. Es soll jedoch eine Sperre ausliegen. Um keine Lücken im Aufklärungsstreifen entstehen zu lassen, lasse ich die anderen

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Boote stoppen unter gleichzeitiger Mitteilung, daß "S 54" versucht bis zur Hafeneinfahrt vorzudringen. Ein grünes Licht an der Südküste der Hafeneinfahrt und eine weiße Tonne im Hafen brennen.
2302		Mit Kurs 285 Grad und 5 sm Mitte Hafeneinfahrt angesteuert.
2305		2 Schatten werden am Nord- und Südufer der Bucht ausgemacht. Näher herangegangen. Schatten heben sich ganz klar als Fahrzeuge, die tief beladen zu sein scheinen, vom Wasser und von der Küste ab. Ich bin der Überzeugung, daß es sich um 2 von den am Tage eingelaufenen beladenen Dampfern handelt.
2321,30		Greift "S 54" den im Süden liegenden Dampfer und im gleichen Abdrehen das unter der Nordküste liegende Fahrzeug mit je einem Torpedo an. Während der erste Torpedo nach 2 Minuten 35 Sekunden detoniert und die Wasser- und Rauchsäule gesehen werden, wird der zweite Torpedo Fehlschuß. Da beide Fahrzeuge noch gesehen werden, näher herangegangen und um 2327 Uhr und 2329 Uhr nochmals mit je einem Torpedo angegriffen. Der erste Torpedo detoniert nach 2 Minuten 15 Sekunden, der zweite nach 2 Minuten. Wassersäulen und schwarze Rauchentwicklung werden beobachtet.
		Obwohl von den Fahrzeugen noch etwas zu sehen ist, setze ich ein weiteres Boot nicht mehr an, da die Trefferwirkung für beide Fahrzeuge ausreichend gewesen sein muß und keine weiteren Ziele im Hafen auszumachen sind. Angriffsskizze, Torpedoschußbild und Hafenplan (Luftbild) siehe Anlage.
2330		Mit 5 und später mit 9 sm Fahrt auf 60 Grad von der Küste abgesetzt.
2350		Auf Ostkurs gegangen.
6.6. 0000	Vor Tobruk, Wind NNW 2, Seegang 1-2, klare Nacht, gute Sicht, wolkenlos.	Scheinwerferleuchten von der Hafeneinfahrt nach Osten bis zur Küste. Scheinwerfer achteraus genommen und mit den im Aufklärungsstreifen stehenden Booten mit 26 sm abgelaufen auf östlichem Kurse. Wahrscheinlich hat der Gegner erkannt, daß es sich bei den 3 aufeinanderfolgenden Detonationen nicht um Bombentreffer sondern um Torpedotreffer handeln muß.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0018		Vormarsch im Aufklärungsstreifen fortgesetzt.
0104		Leuchtbomben und Fliegeralarm in Tobruk.
		Auf Nordkurs gegangen, da N.V.K.-Versuchsgerät in nordöstlicher Richtung Strahlungen eines Dete-Gerätes feststellt.
0111		Wieder auf Ost- und Südostkurs gegangen da Fehlmeldung.
0136		Nach Norden gelaufen.
0150		Auf Westkurs gegangen mit 26 sm, um bis Mondaufgang noch bis Tobruk aufzuklären.
0247		Mit Südkurs auf Tobruk zugehalten, da ein weißes Licht erkannt.
0250		Rückmarsch angetreten, nachdem Licht an der Küste festgestellt ist.
0350		"S 30" wird durch englischen Nachtjäger bei Beleuchtung durch Scheinwerfer mit M.G. angegriffen. Boot erwidert Feuer. Zwei Treffer Brücke.
0600		Derna eingelaufen.
		Kurzberichts "2321 Uhr mit "S 54" zur Tobruk-Bucht vorgedrungen und 2 im Hafen vor Anker liegende vermutlich vollbeladene Frachter mit je zwei Torpedos angegriffen. 3 Detonationen gesehen. 1 Fehlschuß. Sinken der Dampfer wegen Unsichtigkeit und dahinter liegender Küste nicht beobachtet. An riff vom Feind zunächst unbemerkt. Beim Ablaufen (38 Minuten nach erstem Schuß) 5 sm vor Tobruk Absuchen der Wasseroberfläche durch Küstenscheinwerfer. Boot unerkannt. Anschließend Aufklärungsstreifen mit 4 Booten nach Osten bis 24 Grad 36 Minuten Ost. Nichts gesichtet. Laufende Fliegerangriffe auf Tobruk. 0350 Uhr wurde "S 30" von Nachtjäger mit Maschinenwaffen angegriffen. Wirkung der Torpedodetonationen durch Luftaufklärung erbeten."
0350		1. Gruppe Ruhe.
		Nach Einsichtnahme in Luftbilder vom Hafen Tobruk bei Oberbefehlshaber Süd festgestellt, daß torpedierte tief beladene Fahrzeuge bereits versenkt waren. Es handelt sich um den versenkten italienischen Panzerkreuzer "San Giorgio" und ein 18000 t Dampferwrack. Möglicherweise ist anstatt des Dampferwracks ein vor ihm in der Schußrichtung liegender Dampfer von 3700 t beschädigt worden (siehe Luftbilder in der Anlage), da der Dampfer auf 2 Luftbildern Schlagseite zeigt.
1430		"S 55", das aus Salamis zum Marsch nach Derna ausgelaufen ist, sichtet in der Ägäis östlich Hydra Quadrat 2319 r.o. ein Sehrohr und greift das an einem deutschen Geleitzug Fühlung haltende U-Boot mit 3 Wasserbomben an (70 m Einstellung). An Wasseroberfläche Blasenschwall 30 - 40 cm Höhe, Rußschicht, große braune Flecken gesichtet.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1830		"S 56", "S 36", "S 59", "S 6o" unter Führung Kommandant "S 56" ausgelaufen. Die Gruppe teilt sich westlich Tobruk in 2 Rotten, von denen die erste das Gebiet östlich Tobruk bis zum Einsehen der Küste aufklärt, während die 2. Rotte vor Tobruk auf und ab steht. Die erste Rotte sichtet außer einem wahrscheinlich eigenen U-Boot bei Ras Azzaz keine weiteren Fahrzeuge. Die 2. Rotte "S 59", "S 6o" sichtet 2 wahrscheinlich Wachboote vom Typ "King-fisher" und 2 kleinere Bewacher vor Tobruk. "S 59" schießt einen Einzelfehlschuß auf eines der beiden Wachboote. gez. Kemnade
7.6. 0630	Derna	2. Gruppe Derna eingelaufen. Kurzbericht: "2. Gruppe unter Führung Kommandant "S 56" bis 0630 Uhr ein. 1. Rotte "S 56", "S 36" über Quadrat 5967 bis Quadrat 6784 M. vorgestoßen und Rückmarsch 3 bzw. 6 sm unter Küste bis Quadrat 8331 r.o.E. angetreten, dann Quadrat 5967 r.o. Außer wahrscheinlich eigenem U-Boot 1,5 sm nordostwärts Ras el Aora nichts gesichtet. Trotz geringer Entfernung und starkem, eigenen Motorengeräusch nicht bemerkt. 2. Rotte "S 59", "S 6o" ab 2300 Uhr 7 bzw. 12 sm nordostwärts Tobruk. Im Laufe der Nacht beide Boote mehrfach auf kleine schnelle Bewacher und wahrscheinlich 2 schnelle Geleitboote Typ "Hunt" gestoßen. "S 59" 2340 Uhr 1 Einzelfehlschuß auf Geleitfahrzeug 2. Angriff "S 59" nach Mondaufgang wegen Sul ufen 2. Geleitfahrzeuges aus Mondlee abgebrochen. "S 6o" 35 Minuten auf kürzeste Entfernung von Geleitboot verfolgt, jedoch nicht beschossen. Vermutlich nur Überwachung des Seegebietes mit Ortungsgeräten." Ich verweise auf das K.T.B. des Gruppenführers Kommandant "S 56" und "S 59" und mein Stellungnahme.
0700		2. Gruppe Ruhe. "S 55" von Salamis in Derna eingelaufen. Einsatzbefehl für 1. Gruppe: Torpedoeinsatz mit 4 Booten. Aufgabe Überwachung des Seegebietes zwischen Tobruk und Ras Azzaz in möglichst breitem Aufklärungsstreifen bis zu einem Abstand von 3o bis 4o sm von der Küste.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1330		"S 59", "S 6o" ausgelaufen zum Seenotfall vor Derna.
1830		Mit "S 54", "S 57", "S 3o", "S 58" Derna ausgelaufen.
1930		"S 59", "S 6o" ohne Ergebnis eingelaufen.
2122		15 sm nordwestlich Tobruk Flottille entlassen zur Einnahme Aufklärungsstreifen 5 sm Bootsabstand. Schwere Fliegerangriffe auf Tobruk, ein Bombenvolltreffer wahrscheinlich im Benzin- oder Munitionslager beobachtet.
2227		Schatten in 5o Grad gesichtet mit Lage Null und höherer Fahrt. Auf Nordkurs abgedreht und mit 15 und 26 sm abgelaufen, um in Schußposition zu kommen. Fahrzeug, anscheinend Geleitboot, dreht laufend nach, sodaß Angriff ausgeschlossen. Weiter abgesetzt, um Feind nördlich zu umgehen und Aufklärungsstreifen fortzusetzen.
2235		Feind aus Sicht.
2240		"S 57" meldet, daß Zerstörer in 9o Grad mit Versuchsgerät festgestellt. Auf Ostkurs gegangen.
2242		"S 54" sichtet Schatten in 9o Grad auf Südwestkurs.
2250		"S 54" greift Wachboot vom Typ "King-fisher" mit 2 Torpedos aus Lage 7o und 8o an, Entfernung 1500 m. Kurz nach Schußabgabe dreht Gegner zu, nimmt Boot voraus und nimmt Verfolgung auf. Nach Norden mit 2o und 26 sm abgesetzt und 2330 Uhr Vormarsch im Aufklärungsstreifen fortgesetzt. In Erwartung lohnenderer Ziele von weiteren Angriffen auf Wachboote abgesehen, da zu starker Torpedo-Verbrauch.
8.6. 0025	Östliches Mittelmeer, vor Tobruk, Wind NW 2-3, Seegang 2, einzelne Wolken, mäßige Sicht.	Auf Nordkurs gedreht zur Erweiterung Aufklärungsgebiet nach Norden. FT Kr. von Befehlshaber des Inhalts, daß vor Derna mehrere Fahrzeuge geortet sind, vermutlich Landungsunternehmen, und Flottille Kehrtmachen und bei Ras et Tin sammeln soll.
0026		Kehrtgemacht, Kurs auf Ras et Tin abgesetzt.
0241		FT Kr. von Befehlshaber: "1.) Wuppermann mit 4 Booten nördlich Derna in See. 2.) Dem Hafen nicht näher als 6 sm nähern. 3.) Weiterer Einsatz für Kommando erfolt nach Entwicklung Lage. Bisher keine Feindberührung.
0247		FT Kr. von Befehlshaber an "S 56": "Gegner nach NO abgelaufen. Außer Meßbereich.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nachstoßen." FT Kr. an Befehlshaber: "Stehe 0320 Uhr Ras et Tin."
0315		FT Kr. von Befehlshaber: "Wuppermann vorstößt von Derna in Richtung NO. Kemnade auf NO gehen, um nach Führungshalterneldung eingreifen zu können."
0324		Nach dem Sammeln kurzer Aufklärungsvorstoß in 45 Grad, um Feindkräfte von Südosten her zu fassen, während die um 0100 Uhr alarmierte und ausgelaufene 2. Gruppe von Derna aus nach Nordosten vorstößt. Ich bin der Auffassung, daß wenn überhaupt feindliche Streitkräfte vor Derna aufgetreten sind, es sich nur um schnelle Fahrzeuge - Zerstörer oder Geleitboote - handeln kann, die vermutlich zu einer Minenunternehmung vor Derna aus Tobruk ausgelaufen sind. Die für ein Landungsunternehmen erforderlichen Prähme und flachgehenden Fahrzeuge können unmöglich während der wenigen Abendstunden den Weg bis Derna zurücklegen und falls sie bei Tage ausgelaufen wären, hätten sie durch die Luftaufklärung erfaßt werden müssen.
0352		FT Kr. von Befehlshaber: "Falls bis 0400 Uhr keine Feindberührung, Rückmarsch antreten. Einlaufen nicht vor 0530 Uhr."
0400 0600		Rückmarsch auf westlichem Kurse angetreten. Mit erster Gruppe eingelaufen.
		Die 2. Gruppe, die während der Nacht ausgelaufen ist, um hinter dem georteten Feindverband nachzustoßen, läuft um 0610 Uhr ein. Kurzbericht: "0600 Uhr mit 1. Gruppe ein. Ab 2145 Uhr im Aufklärungsstreifen bis 18 sm von der Küste auf ostwärtigen Kursen vorgestoßen. 2227 Uhr 6,5 sm nordostwärts Tobruk Geleitfahrzeug mit Lage 0 gesichtet. Anhalen erfolglos, da Feind laufend nachdreht. 2242 Uhr weiteres Geleitfahrzeug 8,5 sm nordostwärts Tobruk in Lage 7o mit 2 Torpedos erfolglos angegriffen, da Gegner nach Schußabgabe auf Boot zudreht und dieses verfolgt. Ab 2310 Uhr Aufklärungsstreifen 10 - 16 sm Abstand von Küste bis 24 Grad 27 Ost. Nichts gesichtet. Gemäß FT-Befehl Aufgabe abgebrochen. Flottille vor Ras et Tin 0320 Uhr gesammelt und in kurzen Aufklärungsvorstoß nach Nordosten bis 0400 Uhr vorgestoßen. Rückmarsch, da nichts gesichtet. Geleitfahrzeuge sind auch nach Erfahrungen voriger Unternehmungen mit Ortungsgeräten ausgerüstet. Gegner wurde bisher in allen Fällen durch M.V.K. Versuchsgerät beim Orten erfaßt. 2. Gruppe 0610 Uhr ein, von Feindverband nichts gesichtet. Mine (Oberflächenstand

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		oder treibende Mine) auf 22 Grad 43 Ost 32 Grad 48,5 Nord gesichtet." 2. Gruppe Ruhe.
1915		Mit "S 57", "S 60", "S 58", "S 56" Derna ausgelaufen. Da seit Beginn der Operationen im Seegebiet Marsa Matruk - Tobruk keinerlei Luftaufklärung für den Ansatz der Flottille geflogen wird, muß die Aufgabe der Aufklärung von der Flottille weiterhin selbst durchgeführt werden. Da mehrfach Geleitzüge nordöstlich Tobruk 25 - 40 sm ab nach der Morgendämmerung gesichtet worden sind, habe ich die Absicht, von den unmittelbar vor Tobruk stehenden Wachfahrzeugen unbemerkt 30 - 40 sm von der Küste ab aufzuklären und auf dem Rückmarsch das Gebiet unter der Küste abzuklammen.
2158		In erweiterter Keilformation mit 26 sm auf Ost- und Südostkurs vorgestoßen.
9.6.	Seegebiet vor Tobruk.	
0000	NO 1-2,	Auf Westkurs gegangen.
0100	Seegang 1, einzelne Wolken, mäßige Sicht.	Mehrere Lichter an Land gesichtet. Darauf zugehalten. Es handelt sich wahrscheinlich um Bauarbeiten an einer Bergstraße. Westkurs fortgesetzt.
0225		Ein weißes Licht im Südwesten in der Nähe der Einfahrt gesichtet. Auf die Küste zugelaufen, Licht ist an Land.
0250		Rückmarsch angetreten.
0615		Derna eingelaufen. Kurzbericht: "Bis 24 Grad 46 Ost vorgestoßen. Nichts gesichtet. Keine Bewachertätigkeit. 4 Lichter an Küste "Secca Belaferit", 24 Grad 25 Ost. Luftaufklärung erbeten, da von See nichts auszumachen."
1820		2. Gruppe mit "S 56", "S 54", "S 59" ausgelaufen. Lage: 1 Geleitzug ist durch eine "Horchmeldung" der Luftwaffe im östlichen Mittelmeer festgestellt. Annahme Ziel Tobruk. Aufgabe: 2. Gruppe mit 3 Booten vorstößt im Aufklärungsstreifen 4 sm Bootsabstand von Quadrat 6719 1.n. bis Quadrat 6751 1.n. Ab 2300 Uhr vorstoßen Kurs 34 Grad mit 26 sm bis zur Länge 26 Grad 10 Minuten Ost. 1. Gruppe Aufklärungsstreifen nach Norden erweitern mit 4 Booten, 4 sm Bootsabstand. Falls bis 26 Grad 10 Minuten nichts gesichtet Rückmarsch.
2207		FT Kr. von Befehlshaber: "Wenn bis Länge 26 Grad 10 Minuten Ost nichts gefunden, Gruppe Wuppermann nördlich, Chef südlich bisherigen Aufklärungsstreifen zurücklaufen."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nachstoßen." FT Kr. an Befehlshaber: "Stehe o32o Uhr Ras et Tin."
o315		FT Kr. von Befehlshaber: "Wuppermann verstößt von Derna in Richtung NO. Kemnade auf NO gehen, um nach Führungshaltermeldung eingreifen zu können."
o324		Nach dem Sammeln kurzer Aufklärungsvorstoß in 45 Grad, um Feindkräfte von Südosten her zu fassen, während die um o1oo Uhr alarmierte und ausgelaufene 2. Gruppe von Derna aus nach Nordosten vorstößt. Ich bin der Auffassung, daß wenn überhaupt feindliche Streitkräfte vor Derna aufgetreten sind, es sich nur um schnelle Fahrzeuge - Zerstörer oder Geleitboote - handeln kann, die vermutlich zu einer Minenunternehmung vor Derna aus Tobruk ausgelaufen sind. Die für ein Landungsunternehmen erforderlichen Prähme und flachgehenden Fahrzeuge können unmöglich während der wenigen Abendstunden den Weg bis Derna zurücklegen und falls sie bei Tage ausgelaufen wären, hätten sie durch die Luftaufklärung erfaßt werden müssen.
o352		FT Kr. von Befehlshaber: "Falls bis o4oo Uhr keine Feindberührung, Rückmarsch antreten. Einlaufen nicht vor o53o Uhr."
o4oo		Rückmarsch auf westlichem Kurse angetreten.
o6oo		Mit erster Gruppe eingelaufen.
		Die 2. Gruppe, die während der Nacht ausgelaufen ist, um hinter dem georteten Feindverband nachzustoßen, läuft um o61o Uhr ein. Kurzbericht: "o6oo Uhr mit 1. Gruppe ein. Ab 2145 Uhr im Aufklärungsstreifen bis 18 sm von der Küste auf ostwärtigen Kursen vorgestoßen. 2227 Uhr 6,5 sm nordostwärts Tobruk Geleitfahrzeug mit Lage O gesichtet. Ausholen erfolglos, da Feind laufend nachdreht. 2242 Uhr weiteres Geleitfahrzeug 8,5 sm nordostwärts Tobruk in Lage 7o mit 2 Torpedos erfolglos angegriffen, da Gegner nach Schußabgabe auf Boot zudreht und dieses verfolgt. Ab 231o Uhr Aufklärungsstreifen 1o - 16 sm Abstand von Küste bis 24 Grad 27 Ost. Nichts gesichtet. Gemäß FT-Befehl Aufgabe abgebrochen. Flottille vor Ras et Tin o32o Uhr gesammelt und im kurzen Aufklärungsvorstoß nach Nordosten bis o4oo Uhr vorgestoßen. Rückmarsch, da nichts gesichtet. Geleitfahrzeuge sind auch nach Erfahrungen voriger Unternehmungen mit Ortungsgeräten ausgerüstet. Gegner wurde bisher in allen Fällen durch M.V.K. Versuchsgerät beim Orten erfaßt. 2. Gruppe o61o Uhr ein, vom Feindverband nichts gesichtet. Mine (Oberflächenstand

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		oder treibende Mine) auf 22 Grad 43 Ost 32 Grad 48,5 Nord gesichtet."
1915		2. Gruppe Ruhe. Mit "S 57", "S 6o", "S 58", "S 56" Derna ausgelaufen. Da seit Beginn der Operationen im Seegebiet Marsa Matruk - Tobruk keinerlei Luftaufklärung für den Ansatz der Flottille geflogen wird, muß die Aufgabe der Aufklärung von der Flottille weiterhin selbst durchgeführt werden. Da mehrfach Geleitzüge nordöstlich Tobruk 25 - 4o sm ab nach der Morgendämmerung gesichtet worden sind, habe ich die Absicht, von den unmittelbar vor Tobruk stehenden Wachfahrzeugen unbemerkt 3o - 4o sm von der Küste ab aufzuklären und auf dem Rückmarsch das Gebiet unter der Küste abzuklären.
2158		In erweiterter Keilformation mit 26 sm auf Ost- und Südostkurs vorgestoßen.
2.6.	Seegebiet vor Tobruk.	
o6[illegible]	NO 1-2,	Auf Westkurs gegangen.
o1oo	Seegang 1,	Mehrere Lichter an Land gesichtet. Darauf zugehalten.
o115	einzelne Wolken, mäßige Sicht.	Es handelt sich wahrscheinlich um Bauarbeiten an einer Bergstraße. Westkurs fortgesetzt.
o225		Ein weißes Licht im Südwesten in der Nähe der Einfahrt gesichtet. Auf die Küste zugelaufen, Licht ist an Land.
o25o		Rückmarsch angetreten.
o615		Derna eingelaufen.
		Kurzbericht: "Bis 24 Grad 46 Ost vorgestoßen. Nichts gesichtet. Keine Bewachertätigkeit. 4 Lichter an Küste "Secca Belafarit", 24 Grad 25 Ost. Luftaufklärung erbeten, da von See nichts auszumachen."
182o		2. Gruppe mit "S 56", "S 54", "S 59" ausgelaufen. Lage: 1 Geleitzug ist durch eine "Horchmeldung" der Luftwaffe im östlichen Mittelmeer festgestellt. Annahme Ziel Tobruk. Aufgabe: 2. Gruppe mit 3 Booten vorstößt im Aufklärungsstreifen 4 sm Bootsabstand von Quadrat 6719 1.m. bis Quadrat 6751 1.m. Ab 23oo Uhr vorstoßen Kurs 34 Grad mit 26 sm bis zur Länge 26 Grad 1o Minuten Ost. 1. Gruppe Aufklärungsstreifen nach Norden erweitern mit 4 Booten, 4 sm Bootsabstand. Falls bis 26 Grad 1o Minuten nichts gesichtet Rückmarsch.
22o7		FT Kr. von Befehlshaber: "Wenn bis Länge 26 Grad 1o Minuten Ost nichts gefunden, Gruppe Wuppermann nördlich, Chef südlich bisherigen Aufklärungsstreifen zurücklaufen."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2300		Boote entlassen zur Einnahme Aufklärungsstreifen von Quadrat CO 6716 r.u. bis Quadrat 6713 r.o.
10.6. 0000 0245 0315 0345 0425 bis 0530	Östliches Mittelmeer, zwischen Tobruk und Sidi el Barani, Wind NW 2, Seegang 1-2, wolkenlos, gute Sicht.	Vormarsch im Aufklärungsstreifen, Kurs 84 Grad, Fahrt 26 sm angetreten. Gemäß FT Kr. 2207 Uhr auf Südkurs gegangen und im Aufklärungsstreifen zurückgelaufen. Wegen Morgendämmerung Sammelquadrat 6734 angesteuert. Auf westlichem Kurs gesammelt und Rückmarsch angetreten.
0530		Flugboot Typ "Consolitated Catalina" im Nordosten gesichtet, Kurs Südost, geringe Höhe, 5 - 6000 m ab. Flugboot hält Kurs durch und hat Boote möglicherweise nicht gesehen oder für eigene Streitkräfte gehalten.
1100		Derna eingelaufen. Die 2. Gruppe war um 1000 Uhr eingelaufen und hat auch nichts gesichtet. Der Ansatz der Flottille erfolgte auf Grund einer Horchmeldung der Luftwaffe (entschlüsselter englischer Funkspruch) die einen englischen Geleitzug nördlich Marsa Matruk - Sidi el Barani meldete. Es hat sich offenbar um Scheinfunk mit Positionsangabe des Geleitzuges gehandelt. Von einem künftigen Ansatz auf Grund derartiger Horchmeldungen, die durch die Abendluftaufklärung - wie auch in diesem Falle - nicht bestätigt werden, verspreche ich mir keine Erfolgsaussichten. **Kurzbericht:** "a) 2. Gruppe mit "S 56", "S 54", "S 59" unter Führung Kommandant "S 56" 1000 Uhr ein. Gruppe im Aufklärungsstreifen 4 sm Abstand Quadrat 6719 1.m. bis 6751 1.m. ab 2300 Uhr vorgestoßen bis Quadrat 6835. 0237 Uhr kehrtgemacht über Quadrat 6821 1.o.E., mit Kurs West und 26 sm Rückmarsch. Außer "Consolitated Catalina" Flugboot Quadrat 6721 r.o.E. 0520 Uhr nichts gesichtet. b) Mit "S 57", "S 36", "S 58", "S 55" um 1100 Uhr ein. Ab 0000 Uhr Vormarsch im Aufklärungsstreifen 4 sm Abstand Quadrat 6716 r.u. CO bis 6713 r.o. Kurs 84 Grad, 26 sm in Anlehnung an 2. Gruppe. 0245 Uhr 9 Dez-Wendung Stb. 13 sm nach Süden, dann abermals 9 Dez-Wendung Stb. auf 264 Grad.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Wegen Helligkeit 0345 Uhr Sammelquadrat 6734 angesteuert. 0530 Uhr Rückmarsch. 0540 Uhr feindliches Flugboot Typ "Consolitated Catalina" 5 - 6000 m ab gesichtet, möglicherweise wurden Boote für englische Streitkräfte gehalten, da Flugboot keinerlei Kursänderungen durchführte. Vom Geleitzug nichts gesichtet. B-Meldung war wahrscheinlich dechiffrierter feindlicher Scheinfunk." Flottille Ruhe. gez. Kemnade
11.6.	Derna	Ruhe. Motoren und Boote überholen. gez. Kemnade
12.6.	Derna	Motoren überholt. Lage: Ein Geleitzug von 6 Dampfern und zahlreichen Sicherungsfahrzeugen ist am Vortage 10 sm vor Alexandrien auf nordwestlichem Kurs gesichtet worden. Weitere Meldungen über den sich laufend weiter verstärkenden Geleitzug stellen diesen mit westlichem Kurs 20-40 sm von der Küste im Seegebiet vor Marsa Matruk bis Sidi el Barani fest. Ob der Geleitzug nach Tobruk oder Malta bestimmt ist - es handelt sich um 10 000 t Dampfer mit 13 - 14 sm Geschwindigkeit - ist noch nicht klar zu erkennen. Die Verstärkung der Kreuzerbelegung in Alexandrien in den letzten Tagen von 4 auf 8 Kreuzer gibt Anlaß zu der Vermutung, daß es sich um einen Malta-Geleitzug handelt. Um beiden Möglichkeiten zu begegnen, ergeht folgender Einsatzbefehl: " 3. S-Flottille mit 7 Booten Vorpostenstreifen bilden von Quadrat 9122 CO bis Quadrat 6766. In dem Vorpostenstreifen nach Nordosten hin und her dampfen, halbstündlich Kehrtmachen. Fahrt 20 sm."
1910		Mit "S 54", "S 57", "S 58", "S 36", "S 56", "S 55", "S 59" Derna ausgelaufen.
2058		"S 57" entlassen, da Boot Umdrehungen für Marschfahrt 26 sm nicht halten kann. Grund: Ungenügende Leistungsfähigkeit der Brennstoffpumpen. Boot außer K.B.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.6. 0003	Östliches Mittelmeer, nördlich Ras Azzaz, Wind NW 4-5,	Boote entlassen zur Einnahme Vorpostenstreifen.
o1oo	In Böen 6, Seegang 4-5, mäßige Sicht.	Vormarsch im Vorpostenstreifen angetreten, Kurs 42 Grad Fahrt 2o sm. Mit dem im Süden stehenden Führerboot weiter nach Süden ausgeholt bis zum Einsehen der Küste, dann um o12o Uhr im befohlenen Vorpostenstreifen auf und abgestanden. FT Kr. von Befehlshaber des Inhalts, daß Rückmarsch o2oo Uhr, falls nichts gesichtet.
o2oo	Wind NW 5-6, Seegang 5, einzelne Wolken, mäßige Sicht.	Rückmarsch mit nördlichem Kurs angetreten in Richtung des Sammelquadrates 6715. Wegen schweren Seeganges kann Kurs auf Sammelquadrat nicht von allen Booten beibehalten werden. Boote treten Rückmarsch einzeln an. Bis o9oo Uhr alle Boote eingelaufen. Kurzbericht: "Bis o9oo Uhr ein. o1oo Uhr Vormarsch im befohlenen Vorpostenstreifen angetreten. Nichts gesichtet. o2oo Uhr Rückmarsch. Seegang 5 und Dünung aus NW."
		Nach der Morgenaufklärung des heutigen Tages hat der Geleitzug bei Sidi el Barani kehrtgemacht und befindet sich auch nach U-Bootsmeldung auf Ostkurs. Aus dem Verhalten des Geleitzuges - Auf- und Abstehen im U-Bootsgefährdeten Gebiet - ist nunmehr zu schließen, daß es sich nicht um ein Tobruk- sondern um ein Maltageleit handeln wird. Kein Einsatz, da keine besonderen Meldungen vorliegen und Lage Betriebsstunden der Motoren und Brennstoff einen Einsatz ohne Aufklärungsmeldungen nicht rechtfertigen, zumal die Flottille zum Ansatz auf das Maltageleit zwischen Kreta und Derna bereitgestellt werden muß.
		gez. Kemnade
14.6.	Derna	Lage: Der Engländer versucht, mit 2 Geleitzügen unter sehr starker Bedeckung sowohl von Alexandrien als auch von Gibraltar nach Malta durchzudringen. Beide Operationen laufen gleichzeitig, sodaß die deutsche Luftwaffe und die italienischen Seestreitkräfte zur Diversion gezwungen werden. Das von Alexandrien bereits vor 2 - 3 Tagen ausgelaufende Geleit hat sich erheblich verstärkt. Es besteht aus: 1 Schlachtschiff King George V (wahrscheinlich Atrappe), 4 Kreuzern Dido-Klasse, 2 Kreuzern Southampton-Klasse,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2 Kreuzern Aurora-Klasse, 12-15 Zerstörern und schnellen Geleitbooten und mehr als 1o Dampfern, von denen einige über 8 - 1oooo t Tonnage haben. Nachdem das X. Fliegerkorps und Fliegerführer Afrika den Verband mit starken Kräften während des Tages angegriffen und bis 14oo Uhr einen Dampfer, einen Zerstörer und 1 Wachfahrzeug versenkt haben, steht der Geleitzug von mehr als 3o Einheiten von der Abenddämmerung ab zwischen Kreta und Derna und damit sehr günstig für den Ansatz der Flottille. Aufgabe: Angriff auf Dampfer. Ich habe die Absicht, mit der Flottille in den frühen Nachmittagsstunden auszulaufen und auf Grund der Fühlunghaltermeldungen der Luftwaffe bereits vor und in der Abenddämmerung Fühlung an dem Geleitzug zu gewinnen und ihn nach Einbruch Dunkelheit von Norden und Süden mit je 3 Booten aus der Umstellung anzugreifen. Für den Fall, daß die Flottille noch bei Tage durch feindliche in der Fernsicherung stehende Zerstörer abgedrängt werden sollte, sodaß die Fühlung am Geleitzug bei Tageslicht nicht mehr gehalten werden kann, habe ich bei der Luftwaffe das Werfen von Leuchtbomben erbeten, die nach Auffinden des Geleitzuges durch FT über Führungsstand Derna wieder abgestellt werden sollen.
142o		Mit "S 54", "S 58", "S 55", "S 56", "S 36", "S 59" Derna ausgelaufen. Kurs Nord, 26 sm.
1447		FT Kr. 1428/92 von Befehlshaber: "1540 Uhr Geleit CO 5657 u.K.m."
145o		Wegen Ausfall einer Maschine auf " S 58" auf 2o sm heruntergegangen. Wegen starken Seeganges und Dünung aus Nordwest kann Nordkurs nicht beibehalten werden. Ich gehe daher auf 3o Grad.
152o		FT Kr. 151o/94 von Befehlshaber: "Geleit 1415 Uhr in 5621."
1525		Nach Klarwerden "S 58" Kurs 345 Grad, 26 sm.
1545		Fühlunghalter über Geleitzug in 69 Grad mit FT-Peiler gepeilt.
1555		Geleit nach Peilung und Funkmeßbeobachtungsgerät in 5o Grad.
16o6		Fühlunghalter in 75 Grad gepeilt.
162o		FT Kr. 16o4/96 von Befehlshaber: "Geleit 144o Uhr in 5612 r.o."
163o		Auf Führerboot "S 54" eine Maschine vorübergehend ausgefallen.
1645		"S 59" peilt Feind in 6o Grad.
165o		Fühlunghalter meldet auf Luftaufklärungswelle "Geleitzug gefunden Quadrat 4576/23 Ost, Kurs 31o Grad."
1657		"S 59" ortet Feind in 6o - 75 Grad.
1715		"S 58" peilt Fühlunghalter in 78 Grad.
1717		"S 58" peilt Fühlunghalter in 1o8 Grad.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1745		Fliegeralarm, Flugzeug wahrscheinlich "Beaufighter" umkreist Flottille.
1754		"S 59" ortet Feind in 9o Grad.
18oo		Auf 3o Grad gegangen, Fahrt 15 sm, da Feind nach Aufklärungsmeldungen und Peilungen in r.w. 9o Grad stehen muß. So operiert, daß Flottille 19oo Uhr 2o sm recht voraus vom Geleitzug stehen muß. Absicht, 3 Boote 19oo Uhr zu entlassen, um diese Gruppe von Süden her Fühlung aufnehmen zu lassen und mit restlichen 3 Booten zunächst nach Norden ausholend in Abenddämmerung Fühlung zu gewinnen.
182o		Hunderte von Flaksprengpunkten in 9o Grad gesichtet. Standort Geleitzug wird durch diese Sichtung bestätigt.
1827		"S 59" peilt feindliche Ortungsgeräte in 1oo Grad, Strahlungen sind stärker geworden.
1828		Weitere Flaksprengpunkte in 9o Grad gesichtet.
1851		FT Kr. 1839/98 von Befehlshaber: " 18oo Uhr Geleit CO 5296."
19o2		Auf 6o Grad gegangen, Fahrt 9 sm. Besteckvergleich gemacht.
19o5		"S 59" ortet Feind in 1oo - 11o Grad.
1915		Da Feind nicht NW sondern nach Peilungen nur 28o Grad steuert, Boote "S 56", "S 36" und "S 59" unter Führung "S 56" entlassen, damit diese Gruppe auf jeden Fall im Süden Fühlung gewinnt.
1916		Befehl an alle, daß nur Dampfer angegriffen werden und zwar zu einer noch mit FT zu befehlenden Uhrzeit.
		FT Kr. 19o1/99 von Befehlshaber: "Quadrat CO 5357 r.m. ein Frachter stilliegend."
1925		Mit 3 Booten "S 54", "S 58", "S 55" auf 3o Grad 24 sm gegangen, um aus hellem Horizont (Azimut Sonnenuntergang 29o Grad) herauszukommen und von Norden bis Nordosten kommend Fühlung am Geleitzug zu gewinnen.
1934		"S 56" meldet mit UK, daß es Fahrzeuge in 15o Grad gesichtet hat. Der Geleitzug muß also im Verlauf der letzten beiden Stunden südwestlichen Kurs gesteuert haben.
1937		Flaksprengpunkte in 13o Grad bis 15o Grad gesichtet.
1948		Fliegeralarm, Flugzeug umkreist Flottille, Typ nicht auszumachen. Scheinkurse nach Nordwesten gesteuert.
1952		Nachdem Flugzeug als italienisches ausgemacht wird, auf Südkurs mit hoher Fahrt in L gelb gegangen zum kurzen Aufklärungsverstoß.
2o25		3 Bombendetonationen vor dem Steven von "S 58" unbemerkter Angriff einer eigenen "Ju 88". Schatten 2 Deg an Stb., es handelt sich um den Geleitzug. Es werden außer einem Zerstörer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		mehrere große Dampferschatten (3 Dampfer) in Kiellinie gesichtet, dahinter ein weiterer Zerstörer.
2o27		FT Kr. 2o27/ von Chef 3. S.-Flottille: "Alarm Quadrat 5267. Bitte keine Leuchtbomben." Dieser Alarmbefehl ist von allen Booten um 2o32 Uhr verstanden.
2o45		Mit "S 54", "S 58" und "S 55" in Kiellinie an den achteraus vom Geleitzug sichernden Zerstörer (Jervis) angehängt und in Kielwasser Fühlung gehalten.
2o46		Leuchtbomben eigener Flugzeuge über dem Geleitzug. Vor dem Zerstörer, der geringe Zickzackkurse steuert, werden 3 große Dampfer in Kiellinie stehend gesichtet, Stb. und Bb. achteraus von dem letzten Dampfer stehen je ein 2 Schornsteinzerstörer. Absicht: Nach Aufhören des Leuchtbombenwerfens mit allen 3 Booten von achtern durch die Sicherung hindurchstoßend die Dampfer unter gleichzeitiger Schußabgabe mit allen Booten der Flottille anzugreifen. Feind steuert 26o Grad, 13 - 14 sm.
2o44		FT Kr. 2o36/2 von Befehlshaber: "Geleit 2ol2 Uhr in 5258 r.o. "
Ab 2loo		Laufend Leuchtbomben über und neben dem Geleitzug.
21o3		FT Kr. 2042/3 von Befehlshaber: "1.) Nach Funkaufklärung Teilung Geleit in 3 Teile wahrscheinlich. 2.) Boote sind durch Flugzeuge erfaßt und als U-Boote gemeldet."
2124		FT Kr. 2124/5 von Chef 3. S-Flottille: "Quadrat 5257 m.u. Feind steuert 26o Grad, Fahrt 14 sm, halte Fühlung im Kielwasser." Da immer noch Leuchtbomben geworfen werden und weder ein Angriff auf Zerstörer noch auf Dampfer möglich ist, nochmals FT Kr. 2144 an Befehlshaber: "Keine Leuchtbomben." "S 56" und "S 59" von der Südgruppe werden auf UK gehört und melden, daß sie Feindverband verloren haben. Mit UK-Befehlen Boote durch Richtungsangabe wieder an den Feind herangeführt.
222o		Feind ändert Kurs auf 27o Grad und 28o Grad.
225o		FT Kr. 2215/6 von Befehlshaber: "Flugzeug meldet 2o25 Uhr Feindkurs 24o Grad. Vorübergehende Ausweichbewegungen nach Südwesten erscheinen möglich.
23o9		Nachdem nunmehr auch Leuchtbomben achteraus von mir geworfen werden, hat vor mir stehender Zerstörer Boote wahrscheinlich erkannt, denn er eröffnet zu dieser Uhrzeit das Artilleriefeuer mit schweren und leichten Waffen unter gleichzeitigem Zudrehen nach Bb. mit hoher Fahrt. Mit 28 sm unter Nebelverwendung mit allen Booten auf Süd- und Ostkurs abgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Salven lagen gut.
		FT Kr. 2309/8 an Befehlshaber: "Dringend Leuchtbomben abstellen."
2315		Gegner stellt Feuer ein und ist hinter dem Nebel nicht mehr zu sehen.
2320		UK-Befehl: "Sammeln auf das Führerboot."
2322		Zerstörer eröffnet Feuer abermals.
2323		Bombendetonationen zwischen takt. Nr. 1 und 2, Bomben sind durch eigene Flugzeuge geworfen, die das helle Kielwasser der Boote unter den Leuchtbomben erkennend angegriffen haben. Boote schießen mehrfach deutsches E.S.
2329		Artilleriefeuer vom Zerstörer eingestellt.
2329		FT Kr. 2329/9 von Chef 3. S.-Flottille: "Bitte keine Bombenangriffe mehr, wegen Leuchtbomben Angriffe unmöglich."
2345		Gestoppt, da auf Führerboot seit 15 Minuten eine Maschine ausgefallen ist.
		"S 58", "S 55" in Laufweite. Befehl: Aufklärungsstreifen bilden von Quadrat 5156 bis 5183. 0140 Uhr Kurs 300 Grad, 26 sm.
		Absicht hinter Feind nachzustoßen und alle Ziele anzugreifen.
		"S 36" wird auf UK gehört. Boot hat Fühlung verloren. Durch E.S. Schießen gewinnt Boot Anschluß an 1. Gruppe.
2349		FT Kr. 2349/10 an Befehlshaber: "Habe Fühlung wegen Zerstörerjagd verloren. Bitte FT 2144 bestätigen."
15.6. 0011	Östliches Mittelmeer Seegebiet nördlich Derna, Wind NW, Stärke 4, Seegang 2-3, mittlere Sicht, wolkenlos.	FT Kr. 0011/15 an "S 56" und "S 59": "Vorstoße ab 0140 Uhr von Quadrat 5156 bis 5183, Kurs 300 Grad, 26 sm. Falls "S 56" keine Fühlung mehr, im Süden 4,6 sm Bootsabstand im Aufklärungsstreifen anhängen."
0026		Nach Klarwerden Bb.-Maschine Führerboot Boote entlassen zur Einnahme Position im Aufklärungsstreifen.
0026		FT Kr. 2357/12 von Befehlshaber: "Fühlunghalter haben Befehl eine Stunde nicht zu leuchten."
0043		FT Kr. 0015/13 von "S 56": Quadrat 5182 o.K.m. habe Fühlung an Zerstörer, Kurs Nordwest mittlere Fahrt.
0052		FT Kr. 0038/14 von Befehlshaber: "Flugzeug meldet 2250 Uhr Geleit Kurs 290 Grad."
0103		FT Kr. 0103 an Befehlshaber: "Falls weiterhin Leuchtbomben, Angriffe ausgeschlossen."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bei Abbruch Fühlung 2309 Uhr Quadrat 5247 s.u. steuerte Feind 280 Grad, 14 sm.
0120		Schatten voraus gesichtet, Zerstörer, Lage 0.
0129		Auf Westkurs gegangen, um Feind zu umgehen. Zerstörer in 240 Grad. Auf Nordkurs gedreht, um durchzubrechen. Zerstörer lag auf Ostkurs mit Lage 10 bis 20.
0133		Zerstörer voraus auf Südostkurs Lage 20-30.
0137		Auf Ostkurs gegangen.
		Weiterer Zerstörer Bb. querab in spitzer Lage.
0139		Auf Südostkurs gegangen. Zerstörer folgt im Kielwasser und kommt auf.
		Stb. querab zwei Zerstörer. Auf Nordostkurs gegangen. Boot steht vor Leuchtbomben in rechtweisend 15 Grad.
0150		Weiterer Zerstörer Bb. querab in spitzer Lage.
0153		Auf Südost- und Ostkurs mit 28 sm abgelaufen.
		FT Kr. 0153/17 von Chef 3. S.-Flottille: "Falls bis 0230 Uhr keine Fühlung, abbrechen und Rückmarsch unter der Küste.
0155		2 Zerstörer Stb. querab, 1 Zerstörer im Kielwasser, 1 Zerstörer im Norden. Mit 30 sm auf Ostkurs gegangen.
0232		Da an Stb. stehende Zerstörer aufkommen, auf Nordkurs gegangen, um abzusetzen und abermaligen Durchbruchsversuch nach Westen zu machen.
		Ich habe den Eindruck, als ob der Gegner einen Teil seiner Sicherungsstreitkräfte hinter den Geleitzug aufgestellt hat, um weitere Schnellbootsangriffe durch Jagen zu verhindern.
0238		FT Kr. 0238 von Chef 3. S.-Flottille: "Auf nach Ost laufende Zerstörer achten."
0245		Nach Stb. auf Südkurs abgedreht, da Zerstörer in 290 Grad mit spitzer Lage.
0246		FT Kr. 0131/18 von "S 55": "Alarm Quadrat 5519 r.u.E., Kurs Nord."
0247		Da wiederum 2 Zerstörer in Bb.-Staffel auf Nordostkurs im Süden gesichtet werden, nach Norden abgedreht.
0250		Auf Westkurs gegangen, 30 sm, um durchzubrechen nach Westen.
0251		Detonationen, wahrscheinlich Torpedotreffer in 260 Grad beobachtet, Detonieren von Munition beobachtet.
0253		Artilleriefeuer in 250 Grad. Annahme, daß ein eigenes Boot gejagt wird. Daraufzugehalten.
0300		Alle Zerstörer aus Sicht.
0308		Auf Südwestkurs gegangen, da Artilleriefeuer eingestellt.
0310		FT Kr. 0258/20 von "S 55" : " Fühlung verloren, Beschuß abgedrängt, Sender bis jetzt unklar.
0335		Rückmarsch auf Südkurs angetreten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
o4o2		FT Kr. o4o2/22 von Chef 3. S.-Flottille an Alle: "Standort melden."
o419		FT Kr. o4o3/23 von "S 56": "o251 Uhr ein Kreuzer, 5 Zerstörer Quadrat CO 5168 Kurs loo Grad, Fahrt 15 sm. Doppeltreffer auf Kreuzer.
o445		FT Kr. o416/25 von "S 55" : "Quadrat 5275 vier Zerstörer Kurs llo Grad."
o44o		FT Kr. o425/24 von "S 59": "Standort o415 Uhr 5572 r.K.m."
o457		FT Kr. o457/28 von Chef 3. S.-Flottille an "S 55": "Sind sie vom Feinde gelöst."
o458		FT.Kr. o434/26 von "S 36": "o4oo Uhr Quadrat 5157 l.u.E."
o5o7		FT Kr. o447/27 von "S 56": o43o Uhr "S 56", "S 58" CO 5467."
o555		FT Kr. o535/29 von "S 55": "Auf Rückmarsch Quadrat 5546 l.m."
		Da nach den Standortmeldungen der Boote die Gefahr des Auftreffen auf Zerstörer bei Tage nur noch für "S 36" besteht, mit dem Führerboot auf langsame Fahrt gegangen, um das auf dem Rückmarsch befindliche Boot aufzunehmen.
o745		Derna eingelaufen.
		"S 56", "S 58", "S 59", "S 55" waren bereits vorher fest.
o83o		"S 36" eingelaufen.
		Kurzbericht:
		"Bis o83o Uhr ein. Ab Quadrat CO 5555 laufend Peilungen von Fühlunghalter und Ortungsergebnisse mit Funkmeßbeobachtungsgerät in ungefähren Richtungen der von Luftaufklärung gemeldeten Standorte. Ab 18oo Uhr Quadrat CO 5285 auf 3o Grad, ab 19oo Uhr Quadrat 5256 auf Kurs 6o Grad gegangen und herangestaffelt. Ab 1822 Uhr in 9o Grad mehrere hundert Flakspreng-punkte gesichtet. 1915 Uhr nach Feststellung genauer Peilung Geleitzug 2. Gruppe mit "S 56", "S 36", "S 59" nach Süden entlassen, mit Führerbootsgruppe nach Norden in dunklen Horizont gesetzt. 1744 Uhr italienischer Aufklärer, 1928 Uhr englische Aufklärer "Beaufighter" gesichtet. 1948 Uhr Bombenangriff einer "Ju 88" auf eigene Boote. Auf ost. und südlichem Kurs auf Geleitzug operiert. 1924 Uhr meldet "S 56" mit UK Feind in Sicht in 15o Grad. "S 56" lose Fühlung gehalten bis 2115 Uhr an vermutlich vorlicher Sicherung Geleitzug im Norden. 2o27 Uhr sichtet Führerboot "S 54" achteren Teil Geleitzug Quadrat 5287. Mit 3 Booten im Kielwasser Fühlung gehalten und außer achterlichem Zerstörer 4 große Schiffe gesichtet. Ab 2o28 Uhr laufend eigene Leuchtbomben. Mit FT angeforderte Abstellung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Leuchtbombenwerfen erfolgt nicht. Daher Angriffe nicht möglich. Im Kielwasser weiterhin bis 23o9 Uhr Fühlung gehalten. Feind steuert 27o Grad, Fahrt 14 sm. Durch ungünstig fallende Leuchtbomben werden im Kielwasser und im Norden stehende Boote erkannt, beschossen und abgedrängt. Bombenangriff auf eigene Boote. Fühlung aller Boote vorübergehend verloren. "S 54" 1 Maschine vorübergehend ausgefallen, gestoppt und mit "S 58", "S 55" und "S 36" gesammelt. "S 56" gewinnt 2336 Uhr erneut Fühlung an /1, später mehreren Zerstörern, Boot wird abgedrängt und beschossen. Ab oooo Uhr im Quadrat 5246 l.u.E. Aufklärungsstreifen gebildet von Quadrat 5156 r.o.E. bis 5183 l.o. mit 4 Booten, Vormarsch ab o14o Uhr auf Kurs 3oo Grad mit 26 sm. "S 56" und "S 59" ab ooo3 Uhr Fühlung an auf verschiedenen Kursen sammelnden 3-4 Zerstörern gewonnen. o1o5 Uhr "S 59" Doppelfehlschuß auf 2 in Kiellinie stehende Zerstörer im Quadrat 5161 m.u. Ab o115 Uhr werden alle Boote von 5 Zerstörern nach Osten abgedrängt. Wiederholte Durchbruchs- und Umgehungsversuche nach Westen mißlingen wegen jagender Zerstörer. "S 56", "S 58" ab o14o Uhr Fühlung an auf südostwärtigen Kurs sammelnden 5 Zerstörern gewonnen. o212 Uhr "S 58" Doppelfehlschuß auf Zerstörer. "S 56" um o227 Uhr Doppelfehlschuß auf Zerstörer dann Fühlung gehalten an Kreuzer Dido- oder Southampton-Klasse, der durch Vollgürtel von 5 Zerstörern in enger Sicherung steht. Innerhalb Sicherung o25o Uhr nach einminutigem Erfaßtsein durch Kreuzerscheinwerfer Doppelschuß auf 6oo m. 2 Treffer im Vor- und Mittelschiff. Sinken wegen zweier unmittelbar neben Boot stehender jagender Zerstörer nicht beobachtet. "S 55" Doppelfehlschuß auf einen von 4 Zerstörern in Morgendämmerung. Rückmarsch aller Boote zwischen o3oo Uhr und o4oo Uhr. Absicht mit allen Booten Sicherung zu durchbrechen mit gleichzeitiger Schußabgabe auf Dampfer wurde durch Nichtabstellen Leuchtbomben vereitelt. Funkmeßbeobachtungsgerät der Versuchsgruppe N.V.K. Dr. Bode vorzüglich zur Ortung und Abwehr Zerstörer bewährt. Einbau infolge Mangel eigenen Detegerätes wird als dringend und wertvoll angesehen. Ich verweise auf den Gefechtsbericht des Kommandanten "S 56".

Allgemeine Bemerkungen:

1.) Die Aufnahme der Fühlung am Geleitzug nach den Standortmeldungen der Luftwaffe und den Peilungen des Fühlunghalterflugzeuges über dem Geleitzug verlief planmäßig und ohne Schwierigkeiten. Meine Absicht, die Boote "S 56", "S 36", "S 59" im Süden Fühlung gewinnen zu lassen, wurde dadurch vereitelt, daß a) der Gegner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		längere Zeit südwestlichen Kurs gesteuert hat und b) die Boote nach Sichten der feindlichen Sicherung um 1925 Uhr anstatt nach Südwesten nach Nordwesten abliefen und Fühlung hielten. Diese Tatsache jedoch hat sich für den Verlauf der Operationen nicht nachteilig ausgewirkt.
		2.) Daß die Boote "S 56", "S 59" und "S 36" nur an in der Sicherung stehenden Zerstörern und nicht an den Dampfern Fühlung halten und angreifen konnten, war zwangsläufig bedingt durch das Leuchtbombenwerfen. Kein Boot der Flottille konnte vor Aufhören des Leuchtbombenwerfens durch den Sicherungsgürtel hindurchbrechen.
		3.) Der Uhrzeitbefehl für den gleichzeitigen Angriff aller Boote konnte solange nicht befohlen werden, als noch Leuchtbomben am Himmel standen.
		4.) Das Abreißen der Fühlung am Geleitzug ergab sich aus den Zerstörerjagden.
		5.) Durch Nichteinstellen des Leuchtbombenwerfens und infolge Uhrze der Nacht war es nicht möglich, mit den nochmals im Aufklärungsstreifen angesetzten 4 Booten der Flottille nach Abreißen der Fühlung diese bis 0300 Uhr wieder zu gewinnen.
		6.) Der Erfolg der Torpedierung des Kreuzers durch "S 56" blieb der einzige Trost für die Flottille so unbefriedigenden und verhängnisvollen Nacht. Die Leistung des Kommandanten "S 56", Oberleutnant zur See Guppermann, verdient besondere Anerkennung. Die Luftaufklärung am nächsten Morgen ergab ein sehr großes Trümmerfeld mit zahlreichen Ölflecken und großen Ölflächen in der Nähe der Versenkungsposition, sodaß mit dem Sinken des Kreuzers gerechnet werden kann.
		7.) Nach den Beobachtungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät auf "S 59" haben die feindlichen Einheiten laufend mit ihren Ortungsgeräten gepeilt und die Boote gejagt. Hierdurch war es auch möglich, daß die zuletzt operierenden Boote "S 56" und "S 59" immer wieder Fühlung gewinnen konnten, wenn auch nur am Zerstörern. Das Gerät hat sich bisher auf fast allen Unternehmungen hervorragend bewährt.
		8.) Meine Vermutung beim Auftreffen auf die zahlreichen Zerstörer nach 0100 Uhr, daß der Gegner einen großen Teil seiner Sicherungsstreitkräfte außerhalb vom Geleitzug zur Schnellbootsabwehr aufgestellt hat, hat sich nicht bestätigt. In Wahrheit hat der Gegner um etwa 0200 bis 0230 Uhr mit dem gesamten Verband Kehrtgemacht, wobei die Sicherungsstreitkräfte zum Teil in Gruppen abgesetzt waren. Nach Luftaufklärung hat der Geleitzug während der Nacht Kehrtgemacht und läuft auf Südostkurs nach Osten. Mit größter Wahrscheinlichkeit wurde er durch die in See befindliche italienische Torpedokampfgruppe zu dieser Maßnahme veranlaßt. Daß er nicht versucht hat, einem Teil des Geleitzuges durch Ausweichbewegungen nach Südwesten noch nachzustoßen, ist meines Erachtens ein recht bedenkliches Zeichen für die Entschlußfreudigkeit und den Kampfgeist der englischen Führung, zumal auf Seiten des Gegners die äußerste Kraftanstrengung für die Versorgung Maltas gemacht war.
		Ab 1600 Uhr ist Sofortbereitschaft befohlen. Obwohl mit dem Einlaufen des 1. Bootes mit der Brennstoffübernahme begonnen wurde, kommen außer "S 54", das für einen Tag außer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		K.B. ist, nicht alle Boote zur befohlenen Uhrzeit mit der Brennstoffübernahme fertig sein.
		Da bis 1800 Uhr noch keinerlei Befehle über Auslaufen, Ansatz und Meldungen über den Feind vorliegen, bin ich gezwungen, die Feindlage beim O.B.S. Ia selbst einzuholen. Außerdem wird mit dem Ia festgelegt, daß der Befehl über Werfen und Aufhören von Leuchtbomben von der Flottille direkt mit FT an den Fühlunghalter gegeben wird.
		Nach seiner Rückkehr an Bord kurz vor 1900 Uhr ist die Brennstoffübernahme noch nicht beendet. "S 55" fällt wegen Ausfall einer Maschine für den Einsatz aus, sodaß nur noch "S 56" fertig betankt wird. Boot läuft mit 10 t aus.
1920		Mit "S 36", "S 58", "S 56", "S 59", "S 57" Derna ausgelaufen.
		Lage: Der Geleitzug steht nach U-Bootsmeldung um 1430 Uhr im Quadrat CO 5622 und um 1500 Uhr im Quadrat 5621. Nach Luftaufklärung steht der Geleitzug um 1542 Uhr im Quadrat CO 5621, 1615 Uhr im Quadrat 5625, 1800 Uhr Quadrat 5632, 1700 Uhr Quadrat 6414, 1800 Uhr Quadrat 6451. Wenn der Gegner seinen Kurs 120 Grad und 13 sm fährt beibehält, muß die Flottille den Gegner zwischen 0030 Uhr bis 0200 Uhr fassen. Ich beabsichtige, mit Hilfe des Funkpeilers und Funkmeßbeobachtungsgerätes Fühlung am Gegner zu bekommen.
1950		"S 57" takt. Nr. 2 meldet wiederholt, daß es die Umdrehungen von 26 sm nicht halten kann(hohe Betriebsstunden).
1945		Nach Luftaufklärungsmeldung, die auf der takt. Nr. 2 auf der Luftaufklärungsfrequenz mitgehört wird, steht der Geleitzug um 1945 Uhr im Quadrat CO 6412.
2015		"S 57" entlassen.
		Die Wetterlage ist an der Grenze.
2103		FT Kr. 2041/46 von Befehlshaber: "1.) Möglichkeit besteht, daß Geleit nach Einbruch Dunkelheit wieder kehrtmacht. 2.) So operieren, daß Erfassung in beiden Fällen möglich."
		Ab 1945 Uhr sind wiederholt DT-Gerät Strahlungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät festgestellt in Richtung 56 - 75 Grad.
2145		Auf "S 56" eine Maschine vorübergehend ausgefallen.
2150		Auf östlicheren Kurs gegangen, um vorzuhalten.
2030		Um 2030 Uhr meldet die Luftwaffe den Geleitzug im Quadrat CO 6427 l.o.
2050		FT Kr. v. Fühlunghalters: "Leuchtbomben werfen."
2145		Gegner wird mit Funkmeßbeobachtungsgerät in 60 Grad festgestellt, nach Funkpeilung des Luftfühlunghalters muß er etwa in 100 Grad stehen. Da die Funkpeilungen wegen des wechselnden Standortes des Fühlunghalters

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		naturgemäß ungenau sind, lege ich den Ortungen des Funkmeßbeobachtungsgerätes mehr Wert bei.
		Auf Luftwelle wird der Befehl an Fühlunghalter mitgehört, daß Fühlung ab 2300 Uhr abzubrechen ist.
2154		FT Nr. 2136/48 von Befehlshaber: "U-Boot in 6447 meldet 2030 Uhr in 60 Grad rechtweisend Flakfeuer."
2209		FT Nr. 2158/49 von Befehlshaber: "Geleit 2030 Uhr in 6424 l.u."
Ab 2242		Kurs 90 Grad, um auf jeden Fall von Süden auf den Geleitzug zu treffen.
2252		Leuchtbomben in 50 Grad. Es handelt sich um Leuchtbomben, die über dem Seenotquadrat eines abgestürzten Flugzeuges stehen.
16.6. 0044	Östliches Mittelmeer Seegebiet südlich Kreta, Wind NW 4-5, Seegang 3-4, einzelne Wolken, mäßige Sicht.	FT Nr. 0025/51 von Befehlshaber: "U-Boot meldet 2323 Uhr Geleit in 6572 Kurs 80 Grad." Nach dieser Standortmeldung, die sich als die genaueste ansehe, muß ich den Geleitzug gegen 0200 Uhr fassen
0117		auf 75 Grad und 28 sm gegangen und im Aufklärungsstreifen in UK-Reichweite vorgestoßen.
0215		Mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät werden Ortungen von 120 Grad linksherum bis 300 Grad festgestellt, wobei letztere stärker werden. Der Geleitzug scheint sich daher - mindestens die Sicherungsgruppen - geteilt zu haben. Da die Uhrzeit schon sehr fortgeschritten ist, beabsichtige ich, auf den achteren Teil des Geleitzuges bzw. die achtere Sicherungsgruppe zu operieren.
0228		Im Aufklärungsstreifen in nordwestlicher Richtung vorgestoßen. Nach Funkmeßbeobachtungsgerät werden Strahlungen von Zerstörern in 320 Grad bis 280 Grad festgestellt. Keine weiteren Ortungen mehr wahrnehmbar. Gegner hat Gerät ausgeschaltet.
0351		FT Nr. 0325/52 von "S 56": "Alarm Quadrat 6573."
		Im Aufklärungsstreifen nach Stb. kehrtgemacht und Alarmquadrat mit 28 und 30 sm Fahrt angesteuert. Obwohl die Flottille erst nach Hellwerden in dem Quadrat stehen und nicht mehr angreifen kann, stoße ich noch, um "S 56" bei möglicher Zerstörerjagd bei Tagesanbruch zu entlasten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0345		"S 58" meldet mit UK ein mitlaufendes tauchendes U-Boot (es handelt sich um das U-Boot des Kapitänleutnant Dommes.)
0400		Leuchtgranaten in Richtung des Alarmquadrates. Anscheinend ist "S 56" bemerkt und wird gejagt.
0400		FT 0332/53 von "S 56": "2 Zerstörer Kurs Ost mittlere Fahrt."
0401		FT Nr. 0401/54 an "S 56": "Ich komme Kurs 115 Grad."
0408		FT Nr. 0408/55 an "S 56" :"Frage Kurs."
0434		FT Nr. 0434/54 von "S 56": "Frage Zerstörer noch in Sicht?"
0436		FT Nr. 0417/56 von "S 56": "Habe mich mit Kurs Nordwest abgesetzt."
0437		Morgendämmerung ist durchgebrochen. 2 feindliche Zerstörer werden in Kiellinie in 230 Grad gesichtet, Entfernung 4-6000 m. Ich nehme an, daß die beiden "S 56" jagenden Zerstörer kehrtgemacht haben und "S 56" sich vom Feinde gelöst hat. Mit der Flottille nach Bb. kehrtgemacht und auf 50 Grad mit schmaler Silhouette abgelaufen. Sonnaufgang in 50 bis 60 Grad, sodaß Boote im hellen Horizont stehen. Da Zerstörer keine Kursänderungen auf die Boote machen, ist die Flottille unbemerkt geblieben. Ich drehe um 0445 Uhr auf Nordkurs.
0452		FT Nr. 0438/58 von "S 56": "Quadrat 6731 fünf Zerstörer."
0455	Östliches Mittelmeer Seegebiet zwischen	FT Nr. 0458/59 an "S 56": "Stehe Quadrat 6545, Lage melden."
0508	Sidi Barani und Kreta, Wind NW 5 in Böen 6, Seegang 4-5,	Auf Kurs 250 Grad gegangen, um baldmöglichst mit "S 56" zu sammeln und gemeinsam den Rückmarsch anzutreten.
0540	mittlere Dünung, sehr gute Sicht, wolkenlos.	FT Nr. 0527/60 von "S 56": "0500 Uhr Quadrat 6723, Zerstörer aus Sicht. Erbitte Jagdschutz."
0552		FT Nr. 0552/61 an Befehlshaber: "Erbitte "Ju 88" Jagdschutz für "S 56", Kurs West gem. FT 0527/60."
		Da "S 58" wegen beschleunigten Auslaufens den Brennstoff nicht mehr hatte ganz auffüllen können, Rückmarsch mit 20 sm, um bei möglicherweise noch kommender Feindberührung mit feindlichen Zerstörern genügend Reserve zu haben.
0645 bis 0752		"Ju 88" als Jagdschutz.
0825		Mit Führerboot "S 36" das am Abend gemeldete Seenotquadrat angesteuert. In 0 Grad wird ein deutsches U-Boot gesichtet.
0910		Nach Erreichen des Seenotquadrates und nachdem nichts gesichtet, auf SW-Kurs gegangen und 1015 Uhr mit allen Booten Rückmarsch mit 26 sm.
		Derna eingelaufen. "S 56" war vorher eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kurzbericht: "Bis 1245 Uhr ein. Auf Grund Luft- und U-Bootsmeldung auf Ost gehenden Geleitzug operiert bis Quadrat 6579 r.o. o23o Uhr kehrtgemacht und auf nordwestlichem Kurs zurückgelaufen. o328 Uhr meldet auf nördlichem Flügel stehendes "S 56" Alarm Quadrat 6573 CI 2 Zerstörer mit Ostkurs. PT o352 Uhr im Aufklärungsstreifen kehrtgemacht und mit 28 sm nachgestoßen. Ab o4oo Uhr Leuchtgranaten in Richtung Alarmquadrat. "S 56" bis o315 Uhr 2 Doppelfehlschüsse auf Jerviszerstörer. Boot nach Westen abgesetzt, als S-Boot unbemerkt geblieben. Nach Absetzen "S 56" um o4oo Uhr sichtet Führerboot um o414 Uhr in 23o Grad Qu. 6571 zwei Zerstörer auf Ostkurs. Wegen Helligkeit nach NO und Norden, dann nach Westen abgelaufen. o438 Uhr meldet "S 56" Quadrat 6731 abermals 5 Zerstörer auf 8ooo m denen nach kurzer Verfolgung auf Süd- und Westkurs ausgewichen wird. o6oo Uhr Rückmarsch über Seenot Quadrat 5653, nichts gefunden. Nach Standortmeldung o545 Uhr durch Luftaufklärung muß Flottille um o2oo Uhr kurz vor dem Geleitzug südlich, dann auf NW-Kurs im Norden vorbeigestoßen sein. Ortungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät wurden soweit Gegner strahlte, als Anhalt genommen. Sehr nachteilig war Aufhören Fühlung durch Luftaufklärung, die trotz Anforderung keine Leuchtbomben zum Auffinden Geleitzug warf." Kommando nt "S 56" meldet nach Einlaufen folgendes: Boot sichtet o3o2 Uhr kurzes Scheinwerferleuchten in 3o Grad und meldet mit UK: Scheinwerfer in N 3 und läuft mit hoher Fahrt in 3o Grad ab. Diese Meldung kommt auf allen Booten an mit den Worten Scheinwerfer in Willi 3, worauf ich allen Booten durchgebe: "Dann haben wir ihn genau voraus, Abstände erweitern." UK-Verbindung mit "S 56" abgerissen. "S 56" gewinnt um o3o8 Uhr Fühlung an 2 Zerstörern, die Ostkurs mit mittlerer Fahrt steuern. Boot hält zunächst Fühlung und schießt um o318 Uhr auf den vorderen Jerviszerstörer 2 Torpedos, die fehl gehen. Boot hält weiter im Süden Fühlung und greift um o345 Uhr abermals den Spitzenzerstörer mit 2 Torpedos erfolglos an. o347 Uhr tritt Boot Rückmarsch an, ohne bemerkt zu sein. Die von mir ab o4oo Uhr gesichteten Leuchtgranaten stehen daher nicht mit einer Zerstörerjagd auf "S 56" in Zusammenhang. Wahrscheinlich haben die Zerstörer die Blasenbahnen erkannt und in der Annahme, es handelt sich um ein deutsches U-Boot, Leuchtgranaten geschossen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Um o432 Uhr sichtet "S 56" abermals zunächst 3, dann 5 Fahrzeuge, die nach dem Herauskommen aus der Kimm als Zerstörer ausgemacht werden. Boot glaubte zunächst, es handele sich um die 3 eigenen S-Boote und lief auf die Fahrzeuge zu. Zerstörer werden im Süden umgangen, wobei jedoch 1 Zerstörer auf das Boot zudreht und ihm bis o44o Uhr folgt. Um o457 Uhr sind die Zerstörer aus Sicht gekommen. Boot setzt Rückmarsch unter Jagdschutz (eine "Me 11o") ab o636 Uhr fort. Flottille Ruhe. gez. Kemnade

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

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

Kriegstagebuch

der

2. Gruppe "S 56", "S 36", "S 59", "S 60".

Gruppenführer: Oberleutnant zur See Wuppermann

Anlagen: 1 Wegekarte

Angefangen: 4.6.42
Abgeschlossen: 5.6.42

M 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
4.6.	Derna	
1825		Derna Anker auf.
1830		Auslaufen.
1942		"S 59" meldet eine Maschine ausgefallen.
2010		"S 59" wieder klar.
2037		3 Deg. an Stb. ein rotes Licht gesichtet.
2140		Wahrscheinlich englisches E.S.
2145		E.P. Punkt erreicht. "S 59", "S 60" entlassen zur Standlinie I.
2148		"S 36" entlassen, nach mündlicher Besprechung, da U.K. unklar.
2150		Gehen auf 9 sm. Fahrt. Kurs auf Tobruk.
2200	N.z.O. 2,	Sichten ein festes, grünes Feuer in der Hafeneinfahrt von Tobruk.
2210	See 1 - 2,	
	o5,	
2215	1005 mb. + 19,5 Grad.	Boote treten Vormarsch an im Aufklärungsstreifen. "S 60" ist von da ab auf U.K. von keinem Boot mehr zu hören.
		In 245 Grad ein weißes Licht. Rechts neben dem grünen Licht. Beide stellen wahrscheinlich die Hafeneinfahrt dar.
2221 bis 2229		Stoppen vor Tobruk.
2246		Befehl an alle Boote, Abstand wegen schlechter U.K.-Verbindung bei Standlinie 2 auf 2 sm verringern.
2318		Mehrere feste weiße Lichter Stb. voraus.
2340	-	Standlinie 2 erreicht. Fahrt zur Standlinie 3 mit 20 sm.
		Wippermann
5.6.	N.z.O. 1 - 2,	
0002	See 1,	Halten auf die Lichter zu, und stellen
0008	leichte Dünung aus Nord,	fest, daß sie an Land sind.
0020	o6,	Drehen ab auf 88 Grad.
0047	1003 mb. + 19 Grad.	Mond geht auf. Bleibt hinter Wolken verdeckt. Sicht gut.
0058		Standlinie 3 erreicht. Vormarsch bis 24 Grad 45 Min. Ost mit 20 sm.
0100		Befehl an alle Boote, Fahrt 24 sm.
0105		Drehen auf Gegenkurs über Standlinie 3 und 2 eine sm nördlicher als beim Hinmarsch und 4 sm Bootsabstand.
0108		Mond kommt hinter den Wolken hervor. Zunehmende Helligkeit. Sehr gute Sicht.
0135		Gehen auf 26 sm Fahrt, um möglichst schnell wieder an Tobruk heran zu sein.
0200	N.z.O. 2,	Befehl an alle Boote, Fahrt 26 sm.
0217	See 1 - 2,	
0230	o 3,	Gehen auf 9 sm Fahrt.
0244	1003 mb. + 19 Grad, sehr gute Sicht.	Drehen auf das grüne Licht in der Hafeneinfahrt von Tobruk zu.
0247		Drehen nach Westen ab, da vor Tobruk nichts zu sehen.
		2 weiße Lichter achteraus. Drehen darauf zu. Lichter vermutlich Leuchtbomben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0250		Gehen wieder auf Heimatkurs. Unter der Küste bis zur vermutlichen Frontlinie gelaufen.
0310		Sichten "S 36" Stb. achteraus.
0343		"S 36" und "S 59" hängen sich an.
0412		Drehen ab auf Ras et Tin. Marschfahrt 26 sm.
0520		Ras et Tin quer. "S 60" in Sicht und hängt sich an. "S 60" hat auf 32 Grad 19,2' Nord 24 Grad 40,4' Ost englisches Lazarettschiff gesichtet mit Kurs 210 Grad, 15 - 18 sm Fahrt. Um 0054 als Lazarettschiff erkannt. "S 60" hält es nicht für ausgeschlossen, vom Lazarettschiff gesehen und gemeldet worden zu sein, und erklärt sich so die im Kielwasser kurz darauf erscheinenden Leuchtbomben.
0625		Derna eingelaufen.
0640		Boote Derna geankert, dann Brennstoffübernahme.
		Wippermann

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Nichts zu bemerken.

An Bord, den 18. Juni 1942.

gez. Kemnade

Kapitänleutnant.

Für die Richtigkeit!

Leutnant zur See

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

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

Kriegstagebuch

der

2. Gruppe "S 56", "S 36", "S 59", "S 60".

Gruppenführer: Oberleutnant zur See Wuppermann

Anlagen: 1 Wegkarte

Angefangen: 6.6.1942
Abgeschlossen: 7.6.1942

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6.		
1825		Derna abgelegt.
1834		"S 60" eine Maschine ausgefallen.
1842		2. Rotte entlassen, um nachzukommen. 1. Rotte läuft vor.
1937		2. Rotte hängt sich an, da "S 60" wieder klar.
2000	NNW 1 - 2,	
2105	See 1,	Laufendes Aufblitzen 3 Dez. an Stb.
2106	c 2,	E.P. Punkt erreicht. 2. Rotte entlassen.
2115	1003 mb. 20 Grad,	Gehen bei "S 36" längsseit, um ein U.K.-
	leichte Dünung aus N,	Kopfgerät zu übergeben.
2116	gute Sicht.	"S 36" entlassen.
2136		U.K.-Verbindung mit "S 36" unklar.
2141		U.K.-Verbindung wieder klar.
2145		Alle Boote haben ihren befohlenen Ausgangspunkt erreicht. 1. Rotte führt im Aufklärungsstreifen, da Sicht günstig. 26 sm Fahrt. 2. Rotte hat Befehl, Lauerstellung vor Tobruk einzunehmen.
2200	NNW 1 - 2,	
2215	See 1,	"S 59" auf U.K. mit Lautstärke 2 zu hören.
	c 2,	Verständigung noch eben möglich.
	1003 mb. + 20 Grad,	Abstand 17 sm.
2250	leichte Dünung aus	Befehl an "S 36": "Kursänderung auf
	Nord.	114 Grad."
2325		25 Grad Ostlänge erreicht. Steuern mit Südkurs auf Ras Azzaz zu.
2341		Gehen auf 20 sm Fahrt.
2348		Schatten voraus. Stoppen.
2351		Gehen auf 6 sm Fahrt. Schatten ist ein U-Boot. Wahrscheinlich ein eigenes. Position 31 Grad 59,5 Minuten Nord, 24.Grad 57,2 Minuten Ost.
		Wippermann
7.6.		
0002	NW 1,	Gehen auf 280 Grad, Fahrt 20 sm. U-Boot
	See 1,	an Db. achteraus. Kommt aus Sicht.
0032	c 1,	In 180 Grad wird von Land nach See zu
	1002 mb. + 19 Grad,	Morsezeichen K.B. gegeben.
0055	leichte Dünung aus	Schwaches Licht in 180 Grad. Halten
	Nord,	darauf zu.
0105	mittlere Sicht.	Stoppen. Nichts besonderes.
0107		Gehen auf 280 Grad mit 15 sm Fahrt.
0132		Gehen auf 20 sm Fahrt wegen zunehmender Helligkeit.
0155		UK-Verbindung mit "S 59" aufgenommen.
0157		Abstand 12 sm.
0200	NW 2,	Befehl an "S 36": "Stoppen."
	See 1 - 2,	
	c 2,	
	1002 mb. + 19 Grad,	
	Mond ist um 0130 Uhr aufgegangen.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0203	Zunehmende Helligkeit,	Gehen auf 342 Grad.
0205		Gehen auf 26 sm Fahrt.
0208	gute Sicht.	Befehl an "S 36": "Auf 342 Grad gehen. Fahrt 26 sm."
0209		FT Kr. von "S 60" an "S 56": "Werde von Zerstörer verfolgt."
0225		An Bb. über der Kimm Leuchtbomben. Vermuten, daß sie "S 60" gelten, stellen jedoch später fest, daß vermutliches Feuer und L.C's bei Derna gewesen sind. (Flugplatz).
0315		Gehen auf Heimatkurs.
0410		Flakfeuer und Leuchtbomben in Richtung Tobruk.
0435		"S 36" Bb. achteraus in Sicht.
0450		"S 36" hängt sich an.
0520		Ras et Tin quer.
0625		Derna eingelaufen.
0635		Derna fest.
		2. Rotte ("S 59", "S 60") siehe K.T.B. Kommandant "S 59".

Wippermann

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Zur Rotte "S 56", "S 36" nichts zu bemerken.

Ich verweise auf meine Stellungnahme zum K.T.B. Kommandant "S 59".

An Bord, den 18. Juni 1942.

gez. Kemnade

Kapitänleutnant.

Für die Richtigkeit!

Haeften

Leutnant zur See

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

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

Kriegstagebuch

der

Rotte "S 59", "S 60".

Rottenführer: Oberleutnant zur See Müller

Begonnen: 6.6.42
Abgeschlossen: 7.6.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.6. 2106	Vor Tobruk, Wind NW 2-3, mittellange Dünung, Mond, sternklare Nacht, gute Sicht.	KP Quadrat CO 5955 r.K.M. Befehlsgemäß laufe ich dann mit der Rotte mit 9 sm S-Kurs auf die Küste zu, um ca 6-8 sm ONO von Tobruk Lauerstellung einzunehmen.
2235		Licht der Hafeneinfahrt von Tobruk in Sicht.
2312		UK-Spruch von "S 60" Schatten in 100 Grad.
2315		UK-Spruch von "S 60" habe nach N abgedreht, Schatten läuft hinter mir her.
2325		Mache einen Schatten an Stb. querab aus, der kurz darauf als etwa 6-800 t großes Geleitfahrzeug erkannt wird. Ich entschließe mich, dieses Fahrzeug anzugreifen, da es einen Torpedoangriff lohnt.
2340		Backbordtorpedo geschossen mit Gegnerfahrt 12, Lage 110 Grad, Entfernung etwa 1000 - 1200 m. Fehlschuß, da Fahrt zu gering geschätzt war. Der Gegner läuft dann mit ca 14 sm auf die Hafeneinfahrt von Tobruk zu und kommt bald aus Sicht.
von 2340 bis 0137		Gestoppt gelegen im Quadrat 5997 r.K.M. und auf "S 60" gewartet, das verfolgenden Bewacher umgangen hatte und sich wieder näherte.
7.6. 0130		UK-Verbindung mit "S 60" abgerissen.
0135		FT Kr. von "S 60": "werde von Zerstörer gejagt Quadrat 5982."
0137		Ich entschließe mich, mit "S 59" nach NW vorzustoßen, um "S 60" eventuell Entlastung zu bringen.
0140		Dabei sichte ich kurz hintereinander 1 Fahrzeug von demselben Typ, auf das ich geschossen hatte im SSO und einen Zerstörer im NNW, letzterer hat etwa Kurs auf mich zu und läuft hohe Fahrt. Von letzterem Zerstörer aus gesehen stehe ich genau in dem inzwischen aufgegangenen Mond. Mit wechselnden NO und NW Kursen entziehe ich mich der Sicht des Zerstörers, der 0201 Uhr auf etwa N-Kurs dreht und mich anscheinend nicht gesehen hat.
0205		Das Fahrzeug im SSO kommt aus Sicht.
0207		Zerstörer dreht nach Bb. auf etwa Parallelkurs mit "S 59". Ich mache ihn als Zerstörer der Hunt-Klasse aus.
0210		Mit 2 AF (30 sm) an dem Zerstörer vorbeigelaufen, der langsam achteraus sackt und aus Sicht kommt.
0225		Rückmarsch angetreten mit GGF (26 sm), da ich in der klaren Nacht im nordwestlichen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Sektor nirgends Artilleriefeuer sehe, nehme ich an, daß "S 60" sich von dem verfolgenden Zerstörer abgesetzt hat.
0500		"S 60" etwa 6 sm Stb. voraus in Sicht.
0540		"S 60" Derna eingelaufen.
0555		"S 59" Derna eingelaufen.

Müller.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die Aussicht auf Erfolg war wegen der hellen Mondnacht nur in geringstem Umfange gegeben. Bei den Einheiten handelt es sich mit Sicherheit um Hunt-Zerstörer (Atherstone) und um Wachboote der King-fisher Klasse, die ich in der nächsten Nacht ebenfalls gesichtet und erfolglos angegriffen habe. Die Einheiten haben noch Funkmeßbeobachtungsgerät ein Ortungsgerät an Bord.

An Bord, den 12.6.1942.

gez. Kemnade

Kapitänleutnant.

Für die Richtigkeit!

Leutnant zur See

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

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

Kriegstagebuch

der

2. Gruppe "S 56", "S 55", "S 59", "S 60".

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

Anlagen: 1 Wiegehaft

Begonnen: 8.6.42
Abgeschlossen: 8.6.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.6.		Derna abgelegt. Kurs 3o Grad Fahrt 9 sm.
o1o8		Mole auslaufend passiert.
o11o		Leuchtbombe an Bb. von eigener Luftwaffe.
o111		Sie werden planlos geworfen, und verraten, falls Gegner in der Nähe, die eigenen Boote.
o115		2 Leuchtbomben an Bb.
o123		Gehen auf 15 sm Fahrt.
o127		UK-Befehl, L gelb.
o138		Gehen auf 2o sm Fahrt.
o141		Gehen auf 24 sm Fahrt.
o145		Leuchtbombe über uns. Stoppen.
o153		Gehen auf 26 sm Fahrt.
o154		Leuchtbombe achteraus.
o159		FT Kr. von "S 56" an Befehlshaber: "Leuchtbomben stören."
o2o2	N 2-3,	Leuchtbombe Stb. querab.
o225	See 1-2,	UK- Befehl: "Rot 9 (Kurs 3oo Grad)."
o229	o2,	UK-Befehl: "L grün."
o24o	1oo6 mb,	Gehen auf 27o Grad. Fahrt 2o sm.
o241	18,5 Grad.	FT Kr. von Befehlshaber an 3. S-Flottille: 1.) Wuppermann mit 4 Booten nördlich Derna in See. 2.) Dem Hafen nicht näher als 6 sm nähern. 3.) Weiterer Einsatz für Kemnade erfolgt nach Entwicklung Lage. Bisher keine Feindberührung."
o247		FT Kr. von Befehlshaber an "S 56": "Gegner ist nach NO abgelaufen. Außer Meßbereich. Nachstoßen."
o254		UK-Befehl: "Grün 9. (Kurs 0 Grad)."
o256		Fahrt 24 sm.
o31o		Gehen auf 28 sm. Fahrt, Kurs 65 Grad.
o315		FT Kr. von Befehlshaber an Chef 3. S-Flottille nachrichtlich "S 56": "Wuppermann vorstößt von Derna in Richtung NO. "Kemnade" auf NO gehen, um nach Fühlungshaltermeldung eingreifen zu können."
o335		Gehen auf 9o Grad.
o352		FT Kr. von Befehlshaber an Chef 3. S-Flottille und Gruppe Wuppermann: "Falls bis o4oo Uhr keine Feindberührung, Rückmarsch antreten. Einlaufen nicht vor o53o Uhr."
o4oo	NNO 3-4,	Rückmarsch angetreten. 26 sm Fahrt.
o4o5	See 3,	"S 59" und "S 6o" hängen sich an.
o42o	o2,	"S 55" hängt sich an.
o44o	1oo6 mb. 12,5 Grad,	1. Gruppe in Sicht.
o525	gute Sicht,	Eine Treibmine querab an Stb. 32 Grad 48,5 Min. Nord, 22 Grad 42,8 Min. Ost.
o545	mittlere Dünung.	Mole einlaufend passiert.
o555		Derna fest.
o6oo		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Schlußbemerkung: Treibmine war vollständig neu (frischer Anstrich, kein Bewuchs). Es war eine normale mittelgroße Berührungsmine. Wegen des Seegangs wurde sie nicht abgeschossen. Ich bin der Ansicht, daß georteter Gegner mit einigen leichten, schnellen Überwasserfahrzeugen Minen vor Derna gelegt hat. Daß er aber, da er geortet wurde, nicht näher an den Hafen herangegangen ist als etwa 4 sm. Gegner hat vermutlich vor oooo Uhr kehrtgemacht, sodaß wir ihn nicht einholen konnten.

Wuppermann

Stellungnahme des Flottillenchefs:
Wenn tatsächlich ein Verband vor Derna gestanden haben soll, so kann es sich nur um Zerstörer oder schnelle Geleitboote handeln, die nördlich Derna Minen geworfen haben. Weder in der Abend- noch nach der Morgendämmerung ist der Feind von der Luftaufklärung erfaßt worden. Nachträglich hat sich herausgestellt, daß es sich wahrscheinlich um einen Fehler des Ortungsgerätes gehandelt hat.

An Bord, den 18. Juni 1942.

gez. Kemnade

Kapitänleutnant.

Für die Richtigkeit!

Haeften

Leutnant zur See

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

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

Kriegstagebuch

der

2. Gruppe "S 56", "S 54", "S 59".

Gruppenführer: Oberleutnant zur See Wuppermann

Anlagen: 1 Wegekarte

Begonnen: 9.6.42
Abgeschlossen: 10.6.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.6. 1820		Derna abgelegt. Fahrt 2 sm.
1918		Ras et Tin quer.
2000	NzW 1-3, See 1, c 1, 1007 mb+ 2o Grad,	
2200	NzW 1-2, See 1, c 1, 1007 mb, 2o Grad.	
2207		FT Kr. von Befehlshaber an Chef 3. S-Flottille, "S 56": "Wenn bis Länge 26lo Ost nichts gefunden, Gruppe Wuppermann nördlich, Chef südlich bisherigen Aufklärungsstreifen zurücklaufen.
2233		E.-. Punkt erreicht. "S 54", "S 59" entlassen zur Standlinie I.
2300		Standlinie I erreicht. Laufen von im Aufklärungsstreifen mit 2o sm. Fahrt.
2333		Bootsabst nd 4 sm. Kurs 84 Grad. Gehen auf 15 sm Fahrt, da verschwommene Kimm. Schlechte Sicht.
lo.6. 0000	NzW 1,	
0045	See 0 - 1, c 3, 1007 mb + 2o Grad.	Sicht wird besser.
0200	NzW 1,	
0221	See 1,	Gehen auf 2o sm Fahrt.
0228	c 3,	Gehen auf 24 sm Fahrt.
0237	1007 mb + 2o Grad.	UK-Befehl: "Rot 12, Kurs 324 Grad. Rückmarsch angetreten."
0[illegible]3		Gehen auf 26 sm Fahrt. Kurs 27o Grad.
0430		"S 54" kommt voraus in Sicht. "S 59" Bb. querab in Sicht.
0436		"S 54" hängt sich an.
0445		"S 59" hängt sich an.
0520		Fliegeralarm. Flugboot Stb. querab. Englisches Fernaufklärungsflugboot, Typ "Catalina" von 0520 - 0525 Uhr an Stb. Seite dicht über dem Wasser. Hält Boote wahrscheinlich für englische Kriegsfahrzeuge.
0715		Kursänderung auf 257 Grad.
0955		Derna eingelaufen.
1000		Derna fest.

Wuppermann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stellungnahme des Flottillenchefs: Lage und Aufgabe siehe Flottillen K.T.B. am 9.6. um 1920 auf Seite 863. Ich verweise auf meine Ausführungen im Flottillen K.T.B.
		An Bord, den 18.6.1942.
		gez. Kemnade
		Kapitänleutnant.
		Für die Richtigkeit!
		Leutnant zur See

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

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

Kriegstagebuch

der

3.Schnellbootsflottille.

Abschnitt: Maschine

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

Begonnen: 1.6.42

Abgeschlossen: 16.6.42

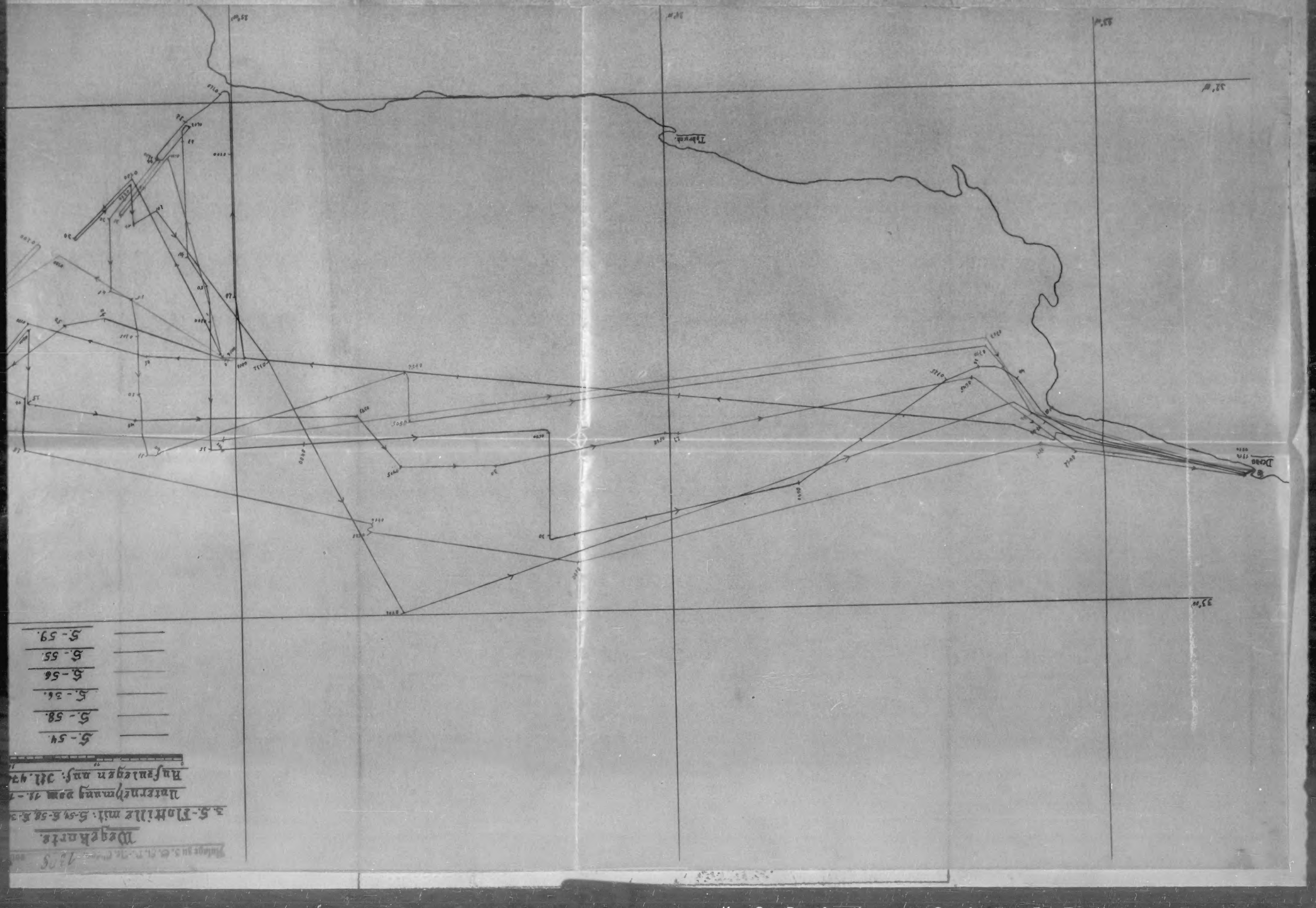
R Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.42		S.55 Verkleidungsbleche Hauptruder abgerissen. Boot zur Instandsetzung nach Salamis. s.Stör.-Meldung S.55 Nr. 13 A Dirgnus
2.6.42 16.35		S.55 Salamis eingelaufen. Dirgnus
3.6.42 18.30		S.54, S.57, S.30 und S.58 Derna ausgelaufen. Dirgnus
4.6.42 05.30 18.30		S.54, S.57, S.30 und S. 58 Derna eingelaufen. S.56, S.36, S.59, und S.60 Derna ausgelaufen. Dirgnus
5.6.42 06.30 18.30		S.56, S.36, S.59 und S.60 Derna eingelaufen. S.54, S.57, S.30 und S.58 Derna ausgelaufen. Dirgnus
6.6.42 06.30 18.30		S.54, S.57, S.30 und S.58 Derna eingelaufen. S.56, S.36, S.59 und S.60 Derna ausgelaufen. Dirgnus
7.6.42 05.30 07.00 13.30 18.30 19.30		S.54, S.57, S.59 und S.60 Derna eingelaufen. S.55 eingelaufen. S.59 und S.60 ausgelaufen zum Seenotdienst. S.54, S.57, S.30 und S.58 ausglaufen. S.59 und S.60 eingelaufen. Dirgnus
8.6.42 00.00		Befehl von Befehlshaber für S.56, S.55, S.59 und S.60 "Beschleunigtes Seeklarmachen! Da die vor Anker liegenden Boote wegen des schlechten Ankergrundes häufig treiben, wurde bei allen Booten die Motoren dadurch warmgehalten, daß der Hilfsmotor während seiner Betriebszeiten auf die Vorwärmeleitung geschaltet wurde. Bei dem ohnehin sehr hohen Raumtemperaturen blieben die Motoren für etwa 6 Stunden auf über 60° vorgewärmt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.08 06.00 19.15		2.Gruppe Derna ausgelaufen. Beide Gruppen Derna eingelaufen. S.57, S.60, S.58 und S.36 Derna ausgelaufen. Dirgnus
9.6.42 00.15 18.20 20.00		S. 57, S.60, S.58 und S.36 Derna eingelaufen. S. 36, S.54 und S.59 Derna ausgelaufen. S.57, S.36, S.58 und S.55 ausgelaufen. Dirgnus
10.6.42 10.00 11.00		S.36, S.54 und S.59 eingelaufen. S.57, S.36, S.58 und S.55 eingelaufen. Dirgnus
11.6.42		Ruhe, Motoren und Boote werden überholt. Dirgnus
12.6.42 19.10 20.58		S.54, S.57, S.58, S.36, S.56, S.55 und S.59 ausgelaufen. S.57 entlassen, da Boot Umdrehungen für Marschfahrt 26 sm/h nicht mehr halten konnte. Da S.57 bis zu den Zeitpunkt 390 Betriebsstd. hatte, Werft Palermo durch 3 Boote voll belegt und keine Reservemotoren vorhanden, ließ ich das Boot eine 2. kleine Motorenüberholung durchführen, da bei der Aufnahme von Zylindern festgestellt wurde, daß die Ventile nicht mehr dicht waren und bisher überhaupt noch keine Anzeichen von Spänen vorhanden. Nach dem damals geplanten Einsatz wäre das Boot noch für 8-10 Einsätze von Sizilien aus zu verwenden gewesen. Hauptursache für den starken Geschwindigkeitsverlust war das Abreißen der Verkleidungsbleche der Mittelwelle. Dirgnus
13.6.42 09.00		Alle Boote Derna eingelaufen. Dirgnus
14.6.42 14.20 23.30		S.54, S.58, S.55, S.56, S.36 und S.59 ausgelaufen. S.54 Mot.Bb. Zyl. 8 Auslaßventil verbogen. (s, Stör.-Meldung S.54 Nr. 13 A Dirgnus

904

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.6.42		
07.45		S.54,S.56,S.58,S.59 und S.55 eingelaufen.
08.30		S.36 eingelaufen.
		S.54 nicht einsatzbereit zur Beseitigung Störung.
		Für alle Boote Sofortbereitschaft.
18.00		S.55 Mot.M. Zyl. 7 Einlaßventil beschädigt Boot nicht einsatzbereit.
		Treibölergänzung beendet.S.58 nur 10 m³
19:28		S. 36,S.58,S.56 und S.59 ausgelaufen.
		Hinzmann
16.6.42		
12.45		S.36,S.58,S.56,S.59 eingelaufen.
		Hinzmann
		gesehen:
		In Vertretung!
		Wuppermann
		Oblt. zur See



KODAK SAFETY FILM

Anlage zu 3. S. Fl. T.-Nr. Gkdos. 1388 vom 15.8.42.

Wegekarte.

3. S.-Flottille mit: S-54, S-58, S-36, S-56, S-55, S-59.

Unternehmung vom 12.-13. II. 1941.

Aufzulegen auf: Atl. 470.

0 " "

S.-54.

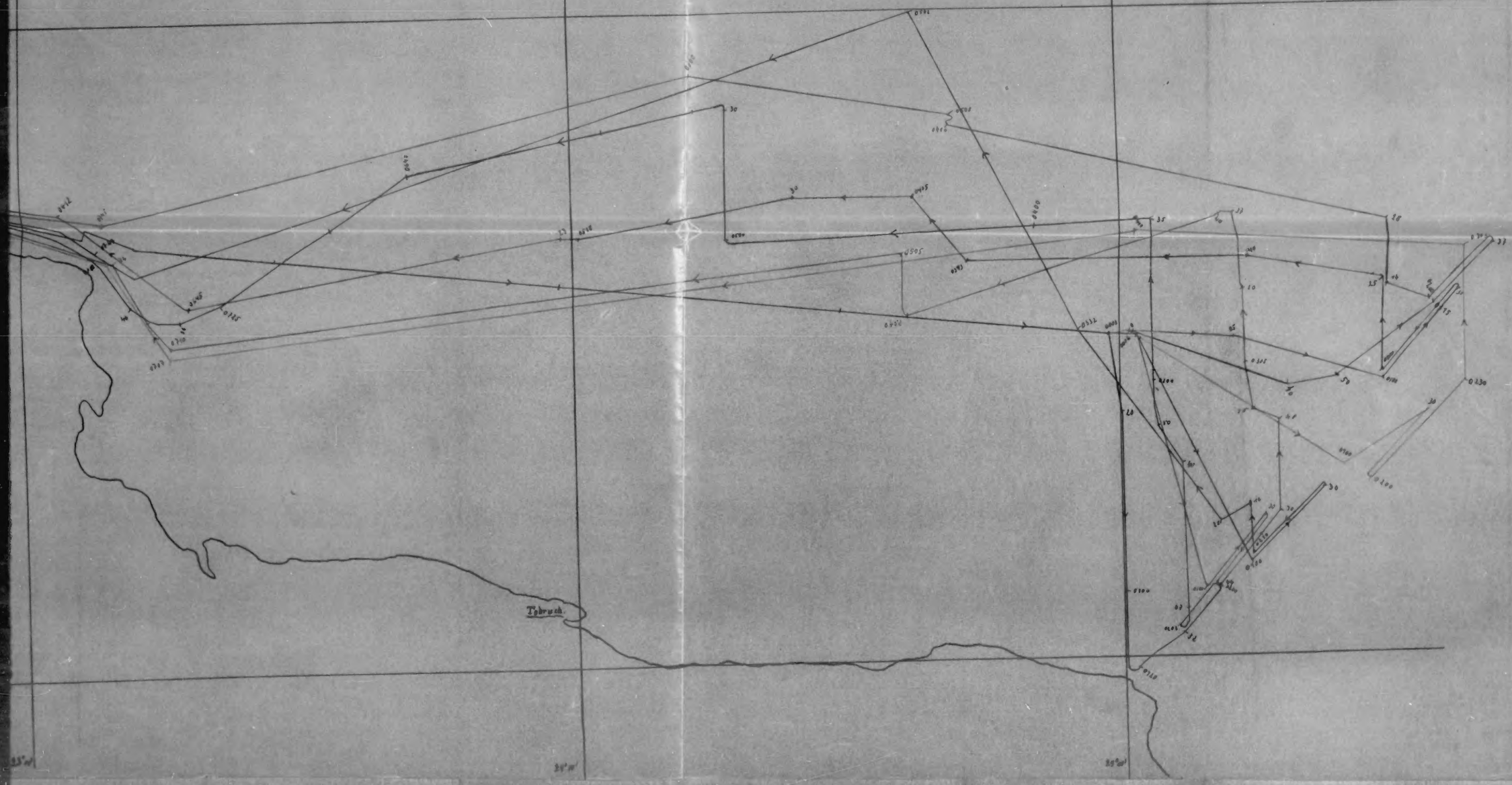
S.-58.

S.-36.

S.-56.

S.-55.

S.-59.



Anlage zu B.d.U. Nr. Skl. 1398 vom 16.8.42.

Wegekarte.

3. S.-Flottille mit: S.-54, S.-57, S.-30, S.-58.

Unternehmung vom 3.-4.IX.1942.

Aufzulegen auf: Jll. 470.

——— S.-54.

——— S.-57.

——— S.-30.

——— S.-58.

31°15'

Tobruch

Anlage zu B. d. O. Nr. Chefs. 1398 vom 16.8.42.

Wegekarte.

3. S.-Flottille mit: S.-54, S.-57, S.-30, S.-58.

Unternehmung vom 3.-4. VI. 1941.

Auflegen auf: III. 470

S.-54.

S.-57.

S.-30.

S.-58.

Rückmarsch von Derna

Anmarsch von Derna

Tobruch

Aufzulegen auf: Ill. 470

S.-54.

S.-57.

S.-30.

S.-58.

31°15'

Tobruk

Aufzulegen auf: III. 470

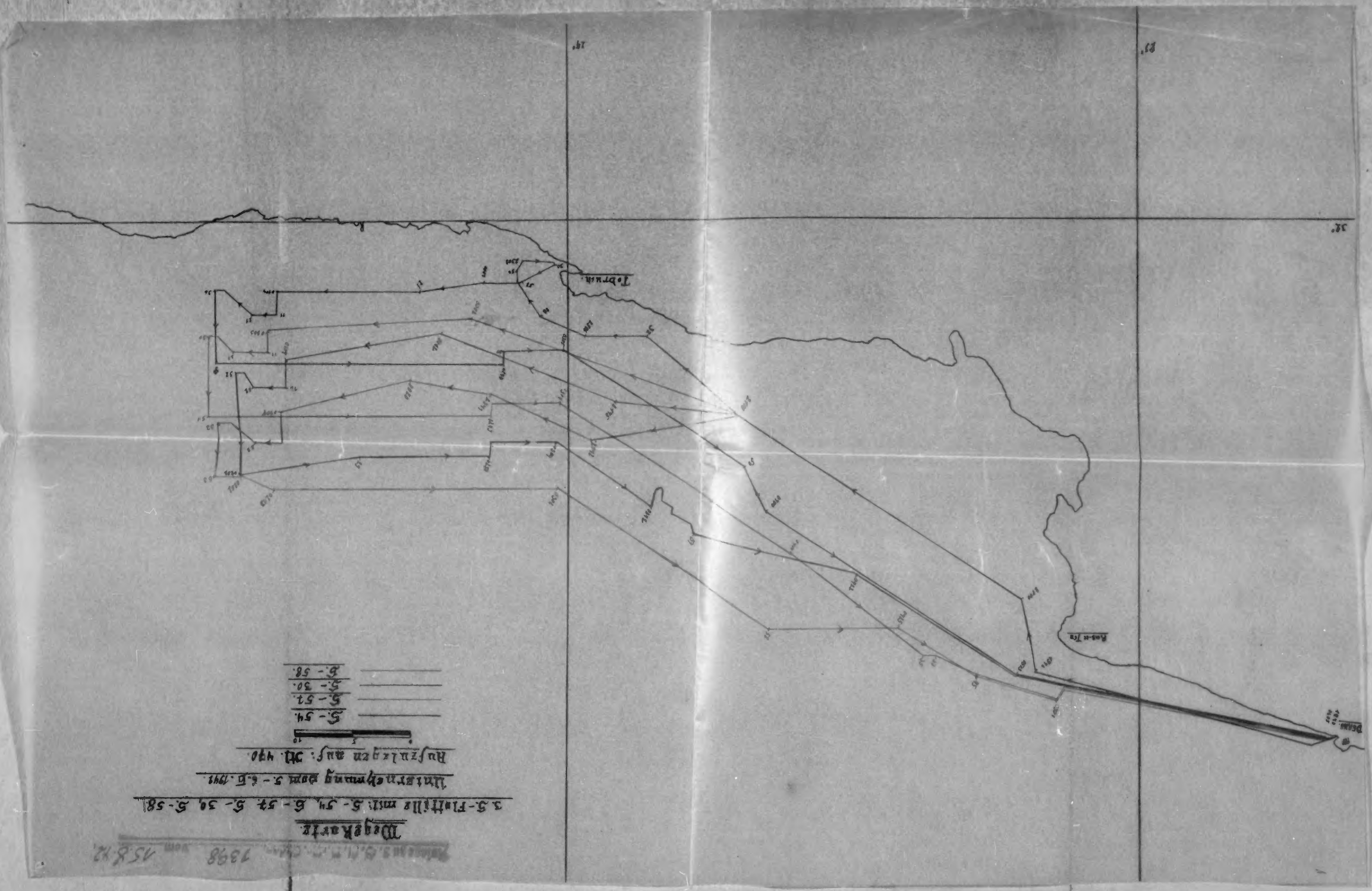
5.-54.

5.-57.

5.-30.

5.-58.

Tobruch


Übersichtskarte
zu 5-Flottille mit: S- 54, S- 52, S- 30, S-58.
Unternehmung vom 5.-6.5.1941.
Ausziehen aus: Nl. 430.
5- 54.
5- 52.
5- 30.
5- 58.
Toftum.
Ros-ør Fg.
DEUM

Anlage zu S. St. M. B. Nr. 1398 vom 15.8.42.

Wegekarte.

3. S-Flottille mit: S-54, S-57, S-30, S-58.

Unternehmung vom 7.-8. VI. 1942.

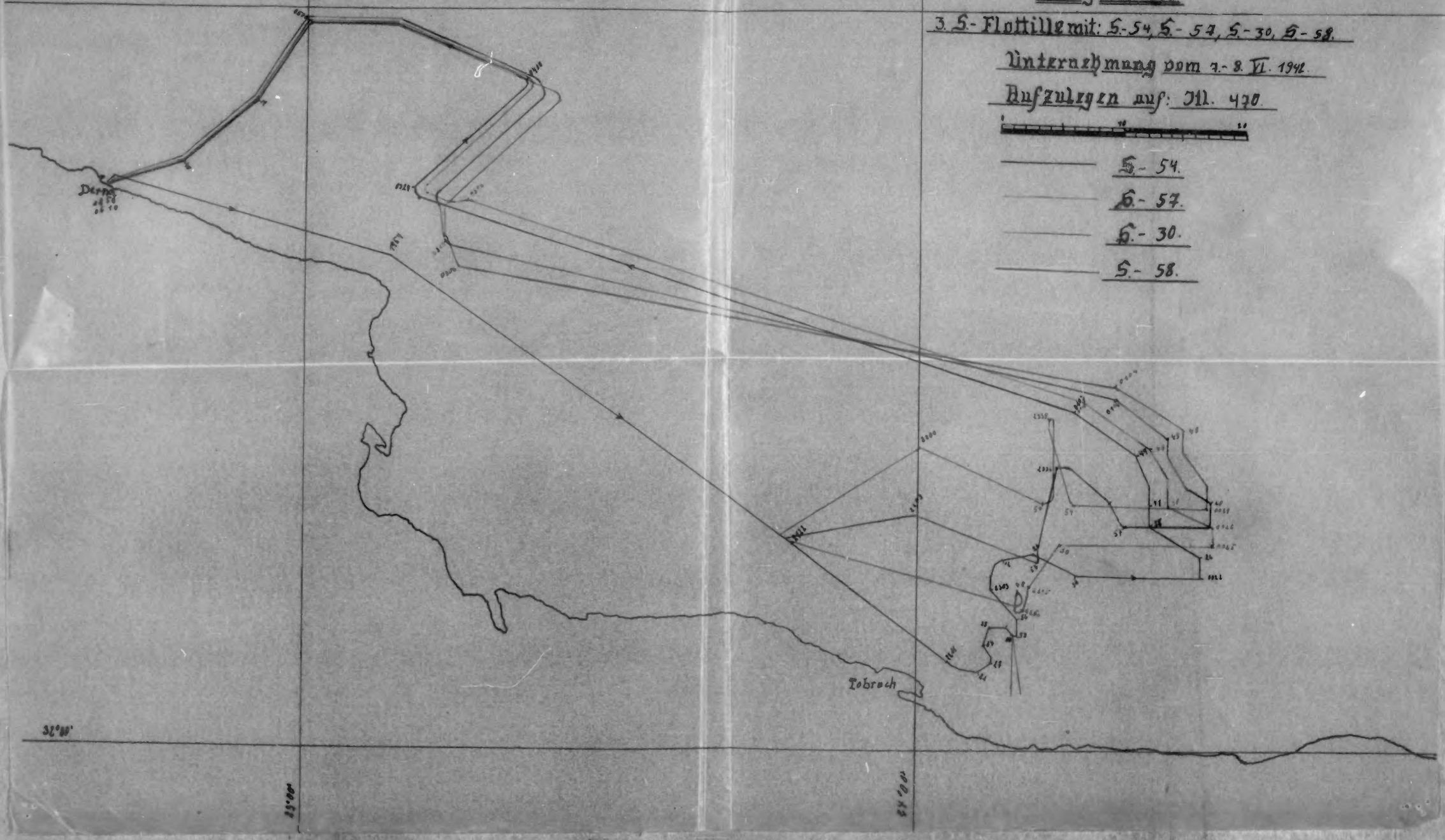
Aufzulegen auf: III. 470.

S-54.

S-57.

S-30.

S-58.



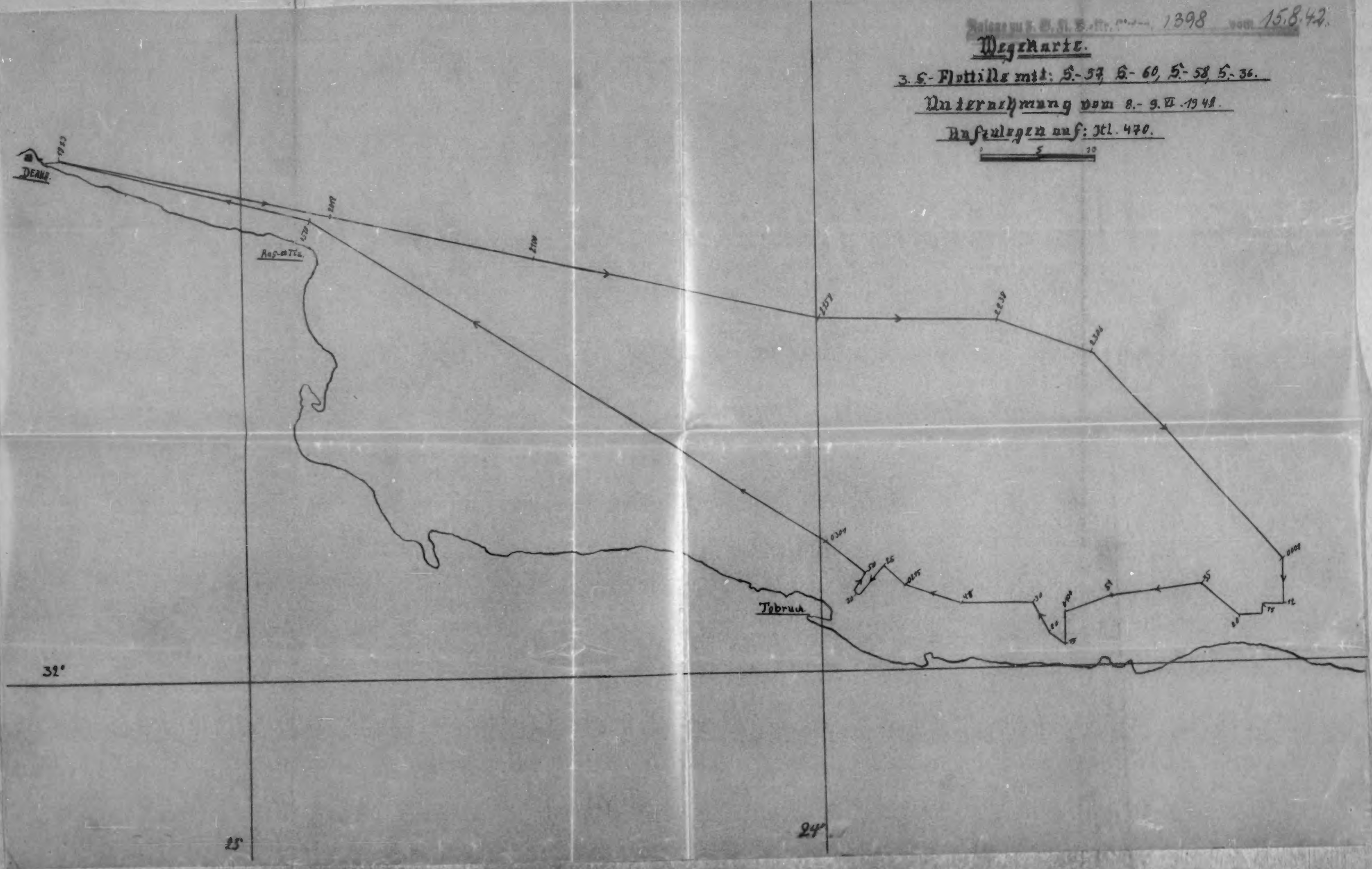
Beilage zu B. Nr. St. B. Nr. ... 1398 vom 15.8.42.

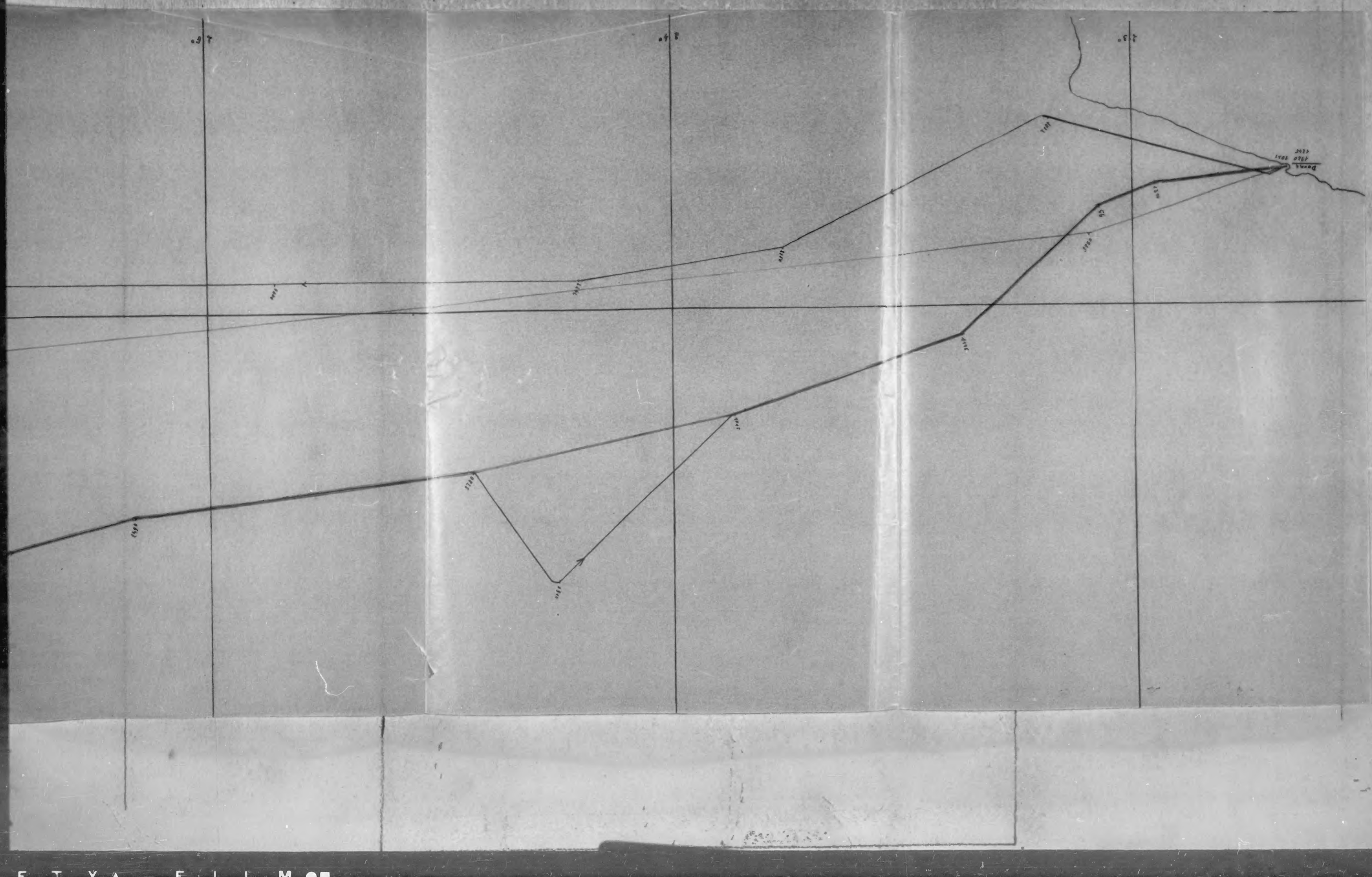
Wegekarte.

3. S-Flottille mit: S.-57, S.-60, S.-58, S.-36.

Unternehmung vom 8.-9. VI. 1941.

Auflegen auf: Atl. 470.





F E T Y▲ F I L M●■

Ulcae Xartc

3. 5. - Flotille - 5-36 5-58 556 5-59

Ulr teornehmung vom 15 - 16.8 42

Aufzug gegen auf Tral. N 430

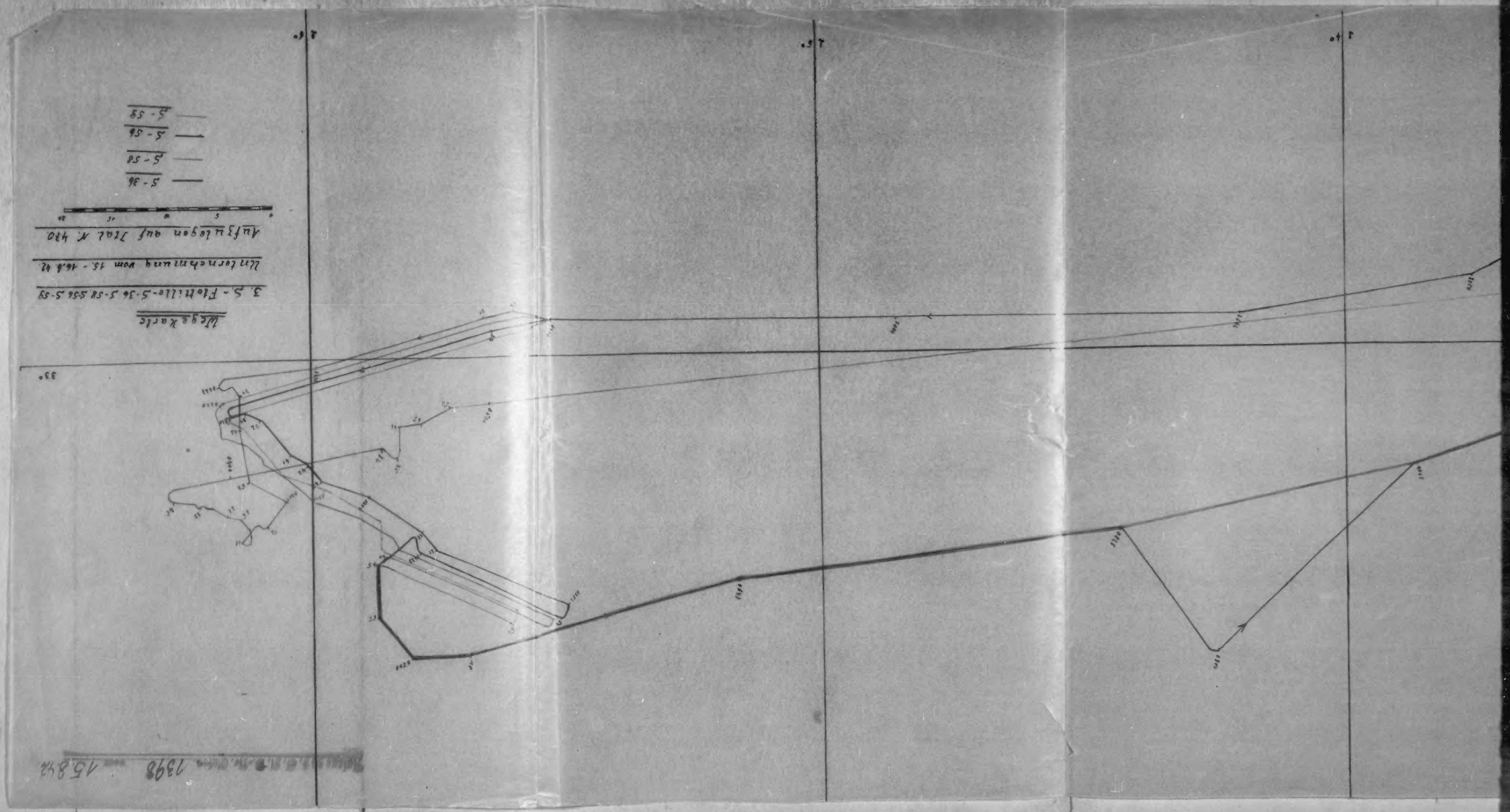
5 0 5 10 15 20

5 - 36

5 - 58

5 - 56

5 - 59



1398 15.8.42

KODAK SAF

0 5 10

Wegekarte

3. S-Flottille 2. Gruppe

S-56, S-54, S-59

Unternehmung am 9.-10.6.194..

Aufzulegen auf Ital. Nr. 470

—— S-56
—— S-54
—— S-59

—— Gem. Rückmarsch.

0445

0430

0931

2300

2300

2300

2231

Berka

Rad el Tin

2320

2330

2340

2350

0 5 10

Wegekarte

3. S-Flottille 2. Gruppe

S-56, S-54, S-58

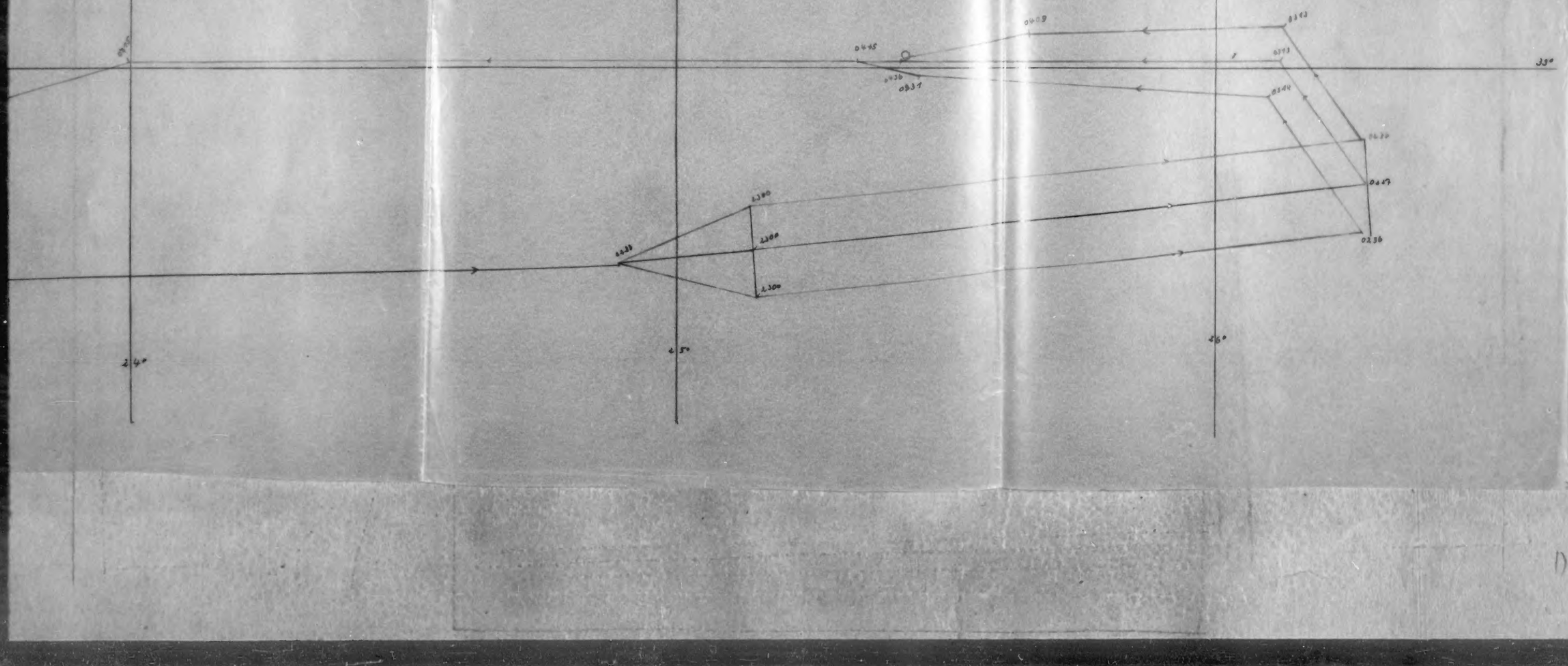
Unternehmung am 9.-10.6.194.

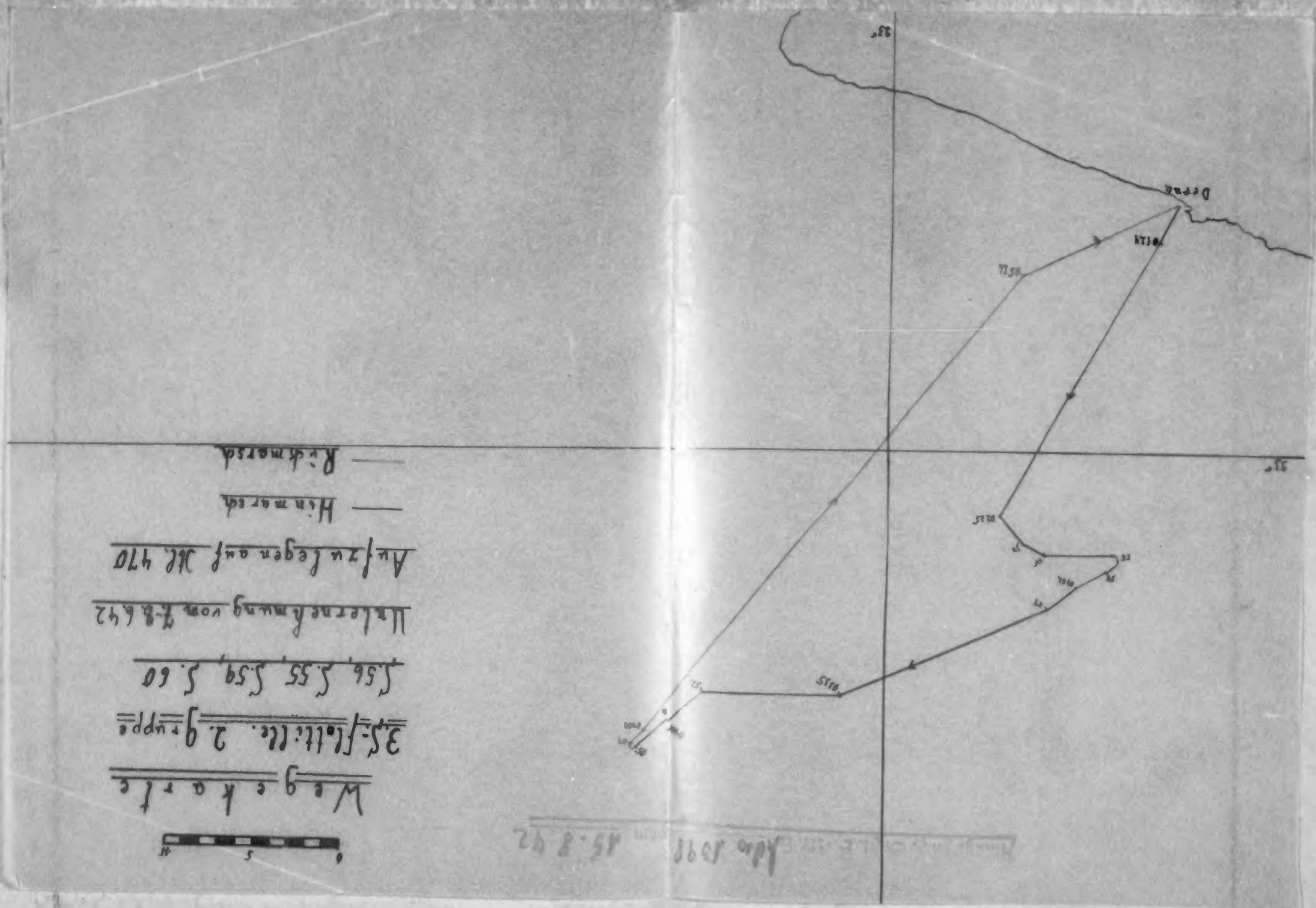
Aufzulegen aufItal. Nr. 470

— S-56
— S-54
— S-59

— Gem. Rückmarsch.

Adm 1398 vom 16.8.42




Deppe
32°
Hinmarsh
Rickmarsh
Weg e karte
3 5 - fache. 2. 9 maßstab
§ 56, § 55, § 59, § 60
Unterschrift vom 7-8.42
Aufzug Legende
Hinmarsh
Rickmarsh

Anl. 1398 vom 15.8.42

Wegekarte

3. S-Flottille 2. Gruppe

S-56, S-36, S-59, S-60

Unternehmung am 6.-7.6.1942.

Aufzulegen auf Ital. Nr. 470

— S-56

— S-36

— S-59

— S-60

— S-56, S-36 Rückmarsch

AFRIKA

Derna

Tobruk

Ras Azzaz

33°

32°

25°

23°

Derna

Tobruch

AFRIKA

33°

32°

23°

24°

25°

Gem. Richtmarsch

Lag. Schiff

Wegekarte

3. S-Flottille 2. Gruppe

S-56, S-36, S-59, S-60

Unternehmung am 4.-5.6.1942.

Aufzulegen auf Akt. Nr. 470

—— S-56

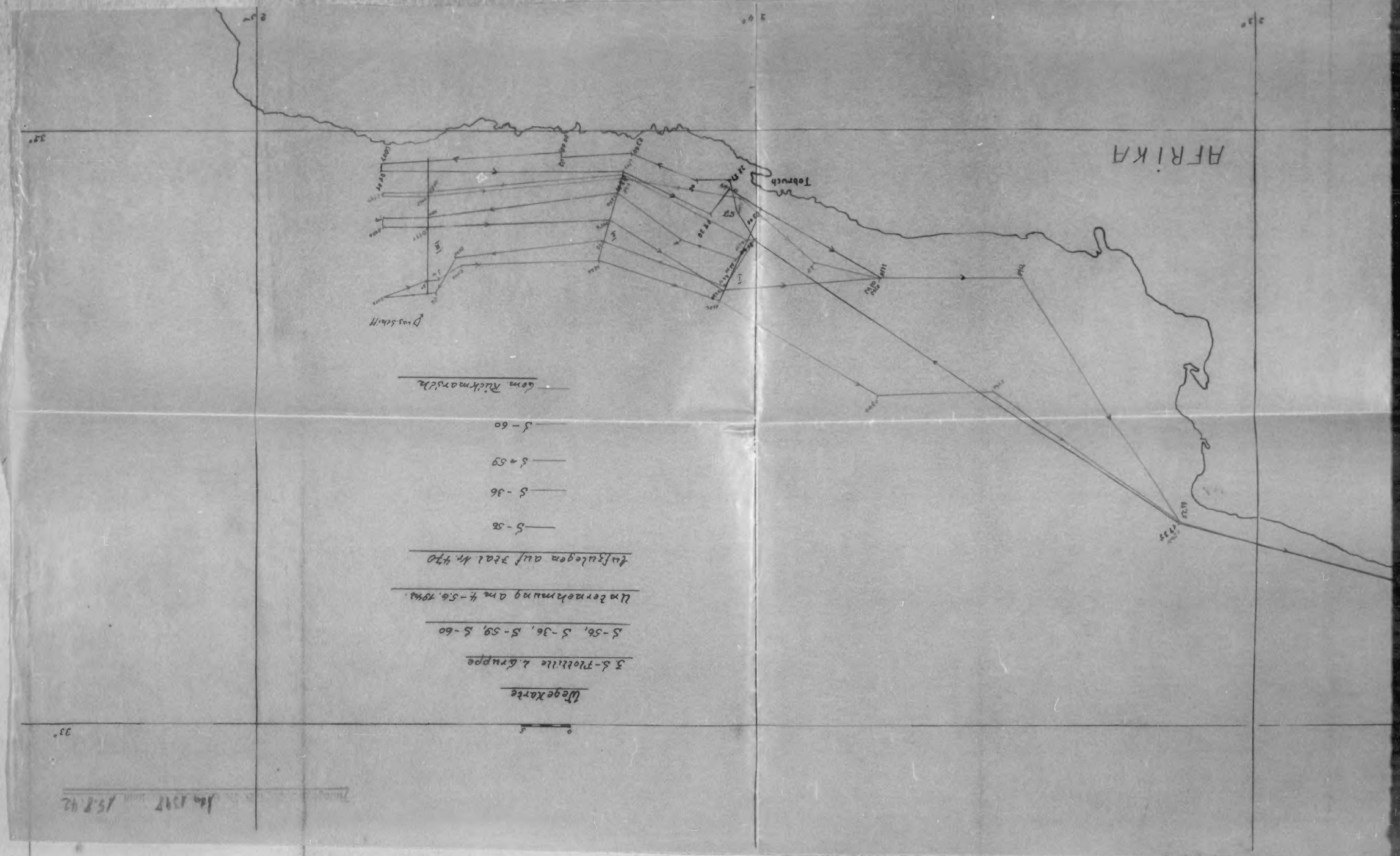
—— S-36

—— S-59

—— S-60

—— Gem. Richtmarsch

Jan 1398 15.8.42



Wege Karte

3 S-Flottille 4. Gruppe

S-56, S-36, S-59, S-60

Unternehmung am 4-5.6.1942.

Aufgelegen aufItal. Hp 470

—— S-58

—— S-36

—— S-59

—— S-60

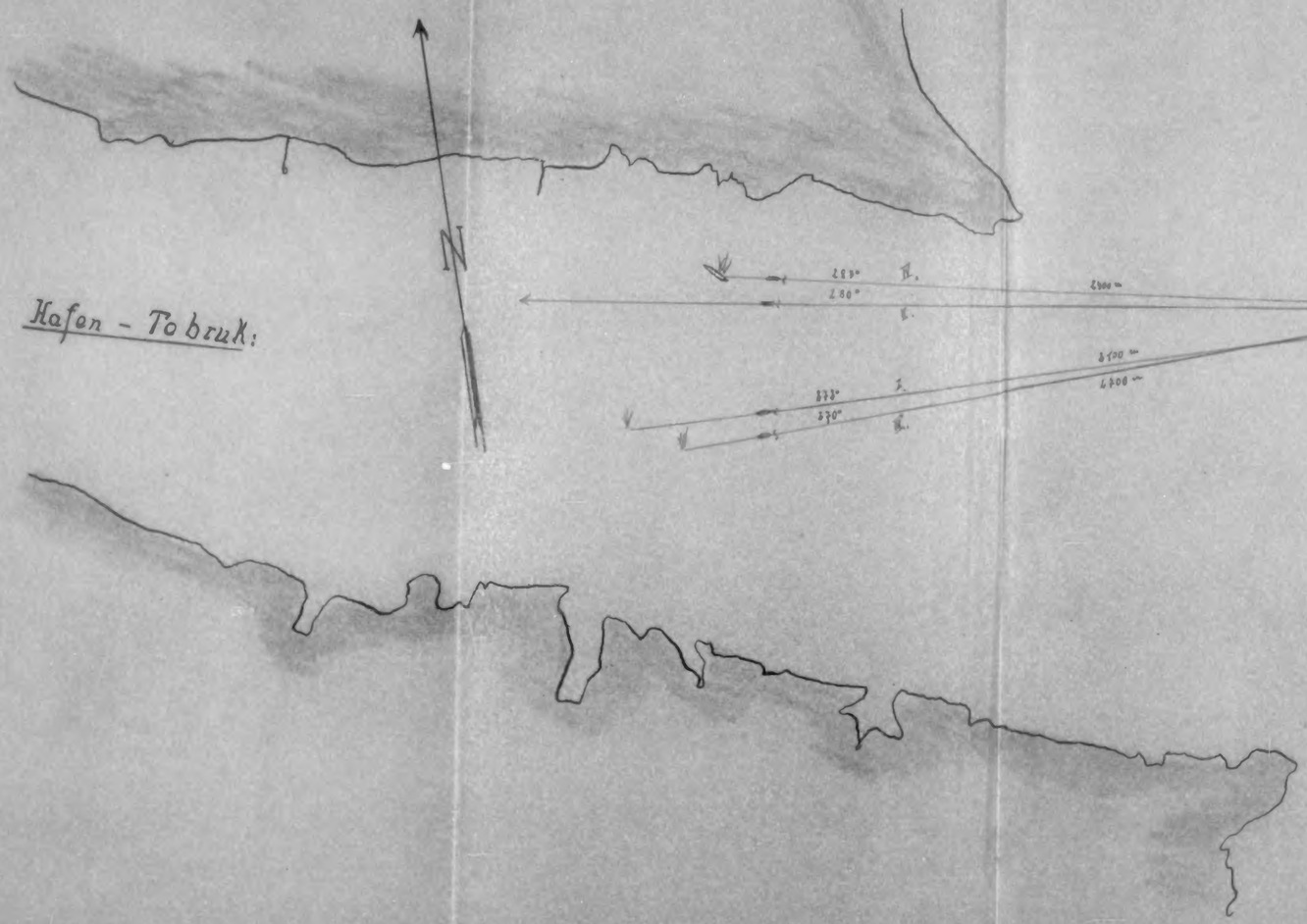
—— Gem. Rückmarsch

Los Schiff

KODAK SAFETY FILM

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1398 vom 15.8.42.

Hafen - Tobruk:



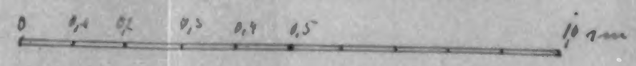
Schußbild:

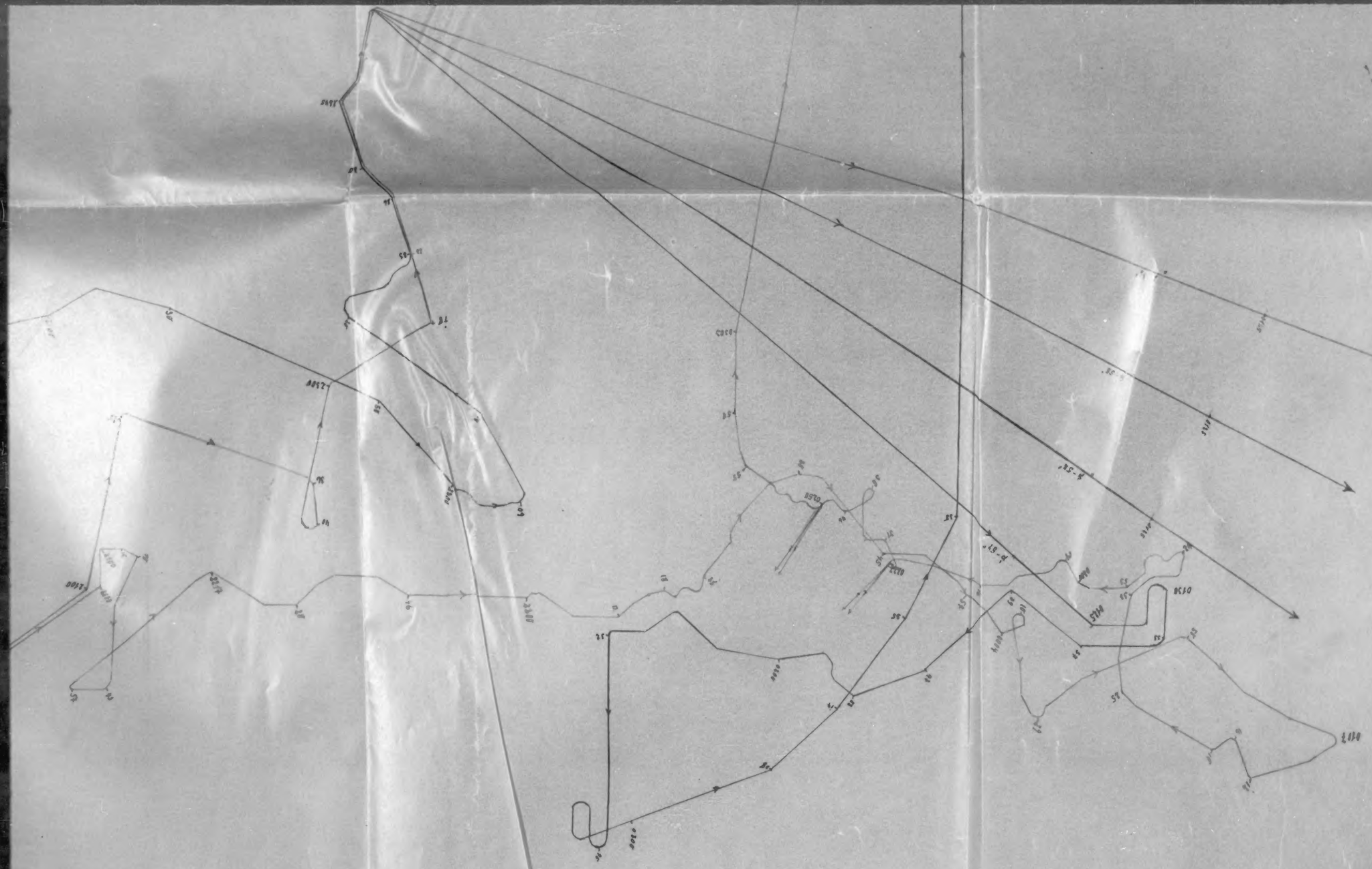
3. S-Flottille „S-54"

Unternehmung vom 5./6.6.42

Aufzulegen auf Luftbild

Maßstab etwa 1: 16 000

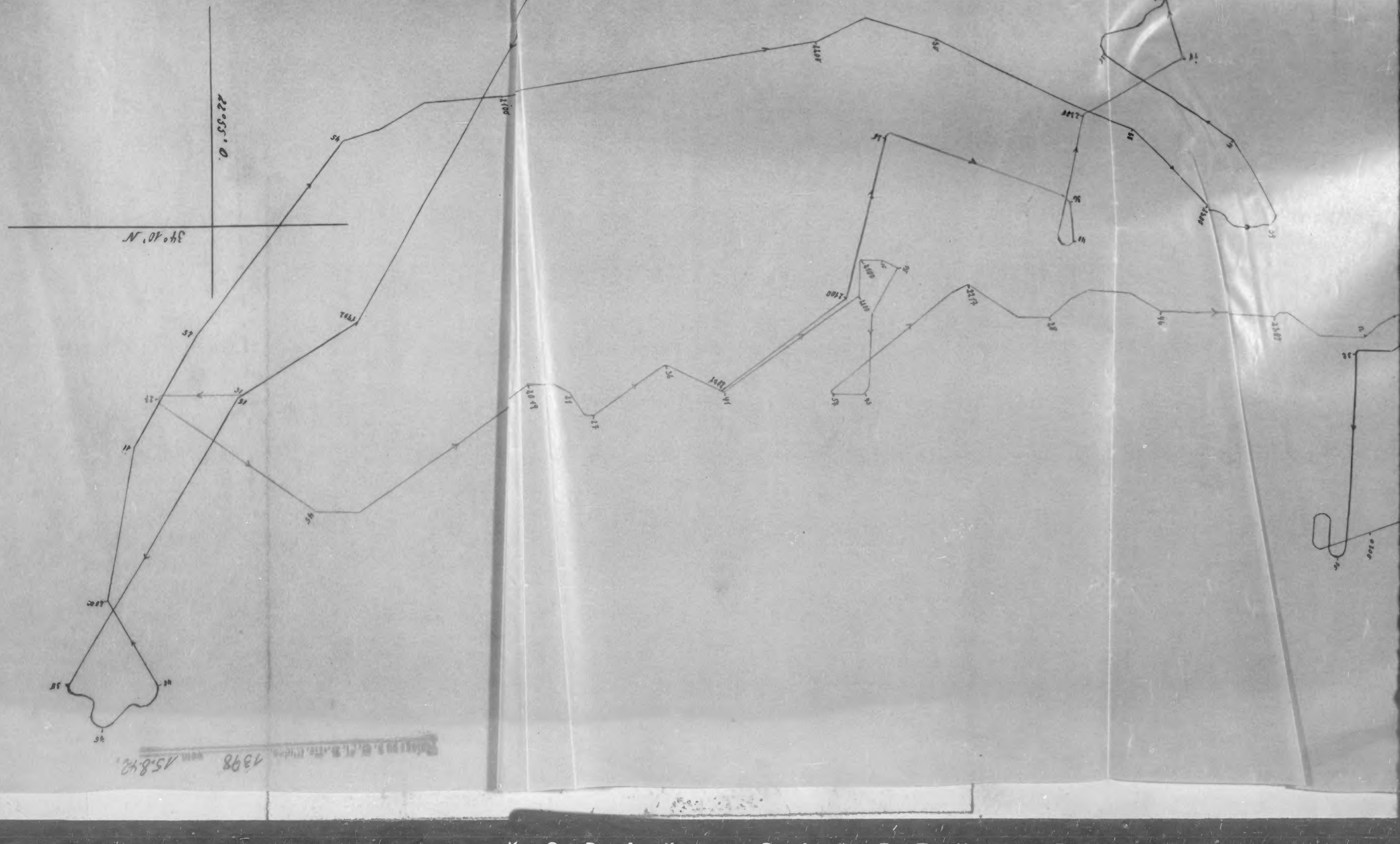




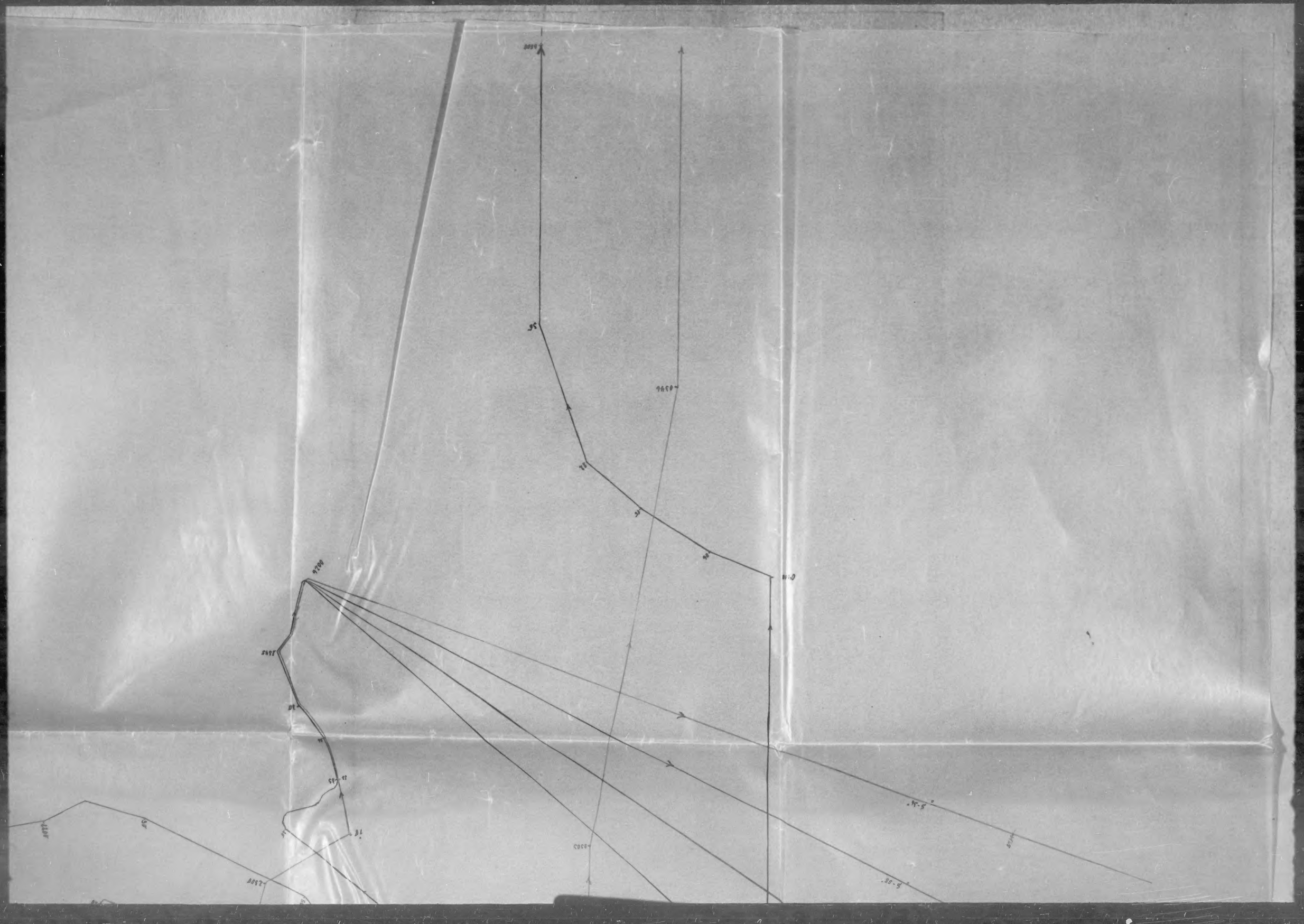
Wegekarte:

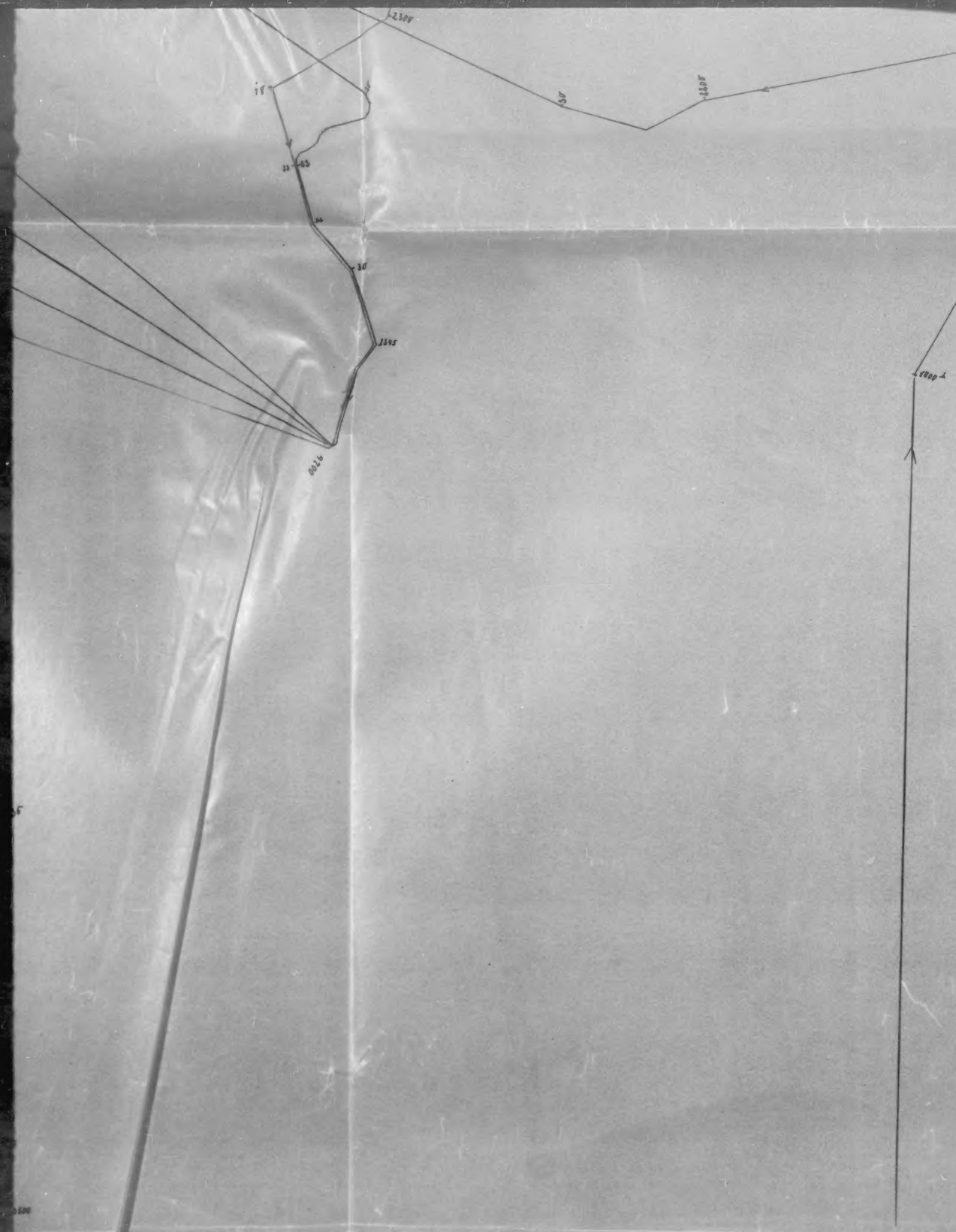
3. 5- Flatrue 5-54 5-25 5-58 5-61 5-36 5-29

Unterschlupf am 14-15.6.42



KODAK SAFETY FILM





Wegekarte:

3. S-Flottille S-54, S-55, S-58, S-56, S-57.

Unternehmung am 14.-15. 6. 42

Maßstab 1: 125000 · 1 cm = 1 km

0 5 10

S - 54

S - 56

Wegekarte

3 S-Flottillenwit: S-52 S-

Untereinheitung p

Hufzulegen auf

S-5

S-52

S-55

S-25

Joppruch

Hof-alter

Berlo

32°

33°

K O D A K S A F E T Y ▲ F I L M ●■

33°

Derna

Ras-el-Tin

Tobruch

32°

23°

24°

25°

Wegekarte

3. S.-Flottille mit: S.-57 S.

Unternehmung

Aufzulegen auf

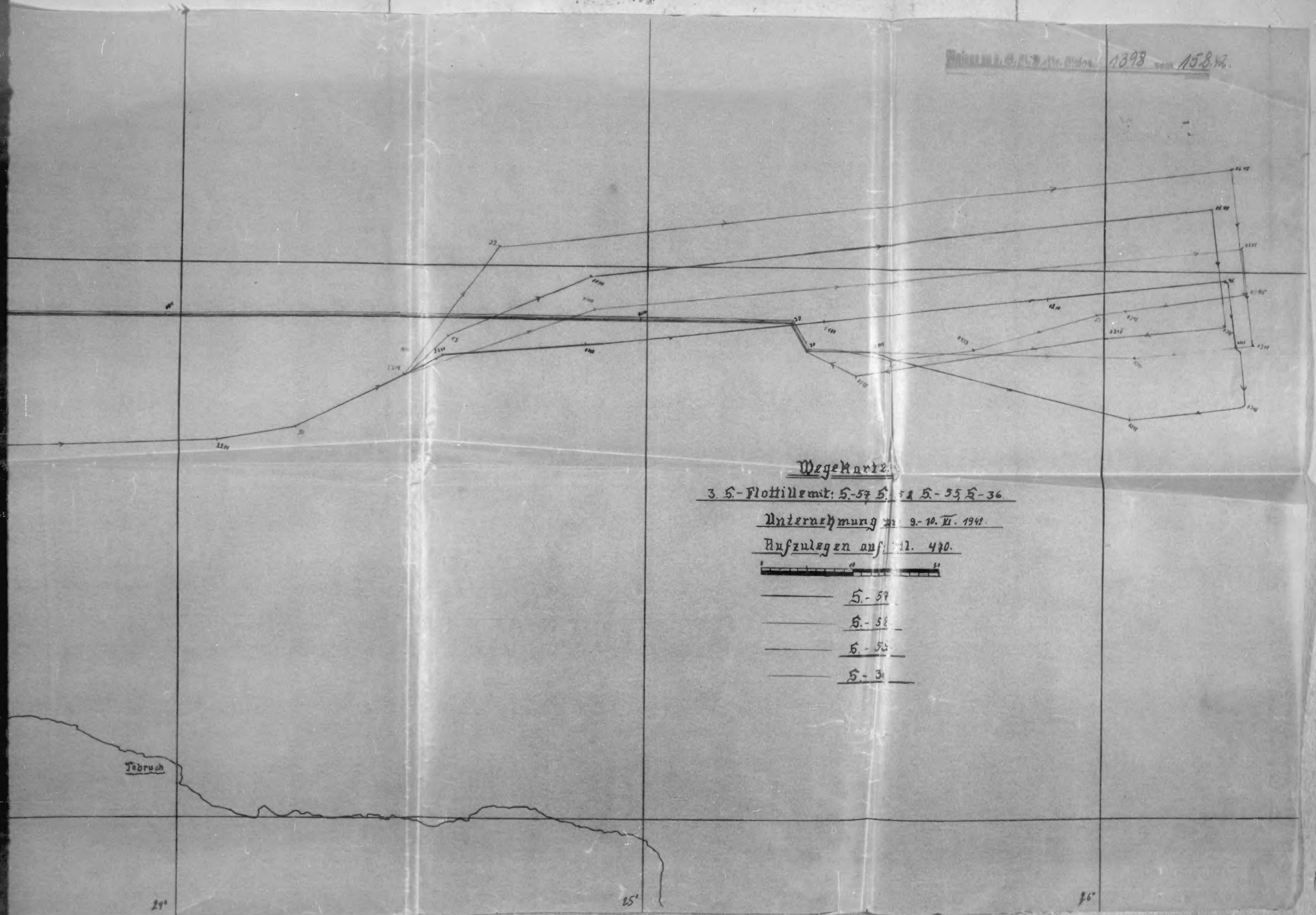
S.-5.

S.-5.

S.-5.

S.-5.

1393 vom 15.8.42.



Wegekarte.

3. S.-Flottille mit: S.-57 S. [illegible] S.-55 S.-36

Unternehmung vom 9.-10. VI. 1942.

Aufzulegen auf [illegible]. 42.

S.-57

S.-58

S.-55

S.-36

Anlage zu 3. G. Kl. B.-Nr. G.Kdos. 1398 vom 15.8.42.

Gefechtsskizze.

3. S'-flottille von S'-57.

Unternehmung vom 3.-4.6.42

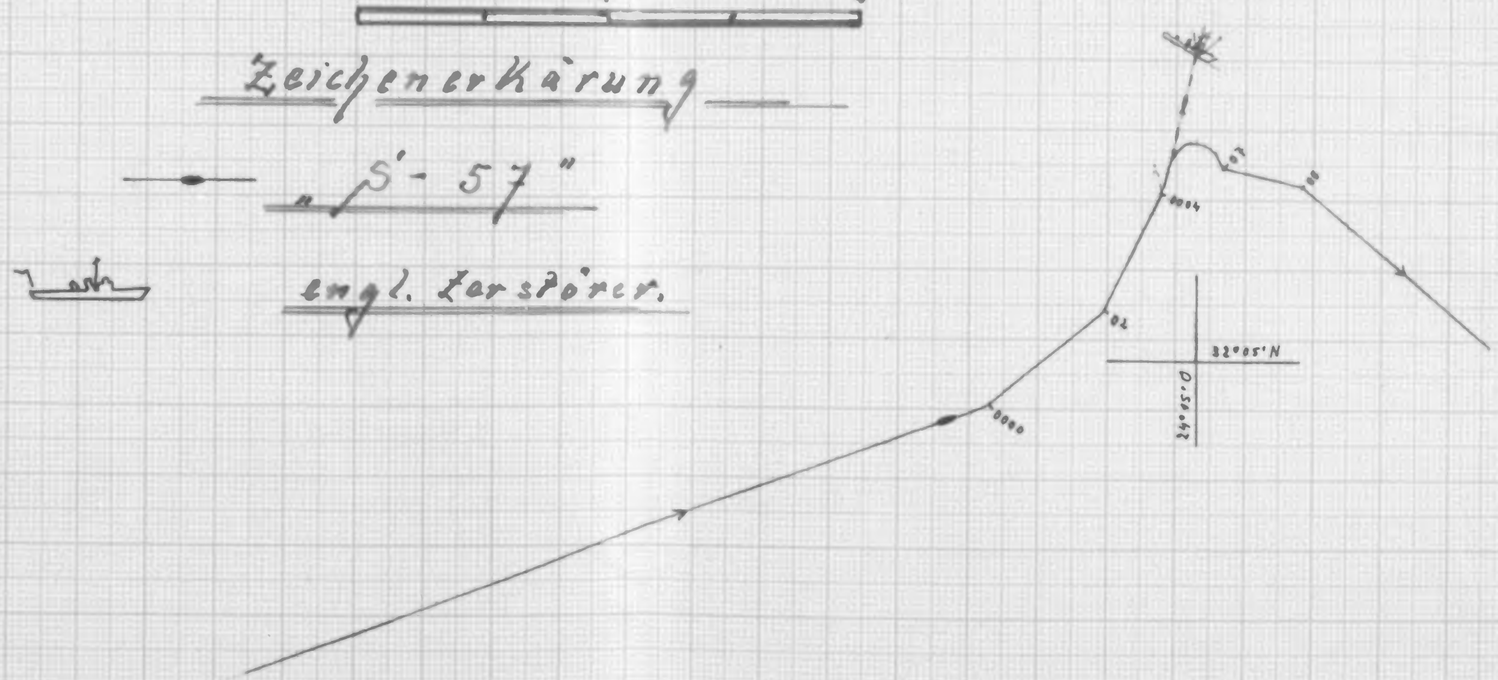
Maßstab 1:50000

1 0 1 2

Zeichenerklärung

— „S'-57"

engl. Zerstörer.



PG—71355—NID

Kr 236 51/-

Gefechtsbericht

„S 56" [3. S.-flottille]

15.6.1942

Versenkung eines englischen Kreuzers im Mittelmeer.

Mit 1 Gefechtsskizze

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71355 /N.I.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
RECORD CARD OR A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

PG/71355

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

ACTION REPORT

DATE: 15.6.42

1150/ Dt. Mar. Kdo. Ital.

3. Anlage zu 3. S-Flottille Gkdos B.Nr. 751 v.24.7.1942.

Gefechtsbericht

des Kommandanten "S 56" über die Torpedierung eines englischen Kreuzers der Dido- oder Southampton-Klasse am 15. Juni 1942.

Anlage 4 zu Dt. Markdo. Italien
B. Nr. Gkdos 4800 vom —

Die Flottille war in der Nacht vom 14. zum 15. Juni 1942 gegen einen von Alexandrien nach Malta bestimmten, stark gesicherten englischen Geleitzug angesetzt. Von 1800 Uhr bis Einbruch Abenddämmerung hunderte von Flaksprengpunkten in 90 Grad gesichtet. Ab 1900 Uhr wurde die Flottille in 2 Gruppen aufgeteilt, zu je 3 Booten. Ich führte die Gruppe "S 56", "S 36", "S 59". Nach dem Sichten des feindlichen Sicherungsverbandes um 1925 Uhr hatte die 2. Gruppe, insbesondere "S 56" fast die ganze Nacht Fühlung mit den den Geleitzug sichernden Zerstörern.

2003 Uhr FT Kr. von Chef: "Alarm Quadrat 5267. Bitte keine Leuchtbomben."
Handelsschiffe, an denen die 1. Gruppe vorübergehend Fühlung hielt, wurden trotz Auseinanderziehen der Boote auf 3 und 5 sm Abstand nicht gesichtet.

2139 Uhr FT Kr. von Chef: "Quadrat 5257 m.u. Feind steuert 260 Grad, Fahrt 14 sm, halte Fühlung im Kielwasser."
Die Boote fuhren hierbei teilweise mit hoher Fahrt auf westlichen und östlichen Kursen hin und her, wurden mehrfach durch die die Boote selbst beleuchtenden Leuchtbomben erkannt und von 8 Zerstörern mehrmals eingekesselt gejagt und in verschiedenen Richtungen abgedrängt.

2144 Uhr FT Kr. von Chef: "Keine Leuchtbomben".

2349 Uhr FT Kr. an Befehlshaber von Chef 3. S.-Flottille: "Habe Fühlung wegen Zerstörerjagd verloren. Bitte FT 2144 bestätigen."

2309 Uhr FT Kr. von Chef 3. S.-Flottille an Befehlshaber: "Dringend Leuchtbomben abstellen."
Bei dem häufigen Gejagdwerden und Auseinanderlaufen kamen die Boote der 2. Gruppe mehrmals untereinander außer UK-Reichweite, bzw. hatten plötzlich UK-Verbindung mit Booten der 1. Gruppe.

2329 Uhr FT Kr. von Chef 3. S.-Flottille: "Bitte keine Bombenangriffe mehr. Wegen Leuchtbomben Angriff unmöglich."

2357 Uhr FT Kr. von Deutschem Marinekommando Italien an Chef 3. S.-Flottille: "Fühlunghalter haben Befehl, eine Stunde nicht zu leuchten."
Da die Boote mehr oder weniger einzeln operieren mußten, (die Kommandanten konnten nicht mehr übersehen, wie die anderen Boote zu ihrem eigenen Boot standen) war ein geschlossener Ansatz der Boot auf eine Zerstörergruppe daher nicht mehr möglich, obwohl ich dieses erwogen hatte, nachdem ich bis 0115 Uhr kein einziges Handelsschiff zu Gesicht bekommen hatte.

1 20492/42

0015 Uhr — Mache FT Kr., "Quadrat 5182 obere Kante Mitte. Halte Fühlung an Zerstörer Kurs NW mittlere Fahrt", in der Hoffnung Boote die kein Ziel hatten mit ansetzen zu können. "S 59", das in der Nähe stand, erhielt daher zu dieser Uhrzeit von mir Schußerlaubnis auf 2 Zerstörer die nach seiner Meldung für ihn in günstiger Lage standen. 0120 Uhr schoß "S 59" einen Doppelfehlschuß auf diese beiden Zerstörer. Zur gleichen Zeit hatte ich selber Fühlung an einem Zerstörer der Jervisklasse.

0121 Uhr — FT Kr. von Chef an "S 56", "S 59": "Vorstoße ab 0140 Uhr von Quadrat 5156 bis 5183 Kurs 300 Grad 26 sm. Falls "S 56" keine Fühlung mehr, im Süden, 4,6 sm Bootsabstand im Aufklärungsstreifen anhängen."
Ich hielt jedoch trotz dieses FT's Fühlung, da ich hierin meine letzte Hoffnung sah, indem ich ihm folgte, doch noch auf Handelsschiffe zu stoßen. Dieser Zerstörer fuhr nämlich mit verschiedenen Kursen und kleiner Geschwindigkeit hin und her und ich hatte den Eindruck, daß er auf das eigentliche Geleit wartete, zumal ich nach meiner Kopplung ziemlich an der Spitze des Geleits stehen mußte.

0140 Uhr — FT Kr. an Befehlshaber von Chef 3. S.-Flottille: "Falls weiterhin Leuchtbomben, Angriffe ausgeschlossen. Bei Abreißen Fühlung 2309 Uhr Quadrat 5247. M.u. steuerte Feind 280 Grad, 14 sm."
Mir war jedoch vollkommen unklar, ob ich im Norden oder im Süden des Geleits stand. Ich kam dann in UK-Reichweite mit "S 58", nachdem ich "S 59" verloren hatte und versuchte nun mit ihm zusammen zu operieren. "S 58" kam dann kurz nach 0200 Uhr in günstige Schußposition zu einer Geleiteinheit - es besteht die Möglichkeit, daß es der später von "S 56" torpedierte Kreuzer war - jedoch Doppelfehlschuß. Leider war es mir nicht möglich, festzustellen, wie "S 58" zu mir selbst stand, nahm jedoch an, daß er westlich von mir stand, da er mehrere Einheiten auf Ostkurs meldete und der von mir ständig beobachtete schon oben erwähnte Zerstörer auch vorwiegend Ostkurs steuerte.

0215 Uhr Qu. CO 5168 l.u. — Ich habe den Funkspruch erhalten: "Falls bis 0230 Uhr keine Feindberührung, abbrechen und Rückmarsch unter der Küste . Chef." So gebe ich die für mein Boot allerletzte Hoffnung durch den Zerstörer doch noch auf ein Handelsschiff geführt zu werden, auf und habe mich entschlossen, meine Torpedos auf Kriegsschiffe loszumachen.

o22o Uhr Qu. 5168 u.m. Ich stehe mittlerweile vorlich von 2 Zerstörern - der 2. war plötzlich an meiner Stb.-Seite in Sicht gekommen - und setzte zum Angriff auf den oben erwähnten Zerstörer der Jervisklasse, an dem ich fast 2 Stunden Fühlung gehalten hatte, an.

o227 Uhr Qu.5168 M.u.r. Doppelfehlschuß auf den Zerstörer. Gegnerbug rechts, Lage 8o, Fahrt 18, geschätzte Entfernung 8oo m. Hierbei war klare Sicht, gut zu erkennende Kimm, NW-Wind 4, Seegang 2 - 3, mittlere bis lange Dünung, daher unsere Doppelgläser dauernd feucht. Alle Einzelheiten waren jedoch einwandfrei mit bloßem Auge zu erkennen.

o228 Uhr Qu.5168 M.u.r. Ich drehe nach Osten und dann nach Süden mit 15 sm Fahrt ab, ohne bemerkt worden zu sein. Doppelfehlschuß.

o23o Uhr Qu.5168 u.K.r. Ich habe mich aus der nächsten Nähe der beiden Zerstörer entfernt, lade meine Torpedos nach und beobachte wie aus dem Westen mehrere neue Schatten mit östlichem Kurs größer werden.

o235 Uhr Qu.5192 r.o. Gehe auf Südkurs mit 24 sm Fahrt, da ich den Eindruck habe, daß ein Zerstörer hinter mir her ist.

o236 Uhr Qu.5192 r.o. Unter den sich nach Osten schiebenden Schatten, mache ich einen weit größeren als die anderen aus.

o237 Uhr Qu.5192 r.o. Ich gehe daher auf 2oo Grad und 15 sm Fahrt, um mir den Verband näher zu betrachten.

o238 Uhr Qu.5192 r.o. Drehe nach Norden auf den Verband zu. Fahrt 9 sm.

o239 Uhr Qu.5192 r.o. Ich stoppe auf Nordkurs, gleichzeitig um meine Torpedos besser nachladen zu können. Der Bb.-Torpedo klemmte nämlich nachdem er halb eingeführt war. Die Störung wurde beseitigt und die Anlage war bis auf die notwendige Ausstoßluft wieder klar.

o24o Uhr Qu.5192 r.o. Im Norden von mir sehe ich folgendes Bild: Einen großen langen Schatten in der Mitte - er passte auf diese Entfernung, etwa 35oo m, gerade ins Glas - und im Vollgürtel um ihn/

o24o Uhr Qu.CO 5192 r.o. um ihn herum 4 Zerstörer. Merkmale des Kreuzers: Beinahe doppelt so lang wie die vor und hinter ihm stehenden Zerstörer, die seitlichen hatten jeweils eine stumpfe oder spitze Lage zu mir, 2 etwas schräg stehende Schornsteine, 2 schräg stehende hohe Dreibeinmasten, abgeschrägter Steven, Anzahl der Geschützstürme noch nicht auszumachen. Zerstörertypen: Spitzenzerstörer Jervisklasse, wahrscheinlich der, auf den ich o227 Uhr geschossen hatte. Stb. achtern ein kleinerer

Zweischornsteinzerstörer, achtern ein Jervis-zerstörer. Typen der an der Bb.-Seite des Kreuzers stehendes 2 Zerstörer noch nicht auszumachen später ebenfalls als Zweischornsteinzerstörer erkannt.

0241 Uhr Qu.CO 5192 r.o.
bis
0243 Uhr Qu.CO 5192 r.o. Ein 5. Zerstörer dampft in 35o Grad von mir mit hoher Fahrt auf den Verband zu. Er steht also noch Stb. achteraus und scheint bestrebt zu sein die noch unbesetzte Position im Vollgürtel Stb. vorne zu besetzen.

0244 Uhr Qu.CO 5192 r.o. Ich bin mit 15 sm Fahrt im NO-Kurs auf den Verband zugelaufen. Ich erkenne daß er auf SO-Kurs geschwenkt hat. Der Kreuzer liegt jetzt etwa in Lage 3o - 4o zu mir, Entfernung etwa 25oo m.

0245 Uhr Qu.CO 5192 r.o. Die Zerstörer nehmen unter starker Qualmentwicklung anscheinend höhere Fahrt auf (der linke Flügel) um ihre alten Positionen im Vollgürtel zu halten.

0246 Uhr Qu.CO 5192 r.o. Ich drehe über Ost auf 11o Grad, um den genauen Kurs und die Fahrt des Verbandes festzustellen. Mittlerweile steht der zuletzt zum Verband getretene Zerstörer - Typ wegen spitzer Lage nicht einwandfrei auszumachen - in rechtweisend 35o Grad zu mir. Ich schätze die Entfernung auf 8oo m, hohe Bugwelle, die unmittelbar auf mich zukommt.

0247 Uhr Qu.CO 5192 r.o. Obwohl der Zerstörer auch weiterhin auf mich zuliegt, glaube ich selbst nicht, daß er mich erkannt hat, da auch die übrigen Zerstörer leichte Zick - Zack Kurse steuerten. Gehe auf 13o Grad, Fahrt weiterhin 15 sm.

0248 Uhr Qu.CO 5192r.K.o. Gehe auf 15o Grad, Fahrt 15 sm unverändert.

0249 Uhr Qu.CO 5192r.K.o. Bin nun sicher, daß der Gegner (der Kreuzer) 15o Grad steuert und 15 sm Fahrt läuft. Meine Lage zu ihm ist jetzt etwa 4o Grad, Entfernung etwa looo m. Kreuzer passt nur noch zur Hälfte ins Glas. Der Hinter mir stehende Zerstörer ist durch mein Kielwasser durchgeschoren und steht nun Stb. achteraus von mir, Entfernung etwa 5oo m. Der in der Sicherung vorn stehende Zerstörer steht jetzt Stb. voraus vom Kreuzer, etwa 8oo m von mir entfernt.

0250 Uhr Qu.CO 5192 r.K.o. Ich habe auf den Kreuzer zugedreht und will im Zudrehen schießen. Erst ganz kurz vorher ist genügend Ausstoßluft auf den Pressluftflaschen. Bei meiner nochmaligen Frage, ob die Torpedo-anlage klar, stelle ich fest, daß der Bb.-Rohr-deckel nicht richtig geöffnet ist, und befehle

auf rechtweisend 4o Grad mittschiffs, recht so. Fahrt 9 sm. Tiefseeauspuff. Im selben Augenblick, nachdem ich selber noch den viereckigen großen Gefechtsturm und davor 2 oder 3 Türme mit je Drillings- oder Zwillingsrohren und davor die hochaufragende Kreuzerback, und den Bug der etwa mit Lage 4o bis 5o auf mich zulag, erkannt hatte, ging der große Scheinwerfer vom vorderen Mast an und ich lag genau in seinem Kegel, selbst vollkommen geblendet. Ich sah wie mein Bb.-Rohrdeckel ganz aufging, befahl Bb. 5, beide Rohre fertig und machte den Stb.-Torpedo kurz vor dem Eindrehen meines Stevens in den Scheinwerfer los. Den Bb.-Torpedo löste ich kurz darauf genau in den Scheinwerfer hinein. Beide Torpedos wurden also von mir über den Daumen losgemacht, da die Nr. 1 am Zielgerät nichts mehr erkennen konnte. Eingestellte Lage war 6o, Fahrt 15, geschätzte Entfernung kurz vor dem Schuß zwischen 5oo und 7oo m. Nach Lösen des Bb.-Torpedos erfasste mich ein 2. Scheinwerfer, wahrscheinlich vom achteren Mast des Kreuzers. Ich lag genau im Schnittpunkt beider Scheinwerfer. Befehl: Halt Stb., Bb.-Maschine Große Fahrt voraus, Mitte Halbe Fahrt voraus, die Stb.-Maschine ließ ich zunächst auf Stopp, damit das Boot besser herum kam. Bei einem Blick nach achtern erkenne ich, daß der hinter mir stehende Zerstörer beinahe bis auf hundert Meter an mich heran ist, sein Steven und seine Brücke auch noch beleuchtet vom Scheinwerferlicht des Kreuzers. Im selben Augenblick eröffnet dieser Zerstörer mit leichten Flk-Waffen das Feuer auf mich.

o25o Uhr 34 Sekunden — Beide Scheinwerfer sind ruckartig aus. Der Stb.-Torpedo hat im Vorschiff getroffen, dort muß Munition hochgegangen sein, da es dort wie bei einem Feuerwerk aussieht. Gleichzeitig geht ein schwerer Stoß durch unser Boot, ein dumpfer Knall ist zu hören. Wenige Sekunden darauf eine starke 2. Detonation und wo bisher noch das Mittelschiff des Kreuzers gewesen war, erschien eine große schwarze Qualmwolke, darin eine graue noch höhere Dampfwolke, pilzartig herausquellend (Treffer in den Maschinen- oder Kesselräumen).

o25i Uhr Qu.CO5192r.K.o. Ich bin auf 18o Grad und gehe auf Äusserste Kraft (33 sm). Ich sehe nochmals selber mehrere Sekunden mit dem Glas achteraus, und erkenne wie die Qualm-

wolke alles einhüllt und nichts mehr von dem Kreuzer erkennen läßt. Die Explosion im Vorschiff, das Hochgehen der Munition war vorbei. Ich mußte nun meine Aufmerksamkeit den beiden Zerstörern widmen, zwischen denen ich stand. Mein Ausguck beobachtete weiterhin die Qualmwolke und meldete, daß sie langsam kleiner würde und daß der Kreuzerbug nicht mehr aus der Qualmwolke herausgekommen sei (o252 Uhr). Im Augenblick nach den beiden Detonationen setzte der hinter mir und der Bb.-Seite des Kreuzers stehende Zerstörer Seitenlaternen, stellte das Feuer rechtzeitig ein, mehrere kurze Töne mit der Sirene waren zu hören. Ich lief mit südöstlichen wechselnden Kursen ab. Kurz vor o252 Uhr eröffnete der nun Bb. achteraus von mir stehende mich verfolgende Zerstörer das Feuer erneut mit leichten Fla-Waffen auf mich.

o252 Uhr Qu.5193 l.M. Ich beginne zu nebeln. Das Feuer des Zerstörers liegt gut, schlägt jedoch vor oder hinter dem Boot ein. Dann beißt es sich am Ende der Nebelwand fest. Kurz darauf - ich stehe nunmehr beinahe Stb. querab von dem vordersten Jerviszerstörer - morst dieser Zerstörer zu dem anderen jetzt Stb. achteraus von mir stehenden Zerstörer hinüber. Das Feuer dieses letzteren lag nämlich dicht hinter dem ersten Zerstörer. Das Feuer wurde sofort eingestellt. Ich ließ Nebel abstellen, um ihn bei der nächsten Kursänderung nochmal anzustellen und ließ eine Wasserbombe werfen.

o253 Uhr Qu.5193 M.l. Ich stehe noch genau zwischen den beiden Zerstörern, steuere 12o Grad, Fahrt 33 sm. Ich schätze die Fahrt der Zerstörer auf 28 sm.

o254 Uhr Qu. 5193 M. Der Stb. achteraus stehende Zerstörer ist langsam in mein Kielwasser eingeschoren, eröffnet erneut das Feuer aus leichten und mittleren Waffen. Der Zerstörer an Bb. dreht langsam nach Bb. ab.

o255 Uhr Qu. 5193 M. Der mich verfolgende Zerstörer steht genau im Kielwasser und verfolgt mich bis o32o Uhr. Er schießt nicht mehr planmäßig und scheint mein Kielwasser zu verlieren, da ich mehrere Zick - Zack Kurse steuere.

FT Kr. von Chef: "Auf nach Osten laufende Zerstörer achten."

o323 Uhr Qu. 5432 r.o. Kurs 18o Grad, 3o sm Fahrt. Zerstörer aus Sicht. Rückmarsch nach Derna angetreten. UK-Fühlung mit "S 58" aufgenommen. "S 58" setzt sich ebenfalls ab, nachdem es schon längere Zeit mit dem Verband Fühlung verloren hatte.

0403 Uhr Qu.5462 r.u.

FT Kr. von Chef: "Standort melden."
Um zu ermöglichen, daß eigene Luftwaffe bei Tage Genaues feststellen könne, setzte ich folgenden FT ab: "0251 Uhr 1 Kreuzer, 5 Zerstörer CO 5168, Kurs 100, Fahrt 15. Doppeltreffer auf Kreuzer. S 56."

Oberleutnant zur See.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

1.) Die Aufnahme der Fühlung am Geleitzug nach den Standortmeldungen der Luftwaffe und den Peilungen des Fühlunghalterflugzeuges über dem Geleitzug verlief planmäßig und ohne Schwierigkeiten. Jedes Boot der Flottille erkannte den Standort des Geleitzuges ab 1830 Uhr durch Sichten der bis zur Dunkelheit beobachteten Flaksprengpunkte (es waren Hunderte) über dem von der Luftwaffe unaufhörlich angegriffenen Geleitzug. Meine Absicht, die Boote "S 56", "S 36" und "S 59" im Süden Fühlung gewinnen zu lassen, wurde dadurch vereitelt, daß a) der Gegner während der Abenddämmerung längere Zeit südwestlichen Kurs gesteuert haben muß und b) diese Boote nach Sichten der feindlichen Sicherung um 1925 Uhr anstatt nach Südwesten nach Nordwesten abliefen und Fühlung hielten. Diese Tatsache hat sich jedoch für den Verlauf der Operationen nicht nachteilig ausgewirkt.

2.) Daß die Boote "S 56", "S 59" und "S 36" nur an in der Sicherung stehenden Zerstörern und nicht an den Dampfern Fühlung halten und angreifen konnten, war zwangsläufig bedingt durch das Leuchtbombenwerfen der deutschen Luftwaffe. Ich selbst stand seit 2027 Uhr mit 3 Booten im Kielwasser des achteraus vom Geleitzug stehenden Zerstörers, vor dem die letzten 3 Dampfer bis zum Abbeißen der Fühlung durch Zerstörerjagd um 2309 Uhr (Grund Erkanntsein durch Leuchtbomben) laufend gesehen wurden. Kein Boot der Flottille jedoch konnte vor Aufhören des Leuchtbombenwerfens durch den Sicherungsgürtel hindurchbrechen und zum Angriff auf die Dampfer ansetzen.

3.) Der Uhrzeitbefehl für den beabsichtigten gleichzeitigen Angriff aller Boote innerhalb der Sicherung konnte solange nicht befohlen werden, als noch Leuchtbomben am Himmel standen.

4.) Das Abreißen der Fühlung am Geleitzug ergab sich aus den Zerstörerjagden, nachdem die Boote in dem Schein der Leuchtbomben vom Gegner erkannt waren. Als "S 56" und "S 59" um 2124 Uhr melden, daß sie infolge Zerstörerjagd und Leuchtbomben Feindverband verloren haben, Boote durch Angabe von Peilungen wieder an den Feind herangeführt.

5.) Durch Nichteinstellen des Leuchtbombenwerfens, was von mir in mehreren Kr.-Funksprüchen seit Fühlungaufnahme um 2o27 Uhr gefordert war und infolge Kürze der Nacht war es nicht möglich, mit den anderen 4 nochmals im Aufklärungsstreifen angesetzten Booten der Flottille nach Abreißen der Fühlung diese bis o3oo Uhr wieder zu gewinnen ("S 36" hatte nach Verlieren Fühlung auf Führerboot bei Zerstörerjagd um 23o9 Uhr gesammelt).

6.) Nach den Beobachtungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät auf "S 59" haben die feindlichen Einheiten laufend mit ihren Ortungsgeräten geortet und dadurch mit Sicherheit die Position der eigenen Boote erkannt und die Boote gejagd. Durch die Beobachtungen mit dem Gerät war es auch möglich, daß die zusammen operierenden Boote "S 56" und "S 59" immer wieder Fühlung gewinnen konnten, wenn auch nur an Zerstörern. Das Gerät hat sich auf allen bisherigen Unternehmungen hervorragend bewährt. Der Einbau dieses Gerätes wurde mehrfach in Kurzberichten vorgeschlagen.

7.) Meine Vermutung beim Auftreffen auf die zahlreichen Zerstörer nach o115 Uhr, die alle östlichen Kurs steuerten, daß der Gegner einen großen Teil seiner Sicherungsstreitkräfte vom Geleitzug abgesetzt in Gruppen achteraus vom Geleitzug zur Schnellbootabwehr aufgestellt hat, ist nicht bestätigt. In Wahrheit hat der Gegner zwischen oloo Uhr bis o23o Uhr außer mit den Sicherungsgruppen mit seinem gesamten Verband kehrtgemacht und ist nach Alexandrien zurückgelaufen.

8.) Die Leistung des Kommandanten "S 56", Oberleutnant zur See Wuppermann verdient besondere Anerkennung. Es ist das erste Mal in diesem Kriege, daß sich einem Schnellboot das Ziel eines Kreuzers bot. Es ist nur der Kaltblütigkeit und dem Draufgängertum des Kommandanten zu verdanken, daß das Boot den Gegner unter den vorliegenden schwierigen Verhältnissen erfolgreich angreifen konnte. Die Luftaufklärung am nächsten Morgen meldete ein sehr großes Trümmerfeld mit zahlreichen Wrackteilen und sehr großen Ölflecken in der Nähe der Versenkungsposition, sodaß mit dem Sinken dieses Kreuzers gerechnet werden kann. Weitere Luftaufklärung über dem Geleitzug in den nächsten beiden Tagen hat kein klares Bild über die noch schwimmende Anzahl der Kreuzer (insgesamt waren es 8) ergeben, zumal das U-Boot des Kapitänleutnant Reschke und die Luftwaffe nach Meldung je einen Kreuzer versenkt haben. Der Treffer

in den vorderen Munitionskammern und im Mittelschiff hätte, falls der Kreuzer nicht gesunken sein sollte, zumindest~~ens~~ am nächsten Morgen als geschleppt gesehen werden müssen. Der Kommandant selbst konnte beim Ablaufen in den Detonations- und Rauchwolken nichts mehr von dem Kreuzer erkennen.

An Bord, den 7. Juli 1942.

Kapitänleutnant.

Deutsches Marinekommando
Italien

B. Nr. Gkdos 4800/42 - Al -

1./Skl

Ob.d.M.
Eing: 25.AUG.1942

14. August 1942

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine/Skl,
Flotten-Kommando
Führer der Schnellboote.

In der Anlage wird der Gefechtsbericht des Kommandanten von " S 56 ", Oberleutnant zur See W u p p e r m a n n, über die Torpedierung eines Kreuzers im östlichen Mittelmeer am 15. 6. 1942 vorgelegt. Die Stellungnahme des Flottillenchefs ist beigefügt. Das Deutsche Marinekommando nimmt zu dem Bericht folgendermassen Stellung :

" Der Angriff auf den Kreuzer ist mit grösster Kaltblütigkeit und hervorragendem Schneid durchgeführt worden. Alle Massnahmen des Kommandanten waren, der Lage entsprechend, richtig.

Es zeigt sich, dass sich auch bei Angriffen auf stärkere Feindeinheiten und Sicherungsstreitkräfte durch richtiges Erkennen der Lage, genügende taktische Vorbildung und schnellen Entschluss Erfolge erzielen lassen, die unter normalen Verhältnissen als nicht möglich angesehen werden. "

Weichold

1.Skl 20892 g.Kdos.
/42

- 2 Anl. -

51

1328.

Geheime Kommandosache!

1) I Op. 11/9.

I m

II Q 15/9

I Op 19 V 15

2) I Skl

C Skl vorlegen

~~3) M zu Vorlage (E. d. M.~~

4) I Skl

I Op

I West. 18

5) Skl Qu (A I) 9a 10/21/9

I Ops

Quartiermeister A

A Ia

I Skl

5 Anzg. St.

Sonder 26/9.

2. Ausf.

Abschrift des Fernschreibens Oberkommando der Luftwaffe 1/1 Ausf

allen Korps zugestellt:

6) Chef M N D

Hat dem Führer am 6/10 vorgelegen.

7) 3 Skl

N Wor

8) T Wa

8a) M P A

9) Luftwaffenbefehlshaber

10)

Ueber 1/Skl. an Kr

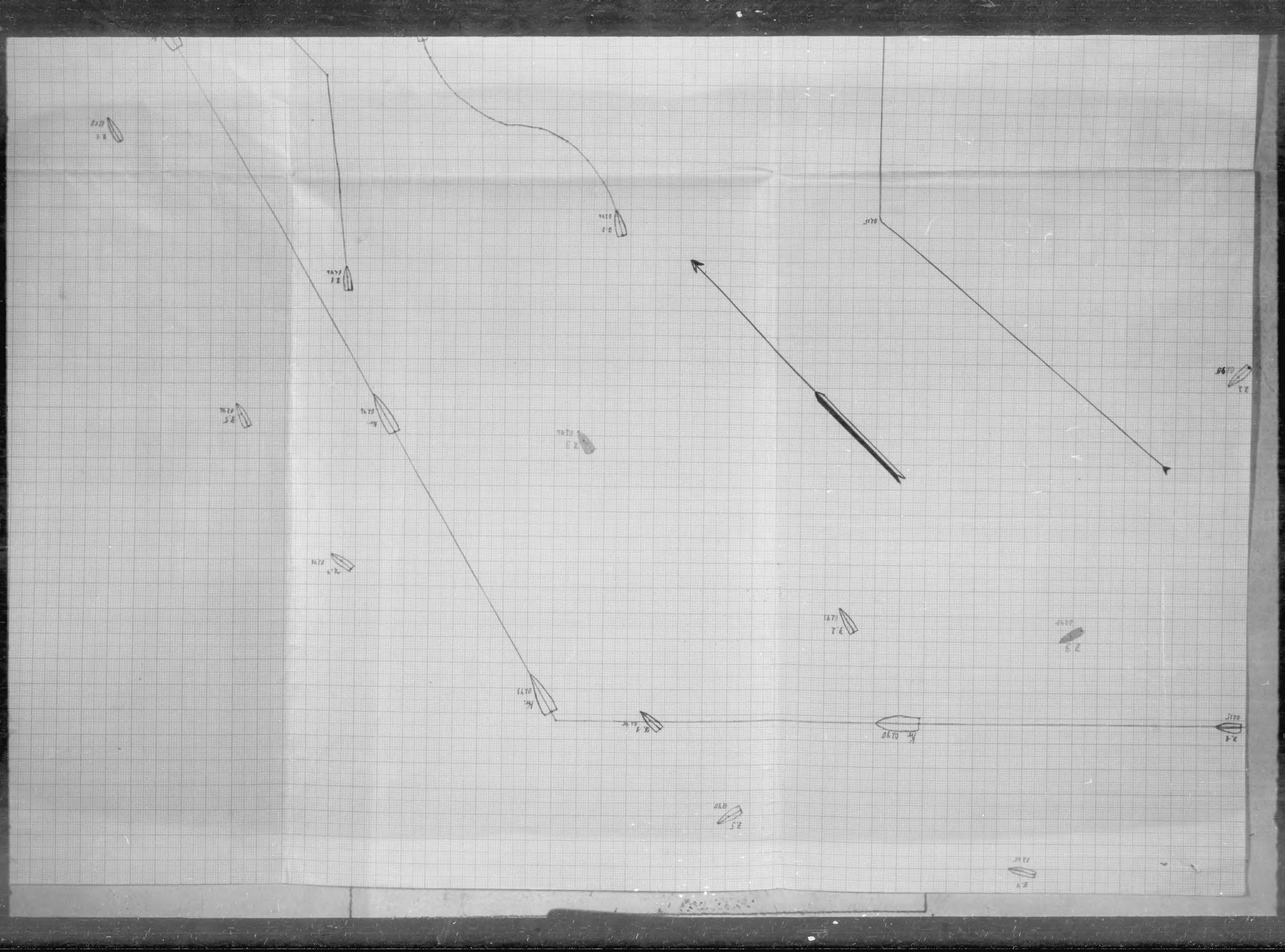
1/Skl.

i.A. Ia c

26
8

Ja 1/Skl. 20/9 21/9 gehabt 127

353
90

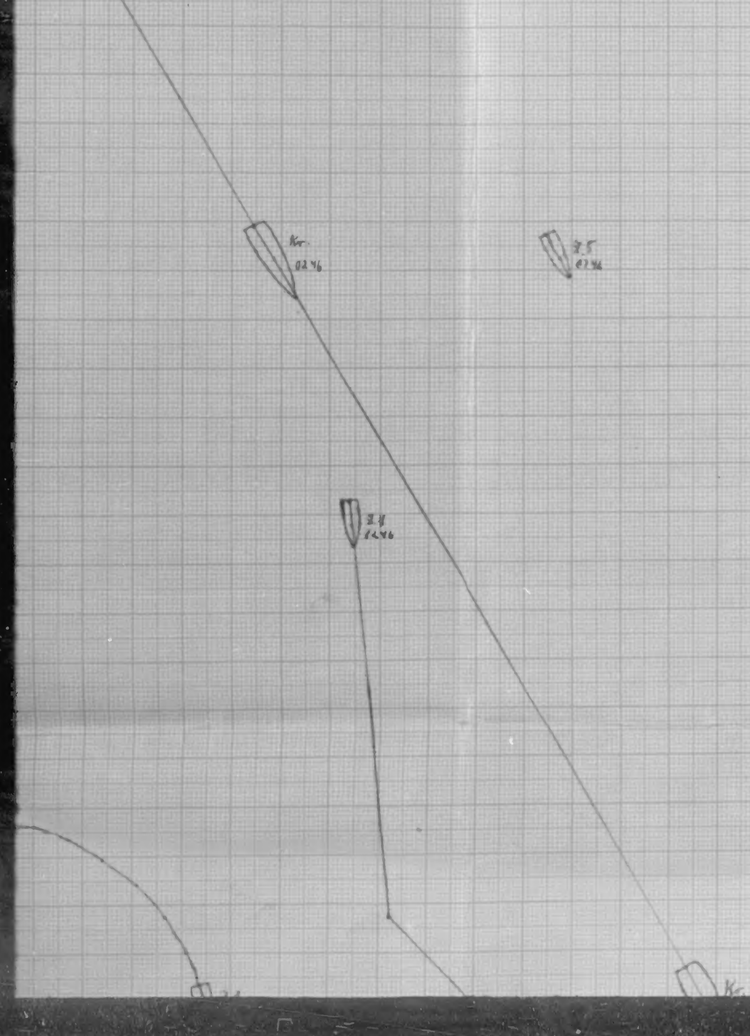


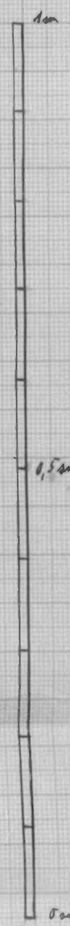
4. Anlage zu 3. S-Flottille Gkdos B. Nr. 751 vom 24.7.1942

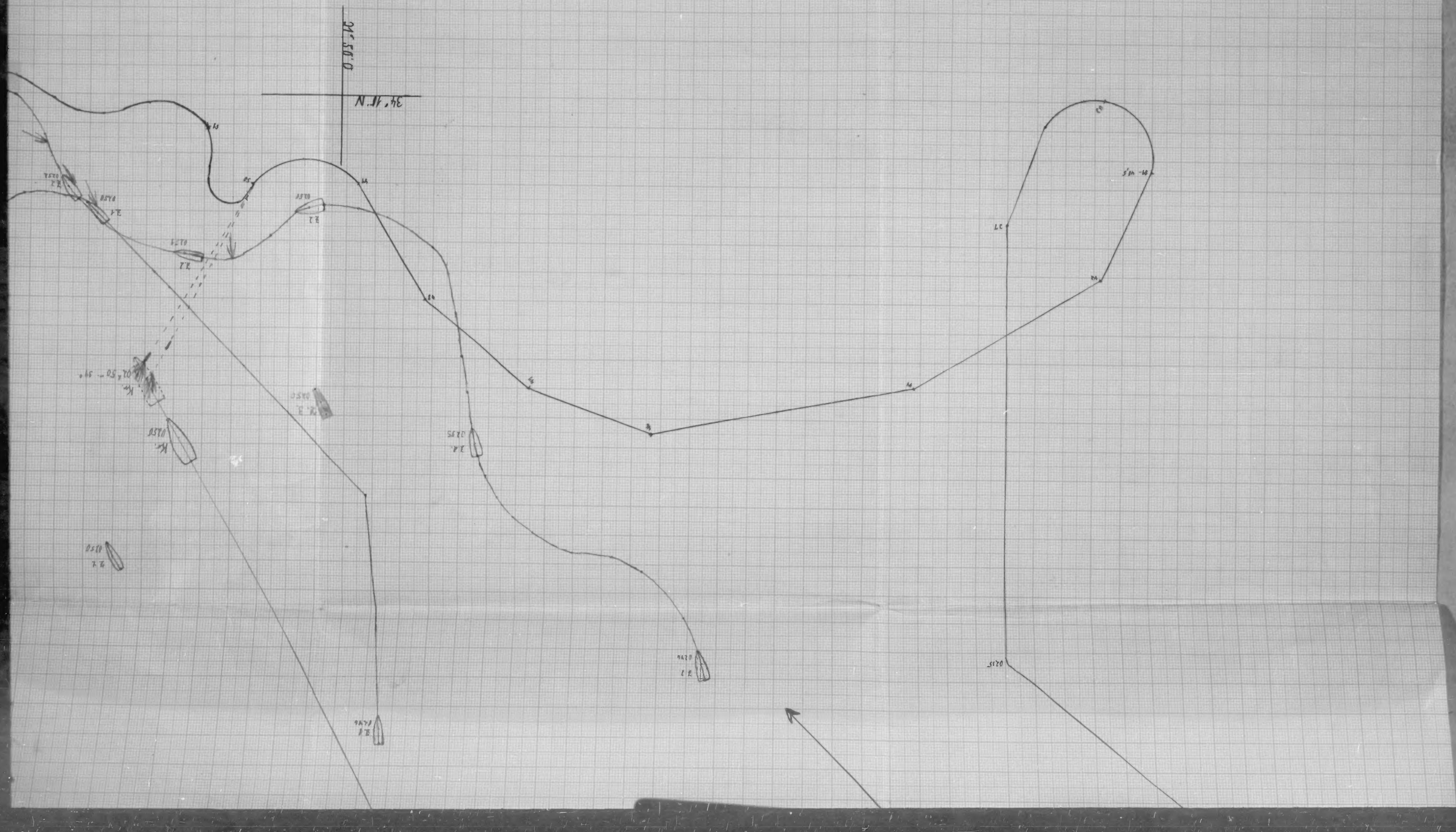
Gefechtsskizze
3. S. Flottille, S. 56
Unternehmung vom 14.-15.6.1942

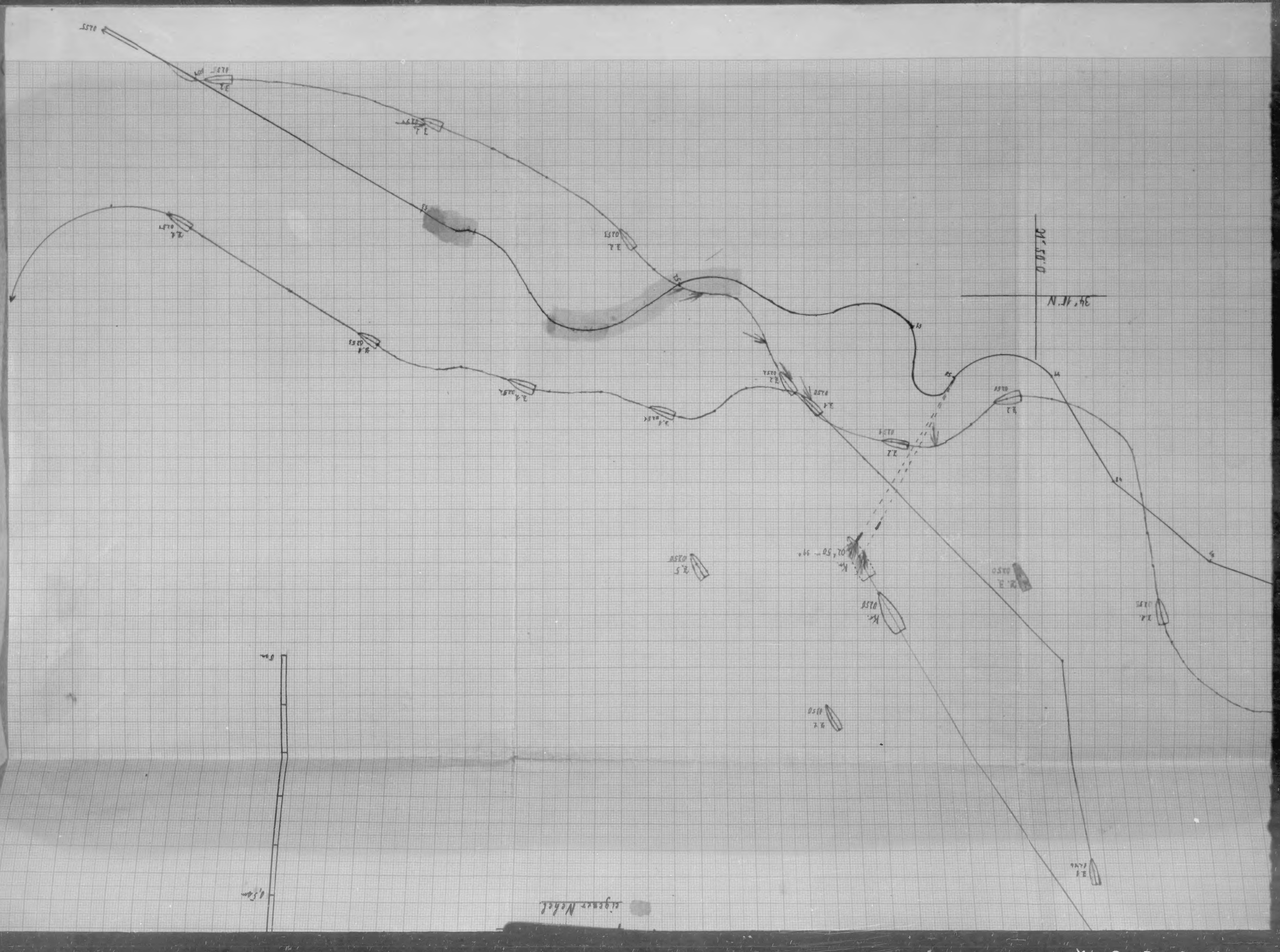
Zeichenerklärung:

- Weg S. 56
- Weg des Kreuzers
- 7.1
- 7.2
- 7.3
- 7.4
- 7.5
- Torpedolaufbahn
- feindl. Artilleriefeuer
- eigener Nebel






34° 40' N
34° 50' O
W
N
37
0215
0235
0250
0255
0265
0275
0285
0295
0315
0325
0335
0345
0355
0365
0375
0385
0395
0405
0415
0425
0435
0445
0455
0465
0475
0485
0495
0505
0515
0525
0535
0545
0555
0565
0575
0585
0595
0605
0615
0625
0635
0645
0655
0665
0675
0685
0695
0705


34° 41' N
34° 50' O
Eigener Kahn
0,5 cm

PG-71356-NID

K SAFETY FILM

Kr 27899a

Anlage 1 zu Dt. Markdo. Ia
B. Nr. Gkdos 5878 vom 12.10.42

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
Anlagen: 4 Wegekarten

Begonnen: 17.6.42
Abgeschlossen: 3o.6.42

PG/ 71356

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 17.6.42 - 30.6.42

Geheime Kommandosache!

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum KTB.

der 3.S.-Flottille für die Zeit vom 17.6.42 - 30.6.42.

1.) Zu Seite 909 oben:

Der Angriff der eigenen Jäger auf "S 36" erfolgte, trotzdem vom O.B.S. mehrfach Nachricht an Jagdstaffel gegeben wurde, daß nur eigene S.-Boote im betreffenen Seegebiet standen und die Jäger nur Sicherung gegen feindliche Luftangriffe bilden sollten. Er ist darauf zurückzuführen, daß mangels Personal und wegen dringender anderweitiger Aufgaben im Erdkampf ganz junge Jagdflieger eingesetzt wurden, die die Landungsprähme für deutsche MFP und die eigenen S.-Boote für leichte feindliche Seestreitkräfte hielten. O.B.S. ist um nochmalige Unterrichtung aller ihm unterstellter Luftstreitkräfte über Aussehen und Schattenrisse deutscher Seestreitkräfte im Mittelmeer gebeten worden.

2.) Zu Seite 909 - 910:

Der Angriff gegen die aus Tobruk ausgebrochenen engl. leichten Seestreitkräfte wurde unter vollem eigenen Einsatz bis zur Vernichtung oder Aufbringung des Gegners durchgeführt. Der Erfolg ist in erster Linie ein Verdienst des Flottillenchefs, der in richtiger Erkenntnis der jeweiligen Lage die ihm unterstellten Boote und Waffen so zum Einsatz brachte, daß ein hundertprozentiger Erfolg erreicht wurde.

Weichold

Vizeadmiral

und Befehlshaber des Deutschen

Marinekommandos Italien.

Geheime Kommandosache!

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum KTB.

der 3.S.-Flottille für die Zeit vom 1.7.42 - 15.7.42.

Zu Seite 923 , 10.7.:

Die Kenntnis der Sperren hatte der Flottillenchef aus den inzwischen vom Deutschen Marinekommando übersandten Minenplänen, die ihm am 5.7. (siehe Eintragung 0900 Uhr) noch nicht vorgelegen hatten.

Vizeadmiral

und Befehlshaber des Deutschen
Marinekommandos Italien.

Geheime Kommandosache!

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum KTB.

der 3.S,-Flottille für die Zeit vom 16.7. - 31.7.1942.

1.) Zu Seite 936 , Erfahrungen:

Der Ansicht des Flottillenchefs wird voll zugestimmt. Wenn auch das Funkmeßbeobachtungsgerät eine wesentliche Verbesserung für die Kampfkraft und den taktischen Einsatz der Boote darstellt, so muß doch die Forderung nach einem D.T.-Gerät für S.-Boote aufrecht erhalten bleiben. Die Einsätze vor Alexandrien haben diese Notwendigkeit bestätigt, da von der Morgenaufklärung mehrfach Dampfer und kleine Geleite gemeldet wurden, die Nachts im Bereich eines S.-Bootsangriffes standen, aber von den Booten nicht gefunden wurden.

Gerade in Seegebieten, in denen der Gegner nicht an feste Geleitzugwege gebunden ist, und auf der anderen Seite nur geringe Unterstützung durch Luftstreitkräfte zur Verfügung steht, sodaß ausreichende Aufklärung nicht geflogen werden kann, bleibt den S.-Booten ein möglicher Erfolg versagt, solange keine entsprechnden Ortungsgeräte vorhanden sind.

2.) Zu Seite 939:

Die Änderung der Frequenz der S.u.R.-Bootswelle ohne Benachrichtigung der S.-Flottille ist auf einen Versager des zuständigen Bearbeiters im Führungsstab zurückzuführen.

Vizeadmiral

und Befehlshaber des Deutschen

Marinekommandos Italien.

Deutsches Marinekommando
Italien

B. Nr. Gkdos 5878/42 A5.

Geheime Kommandosache!

An 12.10.1942.

das Oberkommando der Kriegsmarine
SKl.

In der Anlage werden die KTB. der 3.S.-Flottille für die Zeit vom 17.Juni - 31.Juli 1942 mit der Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos vorgelegt.

— 3 —

Weichold

1.SKl 26267/42 g.Kdos. — 3 —

Anlage 1 – 3 zu 1/Skl

Geheim

1) Chef MND

2) Chef MND

3) Skl Qu (A I)

Saul

4) A Wa

5) T Wa

22. März 1943

Ueber 1/Skl. an Kr

1/Skl.

i. A. I a c

Amtsgruppenchef Skl Qu A I vorlegen!

3. MÄRZ 1943

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

Geheime Kommandosache!

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: 4 Wegekarten

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71356 /NiD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORD RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Begonnen: 17.6.42
Abgeschlossen: 30.6.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.6. bis 19.6.	Derna	Ruhe. Boote, Waffen und Motoren überholt. gez. Kemnade
2o.6.	Derna	**Lage:** Die Eroberung von Tobruk steht bevor und wird bis zum Abend um 2ooo Uhr erwartet. Mit einem Rückzug der Engländer auch über See muß gerechnet werden. Die 6. R.-Flottille hat Befehl, während der Nacht von Derna nach Tobruk zu marschieren und vom Morgen des 21.6. ab einen minenfreien Weg in den Hafen von Tobruk zu schaffen. Aufgabe: 1.) Angriff auf alle aus Tobruk ausgelaufenen und auslaufenden Fahrzeuge. 2.) Sicherung der 6. R.-Flottille gegen feindliche Zerstörer durch Vorpostenstreifen 5 sm Bootsabstand nördlich Ras Azzaz von Quadrat 9121 CO bis 6757. Vorpostenstreifen ist solange einzuhalten bis Morgenluftaufklärung das Seegebiet frei von feindlichen Seestreitkräften gemeldet hat.
2o45		Mit "S 54", "S 58", "S 55", "S 56", "S 59", "S 30" Derna ausgelaufen.
21oo		Auf "S 54" vorübergehend Bb.-Maschine ausgefallen.
2145 bis 23oo		Laufendes Leuchtbombenwerfen und Bombendetonationen in südlicher Richtung (wahrscheinlich Flugplatz Tmimi) beobachtet. Keinerlei Flakabwehr.
2255		FT Kr. 2234/77 von Befehlshaber: "Stadt und Hafen Tobruk seit 1844 Uhr in deutscher Hand." Marsch mit 15 sm nach Tobruk fortgesetzt, um Brennstoff zu sparen und aus der Überlegung heraus, daß möglicherweise ausgelaufene feindliche Einheiten spätestens um 18oo Uhr ausgelaufen sein müssen und bei einer Kopplung mit 9 sm Fahrt bereits zwischen 23oo und 24oo Uhr Ras Azzaz passiert haben müssen. Die Aussicht, sie noch zu fassen, besteht daher nach meiner Ansicht nur noch im geringen Maße. Da die R.-Flottille erst im Laufe des Vormittags vor Tobruk stehen und dann bereits ein Aufklärungsergebnis der Morgenaufklärung vorliegen wird, verspreche ich mir auch von der Sicherungsaufgabe keinen positiven Erfolg. Mit Rücksicht auf die Brennstofflage und den hohen Betriebsstundenstand aller 6 Boote mache ich daher folgenden FT an den

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.6. o1oo	Vor Tobruk. Wind NW 1. Seegang 1. wolkenlos, mäßige Sicht.	Befehlshaber: FT Kr. 2356: "Befehl erbeten, ob Sicherungsaufgabe 3. S.-Flottille auf Grund Lage bestehen bleiben soll, zumal nur noch geringste Aussichten für Feindberührung stehen." Ich hatte die Absicht, vor Tobruk liegen zu bleiben und mit der R.-Flottille am nächsten Morgen in Tobruk einzulaufen.
o23o		Tobruk steht in hellen Flammen. Vorübergehender Maschinenausfall auf "S 54".
		FT Kr. o212/81 von Befehlshaber: "Sicherungsaufgabe bleibt bestehen."
o35o		Mit 26 sm in Keilformation nach Osten vorgestoßen.
		FT Kr. o315/82 von Befehlshaber: "Flugzeug meldet 23oo Uhr Quadrat 677o oben mehrere Einheiten, Kurs 12o Grad, vermutlich aus Tobruk ausgelaufen."
o4oo		Boote entlassen zur Einnahme Vorpostenstreifen.
o43o		Vormarsch im Vorpostenstreifen mit 9 sm angetreten, Kurs Nord.
o445		"S 58" (takt. Nr. 3) meldet 3 kleine Fahrzeuge in 5o Grad.
		UK-Befehl an "S 56": "S 56" und "S 58" nachstoßen und Näheres melden."
		"S 55" (takt. Nr. 2) meldet dieselben Fahrzeuge und hält darauf zu.
		Mittlerweile ist es hell geworden, ich halte auch mit dem Führerboot auf die Fahrzeuge zu und sichte sie kurz darauf. Es handelt sich um Landungsprähme, die mit fliehenden Engländern besetzt sind. "S 56", "S 58" übernehmen nach kurzen Gefechten gefangene Engländer, während Führerboot ein Vorpostenboot mit einem Schlepper in Schlepp sichtet. Ferner wird ein weiteres größeres Fahrzeug in 45 Grad gesichtet, das gerade in einer natürlichen Nebelwand zu entkommen versucht. Es werden weitere kleinere Fährprähme und Landungsboote mit Engländern gesichtet. Da ein Angriff auf das Vorpostenboot und den Schlepper und das im Nebel verschwundene größere Fahrzeug wertvoller ist als die Vernichtung der kleinen Fährprähme, lasse ich "S 58" und "S 56" auf das Führerboot sammeln, um die größeren Gegner im gemeinsamen Artillerieangriff zu vernichten.
o526		Vorpostenboot und Schlepper gesichtet.
o549		Weiteres Fahrzeug verschwindet in der Nebelwand.
o55o		FT Kr. o55o/86 an "S 59" und "S 36": "Angreifen Quadrat 6786."
o558		Da der Schleppzug (Vorpostenboot und Schlepper) nicht in die Nebelwand entkommen kann, stoße ich mit dem Führerboot und "S 56", "S 58" in

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		der letzten Sichtungspeilung des 3. größeren Fahrzeuges durch die Nebelwand hindurch, um es baldmöglichst anzugreifen.
o6o2		FT Kr. o549/83 von Befehlshaber: "Wenn bis o63o Uhr nichts gesichtet, Rückmarsch antreten."
o6o5		Nach Durchstoßen der Nebelwand ein
o6o9		nebelndes Landungsboot gesichtet. Englischer Aufklärer über den Booten. Nach längerer Suche nordwestlich und in der Nebelwand Fahrzeug nicht wiedergefunden. Da Nebelwand nach SSO treibt, besteht
o622		Gefahr, daß auch NO stehender Schleppzug ebenfalls in die Nebelwand gelangt. Daher Nebelwand mit Südwestkurs durchstoßen und Schleppzug wieder in Sicht gekommen.
		Zunächst in L gelb auf Schleppzug zugelaufen und nach Erkennen schwererer
o639		Kaliber als 4 cm in Kiellinie gesammelt und im Kielwasser Schleppzug aufgedampft, dann in Artilleriestaffel Stb. nach Bb. herausgesetzt und Feuer auf Schlepper
o642		eröffnet, der nach den ersten Feuerstößen
o643		brennt. Zielwechsel auf Vorpostenboot, im laufenden Gefecht auf Südostkurs Feuer eröffnet. Gegner erwidert Feuer mit 1,5 bis 2 cm in Vierlingslafette und einem Geschütz Kaliber 5,5 bis 5,7 cm. Gefechtsentfernung 1ooo bis 6oo m. "S 56" scheert aus, bricht durch das Kielwasser des Vorpostenbootes und greift es von Stb. an. Gegner dreht mit Hartruder auf verschiedenen Kursen und versucht sich durch Schornsteinrauch einzunebeln. Zahlreiche Treffer unserer 2 cm und 8 mm M.G.'s auf Gegner beobachtet, Gegner bläst stark Dampf ab, kämpft jedoch trotz der Treffer hartnäckig weiter. Über Süd auf Nordwestkurs gedreht um stark kursändernden Gegner in der Breitseite zu bekommen. Starke Feuerüberfälle mit allen Waffen. "S 56" maskiert eigenes Feuer, Gegner hat Feuer eingestellt. Er brennt
o653		und qualmt stark. Leute springen über Bord. Meldung von "S 58", daß Kommandant gefallen und mehrere Schwerverwundete und zwei Maschinen durch Treffer ausgefallen. Feuer
-		des Führerbootes eingestelltund bei ablaufendem "S 58" längsseit gegangen. UK-Befehl an "S 56": "Gegner niederhalten, falls er wieder schießt." Adjutant, Oberleutnant zur See Backhaus übergestiegen als Ersatz für gefallenen Kommandanten Oberleutnant zur See Geiger.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
o6o1		FT Kr.. o6o1 an Befehlshaber: "Erbitte Jagdschutz Quadrat 6786."
o71o		Feindlicher Aufklärer über den Booten. "S 58" entlassen nach Derna. Boot ist mit 2 Maschinen wieder klar. Vorpostenboot und Schlepper sind im sinkenden Zustande. In 3o Grad das vorher aus Sicht gekommene 3. größere Fahrzeug gesichtet. Mit "S 56" gesammelt und darauf zugelaufen. "S 59" und "S 36" kommen im Nordwesten in Sicht. "S 36" entlassen zur Hilfeleistung "S 58", "S 56" entlassen zur Übernahme der Verwundeten von "S 58" und zum Rückmarsch mit höchster Dauerfahrt nach Derna. Mit "S 59" Fahrzeug angesteuert. Es handelt sich um einen großen Landungsfährprahm.
o718		Vor dem Fährprahm wird ein eigenes Boot, "S 55", gesichtet. Der Fährprahm steuert im Kielwasser des Bootes mit Kurs auf Tobruk. An Stb. und Bb. des Fährprahms haben ein schnelles Landungsboot und ein kleiner Fährprahm festgemacht, mit dem der große Prahm wegen ausgefallenen Ruders steuert. Kommandant "S 55" meldet, daß er Fahrzeuge nach kurzem Gefecht aufgebracht und Prisenkommando übergesetzt hat und daß Fahrzeug (1o8 gefangene Engländer an Bord) ohne Schwierigkeiten folgt. Da mir die Prisenbesatzung in Stärke von 1 Ob.Masch. und 7 Mannschaften zu gering erscheint, "S 59" dem Geleit beigegeben und mit dem Führerboot weitere noch schwimmende Landungsprähme angesteuert.
o73o		Bei feindlichem Landungsprahm längsseit und weiße Gefangene übernommen. Prahm ist unklar. Weitere Fährprähme sind leer. Da nichts mehr zu sehen, o755 Uhr bei großer Landungsfähre im Geleit von "S 55" und "S 59" längsseit gegangen und Prisenkommando auf 15 Mann verstärkt.
o822		Eigene "Ju 88" längere Zeit über den Booten. Englischer Aufklärer 4 Dez. an Stb.
o828		FT Kr. o821/88 von "S 56": "Quadrat 6776 Küstensegler Kurs NO." Geleitfahrt 4 sm.
o847		FT Kr. o841/89 von "S 36" an Befehlshaber: "Dringend Jagdschutz erbeten Luftquadrat 23 Ost 4383."
o843		FT Kr. o843/9o an Befehlshaber: "Habe große Landungsprähme in meinem Geleit. Dringend Jagdschutz Quadrat 6788."
o911		FT Kr. o857/91 von "S 56": "Quadrat 6747 1.u. o845 Uhr stilliegender Prahm."
o942		FT o926/93 von "S 56" an Befehlshaber: "Eintreffe mit 7 Schwerverwundeten gegen 1415 Uhr."

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1o15		FT Kr. o952/95 von "S 36": "Werde von 5 englischen Jägern angegriffen Luftquadrat 23 Ost 4353."
		Das Boot ist nicht von englischen, sondern von eigenen Jägern "Me 1o9" mit M.G.'s angegriffen worden und erhält außer zahlreichen Treffern insbesondere auf Brücke und Torpedorohr zwei Schwerverwundete. Torpedorohr ist unbrauchbar geworden und muß in Werft Palermo ausgebaut werden, wodurch Boot länge Zeit außer K.B. ist.
1o28		2 englische Aufklärer im Süden in geringer Höhe 2ooo m ab, halten Fühlung.
		Durch Ingangsetzen der 3. Maschine auf der Landungsfähre Geleitfahrt auf 6-7 sm erhöht.
1o3o		FT Kr. o951/96 von Befehlshaber: "Alle gekaperten Fahrzeuge und Gefangenen an Chef 6. R.-Flottille zum sicheren Einbringen nach Tobruk und zur Erkundung englischer Ein- und Auslaufwege übergeben."
1113		Motorsegler in 0 Grad gesichtet unter der Kimm. Mit "S 54" und "S 59" daraufzugehalten. Motorsegler hat auf der Back eine 3,7 bis 4 cm Kanone und mehrere M.G.'s. Im Kielwasser angelaufen und nach Abstaffeln einige Feuerstöße gelöst. Segler zeigt weißes Tuch und streicht englische Kriegsflagge. In Rufweite gegangen und alle Mann über Bord befohlen. Als die Engländer zögern, erneuter Feuerstoß vor den Bug des Seglers. Leute springen über Bord und werden von "S 54" und "S 59" gerettet. "S 54" hat nunmehr 41 Gefangene, darunter 1 Offizier, "S 59" zwei Gefangene an Bord. "S 54" schlägt 2 Sprengpatronen an der Außenbordwand an..
1137		
12o5 und 12o6		Beide Sprengpatronen detonieren.
12o9		Segler kentert und sinkt.
123o		Zum Geleit zurückgestoßen und brennenden Frachter unter der Küste in 26o Grad gesichtet. Frachter hat anscheinend Benzinladung, scheint bereits auf Grund zu sitzen, Tonnage etwa 5ooo t. Nach dem Einlaufen meldet stellvertretender Kommandant "S 58", Oberleutnant zur See Backhaus, daß Frachter von der Luftwaffe bereits beschädigt und vermutlich verlassen angetroffen wurde und er den Frachter um o929 Uhr mit einem Torpedoschuß erfolgreich torpediert und vernichtet hat.
1318		3 "Me 1o9" als Jagdschutz.
14o5		Ein Schwerverwundeter Engländer gestorben.
1o35		Nach Einnähen in Segeltuch Seemannsgrab.
		FT Kr. 1o12/97 von "S 58": "Erbitte dringend Jagdschutz Quadrat 5995 CO."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1359		FT Kr. 1344/2 von Befehlshaber: "Brauchen sie noch Unterstützung durch Boote Reischauer? Wenn ja direkt anfordern."
1435		FT Kr. 142o/3 von "S 58": "Einlaufe Derna gegen 16oo Uhr mit gefallenem Kommandanten und 12 Gefangenen. "S 36" mit 2 Verwundeten."
1445		2 "Me 1o9" als Jagdschutz.
154o		FT Kr. 1512/6 von Befehlshaber: "In Unkenntnis ihres Standortes und Einlaufmöglichkeit Tobruk stelle anheim, Führerboot und Müller einlaufen Tobruk. Restliche Boote gehen nach Derna."
18o8		FT Kr. 18o8/9 an Befehlshaber, Chef 6. R.-Flottille: "1.) Bitte gegen 19oo Uhr in Tobruk einen großen Motorführprahm, 2 Landungsboote und 158 gefangene Engländer übernehmen.
182o		2.) Alle Boote einlaufen Derna gegen 223o Uhr! Tobruksperre passiert. Alle Gefangenen von "S 54" und "S 59" an Landungsführprahm übergeben. "R 11" übernimmt große Landungsfähre und 2 Landungsboote mit 158 Gefangenen, darunter 1o Offiziere.
1915		Tobruk ausgelaufen mit "S 54", "S 55", "S 59".
1858		FT Kr. 181o/8 von Befehlshaber: "Standort und Absicht melden."
		Absichten wurden bereits mit FT 18o8/9 gemeldet.
2235		Derna eingelaufen.
		Im Einzelnen wurden vernichtet: Von "S 58" 1 Frachter 5ooo t mit Benzinladung durch Torpedoschuß, ein Führprahm, 12 Gefangene eingebracht.
		Von "S 56" ein Führprahm und ein Motorboot. Unbrauchbar gemacht ein weiterer Führprahm. Gefangene 1 englischer Kapitänleutnant, 1 verwundeter Leutnant, 1 Deckoffizier, 1 Arzt, 1 verwundeter Matrose. Von "S 55" aufgebracht eine große Landungsfähre "HMA - Lighter 15o" etwa 4oo t mit 3 Lkw's und einem Panzerraupenschlepper, 2 kleine schnelle Landungsfähren, 1o8 Gefangene eingebracht. Von "S 54" 2 Landungsprähme, 1 Motorsegler 15o t, 41 Gefangene eingebracht. Von "S 54", "S 58" und "S 56": 1 Vorpostenboot 4oo - 5oo t, ein Schlepper 1oo t. Insgesamt wurden 175 Gefangene gemacht, darunter 1o Offiziere. Nach roher Schätzung hat der Feind außerdem etwa 2oo bis 25o Mann im und nach dem Gefecht verloren.
		Kurzbericht:
		"Am 21.6. bis 2235 Uhr Derna ein. Nach Auslaufen 2o45 Uhr am 2o.6. Marsch Tobruk, dann in erweiterter Keilformation unter Einsehen der Küste nach Osten, um mit Fahrzeugen fliehende Engländer abzufangen. o43o Uhr Vorposten-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		streifen Quadrat CO 9121 bis 6757 gebildet. 0440 Uhr sichtet "S 58" drei kleine Fahrzeuge im Nordosten. Kurz darauf auch "S 56" viele Bewacher. Alle Boote zum Angriff befohlen. Ab 0500 Uhr bis 1300 Uhr durch teilweise schwere Artilleriegefechte im Quadrat CO 6760 und 6840 vernichtet: 1 Vorpostenboot 400 - 500 t, 1 Schlepper 100 t, 1 Motorsegler 150 t, etwa 4 kleinere Fährprähme gesprengt und vernichtet. 1 von Luftwaffe beschädigter verlassener Frachter 5000 t durch Torpedotreffer vernichtet. 1 große Transportlandungsfähre "H.M.A.-Lighter 150" etwa 400 t mit 3 Lkw's, 1 Zugmaschine und 2 kleine schnelle Landungsboote nach Tobruk eingebracht. 175 Gefangene gemacht, davon 10 Offiziere. Verluste Feind etwa auf 200 - 250 geschätzt. Eigene Verluste: Kommandant "S 58", Seeoberleutnant Geiger gefallen. Flottillenarzt sehr schwer, weitere 6 Unteroffiziere und Soldaten schwer und leichtverwundet, davon 2 durch eigene Jäger. Wiederholt feindlicher Fühlunghalter. Zahlreiche Treffer auf Booten, "S 56" durch Treffer Torpedorohr längere Zeit, "S 58" durch Treffer Maschine außer K.B. H.E. kaum nennenswerte Zahl Engländer über See entkommen, da keine weiteren Fahrzeuge gesichtet. Erfahrung: Einbau versenkbares doppelläufiges 8 mm M.G. auf Back und Erhöhung Einzel 8 mm M.G. Bestand von 3 auf 4." "S 61" wieder K.B. in Augusta, desgleichen "S 33". gez. Kemnade
22.6. 0800	Derna	
1400	~~Itku~~	Beisetzung Kommandant "S 58", Oberleutnant zur See Geiger, auf Ehrenfriedhof in Derna.
1630	Seegebiet zwischen Derna und Tobruk, Wind NNW 4, Seegang 3, einzelne Wolken, teilweise Mond, gute Sicht.	"S 59" mit Befehlshaber an Bord Derna ausgelaufen nach Tobruk. Mit "S 54" Derna ausgelaufen zur Sicherung Geleitzug bestehend aus einer SS-Fähre, 2 Pionierlandungsbooten mit Torpedos, Brennstoff und Munition für die Flottille und 2 Verkehrsbooten.
1725		"S 56" Derna ausgelaufen zur Sicherung Geleitzug, bestehend aus deutschem Dampfer "Brook" und 4 Motorführprähmen der 2. L.-Flottille.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1800		Befehlshaber mit "S 59" Tobruk eingelaufen.
23.6. bis 0710		Beide Geleitzüge in Tobruk eingelaufen.
1900		"S 58", stellvertretender Kommandant Oberleutnant zur See Backhaus, Derna ausgelaufen zum Marsch nach Augusta über Navarino-Bucht zur kleinen Motorenüberholung. Boot außer K.B. "S 36", "S 55" Derna ausgelaufen zum Geleiten Dampfer "Savona" nach Benghasi und Rückgeleit Dampfer "Trapani" und Motorschiff "Lola" nach Derna, anschließend kleine Motorenüberholung.
1930		~~Kommandant "S 56"~~
0600		Vor Tobrukhafen 2 englische Soldaten von einem Floß gerettet, die versuchten, von der Westseite des Hafens auf die Ostseite zu gelangen in der Annahme, die Ostseite sei noch in englischer Hand.
1600		Beisetzung Flottillenarzt, Stabs rzt Dr. Mehnert auf Ehrenfriedhof in Derna. Flottillenarzt war seiner Verwundung (Bauchschuß) am 22.6. abends erlegen. Fahrzeuge und Gebäude im Hafen für Flottille und deutsche Kriegsmarine beschlagnahmt. Außer K.- und S.-Flottille, und den mit den Geleitzügen eingelaufenen deutschen Dampfern und Motorprähmen keine Einheiten-insbesondere keine italienischen - im Hafen. Lage: Die Panzerarmee tritt im Laufe des Nachmittags den Vormarsch gegen Sollum an. Aufgabe: Verhinderung des An- und Abtransportes der Engländer von und nach Sollum und Sidi el Barani. Kommandant "S 59" wegen Krankheit nicht einsatzbereit. Auf "S 59" übergestiegen.
1900		Mit "S 59", "S 54", "S 56" Tobruk ausgelaufen.
1927		"S 54" meldet starken Wassereinbruch in Abteilung II. Grund: Undichtigkeit Wellenstopfbuchsen.
1939		"S 54" entlassen.
2215	Seegebiet zwischen Tobruk und Ras Azzaz, Wind NNW 4-5,	Marsch fortgesetzt.
2318	Seegang 3,	Umfangreiche Sprengungen bei Sollum mit starker Brandentwicklung.
2320	einzelne Wolken, Mond,	Auf Sollumreede nichts gesichtet.
2322	mäßige Sicht.	Auf Ostnordostkurs in Keilformation mit 26 sm unter Einschen der Küste vorgestoßen.
		FT Kr. 2307/3 von Befehlshaber: "Aus B-Dienst geht hervor, daß Boote durch englischen Funkortungsdienst erfaßt sind."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.6.	Vor Sidi el Barani.	
o1o8		Parallel zur Küste vorgestoßen.
ooo3		FT Kr. 2336/4 von Befehlshaber: "Falls Wetterlage Waffeneinsatz nicht voll zuläßt, Unternehmung abbrechen."
ooll		FT Kr. 2333/5 von M.N.O. Kreta: "Im Quadrat 5384 Ost 23 in südlicher Richtung deutsches Flugzeug notgewassert."
o153		Kehrtgemacht. Ab Sidi el Barani o235 Uhr Seenotquadrat angesteuert.
o335		Auf Südkurs abgelaufen unter mehrfacher Abgabe deutschen E.S., um notgewassertes Flugzeug möglicherweise zum Abschießen von Sternen zu veranlassen.
Ab o3ao	Sollum-Bucht,	
o41o	Wind NNW 5,	Rückmarsch angetreten, es ist hell geworden.
a522	böig, Seegang 4.	4 Fahrzeuge in 29o Grad gesichtet. Auf Gegenkurs gegangen in der Annahme, es handelt sich um feindliche Zerstörer.
o533		Auf westlichem Kurs auf die Küste zugelaufen.
o54o		Die vermeintlichen Zerstörer werden als Palmen über der Kimm ausgemacht.
o83o		Wind Seegang und Dünung nehmen laufend zu, sodaß Boote nur noch 24 sm laufen können. Tobruk eingelaufen.
		Kurzbericht:
		"o83o Uhr mit "S 59", "S 56" ein. "S 54" wegen Wassereinbruch Abteilung II 1939 Uhr entlassen. 2215 Uhr wird Sollum durch umfangreiche Sprengungen in Brand gesetzt. Auf Reede keine Fahrzeuge. Beim Vorstoß nach Osten 1 - 8 sm von Küste bis ostwärts Sidi el Barani 26 Grad 2o Minuten Ost und auf Rückmarsch nichts gesichtet. Ab o235 Uhr Position Seenotfall Quadrat CO 9132 angesteuert, dann bis o41o Uhr nach Süden. Nichts gefunden. Seegang 4 - 5 und Dünung aus NW."
		gez. Kemnade
22.6 o8oo		
14oo		
163o	25.6. bis 28.6. Tobruk	Kein Einsatz, da kein Feind im östlichen Mittelmeer. Besatzungen werden eingesetzt zur Herstellung der Fahr- bzw. Kriegsbereitschaft der am 21.6. in See aufgebrachten 3 feindlichen Fahrzeuge und der im Hafen von Tobruk beschlagnahmten Fahrzeuge (Wasserfahrzeug, Schlepper, weitere große Landungsfähre). Außerdem wird die Kühlanlage des Lagerkellers für Gefrierfleisch
1725		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		im Hafen durch eigenes Personal in Ordnung gebracht, wodurch dem Afrikakorps 25 t Gefrierfleisch erhalten bleiben.
		Am 26.6. ergeht der Befehl, daß die in Augusta liegenden in K.B. befindlichen Boote "S 33", "S 6o", "S 6l" beschleunigt nach Tobruk verlegt werden sollen. Die Panzerarmee steht seit dem 26. und 27.6. vor und um Marsa Matruk, sodaß mit einer Verlegung der Flottille nach Marsa Matruk gerechnet werden muß, um die Voraussetzungen für Operationen in das Seegebiet vor Alexandrien zu schaffen. Ferner ist die Verstärkung der Flottille im Afrikaraum wertvoll für den Fall, daß Alexandrien und Kairo bzw. Suez und damit Port Said von der Panzerarmee erobert werden.
		gez. Kemnade
29.6.	Tobruk	"S 61, "S 6o", "S 33" Augusta aufgelaufen zum Marsch nach Tobruk über Sudabucht.
		Flottille Ruhe.
		Marsa Matruk genommen.
		gez. Kemnade
3o.6.	Tobruk	Flottille Ruhe. Vorbereitungen für Verlegung nach Marsa Matruk getroffen.
		gez. Kemnade

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

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

Kriegstagebuch.

der

3. Schellbootsflottille.

Abschnitt: Maschine.

Flottilleningeneur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner.

Begonnen: 17.6.42

Abgeschlossen: 30.6.42

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

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

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

Kriegstagebuch.

der

3. Schnellbootsflottille.

Abschnitt: Maschine.

Flottilleningeneur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner.

Begonnen: 17.6.42

Abgeschlossen: 30.6.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.6.42 bis 19.6.42		Instandsetzung der Boote und Motoren.
20.6.42 20.45		S.54,S.58,S.55,S.59,S.56 und S.36 Derna ausgelaufen.
21.6.42 06.30		Im Feuergefecht mit aus Tobruk flüchtenden englischen Landungsfahrzeugen erhält S.58 25 Treffer, größtenteils 2 cm. 1 Treffer (2cm) Mot R m: Hosenrohr, Ölbetriebsbehälter, Frischwasserausgleichbehälter und mehrere Rohrleitungen zerschossen. 3 Treffer (2 cm) vom Stb in Abtlg IV: Auspuffkrümmer Mot Stb 2 mal durchschossen, Kipphebelgehäuse Zyl 9 Mot Stb zerschossen. Mehrere Rohrleitungen zerschossen. S 58 mot m und Mot Stb ausgefallen. 1 Hilfsmaschinengast verwundet.
08.20		Im 1½ Stunden werden sämtliche zerschossenen Leitungen und Maschinenteile von Mot Stb durch die klaren Teile des Mot m ersetzt und damit Mot Stb wieder klar.
07.15		S.58 Mot Stb wieder klar. Das schelle Wiederherstellen des Mot Stb ist der sehr guten und schellen Arbeit des gesamten technischen Personals, insbesondere des L.M. Ob.Masch. Klein zu verdanken. S. 55 brigt 1 große engl. Landungfähre und 2 kl. Landungsboote auf. Die Motoren 3 engl. Schellbootsmotoren - der Fähre werden durch L.M. S.55 wieder klargemacht. Fahrzeuge werden mit eigener Kraft nach Tubruk eingebracht
14.15		S.56 Derna ein.
16.00		S.58 und S.36 Derna ein.
22.35		S.54,S.55 und S.59 Derna ein
		S.61 und S.33 nach Grunüberholung wieder K.B. in Augusta .
22.6.42 14.00		S.59 nach Tubruk ausgelaufen.
16.30		S.54 ausgelaufen.
17.25		S.56 ausgelaufen.
18.00		S.59 Tobruk ein.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.6.42 Bis 07.10		S.54 und S.56 Tobruk ein.
19.00		S.58 Derna aus zum Marsch nach Augusta und Instandsetzung der Trefferschäden in Werft Palermo.
19.30		S.36 und S55 Derna aus.
19.00		S.59, S.54 und S.56 Tobruk ausgelaufen.
19.39		S.54 wegen starken Wassereinbruchs Abtlg II durch undichte Wellenstopfbuchsen bei starkem Seegang entlassen.
24.6.42		S59 und S.56 Tobruk ein.
25.6.42		S.36 und S.55 Derna aus, Marsch über Suda nach Augusta zur Motorenüberholung und Beseitigung Trefferschäden.
26.6.42		Keine besonderen Vorkommnisse.
27.6.42 06.00		S.36 und S.55 Augusta ein.
28.6.42		Nichts Besonderes.
29.6.42 18.00		S.61, S.60 und S.33 Augusta aus nach Tobruk über Suda.
30.6.42		Nichts Besonderes.

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

Allgemeine Bemerkungen.

Im Monat Juni haben die Boote im Afrikaeinsatz folgende Betriebsstunden gefahren.

	Stb.	M.	Bb.	
S.54	118	127	132	bis 16.6
S.55	178	174	177	
S.56	134	136	124	" 16.6
S.57	122	119	120	
S.58	202	145	201	
S.59	143	140	137	" 16.6
S.60	107	116	79	
S.30	92	93	95	
S.36	166	179	160	
S.33	-	-	-	
S.35	-	-	-	
S.61	-	-	-	

Die Ölkühler haben sich für den Nordafrikaeinsatz als ausreichend erwiesen, die vergrößerten Ölkühler waren gut. Die Frischwasserkühler (Frischwasserrückkühler) waren für Fahrten mit 3 Motoren +.). Bei längeren Fahrten mit einem Motor - die beiden anderen eingekuppelt - reichten sie nicht aus. Bei Zeiten von 20-30 Minuten kochten die Motoren im allgemeinen über.

Die Standfestigkeit der Maschinenanlage der Boote gegen Störungen war trotz der wenigen Möglichkeiten zu Kontrollen und und Überholungen gut. Die technischen Besatzungen zeigten bei den erschwerten Bedingungen und erhöhten Anforderungen gute Leistungen.

Über den erhöhten Verbrauch an DBU Schläuchen ist mit 3.S.-Flottille G2798 v. 6.8.42 berichtet.

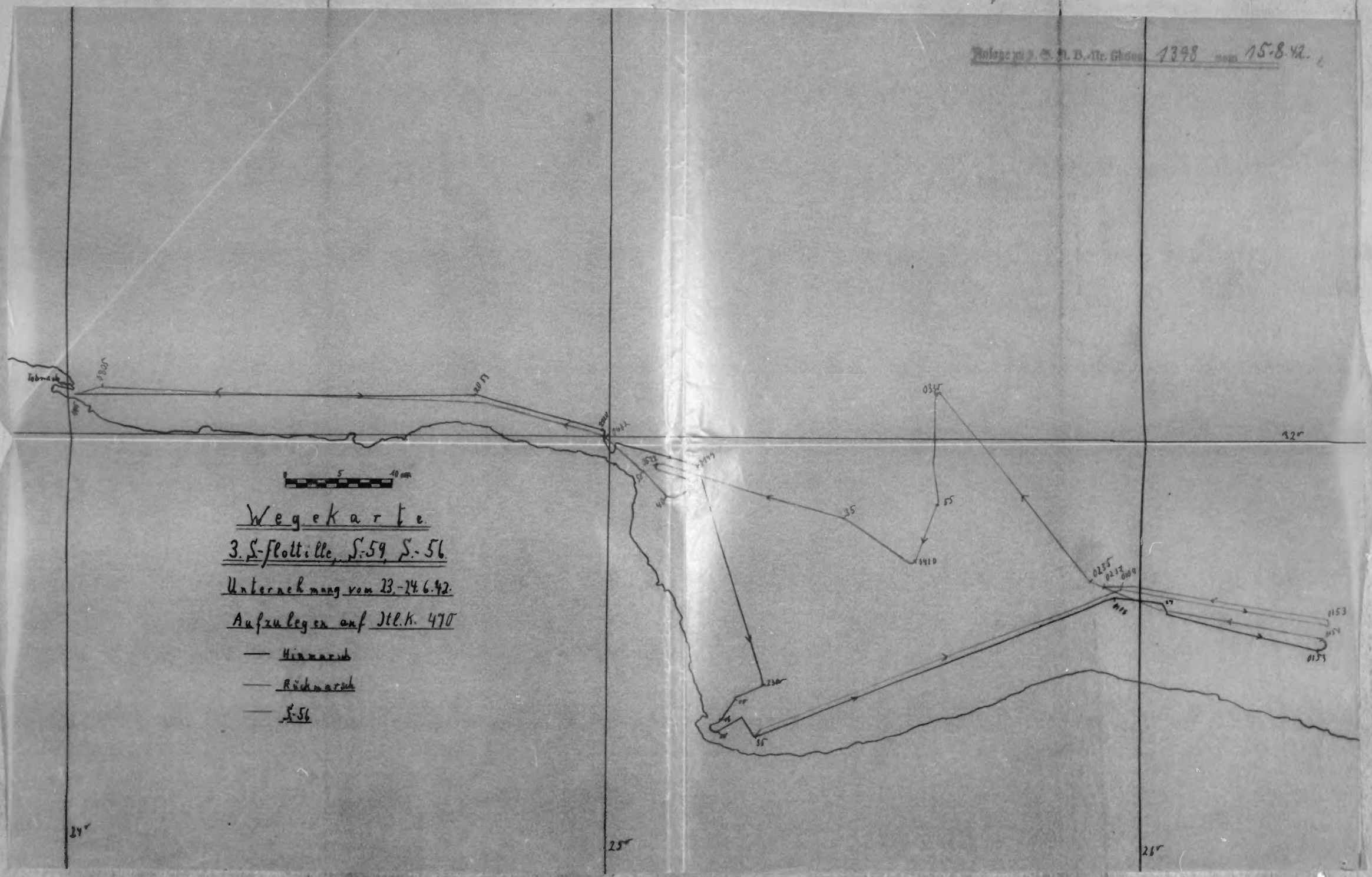
Zur Ausrüstung des Stützpunktes Tobruk war ein L-Boot mit Treib- und Motorenöl und ein L-Boot mit 12 Torpedos und 1 Kran von Derna übergeführt worden. Ferner war ein Wasserfahrzeug mit Brackwasser wahrgenommen worden. Der Nachschub an Betriebsstoffen lief über die Seetransportstellenn.

+.) ausreichend. Wagner

gesehen:
In Vertretung!

Oblt. zur See

Anlage zu B. d. M. B. Nr. Gkdos. 1398 vom 15.8.42.



5 40 sm

Wegekarte

3. S-flottille, S.59, S.-56.

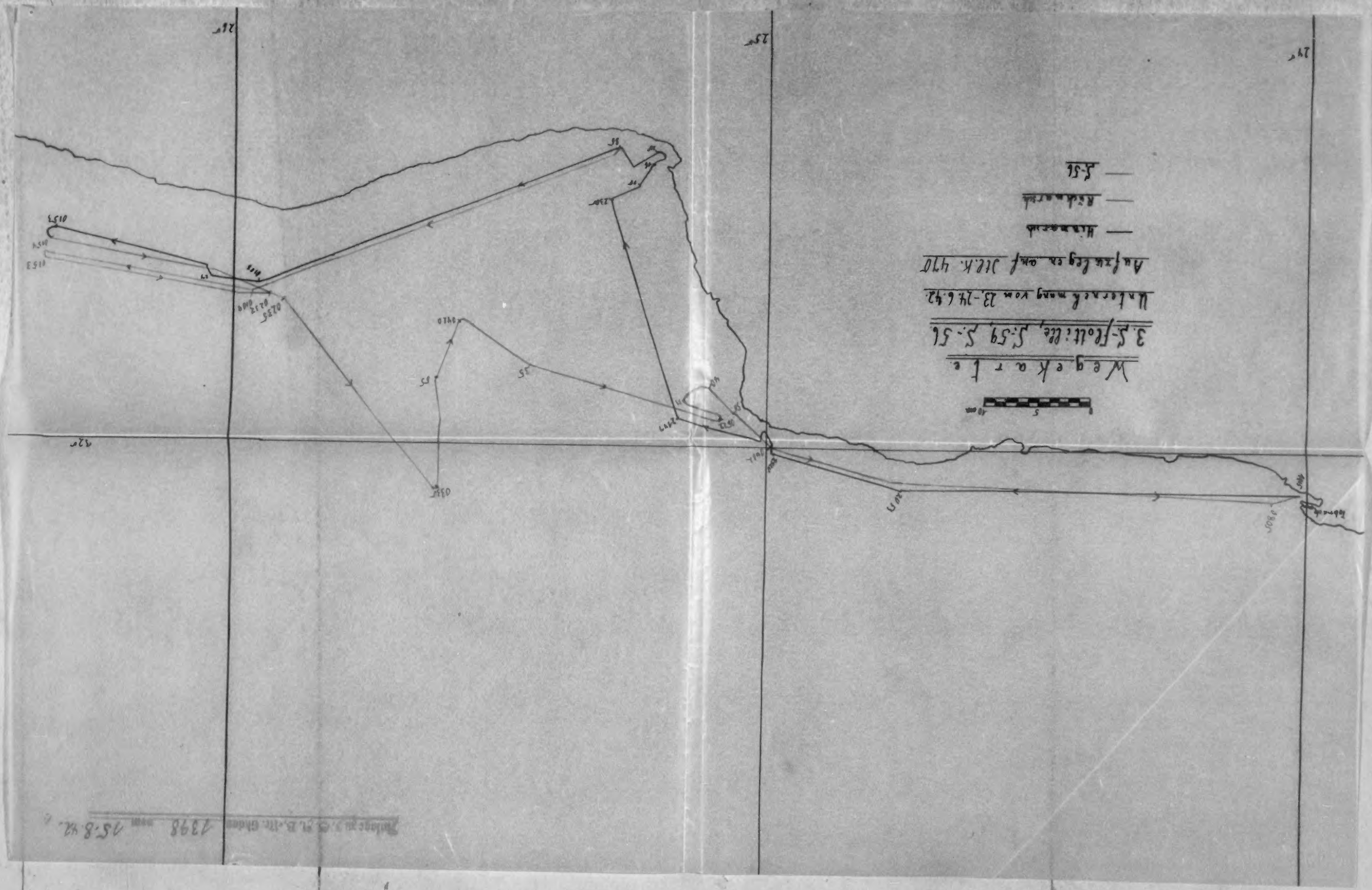
Unternehmung vom 23.-24.6.42.

Aufzulegen auf Itl. K. 470

— Hinmarsch

— Rückmarsch

— S.56

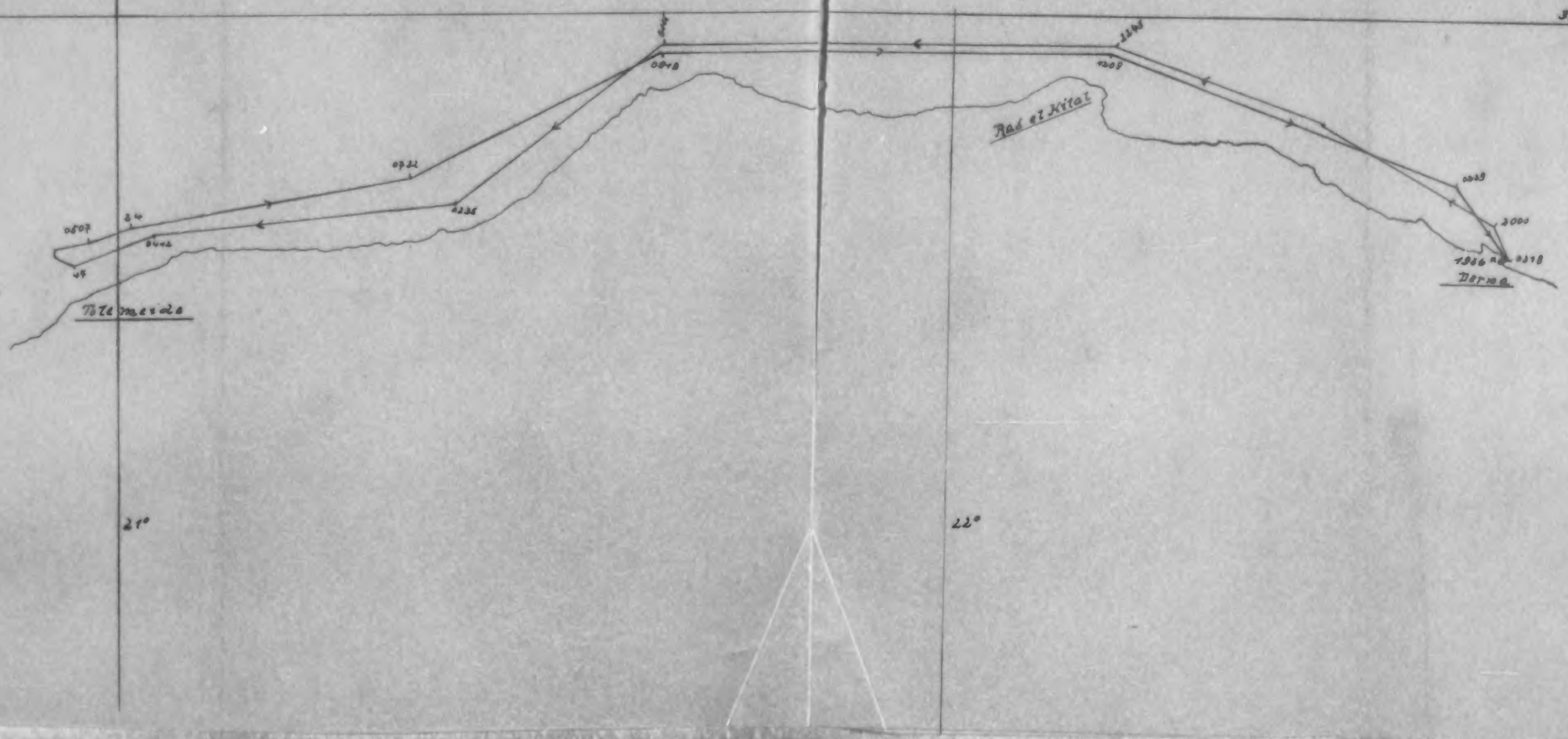


Photogr. Aufn. d. Pl. B. Nr. Glade 1398 Datum 15.8.42.

KODAK SAFETY FILM

Wegekarte: 3.-S.-Flottille.
S.-36, S.-55.
Geleit: „Sarona, Trapani".
am 22./23. VI. 1942.
aufzulegen auf Kat. 470.

Anlage zu S. G. Nr. ... 1898 vom 15.8.42.



Beilage zu S. O. Fl. Befh. Cyrenaica 1398 vom 15.8.42.

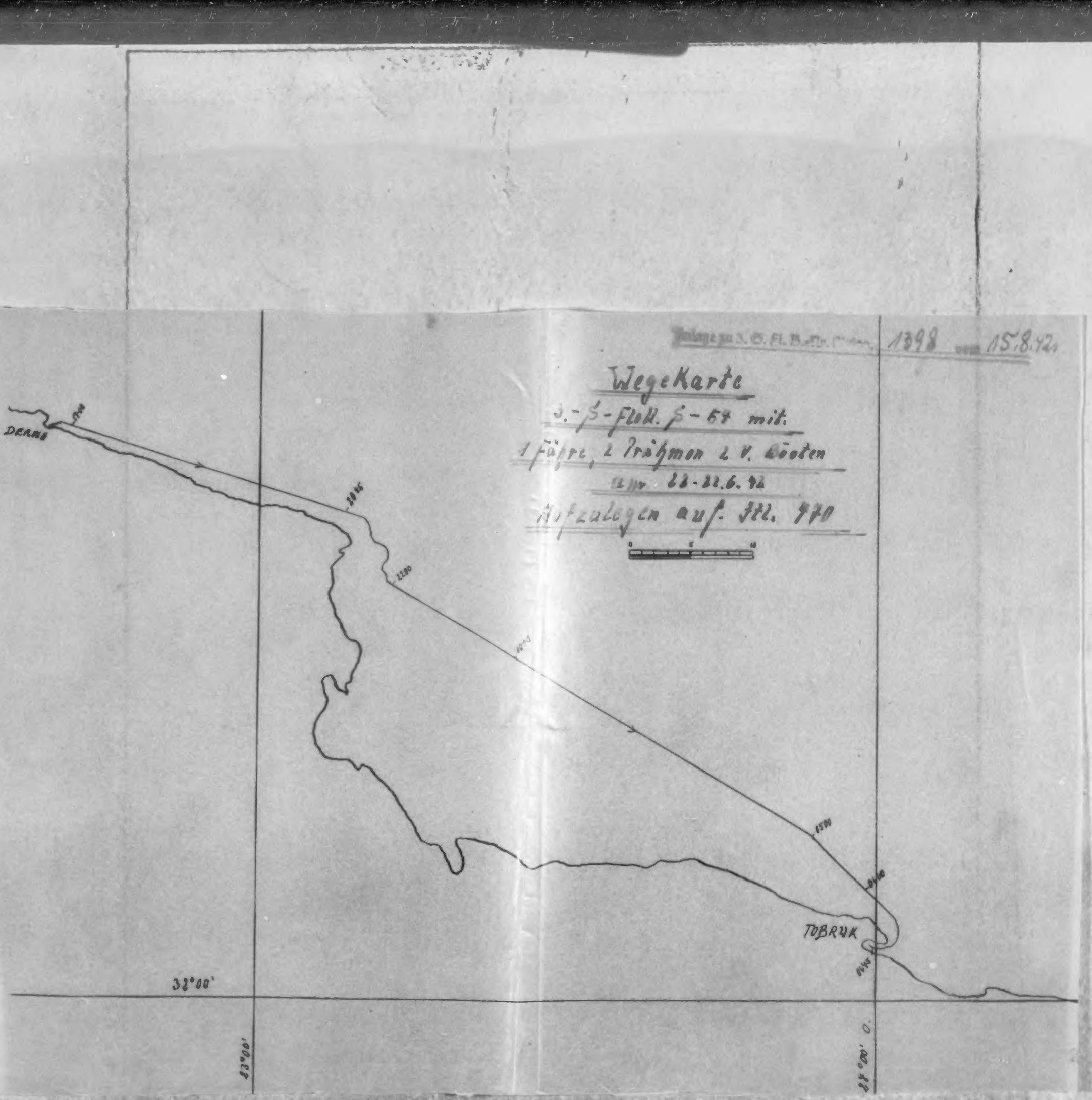
Wegekarte

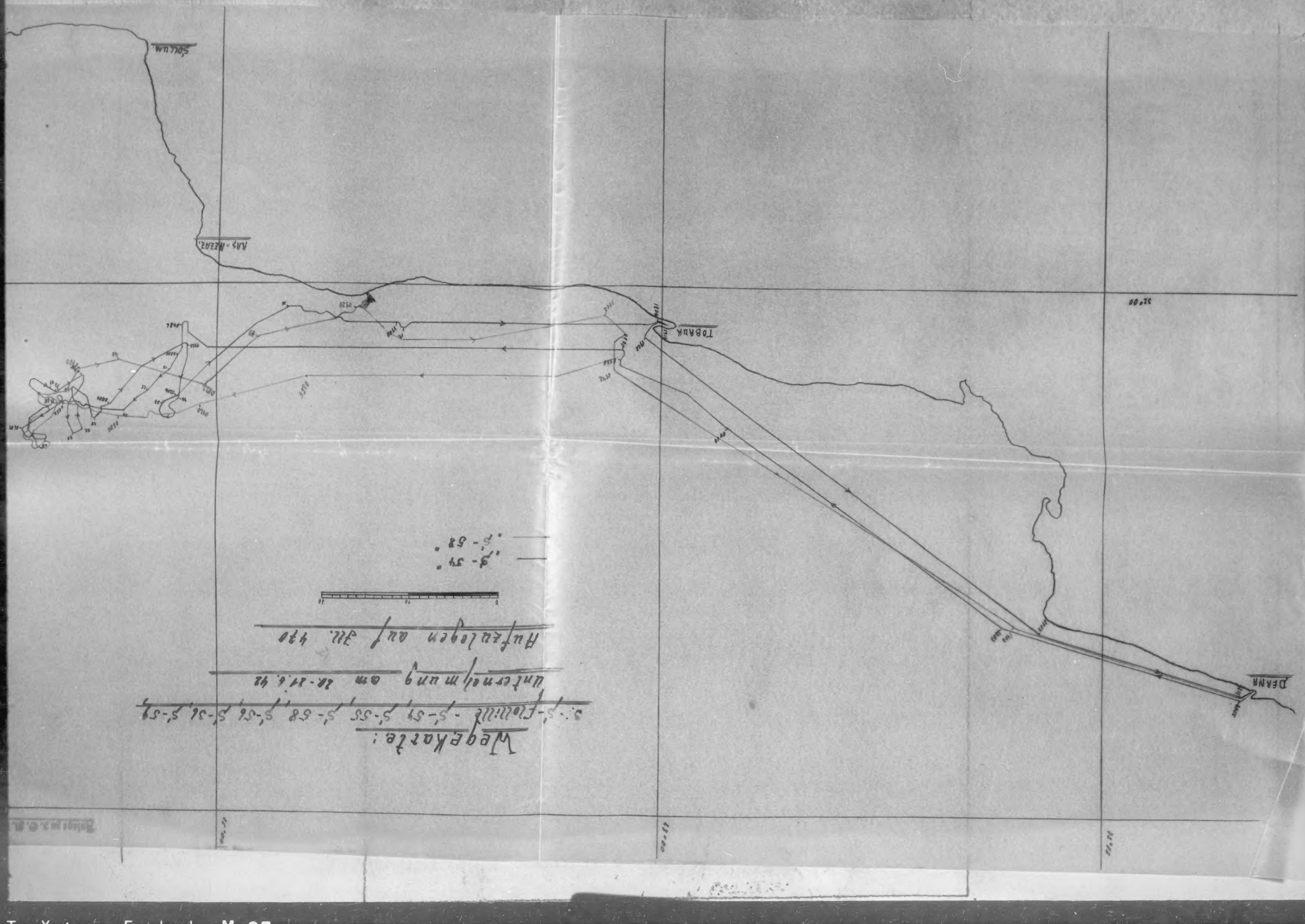
3.-S-Flott. S-57 mit

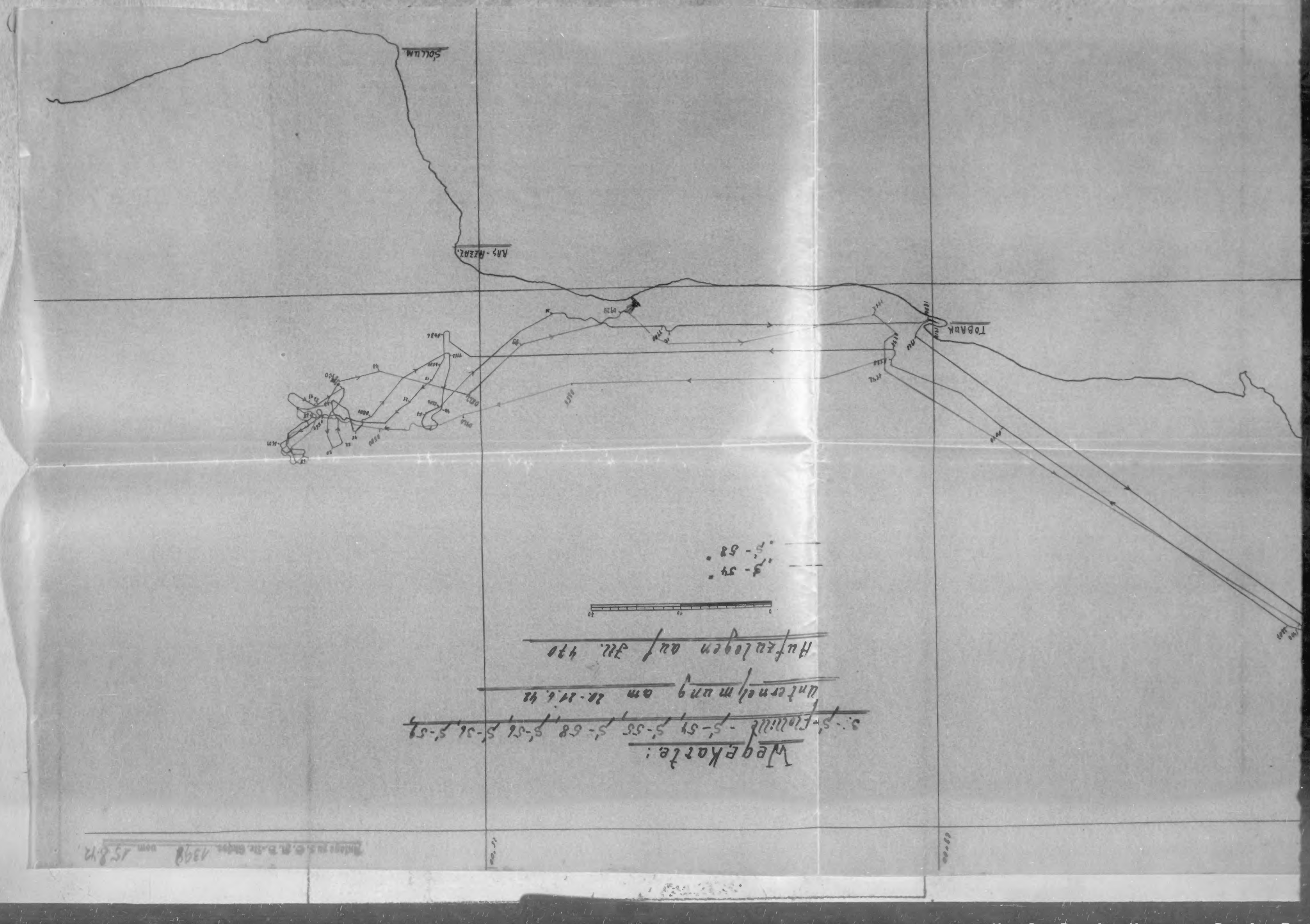
1 Führ, 2 Prähmen u. V. Booten

vom 22-27.6.42

Aufzulegen auf Fl. Fhf




SOLLUM
RAS - MAZRAH
TOBRUK
DEFNA
M28
Wegekarte:
Unterneigung 0m 10-11:12
Aufzeichnung auf 3m 490


Wege Karte:
s. s. Fleuriot - s- 51, s- 52, s- 53, s- 54, s- 55, s- 56, s- 57, s- 58
Unternehmung am 18. 11. 42
Hufzeugen auf 3m. 420
s- 57.
s- 58.
TOBRUK
AR7 - MZERZ.
SOLLUM

KODAK SAFE

PG-71357-NID

T Y ▲ F I L M ●■

Kr 27899/2

Kriegstagebuch Anlage 2 zu Dt. Markdo. Italien
der B. Nr. Gkdos 5878/5480 vom 12.10.42

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
Anlagen: 4 Wegekarten

Begonnen: 1.7.42
Abgeschlossen: 15.7.42

PG/ 71357

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.7.42 - 15.7.42

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

Geheime Kommandosache!

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

der

3. Schnellbootsflottille

Da

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: 4 Wegekarten

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71357 (...)
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORD RECORD OR ON A SEPARATE SCHEDULE OF PAPER. ... THE REGISTERED NUMBER

Angefangen: 1.7.42
Abgeschlossen: 15.7.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7. 1720	Tobruk	Mit "S 54", "S 59", "S 56" ausgelaufen zum Marsch nach Marsa Matruk. Der "schwimmende Stützpunkt" der Flottille, eine Pionierlandungsfähre (12 gefechtsklare Torpedos und Torpedokran an Bord) und ein griechischer Motorsegler (45 t Brennstoff) laufen unter dem Geleit eines R-Bootes um 2loo Uhr aus. Ferner hat das Stützpunktpersonal einschließlich Torpedomechaniker mit 4 in der Wüste erbeuteten fahrbereitgemachten Lkw's mit erbeuteten Zelten nach Marsa Matruk verlegt.
2.7. 0500	Marsa Matruk	Mit allen Booten Marsa Matruk eingelaufen. gez. Kemnade
3.7.	Marsa Matruk	Ruhe. Stützpunkt aufgebaut. gez. Kemnade
4.7. 0730	Marsa Matruk	"S 61", "S 6o", "S 33" von Augusta kommend eingelaufen. Im Einsatzhafen 6 Boote K.B.
164o		Mit "S 54", "S 33", "S 61", "S 60", "S 56", "S 59" Marsa Matruk ausgelaufen zum Vorstoß in das Seegebiet Alexandrien - Rosette-Mündung (Nil). Hafenbelegung Alexandrien am 2.7.: 1 Frachter 8 - 9 ooo t 1 Geleitboot 1 Fahrgastschiff 3 ooo t 1 Tanker 6 - 7 ooo t und französische Einheiten. Im Zuge des Vordringens der Panzerarmee (15o km vor Alexandrien) hat der Gegner den Hafen Alexandrien nach diesem Bild fast vollständig geräumt. Es besteht noch die Hoffnung, die noch im Hafen liegenden Dampfer nach ihrem Auslaufen möglicherweise zu fassen. Ich setze daher den Kurs so ab, daß ich Fahrzeuge, die um 18oo Uhr bzw. 19oo Uhr auslaufen und lo - 12 sm laufen, nördlich
1943		Alexandrien bis 23oo Uhr noch erreichen kann.
2236		"S 61" Stb.-Maschine vorübergehend ausgefallen.
2249		Flottille zur Einnahme Aufklärungsstreifen
234o		5 sm Bootsabstand entlassen.
		Bombenangriff auf Alexandrien.
		Im Aufklärungsstreifen nach Standlinien auf südwestlichem und südlichem Kurs nach Alexandrien vorgestoßen, Fahrt 2o und 15 sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.7.	Seegebiet vor Alexandrien,	UK-Verbindung mit "S 59" und "S 6o" zeitweise abgerissen.
o145	Wind NW, Stärke 3 - 4, Seegang 3, Dünung,	Bewacher in loo Grad im Mond gesichtet, gestoppt. Bewacher läuft nach Osten und läuft wahrscheinlich ein. In Lauerstellung gelegen.
o22o	ab oloo Uhr Mond, sehr gute Sicht.	UK-Befehl: "Rückmarsch."
		Boote sammeln auf Westkurs bis auf "S 59" und "S 6o", mit denen nur noch im Anfang UK-Verbindung besteht.
o226		2 - 3 sehr starke Küstenscheinwerfer mit großer Reichweite nördlich und südlich Alexandrien suchen die See etwa 3 / 4 Stunden ab.
o345		Fliegeralarm, englischer Nachtaufklärer über den Booten. Gestoppt.
o35o		Rückmarsch fortgesetzt.
o9oo		Mit "S 54", "S 33", "S 61", "S 60", "S 56", "S 59" Marsa Matruk eingelaufen.
		Kurzbericht an Befehlshaber Führungsstand Nordafrika: "Bis o9oo Uhr alle Boote ein. Ab 2315 Uhr Seegebiet nördlich Rosette- Mündung bis Alexandrien im Abstande bis zu 25 sm vor der Küste aufgeklärt. Außer 3 Bewachern vor Hafeneinfahrt auf 2o - 4o m Wasser nichts gesichtet. Ab o226 Uhr längeres Scheinwerferleuchten flach über Wasser. Boote sind wahrscheinlich geortet, was durch Funkmeßbeobachtungsgerät bestätigt. o23o Uhr Rückmarsch. Da trotz Bewachertätigkeit keine Feuer an Land, Annahme, daß keine Minen ausliegen."
		Aufbau eines Zeltlagers für die Stützpunkt- und Bootsbesatzungen auf einer Landzunge westlich des Hafens.
14oo		Hafen wurde kurz von britischem Aufklärer in niedriger Höhe überflogen.
19oo		Boote werden auseinandergezogen und verteilen sich auf die freien Liegeplätze an der Pier und Ankerplätze im Hafen.
		gez. Kemnade
6.7. o1oo	Marsa Matruk	Britische Bombenangriffe auf den Hafen. Flugzeuge überfliegen Hafenbecken mehrmals in mittlerer Höhe, um im Mondlicht und im Schein der Leuchtbomben Ziele auszumachen. Fast keine Flakabwehr vorhanden.
o31o		"S 61", das im inneren Hafenbecken vor der Ausfahrt unter der Düne vor Anker liegt, wird von einer feindlichen Maschine in etwa 2oo m Höhe angeflogen, die erst nach dem Bombenwurf erkannt wurde. Reihenwurf von 6 Sprengbomben. Boot erhält schwere Treffer durch Bombensplitter an Backbordseite von Abteilung VIII bis Abteilung IV. Boot außer K.B. Kommandant

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		leicht verwundet, ein Maschinengefreiter gefallen.
1600		Beisetzung des Masch.Gfr. Gerold Unbekannt auf dem Heldenfriedhof Marsa Matruk.
		gez. Kemnade
7.7.	Marsa Matruk	
1900		"S 56", "S 54" Marsa Matruk ausgelaufen nach Tobruk zum Marsch nach Augusta.
2100		Flugplatz Fuka (80 km ostwärts Marsa Matruk) wird von feindlichen Panzerspähwagen angegriffen, die sich in westlicher Richtung zurückziehen.
		gez. Kemnade
8.7.	Marsa Matruk	
0000		Da mit Möglichkeit Durchbruch bis Marsa Matruk und Handstreich auf den Hafen gerechnet wird, für alle Boote seeklar befohlen.
0200		Boote auslaufbereit. Da die feindlichen Spähwagen nicht wieder gesichtet wurden, scheint es sich um einen Aufklärungsvorstoß gehandelt zu haben.
0530		"S 56", "S 54" Tobruk eingelaufen.
1900		"S 56", "S 54" Tobruk aus nach Suda.
		gez. Kemnade
9.7.	Marsa Matruk	
0815		"S 56", "S 54" Suda eingelaufen.
1800		"S 56", "S 54" Suda aus nach Augusta.
1900		"S 61" Marsa Matruk aus zum Marsch nach Tobruk.
1630		Mit "S 33", "S 60", "S 59" Marsa Matruk ausgelaufen zum Vorstoß in das Seegebiet von Alexandrien.
		Die Hafenbelegung von Alexandrien hat in den letzten Tagen stark zugenommen. Es liegen außer französischen Einheiten seit dem 6.7. im Hafen:
		1 Zerstörer 1 Geleitboot 5 kleine Kriegsfahrzeuge 1 Lazarettschiff 1 Tanker 6 000 t 12 Frachter 45 000 t, davon einer im Trockendock.
		Der Engländer hat daher nach seiner ersten Erschütterung beim Vordringen der deutschen Truppen, die in der Räumung Alexandriens lag, wieder den Geleitzugverkehr und damit den Nachschub nach Alexandrien aufgenommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Aufgabe:
		Aufklärung in dem Seegebiet vor Alexandrien insbesondere vor der Nordeinfahrt.
		Nach allen bisherigen Aufklärungsmeldungen der Morgenaufklärung, soweit diese überhaupt geflogen wurde, steuern die Geleitzüge 18-30 sm von der Küste.
1714		Auf "S 60" vor[illegible] übergehend eine Maschine ausgefallen.
2000		Fliegeralarm, da feindlicher Seeaufklärer mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät über den Booten erfaßt wird.
2200		Erweiterte Keilformation eingenommen, Boote stehen in UK-Reichweite. Nordöstlichen Kurs gesteuert.
2220		Auf Ostkurs gegangen, Fahrt 15 sm.
2235		Auf Südostkurs gegangen.
		Auf Südwestkurs die vermutlichen An- und Auslaufwege abgelaufen.
10.7.	Seegebiet vor Alexandrien.	
0100	Wind NNW 2 - 3,	Flottille in Kiellinie gesammelt, wegen der vor Alexandrien ausliegenden Minensperren.
	Seegang 2 - 3,	Weiße Blitztonne gesichtet. Position 31 Grad 17 Minuten Nord, 29 Grad 42,3 Minuten Ost.
	mittellange Dünung.	
0132	gute Sicht,	Bombendetonationen in Alexandrien.
0145	wolkenlos.	In L gelb auf westlichem Kurse weitergelaufen.
0210		Flottille gesammelt und Rückmarsch angetreten, da weiteres Verbleiben hoffnungslos.
0527		Englisches Flugzeug (Doppeldecker "Fairy Albacore" oder "Fairy Swordfish") in 10 bis 20 m Höhe in 300 Grad gesichtet, recht voraus genommen.
0528		Feuer auf 2 000 m eröffnet, nachdem Flugzeug abdreht.
0529		Feuer eingestellt.
0535		Weiteres Flugzeug derselben Typs recht voraus in 20 bis 30 m Höhe.
		Nachdem Flugzeug abdreht, 0537 Uhr Feuer eröffnet.
0539		Feuer eingestellt.
0549		Feindliches Flugzeug in 40 Grad 5 - 6 000 m ab.
		Die erste Annahme, daß es sich bei diesen Nachtaufklärern, die sehr langsam sind und mit dem Ortungsgerät arbeiten, um Flugzeuge des Typs "Gloster" handelt, ist falsch. Es kann sich nur um den Typ "Fairy Albacore" oder "Fairy Swordfish" handeln.
0720		Mit "S 33", "S 60", "S 59" Marsa Matruk eingelaufen.
		Kurzbericht:
		"Mit "S 33"m "S 60", "S 59" 0720 Uhr ein. Ab 2200 Uhr von Quadrat CP 7227 über 7227, 7256, 7257, 7284, 7279. Nichts gesichtet. 0215 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Rückmarsch. Eine weiße Blitztonne auf Position 31 Grad 17 Minuten Nord, 29 Grad 42,3 Minuten Ost. Drei Flugzeuge Typ "Gloster" Quadrat 9395, 9394 von 0535 Uhr bis 0549 Uhr beschossen. Flugzeuge wahrscheinlich auf Rückflug von Nachtaufklärung vor eigener Küste, da mehrfach Funkmeßstrahlung von Aufklärern festgestellt."
0630		"S 61" Tobruk eingelaufen.
1600		"S 56", "S 54" Augusta eingelaufen.
1915		"S 59" Marsa Matruk aus nach Tobruk.
		gez. Kemnade
11.7.	Marsa Matruk	
0615		"S 59" Tobruk eingelaufen.
1300		"S 55" Augusta ausgelaufen nach Suda.
1310		8 britische Bomber überfliegen in großer Höhe den Hafen. Reihenwürfe mit etwa 20 bis 30 Sprengbomben. Einschläge im Hafenbecken auf der Entladepier und im Ostteil der Stadt. Dampfer "Brook" erhält Treffer in achterer Ladeluke, wo Benzin in Kanistern gelöscht wird. Das Achterschiff steht sofort in hellen Flammen. Mehrere Lkw's wurden durch Bombenvolltreffer vernichtet. An den Booten keine Beschädigungen. Feuerlöschpumpe der Flottille wird zur Bekämpfung des Feuers auf der "Brook" eingesetzt.
1530		"S 59", "S 61" Tobruk ausgelaufen zum Marsch nach Suda.
1700		Boote verholen aus Innenhafen und ankern vor dem Zeltlager am Westufer des Hafens, da der Brand der "Brook" sich vom Achterschiff nach voraus ausgedehnt hat und mit der Explosion der im Vorschiff geladenen Munition (Fliegerbomben) gerechnet werden muß.
2100		Dampfer "Brook" gesunken.
		Zweiter Nachschubdampfer "Sturla", der mit einem Räumboot aus dem Hafen ausgelaufen war, steht vor der Einfahrt auf und ab.
		gez. Kemnade
12.7.	Marsa Matruk	
0100		Vereinter Angriff britischer See- und Luftstreitkräfte auf Marsa Matruk. Ein bis zwei Zerstörer beschießen den Hafen, ein weiterer Zerstörer greift den Dampfer "Sturla" und das Räumboot mit Artillerie an. "Sturla" (wahrscheinlich durch Torpedotreffer) nach gewaltiger Detonation gesunken.
0130		Für "S 33", "S 60" seeklar befohlen, um
0230		Überlebende zu retten.
		Mit "S 33", "S 60" ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0253		Schatten an Stb., darauf zugelaufen. Der Schatten wird als R-Boot "R 11" ausgemacht.
	Seegebiet vor Marsa Matruk, Wind NNW 2,	In Rufweite gegangen und Meldung über Hergang Verlust Dampfer "Sturla" und Position Versenkung erhalten.
0300	Seegang 1 - 2,	Position angesteuert in L rot.
0325	gute Sicht.	Wrackteile werden gesichtet.
0327		"S 60" meldet Boot mit Überlebenden in Sicht.
0330		"S 60" hat 6 Mann geborgen.
0340		Hilferufe recht voraus.
0345		7 Mann von einem Floß (Flakbedienungsmannschaften der "Sturla") geborgen.
0350		"S 60" meldet Hilferufe und sichtet kurz darauf ein Boot.
0352		"S 60" übernimmt Schiffbrüchige.
0353		Morsezeichen in 90 Grad. Darauf zugehalten.
0355		Kapitän der "Sturla" und italienischer Verbindungsoffizier aus einem Rettungsboot geborgen.
0410		"S 60" meldet, schwimmende Überlebende.
0425		"S 60" hat 9 Mann gerettet.
		Nach Meldung des Kapitäns der "Sturla" fehlt noch ein Boot mit dem Leit.Ing. und etwa 15 Mann.
0445		Boot in Sicht.
0450		Längsseit gegangen, Leit.Ing und restliche Schiffbrüchige übernommen.
0505		Mehrere Küstenmotorsegler eines einlaufenden Geleitzuges in Sicht.
0525		Geleitschutz für die 3 vorstehenden Motorsegler übernommen.
0625		Marsa Matruk eingelaufen.
		Die gesamte Besatzung der "Sturla" in Stärke von etwa 45 Mann wurde geborgen.
0830		"S 55" Suda eingelaufen.
0930		"S 59", "S 61" Suda eingelaufen. "S 61" starker Wassereinbruch in Abteilung VIII und IX, da die behelfsmäßigen Abdichtungen dem Seegang nicht standhielten.
		gez. Kemnade
13.7.	Marsa Matruk	
1400		Fahrt Flottillenchef und Adjutant zum F.d.A. Flugplatz Fuka zur Besprechung über Zusammenarbeit Flottille mit Aufklärungsflugzeugen im ostwärtigen Mittelmeer.
1930		"S 59", "S 61" Suda ausgelaufen zum Marsch nach Augusta über Navarino.
14.7.	Marsa Matruk	
0700		"S 56", "S 54", "S 36" Augusta nach Palermo ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Rückmarsch. Eine weiße Blitztonne auf Position 31 Grad 17 Minuten Nord, 29 Grad 42,3 Minuten Ost. Drei Flugzeuge Typ "Gloster" Quadrat 9395, 9394 von 0535 Uhr bis 0549 Uhr beschossen. Flugzeuge wahrscheinlich auf Rückflug von Nachtaufklärung vor eigener Küste, da mehrfach Funkmeßstrahlung von Aufklärern festgestellt."
0630		"S 61" Tobruk eingelaufen.
1600		"S 56", "S 54" Augusta eingelaufen.
1915		"S 59" Marsa Matruk aus nach Tobruk.
		gez. Kemnade
11.7.	Marsa Matruk	
0615		"S 59" Tobruk eingelaufen.
1300		"S 55" Augusta ausgelaufen nach Suda.
1310		8 britische Bomber überfliegen in großer Höhe den Hafen. Reihenwürfe mit etwa 20 bis 30 Sprengbomben. Einschläge im Hafenbecken auf der Entladepier und im Ostteil der Stadt. Dampfer "Brook" erhält Treffer in achterer Ladeluke, wo Benzin in Kanistern gelöscht wird. Das Achterschiff steht sofort in hellen Flammen. Mehrere Lkw's wurden durch Bombenvolltreffer vernichtet. An den Booten keine Beschädigungen. Feuerlöschpumpe der Flottille wird zur Bekämpfung des Feuers auf der "Brook" eingesetzt.
1530		"S 59", "S 61" Tobruk ausgelaufen zum Marsch nach Suda.
1700		Boote verholen aus Innenhafen und ankern vor dem Zeltlager am Westufer des Hafens, da der Brand der "Brook" sich vom Achterschiff nach voraus ausgedehnt hat und mit der Explosion der im Vorschiff geladenen Munition (Fliegerbomben) gerechnet werden muß.
2100		Dampfer "Brook" gesunken.
		Zweiter Nachschubdampfer "Sturla", der mit einem Räumboot aus dem Hafen ausgelaufen war, steht vor der Einfahrt auf und ab.
		gez. Kemnade
12.7.	Marsa Matruk	
0100		Vereinter Angriff britischer See- und Luftstreitkräfte auf Marsa Matruk. Ein bis zwei Zerstörer beschießen den Hafen, ein weiterer Zerstörer greift den Dampfer "Sturla" und das Räumboot mit Artillerie an. "Sturla" (wahrscheinlich durch Torpedotreffer) nach gewaltiger Detonation gesunken.
0130		Für "S 33", "S 60" seeklar befohlen, um
0230		Überlebende zu retten.
		Mit "S 33", "S 60" ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0253		Schatten an Stb., darauf zugelaufen. Der Schatten wird als R-Boot "R 11" ausgemacht.
	Seegebiet vor Marsa Matruk, Wind NNW 2,	In Rufweite gegangen und Meldung über Hergang Verlust Dampfer "Sturla" und Position Versenkung erhalten.
0300	Seegang 1 - 2,	Position angesteuert in L rot.
0325	gute Sicht.	Wrackteile werden gesichtet.
0327		"S 60" meldet Boot mit Überlebenden in Sicht.
0330		"S 60" hat 6 Mann geborgen.
0340		Hilferufe recht voraus.
0345		7 Mann von einem Floß (Flakbedienungsmannschaften der "Sturla") geborgen.
0350		"S 60" meldet Hilferufe und sichtet kurz darauf ein Boot.
0352		"S 60" übernimmt Schiffbrüchige.
0353		Morsezeichen in 90 Grad. Darauf zugehalten.
0355		Kapitän der "Sturla" und italienischer Verbindungsoffizier aus einem Rettungsboot geborgen.
0410		"S 60" meldet, schwimmende Überlebende.
0425		"S 60" hat 9 Mann gerettet.
		Nach Meldung des Kapitäns der "Sturla" fehlt noch ein Boot mit dem Leit.Ing. und etwa 15 Mann.
0445		Boot in Sicht.
0450		Längsseit gegangen, Leit.Ing und restliche Schiffbrüchige übernommen.
0505		Mehrere Küstenmotorsegler eines einlaufenden Geleitzuges in Sicht.
0525		Geleitschutz für die 3 vorstehenden Motorsegler übernommen.
0625		Marsa Matruk eingelaufen.
		Die gesamte Besatzung der "Sturla" in Stärke von etwa 45 Mann wurde geborgen.
0830		"S 55" Suda eingelaufen.
0930		"S 59", "S 61" Suda eingelaufen. "S 61" starker Wassereinbruch in Abteilung VIII und IX, da die behelfsmäßigen Abdichtungen dem Seegang nicht standhielten.
		gez. Kemnade
13.7.	Marsa Matruk	
1400		Fahrt Flottillenchef und Adjutant zum F.d.A. Flugplatz Fuka zur Besprechung über Zusammenarbeit Flottille mit Aufklärungsflugzeugen im ostwärtigen Mittelmeer.
1930		"S 59", "S 61" Suda ausgelaufen zum Marsch nach Augusta über Navarino.
14.7.	Marsa Matruk	
0700		"S 56", "S 54", "S 36" Augusta nach Palermo ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0730 1300 1500		"S 55" Marsa Matruk eingelaufen. "S 59", "S 61" Navarino ausgelaufen. "S 59", "S 61" wegen Wetterlage kehrtgemacht und Navarino eingelaufen. Abdichtungen "S 61" erneut abgeschlagen. Absicht, das Boot dort für den Weitermarsch nach Augusta mit Fachpersonal der italienischen Marine wieder klarzumachen. gez. Kemnade
15.7.	Marsa Matruk	Ruhe. gez. Kemnade

Allgemine Bemerkungen:

Die Hafenbelegung Alexandrien ist ziemlich unverändert. Ein Ansatz der Flottille auf nach Alexandrien einlaufende und aus Alexandrien ausgelaufene Geleitzüge ist und wird weiterhin erfolglos bleiben, da der Gegner seine Geleite so steuert, daß sie zur Nachtzeit nicht in dem Seegebiet stehen, das von den Schnellbooten in der Nacht erreichbar ist. Da die eigene Luftwaffe voll im Erdkampf eingesetzt ist, lassen sich keine Kräfte mehr für den Ansatz auf diese Geleitzüge freimachen, wodurch der Gegner gegebenenfalls gezwungen werden könnte, das nähere Seegebiet vor Alexandrien bei Nacht zu passieren. Vorstöße bis zur Damiette-Mündung des Nil sind wegen des langen Anmarschweges nicht durchführbar. Es besteht somit wenig Aussicht für weitere erfolgreiche Operationen gegen den Alexandrien - Port Said Verkehr.

gez. Kemnade

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

Kriegstagebuch.

der

3. Schnellbootsflottille.

Abschnitt: Maschine.

Flottilleningeneur: Kapitänleutnant (Ing.) Düpner.

Begonnen: 1.7.42

Abgeschlossen: 15.7.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.42 7.20		S.54, S.56 und S.59 Tobruk aus nach Marsa Martruk. 1 Pionier-L-Boot mit 12 Torpedos und Kranz und 1 Motorsegler mit 45 m³ Treiböl und Schmieröl verlegten ebenfalls nach Marsa Martruk.
2.7.42 03.00		S.54, S.56 und S.59 Marsa Martruk eingelaufen.
3.7.42		Nichts Besonderes.
4.7.42 07.30 16.40		S.61, S.60 und S.33 Marsa Martruk eingelaufen. S.54, S.33, S61.S.60, S.56 und S.59 ausgelaufen.
5.7.42 09.00		S.54, S.33, S.61, S.60, S.56 und S.59 eingelaufen.
6.7.42 03.10	S.61 1 Masch.Gast gefallen.	Bei Fliegerangriffen auf Marsa Martruk S.61 durch mehrere Sprengbomben neben Boot außer K.B. Treffer von Abtlg VIII bis Abtlg IV.
7.7.42 19.00		S.54 und S.56 ausgelaufen zum Marsch nach Augusta zur Grundüberholung.
8.7.42 00.00 bis 04.00		S.33, S.60 und S.59 Sofortbereitschaft.
9.7.42 19.00 16.30		S.61 Marsch nach Tobruk. S.33, S.60 und S.59 ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.7.42 07.20 15.00 19.15		S.33, S.60 und S.59 Marsa Martruk eingelaufen. S.56 und S.54 Augusta eingelaufen. S.59 Marsa Martruk aus nach Tobruk.
11.7.42 13.00 15.30		S.55 nach Motorenüberholung Augusta aus nach Marsa Martruk. S.59 und S.61 Tobruk aus nach Suda.
12.7.42 02.30 06.30 09.30		S.33 und S.60 ausgelaufen. S.33 und S.60 Marsa Martruk eingelaufen. S.59 und S.61 Suda ein. S.61 starker Wassereinbruch Abtlg VIII, da befehlmäßige Abdichtung bei starkem Seegang nicht standhielt.
13.7.42 19.30		S.59 und S.61 Suda aus nach Navarino.
14.7.42 07.00 07.30 13.00 15.00		S.56, S.54 und S.36 Augusta aus nach Palermo zur Grundüberholung bezw. Beseitigung Treffer-schäden. S.55 Marsa Martruk ein. S.59 und S.61 Navarino aus. S.59 und S.61 wegen Wetterlage Navarino ein. Leckdichtungen S.61 erneut durchgeschlagen.
15.7.42		Nichts Besonderes.

gesehen:
In Vertretung!

Oblt. zur See

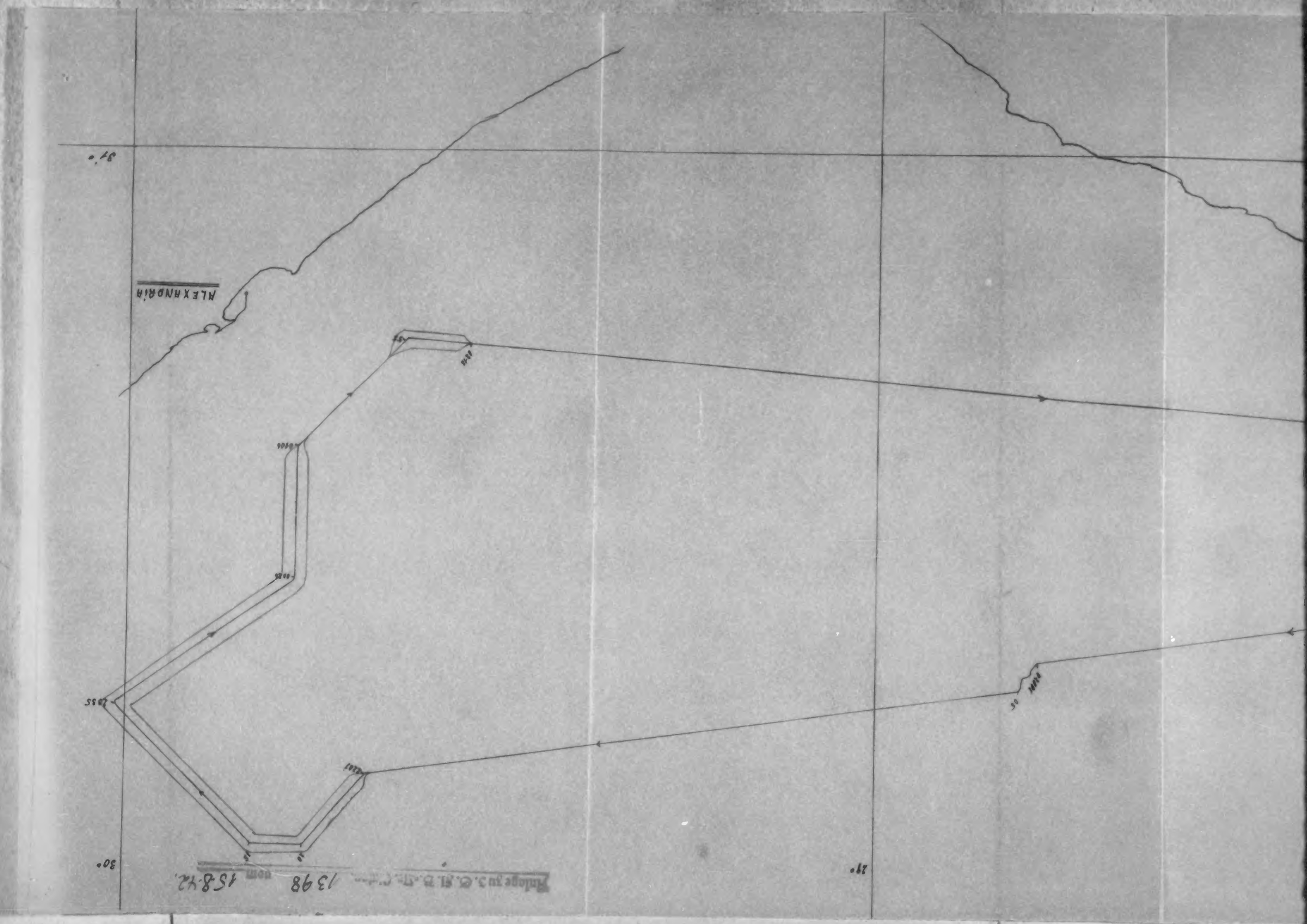
Wegekarte:

3. S-Flottille S-33, S-60, S-59,
Unternehmung vom 9-10.7.42
Aufzulegen auf Kl. 483

— „S-33"
— „S-60"
— „S-59"

MARSA-MATRUH.

20°



KODAK SAFETY

Anlage zu 3. S. Fl. D./Nr. Skdos. 1098 vom 15.8.42

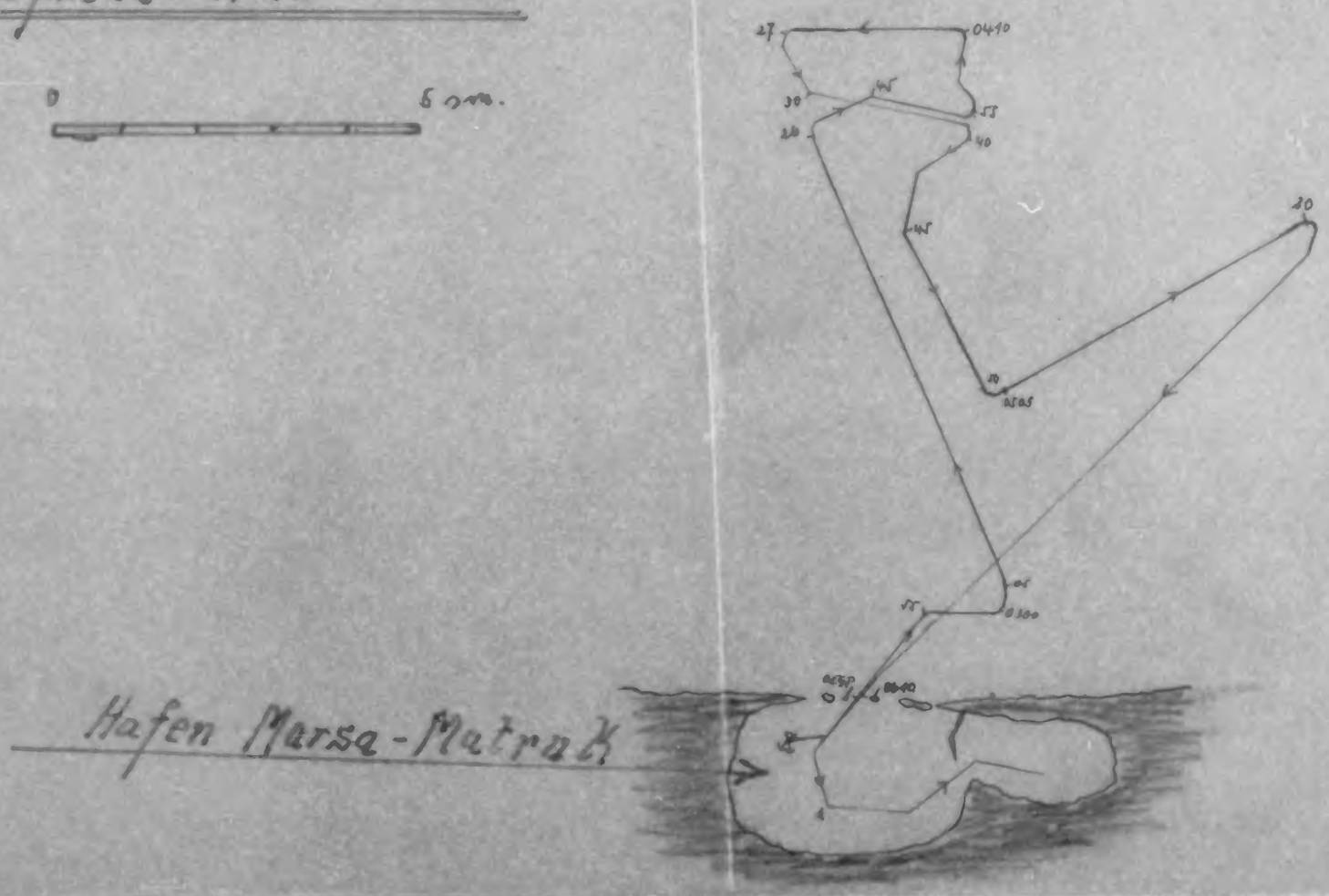
Wegekarte:

3. S-Flottille „S-33, S-60"

Rettungsaktion am 12.7.42

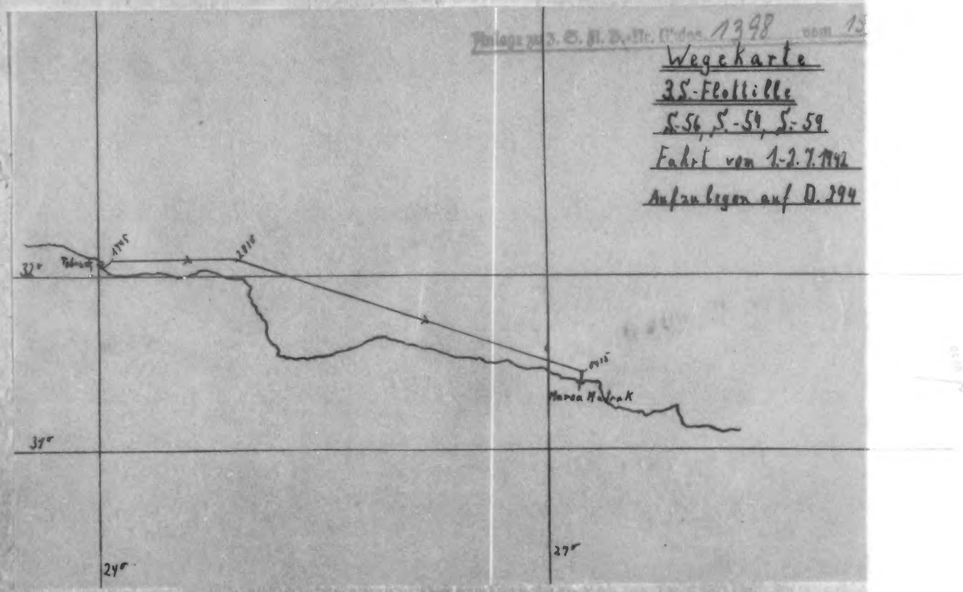
Maßstab 1 sm = cm.

0 5 sm.



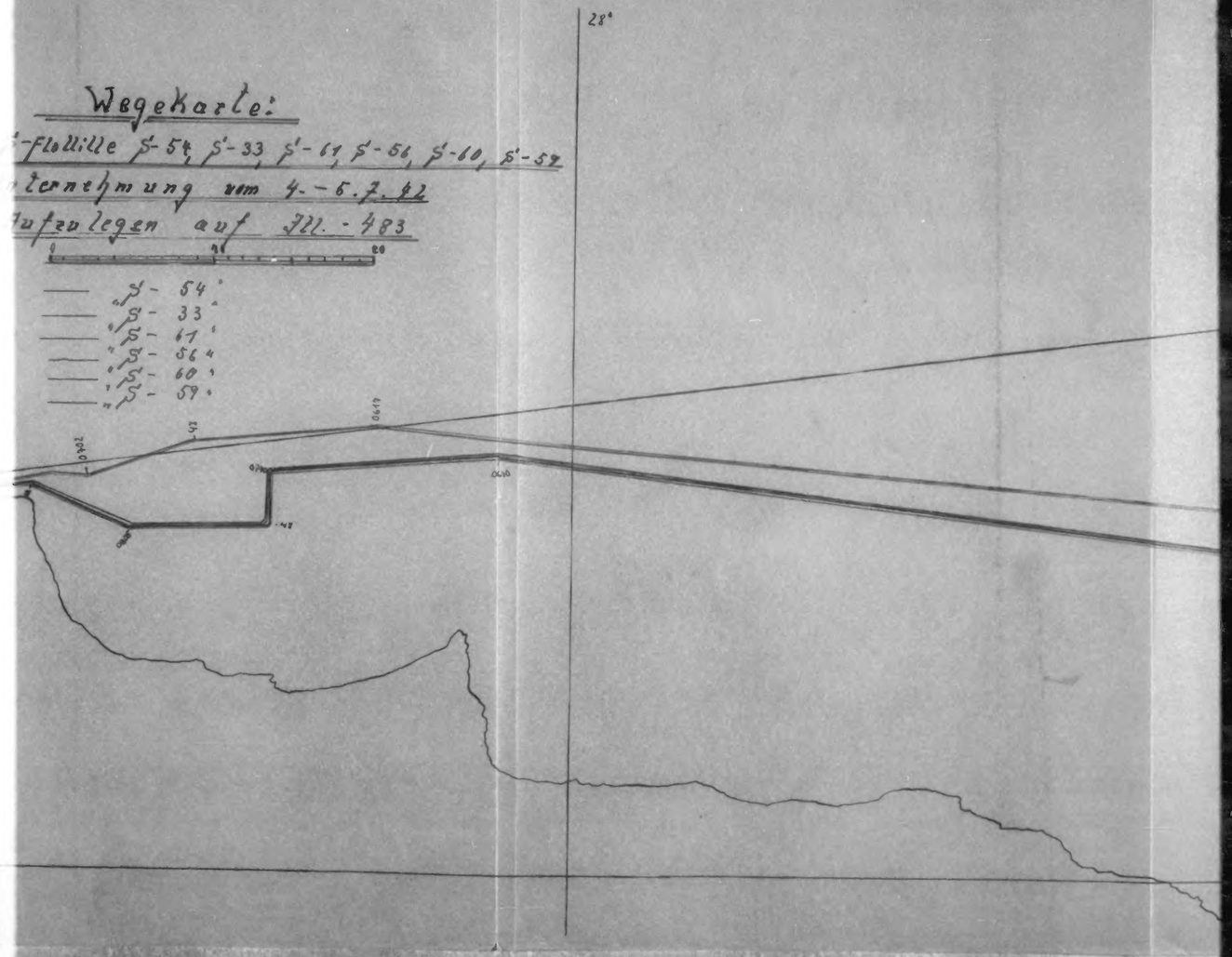
Anlage zu B. d. H. Nr. [illegible] 1398 vom 15

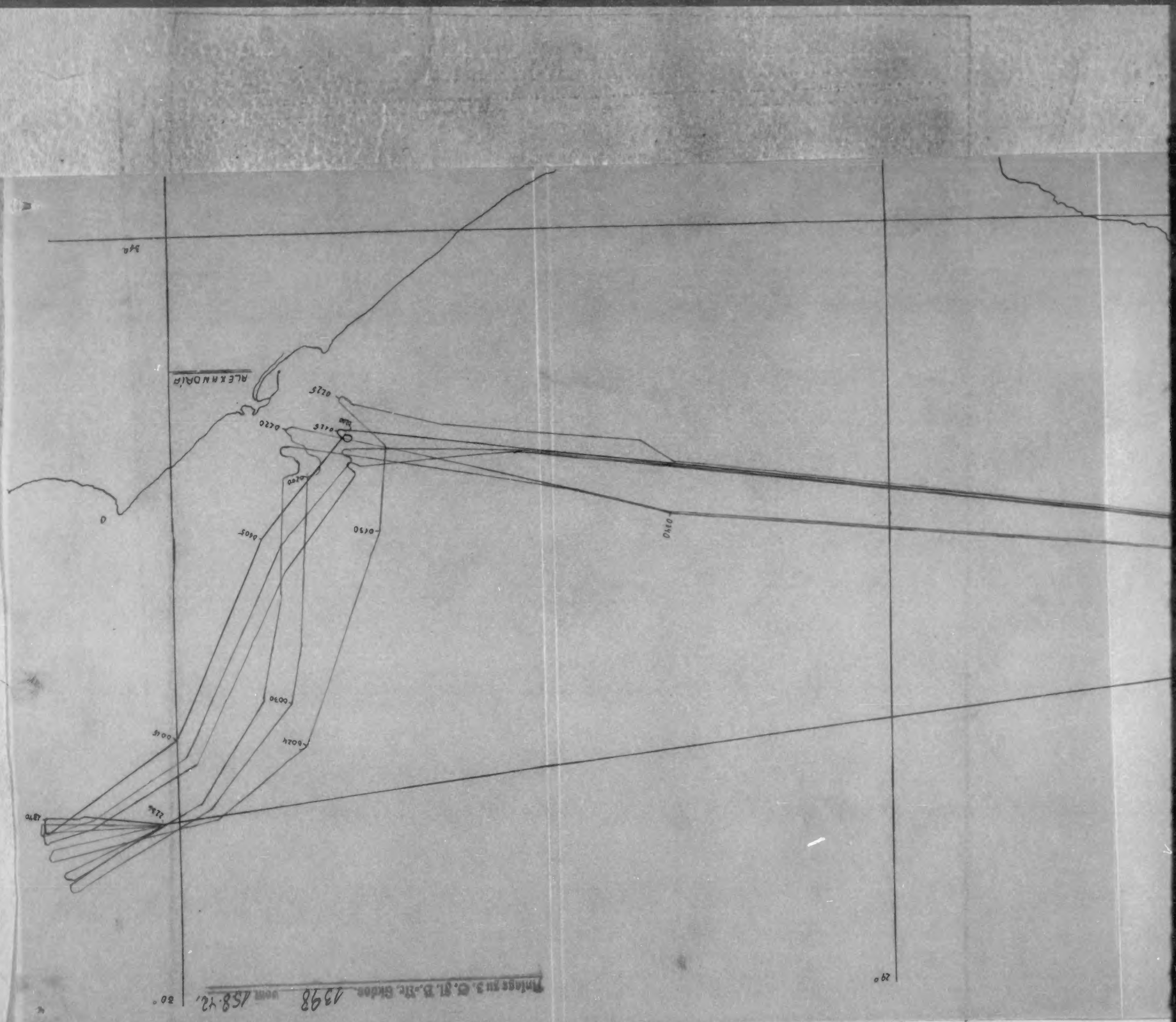
Wegekarte
35-Flottille
S-56, S-59, S-59
Fahrt vom 1-2.7.1942
Aufzulegen auf D. 294



Wegekarte:
[illegible]-Flottille S-54, S-33, S-61, S-56, S-60, S-57
[illegible]ternehmung vom 4.-6.7.42
[illegible]ufzulegen auf 111.-483

S-54
S-33
S-61
S-56
S-60
S-59




ALEXANDRIA
0220
0230
0240
0250
0260
0270
0280
0290
0300
0310
0320
0330
0340
0350
0360
0370
0380
0390
0400
0410
0420
0430
0440
0450
0460
0470
0480
0490
0500
0510
0520
0530
0540
0550
0560
0570
0580
0590
0600
0610
0620
0630
0640
0650
0660
0670
0680
0690
0700
0710
0720
0730
0740
0750
0760
0770
0780
0790
0800
0810
0820
0830
0840
0850
0860
0870
0880
0890
0900
0910
0920
0930
0940
0950
0960
0970
0980
0990
1000
1010
1020
1030
1040
1050
1060
1070
1080
1090
1100
1110
1120
1130
1140
1150
1160
1170
1180
1190
1200
1210
1220
1230
1240
1250
1260
1270
1280
1290
1300
1310
1320
1330
1340
1350
1360
1370
1380
1390
1400
1410
1420
1430
1440
1450
1460
1470
1480
1490
1500
1510
1520
1530
1540
1550
1560
1570
1580
1590
1600
1610
1620
1630
1640
1650
1660
1670
1680
1690
1700
1710
1720
1730
1740
1750
1760
1770
1780
1790
1800
1810
1820
1830
1840
1850
1860
1870
1880
1890
1900
1910
1920
1930
1940
1950
1960
1970
1980
1990
2000
2010
2020
2030
2040
2050
2060
2070
2080
2090
2100
2110
2120
2130
2140
2150
2160
2170
2180
2190
2200
2210
2220
2230
2240
2250
2260
2270
2280
2290
2300
2310
2320
2330
2340
2350
2360
2370
2380
2390
2400
2410
2420
2430
2440
2450
2460
2470
2480
2490
2500
2510
2520
2530
2540
2550
2560
2570
2580
2590
2600
2610
2620
2630
2640
2650
2660
2670
2680
2690
2700
2710
2720
2730
2740
2750
2760
2770
2780
2790
2800
2810
2820
2830
2840
2850
2860
2870
2880
2890
2900
2910
2920
2930
2940
2950
2960
2970
2980
2990
3000
3010
3020
3030
3040
3050
3060
3070
3080
3090
3100
3110
3120
3130
3140
3150
3160
3170
3180
3190
3200
3210
3220
3230
3240
3250
3260
3270
3280
3290
3300
3310
3320
3330
3340
3350
3360
3370
3380
3390
3400
3410
3420
3430
3440
3450
3460
3470
3480
3490
3500
3510
3520
3530
3540
3550
3560
3570
3580
3590
3600
3610
3620
3630
3640
3650
3660
3670
3680
3690
3700
3710
3720
3730
3740
3750
3760
3770
3780
3790
3800
3810
3820
3830
3840
3850
3860
3870
3880
3890
3900
3910
3920
3930
3940
3950
3960
3970
3980
3990
4000
4010
4020
4030
4040
4050
4060
4070
4080
4090
4100
4110
4120
4130
4140
4150
4160
4170
4180
4190
4200
4210
4220
4230
4240
4250
4260
4270
4280
4290
4300
4310
4320
4330
4340
4350
4360
4370
4380
4390
4400
4410
4420
4430
4440
4450
4460
4470
4480
4490
4500
4510
4520
4530
4540
4550
4560
4570
4580
4590
4600
4610
4620
4630
4640
4650
4660
4670
4680
4690
4700
4710
4720
4730
4740
4750
4760
4770
4780
4790
4800
4810
4820
4830
4840
4850
4860
4870
4880
4890
4900
4910
4920
4930
4940
4950
4960
4970
4980
4990
5000
5010
5020
5030
5040
5050
5060
5070
5080
5090
5100
5110
5120
5130
5140
5150
5160
5170
5180
5190
5200
5210
5220
5230
5240
5250
5260
5270
5280
5290
5300
5310
5320
5330
5340
5350
5360
5370
5380
5390
5400
5410
5420
5430
5440
5450
5460
5470
5480
5490
5500
5510
5520
5530
5540
5550
5560
5570
5580
5590
5600
5610
5620
5630
5640
5650
5660
5670
5680
5690
5700
5710
5720
5730
5740
5750
5760
5770
5780
5790
5800
5810
5820
5830
5840
5850
5860
5870
5880
5890
5900
5910
5920
5930
5940
5950
5960
5970
5980
5990
6000
6010
6020
6030
6040
6050
6060
6070
6080
6090
6100
6110
6120
6130
6140
6150
6160
6170
6180
6190
6200
6210
6220
6230
6240
6250
6260
6270
6280
6290
6300
6310
6320
6330
6340
6350
6360
6370
6380
6390
6400
6410
6420
6430
6440
6450
6460
6470
6480
6490
6500
6510
6520
6530
6540
6550
6560
6570
6580
6590
6600
6610
6620
6630
6640
6650
6660
6670
6680
6690
6700
6710
6720
6730
6740
6750
6760
6770
6780
6790
6800
6810
6820
6830
6840
6850
6860
6870
6880
6890
6900
6910
6920
6930
6940
6950
6960
6970
6980
6990
7000
7010
7020
7030
7040
7050
7060
7070
7080
7090
7100
7110
7120
7130
7140
7150
7160
7170
7180
7190
7200
7210
7220
7230
7240
7250
7260
7270
7280
7290
7300
7310
7320
7330
7340
7350
7360
7370
7380
7390
7400
7410
7420
7430
7440
7450
7460
7470
7480
7490
7500
7510
7520
7530
7540
7550
7560
7570
7580
7590
7600
7610
7620
7630
7640
7650
7660
7670
7680
7690
7700
7710
7720
7730
7740
7750
7760
7770
7780
7790
7800
7810
7820
7830
7840
7850
7860
7870
7880
7890
7900
7910
7920
7930
7940
7950
7960
7970
7980
7990
8000
8010
8020
8030
8040
8050
8060
8070
8080
8090
8100
8110
8120
8130
8140
8150
8160
8170
8180
8190
8200
8210
8220
8230
8240
8250
8260
8270
8280
8290
8300
8310
8320
8330
8340
8350
8360
8370
8380
8390
8400
8410
8420
8430
8440
8450
8460
8470
8480
8490
8500
8510
8520
8530
8540
8550
8560
8570
8580
8590
8600
8610
8620
8630
8640
8650
8660
8670
8680
8690
8700
8710
8720
8730
8740
8750
8760
8770
8780
8790
8800
8810
8820
8830
8840
8850
8860
8870
8880
8890
8900
8910
8920
8930
8940
8950
8960
8970
8980
8990
9000
9010
9020
9030
9040
9050
9060
9070
9080
9090
9100
9110
9120
9130
9140
9150
9160
9170
9180
9190
9200
9210
9220
9230
9240
9250
9260
9270
9280
9290
9300
9310
9320
9330
9340
9350
9360
9370
9380
9390
9400
9410
9420
9430
9440
9450
9460
9470
9480
9490
9500
9510
9520
9530
9540
9550
9560
9570
9580
9590
9600
9610
9620
9630
9640
9650
9660
9670
9680
9690
9700
9710
9720
9730
9740
9750
9760
9770
9780
9790
9800
9810
9820
9830
9840
9850
9860
9870
9880
9890
9900
9910
9920
9930
9940
9950
9960
9970
9980
9990
10000

AFETYA FILM

PG—71358—NID

Anlage 38 zu Dt. Markdo. Ital
B. Nr. Gkdos 5878/5480 vom 12.10.42

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
Anlagen: 5 Segekarten, K.-B.-Zustand der Boot. Liegeplätze der Boot

Begonnen: 16.7.42
Abgeschlossen: 31.7.42

Kr 27899 c

FILM

PG/71358

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.7.42 - 31.7.42

KODAK SAFETY

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.7.42 - 31.7.42

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

Marine-Archiv.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 5 Wegekarten, K.-B.-Zustand der Boote, Eingangsliste der Boote.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71358 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY INCIDENTAL ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Angefangen: 16.7.42
Abgeschlossen: 31.7.42

M Zu beziehen vom Bordruclager 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
16.7.	Marsa Matruk	Flottille Ruhe. gez. Kemnade
17.7.	Marsa Matruk	"S 59", "S 61" Augusta eingelaufen zur Motorenüberholung. "S 59" kleine Überholung, "S61" Reparatur Trefferbeschädigungen in Werft Palermo. "S 58" Augusta eingelaufen nach Auswechseln einer Maschine in Palermo und Trefferreparatur. Boot macht kleine Überholung der Seitenmaschinen. Admiral Ägäis teilt Ausfall Motorschiff "Benghasi" wegen Kurbelwellenbruch Hilfsdiesel mit. Da Reparatur im griechischen Raum nicht möglich, ist Verwendung als Versorgungsschiff hinfällig geworden. Ergebnis Besprechung mit Befehlshaber: Schiff geht zur Reparatur nach Italien, damit es baldmöglichst nach Einnahme von Alexandrien zur Verfügung steht. Einsatzbefehl: Aufklärung im Seegebiet nördlich Alexandrien zwischen Rosette- und Damiette-Mündung. Das für 1630 Uhr befohlene Auslaufen wird durch Ausfall einer Maschine auf "S 33" verzögert. Mit "S 55" und "S 60" ausgelaufen. Auf "S 60" eine Maschine vorübergehend ausgefallen. In L grün 3 sm Bootsabstand auf ONO-Kurs, Fahrt 15 sm vorgestoßen.
18.7. 0100	Seegebiet vor der Nil-Mündung, Wind WNW 4-5, Seegang 3-4, mittlere Dünung, einzelne Wolken, mäßige Sicht.	Kehrtgemacht. UK-Verbindung mit "S 60" abgerissen. Der Funkspruch vom Befehlshaber über den Artilleriebeschuß des Hafens Marsa Matruk durch feindliche Zerstörer wird vom Führerboot nicht gehört. Wegen der Gefahr des Auftreffens auf Zerstörer bei Tage halte ich nach Norden ab und gehe erst um 0505 Uhr auf südwestlichen Kurs zum Ansteuern der Küste. Weitere Wetterverschlechterung. Mit "S 55" eingelaufen, "S 60" hat bereits vorher festgemacht. Kurzbericht an Befehlshaber: "Mit "S 55", "S 60" um 0830 Uhr ein. Im Aufklärungsstreifen ab 2230 Uhr von Quadrat CP 7255 über 7317 nach 7228. Nichts gesichtet. Teilweise sehr grobe Dünung. "S 33" wegen Maschinenausfall nicht ausgelaufen." In der Nacht haben britische Zerstörer um 0035 Uhr Stadt und Hafen Marsa Matruk beschossen.
1700 1750 2230		
0835		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Da mit der Möglichkeit einer erneuten Beschießung Marsa Matruks durch britische Zerstörer gerechnet werden muß, wird die Flottille zur Abwehr angesetzt.
2300		Wegen Ausfall Kommandant "S 55", Oberleutnant zur See Weber durch Krankheit auf "S 55" übergestiegen. Mit "S 55", "S 60", "S 33" ausgelaufen. Abgedeckt: Ab 2330 Uhr im Vorpostenstreifen östlich Marsa Matruk 3 sm Bootsabstand auf und abzustehen. Auf Ostkurs vormarschiert, Fahrt 9 sm.
2323 2328		Mit Funkmeßbeobachtungsgerät werden ortende feindliche Zerstörer recht voraus in 90 Grad festgestellt. Hiernach muß es sich um 2 Zerstörer handeln.
2346		2 Schatten in 70 Grad. Angelaufen, 2 Zerstörer Jervis-Klasse ausgemacht. Gegner dreht nach NW ab. Gestoppt. "S 60" meldet kurz darauf, daß es Zerstörer ebenfalls sichtet. Angriffschance für "S 60" durch starke Kursänderung des Gegners vereitelt.
2351		FT Kr. 2351/8: "2 Zerstörer." Mit "S 55" Fühlung gehalten und Gegner wegen überkommenden Spritzwassers auf nordwestlichem Kurs verloren.
19.7. 0009	Seegebiet vor Marsa Matruk, Wind NW 4, Seegang 3-4,	Leuchtbomben im Westen, anscheinend wird ein Boot, das wiederholt mit dem M.G. schießt, von Nachtaufklärern angegriffen.
0014 0017	mittlere Dünung, mäßige Sicht.	Leuchtbomben über der Küste von Marsa Matruk. Mehrere Leuchtbomben über Marsa Matruk, starkes Flakfeuer.
0020		Auf Grund der Peilungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät auf südlichem Kurs nachgestoßen.
0026		Laufend Leuchtbomben über Marsa Matruk und Flakfeuer.
0035		FT Kr.: "Alarm Hafeneinfahrt 20 Grad 5 sm."
0040		2 Zerstörer im Leuchtbombenschein unter der Küste in 180 Grad auf Ostkurs gesichtet. Mit hoher Fahrt darauf zu gelaufen.
0045		Gegner eröffnet Feuer auf den Hafen Marsa Matruk.
0046		Auf 9 sm gegangen und angelaufen.
0047		Achterer Zerstörer eröffnet Feuer auf eigenes Boot und dreht mit hoher Fahrt zu. Kurz darauf auch vorderer Zerstörer. Entfernung 1000 m. Auf Nordwest- und Nordkurs gedreht mit Höchstfahrt unter Nebelverwendung. Gegner folgt im Kielwasser und schießt mit Maschinenwaffen, Seeziel- und Flakmunition. Aufschläge neben dem Boot und achteraus im

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kielwasser. Die 4 cm Geschosse springen nach dem Aufprallen auf das Wasser bei Kurzlagen über das Boot hinweg. Auf Westkurs unter Nebelverwendung weitergelaufen.
0050		Angriff "S 60" aus Norden mit 2 Torpedos auf vorderen Zerstörer wird zum Fehlschuß.
0052		Zerstörer Feuer eingestellt. Mit Funkmeßbeobachtungsgerät werden Strahlungen feindlichen Gerätes immer noch als stark festgestellt. Zerstörer werden unter den Leuchtbomben noch in spitzer Lage und hoher Fahrt erkannt. Nach Westen weitergelaufen und Zerstörer 0107 Uhr aus Sicht verloren.
0052		FT Kr.: "Werde gejagt."
		Da das Leuchtbombenwerfen im Nordwesten, Bombendetonationen und M.G.-Schießen immer noch gesehen werden, glaube ich, daß "S 60" von einem Nachtaufklärer verfolgt wird.
		Daher FT Kr. 0103/11 an "S 60": "Lage melden."
0125		Auf Ostkurs gegangen und unter die Küste gelaufen, nachdem feindliche Funkmeßstrahlungen leiser werden und aufhören. Gegner scheint Rückmarsch angetreten zu haben.
0130		FT Kr. 0110/12 von "S 33": "Werde von Bombenflugzeugen angegriffen."
0140		FT Kr. 0140/14 an "S 33": "Unter Küste laufen."
0200		Feuerschein unter der Kimm in 0 Grad gesichtet.
0212		Feuerschein als Lazarettschiff (italienisches) ausgemacht. Rückmarsch angetreten und vor der Einfahrt auf und abgestanden.
0305		"S 60" in Sicht, Boot hängt sich an. Kurz nach 0400 Uhr kommt "S 33" in Sicht und meldet, daß es 2 Verwundete und mehrere Treffer erhalten hat.
0515		Marsa Matruk eingelaufen.
		Kurzbericht an Befehlshaber:
		"Mit "S 55", "S 33", "S 60" um 0515 Uhr ein. 2330 Uhr Vormarsch im Vorpostenstreifen von Quadrat CO 9381 M.u. bis 9357 M.u., Kurs 90 Grad. Seit 2328 Uhr Ortungen des Gegners mit Funkmeßbeobachtungsgerät festgestellt, 2346 Uhr 2 Zerstörer "Jervis Klasse" in 70 Grad gesichtet, durch "S 55". Gegner dreht nach NW ab. Im Norden stehendes "S 60" erhält ebenfalls Fühlung von Norden. Mit "S 55" nachgestoßen und in dunklen Nordhorizont gesetzt. Gegner wegen überkommenden Spritzwassers vorübergehend aus Sicht. Mit 28 sm in Richtung DT-Strahlungen nach Süden nachgestoßen. Zerstörer werden 0040 Uhr im Leuchtbombenschein vor Küste ausgemacht. Beim Anlaufen "S 55" drehen beide Zerstörer während Beschuß Küste zu, und beschießen Boot auf 1 000 m. Nach NW abgelaufen und weitergejagt. Anschließend Angriff "S 60" auf achteren Zerstörer, Doppelfehlschuß, davon eine Detonation an Land. "S 33" ab 0018 Uhr laufend durch Nachtaufklärer "Fairy-Albacore" geortet, mit M.G. und 4 Bomben 15 bis 20 m neben Boot angegriffen. "S 33" zwei Verwundete und Bootstreffer, "S 55" ein Bootstreffer."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Wenn die Flottille nicht zu einem Erfolge gekommen ist, so ist der Gegner durch den Angriff des Führerbootes "S 55" an einem wirksamen Beschuß des Hafens verhindert worden, sodaß der im Hafen liegende Dampfer "Agrigento" am nächsten Tage voll entladen werden konnte.
		"S 36", "S 35" K.B. von Palermo in Augusta eingelaufen.
		Mit "S 55", "S 60" und "S 33" ausgelaufen. Gegnerische Strahlungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät in 60 bis 70 Grad festgestellt. Daraufzu gehalten.
		3 Schatten werden in 50 Grad gesichtet. Da mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät anscheinend eine Teilung in Zerstörergruppen festgestellt wird, von denen die eine Gruppe nach Westen läuft, nehme ich an, daß der Gegner eine Rotte zur Schnellbootsabwehr nach Westen detachiert. Auf Ostkurs unter der Küste Fühlung gehalten, da noch keine Angriffschance. Zerstörer kommen aus Sicht.
		FT Kr. 2345/16: "2 Zerstörer Hafeneinfahrt 40 Grad, 4 sm."
		5 Leuchtbomben im Norden der Zerstörer. Nachtaufklärer scheint Seegebiet nach Schnellbooten abzusuchen.
	Seegebiet vor Marsa Matruk	Peilungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät in nordwestlicher Richtung. Da noch kein einwandfreies klares Bild, auf Nordwestkurs weitergelaufen.
		Gestoppt. "S 33" ist seit 0035 Uhr aus Sicht, da die UK des Bootes ausgefallen ist.
		Leuchtbomben über der Düne und dem Hafen. Es werden einwandfrei 2 Zerstörer im Nordwesten und 2-3 Zerstörer im Nordosten geortet. Die östliche ist vermutlich die Artilleriegruppe, während die westliche für die Abwehr der Schnellboote vorgesehen zu sein scheint.
		Auf 50 Grad gegangen und mit hoher Fahrt in Richtung auf die Artilleriegruppe vorgestoßen.
		Zerstörer eröffnen Feuer auf den Hafen.
		Mit dem Feuereröffnen kommen die im Nordwesten stehenden 2 Zerstörer mit hoher Fahrt in 270 Grad in Sicht. Auf Nordkurs gegangen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kielwasser. Die 4 cm Geschosse springen nach dem Aufprallen auf das Wasser bei Kurzlagen über das Boot hinweg. Auf Westkurs unter Nebelverwendung weitergelaufen.
0050		Angriff "S 60" aus Norden mit 2 Torpedos auf vorderen Zerstörer wird zum Fehlschuß.
0052		Zerstörer Feuer eingestellt.
		Mit Funkmeßbeobachtungsgerät werden Strahlungen feindlichen Gerätes immer noch als stark festgestellt. Zerstörer werden unter den Leuchtbomben noch in spitzer Lage und hoher Fahrt erkannt. Nach Westen weitergelaufen und Zerstörer 0107 Uhr aus Sicht verloren.
0052		FT Kr.: "Werde gejagt."
		Da das Leuchtbombenwerfen im Nordwesten, Bombendetonationen und M.G.-Schießen immer noch gesehen werden, glaube ich, daß "S 60" von einem Nachtaufklärer verfolgt wird.
0125		Daher FT Kr. 0103/11 an "S 60": "Lage melden." Auf Ostkurs gegangen und unter die Küste gelaufen, nachdem feindliche Funkmeßstrahlungen leiser werden und aufhören. Gegner scheint Rückmarsch angetreten zu haben.
0130		FT Kr. 0110/12 von "S 33": "Werde von Bombenflugzeugen angegriffen."
0140		FT Kr. 0140/14 an "S 33": "Unter Küste laufen."
0200		Feuerschein unter der Kimm in 0 Grad gesichtet.
0212		Feuerschein als Lazarettschiff (italienisches) ausgemacht.
		Rückmarsch angetreten und vor der Einfahrt auf und abgestanden.
0305		"S 60" in Sicht, Boot hängt sich an. Kurz nach 0400 Uhr kommt "S 33" in Sicht und meldet, daß es 2 Verwundete und mehrere Treffer erhalten hat.
0515		Marsa Matruk eingelaufen.
		Kurzbericht an Befehlshaber:
		"Mit "S 55", "S 33", "S 60" um 0515 Uhr ein. 2330 Uhr Vormarsch im Vorpostenstreifen von Quadrat CO 9381 M.u. bis 9357 M.u., Kurs 90 Grad. Seit 2328 Uhr Ortungen des Gegners mit Funkmeßbeobachtungsgerät festgestellt, 2346 Uhr 2 Zerstörer "Jervis Klasse" in 70 Grad gesichtet, durch "S 55". Gegner dreht nach NW ab. Im Norden stehendes "S 60" erhält ebenfalls Fühlung von Norden. Mit "S 55" nachgestoßen und in dunklen Nordhorizont gesetzt. Gegner wegen überkommenden Spritzwassers vorübergehend aus Sicht. Mit 28 sm in Richtung DT-Strahlungen nach Süden nachgestoßen. Zerstörer werden 0040 Uhr im Leuchtbombenschein vor Küste ausgemacht. Beim Anlaufen "S 55" drehen beide Zerstörer während Beschuß Küste zu, und beschießen Boot auf 1 000 m. Nach NW abge-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		laufen und weitergejagt. Anschließend Angriff "S 60" auf achteren Zerstörer, Doppelfehlschuß, davon eine Detonation an Land. "S 33" ab 0018 Uhr laufend durch Nachtaufklärer "Fairy-Albacore" geortet, mit M.G. und 4 Bomben 15 bis 20 m neben Boot angegriffen. "S 33" zwei Verwundete und Bootstreffer, "S 55" ein Bootstreffer."
		Wenn die Flottille nicht zu einem Erfolge gekommen ist, so ist der Gegner durch den Angriff des Führerbootes "S 55" an einem wirksamen Beschuß des Hafens verhindert worden, sodaß der im Hafen liegende Dampfer "Agrigento" am nächsten Tage voll entladen werden konnte.
1630		"S 36", "S 35" K.B. von Palermo in Augusta eingelaufen.
2300		Mit "S 55", "S 60" und "S 33" ausgelaufen.
2323		Gegnerische Strahlungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät in 60 bis 70 Grad festgestellt. Daraufzu gehalten.
2335		3 Schatten werden in 50 Grad gesichtet. Da mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät anscheinend eine Teilung in Zerstörergruppen festgestellt wird, von denen die eine Gruppe nach Westen läuft, nehme ich an, daß der Gegner eine Rotte zur Schnellbootsabwehr nach Westen detachiert. Auf Ostkurs unter der Küste Fühlung gehalten, da noch keine Angriffschance. Zerstörer kommen aus Sicht.
2345		FT Kr. 2345/16: "2 Zerstörer Hafeneinfahrt 40 Grad, 4 sm."
2355		5 Leuchtbomben im Norden der Zerstörer. Nachtaufklärer scheint Seegebiet nach Schnellbooten abzusuchen.
20.7. 0000	Seegebiet vor Marsa Matruk	Peilungen mit dem Funkmeßbeobachtungsgerät in nordwestlicher Richtung. Da noch kein einwandfreies klares Bild, auf Nordwestkurs weitergelaufen.
0012		Gestoppt. "S 33" ist seit 0035 Uhr aus Sicht, da die UK des Bootes ausgefallen ist.
0034		Leuchtbomben über der Düne und dem Hafen. Es werden einwandfrei 2 Zerstörer im Nordwesten und 2-3 Zerstörer im Nordosten geortet. Die östliche ist vermutlich die Artilleriegruppe, während die westliche für die Abwehr der Schnellboote vorgesehen zu sein scheint. Auf 50 Grad gegangen und mit hoher Fahrt in Richtung auf die Artilleriegruppe vorgestoßen.
0037		Zerstörer eröffnen Feuer auf den Hafen. Mit dem Feuereröffnen kommen die im Nordwesten stehenden 2 Zerstörer mit hoher Fahrt in 270 Grad in Sicht. Auf Nordkurs gegangen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		da 1.) kein Angriff möglich, 2.) mehrere Leuchtbomben über den eigenen Booten stehen und 3.) die Boote vom Gegner gesehen sind.
oo39		Zerstörer eröffnen Feuer auf die Boote "S 55" und "S 6o", die unter Nebelverwendung auf Nord- und Nordwestkurs ablaufen. Gegner schießt mit Maschinenwaffen, Seeziel- und Flakmunition. Aufschläge liegen gut, da Nachtaufklärer laufend Leuchtbomben über den Booten werfen und Gegner Verhältnisse wie bei Tage hat.
	Seegebiet von Marsa Matruk, Wind NW 3, Seegang 2-3, mittlere Dünung, wolkenlos, gute Sicht.	"S 6o" sackt hinter den Nebelwänden des Führerbootes achteraus. Mit der Fahrt heruntergegangen und weitere Nebelwände für das Boot gelegt.
oo52		Gegner stellt Feuer ein.
oo55		Gegner aus Sicht, seine Ortungen werden jedoch noch festgestellt.
o1o5		Nachtaufklärer mit Dete-Gerät über den Booten geortet.
o125		"S 6o" in Rufweite. Kommandant meldet, daß das Boot nicht mehr als 13oo Umdrehungen laufen kann und einen Treffer in den Mittelmaschinenraum bekommen hat.
o2o5		Kehrtgemacht und Rückmarsch mit 9 sm angetreten.
o345		Brand im Hafen Marsa Matruk beobachtet.
o357		FT Kr. o326/17 von Befehlshaber: "Durchgabe "S 33", "S 55", "S 6o"."
o42o		FT Kr. o357/18 an Befehlshaber: "S 55" und "S 6o" alles klar. Es waren 4-5 Zerstörer." "S 33" in Rufweite. Kommandant meldet, daß Boot oo58 Uhr im Westen stehende Zerstörer angegriffen hat, daß Torpedos wegen durchwanderns im Seegang nicht losgemacht wurden und Zerstörer beim zweiten Abdrehen zum Schuß nach Norden abgedreht haben.
o5oo		Marsa Matruk eingelaufen. Kurzbericht: "Mit "S 55", "S 6o", "S33" um o5oo Uhr ein. Ab 2323 Uhr Feind geortet, später 2338 Uhr zwei, dann drei Zerstörer gesichtet. Feind teilt sich, 1-2 Zerstörer im Westen, 2-3 nach Ortung, im Norden. Vermutung, daß im Westen stehende Zerstörer für Schnellbootsabwehr vorgesehen. oo34 Uhr in Richtung 5o Grad auf 2-3 im Osten stehende Zerstörer vorgestoßen, die oo37 Uhr Feuer auf Küste eröffnen. "S 55" "S 6o" stehen im Leuhhtbombenschein und werden oo43 Uhr von zwei aus Westen kommenden Zerstörern beschossen und gejagt. oo52 Uhr Feind stellt Feuer ein. "S 6o" einen Treffer vorderen Maschinenraum. "S 33" oo58 Uhr im Westen stehende Zerstörer angegriffen, wegen Seegang durchgewandert, dann Zerstörer nach Norden abgedreht. Keine weiteren Angriffsmöglichkeiten wegen Leuchtbomben. Küstenbeschuß durch 2-3 Zerstörer."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Erfahrungen: Die Absicht den Gegner während der Bindung durch den Artilleriebeschuß anzugreifen, führte in keinem Falle zum Erfolge, da der Gegner in seinen Abwehrmaßnahmen - laufende Ortung der Boote, Aufstellung einer Sicherungsrotte, Leuchtbomben der mit Dete-Gerät ausgerüsteten Nachtaufklärer - überlegen war. Die Boote waren in allen Fällen von den feindlichen Dete-Geräten erfaßt, was durch das Funkmeßbeobachtungsgerät festgestellt wurde.
		Es ergibt sich daher die Frage, wieweit unter diesen Umständen überhaupt noch unbemerkte Angriffe möglich sind. Das Funkmeßbeobachtungsgerät hat bewiesen, daß feindliche ortende Einheiten in ihrer Richtung erfassbar sind. Nicht erfaßbar sind jedoch Einheiten oder Geleitzüge, die ~~die~~ längere Zeit nicht orten. Um auch diese zu erfassen, ist die Prüfung der Frage erforderlich, ob es nicht möglich ist, ein kombiniertes Gerät (Dete- und Funkmeßbeobachtungsgerät) zu entwickeln, bzw. die Hälfte der Boote mit Dete-, die andere Hälfte mit Funkmeßbeobachtungsgerät auszurüsten. Ich halte es für falsch, wenn die Boote im weiteren Verlauf des Krieges mit ungleichen unterlegenen Waffen kämpfen müssen, wenn die Möglichkeit besteht, derartige Geräte einzubauen. Die Erfolgsaussichten werden geringer werden und gering bleiben, wenn die Lösung dieser Frage nicht mit allen Mitteln betrieben wird.
		Während letzter Unternehmungen erreichte "S 6o" bei der Jagd durch Zerstörer bei dreimaligem AK nur noch folgende Umdrehungen: Stb. 132o, Mitte 155o, Bb. 14oo. Alle Maschinen kochten wiederholt. Ursache noch unbekannt. Boot macht Probefahrt.
		Flottille Ruhe.
		gez. Kemnade
21.7.	Marsa Matruk	Da die Möglichkeit einer erneuten Beschießung des Hafens durch englische Seestreitkräfte besteht, ist beabsichtigt, einen letzten Versuch der Bekämpfung der Zerstörer durch Schnellboote zu machen. Es wird ~~angenommen~~, daß die Flakbatterien für die Bekämpfung des Gegners vor der Küste verantwortlich sind, während die Schnellboote östlich Marsa Matruk außerhalb der Reichweite der Flakbatterien operieren, da die Schnellboote nicht in der Lage sind, in dem Schein der Leuchtbomben unmittelbar vor Marsa Matruk und in der zur Verfügung stehenden kurzen Zeit bis zum Artilleriebeschuß der Küste durch die Zerstörer anzugreifen. Die Flottille wird daher nördlich des K p Chenais aufgestellt.
2o45		Mit "S 55", "S 6o", "S 33" ausgelaufen.
2215		Anfangsposition des Vorpostenstreifens erreicht. Flottille steht in K gelb, Vormarsch mit 8 sm auf Ostkurs angetreten.
		Absicht: Mit der Flottille in der Peilung des Gegners (Funkmeßbeobachtungsgerät) ansulaufen und zum Angriff mit Salvenschuß aller 3 Boote anzusetzen, da ich mir vom Doppelschuß eines einzelnen Bootes bei hoher Fahrt laufendem Gegner nichts verspreche und die Rottenleute ohne dieses Sondergerät praktisch blind sind.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2230		Bb.-Maschine "S 55" (Führerboot) vorübergehend ausgefallen, Boot ist nicht klar für längere Höchstfahrt.
2215		FT Nr. 2157/19 von Befehlshaber: "Aufklärungsmeldung 1815 Uhr im Quadrat CO 7188 vier Schnellboote Kurs West hohe Fahrt." Da feindliche Zerstörer das Kap Chenais mit westlichem Kurs spätestens um 0000 Uhr passiert haben müssen, um sich nach dem Artilleriebeschuß wieder rechtzeitig absetzen zu können und bis 0030 Uhr weder etwas gesichtet noch geortet ist, stoße ich nach Westen vor, um möglicherweise die 4 feindlichen Schnellboote auf dem Rückmarsch angreifen zu können.
2355		Feindlicher Nachtaufklärer über den Booten geortet.
22.7. 0030 0138	Seegebiet östlich Marsa Matruk, Wind NW 2-3, Seegang 2, mittlere Dünung.	Kehrtgemacht. Gestoppt in Lauerstellung gelegen, um feindliche Schnellbootsmotorengeräusche hören zu können.
Ab 0145		Mit nördlichem und südlichem Kurs auf und abgestanden.
0205		Feindlicher Nachtaufklärer geortet.
0208		Gestoppt. Motorengeräusche im Süden gehört, wahrscheinlich auf Rückmarsch befindliche feindliche Schnellboote. Da ein Nachstoßen aussichtslos ist, Rückmarsch mit 9 sm außerhalb der Reichweite der Flakbatterien angetreten.
0320		Feindlicher Nachtaufklärer über den Booten geortet.
0540		Eingelaufen. Kurzbericht an Befehlshaber: "Mit "S 55", "S 33", "S 60" um 0530 Uhr ein. 2230 Uhr Vorpostenstreifen Quadrat 9392 CO. 0030 Uhr Westkurs, um möglicherweise feindliche S-Boote auf Rückmarsch abzufangen. 0145 Uhr Vorpostenstreifen Quadrat 9358 bis 9382 r.u. 0208 Uhr S-Bootsmotorengeräusche im Osten festgestellt, vermutliche abl aufende S-Boote. Nach Feststellung mit Funkmeßbeobachtungsgerät scheinen Nachtaufklärer feindliche S-Boote durch Ortungsgerät an Ziele heranzuführen. Bestätigung nur durch Abhören feindlichen Funksprechverkehrs zwischen Flugzeug und S-Boot möglich." Nach Brennstoffübernahme im Innenhafen verholen Boote zum Ankerplatz vor dem Westufer des Hafens.
1000		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Flottille Ruhe.
		gez. Kemnade
13.7. 0110	Marsa Matruk	Kurzer Artilleriebeschuß des Hafens durch 2 britische Zerstörer, die nach Aufleuchten flachsuchender Scheinwerfer und Beschuß durch deutsche Flakartillerie abdrehen. Flottille Ruhe.
		gez. Kemnade
24.7. bis 27.7.	Marsa Matruk	Flottille Ruhe.
		gez. Kemnade
28.7. 2130		Mit "S 55" und "S 60" ausgelaufen zur Suche nach 3 überfälligen Motorführerprähmen.
2135		"S 60" meldet, daß es Umdrehungen für 26 sm nicht halten kann. Auf 20 und 15 sm gegangen.
2145		"S 60" wieder klar, Marschfahrt 24 sm.
2209		Bombendetonationen 50 m vor dem Steven des Führerbootes. Englischer Nachtaufklärer "Fairy Albacore" wird beim Hochziehen nach dem Angriff erkannt und beschossen.
2218		Erneuter Bombenangriff, Bombenwurf liegt 20 bis 30 m vor dem Steven. Flugzeug beschossen.
2221		Nach Norden abgedreht, um von der Küste abzusetzen und Nachtaufklärer abzuschütteln, dessen Hauptaufgabe ich in der Bekämpfung des Nachschubs unmittelbar vor der Küste sehe.
2242		Flugzeug wird beim Anflug kurz vor dem Bombenwurf im Westen in etwa 200 m erkannt und beschossen. Bombendetonationen Bb. querab etwa 30 m. 3 bis 4 Bomben.
2253		Erneuter Anflug wird erst unmittelbar vor dem Bombenwurf erkannt. Feuer eröffnet. Bombendetonationen Bb. querab etwa 50 m.
2305		Erneuter Anflug mit M.G.-Beschuß durch das Flugzeug. Flugzeug beschossen und zum Abdrehen gezwungen. Bombenwurf liegt Bb. querab..
2307		Flugzeug wirft Leuchtbomben, weil es anscheinend erkannt hat, daß jeder Anflug frühzeitig erkannt und abgewehrt wird. Flugzeug ist wegen Blendwirkung der Leuchtbomben nicht mehr zu sehen. Auf 30 und 50 Grad gegangen, um Flugzeug zu zwingen, nicht

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2313 bis 2317		aus dem Leuchtbombenschein anzugreifen. Mehrfacher M.G.-Beschuß durch das Flugzeug, das in einigen Fällen noch rechtzeitig erkannt und beschossen werden kann.
2327		Wieder auf Nordkurs gegangen.
29.7.	Seegebiet westlich Marsa Matruk, Wind NNW 2,	
0037	Seegang 1, einzelne Wolken, helle Mondnacht,	"S 60" meldet wiederholt, daß es Umdrehungen für 24 sm nicht halten kann. Auf Westkurs gegangen in der Annahme, daß Flugzeug Fühlung verloren bzw. keine Bomben mehr hat.
0300	gute Sicht.	Mit Südkurs Sidi el Barani angesteuert.
0500		Kurs unter der Küste nach Sollum abgesetzt.
0525		1 Führprahm gesichtet. Fahrzeug scheint verlassen. Es sitzt in seiner ganzen Länge quer auf dem Strand.
0600		Weiterer Führprahm brennend auf Strand gesichtet. Wahrscheinlich Benzinladung.
0640		Fahrzeug scheint verlassen zu sein. Sollumhafen eingesehen, vom 3. Führprahm nichts gesichtet. Rückmarsch angetreten. Seit 0615 Uhr versuche ich mit FT Meldung über das Ergebnis der Suche an Führungsstand zu machen, da hiervon das Auslaufen des Dampfers "Ostia" aus Marsa Matruk an diesem Vormittag abhängig ist. Weder das Führerboot noch "S 60" hören die Leitstelle, noch werden die von beiden Booten wiederholt abgegebenen Funksprüche von der Funkstelle gehört. Nach dem Einlaufen wird festgestellt, daß die R.- und S.-Bootswelle in ihrer Frequenz geändert worden ist, ohne daß die Flottille davon Mitteilung erhalten hat.
0700		Rückmarsch angetreten.
1030		Dampfer "Ostia" und zwei R-Boote auf Westkurs passiert. Geleitzug macht kehrt.
1120		Eingelaufen.
		Kursbericht an Befehlshaber: "Mit "S 55", "S 60" um 1120 Uhr ein. Ab 2209 Uhr bis 2317 Uhr laufende im Anfang unbemerkte Bomben- und zum Schluß M.G.-Angriffe durch wahrscheinlich 2 Nachtaufklärer "Fairy Albacore". Etwa 10 Bomben 30 bis 80 m neben Führerboot. 2221 Uhr von Küste abgesetzt, um Aufklärer abzuschütteln, was 2320 Uhr gelang. Dann Marsch über Quadrat 00 6947, 6845, 9245 unter der Küste bis Sollum-Reede. Quadrat 9169 r.o. 1 Motorführprahm anscheinend beschädigt quer auf Strand, Quadrat 9167 r.u. 1 M.F.P. brennend quer auf Strand. Dritter M.F.P. nicht gesichtet.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Küstenstreifen bis zu 30 sm wegen Gefahr Erfaßtwerdens durch feindliche Nachtaufklärer ist nach allen bisherigen Erfahrungen zu meiden, da Angriffe im allgemeinen sehr wirksam." "S 35", "S 36" auf dem Marsch von Augusta in Suda eingelaufen. "S 58" in Augusta wieder K.B. Flottille Ruhe. gez. Kemnade
30.7. 1600	Marsa Matruk	"S 60" Marsa Matruk ausgelaufen zum Marsch nach Augusta über Sudabucht. Da ungünstige Mondperiode und Einsatz der Flottille daher nicht in Frage kommt, FT-Befehl an "S 35", "S 36" in Suda, daß Boote vorläufig Suda verbleiben sollen, zumal der Hafen Marsa Matruk jede Nacht von Bombenflugzeugen angegriffen wird. Flottille Ruhe. gez. Kemnade
31.7.	Marsa Matruk	Flug Flottillenchef nach Tobruk zur Besichtigung Stützpunkt und erbeuteten englischen Landungsprahmes. gez. Kemnade

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

1. ANLAGE ZU S. Tr. St. NEAPEL, B. Nr. 9440 3849/41

GEHEIM! KOMMANDOSACHE! M. S. BENGASI

Anlage 1 zu 3 Pt. Markdo. Italien
B. Nr. Gkdos 5024 vom —

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.6.42.	P i r ä u s	Kapitän N i e m e y e r heute krankheitshalber von Bord. Die Führung des Schiffes übernimmt mit dem heutigen Tag Kapitän N o o r m a n n. Das Schiff liegt auf Reede vor Anker.
21.6.42.	P i r ä u s	Liegen auf Reede vor Anker. Die Mannschaft badet unter Aufsicht des U.v.D. an St.B. Seite des Schiffes. Sämliche Sicherheitsmassnahmen sind getroffen worden. Unerlaubt gehen einige Leute an B.B. Seite über Bord, von denen der Funkgefr. Steinbrecher plötzlich am Schiff untergeht, ohne um Hilfe zu rufen. Es war 14.15 Uhr, fast vollkommen windstill und das Wasser ruhig, leichte Strömung achteraus. Sofort sind einige Leute getaucht, konnten Steinbrecher aber nicht mehr finden. Auch die fortgesetzte Suchaktion durch Schwimmen und bemannten Flössen mit Leinen und Grundhaken im Schlepptau blieb bei der Wassertiefe von ca. 40 m erfolglos. Um 17.00 Uhr wurde sie eingestellt, da inzwischen Wind und Dünung aufkamen. Der Hafenkommandant wurde von diesem Unfall in Kenntnis gesetzt.
1.6.- 6.6.42.	P i r ä u s	Liegen auf Reede vor Anker. Es werden Reparraturen und Instandsetzungsarbeiten ausgeführt. Die Mannschaft übt Boots- und Feuerrolle, insbesondere werden die Mannschaften im Rudern unterrichtet.
7.6.42.	P i r ä u s	9.15 Uhr Lotse an Bord. 9.35 " Anker auf und verholen zur Ölpier. 10.00 " Schiff fest an der Pier. Geben Treiböl ab.
8.6.42.	P i r ä u s	Liegen an der Ölpier.
9.6.42.	P i r ä u s	9.35 Uhr legen ab von der Pier. 10.00 " ankern wieder auf der Reede. B.B. Anker mit 60 Faden Kette.
.7.42	P i r ä u s	9.00 Uhr Lotse an Bord. 9.05 " hieven Anker und dampfen an die Ölpier. 9.30 " Schiff fest. Geben Treiböl ab.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft. Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.7.42.	P i r ä u s	Liegen an der Ölpier.
3.7.42.	P i r ä u s	11.15 Uhr legen ab von der Pier. 11.35 " ankern wieder auf der Reede mit B.B. Anker 60 Faden Kette.Um 14.30 Uhr wurde die Leiche des ertrunkenen Fkgfr. Steinbrecher gefunden,geborgen und der Leichenhalle überwiesen.
4.7.-24.7.42.	P i r ä u s	Liegen auf Reede vor Anker. Während der Liegezeit wurden mehrmals mit der Zivil= und Marinebesatzung die Rollenmanöver geübt.
25.7.42	P i r ä u s	5.10 Uhr Lotse an Bord. 5.20 " Anker auf. 5.35 " passieren die Sperre. 5.45 " Lotse von Bord,dampfen nach Anweisung zum Korinth-Kanal. 8.32 Uhr vor dem Kanal. 8.48 " vor der Einfahrt vor Anker. 9.50 " Lotse an Bord,Anker auf. 10.06 " Schlepper fest,dampfen mit Schlepperhilfe durch den Korinth-Kanal. 10.40 Uhr Schlepper entlassen. 10.45 " Lotse von Bord,dampfen nach Anweisung weiter. 16.16. Uhr passieren die Enge von Patras. 16.50 " ankern auf der Aussenreedevon Patras. Es wurden 40 Tonnen Frischwasser aus der Achterpiek ausgepumpt,um das Schiff auf 4m Tiefgang zu bringen,damit wir die Reise ohne Geleit durch den Santa Maura-Kanal fortsetzen können.
26.7.42.	Wind: östlich 2 Klares Wetter. Ruhige See.	5.00 Uhr hieven Anker. 5.15 " Anker auf und setzen die Reise ohne Geleit fort.S-Gerät ausgefahren. 6.58 Uhr bis 7.10 Uhr folgen dem Lotsendampfer durch die Sperre bei Cap Papas. 11.55 Uhr stoppen vor dem Santa Maura-Kanal. 12.20 " ankern vor der Kanaleinfahrt. 14.26 " Lotse an Bord,Anker auf,dampfen nach Lotsenanweisung durch den Kanal.Da das Schiff sehr gut steuert,kommen wir,trotz der geringen Wassertiefe und Enge des Kanals,ohne Zwischenfall durch den Kanal-.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft. Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.7.42.		15.14 Uhr Lotse von Bord. 16.10 " Lotse an Bord bei Preveza. 16.16 " ankern im Hafen von Preveza. Lotse von Bord.
27.7.42.	Windstille. Klare Luft. Nachmittags Wind auffrischend.NW 4 Leicht bewegte See.	5.00 Uhr hieven Anker. 5.15 " Anker auf,dampfen mit langsamer Fahrt aus dem Hafen. 5.35 Uhr letzte Boje passiert.V.V. Fahren nach Kursanweisung ohne Geleit.S-Gerät ausgefahren. 10.45 Uhr Korfu Stadt passiert. 16.40 " passieren die Netzsperre vor der Bucht von Vallona. 17.30 Uhr ankern auf der Reede von Vallona.
28.7.42.	V a l l o n a	Liegen auf Reede vom Vallona vor Anker.
27.-30.7.	Vallona	Warten auf Order.
30.7.	V a l l o n a Wind: N W 3/4 See mässig bewegt Klare Luft.	8.30 hieven Anker. 8.45 Anker auf und dampfen zur Sperre. 9.20-9.30 Uhr liegen gestoppt bei der Sperre und warten auf Geleit. 9.52 Uhr passieren die Sperre. 10.15 Uhr folgen dem Zerstörer "Sebenico" 17.52 Uhr Lotse an Bord von Brindisi 18.02 Uhr ankern in der Nähe vom Kastell. ST.B. Anker mit 45 Faden Kette,Lotse von Bord.
30.7.-9.8.	B r i n d i s i	Warten auf Order. Heute wurden die Rundschreiben der Besatzung vorgelesen.
10.8.	B r i n d i s i Wind: nördlich 3 leicht bewegte See gute Sicht abends sehr dunkel	16.35 Uhr Lotse an Bord,Abfahrt wird verschoben. 19.40 Uhr Anker auf und auslaufen. 19.53 Uhr Sperre passiert,Lotse von Bord. Fahren die vorgeschriebenen Kurse im Geleit des Zerstörers "Riboti". 24.00 Uhr Cap Otranto passiert.
11.8.42.		1.52 Uhr Cap di Leuca passiert. 4.55 Uhr Pt. Gallipoli passiert. 9.14 Uhr passieren Cap San Vito. Zerstörer "Riboti" wird abgelöst durch Zerstörer "Freccia".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft. Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.8.42.	dunkle Nacht Wind: nördlich 2 teils bewölkt	Ab 10.00 Uhr Flugsicherung durch ein italienisches Flugzeug : TypComt Z 501 16.30 Uhr erhalten Befehl vom Zerstörer Reise abbrechen und den Hafen Crotone anlaufen. 18.46 Uhr folgen einem Lotsenfahrzeug. Die Flugsicherung ist beendet. 19.30 Uhr Schiff vertäut im Hafen von Crotone.
11.-16.8.	C r o t o n e	Warten im Hafen auf Order. Zivil- und Marine-besatzung übten sich im Bootsdienst.
16.8.	C r o t o n e leichte nördliche Winde 1-2 schönes Wetter Wind nördlich 2 teils bewölkt dunkel	5.30 Uhr Lotse an Bord, hieven Anker. 5.50 Uhr Anker auf 5.55 Uhr passieren die Sperre, Lotse von Bord. Fahren im Geleit ~~die vorgeschriebenen Kurse~~ des Zerstörers "Freccia" die vorgeschriebenen Kurse. 12.11 Uhr Pt. Stilo passiert. 16.06 Uhr Cap Spartivento passiert. 18.00 Uhr Cap dell Armi passiert. 19.35 Uhr stoppen vor Messina, erhalten Order 19.55 Uhr setzen Reise fort im Geleit des Zerstörers "Freccia". 22.32 Uhr Cap Vaticano passiert.
17.8.42.	Wind: nördlich 3-4 leicht bewegte See klare Luft.	8.15 Uhr Cap Palinuro passiert. 16.37 Uhr erreichen Hafen von Neapel und laufen ein. 16.45 Uhr passieren Sperre, Lotse an Bord. 18.0 Uhr Schiff gut vertäut. Ende der Reise.

H. Koormann

KAPITAN SUPER KARGO

Für die Richtigkeit:

Oberleutnant zur See.

M / S "B E N G A S I"

Datum und Uhrzeit	Standort	beobachtete Luftaufklärung	Bemerkungen
11.8.42 10.00	φ = 40° 25' N λ = 16° 57' O	1 italien. Flugzeug Typ Comt Z 501	schönes Wetter
11.8.42 18.45	φ = 39° 05' N λ = 17° 15' O	Luftsicherung vorm Hafen Crotone beendet	

H. Koormann

KAPITAN SUPER KARGO

Für die Richtigkeit:

Oberleutnant zur See

11

11

16

17

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

Kriegstagebuch.

der

3.Schnellbootflottille.

Abschnitt: Maschine

Flottilleningeneur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner.

Begonnen: 16.7.42

Abgeschlossen: 31.7.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.7.42		Nichts Besonderes.
17.7.42 17.00		S.59 und S.61 Augusta ein. S.55 und S.60 Marsa Martruk ausgelaufen.
18.7.42 08.35 23.00		S.55 und S.60 Marsa Martruk ein. S.55,S.60 und S.33 ausgelaufen.
19.7.42 05.15 16.30 23.00		S.55,S.60 und S.33 Marsa Martruk eingelaufen. S.36 und S.35 wieder K.B. in Augusta. S.55,S.60 und S.33 ausgelaufen.
20.7.42 00.50		S.60 2 cm -Treffer Mot R Mitte, keine Ausfälle. Bei Jagd durch Zerstörer erreicht S.60 nur noch folgende Höchstdrehzahlen: Stb 1320, Mitte 1550, Bb 1400, führe dieses vorwiegend auf eine leichte Beschädigung des Stb Propellers zurück. Weiterhin wirkt sich der Leistungabfall der Motoren durch hohe Betriebsstunden (über 400) aus. Bei späterer Probefahrt mit 90.75 t degl. erreicht das Boot bei Höchstfahrt noch 29,8 sm /h mit gleichen Umdrehungen
05.00		S.55,S.60 und S.35 Marsa Martruk ein
21.7.42 20,45		S.55,S.60 und S.33 ausgelaufen.
22.7.42 05,40		S.55,S.60 und S.33 Marsa Martruk ein

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.7.42 bis 27.7.42		Nichts Besonderes.
28.7.42 21.30		S.55 und S. 60 ausgelaufen.
29.7.42		S.55 und S.60 Marsa Martruk eingelaufen S.35 und S.36 von Augusta kommend Suda eingelaufen. S. 58 wieder K.B. in Augusta.
30.7.42 16.00		S.60 Marsa Martruk ausgelaufen, Marsch über Suda nach Augusta.
31.7.42		Nichts Besonderes.

gesehen:

In Vertretung!

Oblt. zur See

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.7.42		Nichts Besonderes.
17.7.42 17.00		S.59 und S.61 Augusta ein. S.55 und S.60 Marsa Martruk ausgelaufen.
18.7.42 08.35 23.00		S.55 undS.60 Marsa Martruk ein. S.55,S.60 undS.33 ausgelaufen.
19.7.42 05.15 16.30 23.00		S.55,S.60 und S.33 Marsa Martruk eingelaufen. S.36 und S.35 wieder K.B. in Augusta. S.55,S.60 und S.33 ausgelaufen.
20.7.42 00.30		S.60 2 cm -Treffer Mot R Mitte, keine Ausfälle. Bei Jagd durch Zerstörer erreicht S.60 nur noch folgende Höchstdrehzahlen: Stb 1320, Mitte 1550, Bb 1400, führe dieses vorwiegend auf eine leichte Beschädigung des Stb Propellers zurück.Weiterhin wirkt sich der Leistungabfall der Motoren durch hohe Betriebsstunden (über 400) aus. Bei späterer Probefahrt mit 90.75 t degl. erreicht das Boot bei Höchstfahrt noch 29,8 sm /h mit gleichen Umdrehungen
05.00		S.55,S.60 und S.35 Marsa Martruk ein
21.7.42 20,45		S.55,S.60 und S.33 ausgelaufen.
22.7.42 05,40		S.55,S.60 und S.33 Marsa Martruk ein

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.7.42 bis 27.7.42		Nichts Besonderes.
28.7.42 21.30		S.55 und S. 60 ausgelaufen.
29.7.42		S.55 und S.60 Marsa Martruk einglaufen S.35 und S.36 von Augusta kommend Suda eingelaufen. S. 58 wieder K.B. in Augusta.
30.7.42 16.00		S.60 Marsa Martruk ausgelaufen, Marsch über Suda nach Augusta.
31.7.42		Nichts Besonderes.

gesehen:

In Vertretung!

Oblt. zur See

PG — 71359—NID

KODAK SAFETY FILM

O.K.M. (Skl.)
Kr 25091a

Geheime Kommandosache!

Anlage 1 zu Dt. Marhdo. Italien
B. .... 5986 vom 21.10.42

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
Anlagen: -12-

mit Abschrift Krasch.

Begonnen: 1.8.42
Abgeschlossen: 14.8.42

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y 1359 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON ANY PART OF IT EXCEPT WHERE NECESSARY AND APPROPRIATE
SHOULD BE [illegible]
REMOVED OR DEFACED [illegible]
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

1 Skl

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.8.42 - 14.8.42

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum KTB der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 1.8. - 14.8.1942.

Zu Seite 955 - 959, Angriff auf von Westen kommenden Geleitzug:

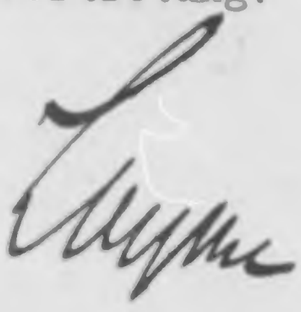
Die taktischen Maßnahmen und Entschlüsse des Flottillenchefs und der Kommandanten waren richtig und der Lage entsprechend. Wenn auch das Sinken der meisten Dampfer wegen sofort einsetzender starker Abwehr nicht beobachtet werden konnte, so ist doch nach den gemeldeten Treffern und ihrer Wirkung mit dem Verlust eines großen Teils zu rechnen.

Besonders hervorzuheben ist der entschlossene Angriff von "S 36" auf einen 8.000 t Tanker, der erfolgte, als das Boot noch von feindlichen Zerstörern gejagt wurde, und der Angriff von "S 30" auf ein 15.000 t Fahrgastschiff, der dem Boot durch kurzen Entschluß den Erfolg vor den italienischen MS.-Booten sicherte.

Die sichere Einbringung von "S 58" nach erfolgtem schweren Artillerietreffer ist ein Hauptverdienst des Kommandanten der, wie schon oft, so auch diesmal besondere Tatkraft und Umsicht bewies.

Allgemein ist zu bemerken, daß der Flottille in der Nacht vom 12. zum 13. 8. ein besonderer Erfolg zuteil wurde, obwohl die Vorbedingungen (personeller Austausch, Einsatz noch junger unerfahrener Funker, Führung der Boote und Besatzungen durch ihnen fremde Kommandanten) nicht die günstigsten waren. Wenn trotzdem die gemeldeten Erfolge erzielt wurden, so läßt dies den guten Ausbildungsstand jedes einzelnen Mannes und die gute taktische und seemännische Ausbildung der Kommandanten erkennen.

In Vertretung!



Anlage 1 zu 1/Skl 410/43 g.Kdos.
1.Skl

Augusta, den 20.August 1942.

Anlage zu 3. G. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1745 vom 14.10.1942.

Bericht über die Treffereinwirkung auf "S.58" am 13.8.1942.

Die verursachten Zerstörungen entstanden durch Artillerietreffe vermutlich 10,2 cm Granate. Das Einschußloch auf Stb.Seite Abt.III eben unter Oberdeck zwischen Spant 14 - 16 beträgt ungefähr ein Meter im Quadrat. Das Ausschußloch befindet sich auf Bb.Seite 0,5 m unter Oberdeck zwischen Spant 17 - 20 Abt.IV und hat eine Größe von 1,5 Meter im Qadrat. Die gesamte Abdeckung der Abt.III wurde abgerissen und fortgeschleudert, Stb. und Bb. Laufdeck zum Teil aufgerissen. Längs- und Querspanten zwischen Spant 14 - 20 sowie die Unterzüge sind abgerissen, durchschossen und abgeknickt. Es handelt sich nur um die Spanten 1,5 m oberhalb des Wasserspiegels. Die Schottwände von Abt.II Spt.15 und von Abt.III Spt.18 sind vollkommen aufgerissen. Die in Abt.III untergebrachten Brennstofftanks liefen bis zur Hälfte aus und der über den Brennstofftanks liegende Wasserbehälter wurde vollkommen zertrümmert, dabei ergoß sich das auslaufende Wasser in die nach oben abgedeckten und stark verbeulten und zerrissenen Brennstofftanks. Der Brennstoffinhalt fiel damit für den Betrieb der Motoren aus Jedoch blieben die in der Bilge verlegten Brennstoffleitungen zum Saugen aus den mittleren und hinteren Tanks klar. Alle durchlaufenden Leitungen oberhalb der Bilge, eine Dampfheizung, Luftleitungen der Nebelanlage, Leitungen der Anlage wurden unbrauchbar. Die Ruderleitung in Abt.III auf Bb.Seite von Spt. 15 - 18 wurde zerstört, auf Bb.Seite blieb die Ruderleitung bedingt brauchbar, sie wurde lediglich zwischen dem aufgerissenen Blech schwer gangbar. Stb.Ruder bis zur Hartlage ließ sich ohne weiteres durchführen, blieb aber dann in dieser Lage so liegen, ohne wieder zurückgedreht werden zu können.

In Abt.IV wurde an Bb.Seite der Ölvorratsbehälter, einzelne seewasserführende Leitungen, der Ausgleichbehälter des Motors beschädigt. Alle Motoren blieben dank der umsichtigen Leitung im Motorenbetrieb ohne jede nach außenhin führende Störung, klar. Das Boot machte kein Wasser und konnte mit vollen Umdrehungen seine Fahrt fortsetzen. Gesteuert wurde mit der Notrudereinrichtung.

Schäfer

Deutsches Marinekommando
Italien

B. Nr. Gkdos. 5986/42 A 5

21. Oktober 1942

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine 1/Skl.

-4- In der Anlage wird das KTB der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 1.8. - 30.9.1942 mit der Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos vorgelegt.

Für das Deutsche Marinekommando
Der Chef des Stabes:

Flottenkommando
B.Nr.GkdosK 422 44

Den 8. Januar 1943.

Ob. d. M.
Eing.: 13 JAN. 1943
-4-

An

Geheime Kommandosache

das Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

4

Anliegend werden zu den dort bereits vorliegenden KTB's der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 1.8. - 30.9.1942 die Stellungnahmen des F.d.S. vorgelegt.

Dt. Mar.Kommando Jtalien und 3. S.Fl. haben Kenntnis.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes

Schneider

Verbleiben mit Skl. 27485/42 ghrs.

1.Skl 1301/g Kdos. — 4 —

Skl. i. A. Iac A 10 1

1. Anlage zu Flotte GKdos K422/42

Stellungnahme des Führers der Schnellboote:

J. S. Flott. vom 1. - 14. 2. 42

1.) Der anerkennenden Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien schließe ich mich voll an. Insbesondere verdienen die Taten des Oblt.z.S. Wuppermann neben der Führung des Flottillenchefs besondere Anerkennung.

2.) Zu Seite 970:

Eine neue Notrudereinrichtung ist inzwischen erprobt und wird in Kürze eingeführt werden. Dadurch soll das Ausbringen und die Bedienung des Notruders einfacher werden.

Korvettenkapitän.

27 475/42

Skl. I A.

I A 1

B 16

1

Marine-A./Nr. 22 475/42 g. Skl. I A 16.11.42

Anlage 1 zu 1/50 Gkdos.
1.SKl 130 i/42 Gkdos

4. Anlage zu flotte GKdos. K 422/42

Stellungnahme des Führers der Schnellboote:

3. S.Flott., den 14. - 11. 42.

Die 3. Schnellbootsflottille hat besonders mit Schwierigkeiten durch den schlechten Ausbildungsstand von Funkgasten zu kämpfen gehabt. Im Großen gesehen hoffe ich, daß die Schnellbootsschulflottille in Zukunft gut vorgebildetes Personal an die Flottillen abgeben kann. Auch heute ist dies noch nicht möglich und die Flottillen sind darauf angewiesen, ihr Personal selbst auszubilden. Hierzu haben sie Funkübungsgeräte erhalten. Ich verkenne jedoch nicht die Schwierigkeiten, die bei der Unregelmäßigkeit des Dienstbetriebes der in weit auseinander liegenden Stützpunkten eingesetzten Flottille bestehen.

Petersen.

Korvettenkapitän

Skl. I/No. 22475/42 g. Kdos. Chefs.

Anlage 2 zu 1.SKl 130 I/43 Kdos.

7. Anlage zu Flotte Gkdos. K 422/42

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

des

Führers der Schnellboote:

zum KTB 3. S.-Flottille für die Zeit vom 1.-15.9.42.

Keine Bemerkungen.

Korvettenkapitän

Kdos. 1/Ia. Nr. 2247 5/42 g.Kdos. 19/11.42

Prüfung 3 1.SKl 1301/43 3.Kdos.

10. Anlage zu Flotte Gkdos. K 422/42

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

des

Führers der Schnellboote:

zum KTB 3.S-Flottille für die Zeit vom 16. - 30.9.42.

Keine Bemerkungen.

Petersen

Korvettenkapitän

Adm. 1/Ski. 2242/42 g. Kdos. 16/X.42

Anlage 4 zu 1.Ski 1301/42 g. Kdos.

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71359/ND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORD RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: 3 Wegekarten, 4 Gefechtsskizzen, Hafen Marsa Matruk, Befehl für den Ansatz 3.Sfl., Bericht über die Trefferwirkung auf „S58", Liegeräfen der Boote, KB. der Boote.

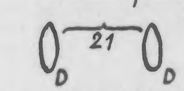
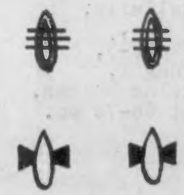
Begonnen: 1.8.42
Abgeschlossen: 14.8.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.8. 1000 1130	Marsa Matruk	Flottillenchef von Besichtigungsreise nach Tobruk zurück. "S 60" Augusta eingelaufen. Große Motorenüberholung. O.K.M. hat sofortige Ausrüstung von 3 Booten der Flottille mit Funkmeßbeobachtungsgeräten angeordnet. Für den Einbau werden "S 56", "S 59" und "S 61" vorgesehen.
2.8.	Marsa Matruk	Flottille Ruhe.
3.8. 2230	Marsa Matruk	"S 59" wieder K.B. Luftangriff auf Hafen. Bombenreihenwurf auf italienische Schnellboote vor dem Zeltlager. Keine Schäden.
4.8. 1700- 1800 2030	Marsa Matruk	Sportfest der Boots- und Stützpunktbesatzungen im Zeltlager. Erhöhte Alarmbereitschaft befohlen, da englische L.K.W's durchgebrochen. "S 33", "S 55" im Hafen mit vorgewärmten Maschinen klar zum Ablegen.
5.8. 1330 2330	Marsa Matruk	Meldung Flottillenchef bei Generalfeldmarschall Rommel. Bombenangriff auf Ansammlung italienischer Schnellboote und Motorfährprähme vor dem Zeltlager. Keine eigenen Schäden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.8. 0510	Marsa Matruk	Dämmerungsangriff auf den Innenhafen. Einschläge in Nähe "S 33", "S 55". Keine Schäden. Flottille Ruhe.
7.8. 0230	Marsa Matruk	Bombenangriff auf ital. Motorfährprähme vor dem Zeltlager. Keine eigenen Schäden. "S 30" wieder K.B.
8.8. 0220 2115- 2330	Marsa Matruk	Bombenangriff auf Hafen, der sich auf Ansammlung italienischer Motorfährprähme vor dem Zeltlager der Flottille konzentriert. Einschläge in nächster Nähe der Zelte. Keine Schäden und Ausfälle. Britische Flugzeuge verminen Hafen und Hafeneinfahrt.
9.8. 0900	Marsa Matruk	Flottillenchef nach Augusta abgeflogen. Führung der Nordafrikarotte, Kommandant "S 55", Oberleutnant zur See von Gernet. Ich verweise auf das K.T.B. des Kommandanten "S 55", Oberleutnant zur See von Gernet, Führer der Nordafrikarotte.
10.8.	Rom	Flug Flottillenchef nach Rom. Besprechung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.8.	Rom	Lage: Meldung von französichem Flugzeug, daß englischer Geleitzug Gibraltarstraße durchgebrochen und mit Ostkurs im Seegebiet zwischen Cartagena und Oran steht. (siehe Anlage "Ansatzbefehl"). K.B.-Zustand und Dislozierung der Boote: 2 Boote "S 33", "S 55" Marsa Matruk, 2 Boote "S 35", "S 36" Sudabucht, 3 Boote "S 3o" (Reserve), "S 59", "S 58", Augusta wegen Personalausfall durch Feindeinwirkung, Krankheit und Beurlaubung in Werft liegender Bootsbesatzungen personell nur bedingt K.B. zumal Reservepersonal in Afrika, "S 57" wegen Propellererprobungen außer K.B. Restliche Boote Werft Palermo. K-Besetzung: "S 58" Wuppermann, "S 59" Müller, "S 35" Schmidt, "S 36" Brauns, "S 3o" Weber. Besprechung mit stellvertretendem Befehlshaber in Rom, Kapitän zur See Loycke. Da Geleitzug in Nacht vom 12. zum 13. die Straße von Sizilien passieren wird, erläßt Kapitän zur See Loycke, folgenden Befehl zur Versammlung Boote in Porto Empedocle: "S 58", "S 59", "S 3o" sofort von Augusta nach Empedocle verlegen. "S 35", "S 36" beschleunigt Suda auslaufen und Empedocle verlegen. Rotte "S 55", "S 33" in Marsa Matruk kann nicht mehr rechtzeitig eintreffen. Diese Rotte verlegt auf Befehl Führungsstand Nordafrika nach Suda, um auf möglicherweise anlaufendes Geleit von Alexandrien nach Malta operieren zu können.
12.8. o7oo 14oo	Rom	Abflug von Rom. Porto Empedocle eingetroffen. Nach Aufklärungsmeldungen II. Fliegerkorps kann Geleit frühestens 21oo Uhr Cap Bon stehen, was jedoch unwahrscheinlich ist, da Zeitverlust wegen der Bombenangriffe eintreten wird. Da die Sudarotte wegen vorübergehender Maschinenschäden und erforderlicher Brennstoffergänzung noch Augusta anlaufen muß, kann sie frühestens um 21oo Uhr in Empedocle sein. Auf dem Weitermarsch fällt "S 35" wegen erneuten Maschinenschadens endgültig aus und läuft nach Augusta zurück. Ich lasse daher die Rotte "S 58", "S 59"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
173o		um 173o Uhr auslaufen mit dem Befehl, im Vorpostenstreifen in UK-Reichweite bei Cap Bon auf und ab zu stehen und beabsichtige, mit "S 3o" um 213o Uhr auszulaufen, um vor der Hafeneinfahrt auf "S 36" (Kommandant fährt seine 1. Unternehmung) überzusteigen. FT Kr. an "S 58": "Auslaufe 22oo Uhr mit "S 36" und "S 3o"."
19oo		Letzte Besprechung mit II. Fliegerkorps ergibt, daß nach letztem Dämmerungsbombenangriff eine He 111 mit Detegerät an Verband Fühlung halten wird und Peilzeichen für das Heranführen der Flottille gibt.
1958		Um 1958 Uhr Meldung von II. Fliegerkorps, daß sich 3 Schlachtschiffe, 1 Träger, etwa 15 Kreuzer und Zerstörer mit Kurs 27o Grad vom Geleit abgesetzt haben. Vor dem Absetzen der schweren Kampfgruppe nach Westen waren Standort, Stärke und Formation des Geleitzugverbandes um 1929 Uhr etwa folgendermaßen: Kolonnenformation  Planquadrat 03 Ost 9843  Die 7 Kreuzer und 18-2o Zerstörer stehen in der U-Boots- und Fla-Sicherung. Träger sind "Wasp" und "Illustrious", ferner 3 Southampton, 1 Dido, 2 Arethusa, 1 Kairo-Kreuzer. Auf Grund dieser Aufklärungsmeldung kann der Geleitzug unter Voraussetzung Beibehaltung von 15 sm Fahrt erst um etwa 233o Uhr bei Cap Bon stehen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21o5		Daher FT an "S 58", "S 59": "1929 Uhr Planquadrat o3 Ost 9843 21 Schiffe in Kolonnenformation, dahinter 2 Schlachtschiffe, darunter 2 Träger, insgesamt 7 Kreuzer und zahlreiche Zerstörer im Vollgürtel. Fahrt 15 sm."
2145		Mit "S 3o" ausgelaufen und vor der Hafeneinfahrt mit "S 36" gesammelt. Auf "S 36" übergestiegen.
2236		Marsch ins Operationsgebiet angetreten, Fahrt 28 sm. Kurs NW Ecke Pantelleria abgesetzt. Absicht, auf Alarmmeldung von Rotte "S 58", "S 59" zu operieren, da Führerbootsrotte Cap Bon nicht mehr rechtzeitig erreichen kann.
2240		FT Kr. von Deutschem Marinekommando Italien: "1.) Einsatzgebiet für Rotte "S 3o", "S 36" südlich 36 Grad 4o Min. und westlich 12 Grad Ost. Ab o3oo Uhr stehen italienische Kreuzer östlich 12 Grad. 2.) Schwere Feindstreitkräfte haben kehrtgemacht, Hauptziel Dampfer."
13.8.	Seegebiet bei	
0040	Pantelleria, Wind WNW, Stärke 2-3, Seegang 2,	Mehrfaches Aufblitzen in 27o Grad, wahrscheinlich Mündungsfeuer. Annahme, daß Rotte "S 58", "S 59" im Gefecht mit feindlichen Zerstörern.
0100	einzelne Wolken,	Pantelleria in Sicht, Abstand 2,5 sm.
0131	Sicht 6o-7o hm.	FT Kr. von "S 58": "Alarm Quadrat 2169".
0140		Nach Passieren Pantelleria mit SW-Kurs auf Geleitzug operiert. Falls Gegner unter der Küste läuft, muß ich ihn gegen o3oo Uhr fassen.
0208		Leuchtgranaten oder Leuchtbomben in 24o Grad gesichtet.
0228		FT Kr. von "S 58": "Geleit stand oo3o Uhr Quadrat 2169 m.u. 16o Grad, 15 sm. Fühlung abgerissen.
0245		L grün, 15 sm, grün 3,
0249		FT Kr. von Chef: "Ich stehe o245 Uhr Quadrat 2277."
0250		Mehrere Leuchtgranaten voraus gesichtet, wahrscheinlich Gefecht italienischer S-Boote mit feindlichen Zerstörern.
		Mit rot 3 auf alten Kurs 232 Grad gegangen.
0302		Mehrere L.G's 1 Dez. an Stb. Kursänderung auf 2oo Grad, 26 sm, um vorzuhalten.
0308		3 Schatten 2 Dez. an Stb., Quadrat CN 2433 m.u. gestoppt. Spitzenzerstörer Typ "Eskimo" dahinter seitlich herausgesetzt 2 kleinere zickzackfahrende

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Zerstörer, dahinter 1 großer 1o-12ooo t Tanker, Kurs 15o Grad, E=4ooo, Lage 4o-6o.
		Da starke E-Abnahme, Schußerlaubnis für an Stb. stehendes "S 3o" auf Tanker.
0314		Gleichzeitig greift "S 36" Spitzenzerstörer mit 2 Torpedos an, die ihr Ziel verfehlen (Lage 6o und 75, Gegnerfahrt 15, E=15 hm).
0316		FT Kr. von Chef: "Alarm Quadrat 2433, Kurs 18o Grad."
		Mit 1 Maschine abgelaufen und nachgeladen.
0319		Erneut angelaufen auf großen Tanker hinter den Zerstörern. Mehrere große Schatten in Kiellinie dahinter ausgemacht.
0322		Torpedodetonation im tief liegenden Tanker etwa Mitte, kurz darauf eine weitere Detonation eben Stb. achteraus vom Tanker (beides Treffer vom Doppelschuß "S 3o"). Das Boot hatte um o32o Uhr geschossen (E=17 hm, Lage = 1oo, Gegnerfahrt= 14 sm).
		Wegen sofort einsetzender Zerstörerabwehr mit Scheinwerfern, L.G's, Fla-Maschinenwaffen, Flak- und Seezielmunition mit beiden Booten unter Nebelverwendung mit 28 sm abgelaufen. "S 3o" liegt längere Zeit im Scheinwerfer von 4-5 Zerstörern und unter schwerstem Beschuß durch 5-6 Zerstörer, während "S 36" nur mit Seezielmunition - Aufschläge im Kielwasser und voraus - beschossen wird. Boote werden von L.G's stark beleuchtet.
0327		Noch während des Gefechtes im Ablaufen sichtet "S 36" einen großen 8ooo t Tanker im dunklen Horizont, dessen Bordwand von den L.G's hell beleuchtet wird.
		Kurz auf 1 Maschine gegangen und zum Schuß abgedreht (E=7oo m, Lage 8o, Fahrt 12).
		Nach dem Schuß wegen dicht liegender Salvenaufschläge auf AK gegangen und dicht am Tanker vorbeigeschossen, als Schiff in der Mitte getroffen wird unter Brandentwicklung. Sehr starke Erschütterung im eigenen Boot.
		In UK-Reichweite mit "S 3o" weiter auf nördlichen Kursen abgelaufen. Sinken aller Fahrzeuge kann wegen Abwehr nicht beobachtet werden.
0332		UK-Verbindung mit "S 3o" abgerissen.
0338		FT Kr. von Chef: "2 Treffer, Geleit 12 sm in Unordnung.
0341		Leuchtgranaten achteraus. Feind hat Feuer und Jagd eingestellt.
0350		In 35o Grad Morsezeichen gesichtet, mit Kurs 34o Grad 28 sm zugedreht.
0405		Da nichts mehr gesichtet, ab 0544 Uhr Morgendämmerung und mit feindlichen Jägern gerechnet werden muß, Rückmarsch angetreten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		FT Kr. von Chef: "o4oo Uhr Quadrat 2433 Geleit in langer Kiellinie ohne Seitensicherung, Kurs 14o Grad, 12 sm. Möglicherweise konnten die noch in der Nähe stehenden Boote der anderen Rotte noch angreifen. Außer der Alarmmeldung von "S 58" habe ich keinen weiteren FT von diesen Booten erhalten. Grund: nur bedingte personelle Bereitschaft der Boote wie anfangs erwähnt.
o41o		FT Kr. von Chef: "o43o Uhr spätestens absetzen. Sammeln Pantelleria Reede. Hinweise auf eigene Kreuzer."
o447		Flakfeuer in Richtung Pantelleria.
o5o3		Pantelleria Westküste in 6o Grad 6 sm ab gestoppt, um mit anderen Booten zu sammeln.
o517		Flugzeugabschuß durch italienische Flak vor Pantelleria Reede beobachtet (wahrscheinlich deutsches Flugzeug).
o523		Rückmarsch allein angetreten, da Vermutung, daß Boote FT nicht erhalten haben und schon länger auf Rückmarsch sind.
1o12		Porto Empedocle eingelaufen. Im Hafen liegen bereits "S 58" und "S 59". "S 3o" hat, wie ursprünglich befohlen, Marsch nach Augusta angetreten.
		"S 58" hat im Angriff auf 3ooo m einen etwa 1o cm Volltreffer in Abteilung III (mittlerer Tankraum) erhalten und ist durch Sprengstücke und Fla-MW-Treffer ziemlich durchsiebt. 4 Verwundete. Im einzelnen verweise ich auf das K.T.B. Kommandant "S 58" Oberleutnant zur See Puppermann, der sein Boot mit bewundernswerter Tatkraft und mit viel Glück bei klemmendem Ruder während des Gefechtes noch nach Hause gebracht hat.
		"S 59", das um o1oo Uhr zusammen mit seinem Rottenführer abgedrängt war, konnte nachdem "S 58" den Rückmarsch angetreten hatte, wieder Fühlung gewinnen und erzielte nach abermaligem Abgedrängtsein um o3o2 Uhr mit einem Doppelschuß 2 Treffer auf einem 8ooo t Frachter mit starkem Feuerschein. Das Sinken konnte wegen Abwehr nicht beobachtet werden. Das Boot stieß später nochmals nach und hat nichts mehr gesichtet. Ich verweise im einzelnen auf das K.T.B. Kommandant "S 59", Oberleutnant zur See Müller.
		Der Kommandant "S 3o" meldet nach Einlaufen in Augusta um 1415 Uhr, daß er nach Abreißen Fühlung mit dem Führerboot während des Gefechtes auf dem Rückmarsch noch ein 15ooo t Fahrgastschiff (1 Schornstein, 4 Masten) gesichtet und um o5o8 Uhr mit 2 Torpedos angegriffen hat, von denen einer im Vorderschiff traf, worauf der

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Dampfer sofort vollkommen brannte. Er hatte Benzin geladen. Ich verweise auf das K.T.B. des Kommandanten "S 3o", Oberleutnant zur See Weber.
		Kurzbericht an Deutsches Marinekommando Italien:
		"S 58", "S 59", "S 36" Empedocle ein. "S 3o" Marsch nach Augusta. Rotte "S 58", "S 59" sichtet oo25 Uhr Quadrat 2165 u.m. CN vornstehende Geleitzugsicherung. Beim Angriff auf Zerstörer auf 3ooo m bemerkt, wahrscheinlich Ortung. Boote unter Scheinwerferbeleuchtung stark beschossen. "S 58" durch 1o,2 cm Volltreffer in Oberdeck Abteilung 3. Infolge Ruderversager manöverierunfähig. 1o Minutenlang während Ruderversager im schweren vereinten Artilleriefeuer dreier Zerstörer gelegen. Zahlreiche Treffer und Sprengstücke, vorn und achtern starker Wassereinbruch Maschinen blieben klar. 2 Schwer- 2 Leichtverwundete. Boot außer K.B.
		o3oo Uhr "S 59" Quadrat 2165 u.K.M. CN Doppeltreffer auf Handelsschiff 8ooo t. Boot hatte nach Zerstörerjagd noch Fühlung halten können. Anschließend "S 59" bis o35o Uhr vergeblich nachgestoßen dann Rückmarsch. Rotte "S 36", "S 3o" nach Sichten von Leuchtgranaten und Alarmmeldung von "S 58" operiert. o31o Uhr Spitze Geleitzug 3 Zerstörer und mehrere große Schatten Quadrat 2433 CN, darunter 1 großer Tanker gesichtet. o314 Uhr "S 36" Doppelfehlschuß auf Zerstörer 2-3ooo t, "S 3o" Angriff auf Tanker 1o bis 12ooo t. Bei neuem Anlaufversuch von "S 36" Mittschiffstreffer durch "S 3o" bereits auf diesem Tanker erzielt. Kurz darauf weitere Detonationen mit Feuersäule hinter dem Tanker beobachtet. Möglicherweise hat zweiter Torpedo von "S 3o" einen überlappenden Dampfer getroffen. Angriffe wegen Erfaßtsein beider Boote durch Scheinwerfer und heftigen Artilleriebeschuß abgebrochen. Nach ein bis zwei Minuten sichtet Führerboot "S 36" Tanker 8ooo t in Lage 9o, während Artilleriefeuer sich nur noch auf "S 3o" konzentriert. Angegriffen und einen Torpedotreffer mittschiffs erzielt. Brandentwicklung.
		Kommandant "S 3o" Seeoberleutnant Weber, meldet nach Einlaufen in Augusta um 15oo Uhr, daß er etwa 2o sm südlich Pantelleria kurz vor o5oo Uhr einen Tanker von mindestens 15ooo t gesichtet hat, an dem italienische Schnellboote Fühlung hielten und den sie vergeblich angriffen. "S 3o" setzte sich darauf in vorliche Position und erzielte beim Angriff einen Torpedotreffer, der den Tanker sofort in hellen Brand setzte.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Italienische Boote haben daher nach der Meldung und Beobachtung von Oberleutnant Weber keinen Treffer erzielt. Die Torpedierung durch "S 3o" erfolgte um o5o8 Uhr mit 2 Minuten 48 Sekunden Torpedolaufzeit. Standort Quadrat CN 2513 Mitte. Nach Meldungen Kommandant kann es auch ein 15ooo t Frachtschiff gewesen sein mit Benzinfässern beladen, zumal das Fahrzeug 4 Masten und einen Schornstein in der Mitte hatte. Das Sinken aller Fahrzeuge konnte wegen Zerstörerjagd nicht beobachtet werden. Der 15ooo t Tanker trieb nach dem Treffer und brannte vollkommen zunächst im Vorschiff. Rotte "S 58", "S 59" sichtete etwa o13o Uhr in Richtung Cap Mustafa roten Feuerball, fremde Torpedodetonation oder Minendetonation möglich. Beim Sichten Geleitzug um o31o Uhr stand dieser in Kiellinie, Kurs 14o Grad, Fahrt 12 sm. Wiederholt abgesetzte Alarm- und Fühlunghaltermeldung von Augusta anscheinend nicht gehört, da nicht wiederholt. Funkverkehr zwischen Augusta in Sizilienstraße operierenden Booten ist wegen zu großer Entfernung praktisch ausgeschlossen, wenn nicht Empedocle wieder als Wiederholer eingeschaltet wird. Gesamterfolg: "S 3o" Weber, ein 15ooo t Schiff durch Torpedotreffer in Brand geschossen, einen 1o-12ooo t Tanker torpediert, möglicherweise einen überlappenden Dampfer torpediert. "S 36" Brauns, ein 8ooo t Tanker torpediert. "S 59" Müller, ein 8ooo t Handelsschiff torpediert." Lage: Es soll ein beschädigter in Brand geworfener Träger zwischen Biserta und Cap Farina bewegungsunfähig liegen. Die Flottille erhält nachmittags Befehl, auf diesen Träger anzusetzen. Ich habe nach meinem Einlaufen für das in Augusta inzwischen klar gewordene "S 35" beschleunigte Verlegung nach Empedocle befohlen. In Empedocle sind noch 4 klare Torpedos, die von "S 59" übernommen werden. "S 36" war bereits mittags nach Augusta ausgelaufen, um Torpedos zu nehmen. "S 58" außer K.B. Da "S 59" eine Maschinenreparatur noch nicht beendet hat, kann ich mit der Rotte "S 35", "S 59" erst um 2loo Uhr auslaufen.
2loo 213o		Kurs West, 28 sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Ab 2315		Wiederholt längerer Maschinenausfall, sodaß Rotte nur mit 18 sm marschieren konnte.
14.8. 0036	Südküste Sizilien	Kehrtgemacht, da Rotte erst in Morgendämmerung um o5oo Uhr bei Biserta hätte stehen können.
o53o		Porto Empedocle eingelaufen. Kurzbericht an Deutsches Marinekommando Italien: "Quadrat 8898 CJ kehrt wegen wiederholter Maschinenausfälle Führerboot und nunmehriger Aussichtslosigkeit längerer Suche Biserta und Cap Bon, da Eintreffen erst o5oo bzw. o4oo Uhr möglich." II. Fliegerkorps teilt mit, daß von dem Geleitzug 4 Dampfer eingelaufen und fast alle Seestreitkräfte in der letzten Nacht wieder durch die Sizilienstraße zurückgelaufen sind. Die Aufklärung hat zwischen der französichen Afrikaküste und Malta nichts mehr gesichtet, sodaß die Operation als abgeschlossen angesehen wird. "S 58" verlegt nach Abdichten Boot nach Palermo in die Werft. "S 35" und "S 59" verbleiben zunächst Empedocle, "S 3o", "S 36" Augusta.

Allgemeines zur Unternehmung:

1.) Die nur bedingte personelle Kriegsbereitschaft der Boote ist darin begründet, daß der Schwerpunkt der Operation immer noch im östlichen Mittelmeer lag und infolgedessen das gesamte Reservepersonal und FT Stationsleiter der von Marsa Matruk in die kleine oder große Überholung gehenden Boote in Marsa Matruk blieben, zumal gerade an Funkern erhebliche Ausfälle durch Verwundung und Krankheit in Afrika eingetreten waren. Die provisorisch als Stationsleiter eingesetzten jungen UK-Gasten waren ihrer Aufgabe noch nicht gewachsen. Nachteilige Folgen sind im Einsatz und hinsichtlich des Erfolges praktisch nicht eingetreten, da die Alarmmeldung noch durchgekommen war. Die von mir für das II. Fliegerkorps abgesetzte Standortmeldung des Geleits um o4oo Uhr wurde deshalb nicht von Augusta gehört, weil die Funkstelle Empedocle (FT Wiederholer) wegen des Afrikaeinsatzes nicht besetzt war.

2.) Die Leistung des stellvertretenden Kommandanten "S 58", Oberleutnant zur See Wuppermann, verdient besondere Anerkennung, zumal ihm die Besatzung vollkommen fremd war.

3.) Desgleichen verdient die Leistung des stellvertretenden Kommandanten "S 3o", Oberleutant zur See Weber, besondere Anerkennung, da der vorher noch im Lazarett liegende Kommandant mit schwerer Beinverletzung die Unternehmung trotzdem durchgestanden und das Boot zu einen beachtlichen Erfolge geführt hat.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Für die ausgefallene seemännische Nr. 1 war der Flottillen-ingenieur als Torpedoschütze eingesprungen. Es ist einmal wieder die Auffassung bestätigt und der Beweis geliefert worden, daß nur die starke Persönlichkeit des Kommandanten und seine Kriegserfahrung ausschlaggebend für den erfolgreichen Einsatz eines Bootes sind.
		4.) Von dem verhältnismäßig großen Geleitzug sind nur 4 Dampfer und am 14.8. abends oder 15.8. früh 1 Tanker in La Valetta eingelaufen. Da der Geleitzug mit Sicherheit außer aus Dampfern aus zahlreichen Tankern bestand, ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß der von "S 3o" torpedierte 1o-12ooo t Tanker und der von "S 36" torpedierte Tanker von 8ooo t gesunken sind. Ferner läßt der Doppeltreffer von "S 59" auf dem 8ooo t Frachter den Schluß zu, daß das Schiff eben-falls gesunken ist. Das 15ooo t Fahrgastschiff ist nach Luftaufklärung ausgebrannt und gesunken.
		Führung der Flottille an Oberleutnant zur See Wuppermann übergeben, da Flottillenchef beurlaubt.

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

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

der

Nordafrikagruppe "S 33", "S 55".

Gruppenführer: Oberleutnant zur See von G e r n e t

Anlagen:

Begonnen: 1o.8.42
Abgeschlossen: 14.8.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.8. 1040	Seegebiet vor Marsa Matruk, Wind NNW 4, See 3-4.	Telefonischer Anruf vom Führungsstand: "Beschleunigt seeklar, 10 hm nordostwärts Marsa Matruk Seenotfall. "Me 109" kreisen über der Stelle, werden Boote einweisen." "S 33", "S 55" ausgelaufen. Nach Norden ausgeholt, um italienische Minensperren zu umgehen.
1200		
1215		"Me 109" weisen Boote auf Unfallstelle ein.
1240		Zwei Überlebende abgeschossener "He 111", darunter Flugzeugführer, geborgen.
1355		Weitere Suche wegen Aussichtslosigkeit aufgegeben.
1440		Festgemacht. Gerettete Flieger an Lazarett übergeben.
2130		Luftangriff. Reihenwürfe auf italienische Motorfährprähme vor dem Zeltlager. Ein italienisches Schnellboot nach Treffer ausgebrannt. Keine eigenen Schäden.
		i.V. Hjernet
1118. 1130	Marsa Matruk	Italienischer Motorfährprahm vor dem Zeltlager Luftminentreffer, in sinkendem Zustand am Südufer auf Strand gesetzt.
1600		"S 35", "S 36" Suda aus nach Porto Empedocle.
2040		Bomben- und Luftminenangriff. Bombentreffer im Zeltlager der Flottille, geringe Schäden an den Zelten, keine Ausfälle.
		i.V. Hjernet
12.8. 0910	Marsa Matruk	Selbstdetonation einer britischen Luftmine vor dem Zeltlager.
1130		"S 35", "S 36" Augusta ein zur Brennstoffergänzung.
		i.V. Hjernet
13.8. 2145	Marsa Matruk	Bomben- und Minenabwürfe in unmittelbarer Nähe Zeltlager. Eine Luftmine 400 m nördlich der Zelte gelandet.
		i.V. Hjernet
14.8. 1905	Marsa Matruk	Italienischer Motorfährprahm bei Anlauf auf das Ufer des Zeltlagers 150 m vor dem Strand durch Luftminentreffer im Vorschiff schwer beschädigt. Prahm sitzt vorne auf Grund.
		i.V. Hjernet

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
		Nichts zu bemerken.
		An Bord, den 12.10.42
		Kapitänleutnant

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

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

Kriegstagebuch

der

Rotte "S 58", "S 59".

v

Rottenführer: Oberleutnant zur See Wuppermann

Anlagen:

Begonnen: 12.8.42

Abgeschlossen: 13.8.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.8.	Südküste Sizilien	
1738	Wind NW 2, See 1.	Porto Empedocle ausgelaufen. Marsch unter der Küste. Fahrt 28 sm.
1855		FT Kr. v. Deutschen Marinekommando Italien: "Feindverband besteht noch aus 2 Schlachtschiffen, 2 Trägern, etwa 2o Kreuzern und Zerstörern, etwa 2o Handelsschiffe. Gruppeneinteilung nicht mehr sicher erkennbar schneller Vormarsch. Anfang Geleit kann 2loo Uhr Cap Bon stehen."
1916		FT Kr. v. Deutschen Marinekommando Italien: "Neue italienische Minensperre liegt im Gebiet zwischen 36 Grad 58,5 Minuten, 36 Grad 36,5 Minuten, 11 Grad o8 Minuten eine halbe Meile Abstand von Küste. Tiefeneinstellung 3 m. "
1935		FT Kr. v. Chef 3. S-Flottille: "Auslaufen Empedocle 22oo Uhr mit "S 36" und "S 3o". Marsala querab.
2oo7		Fahrt 18 sm, da "S 59" Maschinenschaden hat.
2o18		Von "S 59": Dauer der Störung etwa ¼ Stunde.
2o2o		Von "S 59": Bin wieder klar.
2o45		Marschfahrt 28 sm.
2o46		Fahrzeuge Stb. querab. Gestoppt, da nicht klar zu erkennen, ob italienische oder englische Fahrzeuge.
2o53	Qu. 8893	Fahrt 24 sm, Fahrzeuge sind italienische Torpedoboote.
2o56	Qu. 8883	Fahrt 28 sm. Auf 18o Grad gegangen, um den Fahrzeugen auszuweichen und um mehr vorzuhalten, um ostwärts Cap Bon auf den Feind zu stoßen.
2o58	Qu. 8883	Auf 227 Grad gegangen.
2124	Qu. 8889	Scheinwerfer leuchten von Pantelleria.
22o4	NW 2, See 1.	Feind macht wahrscheinlich Angriffe auf die Insel zur Ablenkung, da auch Leuchtbomben zu sehen.
22o5		FT Kr. v. Chef 3. S-Flottille: "Anfang Geleit kann bereits 2loo Uhr Cap Bon stehen. Versuchen auch nach Dunkelheit auf Peilzeichen Führungshalter zu operieren."
22217	Qu. 2216	Kursänderung auf 222 Grad.
2232	Straße von Sizilien	Stb. 2 Dez. weißes Blitzfeuer, ausgemacht als Feuer von Cap Bon.
2236		FT Kr. v. Deutschen Marinekommando Italien: "1.) Einsatzgebiet für Rotte "S 3o", "S 36" südlich 36 Grad 4o Minuten und westlich 12 Grad Ost ab o3oo Uhr stehen italienische Kreuzer Ost, 12 Grad. (verstümmelt) 2.) Schwere Feindstreitkräfte haben kehrtgemacht. Hauptziel Dampfer."
2238		Ubr. Feuer von R. Mostefa in Sicht.
2315		Auf 15 sm.
2318	Qu. 2169	L rot an "S 59".
2322		Dete-Peilungsgeräusche in UK- und FT-Anlage zu hören.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2327		FT Kr. v. Chef 3. S-Flottille: "1929 Uhr Planquadrat 9843 21 Schiffe in Kolonnenformation, dahinter 2 Schlachtschiffe, dahinter 2 Träger, insgesamt 7 Kreuzer und zahlreiche Zerstörer im Vollgürtel, Fahrt 15 sm."
2332		Auf 9 sm Fahrt.
2336	Qu. 2169	Gestoppt.
2345		FT Kr. v. Deutschen Marinekommando Italien: "Bei Abfeißen oder Abbruch Fühlung letzte genaue Standortmeldung für Ansatz Luftwaffe von besonderer Bedeutung." (Spannungsausfall).
13.8.	Wind 1-2, Qu. 2169	
0007		Fahrt 9 sm. Kurs 329 Grad L grün.
0020		6 Dez. Stb. einige Leuchtbomben.
0028		Sichte unter der Küste von Bb. ganz schwach Schatten,
0030	Qu. 2169	und drehe langsam auf sie zu und gehe auf 7 sm, rot 5.
0031	Qu. 2169	UK an "S 59", rot 5 M.K.F., Dwarslinie beschleunigt einnehmen. Tiefseeauspuff.
0032	Qu. 2169	UK an "S 59", rot 2, Igleich darauf nochmal 2 Dez. nach Bb. gedreht, um die schnell auswandernden Schatten nicht zu verlieren. Boote stehen in leichter Stb. Staffel auf den Gegner, etwa 5 Zerstörer, vielleicht ein Flakkreuzer dabei, zu, Entfernung etwa 3ooo m. Scheinwerfer leuchten von dem achtersten Zerstörer. Hat "S 59" sofort erfaßt. Verband eröffnet kurz darauf mit der gesamten Artillerie das Feuer auf die Boote. "S 59" gelingt es, sich hinter seiner Nebelwand dem Beschuß zu entziehen.
0035 bis 0050	Qu. 2168	lo,2 cm Treffer in Abteilung III. Gründliche Untersuchung des Bootes ergibt: Abteilung I und Abteilung VIII starker Wassereinbruch. Schott Abteilung II zu III und Abteilung III zerstört, jedoch geringer Wassereinbruch. 2 Schwer- 2 Leichtverwundete. Ruder klemmt hart Stb. Boot läuft nach SO in den Feindverband hinein.
0101		FT Kr. von "S 58": "Alarm im Quadrat 2169." (Nur von Führerboot gehört).
		Sofort nach dem Treffer ist die Fahrt aus dem Boot gekommen, das Licht ausgefallen, zahlreiche Splitter prasseln von allen Seiten auf und durch das Boot. Der Leitende kommt auf die Brücke und meldet, daß die Maschinenanlage noch klar ist, die Motoren sind nicht ganz abgestellt worden. Gleichzeitig bricht in Abteilung III und II Feuer aus. Dem Leitenden gelingt es, beider Brände Herr zu werden, indem er die Tarn-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		persenninge in die Flammen wirft, die Nebelkannen nebeln weiter, lassen sich zunächst nicht abstellen (Leitungsschaden). Das Boot dreht sich weiter nach Stb. Durch mehrere AK-Manöver mit der Stb. und später auch mit der Mittelmaschine versuche ich, das Boot wieder nach Bb. herumzubekommen. Schließlich gelingt es, es auf parallelem Kurse zum Feind zu halten, muß dann aber wieder mit der Fahrt runter gehen, da sonst der Abstand der Ugleiche bleibt. Feindverband schießt fortgesetzt mit allen Waffen weiter, hat das Boot mit etwa 5 Scheinwerfern erfaßt. Dies währt etwa 15 Minuten lang. Ich sah kein Herauskommen mehr aus diesem Feuer. Da wird die Ruderanlage plötzlich wieder klar. Ich gehe auf Nord und später auf NO-Kurs mit AK.
0055		Die Scheinwerfer des Feindes beißen sich an meiner Nebelwand fest. Gegner schießt nur noch schwach.
0056		Bevor UK-Fühlung abreißt, gebe ich "S 59" Anweisung, unter allen Umständen Fühlung am Feind zu halten.
0110		Erneutes Feuer achteraus.
0129		Ruderversager. Ruder klemmt Bb. gestoppt, um die Notrudertalje anzubringen.
0137		Fahrt 7 sm. (Von jetzt ab wird von achtern gesteuert).
0141		Fahrt 15 sm.
0146		FT Kr. von "S 59": "Alarm in Quadrat 2168."
0152	Wind SO 1-2.	Fahrt 24 sm.
0201		FT Kr. von "S 58": "Geleit stand 0030 Uhr Quadrat 2169 M.u. 160 Grad 15 sm. Fühlung abgerissen." (Von Leitstelle nicht verstanden).
0335		FT Kr. v. Deutschen Marinekommando Italien: "Nach Meldung italienischer S-Booten bestimmter Feindverband 0045 Uhr Quadrat CN 2198."
0603		FT Kr. von "S 58": "Für 0630 Uhr Sanka und Torpedokran erforderlich." (Wieder von Augusta noch von Porto Empedocle gehört.)
0630		Flugzeug an Stb. "Ju 88".
0658		Porto Empedocle eingelaufen.
		Torpedos, Wasserbomben und Verwundete abgegeben. Boot ist klar, um mit eigener Kraft nach Palermo zu fahren.

Wuppermann

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

Stellungnahme des Flottillenchefs:

1.) Die Rotte hat den Geleitzug südlich Cap Bon gesichtet, sodaß ich mit der Führerbootsrotte auf Grund der Alarmmeldung dieses Bootes auf den Geleitzug operieren konnte.

2.) Leider ist das Boot wegen des Volltreffers nicht zu seinem verdienten Erfolge gekommen. Der als stellvertretender Kommandant eingesetzte Oberleutnant zur See Wuppermann hat einmal wieder sein schwer havariertes Boot aus dem schwersten Feuer und einer hoffnungslosen Lage noch nach Hause bringen können. Diese Leistung verdient abermals höchste Anerkennung und beweist, in welchem Maße der Einsatz eines Bootes von dem Überblick, der Ruhe und Tatkraft seines Kommandanten abhängt.

An Bord, den 8. Oktober 1942.

Kapitänleutnant.

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

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

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

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

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

Kriegstagebuch

des

Schnellbootes "S 59"

Kommandant: Oberleutnant zur See Müller (Albert)

Anlagen:

Begonnen: 13.8.42

Abgeschlossen: 13.8.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.8.	Sizilienstrasse, Wind NW 2, Seegang 1, sternklar.	"S 59" fuhr bei der Unternehmung vom 12.8. auf den 13.8. als Rottenboot der Rotte "S 58", "S 59".
oo56	Qu. 2168 CN	"S 59" wird nach dem Zerstörergefecht vom Rottenführer, Oberleutnant zur See Wuppermann, entlassen, da "S 58" einen lo,2 cm Volltreffer erhalten hat und Boot Unternehmung abbrechen muss.
oloo		Ich stosse mit "HF", später " 2-mal GF" nach SSW vor, um Fühlung Feind wiederzugewinnen.
olol		FT Kr. von "S 59": Alarm Quadrat CN 2168."
olo9		Stb. voraus die Sicherungsgruppe, Stb. achteraus die Spitze des Geleitzuges in Sicht. Kurs 160 Grad, Fahrt 12-15 sm.
o125		Detonation mit starkem Feuerschein etwa an der Stelle, an der sich die Spitze des Sicherungsverbandes befindet(Torpedo-oder Minentreffer in der neu ausgelegten italienischen Sperre).
o130		wird "S 59" von einem Stb. vorn vom Geleitzug stehenden Zerstörer nach Osten abgedrängt, weiter nordostwärts im Teilgürtel stehende 3 Zerstörer verfolgen "S 59 etwa 12 sm weit vom Geleitzugweg.
o2o4		FT Kr. von "S 59": "Um o136 Uhr Quadrat CN 2193 Fühlung verloren. o115 Uhr Quadrat 2168 Handelsschiffe Kurs Süd, Fahrt 15 sm, starke Zerstörersicherung."
o224		stosse ich erneut nach SW vor, nachdem Zerstörer aus Sicht.
o250	Qu. 2165 u.K.M.	In 290 Grad grosses, alleinfahrendes Handelsschiff, tief beladen, in Sicht.
o3oo	. .	Ich greife sofort an und schieße einen Doppelschuss. Entfernung ca 2ooo m, Gegnerfahrt 14, Lage 7o Grad.
o3o2		Kurz hintereinander 2 Detonationen mit starker Feuererscheinung. Sinken des Dampfers kann nicht beobachtet werden, da von Norden her ein Zerstörer mit hoher Fahrt auf "S59" zuläuft und es nach Osten verfolgt.
o315		nochmals mit HF nach SW vorgestossen, nachdem Zerstörer aus Sicht.
o34o		Kurs Süd, 26 sm und nachgestossen, jedoch nichts mehr gesehen. Ich vermute, dass Dampfer inzwischen gesunken.
o35o		Rückmarsch angetreten.
o9oo		Porto Empedocle fest. Müller.

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

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Das taktische Verhalten am Feind war richtig. Der Erfolg dieses bis vor kurzem erfolgreichsten Kommandanten der Flottille ist auch nicht ausgeblieben. Der Kommandant ist zur Auszeichnung mit dem Deutschen Kreuz in Gold vorgeschlagen, nachdem er bisher allein 5 Dampfer mit 28277 Tonnen, darunter 1 Tanker und im Rottenangriff 2 Zerstörer und 1 Torpedoboot versenkt hat.

An Bord, den 8. Oktober 1942.

Kapitänleutnant.

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

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

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

des

Schnellbootes "S 30"

Kommandant: Oberleutnant zur See W e b e r (Horst).
Anlagen:

Begonnen: 13.8.42
Abgeschlossen: 13.8.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.8.		"S 3o" fuhr als takt. Nr. 2 und hatte um
		o322 Uhr einen 1oooo - 12ooo t Tanker
		und möglicherweise ein 2. Schiff torpediert.
		Anschließend setzte Zerstörerabwehr ein,
		wobei die UK-Verbindung mit dem Führerboot
		abriß.
o327		Auf AK gegangen. Beschuß durch mehrere
		Zerstörer, Aufschläge aller Kaliber
		(1o cm, 12 cm, 4 cm) lagen dicht am Boot.
		Zerstörer schossen mit Seeziel- und Flak-
		munition. Zeitweise in den Schwinwerfern von
		4 - 5 Zerstörern. Mit verschiedenen Kursen,
		Nebelwände legend nach ONO abgelaufen.
o354		Vom Gegner gelöst. Kurs SO.
o411		Von achtern aufkommend Schatten recht vor-
		aus bemerkt. Klar erkennbar größeres Han-
		delsschiff und 1 begleitender Zerstörer.
		NO lich davon noch 2 nicht auszumachende
		Schatten. Mit AF aufgelaufen. Absicht auf-
		dampfen und von Bb. zu schießen.
o42o		3oo m vor mir kleiner dunkler Schatten.
		Schon seit 1o Minuten hörte ich voraus
		Motorengebrumme. Schatten ist ital. MAS.
		Auf 2 x AF gegangen, um aufzukommen. Dadurch
		ca 5 MAS, die gestoppt um mich herumlägen,
		aufgescheucht. Nach Bb. herausgesetzt.
		Sofort von Zerstörer abgedrängt. Absicht
		von Stb. anzugreifen.
o429		In Richtung Dampfer kleiner, kurzer gelber
		Schein. (Torp. Treffer von MAS ??). Dampfer
		fuhr mit alter Fahrt weiter. Da die MAS den
		Dampfer unter Wasser bekommen mußten, abge-
		dreht auf die an Bb. stehenden Schatten.
		Sacken lassen und etwas nach NO gelaufen
		und in 135 Grad mit AK aufgedampft.
		Schatten als sehr großen Dampfer mit an Bb.
		stehendem Zerstörer ausgemacht. Absicht
		wieder von Bb. anzugreifen, da an Bb. nur
		1 Zerstörer, an Stb., da unsichtiger Horizont,
		Sicherung nicht erkennbar. Hinter dem Dampfer
		sich herumtummelnde MAS, ab und zu aus sehr
		achterlicher Lage schießend. Von Bb.-Seite
		durch Zerstörer abgedrängt. Nach Stb. ge-
		gangen.
o454		Als ich noch nicht ganz in Höhe des Hecks war,
		kreuzt von Stb. 1 MAS mit AK meinen Bug
		und schießt 2 Torpedos achtern vorbei. Eine
		Laufbahn beobachtet. Weiter aufgedampft.
o5o6		Das MAS, welches eben geschossen hatte, be-
		schießt von achtern den Dampfer mit MG.
		Dampfer erwidert Feuer.
o5o8		Mit Lage 12o Grad, Gegnerfahrt 1o sm 2 Torpe-
Qu. CN		dos geschossen. Ein Torpedo vorn vorbei,
2513 m.		einer trifft zwischen die vorderen beiden
		Masten. Dampfer war ein mindestens 15ooo t
		Fracht- und Passagierdampfer mit 4 weit

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		auseinanderstehenden Masten. Hatten Benzin ge-
		laden. Vorschiff bis zur Brücke steht sofort
		in Flammen. Wasseroberfläche brennt, Achter-
		schiff brennt.
		Da nur noch kurze Zeit bis Hellwerden
		und alle Torpedos verschossen und wegen zu
		erwartenden, starken Jägereinsatzes mit hoher
		Fahrt Pantelleria angesteuert. Brennenden
		Dampfer noch in 2o sm Entfernung beobachtet.
o628		Besteck genommen durch Peilung Pantelleria.
1415		Augusta ein.

gez. Weber

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die Angriffe wurden geschickt durchgeführt.

Die Leistungen des stellvertretenden Kommandanten "S 3o", Oberleutnant zur See Weber verdienen besondere Anerkennung, da der vorher noch im Lazarett liegende Kommandant mit schweren Beinverletzungen die Unternehmung trotzdem durchgestanden und das Boot zu einem beachtlichen Erfolge geführt hat. Für die ausgefallene seem. Nr. 1 war der Flottilleningenieur als Torpedoschütze eingesprungen. Kommandant zur Auszeichnung mit Deutschem Krauz in Gold vorgeschlagen da bisher allein 3 Dampfer mit 28 ooo t und im Rottenangriff 1 Zerstörer und 1 U-Boot versenkt und 1 Prise eingebracht.

An Bord, den 9. Oktober 1942.

Kapitänleutnant.

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

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

Kriegstagebuch

der

3.Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner

i.V. Oberleutnant (Ing.) Jäger

Begonnen: am 1.8.1942

Abgeschlossen: am 14.8.1942

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
1.8.42	Marsa-Martruk	S.33 u. S.55 Ruhe
	Suda	S.35,S.36 liegen klar auf Abruf
	Augusta	S.57 führt Schraubenversuche durch.
		S.58 u. . K.B.,aber ohne Kommandanten
		S.60 eingelaufen.Im Stützpunkt festgemacht, da Werft Palermo kein Boot wegen Arbeitsüberhäufung aufnehmen kann.
	Palermo	S.30,S.54,S.56 u. S.61 Werftliegezeit.
		i./V.
2.8.42	Marsa-Martruk	Nichts Besonderes.
		i.V.
3.8.42	Augusta	S.59 K.B. kleine Motorenüberholung beendet.
		i./V.
4.8.42	Marsa-Martruk	S.33 u. S.55 sofortige Bereitschaft.
	Palermo	S.30 Probefahrt,bis auf kleine Ausstellungen aller i.O.b.
		i./V.
5.8.42	Marsa-Martruk	Fliegerangriff.Keine Schäden.
		i.V.
6.8.42		Nichts Besonderes.
		i.V.
7.8.42	Augusta	S.30 von Palermo kommend Augusta eingelaufen.K.B.
8.8.42		Nichts Besonderes.
		i./V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.8.42		Nichts Besonderes.
		i./V.
10.8.42		Nichts Besonderes.
		i./V.
11.8.42	Marsa-Martruk	S.33 u. S.55
	Suda-Bucht	S.35 u. S.36
	Augusta	S.30,S.58 u. S.59
		Boote liegen klar zum Einsatz auf Geleitzug.
		i./V.
12.8.42	Suda-Bucht	S.33 u. S.55 eingelaufen.
	Augusta	S.35 u. S.36 Augusta wegen Brennstoffergänzung eingelaufen.
17.3o	Cap Bon	S.58,S.59 ausgelaufen zur Feindunternehmung.
		S.35 wegen Maschinenschaden ausgefallen Siehe Störungsmeldung Nr.29 A v. 13.8.
22.oo	" "	S.30 u. S.36 ausgelaufen zur Feindunternehmung.
		i./V.
13.8.42 1o.1o	Porto Empedocle	S.58 durch 10,2 cm Volltreffer in Oberdeck Abt. 3 infolge Ruderversager 10 Minutenlang manöverierunfähig.Maschinen blieben vollkommen klar.S.36 u. S.59 eingelaufen.
14.15	Augusta	S.30 eingelaufen.
	Porto Empedocle	S.54 u.S.59
		zur Feindfahrt ausgelaufen.
		i./V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.8.42	Porto Empedocle	S.54 u.S.59 eingelaufen.
05.30		
17.30	" "	S.35 u. S.59 zur Feindfahrt ausgelaufen. S.58 Treffer im Schiffskörper u.behelfsmäßig abgedichtet.

Hfäger
i./V.

gesehen.
Kapitänleutnant u.
Flottillenchef.

I. PANTELLARIA

M A L T A

6020

Weg kante

3. S. Flotille

1. Gruppe S. 36 S. 30

2. Gruppe S. 58 S. 59

Unternehmung vom 12. - 13. 8. 42

Aufzulegen auf D. 305

S. 36

S. 30

S. 58

S. 59

Photogramm. Ges. m. b. H., Berlin-Steglitz 4445 vom 24. 10. 1942.

OAK SAFETY FILM

Anlage zum K. Gr. St. B. Nr. Skdos. 1745 vom 14.10.1942

Gefechtsskizze

3. S. Flottille

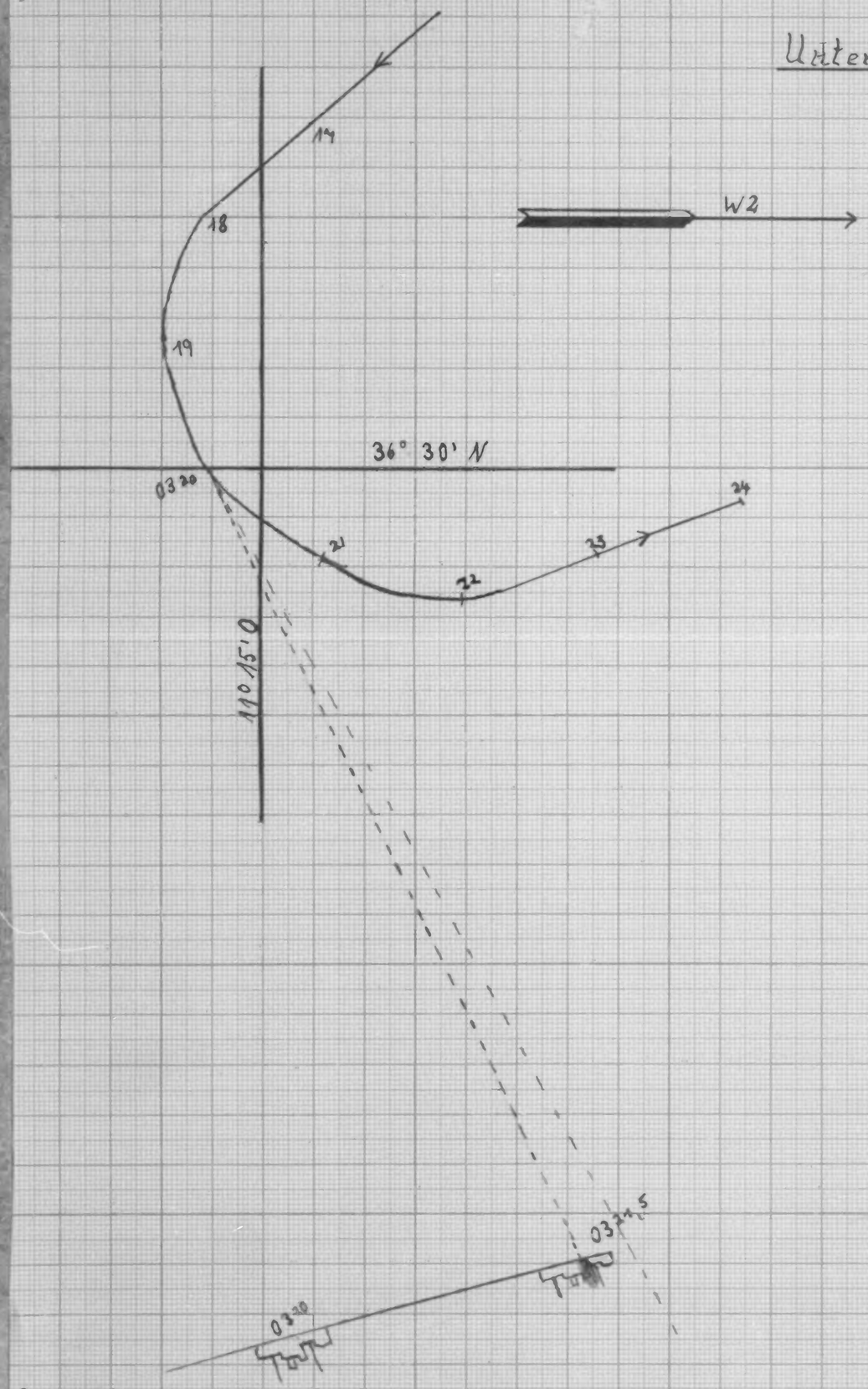
S 30

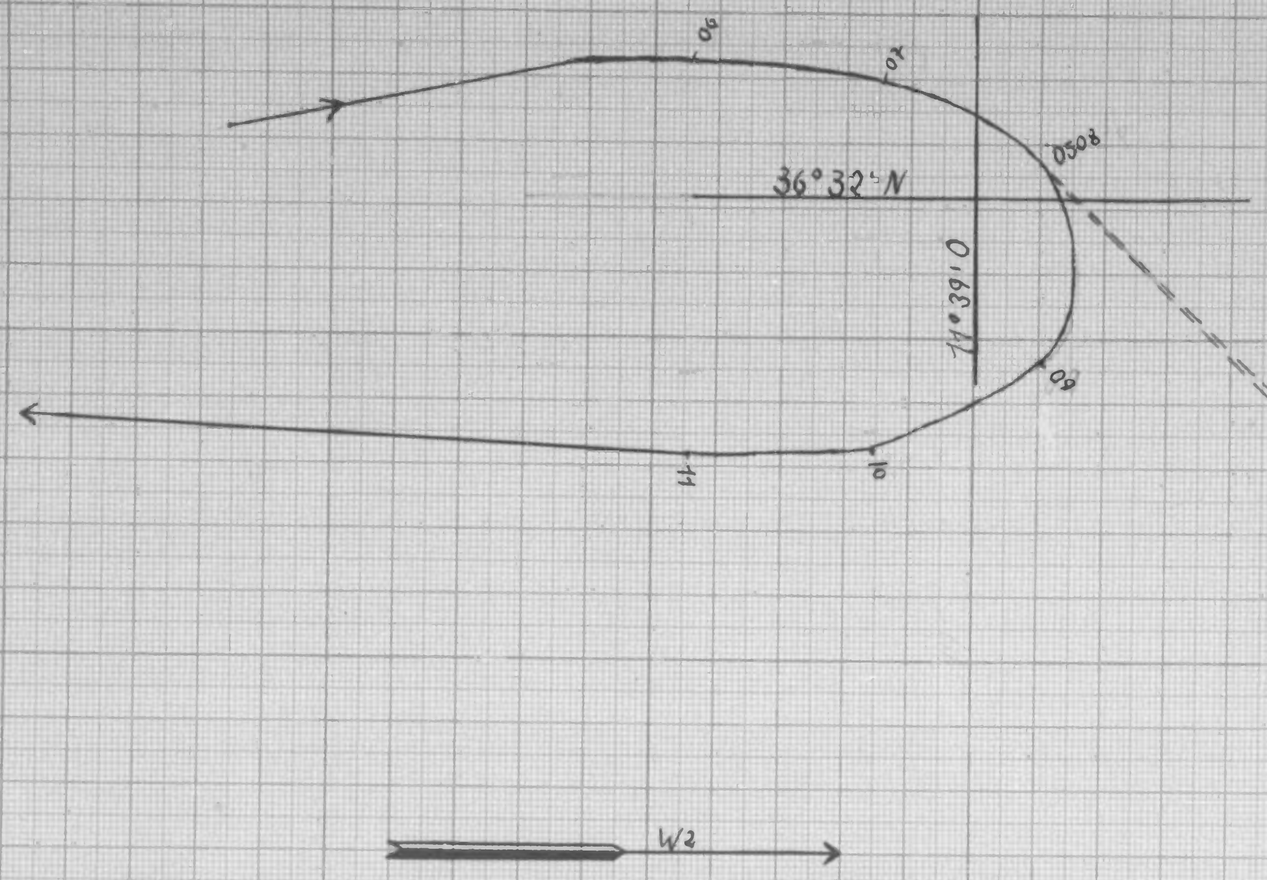
Unternehmung vom 12.8.-13.8.42

—— eig Kurs

—— Kurs feindl. Frachter

----- Torpedokurs




36°32'N
14°39'O
0508
W2

Anlage zum K. T. B. Nr. 6 Abtlg. 1745 vom 14.10.1942.

Gefechtsskizze

3. S. Flottille

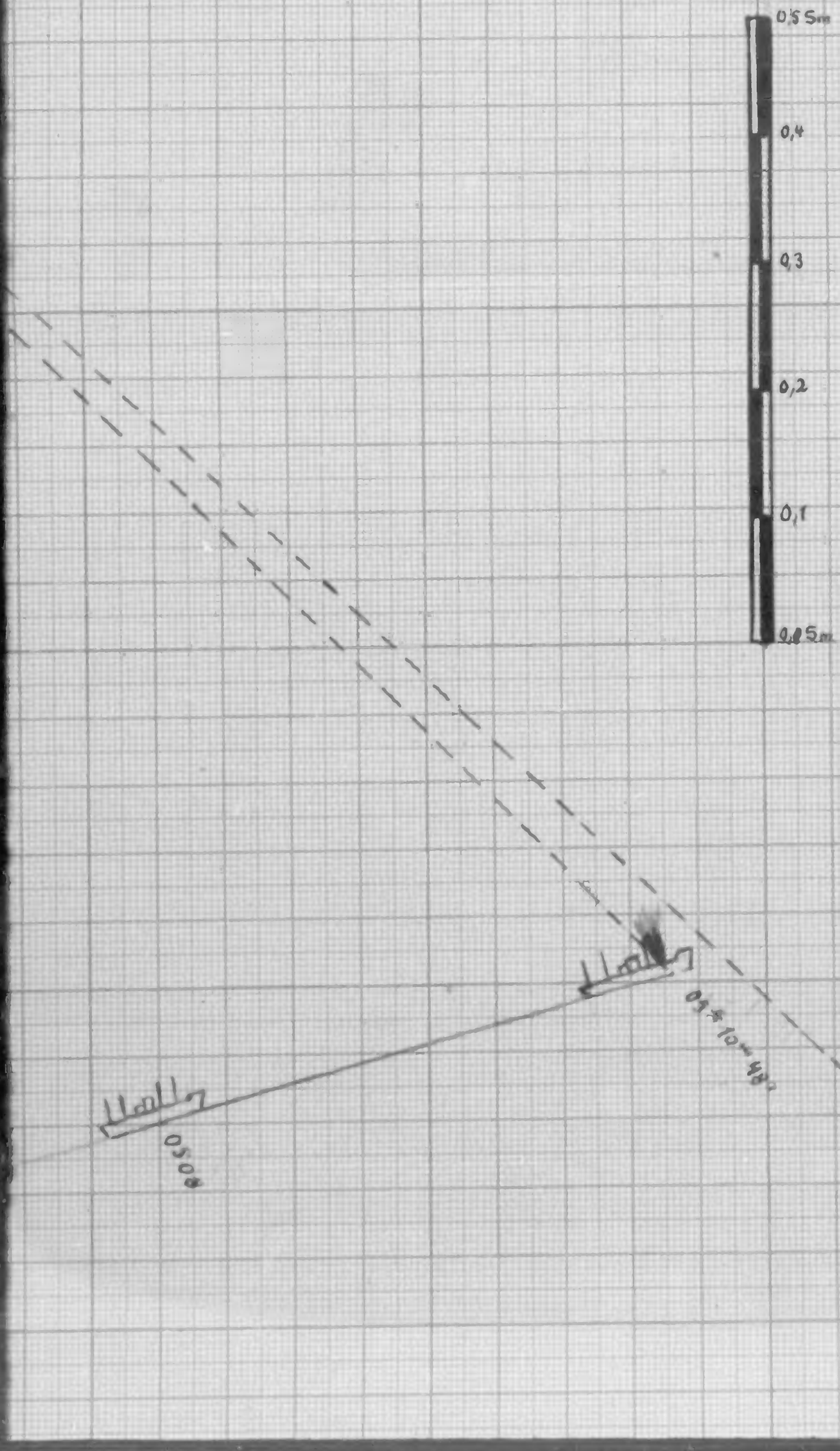
S. 30

Unternehmung vom 12.8.-13.8.42

—— eig Kurs

—— Kurs feindl Frachter

----- Torpedokurs



Anlage zu S. G. Fl. B. Nr. Skizze 1745 vom 14.10.1942

Gefechtsskizze
3 S. Flottille
S 36

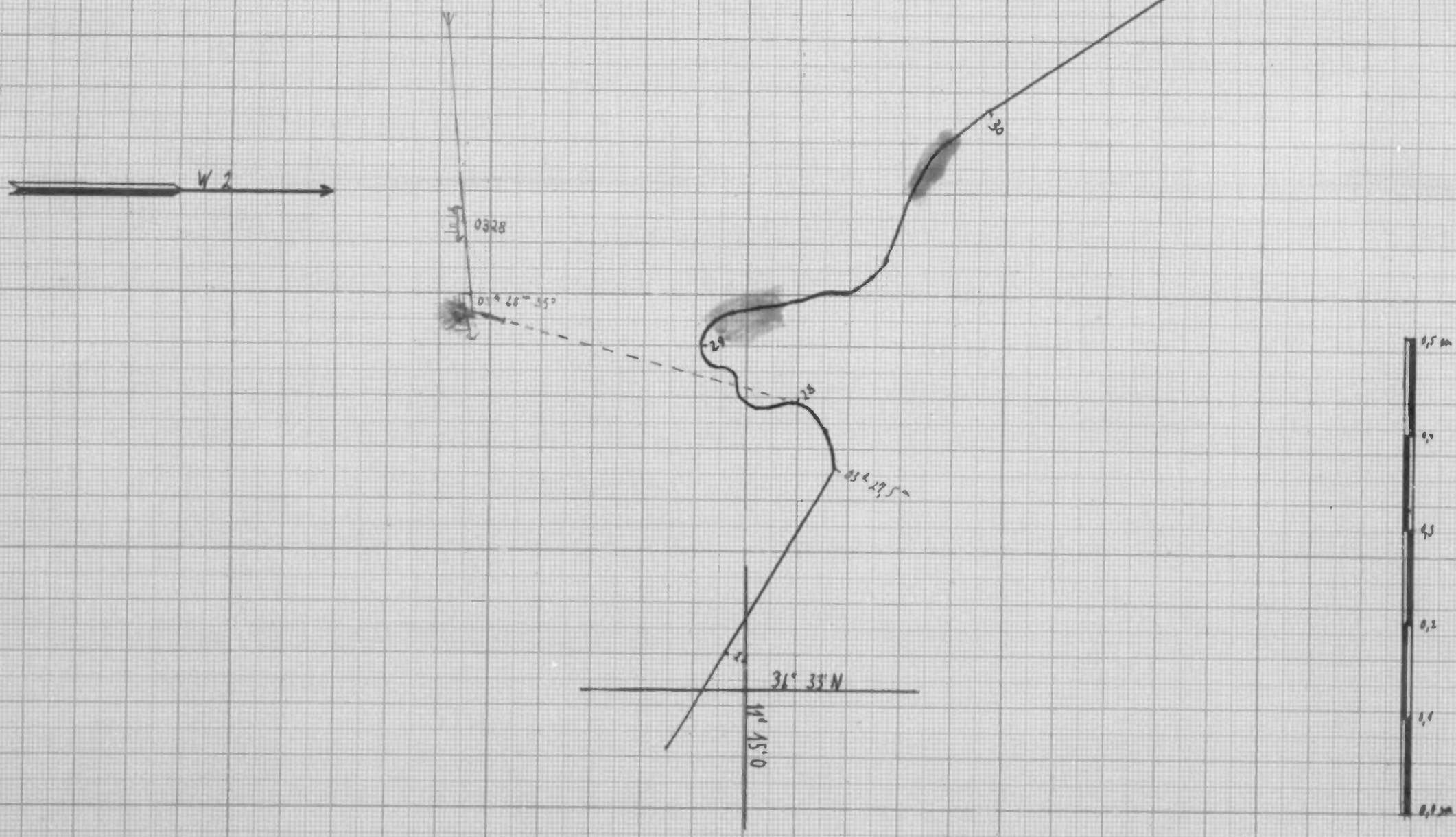
Unternehmung vom 12.-13.8.42

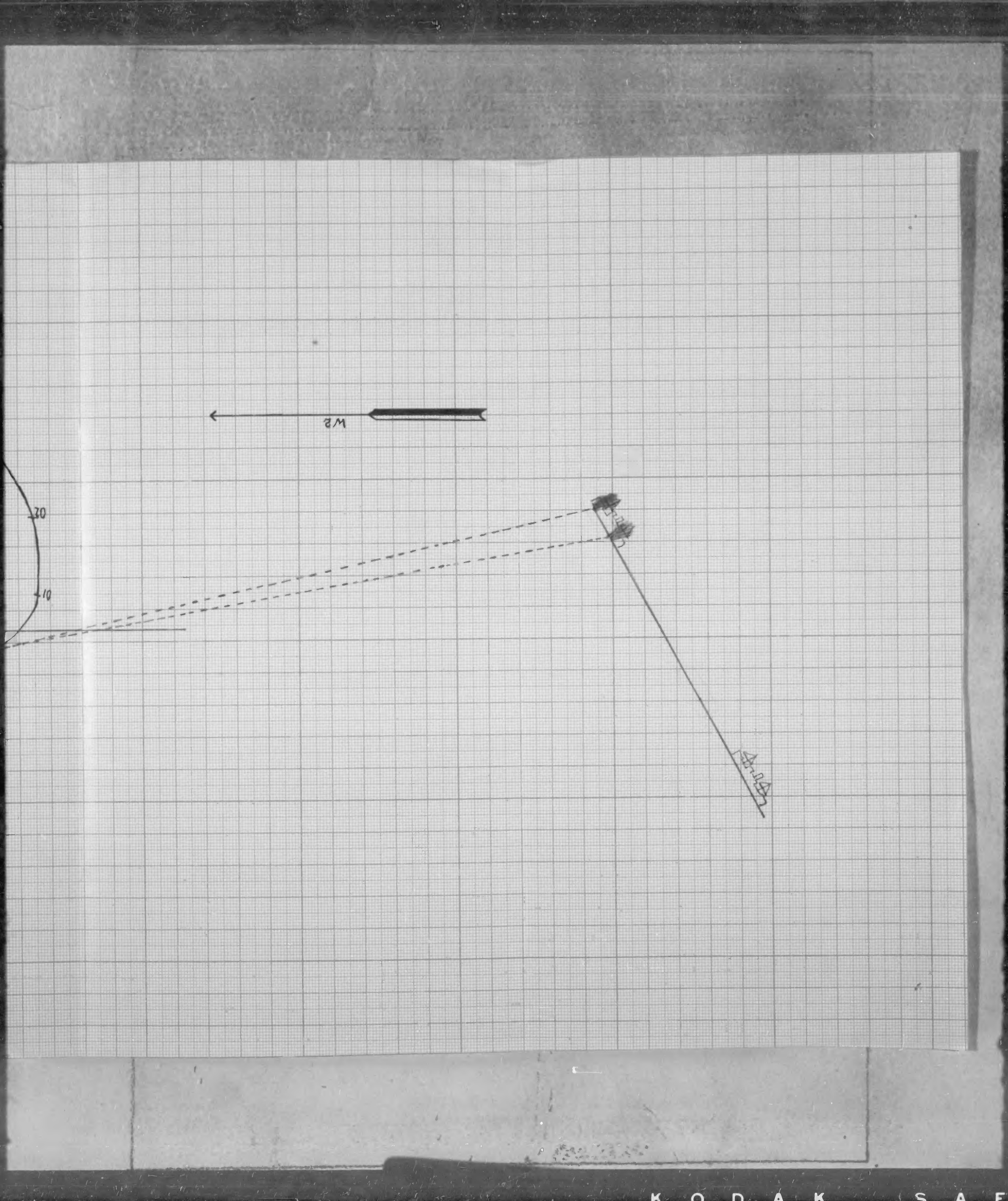
—— Kurs S.36

—— Kurs feindl. Tanker

eign. Nebel

- - - - - Torpedokurs





KODAK SAFE

Anlage zum K.T.B. Nr. [illegible] 1745 vom 14.10.1942

Gefechtsskizze

3. S Flottille

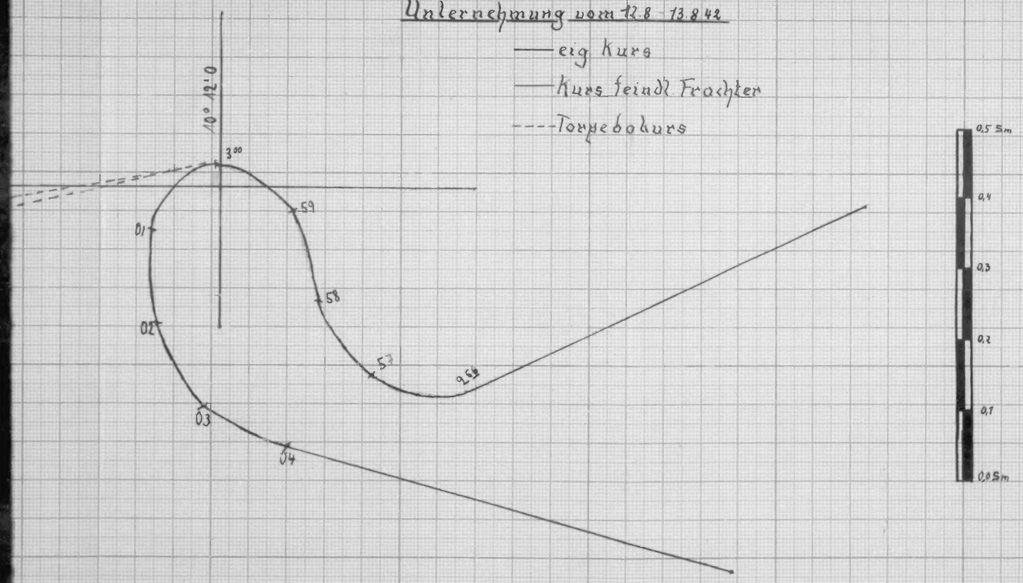
S 59

Unternehmung vom 12.8 - 13.8.42

—— eig. Kurs

—— Kurs feindl. Frachter

---- Torpedokurs



Anlage zum K.T.B. Nr. [illegible] 1745 vom 14.10.1942

Wegekarte:

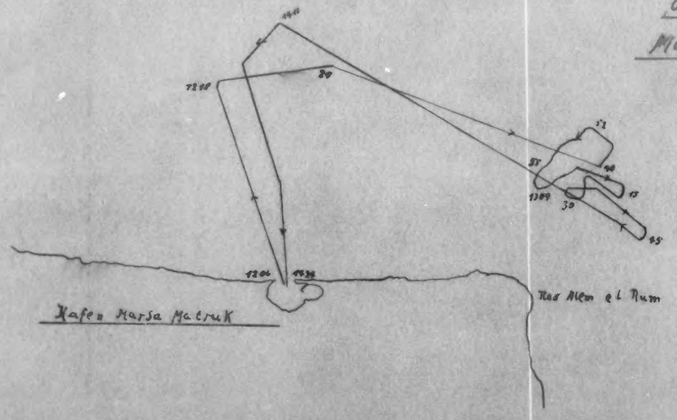
3. S-flottille S-32 S-55

Rettungsaktion (Seenotfall)

am 10. 8. 1942

Maßstab 1:18 520 1 cm = 1 cm

0 1 2 3 4 5



N

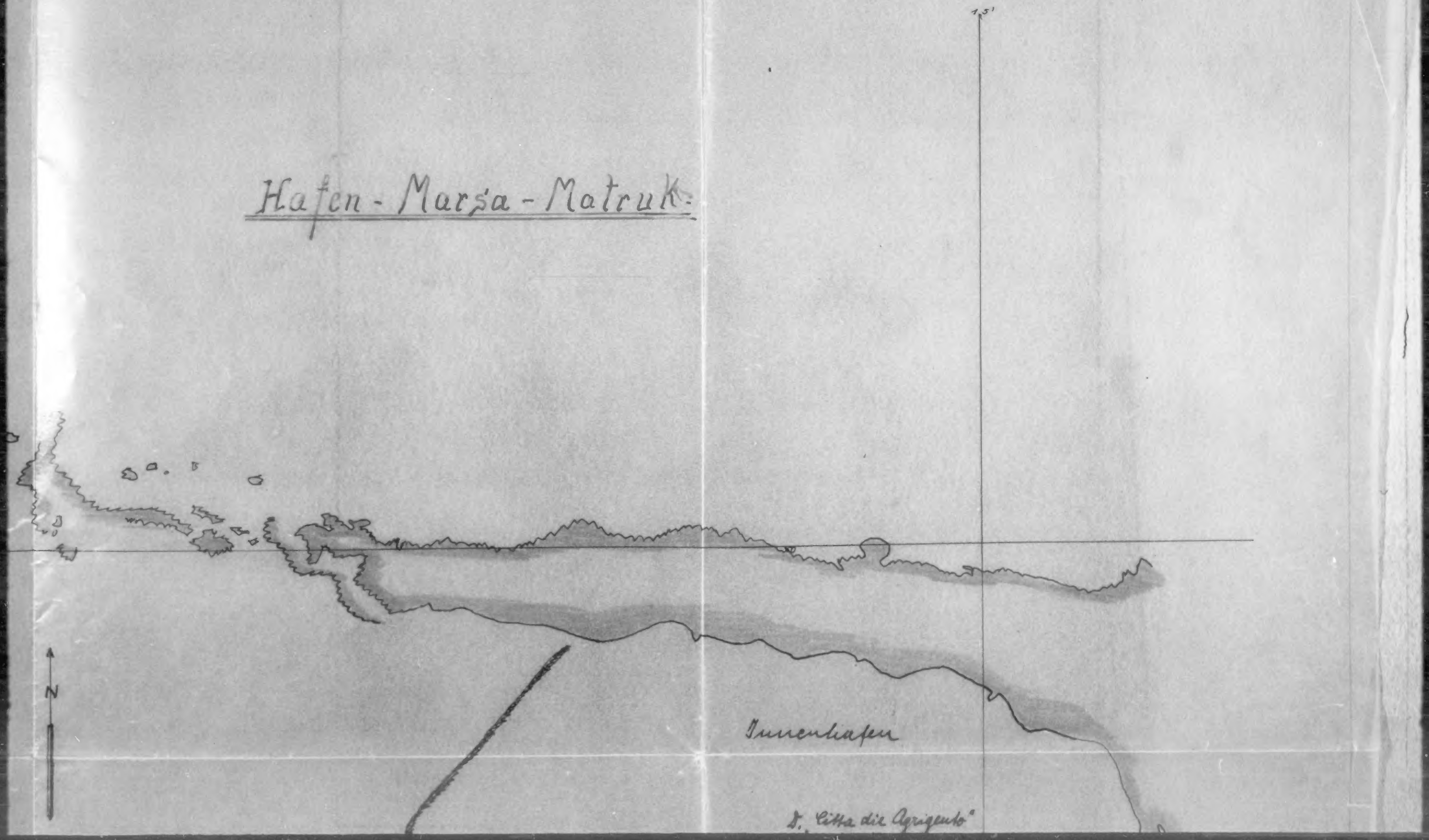
Limanpoke der Reede

Einfluß der Ebbe

370 Jds.

KODAK SAFETY FILM

Hafen - Marsa - Matruk:



Village

Lagune
~~Lagoon~~

Lado Kotel

Minaret

N

0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 cm

N

Innenhafen

S.S. „Citta di Agrigento"
auf Grund

Grach S. „Brook"

Liegeplatz der Boote

Wasserturm

Karsa kalesi

Minarett

500 1000 m.

0036

0130

2351

2353

20'

Wegekarte

3 S. Flottille S 35 S 59

Fahrt vom 13.-14.8.1942

Aufzulegen auf D. 670

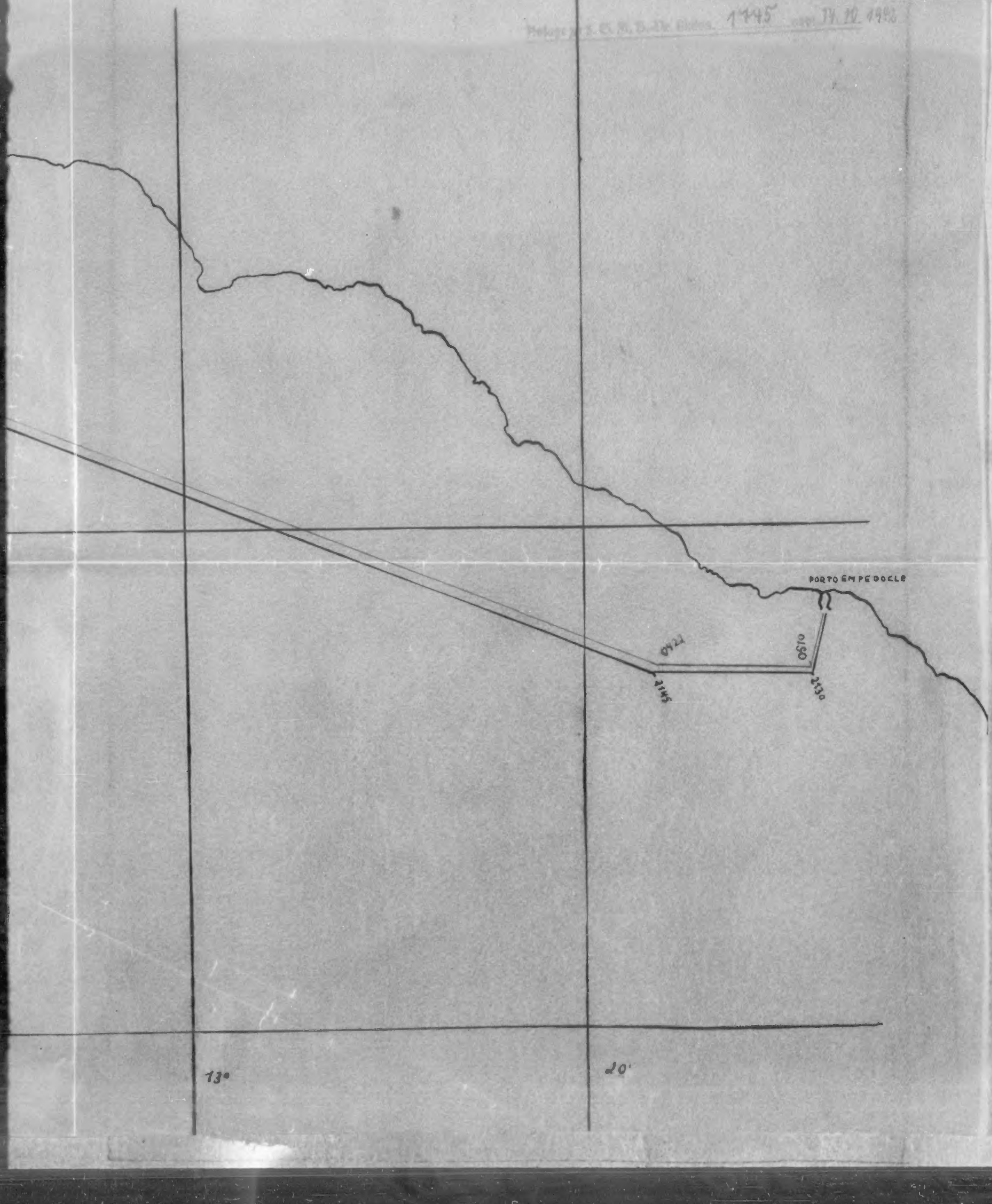
0 1 2 3

37°

72°20'

40'

Pelago n° 3 C. N. R. - Ist. Elettr. 1745 del 14.10.1992



A b s c h r i f t !

Befehlshaber
Deutsches Marinekommando Italien
B.Nr. Gkdos 4782 - A 1 -

Prf Nr. 3

, den 11. August 1942.

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1745 vom 14.10.1942.

G e h e i m ! K o m m a n d o s a c h e !

Befehl für den Ansatz der 3. S.-Flottille in der Nacht vom 12. zum 13.8.1942.

I.) Feindlage:

Seit dem Morgen des 10.8. befindet sich ein stark gesicherter englischer Geleitzug im westlichen Mittelmeer Kurs Sizilienstrasse. Der Geleitzug besteht nach bisher vorliegenden Meldungen aus 3 Schlachtschiffen, 4 Flugzeugträgern, mindestens 4 Kreuzern, einer grösseren Anzahl von Zerstörern und Korvetten und etwa 20 Dampfern davon einem Fahrgastschiff von etwa 20 000 BRT, der Rest Schiffe nicht unter 8000 BRT. Die feindlichen Streitkräfte marschieren in mehreren Gruppen. Die Aufstellung hat während des 10.8. mehrfach gewechselt. Für den 10.8. um 1020 Uhr wurde folgende Aufstellung durch deutsche Luftaufklärung gemeldet:
Hauptgruppe: 3 Schlachtschiffe (möglicherweise " Nelson" " Rodney" und eine Attrappe)
3 Träger (darunter amerikan. Wasp.)
20 Kreuzer und Zerstörer,
20 Handelsschiffe.

15 sm davor 1 Träger, 4 Kreuzer, 7 Zerstörer, südlich davon 45 sm ab: 6 Zerstörer in Dwarslinie.
Das Ganze verteilt auf das Seegebiet zwischen Luft-Quadrat 1986 und 2986 o3 Ost.
Es wird damit gerechnet, dass Gegner am 12.8. gegen 2loo Uhr bei Kap Bon stehen kann.

II.) Eigene Streitkräfte:

1.) 6 italienische MS-Boote am 12.8. nachts Wartestellung in G 11 MAS in K 5.
Falls Gegner unter sizilianischer Küste durchgeht, wechselt erste Gruppe nach G 5, zweite geht nach Norden Richtung G 7.

/ 2.)

end

2.) Italienischer Verband besteht aus Kreuzern " Gorizia", "Bolzano", "Trieste", "Eugenio di Savoia", "Montecuccoli", "Attendolo", 11 Zerstörern, und 2 T.-Booten, steht 12.8. 1800 Uhr in 39 Grad 40 Nin Nord 12 Grad 20 Min Ost, steuert von dort mit 15 sm Durchschnittsfahrt nach Pantelleria.

Leitung des italienischen Gesamteinsatzes in dem Gebiet zwischen Sizilien und tunesischer Ostküste hat Admiral Messina.

3.) Lage neuer italienischer Minensperre nördlich Ras Mamur wird noch durch FT übermittelt.

III.) Absicht:

Torpedoeinsatz 3. S.-Flottille mit 5 Booten gegen Geleitzug. Hauptangriffsziel: schwere Schiffe für den Fall, dass diese mit durch die Sizilienstrasse durchbrechen, sonst Dampfer. Entscheidung erfolgt nach den beim Marine-Kommando vorliegenden Aufklärungsmeldungen spätestensam 12.8. 2000 Uhr durch Funkspruch.

IV.) Durchführung:

1.) Führung Flottillenchef 3. S.-Flottille.
2.) Taktische Gliederung:

" S 36 " Oberleutnant z.S. Brauns (Führerboot),
" S 35 " " " Schmidt,
" S 30 " " " Weber,
" S 58 " " " Wuppermann,
" S 59 " " " Müller.

3.) Auslaufen Empedocle 12.8. spätestens 1600 Uhr . Marsch über Quadrate Caesar Nanni 2291, 2248, 2168, 2162.
2130 Uhr Vorpostenstreifen bilden. Südlicher Flügel (Führerboot) 2 1/2 sm nördlich Kap Bon.

/ Bootsabstand

KODAK SAFETY FILM

Bootsabstand und Fahrt je nach Sicht entsprechend Entscheidung des Flottillenchefs.

4.) Mit Befehl für weiteren Vormarsch nach Westen je nach Entwicklung der Feindlage rechnen.

5.) Falls bis 0430 Uhr keine Feindberührung, nach Norden absetzen und Rückmarsch über Skerki-Bank, südlich Marettimo nach Kap Granitola, von dort unter der Küste nach Augusta. Dort sofort Brennstoff- und Torpedoübernahme.

V.) Angriffsverbot gegen U.-Boote und kleinste Fahrzeuge.

VI.) Waffengebrauch gegen in französischen Hoheitsgewässern befindliche als feindlich erkannte Streitkräfte ohne Einschränkung freigegeben.

VII.) Nachrichtenanordnungen:

1.) Funkschaltung gem.durch Fernschreiben erteiltem Befehl.

2.) ES gem.italienischer ES-Vorschrift.

3.) Abrede mit II. Fliegerkorps für Abstoppen Leuchtbombeneinsatzes durch Fühlunghalter ist mündlich durch Flottillenchef mit I a II. Flg.Korps getroffen worden.

gez. L o y c k e

Anlage zu 3. G. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1745 vom 14.10.1942.

Liegehäfen der Boote vom 1.8.- 14.8. 1942.

Dt.	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
1.8.	Palermo	M.Martr.	Suda	Suda	Palermo	M.Martr.	Palermo	Augusta	Augusta	Augusta	Augusta	Palermo
2.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7.8.	Augusta	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
9.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
11.8.	P.Empedocle		"	"	"	"	"	"	P.Empedoc.	P.Empedocle	"	"
12.8.	"	"	Augusta	Augusta	"	"	"	"	"	"	"	"
13.8.	"	"	"	Empedocle	"	"	"	"	"	"	"	"
14.8.	Augusta	Suda	"	Augusta	"	Suda	"	"	"	"	"	"

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1745 vom 14.10.1942.

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten B.	K.B. Boote	Boote außer K.B.	Boote K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkung
1.8.	12	Boote	S. 33,35,36,55	S. 3o,54,56,59,61	S. 57,58,6o
2.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S. 3o,54,56,59,61	S. 57,58,6o
3.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S. 3o,54,56,61	S. 57,58,59,6o
4.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S.3o,54,56,61	S. 57,58,59,6o
5.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S. 3o,54,56,61	S. 57,58,59,6o
6.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S. 3o,54,56,61	S. 57,58,59,6o
7.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S. 54,56,61	S. 3o,57,58,59,6o
8.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S. 54,56,61	S. 3o,57,58,59,6o
9.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S. 54,56,61	S. 3o,57.58,59,6o
1o.8.	12	"	S. 33,35,36,55	S. 54,56,61	S. 3o,57,58,59,6o
11.8.	12	"	S. 3o,33,35,36,55, 58,59,	S. 54,56,61	S. 57,6o
12.8.	12	"	S.3o,33,35,36,55, 58,59	S. 54,56,61	S. 57,6o
13.8.	12	"	S. 3o,33,35,36,55, 58,59	S. 54,56,61	S. 57,6o
14.8.	12	"	S. 3o,33,35,36,55, 59	S. 54,56,58,61	S. 57,6o

PG—71360—NID

O.K.M. (Skl.)

Kr 25091 b

Geheime Kommandosache!

Anlage 2 zu Dt. Markdo. Italien

Tg. Nr. G [illegible] 5986 vom 21.10.42

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: -5-

mit Abschrift Maschine

Begonnen: 14.8.42
Abgeschlossen: 31.8.42

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF
ADMIRALTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41360
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THIS DOCUMENT UNLESS NECESSARY AND IF MADE IT SHOULD BE MADE IN PENCIL ON THE BACK OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

4 1 Skiz. [illegible] Kdos

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 15.8.42 - 31.8.42

Kr Kdo 25091

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum KTB der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 14.8. - 31.8.1942.

Zu Seite 987, Einsatz gegen beschädigte Nachzügler des Maltageleits:

Folgender Einsatzbefehl wurde zwischen 1800 - 2000 Uhr an Flottille gegeben:

"Ab Dunkelwerden unter Umgehung eigener Sperre "M 1" über Hurdbank Einlaufweg Malta südlich Binghaisa Point ansteuern. Dort Wartestellung. Vorsicht eigener Sperre "M 5". Gegner zu erwarten ab 2300 Uhr."

Diesen Funkspruch hat die Flottille durch Versager des Funkgasten auf dem Führerboot nicht erhalten. Da dem Gruppenführer somit jegliche Unterlagen über den gesichteten Feindverband fehlten und er damit rechnete, daß der Gegner versuchen würde, von Norden La Valetta anzusteuern, ist sein Entschluß, nördlich Gozo in Wartestellung zu gehen, nicht zu beanstanden.

In Vertretung!

Anlage 3 zu 1/[illegible] 1.Skl

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

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P [illegible] 71360 [illegible]. NO MARKS OF ANY KIND MUST BE MADE ON THIS DOCUMENT. SHOULD IT BE NECESSARY TO RECORD COMMENTS OR INSTRUCTIONS THEY MUST BE MADE ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, NOT ON THIS DOCUMENT.

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
i.V. Oberleutnant z.S. W u p p e r m a n n
Anlagen: Kommandant "S 56".
-3 Wegekarten, K.B. der Boote, Liegehäfen der Boote.

Begonnen: 14.8.42
Abgeschlossen: 31.8.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.8. 1730	Porto Empedocle	Telefonischer Befehl vom Deutschen Marinekommando Italien A I 1800 Uhr mit "S 35" und "S 59" auslaufen, zur Suche nach Fahrzeugen im Schlepp, die von Luftwaffe im Luftquadrat 3641/13 Ost mit Kurs auf Malta, Fahrt 4-6 sm gesichtet worden sind. Darunter befindet sich ein sehr großes Schiff. Soll zunächst Kurs unter der Sizilienküste nehmen und dann nach Einsatzbefehl, der durch FT gegeben wird, handeln.
1815	Ruhiges, klares	Ausgelaufen.
2005	Wetter	Da bis jetzt kein FT-Einsatzbefehl eingetroffen und mir es wichtig erscheint, ohne Zeit zu verlieren nach Malta zu kommen.
	Qu. 3149 r.K.M.	Kurs 178 Grad, Marschfahrt weiterhin 26 sm.
2015	Qu. 3457	Fliegeralarm. Englische Seeaufklärer "Catalina" kommt auf die Boote zu, dreht dann hart ab.
2200		FT Kr. vom Deutschen Marinekommando Italien: "Da außer mit feindlichen auch mit italienischen S-Booten und U-Booten zu rechnen, Angriffsverbot gegen S-Boote und U-Boote."
2208	Qu. 3457 o.K.M.	Nördlich Gozo gestoppt, Abstand 3 sm. Boote sind anscheinend im Dete-Gerät erfaßt, da anhaltende starke Geräusche im UK- und Funkgerät.
2210		Vormarsch mit 9 sm in Sichtweite der Küste fortgesetzt, in der Annahme, daß Feind versuchen wird von Norden La Valetta anzusteuern.
2300		Da verstärkte Scheinwerfertätigkeit, Abstand von der Küste auf 4 sm. erweitert
		i.V. Wuppermann
15.8. 0021	Qu. 3484	FT Kr. vom Deutschen Marinekommando Italien: "Letzter gemeldeter Standort Gegners Quadrat 2699 CN. Vormarsch mit 15 sm bis zu diesem Quadrat, dann Rückmarsch spätestens 0230 Uhr antreten."
		Daraufhin Kurs West, Fahrt zunächst, da Sicht gut, 24 sm, später 15 sm.
0200	Qu. 3477	Kurs Süd, Fahrt 9 sm.
0235	Qu. 2699	Es riecht überall stark nach Öl.
0300		Rückmarsch angetreten
0600	Qu. 3420	3 Italienische S-Boote kreuzen den Kurs, sehen uns nicht.
0704	Cap Passero	an Bb. querab.
0900	Augusta	Mit beiden Booten eingelaufen.
		Kurzbericht: "Mit "S 35" und " S 59" 0900 Uhr Augusta ein. Da FT-Einsatzbefehl nicht erhalten und um Zeit zu gewinnen von N - W Ecke Gozo bis Quadrat 3485 drei sm Abstand Küste

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		von 2200 bis 0030 Uhr aufgeklärt, dann im Quadrat 2699 eine Stunde gesucht, jedoch bis auf starken Öldunst nichts bemerkt. Auf Rückmarsch italienische S-Boote Quadrat 3420. Auf Hinmarsch Quadrat 3149 durch feindliche Seeaufklärer erfaßt."
		i.V. Wuppermann
16.8.	Porto Empedocle	"S 58" nach Palermo ausgelaufen zur Instandsetzung der Treffersohäden.
		i.V. Wuppermann
17.8. bis 19.8.	Augusta	Flottille Ruhe. Keine besonderen Vorkommnisse.
		i.V. Wuppermann
20.8. 1000	Augusta	"S 60" nach Palermo ausgelaufen zur Motorenüberholung.
		i.V. Wuppermann
21.8. 1700	Augusta	"S 61" von Palermo eingelaufen.
		i.V. Wuppermann
22.8. 1000	Augusta	"S 57" nach Palermo ausgelaufen zur Motorenüberholung.
		i.V. Wuppermann
23.8.	Augusta	Keine Vorkommnisse.
		i.V. Wuppermann
24.8. 2109	Augusta	Fernschreiben vom Deutschen Marinekommando Italien: "Mit "S 61" (Weber) und "S 36" (Brauns) 26.8. um 1400 Uhr aus Augusta auslaufen nach Suda, dort Kommandantenwechsel wie vorgeschlagen. O.B.S., Admiral Ägäis und Supermarina haben Nachricht betreffs Auslaufen nach Suda."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.8. 1700	Augusta	Fernschreiben an Deutsches Marinekommando Italien: "S 54" o8oo Uhr Palermo aus, 16oo Uhr Augusta fest." i.V. Wuppermann
26.8. 16oo	Augusta ONO 1-2, Seegang o-1, wenig bedeckt.	Mit "S 36" und "S 61" Augusta ausgelaufen zum Marsch nach Suda. Marschfahrt 26 sm. i.V. Wuppermann
27.8. o748 1oo2 1o1o 1o2o	Cerigotto NO 4, Seegang 3-4.	querab Suda Sperre I passiert. Suda Sperre II passiert. Suda fest. "S 33", "S 55" liegen seit dem 16.8. in Suda fest. i.V. Wuppermann
28.8.	Suda	Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Wuppermann
29.8.	Suda	Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Wuppermann
3o.8.	Suda	FT von Stabschef Führungsstand Nordafrika: "Oberleutnant Wuppermann mit in Suda liegenden S-Booten auslaufen 31.8., so, daß Eintreffen Matruk 1.9. o9oo Uhr. Funkschaltung 4625 KHz." Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Wuppermann
31.8.	Suda	FT vom Deutschen Marinekommando Italien: Einsatz Westen erledigt. 31.8. planmäßig Überführung Suda." (Gilt für "S 54" und "S59) "S 59" und "S 54" laufen Augusta aus nach Suda.
1445		
1730	Suda	Laufe mit "S 33", "S 55", "S 61" und "S 36" Suda aus und marschiere mit 26 sm im Osten um Kreta herum. (Entsprechende Auslaufmeldung abgegeben). i.V. Wuppermann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1748 2228	In See, NW 3, Seegang 2-3, NW 5, Seegang 4.	Sperre Suda auslaufend passiert. NO Ecke Kreta passiert. Kurs auf Marsa Matruk. i.V. Wuppermann

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

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

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

der

Nordafrikagruppe "S 33", "S 55".

Gruppenführer: Oberleutnant zur See von G e r n e t

Anlagen:

Begonnen: 15.8.42
Abgeschlossen: 26.8.42

N Zu beziehen vom Nordrudlager 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
15.8. 1530	Ostwärtiges Mittelmeer, Wind NW 3-4, See 2.	"S 55", "S 33" Marsa Matruk ausgelaufen zum Marsch nach Suda. Marschfahrt 26 sm Kurs 340 Grad.
1900		Kursänderung auf 310 Grad.
2225		Zwei feindliche Seeaufklärer in 220 Grad bis 230 Grad mit dem Fu.M.B. gepeilt. Entfernung schwankt.
2240		Aufklärer entfernen sich. Mehrfaches Aufblitzen in 230 Grad.
2245		Keine Funkortungsstrahlungen mehr aufgenommen.
16.8. 0000	Seegebiet südlich Kreta, Wind NW 4, See 3.	
0330		Kursänderung auf 10 Grad.
0350		Elaphonisi in Sicht.
0400		Auf 0 Grad gegangen.
0445		Nach Passieren Insel Pontikonisi Kurs 45 Grad.
0508		Geleit Dampfer "Menes" und zwei italienische Torpedoboote Bb. voraus in Sicht.
0518		Kurs 93 Grad.
0606		Kursänderung auf 116 Grad und Einlaufkurse in Sudabucht gesteuert.
0650		Sperre einlaufend passiert.
0707		Suda fest. Brennstoffergänzung. Liegeplatz der Boote an der Pier der Hafenmole Suda.
		Boote Ruhe.
		i.V. Hermann.
17.8. bis 26.8.	Suda	Boote Ruhe.
		i.V. Hermann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
		Nichts zu bemerken.
		An Bord, den 12.10.42
		Kapitänleutnant

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

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

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

d e r

3.S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Abschnitt: M a s c h i n e

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

i.V. Oberleunant (Ing.) J ä g e r

Begonnen: 15.8.1942

Abgeschlossen: 31.8.1942

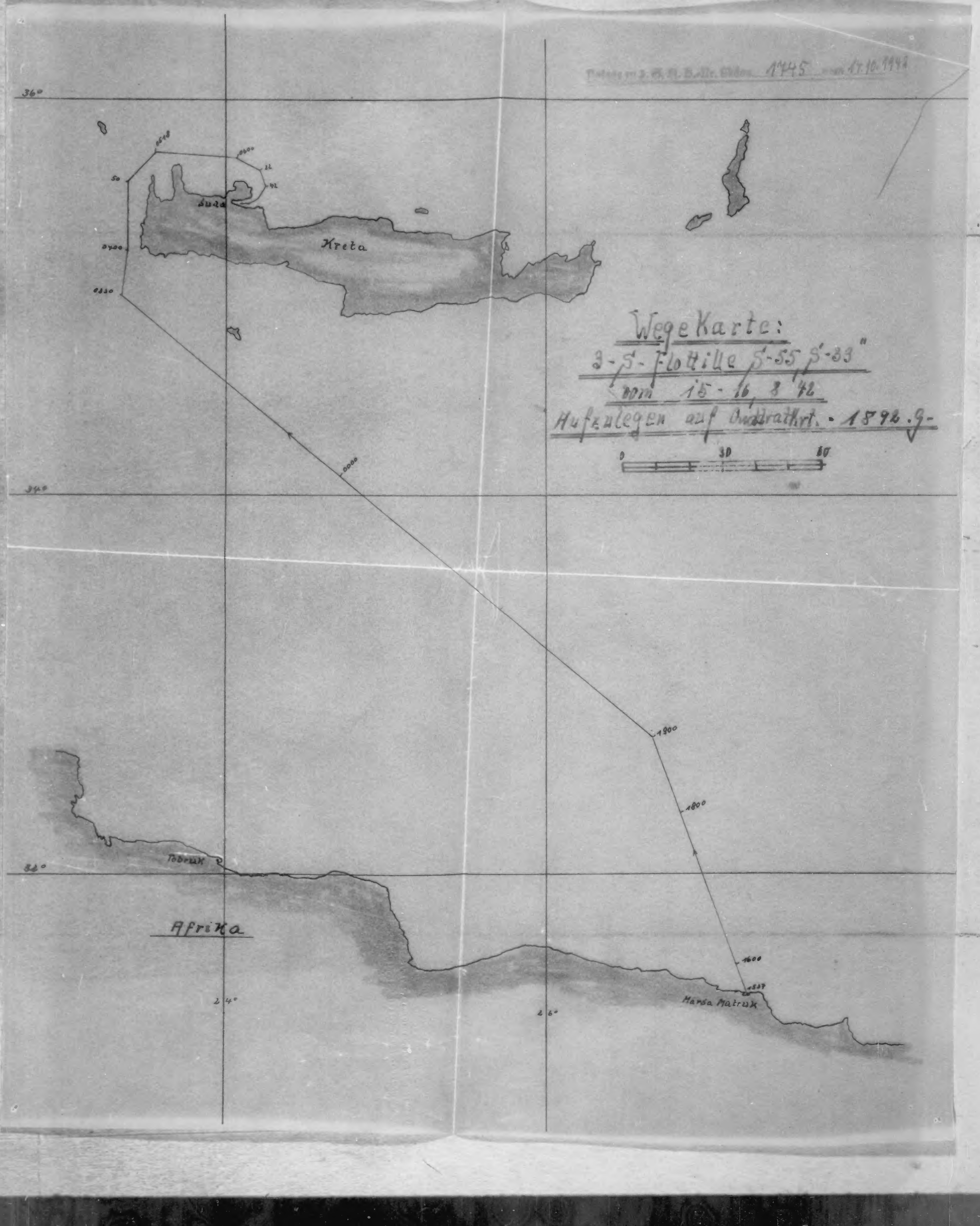
Zu beziehen vom Vordruckager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.8.42 09.00	Augusta	S.35 u. S.59 von Feindfahrt eingelaufen. Hpfäger i./V.
16.8.42 16.00	Palermo	S.58 von Porto Empedocle kommend Werft Navale-Cantieri-Riuniti eingelaufen. Instandsetzung der Trefferschäden durch Artillerie. Hpfäger i./V.
17.8.42	Augusta	Nichts Besonderes. Hpfäger i./V.
18.8.42	Augusta	Nichts Besonderes. Hpfäger i./V.
19.8.42	Augusta	Nichts Besonderes. Hpfäger i./V.
20.8.42	Augusta	S.60 nach Palermo zur Motorenüberholung ausgelaufen. Hpfäger i./V.
21.8.42	Augusta	S.61 von Palermo eingelaufen. Große Motorenüberholung beendet. Hpfäger i./V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.8.42	Augusta	S.61 K.B. S.57 nach Palermo zur Motorenüberholung ausgelaufen. Hpfäger i./V.
23.8.42	Augusta	Nichts Besonderes. Hpfäger i./V.
24.8.42	Augusta	Nichts Besonderes. Hpfäger i./V.
25.8.42 16.00	Augusta	S.54 von Palermo kommend. Augusta eingelaufen Boot wird ausgerüstet. Hpfäger i./V.
26.8.42	Augusta	S.36 u. S.61 verlegen nach Suda. Hpfäger i./V.
27.8.42	Augusta	S.54 K.B. Hpfäger i./V.
28.8.42	Augusta	S.35 machte Propellerversuche u. Meilenfahrten. Bericht darüber wird nachgereicht. Hpfäger i./V.
29.8.42	Palermo	S.56 Werftprobefahrt i.O.b. n=1660 Umdr./min Anschließend Restarbeiten. Hpfäger i./V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.8.42		Nichts Besonderes. i./V.
31.8.42		
14.45	Augusta	S.59 u. S.54 ausgelaufen.
17.30	Suda	S.33,S.55,S.61 u. S.36 ausgelaufen nach Marsa-Martruk. i./V.

gesehen.
Kapitänleutnant u.
Flottillenchef.



Wegekarte:
3.S.-Flottille S-55 S-33"
vom 15-16.3.42
Hufenlegen auf Quadrat Krt. - 1592.9 -

1745 14.10.1942

Porto Empedocle

1832

2005

0425

0804

0705

340

0425

22 08

30

54

23 15

6020

MALTA

51

0013

20

0300

0200

16

35

26

14°

15°

16°

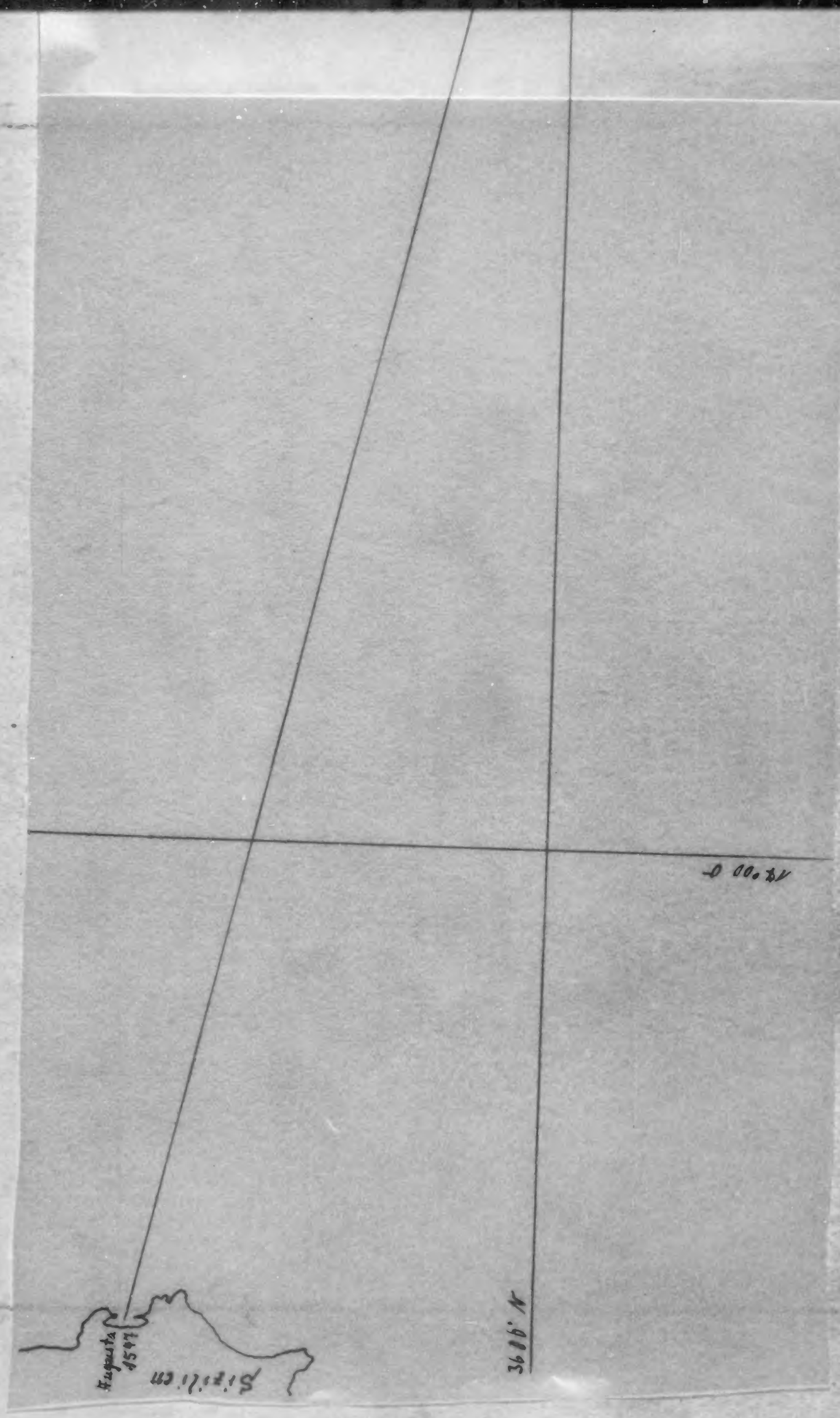
36°

Wegekarte

3.S. Flottille S.35, S.59

Unternehmung vom 14.-15.8.1942

Aufzulegen auf D.305


Augusta
1541
Sicily
36°0' N

Anlage zum K. St. B. Nr. Gkdos. 1745 vom 14.10.1942

Wegekarte

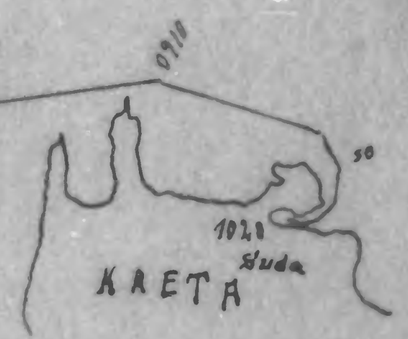
3. S-Flotl. S-36, S-61.

am 26.8-27.8 42

Augusta - Suda

Auflegen auf Karte G-1891

0 10 20 30



44° 10 O.

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1775 vom 14.10.1942.

K. B. Zustand der Boote von 15.8.-31.8. 1942.

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten B.	K.B. Boote	Boote außer K. B.	Boote K.B. aber nicht einsatzber.	Benerk
15.8.	12 Boote	S. 33,35,36,55,59	S. 54,56,58,61	S. 57,60,30	
16.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,	S. 54,56,58,61,	S. 30,57,60	
17.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59	S. 54,56,58,61	S. 57,30,60	
18.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,	S. 54,56,58,61	S. 57,60,30	
19.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,	S. 54,56,58,61	S. 57,60,30	
20.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,	S. 54,56,58,60,61	S. 57,30	
21.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,	S. 54,56,58,60,61	S. 57,30	
22.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,61,	S. 54,56,58,57,60	S. 30	
23.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,61,	S. 54,56,57,58,60	S. 30	
24.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,61,	S. 54,56,57,58,60	S. 30	
25.8.	12 "	S. 33,35,36,55,59,61,	S. 54,56,57,58,60,	S. 30	
26.8.	12 "	S. 33,35,36,54,55,59,61,	S. 56,57,58,60,	S. 30	
27,8,	12 "	S. 33,35,36,54,55,59,61,	S. 56,57,58,60	S. 30	
28.8.	12 "	S. 33,35,36,54,55,59,61,	S. 56,57,58,60	S. 30	
29.8.	12 "	S. 33,35,36,54,55,59,61,	S. 56,57,58,60	S. 30	
30.8.	12 "	S. 33,35,36,54,55,59,61,	S. 56,57,58,60	S. 30	
31.8.	12 "	S. 33,35,36,54,55,59,61,	S. 56,57,58,60	S. 30	

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Skdos. 1745 vom 14.10.1942.

Liegehäfen der Boote vom 15.8.-31.8.1942

Dt.	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
15.8.	Augusta	Suda	Augusta	Augusta	Palermo	Suda	Palermo	Augusta	Prt.Epdl.	Augusta	Augusta	Palermo
16.8.	"	"	""	"	"	"	"	"	P.E.	"	Augusta	"
17.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
18,8.	""	"	"	"	"	"	"	"	Palermo	"	"	"
19.8.	""	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
20.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Palermo	"
21.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Augusta
22.8.	"	"	"	"	"	"	"	Palermo	"	"	"	"
23.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
24.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25.8.	"	"	"	"	Augusta	"	"	"	"	"	"	"
26.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
27.8.	"	"	"	Suda	"	"	"	"	"	"	"	Suda
28.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
31.8.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

PG — 71361 — NID

O.K.M. (SkL)

Kr 25091c

Geheime Kommandosache!

Anlage 3 zu Nr. Markdo. Italien

B. Nr. G 5986 vom 21.10.42

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
Anlagen: -5-

mit Abschrift Maschine

Begonnen: 1.9.42
Abgeschlossen: 15.9.42

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71361 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS DOCUMENT NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
REQUIRED OR ON A PAPER SHEET OF PAPER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

1.Skl. 2 Kdos/g.Kdos

PG/ 71361

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.9.42 - 15.9.42

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum KTB der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 1.9. - 15.9.1942.

Zu Seite 1004:

Der Befehl, mit allen Booten beschleunigt nach Augusta zurückzuverlegen, erfolgte, weil nach Agentenmeldungen erneut mit einem von Westen kommenden Geleitzug nach Malta gerechnet werden mußte.

In Vertretung!

Anlage 5 zu 1/Skl Nr. 3400/42 g.Kdos.

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71361 /NiD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORD RECORD OR ON A SEPARATE SLIP OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
Anlagen: i.V. Oberleutnant z.S. W u p p e r m a n n
Kommandant "S 56".

3 Wegekarten, Liegehäfen der Boote K.B. der Boote, 1 Mappe Bilder

Begonnen: 1.9.42
Abgeschlossen: 15.9.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.		
0715	In See,	Ras Halima in Sicht.
0829	NW 5 lange Dünung,	Mole Marsa Matruk einlaufend passiert.
0838	Seegang 4, Marsa Matruk	Mit allen Booten festgemacht und Brennstoffübernahme. (Entsprechende Einlaufmeldung).
1301		FT von "S 59": "S 59" und "S 54" um 0930 Uhr Suda fest. Beide Boote maschinelle Störungen. Weitermarsch erst 2.9. möglich."
1400	Marsa Matruk	FT von Stabschef Führungsstand Tobruk: Boote Marsa Matruk ab 1800 Uhr einstündige Bereitschaft."
1730		FT von Führungsstand Tobruk: "Wuppermann mit 4 S-Booten 1900 Uhr auslaufen zur Unternehmung Rosettemündung. Näheres folgt."
1845		FT Kr. an 3. S-Flottille: "Ansteuern zunächst Punkt 4 sm nördlich El Daba. Von dort nach Punkt 3117 Nord, 2920 Ost, der gegen 0100 Uhr 2.9. zu erreichen ist. Im dortigen Seegebiet operieren bis 0300 Uhr, dann Rückmarsch nach Matruk. Mit feindlichen S-Booten und Zerstörern ist zu rechnen."
1900	Marsa Matruk NW 5 - 6.	Mit "S 33", "S 55", "S 61", "S 36" auslaufen zur befohlenen Unternehmung. (Entsprechende Auslaufmeldung abgegeben).
1909		Mole auslaufend passiert.
1915	NW 5-6, Seegang 4, hohe und lange Dünung.	Boote schlagen und nehmen stark Wasser. (Bin auf 26 sm). Mache, da kein Waffeneinsatz möglich, kehrt.
1923		Mole einlaufend passiert
1945	Marsa Matruk	Alle Boote haben festgemacht.
2030		FT an Stabschef: "1945 Uhr wieder fest, da wegen Wetterlage Aufgabe nicht durchführbar."
		FT von Stabschef: "Suda-Boote verbleiben zunächst dort."
		i.V. Wuppermann
2.9.	Marsa Matruk	
0430		FT Kr. von "S 59": "S 54" am 3.9. wieder klar. "S 59" Mittelmaschine Treibölförderung ausgefallen. Schäden mit Bordmitteln nicht zu beheben. Vorschlage Kurier mit Ersatzteilen Flugzeug Suda schicken. Boot jetzt 350 Betriebsstunden bei Rückverlegung Augusta zwecks Reparatur Boot ausfällt für Afrikaeinsatz (Betriebsstunden). Dauer Reparatur nach Eintreffen Ersatzteile einen Tag. Zusatz für 3. S-Flottille Augusta: Bezeichnung Ersatzteile folgt mit Kr.-Fernschreiben."
1900		FT Kr. vom Deutschen Marinekommando Italien an "S 59": "Ersatzteile für "S 59" werden von Brindisi auf Flugweg umgehend Suda gebracht. Sofort Nummer und Typenbezeichnung Ersatzteile durch FT Augusta geben."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Meldung beim Befehlshaber, der wieder an der Front und Weisung erhalten, daß Boote normalerweise, falls durch Luftaufklärung nichts gesichtet, kein Einsatz. Da aber meist mit spätem Eintreffen der Meldung zu rechnen ist, Befehl, daß Flottille jeden Abend in Bereitschaft.
1900 bis 2100		½-stündige Bereitschaft. Besatzungen an Bord.
		i.V. Wuppermann
3.9. 1900 bis 2100	Marsa Matruk	½-stündige Bereitschaft. Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		i.V. Wuppermann
4.9.	Marsa Matruk	Wie 3.9.
		i.V. Wuppermann
5.9.	Marsa Matruk	Mündlicher Befehl vom Befehlshaber: Flottille verlegt wegen veränderter Lage an der Front baldmöglichst Suda.
1730		FT an Deutsches Marinekommando Italien und Führungsstand Nordafrika Tobruk: "Laufe wegen grober NW See heute nicht aus."
1900 bis 2100		½-stündige Bereitschaft.
		i.V. Wuppermann
6.9. 1600	Marsa Matruk	FT an Deutsches Marinekommando Italien: "Wegen Wetterlage Überführung Suda heute noch nicht möglich."
1900 bis 2100		½-stündige Bereitschaft.
		i.V. Wuppermann
7.9. 1300	Marsa Matruk	FT Kr. an Deutsches Marinekommando Italien, Admiral Ägäis, Seekommandant Kreta, X. Fliegerkorps: "Auslaufen mit "S 33", "S 55", "S 61" und "S 36" Matruk nach Suda 7.9. 1800 Uhr. Marschfahrt 26 sm ostwärts um Kreta."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1400		FT vom Deutschen Marinekommando Italien an "S 59" Suda: "S 59" und "S 54" umgehend Augusta zurückverlegen. Melden, ob Boote heut Abend dort auslaufen können. Auslaufzeit Suda und Einlaufzeit Augusta melden."
1800		Mit allen 4 Booten Marsa Matruk ausgelaufen.
1815	In See, Wind WNW, 3-4, Seegang 2-3.	Marsa Matruk Sperre auslaufend passiert.
2050		FT vom Deutschen Marinekommando Italien A3: "Alle Boote beschleunigt Augusta zurückverlegen. Absichten umgehend melden."
2155	In See	FT von MNO Kreta: "S 59" und "S 54" am 7.9. 1945 Uhr Suda aus."
2200		FT von MNO Augusta: "S 56" um 1645 Uhr Augusta aus zum Marsch nach Neapel. Funkschaltung 3208 kHz."
2210		FT vom Deutschen Marinekommando Italien: "In der Nacht vom 7. zum 8.9. mit eigenen U-Booten im Marschgebiet rechnen."
		i.V. Duppmann
8.9. 0703	In See	Mache FT an Seetransportstelle Suda: "Erbitte dringend Sicherstellung für gleichzeitige Brennstoffübernahme von 4 S-Booten um 1000 Uhr."
0804		FT von "S 59": "S 59", "S 54" 0615 Uhr Navarino ein. Weitermarsch 1400 Uhr. Augusta 9.9. etwa 0900 Uhr ein."
0955		Sperre Suda einlaufend passiert.
1012	Suda	Mit allen Booten Suda festgemacht. Brennstoffübernahme.
1500		Mit allen 4 Booten Suda abgelegt.
1521		Suda Sperre passiert.
1654		Entlasse 2. Rotte "S 61" und "S 36", da "S 61" Maschinenschaden-Mittelmaschine und nur klar für 24 sm. Laufe mit 1. Rotte vor Marschfahrt 26 sm, da ich nach dem Funkspruch des Deutschen Marinekommandos Italien annehmen muß, das schnellste Verlegung mit allen Mitteln anzustreben ist. (Möglichkeit eines Geleitzuges aus dem Westen).
2152	In See, Wind NW 3, Seegang 2, teilweise bedeckt.	FT vom Deutschen Marinekommando Italien: "Um Punkt 39 Grad 24 Minuten Nord, 20 Grad 15 Minuten Ost ostwärts Südspitze Korfu 18 Minen gesichtet."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2206		Wegen Minenverdacht gesperrtes Seegebiet um Punkt 35 Grad 50 Minuten Nord, 23 Grad 25 Minuten Ost ab sofort freigegeben."
		i.V. Duppmann
9.9. 0925	In See	Leuchtturm Kap Passero in 270 Grad.
1040	Augusta	1. Rotte Augusta fest.
1115		2. Rotte Augusta fest. Entsprechende Einlaufe und KB-Meldung an Deutsches Marinekommando Italien abgegeben.
0855		Rotte "S 59", "S 54" Augusta ein.
		i.V. Duppmann
10.9.	Augusta	Befehl vom Deutschen Marinekommando Italien, Flottillenchef und Flottilleningenieur 11.9. nach Rom kommen zur Besprechung. 5 Boote sollen 11.9. nach Porto Empedocle verlegen.
		i.V. Duppmann
11.9.	Augusta	Mittags nicht verlegt wegen Wetterlage (NO 6). Mit Flo.Ing. nach Rom abgefahren.
		i.V. Duppmann
12.9. 0100	Augusta In See, NO 4, Seegang 2-3.	"S 59", "S 61", "S 33", "S 30", "S 55" ausgelaufen zum Marsch nach Porto Empedocle.
0700		Boote in Porto Empedocle festgemacht. Brennstoffübernahme.
		i.V. Duppmann
13.9.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse. In Augusta sind verblieben: "S 56" (Durchführung der vom O.K.M. befohlenen Erprobungen), "S 54" (Propellerwechsel da Boot nicht auf Umdrehungen kam) und "S 35" daß noch restliche Schraubenerprobungen durchführt.
		i.V. Duppmann

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

1007-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.9.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse. Der Umzug der Flottille von Augusta nach Porto Empedocle beginnt planmäßig. Treffe mit Flo.-ng. in Augusta von Rom kommend ein. i.V. [illegible]
15.9.	Porto Empedocle und [illegible]	Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. [illegible]

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

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

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

Kriegstagebuch

der

3.Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner

i.V. Oberleutnant (Ing.) Jäger

Begonnen: 1.9.1942

Abgeschlossen: 15.9.1942

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.42		
09.30	Suda	S.59u.S.54 eingelaufen.Beide Boote unklar. S.59 Mot m rechte Süßwasserpumpe in der Antriebsverzahnung abgerissen.Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr.14 A v.1.9.1942 Das Boot war für 3 Tage nur mit 2 Motoren bedingt klar,da Ersatzpumpe mit Antriebswelle erst mit Flugzeug zugebracht wurde. Am Mot Stb war der Druckanschluß für Brennstofförderpumpe aufgerissen,die Störung dauerte 9 Stunden.Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr. 13 A v. 1.9.1942. Auf S.54 war das Gewinde aus dem Leichtmetall des Schnüffelkopfes herausgerissen. Dauer der Störung 30 Stunden.Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr. 14 A.
08.30	Marsa-Martruk	S.33,S.55,S.61 u.S.36 eingelaufen.
18.00		Für alle Boote einstündige Bereitschaft.
19.00		Boote ausgelaufen.
19.45		Wegen Wetter Boote umgekehrt und festgemacht. i./V.
2.9.42		
19.00-21.00	Marsa-Martruk	S.33,S.55,S.61 u.S.36 1/2 stündige Bereitschaft. i./V.
3.9.42		
19.00-21.00	Marsa-Martruk	S.33,S.55,S.61 u. S.36 1/2 stündige Bereitschaft.
	Suda	S.59 wieder klar. i./V.
4.9.42		
	Marsa-Martruk	wie 3.9. i./V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.9.42	Marsa-Martruk	wie 4.9. i./V.
6.9.42	Marsa-Martruk	wie 5.9.
	Augusta	S.56 macht Brennstoffmeß= u.Meilenfahrten. i./V.
7.9.42	Marsa-Martruk	
18.15		S.33,S.55,S.61 u. S.36 nach Suda ausgelaufen.
19.45	Suda	S.59 u. S.54 ausgelaufen.nach Augusta
16.45	Augusta	S.56 Höchstdauererprobung ausgelaufen nach Neapel. i./V.
8.9.42		
10.10	Suda	S.33;S.55,S.61 u. S.36 festgemacht, Brennstoffübernahme.
15.00	Suda	S.33,S.55,S.61 u. S.36 ausgelaufen S.55 Mot Stb Zyl.8 Wasseranschluß unten undicht.Siehe Störungs-Meldung Lfd.Nr. 14 B v.8.9.42
08.55	Augusta	S.59 u.S.54 eingelaufen.
15.00	Neapel	S.56 eingelaufen. i./V.
9.9.42		
10.40	Augusta	S.33 u.S.61 eingelaufen.
11.45	"	S.55 u.S.36 eingelaufen. i./V.
10.9.42		
	Neapel	S.56 läuft zurück nach Neapel n=1500Umdr/m gleichlaufend durchgefahren. i./V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.9.42	Augusta	Nichts Besonderes. Aufsäger i./V.
12.9.42 01.00	Augusta	S.59,S.61,S.33,S.30 und S.55 ausgelaufen z.Marsch nach Porto Empedocle.
07.00	Porto Empedocle Augusta	Boote festgemacht. S.56 Brennstoffmeß= und Meilenfahrten fortgesetzt.Bericht über Erprobungen mit den neuen eingebauten MB 512 Motoren folgt. Aufsäger i./V.
13.9.42	Augusta	S.35 führt restliche Schraubenerprobungen durch. S.54 eingedockt macht Propellerwechsel, da nicht auf Umdrehungen gekommen. Aufsäger i./V.
14.9.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. Aufsäger i./V.
15.9.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. Aufsäger i./V.

gesehen.

Kapitänleutnant
Flottillenchef.

KODAK SAFETY FILM

1745

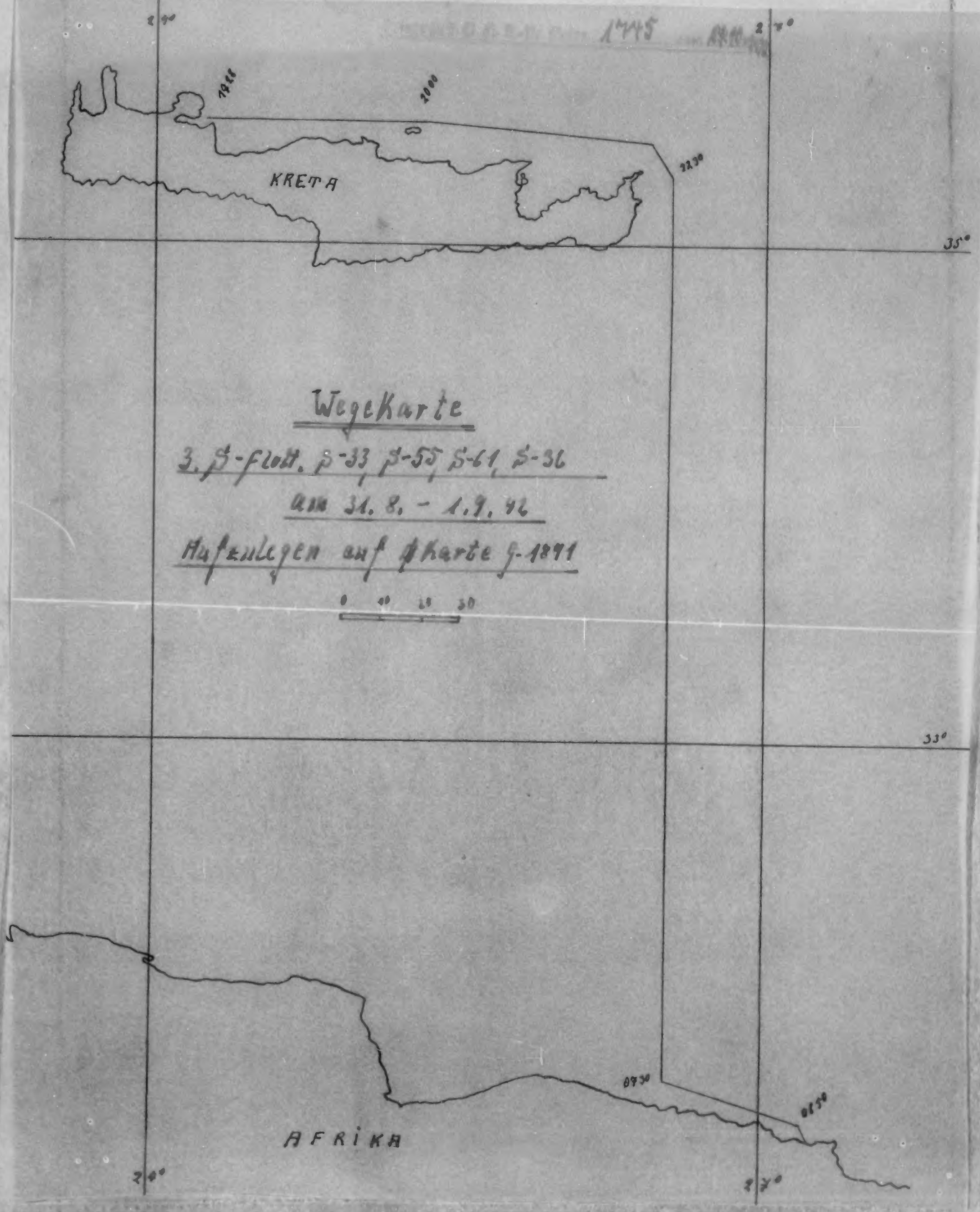
Wegekarte

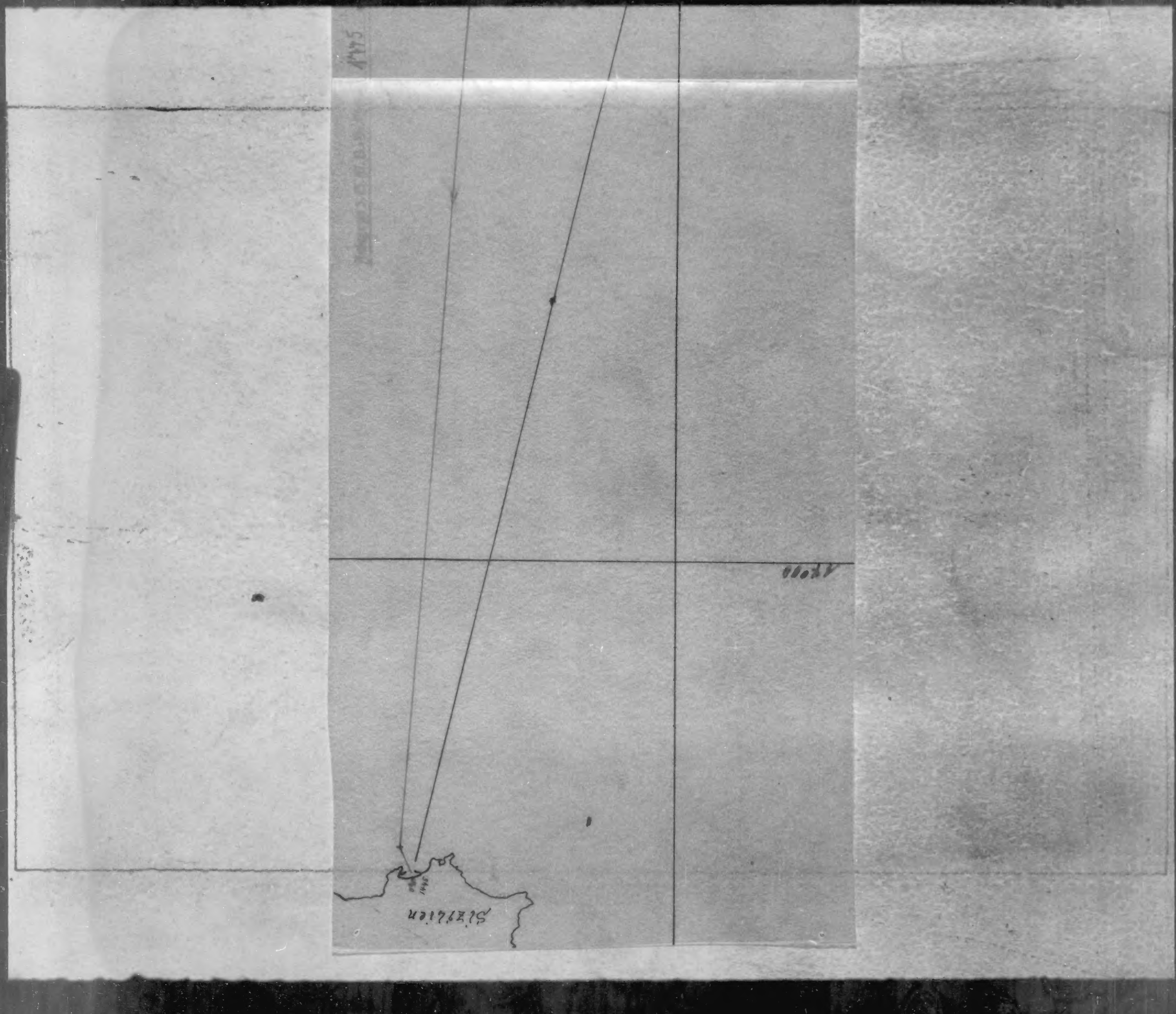
3. S-Flott. S-33, S-55, S-61, S-36

am 31. 8. – 1. 9. 41

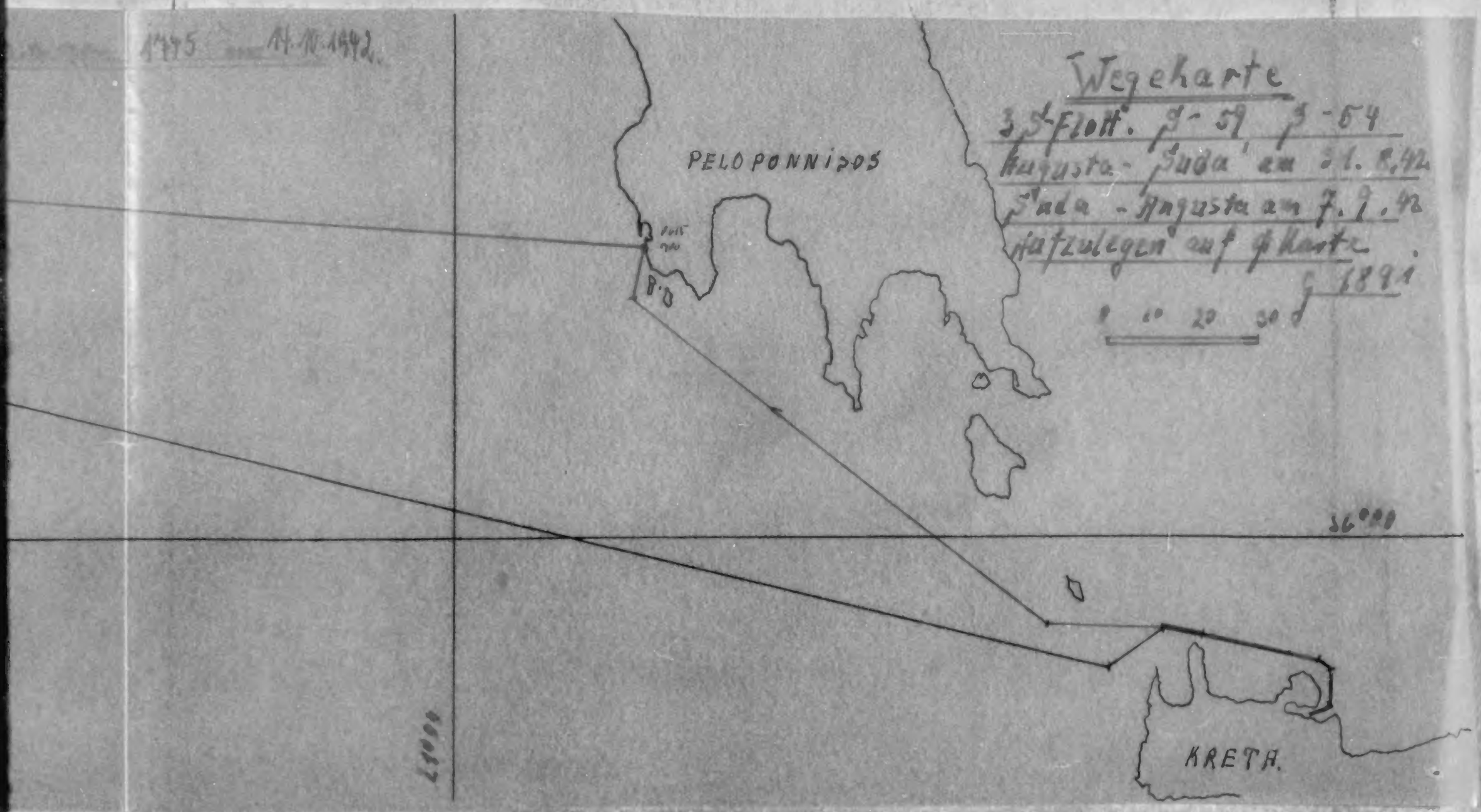
Hafenlagen auf Karte g. 1891

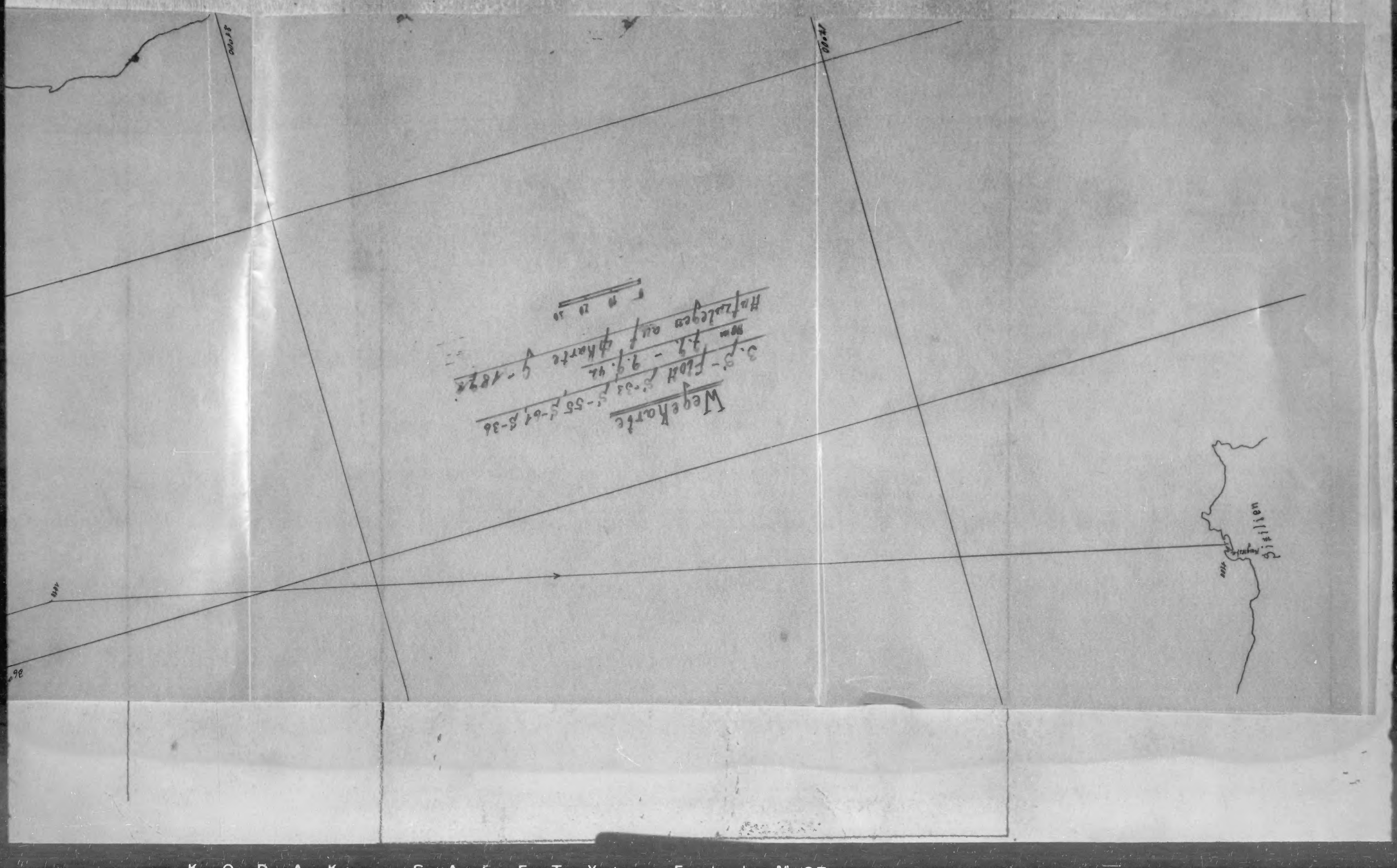
0 10 15 30




Sizilien

1775 14.11.1942.




Weg e Karte
3.J.- Flott J.-53 J.-57 J.-61 J.-36
mm 1.2 - 9.9.42
Mathieleyen auf Karte J - 1872
Sizilien

Befehl des O. K. M. B.-Nr. Skl. 1745 vom 14.10.1942.

36° N

22°

23°

24°

25°

26°

27°

28°

29°

30°

31°

32°

33°

34°

35°

Kap Spada

Kap Krio

Kap Sidero

Kap Plaka

Kap Salomon

Kap Lithinon

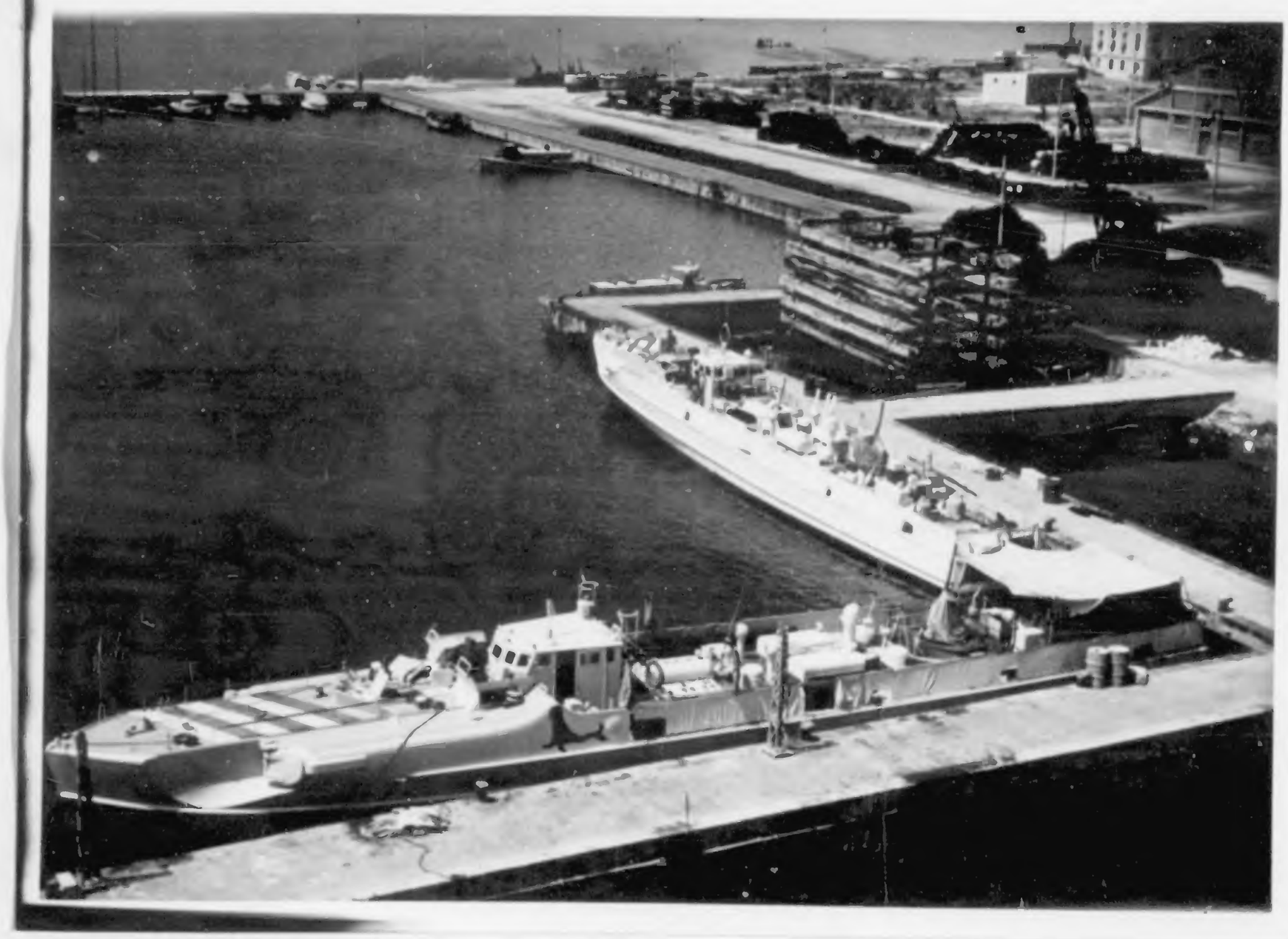
Kap Matala

Kap Kakkalos

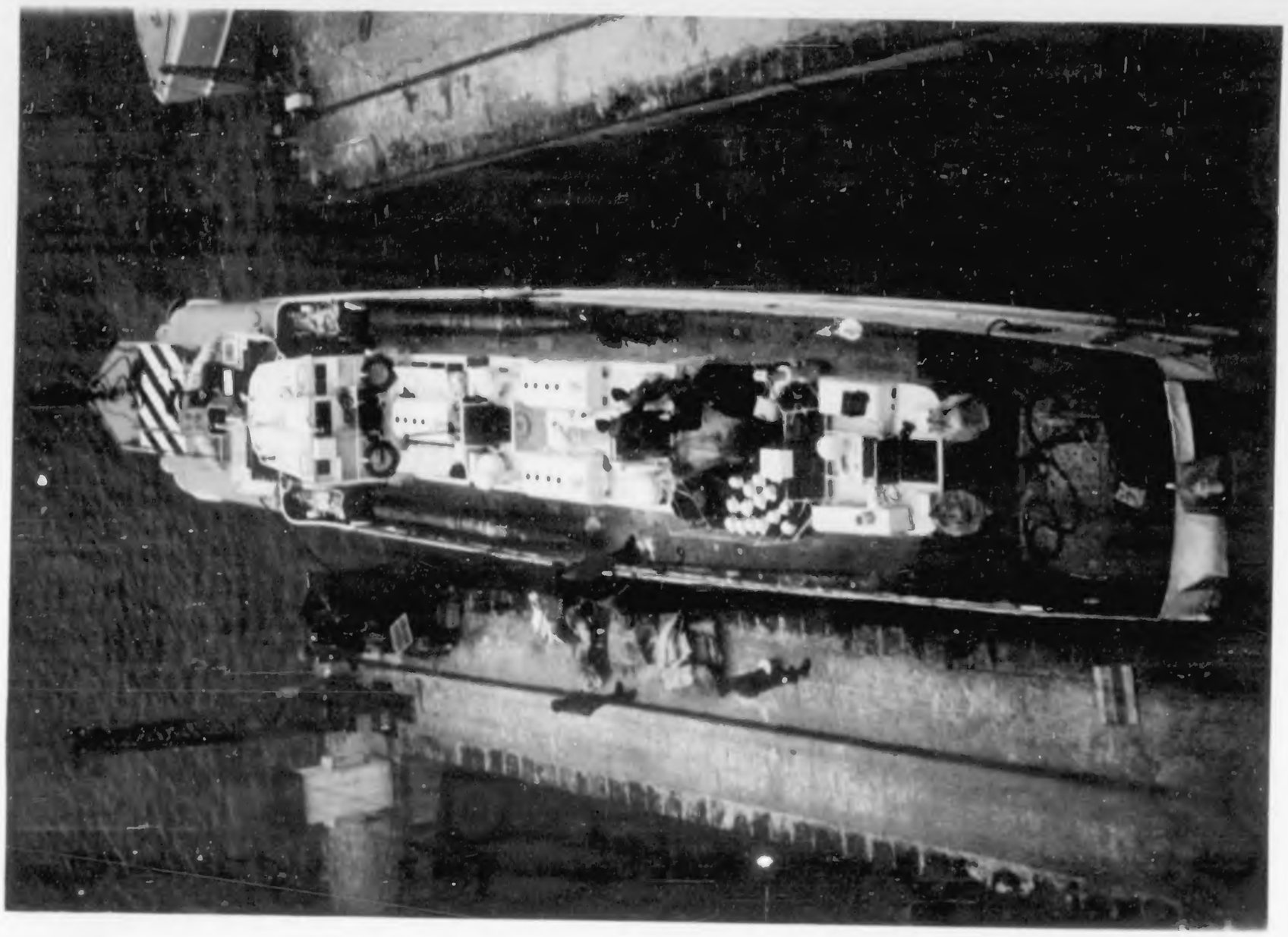
Kap Lithinon

Kap Spatha

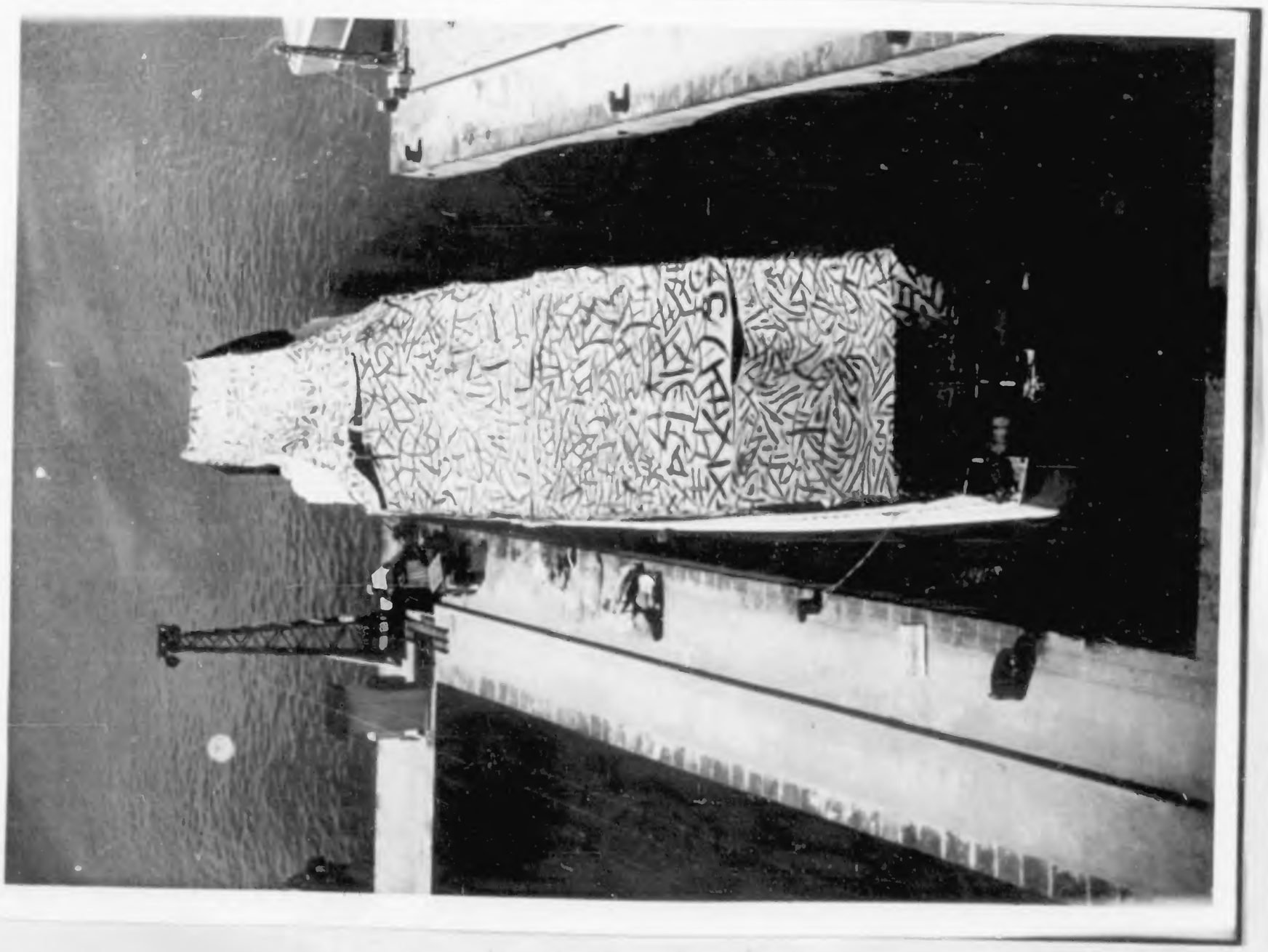
Anlage zu 3. G. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1745 vom 14.10.1917.



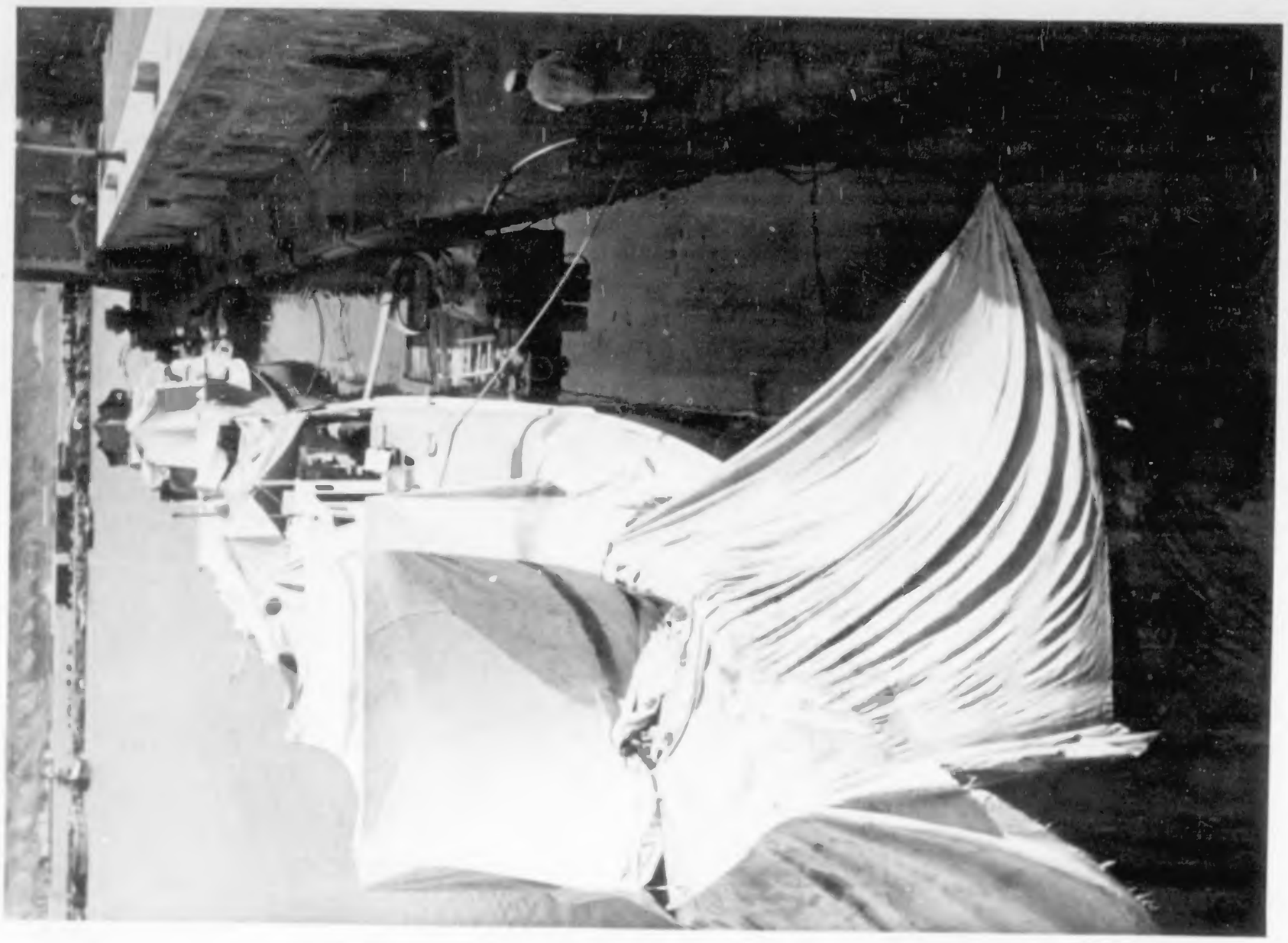
Augusta. Boote ungetarnt.



Augusta. Boot ungetarnt.



Augusta. Boot getarnt.



Porto Empedocle. Getarnte Boote an der Südmole Innenhafen.

Porto Empedocle. Getarnte Boote an der Westmole Innenhafen.

KODAK SAFETY

Porto Empedocle. Getarnte Boote an der Südmole Innenhafen.

Porto Empedocle. Getarnte Boote an der Südmole Innenhafen.

Porto Empedocle. Getarnte Boote an der Süd- und Westmole Innenhafen.

Porto Empedocle. Blick auf Süd- und Westmole Innenhafen.

Porto Empedocle. Hafen nach Süden und Westen.

Porto Empedocle. Nordufer Innenhafen.

Porto Empedocle.

1745 14.10.1942.

K.B. Zustand der Boote von 1.9. - 15.9.1942

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten B.	K.B. Boote	Boote außer K.B.	Boote K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerkg.
1.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
2.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.57,58,56,60	S.30,35	
3.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
4.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
5.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
6.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
7.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
8.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
9.9.	12 Boote	S.32,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
10.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
11.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
12.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
13.9.	12 Boote	S.33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
14.9.	12 Boote	S.35,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
15.9.	12 Boote	S.35,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	

Anlage zu B. Nr. 1745 vom 14.10.1942.

Liegehilfen der Boote
von 1.9.-15.9.1942

Datum	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
1.9.	Augusta	M.Martr.	August	M.Martr.	Suda	M.Martr.	Palermo	Palermo	Palermo	Suda	Palermo	M.Martr.
2.9.	"	"	"	"	"	"	Augusta	"	"	"	"	"
3.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8.9.	"	"	"	"	"	"	Neapel	"	"	"	"	"
9.9.	"	Augusta	"	Augusta	Augusta	Augusta	"	"	"	Augusta	"	Augusta
10.9.	"	"	"	"	"	"	Augusta	"	"	"	"	"
11.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12.9.	Agrigento	Agrigento	"	"	"	Agrigento	"	"	"	Agrigento	"	Agrigento
13.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

PG—71362—NID

O.K.M. (Skl.)

Kr 25091 d

Geheime Kommandosache!

Anlage 4 zu Dt. Marko. Italien
B. Nr. Chefs 5986 vom 21.10.42

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

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
Anlagen: -2-

mit Abschrift Maschine

Begonnen: 16.9.42
Abgeschlossen: 30.9.42

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y1362 (1)D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
OUTSIDE NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

KODAK SAFETY FILM

PG/71362

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.9.42 - 30.9.42

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum KTB

der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 16.9. - 30.9.1942.

Nichts zu bemerken.

In Vertretung

Anlage 7 zu 1/SB

1.SK. 2.4.30 g.Kdos.

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/71362/D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORD
RECORD OR ON SLIPS OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e
i.V. Oberleutnant z.S. W u p p e r m a n n
Anlagen: Kommandant "S 56".
Liegehäfen der Boote, K.B. der Boote.

Begonnen: 16.9.42
Abgeschlossen: 30.9.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.	Porto Empedocle und Augusta	Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Wippermann
17.9.	Porto Empedocle und Augusta	Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Wippermann
18.9.	Porto Empedocle und Augusta	Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Wippermann
19.9. 0130 0700	Augusta In See NO 2, Seegang o-1.	Nach beendeter Erprobung "S 56" mit "S 56" und "S 36" nach Porto Empedocle verlegt. Mit beiden Booten Porto Empedocle eingelaufen. Brennstoffübernahme. Flottillenchef Kapitänleutnant Kemnade von Urlaub zurück und in Augusta eingetroffen. i.V. Wippermann
20.9.	Porto Empedocle und Augusta	Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Wippermann
21.9.	Porto Empedocle und Augusta	Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Wippermann
22.9. 1210 1230	Porto Empedocle . . : . . :	Flottillenchef bei Flottille eingetroffen. Kr-Fernschreiben vom Deutschen Marinekommando Italien: "Sechsstündige Bereitschaft. Zahl der Einsatzbereiten Boote aus Porto Empedocle melden." Kr-Fernschreiben an Deutsches Marinekommando Italien: "Sieben einsatzbereite Boote." Kemnade

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.9. bis 28.9.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse. Ausbildungsdienst. Kemnade
29.9.	Porto Empedocle	Luftangriff auf Porto Empedocle. Mehrere Bombenabwürfe. Keine eigenen Schäden. Kemnade
30.9.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse. Kemnade

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

d e r

3. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Abschnitt: M a s c h i n e
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) D ö p n e r
i.V. Oberleutnant (Ing.) J ä g e r

Begonnen: 16.9.1942
Abgeschlossen: 30.9.1942

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.42	Porto Empedocle u. Augusta	Nichts Besonderes. Hpfeiger i./V.
17.9.42	Porto Empedocle u. Augusta	Nichts Besonderes. Hpfeiger i./V.
18.9.42	Augusta	S.56 Abhorch und Anlaßversuche. Hpfeiger i./V.
19.9.42		
01.30	Augusta	S.56 u. S.36 nach Porto Empedocle ausgelaufen.
07.00	Porto Empedocle	S.36 u. S.56 eingelaufen.
01.00- 01.30	Augusta	S.56 Abhorchversuche durchgeführt. Hpfeiger i./V.
20.9.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. Hpfeiger i./V.
21.9.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. Hpfeiger i./V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.9.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. Hpfeiger i./V.
23.9.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. Hpfeiger i./V.
24.9.42- 29.9.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. Hpfeiger i./V.
30.9.42		
09.00	Palermo	S.60 Werftliegezeit beendet. Marsch nach Augusta.
17.00	Augusta	S.60 eingelaufen, führt Meilenfahrten durch und rüstet aus. Hpfeiger i./V.

gesehen.

Kapitänleutnant u.
Flottillenchef.

Anlage zu 3. G. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1745 vom 14.10.1942

K.B. Zustand der Boote vom 16.9. 1942.

atum	Anzahl der in Dienst gestellten B.	K. B. Boote	Boote außer K.B.	Boote K.B. aber nicht einsatzbereit	Bemerk.
5.9.	12 Boote	S. 33,36,54,55,59,61	S. 56,57,58,60	S.30,35	
7.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,61	S. 56,57,58,60	S.30,35	
8.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,61	S. 56,57,58,60	S.30 35	
9.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,61	S. 56,57,58,60	S.30,35	
0.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,61	S. 56,57,58,60	S.3035	
1.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,56,61	S. 57,58,60	S.30,35	
2.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,56,61	S. 57,58,60	S.30,35	
3.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,56,61	S. 57.58.60	S.30.35	
4.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,56,61	S. 57.58.60	S.3035	
5.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,56,61	S.57,58,60	S.30,35	
5.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
7.9.	12 "	S. 33,36,54,55.59.61	S.56,57,58,60	S.30,35	
8.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
9.9.	12 "	S. 33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	
30.	12 "	S. 33,36,54,55,59,61	S.56,57,58,60	S.30,35	

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1745 vom 14.10.1942.

Liegehäfen der Boote
von 16.9.-30.9.1942

Datum	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
16.9.	Agrigento	Agrigento	Augusta	Augusta	Augusta	Agrigento	Augusta	Palermo	Palermo	Agrigento	Palermo	Agrigento
17.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
18.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
19.9.	"	"	"	Agrigento	"	"	Agrigento	"	"	"	"	"
20.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
21.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
22.9.	"	"	"	"	Agrigento	"	"	"	"	"	"	"
23.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
24.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25.9.	"	"	"	"	"	"	Palermo	"	"	"	"	"
26.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
27.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
28.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30.9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

PG—71363—NID

Kr 24108

K.T.B.

3. Schnellboots/Flottille

1.10.-15.10.1942.

mit Absch. Muschine

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 41363 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT OR ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

A F E T Y ▲ F I L M

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B'sFLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.10.42 - 15.10.42

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

Anlage ~~X~~ 1 zu Dt. Markdo. Italien
B. Nr. Gkdos 6436 vom 15.11.42

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 2 Tabellen
3 Lageskizzen

Begonnen: 1.10.42
Abgeschlossen: 15.10.42

Anlage 1

1.SKl 30383/42 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
1.10. bis 3.10.	Porto Empedocle	Beginn planmäßiger Gefechtsausbildung. Keine besonderen Vorkommnisse. gez. Kemnade
4.10. 0050 0645	Porto Empedocle	"S 60" K.B. Augusta ausgelaufen. "S 60" Porto Empedocle eingelaufen. gez. Kemnade
5.10. 1000 1630	Porto Empedocle	"S 56" Palermo ausgelaufen. "S 56" Augusta eingelaufen. gez. Kemnade
6.10. 0030 0645	Porto Empedocle	"S 35" K.B. Augusta ausgelaufen. "S 35" Porto Empedocle eingelaufen. gez. Kemnade
7.10. bis 8.10.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse. gez. Kemnade
9.10. 1800 2000	Porto Empedocle	"S 54", "S 55" zur Einzelausbildung vor Porto Empedocle ausgelaufen. "S 54", "S 55" eingelaufen. gez. Kemnade
10.10.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse. gez. Kemnade
11.10 0930 1600	Porto Empedocle	"S 57" K.B. Palermo ausgelaufen. "S 57" Augusta eingelaufen. gez. Kemnade
12.10. 0300 0800 1530	Porto Empedocle	"S 56" K.B. Augusta ausgelaufen. "S 56" Porto Empedocle eingelaufen. Kr. Fernschreiben von Deutschen Marine Kommando Italien: "Zwischen Sizilien und Malta Flieger in Seenot. Sofort mit O.B.S. wegen Einzelheiten in Verbindung setzen. Auslaufen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		und Suchen nach eigenem Ermessen.
1730	Wind SW 2-3, Seegang 2, einzelne Wolken Sicht gut.	Mit "S 33", "S 36", "S 61", "S 54", "S 59", "S 60", "S 30", "S 35" zum Seenoteinsatz zwischen Malta und Sizilien ausgelaufen.
1826		"S 59", "S 33", "S 30", "S 61", "S 36" wegen Maschinenausfall entlassen. Boote laufen 1900 Uhr ein.
2015		Mit "S 60", "S 35", "S 54" Marsch fortgesetzt. Kurs auf Seenotquadrat vor La Valletta abgesetzt. Scheinwerfer von Malta suchen Horizont ab.
Ab 2050		Starkes Flakfeuer auf Malta.
2115		Scheinwerfer suchen Horizont ab.
2130		Wiederholtes Scheinwerferleuchten eines Flugzeuges in Richtung Ost auf Wasseroberfläche.
2206 bis 2320		In Suchformation unter laufendem Heulen mit dem Typhon Seenotquadrat abgesucht.
2228		Scheinwerfer suchen Horizont ab.
Ab 2320		Weitere Seenotquadrate angesteuert unter laufendem Schießen weisser Sterne und E.S., um Schiffbrüchige zum Abschießen von Sternen zu veranlassen.
		gez. Kemnade
13.10. 0150	Seegebiet südlich Sizilien, Wind SW, Stärke 4-5, Seegang	Leuchtboje gefischt und später wieder wegen Leuchtens auf dem Boot außenbords geworfen.
0300	4, böig.	"S 54" entlassen nach Augusta. Boot sichtet im Süden nochmals weisses Licht, das später als auf der Küste Maltas brennend ausgemacht wird.
0407		Rückmarsch angetreten.
0700		"S 54" Augusta eingelaufen.
0715		Mit "S 60", "S 35" Empedocle eingelaufen.
1000		Kr. Fernschreiben an Dt.Markdo. Italien, O.B.S., II. Fliegerkorps: "Suche Planquadrat 4750, 4780, 4760, 4740, 5710 ergebnislos. Quadrat 4786 eine Leuchtboje gesichtet. Zwischen 2100 Uhr und 2130 wiederholtes Scheinwerferleuchten eines Flugzeuges in Richtung Quadrat 4786, als Flottille Quadrat 4787 vor Valetta stand, wahrscheinlich feindl. Nachtjäger bei Leuchtboje. Scheinwerfer Malta absuchten ab 2015 Uhr Horizont, als Standort Flottille 4735 war."
		Kr. Fernschreiben an Dt. Markdo. Italien: " 0700 Uhr mit "S 60", "S 35" Empedocle ein. "S 54" nach erfolgloser Suche 0400 Uhr Augusta entlassen. Restliche Boote bis auf "S 56" und "S 55" kurz nach Auslaufen wegen kochender Maschinen entlassen. Grund starker Muschelansatz in Kühlwasseransaugestutzen, wodurch Maschinen kein Kühlwasser ansaugen können. "S 30", "S 33", "S 36", "S 54", "S 55", "S 59", "S 61" außer K.B. Boote gehen zum Docken heute Nacht Augusta bzw. Palermo. Dauer Docken je 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Boote 1½ Tag. Untersuchungsergebnis folgt. Einsatzbereit sind "S 6o", "S 35", "S 56", "S 57".
		Nachdem "S 55" bei Einzelausbildung am 9.1o. nicht auf höchste Umdrehungen gekommen war, wurde vermutet, dass an den Eisenteilen des Unterwasserbootskörpers- besonders an den Kühlwasseransaugestutzen - starker Muschelansatz vorhanden ist. Abtauchen der Boote bestätigte Auffassung. Ich ließ daher am 1o.,11. und 12.1o. die Eisenteile des Unterwasserbootskörpers durch Taucher abkratzen und hatte für den 12.1o. nachts Flottillenübungsfahren angesetzt, um alle Boote noch einmal zu erproben. Bereits kurz nach dem Auslaufen fielen die am längsten im Hafen liegenden 5 Boote wegen Kochen der Maschinen aus. Grund ungenügende Kühlwasserzuführung. Ich entließ daher die 5 Boote mit dem Befehl, die Docks in Augusta und Palermo vorbereiten zu lassen. "S 6o" und "S 35" hielten durch und erreichten hohe Umdrehungen, während "S 54" nicht über 24 sm laufen konnte. Ich habe dieses Boot nach Abschluß der Suchaktionen nach Augusta zum Docken entlassen. Ich verweise auf das K.T.B. "Abschnitt Maschine". Durch Muschelansatz sind außer K.B.: "S 3o", "S 33". "S 36", "S 54", "S 55", "S 59". Diese Erscheinung ist erstmalig im Mittelmeer aufgetreten. Auch die italienischen Dienststellen bestätigen, dass sie derartige Feststellungen noch nicht gemacht haben. Ich nehme an, dass der Muschelansatz nur in einer bestimmten Jahreszeit und zwar im September - Oktober erfolgt, da seit Dezember 41 keinerlei Feststellungen gemacht wurden.
1830		"S 59","S 33", "S 61", "S 3o" zum Marsch nach Augusta ausgelaufen zum Docken. (Muschelansatz). gez. Kemnade
14.1o. Porto Empedocle		
o1oo		"S 61", "S 3o" wegen Maschinenausfall "S 61", Licata eingelaufen.
o2oo		"S 36", "S 55" zum Marsch nach Palermo ausgelaufen.
o53o		"S 59", "S 33" Augusta eingelaufen.
1o3o		"S 36", "S 55" Palermo eingelaufen.
19oo		"S 61", "S 3o" Licata nach Augusta ausgelaufen. "S 61" konnte mit einer Maschine 7 sm laufen. Zur Schonung der Mittelmaschine jedoch ließ ich das Boot von einem italienischen Schlepper schleppen. gez. Kemnade
15.1o. Porto Empedocle		
o2oo		"S 57" Augusta ausgelaufen.
o725		"S 57" Porto Empedocle eingelaufen.
o825		"S 61", "S 3o" Augusta eingelaufen.
		Einzug der Bootsbesatzungen in die noch provisorisch eingerichteten Baracken.

Allgemeines:
Während der 1. Novemberhälfte wurde Ausbildungs- und Gefechtsdienst im Hafen und nachts Einzel- und Rottenausbildung in See durchgeführt.

gez. Kemnade

1013

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille.

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner

In Vertretung: Oberleutnant (Ing.) Jäger

Begonnen: 1.10.1942

Abgeschlossen: 15.10.1942

M 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
1.10.42	Porto Empedocle	keine Vorkommnisse.
	Palermo	S.58 Einbau der Backflak.S.56 Anbringen des Splitterschutzes für Ledeluftkühler.
	Augusta	S.57 große Werftliegezeit.
		S.60 Ausrüstung des Bootes.
		i.V. Apäger
2.10.42	Augusta	
09.00		S.60 Meilenfahrten und Kompensieren.
11.20		
14.25		
17.25		i.V. Apäger
3.10.42	Augusta	
08.30		S.35 gedockt.Schraubenwechsel, anschließend
16.15 -		Meilenfahrten.
19.35		
09.30	Palermo	S.56 gedockt. O.K.M. - Vertreter Propeller
		begutachtet.Kavitationserscheinungen am
		Bb. Propeller.Es wird geprüft ob Propeller
		für die nächsten MB 512 Motoren nicht
		kleiner/ im äußeren Durchmesser hergestellt
		werden müssen.Wellen und Bb Propeller mit
		Kupferbronze überstrichen.Stb Propeller
		mit weißer Farbe gestrichen und M Propeller
		ungestrichen gelassen.
		i.V. Apäger
4.10.42		
01.00	Augusta	S.60 Marsch nach Porto Empedocle
07.20	Porto Empedocle	S.60 eingelaufen und K.B.
08.00 -	Augusta	S.35 führt Meilenfahrten durch und geht zur
09.40		Auswechslung der Propeller ins Dock.
16.40 -		
17.30		i.V. Apäger

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.10.42	Palermo	
10.00		S.56 Marschfahrt nach Augusta.
16.30		S.56 eingelaufen und eingedockt.Besichtigung der Propeller.Leichte Kavitationserschei - nungen. Schäden wurden durch Glätten und Schweißen beseitigt. i.V. Apäger
6.10.42	Porto Empedocle	Keine Vorkommnisse
01.15	Augusta	S.35 Marschfahrt nach Porto Empedocle
07.00	Porto Empedocle	S.35 eingelaufen. i.V. Apäger
7.10.42	Augusta	
14.00		S.56 ausgedockt.Stb achterer Brennstofftank leck.Wahrscheinlich durch die Erschütterungen der zugroßen Schrauben.Tank wird in Augusta ausgebaut und mit Bordpersonal wieder in- standgesetzt.Dauer:3 Tage. i.V. Apäger
8.10.42	Porto Empedocle	Keine Vorkommnisse. i.V. Apäger
9.10.42	Porto Empedocle	
18.00 - 20.00		S.54 u. S.55 Übungsfahrt im Seegebiet vor dem Hafen.Hierbei stellte sich heraus,daß die Motoren sehr heiß wurden.Es konnten nur n = 1100 Umdr./min gefahren werden.Die Boote liefen ein.Taucher wurde herunter geschickt, der die Ein - u. Austritte der Motoren rei- nigte. i.V. Apäger

1026

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.10.42	Porto Empedocle	An den Booten S.30,S.33,S.35,S.36,S.54, S.55,S.59,S.60 und S.61 wurden die laufenden Arbeiten des Tauchers zur Reinigung der Unterwasserteile fortgeführt. i.V. Apäger
11.10.42 09.00 - 17.00	Palermo	S.57 ausgelaufen nach Augusta.Dort Boot ausgerüstet,Meilenfahrten durchgeführt. i.V. Apäger
12.10.42 03.00- 08.00	Porto Empedocle Augusta	S.56 ausgelaufen nach Porto Empedocle K.B.
17.30	Porto Empedocle	S.30,S.33,S.35,S.36,S.54,S.55,S.59,S.60 u. S.61 zur Übungsfahrt und Erprobung der Motorenanlage in See gegangen.Bis auf S.35 und S.60 fielen die Boote durch nicht genügende Rückkühlung des Frischwassers für die Motoren aus.Die Fahrt konnte mit einem Motor abwechselnd fahrend im den Hafen fortgesetzt werden,Höchstumdrehungen n = 1100. Ursache: starker Muschelansatz auf Propellern und Wellen.Dichtsein der Ein - und Austritte für Seewasser.Siehe Störungsmeldungen: Lfd.Nr. S.30: 15 A, S.33: 12 A, S.36: 22 A, S.54: 16 A,S.55: 15 A,S.59: 15 A S.61: 6 A vom 12.10.1942.
19.30		S.30,S.33,S.36,S.54,S.59 und S.61 eingelaufen. S.35, und S.60 als Seenotdienst im Gebiet um Malta gefahren. S.54 anschließend nach der Übungs - und Erprobungsfahrt Marsch nach Augusta fortgesetzt. i.V. Apäger

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.10.42		
o7.oo	Porto Empedocle	S.35 und S.60 eingelaufen, Boote blieben klar, da erst seit einigen Tagen im Hafen.
	Augusta	
o7.15		S.54 eingelaufen.
	Porto Empedocle	
o8.3o		S.30, S.33, S.59 und S.61 nach Augusta ausgelaufen. Marschfahrt mußte auf 12 - 13 sm festgesetzt werden. S.61 konnte später nur noch mit einem Motor laufen, der auch zeitweise noch ausfiel. Befehl von Gruppenführer S.61 und S.30 als Sicherungsboot Licata als Nothafen angelaufen.
		i.V. Spiegel
14.10.42		
o1.oo	Licata	S.30 und S.61 festgemacht.
o5.3o	Augusta	S.33 und S.59 festgemacht.
11.oo		S.54 und S.59 eingedockt.
12.oo	Palermo	S.36 und S.35 von Porto Empedocle nach Palermo ausgelaufen.
1o.3o	Palermo	Beide Boote festgemacht und eingedockt.
19.oo	Licata	S.61 und S.30 ausgelaufen. S.61 mußte mit Schlepper nach Augusta geschleppt werden, da Motoren bei n = 700 schon kochten.
		i.V. Spiegel
15.10.42		
o7.3o	Augusta	S.30 und S.61 festgemacht.
		S.54 und S.59 ausgedockt.
14.2o		S.30 und S.61 eingedockt.
		S.33 laut Störungsmeldung 11 A vom 12.10.42 Seewasser in Zylinder 5 des Stb Motors. Auspuffkrümmer am Flansch aufgerissen. Wurde geschweißt und Motor klar gemeldet.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.10	Palermo	S.36 und S.53 ausgedockt. S.55 stellte in den Schmierölfiltern Stahlspäne fest. Da die 500 Stundengrenze erreicht war, blieb das Boot zur großen Werftliegezeit dort. Siehe Störungsmeldung Lfd.Nr. 16 A vom 14.10.42.

Bericht über den Ausfall der Boote S.30, S.33, S.36, S.54, S.55, S.59 und S.61.

Bei diesen Booten hatte sich durch längere Liegezeit im Hafen Porto Empedocle ein starker Muschelansatz an den Wellen, Propeller, Schiffskörper und den Ein - und Austrittsöffnungen des Seewassers gebildet. Die Motoren kochten durch nicht mehr genügende Rückkühlung bei n = 1000 Uber. Die Boote gingen zur Reinigung der Unterwasserteile ins Dock. Als Maßnahme zur Verhütung derartiger Störungen sind die Schiffskörper, Wellen, Propeller und die gesamten Unterwasserteile mit Kupferbronze neu gestrichen worden. Zum Schutze und zur Verhinderung des starken Bewuchses werden die Ein - und Austritte in Zukunft mit Perseningen (Besondere Ausführung) abgedeckt.

i.V.

gesehen.

Kapitänleutnant
u.Flottillenchef

1029

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

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1950 vom 4.11.42

K.B. Zustand der Boote vom 1.10 - 15.10. 1942.

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten B.	K.B. Boote	Boote außer K.B.	Boote K.B. aber nicht einsatzbereit. Bem. Anlage 82 zu Dt. Markdo. Italien B. Nr. Gkdos 6436 vom 15.11.42
1.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,61	S. 56,57,58,60	S. 35
2.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,61	S. 56,57,58,60	S. 35
3.10	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,61	S. 56,57,58,60	S. 35
4.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59 60,61	S. 56,57,58	S. 35
5.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,60,61	S. 56,57,58	S. 35
6.10	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,60,61	S. 56,57,58	S. 35
7.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,6061	S. 56,57,58	S. 35
8.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,60,61	S. 56,57,58	S. 35
9.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,60,61	S. 56,57,58	S. 35
10.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,60,61	S. 56,57,58	S. 35
11.10.	12 Boote	S. 30,33,36,54,55,59,60,61	S. 56,57,58	S. 35
12.10.	12 Boote	S. 56,60	S. 30,33,36,54,55,57,58,59,61	S. 35
13.10.	12 Boote	S. 56,60	S. 30,33,36,54,55,57,58,59,61	S. 35
14.10.	12 Boote	S. 56,60	S. 30,33,36,54,55,57,58,59,61	S. 35
15.10.	12 Boote	S. 56,57,60	S. 30,33,36,54,55,58,59,61	S. 35

1.SKI

Liegehäfen der Boote
vom 1.10. - 15.10.42

Anlage zu 3. Kr. Fl. B.-Nr. Ekdos. 1930 vom 4.11.42
Einlage 3 zu Dt. Marikdo. Italien
Kr. Tgb. 6436 vom 15.11.42

Datum	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
1.10.	P.E.	P.E.	Augusta	P.E.	P.E.	P.E.	Palermo	Palermo	Palermo	P.E.	Augusta	P.E.
2.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	P.E.	"
5.10.	"	"	"	"	"	"	Augusta	"	"	"	"	"
6.10.	"	"	P.E.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
9.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
11.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12.10.	"	"	"	"	"	"	P.E.	"	"	"	"	"
13.10.	"	"	"	"	Augusta	"	"	"	"	"	"	"
14.10.	Licata	Augusta	"	Palermo	"	Palermo	"	"	"	Augusta	"	Licata
15.10.	Augusta	"	"	"	"	"	"	P.E.	"	"	"	August

Sop. Nr. 2133/43 g.Kdos. 1.Skl. 3

- 4 - 1088

Flottenkommando
B.Nr. Gkdos K. 397/42 S3

An Bord, den 2o. Dezember 1942

Geheime Kommandosache

Ob.d.M.
Eing: 23.DEZ.1942
-1-

An

das Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

Zu dem unmittelbar dort eingereichten K.T.B. der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 1. - 15.10.42 wird anliegend die Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes.

an Kr
1. Skl. i.A. Iac

1.Skl 3:3122/42 Gkdos. -1-

IT - 1088

2. Anlage Flotte Gkdos. K 897/42.

--, den 8. Dezember 1942.

Stellungnahme des Führers der Schnellboote.

1.) Zum Abschnitt Maschine.

Zu Seite 1024 S 56 — Neue Propeller, die Auftreten von Kavitation und starken Erschütterungen im Achterschiff ausschliessen sollen, sind zur Zeit in Konstruktion.

Zu Seite 1025 9.10.42 und zu Seite 1028 — Zu dem Ausfall der Boote durch Störung des Seewasserkreislaufes infolge starken Muschelbewuchses an den Seewasserein- und Austrittsöffnungen ist mit F.d.S. Gkdos 2788 Ing. v. 14.11.42 eingehend Stellung genommen worden.

2.) Sonst keine Bemerkungen.

Korvettenkapitän.

Anlage — zu 1/Skl 33724/42 Gkdos.

3350.

Deutsches Marinekommando
Italien

15. November 1942

B. Nr. Gkdos 6436/42 - AlOp -

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine, 1/Skl.

In der Anlage wird das K.T.B. der 3. S.- Flottille für die Zeit vom 1.10. bis 15.10.1942 vorgelegt.

Von seiten des Deutschen Marinekommandos nichts zu bemerken.

Für das Deutsche Marinekommando
Der Chef des Stabes:
I.V.

2755

Anlage zu 3. G. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1930 vom 9. 11. 42

Anlage — zu Kt. Markdo. Italien
B. Nr. Gkdos vom

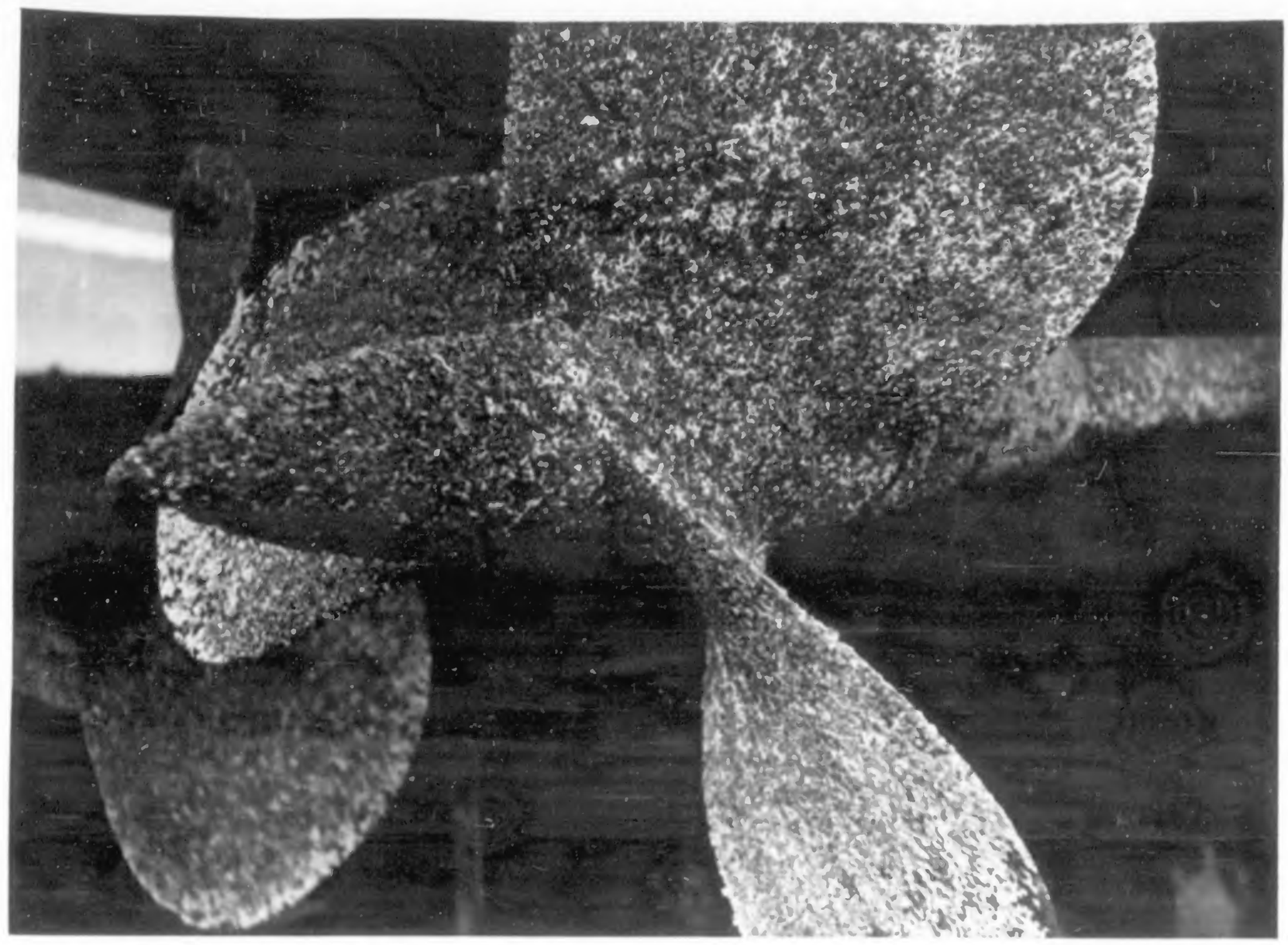
Anlage 4 zu Dt. Markdo. Italien
B. Nr. Gkdos 6436 vom 15. 11. 42

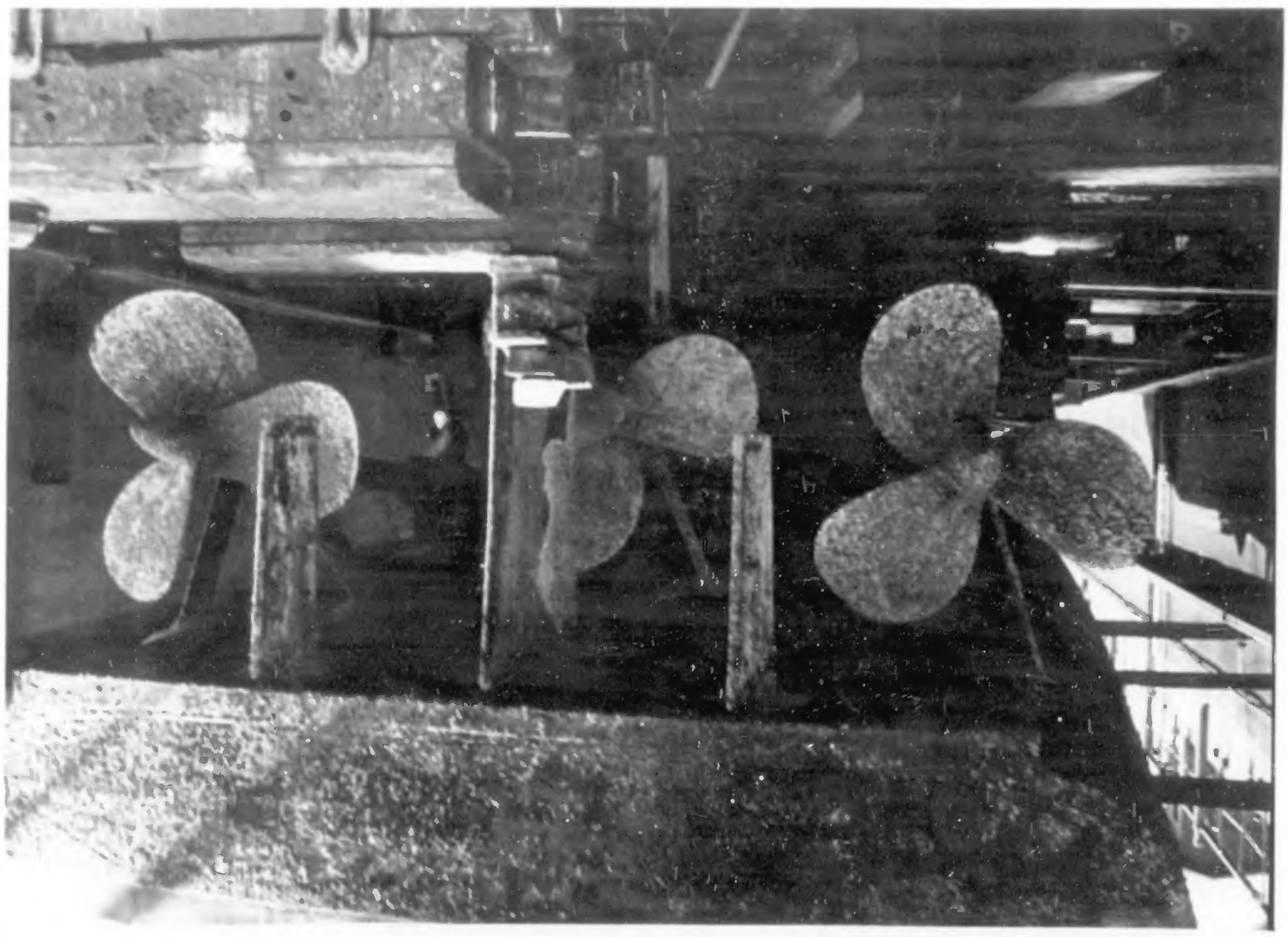
Ausbildungsvorschrift

für Prozellen und Knallen

Anlage zur Ausbildungsvorschrift a. K. B. Anlage Nr. 30, 33, 36, 54, 55, 59 und Nr. 61 vom 12. Oktober 1942.

21 m² 1.SKl. 39388/42 Gkdos.





E T Y A F I L M

PG—71364—NID

PG—71364—NID

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

Ja 21623a

K. T. G.

3. Schnellboots flotille

16.4. - 31.10.1942.

6., Abschuß Maschine

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41364/NID
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.

FILM

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.10.42 - 31.10.42

1096 vom 21.1.43

Flottenkommando
B.Nr. Gkdos K. 5 A3

Jtk 21523

An Bord, den 12. Januar 1943

Ob. d. M. 1/16
Eing: 15 JAN. 1943

Geheime Kommandosache

An
das Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

In der Anlage wird die Stellungnahme des Führers der Schnellboote zu dem dort bereits vorliegenden Kriegstagebuch der 3. Schnellbootsflottille (16.-31.10.42) vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

1.Skl 14/5 g.Kdos. 43 1 Anl.

an Kr
1. Skl. i. A. I
9/16

Anlage Flotte Gkdos. K 5/43

Stellungnahme

des

Führers der Schnellboote:

zum K.T.B. der 3.Schnellbootsflottille(16.-31.10.42)

Keine Bemerkungen.

Petersen

Korvettenkapitän

Anlage — zu 1/SKL 443/43 Gkdos.

Gk 215232

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

d e r

3. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Abschnitt: M a s c h i n e
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) D ö p n e r
In Vertretung: Oberleutnant (Ing.) J ä g e r

Begonnen: 16.10.42
Abgeschlossen: 31.10.42

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

Gk 215232

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

d e r

3. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Abschnitt: M a s c h i n e
Flottillening.: Kapitänleutnant (Ing.) D ö p n e r
In Vertretung: Oberleutnant (Ing.) J ä g e r

Begonnen: 16.10.42
Abgeschlossen: 31.10.42

N 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, Belcuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.42	Augusta	S.30 und S.61 im Dock.
11.45 - 17.3o	Palermo	S.36 nach Porto Empedocle ausgelaufen. Boot K.B.
o1.4o	Augusta	S.54 und S.59 nach Porto Empedocle aus - gelaufen. Boote K.B.
		Im Vertretung. Ayaja
17.10.42		
o8.5o - 18.3o	Augusta	S.30 und S.61 ausgedockt, anschließend Probe- fahrten durchgeführt.
o9.oo	Augusta	S.33 eingedockt.
		Im Vertretung. Ayaja
18.10.42		
o8.oo - 12.3o	Augusta	S.61 Kompensiert.
o9.oo - 18.3o	Augusta	S.33 ausgedockt, kompensiert und Probefahrt durchgeführt.
		In Vertretung. Ayaja
19.10.42		
o1.3o - o7.oo	Augusta	S.33 und S.61 ausgelaufen nach Porto Empedocle. Beide Boote K.B.
		In Vertretung. Ayaja
20.10.42		
o7.3o	Augusta	S.30 nach Catania zur Übernahme von Artil- leriegeräten ausgelaufen. Boot K.B.
15.5o	Augusta	S.30 wieder fest.
17.4o - 19.2o	Porto Empedocle	S.54,S.56,S.57,S.60 und S.61 Übungsfahrt im Seegebiet vor Porto Empedocle.
		In Vertretung. Ayaja

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.10.42 02.15 - 07.40	Augusta Porto Empedocle	S.30 nach Porto Empedocle ausgelaufen. Sämtliche Boote im Hafen werden laufend durch Taucher an ihren Unterwasserteilen, Propellern und Wellen überwacht. In Vertretung. Hfzjr
22.10.42 05.40 - 11.45	Porto Empedocle	S.56 nach Palermo zur Erhöhung der Betriebsstundenzahl ausgelaufen. In Vertretung. Hfzjr
23.10.42 17.30 - 18.30	Porto Empedocle	S.33,S.35 und S.59 Übungsfahrt im Seegebiet vor Porto Empedocle.
4.00 - [illegible]0.40	Palermo	S.56 nach Augusta ausgelaufen. In Vertretung. Hfzjr
4.10.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. In Vertretung. Hfzjr
[illegible].10.42 [illegible].30 - [illegible].20	Augusta	S56 nach Porto Empedocle ausgelaufen. Die Motoren MB 512 liefen während der Erprobungsfahrt um Sizilien einwandfrei.Es traten keine Störungen auf. In Vertretung. Hfzjr
[illegible].10.42 .00 - .00	Porto Empedocle	S.36 und S.61 Übungsfahrt im Seegebiet vor Porto Empedocle. In Vertretung. Hfzjr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.10.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. In Vertretung. Apfäger
28.10.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. In Vertretung. Apfäger
29.10.42 16.00-17.30	Porto Empedocle	S.35,S.56,S.57 und S.60 Übungsfahrt im Seegebiet vor Porto Empedocle. In Vertretung. Apfäger
30.10.42 17.00 - 18.30	Porto Empedocle	S.30,S.35 und S.56 Übungsfahrt im Seegebiet vor Porto Empedocle. Der sich bildende Muschelansatz an den Booten im Hafen konnte durch die Taucher in fortwährender Arbeit beseitigt werden. Es zeigte sich, daß der Bewuchs an Schrauben und Wellen sich nach ungefähr 3 Wochen auswirkt. In Vertretung. Apfäger
31.10.42	Porto Empedocle	Nichts Besonderes. In Vertreung. Apfäger

gesehen.

gez. Kemnade

Kapitänleutnant
u.Flottillenchef.

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

Anlage 12 zu Dt. Markdo. Italien
B. Nr. Gkdos 6652/ vom 24.11.42

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e.

Anlagen: 2 Tabellen

Begonnen: 16.10.1942.
Abgeschlossen: 31.10.1942.

mit 1 Skl 1415/43 g Kdos.

1.Skl 30868 g Kdos.
Anlage 1 zu 1/Skl /Gkds.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1o.	Porto Empedocle	"S 59", "S 54" KB. Augusta ausgelaufen.
o13o		
o715		"S 59","S 54" Porto Empedocle eingelaufen.
12oo		"S 36" KB. Palermo ausgelaufen.
18oo		"S 36" Porto Empedocle eingelaufen.
		gez. Kemnade
17.1o.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse.
18.1o.		
		gez. Kemnade
19.1o.	Porto Empedocle	
o13o		"S 61", "S 33" KB. Augusta ausgelaufen.
o7oo		"S 61", "S 33" Porto Empedocle eingelaufen.
		gez. Kemnade
2o.1o.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse.
		gez. Kemnade
21.1o.	Porto Empedocle	
o13o		"S 3o" KB. Augusta ausgelaufen.
o73o		"S 3o" Porto Empedocle eingelaufen.
		gez.Kemnade
22.1o.	Porto Empedocle	
o6oo		"S 56" Porto Empedocle ausgelaufen zum Marsch Palermo-Augusta-Porto Empedocle.
113o		"S56" Palermo eingelaufen.
13oo		Flottillenchef zur Besichtigung Stützpunkt Palermo abgereisst.
		gez. Kemnade
23.1o.	Porto Empedocle	
14oo		Mit "S 56" Palermo ausgelaufen.
163o bis		"S 59", "S 35" zur Einzelausbildung vor der
19oo		Hafeneinfahrt in See.
2o54.		"S 56" Augusta eingelaufen.
		gez. Kemnade
24.1o.	Porto Empedocle	Besichtigung des Flottillenversorgungsschiff " Bengasi" in Augusta.
		gez. Kemnade
25.1o.	Porto Empedocle	
o3oo		"S 56" Augusta ausgelaufen.
o715		"S 56" Porto Empedocle eingelaufen.
		Besprechung mit Kapt.z.S. (Ing) Graef vom Dt.Marinekdo.Ital. über Stpt.Fragen.
		gez. Kemnade
26.1o.	Porto Empedocle	Besichtigung Stützpunkt Porto Empedocle durch Kapt.z.S. (Ing) Graef.
173o bis		"S 61","S 36" "S 33" zur Einzelausbildung vor
1915		Hafeneinfahrt in See.
		gez. Kemnade
27.1o.	Porto Empedocle	Keine besonderen Vorkommnisse.
		gez. Kemnade

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.1o. 2315	Porto Empedocle	Fernschreiben von Dt.Markdo.Ttal.: " In Nacht vom 31.zum 1.oder 1.zum 2.mit Beginn Minenunternehmungen Malta rechnen,falls bis dahin keine Feindoperationen erkannt, für deren Einsatz S-Boote in Frage kommen. Darauf einstellen, dass Beladung erst im letzten Augenblick ausgeführt werden kann. Dazu besonderer Befehl. Obw.Düser mit Sperrpersonal trifft rechtzeitig dort ein." gez. Kemnade
29.1o. o7oo	Porto Empedocle	Flug Flottillenchef nach Catania zur Besprechung mit der Aufklärungsstaffel 1.F/122, Hauptmann Junghans. Gemeinsame Übungen in nächster Woche werden vereinbart. gez. Kemnade
3o.1o. o2oo	Porto Empedocle	"S 56" Porto Empedocle ausgelaufen zum Marsch um Sizilien.
19oo		" S 56" Porto Empedocle von Westen eingelaufen. Für die Nacht für alle Boote Sofortbereitschaft befohlen, da mit Sabotageunternehmungen brit. Kommandos gerechnet werden muß. Boote liegen auslaufbereit im Hafen. Aufstellung eines Stoßtruppes aus der Stützpunktbesatzung. gez. Kemnade
31.1o. o1oo	Porto Empedocle	Fernschreiben von Dt.Markdo.Ital. : " Zunächst 2 Minenunternehmungen beabsichtigt. Für erstes Unternehmen klarmachen und bereitstellen: 33 UMB mit 15o m Ankertau, 6 Reissbojen und 18 Sprengbojen ohne Tragboje. Für 2.Unternehmen klarmachen: 33 UMB mit 15o m Ankertau, 6 Reissbojen, 18 Sprengbojen mit Tragboje. Jeder Einsatz ist mit 7 Booten beabsichtigt. Dafür vorgesehen: 4 Boote nur UMB, 3 Boote gemischt. Beladung der Boote muß kurzfristig erfolgen können. Weiteres über Sperrlage bezw. Beladung der Boote folgt. Bei Umb Ob.Ent. normal eingeschaltet. HV auf Stellung "Aus"."
17oo		Sofortbereitschaft für die Nacht bleibt bestehen.
2o5o		Fernschreiben von Dt.Markdo.Ital.: " Einsatzbefehl für 7 S-Boote. Absicht Seegebiet innerhalb folgender Punkte. A. 35 (Drei fünf) Grad 51,4 (fünf eins komma vier) Min 14 (Eins vier) Grad 35,2 (drei fünf komma zwei) Min.- B 35 (drei fünf) Grad 49,6 (vier neun komma sechs) Min 14 (eins vier) Grad 36,9(drei sechs komma neun) Min.- C.35 (drei fünf) Grad 49,1 (vier neun komma eins) Min 14 (eins vier) Grad 33,8 (drei drei komma acht) Min.- In zwei Unternehmungen zu verseuchen:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		1.)A)Erste Unternehmung Verseuchung durch Ausnutzung Überraschungsmoment zwischen Punkten: A.35 (drei fünf) Grad 51,4 (fünf eins komma vier) Min 14 (eins vier) Grad 35,2(drei fünf komma zwei) Min.- D. 35(drei fünf) Grad 5o,5 (fünf null komma fünf) Min 14 (eins vier) Grad 36,o (drei sechs komma null) Min.- E. 35 (drei fünf)Grad 49,3(vier neun kamma drei)Min 14(eins vier)Grad 34,8(drei vier komma acht)min.-C 35 (drei fünf)Grad 49,1(vier neun,komma eins)Min 14 (eins vier)Grad 33,8 (drei drei komma acht)Min. Durchführung nach Ermessen Flottillenchefs. Scherpunkt der Verseuchung bei Outer Munsciar Rock. Wenn Lage es gestattet, versuchen,einzelne Sperrmittel über Linie A bis D hinaus bis ostwärts Untiefe Outer Munsciar Rock heranzutragen. Beladung: Vier Boote mit je sechs UMB, drei Boote gemischt mit je zwei R.B.,drei UMB und sechs Spr.B. ohne Trageboje. Tiefeneinstellung: UMB Minus 3,5 (drei komma fünf) M.R.B. und Spr.B. minus 5(fünf) bis minus 2o (zwei null) M wechselnd. Abstände der Sperrmittel 5o (fünf null) bis 1oo(eins null null)m wechselnd. Verbindungslinien E bis D nach Südosten und E bis C nach Süden nicht überschreiten. Bezeichnung der Sperre MT 25.- B)Ausweichsperre: 35(drei fünf)Grad 49,55(vier neun komma fünf fünf)Min 14(eins vier) Grad 24,45(zwei vier komma vier fünf) Min 35(drei fünf) Grad 49.55(vier neun komma fünf fünf) Min 14 (eins vier) Grad 23,6(zwo drei komma sechs)Min 35(drei fünf) Grad 48,2(vier acht komma zwei) Min 14 (eins vier)Grad 24,45 (zwei vier komma fünf) Min 35 (drei fünf) Grad 48,2 (vier acht komma zwei) Min 14(eins vier) Grad 23,6 (zwei drei komma sechs) Min UMB-Abstände 4oom mittlerer UMB-Abstand 1oom Sperrschutzmittelabstände in der Reihe 24o m. R.B. und Sp.B. volle Ankertaulänge.C.)Erste Unternehmung in Nacht vom 2.zum 3.11.42.beabsichtigt. Endgültige Entscheidung fällt 1/11. abends.-Zwei.) A) Zweite Unternehmung Verseuchung zwischen Punkten: D.) 35 Grad 5o.5 Min 14 Grad 36.o Min.-B.) 35 Grad 49,6 Min 14 Grad 36,9 Min.-E.) 35 Grad 49,3 Min 14 Grad 34,8 Min.- Durchführung nach Ermessen Flottillenchef.- Gleichmässige Verseuchung des gesamten Gebietes. Beladung wie Roem eins. Spr-B.mit Trageboje. Tiefeneinstellung und Abstände der Sperrmittel wie Roem eins. Verbindungslinie B - E nach Süden nicht überschreiten. Bezeichnung der Sperre MT 26. B) Ausweichsperre: Wie unter Roem eins. C) Weiteres über Zeitpunkt Durchführung folgt kurzfristig." Flottille für Mineneinsatz bereitgestellt. gez. Kemnade

Anlage zu 3. G. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1991 vom 14.11.42

K.B. Zustand der Boote vom 16.10. - 31.10.1942.

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten Boote .	K.B. Boote	Boote außer K.B.	Boote K.B. aber nicht einsatzbereit. (Res.)
16.10.	12 Boote	S.56,57,60,36,54,59	S.30,33,55,58,61	S.35
17.10.	12 Boote	S.36,54,56,57,60,59	S.30,33,55,58,61,	S.35
18.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
19.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
20.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58,	S.35
21.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
22.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
23.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
24.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
25.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
26.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
27.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
28.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
29.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	S.35
30.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58,	S.35
31.10.	12 Boote	S.30,33,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58,	S.35

Anlage 2 zu 1/SM Gkdos. 1.Sn. 30.66 Gkdos.

Liegehäfen der Boote
vom 16.10.-31.10.42.

Anlage zu 3. G. Fl. B.-Nr. Gkdos. 1991 vom 14.11.42

Datum	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
16.10.	Augusta	Augusta	P.E.	P.E.	P.E.	Palermo	P.E.	P.E.	Palermo	P.E.	P.E	Augusta
17.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
18.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
19.10.	"	P.E.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	P.E.
20.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
21.10.	P.E.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
22.10.	"	"	"	"	"	"	Palermo	"	"	"	"	"
23.10.	"	"	"	"	"	"	Augusta	"	"	"	"	"
24.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25.10.	"	"	"	"	"	"	P.E.	"	"	"	"	"
26.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
27.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
28.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
31.10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Anlage 3 zu 1/SKL 3086/42 Gkdos

KODAK SAF

3406
3/5

24. November 1942

Deutsches Marinekommando
Italien

B. Nr. Gkdos 6652/42 AlOp.

Geheime Kommandosache!

An

das Oberkommando der Kriegsmarine, 1./Skl., Berlin.

In der Anlage wird das KTB. der 3. S.-Flottille für die Zeit vom 16.10. bis 31.10.1942 vorgelegt.

Von seiten des Deutschen Marinekommandos nichts zu bemerken.

Für das Deutsche Marinekommando
I t a l i e n
Der Chef des Stabes:

I.V.

1) I m 2/19 3/12
2) Skl Qu (A I)
3. Über 1 Skl an Kr

1 Skl i.A. Iac

1.Skl. 3065/42 g.Kdos. – 3 Anl –

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

Allgemeines:

Die Flottille ist bis in die Neumondperiode mit 1o Booten K.B., wobei Oblt.z.S. Holzapfel von 7.Sfl. für den ausgefallenen Kommandanten "S 35" einspringt.
Um bei einem von Westen kommenden Geleit zwei aufeinander folgende Nächte angreifen zu können, Vorschlag an Dt.Mar.Kdo.Ital. Mutterschiff "Bengasi" nach Cagliari (Sardinien) zu verlegen.

Der Geleitzug vom 12.13/8.42 stand in der Vornacht um 213o Uhr auf 5° Ost, um o73o Uhr hatte er 7° Ostlänge erreicht. In dieser Nacht stand der Geleitzug daher in dem von der Flottille erreichbaren Operationsgebiet, wenn die Flottille von Cagliari abgesprungen wäre (18o - 19o sm Anmarsch).Rückmarsch Cagliari. In der folgenden Nacht wäre es möglich gewesen, abermals in der Sizilienstrasse bei Cap Bon anzusetzen und anschliessend den Rückmarsch nach Porto Empedocle anzutreten.

Zu jener Zeit jedoch konnte der Einsatz von Cagliari aus nicht erfolgen, da 1.) das Mutterschiff in der Werft Neapel lag und 2.) die Flottille mit je 2 Booten in Suda und Marsa Matruk und mit 2 materiell K.B. gewordenen Booten in Augusta lag. Es konnte daher damals nur in der Nacht vom 12/13 von Porto Empedocle aus in der Sizilienstrasse angegriffen werden.

gez. Kemnade

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

Anlage 1 zu Dt. Marine Italien
B. Nr. 31019 23.3.43

Anlage ~~6~~ zu Dt. Marine Italien
B. Nr. Skods ~~10688~~ vom ~~1~~/3.43.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch (2. Ausfertigung Seite 1042 - 1048).

der

3. Schnellbootsflottille.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/41365/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS DOCUMENT EXCEPT AS PRESCRIBED BY THE WORK
OR AUTHORITY ISSUING THIS PAPER.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade

Anlagen: 4 Tabellen, 7 Wegekarten.

"S 33"	Oblt. z.S.	Brauns
"S 60"	Oblt. z.S.	Haag
"S 59"	Oblt. z.S.	Müller (Albert)
"S 54"	Oblt. z.S.	Schmidt (C.D.)
"S 56"	Oblt. z.S.	Wuppermann
"S 30"	Oblt. z.S.	Schulz (Günter)
"S 57"	Oblt. z.S.	Erdmann (Günther)
"S 55"	Oblt. z.S.	Weber (Horst)
"S 35"	Oblt. z.S.	Lüders (Erwin)
"S 61"	Oblt. z.S.	von Gernet
"S 36"	ausser K.B.	ohne Kommandant
"S 58"	ausser K.B.	ohne Kommandant.

Begonnen: 1.11.1942
Abgeschlossen: 30.11.1942

Anlage 1 zu 1/Skl 11060/43 Grs.

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

PG—71365—NID

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

Anlage 1 zu Dt. [illegible] allen
B. Nr. [illegible] 31019 23.3.43

Anlage ~~6~~ zu Dt. Marine Italien
B. Nr. Chods ~~10688~~ vom ~~1~~ 1/3.43.

Geheime Kommandosache!

K r i e g s t a g e b u c h (2. Ausfertigung Seite 1042 - 1080).

der

3. Schnellbootsflottille.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P GI 41365/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
[illegible] OF ANY NECESSARY ANNOTATIONS
[illegible] OF EITHER [illegible] THE WORK
[illegible] PAPER.

Flottillenchef: Kapitänleutnant K e m n a d e

Anlagen: 4 Tabellen, 7 Wegekarten.

"S 33"	Oblt. z.S.	Brauns	
"S 60"	Oblt. z.S.	Haag	
"S 59"	Oblt. z.S.	Müller (Albert)	
"S 54"	Oblt. z.S.	Schmidt (C.D.)	
"S 56"	Oblt. z.S.	Wuppermann	
"S 30"	Oblt. z.S.	Schulz (Günter)	Begonnen: 1.11.1942
"S 57"	Oblt. z.S.	Erdmann (Günther)	Abgeschlossen: 30.11.1942
"S 55"	Oblt. z.S.	Weber (Horst)	
"S 35"	Oblt. z.S.	Lüders (Erwin)	
"S 61"	Oblt. z.S.	von Gernet	
"S 36"	ausser K.B.	ohne Kommandant	
"S 58"	ausser K.B.	ohne Kommandant.	

Anlage 1 zu 1/SK 11060/43 Gkdos.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: D. F. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Offizierbereich: in Kiel. Für Mannschaftsbereich: in Wilhelmshaven

B 36. Kriegstagebuch. DIN A 5

PG/71365

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.11.42 - 30.11.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.	Porto Empedocle	Boote sind zur Minenunternehmung gem. Einsatzbefehl vom 31. 10. klar.
1430		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo. Italien: "Absetzen von Sizilienküste möglichst vor 18 Uhr, gegebenenfalls Marsch über Cap Scalambri. Absicht melden."
2150		Fernschreiben an Dt. Markdo.: "Auslaufe 2.11. 17,45 Uhr MEZ.
1900		Eingang Einsatzbefehl für Minenunternehmung MT 25 in der Nacht vom 2. zum 3.. Flottille in der Nacht Sofortbereitschaft wegen möglicher Landungsunternehmungen brit. Kommandos.
		gez. Kemnade.
2.11. 1745	Porto Empedocle	Mit "S 33, 35, 57, 60, 56, 54 und 30" zur Minenunternehmung gegen Malta ausgelaufen. Minen sollen zwischen Marsa Scirocco und Marsa Scala unmittelbar unter der Küste geworfen werden.
1850		Feindliches Flugzeug mit gesetzten Laternen über der Flottille
1939 ab 2200		Auf "S 60" eine Maschine für eine halbe Stunde ausgefallen. Marschfahrt 18 sm.
2302		7 sm westl. Gozo durch ein Ortungsgerät auf Malta erfasst und laufend geortet. 3 Richtscheinwerfer nach oben gerichtet. 2 Flugzeuge gestartet.
ab 2307		Flugzeugortungen festgestellt, feindlicher Nachtaufklärer. Ortungen mehrerer Flugzeuge bis 0200 Uhr festgestellt
2345		ES Anruf "UA" von Delli Mara oder Binghaisi Pt..
2358		2 Scheinwerfer von Delli Mara und Binghaisi Pt. leuchten über das Wasser und erfassen Flottille. Mit "Grün 9" auf Südostkurs mit 24 sm zunächst ohne Nebelverwendung abgelaufen.
2359		"S 57" meldet Artilleriebeaufschläge.
3.11.	Südlich Malta, Wind südwest, Stärke 2 - 3, Seegang 2, wolkenlose sternklare Nacht.	gez. Kemnade.
0012 bis 0015 0021		Artilleriefeuer von Land
		Scheinwerfer werden gelöscht, Artilleriefeuer eingestellt.

Sehr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Sehr starke Ortungsgeräusche von mehreren Flugzeugen und von Landstationen auf Malta. Entschluss, Ausweichsperre nordwestlich Filfola zu werfen. Auf West-und Nordwestkürsen Wurfposition angesteuert.
0042		Mondaufgang.
0150		Mit Minenwerfen begonnen.
0200		Minenwerfen beendet. Sperrlegung auf befohlener Ausweichposition infolge bereits hochstehenden Mondes nicht mehr möglich. Auf Westkurs mit 15 sm abgesetzt und Rückmarsch angetreten.
0242		14 sm westl. Gozo hören Ortungen auf.
0445		Fliegeralarm auf Malta.
0430 bis 0535		
0745		Evolutionieren der Flottille bei Nacht. Porto Empedocle eingelaufen.

Kurzbericht:

Flottille bereits auf Anmarsch westl. Gozo durch Ortungsgerät auf Malta erfasst und laufend geortet. Beim Passieren Südküste Malta 7 sm Abstand wurden laufend SB-Feuer gezeigt. 2358 Uhr auf Position Delli Mara Point in 317 Grad 3 sm ab von Scheinwerfern beleuchtet und mit Artillerie beschossen. Nach Südosten und Südwesten abgelaufen und nach Sammeln Flottille südlich Filfola Sperre nordwestlich der Insel Filfola 0150 Uhr geworfen. Durch aufgegangenen Mond bedingte Sperrlage:

1.)	14 Grad	22,24 Min. Ost,	35 Grad	47,30 Min. N
2.)	14	22,24	35	48,7
3.)	14	21,0	35	48,7
4.)	14	21,0	35	47,3

Genauigkeit 0,5 sm. Lage der Sperre mit Sicherheit durch Ortungen vom Gegner erfasst. Flottille wurde während gesamter Zeit bis 0242 Uhr 14 sm südwestl. Gozo geortet.
Vermutlich Ortungsgerät zwischen Dingli und Kalb is Sabia. Da beim Anmarsch südlich Malta wiederholt SB gezeigt und von Delli-Mara Point ES-Anruf "UA", Annahme, dass Patrouillenfahrzeuge in See waren. Auf Grund vorgefundener Abwehr halte ich Durchführung Unternehmung zwischen Delli-Mara Point und Marsa Skala für wahrscheinlich nicht mehr erfolgreich und möglich. Vorschlage daher weitere Verseuchung nordwestlich heutiger MT 25 und südwestlich und südlich Filfola in Anlehnung an MT 25. Ferner halte ich Sperrlegung im. Abstand von 4 - 5 sm nördlich La Valletta auf Einlaufwegen für zweckmässig und erfolgversprechend. 2320 Uhr 3 wahrscheinlich feind-

liche

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		liche Nachtjäger beim Start. 0445 Uhr Fliegeralarm auf Malta. Heute Auslaufen 1745 Uhr beabsichtigt. Nach Einlaufen meldet II. Fliegerkorps, dass in der Nacht mitgehörter Funksprechverkehr zwischen engl. Nachtjägern und Bodenstellen über südlich Malta stehende feindliche Fahrzeuge beobachtet worden ist.
1330		Boote werden für Mineneinsatz beladen. Kr. Fernschreiben vom Dt.Markdo.: Einsatzbefehl für 7 Boote. Absicht: Werfen gemischter Sperre südlich Malta in Nacht 3.-4.11.. Lage der Sperre: A. 35 Grad 46,65 Min.Nord 14 Grad 38,7 Min.Ost B. 35 46,0 14 38,8 C. 35 45,8 14 37,5 D. 35 46,4 14 37,3 Ausweichsperre: A. 35 Grad 47,75 Min.Nord 14 Grad 44,8 Min.Ost B. 35 47,1 14 45,0 C. 35 46,9 14 43,65 D. 35 47,5 14 43,5 Bezeichnung der Sperre: MT 26 Beladung: 4 Boote je 6 UMB mit 150 m AT, 3 Boote gemischt mit je 3 UMB, 3 RB, 6 Spr. B. D mit Tiefeneinstellung UMB minus 3,5 m, RB 5 - 20 m wechselnd Spr. B. 10 - 20 m wechselnd. Minenabstände 50 bis 100 m wechselnd. Sperrschutzmittelabstände in der Reihe 120 bis 240 m.
1700		Pernschreiben an Dt. Markdo.: "Anmarsch zur Täuschung Gegner nördlich und südlich Malta beabsichtigt. Bitte daher Verlegung heutiger Ausweichsperre, da bei bisher geplanter Lage für spätere Unternehmungen navigatorische Behinderung.
1745		Mit "S 33, 35, 57, 60, 56, 54 und 30" zur Minenunternehmung ostwärts Marsa Scirocco ausgelaufen.
2130		Nordwestlich Hurd-Bank durch kurze Ortungen von Land erfasst.
2204		Richtscheinwerfer auf Malta nach oben gerichtet, wahrscheinlich Flugzeugstart.
2210 ab 2215		Kurze Ortung von Land.
2332		Laufend kurze Ortungen von Land. Nach mehreren Lotreihen Wurfposition angesteuert.
		gez. Kemnade.
4. 11.	Seegebiet um Malta	
0034	Wind Südost,	Auf 161 Grad gegangen, Kiellinie.
0047	Stärke 2,	Wendung ROT 9, Kurs 71 Grad, Fahrt 7 sm.
0048	Seegang 1 - 2,	Minenwerfen begonnen.
0058	wolkenlos, gute Sicht	Minenwerfen beendet.
		0103

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0103		Scheinwerferleuchten auf Malta
0115		Bombenangriff auf Malta. Rückmarsch angetreten.
0615		Porto Empedocle eingelaufen.
		Kurzbericht:
		Sperre 0048 Uhr ohne feindliche Abwehr geworfen. Flottille war jedoch durch Ortungsgeräte nördlich Hurd-Bank schon erfasst. Sperrlage MT 26: 1.) 35 Grad 46,78 Min.Nord 14 Grad 39,6 Min.O. 2.) 35 46,0 14 39,8 3.) 35 45,7 14 38,o5 4.) 35 46,45 14 37,7. Genauigkeit 0,4 sm. Spreng-und Reisbojen liegen wie auch bei gestriger Unternehmung befohlen, nach hiesiger Ansicht wirkungslos auf 30 bis 60 m Tiefe. 0115 Uhr Bombenangriff auf Malta.
		Flottille Ruhe. Es werden starke Schiffsansammlungen in Gibraltar gemeldet.
2000		Kr. Fernschreiben v. Dt. Markdo.: "Einsatzbefehl für 7 Boote Absicht Werfen 7 reihiger UMB-Sperre südlich Malta. Lage der Sperre: 35 Grad 45,0 Min.Nord 14 Grad 28,8 Min. Ost 35 44,3 14 29,0 35 44,1 14 27,7 35 44,7 14 27,5 Ausweichsperre: 35 Grad 48,6 14 Grad 49,6 35 48,0 14 49,8 35 47,8 14 48,5 35 48,4 14 48,3. Bezeichnung der Sperre: MT 27. Beladung: 42 UMB mit 200 m AT je Boot 6 UMB. Tiefeneinstellung UMB minus 3,5 m. Minenabstände 350 m, mittlerer Minenabstand 50 m, Reihenabstand 200 m. Weiteres für Zeitpunkt Durchführung folgt kurzfristig.
2200		Fernschreiben an Dt. Markdo.: "Bei weiteren laufenden Mineneinsätzen wie bisher (2 Tage Einsatz, 1 Tag Ruhe) und bei 14 Betriebsstunden pro Unternehmung und Einsatz von 7 Booten je Unternehmung ergibt sich unter Voraussetzung und in dem Bestreben, bis etwa zum 16.11. alle 10 Boote zu einem Einsatz gegen einen Geleitzug betriebsstundenmässig einsatzbereit zu haben, am 16.11. der Ausfall von "S 30" zur grossen, "S 33, 55, 61" zur kleinen Motorenüberholung. Ab 16.11. können dann restliche Boote noch folgende Einsätze fahren: "S 36" einen, "S 54" zwei, "S 56" einen, "S 57" - sechs, "S 59" - zwei, "S 60" - fünf. Daher Entscheidung erbeten, ob a) Flottille mit möglichst allen Booten gegen nächsten Geleitzug angesetzt werden soll, oder b) Minen-

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseeverein. in Kiel. Für Nordseeverein: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		aufgaben von dort als vordringlicher angesehen werden. Bei Entscheidung für a) würde Überholung Motoren gem. aufgezeigter Aufstellung erfolgen und in Vollmondperiode verlegt, sodass gegen 8. Dezember wieder 8 Boote K.B. sind, wenn vom 16.11. bis 8.12. kein Mineneinsatz gefahren wird. Bei Aussetzen Minenoperationen würde Flottille laufend mit 10 Booten zum Einsatz gegen Geleitzüge klar sein. Im Fall b) würde laufende Überholung ab sofort einsetzen, sodass ab 8. 11. nur 7 Boote und ab 14. 11. höchstens 6 Boote bis Ende Dezember K.B. sind. Bestätigung erbeten." gez. Kemnade.
5. 11. 11,45	Porto Empedocle	Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo.: "Minenunternehmung heute Nacht mit 6 Booten durchführen. Da Durchbruch Sizilienstrasse Minenkreuzer "Manxman" in gleicher Nacht nicht ausgeschlossen, 4 Boote mit geringen Betriebsstunden klar halten zum Torpedoeinsatz, Führung Wuppermann.
13,40		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo.: "Torpedoeinsatz heute Nacht entfällt, da Minenkreuzer Gibraltar wieder eingelaufen ist. Mineneinsatz mit 6 Booten planmässig.
1745		Mit "S 33, 35, 57, 60, 56, 54, und 30" zur Minenunternehmung vor Malta ausgelaufen.
2035		Flottille steht 22 sm nordwestlich Gozo und wird von Ortungsgeräten auf Malta erfasst und laufend geortet.
2158		Scheinwerfer auf Gozo sucht Horizont in
2213		Richtung Flottille ab. Kurs auf Insel Filfola abgesetzt. Starke
2223		Ortungen rechts voraus. Filfola in Sicht. Lotreihen zur Besteckverbesserung. Flugtätigkeit über Malta, 2 Flugzeuge mit gesetzten Laternen.
2302		Wurfposition angesteuert.
2327		Minen geworfen.
2332		Scheinwerfer von Binghaisi und Delli-Mara Point beleuchten Flottille, die jedoch nicht genau erfasst wird. Letzte Mine fällt nach Ausführung 6. Dez. Wendung nach Steuerbord, mit 15 und später 24 sm nach Süden abgelaufen, um von Insel abzusetzen und ausserhalb Ortungsbereichs Rückmarsch östlich und nördlich Malta anzutreten. Scheinwerfer wischen laufend über die Boote und begrenzen Sektor, in dem Flottille abläuft. gez. Kemnade.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.11.	Seegebiet südl.	Ausser Ortungen von Land werden Ortungen von
ab	Malta, Wind südost,	2 Flugzeugen wahrgenommen. Kurs Süd, 26 sm,
0004	Stärke 2,	um möglichst schnell aus Ortungsbereich Land-
	Seegang 1 - 2,	stationen herauszukommen und Unterstützung
	wolkenlos, Sicht	Suchtätigkeit feindlicher Nachtjäger durch
	über 10 sm.	Landstationen und Küstenrichtscheinwerfer zu
		verhindern. Beide Flugzeuge schalten wiederholt für kurze Zeit ihr Gerät aus und orten wechselweise.
0014		Leuchtbombe steuerbord voraus etwa 1000 m Abstand. Mit Flottille auf Nordostkurs gewendet und Leuchtbombe rechts achteraus genommen, um schmale dunkle Silhouette zu zeigen.
0021		Wieder auf Ostkurs gegangen.
0025		Leuchtbombe Steuerbord querab, auf Nordkurs gewendet.
0027		Nach Erlöschen Leuchtbombe auf Ostkurs gegangen.
0028		Leuchtbombe Steuerbord querab, wieder auf Nordkurs gewendet.
0030		Leuchtbombe achteraus.
0033		Leuchtbombe achteraus.
0034		Nach Erlöschen Leuchtbomben wieder Ostkurs gesteuert.
0036		Leuchtbombe Steuerbord querab, auf Nordkurs gegangen.
0040		Kurs Ost zur Umgehung ital. Minensperre.
0045		Leuchtbombe Steuerbord achteraus etwa 5000 m Abstand.
		Während gesamter Zeit werden Ortungen von 2 Flugzeugen, die die Flottille umflogen (Peilungen laufend festgestellt) wahrgenommen, die auch weiterhin anhalten. Dabei wurde bemerkt, dass Flugzeuge offenbar beständig durch 2 Scheinwerfer, die schräg nach oben gerichtet waren, auf den Sektor hingewiesen wurden, in dem sich die Flottille befand. Ferner standen zwischen diesen beiden Scheinwerfern 2 weitere, die über Kreuz gestellt wurden und laufend in Richtung der Boote wiesen.
0105		Auf Nordkurs westl. ital. Sperren mit 20 sm Abstand von Südküste Sizilien Rückmarsch angetreten.
0200		Kurs 340 Grad, Porto Empedocle angesteuert.
0210		Flugzeugortungen nicht mehr wahrnehmbar.
0230		Nach nochmaligem Erfasstsein von 3 Landstationen hören auch diese Ortungen auf.
		Deutsche Ortungsgeräte bei Pozallo und Leone orten auf gleicher Frequenz wie bisher engl.
0610		Zerstörer im Mittelmeer. Porto Empedocle eingelaufen.
		Kurzbericht:
		Sperre 2327 Uhr geworfen. Beim Fallen letzter Minen wurde Flottille von Scheinwerfern Binghaisi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		haisi Point beleuchtet und trat Rückmarsch ostwärts und nördlich Malta an. Ab 2035 Uhr nordwestlich Gozo 22 sm ab bereits durch Ortungsgeräte erfasst und bis 0230 Uhr Position La Valetta in 230 Grad 25 sm ab laufend geortet. Ab 0004 Uhr durch 2 bezw. 3 Nachtjäger mit Gerät bis 0210 Uhr unter Leuchtbombenwerfen verfolgt, jedoch wahrscheinlich nicht gesehen, da kein Beschuss und Bombenangriff erfolgte. Nachtjäger arbeiteten bezügl. Richtungsangabe mit Richtscheinwerfern zusammen, die genau Sektor begrenzten, in dem Flottille stand. Sperrlage: 1.) 35 Grad 44,7 Min.Nord 14 Grad 27,5 Min.O. 2.) 35 45,1 14 28,77 3.) 35 44,4 14 29,66 4.) 35 44,65 14 27,6 Genauigkeit 0,5 sm, da keinerlei Tiefenangaben auf Wurfpositionen in Seekarte vorhanden. Einsatzbefehl für 6 Boote: Absicht Werfen 6 reihiger UMB-Sperre in Nacht 6. zum 7.11. südlich Malta. Bezeichnung MT 28, Beladung 35 UMB, je Boot 6 UMB, Tiefeneinstellung minus 3,5 m, Minenabstände 300 m, mittlerer Minenabstand 50 m, Reihenabstände 200 m. Weiteres über Sperrlage und Entscheidung Durchführung folgt kurzfristig.
1040		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo.: "Heute kein Mineneinsatz, sofort Torpedoeinsatz vorbereiten.
1720		Flottille erhält Befehl, zum Torpedoeinsatz noch heute Nacht nach Trapani zu verlegen, da möglicherweise Geleitzug von Gibraltar nach Osten.
2000		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo.: "Heute Nacht keine Verlegung nach Trapani." gez. Kemnade.
7.11. 1210	Porto Empedocle	Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo. Italien: "Verlegung nach Trapani heute Nacht durchführen. Sofort Brennstoffergänzung."
1630		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo. Italien: "Auslaufen nicht vor 0400 Uhr. Sofort Absichten, Auslaufzeit, Marschgeschwindigkeit und voraussichtliches Einlaufen Trapani melden."
2000		Kr. Fernschreiben an Dt. Markdo. Italien: "Auslaufe 0400 Uhr mit zehn Booten. Marschfahrt 20 sm. Einlaufen Trapani gegen 0830 Uhr."
2300		SSD Fernschreiben vom Generalkommando II Flieger-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Fliegerkorps I C: "Seelage 7.11.1942: 0440 Uhr wurde durch ASV-Flugzeug in 03 Ost 1840 feindliche Geleitzugspitze erfasst und Fühlung gehalten. Tagsüber im Qu 03 Ost 1800 langsame Fahrt, dabei Formationsänderung des Geleitzuges. 1800 Uhr Standort 03 Ost 2850, Kurs Ost, Fahrt 14 sm. Zwei 14 und 24 Stunden später Gibraltar passierende Geleitzüge mit Kurs Ost wurden durch Luftaufklärung nicht erfasst. Belegung Gibraltar 7.11. 1300 Uhr deutet auf weitere Geleitzugsbildung hin. Schlachtschiff "Nelson", ein U-Bootsmutterschiff, ein Kreuzer, ein Hilfskreuzer, 4 Zerstörer, 4 U-Boote, 42 kleinere Einheiten, 3 Transporter, 10 Tanker, 37 Handelsschiffe, Vermutliche Folge der Geleitzüge: 1.) Geleitzug Nr. 1 Nacht 5./6.11.42 ab Gibraltar. 2 Schlachtschiffe, drei Träger, ein Monitor, 6 Kreuzer, 55 Zerstörer und Bewacher, zirka 35 Transportschiffe. Zusammen 102 Einheiten. 2.) Geleitzug Nr. 2: Gibraltar 1700 Uhr (Meldung Cap Spartel und Meldung Gibraltar 1700 Uhr): 27 Frachter, 1 Tanker, 3 Zerstörer, 10 Geleit-und Kanonenboote, 6 Minenleger. Zusammen 47 Einheiten. 3.) Geleitzug Nr. 3: 6.11. Ceuta: 2320 bis 0035 Uhr Geleitzug vom Atlantik nach Osten: 11 Zerstörer 2 kleinere Einheiten, 1 grosse Einheit, vermutlich Flugzeugträger, 2 Einheiten, vermutlich leichte Kreuzer, 2 Fahrgastschiffe - drei Schornsteine-, 4 Fahrgastschiffe - 2 Schornsteine - 2 Fahrgastschiffe, 10 grosse Frachter (eins wahrscheinlich Katapult). Zusammen 34 Einheiten. Gibraltar 2210 Uhr in unbekannter Richtung ausgelaufen: ein Flugzeugträger, 2 Zerstörer, 1 Minenkreuzer ("Abdiel"-Klasse?), 4 kleine Fahrzeuge. Zusammen 8 Einheiten. 4.) Ceuta 7.11. 0500 Uhr: Von Gibraltar nach Osten ausgelaufen: 1 Träger, ("Forious"), 3 Zerstörer, 1 Kreuzer. Zusammen 5 Einheiten. gez. Kemnade.
8.11. 0400	Porto Empedocle	Mit "S 33, 35, 61, 36, 57, 56, 54, 59, 60, 30" ausgelaufen zum Marsch nach Trapani.
0830	Trapani	Mit allen Booten Trapani eingelaufen und festgemacht. Brennstoffübernahme.
1400		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo. Italien: "Ab 1400 Uhr halbstündige Bereitschaft."
1400		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo. Italien; gltd. an O.K.M. 1/Skl, Gruppe Süd, Admiral Ägäis: Erbitte Prüfung folgender Fragen: 1.) Verlegung Sfl. mit zehn Booten nach tunesischen oder ostalgerischen Gewässern. Geplant Bougie zum Einsatz gegen Nachschub englischer Landungsoperationen. 2.) Verlegung "Hermes" zunächst Sizilien-

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
		Sizilien-Sardinien gegebenenfalls Häfen wie Ziffer 1 zur Unterstützung Kampfaufgaben 3. Sfl. und erstem Brennstoffnachschub, wenn Anlaufen italienischer Zerstörer in französischen Häfen politische Bedenken entgegenstehen.! Fernschreiben an Dt. Markdo. Italien; nachrichtlich F.d.S.: " 1.) Einsatz Flottille gegen Landungen im Algierbereich nur unter Voraussetzung genügenden Brennstoffvorrates möglich. Verbrauch Trapani-Cagliari pro Boot 5 cbm. Nach Auffüllung gesamten Cagliari lagernden Brennstoffes Marsch nach Bougie Verbrauch pro Boot 6 cbm. Daher für Auffüllung aller Boote 60 cbm. in Bougie erforderlich. Für einen Ansatz bis Seegebiet um Algier pro Boot 8 cbm gleich 80 cbm für 10 Boote. Nach Rückkehr nach Bougie pro Boot noch 5 cbm vorhanden, die für Rückmarsch Bougie-Cagliari nicht mehr ausreichen. Somit in Bougie Auffüllung pro Boot mit 1 cbm nötig. Daher Bereitstellung 70 cbm Brennstoff und 3 cbm Schmieröl ohne jede Reserve in Bougie erforderlich. Ferner sind erneut in Cagliari Brennstoffmengen für entsprechend weitere operative Absichten zu überführen, da dort kein Brennstoff, auch nicht für Rückmarsch Sizilien mehr vorhanden. 2.) Zerstörer "Hermes" kann h.E. höchstens 100 Fass gleich 20 cbm. Brennstoff nur als Deckslast mitnehmen, weil Heizölbunker für Treiböl ungeeignet. Daher würde Brennstoffmenge "Hermes" in Bougie für eine Unternehmung von 2 bis 3 Booten mit Rückmarsch nach Cagliari über Bougie (wegen erneuter Brennstoffergänzung von 1 cbm pro Boot), ausreichen. 3.) Direkte Vorstösse von Cagliari wegen zu grossen Anmarsches nicht durchführbar. 4.) FT-Übermittlung nicht sicher, wahrscheinlich ausgeschlossen. (Wegen Reichweite) 5.) Hier Auffassung, dass Einsatz von Cagliari mit Stützpunkt-Dampfer "Bengasi" nur erfolgversprechend gegen weitere Landungen von Bougie ab ostwärts. 6.) Hinweise auf Betriebsstunden "S 33, 61 und 36".
1830		FT Kr. vom Dt. Markdo. Italien: "Heute Nacht kein Einsatz."
2030		Boote wurden durch MNO Rom mehrfach in auffälliger Weise zur Abgabe von Funksprüchen aufgefordert und mit unverschlüsseltem Funknamen gerufen.
2110		Funkspruch an Marnafü. Italien, MNO Sizilien: "Boote hören Rom mit Lautstärke 5, Empedocle mit 5 und Augusta mit 2 bis 3. Starker Fremdstörer. Es ist hier unverständlich, weshalb Boote mit unverschlüsseltem Funknamen gerufen werden und ein h.E. vom Feinde weitgehendst einzusehender Verständigungsverkehr geführt wird."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		wird." gez. Kemnade.
9.11. 0100	Trapani	Von Dt. Markdo. Italien eingehende Lage vom 8.11. 0600 und 1800 Uhr ergibt: "Feindlage westliches Mittelmeer: Über Zusammensetzung und Standort feindlicher Seestreitkräfte gegenüber Lage vom 7.11. keine neuen Erkenntnisse. Feindliche Landung wird in den Morgenstunden des 8.11. im Raum Algier-Philippeville erwartet, gegebenenfalls von einer westlichen Sondergruppe in Gegend Tenes. Bisher keine Anzeichen für einen Durchbruch von Teilstreitkräften durch die Sizilienstrasse. Im Laufe des 7.11. hat die 2. Gruppe des englischen Geleitverbandes auf die im Seegebietm nordwestlich Algier verhaltende 1.Gruppe aufgeschlossen und sich mit ihr am Nachmittag vereinigt. Ab Abends Weitermarsch mit langsamer Fahrt in mehreren Kolonnen und nördlich abgesetzter Sicherung durch schwere Einheiten. Über 3. und 4. Gruppe am 7.11. nur unvollständige Meldungen. Vermuteter Standort Abends im Seegebiet nordostwärts Oran. Gesamtstärke der Verbände 3 bis 4 Schlachtschiffe, 4 - 5 Träger, 6 bis 7 Kreuzer, etwa 40 Zerstörer, rund 50 weitere Geleiteinheiten und etwa 80 Handelsschiffe, darunter mehrere über 20 000 B.R.T.. Am 8.11. 0300 Uhr Angriff und Landungsversuch bei Oran, wahrscheinlich durch 3. und 4. Gruppe. Franzosen leisten vorläufig anscheinend mit Erfolg Widerstand. 0400 Landungen im Raume westlich und ostwärts von Algier. Meldungen über Lage unvollständig, Stadt nach italienischer Meldung in Hand von de Gaullisten, aber auch dort französicher Widerstand und Abwehr-Landung gemeldet. Im Laufe Vormittag des 8.11. im Raume um Algier zahlreiche Gruppen von Handelsschiffen unter Sicherung einer Gruppe schwerer Seestreitkräfte mit wahrscheinlich 1 bis 2 Flugzeugträgern und 2 Schlachtschiffen. Eine weitere Sicherungsgruppe mit wahrscheinlich 2 Schlachtschiffen, 3 Flugzeugträgern, 5 Kreuzern, mehreren Zerstörern nach ital. Luftaufklärung 60 sm nordw. Bougie. Im gleichen Seegebiet nach deutscher U-Bootsmeldung 0630 Uhr ein Geleitzug Kurs Ost. Mittags 80 sm ostwärts Gibraltar nach deutscher Luftaufklärung+8 Handelsschiffe, 2 Tanker, 6 Bewacher mit Kurs Ost."
		SSD Fernschreiben von Gen.Kdo. II. Fliegerkorps I c: "Vor Oran zirka 45 Handelsschiffe und 20 bis 30 Seestreitkräfte, bei Algier insgesamt zirka 100 Schiffe, darunter 2 Schlachtschiffe und 2 Flugzeugträger vor der Küste liegend
		0510

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		liegend und Landungstruppen absetzend gemeldet. Um 1225 Uhr wurde im Qu. 4871 ein Flugzeugträger, 7 Kriegsschiffe mit Kurs West gemeldet. Dies können dieselben Einheiten sein, die laut ital. Meldung 0855 Uhr im Qu. 4827 Kurs Ost gemeldet sind. 2 anscheinend durch Lufttorpedo beschädigte Dampfer um 1050 Uhr im Qu. 03 Ost 1831, dabei ein Kreuzer, 2 Zerstörer ohne Fahrt. 0905 Uhr ein Handelsschiff mit 5 000 B.R.T. und 3 Zerstörer im Qu. 13 West 1886 ohne Fahrt. 1001 Uhr ein Zerstörer, 2 Handelsschiffe 5 000 B.R.T. in 33 Ost 0215 mit Kurs 210 Grad. 1130 Uhr 3 Kriegsfahrzeuge in 33 Ost 4367, Kurs 46 Grad."
0845		Lage Mittelmeer vom 9.11. 0600 Uhr vom Dt. Markdo. Italien: " Feindlage westliche Mittelmeer: Hafenbelegung Gibraltar 8.1. 1000 Uhr: 1 Schlachtschiff, 1 Kreuzer, 2 U-Boote, 1 Hilfskreuzer, 45 Frachter, 2 Fahrgaster, 15 Tanker. Nach Lagemeldung OBS 2200 Uhr befanden sich im Raum Algier und Seegebiet Algier insgesamt rund 110 bis 120 Einheiten, eingeteilt in 4 Gruppen. Nach ital. Meldung ist Algier im Besitz von Amerikanern, Feindseligkeiten 1800 Uhr eingestellt, französisch-amerikanische Verhandlungen im Gange. Nach Funkaufklärung: 1800 Uhr war Oran von Landseite her vollkommen eingeschlossen. Hafenlage Oran: Französischer Aviso "Surprise" versenkt, Zerstörer "Tramontane" und "Tornade" an der Küste gekentert. Zerstörer "Epervier" und Torpedoboot "Lypon" für Verteidigung des Hafens eingesetzt. U-Boote "Acteon", "Fresnel" und "Argonaute" in See. Deutsches U-Boot meldet 2345 Uhr: Buch von Algier leer, Brände im Hafen, draussen einige Zerstörer. Nach ital. V-Mannmeldung wurde Eingang Bizerta-Kanals durch Versenkung von 2 Dampfern gesperrt. Der in Nacht zum 9.11. vorgesehene Luftangriff auf Algier musste wegen Wetterlage ausfallen. Bei Widersetzung Landungsversuch verloren franz. Seestreitkräfte vor Casablanca 2 Torpedoboote, beschädigt wurden Kreuzer "Primauguet", 2 Zerstörer und 2 Torpedoboote. 1 englischer Kreuzer versenkt gemeldet. (Ital.Meldung).
2045		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo. Italien: "Beschleunigt Porto Empedocle zurückverlegen."
1400		Mit allen Booten Trapani zum Marsch nach Porto Empedocle ausgelaufen.
1730	Porto Empedocle	Porto Empedocle festgemacht.
1410		SSD Fernschreiben vom Dt. Markdo. Ital.: "Für beabsichtigte Verlegung folgende Absichten zur Kenntnis und Vorbereitung: 1.) Seetransportchef Italien stellt ein oder mehrere Fahrzeuge zur Verfügung, die Gesamt zirka

Fortsetzung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		zirka 300 To Laderaum haben. Diese Fahrzeuge sollen umgehend Empedocle verlegt werden. 2.) Qu. Markdo. sorgt aus dem Raum Messina-Palermo für beschleunigte Überführung von 1000 leeren Fässen nach Empedocle, die dort gefüllt und auf die unter 1.) genannten Fahrzeuge verladen werden sollen. 3.) Stehen mehrere Fahrzeuge zur Verfügung, Torpedos gesondert auf eines von ihnen verladen, um Brennstoffüberführung gegebenenfalls vorziehen zu können und Torpedotransport zurückzustellen, bis mit D. "Bengasi" und Regelstelle an der franz.-afrikanischen Küste gerechnet werden kann. 4.) 7. Sfl. hält Kommando klar zur Verlegung nach Messina, um Verladung leerer Fässer zu beaufsichtigen und zu beschleunigen. 5.) Qu. Markdo. prüft, ob Beladung Augusta statt Empedocle Zeitersparnis bringen kann. Für diesen Fall gelten Ziffer 1 bis 4 sinngemäss für Augusta. Entscheidung folgt."
2400		SSD-Fernschreiben an Dt. Markdo. Italien; F.d.S: 1.) Für vom Dt. Markdo. Italien geplante Verlegung kommen betriebsstundenmässig folgende Boote in Betracht: " S 30, 35, 56, 54, 57, 59, 60." Bei "S 33, 61" höchstzulässige Betriebsstundengrenze durch Anmarsch zu neuem Stützpunkt überschritten. Absicht sofortigen Beginns Motorenüberholung "S 33, 61" in Augusta da Boote ab 24. bezw. 27.11. wieder K.B. sein können, wenn Verlegung nach Augusta am 10.11. abends durchgeführt wird. "S 36" hat heute 472 Betriebsstunden, ist aber wegen Ausfall eines Pumpenantriebes mit nur einer Lenzpumpe eingeschränkt K.B., Allein durch Verlegung und Rückmarsch ebenfalls Höchstgrenze überschritten. Nach Angabe Werftverbindungsstelle Süd vom 5. 11. kann nächstes Boot erst Anfang Dezember zur Grundüberholung aufgenommen werden. Erbitte Erwirkung früheren Arbeitsbeginns und beschleunigter Durchführung Instandsetzung dort befindlicher und dahin zu verlegender Schnellboote bei ital. Marine oder Prüfung, ob Instandsetzung Schnellboote auf Kosten Räumbootebeschleunigt werden kann. 2.) zu Ziffer 5: Halte Überführung Treiböls von Porto Empedocle aus für günstiger, da Bestand Augusta nur 238 cbm. 3.) Überprüfung Flakschutz für beabsichtigten Stützpunkt erbeten. 4.) Bestätigung erbeten."
		gez. Kemnade.
10.11. 0230	Porto Empedocle	SSD-Fernschreiben vom Dt. Markdo. Italien: " 9.11. um 1840 Uhr in Mar. Qu. CH 9465 ein Geleitzug Kurs 65 Grad, insgesamt 30 Einheiten, darunter ein Träger von dt. Flugzeug gesichtet. Falls.

Zu beziehen vom Vordruckager 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
		Falls Vormittagsaufklärung Durchbruch Sizilienstrasse möglich erscheinen lässt, mit Einsatz in Nacht 10.11. bezw. 11.11. und dazu Auslaufen Mittag rechnen."
1225		Kr. Fernschreiben an Dt. Markdo. Italien: "Brennstofflage bei befohlener Verlegung: Für Marsch Porto Empedocle nach Biserta mit 18 sm Verbrauch 4 cbm. Für möglicherweise notwendig werdenden Rückmarsch nach Trapani bezw. Cagliari mit a) 18 sm 2,8 cbm, b) 26 sm, 4,0 cbm bleibt für eine Unternehmung im Fall a) rund 6,5 cbm gleich 10 Stunden Unternehmung, im Fall b) 5,5, cbm gleich 8 bis 9 Stunden Unternehmung. Daher im Fall a) Vorstoss bis zur Länge von Cap Toukoush, imFall b) Vorstoss bis zur Länge von 8 Grad Ost durchführbar."
1430		Kr. Fernschreiben vom Dt. Markdo. Italien: " 6 Boote mit sparsamer Fahrt 10.11. nachmittags so Tunis verlegen, dass 11.11. 0900 Uhr Einfahrt La Goulette erreicht ist. Franzosen sind über OBS benachrichtigt worden und gebeten, Lotsen vor Einfahrt zu entsenden. Durchführung nicht sichergestellt. Notfalls ohne Lotsen einlaufen. Keine Zwangskurse im Golf von Tunis. Vorsicht bei Annäherung Hafen. Einzelboot vorschicken. Als ES-Signal gegenüber Franzosen Rot Grüne Doppelsterne ohne Erwiderung vereinbart. 7.Boot warten auf Funktrupp aus Augusta, anschliessend ebenfalls verlegen in Einvernehmen mit Markdo.Nachschub Brennstoff wird von hier geregelt. Beschleunigte Verlegung R 12 und R 13 zum Schutz Hafeneinfahrt gleichfalls beabsichtigt. Aufgabe:
		A) Allgemein: Schutz des für nachfolgende Transporte der Achse wichtigen Hafens auf Basis Zusammenarbeit mit franz. Behörden, die Vichybefehle befolgen.
		B) Im Besonderen: 1.) Flagge zeigen am Hauptstandort franz. Behörden, dadurch moralische Rückenstärkung.
		2.) Verhinderung Sperrung Hafens einschliesslich Zufahrt durch franz. Sabotageakte oder Schutzmassnahmen.
		3.) Verhinderung anlaufender engl. Landungsoperationen.
		4.) Sofort Fühlung nehmen mit eigenen und franz. Dienststellen, besonders Oberst Harlinghausen.
		5.) Täglich Lagemeldung."
2200	Strasse von Sizilien, Wind west nord west, Stärke 2 - 3 , Seegang 2, gute Sicht.	Mit "S 60, 35, 57, 56 und 30" Porto Empedocle ausgelaufen. Marschfahrt 20 sm.
		gez. Kemnade.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.11.		
0006		FT. Kr. 2341/63 vom Dt. Markdo. Italien: Entwicklung Beziehungen Achse-Frankreich lassen Zusammenarbeit in Tunis fraglich werden, vielleicht auch feindselige Handlung sofort oder später. Grösste Vorsicht. Zunächst nördlich 37 Grad Nord oder ostwärts 10 Grad 40 Min. Ost unter Land ankern. Kurzfristige Bereitschaft. Ein Boot ankert vor La Goulette. Verbindung aufnehmen mit Harlinghausen. Weiteres Einlaufen, wenn Lage sicher erscheint. Eine Rotte Tunis, 4 Boote Goulette."
0702		Mehrere Ju 88 und zahlreiche Ju 52 - Staffeln zwischen Sizilien und Afrikaküste gesichtet, Kurs Tunis.
0711		Ital. Seeaufklärer
0740		Ital. Segler in Sicht, Kurs Tunis.
0744		FT. Kr. 15/68 vom Dt. Markdo. Italien: "Achsentruppen besetzten ab 0710 Uhr unbesetztes Frankreich, Korsika und Tunesischen Brükkenkopf. Anweisungsgemäss ergangenem Fernschreiben bleiben aufrecht erhalten. Vorsicht nicht im Hafen abschneiden lassen."
0840		Eigne Jagdflugzeuge überfliegen Flottille. Nachdem auf dem Flugplatz in Tunis laufend deutsche Flugzeuge staffelweise landen und starten, bin ich der Auffassung, dass im Tunisraum Ruhe und Frieden herrschen. Ich gehe daher mit dem Führerboot bis an die Hafensperre heran unter Zurücklassung der übrigen Flottille, die bei der Ansteuerungstonne von La Goulette auf und ab steht.
0945		Auf der Signalstation weht das Flaggensignal: "Einlaufen verboten." Durch Megafon Öffnen der Sperre bei einem auf der Mole stehenden franz. Marineunteroffizier gefordert, worauf zugesichert wird, dass franz. Lotse an Bord kommt.
1000		Franz. Lotse und ital. Hauptmann von ital. Waffenstillstandskommission kommen an Bord. Öffnen der Sperre gefordert, worauf beide wieder von Bord gehen, um den franz. Hafenkommandanten zu unterrichten. Sperre wird geöffnet.
1015		Lotsen an Bord genommen und eingelaufen. Da der Eingang in den Einfahrtkanal von La Goulette durch 2 versenkte Dampfer gesperrt ist, machen je 2 Boote an 2 Leichtern, 2 Boote in der Hafensperrlücke, die auf meinen Befehl geöffnet bleibt fest.
		Auf der Pier kurze Besprechung mit franz. General von Waffenstillstandskommission, der mich bittet, die Besatzungen nicht mit den franz. Truppen und Posten zu mischen. Dem franz. Kptlt. Guillon, Kdt. des in La Goulette liegenden Minensuchbootes "Canard", der gleichzeitig Hafenkommandant ist, mitgeteilt,
		dass

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		dass ich die Bewachung der Sperre ab sofort übernehme. Es wird beabachtet, dass alle franz. Posten und MG-Trupps auf den Molen und im Hafen ihre Stellungen räumen. Im Hafen liegen: 1.franz. Minensuchboot, "Canard", ein 800 bis 900 t Tankschiff angeblich mit Alkoholladung. Der eine der beiden versenkten Dampfer lässt sich, da er anscheinend noch schwimmfähig ist, wahrscheinlich bergen und abschleppen, sodass die Einfahrt nach Tunis frei werden kann.
1115		Fahrt mit PKW zu Oberst Harlinghausen nach Tunis. Ergebnis Besprechung: 1.) Unklare Haltung und Einstellung der Franzosen. 2.) Luftwaffenverbände und auch Erdtruppen der Franzosen ziehen ab,nachdem am Vortage eine ital. Jagdgruppe in Tunis erschienen ist. 3.) Sicherung gegen Sabotage treffen, obwohl diese zunächst nicht angenommen wird. 4.) Flottille übernimmt Sicherung des Hafen La Goulette und des Küstenvorfeldes und versucht, Einfahrtskanal La Goulette für Einlaufen Nachschubdampfer frei zu machen. 5.) Gemeinsame Auffassung,dass Bizerta als Brückenkopf und insbesondere Nachschubhafen und Einsatzbasis erheblich günstiger als Tunis. 6.) Weitere Landungsoperationen der Amerikaner und Engländer erfolgen im Raume Bougie. Auf Grund vorgefundener Lage folgender FT. an Dt. Markdo. Italien: 1.) Einfahrtkanal nach Tunis unmittelbar nach erstem Hafenbecken La Goulette gesperrt durch versenkte Dampfer. Kais für Entladung Nachschubgut im verfügbaren Hafenbecken nicht vorhanden. 2.) Halte Errichtung Seetransportstelle für äusserst vordringlich. 3.) Absicht Beseitigung eines halbversenkten Dampferwracks im Einfahrtkanal, sodass Weg Tunis frei wird. Zum Schutz Hafen nachts Alarmrotte in See. Flakschutz durch eigene Boote. 4.) Bitte 16 Torpedos auf Seglern mitgeben" Sicherung für die Nacht: Absicht, eine Rotte vor Einfahrt patrouillieren zu lassen, wegen schlechter Wetterlage fallen gelassen. Dafür 2 Boote in geöffneter Hafensperre festgemacht, restliche Boote im Vorhafen, halbstündige Bereitschaft.
		2200

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2200		FT. Kr. vom Dt. Markdo. Italien: 1.) Ital. Spezialpersonal mit Gerät abfliegt 12. vormittags Tunis zur Hilfeleistung Freimachen Einfahrt. 2.) Da rechtzeitiges Freimachen nicht sichergestellt, Ausschiffungsmöglichkeit Bizerta Vorhafen und Abtransport Fahrzeuge von Aussenmolen im Einvernehmen mit Harlinghausen und Franzosen erkunden. Meldung bis 12. spätestens 1200 Uhr, da Einlaufen ersten Geleitzuges 160 0 Uhr. 3.) Sicherung mit einigen Booten vor Einfahrt."
2345		FT. Kr. 2107/82 und 2155/83 vom Dt. Markdo.It.: 1.) Einlaufen Geleitzug Bizerta erst 1600 bis 1800 Uhr, vielleicht später. Daher Befeuerung, Angabe welche. 2.) Ausserdem je 1 Boot zu Anker Südostecke Wellenbrecher und auf Deckpeilung Südkante Wellenbrecher und Nordkante Ostmole bis 3 sem ab auf und ab stehend. Seitenlaternen, ES-Anruf Karl, Antwort Richard. Nachts keine weiteren Boote in See. 3.) Nach ES-Austausch Geleitzugführer auf Festmacheplatz Dampfer geleiten. 4.) Zusammensetzung Geleitzug 1 Dampfer 140 M, 7,5 m Tiefgang, 1 Dampfer 100 m, 5 m Tiefgang, dazu 5 Zerstörer. "
		gez. Kemnade.
12.11.	Tunis, La Goulette	Arbeiten zur Beseitigung des Dampferwracks in La Goulette unter Leitung des Flott.Ing. begonnen.
0900		Besprechung mit Oberst Harlinghausen über Jagdschutz einlaufenden Geleitzuges vor Hafen Bizerta und zum Ausladen am nächsten Tage.
1015		Mit Oberst Lederer, Kommandeur der bisher gelandeten Heerestruppen und Kptlt. Reischauer als Beauftragter des Dt. Markdo. Tunis abgeflogen nach Bizerta.
1030		Bizerta gelandet. Auf Flugplatz ein deutsches Jagdflugzeug eingetroffen zur Erkundung Flugplatzverhältnisse. Ferner landet eine Staffel Ju 52 mit Benzin für die ab Mittag einfallenden Jagdflugzeuge, die den Hafen Bizerta und den Geleitzug schützen sollen.
1115		Meldung bei ital. Waffenstillstandskommission, Konteradmiral Soldati, um Lage und Haltung franz. Behörden zu erfahren. "S 56, "S 60" La Goulette ausgelaufen nach Bizerta zur Aufnahme Geleitzug vor Hafen Bizerta.
1145		Fahrt mit ital. Admiral zum franz. Kommandierenden Admiral Bizerta, Vizeadmiral Derrien. Besprechung über zu treffende Massnahmen bei eintreffendem Geleitzug, Liegeplätze, Sperren, Lotsengestellung, Gestellung von Kraftfahrzuegen:

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
1230		zeugen zum Entladen der Dampfer pp.. Verhandlung mit franz. Hafenkpt., Korv.Kpt. Billot, anschliessend mit Pinass zur Hafensperre. Kptlt. Reischauer mit Hafenkommandant Liegeplätze für Dampfer im Innenhafen erkundet, während ich mit franz. Lotsen Einsteuerung durch drei im Vorhafen und am Eingang des Einfahrtkanals versenkte Dampfer erkunde und anschliessend Rotte "S 56, S 60" aufnehme.
1315		Mit"S60, S 56" Bizerta eingelaufen. Liegeplatz Nordkai zwischen Fähre und Bahnhof.
1415		Besprechung mit Oberst Lederer über Ausladung
1440		Dampfer, Abtransport Truppen und Kriegsmaterial. Fahrt zum Flugplatz zur Berichterstattung bei Oberst Harlinghausen. Dieser unmittelbar nach Eintreffen Bizerta wieder abgeflogen zur Meldung beim komm. Gentral II. Fliegerkorps in Tunis. Daher Besprechung mit Jagdgruppenkommandeur Hauptmann Michalski über Jagdschutz Geleitzug.
1530		Besprechung beim Chef des Stabes franz. Marine, Kpt. zur See Le Chuiton, über Hafenverteidigung und Flakschutz Bizerta. Dieser sichert zu, dass gemäss Waffenstillstand noch verbliebene intakte Küsten-und Flakbatterien bei Angriffen von See und aus der Luft schiessen werden. Es ständen zur Verfügung: 8 - 16 cm Geschütze für Seezielschiessen, mehrere Flakbatterien 7,5 cm und auf den Molen des Hafens mehrere MG's.
1515		Geleitzug 2 Dampfer und 5 ital. Zerstörer werden von inzwischen ausgelaufener Rotte "S 56, S 60" und durch deutsche und zum Teil ital. Jäger aufgenommen und eingebracht. Ausser den Dampfern läuft ein ital. Zerstörer in den Hafen ein unter geteilter Begeisterung der einheimischen Bevölkerung (sehr viele Italiener), um nach einer halben Stunde wieder auszulaufen.
1630		"S 56, 60" nach Einlotsen Geleitzug festgemacht. Kurz darauf ziehen franz. Wachen- und Postenketten in verstärktem Umfange auf. DieDampfer die mit deutschen und ital. Truppen und Kriegsmaterial (Panzer, Kfz., Geschütze, Munition und Benzin) beladen sind, machen in der Baie de Sebra fest. Inzwischen ist Seetransportstelle unter Führung Kptlt. (Sonderf.) Gündel eingetroffen und übernimmt ihr Aufgabengebiet. Kraftfahrzeuge für Transport zweier Flakzüge (4 MG C 38) vom Flugplatz zum Hafen bei Franzosen angefordert und mit Batteriechef Stellungen am Hafen erkundet.

Als

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Als Ausladeplatz für Panzer und Kfz. ist der Nordkai (650 m lang, 9 m Wassertiefe) von der Fähre ab bis zum Bahnhof am besten geeignet. Schnelle Ausladung, Unterstützung durch 10 t elektr. Landkräne möglich. Für Ausladung Panzer ist Schwimmkran 40 t erforderlich und vorhanden. Für Ausschiffung von Truppen und anderen leichten Gütern eignen sich die beiden Liegeplätze in der Baie de Sebra gut, zumal diese Biegeplätze von der Stadt nicht eingesehen werden können. Für die Nacht sind Ankerplätze in der Baie de Sebra, noch besser jedoch in Goulet du Lac und im Lac de Bizerta vorhanden. Der Kriegshafen liegt in der Baie Ponty (Admiralität) und anscheinend auch in der Baie de Seti Meritiem. Mehrere T-Boote moderner Bauart, zwei Avisos, U-Boote und zahlreiche Hilfsfahrzeuge liegen aussen im Kriegshafen noch auf der Reede Goulet du Lac. können An der Südmole des Vorhafens mittlere Schiffe quer vor drei Stichbrücken zur Ölübernahme festmachen (9 m Wassertiefe). Wegen des im Vorhafen versenkten Dampfers jedoch ist ein Liegen an dieser Stelle nicht möglich, da sonst die gesamte Einfahrt gesperrt wird. Ankern im nördlichen Vorhafen ist gut möglich. Weitere Erkundungen folgen morgen. Es ist noch zu bemerken, dass das franz.Luftwaffenkommando nach Erscheinen des ersten deutschen Jagdflugzeuges und der ersten Ju 52 Staffel mit der Räumung des Flugplatzes begann. An den Seiten des Flugplatzes aufgebaute Panzer und Panzerspähwagen verliessen ihre Stellungen, franz. Jagdflugzeuge starteten nach Westen. Es ist dieselbe Erscheinung, wie sie mir von Oberst Harlinghausen gestern in Tunis mitgeteilt wurde. Die franz. Offiziere, insbesondere der Chef des Stabes Kpt. zur See Le Chuiton, waren uns gegenüber im allgemeinen zuvorkommend und auch hilfsbereit, während die Verhandlungen des ital. Admirals mit dem franz. Komm. Admiral von franz. Seite recht kühl und stark abwägend verliefen und erst nach längerer Zeit zu einem Ergebnis führten. Es handelte sich hierbei in erster Linie um die Auswahl der Liegeplätze für die einlaufenden Dampfer und um Gestellung von Kraftfahrzeugen. Ausser Oberst Lederer, Kptlt. Reischauer und mir waren bisher keine deutschen Soldaten in Bizerta. Haltung Bevölkerung naturgemäss sehr interessiert, jedoch nicht ablehnend. Franz. Offz., Posten und Soldaten erwiesen grösstenteils Ehrenbezeigungen. Flottille halbstündige Bereitschaft, da wegen noch nicht vorhandener Brennstoffreserve Vor-

postenkette

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		postendienst vor dem Hafen noch nicht durchführbar. gez. Kemnade.
13.11. 1000	Bizerta	Besprechung bei franz. Chef des Stabes. Ergebnis: 1.) Franz. Minen liegen nicht aus. 2.) Hafen-und Küstenverteidigung. Franzosen haben Befehl von Vichy, auf jedes sich in offensiver Absicht der Küste oder dem Hafen nähernde Fahrzeug amerikanischer oder engl. Nationalität zu schiessen. Stabschef sichert auf ausdrückliches Befragen nochmals zu, dass dieser Befehl wenn er ergeht, von der Truppe durchgeführt wird. Ausgenommen sind englische Geleitzüge, die nach Malta gehen. 3.) Küstenbatterien und Scheinwerferstellungen unmittelbar an Küste von Cap Bizerta bis Ras Zebib sollen ausreichend sein, um jeden Angriff von See abwehren zu können. Einige Batterien sind gem. Waffenstillständsbedingungen desarmiert und teilweise unbesetzt. 4.) Flakschutz. 2 - 3 Flakbatterien 7,5 cm, mehrere MG's und 15 - 16 Scheinwerfer sollen bei feindl. Fliegerangriffen auf die Stadt Bizerta eingesetzt werden. 5.) Meiner Bitte, die Küstenbatterien ab 1500 Uhr nachmittags zu besichtigen, wird entsprochen 6.) Im Hafen liegende franz. Seestreitkräfte sollen nicht bei Angriffen von See eingesetzt werden wegen der schweren Verluste bei der Widersetzung der franz. Seestreitkräfte vor Casablanca. 7.) Unterstützung durch Einsatz hier liegender Minensuchboote und Magnetminensucher wird verneint. 8.) Zuständigkeit Hafensperre Befeuerung Lotsengestellung pp. franz. Hafenkpt. Korv. Kpt. Billot. 9.) Angaben über im Hafen liegende franz.Seestreitkräfte: 3 T-Boote, davon eins desarmiert. 9 U-Boote, alle desarmiert. 6 M-Boote, 3 M-Boote für Magnetminen.
1115		Nähere Erkundung des Hafens und seiner Anlagen
1415 1630		"S 57, 35, 30" Tunis ausgelaufen nach Bizerta. Boote Bizerta eingelaufen.
1800		Als Sicherungsrotte verbleiben "S 59, S54" in La Goulette. Meldung beim Chef Dt. Markdo. Tunesion, Kpt. z.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		z.S. Loycke über bisherige Feststellungen und Eindrücke. Nach 2000 Uhr Flottille halbstündige Bereitschaft für die Nacht. gez. Kemnade.
14.11.	Bizerta	Zur Verhinderung von Sabotage und zur Verteidigung und Sicherung des Hafens und der Einfahrt stellt das Heer 100 Mann zur Verfügung. Die Stellungen sollen erst nach einer Besprechung des Chefs Dt. Markdo. Tunesien mit dem franz Admiral bezogen werden. Am Nachmittage wird vom Oberbefehlshaber im Raum Tunis, General Nehring, die handstreichartige Besetzung der franz. Küstenbatterien für den 15.11. früh um 0630 Uhr befohlen. Zu diesem Entschluß hat die Äusserung des franz. Admirals, dass bei einem Angriff der Engländer von See das Feuer der Küstenbatterien nach einem neuen Befehl aus Vichy nicht eröffnet würde, geführt. In meiner Eigenschaft als "Verteidigungsminister" des Hafens erhalte ich Befehl, Vorbereitungen für die Besetzung des Hafens und der wichtigsten Stadtwerke und die Entwaffnung der dort aufgestellten franz. Truppen vorzubereiten. Ich stelle daher die Lage des Elektrizitätswerks, der Post und der Wasserwerke und die Stärke der dort aufgestellten franz. Posten fest, da ausser dem Hafen auch diese Anlagen mit den zur Verfügung gestellten 100 Mann Heerestruppen (10 LMG 42 - mit je nur 1000 Schuss Munition, Karabiner, keine Handgranaten) besetzt werden sollen. Sämtliche Anlagen sind von franz. Truppen stark bewacht. Ausserdem stelle ich bei meiner Erkundungsfahrt in der Abenddämmerung fest, dass die Strassen auch ausserhalb der Stadt verstärkt mit Eingeborenentruppen besetzt sind. Alle 20 m steht ein franz. Posten auf jeder Strassenseite. Ferner sind von verschiedenen Seiten auf den Strassen an den Stadtausgängen für Minen gebuddelte Löcher am Spätnachmittage festgestellt worden. Möglicherweise haben die Franzosen von der Absicht des Handstreichs Kenntnis erhalten.
1900		Teilnahme an der Besprechung zwischen Oberst Lederer, Kommandeur der Heerestruppen und Kpt. z.S. Loycke, in der die Entscheidung fällt, daß die befohlene Besetzung der franz. Batterien aus Gründen der noch bestehenden eigenen Schwäche nicht stattfindet. (Mangel an Truppen, keine Verpflegung, pro MG zum Teil nur 1000 Schuss Munition, weder schwere noch annähernd ausreichende leichte Waffen, keine Kraftfahrzeuge, keinerlei Nachrichtenverbindung, ferner Risiko, dass Schlag misslingt und damit gesamter Brückenkopf in franz. Nordafrika verloren geht.)

Noch

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
		Noch in derselben Nacht geht der FT von OBS ein, keinerlei Gewaltmassnahmen anzuwenden. Ausserdem teilt franz. Admiral noch am Spätabend schriftlich mit, dass er gemäss einem neuen Befehl aus Vichy seine Küstenbatterien und Flak gegen Amerikaner und Engländer in uneingeschränktem Masse einsetzen würde. Flottille für die Nacht 2 Boote Sofort-Bereitschaft, Rest halbständige Bereitschaft, verstärkte Wachen aufgestellt. Aufklärungsmeldung: Philippeville und Bone anscheinend durch Feind besetzt. gez. Kemnade.
15.11. 1700	Bizerta	Einrichtung des provisorischen Stützpunktes der Flottille in der Nähe des Silos am Nordkai. Nachmittags Besprechung mit Kommandant der franz. Seeverteidigung, Kpt.z.S. Penet, über Beziehen der deutschen Stellungen im Hafengelände und Abgrenzung der deutschen und franz. Zonen für die Hafenverteidigung. (1.) Anlage: Skizze Hafanverteidigung). Deutsche Posten und Stellungen im Aussen- und Innenhafen werden besetzt. Ein R-Boot liegt in der geöffneten Sperre als Sperrwachboot, ferner liegt eine S-Bootsrotte am Nordkai in Sofortbereitschaft. Rest der Flottille bei Nacht halbstündige Bereitschaft "S 56, 30", nach Auslaufen zum Seenotfall wegen Wetterlage 2019 Uhr wieder eingelaufen. Bei Aufkl. Gruppe 122 Trapani und F.d.L. Tunis Aufklärung beantragt. gez. Kemnade.
16.11.	Bizerta	1.) Morgenluftaufklärung des J-G. 53 bringt folgende Lage: Amerikansiche und englische Truppen stehen bereits, nachdem sie in den vergangenen Tagen sowohl in Philippeville und auch in Bone gelandet sind, in Tabarca und östlich davon auf der Strasse nach Bizerta (100 km.) 2.) Ein Geleitzug, bestehend aus 7 Schiffen und zwei Zerstörern, steht 30 sm nordostwärts von Bougie. Am Mittage bereits sollen die feindlichen Truppen 40-50 km vor Bizerta stehen. Es besteht daher die Auffassung, dass der Gegner die Schwäche der Achsenmächte erkannt und die Besetzung der Stadt Bizerta am nächsten Morgen beabsichtigt und dass gleichzeitig am nächsten Morgen der gemeldete Geleit-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		leitzug zur Ausschiffung vor Bizerta stehen wird. Um mit der Flottille den immerhin möglichen Versuch des Engländers, mit seinen Schiffen nach Bizerta vorzudringen, möglichst wirksam abschlagen zu können, wird die Rotte "S 59, 54" von Tunis nach Bizerta verlegt. Es kommt darauf an, den Gegner soweit westl. wie möglich in einem navigatorisch engen Gebiet zu stellen. Daher folgende Absicht an Dt. Markdo. Tunesien gemeldet: 3. Sfl. mit 6 Booten bildet Vorpostenstreifen zwischen Cap Serrat und Insel La Galite. Ab 0000 Uhr senkrecht zum Vorpostenstreifen hin und her dampfen beginnend mit dem Kurs 270 Grad, 8 sm. Rückmarsch 5 Uhr. Da die Tunisrotte infolge Verstopfung der S-Bootswelle erst um 2300 Uhr vor Bizerta stehen kann, läuft die Flottille mit "S 60, S 35, S 56, S 57" erst um 2240 aus und sammelt um 2315 Uhr mit der Tunisrotte. "S 30" bleibt zur Verfügung des Dt. Markdo. in Sofortbereitschaft im Vorhafen. gez. Kemnade.
2240 17.11. 0020 0100 0130 0220 0232 bis 0445 1230	Seegebiet vor franz.Nordafrikaküste, Wind südwest Stärke 3-4, mittlere Dünung, bedeckt, 0050 Monduntergang.	Flottille entlassen zur Einnahme Vorpostenstreifen. Cap Serrat und La Galite in Sicht. Vormarsch im Vorpostenstreifen angetreten. Kurs 270 Grad, 8 sm. Starkes Aufbrisen, tiefhängende Regenwolken, Windstärke 5-6, böig, Seegang 4 und grobe Dünung. Im Vorpostenstreifen kehrtgemacht, Kurs 90 Grad, 8 sm. Starke Böen und Regenschauer. Windstärke 7, Seegang 5, sehr grobe Dünung. Mit dem Führerboot zur Erprobung gegen die See gedreht. Wegen überkommender Seen wieder auf Ostkurs gegangen und Rückmarsch befohlen. FT. Kr.: Sofort Rückmarsch wegen Wetterlage. Alle Boote Bizerta eingelaufen. Kurzbericht: "Vorpostenstreifen erst 0100 Uhr angetreten. Rückmarsch wegen Seegang 5 und sehr grober Dünung um 0230 Uhr." Flottille zweistündige Bereitschaft, ab Einbruch Dunkelheit Alarmrotte Sofortbereitschaft im Vorhafen. Erster ital. Motorsegler mit 75 cbm Brennstoff, 8 Torpedos und Verpflegung für 4 Wochen Bizerta eingelaufen. Über den Verbleib des am Vortage gemeldeten feindl. Geleitzuges bei Bougie liegen keine weiteren Meldungen vor. gez. Kemnade.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.11.	Bizerta	Beantragt, dass nach Klärung Lage Rotte "S 61, S 33" in Porto Empedocle nicht mehr Tunis verlegt wird und sofort kleine Motorenüberholung Augusta durchführt. "S 59" meldet, dass ital. Motorsegler mit Brennstoff La Goulette eingelaufen und im Einvernehmen mit FdL Tunis der franz. Tanker "Sudest" 800 - 900 t beschlagnahmt ist, nachdem die franz. Minensuchbootsbesatzung vom "Canard" ihr Boot über Nacht versenkt hat. Nach der Kurzlage ist der am 13.11. um 1200 Uhr aus Gibraltar ausgelaufene Schlachtschiff- und Trägerverband, bestehend aus "Rodney", Nelson, Forious, Illustrious", mehreren Kreuzern und Zerstörern am 17.11. um 1030 Uhr im Seegebiet südostwärts Alicante in 40 sm Abstand mit Kurs 45 Grad gesichtet worden. Absichten des Gegners unklar. gez. Kemnade.
19.11.	Bizerta	Keine besonderen Vorkommnisse. gez. Kemnade.
20.11.	Bizerta	Keine besonderen Vorkommnisse. gez. Kemnade.
21.11. 2230	Bizerta	Telefonanruf von Geschw.Kommodore J.G. 53, dass durch II. Fliegerkorps mittags 1200 Uhr ein Kreuzer, acht Zerstörer, Luftquadrat 13 Ost 4652 (25 Seemeilen südlich Malta) mit unbestimmten Kurs gesichtet sind. Halbstündige Bereitschaft befohlen, sodass Flottille kurz nach Mitternacht auslaufbereit ist. Da Möglichkeit Durchbruch Sizilienstrasse und Angriff auf laufende eigene Geleite besteht. Meldung an Chef Dt. Markdo. Tunesien. Es ergeht folgender Befehl: "Aufklären nach 2 Standlinien im Seegebiet Skerkibank Insel Cani und 0400 Uhr Punkt kommenden Geleits." gez. Kemnade.
22.11. 0030 0150 0230	Westl. Sizilienstrasse, Wind südwest, Stärke 4, Seegang 3, mittlere Dünung, bewölkt, mondhelle nacht.	Mit "S 60, 35, 54, 59, 57" Bizerta ausgelaufen. Boote entlassen zur Einnahme Positionen. Standlinie I, 0230 Uhr von Quadrat 8781 rechte untere Ecke bis Quadrat 8779 linke Kante mitte Flottille marschiert mit Nordwestkurs 15 sm zur Standlinie II, die 0415 Uhr mit den Quadraten 8744 rechts oben bis 7668 rechts untere

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0415		untere Ecke erreicht wird. Kehrt gemacht und auf Anfangspositionen Standlinie I rückmarschiert.
0520		Rückmarsch Bizerta angetreten, nichts gesichtet.
0750		Bizerta eingelaufen. Kurzbericht: "Standlinie I 0230 Uhr Quadrat 8771 rechte untere Ecke bis Quadrat 8779 linke Kante mitte, Standlinie II 0415 Uhr Quadrat 8744 rechts oben bis Quadrat 7668 rechte untere Ecke, Standlinie III 0515 wie Standlinie I erreicht. Nichts gesichtet. 0520 Uhr Rückmarsch. gez. Kemnade.
23.11.	Bizerta	Während der Nacht schwere Bombenangriffe auf Bizerta. gez. Kemnade.
24.11.	Bizerta	Alarmrotte Vorpostendienst zwischen Cap Bizerte, Insel Cani und Ras Zebib während der Nacht. Eine Rotte in Tunis, drei Boote zweistündige Bereitschaft im Hafen. gez. Kemnade.
25.11.	Bizerta	Bombenangriffe auf Bizerta. "S 35" ausläuft wegen Berührung Unterwasserhindernis im Hafen und Schraubenbeschädigung nach Palermo zur Reparatur, anschliessend kleine Überholung. Boot ausser K.B.. Während der Nacht mit Alarmrotte "S 60, S54" Vorpostendienst vor dem Hafen, wegen der Gefahr des Ausbrechens franz. Seestreitkräfte. gez. Kemnade.
26.11. 0645	Bizerta	Mit Alarmrotte eingelaufen. Stützpunktpersonal Nordafrika unter Führung Lt. (V) Jensen von Marsa Matruk mit eignen Beute-Kraftfahrzeugen und Torpedoregelstelle Bizerta eingetroffen.
1940		Mit "S 60, S 57, S 59, S 54" Bizerta ausgelaufen zum Vorpostendienst wegen bevorstehender handstreichartiger Besetzung Küstenbatterien. Rotte " S 56, S 30" hat bereits nachmittags Befehl erhalten, am 27. früh nach Bizerta zu verlegen. gez. Kemnade.

Zu beziehen vom Vordruclager 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 u'w.	Vorkommnisse
27.11.	Vor Bizerta	
0238	Wind nordwest, Stärke 3 - 4,	FT. Kr. 2345/95 vom OBS Ia: " 500 Mann Infanterie werden 27. 11. im Morgengrauen für Admiral Weichhold luftüberführt."
0337	Seegang 2 - 3 , gute Sicht.	FT. Kr. 2356/96 vom Befehlshaber: " Morgen früh nicht einlaufen. Einlaufen von Dampfern abwarten und zum Nebelschutz gegen eigene Küstenbatterien klarhalten."
0900		"S 56, S 30" von La Goulette kommend in Sicht sammeln auf Flottille.
1135		FT. Kr. 1112/4 vom Befehlshaber: " Mit Auslaufen franz. Streitkräfte muss gerechnet werden. Vor dem Hafen so aufstellen, dass Torpedoschussgelegenheit beim Auslaufen auf Zwangskursen."
1200 bis 1335	Wetterverschlechterung, Seegang 4 - 5.	Eigener Geleitzug in Sicht.
1340		Zwischen Küste und Geleitzug auf und ab gestanden.
1530		FT. Kr. 1308/5 vom Befehlshaber: " Lage entspannt, 2 Boote bis Ablösung durch ital. MAS vor Hafeneinfahrt. Rest einlaufen." Flottille mit Geleitzug bis auf "S 56 und S 30" eingelaufen. Rotte "S 59", "S 57" verlegt Tunis und läuft 1800 Uhr in La Goulette ein. Rotte "S 56, S 30" 1600 Uhr eingelaufen nach Ablösung durch ital. MAS. Flottille Brennstoffergänzung und Ruhe.
		gez. Kemnade.
28.11.	Bizerta	"S 56" während der Nacht Sofortbereitschaft im Vorhafen, "S 30" halbstündige Bereitschaft, "S 60, S 54" zweistündige Bereitschaft im Hafen. Liegeplatz Reede Baie des Carrieres. Durch Bombenvolltreffer in den Stützpunkt der Flottille und auf einen der beiden Torpedoprähme detonieren 12 gefechtsklare Torpedos, nachdem die Köpfe anfangs nur brannten Kein Personalverlust. Während der Nacht Alarmrotte Vorpostendienst vor dem Hafen.
		gez. Kemnade.
29.11. 1430	Bizerata	Im Gefechtsstand des Jg. 53 erfahre ich, dass nach Morgenaufklärung 14 mittlere bis grosse Schiffe, 2 Kreuzer und 4 Zerstörer in Bone eingelaufen sind. Ferner soll ein Dampfer in der Buch Des Caroubiers vor Anker liegen, mehrere kleine Handelsschiffe bis zu 1000 t sollen während des Vormittags ausgelaufen sein. Da ich der Überzeugung bin, dass diese Ansammlung von Schiffen einschliesslich der See-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Seestreitkräfte wegen deutscher Bombenangriffe bei Nacht nicht im Hafen Bone bleiben wird, Vorschlag an Dt. Markdo zu einem Vorstoss der S-Boote in die Buch von Bone. Befehl über den Aufklärungsvorstoss ergeht an die Flottille.
1700		Mit "S 60, S 54, S 56, S 30" ausgelaufen.
2152		Cap de Garde angesteuert. Durch Lotreihen Besteckverbesserung und näher unter Küste gegangen.
2310		Ein Handelsschiff im Vorhafen hinter der Mole gesichtet. Keine Angriffsmöglichkeit.
2320		Rückmarsch angetreten, da Mond bereits aufgegangen.
		gez. Kemnade.
30.11.	Franz. Nordafrika Küste von Bone	
0400	Starke Wetterverschlechterung, Seegang 4 - 5 , Regenböen, Sicht 500 m.	Da in dieser Nacht eine ital. Minensperre unmittelbar vor Cap Blanc geworfen werden soll mit der Flottille auf Nord-und Südkursen auf und ab gestanden, um Sperrlücke unter der Küste bei Tage zu passieren.
0703		Auf Ostkurs unter der Küste Rückmarsch fortgesetzt.
0730		Ital. Zerstörer "Danoli" und Minenleger "Barletta" mit Westkurs in Sicht. Minen stehen noch an Deck, anscheinend soll Sperre bei Tage geworfen werden, damit es auch jeder sieht.
0745		Ital. Zerstöer und Minenschiff machen kehrt und laufen später mit Minen in Bizerta ein.
0815		Eingelaufen, Brennstoffübernahme.
		Inhalt des Kurzberichts:
		" Beim Vorstoss nichts gesichtet. 2320 Rück marsch wegen aufgegangenen Mondes." Mündlich habe ich dem Chef des Dt. Markdo. die Notwendigkeit dringender Minenoperationen vorgetragen, da der Gegner das für S-Boote erreichbare Seegebiet nur bei Tage passiert und er daher nur durch Minen bekämpft werden kann.
1930		Mit "S 60, S 54" (Alarmrotte) ausgelaufen zum Vorpostendienst vor dem Hafen. Rotte "S 56, S 30" zweistündige Bereitschaft im Hafen.
		gez. Kemnade.
1.12.	Vor Bizerta	FT. Kr. von Seetransportstelle Tunis: Folgende Meldungen eingegangen: Englische Sender geben getarnte Sprüche wie vor Dieppeunternehmen. Erhöhte Bereitschaft sicherstellen. OBS. 0345

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0345		FT. Kr. 0406/76 an Rotte "S 56" Bizerta und Rotte "S 59" La Goulette:: Sofortbereitschaft gemäss OBS-Befehl, da Landungsunternehmen möglich.
0630		Sofortbereitschaft aufgehoben.
0700		Mit "S 60 und S 54" eingelaufen. Zweistündige Bereitschaft.

Allgemeine Bemerkungen.

Während des Zweitabschnittes seit der Landung der Amerikaner und Engländer in franz. Nordafrika bot sich der Flottille mit Ausnahme des 29.11. nicht ein einziges Mal die Gelegenheit und Möglichkeit zu einem Torpedoeinsatz. Der Grund ist in folgenden Punkten zu sehen:

1.) Notwendigkeit des Einsatzes der Flottille zum Vorpostendienst und damit zur Sicherung des eigenen Küstenvorfeldes gegen Landungen des Gegners oder Sabotageunternehmungen, zumal Küstenbatterien noch in franz. Hand.
2.) Verhinderung des Auslaufens franz. Seestreitkräfte aus Bizerta.
3.) Sehr lückenhafte Aufklärung in dem für S-Boote erreichbaren Operationsgebiet vor Philippeville und Bone, bedingt durch vordringlichen Einsatz der Luftwaffenverbände im Erdkampf.
4.) Feindliche von West kommende Geleitzüge passieren Operationsgebiet S-Boote zwischen Cap Bougaroni - Philippeville und Bone bei Tage und laufen in Bone erst in frühen Nachmittagsstunden ein.

Der Gegner kann daher von der Flottille nur durch die Mine bekämpft werden. Vorbereitungen hierfür laufen.

gez. Kemnade.

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

Kriegstagebuch

der

Rotte "S 59, S 54"

Rottenführer: Kommandant "S 59" Oblt. z.S. Müller

Begonnen: 12.11.1942
Abgeschlossen: 16.11.1942

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
12.11. 2000	Sizilienstrasse, Wetter: Wind NO 2, Seegang 1 - 2, sternklar.	Porto Empedocle ausgelaufen. gez. Müller
13.11. 0750		La Goulette festgemacht. In La Goulette mit dem dort bereits liegenden " S 54 " zur Rotte vereinigt. gez. Müller
14.11. 0800		Wird franz.Minensuchboot "Canard" von eigner Besatzung versenkt. " S 54 " geht daraufhin bei Tanker "Sudest" längseit und nimmt die Besatzung fest, die anscheinend im Begriff war, ihr Schiff ebenfalls zu versenken. Tanker wird beschlagnahmt und eine Deutsche Wache an Bord gelassen. Da ich noch weitere Sabotageakte von Seiten der Franzosen befürchte, lasse ich ebenfalls sofort die Grosstankanlage und die beiden im Hafen befindlichen Schlepper besetzen. Die deutschen Wachen werden später von Italienern abgelöst. Alle ergriffenen Massnahmen melde ich dem F.d.L. "Tunis", der sie gutheisst. Ich versuchte, der Besatzung des "Canrad" oder wenigstens Teile derselben, habhaft zu werden. Dies gelang nicht, da diese bereits geflüchtet war.
2310		FT. von Chef 3. Sfl.: Kr.Kr. " Ab 2300 Uhr halbstunde Bereitschaft, verschärfte Wachen. Boote möglichst in Sperrlücke legen." gez. Müller
15.11. 0800		Der von den Franzosen quer zur Kanalcinfahrt versenkte Dampfer "Saint Fernand" ist wieder flott gemacht und wird weg geschleppt.
0952		FT. an Chef 3. Sfl.: "0900 Uhr Hafeneinfahrt frei."
1606		FT. an Chef 3. Sfl.: " Franz.Tanker "Sudest" (zirka 600 B.R.T.) beschlagnahmt." gez. Müller
16.11. 1250		FT. von Chef 3.Sfl.: Kr.Kr. = 1.) Sofort Brenn-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		brennstoff auffüllen und Uhrzeit Durchführung melden, ab 1700 Uhr halbstündige Bereitschaft. 2.) Tanker "Sudest" bleibt beschlagnahmt."
1814		FT. von Chef 3.Sfl.: Kr.Kr. " So auslaufen, dass " S 59, S 54 " spätestens heute 1730 Uhr Bizerta einläuft. Brennstoffergänzung notfalls abbrechen." Da dieser FT. mit der Uhrzeitgruppe 1410 Uhr erst 1814 Uhr einging, machte ich an Chef 3.Sfl. folgenden FT.: " Kr.Kr. FT 1410/5 einging 1814 Uhr. Erbitte Befehle."
2025		FT. von Chef 3. Sfl." Kr.Kr. " Sofort auslaufen. 2200 Uhr 3 sm ostwärts Bizerta sammeln."
2100		Mit " S 54 " La Goulette ausgelaufen.
2245		Sammelpunkt erreicht und auf die auslaufende Flottille gesammelt. gez. Müller

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Nichts zu bemerken.

An Bord, den 23. Januar 1943

gez. Kemnade

Kapitänleutnant.

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

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner

Begonnen: 1.11.42.

Abgeschlossen: 15.11.42.

Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven D. 30.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.42. 19,00	Porto Empedocle	Sofortige Bereitschaft während der Nacht. gez. Döpner
2.11.42. 17,45	Porto Empedocle	S.30, 33, 35, 54, 56, 57 u. 60 ausgelaufen.
19,39		Ausfall Mot. Stb. S.60. Dauer eine halbe Std. Siehe Masch. Störungsmeldung Nr. 8 v. 2.11.42 gez. Döpner
3.11.42. 07,45	Porto Empedocle	Alle Boote eingelaufen.
17,45		S.30, 33, 35, 54, 56, 57 u. 60 ausgelaufen. gez. Döpner
4.11.42. 06,15	Porto Empedocle	Alle Boote eingelaufen. gez. Döpner
5.11.42. 17,45	Porto Empedocle	S.30, 33, 54, 56, 57 u. 60 ausgelaufen. gez. Döpner
6.11.42. 05,10	Porto Empedocle	Alle Boote eingelaufen.
10,00		S.59 u. 61 ausgelaufen zur Übungsfahrt im Seegebiet vor Porto Empedocle, zwecks Prüfung der Unterwasserein- u. Austritte auf Bewuchs.
10,20		S.59 eingelaufen.
11,30		S.61 eingelaufen.
11,00		Telephonanruf von Dt. Markdo. It. Qu: Für beabsichtigte Operation wird befohlen, Treiböl in Fässern von Porto Empedocle nach Trapani zu schicken.
11,30		KB- Fernschreiben von Dt. Markdo It. Qu: Treiböl für Hin- u. Rückmarsch mit LKW nach Trapani schicken. Eigene Treibölfässer für 1,5 m^3 je Boot ins-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		vorhanden. Unter Zuhilfe nahme Beutetankwagen, sowie sämtlicher LKW's können von Flottille 8 m^3 in geliehenen Benzinfässern verschickt werden. Weitere Fässer stellt "AGIP" durch Vermittlung ital. Marine um 19,00Uhr zur Verfügung.
21,15		Transport nach Trapani abgerollt. Es wurde ein Notschnelltanker nach Trapani mitgegeben. gez. Döpner
7.11.42.		Keine Vorkommnisse. gez. Döpner
8.11.42. 04,00	Porto Empedocle	S.30, 33, 35, 36, 54, 56, 57, 59, 60 u. 61 ausgelaufen.
08,30	Trapani	Alle Boote eingelaufen.
14,00		Halbstündige Bereitschaft. gez. Döpner
9.11.42. 14,00	Trapani	S.30, 33, 35, 36, 54, 56, 57, 59, 60 u. 61 ausgelaufen.
17,30	Porto Empedocle	Alle Boote eingelaufen. gez. Döpner
10.11.42. 22,00	Porto Empedocle	S.36 außer K.B. Grundüberholung, da Metallspäne festgestellt. S.30, 33, 54, 56, 57 u. 60 ausgelaufen. gez. Döpner
11.11.42. 10,15	La Goulette	Alle Boote eingelaufen. gez. Döpner
12.11.42. 02,00	Porto Empedocle	S.36 ausgelaufen zur Durchführung v. Brennstoffmeßfahrten.
07,30	Ankunft	S.36 eingelaufen.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Porto Empedocle	Mot.- Segler "Margeritha" und "Sempre Avanti" als Nachschubsegler für Flottille mit Treiböl, Schmieröl, Ersatzteilenund Verbrauchsstoffen, Torpedos und Artillerie-Munition durch Stützpunktpersonal beladen.
11,15	La Goulette	S.60 und 56 ausgelaufen.
13,15	Biserta	S.60 und 56 eingelaufen.
14,30		S.56 und 60 ausgelaufen, zum Geleitschutz.
16,30		Beide Boote eingelaufen.
16,00	Porto Empedocle	Beide Mot.- Segler nach P. ausgelaufen.
		gez. Döpner
13.11.42.	La Goulette	
07,30		S.59 eingelaufen.
12,30	Porto Empedocle	Mot.- Segler "Cesaira Curelli" mit Treiböl nach Tunis ausgelaufen.
14,15	La Goulette	S.30, 55, 57 ausgelaufen.
		S.54, 59 bleiben in La Goulette.
16,30	Biserta	S.30, 55, 57 eingelaufen.
		gez. Döpner
14.11.42.	Biserta	Zwei Boote sofortige Bereitschaft, übrige Boote 1/2 stündige Bereitschaft.
	Augusta	S.36 Brennstoffmeßfahrten.
15,30	Porto Empedocle	Mot.- Segler "Francesco Barera" mit Treiböl und Torpedos nach Biserta ausgelaufen.
		gez. Döpner
15.11.42.		
02,00	Augusta	S.36 ausgelaufen.
07,30	Porto Empedocle	S.36 eingelaufen.
09,30	Tunis	"Cesaira Curelli" mit Treibölfässern eingetr.
12,30	Biserta	Mot.- Segler "Sempre Avanti" mit Treib.- u. Schmieröl, 1 Notschnelltanker, Mot.- Ersatzteilen und 8 Torpedos eingelaufen.
	gesehen! Kapitänleutnant u/Flottienchef	
17,00		S.30 u. 56 ausgelaufen wegen Seenotfall.
20,15		S.30,u. 56 eingelaufen.
		Einrichtung eines prov. Stützpunktes in der Nähe des Silos am Nordkai.
		gez. Döpner

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

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Döpner

Begonnen: 16.11.42.

Abgeschlossen: 30.11.42.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.11.42.	Porto Empedocle	S. 36 ausgelaufen.
06,45		
13,00	Palermo	S. 36 eingelaufen zur Grundüberholung.
21,00	La Goulette	S. 54 u. 59 ausgelaufen.
22,40	Biserta	S. 60, 35, 56, u. 57 ausgelaufen.
23,15		Boote in See gesammelt.
		S. 30 zur Verfg. Dt. Markdo. in Sofortbereitschaft am Nordkai.
		gez. Döpner Jägner
17.11.42.	Biserta	
04,45		Alle Boote eingelaufen.
12,30		Mot.- Segler "Francesco Barera" mit Treibstoff 8 Torpedos und Verpflegung für 4 Wochen eingelaufen.
		gez. Döpner Jägner
18.11.42.	La Goulette	S. 59 beantragt, daß nach Klärung Lage Rotte S. 61, 33 (In Porto. Empedocle) nicht mehr Tunis verlegt, sondern sofort kl. Motoren-Überholung in Augusta durchführt.
		gez. Döpner Jägner
19.11.42.	Porto Empedocle	
17,00		S. 33 u. 61 ausgelaufen.
		Mot.- Segler "Triclav Olib" mit Treiböl, Schmieröl u. Benzin nach Tunis ausgelaufen.
		gez. Döpner Jägner
20.11.42.	Augusta	S. 33 u. 61 eingelaufen.
02,00		
		gez. Döpner Jägner
21.11.42.		Keine Vorkommnisse.
		gez. Döpner Jägner
22.11.42.	Biserta	
00,30		S. 60, 35, 54, 57 u. 59 ausgelaufen.
07,30		Alle Boote eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08,00	Palermo	S. 58 ausgelaufen.
16,00	Augusta	S. 58 eingelaufen.
		gez. Döpner Jägner
23.11.42.	Augusta	S. 58 Meilenfahrten durchgeführt. Erreichte Höchstgeschwindigkeit bei 91 t 30,8 sm/h.
07,30	Porto Empedocle	Dampfer "Sivigliano" mit Minen und Proviant beladen nach Palermo ausgelaufen zwecks Zuladung in Palermo für Luftwaffe.
		gez. Döpner Jägner
24.11.42.	Biserta	Alarmrotte: Vorpostendienst während der Nacht 3 Boote zwei stündige Bereitschaft.
		Rotte S. 56 u. 30 in Tunis.
18,00	Porto Empedocle	Mot.- Segler "Sempre Avanti" mit Treiböl und Minen nach Biserta ausgelaufen.
		gez. Döpner Jägner
25.11.42.	Biserta	
17,30		S. 35 ausgelaufen nach Palermo wegen Berührung Unterwasserhindernis im Hafen und Schraubenbeschädigung. Boot außer K.B.
19,00	Biserta	S. 60 u. 54 Vorpostendienst vor dem Hafen.
		Auf Beute LKW's montierte Torpedoregelstelle von Marsa Matruk kommend über Tobruk, Derna, Bengasi und Tripolis in Biserta eingetroffen. Bringt einen noch klaren Notschnelltanker mit.
		gez. Döpner Jägner
26.11.42.	Biserta	zur Regelung Werftfrag
06,45		Beide Boote eingelaufen. Flo. Ing. mit 835 P.E.
04,30	Trapani	S. 35 eingelaufen.
08,00	Augusta	S. 58 ausgelaufen.
15,00	Palermo	S. 58 eingelaufen. Zur Durchführung der MES-Vermessung.
		gez. Döpner Jägner
27.11.42.	In See	S. 56, 30 sammeln mit Flottille.
09,00		
15.40	Biserta	S. 54. 57. 59. 60 einlaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.3o	Palermo	S.58 ausgelaufen.
2o.2o	Porto Empedocle	S.58 eingelaufen.
15.3o	Bizerta	S.57 und S.59 ausgelaufen.
16.oo		S.56 und S.30 eingelaufen.
18.oo	La Goulette	S.57 und S.59 eingelaufen.
		gez. Döpner
28.11.42		
	Bizerta	S.56 während der Nacht Sofortbereitschaft. S.30 halbstündige Bereitschaft. S.60 und S.54 2-stündige Bereitschaft. Nachts Alarmrotte. Vor dem Hafen Vorpostendienst.
		gez. Döpner
29.11.42		
o4.oo	Porto Empedocle	Mot.-Segler "Giorgio" mit Minen und Proviant nach Bizerta ausgelaufen.
1o.3o	Trapani	S.33 ausgelaufen.
15.15	Palermo	S.33 eingelaufen.
17.oo	Bizerta	S.60,S.54,S.56 und S.30 ausgelaufen.
		gez. Döpner
30.11.42		
o1.oo- o6.3o	Porto Empedocle nach Augusta	S.58 Marschfahrt nach Augusta, da Mot.-Olpumpe Mot. 3 unklar. Gemeldet mit Masch.Stör. Meld. Nr. 5 A v. 27.11.42
o8.15 19.3o	Bizerta	S.54,S.60,S.30 und S.56 eingelaufen. S.60 und S.54 ausgelaufen.
		gez. Döpner

gesehen!
Kapitänleutnant
u. Flottillenchef.

Deutsches Marinekommando
Italien
G. Nr. Gkdos 31019/43 A 1op

3023 Jnkl 26 905 1192 1419 1196 25

, den 23. März 1943

Geheime Kommandosache!

An
Oberkommando der Kriegsmarine - 1/Skl -
Führer der Schnellboote
nachrichtlich:
Dt.Markdo Tunesien
3. S-Flottille

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 3. S-Flottille für die Zeit vom 1.11. bis 30.11.42 vorgelegt.
Folgende Bemerkungen werden gemacht:

Zum 8.11. 2030 Uhr:

Der offensichtliche Versager des FTO's der Wache beim MNO wurde nach Eingang der Meldung des Flottillenchefs der 3. S-Flottille durch den MNO geprüft, der Schuldige zur Verantwortung gezogen und der Versager zum Gegenstand der Belehrung gemacht.

Im Auftrage!

1) ... 16/4.
2) Chef MND ... 20/4 ...
3) Skl Qu ... 18 Mai ... 7/5 ... 6/5 ... 87/5 ... 87/5 ... 87

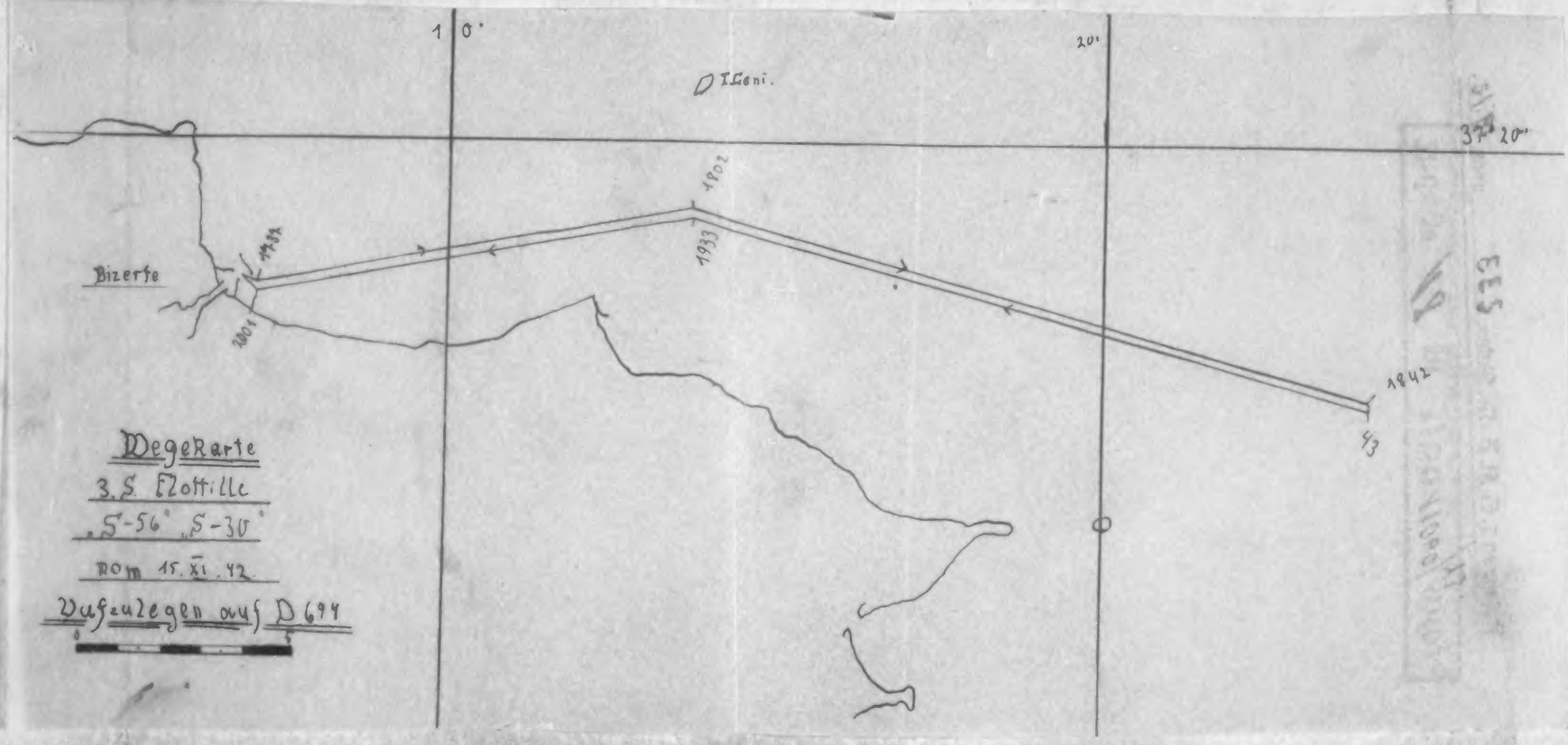
Anlage zu 3. O. Fl. T. Nr. 283 vom 19/2.43

Anlage zu 1106/43 g.Kdos.

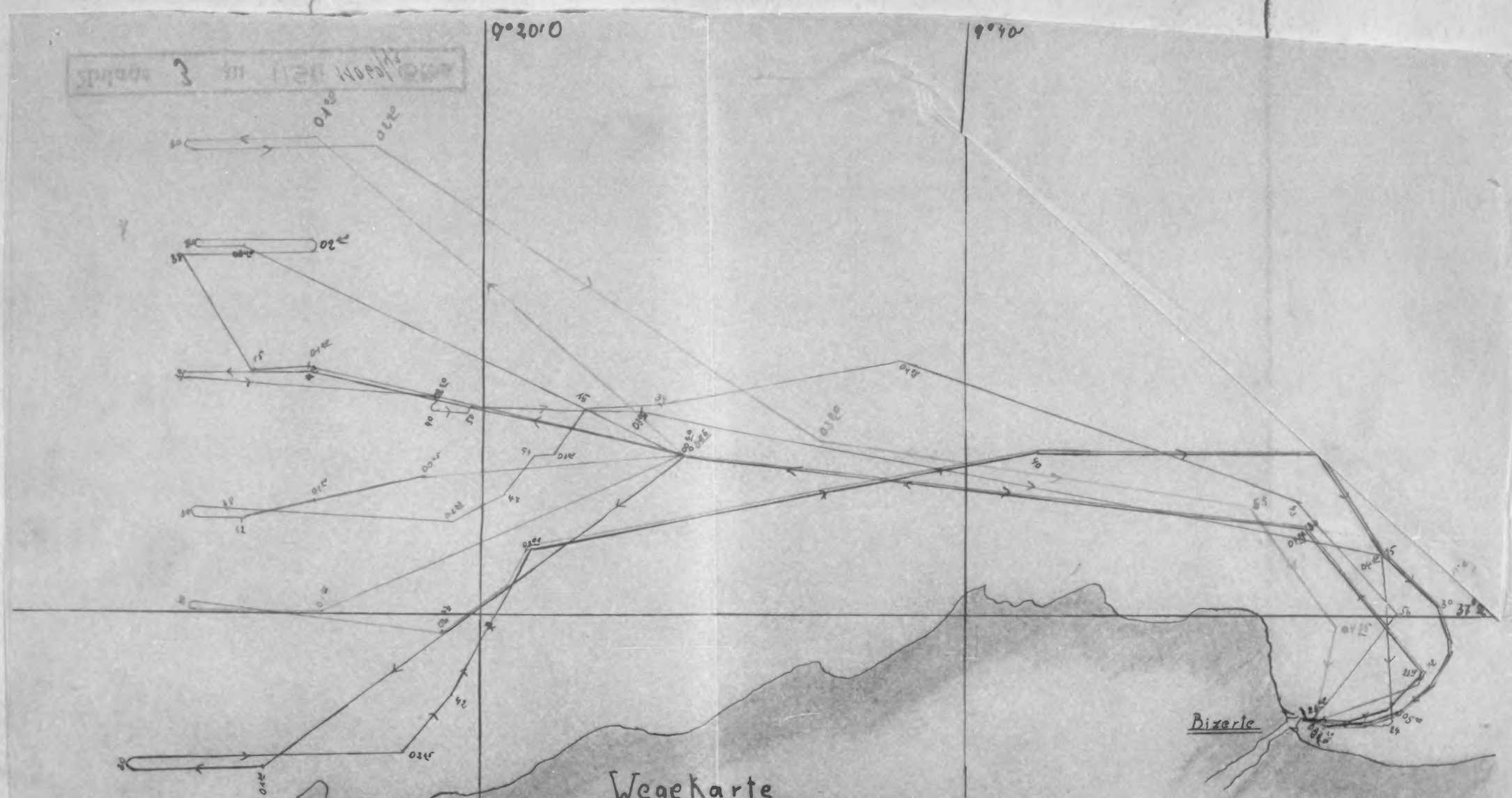
Skizze

Hafenverteidigung von Bizerte

Maßstab - 1: 20000


10°
20°
D Ilioni.
37° 20'
1902
1933
1932
1001
Bizerte
1842
4/3
Wegekarte
3. S. Flottille
„S-56" „S-30"
vom 15. XI. 42.
Aufzulegen auf D 694

Afrika
TUNIS
Sizilien
TRAPANI
P. Empedocle
Wegekarte
3.5-Flottille 5-10, 5-30, 5-35, 5-59, 5-66, 5-72,
Unternehmung vom 20.-22. 11. 1942
Aufklärungsflugzeug
37°00'
38°00'
42°00'
43°00'



Wegekarte

3. S-Flott. S-60, S-35, S-56, S-57, S-59, S-54

Unternehmung vom 16.-17. VI. 42

Aufzulegen auf - D-694.

0 5 10

Zeichenerklärung:

S-60- ———

S-35- ———

S-56- ———

S-57- ———

S-59- ———

S-54 ———

10°00'

20'

37°40'

04 35

04 35

04 35

04 35

05 47

02 32

02 30

02 30

02 30

Wege Karte

3.-S-Flott. S-60, S-59, S-57, S-54, S-35.
Unternehmung am 22. XI. 1942
Aufzulegen auf D-694

0 5 10

Zeichenerklärung

S-60 ——
S-59 ——
S-57 ——
S-54 ——
S-35 ——

37°40'

Bizerte

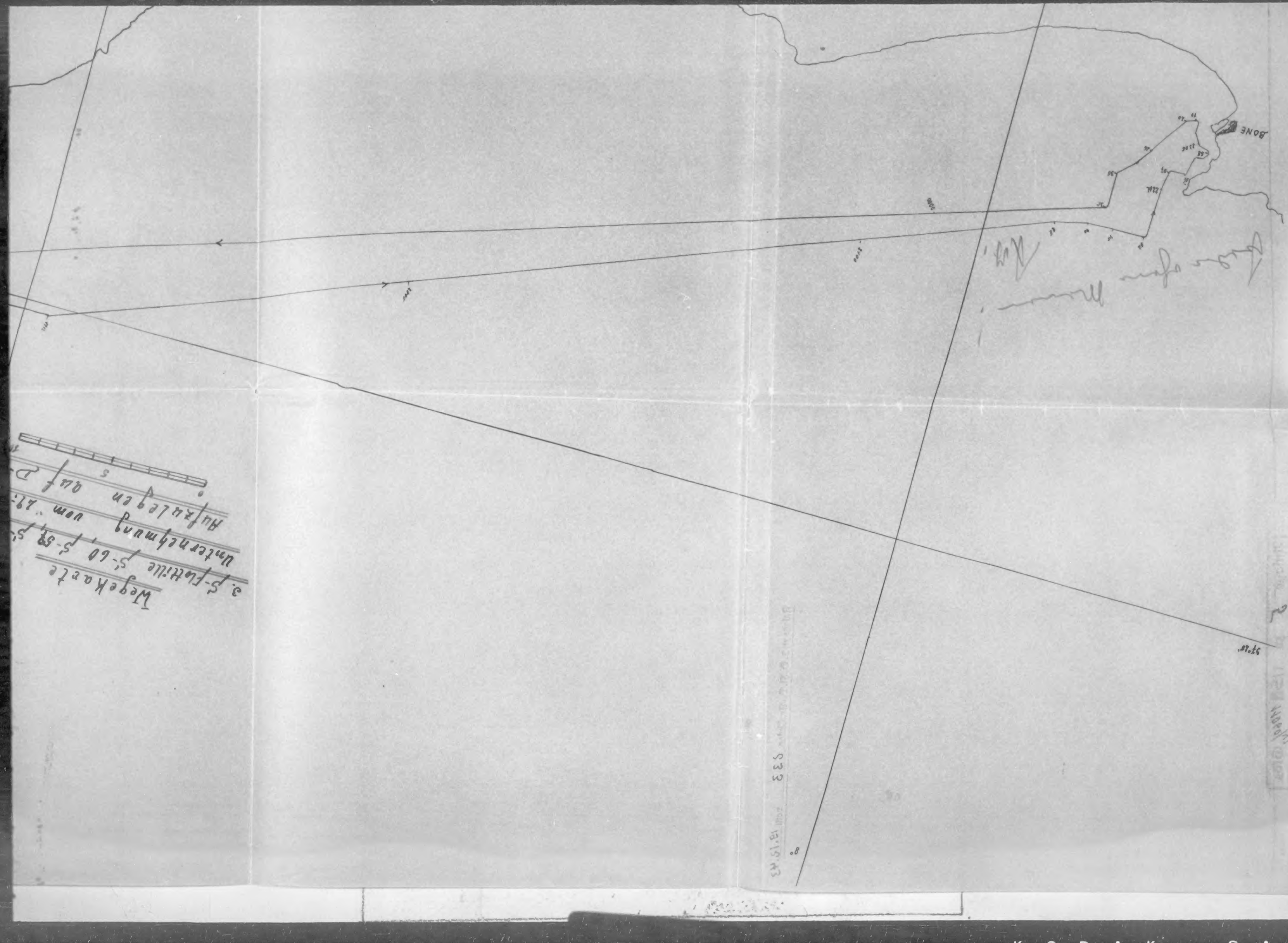
Wegekarte

3.-S-Flott. S-60, S-59, S-57, S-54, S-35.
Unternehmung am 22.XI. 1942
Aufzulegen auf D-694

0 5 10

Zeichenerklärung

S-60 ———
S-59 ———
S-57 ———
S-54 ———
S-35 ———

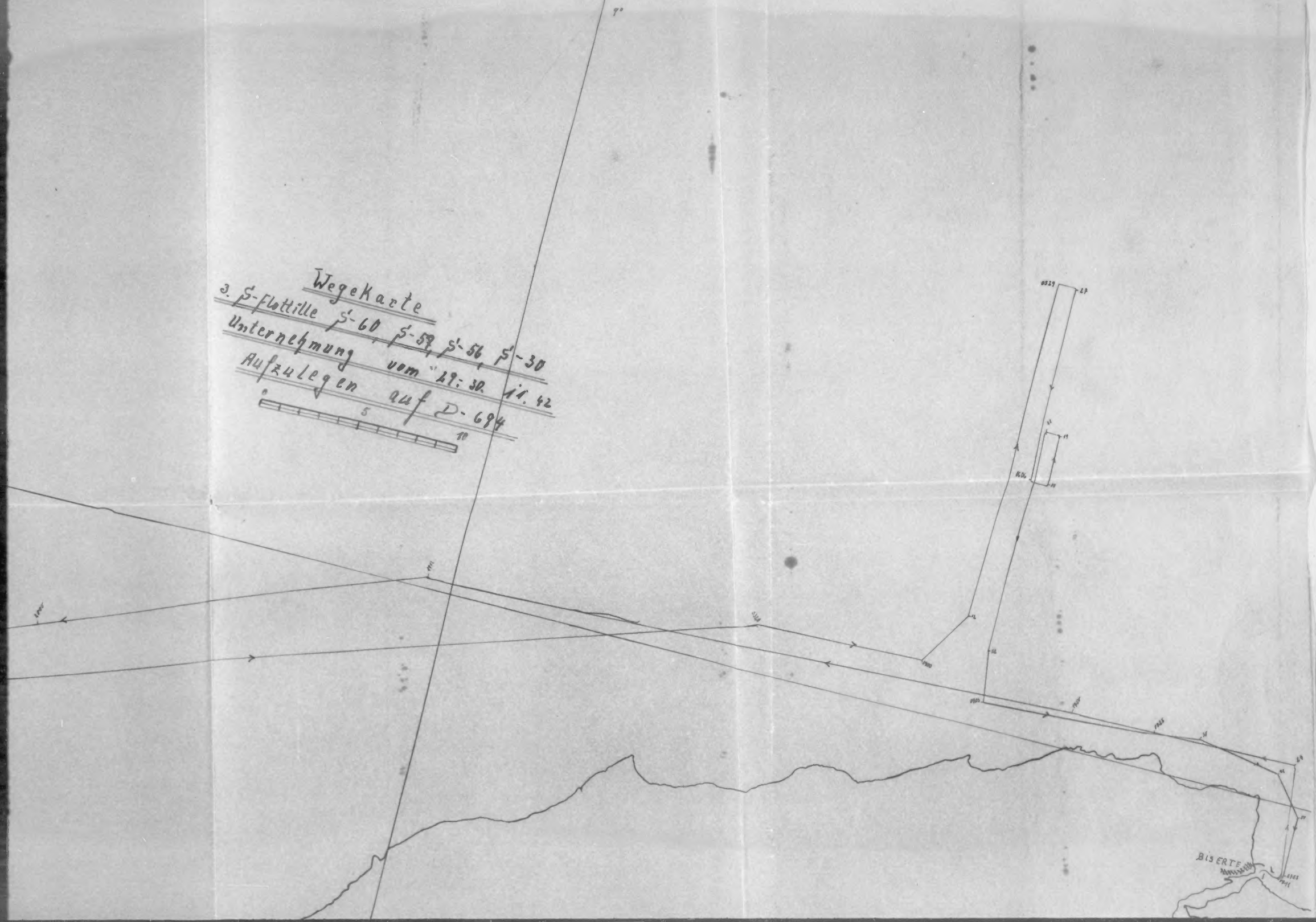

BONE
Wegekarte
3. St-Luttille St-Go St-Sa St-
Unterbrechung vom 22-
Aufzuleyen auf P
s
8°
97°30'

Wegekarte

3. S-Flottille S-60, S-59, S-56, S-30

Unternehmung vom 29. 30. 11. 42

Aufzulegen auf D-694



Wege Karte

3. S-Flottille S-60, S-57, S

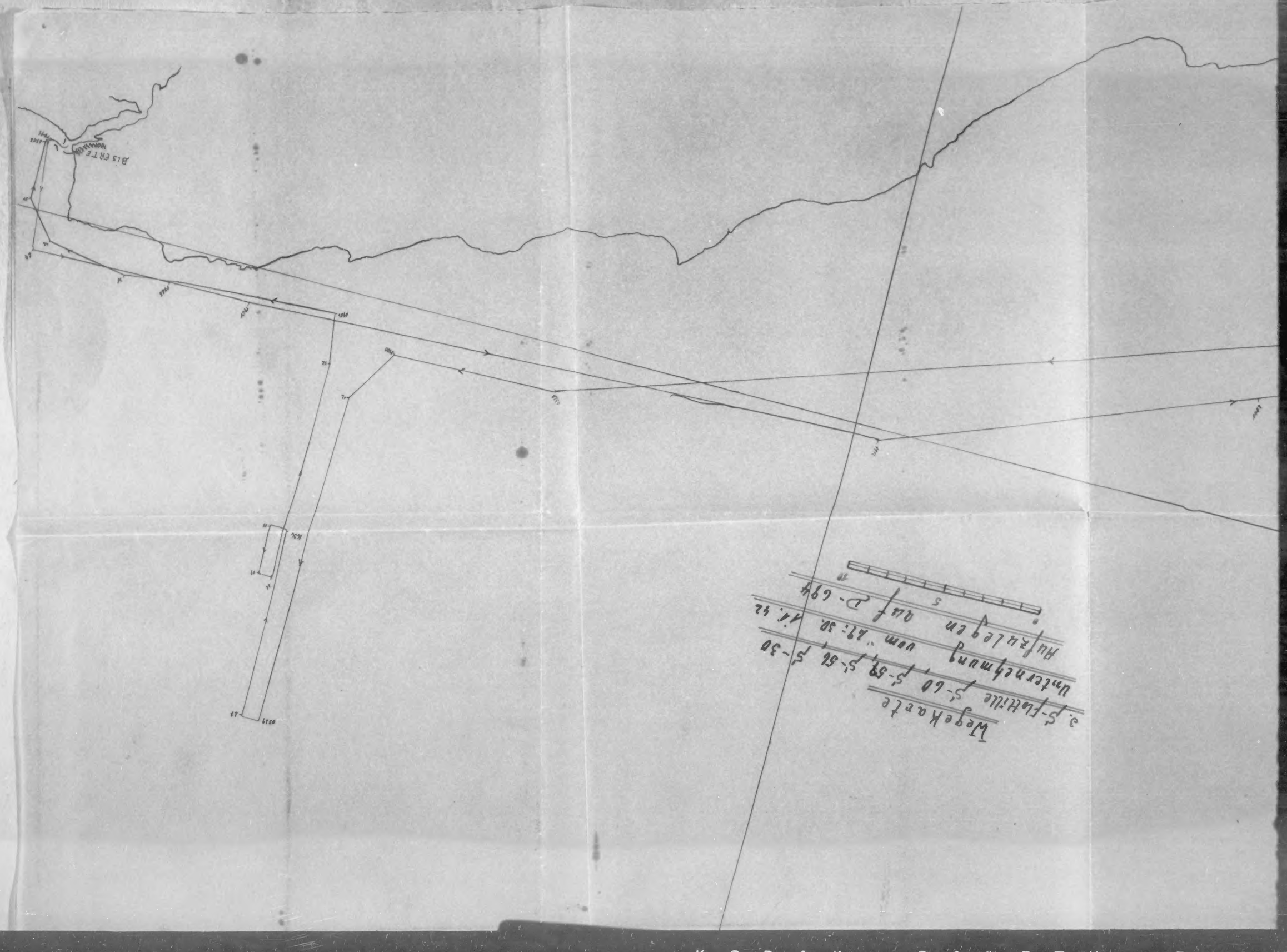
Unternehmung vom "17.

Aufzulegen auf D

0 5

37°45'

BONE



KODAK SAFETY FILM

Anlage zu 3. Skl. Fl. B.-Nr. Gkdos. 233 vom 19/2.43

Liegehäfen der Boote vom 1.11.42 - 15.11.42

Datum	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
1.11.	P.E.	P.E.	P.E.	P.E.	P.E.	Palermo	P.E.	P.E.	Palermo	P.E.	P.E.	P.E.
2.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8.11.	Trapani	Trapani	Trapani	Trapani	Trapani	"	Trapani	Trapani	"	Trapani	Trapani	Trapani
9.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10.11.	P.E.	P.E.	P.E.	P.E.	P.E.	"	P.E.	P.E.	"	P.E.	P.E.	P.E.
11.11.	La Goulette	"	La Goulette	"	La Goulette	"	La Goulette	L.G.	"	"	L.G.	"
12.11.	"	"	"	Augusta	"	"	Bizerta	"	"	"	Bizerta	"
13.11.	Bizerta	"	Bizerta	"	"	"	"	Bizerta	"	La Goulette	"	"
14.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
15.11.	"	"	"	P.E.	"	"	"	"	"	"	"	"

Anlage 6 zu 1/Skl 11060/43 Gkdos.

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 233 vom 19.12.43

K.B. Zustand der Boote vom 1. 11. 42. - 15. 11. 42.

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten Boote	K. B. Boote	Boote außer K. B.	Boote K.B. aber nicht einsatzbereit.(Res.)
1.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	
2.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58,	
3.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	
4.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	
5.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	
6.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	
7.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	
8.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	
9.11.	12 Boote	S.30,33,35,36,54,56,57,59,60,61	S.55,58	
10.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
11.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
12.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
13.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
14.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
15.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	

Anlage 7 zu 1/SII 11060/43 Gkdos.

Anlage zu 3. G. Kl. B.-Nr. Gkdos. 433 vom 19.3.43

Liegehäfen der Boote vom 16.11.42 - 30.11.42.

Datum	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
16.11.	Bizerta	P.E.	Bizerta	Palermo	La Goulette	Palermo	Bizerta	Bizerta	Palermo	L.G.	Bizerta	P.E.
17.11.	"	"	"	"	Biserta	"	"	"	"	Biserta	"	"
18.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
19.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
20.11.	"	Augusta	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Augusta
21.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
22.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	Augusta	"	"	"
23.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
24.11.	La Goulette	"	"	"	"	"	La Goulette	"	"	"	"	"
25.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
26.11.	"	"	Trapani	"	"	"	"	"	Palermo	"	"	"
27.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	P.E.	"	"	"
28.11.	Biserta	"	"	"	"	"	Biserta	La Goulette	"	La Goulette	"	"
29.11.	"	"	P.E.	"	"	"	"	"	"	"	"	"
30.11.	"	"	"	"	"	"	"	"	Augusta	"	"	"

Anlage 7a zu 1/SK 11060/43 Gkdos.

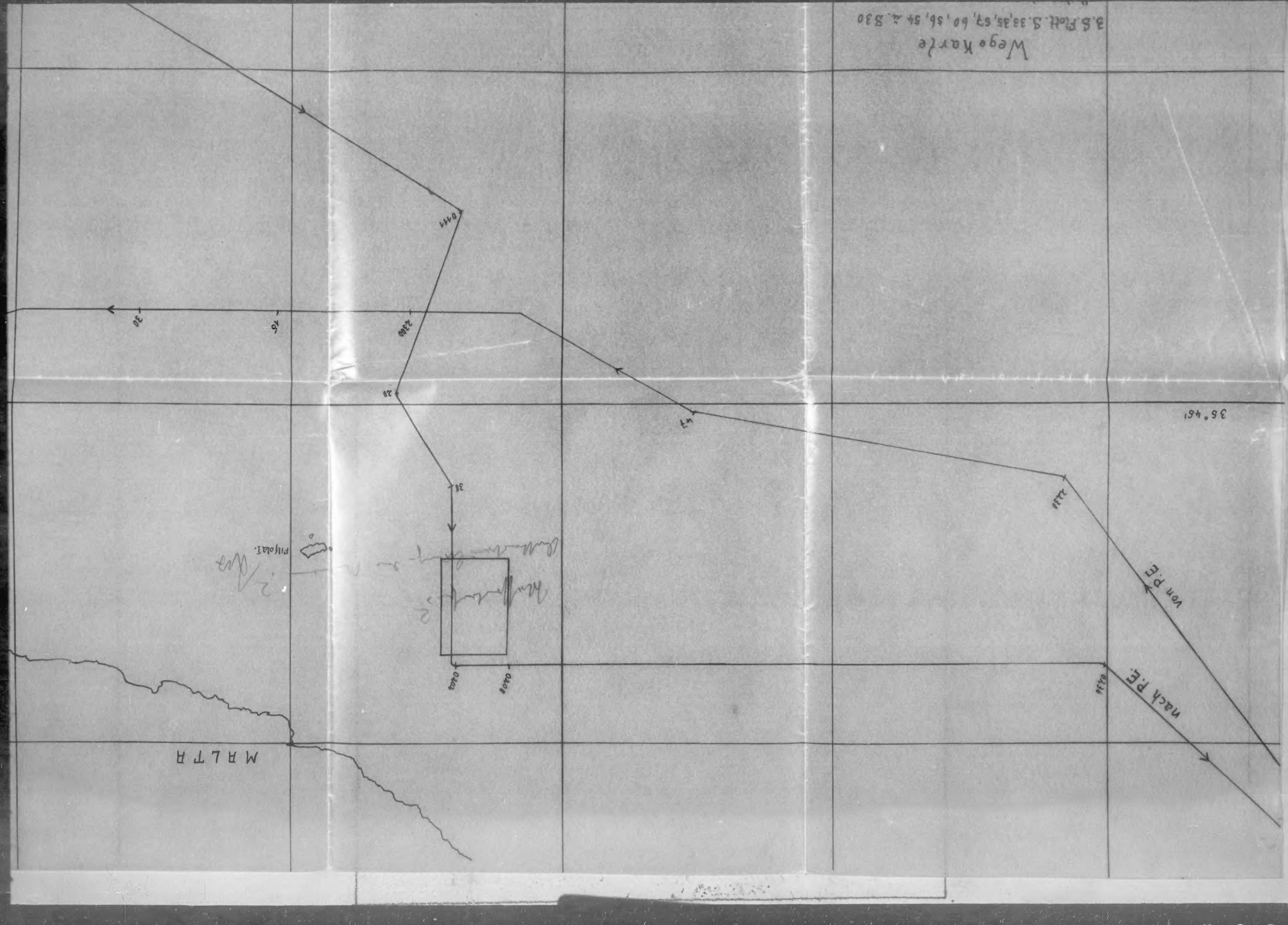
Anlage zu 3. S. Fl. B.-Nr. Gkdos. 233 vom 19.12.43

K.B. Zustand der Boote vom 16.11. - 30.11.42

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten Boote	K.B. Boote	Boote außer K.B.	Boote K.B. aber ni einsatzbereit.
16.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
17.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
18.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
19.11.	12 Boote	S.30,33,35,54,56,57,59,60,61	S.36,55,58	
20.11.	12 Boote	S.30,35,54,56,57,59,60	S.33,36,55,58,61	
21.11.	12 Boote	S.30,35,54,56,57,59,60	S.33,36,55,58,61	
22.11.	12 Boote	S.30,35,54,56,57,59,60	S.33,36,55,58,61	
23.11.	12 Boote	S.30,35,54,56,57,59,60	S.33,36,55,58,61	
24.11.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	
25.11.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	
26.11.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	
27.11.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	
28.11.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	
29.11.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	
30.11.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	

Anlage 8 zu 1/SN 11060/43 Gkdos.

Wege Karte
3.8 Flott. S. 33,35,57, 60, 56, 54 a. 830



MALTA

35°50'

Marsa Scirocco

Filfola I.

0208

0202

38

20

2300

0111

15

30

2345

2358

0008

12

17

19

21

27

MALTA

nach P.E.

von P.E.

0230

2230

35°46'

47

0308

0302

Filfola I.

38

20

2300

15

30

0111

14°20'

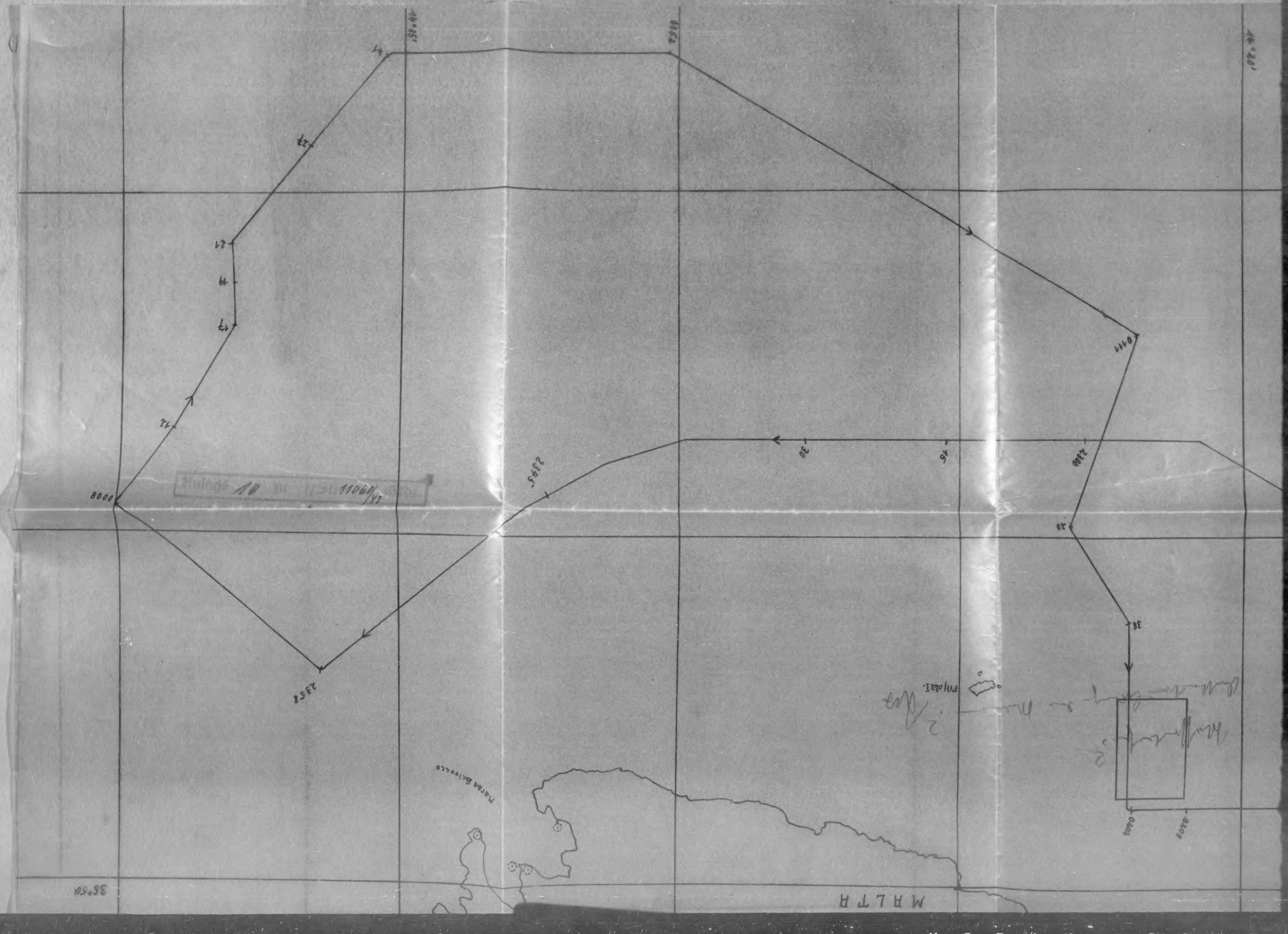
Wegekarte

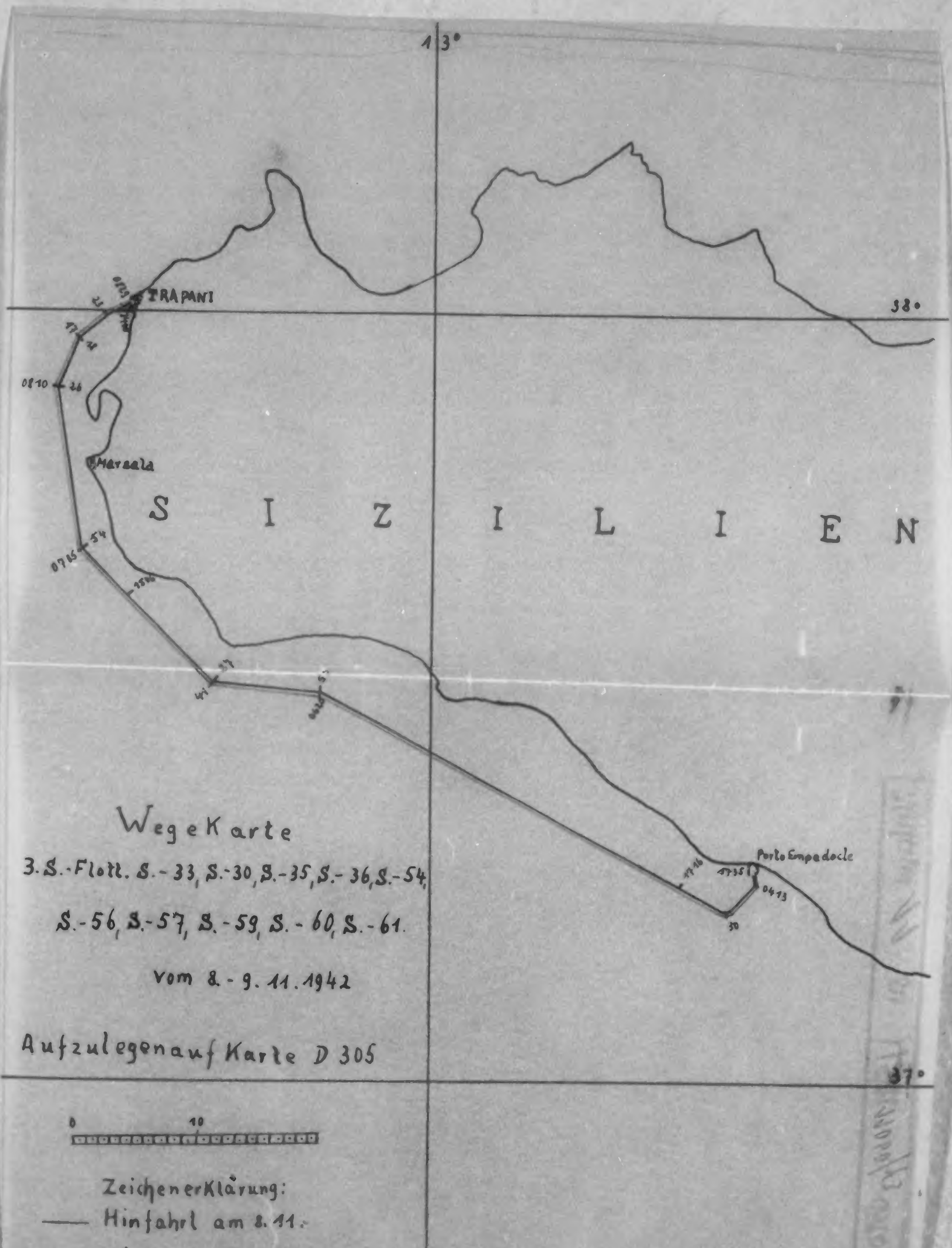
3. S. Flott. S. 33, 35, 57, 60, 56, 54 u. S 30

Unternehmung vom 2.-3.11.1942

Aufzulegen auf Karte D 311

0 1 2 3


MALTA
Malta Escarpment
Filfla
35°50'
14°35'
14°40'
14°45'
14°50'
14°55'
14°20'
14°25'
14°30'
14°15'
14°10'
14°05'
14°00'
13°55'
13°50'
13°45'
13°40'
13°35'
13°30'
13°25'
13°20'
13°15'
13°10'
13°05'
13°00'
12°55'
12°50'
12°45'
12°40'
12°35'
12°30'
12°25'
12°20'
12°15'
12°10'
12°05'
12°00'
11°55'
11°50'
11°45'
11°40'
11°35'
11°30'
11°25'
11°20'
11°15'
11°10'
11°05'
11°00'
10°55'
10°50'
10°45'
10°40'
10°35'
10°30'
10°25'
10°20'
10°15'
10°10'
10°05'
10°00'
9°55'
9°50'
9°45'
9°40'
9°35'
9°30'
9°25'
9°20'
9°15'
9°10'
9°05'
9°00'
8°55'
8°50'
8°45'
8°40'
8°35'
8°30'
8°25'
8°20'
8°15'
8°10'
8°05'
8°00'
7°55'
7°50'
7°45'
7°40'
7°35'
7°30'
7°25'
7°20'
7°15'
7°10'
7°05'
7°00'
6°55'
6°50'
6°45'
6°40'
6°35'
6°30'
6°25'
6°20'
6°15'
6°10'
6°05'
6°00'
5°55'
5°50'
5°45'
5°40'
5°35'
5°30'
5°25'
5°20'
5°15'
5°10'
5°05'
5°00'
4°55'
4°50'
4°45'
4°40'
4°35'
4°30'
4°25'
4°20'
4°15'
4°10'
4°05'
4°00'
3°55'
3°50'
3°45'
3°40'
3°35'
3°30'
3°25'
3°20'
3°15'
3°10'
3°05'
3°00'
2°55'
2°50'
2°45'
2°40'
2°35'
2°30'
2°25'
2°20'
2°15'
2°10'
2°05'
2°00'
1°55'
1°50'
1°45'
1°40'
1°35'
1°30'
1°25'
1°20'
1°15'
1°10'
1°05'
1°00'
0°55'
0°50'
0°45'
0°40'
0°35'
0°30'
0°25'
0°20'
0°15'
0°10'
0°05'
0°00'
0°05'
0°10'
0°15'
0°20'
0°25'
0°30'
0°35'
0°40'
0°45'
0°50'
0°55'
1°00'
1°05'
1°10'
1°15'
1°20'
1°25'
1°30'
1°35'
1°40'
1°45'
1°50'
1°55'
2°00'
2°05'
2°10'
2°15'
2°20'
2°25'
2°30'
2°35'
2°40'
2°45'
2°50'
2°55'



Wege Karte

3. S.-Flott. S.-33, S.-30, S.-35, S.-36, S.-54,
S.-56, S.-57, S.-59, S.-60, S.-61.

vom 8.-9. 11. 1942

Aufzulegen auf Karte D 305

0 10

Zeichenerklärung:

—— Hinfahrt am 8. 11.

—— Rückmarsch am 9. 11.

SIZILIEN

Porto Empedocle

MALTA KANAL

GOZO

MALTA

Filfola I.

37°

36°

14°

15°

Wegekarte

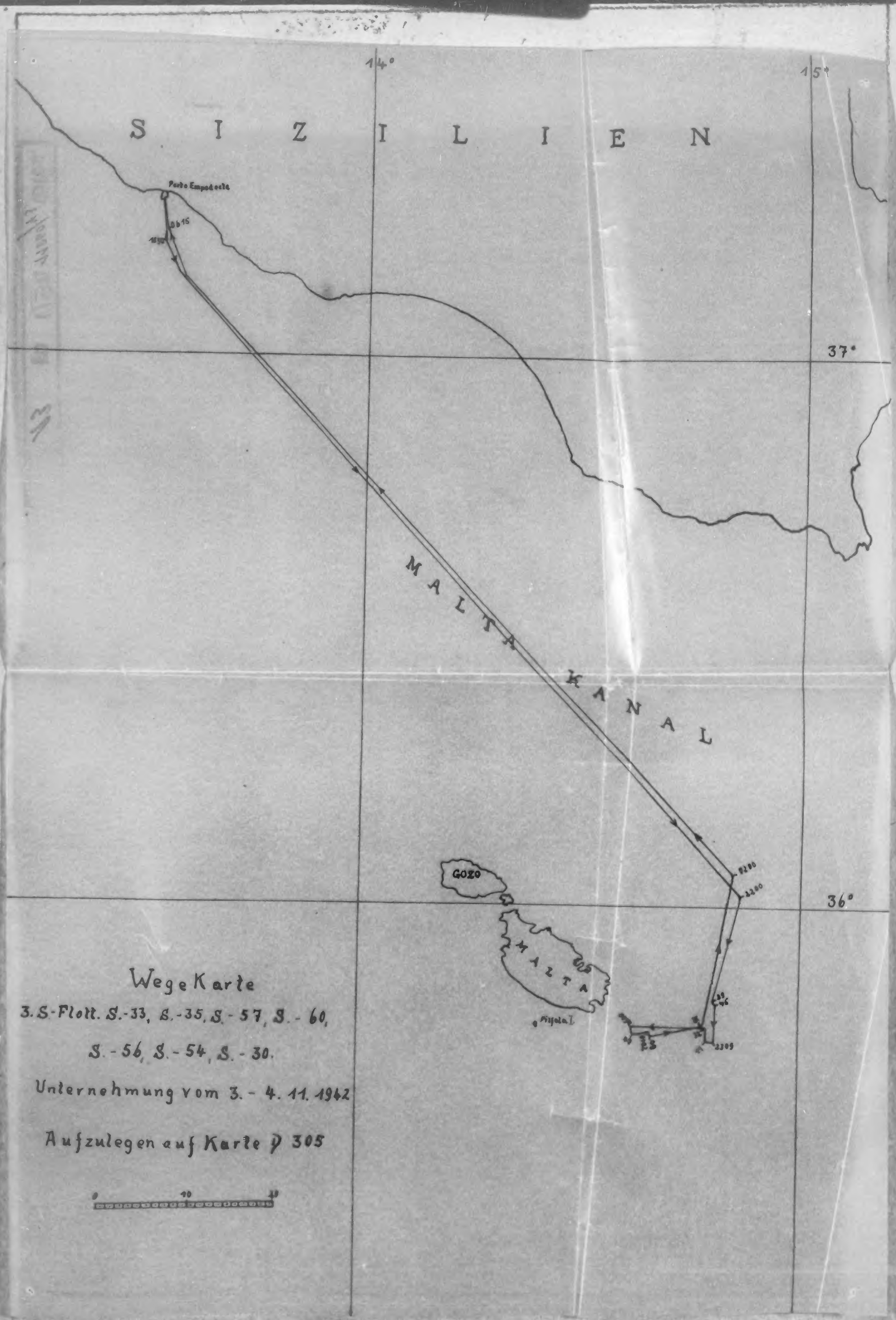
3. S. Flott. S.-33, S.-35, S-57, S.-60,

S.-56, S.-54, S.-30.

Unternehmung vom 2.-3. 11. 1942

Aufzulegen auf Karte D 305

0 10 20



Wege Karte

3. S-Flott. S.-33, S.-35, S.-57, S.-60,

S.-56, S.-54, S.-30.

Unternehmung vom 3. - 4. 11. 1942

Aufzulegen auf Karte D 305

0 10 20

Meyerhartie
3.5- Flottille
5- 56" 5- 60"
am 12 44 42

Ulafzulegen auf: Tl. 694

5

3.5-flottille
5-57, 5-35, 5-30
am 13. 44. 42.

La Goulette

BIZERTE

320

1415

1530

1533

1315

1733

54

1455

P dani

20'

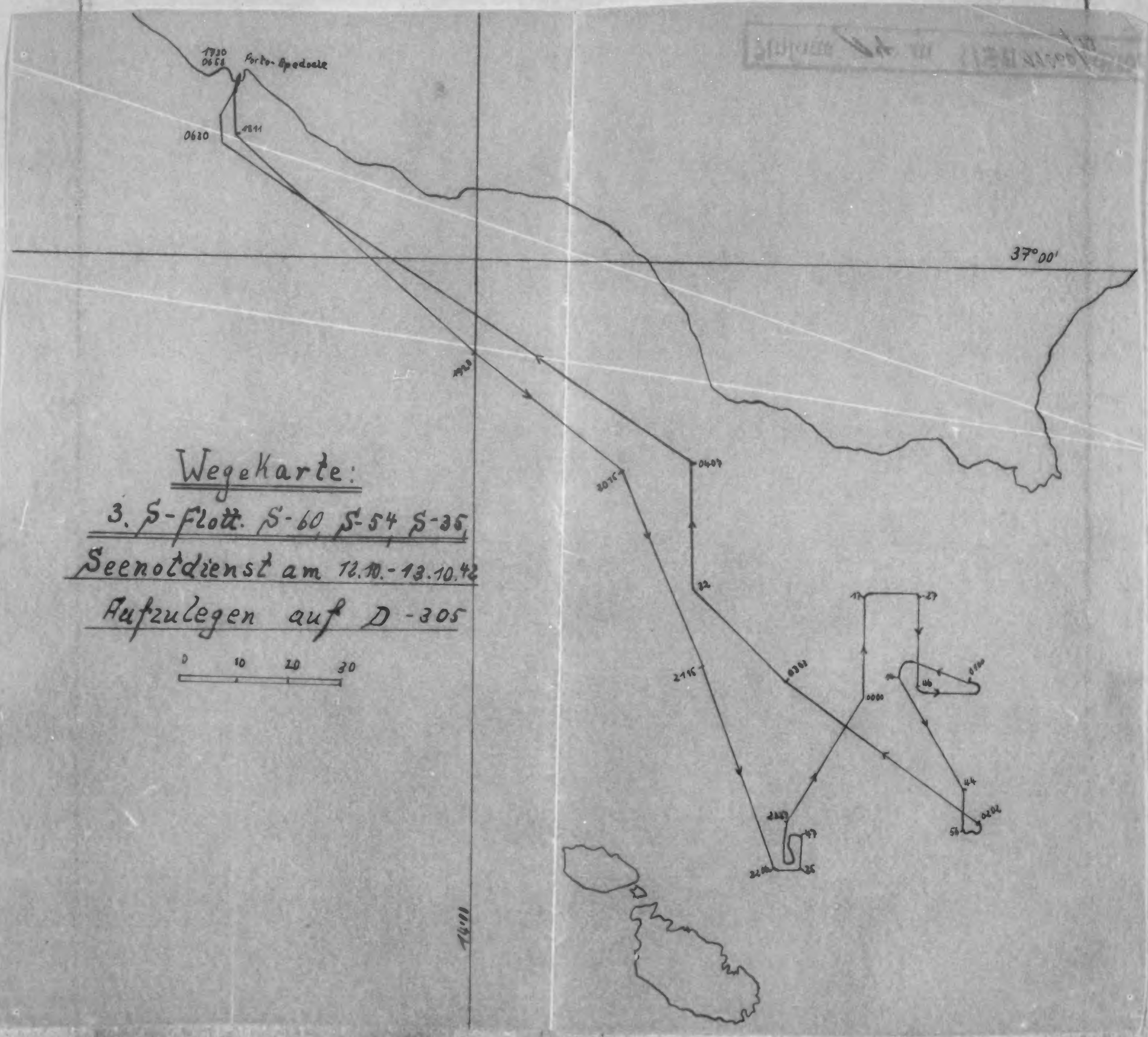
10°

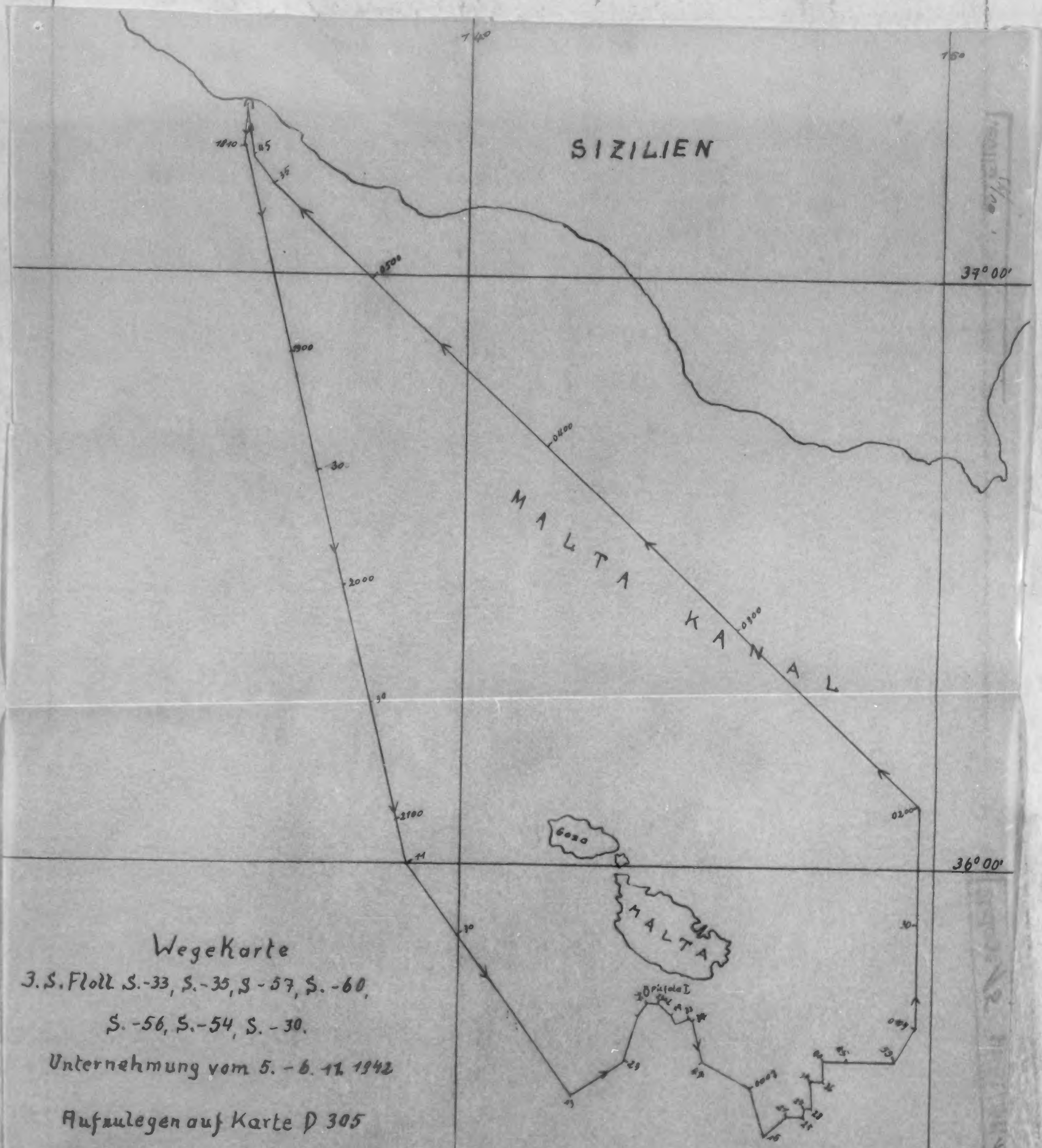
Wegekarte:

3. S-Flott. S-60, S-54, S-35

Seenotdienst am 12.10.-13.10.42

Aufzulegen auf D-305





Wegekarte

3. S. Flott S.-33, S.-35, S-57, S.-60,

S.-56, S.-54, S.-30.

Unternehmung vom 5.-6. 12. 1942

Aufzulegen auf Karte D 305

0 10 20

Wege Karte

3. S. Flott. S. 33, 35, 57, 60, 56, 64 u. S. 30.

Unternehmung vom 3. - 4. 11. 1942.

Aufzulegen auf Karte D 311

0 1 2 3

36° 05'

36° 00'

35° 55'

nach P.E.

von P.E.

0214

0200

Wege Karte

3. S. Flott. S. 33, 35, 57, 60, 56, 64 u. S. 30.

Unternehmung vom 3. - 4. 11. 1942.

Aufzulegen auf Karte D 311

0 1 2 3

35° 55'

MALTA

35° 50'

Marsa Scirocco

14° 30'

14° 35'

14° 40'

14° 45'

14° 50'

0200

39

45

0140

26

32

0000

0010

0020

0030

0040

S

2207

MALTA

Marsa Scirocco

14° 30'

14° 32'

14° 40'

14° 42'

14° 45'

0200

39

45

0140

38

32

31

0034

0000

0030

0100

0305

--, den 6. Mai 1943.

Stellungnahme
des
Führers der Schnellboote.

1.) Zu Seite 1046 und 1047, Nacht 5./6.11.42.

Die hohe Küste Malta's erleichtert dem Feind mit Hilfe seiner guten Funkmessgeräte die Erfassung und genaue Verfolgung von S.-Bootszielen, so wie an der Südküste des Kanals. Jede S.-Bootsbewegung im sicheren Ortungsbereich des Gegners wird dabei genau festgelegt und die nachfolgende Minensuchtätigkeit des Feindes dadurch auf den in Frage kommenden Raum beschränkt.

Der planmässige Ansatz von Nachtjägern mit Ortungsgeräten auch gegen S.-Boote entspricht den Erfahrungen des Westraums. Wenn in diesem Fall die Nachtjäger durch Scheinwerfer eingewiesen wurden und selbst mit eigenen Ortungsgeräten die Boote wahrscheinlich nur mangelhaft geortet haben, so entspricht dies nicht dem technischen Leistungsvermögen sonstiger gegen S.-Boote angesetzter Nachtjäger, die im freien Seeraum schon oft S.-Boote auf dem Anmarsch gut geortet und planmässig mit Bomben und Beschuss bekämpft haben.

2.) Der Tunis-Einsatz stellte den Flottillenchef und seine Kommandanten in einen Kampf, in dem sie Entschlussfreudigkeit und taktisches Können gezeigt haben.

Fregattenkapitän.

PG—71366—NID

KODAK SAFETY FILM

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

SKL 27187

Anlage 1 zu Dt. Markdo. Italien
B. Nr. Chefs 30688 vom 28.43.
II. Ausfz.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch (3. Ausf. S 1041-1125)

der

3. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kemnade.

Anlagen: 5 Tabellen, 10 Wegekarten

"S 58" Flottillenchef
"S 60" Oblt. z.S. Haag
"S 59" Oblt. z.S. Müller (Albert)
"S 54" Oblt. z.S. Schmidt (C.D.)
"S 56" Oblt. z.S. Wuppermann
"S 30" Oblt. z.S. Schulz (Günter)
"S 57" Oblt. z.S. Erdmann (G.)
"S 55" Oblt. z.S. Weber (Horst)
"S 61" Oblt. z.S. von Gernet
"S 35" Oblt. z.S. Lüders
"S 33" Oblt. z.S. Brauns
"S 36" ohne Kommandant.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/Y1366 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ... NECESSARY ANNOTATIONS ... ON THE WORK ... SEPARATE SHEET OF PAPER. ... QUOTING THE ... REGISTERED NUMBER.

Begonnen: 1.12.42
Abgeschlossen: 31.12.42

Anlage 1 zu 1/SFl 11678 KTPds.

Zu beziehen vom Vordruckager der Kriegsmarine: A. F. Mundstein in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

PG/ 71366

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

3RD M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.12.42 - 31.12.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12. 1100	Bizerta	Fahrt mit PKW nach Tunis zur Regelung Stützpunktfragen und zur Besprechung bei FdL Tunis wegen Luftaufklärung im Seegebiet Bone-Philippeville.
1745 1750		Bizerta zurück Meldung bei Chef Dt. Markdo Tunesien. Besprechung über Einsatz Flottille gegen im Hafen Bone liegende Schiffe auf Grund Auf- [illegible] früh 1000 Uhr, die [illegible] lagen [illegible]afen: [illegible]hiffe, im [illegible] ein Kriegs [illegible] Nordosten [illegible]utlich [illegible]ldung, die [illegible]eute Auf- [illegible]n Ein- [illegible]wieso und [illegible]ist, fällt [illegible] aufge- [illegible]ttag wis- [illegible]n Bone [illegible]r Jagd- [illegible]llen muss. [illegible]er Bucht [illegible] Ameri- [illegible] Einsatzbe- [illegible]ungen bei
1830		
1840		[illegible]rganes [illegible] Bucht [illegible]bte und [illegible]n Pan- [illegible] Nachprüfung. Da in der ersten Nachthälfte die Besetzung der franz. Insel La Galite durch ital. S-Boote läuft, Entscheidung, dass Flottille erst nach 0000 Uhr bei Mondaufgang durch Operationsgebiet ital. S-Boote geht.
		gez. Kemnade.
2.12. 0100	Seegebiet westl. Bizerta, Wind nordwest, Stärke 3 - 4, Seegang 2, Böig, bedeckt, müssige Sicht, teilweise Mond.	Mit "S 60, S 54, S 56, S 30" ausgelaufen. Chef Dt. Markdo. Tunesien; Kpt. z.See Loycke, auf Führerboot eingeschifft.
0148		FT. Kr. 0002/61 vom Dt. Markdo. Ital.: Deutsches Flugzeug meldet, 2240 Uhr in CJ 7692 (30 sm nördl. Bizerta) 5 feindliche Schiffe, vermutlich mittlere Seestreitkräfte, Kurs Ost, hohe Fahrt. Es handelt sich hierbei mit grosser Wahrscheinlichkeit um die ital. S-Boote (La Galite-

WORK RECORD
Title 3. Schiffsbewegungen PG/71366
Press-Mark KTB. 1.12. - 31.12.1942.
Date
Job
By

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Galite-Unternehmung).
0201		FT. Kr. 0132/100 vom Dt. Markdo. Ital.: 0046 Uhr 2.12. Feindberührung in 37 Grad 41 Min. Nord und 10 Grad 51 Min. Ost. Da in der Nacht ein eigener Geleitzug die Sizilienstrasse nach Süden passiert und die Feindberührung gemeldet ist, kann es sich bei dem vorher um 0148 Uhr eingegangenen FT. doch nur um feindl. leichte Seestreitkräfte gehandelt haben.
0219		FT. Kr. 0158/1 vom Dt. Markdo. Tunesien: Luft meldet 0030 Uhr im Luftquadrat 13 Ost 0843 Seegefecht zwischen engl. Zerstörern und unserem Grossgeleit.
0228		FT. Kr. 0159/2 vom Dt. Markdo. Italien: "Ital. Zerstörer meldet feindl. Seestreitkärfte. Ital. Zerstörer hat feindlichen Kreuzer torpediert. Zwei eigene Transporter brennen."
0237		Auf Gegenkurs gegangen und nach Umgehung eigener im Norden liegender Minensperre auf Nordkurs gedreht, 30 sm Fahrt. Da beide Möglichkeiten gegeben sind, dass nämlich der Feind nach Westen zurückläuft oder nach Malta durchbricht, ergeht der Befehl an die Flottille, im kurzen Aufklärungsvorstoss in Richtung des Gefechtsfeldes aufzuklären in der Annahme, dass der Gegner möglicherweise havariert ist und noch gefasst werden kann. Läuft der Feind unbeschädigt nach Westen, kann er nicht mehr gestellt werden. Läuft er havariert mit etwa 20 sm, kann ich ihn etwa ab 0300 Uhr fassen, jedoch nur mit Hilfe des Fu.M.B., da das Seegebiet für eine wirksame Aufklärung zu gross ist. Bricht der Gegner nach Malta durch, so ist er nicht mehr zu fassen.
0240		FT. Kr. 0215/3 vom Dt. Markdo. Italien.: Ital. Zerstörer meldet 1 Kreuzer unbestimmte Anzahl Zerstörer in 37 Grad 43 Min. Nord, 11 Grad 05 Min. Ost (66 Grad 65 sm von Bizerta).
0338		FT. Kr. 0310/4 vom Dt. Markdo. Italien: Deutsches Flugzeug meldet 0140 Uhr grosse Anzahl feindlicher Schiffe in CJ 8796
0351		Noch keinerlei Ortungen festgestellt. Flottille entlassen zum kurzen Aufklärungsvorstoß in 90 Grad, 30 sm. Da ich annehme, dass nach dem Seegefecht westl. des Gefechtsplatzes keine eigenen Streitkräfte mehr stehen, Feuererlaubnis gegen alle gesichteten Kriegsschiffeinheiten gegeben.
0400		Leuchtbomben Steuerbord voraus in 110 Grad. Wahrscheinlich steht eigener Nachtaufklärer mit Ortungsgerät über feindlichem Verband.
0421		Kurzes Scheinwerferleuchten in 150 Grad. Taktische Nummer drei oder vier auf dem Südflügel müssen Gegner fassen, daher schon mit

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/71366 TNID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT IF NECESSARY A NOTATION IS SHOULD BE MADE ON THE WORK SHEET OF PAPER, QUOTING THIS NUMBER.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12. 1100	Bizerta	Fahrt mit PKW nach Tunis zur Regelung Stützpunktfragen und zur Besprechung bei FdL Tunis wegen Luftaufklärung im Seegebiet Bone-Phillippeville.
1745 1750		Bizerta zurück Meldung bei Chef Dt. Markdo Tunesien.
		Besprechung über Einsatz Flottille gegen im Hafen Bone liegende Schiffe auf Grund Aufklärungsmeldung von 30.11. früh 1000 Uhr, die am 1.12. um 1730 Uhr einging. Danach lagen am Vortage nach Bildauswertung im Hafen: 12-15 mittlere und grosse Handelsschiffe, im äusseren und mittleren Hafenbecken ein Kriegsschiff, vermutlich Flakkreuzer, im Nordosten des Hafens vier Kriegsschiffe, vermutlich Kreuzer oder Zerstörer. Da diese Meldung, die vom Vortage stammt, nicht durch erneute Aufklärung heute früh bestätigt und ein Eindringen in den Vorhafen von Bone sowieso und wegen der Netzsperre nicht möglich ist, fällt der Einsatz aus. Sofortbereitschaft aufgehoben. FdL. Tunis hat mich am Vormittag wissen lassen, dass die Aufklärung nach Bone und Phillippeville wegen zu geringer Jagdstreitkräfte bis auf Weiteres ausfallen muss.
		Meldung von franz.Marine, dass in der Bucht westl. Ras al Koran (bei Cap Blanc) Amerikaner und Engländer gelandet sind. Einsatzbefehl zur Verhinderung weiterer Landungen bei Nacht und am nächsten Tage erbeten.
		FT. Kr. 1742/90 von F.d.L. Tunis: Eigenes Flugzeug sichtet nachmittags in der Bucht westl. Ras al Koran zwei Landungsboote und Schleif-bezw. Fahrspuren, vermutlich Panzer.Erbitte Nachprüfung.
		Da in der ersten Nachthälfte die Besetzung der franz. Insel La Galite durch ital. S-Boote läuft, Entscheidung, dass Flottille erst nach 0000 Uhr bei Mondaufgang durch Operationsgebiet ital. S-Boote geht.
		. . . . .
		gez. Kemnade.
		. . . . .
2.12. 0100	Seegebiet westl. Bizerta, Wind nordwest, Stärke 3 - 4, Seegang 2, Bäig, bedeckt, mässige Sicht, teilweise Mond.	Mit "S 60, S 54, S 56, S 30" ausgelaufen. Chef Dt. Markdo.Tunesien; Kpt. z.See Loycke, auf Führerboot eingeschifft.
0148		FT. Kr. 0002/61 vom Dt. Markdo.Ital.: Deutsches Flugzeug meldet, 2240 Uhr in CJ 7692 (30 sm nördl.Bizerta) 5 feindliche Schiffe, vermutlich mittlere Seestreitkräfte, Kurs Ost, hohe Fahrt.
		Es handelt sich hierbei mit grosser Wahrscheinlichkeit um die ital. S-Boote (La Galite-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Galite-Unternehmung).
0201		FT. Kr. 0132/100 vom Dt. Markdo. Ital.: 0046 Uhr 2.12. Feindberührung in 37 Grad 41 Min. Nord und 10 Grad 51 Min. Ost.
		Da in der Nacht ein eigener Geleitzug die Sizilienstrasse nach Süden passiert und die Feindberührung gemeldet ist, kann es sich bei dem vorher um 0148 Uhr eingegangenen FT. doch nur um feindl. leichte Seestreitkräfte gehandelt haben.
0219		FT. Kr. 0158/1 vom Dt. Markdo. Tunesien: Luft meldet 0030 Uhr im Luftquadrat 13 Ost 0843 Seegefecht zwischen engl. Zerstörern und unserem Grossgeleit.
0228		FT. Kr. 0159/2 vom Dt. Markdo. Italien:"Ital. Zerstörer meldet feindl. Seestreitkärfte.
0237		Ital. Zerstörer hat feindlichen Kreuzer torpediert. Zwei eigene Transporter brennen." Auf Gegenkurs gegangen und nach Umgehung eigener im Norden liegender Minensperre auf Nordkurs gedreht, 30 sm Fahrt.
		Da beide Möglichkeiten gegeben sind, dass nämlich der Feind nach Westen zurückläuft oder nach Malta durchbricht, ergeht der Befehl an die Flottille, im kurzen Aufklärungsvorstoss in Richtung des Gefechtsfeldes aufzuklären in der Annahme, dass der Gegner möglicherweise havariert ist und noch gefasst werden kann.
		Läuft der Feind unbeschädigt nach Westen, kann er nicht mehr gestellt werden. Läuft er havariert mit etwa 20 sm, kann ich ihn etwa ab 0300 Uhr fassen, jedoch nur mit Hilfe des Fu.M.B., da das Seegebiet für eine wirksame Aufklärung zu gross ist. Bricht der Gegner nach Malta durch, so ist er nicht mehr zu fassen.
0240		FT. Kr. 0215/3 vom Dt. Markdo. Italien.: Ital. Zerstörer meldet 1 Kreuzer unbestimmte Anzahl Zerstörer in 37 Grad 43 Min.Nord, 11 Grad
0338		05 Min. Ost (66 Grad 65 sm von Bizerta).
0351		FT. Kr. 0310/4 vom Dt. Markdo. Italien: Deutsches Flugzeug meldet 0140 Uhr grosse Anzahl feindlicher Schiffe in CJ 8796
		Noch keinerlei Ortungen festgestellt. Flottille entlassen zum kurzen Aufklärungsvorstoß in 90 Grad, 30 sm. Da ich annehme, dass nach dem Seegefecht westl. des Gefechtsplatzes keine eigenen Streitkräfte mehr stehen, Feuererlaubnis gegen alle gesichteten Kriegsschiffeinheiten gegeben.
0400		Leuchtbomben Steuerbord voraus in 110 Grad.
0421		Wahrscheinlich steht eigener Nachtaufklärer mit Ortungsgerät über feindlichem Verband. Kurzes Scheinwerferleuchten in 150 Grad. Taktische Nummer drei oder vier auf dem Südflügel müssen Gegner fassen, daher schon mit

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71366 TOP
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THE SURFACE OF THE WORK
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Führerboot auf 150 Grad gegangen. Als Sichtmeldung ausbleibt und Möglichkeit Fehlbeobachtung bei dem dauernden Wetterleuchten besteht, wieder auf Grundkurs gegangen.
ab 0436		Zahlreiche Leuchtbomben in 140 Grad. Annahme, dass Feind immer noch von Aufklärer erfasst und nach Malta durchbricht. Da Entfernung Leuchtbomben etwa 10 sm, Nacht bereits sehr vorgeschritten, Auffassung, dass unter Voraussetzung Fühlung halten durch Nachtaufklärer Gegner havariert sein muss und nicht ohne Dauerfahrt laufen kann. Im Fu.M.B. jedoch keine gegnerischen Ortungen festgestellt.
0439		Wendung 4 dez Steuerbord auf 130 Grad in Richtung Leuchtbomben.
0441		Leuchtbomben in 240 Grad. UK-Befehl: Schusserlaubnis nur gegen einwandfrei erkannten Gegner, da nunmehr mit eigenen versprengten Streitkräften gerechnet werden muss.
0447		Wendung 2 dez. Steuerbord auf 150 Grad.
0453		Leuchtbomben in 240 Grad. Wendung 3 dez. Steuerbord auf 180 Grad.
0457		Wendung 6 dez. Steuerbord auf 240 Grad. Da auch jetzt keinerlei Ortungen festgestellbar und Leuchtbomben plötzlich wieder in 60 bezw. 30 Grad stehen, komme ich zu der Auffassung, dass Aufklärer Feindverband verloren und mit Ortungsgerät gesucht hat und dabei zum Teil eigene versprengte Einheiten des Geleitzuges gefunden und beleuchtet hat. Nach meiner Auffassung kann sich zu dieser Uhrzeit auch kein Feindverband mehr in diesem Seegebiet aufhalten.
0530		Rückmarsch angetreten.
0546		FT. Kr. 0510/5 vom Dt. Markdo.Ital.: Ital.Zerstörer "Camicica", "Nera" meldet 0352 Uhr 4 unbestimmte Einheiten Kurs 270 Grad Fahrt unbestimmt in CJ 8841 (275 Grad und 52 sm von Trapani). Diese Meldung erscheint nach den vorhergegangenen ziemlich zweifelhaft.
0552		Schatten 7 dez. an Backbord, zugedreht, Zerstörer mit geringer Fahrt, Lage 60, Entfernung 20 hm, Kurs West. Mit "S 60" angelaufen. Da am Typ (ein Schornstein) nicht zu erkennen ist, ob Freund oder Feind, ins Kielwasser gesetzt. Zerstörer dreht nach Steuerbord auf Nordkurs.
0555		FT. Kr. 0501/6 von Dt. Markdo.Tunesion:"Flg. Korps meldet, Feindgruppe soll 0140 Uhr im Luftquadrat 13 Ost 1830 aus einem Kreuzer und fünf Zerstörern bestehend. Ital. Zerstörer meldet Torpedotreffer auf Kreuzer."
0603		Da keinen klaren Verhältnisse und sehr bald Morgendämmerung durchbricht, nicht angegriffen und abgesetzt in der Annahme, dass es sich um einen versprengten ital. Zerstörer handelt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0605		Küste wegen unsicheren Bestecks angesteuert. (starker Seegang aus West, Dünung, Regenschauer, schlechte Sicht).
0630 bis 0730		Der Zerstörer wird nach Morgendämmerung nochmals mit Kurs auf Bizerta gesichtet, als Italiener. Alle Boote eingelaufen.
		Kurzbericht von Chef Dt.Markdo.Tun: "0100 Uhr mit 4 Booten 3. Sfl. ausgelaufen, um bei Cap Koran etwaige weitere Landeabsichten Amerikaner zu verhindern. Auf Grund eingehender FT über Seegefecht. Skerkibank Vorstoss nach Westen abgebrochen und auf gemeldete Feindstreitkräfte sowie zahlreiche Leuchtbomben in Richtung Gefechtsfeld operiert. Nichts gefunden. 0730 Uhr eingelaufen. 3. Sfl. meldet Weiteres."
		Im Nachgang zum Kurzbericht des Chefs Dt.Markdo. Tunesien melde ich:
		"1.) Am 1.12. keine Morgen-und Abendaufklärung im Seegebiet ostwärts Bougie. Hier Auffassung, dass erste Meldung ASV-Flugzeug ital. S-Boote von La Galite-Unternehmen betraf. Weitere Meldungen ASV-Flugzeug während und nach Gefecht teilweise irreführend, desgleichen zahlreiche Leuchtbomben ostwärts Skerkibank, als Feind bereits westl. Bizerta auf Rückmarsch sein musste (nach Aufklärungsergebnis des heutigen Vormittags).
		2.) Zahl, Zusammensetzung, Standorte, Kurs und Fahrt Geleitzug im hiesigen Raum nicht bekannt gewesen. Laufende rechtzeitige Unterrichtung von Rom dringend erforderlich.
		3.) Nach Seegefecht unklare Verhältnisse entstanden. Unterscheidung Freund oder Feind und daher S-Boot-Angriffe unmöglich, wenn nicht Verhalten ital. Einheiten nach Gefecht übermittelt wird. 0545 mit Führerboot bereits angesetzten Angriff auf ital. Zerstörer nördlich Cani aus diesem Grunde abgebrochen.
		4.) Zu starke Anhäufung von Aufklärungsmeldungen auf S-Bootswelle, die im wesentlichen gleichen Inhalt hatten. Gefahr Verzögerung möglicher Alarmmeldungen pp. eines Bootes, daher müssen FT's von Booten Vorrang vor Landstellen haben."
0715		Flottille zweistündige Bereitschaft. FT. Kr. vom Dt. Markdo. Ital.: Im Nachtgefecht bisher getroffen und in Brand geworfen: "Puccini" und ein weiterer der 4 Dampfer. Zerstörer "Darecco" und T-Boot "Procione" antworten

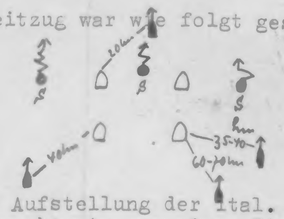
Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		ten nicht mehr. Zerstörer "Camicianera" meldet, den Kreuzer, Führer des Verbandes, torpediert zu haben. Bis jetzt liegen keine weiteren Nachrichten vor. Rettungsmittel begeben sich ins Gefechtsgebiet. Zwei Zerstörer auslaufen 0500 Uhr Trapani.
		Wie später durch Aufklärung festgestellt, wurden von dem Verband, von 6 leichten Einheiten, darunter ein Kreuzer, der nachts den ital. Geleitzug angegriffen hatte, 4 Zerstörer um 0410 Uhr 30 sm westl.Bizerta mit Westkurs ~~xxx~~ festgestellt. Dieselben Einheiten wurden um 0700 Uhr noch einmal im Seegebiet 50 sm nordestwärts Bone gesichtet.
		Auf Grund dieser Meldungen, die erst am nächsten Tage eingehen, hat der Gegner bereits um etwa 0100 Uhr den Rückmarsch nach Westen angetreten, sodass er von der Flottille in keinem Falle mehr gefasst werden konnte. Mit Sicherheit war der Feindverband aus Bone zu dem Vorstoss ausgelaufen.
2000		Einsatzbefehl: "Mit 3 Bizerta liegenden Booten nachmittags aus Trapani ausgelaufenes Geleit 4 Dampfer, 4 ital. T-Boote bei Nacht durch Teilgürtel sichern und bei Tage U-Bootsicherung bilden bis Einlaufen Geleit Bizerta."
		Vom Dt. Markdo. Tunesien wird die Absicht an Dt.Markdo.Ital. gemeldet, die Boote im Teilgürtel so aufzustellen, dass sie gegen einen möglicherweise von Malta kommenden Gegner ansetzen zu können. Ich persönlich war derselben Auffassung, zumal am heutigen Tage noch keinerlei Aufklärungsergebnis darüber vorliegt, dass der Gegner nach Westen gelaufen ist. In diesem Raum besteht die Auffassung, dass der Gegner nach Malta durchgebrochen ist. Ferner beantrage ich die Übermittlung der Standorte, Kurs und Fahrt des Geleits an die bereits um 2115 Uhr auslaufende Flottille.
2115		Mit "S 60, S 54, S 56" ausgelaufen. Vor dem Auslaufen für Tunisrotte "S 59", S 57" sofortige Verlegung nach Bizerta zum Vorpostendienst vor dem Hafen befohlen.
2140		FT. Kr. 2035/29 und 2057/30 vom Dt.Markdo. Italien: " Geleit 2200 Uhr in 38 Grad 05 Min.Nord, 12 Grad 05 Min.Ost. 0800 Uhr in 37 Grad 37.Min. Nord, 10 Grad 45 Min.Ost, 1200 Uhr in 37 Grad 14 Min. Nord, 10 Grad 27 Min.Ost. In diesem Punkt Teilung Dampfer "Menes" und "Caupania" nach Bizerta, "Arlezíana" und "Lauro" nach Tunis. Fahrt 7 sm."

gez. Kemnade.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.12. ~~0000~~ 0100	Seegebiet Skerkibank Sizilienstrasse, Wind Nordwest, Stärke 5, Seegang 3 - 4, mittlere Dünung, böig, bedeckt, teilweise Mond.	Signalbefehl: 3 Sfl. Teilgürtel bilden 15 sm 217 Grad 195 Grad links herum Eigene Hauptmacht steht 0200 Uhr Auf Position gem. FT Kurs und Fahrt gem. FT.
0100		Flottille entlassen nach Plan.
0128		FT. Kr. 0056/36 vom Dt.Markdo.Ital.: Standort Geleit 3/12. 0000 Uhr 37 Grad 50 Min.Nord, 11 Grad 41 Min.Ost.
		Da dieser Standort 12 sm südwestlich von dem liegt, der aus dem um 2140 Uhr eingegangenen FT erkoppelt ist, hat inzwischen eingenommener Teilgürtel seinen Sinn verloren, ferner ist Auffinden Geleitzug bei Tagesanbruch infolge dieser sich widersprechenden Angaben nicht sicher-gestellt.
0145		Daher FT Kr. 0218/37 an Dt. Markdo.Ital.: Sich widersprechende Angaben über Standort, Kurs und Fahrt Geleitzug lassen wirksame Sicherung nicht zu. Überprüfung erbeten.
		Inzwischen UK-Befehl an Flottille:"Befohlener Teilgürtel bleibt bestehen."
0200		Vormasch angetreten, Kurs 247 Grad, Fahrt 7 sm.
0228 bis 0259		Mehrere Leuchtbomben in r.w. 240 bis 250 Grad.
0337		FT. Kr. 0312/38 vom Dt. Markdo.Ital.: Geleitzug "Menes" 2./12. 1900 Uhr mit 2 Stunden Verspätung ausgelaufen.
0531		FT. Kr. 0425/39 vom Dt. Markdo.Ital.: 1.) Standorte gem. FT 2035/29 sind beabsichtigter Fahrplan. 2.) Geleitfahrt 7 sm. 3.) Geleitzug gem. FT 0312/38 mit 2 Stunden Verspätung ausgelaufen, Standort nach Kopplung 0400 Uhr etwa 37 Grad 53 Min. Nord, 11 Grad 33 Min.Ost.
		Der Geleitzug läuft nunmehr doch auf dem Wege, wie im FT 2035/29 übermittelt und nicht südlicher, wie es aus dem 0000 Uhr Standort gem. FT 0056/36 hervorgeht. Keine Änderung des Teilgürtels mehr vorgenommen, da in Kürze Morgendämmerung.
0645		Kleiner Dampfer etwa 1000 t in r.w. 110 Grad in Sicht.
0712		Mortosegler in 335 Grad in Sicht.
0715		Geleit in Sicht in 30 Grad.
0800		Flottille in Richtung Geleitzug gesammelt und U-Bootssicherung gebildet.

Der

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Der Geleitzug war wie folgt gesichert:  Bei der Aufstellung der ital. T-Boote und Zerstörer konnte von einer Sicherung gegen U-Boots- und Luftangriffe keine Rede sein. Die Abstände waren so gross, dass ein U-Boot aus jeder Position heraus innerhalb der Sicherung hätte angreifen können. Es wurden von keinem ital. Boot Zickzackkurse gefahren. Ich kann nicht annehmen, dass dies auf Grund des Vorhandenseins eines S-Gerätes unterlassen wurde, zumal die von den ital. Einheiten eingenommenen Posten in der U-Bootsicherung auch nicht auf das Vorhandensein eines S-Gerätes schliessen liessen. Erst als die S-Boote die Lücken geschlossen hatten und Zickzackkurse fuhren, fingen nach 2 - 3 Stunden eins bis zwei ital. Boote an, nach Vorgang der S-Boote Zickzackkurse zu steuern.
0945		Gegen 1000 Uhr kommt ein 5. ital. T-Boot in Sicht und hängt sich an.
1120		Seit dem Hellwerden bilden zwei bis drei Ju 88, sechs bis acht Me 109 Jäger und ein bis zwei ital. Seeflugzeuge Luftsicherung.
		FT Kr. 1008/43 an " S 59": Rotte sofort auslaufen, 130° Uhr Quadrat CN 2119 stehen.
		Geleitzug wird aus unerklärlichen und unbekannten Gründen durch MG-Schiessen eines Zerstörers und Kurs- bezw. Fahrtänderungen der T-Boote durcheinander gewirbelt. Nach 5 Minuten drehen die Dampfer wieder auf alten Kurs, während die ital. Einheiten nur langsam und zögernd ihre Positionen wieder einnehmen.
1130		Rotte "S 59", "S 57" Bizerta ausgelaufen.
1140		1 Zerstörer und 2 Dampfer hängen sich ab und gehen nach Tunis. Beide Dampfer stehen in Kiellinie, der Zerstörer steht etwa 4000 m voraus, läuft 7 sm, steuert keine Zickzackkurse.
		Kurs danach hängen 2 Zerstörer bezw. T-Boote ab und laufen nach Osten.
1340		Dampfer "Menes" und der ital. Dampfer werden durch 2 ital. T-Boote - eins voraus, eins achteraus - und durch nunmehr 5 S-Boote gesichert. Davon stehen die S-Boot insbesondere bei der "Menes"
		Die nach Osten gelaufenen Zerstörer kommen wieder in Sicht und gliedern sich in die Si-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Sicherung ein. Das ital. T-Boot "Sartori" und ein ital. S-Boot kommen im Norden in Sicht und bleiben 8000 m nördlich vom Geleitzug.
1315		"S 54 und S 56" sichten 2 bis 4 Treibminen, die von einem ital. Zerstörer kurz mit MG beschossen werden. Nach späterer Meldung Kdt. "S 54" glaubt dieser, dass es sich um deutsche EMC-Minen handelt, die vermutlich aus der westlich Cap Bizerte geworfenen Minensperre stammen.
1335		Dampfer "Menes", als letzter Dampfer in der Kiellinie fliegt in die Luft. Eigenartige noch nie beobachtete Detonationserscheinung ohne Wassersäule. Heller, weisser Qualm schiesst pilzartig 200 bis 300 m hoch. Im Augenblick der Detonation ist Schiff vollkommen atomisiert, es ist nichts mehr vom Schiff zu sehen. Detonation erfolgte in Nähe Schiffsmitte. Auf keiner Seite wurde - auch später nicht - eine Torpedolaufbahn gesichtet. Erschütterungen in eigenen Booten 400 bis 1000 m Abstand von "Menes" waren kaum festzustellen im Gegensatz zu sonstigen Torpedodetonationen. Sehr stark fühlbar waren der Luftdruck und Detonationsknall.
		Torpedo- oder Minentreffer nach hiesiger Auffassung wegen Ausbleiben Wassersäule sehr unwahrscheinlich, jedoch nicht ausgeschlossen. Treibminentreffer nicht möglich. Halte Sabotage auf Grund Beobachtung Detonationserscheinungen für nicht ausgeschlossen.
		Versenkungsposition: Leuchtfeuer Insel Cani in 270 Grad, 6 sm ab.
1340		FT. Kr. 1344/46: "Dampfer "Menes" durch Torpedo oder Mine gesunken."
		Diesen FT setzte ich unmittelbar nach der Detonation ab, bevor mir die Überlegungen auf Grund der Detonationserscheinungen kamen.
		Nach der Detonation "S 59 und S 57" zur Bergung von Überlebenden entlassen. Es wurden 25 bis 30 Mann schwer verwundet aus dem Wasser gerettet.
1630		Nach Einlaufen des ital. Dampfers, mit allen Booten Bizerta eingelaufen. Brennstoffübernahme, Meldung an Chef Dt. Markdo. Tunesien.
		Rotte "S 59, S 57" halbstündige, "S 60, S 54" zweistündige Bereitschaft. Boote verlegen mit Dunkelwerden um 1800 Uhr an Bojen in Baie des Carrieres.
		"S 30" seit 2/12. früh ausser K.B. wegen Maschinenschadens (siehe KTB. Abschnitt Maschine).
1800		"S 56" mit 280 Betriebsstunden ausser K.B. zur kleinen Motorenüberholung. Beide Boote laufen 1800 Uhr aus nach Porto Empedocle.
		Kurzbericht:

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kurzbericht: "0200 Uhr mit 3 Booten Teilgürtel 15 sm Abstand südlich Geleitzug in 35 sm Abstand südwestlich Marettimo-Insel gebildet. Ab 0800 Uhr U-Bootsnahsicherung für Geleit 4 Dampfer, gesichert durch vier später 5 ital. T-Boote und Zerstörer. Zeitweise starke Luftsicherung durch deutsche Verbände und 1 bis 2 ital. Seeflugzeuge. 1118 Uhr Teilgeleit 2 Dampfer und anfangs ein Zerstörer nach Tunis abgehängt. Ab 1310 Uhr ausser 3 ital. T-Booten und einem Zerstörer mit 5 Booten von Flottille am Geleit, von denen 2 an Steuerbord, 3 an Backbord von "Menes" dieses 2. und letzte Schiff in der Linie besonders stark sichern. Achteraus "Menes" ein ital. Zerstörer. Von 1315 Uhr bis 1332 Uhr von 2 S-Booten 2 bis 3 Treibminen Steuerbord querab von "Menes" gesichtet. Nach Meldung eines Kdt. (Sperr-Spezialist) EMC-artiges Gefäss mit schwarzem Anstrich. 1335 Uhr fliegt "Menes" in die Luft. Eigenartige noch nie beobachtete Detonationserscheinung ohne Wassersäule. Heller, weisser Qualm schiesst pilzartig 200 bis 300 m hoch. Im Augenblick Detonation Schiff völlig atomisiert, nichts mehr vom Schiff zu sehen. Detonation erfolgte in Nähe Schiffsmitte. Auch später keine Torpedolaufbahn gesichtet. Torpedo- oder Minentreffer nach hiesiger Auffassung wegen Ausbleibens Wassersäule sehr unwahrscheinlich, jedoch nicht ausgeschlossen. Erschütterung im eigenen Boot kaum feststellbar im Gegensatz zu sonstigen Torpedodetonationen, Treibminentreffer nicht möglich. Sabotage auf Grund Beobachtung Detonationserscheinung nicht ausgeschlossen. Versenkungsposition Leuchtfeuer Insel Cani in 270 Grad, 6 sm ab.
1630		Mit "S 60, S 54, S 56, S 59, S 57" Bizerta eingelaufen. "S 30" wegen Maschinenschaden, "S 56" wegen Motorenüberholung ausser K.B. U-Bootssicherung ital. T-Boote und Zerstörer in Art und Form nach hiesiger Ansicht unzulänglich, locker und unwirksam." gez. Kemnade.
4.12. 1125	Bizerta	Anflug von 14 amerikan. und engl. 4 und 2 mt. Bombern mit Jagdschutz. Bombenwürfe im Stadt- und Hafengebiet.
		Flottille erhält Befehl, den durch 2 ital. Zerstörer gesicherten deutschen Dampfer "Ankara" südöstlich Skerkibank aufzunehmen und bis zum Einlaufen in Tunis zusätzlich zu sichern.
1140		Nach Abflug des Feindes mit "S 60 S 57, S 59" ausgelaufen. Dem. Befehl "S 54" kann wegen Wassermangl (Bombentreffer in Wasserleitungen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		auf der Pier) erst Später auslaufen. Geleit in Sicht.
1318		U-Bootsicherung für "Ankara" gebildet, Kurs
1352		200 Grad 13 sm.
1625		"Ankara" La Goulette eingelaufen.
1634		Rückmarsch angetreten.
1900		Bizerta eingelaufen.
		Kurzbericht: "Aufgabe durchgeführt. 1900 Uhr mit "S 60, S 59, S 57, RA 10 " Bizerta ein. "S 54" wegen Wassermangl erst später ausgelaufen. Da Geleit nicht mehr erreichbar, Boote einlaufen lassen." gez. Kemnade.
5.12. bis 6.12.	Bizerta	Keine besonderen Vorkommnisse. gez. Kemnade.
7.12.		Besprechung mit beim Dt. Markdo. Tunesien. Flottille erhält Befehl, am nächsten Morgen die im Lac de Bizerte vor Ferryville vor Anker liegenden Franz. Seestreitkräfte und Dampfer zu nehmen und zu besetzen.
1500		Aufklärungsflug im Storch über Lac de Bizerte, um Liegeplätze franz. Schiffe festzustellen. (Siehe Anlage Skizze "Besetzung franz. Seestreitkräfte) gez. Kemnade.
8.12. 0730	Bizerta	"S 61, S 33" von Empedocle kommend K.B. Bizerta eingelaufen.
0900		100 Mann Flaksoldaten und eigenes Stützpunktpersonal zur Besetzung der franz. Schiffe an Bord genommen.
0930		Franz. Vizeadmiral Derrien mit Chef des Stabes und französischem Befehlshaber der Heerestruppen eintreffen im Zelt des Hafengenerals, Generalmajor Neuffer. Generalmajor Gause als Beauftragter des OBS gibt dem Franzosen den Befehl der Demobilisierung aller im Tunisraum befindlichen Truppen aller Wehrmachtsteile bekannt und fordert bedingungslose Übergabe aller Kampfmittel. Bereits nach 10 Minuten erklärt sich der franz. Admiral, nachdem er sich vorher mit seinen Offizieren zurückgezogen hatte, bereit, der Gewalt zu folgen und die nötigen Befehle hierzu zu erteilen.
1100		Mit der Flottille (5 Boote) abgelegt in Lac de Bizerte eingesteuert. "S 54" bleibt als Depeschenboot zunächst Bizerta. Ich habe den Befehl, noch nichts gegen die franz. Seestreitkräfte zu unternehmen, bis "S 54" ein-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		eintrifft und den Ausführungsbefehl mitbringt. Der franz. Admiral hatte sich in die Pecherie begeben, um den Aufruf an seine Truppe zu erlassen, alle Kampfmittel und militärischen Anlagen kampflos an die deutschen Truppen zu übergeben. Ich hatte daher zunächst die Aufgabe, in der Nähe der franz. Schiffe zu stehen, um immerhin mögliche Versenkungen der franz. Seestreitkräfte durch die eigenen Besatzungen zu verhindern.
1200		Zur Demonstration stand seit 1000 Uhr ein Bomberverband von 5 Ju 88 über der Stadt Bizerta.
		Alle franz. Streitkräfte und Dampfer lagen fix friedlich vor Anker. Beim Erscheinen der S-Boote wurden die Geschützbezüge auf einem Aviso abgenommen. Geschütze wurden jedoch nicht besetzt. Auf den 3 T-Booten und 2 Avisos hob ein Hasten an Oberdeck an. Offiziere und Leute erschienen an Oberdeck und hasteten hin und her. Pinassen aus dem Hafen Ferryville legten an den Einheiten an und wieder ab.
		Inzwischen traf "S 54" ein und überbrachte den Befehl, dass die Flottille sofort in Ferryville einlaufen und die eingeschifften Soldaten an Land absetzen sollte. Ausserdem wurde ich zur Meldung beim Divisionskommandeur Oberst Frhr. von Broich befohlen, der
1212		sich beim franz. Werftadmiral befinden sollte. FT. Kr. 1149/67 vom Dt. Markdo. Tunesien: "Achtung Kriegsschiffe sind zur Sprengung vorbereitet." Da diese Tatsache bei allen Stellen bereits vorher offiziell bekannt war und der FT daher nichts Annormales brachte, lief ich befehlsgemäss mit der Flottille ein, ließ jedoch die eingeschifften Truppen an Bord.
		Beim franz. Werftadmiral verhandelte bereits ein Offizier von der Division. Ich forderte 6 franz. Offiziere, die als Verbindungsoffiziere für die Besetzung der franz. Seestreitkräfte und Dampfer auf allen Booten der Flottille eingeschifft werden sollten. Bei meinem Weggehen traf ich noch den Chef des Dt. Markdo. Tunesien und den Divisionskommandeur. Da die Zeit drängte und ich den franz. Besatzungen keine Gelegenheit mehr geben wollte, ihre Schiffe zu versenken, lief ich aus und liess durch die Flottille zunächst die drei T-Boote und zwei Avisos besetzen.
		Die Avisos waren voll fahrbereit und hatten volle Besatzungen an Bord. Ich gab den Kommandanten den Befehl, dass sie ihre Schiffe gemäss dem Befehl ihres franz. Admirals kampflos und ohne jede Sabotagemassnahme (Ehrenwort) innerhalb einer Viertelstunde zu verlassen und uns zu übergeben hätten. Der Säbel wurde den Offizieren belassen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Es wurde kein Widerstand geleistet. Im Einzelnen wurden von den Booten genommen und besetzt:
		"S 60": Aviso "A 32" Dampfer "Min" U-Jäger
		"S 60 u. S 59" Vorp.Boot "Ravignon"
		"S 59" Aviso "A 33" Dampfer "Balzac" U-Boot "Turquoise" Minenleger "Castor"
		"S 57" T-Boot "T 122" U-Boot "Dauphin" U-Boot "Saphir"
		"S 54" T-Boot "T 121" U-Boot "Phogue"
		"S 61" T-Boot "T 123" U-Boot "Requin" 1 Hochseeschlepper 1 Vorp.Boot "Penfret"
		"S 33" Fahrgastschiff "Gueydon" U-Boot "Calypso" U-Boot "Espardon"
2000		Nach Ausschiffung aller franz. Offiziere in der Pecherie und der franz. Besatzungen in der Baie des Carieres und nachdem auf allen franz. Schiffen die Deutsche Kriegsflagge gesetzt war, machte die Flottille in der Baie des Carrieres an den Bojen fest.
		Mit FT. an Dt. Markdo. Tun. gemeldet, dass Aufgabe durchgeführt und Einzelheiten mündlich folgen. "S 57" für die Nacht als Wachboot bei franz. Seestreitkräften zur Sicherung entlassen. Absicht gemeldet, dass am nächsten Tage alle Seestreitkräfte und Dampfer auf Sprengkörper, Waffen und Bereitschaftzustand untersucht werden und franz. Hafenanlagen im U-Bootsstützpunkt zur Errichtung S-Bootsstützpunkt besichtigt werden.
		Eine Rotte halbstündige, Rest zweistündige Bereitschaft.
		gez. Kemnade.
9.12. Ab 0800 1600	Bizerta	Sprengkörper werden, soweit gefunden, von eigenem Personal entfernt. Auf keinem Schiff wird Wassereinbruch festgestellt. Alle Boote bis auf Wachboot auf Reede vor Ferryville in Baie des Carrieres festgemacht.
		gez. Kemnade.
10.12. 2030	Bizerta	Ein S-Boot versorgt deutsche Wachen auf genommenen franz. Einheiten mit Proviant. Regelstelle in Pecherie errichtet. FT. Kr. vom Dt. Markdo. Italien: "1.) Führer hat entschieden, sämtliche Kriegsschiffe gehen in

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
		in ital. Hand. Damit erledigt sich FT 0926/24 vom 10.12. von Chef Dt. Markdo. Tunesien. Sämtliche für Hafenbetrieb geeigneten Fahrzeuge zunächst festhalten. Wahrscheinlich deutsch. 2.) Über Küstenbatterien noch keine Entscheidung. Es kann nicht mit mehr als den Hafensperrbatterien in deutscher Hand gerechnet werden." gez. Kemnade.
11.12. 0200	Bizerta	Nichts Besonderes. FT. Kr. vom Dt. Markdo. Italien: "Flugzeug sichtet 10. 12. 2145 Uhr 4 Zerstörer in CJ 7618 (326 Grad, 62 sm von Bizerta) Kurs 45 Grad. Hohe Fahrt. Geleit "Mongenevro" abgedreht. Neue Einlaufzeiten folgen." Es handelt sich mit Sicherheit um einen erneuten Raid engl. Zerstörer gegen einen eigenen Geleitzug in der Sizilienstrasse, der jedoch noch rechtzeitig Kehrtmachen konnte. Einsatz der Flottille nicht möglich, da Operationsgebiet nur bei Tage erreichbar. Mit derartigen Vorstössen des Feindes muss n.m.A. öfter gerechnet werden (siehe Vorstösse des Engländers gegen Marsa Matruk Juli und August 42).
1730		Rotte "S 61, S 33" ausgelaufen zum Vorpostendienst vor Hafen Bizerta. gez. Kemnade.
12.12. 0630 0700	Bizerta	Rotte eingelaufen. Mit der Flottille auf Befehl Dt. Markdo.Tun. bei allen genommenen T-Booten, Avisos und U-Booten längsseit gegangen, um angeblich unaufgeklarten Zustand, der von deutschen Truppen herrühren soll, vor Übergabe der Schife an die Italiener zu beseitigen. Überzeuge mich in Begleitung meiner Kommandanten persönlich auf jedem T-Boot und Aviso von dem unaufgeklarten Zustande, in dem die franz. Besatzungen ihre Schiffe verlassen haben, nachdem sie von mir eine Viertelstunde zur Mitnahme ihrer Privatsachen bewilligt bekommen hatten. Ich befehle daher allen Kommandanten, auf den Einheiten kein Reinschiff zu machen, da ich meine Soldaten für zu wertvoll halte, um für die Italiener Handlanger - und Knechtedienste zu versehen, zumal der unaufgeklarte Zustand der Schiffe von den franz. Besatzungen und nicht von deutschen Soldaten herbeigeführt ist. Auf meinen Befehl waren an den Vortagen nur die Kommandanten mit den Leitenden Masch. und seem.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		seem.Nr.1 en an Bord der Schiffe gewesen, um diese auf Sinksicherheit zu untersuchen, Daher folgender FT. an Dt. Markdo. Tun.: "Übergabe persönlich franz. Kriegsschiffe in dem Zustand, wie sie von Flottille bei Inbesitznahme vorgefunden wurden."
1130		Franz. Torpedoboot und Avisos und U-Boote persönlich an 2 ital. Offiziere übergeben. nachdem ich morgens um 0900 Uhr die Deutsche Kriegsflagge auf allen Schiffen hatte einholen lassen.
1215		"S 58" von Porto Empedocle kommend K.B. in Bizerta eingelaufen. Boot durch Ob. Btsm. Theenhäusen überführt. Übernahme Boot selbst als Kommandant.
1315		Nach Wasserergänzung mit allen Booten in Baie des Carrieres festgemacht.
2055		Auf Befehl Dt. Markdo. Italien sollen 4 Boote der Flottille nach Trapani für eine Sonderaufgabe am 13.12. verlegen. FT. Kr. 2037/88 vom Dt. Markdo.Italien:"Operationsbefehl durch Kr. Fernschreiben an Luftwaffenfernschreibstelle Trapani gegangen. Empfang bestätigen."
13.12. 0000	Sizilienstrasse, Wind NW, Stärke 1, Seegang 0 - 1.	Mit "S 58, S 57, S 61, S 33, S 59, S 54" Bizerta ausgelaufen zum Marsch nach Trapani. "S 60" verbleibt Bizerta und läuft so aus, dass Boot 0800 Uhr La Goulette liegt, um nach Einschiffung Deutschen Stosstrupps Insel Zembra zu besetzen. Ich verweise auf KTB Kdt. "S 60".
0630		Zwischen Marettimo und Favignana Rotte "S 59", S 54" entlassen nach Porto Empedocle.
0730 0830	Trapani	"S 59" ausser K.B. zur grossen Motorenüberholung. "S 54" kleine Motorenüberholung. Mit "S 58", 57, 61, 33" Trapani eingelaufen. Folgender Operationsbefehl eingegangen: 1.) Aufgabe: Sicherung lebenswichtigen Schnellgeleits Motorschiff "Foscolo" Zerstörer "Freccia". Stichwort für Unternehmung "Möwe". 2.) Geleitführung: Zerstörer "Freccia". 3.) Durchführung: A) Auslaufen Trapani 1730/11 Op.Tag mit 4 Booten und Geleit. B) Fahren angehängt. Etwa Höhe Südspitze Pantelleria Grenze Sichtweite, jedoch nicht weiter als 3 sm Richtung Malta, herausgestaffelt. C) Kurspunkte des Geleites: Trapani bis 36 Grad 42 Nord, 12 Grad 00 Min.Ost, 2300 Uhr 1. Op.Tag auf Sicherheitskursen, dann über 36 Grad 35 Min.Nord, 11 Grad 59 Min.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		59 Min.Ost. zu 35 Grad 55 Min. Nord, 11 Grad 58 Min.Ost. 0240 Uhr.2. Op.Tag, 35 Grad 32 Min. Nord, 12 Grad 40 Min.Ost 0530 Uhr 2.Op.Tag. D) Geleitbeendigung selbstständig 0530 Uhr 2. Op.Tag Höhe Lampedusa. Rückmarsch zur Küste und unter der Küste nach Bizerta. Zwischen Susa und Ras Mahmur U-Jagd anstreben. E) Bei Meldungen, die erkennen lassen, dass Geleit durch Gegner erfasst oder gesichtet, folgendes Verhalten: Fall 1.) Sichtung nördlich Pantelleria: Geleitzug kehrt, Zurücklaufen Trapani. Fall 2.) Sichtung südlich Pantelleria und nördlich Lampedusa:Geleitzug geht sofort nach Susa. Aufgabe für Fall 1.) und 2.): Zerstörer soll bei feindlicher Luftfühlung durch Ablaufen mit Nebel Gegner täuschen und binden. S-Boote weiter MS sichern, durch Nebel abdecken, Seestreitkräfte angreifen. Fall 3.) Sichtung südlich Lampedusa: Weitermarsch (S-Boote bereits abgehängt). F) Luftaufklärung: Aufklärung nachmittags 0200 Uhr 1.Op.Tag um Malta verstärkt. Leuchtbombenverwendung für Ablenken Gegner. G) Weiteres siehe ital. Operationsbefehl ein bei "Freccia". H) Bei Auftreffen auf Minen oder Nebel nach Vorgang Geleitführer. I) Bei Wetterverschlechterung Sicherung abbrechen nach Ermessen Flo.Chef. 4.) Nachrichtenverbindung: UK-Verbot. Kein optischer Verkehr. Funkstille. 5.) Übermittlung Datum 1. Op.Tages durch vierstellige Zahl, von der die erste und letzte Ziffer das Datum bilden. 6.) Auf besondere Geheimhaltung wird hingewiesen."
1230		Meldung bei ital Admiral Trapani. Festgestellt, dass Zerstörer "Freccia" noch nicht eingelaufen ist.
1400		Eingang Stichwort "Möwe" 1473". Nach Einlaufen "Freccia" Besprechung mit ital. Kdt. über bevorstehende Aufgabe. Dieser meint, dass die Aufgabe wahrscheinlich nicht durchgeführt würde, da er eine Aufklärungsmeldung von dem bei ihm eingeschifften deutschen Luftwaffenfunktrupp erhalten hätte, wonach morgens vier unbestimmte Einheiten im näheren Seegebiet von Pantelleria mit Kurs West und hoher Fahrt gesichtet sind und er glaubt, es seien engl. Zerstörer, was ich jedoch verneine, da ich gerade vorher das Aufklärungsergebnis von derAufklärungsgruppe 122 in Trapani erhalten habe. Er meint, er müsse erst noch eine Entscheidung aus Rom auf Grund dieser

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		dieser Lage herbeiführen und würde mir diese bis spätestens 1600 Uhr mitteilen. Bei den gemeldeten unbestimmten Einheiten handelte sich sich um 4 ital. Schnellboote vor Pantelleria.
1500		Bei der Aufklärungsgruppe 122 erhalte ich die letzte Auswertung der Aufklärung La Valetta. Im Hafen liegen: 3 Kreuzer Dido-Klasse 5 Zerstörer Tribal und Javelin-Klasse mehrere U-Boote und Frachter. Mit einer Gegenwirkung der Malta-Streitkräfte muss daher bei Durchführung der Aufgabe gerechnet werden.
1630		Besprechung mit ital. Zerstörerkommandanten.
1730		Mit Geleit-Dampfer "Foscolo" Zerstörer"Freccia" und Flottille Trapani ausgelaufen.
1835		Mit der Flottille an "Foscolo" angehängt.
1910		U-Bootsicherung mit je 2 Booten auf jeder Seite des Dampfers gebildet. Zerstörer steht als Geleitzugführer rechts voraus vom Dampfer.
2100		Zerstörer und Dampfer machen Kehrt und drehen auf 10 Grad. Da mir dieses Verhalten nicht scheint, in Nähe des Zerstörers gegangen und mit Morsespruch wiederholt den Grund des Kehrtmachens erfragt. Da Antwort ausbleibt, frage ich an, ob Zerstörer einen Feind gesichtet hat, worauf ich auch keine Antwort erhalte.
2140		Geleitzugführer und Dampfer drehen wieder auf 180 Grad.
2146		Leuchtbomben in 270 Grad kurz über der Kimm.
2154		Leuchtbomben in 270 Grad kurz über der Kimm.
2159		2 Leuchtbomben in 270 Grad Steuerbord querab, Entfernung 5000-10000 m.
2200		Etwa 10 Leuchtbomben (Leuchtbombenpfad) Steuerbord querab vom Dampfer in etwa 500 m Entfernung.
2201		S-Boote beginnen zu nebeln, während Zerstörer und Dampfer auf östlichen Kurs gehen.
2210		Erneuter Leuchtbombenpfad Backbord querab vom Dampfer, der inzwischen auf Nordost-Kurs gedreht hat. Boote nebeln Schiff auf allen Seiten ein.
2210		MG-Schfessen des Dampfers in Ostrichtung.
2212		Dampfer "Foscolo" erhält Torpedotreffer und brennt sofort, wobei Achterschiff abgebrochen ist und liegen bleibt und brennendes Vorschiff noch Fahrt durchs Wasser macht. Nach Aussage der Überlebenden sind zwei Torpedos von zwei Torpedoflugzeugen abgeworfen und gesehen worden, von denen der eine traf und der andere vorn vorbei ging.
2214		Dampfer ist gesunken. Alle Boote zur Bergung von Überlebenden eingesetzt.
2300		FT. Kr. "Foscolo" Quadrat CJ 8897 durch Torpedotreffer gesunken. Flugzeug wirft Leuchtbomben über der Flottille. Die Bergung der Überlebenden, die sich an

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
		Benzinfässern und Holzbalken inmitten des brennenden Benzin-und Ölfeldes festhielten, war seemännisch nicht einfach, zumal das brennende Ölfeld sehr weit auseinander gezogen war.
2345		Ital. Zerstörer in Rufweite. Teile meine Absicht mit, nach Rettung weiterer Überlebender sofort nach Trapani einzulaufen. Zerstörer beteiligt sich auch an der Rettungsaktion, kann jedoch wegen des brennenden Ölfeldes nichts ausrichten.
		gez. Kemnade.
14.12. 0050	Seegebiet zwischen Sizilien und Pantelleria, Wind Nordnordwest 1, Seegang 0, gute Sicht.	FT.Kr. 0028/15 vom Dt. Markdo.Italien:"Sofort Ras Mahmur gehen. Weiteres folgt."
0115		FT. Kr. vom Dt. Markdo.Italien: Macedonia" 15 sm. nördlich Susa durch U-Boot torpediert und auf Grund. "Jadjör" Maschinenschaden, Nähe Ras Mahmur zu Anker oder Marsch Susa."
0125 bis 0210		Alle Boote nacheinander beim Zerstörer längsseit und alle 31 deutschen Überlebenden und 50 ital. Überlebende an "Freccia" übergeben. Anschliessend gesammelt und Marsch nach Ras-Mahmur angetreten.
0215		FT.Kr. vom Dt. Markdo.Italien: " Torpedoboot "Cigno" ab 0700 Uhr "Jadjör" einschleppen, dann bei Einlaufen 3. S.-Flott. Sicherung übernehmen. Anschliessend Einlaufen Susa oder Marsch unter der Küste Bizerta freigestellt. Absicht melden, ob ab Hellwerden Luftsicherung erbeten."
		FT. Kr. an 3. Sfl. Empedocle: "Bitte sofort Pantelleria Feuer bis 0430 Uhr."
0250		FT. Kr. 0257/19 an Dt. Markdo. Italien: "Habe 31 deutsche und 50 ital. Überlebende an "Freccia" übergeben."
		FT.Kr. vom Dt.Markdo.Italien: "Torpedoboot "Cigno" ansteuert Ras Mahmur mit Kurs 255 Grad, Fahrt 20 sm. "Cigno" soll 0700 Uhr Ras Mahmur "Jadjör" in Schlepp nehmen."
0305		Lazarettschiff in 90 Grad mit Kurs Nord in Sicht.
0336		FT. Kr. an Dt. Markdo Italien: "Luftsicherung erbeten."
		FT.Kr. vom Dt. Markdo. Italien: "Ital.Flugzeug meldet 0410 3 Kreuzer und eine Anzahl Zerstörer Kurs 270 Grad, Fahrt unbestimmt in CN 3799 (südlich Malta 60 sm). Weitere Aufklärungsmeldungen um 0205 Uhr und 0232 Uhr melden feindliche Seestreitkräfte auf der Medinabank und 40 sm westlich der Bank.
0436		Leuchtbomben in 150 Grad in grosser Entfernung.
0555		Mit 9 sm Nordkurs gesteuert, da ich erst mit Morgen-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
bis 0625		Morgendämmerung bei Ras Mahmur stehen will und erst ab Helligkeit unter Einsehen der Küste "Jadjör" suchen kann.
0740	Ostküste Tunesien Golf von Hammemet.	Südwestlichen Kurs gesteuert, Boote im Aufklärungsstreifen.
0741		Rauchwolke in 250 Grad. Darauf zugehalten.
0757		Rauchwolke als ital. Torpedoboot "Cigno" ausgemacht. Da das Boot allein fährt und unter der Küste bisher "Jadjör" nicht gesichtet ist, vorgehalten.
0812		"Jadjör" in der Kimm gesichtet dicht unter
0857		der Küste.
		U-Boot und Flaksicherung mit 4 Booten gebildet. Seit 0730 Uhr 2 bis 3 Ju 88 als Luftsicherung. "Jadjör" kann 7 sm laufen.
1200		Nachdem sich "Cigno" um 0930 Uhr als Geleitzugführer vorgesetzt hatte, läuft "Jadjör" in Susa ein.
1211		Mit Flottille in Susa eingelaufen.
1223		Bombenangriff von 6 Flugzeugen aus 100-200 m Höhe auf den Hafen.
		Abwehr von Land nicht vorhanden, von Booten erst nach Auslösen der Bomben, da Flugzeuge zu spät gesichtet und zunächst für eigene gehalten wurden. Boote und"Jadjör" unbeschädigt.
		Durchführung Aufgabe über Seetransportstelle Susa melden lassen.
1225		Mit Flottille ausgelaufen und Rückmarsch nach Bizerta angetreten. Beim Passieren Ras Mustafa bis Cap Bon Erfahrung, dass Gebiet nur bei Tage und der Küste passierbar, da bei Nacht navigatorische Behinderung durch dicht unter die Küste geworfene ital. Minensperren und vor der Küste liegende Klippen.
1620		Cap Bon passiert.
1622		2 ital. Jagdflugzeuge gesichtet. Eben westlich Cap Bon stehen vier uralte ital. Minensuchboote.
ab 1700	Starkes Aufbrisen, Wind Südwest 4-5, Seegang 3,	
1734		Feuerschein unter der Kimm in 50 bis 60 Grad.
1930		Bizerta eingelaufen.
		Kurzbericht:
		" 1930 mit " S 56, S 57, S 61, S 33" Bizerta ein. Quadrat CJ 8889 "Foscolo" um 2212 Uhr durch Torpedoflugzeug torpediert und gesunken. Nach Mitteilung Kommandant "Freccia" waren drei feindliche Aufklärer mit Ortungsgerät bereits nach dem Auslaufen über Geleit festgestellt. Einnebeln "Foscolo" beim Leuchtbombenwurf hat Verlust nicht verhindern können. Anschliessend Marsch Ras Mahmur und nach Südwesten nachgestossen. 0741 Uhr "Cigno" im

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		im Süden in Sicht. 0812 Uhr noch allen fahrenden "Jadjör" aufgenommen und 1211 Uhr Susa fest. 1223 Bombenangriff 6 Flugzeuge auf Hafen aus wenigen hundert Meter Höhe, ohne jede Landabwehr. Während Rückmarsch Bizerta 1734 Uhr Feuerschein unter der Kimm nordostwärts Cap Farina, möglicherweise Bombendetonation."
		Nach einer weiteren im Laufe des Vormittags eingegangenen Aufklärungsmeldung stand eine Feindgruppe, bestehend aus einem Kreuzer und mehreren Zerstörern, um 0800 Uhr morgens etwa 20 sm südlich Lampedusa, die dann mit Ostkurs abgelaufen ist, sodass das Geleit "Foscolo" mit Sicherheit vernichtet worden wäre.
		Flottille Ruhe für die Nacht.
		Bei Dt. Markdo. Italien Kommandierung und Einschiffung eines Luftwaffenoffiziers mit Funksprechgerät pp. erbeten, um Flottille durch unmittelbare Fühlung mit ASV-Flugzeug an feindl. Geleitzüge heranführen zu können. Der Ansatz und die Vernichtung des Dampfers "Foscolo" waren so beispielhaft, dass die Flottille ohne die Unterstützung eines ASV-Flugzeuges nur in den seltesten Fällen einen Geleitzug in dem weiten Seegebiet auffinden wird.
		Gemäss einem FT. vom Dt. Markdo. Italien soll Flottille von jetzt ab nicht mehr für Geleitaufgaben pp. sondern für offensive Minen-und Torpedounternehmungen eingesetzt werden.
		gez. Kemnade.
15.12. 1045	Bizerta	Flottille für Minenunternehmung vorbereitet. Schwerer Fliegerangriff auf den Hafen. Boote Brennstoffübernahme abgebrochen. Dabei "S 57" Grundberührung. Boot ausser K.B..
		gez. Kemnade.
16.12. 0000	Bizerta	"S 57" Bizerta ausgelaufen zum Docken und Richten der Welle nach Palermo.
1045		Minenübernahme im Sprengstoffhafen Ferryville. Dieser Hafen wird nunmehr zum festen Stützpunkt der Flottille ausgebaut.
1745		Unterstützung Luftwaffe für Minenaufgabe vergeblich beantragt.
1829		Eingang Aufklärungsmeldung: " Aufklärung Bone 1700 Uhr. Im Hafen: 3 Schiffe, vor Mole ein Schiff etwa 8000 t. In Bucht nördlich des Hafens 3 Vorpostenboote. 5 S-Boote liefen nach NO aus und wurden 1635 Uhr NW Cap Blanc weitab von Küste gesichtet:"
2030	Seegebiet Bizerta-Bone, Wind Westsüdwest, Stärke 3-4, Seegang 2-3, starke Regenböen, Mond.	Mit "S 58, S 60, S 61 und S 33" Bizerta ausge-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gelaufen zur Minenunternehmung vor Bone.
		gez. Kemnade.
17.12.		
0032		Flugzeug im Westen geortet.
0035		Flugzeug im Westen geortet.
0130 bis 0215		Laufend von 2 zeitweise 3 Ortungsgeräten an Land geortet.
0155		Da Monduntergang erst 0230 Uhr und weitere Annäherung an Küste wegen Beleuchtung noch nicht möglich, auf und ab gestanden.
0236		Marsch mit 15 später mit 7 sm fortgesetzt. Wegen Zeitmangel und des späten Mondunterganges lässt sich Sperrlegung unmittelbar vor der Hafeneinfahrt nicht durchführen. Ich entschliesse mich daher zu einer Ausweichsperre südostwärts von Cap de Garde.
0333		Mit Minenwerfen begonnen.
0336		Feindlicher kleiner Bewacher Backbord querab etwa 2000 m aus Baie des Caroubiers auslaufend in Sicht, läuft Nordkurs.
0343		Minenwerfen beendet. Mit "Grünn 9" abgedreht und von Küste abgesetzt. Rückmarsch angetreten.
0820		Bizerta eingelaufen. Brennstoffergänzung in altem Stützpunkt am Silo.
1050		Stützpunkt Ferryville fest.
1015		Fliegerangriff starker Kräfte auf Bizerta Hafen. Flottille unmittelbar vorher mit hoher Fahrt abgelegt.
		Kurzbericht:
		"0820 Uhr ein. Sperre 0333 Uhr geworfen. Sperrlage: 1.) 36 Grad 58,6 Min.Nord, 7 Grad 49,25 Min.O. 2.) 36 Grad 57,9 Min.Nord, 7 Grad 50,6 Min. O. 3.) 36 Grad 57,7 Min.Nord, 7 Grad 50,4 Min.O. 4.) 36 Grad 58,3 Min.Nord, 7 Grad 49,1 Min.O. Genauigkeit 0,5 sm. 1 möglicherweise 2 kleine Bewacher vor Hafen und Baie des Caroubiers. Sperrlegung vor Hafen infolge späten Mondunterganges und Vorhandensein Bewacher nicht möglich gewesen. Boote zeitweise von 3 Ortungsgeräten von Land geortet."
1200		Minen übernommen. Da der Mond in der kommenden Nacht erst um 0330 Uhr untergeht und die Flottille frühestens ab 0430 Uhr auf Wurposition sein kann, melde ich dem Chef des Dt. Markdo., dass eine Sperrlegung vor der Hafeneinfahrt in dieser Nacht nicht mehr durchgeführt werden kann, zumal die Flottille bei Morgendämmerung noch sehr weit im Westen steht und nur unter Jagdschutz ablaufen kann wegen der feindl. Jägergefahr und das Gesichtetwerden der Flottille durch engl. Aufklärer oder Jäger Rückschlüsse auf Minenoperationen der S-Boote zu lässt,

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
		lässt, womit das Moment der Überraschung verteilt wird. Die Unternehmung wird durchgeführt.
2200		Mit "S 58, 60, 61, 33" Ferryville ausgelaufen.
2245		Molen auslaufend passiert.
2322		Flugzeug in 270 Grad Nord.
		gez. Kemnade.
18.12.	Seegebiet Bizerta-Bone, Wind West 1-2,	
ab 0204	Seegang 1, sternklare Nacht, Mond.	Von 2 Funkmessortungsgeräten, die nach Peilung auf Cap Tabarca und Cap Rose stehen, Ortungen festgestellt.
0314		Cap de Garde angesteuert mit Südkurs, 15 später 7 sm.
0216		FT. Kr. 0104/14 vom Dt. Markdo.Italien:"Deutsches Flugzeug sichtet 0000 Uhr 9 grosse Schiffe, mehrere Bewacher in CJ 7752, Kurs 90 Grad. Zusatz: Standort ungenau, Überprüfung läuft.!
		Entschluss, Minen schnellmöglichst zu werfen und auf Geleitzug zu operieren, da zwischen 0400 bis 0500 Uhr, wenn er 10 sm läuft, gefasst werden kann. Sein Standort um 0000 Uhr ist nördlich Cap de Fer.
0415		Mit Minenwerfen begonnen.
0417		Kleiner Bewacher Backbord querab 3000 bis 4000 m.
0423		Minenwerfen beendet. Mit "Grün 9" auf nordwestlichem und nördlichem Kurs von Küste abgesetzt.
0454		Im Aufklärungsstreifen nach Nordwesten mit 28 sm vorgestossen.
0459		FT. Kr. vom Dt. Markdo.: " Standort ist richtig, Fahrt 11 -17 sm."
0523		Auf Westkurs gegangen, damit südliches Flügelboot Küste noch einsehen kann.
0526		Nordwestkurs gesteuert.
0527		Morgendämmerung im Osten. Rückmarsch auf Ostkurs angetreten. Keine Ortungen von Seestreitkräften wahrgenommen.
		Bei Hellwerden steht Flottille noch nördlich Cap Rose, sodass Bucht von Bone noch eingesehen wird. Der für 0700 Uhr nördlich Tabarca angeforderte Jagdschutz erscheint erst um 0830 Uhr, als die Flottille bereits östlich Cap Serrat bei den Fratelli-Klippen steht.
1030		Ferryville eingelaufen.
1100		Bombenangriff von 32 - 4 motorigen Bombern auf Bizerta.
1015		Ferryville abgelegt zur Brennstoffergänzung in altem Stützpunkt Bizerta.
1730		Nach Brennstoffübernahme Ferryville festgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		macht. Flottille Ruhe. Weitere Minenunternehmungen können erst bei erneuter Neumondperiode durchgeführt werden.
		Kurzbericht:
		" 1030 Uhr Bizerta ein. Sperre 0415 Uhr unbemerkt geworfen. Sperrlage:
		1.) 37 Grad, 0,1. Min.Nord, 7 Grad 48,6 Min.O.
		2.) 37 Grad, 0,8 Min.Nord, 7 Grad 49,5 Min.O.
		3.) 37 Grad, 0,7 Min.Nord, 7 Grad 50,0 Min.O.
		4.) 36 Grad, 59,7 Min.Nord, 7 Grad 48,7 Min.O.
		Genauigkeit 1 sm. Ein Bewacher südostwärts Cap de Garde. Nach Werfen auf gemeldeten Geleitzug nach Westen operiert. Nichts gesichtet. Bei Morgendämmerung 0527 Uhr Rückmarsch. Ortungen von Funkmessgeräten bei Cap Tabarca und Cap Rose festgestellt. Jagdschutz erst ab 0830 Uhr bei Fratellis zur Stelle, obwohl Flottille bei Hellwerden noch querab Cap Rose stand. Vorschlage bei täglicher Luftaufklärung Bone möglichst Minensuchtätigkeit Gegners feststellen zu lassen.
		gez. Kemnade.
19.12. bis 22.12.	Bizerta	Boote und Maschinen überholt, Stützpunkt vervollkommnet, Ausbildungsdienst im Hafen.
		gez. Kemnade.
20.12.	Bizerta	Flottilleningenieur in Porto-Empedocle meldet auf Anfrage folgende KB-Termine der in grosser Motorenüberholung und zur Reparatur in Palermo liegenden Boote:
		"S 57" erst 23.12. K.B., da Dook anderweitig belegt.
		"S 36" seit 14.12. sind sämtliche Arbeiten an dem Boot eingestellt.
		"S 59" Überholung noch nicht begonnen.
		"S 30" Überholung noch nicht begonnen.
		"S 35" Arbeitsbeginn nach Fertigstellung "S 57"
		"S 55" Erst am 19.12. werftfertig.
		"S 54" Noch nicht zu übersehen.
		"S 56" Boot verlegt nach Beendigung kleiner Motorenüberholung von Augusta nach Palermo zum Einbau Backflak, da techn. Besatzung bis 16.1. Baubelehrung in Stuttgart.
		Weiter wird gemeldet, dass Werftverhältnisse untragbar sind und eingehender Bericht hierüber zur Abstellung der festgestellten Mängel folgt. Anweisung an Flottilleningenieur 3. S-Flottille, grosse Überholung noch im Einsatz befindlicher Boote "S 61, S 33 und S 58" Anfang bis Mitte Januar vorzubereiten.
		Ein umfassender Bericht über die Werftverhältnisse in Palermo und die daraus sich ergebenden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gebenden Folgen für die Kriegsbereitschaft bei der S-Flottillen und auch bei R-Flottille ist dem Dt. Markdo. Italien durch Kurier vorgelegt worden. Es wurde vorgeschlagen, zur Behebung der augenblicklichen Krise und auch für spätere Werftliegezeiten der S-Flottillen die franz. Werft in Toulon in Anspruch zu nehmen, da andernfalls die Flottille ab Mitte Januar nur mit etwa 2 bis höchstens 3 Booten einsatzbereit sein wird. Ferner habe ich persönlichen Vortrag des Flottilleningenieurs beim Befehlshaber des Dt. Markdo. Italien in Rom erwirkt. gez. Kemnade.
22.12. 1916	Bizerta	FT. 1507/66/5 vom Dt. Markdo. Italien.:" Oberbefehlshaber der Luftwaffe teilt mit: Nach Abwehrmeldungen besteht Absicht bei engl. Flotte des Ostmittelmeeres, bei Hammamet Angriff zu unternehmen, um den Deutsch-Ital. Truppen in den Rücken zu fallen. Zeitpunkt nicht bekannt. Lagebetrachtung an Dt. Markdo. Tunesien gegeben. "Aufgabe: Einsatz einer S-Flottille zur Abwehr eines feindlichen Landungsunternehmens an der Ostküste Tunesiens. Lösung: a) Stützpunkt der Flottille Bizerta: Anmarsch 5 bis 6 Stunden bei 26 sm in den Golf von Hammamet bis Susa. 6 Boote im Vorpostenstreifen von Ras Mamour bis Monastir, Bootsabstände 5 bis 6 sm. Flottille dazu so Bizerta auslaufen, dass Ras Mustapha bei Abenddämmerung passiert ist und Vorpostenstreifen 2100 Uhr eingenommen ist. Nach Morgendämmerung Rückmarsch, sodass Flottille etwa 1300 Uhr Bizerta einläuft. Nachteil: Langer, Anmarschweg, Einsatz nur jede zweite Nacht möglich, hoher Betriebsstunden- und Brennstoffverbrauch. b) Stützpunkt der Flottille Pantelleria. Liegeplatz für 4 Boote im Innenhafen, falls dieser leer ist. Zwei Boote auf Reede im Flakschutz, Ausbringung von 2 bis 3 Bojen zum Festmachen erforderlich, da Ankern nicht möglich. Überführung von 30 bis 50 m³ Brennstoff und Schmieröl erforderlich. Anmarsch 3 bis 3 1/2 Stunden in den Golf von Hammamet, dann Vorpostenstreifen wie unter a) jedoch Auslaufen erst etwa 2100 Uhr erforderlich, sodass Vorpostenstreifen 0000 Uhr bis 0100 Uhr eingenommen wird. Rückmarsch Pantelleria nach Morgendämmerung. Vorteil: Kurzer Anmarschweg, Flakschutz in Haffen und auf Reede Pantelleria vorhanden. Ein-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Einsatz jede Nacht möglich. Nachteil: Bei Rückmarsch am Tage Jagdschutz wegen feindlicher Jäger erforderlich, der hiesigen Erachtens von O.B.S. nicht gestellt werden kann. c) Stützpunkt der Flottille Susa. Liegeplatz im Hafen für 6 Boote verhanden. 30 bis 50 m³ Brennstoff werden überführt. Vorpostenstreifen ab 0000 Uhr oder 0100 Uhr wie unter a) und b). Anmarsch 1 1/2 Stunde, Rückmarsch nach Morgendämmerung. Vorteil: Sehr kurzer Anmarsch. Nachteil: Kein Flakschutz im Hafen. Ankern auf Reede oder unter der Küste bei Tage wegen Gefahr feindlicher Luftwaffe und mangelnden Flakschutzes nicht möglich. Allgemeines: Lösung a) und b) nur für Landungen im Raum Ras Mustafa bis Monastir möglich. Lösung c) und Einsatz von Susa auch möglich gegen Landungen südlich Golf von Hammamet bis Kerkenah. Bei Landungen südlich Monastir bis Zara und im Golf von Gabes kann ein Einsatz nur von Susa, günstiger allerdings von Lampedusa erfolgen. d) Stützpunkt der Flottille Susa. Anmarsch bis zur franz. tripolitanischen Grenze 8 Stunden. Vorpostenstreifen mit 6 Booten kann Seegebiet zwischen Kerkenah und Grenze bezw. Zuara nicht überbrücken. Nachteil: Langer An- und Rückmarschweg sonst wie unter Nachteil zu c). e) Stützpunkt der Flottille Lampedusa. Hafen nicht bekannt. Nach Karte und Seehandbuch jedoch Ankern in Hafenbuch möglich, da sandiger Grund. Brennstoff 30 bis 50 m³ müssen überführt werden. Ob. Flakschutz vorhanden, ist unbekannt. Stützpunkt liegt günstig für Landungen südlich Monastir bis Kerkenah, Einsatz ist möglich auch gegen Landungen südlich Kerkenah bis zur franz. tripolitanischen Grenze bezw. Zuara. Vorpostenstreifen je nach Lage der Dinge. Rückmarsch bei Tage nur unter Jagdschutz wegen feindlicher Jäger (Malta 80 sm ab). f) Stützpunkt der Flottille Sfax. Liegeplatz nach Karte und Seehandbuch vorhanden, Flakschutz unbekannt, wahrscheinlich keiner,. Verhältnisse ähnlich wie in Susa Einsatz möglich gegen Landungen nördlich Kerkenah bis Monastir. Anmarsch etwa 5 Stunden. Vorpostenstreifen kann Seegebiet nicht überbrücken. Bei Einsatz gegen Landungen im Golf von Gabes und südlich davon bis Zuara Anmarsch bis zu 5 Stunden. Durch Vorpostenstreifen kann wirksam nur Golf von Gabes geschützt werden.

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
		Allgemeine Bemerkungen: Die Länge der tunesischen Ostküste lässt es nicht zu, einen wirksamen Schutz gegen Landungen des Gegners durch den Einsatz einer Schnellbootsflottille zu bilden. Es ist daher erforderlich, täglich Abendaufklärung in dem gesamten Seegebiet von Malta bis Misurata nach Westen zu fliegen und die Flottille nur auf Grund des Ergebnisses der Abendaufklärung anzusetzen, da die Anmarschrichtung des Gegners für den einzunehmenden Vorpostenstreifen entscheidend ist. Es erübrigt sich daher nach meiner Auffassung ein allnächtlicher Vorpostendienst vor der Küste, wenn nicht ein Anhalt durch V-Mann Meldungen pp. gegeben ist. Bei Beurteilung der Liege-und Ergänzungsmöglichkeiten einschl. Verpflegung pp. und der aufgeführten Vor-und Nachteile der Lösungen a) bis f) schlage ich vor, der Flottille die Basis Pantelleria zuzuweisen und die Flottille bei Nacht in halbstündiger Bereitschaft zu halten. Die Flottille ist in der Lage, auf Grund des kurzfristigen Einsatzbefehls noch während der Nacht auf Landungsstreitkräfte und Transportfahrzeuge bis Zuara hin anzugreifen. Der Aktionsradius bei der Flottille ist ausreichend, um diese Operation durchführen zu können.Trotzdem erscheint es zweckmässig, sowohl in Susa als auch in Sfax Brennstofflager zu errichten, um bei Treffern in die Brennstofftanks und unvorhergesehenen Verlusten Ergänzungen vorzunehmen. Der Stützpunkt Lampedusa bietet von allen Stützpunkten die schlechtesten Voraussetzungen, da Liegeplatz und Brennstoffergänzung ungünstig und stark zeitraubend; ferner ist die Nähe von Malta im Hinblick auf feindl. Jägergefahr auch im Hafen wenig günstig, wenn auch strategische Lage sehr vorteilhaft ist. Bei Auswahl der Flottille für diese Aufgabe muss nach meiner Auffassung der Gesichtspunkt massgebend sein, dass offensiv laufend eine Flottille am Feinde ist, d.h. Minenoperationen weiter von der 3. S.-Flottille durchgeführt werden, da die 7. S-Flottille wegen des kleineren Bootstyps hierfür nicht geeignet ist. Torpedoeinsätze bieten sich in dem Seegebiet Bone-Philippeville höchst selten, sodass die Bereithaltung der 7. S-Flottille in Bizerta für diese Operation wenig Aussicht auf Erfolg bietet. Ich schlage daher vor, die begonnenen Minenoperationen und - falls sich die Gelegenheit bieten sollte - auch Torpedoeinsätze gegen Bone und Philippeville durch die 3. S-Flot-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		tille durchführen zu lassen und die 7. S-Flottille für die Sicherung des Raumes an der Ostküste Tunesiens einzusetzen und die Errichtung eines Brennstofflagers in Pantelleria zu beschleunigen. gez. Kemnade.
23.12. 0020	Bizerta	FT. Kr. 2324/92/10 vom Dt. Markdo. Italien: " Nach ital. Funkaufklärung engl. Einheit in 80 Grad 40 sm von Bizerta geortet. "
0023		FT. Kr. 005/11 vom Dt. Markdo. Tun.: "Sofortbereitschaft."
0333		FT. 0307/12 vom Dt. Markdo. Tun.: "Zweistündige Bereitschaft."
1630		Flottillenmusterung durch Chef Dt. Markdo. Tun.: Kpt. z.See Meendsen/Bohlken. Anweisung an Flottilleningenieur, Fertigstellungstermine aller Boot in Werft zu beschleunigen, da ab Ende Dezember verstärkter Mineneinsatz gegen Bone und Philippeville beabsichtigt. gez. Kemnade.
24.12.	Bizerta	Weihnachtsfeier. "S 33" vormittags Schraubenwechsel im Dock K.M. Werft Ferryville durchgeführt. gez. Kemnade.
25.12. bis 26.12.		Weihnachten. "S 57" 0900 Uhr von Palermo K.B. Bizerta eingelaufen. gez. Kemnade.
27.12.		"S 60" eingedockt Ferryville zur Abdichtung Leck Abteilung II. Boot wurde an der Pier von ital. Motorsegler gerammt. gez. Kemnade.
28.12. 2258	Bizerta	FT. Kr. 2118/84/21 vom Dt. Markdo. Italien: " Nach Funkaufklärung heute Nacht Unternehmung engl. Seestreitkräfte gegen eigene Geleite möglich." Da in dieser Nacht starker Geleitzugverkehr in Sizilienstrasse, bin ich der Auffassung, dass der Engländer wie bereits einmal am 2.12. und 12.12. mit leichten Seestreitkräften von Bone aus in die Sizilienstrasse vorstösst. Da die Flottille eine Fernsicherung westl. Skerkibank und nördlich Cap de Bizerte bis zum Passieren des Gegners auf dem Anmarsch nicht mehr rechtzeitig bilden kann, halte ich es für richtig, nördlich Cap de Bizerte einen Vorpostenstreifen in Nordsüdrichtung zu bilden, um den Gegner wenigstens bei sei- nem

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nem Rückmarsch noch fassen zu können, Da der Gegner sich spätestens auf den Geleitzugwegen östl. Skerkibank um 0100 Uhr auf ein Gefecht einlassen kann und dann wegen der Gefahr der deutschen Luftwaffe seinen Rückmarsch nach Bone antreten muss, muss er von etwa 0300 Uhr ab den Vorpostenstreifen nach Westen passieren. Die Erfahrungen aus der Zerschlagung des ital. Geleitzuges in der Nacht vom 2 bis 3./12. lässen diese Massnahme als richtig und zweckmässig erscheinen. Da der Chef des Dt. Markdo. Tun. zu einer Besprechung in Tunis ist, befehle ich für die Flottille beschleunigt seeklar und mache folgenden FT.:
2310		FT. Kr. Dt. Markdo. Tun.: "Absicht Auslaufen 0045 Uhr. Frage eigene Geleite in See und Standort. Bestätigen." Bis zum Auslaufen der Flottille hat somit 1.) der Chef des Dt. Markdo. Tun. die Möglichkeit, weitere Befehle über den Einsatz oder das Nichtauslaufen der Flottille zu erteilen und 2.) ist die Flottille bereits zum sofortigen Einsatz klar, ohne dass Zeitverzögerung durch Seeklarmachen und den Marsch von Ferryville bis Bizerta-Molen (insgesamt 3 Stunden) eintritt. gez. Kemnade.
29.12. 0020		FT. 2002/8o/25 vom Dt. Markdo.Italien: " Nach Funkaufklärung verbreitete am 11/12. eine Dienststelle in Bone folgenden für Einheits- oder Geleitzugführer bestimmten Funkspruch: "Angriff feindlicher S-Boote zu erwarten." Fahrt so einrichten, dass Höhe Philippeville bei Hellwerden und Bon um 1300 Uhr erreicht wird. Bomberschutz zwischen Bone und Philippeville wird gestellt."
0035		FT. Kr. 0033/26 vom Dt. Markdo. Tun.: "Warum auslaufen."
0100		Mit "S 58, 60, 57, 61, 33" Ferryville ausgelaufen.
0110		FT. Kr. 0054/27 an Dt. Markdo.Tun.: "0045 Uhr aus auf Grund Dt. Markdo Italien FT. 2118/84."
0126		FT. Kr. 0110/28 vom Dt. Markdo.Tun.: "Nicht auslaufen, Sofortbereitschaft."
		Flottille steht in Höhe Baie des Carierres und macht an dortigen Bojen fest. Festmachen mit FT. gemeldet.
0630		FT. 0503/33 vom Dt.Markdo.Tun.: "Sofortbereitschaft aufgehoben."
0700		Ferryville festgemacht.
0900		"S 55" von Porto Empedocle kommend K.B. Perry-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Ferryville eingelaufen.
30.12.	Bizerta	gez. Kemnade.
1700		Vormittags Minen übernommen.
		Mit "S 58, 60, 57, 55, 61, 33" Ferryville ausgelaufen zur Minenunternehmung vor der Hafeneinfahrt von Bone.
1750	Seegebiet zwischen Bizerta und Bone. Wind Südwest 3-4- Seegang 2-3, Mittellange Dünung.	Molen von Bizerta auslaufend passiert. Nach Wetterbericht herrscht Westsüdwestwind, Stärke 4 - 6, Seegang 4. Es rollt mittellange noch niedrige Dünung.
2116		Auf "S 57" Steuerbordmaschine ausgefallen. Anschliessend meldet Kommandant Feuer im achteren Motorenraum. Ich verweise auf K.T.B. Abschnitt Maschine.
2130		"S 57" entlassen, mit Flottille Marsch fortgesetzt.
2132		Kurs in Golf von Bone abgesetzt.
2217		Auf eine Maschine 7 sm gegangen.
2245		2 Scheinwerfer zwischen Hafen Bone und Cap de Garde leuchten nach oben. Wurfposition nach Lotreihen angesteuert.
2335		Scheinwerfer an Land südlich Stadt und Hafen Bone schein Flugplatz zu beleuchten. In der Luft 4 Flugzeuge mit gesetzten Laternen in geringer Höhe, kreisen über demFlugplatz. Morseverkehr zwischen Flugzeugen und Bodenstelle beobachtet. Vermutlich wird Nachtbeleuchtung
2342		des Flugplatzes erprobt.
2345		Bewacher Steuerbord querab auf Gegenkurs. Entfernung etwa 2000 m. Sofort auf Wurfkurs gedreht.
2355		Mit Minenwerfen begonnen.
		Minenwerfen beendet. Auf nordöstlichem Kurs voh Küste abgesetzt.
31.12.	Golf von Bone	gez. Kemnade.
0030		Auf drei Maschinen gegangen und mit 15 später mit 26 sm Rückmarsch angetreten.
0545		Ferryville eingelaufen. Minenübernahme und Brennstoffergänzung.
		Kurzbericht:
		"0545 Uhr eingelaufen. "S 57" wegen Maschinenschaden 2130 Uhr entlassen.Sperre 2345 Uhr unbemerkt, geworfen. Sperrlage:
15		1.) 36 Grad 55,1 Min.Nord, 7 Grad 48,2 Min.Ost 2.) 36 Grad 55,0 Min. Nord,7 Grad 48,8 Min.Ost 3.) 36 Grad 53,9 Min.Nord 7 Grad 48,2 Min.Ost 4.) 36 Grad 54,0 Min.Nord, 7 Grad 48,7 Min.Ost Genauigkeit 0,5 sm. Ausser einem Bewacher in Baie des Caroubiers nichts gesichtet. Vier Flugzeuge 1 1/2 Stunden lang mit gesetzten Laternen über durch Scheinwerfer beleuchtetem Flugplatz Bone, dabei Morseverkehr zwischen Flugzeugen und Bordenstelle. Keine Ortungen.

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
		von Land festgestellt. Heute Auslaufen 1700 Uhr beabsichtigt. Auslaufbefehl erbeten." Absicht, die heutige Sperre als Flankensperre nördlich der vor der Einfahrt geworfenen auf Westkurs in Richtung Baie des Coroubiers zu werfen. Eingang Funkspruch: "B-Lage 1800 Uhr meldet: Erhöhung Funkverkehr Philippeville, Bone und Vorgeschobene Häfen La Calle, Tabarca, sowie dringendes Operationstelegramm "Bougie" an Flotteneinheiten deutet ungewöhnlichen Verkehr als mögliche bevorstehende Flotten-Luftoperation längs Tunesienküste.
1715		Mit "S 58, 60, 57, 55, 61, 33" Ferryville ausgelaufen zum Mineneinsatz vor Bone.
1807	Cap Bizerta, Wind Westnordwest, 3-4, auffrischend, Seegang 3 - 4 , halb bedeckt.	Bizerta Molen passiert. Wetterlage ist an der Grenze. In der Hoffnung, dass es nach Westen besser wird, durchgehalten.
2056		Kehrgemacht wegen Wetterlage. Wind hat auch Stärke 6 und Seegang auf 4 zugenommen, starke Regenböen.
2114		Wieder auf Westkurs gegangen, um nochmals Kurserprobung auf Nordwestkurs durchzuführen. Weiterhin Wetterverschlechterung.
2123		Unternehmung endgültig abgebrochen und Rückmarsch angetreten. Boote verlieren wegen über kommenden Wasser und schlechter Sicht vorübergehend die Flottille.
		gez. Kemnade.
1.1.		
0000	In See vor Cap Blanc	An der Küste setzt grosses Neujahrsschiessen ein. Bizerta Molen einlaufend passiert.
0035		Wegen schlechter Sicht (30 - 40 m) und
0115		starker Regenböen in der Pecherie (ehem. franz. Kriegshafen)festgemacht.
0700		Abgelegt.
0720		Ferryville eingelaufen.

Allgemeine Bemerkungen:

Die Flottille wurde auch in diesem Monat in erster Linie für Devensiv-Aufgaben - Geleitzugsicherung, Vorpostendienst - eingesetzt. Wegen der ungünstigen Vollmondperiode konnten nur 3 offensive Minenunternehmungen in den Golf von Bone durchgeführt werden.

Gem. FT 2002/30/25 vom 29. 12. haben feindliche Geleitzüge offenbar Anweisung, das Operationsgebiet der S.-Boot nur während der frühen Morgenstunden nach Hellwerden zu passieren. Es bleibt daher die Mine immer noch das einzige Mittel, den Gegner zu bekämpfen. Minensuchtätigkeit ist bisher nicht beobachtet worden.

Mangelnde Luftaufklärung durch den F.d.L. Tunis (starke eigene Verluste, geringe Anzahl Maschinen im Tunesienraum) hat einen klaren Überblick über die Zeiten des Passierens der Geleitzüge durch das S.-Boots-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		S.-Bootsoperationsgebiet noch nicht zugelassen.
		Soweit hier bekannt, wird die grössere Aufklärung im westlichen Mittelmeer durch die Aufklärungsgruppe 122 Trapani durchgeführt. Auf der vom Deutschen Marine Kommando Tunesien mitgeschalteten Aufklärungsfrequenz der Gruppe und auch auf dem Aufklärungskreis sind jedoch nur vereinzelte FT's empfangen worden; auch aus den spärlichen Unterlagen vom Deutschen Marine Kommando Italien ist kein klares Bild zu erkennen gewesen. Trotz mehrfacher Anforderungen nach Übermittlung von Aufklärungsmeldungen auch bei der Aufklärungsgruppe 122 seit Mitte November 1942 blieb dieses unklare Bild bestehen.
		Wenn auch kein Geleitzugrythmus wie z.B. im engl. Kanal in dem Nachschubverkehr des Gegners nach Bone und Philippeville bestehen wird, so ist und bleibt doch die Vorbedingung für den Einsatz der Schnellboote eine lückenlose Aufklärung in dem fraglichen Seegebiet.
		Die laufende starke Hafenbelegung (13-15 Schiffe mit rund 80000 B.R.T., 1 - 2 Kreuzer, mehrere Zerstörer) des am weitesten vorn an der Front liegenden feindlichen Nachschubhafens Bone lässt erkennen, welch ungeheure Bedeutung der Niederkämpfung und Abriegelung dieses Hafens beigemessen werden muss. Aus diesem Grunde müssen auch alle Streitkräfte, die dem Zwecke des Minensuchens vor dem Hafen Bone dienen, vernichtet werden, auch wenn dadurch die Anwesenheit und die Operationen der Schnellboote bekannt werden, was nach m.A. bereits der Fall ist.

Rückblick und Ausblick:

Nach einjähriger Tätigkeit der Flottille im Mittelmeer ist es ausser der Vermindung Maltas, den damit verbundenen Erfolgen und der Vernichtung der Flüchtlingsflotte aus Tobruk, nur 3 mal gelungen, die Flottille erfolgreich gegen die zahlenmässig äusserst geringen Geleitzüge einzusetzen, aus denen 1 Kreuzer der Dido-Klasse, 1 Zerstörer und 4 grosse Dampfer mit etwa 41 000 B.R.T. herausgeschossen werden konnten. In zwei Fällen ist die Flottille beim Ansatz auf 2 von Alexandrien nach Malta bestimmten Geleitzügen vorbeigestossen, wovon jedoch der eine Geleitzug vorzeitig kehrtgemacht hatte. Wegen Wetterlage fiel nur 1 Einsatz gegen einen Versorgungsgeleitzug aus.

Die Versorgung Maltas bis Ende August war äusserst dürftig. Es liefen seit Dezember 1941 bis Ende August 1942 nur 4 Geleitzüge von Alexandrien nach Malta, die im allgemeinen bis auf 2 oder 3 Dampfer in erster Linie von der deutschen Luftwaffe vernichtet oder zur Umkehr gezwungen wurden. Von 2 Geleitzügen, die von Gibraltar kommend zur Versorgung Maltas eingesetzt wurden, konnten nur wenige Dampfer die Insel erreichen. Ich verweise auf die Anlage "Versorgung der Insel Malta von Januar bis August 1942" und auf meine Lagebeurteilung vom 15.1.1941, siehe K.T.B. Seite 685.

Mit dem Rückzug der Panzerarmee Nordafrika aus Ägypten und der Landung des Feindes in Nordafrika ist nunmehr eine Entwicklung eingetreten, die aufzuhalten - wenn überhaupt - nur durch äusserste Maßnahmen und Verstärkung der Besatzungen des Brückenkopfes Tunesien mit dem Ziel eigener Offensive nach Westen hin möglich sein wird.

Ich sehe den Grund für die damals mangelhafte Versorgung der Panzerarmee Nordafrika in der Verstärkung der engl. Luftwaffe auf Malta, der es gelungen ist, mit Hilfe der Ortungsgeräte an Bord der Flugzeuge jedes nach Nordafrika gehende eigene Geleit bei Nacht zu finden und nach vorbildlichem Heranführen der Torpedoflugzeuge zu vernichten, ohne dass von Seiten der Achsenluftwaffen und der Marinen hier gegen eine Abwehr ins Leben gerufen werden konnte. Dieser noch heute bestehenden Tatsache wird auch nach meiner Überzeugung auf die Dauer eine entscheidende Bedeutung in der Versorgung der in Tunesien eingesetzten

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

gesetzten Verbände beizumessen sein, wenn es uns nicht gelingt, die feindlichen mit Ortungsgeräten ausgerüsteten Nachtaufklärer durch Errichtung einer eigenen starken Nachtjagdwaffe über der Sizilienstrasse abzuschiessen und durch ihre Vernichtung auszuschalten.

Ferner muss das Ziel für die Bekämpfung feindlicher Geleitzüge im westlichen Mittelmeer in der Förderung der eigenen Torpedoflugzeugwaffe gesehen werden, um den Gegner bereits vor Erreichen seiner Häfen bei Nacht durch unmittelbare Zusammenarbeit Nachtaufklärer mit Gerät-Torpedoflugzeug stärkste Verluste zufügen zu können.

Der Einsatz der U.-Boote und auch der Schnellboote im westlichen Mittelmeer kann und wird nur ein zusätzlicher sein und bleiben. Die Hauptlast im Kampfe um die Vernichtung feindlicher Geleitzüge kann nur von der Luftwaffe getragen werden.

gez. Kemnade.

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

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

des

Schnellbootes "S 60"

Kommandant: Oberleutnant zur See H a a g

Begonnen: 13.12.42
Abgeschlossen: 13.12.42

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
13.12.		
0530		Bizerta aus nach La Goulette
0810		La Goulette fest.
0906	S.W. 3 See 1 - 2 0 q 1035 + 12°	La Goulette aus zum Marsch nach Zembra. An Bord: 1 Offz. 3 Unteroffz., 3 Mann M.N. Personal Tunis. M.N. Personal Zembra abgesetzt.
1045		"S 60" stand von 1100 Uhr bis 1330 Uhr vor der Insel auf und ab. Untersuchung ergab, dass sämtliche Funkstellen ausgebaut waren. Insel war verlassen.
1400		M.N. Personal zum Löschen des Feuers auf Zembretta abgesetzt.
1500		Rückmarsch nach La Goulette.
1600		La Goulette ein. M.N. Personal von Bord.
1815	WSW 2 See 1, 0 3 1038 + 14°	Bizerta wieder ein.

gez. Haag

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Nichts zu bemerken.

An Bord, den 23. Januar 1943

gez. Kemnade

Kapitänleutnant.

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

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

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

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

d e r

3. S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Abschnitt: M a s c h i n e
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) D ö p n e r

Begonnen: 1.12.42
Abgeschlossen: 15.12.42

R 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
1.12.42.		
03.45	Bizerta La Goulette	Rotte S.56,60) Sofort Rotte S.59,57) Bereitschaft.
06.30	Bizerta-La Goulette	Sofort-Bereitschaft aufgehoben.
07.00	Bizerta	S.60 und S.54 eingelaufen. 2 stündige Bereitschaft. M S "Francesco di Paola " und " Gilda" mit Minen und Proviant beladen, nach Bizerta ausgelaufen.
2.12.42.		
01.00	Bizerta	S.60,54,56,30 ausgelaufen.
07.30		Alle Boote eingelaufen.Anschließend 2 stündi Bereitschaft.
21.15	Bizerta	S.60,54,56 ausgelaufen. Sofortige Verlegung Tunisrotte (S.54 u. 57) nach Bizerta zum Vorpostendienst befohlen. S.33 und S.61 wieder K.B. Meilenfahrtsergebnis: S.33 Verdr: = 89,5 t S.61 31,5 " = 90,0 t
3.12.42		
00.20	Bizerta	S.57,59 Vorpostendienst vor Bizerta aufgenommen.
07.00	Bizerta	S.57,59 Bizerta eingelaufen.
07.00-14.30	Augusta-Palermo	S.33,61 zur M E S - Vermessung
11.30	Bizerta	S.59,57 Bizerta ausgelaufen.
16.30	Bizerta	S.54,56,57,59,60 Bizerta eingelaufen. Bereitschaft: S.59,57 1/2 stündig S. 60,54 2 stündig
18.00	Bizerta Augusta	Boote verlegen an Bojen (Baie des Carieres)
11.00	Bizerta	S.58 wieder K.B. Mot.-Segl. " Triclav Olib" von Tunis kommend mit Treiböl,Schmieröl und Benzin eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.12.42		
01.00 - 06.40	Augusta - Porto Empedocle	S.58
00.00 - 07.00	Biserta - Porto Empedocle	S.30,56. Beide Boote a.K.B. S.56 planmäßige Kl. Motorenüberholung S.30 Grundüberholung in Palermo.
11.30	Biserta	S.54,57,59,60 ausgelaufen zum Gleitschutz.
18.45	Biserta	S.54,57,59,60 eingelaufen.
5.12.42.		
04.00 - 12.00	Palermo - Augusta	S.33,61
15.40	Biserta	S.57,59 ausgelaufen.
18.00 - 23.45	Augusta - Porto Empedocle	S.33,61
	Biserta	M.S. "Sempre Avanti" und "Giorgio" mit Treib öl, Minen und Proviant eingelaufen.
6.12.42.		
15.45	Biserta	S.54,59 ausgelaufen.
17.00	Biserta	S.54,59 eingelaufen.
7.12.42.		
23.00	Porto Empedocle	S.33,61 ausgelaufen.
8.12.42.		
07.00	Biserta	S.33,61 mit Flo.-Ing. eingelaufen.
09.00	Biserta	S.33,61,54,59,57,60 ausgelaufen zum Besetzen Franz.-Seestreitkräfte vor Ferryville. Franz.Flotte wahrgenommen.
0.00 - 7.45	Porto Empedocle - Augusta	S.30 Marschfahrt zur Meilenfahrt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
05.00 - 10.45	Porto Empedocle - Palermo	S.56
20.00	Biserta	Alle Boote Baie des Carieres fest. Eine Rotte 1/2 stündige Bereitschaft, Rest 2 stündige.
		S.57 Wachboot bei franz. Seetreitkräften.
	Porto Empedocle	M.S. "Francesco Barrera" mit Leerfässern und 3 besch. Torp.-Köpfen eingelaufen.
		Dirgmar
.12.42.		
0.00-	Palermo -	
6.45	Augusta	S.56 Überführungsmarsch.
6.00	Biserta	Alle Boote bis auf Wachboot auf Reede von Ferryville in Baie des Carieres festgemacht.
		Dirgmar
.12.42		
.00 - .15	Augusta - Palermo	S.30
	Biserta	Ein Boot zur Versorgung der deutschen Wachen auf genommenen franz. Einheiten eingese
		Dirgmar
.12.42.		
.00 -	Porto Empedocle -	
.00	Biserta	S.58
		Aufbau Schnellbootsstützpunkt in der Pêcherie
.30	Biserta	S.33,61 ausgelaufen zum Vorpostendienst vor dem Hafen. Dampfer "Sivigliano" mit Minen und Proviant eingelaufen.
oo	Porto Empedocle	"Francesco Barrera" m. Treiböl, Schmieröl, Torpedos u. Proviant ausgelaufen.
		Dirgmar

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.12.42.		
06.30	Biserta	S.33,61 eingelaufen.
07.00	~~Trampedocle~~-Biserta	Alle Boote an franz. Einheiten längsseits geg.
12.15	P.Empedocle-Biserta	S.58 eingelaufen.
13.15	Biserta	Nach Wasserergänzung mit allen Booten Baie des Carieres festgemacht.
13.00	P.Empedocle-Trapani	Treibölüberführung durch 3 LKW
24.00	Biserta-Trapani	S.33,57,58,61 nach Trapani ausgelaufen S.54,59
20.00	Porto Empedocle	MFP 544 C und 345 A mit Treiböl und Schmieröl nach Trapani ausgelaufen.
		Dirgmar
13.12.42		
05.30 -	Biserta -	
08.05	La Goulette	S.60
07.00	Biserta-Trapani	S.33,57,58,61 eingelaufen.
10.00	Biserta-P.Empedocle	S.54,59 P.Empedocle eingelaufen. Beide Boote a.K.B. S.54 kl.Motorenüberholung Augusta S.59 Grundüberholung Palermo. Flo.-Ing. zur Regelung Werft-und Nachschub-fragen nach Porto Empedocle.
15.00	Biserta	"MS Margeritha" mit Treiböl, Schmieröl, Mot.-Ersatzteilen und Munition eingetroffen.
18.30	Biserta	S.60 von Sonderaufgabe Biserta eingelaufen.
17.30	Trapani	S.33,57,58,61 zum Gleitschutz ausgelaufen.
		Dirgmar
14.12.42		
12.10	Susa	S.33,57,58,61 eingelaufen.
12.25	Susa	Boote ausgelaufen zum Rückmarsch nach Biserta .
18.30	Biserta	Alle Boote eingelaufen.
		Dirgmar
15.12.42		
10.45	Biserta	Brennstoffübernahme durch Fliegealarm abgebrochen. Dabei Grundberührung S.57 Bb. Welle verbogen. Boot a.K.B.
		Dirgmar

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	gesehen! Kapitänleutnant u.Flottillenchef	

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

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

d e r

3.S c h n e l l b o o t s f l o t t i l l e

Abschnitt: M a s c h i n e
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) D ö p n e r

Begonnen: 16.12.42
Abgeschlossen: 31.12.42

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12.42		
00.00–10.45	Biserta – Palermo	S.57 ausgelaufen zum Docken und Richten der Welle nach Palermo.
20.30	Biserta	S.58,60,61,33 ausgelaufen zur Minenunternehmung.
02.00–07.30	Porto Empedocle – Augusta	S.54 zur kl. Mot.-Überholung. S.59 zur Durchführung von Meilenfahrten. Dr. Hymmen
17.12.42		
08.20	Biserta	S.58,60,61,33 eingelaufen.
16.50	Ferryville	Stützpunkt Ferryville festgemacht.
22.00	"	S.58,60,61,33 zur Minenunternehmung ausgelaufen.
08.45 – 16.00	Augusta – Palermo	S.35,59. S.35 Richten Mittelwelle. Dr. Hymmen
18.12.42		
00.00	Porto Empedocle	MS "Stephano M" und "Carolina" mit Treiböl und Torpedos nach Biserta ausgelaufen.
10.30	Ferryville	S.58,60,61,33 eingelaufen.
15.15	"	Abgelegt zur Brennstoffergänzung im alten Stützpunkt Biserta.
17.30	"	Nach Brennstoffübernahme Ferryville festgemacht. Flottille Ruhe.
21.12	Palermo	Besprechung Flo.-Ing. 3.S.Fl.,7.S.-Fl. und 6.R.Fl. mit Leiter Werftverbindungsstelle Süd über Werftverhältnisse, da Boote zur Grundinstandsetzung nicht mehr aufgenommen werden sollen Dr. Hymmen
19.12.42 bis 22.12.42	Ferryville	Ausbidungsdienst im Hafen,Stützpunkt vervollkommt Dr. Hymmen

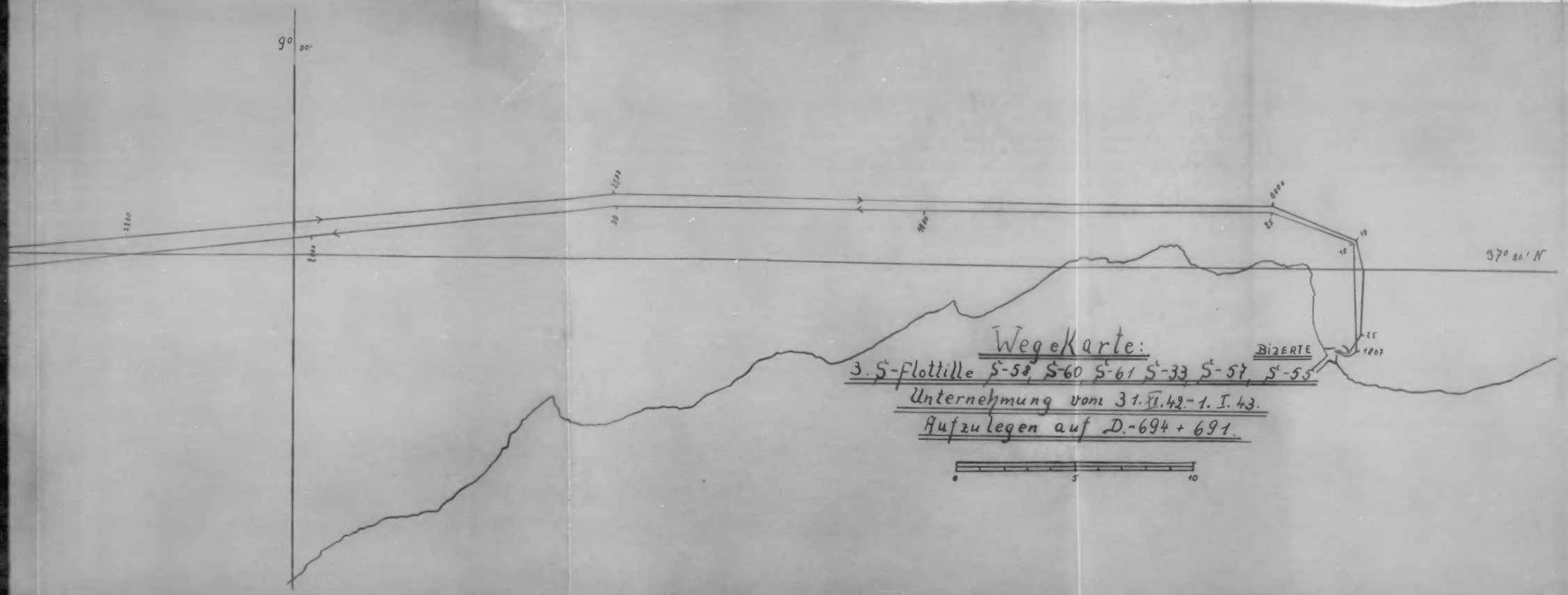
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.12.42 und 22.12.42	Ferryville	Brennstoffbestände Biserta mit Leichtern nach Ferryville umgelagert.
12.00	Augusta	S.55 eingelaufen.
00.00	Porto Empedocle	MS " Francesco Berrera" mit Treiböl, Schmieröl, Torpedos und Proviant ausgelaufen. Dr. Hymmen
23.12.42		
03.33	Ferryville	Boote 2 stündige Bereitschaft. Dr. Hymmen
24.12.42	Ferryville	S.33 vormittags Schraubenwechsel im Dock K.M. Werft Ferryville durchgeführt, Boot wieder K.B. Dr. Hymmen
		S.57 wieder K.B. Dr. Hymmen
25.12.42 bis 26.12.42		
01.00	Palermo –	S.57 von Palermo eingelaufen.
09.00	Ferryville	Einausführlicher Bericht über Werftverhältnisse in Palermo und die sich daraus ergebenden Folgen für die Kriegsbereitschaft beider S.-Flottillen und auch der R.-Flottille ist dem Dt.Markdo.It. durch Kurier vorgelegt worden.Es wurde vorgeschlagen, während der augenblickliche Krise und auch für spätere Werftliegezeiten der S.-Flottillen die franz. Werft Toulon in Anspruch zu nehmen, da anderfalls die Flottille ab Mitte Januar nur mit etwa 2 bis höchstens 3 Booten einsatzbereit sein wird.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.12.42		
	Ferryville	S.60 eingedockt K.M. Werft Ferryville zur Abdichtung Leck Abteilung 2. Boot wurde an der Pier von italienischem Motorsegler gerammt.Boot a.K.B.
00.45 -	Augusta	S.55 ausgelaufen.
07.00	Porto Empedocle	S.55 eingelaufen. Dirgnus
28.12.42		
23.10	Ferryville	Sofortige Bereitschaft.
00.00	Porto Empedocle	S.55 ausgelaufen. Dirgnus
29.12.42		
01.00	Ferryville	S.58,60,57,61,33 ausgelaufen.
01.26	"	An Boje "Baie des Carieres" festgemacht. Sofortige Bereitschaft.
06.30	"	Sofortige Bereitschaft aufgehoben.
07.00	"	Festgemacht.
09.00	"	S.55 von Porto Empedocle kommend eingelaufen Dirgnus
30.12.42		
17.00	Ferryville	S.58,60,57,55,61,33 ausgelaufen zur Minen-unternehmung.
21.16	Ferryville	S.57 Stb. Motor durch Brand vorübergehend ausgefallen. S. Brandmeldung Nr.1 v. 15.1.4
21.30	Ferryville	S.57 entlassen.
11.00	Porto Empedocle	MS " Amabile Carolina" mit Treiböl,Schmierö und Torpedos ausgelaufen. Dirgnus
31.12.42		
05.45	Ferryville	Einlaufen. Anschließend Minenübernahme u. Brennstoffergänzung.
17.15	Ferryville	S.58,60,57,55,61,33 ausgelaufen zum Minen - einsatz. Dirgnus

gesehen.
Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Geheime Kommandosache!

KODAK SAFETY FILM



Wegekarte:

3. S-Flottille S-58, S-60 S-61 S-33 S-57, S-55

Unternehmung vom 31. XI. 42. - 1. I. 43.

Aufzulegen auf D.-694 + 691.

0 5 10

Wege Karte

3.S[c]-Flottille S[c]-58, S[c]-60, S[c]-61, S[c]-57, S[c]-33, S[c]-55.

Unternehmung vom 30.-31. XII 42.

Aufzulegen auf D. 694 + 691.

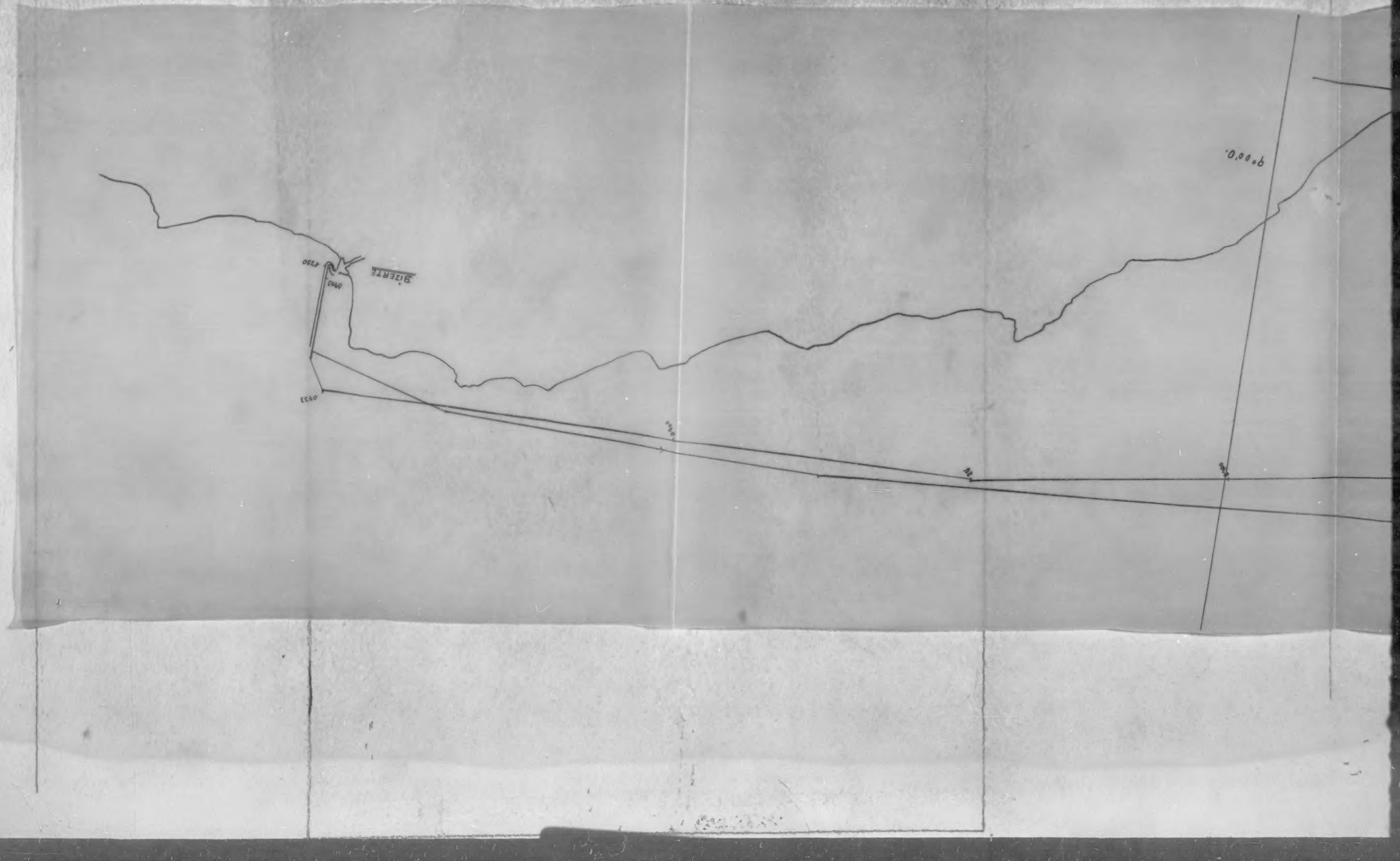
0 5 10

37°00' N

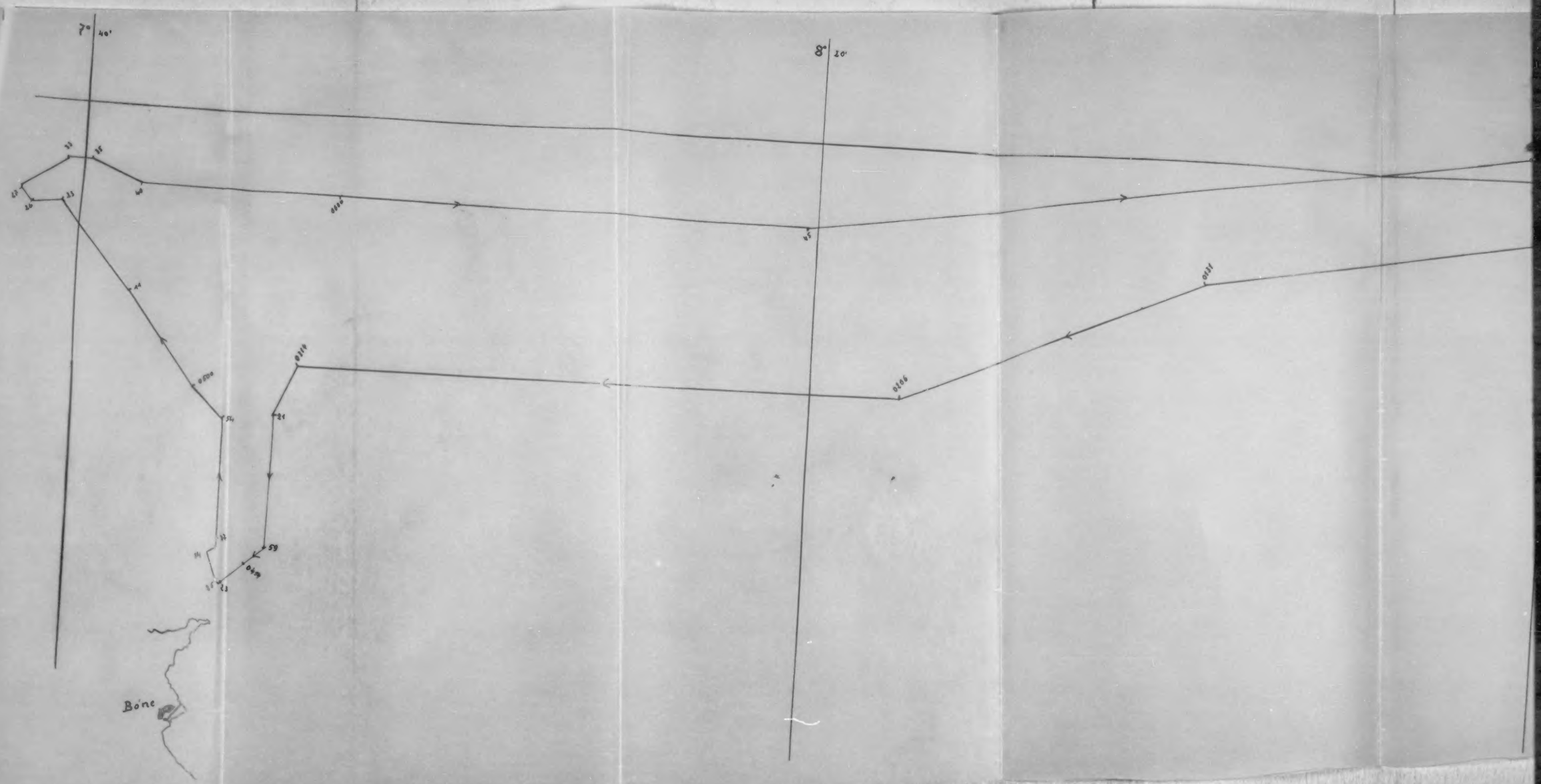
8°00' O

9°00' O.

DONE



KODAK SAFETY FILM


7° 40'
8° 20'
Bone

9°

9° 40'

37° 20'N

Bizerte

Wegekarte

3. S. Flottille mit S-58, S-60, S-61, S-33

Unternehmung vom 17.-18.12.1942

Aufzulegen auf D. 694

0 5 10

Weekarte:
3-S-Fl; S-58 S-60 S-64 S-63
Uebernahmung von 16-17 XII 42
Aufzulegen auf D-694+692

5 0

Bone

37°08' N

8°00'

KODAK SAFETY FILM

9° 00'

BIZERTE.

BIZERTE

TRAPANI

I. PANTELLERIA

Wegekarte

3. S.-Flottille S-58 S-57 S-61 S-33

Unternehmung vom 13.-XII - 14. XII. 42.

Aufzulegen auf D-305

0 10 20

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

BIZERTE

I. PANTELLERIA

Wegekarte

3. S.-Flottille S-58 S-57 S-61 S-33

Unternehmung vom 13.-XII - 14. XII. 42.

Aufzulegen auf D-305

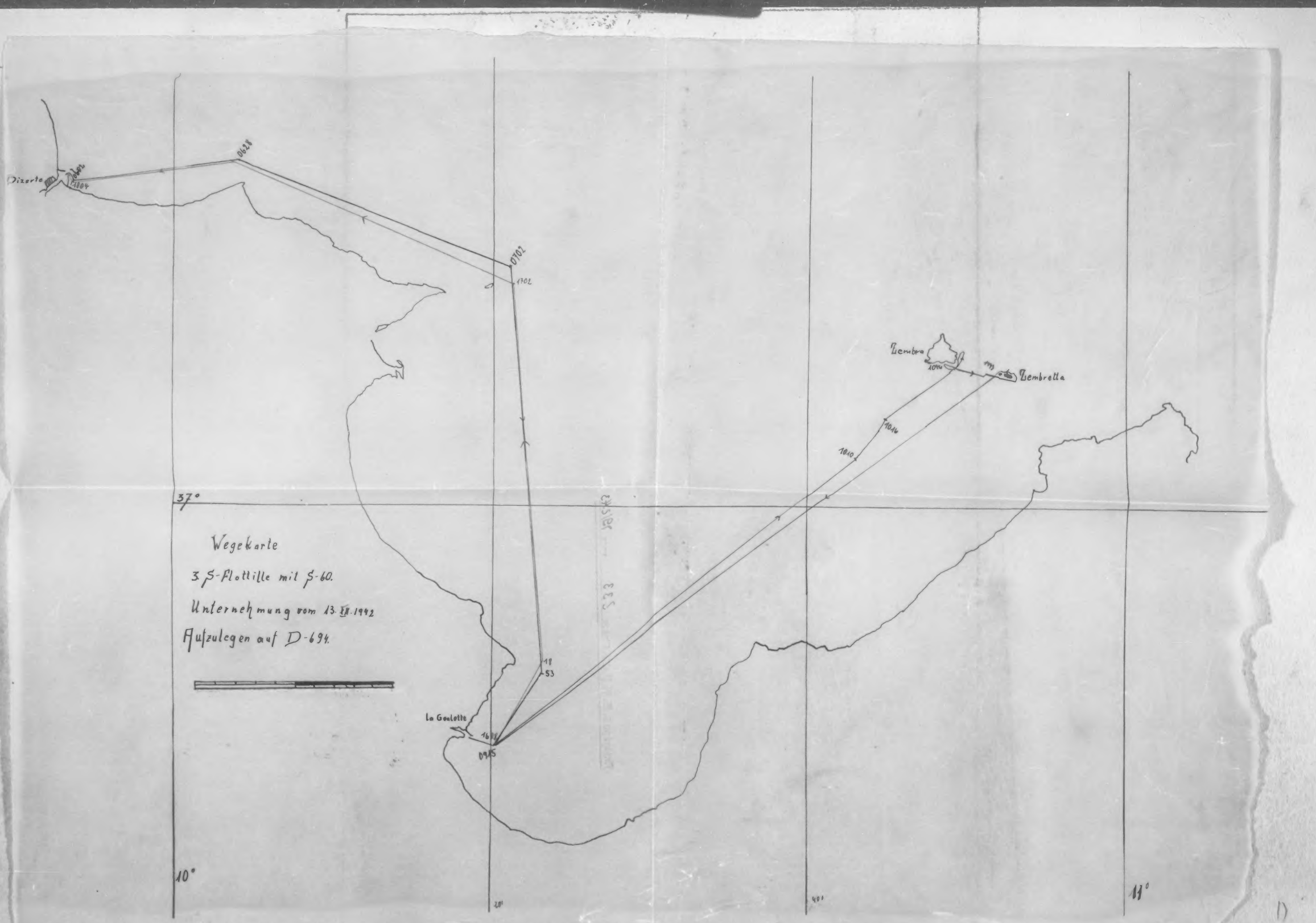
0 10 20

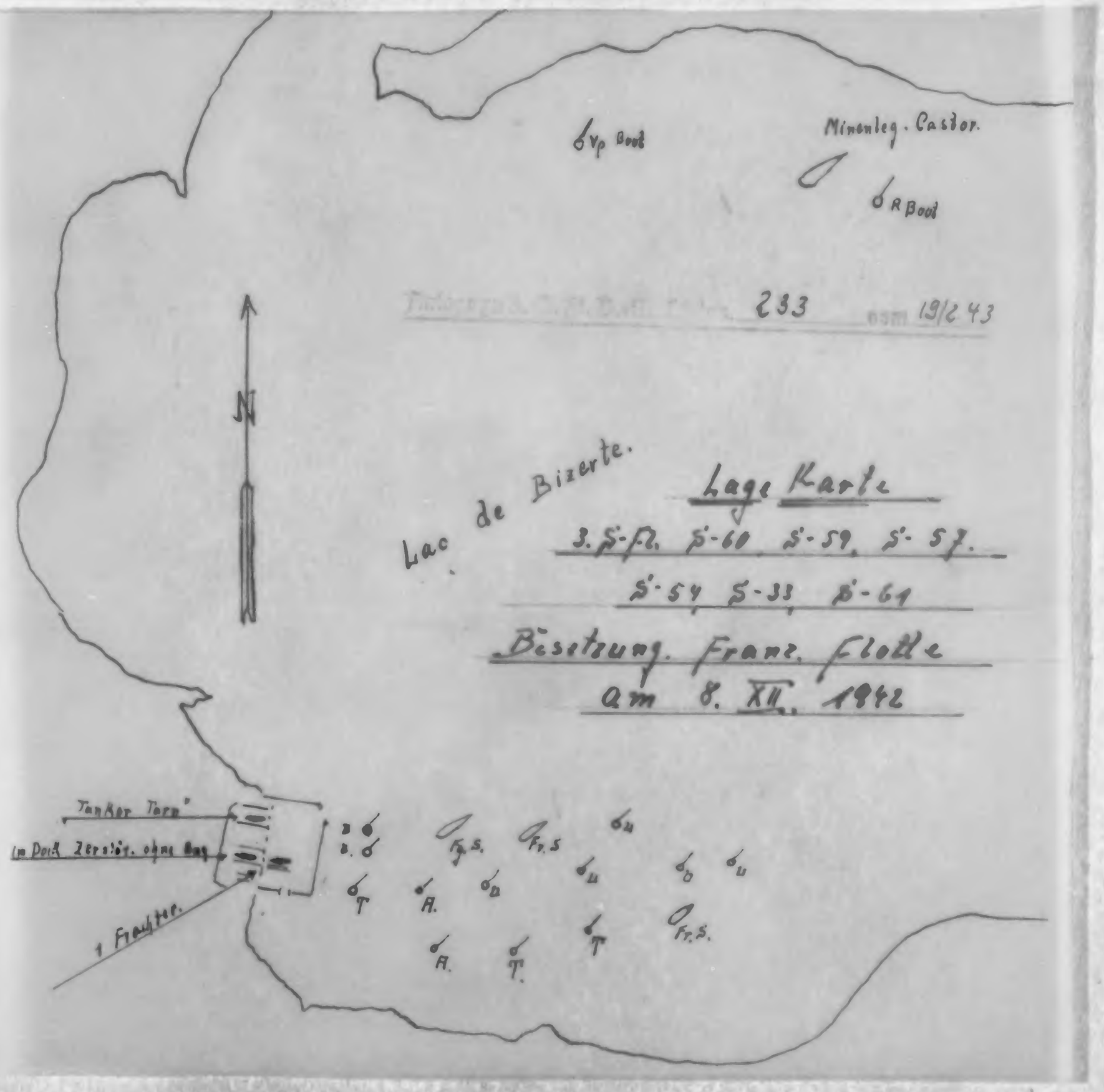
Wegekarte

3 S-Flottille mit S-60.

Unternehmung vom 13.XII.1942

Aufzulegen auf D-694.





Lac de Bizerte.

Lage Karte

3. S-W. S-60 S-59 S-57.

S-54 S-33 S-64

Besetzung. Franz. Flotte

am 8. XII. 1942

Dizerte

37° 00'

10° 00'

La Goulette

Wegekarte

3.-S-Flottille S-60, S-59, S 57

Zum Geleit am 4.VI. 1942

Aufzulegen auf D-694

0 5 10

Weg Kaarte
3.-S.-Flothille S-60, S-59, S 51
Terrein Gelegen aan 4. Kl. 1912
Afzuleggen aan D-69

0 5 10

La Goulette

1630

1645

1730

1740

1825

Bizerte

1820

1745

1715

1645

1615

1540

1440

1345

37° 00'

10° 00'

10°

11°

37°45' N

BIZERTE

I-Cani

Wegekarte

3-S flottille 9-10.54.56.

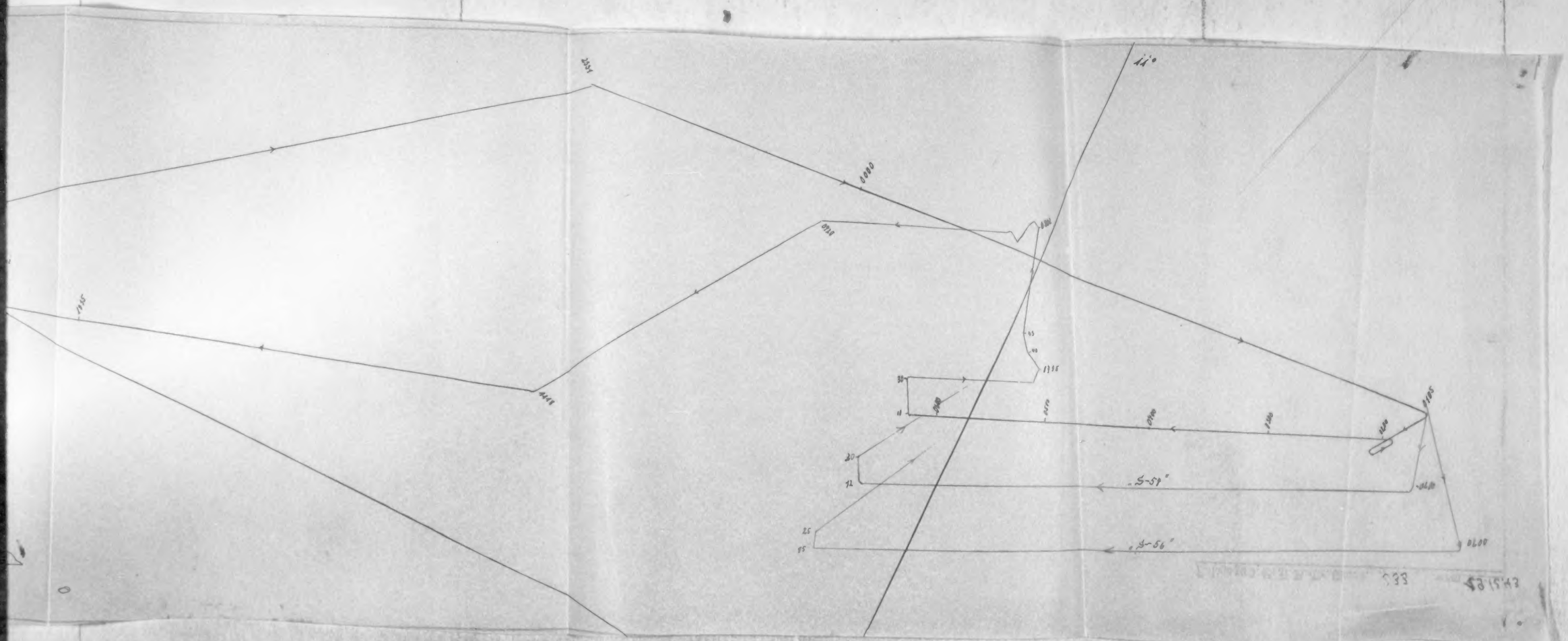
Aufzulegen auf D-694

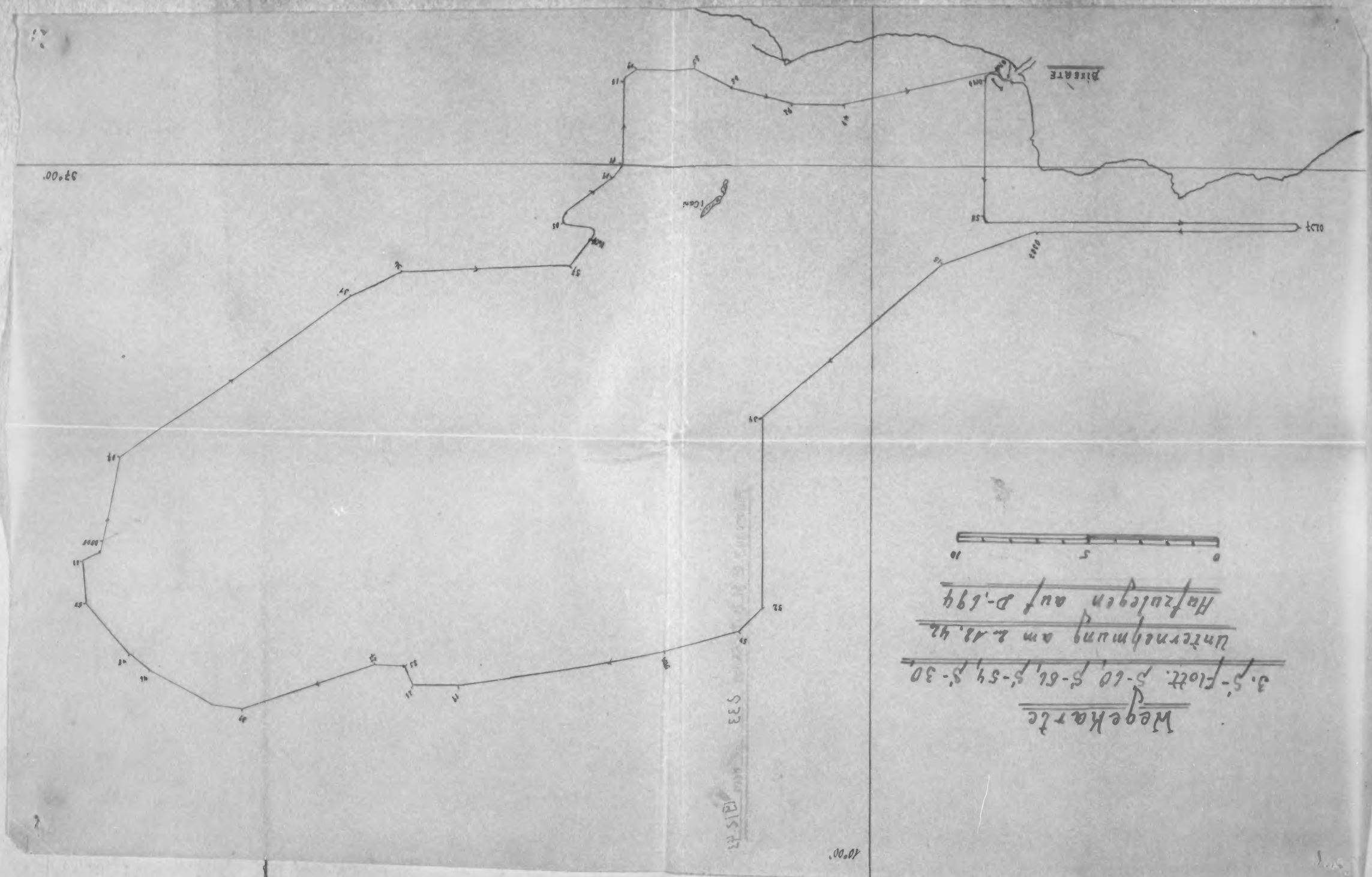
0 5 10

Unternehmung vom 8-9.XII.42.

-5-54"

-5-56"


2551
1000
1315
4441
11°
1735
1105
S-59"
S-56"


Diegate
Wegekarte
3.5.-Flott. 5-60 5-61, 5-54 5.-30,
Unternehmung am 28. 42.
Aufzulegen auf D.-194
0 5 10
37°00'
40°00'

Anlage zu 3. S. Fl. B.-Ie. Gkdos. 633 vom 19.12.43

K.B. Zustand der Boote vom 1.12.42 - 15.12.42.

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten Boote	K.B.-Boote	Boote außer K.B.	Boote K.B. aber nicht einsatzbereit. (Res.)
1.12.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	
2.12.	12 Boote	S.30,54,56,57,59,60	S.33,35,36,55,58,61	
3.12.	12 Boote	S.30,33,54,56,59,60,61,57	S.35,36,55,58	
4.12.	12 Boote	S.30,33,54,56,59,60,61,58 ,57	S.35,36,55	
5.12.	12 Boote	S.[illegible],33,54,58,59,60,61,57	S.35,36,55,56, 30	
6.12.	12 Boote	S.3[illegible],54,58,59,60,61,57	S.30,35,36,55,56,	
7.12.	12 Boote	S.33,54,58,59,60,61,57	S.30,35,36,55,56	
8.12.	12 Boote	S.33,54,58,59,60,61,57	S.30,35,36,55,56	
9.12.	12 Boote	S.33,54,58,59,60,61,57	S.30,35,36,55,56	
10.12.	12 Boote	S.33,54,58,59,60,61,57	S.30,35,36,55,56	
11.12.	12 Boote	S.33,54,58,59,60,61,57	S.30,35,36,55,56	
12.12.	12 Boote	S.33,57,58,60,61,[illegible]	S.30,35,36,54,55,56,[illegible],59	
13.12.	12 Boote	S.33,57,58,60,61	S.30,35,36,54,55,56,59	
14.12.	12 Boote	S.33,57,58,60,61	S.30,35,36,54,55,56,59	
15.12.	12 Boote	S.33.58,60,61	S.30,35,36,54,55,56,57,59	

Anlage zu 3. G. Fl. B. Nr. Chefs. 233 vom 19.12.43

K.B. Zustand der Boote vom 16.12.42 - 31.12.42

Datum	Anzahl der in Dienst gestellten Boote	K.B. Boote	Boote außer K.B.	Boote K.B. aber nicht einsatzbereit (Res.)
16.12.	12 Boote	S.33,58,60,61	S.30,35,36,54,55,56,57,59,	
17.12.	12 Boote	S.33,58,60,61	S.30,35,36,54,55,56,57,59,	
18.12.	12 Boote	S.33,58,60,61	S.30,35,36,54,55,56,57,59	
19.12.	12 Boote	S.33,58,60,61	S.30,35,36,54,55,56,57,59	
20.12.	12 Boote	S.58,60,61	S.30,33,35,36,54,55,56,57,59,	
21.12.	12 Boote	S.58.60,61	S.30,33,35,36,54,55,56,57,59	
22.12.	12 Boote	S.58,60,61	S.30,33,35,36,54,55,56,57,59	
23.12.	12 Boote	S.58,60,61	S.30,33,35,36,54,55,56,57,59	
24.12.	12 Boote	S.55,58,60,61	S.30,33,35,36,54,56,57,59	
25.12.	12 Boote	S.33,55,58,60,61	S.30,35,36,54,56,57,59	
26.12.	12 Boote	S.33,55,57,58,61	S.30,35,36,54,56,59,60	
27.12.	12 Boote	S.33,55,57,58,61	S.30,35,36,54,56,59,60	
28.12.	12 Boote	S.33,55,57,58,61	S.30,35,36,54,56,59,60	
29.12.	12 Boote	S.33,55,57,58,61	S.30,35,36,54,56,59,60	
30.12.	12 Boote	S.33,55,57,58,61	S.30,35,36,54,56,59,60	
31.12.	12 Boote	S.33,55,57,58,61	S.30,35,36,54,56,59,60	

Anlage zu 3. Ö. Sk. B. Nr. Skdos. 233 vom 19.12.43

Liegehäfen der Boote vom 1.12.42. - 15.12.42.

Datum	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
1.12.	Biserta	Augusta	P.E.	Palermo	Biserta	Palermo	Biserta	L.G.	Augusta	L.G.	Biserta	Augusta
2.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3.12.	"	Palermo	Augusta	"	"	"	"	Biserta	"	Biserta	"	Palermo
4.12.	P.E.	"	"	"	"	"	P.E.	"	P.E.	"	"	"
5.12.	"	Augusta	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Augusta
6.12.	"	P.E.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	P.E.
7.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8.12.	Augusta	Biserta	"	"	"	"	Palermo	"	"	"	"	Biserta
9.12.	"	"	"	"	"	"	Augusta	"	"	"	"	"
10.12.	Palermo	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
11.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	Biserta"	"	"	"
12.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13.12.	"	Trapani	"	"	P.E.	"	"	Trapani	Trapani	P.E.	L.G.	Trapani
14.12.	"	Biserta	"	"	"	"	"	Biserta	Biserta	"	Biserta	Biserta
15.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Anlage zu 3. S. Sl. B.-Nr. Gkdos. 233 vom 19/243

Liegehäfen der Boote vom 16.12.42 - 31.12.42.

tum	S.30	S.33	S.35	S.36	S.54	S.55	S.56	S.57	S.58	S.59	S.60	S.61
.12.	Palermo	Biserta	Augusta	Palermo	Augusta	Palermo	Augusta	Palermo	Biserta	Augusta	Biseta	Biserta
.12.	"	"	Palermo	"	"	"	"	"	"	Palermo	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	Augusta	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	Biserta	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	P.E.	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	Ferryville	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
.12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Anlage zu 3. S.-Flottille Gkdos 233 vom 19/2.

Versorgung der Insel M a l t a vom Januar bis August 1942

1.) Von Alexandrien ausgelaufen:
4 Dampfer, 3 Kreuzer, 1o Zerstörer.

Malta 19.1.42 eingelaufen:
4 Dampfer, einige Kreuzer und Zerstörer.
Flottille erfolglos angesetzt.

2.) Alexandrien ausgelaufen:
5 Dampfer, 3 Kreuzer, 15 Zerstörer.

14.2.1942 Geleitzug durch Luftwaffe vernichtet bezw. kehrtgemacht, Flottille erfolglos angesetzt.

3.) Von Alexandrien ausgelaufen:
7 Dampfer, 4 Kreuzer, 12 Zerstörer.

Malta 23.-24.3.1942 eingelaufen:
2 Dampfer, 1 Kreuzer, 7 Zerstörer.
Flottille wegen Wetterlage nicht angesetzt. Minenerfolg ein - 2o ooo B.R.T.-Schiff, 1 Geleitboot "Southwold".

4.) Von Alexandrien ausgelaufen:
11 Dampfer, 8 Kreuzer und 12-15 Zerstörer.

Geleit hat 15.6. nachts nach empfindlichen Verlusten kehrtgemacht. Flottille erfolgreich angesetzt.

5.) Gleichzeitig aus Gibraltar ausgelaufen:
12 Dampfer, 2 Schlachtschiffe, 2 Flugzeugträger, 5 Kreuzer, 17 Zerstörer.

Malta eingelaufen:
2 Dampfer, 1 Kreuzer, 6 Zerstörer.
Verluste durch deutsche Luftwaffe und italienische Flotte.

6.) Von Gibraltar ausgelaufen:
21 Dampfer, 3 Schlachtschiffe, 4 Flugzeugträger, 7 Kreuzer, 18 - 2o Zerstörer und mehrere Korvetten.

Malta am 14. und 15.8.1942 eingelaufen:
4 Dampfer, 1 Tanker.

Flottille erfolgreich angesetzt.

Jr.Kr.A 7187

Deutsches Marinekommando
Italien

B. Nr. Gkdos 30688/43 A 1op ,den 4. April 1943

~~1. Angeb~~

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine - 1/Skl -

Führer der Schnellboote

nachrichtlich:

3. S-Flottille.

In der Anlage wird das KTB der 3. S-Flottille für die Zeit vom 1.12.42 bis 31.12.1942 mit der Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien vorgelegt bezw. übersandt.

1.Skl 1 ~~1675~~ Gkdos. 21. April 1943

Geheime Kommandosache! Anlage zu I/Skl. 1213

1) I/Ia I/Ia I/Ia

2) Skl OKH I/Ia I/Ia I/Ia

3) KTB I/Ia

4)

Ueber I/Skl. an Kr

I/Skl.

i.A. Ia

Anlage zu [illegible]o Italien Gkdos 30688/43

Geheime Kommandosache!

II. Ausf.

Stellungnahme des Deutschen Marinekommandos Italien zum KTB

der 3. S-Flottille für die Zeit vom 1. - 31.12.42.

Zu Seite 1087:
Ital. Marine hat auf Grund neuer Angriffstaktik englischer U-Boote (Schuß aus 3 - 4000 Meter Entfernung, aus achterlicher Position) die Abstände der Sicherung von 1000 auf 2000 bis 2500 Meter erweitert und in erster Linie die Positionen 1 Dez. achterlicher als querab besetzen lassen.
Die neue Aufstellung ist sehr einseitig und vor allem nachteilig für eine wirkungsvolle Fla.-Sicherung bei der geringen Zahl der vorhandenen Sicherungsboote.
Eine Verringerung der Abstände wieder auf etwa 1500 Meter ist dringend notwendig.
Ital. Marine erhält entsprechende Vorschläge.

Zu Seite 1099:
Da die Grundberührung "S 57" infolge Feindeinwirkung erfolgte, wird von Havarieverfahren abgesehen.

Zu Seite 1102 - 03:
Die unmöglichen Werftverhältnisse in der für S- und R-Bootsreparaturen allein von der ital. Marine zur Verfügung gestellten Werft P a l e r m o sind auch vom Deutschen Marinekommando Italien laufend verfolgt worden.
Neben örtlichen Schwierigkeiten durch räumliche Beengung und starker Überbelegung der Werft mit ital. Arbeitsaufträgen waren auch andere Gründe maßgebend für die außerordentlich langweilige Behandlung der Arbeiten für die deutsche Kriegsmarine. Insbesondere wurde festgestellt, daß von den oberen ital. Dienststellen in Rom eine besondere Bevorzugung der deutschen Arbeiten in keiner Weise gewünscht oder gefordert wurde. Eine bewußt ungünstige Einstellung der Werftleitung wurde dadurch erzeugt, daß der Werft die über die ital. Dienststellen angewiesenen Zahlungen für die an deutschen Fahrzeugen ausgeführten Arbeiten trotz vieler sowohl werftseitiger wie von seiten des Marinekommandos erfolgter Mahnungen nicht überwiesen wurden. Alle Maßnahmen deuteten darauf hin, daß man versuchen wollte, die deutsche Kriegsmarine möglichst ganz aus der Werft herauszudrängen.
Abstellung wurde erzielt durch Umlegung der gesamten S-Bootsreparatur in das Arsenal Toulon, wo gleichzeitig auch eine Kapazität zur laufenden Überholung von 3 R-Booten für das Deutsche Marinekommando Italien gesichert wurde.

D ie

Die Bemühungen, im ital. Raum nach dem Ausfall von Palermo eine andere Werft für Arbeiten an R- und S-Booten von der ital. Marine zugeteilt zu erhalten, waren bisher erfolglos. Es konnte dagegen festgestellt werden, daß von seiten ital. Marinedienststellung sogar unterstützende Arbeiten an den R- und S-Booten, die nach Aufgabe von Palermo nach der Werft Castellammare bei Neapel abgeschleppt werden mußten, in keiner Weise getroffen wurden.
Die dadurch notwendig gewordene grundsätzliche Umstellung in der Werftbetreuung der im ital. Raum eingesetzten deutschen Frontfahrzeugen ist zur Zeit im Gange.

Zu Seite 1105:
Der Ansicht des Flottillenchefs, daß die Flottille nur auf Grund besonderer Aufklärungs- oder sicherer Agentenmeldungen im Vorposten- oder Sicherungsdienst zum Küstenschutz einzusetzen ist, wird grundsätzlich zugestimmt.
Die Hauptaufgabe beider Flottillen liegt auch in Zukunft im offensiven Einsatz mit Schwerpunkt auf Minenoperationen.

Zu Seite 1106:
Die Aufnahme einer Havarieverhandlung wird für unnötig erachtet. "S 60" ist bereits am 29.12. 0100 Uhr KB wieder zur Unternehmung ausgelaufen. Also kann Schaden nur minimal gewesen sein, auf jeden Fall unter RM 5000.- (vgl. D.a.B. Anlageheft 2 HB Ziffer 7 I A).

Zu Seite 1110 oben:
Angelegenheit wird jetzt durch II. Fliegerkorps gesteuert. Trägt für Übermittlung über Agrigento Sorge. Wird laufend verfolgt.

gez.: Meendsen-Bohlken.

PG-71390-NID

KODAK SAFETY FI

Kr 5285

4058
13583

Geheim

Kriegstagebuch

4.Schnellbootsflottille

19.1o. - 31.1o.4o.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41390/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS DOCUMENT EXCEPT NECESSARY ANNOTATIONS
SHOWN ON THE WORK
ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
WHICH MUST BE GIVEN THE REGISTERED NUMBER

1.Abt.
Skl. 1393 1940

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

4th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 19.10 - 31.10.1940

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

Geheim!

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Bätge

Angefangen: 19. Oktober 1940
Abgeschlossen: 31. Oktober 1940

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71390. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
WHICH ... NECESSARY ANNOTATIO... EITHER ON THE WORK
... ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.10.40	Kiel	Übernahme der 4. S.Flottille durch Kapitänleutnant Bätge. Meldung des Flottillenchefs beim F.d.T.Org. Es treten mit sofortiger Wirkung folgende S.-Boote zur Flottille: S 1 außer K.B. (Grundreparartur) S 10 " K.B. (ca 8 Wochen) S 11 " K.B. (bis 8. 11.) ~~S 18~~ S 19 außer K.B. (bis auf weiteres infolge Minentref S 21 außer K.B. (bis auf weiteres) (bootsbauliche Gru reparatur) Ende Oktober werden von der 3. S.Flottille al Ausbildungsboote an die Flottille abgegeben: S 12 S 13. Bätge
20.10.40 21ao	Kiel	Einlaufen des Mutterschiffes "Tsingtau" von Rotterdam kommend in Kiel. Ankern vor dem Wikhafen, da Liegeplatz im S.Bootegelände durch Wohnschiff 3. S.St.A. "Monte Sarmiento" belegt. Bätge
21.10.40	Kiel	Fl.Chef beantragt beim Hafenkapitän Verlegung der Monte Sarmiento, da Liegeplatz für "Tsingt im S.Bootsgelände unbedingt erforderlich. Verlegung "Monte Sarmiento" wird zugesagt, erfolgt jedoch erst am 24.10. Dienstreise Flottillenchef nach Bremen und Wilhelmshaven zur Personalbesprechung mit erkranktem Fl.Ing. und Personanreferenten beim .2.A.d. Korv.Kapt. Sturm und Kaptlt.(Ing) Ulbrich. Kommandierung von Personal für 4 Schnellbootsbesatzungen bis Anfang Dezember 40 wird zugesichert. Bätge

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.40 1200 1500	Kiel	Rückkehr des Flottillenchefs von Dienstreise. Meldung beim F.d.T. Org. Vortrag über Ergebnis der Personalbesprechung. Kommandierung eines Adjutanten möglichst mit F.T.B.-Lehrgang wird beantragt; besonders dringend deshalb benötigt, weil Fl.Ing. für 14 Tage krankheitshalber ausgefallen und sein Vertreter, II.Fl.Ing., gleichzeitig stellvertretender Adjutant ist. Überdies kann im Hinblick auf die Neuaufstellung der Flottille und Anlaufen der Funkpersonalausbildung auf einen Seeoffizier als Adjutant nicht verzichtet werden. Die Möglichkeit einer entsprechenden Kommandierung wird von Stat.O. geprüft. Ggf. muß ein Kommandant als Adjutant eingesetzt werden. Gem. Auskunft des Hafenkapitäns kann "Monte Sarmiento" wegen ungünstiger Wetterlage und Nichtbereitsein der Maschinen noch nicht verholen Peiß
13.10.40	Kiel	Verholen der "Monte Sarmiento" wird, nachdem Maschinenanlagen des Schiffes betriebsklar, für 1400 Uhr zugesagt, sofern es die Wetterlage erlaubt. Wegen zu großer Windstärke jedoch auf 24.10. verschoben. Peiß

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.10.40 7h	Kiel	Tsingtau verholt an dem Liegeplatz: Schnellbootsgelände. Besuch des Flottillenchefs in den D.W.K.(Motorenbau, Dipl. Ing. Dücker.) Fertigstellungstermine der S. Boote: S. 11. nicht vor 7.11. letzter Motor vom Werk noch nicht abgeschickt. s 21 1.12. S 19 8.12. S 10 , S 1 noch nicht zu übersehen. Reparaturdauer und Motorenüberholung mindestens 6 Wochen
25.10.40	Kiel	Besichtigung des Schnellbootsgeländes(Wohnbaracke und Wohnboot.) Nach telefonischer Rücksprache mit Chef 1. S. Fl. ist beabsichtigt, den Reserveverband der 1.u. 3. S. Fl. in Kiel aufzulösen, die restlichen noch hier verbleibenden Soldaten werden auf die Mutterschiffe der betr. Flottillen überwiesen. Unterbringung vorübergehend einlaufender S. Boots-Besatzungen und Soldaten vom Stamm des Res. Verb. (Funktionäre) wird nach Möglichkeit ausschl. auf dem Wohnboot vorgenommen. Grund: bessere Beaufsichtigung, Regelung der Urlaubskontrolle usw.. Für die Wohnbaracke ist Anschluss an die Dampfheizung und Einbau entsprechender Heizkörper beantragt, da die zur Zeit vorhandene Ofenheizung aus Sicherheitsgründen unzweckmässig.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckslager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücktadt
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
5.10.40	Kiel	Die Baracke bleibt Unterbringungs- Reserve für S. Bootsbesatzungen. Zur Zeit dort untergebracht: eine Wachmannschaft des Feuerlöschbootes und ein Feuerlöschtrupp. Zugehörigkeit: Feuerlöschkompanie der Kommandantur. Peiss
26.10.40	Kiel	Allgemein- Befehl für den Reserveverband der S. Flottillen aufgestellt. Als Führer des Res. Verb. Bootsmann Zulla eingesetzt. Benachrichtigung von den D.W.K. mit Fertigstellung von S 11 nicht vor 14.11. zu rechnen, da der 3. Motor vom Werk nicht vor dem 1.11. geliefert werden kann. Werft Kiel hat zugesagt, bei O.K.M. auf früheren Lieferungstermin dringen zu wollen. Die Fertigstellung von S 11 ist für die Flottille vordringlich, da eine planmässige taktische Ausbildung der Kommandanten der 3. S. Fl. erst lohnend erscheint, wenn mindestens 3 Boote zur Verfügung stehen. S 12 und S 13 sind von der 3. S. Flottille für Ende Oktober zugesichert. Ich beabsichtige, nach Eintreffen dieser beiden Boote mit Mutterschiff "Tsingtau" und Booten ins Übungsgebiet Danziger Bucht auszulaufen und dort bis zum Eintreffen von S 11 in erster Linie Fahrausbildung zu betreiben. Peiss
27.10.40	Kiel	Hafentag nach Sonntagsdienstplan. Keine besonderen Vorkommnisse. Peiss

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.10.-31.10.40	Kiel	Hafentage. Die Gestellung von S 12 und S13 verzögert sich, da die 3. S. Flottille außer diesen beiden nur über ein klares Boot verfügt. Als Adjutant für die Flottille ist zum 3.11. Oberleutnant zur See Graser kommandiert. 1 Oberfeldwebel, 4 Unteroffiziere und 6 Mann technisches Personal der neuen anlaufenden Besatzungen werden am 2.11. zu einer 14 tägigen Motorenbelehrung nach Untertürkheim in Marsch gesetzt. Päts

Bemerkung des Führers der Torpedoboote.Org.

Nichts zu bemerken.

Korvettenkapitän.

Flottenkommando
B.Nr. G 13583 A2

Den 26. November 1940.

Geheim

An

das Marine-Gruppenkommando Nord.

30. NOV. 1940
1058
Anl. 1

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 4. S.-Flottille für die Zeit vom 19. bis 31.10.40 nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Keine Bemerkungen.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes
I.V.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 4058/40 A II

Befehlsstelle, den 2.Dezember 1940.

Geheim!

U. 1 Seekriegsleitung
z.Hd.Herrn Korv.Kapt. Groschupf,

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes

1.) A (AT) 7/12
2.) 1. Skl. an Kr.

1. Skl. 6/12.

1.Abt. Skl. 1382 -1-

PG—71391—NID

SAFETY FILM

Kr 5833 c2.

4953

Kriegstagebuch

Kommando 4. Schnellbootsflottille

Angefangen : 1.11.40
..beschlossen : 15.11.40

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 71391 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT OTHER THAN NECESSARY ACCOUNTANCY NOTATIONS
SHOULD NOT BE WRITTEN
REFERENCE TO THIS DOCUMENT SHOULD BE MADE IN ALL PAPERS,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anl 1 zu 1.Abt. Skl. 019/41

KODAK

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

4th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.11. - 15.11.1940

1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.40	Kiel	14^{45h} Fernschreiben vom F.d.T. Op.. Die Boote S12 und S 13 sind umgehend als Ausbildungsboote für 4. S. Flottille nach Kiel in Marsch zu setzen. Dr. Büchs
2.11.- 3.11.40	Kiel	Hafentage. Keine besonderen Ereignisse. Dr. Büchs
4.11.40	Kiel	Dienstantritt des Adjutanten Oberleutnant zur See Graser. Dr. Büchs

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 71391 /RUD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON ANY PART OF THE ANNOTATIONS
SHOULD BE WRITTEN ON THE WORK
IN PENCIL ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THIS REGISTERED NUMBER.

zu beziehen vom Amtlichen 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
	.11.40	Kiel	Auf Befehl des Hafenkapitäns wird "Monte Sarmiento" erneut an den Liegeplatz der Tsingtau verholt. Tsingtau macht längsseit der "Monte Sarmiento" fest.Dem F.d.T. ist gesondert mit B.Nr. G 120 über die Behinderung des Flottillen-Dienstbetriebes durch eine derartige anderweitige Belegung des Flottillengeländes berichtet worden. Päss
	.11.40	Kiel	Hafentage. Keine besonderen Vorkommnisse. Päss
	9.11.40	Kiel	Dienstreise des Flottillenchefs nach Emden zur Besichtigung der im Bau befindlichen Landanlagen der 4. S. Flottille.
		Der Barackenbau wird durch ungünstige Wetterlage(aufgeweichter Boden) zeitlich verzögert. Für die Fertigstellung ist Dringlichkeitsstufe I befohlen.Es ist mit ihr etwa Ende Februar zu rechnen. Die Baracken-unterkunft ist für 6 S.Bootsbesatzungen vorgesehen. Das würde bei Anwesenheit des Begleitschiffes eine 2. Unterkunftsmöglichkeit die Bootsbesatzungen der Flottille bedeuten. Es ist also anzunehmen,daß die Baracken durch die Flottille allein nicht voll belegt, sondern darüberhinaus die geeignete Basis für die Ausbildung von Personal-Reserven aller S. Flottillen darstellen werden.
		Das Stichbecken der Flottille ist hafenbaulich annähernd fertiggestellt. Im Bereich des Liegeplatzes für das Begleitschiff z. Zt.auf 4-5 m., im Bereich der Liegeplätze für S. Boote auf 2,5- 3 m. ausgebaggert. Weitere Vertiefung entsprechend der vom O.K.M. gestellten Forderungen auf etwa 6 bzw. 4 m wird vorgenommen. Dampf- Licht- u. Telefonanschlüsse zum Begleitschiff und den Booten werden noch in diesem, Ölanschlüsse spätestens bis zum Februar nächsten Jahres fertiggestellt.
		Über die Möglichkeit von Motorenreparaturen in den beiden Emdener Werften besteht zur Zeit noch kein Urteil. Es ist bekannt, daß während des Krieges R.-Boote und Hilfsfahrzeuge kleinere Reparaturen dort vorgenommen haben. Päss

...stehen vom Amtlichen Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
...lieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.11.40	Kiel	Hafentag. Sonntagsdienst. S 12 und S 13 Kiel 17 Uhr eingelaufen. Dr. Bürgi
11.11.40	Kiel	Kriegsmarinewerft Kiel meldet folgende Fertigstellungstermine: S 12 14.11.40 S 13 etwa 17.11.40 S 11 25.11.40 S 10 noch unbestimmt. Motoren lagern noch in W'haven. Grund:Werft W-haven hat die Motoren überholt. Die Zylinder wurden zum Ausschleifen nach Untertürkheim (Mercedes- Benz) geschickt und die Bestellung der neuen Kolben zu spät aufgegeben. S 21 nicht vor 15.12.. Termin wird durch der noch nicht abzusehenden Umfang der Reparaturen am Bootskörper (Vegesack) bestimmt. S 19 17.12.40. Dr. Bürgi

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.11.40	Kiel	Fertigstellungstermin S 13 bis zum 23.11. verzögert. Grund: Die Instandsetzung der M. A. N.- Kupplung erfordert längere Zeit. Gleichzeitig wird der für alle Boote vorgesehenen Unterwasserauspuff eingebaut. Es ist beabsichtigt, unter diesen Umständen etwa am 26.11. nach Fertigstellung von S 11 mit drei Booten, S 11-13 den Marsch in die Danziger Bucht anzutreten. Dr Bürgs
11.40	Kiel	Hafentag. Keine besonderen Vorkommnisse. Dr Bürgs
.11.40	Kiel	Befehl von F.d. T. Op.: S 18 nach Kiel gehen zur Indienststellung S 101 . Falls wegen Wetterlage erforderlich Rückmarsch durch Kanäle. S 18 wird von 4. S. Flottille übernommen. Flottillenmusterung durch Flottillenchef. Dr Bürgs
5.30		
15.11.40	Kiel	Hafentag. Keine besonderen Vorkommnisse. Dr Bürgs

Flottenkommando
B.Nr. G 14256 A2.

In See, den 12.Dezember 1940.

Geheim!

Gel
Marinegruppenkommando Nord
20. DEZ. 1940
4953
Anl. 2

An

Marine - Gruppen - Kommando Nord.

Betrifft: K.T.B. 4.S.Fl.
Vorgang : - ohne -

Anliegend wird das K.T.B. der 4. S.Fl. mit K.T.B. "Tsingtau" einschl. Abschn. Maschine für die Zeit vom 1. - 15.11.40 vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 4953 A II

Befehlsstelle, den 30. Dezember 19

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine
1. Abt. Skl.
zu.Hd.des Herrn Korv.Kapt. G r o s c h u p f .

Vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes

1. Abt.
Skl.
010 – 2 Anl.

PG—71392—NID

KODAK SAFETY

Sk 5552.

5220

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

der 4. Schnellbootsflottille

und

des Schnellbootsbegleitschiffes „Tsingtau".

vom 16.10.40
bis 30.11.40

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/H1392/NID

Anl. zur 1.Abt. Skl. 042/41 g

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

4th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.11. - 30.11.1940

(including M.T.B. depot ship "Islington")

1.

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

14966

Geheim!

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

der

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant B ä t g e.

Angefangen: 15. November 1940
Abgeschlossen: 30. " 1940

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
71392 /NID

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücknadt
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
16/17.11.40	Kiel	Hafentage. Keine besonderen Vorkommnisse. Bass
18.11.40	Kiel	S 18,, S 20 Kiel eingelaufen. S 20 wird mit einem Rest von 100 Betriebsstunden als Ausbildungsboot eingesetzt. S 18 ebenfalls übernommen und bei der K. M. W. Kiel in Reparatur gegeben. Der 2. Fl. VO Lt. (V) Mayer wird gem. F.d.T Op. B. Nr. V.O. zur 3. S. Flottille abkommandiert. Bass
19.11.40	Kiel	S 12 fertiggestellt. Boot beginnt mit Einzelausbildung im Hafen und in See. Bass
20.11.40	Kiel	Fertigstellungstermin S 13 ist auf den 23.11. vorverschoben. Daher die Absicht: am 20.11. mit Tsingtau, S 20, S 12, S 13 Marsch in die Danziger Bucht zur Ausbildung. Bass
21.11.40	Kiel	Durch Verlust S 38 Lt. z. See Ratsch, Kommandantenschüler der Flottille, vermißt. Bass

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.11.40	Kiel	Dienstreise Lt. z. See Haag nach Vegesack zur Indienststellung S 59. Bär
23.11.40	Kiel	S13fertiggestellt. Boot beginnt mit Einzelausbildung im Hafen und in See. Bär
24.11.40	Kiel bzw. Meckl. Bucht	S-Boote Einzelausbildung in der westl. Ostsee. Bär
25.11.40	Kiel, Seegebiet Kiel Mecklbg. Bucht.	S- Boote Einzel-u. Rottenausbildung. Oblt. z. See Schneider, Karl, Oblt. z. See Schmidt, Manfred, zur 4. S. Flottille kommandiert. Schneider Dienstantritt bei der 1. S. Fl. als Kommandantenschüler. Bär
26.11.40	Kiel, W 4-6 in Böen 7-8, See 4, bedeckt, gute Sicht	Beabsichtigtes Auslaufen der Flottille in die Danziger Bucht muss wegen Wetterlage verschoben werden. S-Boote Einzelausbildung in der Kieler Bucht, Kompensieren. Bär
27.11.40 8 30 h 9 00 h 14 00 h 14 30 h	Seegebiet Kiel-Sassnitz W 5-6, See 3, bedeckt mässige Sicht.	S 20 (mit Flottillenchef) S 12, S 13 seeklar. Marsch mit Übungen nach Sassnitz. Tsingtau seeklar. Marsch ohne Geleit auf Zwangskursen nach Neufahrwasser. S 20, S 12, S13 Sassnitz festgemacht. F.T. an Tsingtau: Tsingtau durchmarschieren, keine Übungen, S-Boote liegen bis 28.11. 4 h Sassnitz. Chef 4. S. Flottille. Bär

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.11.40 4 00h	Seegebiet Sassnitz-Stolpmünde, W-WNW 4-5, später auf rischend, See 3 später 4-5, wolkig, gute Sicht, kein Mond.	S 20, S12, S 13 Sassnitz ausgelaufen. Nachtübungsmarsch nach Stolpmünde. Wettervorhersage Marinewetterwarte Swinemünde lautete für östliche Cstsee am 28.11.40 : Schwache Westwinde, rechtsdrehend, See 1. Diese Vorhersage hat sich nicht als richtig erwiesen, wenn auch im Seegebiet Pommernbucht der Vorhersage entsprechend W - WNW 4-5, bei See 2-3 vorherrschte, so trat weiter östlich statt einer Wetterberuhigung eine erhebliche Wetterverschlechterung ein.
7 50 h		Bei grober achterlicher See in Höhe Rügenwaldermünde S 13 in der Dämmerung aus Sicht verloren. Boote lassen sich sehr schlecht bei jeder Lage zur See steuern, bei hoher Fahrt G/. F.- A. F. günstigstes Liegen. U.K. u. F.T. auf S13 durch falsche Schlüsselunterlagen ausgefallen. Optische Meldung darüber erreicht Führerboot nicht. U.K. auf Führerboot empfangszeitig unklar.
8 15h		Aussichtkommen S 13. für S 12; auf Anfrage entsprechende Meldung S 12 an Flottillenchef.
9 30h		S 20, S 12 Stolpmünde festgemacht. Mit S 13 keine F. T.-Verbindung.
10 00 h		Da angenommen wird, dass S 13 einen der Häfen Kolberg, Rügenwaldermünde, Stolpmünde oder Leba anlaufen wird, bei Hafenämtern entsprechende Mitteilung nach Stolpmünde fernmündlich erbeten.
11 00 h		Als Sicherheitsmassnahme durch Vermittlung Standortältester Stolpmünde (Flak-Kommandeur) Flugzeugaufklärung beantragt.
11 10 h		Start einer Seenotmaschine der Seenotbezugstelle Nest zur Absuche des infragekommenden Seegebietes vor Stolpmünde bis Kolberg. Kein Ergebnis. Flug wegen starker Regenböen abgebrochen.
11 15 h		Fernmündliche Meldung über Abreissen der Verbindung mit S 13 an F.d.T. Org. mit der Bitte um Übermittlung an Station Ost.
12 03 h		F.T. an F.d.T. Org., N.Z.O.: S 20, S 12 9 30 h Stolpmünde ein. Fühlung mit S 13 08 15 h, Stand-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.11.40		ort Rügenwaldmünde, rw.11o°, 8 sm ab verloren. Chef 4. S.- Flottille.
14^{30} h		Auf Anforderung erneuter Start einer Seenotmaschine (Dornier-Wal) zur Absuche des Weges Stolpmünde - Hela - Spitze in 5 sm Küstenabstand nach Neufahrwasser.
15^{15} h		Anruf des Flottillenchefs bei M.S.S. Neufahrwasser zur Durchgabe des Befehls an Tsingtau, den gleichen Weg Neufahrwasser - Hela - Stolpmünde abzusuchen. Gleichzeitig Mitteilung der M.S.S. Neufahrwasser: S 13 14^{30} h Neufahrwasser festgemacht.
14^{53} h		F. T. von S 13 an Chef 4. S.- Flottille, F. d. T. Org., N. Z. Ost: S 13 14^{30} h Neufahrwasser eingelaufen. S 13 Flugzeughilfe fernmündlich in Nest abbestellt. Fernmündliche Meldung über Einlaufen S 13 an F. d. T. Org..
		Bei der unvermutet aufkommenden groben achterlichen See und dunklen Nacht war ein Fahren im Flottillenverbande sehr erschwert. Grosse Abstände bei starkem Gieren der Boote erforderlich. Auf keinem Boot U. K. noch beiderseitig klar. Scheinwerfer auf Führerboot durch Seewassereinfluss ausgefallen. Damit war eine brauchbare Nachrichtenverbindung unter den Booten nicht mehr vorhanden. Ein Kehrtmachen gegen die See bezw. Fahrtverminderung zur Wiederaufnahme der Fühlung mit S 13 sehr bedenklich. Auf mehrfache F. T.- Anfrage an S 13: Standort und Absicht melden, keine Antwort. Der Kommandant hatte sich entschlossen, vor der See mit etwa 5o° bzw. 12o° und hoher Fahrt zu kreuzen und unter Verzicht auf ein Einlaufen in Stolpmünde den Marsch in die Danziger Bucht fortzusetzen. Auch wenn dem Kommandant die Absicht des Flottillenchefs, nach Stolpmünde einzulaufen, bekannt war, billige ich bei der gegebenen Wetterlage seinen Entschluss. Der Hafen von Stolpmünde war ihm unbekannt. Das Abreissen jeglicher Nachrichtenverbindung war durch das schwere Wetter und fehlerhafte Schlüsselunterlagen auf S 13 bedingt. Eine Meldung des Kommandanten S 13 über seine Absicht hätte optisch über die Signalstellen Jershöft bzw. Rixhöft erfolgen müssen.

Dr. Bässler

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.11.40 9^{00} h 13^{00} h	Stolpmünde, W.N.W. 3 später rechtsdrehend auf N, See 2, einzelne Wolken.	S 20, S 12 Stolpmünde ausgelaufen. Marsch mit Fahrübungen nach Neufahrwasser. Neufahrwasser festgemacht. Fernschreiben an F. d. T. - Org. - : 1. Fertigstellung S 11 = 2.12.40 2. Vorschlage S 59 bis Beendigung Ausbildung des planmässigen Kommandanten, Oblt. z. See Müller, etwa 22.12., an 4. S. Flottille abzugeben 3. Erbitte entsprechend Befehl an S 59, S 11 zu gemeinsamem Marsch nach Osten. Chef 4. S. Flottille B. Nr. G. - 204 - . Dr Bürger
3o.11.40 6^{00}h 14^{00} h -- 17^{00} h 17^{00} h	Danziger Bucht. NNO 2, bedeckt	S 2o, S 12, S 13 seeklar. Einzel-u. Rottenausbildung. Flottillenfahrübungen.(Chef auf dem Führerboot.) Evolutionieren, Formationsänderungen, Übergänge, Fahrtstörungen, Z- Angriffe. Neufahrwasser festgemacht. Dr Bürger

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

4.Schnellbootsflottille (Abschnitt Maschine)

Flottillen-Ingenieur: Oberleutnant (Ing)
H i l b i g

Vertreter: Leutnant (Ing) d.R.
J e r z y n s k i

vom 19. Oktober 194o

bis 3o. November 194o

m Amtlichen Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
ellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.10.40	Kiel	Mit sofortiger Wirkung treten Folgende Boote zur Flottille: 1.(S.1 außer K.B. (Grundüberholung) 2.) S.10 " " " 3.) S.11 " " " 4.) S.18 " " " 5.) S.19 " " " 6.) S.21 " " " Termine sind nicht zu übersehen. Der Flottillen-Ingenieur,Oberleutnant (Ing) Hilbig, erkrankt auf einer Dienstreise zum 2.A.d.N. und den Frontflottillen zwecks Personalbesprechungen.Er wird in das Marinelazarett Bremen eingeliefert.Vertreter ist der II.Flott. Ing. Ltn.(ing)d.R. Jerzynski. Die Kommandierung des erforderlichen Personals stößt auf Schwierigkeiten, da keine eingefahrene Schnellbootsfahrer (besonders O.F. und U.O./ zur Verfügung stehen. Jerzynski
20.10.40	Kiel	Das Schnellbootsbegleitschiff "Tsingtau" läuft in Kiel ein und wird der 4.S-Flottille zugeteilt. Jerzynski
21.10.40	Kiel	Einschiffung auf dem Begleitschiff "Tsingtau". Jerzynski
22.10.40	Kiel	Dienstreise des Flott.Chefs nach Bremen und W.haven zu Personalbesprechungen mit erkrankten Flott.Ing. und Personalreferenten beim 2.A.d.N. Kommandierung von 4 technischen Schnellbootsbesatzungen wird zugesichert. Jerzynski

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.10.40	Kiel	Vom 2.A.d.N. werden der 4.Flottille überwiesen: 3 Ob.Maschinisten 4 Masch.Maate 5 Masch.Gfr. 19 Mtr.II Für die technischen Bootsbesatzungen. 1 Ob.Masch.Maat 2 Masch.Hpt.Gfr. für den Unterstab der Flottille. Von der 2.S-Flottille werden zur 4.Flottille kommandiert: 4 Masch.Maate 5 Masch.Gfr. Nach Abschluß des 1. Ausbildungsabschnittes treten 2 Masch.Maate zur 2.Flottille zurück. Jerzynski
24.10.40	Kiel	Die Fertigstellungstermine für die Boote der 4.Flottille: S.11 nicht vor dem 7.11.40 S.21 " " " 1.12.40 S.19 " " " 8.12.40. Für S.1 und S.10 sind die Termine noch nicht zu übersehen, da die Motorenüberholung und Instandsetzung mindestens 6 Wochen in Anspruch nimmt. Jerzynski
25.10.40	Kiel	Einteilung des technischen Personals in 3 Ausbildungsgruppen.Von der Kriegsmarinewerft Kiel werden Ausbildungsunterlagen beschafft in Form von Zeichnungen und Skizzen der Boote und Motoren. Jerzynski

Zu beziehen vom Amtlichen 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
26.10.40	Kiel	Beginn der technischen Ausbildung. Jerzynski
27.10.40	Kiel	Dienst nach Sonntagsdienstplan. Jerzynski
28.10.40	Kiel	Theoretische Ausbildung der Ausbildungsgruppen nach dem festgesetzten Wochendienstplan. Bootskunde über die Boote S.10 - S.13. Jerzynski
29.10.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
30.10.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
31.10.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Kommnadierung eines Ob.Masch.von der Mar.Schule Kielzur 4.S-Flottille. Damit sind 4 technische Besatzungen vollständig bis auf 4 techn.Unteroffiziere. Jerzynski
1.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Dienstreise des 2.Flott.Ing. nach Bremen zur Klärung der Personalfrage mit Flott.Ing. Jerzynski
2.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. 1 Ob.Masch., 4 Masch.Maate und 6 Mtr.II werden Jerzynski

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		werden zur Mot.-Belehrung nach Untertürkheim zu den Daimler-Benz Werken in Marsch gesetzt. Beginn der Belehrung: 4.11.40 08,oo h. Jerzynski
3.11.40	Kiel	Dienst nach Sonntagsdienstplan. Jerzynski
4.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
5.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
6.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Ankunft des Flott.Ing. nach seiner Entlassung aus dem Marinelazarett Bremen, Jerzynski
7.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Übernahme von S.21 durch die 4.Flottille.S.21 wird zur Reserve gestellt und erhält eine Grundüberholung der Maschinen und des Bootskörpers. Nach dem Ausbau der Maschinen wird der Bootskörper der Bauwerft Lürsen in Vegesack zugestellt. Nach der Untersuchung entscheidet das O.K.M. über die Art der Instandsetzung. Besprechung zwischen Flott.Ing. und 2.Flott.Ing. Jerzynski
8.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Urlaubsantritt des Flott.Ing. z.W.d.G. Vertreter weiterhin 2.Flott.Ing. Jerzynski

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
10.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
11.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. S.12 und S.13 treten, von Rotterdam kommend, zur Flottille. Die technischen Besatzungen stehen für die Dauer des 1.Ausbildungsabschnittes der 4.Flottille zur Verfügung.Später treten sie zur 3.Flottille zurück. Boote werden in der Werft kurz überholt. Termine: S.12 14.11.40 S.13 etwa 17.11.40. Jerzynski
12.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. S.1 wird sollmäßig von der 4.Flottille übernommen.Die alte Besatzung wird nach Vegesack in Marsch gesetzt und stellt ein neues Boot in Dienst. Fertigstellungtermin S.13 ist bis zum 23.11. verlängert. Jerzynski
13.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Vom 2.A.d.N. werden 2 technische Unteroffiziere zur Flottille kommandiert. Sie werden der 2. Flottille zur allgemeinen Ausbildung überwiesen. Jerzynski

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
15.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
16.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. 2 Ob.Masch., 4 Unteroffiziere und 12 Mtr.II werden zur Mot.-Belehrung nach Untertürkheim in Marsch gesetzt. Beginn der Belehrung: 18.11.40 08,00 h. Jerzynski
17.11.40	Kiel	Dienst nach Sonntagsdienstplan. Jerzynski
18.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Jerzynski
19.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. S.12 fahrbereit, S.20 wird von einer technischen Besatzung der 4.Flottille übernommen. Jerzynski

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.11.40	Kiel	Ausbildungsdienst nach Plan. Ausbildung der aufgestellten technischen Besatzungen auf S.12 und S.20. Übernahme von S.18, Überführung in die Reserve und Abgabe zur Grundüberholung an die Mar.Werft Kiel.Der Bootskörper wird voraussichtlich von der Kriegsmarine -Werft in W.haven instandgesetzt. Jerzynski
21.11.40		Reservegruppe Ausbildungsdienst nach Plan. S.12 und S.20 Ausbildungsfahrt. Jerzynski
22.11.40	Kiel	Reservegruppe Ausbildungsdienst nach Plan. S.12 und S.20 Ausbildungsfahrt. Jerzynski
23.11.40	Kiel	Reservegruppeausbildungsdienst nach Plan. S.12 und S.20 Ausbildungsdienst an Bord. S.13 nach Fertigstellung von Unterwasserteilen, der M.A.N.-Kupplung und des Tiefwasserauspuffes Probefahrt und Verholen in den Scheerhafen III. Die Flottille verfügt damit über 3 fahrbereite S.Boote. Jerzynski
24.11.40	Kiel	Dienst nach Sonntagsdienstplan. S.20 Ausbildungfahrt. Jerzynski
25.11.40	Kiel	Reservegruppe Ausbildungsdienst nach Plan. S.12, S.13, und S.20 Ausrüstung und Brennstoffübernahme für die Fahrt in die östliche Ostsee. Jerzynski

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.11.40	Kiel	8,30 h seeklar zur Fahrt in die östliche Ostsee.Auslaufen wegen Weterlage verschoben. Reservegruppe Ausbildungsdienst nach Plan, S.12,S.13 und S.20 Ausbildungsfahrt. Jerzynski
27.11.40	Kiel westliche Ostsee Saßnitz	8,30 h seeklar,Auslaufen in die östliche Ostsee. 14,00 h Einlaufen Saßnitz.Zwei Störungen an der Anlaßleitung von S.12 und S.13 werden mit Hilfe der Eisenbahnbetriebswerkstätte in Saßnitz behoben. Jerzynski
28.11.40	Saßnitz Stolpmünde	4,00 h Auslaufen Saßnitz zum Nachtmarsch nach Stolpmünde. 9,30 h Einlaufen Stolpmünde. S.20 und S.12 bis 16,00 h 2-stdl.Bereitschaft. S.13 hat sich auf dem Nachtmarsch von der Flottille getrennt und macht um 14.30 h in Neufahrwasser fest. Jerzynski
29.11.40	Stolpmünde	9,00 h seeklar,Marsch nach Neufahrwasser. 13.00 h Einlaufen in Neufahrwasser. Brennstoffübernahme vom Begleitschiff "Tsingtau" das den Marsch nach Neufahrwasser am 27.11. 40 von Kiel aus angetreten hat. Jerzynski

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.11.40	Kiel	S.12 und S.13 6.00 h seeklar. S.20 9.00 h seeklar. Boote Einzelausbildung in der Danziger Buscht. 17.00 h Einlaufen Neufahrwasser. Die Reservegruppe ist auf die Boote der Flottille verteilt. Jerzynski

„Stellungnahme des F.d.T.-Org."

Das im K.T.B. Seite 12 erwähnte Abreißen der Fühlung mit S 13 durfte auch unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten, die sich aus dem Abreißen der Nachrichtenverbindung und dem starken Seegang ergaben, nicht eintreten. Es ist nur damit entschuldbar, daß die Boote mit uneingefahrenem Personal besetzt waren.

Der Flottillenchef hat nach dem Einlaufen in Stolpmünde energische und richtige Maßnahmen zur Sicherstellung von „S 13" ergriffen.

Auf Grund seines Anrufes veranlaßte der F.d.T.-Org. bei der Station einen entsprechenden Funkspruch an Alle und die Einleitung einer Suchaktion in dem in Frage kommenden Seegebiet mit den verfügbaren See- u. Luftstreitkräften. Diese Maßnahmen kamen nicht mehr zur Auswirkung, da „S 13" inzwischen in Neufahrwasser eingelaufen war.

Korvettenkapitän

33. 35.

„Stellungnahme des F.d.T.-Org."

Das im K.T.B. Seite 12 erwähnte Abreißen der Fühlung mit S 13 durfte auch unter Berücksichtigung der Schwierigkeiten, die sich aus dem Abreißen der Nachrichtenverbindung und dem starken Seegang ergaben, nicht eintreten. Es ist nur damit entschuldbar, daß die Boote mit uneingefahrenem Personal besetzt waren.

Der Flottillenchef hat nach dem Einlaufen in Stolpmünde energische und richtige Maßnahmen zur Sicherstellung von „S 13" ergriffen.

Auf Grund seines Anrufes veranlaßte der F.d.T.-Org. bei der Station einen entsprechenden Funkspruch an Alle und die Einleitung einer Suchaktion in dem in Frage kommenden Seegebiet mit den verfügbaren See- u. Luftstreitkräften. Diese Maßnahmen kamen nicht mehr zur Auswirkung, da „S 13" inzwischen in Neufahrwasser eingelaufen war.

Korvettenkapitän

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 .

des

Schnellbootsbegleitschiffes " T s i n g t a u ".

Kommandant: Kapitänleutnant J u s t .

Angefangen: 16. November 1940.
Abgeschlossen: 30. November 1940.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

36.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.11.40-	Kiel, Scheerhafen.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille.
20^{35}-20^{50}	--- " ---	Fliegeralarm.
22^{45}-22^{50}	--- " ---	--- " ---
		Just
17.11.40.	Kiel, Scheerhafen.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille.
00^{15}-00^{35}	--- " ---	Fliegeralarm.
		Just
18.11.40.- 19.11.40.	Kiel, Scheerhafen.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Just
20.11.40.	Kiel, Scheerhafen.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille.
03^{55}-07^{20}	--- " ---	Fliegeralamm.
		Just
21.11.40.- 23.11.40.	Kiel, Scheerhafen.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Just

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.11.40.	Kiel, Scheerhafen.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille.
21^{15}-21^{40}	--- " ---	Fliegeralarm.
		Just
25.11.40.	Kiel, Scheerhafen.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille.
05^{30}-06^{00}	--- " ---	Fliegeralarm.
19^{35}-21^{45}	--- " ---	---"---
		Just
26.11.40.	Kiel, Scheerhafen.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Just
27.11.40.	Kiel, Scheerhafen.	
09^{00}	--- " ---	Abgelegt. Marsch nach Danzig-Neufahrwasser. angetreten.
09^{40}		Reichskriegshafengrenze auslaufend passiert.
		Just

38.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.11.40.		
08^{20}	Danzig-Neufahrwasser	Festgemacht.
29.11.40.- 30.11.40.	Danzig-Neufahrwasser.	Begleitschiff der 4.-S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse.

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

Geheim!

Kriegstagebuch

Schnellbootsbegleitschiff „T s i n g t a u"

Abschnitt: Maschine

Leitender Ingenieur:
Kapitänleutnant (Ing.) König, Adolf

Angefangen: 16. November 1940

Abgeschlossen: 30. November 1940

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

40.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-22.11.40.	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse König
23.11.40.	Kiel	47 m^3 Gasöl in 1½ Std. mit 1/2 Personal aus Ölfahrzeug"Mönkeberg" übernommen. König
24.11.40.	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse König
25.11.40.	Kiel	15,2 m^3 Gasöl und 495 kg Motorenschmieröl (Mobilöl Aero-W) an S.12,13und 20 abgegeben. 683 kg Motorenschmieröl (Mobilöl Aero-W) mit 1/3 Personal in 2 Stunden aus Fässern übernommen. König
26.11.40.	Kiel	19 m^3 Gasöl in 1 Std. mit 1/2 Personal aus Ölfahrzeug„Mönkeberg" übernommen. König
27.-28.11.40.	Kiel-Neufahrwasser	Kriegsmarsch nach Neufahrwasser Keine besonderen Vorkommnisse König
29.11.40.	Neufahrwasser	7,4 m^3 Gasöl an S.12 abgegeben. König
30.11.40.	Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse. König

Flottenkommando
B.Nr. G. 14606 A 2

Den 18. Dezember 1940.

Geheim

Marinegruppenkommando Nord
28. DEZ. 1940
B.Nr. 5720 Anl. 1

An

das Marinegruppenkommando Nord

Anliegend wird das K.T.B. der 4. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16.-30.11.40 mit K.T.B. Abschnitt Maschine für die Zeit vom 19.10. - 30.11. und K.T.B. Schnellbootsbegleitschiff "Tsingtau" für die Zeit vom 16.-30.11.40 nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken. Z.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes
i.V.

Marinegruppenkommando Nord
B. Nr. G 5220 A II

Befehlsstelle, den 31. Dezember 1940.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl.
z. Hd. Herrn Korv. Kapt. G r ö s c h u p f

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

1.) 4 (A I, 6) 7/1

2.) Wieder 1. Skl. an hier.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes
Kleiber

1. Skl. A. I a
4/1.

1. Abt.
Skl.

042 g - 1 Anl.

PG-7139-3-NID

E T Y ▲ F I L M ●■

Kr 6205.

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

der

4. Schnellbootsflottille

Angefangen: 1. Dezember 1940
Abgeschlossen: 15. Dezember 1940

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS [illegible] NUMBER IS
PG/41393/NID

1.Abt
Skl. 00275 1941

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

4th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.12. - 15.12.1940

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

Geheim!

Kriegstagebuch

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Bätge

Angefangen: 1. 12. 1940
Abgeschlossen: 15. 12. 1940

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
71893

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.40 9- 11^{30} h	Danziger Bucht, SSO 2 bedeckt.	S 2o, S 12, S 13, Flottillenfahrübungen unter Führung Flottillenchef. Nachmittags Sonntagsruhe.
19- 22^{00} h		Flottillenfahrübungen, unter Führung Flottillenchef, Formationsänderungen, Fahrtstörungen mit gesetzten Laternen und abgeblendet.
22^{00} h		Neufahrwasser festgemacht. Bess
2.12.40 9- 11^{30} h	Danziger Bucht, W 3-5 bedeckt	S 20, S 12, S 13 Einzel- u. Rottenausbildung.
14- 17^{00} h		Angriffsübungen gegen " Tsingtau". Je Boot 4 B 3-Angriffe.
19^{30}-22^{30}h		Angriffsübungen gegen " Tsingtau". Je Boot 2 C 3-Angriffe. Übung muss wegen Wetterlage abgebrochen werden.
		" Tsingtau" ankert 0,5 sm nördlich Redlau- Ost-Tonne. S- Boote machen längsseit fest. Bess
3.12.40 9- 11^{30} h	Danziger Bucht. W 5-8, gute Sicht.	S 20, S 12, S 13,4 Z- Angriffe unter Führung Flottillen- Chef gegen "TSingtau ". Durchbruchsübungen. Je Boot 4 Durchbrüche.
		"Tsingtau ankert zur Mittagspause vor Adlerhorst. S- Boote machen längsseit fest.
15- 19^{00} h		Tag=, Dämmerungs=u. Nachtangriffe (B 3, B 5, C3) Je Boot 6 Anläufe.
19^{30} h		"Tsingtau"und Schnellboote Neufahrwasser festgemacht. Bess
4.12.40 9- 11^{30} h	Danziger Bucht, W 5. bedeckt.	S 2o, S 12, S 13 Angriffsübungen, Kielwasserangriffe. Je Boot 5 Anläufe.
		"Tsingtau, S 20, S 13 machen am Zoppoter Seesteg

Zu beziehen vom Amtlichen 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
4.12.40		fest. S 12 nach Gotenhafen entlassen, zur Vorbereitung des Artillerie- u. Torpedoschiessens durch Artillerie- bzw. Torpedoreferent.
16- 20	ooh SSW 3, bedeckt, diesig, See 2	B 5 und C 3 Tag=u. Dämmerungs= bzw. Nachtangriffe. Je Boot 5 Anläufe.
20 15h		"Tsingtau" und S- Boote in Neufahrwaser festgemacht.
5.12.40	Neufahrwasser, Danziger Bucht.	
13- 16 30h	SSW 3-5, später 6-8, diesig, See 3-4	S 20, S 12, S 13 1. Aufklärungs- Fühlungshalter Angriffsübung gegen "Tsingtau". S- Boote im Aufklärungsstreifen.
		"Tsingtau ankert bei Neufähr- Tonne. S- Boote machen längsseit fest.
18 30h-20 30h	SW 5, bedeckt, diesig später Regen, See 3	Kielwasserangriffe. Je Boot 6 Anläufe.
21 00 h		"Tsingtau" und S- Boote Neufahrwasser festgemacht.
6.		
6.12.40	Neufahrwasser, Danziger Bucht.	
12 30-16 30 h	SSW 5, bedeckt , diesig, später Regen, See 4	S 20, S12, S 13 2. Aufklärungs- Fühlungshalter-Angriffsübung gegen "Tsingtau". S- Boote in Vorpostenstreifen.
16 00 h		"Tsingtau" ankert vor Brösen. S- Boote machen längsseit fest.
19- 22 00h	S 5-7, bedeckt, diesig, Schnee, See 4.	S 20, S12, S13 3. Aufklärungs- Fühlungshalter-Angriffsübung gegen "Tsingtau". S- Boote in Vorpostenstreifen.
22 45h		"Tsingtau" und S- Boote in Neufahrwasser festgemacht.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.12.40	Neufahrwasser, Danz. Bucht	Flottillen-Ingenieur Dienstreise nach Kiel zu Termin- und Personalbesprechungen.
15^{45h} – 19^{h}	S 3-5, bedeckt, See 2	S 20, S 12, S 13 und "Tsingtau" 4. Aufklärungs- Fühlungshalter- u. Angriffsübung. Gefechtsmässiges Verhalten von S.- Booten und "Tsingtau". Aufnahme der Fühlung bei Tage, Heranschliessen in der Dämmerung, Angriff bei Nacht. "Tsingtau" und S.- Boote in Neufahrwasser festgemacht.
8.12.40 17^{h} – 24^{h} 00 $30h$	Seegebiet Danziger Bucht S-SW, Später rechtsdrehend auf WNW 3, bedeckt, Regen, zeitweilig diesig, See 2	Nach Sonntagsdienstplan. S 20, S 12, S 13 Nachtangriffsübungen auf "Tsingtau". Je Boot 4 C 5 Anläufe. 5. Aufklärungs-, Fühlungshalter-u. Angriffsübung mit uneingeschränkt gefechtsmässigem Verhalten. "Tsingtau" und S.-Boote Neufahrwasser festgemacht.
9.12.40 9– 11^{15h}	Danziger Bucht. NW 3-4, bedeckt, See 3	S 20, S12, S 13 Fla. M. W. Seezielschiessen auf 3x4 m Scheibe. Je Boot 2 Anläufe mit je 20 Schuss Darstellung der Beschiessung eines mit Scheinwerfer nachleuchtenden Gegners nach bemerktem Torpedoangriff.
14– 16^{h}	NW 3, See 1-2, bedeckt	S 20, S 12, S 13 Fla, M. W.Flugzielschiessen. Je Boot 3 Anläufe zu je 30 Schuss. 1 Vorbeiflug, 2 Anflüge Ab $16^{30\ h}$ Torpedoübernahme und Vorbereitung Torpedoschiessen in Neufahrwasser.
10.12.40 9–$14^{30\ h}$	Danziger Bucht. S- SSO 3-4,neblich später aufheiternd, einzelne Wolken, See 2-3	S 20, S 12, S 13 Torpedotagschiessen. Je Boot 4 B 3 Anläufe

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.12.40 16^{00} h		" S 11" von Kiel (Swinemünde) kommend, Neufahrwasser festgemacht. Kommandant Lt. z. S. Lüders erhält im 2. Abschnitt Kommandantenheimatausbildung. Lüders noch 3. S. Flottille.
17^{30} - 22^{00}h	SSO 3-5, später 6-7, diesig, bedeckt, später starkes Schneetreiben.	S 20, S 12, S 13 Torpedonachtschiessen. S 20 2 C 3 Anläufe, S 12, S 13 je 1 C 3 Anlauf. Schiessen muss wegen Wetterlage, südsüdöstlicher Windstärke 7 abgebrochen werden. Bei der Torpedoübernahme Verlust zweier Torpedos (- 3). Verluststellen genau bezeichnet und an T. E. K. Taucherfahrzeug " Togo " übergeben.
22^{30} h 23^{30} h		S.- Boote Neufahrwasser festgemacht. " Tsingtau " Neufahrwasser festgemacht.
11.12.40	Neufahrwasser, Seegebiet Danziger Bucht. W-SW 1-2, bedeckt, diesig bis neblig.	Wegen Wetterlage kein Tagschiessen. (Nebel) Rückkehr Flottillen- Ingenieurs von Dienstreise nach Kiel.

Bis Mitte Januar werden voraussichtlich der 4. S. Flottille folgende Boote zur Verfügung stehen:

S 1)
S 22) Boote des 2. Ausbildungsabschnittes von etwa 27. 12.- 14.1.41.
S 25)

S 10)
S 19) Eintreffen bis 5. Januar 1941
S 1)

S 24)
S 12) Eintreffen bis 15. Januar 1941

Da zur Flottille trotz mehrfacher Personalanforderungen nur 4 technische Besatzungen (- 2 techn. Maaten) kommandiert wurden, ist eine plammässige Indiensthaltung der bis Mitte Januar anfallenden S.- Boote in Frage gestellt. Es wurde deshalb durch den Flottillenchef diese Personallage dem F.d.T.- Org.- erneut geneldet. Nach Angabe O.K.M. sollen künftig 4 Besatzungen pro Monat bereitgestellt werden, das bedeutet, Kommandierung 4 weiterer technischer Besatzungen zum 1. Januar. Mit diesem Personalanfall wird also gerechnet, sollte er sich nicht verwirklichen, muss zum 2. Januar die Ausserdienststellung von etwa 3-4 betriebsklaren S.-Booten gemeldet werden. Nicht berücksichtigt sind in dieser Aufstellung die Boote S 20 u. S13, die ab 20. Dezember eine mindestens

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.12.40	zweimonatige grosse Motorenüberholung erhalten und von technischem Personal zu betreuen sind.	
17^{30}-24^{00}	SO 5-6, bedeckt, See 3	S 20, S 12, S 13 Torpedonachtschiessen. S 20: 2 C 3 , 1 C 5 Anlauf. S 12; S 13 3 C 3, 1 C 5 Anlauf. Gemäss Fernschreiben der 1. S.- Flottille werden die Boote S 24, S 25 an die 4.S.- Flottille abgegeben.
12.12.40 1^{0} - 14^{30} 14^{30} h	Neufahrwasser, Danziger Bucht. SO 4, diesig, bedeckt See 2.	S 20, S 12, S 13 Torpedotagschiessen. Je Boot 1 B 3, 1 B 5 Kielwasser-, 1 B 5 E Anlauf. "Tsingtau" und S.- Boote Neufahrwasser festgmacht. Inmarschsetzung Lt. z.S. Stöve und II. Flo. Ing. mit 2 seem. und 3 techn. Besatzungen nach Kiel zur Übernahme S 24 und S 25. Die 3. techn. Besatzung ist vorgesehen zur Betreuung der in der Werft liegenden Boote S 1o und S 19. Kommandant S 25 Lt. z. S. Stöve, für S 24 Oblt. z. S. Priebe, fernschriftlich von der 2. S.- Flottille angefordert.
17^{30}-23^{00}	O-NO 4-5, bedeckt, diesig, See 2.	S 2o, S 12, S 13 Torpedonachtschiessen,. Je Boot 1 C 3D, 2 C 5 E Anläufe./S 11 Tag und Nacht-Einzelausbildung.
13.12.40 9^{30}-13^{00} 13^{30} h	Neufahrwasser, Danziger Bucht. NO 3, bedeckt, diesig Schnee, S ee 2	S 2o, S 13, S 12 Torpedotagschiessen. Je Boot 2 B 5 E Anläufe "Tsingtau" und S.- Boote Neufahrwasser festgemacht. Da S 2o die Grenze der Betriebsstunden bis zu einer grossen Motorenüberholung erreicht hat, muss das Boot an die Kriegsmarinewerft Kiel abgegeben werden. Zu diesem Zweck übernimmt Oblt. z. S. Meyer bis zur Beendigung des Ausbildungsabschnittes S 11. S 2o wird durch Lt. z. S. Lüders nach Kiel überführt. Lt. z. S. Lüders erhält seine Heimatausbildung auf S 11 im

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.12.40		zweiten Ausbildungsabschnitt etwa in der Zeit vo 18.12. bis 5.1.41
18- 21 ooh	O 5-6 See 2, später 3-4, bedeckt.	S 11, S 20, S 12 (S 13 vorübergehend ausgefalle s. M. K. T. B.) Torpedonachtschiessen. Je Boot 1C 5 E Anlauf. Schiessen muss wegen Wetterlage abgebrochen werden.
21 oo h		"Tsingatu" und S.- Boote Neufahrwasser festgemacht. Bürger
14.12.40 8oo h	Neufahrwasser, Danziger Bucht.	" S 20 " nach Kiel (Sassnitz) ausgelaufen. Eintreffen von 4 Ob. Masch. (späteren L. M's) und 2 technischen Unteroffizieren.
9 3oh- 13 oo	SW 1-2, diesig, bedeckt See 0-1.	S 11, S12, S 13 Torpedotagschiessen. Tagwiet- schüsse, 2 B 6 Anläufe, Z.- Angriffe, Führung Flottillenchef.
13 3o h		"Tsingtau " und S.- Boote Neufahrwasser festgemacht.
17 30 -23 30	NW-W 2, teilweise bedeckt Mond, See o- 1	S 11, S 12, S 13 Torpedonachtschiessen. Je Boot 1 C.5 Anlauf, 2 gefechtsmässige D- Anläufe. Darstellung von Angriffen auf einen Geleitzug auf bekanntem " Dampferweg. Führung der Flottille durch Flottillenchef auf dem Führerboot. Da helle Nacht Ansatz" Aus der Umk~~lammerung~~stellung". Gefechtsmässiges Verhalten von "Tsingtau" und S.- Booten
23 30		"Tsingtau " und S.- Boote Neufahrwasser festgemacht. S 20 meldet: 16 oo h Sassnitz eingelaufen Bürger
15.12.40	Neufahrwasser, Danziger Bucht	Dienst nach Sonntagsdienstplan. Kein seeklar Bürger

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bemerkungen des F.d.T.-Org. Die vom Flottillenchef auf S 18 des K.T.B. aufgeführten Schwierigkeiten in der Personalgestellung werden im Rahmen eines Vortrages über die künftige Gliederung und Besetzung der S-Flottillen den zuständigen Stellen im OKM dargelegt. Mit einem Erlaß, der den Nachwuchs und di ungestörte Ausbildung sicherstellt, ist Anfang Januar zu rechnen. Korv.Kapt.

vorrittege; Ausbildungsdienst im Hafen

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

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

der 4.Schnellbootsflottille (Abschnitt Maschine)

Flottillen - Ing. Oberleutnant (Ing.) Hilbig

angefangen: 1.Dezember 1940
abgeschlossen: 15.Dezember 1940

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.40	Danziger Bucht	Rückkehr des Flottillen Ing.vom Urlaub z.W.d.G. "S 12","S 13" und "S20" Fahrübungen.
2.12.40	Danziger Bucht	" S 12 "," S 13 " und " S 20 " Angriffsübungen.Auf jedem Boot fährt eine zusätzliche Besatzung zur Ausbildung.
3.12.40	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Durchbruchsübungen. Rückehr einer techn.Besatzung vom Motorenlehrgang in Stuttgart.
4.12.40 8.30 h 22^{00} h	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Angriffsübungen. Ausfall eines Motors von "S 13" wegen Zylinderschaden,s.Maschinenstörungsmeldung (G 279) vom 6.12.40.Aus Ausbildungsgründen setzt das Boot seine Übungen mit 2 Motoren fort.Unter erschwerenden Umständen Auswechseln des beschädigten Zylinders in See. "S 13" wieder klar.
5.12.40	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Übungen.Keine besonderen Vorkommnisse.
6.12.40	Danziger Bucht	"S 12"."S 13" und "S 20" Übungen.Keine besonderen Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.12.40	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Übungen. Flottillen Ing.Dienstreise nach Kiel zu Ter= min- und Personalbesprechung. Hillig
8.12 40	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Nachtübungen. Hillig
9.12.40	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Fla.M.W.Schießen. Besprechung des Flottillen Ing.in der K.M.W. Kiel.Festlegung folgender Termine: "S 10","S 19",Fertigstellung am 5.Jan.1941. "S 19" Verschiebung durch Schwierigkeiten beim Einbau der neuen Auspuffanlage,nach Angabe K.M.W.Kiel Verschulden der Deimler-Benz-Werke Untertütkheim. "S 21".Schiffbauliche Grundüberholung bei Lürsen Vegesack.Fertigstellung nicht vor April "S 18".Schiffbauliche Grundüberholung,noch nicht entschieden,ob in Kiel oder W'haven. Fertigstellung ebenfalls nicht vor April 1941. Ferner wurde die kommende Werft= liegezeit der augenblicklich fahrbereiten Boote,"S 12","S 13" u."S 20" besprochen.Unge= fähr am 20.Dez.1940 müssen "S 13" u."S 20" eine große Werftliegezeit beginnen,"S 12" eine kleine Motorenüberholung. "S 20" muß schiffbaulich untersucht werden wie die Boote "S 18" u."S 21".Termine für diese Boote sind noch nicht zu übersehen. Hillig
10.12.40 16.00h	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Torpedo-Tag-Schießen. "S 11" stößt von Kiel nach großer Werftliege= zeit kommend zur Flottille.Die im Werk grund= überholten Motoren zeigten bei den Probeläu= fen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.12.40	Danziger Bucht	sowie bei der Überfahrt erhebliche Mängel. 1.) Die Einstellung der Brennstoffpumpen mußte nachgeregelt werden. 2.) Ausfall der Ölpumpen beider Seitenmoto=ren.Dadurch wesentliche Terminverschie=bung. 3.) Bruch der Antriebswelle einer Einspritz=pumpe des Mittelmotors.Die Bruchstelle ließ erkennen,daß es sich um einen alten Teilbruch handelte,der bei der Grund=überholung der Pumpen bei Bosch hätte erkannt werden müssen. Teleph.Personalbesprechung des Flottillen Ing. mit F.d.T.Org.und P.A.5 bei 2.A.d.N.Weitere Kommandierungen von techn.Schnellbootsbesatzun=gen ist äußerst dringlich geworden,da das bisher geborgte Personal der 3.Schnellbootsflot=tille zurück gegeben werden muß,und außerdem im Dezember und Januar 4 weitere Boote von der Flottille übernommen werden müssen. Hilbig.
11.12.40	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Torpedo - Schießen. "S 11" Einzelausbildung in See. Fernschreiben von der 1.Schnellbootsflottille, daß die Boote "S 24" und "S 25" in Kiel über=nommen werden sollen. Hilbig.
12.12.40	Danziger Bucht.	"S 12","S 13" und "S 20" Torpedo - Schießen. "S 11" Einzelausbildung in See. 3 techn.Besatzungen nach Kiel in Marsch ge=setzt zur Übernahme von "S 10","S 24" und "S 25 Hilbig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.12.40	Danziger Bucht	"S 12","S 13" und "S 20" Torpedo - Schießen. Durch die beschleunigte Ausbildung in See steigen die Betriebsstunden der Motoren schnell an. "S 20" hat die Betriebsstundengrenze erreicht. Anmeldung des Bootes zur großen Werftliegezeit bei K.M.W.Kiel. Auf "S 13" häufen sich kleinere Ausfälle.Das Boot bedarf einer gründlichen schiffbaulichen u. maschinenbaulichen Grundüberholung.Es kann aber erst abgegeben werden,wenn ein weiteres Boot zur Flottille stößt,da dieser Ausbildungsabschnitt unbedingt mit mindestens 3 Booten beendet werden muß.Starke Beanspruchung des techn. Personals von "S 13". Hilbig.
14.12.40	Danziger Bucht	"S 11","S 12" und "S 13" Torpedo - Schießen. "S 20" nach Kiel entlassen.Beginn großer Werftliegezeit.Überwachung gleichzeitig für die übrigen Boote in der Werft durch den II.Flo. Ing. 4 Obermaschinisten und 2 U.-Offiziere zur Flottille kommandiert.Mit diesen 2 U.-Offz.ist die Sollstärke der 4 ersten techn.Schnellbootsbesatzungen aufgefüllt.Die 4 Obermaschinisten sind als Ltd.für die 4 nächsten Boote vorgesehen.Alle kommandierten haben keine Schnellbootserfahrung. Hilbig.
15.12.40	Neufahrwasser	Sonntagsdienstplan. Hilbig.

Flottenkommando
2. Adm. Flotte
B.Nr. G. 551 A4

An Bord, den 17. Januar 1941.

Geheim!

O. K M.
Eing. 24. JAN. 1941
Ltng.

1 Skl.
24.1. 12 1 2 3 4 N 1941

An

das Oberkommando der Kriegsmarine, Berlin.

Betr.: K.T.B. 4. S. Fl.
Bezug: -Ohne Vorgang-

Anliegend wird das K.T.B. der 4. S. Fl. (1.12.-15.12. 40.) vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für den 2. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

1.Abt. Skl. 00275/2 Anl.

13/ -

VIg

24

1/ I ab 29 I Wfm

2/ I g 1.8 Hk 1/2 ~~Aabo II~~ III a

3/ R (~~R 1 Hk (a) 1/2~~ Hk 1/2 Flm 1/2. I gd Hm 1/2

4/ über 1/Skl (I Kr) an Kr

1/Skl
i.A. I Kr
i.V.

L 24

L 4
29/i

1.Abt. Skl. ~~0025~~ / 3 Anl. m. Anschr.

PG—71394—NID

1.

Geheim!

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 2691

1771

Kr 6833

Kriegstagebuch

der
4. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef:
Kapitänleutnant Bätge.

Angefangen: 16.12.40
Abgeschlossen: 31.12.40

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71394 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

SKL 00573 /44

K S A F E T Y ▲ F I L M ●■

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

4th M.T.P. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.12. - 31.12.1940

Kommando
4. Schnellbootsflottille.
B.Nr. G 396

Den 3. Januar 1941

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

4. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant B ä t g e

Angefangen: 16.12.1940
Abgeschlossen: 31.12.1940

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71394 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
... OF ANY UNNECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD ... EITHER ON THE WORK
... OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

16.12.40
1723 Uhr — Neufahrwasser, Danziger Bucht. SSW 4-6, See 2, bedeckt, diesig, Nebelschwaden.

Vormittags: Ausbildungsdienst im Hafen. S 11, S 13, S 12 Torpedonachtschießen (letzter Tag) und Fühlungshalter- und Angriffsübung in großem Rahmen. Gefechtsmäßiges Nachtschießen gegen Tsingtau. Je Boot 2 D Anläufe. Ansatz der S-Boote aus Vorpostenstreifen. Stellen des Gegners auf Grund von Fühlungshaltemeldungen Tsingtau und S-Boote Neufahrwasser festgemacht.

2300 Uhr

Bäss

17.12.40
0800 Uhr — Neufahrwasser

Auslaufen der Boote S 12, S 13 nach Kiel zur Abgabe an die Kriegsmarinewerft.

Bäss

18.12.40 — Neufahrwasser

Eintreffen S 12, S 13 in Kiel. Seem. Besatzung S 13 wird ohne Kommandanten nach Vegesack zur Indienststellung S 60 in Marsch gesetzt. Kommandant und seem. Besatzung S 12 Reiseantritt nach Rotterdam.

Bäss

19.12.40 — Neufahrwasser

Indienststellung S 60 in Vegesack. S 24 wird im Schnellbootshafen in Kiel durch Lt.z.S. S t ö v e von der 1. S-Flottille übernommen, S 22 durch Oblt.z.S. P r i e b e .

Bäss

20.12.40 Neufahrwasser

Gem. Fernschreibgespräch Chef 4. S-Flottille mit Oblt. z.S. Priebe sind bei S 24 kleinere Motorenreparaturen erforderlich, sodaß das Boot für die Ausbildung nicht vor dem 28.12. zur Verfügung steht. S 22 benötigt eine kleine Motorenüberholung. K.M.W. Kiel lehnt die Aufnahme des Bootes vor Mitte Januar ab. Diese Tatsache wird O.K.M. und F.d.T. fernschriftlich gemeldet.

Pass

20.12.40 Neufahrwasser

Da der Flottille zum 19.12. die Boote S 22 und S 24 als betriebsklar zugesichert waren und übergeben werden sollten, entschloss ich mich, mit dem Begleitschiff und S 11 in Neufahrwasser das Eintreffen der beiden Boote abzuwarten, um noch vor Weihnachten mit dem 2. Ausbildungsabschnitt zu beginnen. Da jedoch nunmehr bis 28.12. nur S 11 als klares Boot zur Verfügung steht und nicht vor 7.1.41 mit mehr als 2 klaren Booten zu rechnen ist, habe ich mich entschlossen, mit dem Flottillenverband nach Kiel zu gehen.

Folgende Fertigstellungstermine der S-Boote:

S 11	betriebsklar,
S 24	nicht vor 28.12. betriebsklar,
S 19, S 10	5.1.41 Werfttermin,
S 12, S 22	ungeklärt, da K.M.W. Kiel kleine Motorenüberholungen wegen Arbeitsüberlastung ablehnt.

1730 Uhr

Ferngespräch Flottillenchef mit F.d.T. -Org-: Abgabe S 25 von 1. an 4. S-Flottille in den nächsten Tagen. Kommandant Oblt.z.S. Schneider ist für 1. S-Flottille auszubilden.

Pass

21.12.40 Neufahrwasser — Auslaufen S 11 nach Kiel.
0800 Uhr — Auslaufen "Tsingtau" nach Kiel.
1000 Uhr

Priebe

22.12.40 Kiel
1000 Uhr — "Tsingtau" Schnellbootshafen festgemacht.

1300 Uhr — S 11 Schnellbootshafen festgemacht.

Ferngespräch mit Chef 1. S-Flottille: S 25 wird bei günstiger Wetterlage sofort nach Kiel in Marsch gesetzt. Das Boot nimmt mit einer Besatzung der 1. Schnellbootsflottille am 2. Ausbildungsabschnitt teil. Oblt.z.S. Schneider und Lt.z.S. Künzel sind auf dem Boot gleichzeitig für die 1. S-Flottille auszubilden.

Nach erneuter Rücksprache Flo-Ing mit K.M.W. Kiel kann eine Motorenüberholung von S 22 noch hinausgeschoben werden. Damit stehen nach Erledigung kleinerer Reparaturen bei S 24 zum 29.12.40 für den 2. Ausbildungsabschnitt folgende Boote klar zur Verfügung:

S 11 Kommandant Lt.z.S. Lüders, 3. S-Fl.
S 25 Kommandant Oblt.z.S. Schneider bzw. Lt.z.S. Künzel, 1. S-Flottille.
S 22 Kommandant Oblt.z.S. Priebe, 4. S-Fl.
S 24 Kommandant Lt.z.S. Stöve, 4. S-Flott. - Führerboot -

Priebe

23.12.40 Kiel — Beurlaubung des Flottillenchefs vom 23. - 27.12. nach Berlin. Vertreter: Kdt. "Tsingtau" Hafentag. Beurlaubungen gem. allgem. Befehl in der Wehrmacht.

Priebe

24.12.40
1500 Uhr Kiel

Flottillen-Weihnachtsfeier auf "Tsingtau". Ansprache des stellvertr. Flottillenchefs.

Bätz

25./26.12.40 Kiel

0010 Uhr

Weihnachtsfeiertage. Keine besonderen Vorkommnisse.

S 25 von Rotterdam kommend Schnellbootshafen Kiel festgemacht. Das Boot ist klar, die Motoren haben im Durchschnitt 78 Betriebsstunden.

Bätz

27.12.40 Kiel

Gemäß Entscheidung Werft Kiel erfolgt kleine Motorenüberholung S 12 in Swinemünde (1. Versuch.)

Entschluß: Auslaufen am 29.12.40, 0830 Uhr mit "Tsingtau" und den 4 Schnellbooten S 24, S 22, S 25, S 11 nach Neufahrwasser zur Durchführung des 2. drei- bis vierwöchigen Ausbildungsabschnittes. S 12 als 5. Boot bis Swinemünde angehängt.

Bätz

28.12.40 Kiel

S 11 bei einer Probefahrt Ausfall der Mittelmaschine durch starkes Schlagen der Mittelwelle. Boot wird bei K.M.W. Kiel eingedockt und kann den Marsch nach dem Osten nicht mit antreten. S 24 und S 22 werden mit den Masten von S 12 und S 13 ausgerüstet.

Bätz

<u>29.12.40</u>	Kiel	
0900 Uhr	W 3, See 2 bedeckt	Auslaufen S 24, S 22, S 25, S 12 unter Führung Flottillenchef nach Swinemünde.
1000 Uhr	Darsser Ort - Arkona	"Tsingtau" auslaufen zum Marsch nach Osten.
1830 Uhr	WSW 5-7, See 3, 14 h östl. Rügen	Schnellboote Swinemünde Zerstörergelände festgemacht. Wegen Verschlechterung der Wetterlage FT an "Tsingtau" :
	W 6, See 3-4,17h	Swinemünde kommen, Liegeplatz 3. F.d.Z. Gelände. Chef 4. S-Flottille.
0345 Uhr		"Tsingtau" Swinemünde festgemacht.

Bätge

<u>30.12.40</u>	Swinemünde	S 12 zur kleinen Motorenüberholung in die M.A.St. Swinemünde überführt.
1530 Uhr	NO 3-4, See 1-2, bedeckt.	S 22, S 24, S 25 Swinemünde ausgelaufen zum Marsch nach Neufahrwasser.
1600 Uhr		"Tsingtau" ausgelaufen.
2230 Uhr	NO 4-5, See 3, bedeckt, zeitweilig Schneeschauer.	fallen bei S 24 in Höhe von Scholpin alle 3 Motoren durch völliges Leerfahren des Frischwassers (s. M. K.T.B.) aus. Abschleppversuche durch S 25, später S 22 scheitern infolge Brechens der Schleppverbindung durch grobe See und Vereisung. Mit Hilfe eines Motors kann sich S 24 von der Küste freimanöverieren.
		2242 Uhr FT an "Tsingtau": Scholpin rw 160° 3 sm ab kommen, S 24 nach Neufahrwasser abschleppen. Chef 4. S-Flottille.

<u>30.12.40</u> 0045 Uhr	0500h NNO 4, See 3, bedeckt, Temp. -5°.	S 24 von "Tsingtau" in Schlepp genommen. S 22 und S 25 nach Abgabe des Bootes Weitermarsch nach Neufahrwasser.
0530 Uhr		S 22 und S 25 Neufahrwasser festgemacht. Boote stark vereist.

Bätge

31.12.40 Neufahrwasser
1310 Uhr Temp. - 5 - -15°

"Tsingtau" mit S 24 im Schlepp Neufahrwasser eingelaufen und am Neuen Kai festgemacht. S 24 leichte Beschädigungen der Außenhaut an BB, hervorgerufen durch Eindrücken des Schraubenschutzes "Tsingtau" bei Herstellen der Schleppverbindung in grober See.

Bätge

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

der

4. Schnellbootsflottille.

Abschnitt: Maschine

Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing) H i l b i g

Angefangen: 16. Dezember 1940
Abgeschlossen: 31. Dezember 1940

16.12.40 Danziger Bucht
2300 Uhr

"S 11", S 12 und S 13 Torpedo-Nachtschießen. Beemdigung des ersten Ausbildungsabschnittes. Die Boote S 12, und S 13 müssen ihren Marsch nach Kiel antreten, S 12 zu einer kleinen Morenüberholung, S13 zur großen Werftliegezeit. Die Werften in Danzig sind lt. Aussage der Bauaufsicht selbst zu einer kleinen Motorenüberholung nicht aufnahmefähig, da es an Maschinenbauern, Werkzeug und Reserveteilen fehlt. Demnach müßte nach Ansicht des Kommandos für die Zukunft eine solche Möglichkeit geschaffen werden, da die Schnellbootswaffe im Wachsen stark begriffen ist und die Kapazität der K.M.W. Kiel begrenzt ist. Außerdem wird laufend eine Ausbildungsflottille auf die Danziger Bucht angewiesen sein, und der Marsch nach Kiel kostet Zeit und Betriebsstunden.

Hilly Bärs

17.12.40
0800 Uhr Neufahrwasser

Auslaufen der Boote S 12 und S 13 nach Kiel.

Hilly Bärs

18.12.40 Neufahrwasser

Eintreffen der Boote S 12 und S 13 in Kiel. K.M.W. Kiel kann bzw. will die Boote nicht aufnehmen, plant S 12 zur kleineren Motorenüberholung nach Swinemünde zu schicken, wo angeblich erfahrene Maschinenbauer vorhanden sein sollen. Wo die Grundüberholung von S 13 vor sich gehen soll, soll O.K.M. entscheiden.

Ebenfalls S 20 ist nicht wie geplant von Kiel übernommen worden, sondern nach W'haven in Marsch gesetzt. Nach vorläufiger Schätzung fällt das Boot bis April 1941 aus. Es bleibt noch zu entscheiden, ob es noch einmal frontfähig wird. (Schiffbau-

lich weich wie S 18 und S 21.)

Killig

19.12.40 Neufahrwasser — Fernschreiben, das zunächst S 22 u. S 24 in Kiel eingetroffen sind und von der Flottille übernommen werden sollen.

20.12.40 Neufahrwasser — Gemäß Fernschreibgespräch Chef 4. S-Flottille mit Kiel sind bei S 24 kleinere Motorenreparaturen erforderlich, die K.M.W. Kiel übernimmt. Fertigstellung nicht vor dem 28.12.40.S 22 benötigt eine kleine Motorenüberholung. K.M.W. Kiel lehnt die Aufnahme des Bootes vor Mitte Januar ab. Da das Kommando im Augenblick demnach nur S 11als betriebsklares Boot hat, muß der noch vor Weihnachten geplante Ausbildungsbeginn ausfallen. Fernschriftliche Meldung darüber an O.K.M. und F.d.T. Folgende Termine der Boote:

S 11 betriebsklar,
S 24 nicht vor dem 28.12.40,
S 10 und S 19 5. Januar 1941
S 12 und S 22 ungeklärt,da K.M.W. Kiel keine Mötorenüberholung wegen Arbeitsüberlastung ablehnt und die völlig unerfahrende Besatzung diese selbst nicht ausführen kann,

Laut Fernschreibgespräch Flo-Chef mit F.d.T. -Org-. Übernahme von S 25 (angeblich betriebsklar) in den nächsten Tagen.

Killig

21.12.40 Neufahrwasser

0800 Uhr

Marsch des Flottillenverbandes nach Kiel.

Auslaufen S 11.

Killig

[22.12.40 Kiel

Einlaufen Kiel.

Rücksprache des Flo-Ing mit K.M.W. Kiel. Die Werft betont noch einmal, daß sie nicht in der Lage ist, S 22 und S 12 zur kleinen Motorenüberholung aufzunehmen, daß sie durch 1 1/2 R-Bootsflottillen bis Mitte Januar überlastet ist. Auch die übrigen Termine müssen verschoben werden.

Danach ergibt sich folgendes Bild:

S 1 ungefähr am 10.1.41,

S 10 nicht vor dem 15.1.41

S 12 erster Versuch einer kleinen Motorenüberholung bei der Marineausrüstungsstelle Swinemünde,

S 13 Werft für Grundüberholung muß vom O.K.M. entschieden werden,

S 19 5.1.41,

S 22 weiterhin betriebsklar unter Inkaufnahme Überschreitung der 270 Betriebsstundengrenze bei 2 Motoren. Das Boot soll Mitte Januar bei K.M.W. Kiel die kleine Motorenüberholung beginnen für alle 3 Motoren.

S 24 kleine maschinenbauliche Arbeiten. Fertigstellung bis 28.12.40.

Bei Einhalten der gegebenen Termine kann mit Beginn des 2. Ausbildungsabschnittes in der Danziger Bucht noch Ende Dezember gerechnet werden und zwar mit den Booten S 11, S 22, S 24 S 25 (unter Voraussetzung, daß dieses Boot in den nächsten Tagen von Rotterdam kommend eintrifft und klar ist).] Killig

23.12.40 Kiel

Beurlaubungen gem. allgemeinen Befehl für die Wehrmacht.

Killig

24.12.40
25.12.40 Kiel
26.12.40

Werft arbeitet an diesen Tagen nicht.

Killig

[27.12.40
0010 Uhr Kiel

S 25 stößt, von Rotterdam kommend, zur Flottille mit vollständiger Besatzung. Das Boot ist klar. Die Motoren haben durchschnittlich 70 Betriebsstunden. Festlegung des Auslauftermins am 29.12.40 mit den Booten S 11, S 22, S 24, S 25 nach Neufahrwasser und S 12 Überführung nach Swinemünde.

[In der K.M.W. Kiel wurden wiederum, ohne Benachrichtigung des Kommandos die Arbeiten auf S 1 und S 1o zugunsten der R-Boote eingestellt. Termine dieser Boote wahrscheinlich wiederum verschoben.]

Killig

28.12.40 Kiel

Probefahrt der Boote, die am 29.12.40 nach Osten auslaufen sollen. S 22, S 24, S 25 klar, S 11 unklar, Mittelwelle schlägt bis zu 2 cm . Starke Erschütterungen im vBoot, Wellenstopfbuchse nicht dicht zu halten. Ursache nicht feststellbar, da nach Aussage des Kommandanten keine Grundberührung war. Das Boot kann den Marsch nach Osten nicht mit antreten.

Killig

23.12.40 Kiel

Beurlaubungen gem. allgemeinen Befehl für die Wehrmacht.

Billig

24.12.40
25.12.40 Kiel
26.12.40

Werft arbeitet an diesen Tagen nicht.

Billig

[27.12.40
0010 Uhr Kiel]

S 25 stößt, von Rotterdam kommend, zur Flottille mit vollständiger Besatzung. Das Boot ist klar. Die Motoren haben durchschnittlich 70 Betriebsstunden. Festlegung des Auslauftermins am 29.12.40 mit den Booten S 11, S 22, S 24, S 25 nach Neufahrwasser und S 12 Überführung nach Swinemünde.

[In der K.M.W. Kiel wurden wiederum, ohne Benachrichtigung des Kommandos die Arbeiten auf S 1 und S 1o zugunsten der R-Boote eingestellt. Termine dieser Boote wahrscheinlich wiederum verschoben.]

Billig

28.12.40 Kiel

Probefahrt der Boote, die am 29.12.40 nach Osten auslaufen sollen. S 22, S 24, S 25 klar, S 11 unklar, Mittelwelle schlägt bis zu 2 cm . Starke Erschütterungen im Boot, Wellenstopfbuchse nicht dicht zu halten. Ursache nicht feststellbar, da nach Aussage des Kommandanten keine Grundberührung war. Das Boot kann den Marsch nach Osten nicht mit antreten.

Billig

29.12.40
0900 Uhr Kiel

Auslaufen S 22, S 24, S 25 nach Osten, S 12 angehängt zur Überführung nach Swinemünde.

1000 Uhr

Auslaufen "Tsingtau". Flottillen-Ing. bleibt in Kiel.

Kölbig

[30.12.40 Swinemünde]

S 12 wird übergeben an die Marineausrüstungsstelle Swinemünde zur kleinen Motorenüberholung. Das techn. Personal bleibt an Bord.

1530 Uhr

S 22, S 24, S 25 auslaufen Swinemünde zum Marsch nach Neufahrwasser.

2230 Uhr

S 24 unklar. Alle 3 Motoren fallen durch völliges Leerfahren des Frischwassers aus.

Kiel

Überführung S 11 an K.M.W. Kiel. Das Boot muß beschleunigt gedockt werden. Mittelwelle und Buchse sollen zwecks Beschleunigung ausgewechselt werden gegen Teile von S 10. Weitere Beschädigung sowie Fertigstellungstermine kann erst nach dem Docken angegeben werden.

[Nochmalige Terminverschiebung von S 19. Dieses Boot wurde bisher solange in der Werft festgehalten, da es mit den neuen Auspuffanlagen ausgerüstet werden sollte. Die Beschaffung bzw. Herstellung der Teile erforderte mehrere Terminverschiebungen. Nunmehr 4 Wochen nach dem ersten Termin schlägt die Bauaufsicht vor, zur Innehaltung des letzt gegebenen Termins vom 5.1.41 im Notfalle doch wieder die alten Auspuffe einzubauen. Das Kommando hält diese Maßnahme für höchst sonderbar.]

Kölbig

31.12.40

0530 Uhr Neufahrwasser

S 22 und S 25 Neufahrwasser eingelaufen, 1310 Uhr "Tsingtau" und S 24 im Schlepp. S 24 leichte Beschädigung der Außenhaut an Backbord, hervorgerufen durch Eindrücken des Schraubenschutzes "Tsingtau" in grober See.

Billig

, den 4. Februar 1941

Stellungnahme

des

Führers der Torpedoboote :

Auf die besonderen Schwierigkeiten, denen die 4. S-Flottille bei der Bereitschaftslage der Ausbildungsboote gegenübersteht, wurde bereits an anderer Stelle hingewiesen.

Kapitän zur See

Den 24. Februar 1941.

Stellungnahme des 2. Admirals der Flotte zu Seite 9, 11 und 13.

Der 2. Admiral der Flotte nimmt Bezug auf seine Stellungnahme zum K.T.B. der 4. S.-Flottille vom 1. bis 15. Januar 41. Das vorliegende K.T.B. ist ein erneuter Beweis für die Notwendigkeit ausreichender Werftkapazität.

Behandlung von Instandsetzungen auf S.-Booten in der auf Seite 13 bzgl. Seite 19 beschriebenen Form werden der Wichtigkeit der Ausbildungsboote in keiner Weise gerecht. Sie werden in Zukunft durch Einschaltung des 2. Admiral der Flotte vermieden werden.

Konteradmiral.

Führer
der Torpedoboote
B.Nr. G 4669 Al.

Geheim

Flottenkommando
2. Adm. Flotte
14. FEB. 1941
B.-Nr. Gkdos. 354 Abt. 1.

den 9. Februar 1941.

An

das Flottenkommando - 2. Admiral der Flotte -

Flottenkommando
2. Adm. Flotte
14. FEB. 1941
B.-Nr. G 1771 Abt.

Betrifft: Kriegstagebücher.

Anliegend wird das K.T.B. der 4. S-Flottille und "Tsingtau" für die Zeit vom 15. - 31.12.40 mit Stellungnahme F.d.T. vorgelegt.

Flottenkommando
2. Admiral der Flotte
B.Nr. G 1774

An Bord, den 24. Februar 1941.

Geheim Geh.

Marinegruppenkommando Nord
3. MRZ. 1941
Tgb.Nr. 2611 Anl. 2

U. Marinegruppenkommando Nord

nach Stellungnahme übersandt.

-2-

Für den 2. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

1.Abt. Skl. 00573 1941

Marinegruppenkommando Nord
B. Nr. G 2621 A II

Befehlsstelle, den 5. März 1941.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl.-
z.Hd. Herrn K.Kapt. G r o s c h u p f

-3-

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes i.V.

1.Abt. Skl. 00578 g-3-

1/24

Zu I. Abt. Skl. 00579/g

Ltg.

1. A / A Ia 12/3 4/3

Ltg 1/3. gez. 2/12/3

2. über I/Skl. an Kr. abzugeben.

Ltg. 4/3

3- Skeit

Iac. V.

12

FILM

PG-71395-NID

Anlage zu Flotte Kdos

Geheim!

1892

Anlage zu Gruppe Nord

2622

Kr 7167.

Kriegstagebuch
der
4. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef:
Kapitänleutnant Bätge

Angefangen: 1.1.1941
Abgeschlossen: 15.1.1941

THIS DOCUMENT I
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 71395. IND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT
SHOULD BE
RETURNED WHEN THE WORK
IS COMPLETED TO THE PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

T.A.D.I.
SKI. 00573

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 S-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 1.1. - 15.1.1941

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

der

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant B ä t g e

Angefangen: 1.1.1941
Abgeschlossen: 15.1.1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG 41395. NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS DOCUMENT OR ANY ANNOTATIONS
SHOULD BE WRITTEN ON PLAIN PAPER.

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

der

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant B ä t g e

Angefangen: 1.1.1941
Abgeschlossen: 15.1.1941

THIS DOCUMENT IS
[ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 41395. /N.I.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS WORK
OR ENVELOPE.
QUOTE THE REGISTERED NO. &c

1. 1. 41	Neufahrwasser Temp. - 15 - 17°	Anmeldung S 24 in der Schichauwerft, Danzig zur bootsbaulichen Reparatur. Erstes Treibeis im Neufahrwasser _ Hafen. Hafentag nach Sonntagsdienstplan. Bätz
2. 1. 41	Neufahrwasser Temp. - 15°	S 24 mit Schlepper in die Schichau- Werft überführt. Anforderung eines Daimler- Benz- Motteurs aus Swinemünde zur Hilfeleistung bei derReparatur der Einspritzpumpenwelle an B.B.- Motor.
14 ooh	Neufahrwasser	S 22 Schichauwerft überführt. Eindocken zur Kontrolle der Ruderanlage und Staukörper. Übertragung zwischen Ruder und Staukörper unklar.
19 ooh	Zoppoter Seetag OSO 2, bedeckt, See 0-1, -8°	"Tsingtau" und S 25 wegen starkem Treibeises an den Zoppoter Seesteg verholt S 25 Einzelausbildung in See. S 12 an die Marineausrüstungsstelle Swinemünde zur kleinen Motorenüberholung abgegeben. S 11 bei K.M.W. Kiel eingedockt. Auswechseln der M-Welle. Termin voraussichtlich 14. 1. 41 Bätz
3. 1. 41. 10 ooh	Zoppoter Seesteg OSO 3-4, See 3, bedeckt, -9°	"Tsingtau" und S 25 wegen Wetterlage vom Zoppoter Seesteg abgelegt und nach Neufahrwasser eingelaufen. Neufahrwasser bei Ostwind eisfrei. Ausbildungsdienst in Hafen. Bätz
4. 1. 41	Neufahrwasser - 6 - 8°	Hafenausbildungsdienst. Keine besonderen Vorkommnisse. Bätz
5. 1. 41	Neufahrwasser - 9 - 11°	Dienst nach Sonntagsdienstplan. Bätz

6. 1. 41 Neufahrwasser
- 8 - 11 °

Ausbildungsdienst im Hafen. S 22 und S 24 Schichauwerft, S 25 längsseit "Tsingtau" Neufahrwasser.

Börgs

7. 1. 41 Neufahrwasser
- 8 - 11 °

Hafenausbildungsdienst.
Oblt. z.S. Müller (Karl) als Kommandant für S 19 von Ostende in Kiel zur Übernahme seines Bootes eingetroffen. S 19 Fertigstellungstermin voraussichtlich 10.1.. Anschließend umgehend Marsch nach Neufahrwasser zur Teilnahme an der Ausbildung. S 11 erhält Welle von S 10, dadurch Fertigstellungstermin S 10 weiterhin ungewiß, desgleichen Termin S 1. Meldung an O.K.M. mit der Bitte, grundsätzlicher Unterstützung hinsichtlich Einhaltung von Werftterminen bei K.M.W. Kiel.
Es bestätigt sich erneut die Erfahrung, daß bei K.M.W. Kiel den S-Booten der Ausbildung (alte Boote) wenig Beachtung geschenkt wird. Sie werden stets gegenüber Front-S-Booten und R-Booten zurückgestellt. Die Arbeitsüberlastung im Kleinboots-Reparaturbetrib bei der K.M.W. Kiel ist bekannt. Die dauernde Vernachlässigung und Benachteiligung der Ausbildungs-S-Boote hat jedoch zur Folge, daß die Heimatausbildung mit wenig Booten nur langsam fortschreitet.
Der Bitte des Kommandos und B.A. Schichau zur Entsendung eines Monteurs zur Reparatur der Einspritzpumpenwelle B.B. Motor S 22 kann K.M.W. Kiel nicht entsprechen. Deshalb Anforderung des Monteurs beim Werk selbst erforderlich und erneute Verzögerung in der Fertigstellung S 22.

Börgs

8. 1. 41 Neufahrwasser
- 6 °

Hafenausbildungsdienst. Ruder und Staukörperreparatur bei S 22 verzögert sich. Ausdocken daher erst 9.1.41. S 22, S 24 Ausbildung im Hafen.
S 25 Ausbildung im Hafen und in See.

Börgs

9. 1. 41	Neufahrwasser	Hafenausbildung. Keine besonderen Vorkommnisse. Bätz
10.1.41 1200h	Neufahrwasser	S 22 und S 24 verholen aus der Schichauwerft nach Neufahrwasser zurück. Reparaturen erledigt bis auf Bb.Motor S 22. Daimler-Benz-Monteur mit Ersatzteilen zum Auswechseln der Einspritzpumpenwelle für 11.1. aus Swinemünde zugesagt. S 25 Einzelausbildung in See. S 22, S 24 Einzelausbildung im Hafen. Bätz
11. 1. 41	Neufahrwasser	Hafenausbildung. Eintreffen des Daimler-Benz-Monteurs. Reparaturdauer Bb.Motor S 22 etwa 5 - 6 Tage. Termin S 19 bei K.M.W. Kiel auf 14.1. verschoben, Termin S 11 15.1. Bätz
12. 1. 41 0900-1130h	Neufahrwasser	Nach Sonntagsdienstplan. S 24 Einzelausbildung in See. Bätz
13. 1. 41.	Neufahrwasser	Ausbildungsdienst im Hafen. Beginn Flottillenfahrbetrieb nach Eintreffen S 19 und S 11 mit allen 5 Booten ab etwa 16.1. vorgesehen. Bätz
14. 1. 41	Neufahrwasser	Hafenausbildung. Keine besonderen Vorkommnisse Bätz
15. 1. 41	Neufahrwasser	Hafenausbildung. Keine besonderen Vorkommnisse Bätz

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

der

4. Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottillen-Ingeneur: Oberleutnant (Ing.) H i l b i g

Angefangen: 1. Januar 1941
Abgeschlossen: 15.Januar 1941

1. 1. 41		Marsch des Flottilleningeneurs von Kiel nach Swinemünde zwecks Fühlungnahme mit der Marine ausrüstungsstelle Swinemünde und Terminfeststellung für S 12.
	Neufahrwasser	Anmeldung S 22 und S 24 in der Schichauwerft Danzig zur bootsbaulichen Reparatur. S 22 Bruch einer Einspritzpumpenantriebswelle an Bb.Maschine. Siehe Masch.-Störungs-Meldung Nr. 4. S-Flottille 6473 vom 16.1.41. Außerdem muß das Boot gedockt werden, wegen Überprüfung der schwergängigen Ruder- und Staukörper-vorrichtung. Anforderung eines Daimler-Benz-Monteurs in Kiel. Killig
2. 1. 41		Terminfestlegung für S 12 am 21.1.41. Marsch des Flottilleningeneurs von Swinemünde nach Danzig.
	Neufahrwasser	S 22, S 24 in die Schichau-Werft überführt. Eindocken S 22. Killig
3. 1. 41.	Neufahrwasser	Termin für S 24 am 9. Januar 1941. Bei S 22 wird eine Beschädigung der Staukörperverstellvorrichtung festgestellt. Termin noch nicht zu übersehen. Die Zeit wird ausgenützt, um gleichzeitig einige maschinenbauliche Arbeiten auszuführen. Killig
4. 1. 41	Neufahrwasser	Vorläufiger Termin für S 11 in Kiel 14.1.41. Bei dem gedockten Boot bestätigte sich die Annahme, daß eine Grundberührung stattgefunden haben muß. (Kleinere Beschädigung des Ruders und der Mittelschraube). Die Mittelwelle selbst dagegen ist unbrauchbar geworden. Sie hat sich in der Wellenbuchse festgefressen und kann nur schwer gelöst werden. Welle und Buchse müssen von S 10 ersetzt werden. Killig

5. 1. 41 Neufahrwasser — Sonntagshafendienst.

6. 1. 41 Neufahrwasser — Es treten Schwierigkeiten auf in der Herbeischaffung des für S 22 erforderlichen Daimler-Benz-Monteurs, der die benötigten Reserveteile mit nach Danzig bringen soll. K.M.W. Kiel kann keinen entbehren, da ein Monteur schon auf dem Marsch Swinemünde für S 12 ist. Dieser Monteur soll nunmehr zunächst nach Danzig kommen.

Kilby

7. 1. 41 Neufahrwasser — Laut Ferngespräch mit K.M.W. Kiel Fertigstellungstermin S 19 voraussichtlich 10.1.41.

Kilby

8. 1. 41. Neufahrwasser — Ruder- und Staukörperreparatur bei S 22 verzögert sich, da Schäden in den Lagern festgestellt werden. S 24 soll auf Wunsch des Kommandos nach Fertigstellung ebenfalls kurz gedockt werden.

Fernschreiben von Marineausrüstungsstelle Swinemünde, daß der dortige Daimler-Benz-Monteur nur für 16-Zylinder-Motoren zuständig ist und nicht nach Danzig entsandt wird. Anruf der Daimler Bauaufsicht bei den Daimler-Benz-Werken.

Kilby

9.1. 41. Neufahrwasser — Ferngespräch mit K.M.W. Kiel Bauaufsicht. Das Kommando bringt nochmal zum Ausdruck, daß es den Eindruck hat, daß die Fertigstellung der Ausbildungsboote vernachlässigt werden. K.M.W. Kiel betont, daß die Werft nicht mehr schaffen kann und schlägt vor, eine Lösung beim O.K.M. zu beantragen. Ferner werden folgende Termine durchgegeben:

S 1 Anfang Februar

S 10 weiter zurückgeworfen zugunsten S 11, wahrscheinlich nicht vor Mitte Februar.

S 11 am 15.1.41

S 19 Probefahrt am 11.1.41

10. 1. 41 Schichau-Werft Danzig

S 22 Staukörperarbeiten beendet. Ausdocken des Bootes. Kurzes Eindocken von S 24. Ruder und Staukörper sowie Bootskörper in Ordnung. Ausdocken des Bootes. Überführung der beiden Boote nach Neufahrwasser. S 24 K.B. S 22 wartet auf Daimler-Benz-Monteur, der nun entgültig doch von Swinemünde nach Neufahrwasser kommen soll. Durch das unentschlossene hin und her von Fernschreiben zwischen K.M.W. Kiel, Marineausrüstungsstelle Swinemünde und Schichau-Werft Danzig über die Entsendung des vom Kommando angeforderten Monteurs tritt eine Verzögerung der Fahrbereitschaft um mindestens 4 Tage ein.

Killy

11. 1. 41 Neufahrwasser

Ankunft des Daimler-Benz-Monteurs, Beginn der Arbeiten auf S 22. Aus- und Einbau der Einspritzpumpenwelle am Bb-Motor. Arbeitsdauer noch nicht zu übersehen.

Fernschreiben O.K.M. K.V Th. 272/41 geh. geht ein (auch an Werft Kiel) daß die Fertigstellung von S 19, S 1 und S 10 dringend ist. Entgültige Termine sind zu melden.

Lt. Ferngespräch mit II.Flottillen-Ing. in Kiel ist für S 19 am Montag, den 13.1.41. Probefahrt vorgesehen, der Dienstag für Restarbeiten .

Killy

12. 1. 41 Neufahrwasser

Nach Sonntagshafendienstplan. Fortsetzung der Arbeiten auf S 22.

Killy

13. 1. 41 Neufahrwasser

Telefonisch müssen für den Bb-Motor S 22 bei Daimler-Benz noch Ersatzteile bestellt werden, was bei dem Ausbau der Einspritzpumpenantriebswelle erst festgestellt werden konnte. Zusage der Werke, die geforderte Hebelwelle für Zündverstellung durch Eilpost zu schicken.

Killy

14.1.41 Neufahrwasser

Laut Ferngespräch mit 2. Fl.Ing.Kiel sind die Probefahrten von S 11 und S 19 maschinenbaulich zufriedenstellend verlaufen. S 11 soll am 15.1. den Marsch nach Osten antreten, S 19 nach einigen schiffbaulichen Restarbeiten ein paar Tage später folgen. Das Kommando gibt nach Kiel durch, diese Arbeiten auf die unbedingt notwendigen zu beschränken, um ebenfalls bald nach Neufahrwasser auszulaufen.

Killig

15.1.41 Neufahrwasser

S 11 Kiel ausgelaufen zum Marsch nach Osten. S 24 kurze Ausbildungsfahrt in der Danziger Bucht, dabei Ausfall des Stb-Motors durch Ölkühlerschaden. Ausbau des Ölkühlers, der in der Schichau-Werft repariert werden soll. Siehe Masch-Störungsmeldung G B.Nr. 474 vom 17.1.41. Das Boot bleibt mit 2 klaren Maschinen in Neufahrwasser.

Killig

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

, den 3. Februar 1941

[

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote:

Die Schwierigkeiten, mit denen die 4. S-Flottille als Ausbildungsflottille zu kämpfen hat, liegen in der Werftkapazität für Instandsetzungen begründet. Darüber wurde bereits berichtet. Ihre Behebung ist wichtig und muß erreicht werden, damit im Frühjahr alle S-Bootsneubauten rechtzeitig durch ausgebildetes Personal besetzt werden können.

Dönitz

Kapitän zur See.]

Den 24. Februar 1941.

[

Stellungnahme des 2. Admirals der Flotte

zu Seite 2, 6 und 7.

Die Frage der Schaffung einer ausreichenden Werftkapazität für die S.- Boote ist dringend. Die Zurückstellung der Ausbildungsboote hinter den Frontbooten erfolgt unter dem Zwang der Verhältnisse, ist aber sehr unerwünscht, denn ~~denn~~ sie muß sich in Kürze in Folge der Schmälerung der Ausbildungsmöglichkeiten wieder auf die Front auswirken.

Der 2. Admiral der Flotte verweist in diesem Zusammenhange auf seine Stellungnahme 2. Admiral der Flotte G 71 M vom 19.1.41 zum Bericht des F.d.T. - Org. - B.Nr. G 6824 vom 2.1.1941.

Die 4. S.-Flottille erhält außerdem Anweisung, sich in Zukunft bei Abwesenheit des F.d.T. wegen auftretender Werftschwierigkeiten unmittelbar an den 2. Admiral der Flotte zu wenden.]

Brauer

Konteradmiral.

Führer
der Torpedoboote
B.Nr. G 53 Al.

, den 3. Februar 1941

Geheim

An

das Flottenkommando - 2. Admiral der Flotte -

Flottenkommando
13 FEB 1941
B.-Nr. Okdos Abt. 1.

2. Adm. Flotte
17. FEB. 1941
B.-Nr. G 1892 Anl. 2

Betrifft: Kriegstagebücher.

Anliegend wird das K.T.B. der 4. S-Flottille mit "Tsingtau" v. 1. - 15.1.41 vorgelegt.

Flottenkommando
2. Admiral der Flotte
B.Nr. G 1892 A4 **Geheim** An Bord, den 24. Februar 1941.

U. Marinegruppenkommando Nord

Marinegruppenkommando Nord
3. März 1941
B.-Nr. 2622 Anl. 2

nach Stellungnahme übersandt.

-2-

Für den 2. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

1.Abt. Skl. 00578 1941

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 2622 A II

Befehlsstelle, den 5. März 1941.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl.-
z.Hd. Herrn K.Kapt. G r o s c h u p f

-3-

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes i.V.

1.Abt. Skl. 00576 g -3-

SAFETY FILM

1.Abt. Skl. 00578 g

über I/Skl. an Kr. abzugeben.

PG—71396—NID

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 2981
Kr 7372

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

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant B ä t g e

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

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 41396 MID
NO ... KIND SHOULD BE MADE
C... ...ANY ANNOTATIONS
SH... ... THE WORK
R... ...SHEET OF PAPER.
QUOTING ... NUMBER.

1.Abt.
SKl

PG/ 71396

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 S-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 16.1. - 31.1.1941

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

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant B ä t g e

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

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG 41396
AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT
SHOULD BE
RECORD OR ON ANY PAPER
QUOTING THIS REGISTERED NUMBER.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	16.1.41	
16.1.41	Neufahrwasser - 7° -	Hafenausbildung. Keine besonderen Vorkommnisse. S 25 Einzelausbildung in See. Reiss
	17.1.41	
17.1.41	Neufahrwasser	
0830h	- 6° - 0830h	S 19 Kiel zum Marsch nach Osten ausgelaufen.
1230h	1230h	S 11 Saßnitz hinter Schwedenfähre ausgelaufen. Wegen starker Eisbarre Kehrt gemacht. Reiss
1258h	1258h	F.T. an S 19: Standort und Absicht melden. Vor Saßnitz Eisbarre. Chef 4. S.Flottille
1436h	1436h	F.T. von S 19 an Chef 4. S.Flottille: Standort 1300h Wachschiff Gjedser. Ab Fehmarnbelt Treibeis nach Osten stärker werdend. Bei Darßer Ort für S.Boote nicht mehr befahrbar. 1310h Kehrt gemacht, gehe zurück Kiel. Oberleutnant z.S. Meyer zur Übernahme S 31 für 3. S.Flottille nach Wilhelmshaven in Marsch gesetzt. Ausbildung im Hafen. Reiss
	18.1.41	
18.1.41	Neufahrwasser - 6 bis-9° -	Indienststellungstermine gem. Auskunft Bauwerften: S 61 : 30.1. für 3. S.Flottille S 103: 8.2. " 1. S. " S 40 : 13.2. " 1. S. " Hafenausbildung. Keine besonderen Vorkommnisse. Reiss
	19.1.41	
19.1.41	Neufahrwasser - 8°	Hafentag nach Sonntagsdienstplan. Reiss

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	20/1/41	
20.1.41	Neufahrwasser S 1 bedeckt - 15° -	Eintreffen Oberleutnant z.S. Wilcke zur Teilnahme an Heimatausbildung.
0900h - 1030h	0900 h - 1030	"Tsingtau" seeklar zur Feststellung der Eisverhältnisse Danziger Bucht. Vor Neufahrwasser Schlammeis bis feste Eisdecke. Für S.Boote nicht mehr befahrbar, für "Tsingtau" erschwert. Ausbildungsdienst im Hafen. S 22 Bb.-Maschine bei Probelauf durch Ausfall eines Zylinders unklar. (Masch.K.T.B.) Oblt.z.S. von Gernet zur Indienststellung S 61 (31.1.) mit seemännischer Besatzung nach Vegesack in Marsch gesetzt. Dr Bass
	21/1/41	
21.1.41	Neufahrwasser - 10°	Ausbildungsdienst im Hafen. Dr Bass

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	22.1.41	
22.1.41	Neufahrwasser Temp. - 4 - 0°	Innarschsetzung Oblt. z. S. Schneider und Lt. z. S. Künzel zur Indienststellung S 40 bzw. S 103 für 1. S.- Flottille. Ausbildungsdienst im Hafen. Eislage unverändert Bürg
	23/24.1.41	
23/24.1.41	Neufahrwsser Temp. + 1 - 2°	Ausbildungsdienst im Hafen. Keine besonderen Vorkommnisse. Bürg
	25.1.41 0900 h	
25.1.41 09ooh	Neufahrwasser - See-gebiet Danz. Bucht Temp. - 2 - 10°	S.- Boote Ausbildungsdienst im Hafen. "Tsingtau" seeklar, zur Feststellung der Eis-verhältnisse in der Danziger Bucht, Ankern vor Hela und Prüfung der Liegemöglichkeit und Eis-verhältnisse im Neuen Hela- Hafen.
1245h	1245 h	"Tsingtau" Neufahrwasser festgemacht.
14ooh	1400 h	Fernschriftlicher Befehl von F.d.T. Op.: Falls Eislage unverändert, Flottillen-Chef und Flottillen-Ingenieur zu Besprechungen nach Boulogne kommen.
23ooh	2300 h	Abreise Flo. Chef mit Flo. Ing. zu F.d.T. Bürg
	26.1.41	
26.1.41	Neufahrwasser Temp. zw. -5-24°	Nach Sonntagsdienstplan. Keine besonderen Vorkommnisse. Bürg
	27/31.1.41	
27/31.1.41	Neufahrwasser Temp. - 6 -11°	Flo. Chef und Flo. Ing. auf Dienstreise über Ostende (2. u. 3. S.- Flottille) nach Boulogne. Besprechungen zwischen F.d.T. und Chef 2,3. und 4. S.- Flottille. Eislage in Neufahrwasser unverändert. Ausbildungsdienst im Hafen. Bürg

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

Abschnitt: M a s c h i n e

Flottillen - Ingenieur:
Oberleutnant (Ing.) H i l b i g

Angefangen: 16. Januar 1941
Abgeschlossen: 31. Januar 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.1941	16.1.41 Neufahrwasser	Keine besonderen Ereignisse. Kölln
17.1.41	17.1.41 Neufahrwasser	Fertigstellung von "S 19" in Kiel.Das Boot versucht nach Osten auszulaufen,muß aber wegen Wetterlage umkehren. "S 11" muß ebenfalls wegen Wetterlage in Saßnitz bleiben. Die bei den Deimler - Benz - Werken angeforderten Ersatzteile für den Bb.Motor von "S 22" gehen ein.Beginn der Restarbeiten auf "S 22". Kölln
18.1.41	18.1.41 Neufahrwasser	Der Ölkühler von "S 24" kommt klar aus der Werft zurück und wird auf dem Boot eingebaut. Kölln
19.1.41	19.1.41 Neufahrwasser	Versuchte Probefahrt mit "S 24" scheitert wegen dicken Schlammeis. Gem.Fernschreiben von K.M.W.Kiel folgende Fertigstellungstermine festgelegt: "S 41" 3.2., "S 10" 24.2. Die 6 restlichen techn.U.-Offz.werden zur Flottille kommandiert,Damit ist die Sollstärke für 8 techn.Besatzungen erreicht. Kölln Gesehen: Glass K. Kapt.(Ing) i. Verbindung. F.d.T.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.1.41	20.1.41 Neufahrwasser	Nachdem der Monteur von Deimler-Benz auf "S 22" die Einspritzpumpenantriebswelle ausgewechselt hat und die Pumpen neu eingestellt hat,wollte er heute mit den Standproben beginnen.Dabei hängte sich das Gestänge zum Regler aus und der Motor kam eine kurze Zeit auf Überdrehzahlen. Bei Zylinder 4 sprangen die Ventilfedern heraus und die Ventile schlugen auf den Kolben. Zylinder,Kolben und Ventile sind unbrauchbar geworden.Siehe Maschinenstörungsmeldung Nr. G.523. vom 21.1.41,Telephonische Rücksprache des Flo.Ing.mit K.M.W.Kiel.Es wurden die erforderlichen Reserveteile beschleunigt nach Neufahrwasser in Marsch gesetzt.Der Monteur muß weiterhin festgehalten werden,dadurch wahrscheinlich Terminverzögerung von "S 11" in Swinemünde. Kilty
21.1.41	21.1.41 Neufahrwasser	"S 25",das bisher mit einer techn.Besatzung von der 1.Flottille fuhr,wird nach ausreichender Einfahrzeit von der 4.Flottille übernommen.Da die Übergabe des Masch.Abschnittes z.T.im Res. Verband Kiel stattfinden muß,Inmarschsetzung des neuen Leitenden nach Kiel.Es ist dies möglich, da die Flottille z.Zt.wegen Eis nicht fahren kann. Kilty
22.1.41	22.1.41 Neufahrwasser	Lt.Fernschreiben von Swinemünde ist der Termin für die Probefahrt von "S 12" auf den 2.2.41 festgelegt worden.Verzögerung trat auf,weil der Monteur nach Neufahrwasser geholt wurde. Die Nachmessungen des Bootskörpers von "S 20" in Wilhelmshaven ergab keine wesentlichen Veränderungen.Die voraussichtliche Dauer der Verstärkung des Bootskörpers wird bis zum 31.3.41 veranschlagt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.1.41	22.1.41 Neufahrwasser	Der maschinenbauliche Termin ist zur Zeit noch nicht zu übersehen,varaussichtlich aber Mitte April 1941. Anforderung von 2 Soldaten der Laufbahn II,die zur Sollstärke für 8 techn.Besatzungen noch fehlen und 4 weiteren als Reserve an 2.A.d.N. abgesandt.
23.1.41	23.1.41 Neufahrwasser	2 von Kiel zur Flottille stoßende U.-Offiziere bringen die Reserveteile mit,die zur Reparatur des Bb.Motors von "S 22" erforderlich waren.Der Deimler-Benz Monteur beginnt mit Unterstützung der Besatzung mit dem Einbau des Ersatz-Kolben Zylinders u.s.w.Die Instandsetzung des Motors nimmt besonders dadurch Zeit in Ahspruch,da auf Grund der Störung sämtl.Zylinder aufgenommen werden müssen.Außerdem muß eine sorgfältige Kontrolle des Triebwerkes erfolgen,da der Kolbenboden des schadhaften Zylinders durchgeschlagen war.Dauer bis zum endgültigen Wiederklarsein nicht zu ersehen. Das Kommando beantragt die feste Zuteilung eines Deimler-Benz Monteurs,da auch in Zukunft bei den alten Booten und unerfahrendem techn.Personal Störungen unvermeidbar sein werden.Die Reparaturmöglichkeiten in den Danziger Werften sind schlecht,da es an Werkzeug,Reserveteilen und vor allem an erfahrenen Maschinenbauern für Schnellbootsmotoren fehlt und die Herbeischaffung eines Monteurs,wie im Vorgangsfalle sehr viel Zeit in Anspruch nimmt.Eine reibungslose für die Front erforderliche Heimatausbildung ist dadurch nicht sicher gestellt.Daher die Beantragung eines Monteurs,der fest bei der Flottille fährt.(ähnlich wie bei den Frontflottillen) In dem gleichen Schreiben bittet das Kommando um Unterstützung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.I.1941	23.1.41 Neufahrwasser	in der Beschaffung von Reserveteilen.
24.I.1941	24.1.41 Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse.
25.I.1941	25.1.41 Neufahrwasser	Fertigstellung der Motorreparatur auf "S 22". Eine Probefahrt mit dem Boot ist wegen der Eislage nicht möglich. Dienstreiseantritt Chef und Flo.Ing.zum F.d.T. nach Boulogne.
26.I.1941	26.1.41 Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse. Die fahrbereiten Boote liegen wegen Eislage fes "S 22","S 24","S 25" in Neufahrwasser."S 11" in Saßnitz,"S 19" in Kiel.
27.-31.I.41	27.-31.1.41 Neufahrwasser	Flo.Chef und Flo.Ing.Besprechungen bei F.d.T.

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

des

Schnellbootsbegleitschiffes "T s i n g t a u"

Kommandant : Kapitänleutnant J u s t

Angefangen: 16. Januar 1941.

Abgeschlossen: 31. Januar 1941.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.41.- 19.1.41.	Neufahrwasser	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse. Just
20.1.41.		
0908 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt.
1000 "		Wegen zu dichten Eises wieder nach Neufahrwasser eingelaufen.
1030 "	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht. Just
21.1.41.- 24.1.41.	Neufahrwasser	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse. Just
25.1.41.		
0900 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt, um Eisverhältnisse in der Danziger Bucht und Liegemöglichkeiten im Helaer Hafen festzustellen.
1040 "	Hela Reede	Mit Stb.-Anker geankert.
1155 "	---"---	Anker gelichtet.
1245 "	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht. Just
26.1.41.- 31.1.41.	Neufahrwasser	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse. Just

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

Geheim!

Kriegstagebuch.

Abschnitt: Maschine

. Leitender Ingenieur

Kapitänleutnant (Ing.) König Adolf

Angefangen: 15.Januar 1941

Abgeschlossen: 31.Januar 1941

Zu beziehen vom Vordruckverleger 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
	15. – 18.1.41	
15.–18.141	Neufahrwasser	Keine besondere Vorkommnisse
		Hänig
	19.1.41	
19.1.41	Neufahrwasser	9m³ rumänisches Gas: Öl an S24 abgegeben
		Hänig
	20 – 31.1.41	
20 -31.1.41.	Neufahrwasser	Keine besondere Vorkommnisse
		Hänig

Den 14. Februar 1941

Stellungnahme
des
Führers der Torpedoboote.

Keine Bemerkungen.

Kapitän zur See.

Flottenkommando
2. Admiral der Flotte
B.Nr. G 2150 A 3

An Bord, den 5. März 1941.

An

Geheim Geh.

11. MRZ. 1941
B.-Nr. 2981 Anl. 1

Marinegruppenkommando Nord.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 4. S.-Flottille für die Zeit vom 16. - 31.1.41 nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für den 2. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 2981 A II

Befehlsstelle, den 13. März 1941.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl.-
z. Hd. Herrn K.Kapt. G r o s c h u p f

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
. Der Chef des Stabes i.V.

1.Abt.
Skl.

Gr 1.Abt. Skl. 642/21 Vfg.

1/ Ig i.d. 21/3

2/ a.a. 22/3

3/ KIKS 23/3

4/ über i/Skl. an Kr. abzugeben.

20/3. Mu gan LR.

1 Skl i. A.

Iae i. V.

L 20

L,
Ku 19/3.

49

SAFETY FILM

3178

Kr 7176.

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille

Kaptlt. Bätge

vom: 1.Febr.1941

bis: 15.Febr. 1941.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71397 NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON ... ESSARY ANNOTATIONS
SH... ON THE WORK
R... SEPARATE SHEET OF PAPER.
QUOTING ... STAMPED NUMBER.

1.Abt. Skl. 709/41 geh.

PG—71397—NID

3178

Kr 7176.

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille

Kaptlt. Bätge

vom: 1.Febr.1941

bis: 15.Febr. 1941.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y 1397 NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON ... ESSARY ANNOTATIONS
SHO... ON THE WORK
RE... PAPER,
QUOTING ... MARKED NUMBER.

1.Abt.
Skl. 709/41 IIBd.1

PG/ 71397

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 3-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 1.2. - 15.2. 1941

Kommando
4. Schnellbootsflottille
A. Nr. G 648

17.2.41

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

Geheim!

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kaptlt. Bätge

Angefangen: 1. Februar 1941
abgeschlossen: 15. Februar 1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41397 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON ANY PART OF IT EXCEPT NECESSARY ANNOTATIONS
WHICH MAY BE MADE ONLY ON THE WORK
RECORD SHEET OR PAPER.
QUOTE THE REGISTERED NUMBER.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.41	Neufahrwasser Temp. -8 - 17°	Ausbildungsdienst im Hafen. Bäss
2.2.41	Neufahrwasser Temp. - 6 - 8°	Nach Sonntagsdienstplan. Rückkehr Flo. Chef und Flo. Ing. Bäss
3.2.41 09ooh	Neufahrwasser Temp. -6°	S.-Boote Ausbildungsdienst im Hafen. "Tsingtau" abgelegt zur Feststellung der Eisverhältnisse Danziger Bucht. Vor Neufahrwasser Festeis. Keine besonderen Vorkommnisse. Bäss
4.2.41 8.2.41	Neufahrwasser Temp. -9 - -3°	Ausbildungsdienst im Hafen. Keine besonderen Vorkommnisse Bäss
9.2.41	Neufahrwasser Temp. + 4°	Nach Sonntagsdienstplan. Einsetzen wärmerer Witterung. Bäss
10.2.41 13oo h	Neufahrwasser Temp. + 2 - 4°	"Tsingtau" seeklar zur Feststellung der Eisverhältnisse. Innere Danziger Bucht bis zur Linie Hela-Spitze nach Süden eisfrei. S-Boote Einzelausbildung im Hafen. Bäss
11.2.41	Neufahrwasser Temp. + 2° Treibendes starkes Scholleneis auf der Weichsel.	S 22, S 24, S 25 Einzelausbildung im Hafen. Nachmittags Besichtigung der Boote im Rollendienst. Kommandanten S 11, S 12, S 19 nach Swinemünde, bzw. Sassnitz, bzw. Kiel zur Abholung der Boote in Marsch gesetzt. Bäss

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.2.41	Neufahrwasser Temp. - 2°	Ausbildungsdienst im Hafen. Rüss
13.2.41 9- 11^{30} h 14 - 17 h	Neufahrwasser - Seegebiet Danz. Bucht. Temp. + 2 - - 4° ONO 2, See o - 1. vereinzelt treibende Eisschollen	S 22, S 24, S 25 und "Tsingtau" Einzelausbildung in See. Zur Mittagspause am Zoppoter Seesteg festgemacht. S 22, S 24, S 25 Flottillenfahrübungen. Rüss
14.2.41 9 - 11^{55}h 13^{30}-16^{45}	Neufahrwasser - Seegebiet Danz. Bucht. SO 2, See O - 1, Temp. - 5 - - 3°	S 22, S 25 Einzelausbildung in See, zur Mittagspause S-Boote bei "Tsingtau", Ankerplatz vor Hela, längsseit gegangen. S 22, S 25 Rottenausbildung. S 24 Schichauwerft überführt, zur Reparatur der Stb. Schraube. Beschädigung vermutlich durch Eisschollen hervorgerufen, die beim Festlegen des Bootes durch vorbeifahrende Dampfer unter das Boot gedrückt wurden. Rüss
15.2.41	Neufahrwasser.	Keine besonderen Vorkommnisse. S 19 wird noch in Kiel durch Eis festgehalten. Fehmarn- und Gjedser Enge noch nicht passierbar. S 11 desgl. in Sassnitz. Im Hafen noch Festeis. S 12 in Swinemünde maschinen- und bootsbaulich fertiggestellt. Probefahrt für 17.2. vorgesehen. Danach, soweit Eisverhältnisse es zulassen, Marsch nach Neufahrwasser (möglichst mit S11) beabsichtigt. Rüss

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

Kommando
4. Schnellbootsflottille

17.2.41

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

Abschnitt: Maschine

Flottillen Ing. Oberleutnant (Ing.) Hilbig

angefangen: 1.II.1941
abgeschlossen: 15.II.1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.41	Neufahrwasser	Keine besonderen Ereignisse. Kilian
2.2.41	Neufahrwasser	Rückehr Flo.Chef und Flo.Ing.Dienstreise von F.d.T. Kilian
3.2.41	Neufahrwasser	Durchgabe an Reserve-Verband in Kiel,daß "S 1" nach Fertigstellung an die Werft abgegeben werden soll. Kilian
4.-8.2.41	Neufahrwasser	Keine besonderen Ereignisse. Ausbildungsdienst im Hafen wegen Eislage. Kilian
9.2.41	Neufahrwasser	"S 1",Standprobe auf den 10.2.1941 festgelegt.Schiffsinventar an Schiffskammer abgegeben."S 10" bei K.M.W.Kiel Fertigstellung bis auf weiteres verschoben wegen Schwierigkeiten in der Beschaffung der für "S 11" ausgebauten Welle."S 12",M,A.S.Swinemünde,Standprobe auf den 13.2.41 festgesetzt. "S 11" liegt klar in Saßnitz,"S 19" klar in Kiel."S 22","S 24" und "S 25" klar in Neufahrwasser.Günstige Wetterlage muß abgewartet werden. Kilian
10.-12.2.41	Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse. Kilian

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.2.41	Neufahrwasser	Wiederaufnahme des Fahrbetriebs in der Danziger Bucht. "S 24" starke Erschütterung im Boot bei Betrieb des Stb.Motors.Bordtaucher stellt Beschädigung der Stb.Schraube fest,wahrscheinlich hervorgerufen durch Eis.Anmelden des Bootes zum Eindocken in der Schichau Werft Danzig. Killig
14.2.41	Neufahrwasser	"S 22" und "S 25" Fahrübung,"S 24" Überführung in die Schichau Werft.Eindocken des Bootes. Killig
15.2.41	Neufahrwasser	"S 24".Befund im Dock: Stb.Propeller verbogen, muß abgenommen werden.Stb.Welle muß gerichtet werden.Mittel- und Bb.Schraube unbedeutende Eisbeschädigungen,die am Boot behoben werden können. Killig Geschen: Flum Kl. Kapt.(Ing.) u. Bootsabnahmeing. F.d.T.

Kommando
4. Schnellbootsflottille

A. V. g 648

17. 2. 41

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

des

Schnellbootsbegleitschiffes " Tsingtau ".

Kommandant: Kapitänleutnant J u s t

Angefangen: 1. Februar 1941
Abgeschlossen: 15. Februar 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.41	Neufahrwasser	Begleitschiff für 4. S.- Flottille
2.2.41		Keine besonderen Vorkommnisse.
3.2.41		
09^{08} h	Neufahrwasser	Abgelegt, zur Erkundung der Eisverhältnisse in der Danziger Bucht.
10^{25} h	Neufahrwasser	Mit Stb. Seite festgemacht.
4.2.41-	Neufahrwasser	Begleitschiff für 4. S.- Flottille.
9.2.41		Keine besonderen Vorkommnisse.
10.2.41		
13^{00} h	Neufahrwasser	Abgelegt, zur Erkundung der Eisverhältnisse in der Danziger Bucht.
15^{20} h	Neufahrwasser	Mit Stb. Seite festgemacht.
11.2.41	Neufahrwasser	Begleitschiff für 4. S.- Flottille.
12.2.41		Keine besonderen Vorkommnisse.
13.2.41		
9^{35} h	Neufahrwasser Danziger Bucht.	Abgelegt. Angriffsübungen der 4. S.- Flottille.
11^{43} h	Zoppot	Mit B.B. Seite am Zoppoter Seesteg festgemacht.
14^{12} h	Zoppot	Abgelegt.
14^{56} h	Neufahrwasser	Mit Stb. Seite festgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.2.41		
09^{00} h	Neufahrwasser	Abgelegt.
		Angriffsübungen der 4. S.- Flottille.
11^{55} h	Helaer Bucht	Geankert.
13^{50} h	--- " ---	Anker gelichtet.
		Angriffsübungen der 4. S.- Flottille.
16^{30} h	Neufahrwasser	Mit Stb. Seite festgemacht.
		Gust
15.2.41	Neufahrwasser	Begleitschiff für 4. S.- Flottille.
		Keine besonderen Vorkommnisse.
		Gust

Kommando
4. Schnellbootsflottille

17.2.41

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

B. Nr. G 697

Geheim!

Kriegstagebuch.

Abschnitt: Maschine

Leitender Ingenieur:

Kapitänleutnant (Ing.) König, Adolf

Angefangen: 1. Februar 1941

Abgeschlossen: 15. Februar 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.41- 1o.2.41	Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse. Kühn
11.2.41	Neufahrwasser	34 t Speisewasser mit 1/1 Personal in 2 1/4 Stunden aus Fahrzeug G.W.1 übernommen. 1o1 m^3 Gasöl mit 1/2 Personal in 2 1/2 Std. aus Fahrzeug B.T.4 übernommen. Kühn
12. 2.- 15.2.1941	Neufahrwasser und in See	Keine besonderen Vorkommnisse. Kühn Gesehen: Claus K. Kptlt. (Ing) u. Betriebsing. F. d. T.

Den 28. Februar 1941

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

des

Führers der Torpedoboote.

Keine Bemerkungen.

Kapitän zur See.

Flottenkommando
2. Admiral der Flotte
B.Nr. G 2489 A 3

An Bord, den 10. März 1941.

An

Geheim

Marinegruppenkommando Nord.

Geh. 15. MRZ. 1941 3178 1

Mit anliegendem Kriegstagebuch der 4.S.-Flottille einschließlich "Tsingtau" für die Zeit vom 1.2. - 15.2.41 vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für den 2. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

1.Abt.
Skl. 709/41 -1-

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 3178/41 A II

Befehlsstelle, den 19. März 1941

Geheim!

Lz

U. Oberkommando der Kriegsmarine
1. Abt. Skl,
z.Hd.des Herrn Korv.Kapt. G r o s c h u p f

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes i.V.

1. A (A 1 29/3) 31/3

2. über 1/Skl. an Kr. abzugeben.

1/Skl. A

Iac i.V.

1. Abt. Skl. 709 g

PG— 71398 —NID

KODAK SAFETY

Kr 8149.a
3283

Geheim!

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gch. 5688

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

4. Schnellbootsflottille

einschl. Abschnitt Maschine

Flottillenchef: Kaptlt. B ä t g e

Angefangen: 16.2.41
Beendet: 28.2.41

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G./71398/NID
NOTE ... SHOULD BE MADE
... QUOTATIONS
... THIS WORK
... PAPER.

1. Abt. Skl. 1173g/41

PG/ 71398

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 S-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 16.2. - 28.2.1941

Kommando
4. Schnellbootsflottille

B.-Nr. 4/423

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

Geheim!

Kriegstagebuch.

4. Schnellbootsflottille.

Flottillen-Chef:
Kapitänleutnant Bätge

Angefangen: 16. 2. 1941
Abgeschlossen: 28. 2. 1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G. 71398. /ID

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.41 9 - 11^{30}	Neufahrwasser - See-gebiet Danz. Bucht SSO 2, See 0, bedeckt Temp. + 1 - - 1^{0}	Nach Sonntagsdienstplan. S 22, S 25 Rottenausbildung im See. Bätz
17.2.41 9 - 12^{30} 10^{00} h 11^{00} h 14^{30}-17^{h} 17^{00} h	Neufahrwasser- See-gebietDanz- Bucht SSO 3, See 0, bedeckt Temp. 0^{o}	S 22, S 25 Rottenausbildung. "Tsingtau" seeklar. "Tsingtau" vor Hela-Hafen geankert. S-Boote zur Mittagspause längsseit. S 22, S 25 Rottenausbildung. "Tsingtau" und S-Boote Neufahrwasser festgemacht Bätz
18.2.41 9 - 11^{30} 19 - 22^{15} 22^{15}	Neufahrwasser- See-gebiet Danz. Bucht, SSO 3, See 1, bedeckt Temp. + 3^{o}	S 22, S 25Durchbruchsübungen hinter "Tsingtau" und Rottenausbildung. Einzel- und Rottenausbildung bei Nacht. S-Boote längsseit "Tsingtau" festgemacht. Ankerplatz vor Hela-Hafen. Bätz
19.2.41 9^{00}h bis 10 30 h 10^{30}h 13^{45}h 14 30h	Danziger Bucht, SSO 4, See 1-2, neblig + 1^{o}	"Tsingtau" und S 22, S 25 Anker auf, S 22, S 25 Angriffsübungen (B 1 und B 3) gegen "Tsingtau" "Tsingatu" wegen Nebel 3 sm nördlich Neufahrwasser Ansteuerungstonne geankert. S-Boote längsseit festgemacht. "Tsingtau" Anker auf. "Tsingtau" und S.-Boote Neufahrwasser festgemacht. Bätz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0.2.41 930-2130	Neufahrwasser- Seegebiet Danz. Bucht. SSO 2, See 0-1, bedeckt, Temp. + 2- 6°	Ausbildungsdienst im Hafen. S 22, S 25 Navigations- und Rottenausbildung in See. Fertigstellung S 24 verzögert sich vom 16. bis zum 22.2., da nicht nur Stb. Schraube beschädigt, sondern auch Stb.Welle eine leichte Verbiegung, (1mm) aufweist. S 12 in Swinemünde nach erfolgreicher Probefahrt K.B. Die Eislage lässt ein Auslaufen der Boote S 12 aus Swinemünde, S 11 aus Sassnitz, S 19 aus Kiel zum Marsch nach Osten noch nicht zu. Darüberhinaus hat sich die Auslaufgenehmigung Station O. vorbehalten. Eisbrecherhilfe durch "Tsingtau" verspricht keinen Erfolg. Vor Sassnitz Packeis bis zu 2 m. Bätz
1.2.41 930-2130	Neufahrwasser-See-gebiet Danz. Bucht. SW 2, bedeckt, Temp. + 2°	Ausbildungsdienst im Hafen. S 22, S 25 Rottenausbildung in See. Bätz
2.2.41	Neufahrwasser, Temp. + 2°	Reinschiff und Überholungsarbeiten an den S.-Booten. Keine besonderen Vorkommnisse. Bätz
3.2.41	Neufahrwasser, Temp. + 2°	Nach Sonntagsdienstplan. Bätz
4.2.41 530-1800 810 2015-2345	Neufahrwasser-Seegebiet Danz. Bucht. SW 2, bedeckt, Temp. 0°	Tsingtau seeklar. S 22, S 25 Angriffsübungen, B3. "Tsingtau" vor Zoppot geankert. S.-Boote längsseit S22, S 24, S 25 Flottillen-Fahrübungen. Bätz

...zu beziehen vom Amtlichen Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.2.41.	Danziger Bucht,	
9 - 1430	SW-W 1, bedeckt, Temp. - 1°	S 22, S 24, S 25 Flottillen-Fahrübungen. Z-Angriffe gegen "Tsingtau"und Angriffsübungen. Je Boot 4 B 3 Anläufe.
1430		"Tsingtau" vor Zoppot geankert. S.-Boote längsseit.
30-2130		S 22, S 24, S 25 Angriffsübungen. Je Boot 4 C 3 Angriffe.
2300		"Tsingtau" vor Zoppot geankert. S.-Boote längsseit.
		Pätzel
.2.41	Danziger Bucht,	
- 1200	W 2, bedeckt, Temp. - 1- - 2°	S 22, S 24, S 25 Angriffsübungen. Je Boot 4 B 5 Anläufe.
1200		"Tsingtau" vor Zoppot geankert. S.-Boote längsseit.
9 - 2300		S 22, S 24, S 25 Angriffsübungen. Je Boot 4 C 5 Anläufe.
2300		"Tsingtau" vor Adlershorst geankert. S.-Boote längsseit.
		Pätzel
2.41	Danziger Bucht, W 2,	
00	bedeckt, Temp. - 3°, sp. auffrischend auf SSO 5 - 7.	S 12 aus Swinemünde ausgelaufen. Versuch, mit Schlepperhilfe nach Osten durchzustossen, gelingt wegen anhaltender Eislage nicht. Boot kehrt nach Swinemünde zurück.
1100		S 22, S 24, S 25 Flottillen-Fahrübungen und Z-Angriffe gegen "Tsingtau"
-1230		1. Aufklärungs- und Fühlungshalterübung als Vorübung für die Nacht.
-1330		Kielwasser-Angriffe. Je Boot 4.
30		"Tsingtau" vor Redlauer-Spitze geankert. S.-Boot längsseit.
-0100		S 22, S 24, S 25 2.u.3. Fühlungshalter-Angriffsübung aus dem Vorpostenstreifen gegen "Tsingtau";
00		"Tsingtau" vor Brösen geankert. S.-Boote längsseit.
		Pätzel

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.2.41	Danziger Bucht,	
9-1030	S 5-7, bedeckt, See	S 22, S 24, S 25 Fahrübungen.
1030-1200	2-3, Temp. - 5°	Durchbrüche und Z-Angriffe gegen "Tsingtau"
1215		"Tsingtau" Neufahrwasser festgemacht.
1900-2300		"Tsingtau" und S.-Boote seeklar.
		4. Fühlungshalter- und Angriffsübung.
2330		"Tsingtau" und S,-Boote Neufahrwasser festgemacht.

Ausbildungsplan:

Es ist beabsichtigt, den zur Zeit laufenden Ausbildungsabschnitt mit folgenden Booten und Kommandanten

S 22 Lt. z. S. Weber für 3. S.- Flottille
S 24 Lt. z. S. Stöve für 2. S.- Flottille
S 25 Oblt.z. S. Wilcke für 4. S.- Flottille

etwa am 12.3. zu beenden. Anschliessend tritt die Flottille in den 3. Ausbildungsabschnitt mit folgenden Booten und Kommandanten, sofern die Eislage ein Durchkommen der Boote in die Danziger Bucht zulässt:

S 10 Lt. z. S. Günther für 4. S.- Flottille
S 11 Lt. z. S. Lüders für 3. S.- Flottille
S 12 Lt. z. S. Karcher für 4. S.- Flottille
S 19 Oblt. z. S. Müller, Karl, für 4. S.-Flottille
S 25 Kommandant noch nicht kommandiert, für 4. S.- Flottille.

Mit dem 12. 3. ist beabsichtigt, die Boote S 22 und S 24 in die Werft Kiel zur grossen Motorenüberholung (etwa 7 Wochen) zu überführen.

Als Endziel der Ausbildung gilt für die 4. S - Flottille :
Frontbereitschaft zum 1. Mai mit folgenden Booten:

S 19
S 20
S 22
S 24
S 25 und folgenden ausgebildeten Kommandanten:

Oblt. z. S. von Mirbach, Oblt. z. S. Meyer, Hans - Jürgen, Oblt. z. S. Wilcke, Oblt. z. S. Müller, Karl, Lt. z. S. Karcher, Lt. z. S. Günther und ein weiterer noch nicht bestimmter Kommandant.

Ausser diesen 7 Kommandanten gehören dann noch zur Flottille: Oblt. z. S. Causemann, z. Zt. T.B.-Lehrgang bis 30.4. und ein bis zwei weitere Kommandantenschüler.

Damit verfügt die 4. S.- Flottille zum 1. Mai über 5 frontklare

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.2.41		Boote, sieben ausgebildete Kommandanten und zwei bis drei Kommandantenschüler und im übrigen über acht bis zehn ausgebildete seemännische und technische Besatzungen.

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

Kommando
4. Schnellbootsflottille

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

Abschnitt Maschine

Flottillen Ingenieur: Obltn.(Ing.) Hilbig

angefangen: 16.Februar 1941
beendet : 28.Februar 1941

Zu beziehen 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 und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.41	Neufahrwasser	"S 22","S 25" Fahrübungen in der Danziger Bucht Kelch
17.2.41	Neufahrwasser	Fertigstellung von "S 24" bei Schichau verzö= gert sich,da der Stb.Wellenkranus wegen Schlag abgedreht werden muß. "S 22" und "S 25" Fahrübungen. Kelch
18.2.41	Neufahrwasser	"S 22" und "S 25" Fahrübungen. Kelch
19.2.41	Danziger Bucht(Neufw.)	"S 22" und "S 25" Angriffsübungen. "S 24" weiterhin im Dock.Ausnützung der Zeit mit Überholen der Hilfsmotoren und Kompresso= ren. Kelch
20.2.41	Neufahrwasser	"S 22" und "S 25" Fahrübungen. Fertigstellung "S 24" verzögert sich weiterhin bis zum 24.2.41. "S 12" in Swinemünde nach beendeter kleiner Motorenüberholung und Probefahrt K.B. Kelch
21.2.41	Neufahrwasser	"S 24" Ausdocken für Sonntag,den 23.2.vorgese= hen.Eine nochmalige Verzögerung trat auf,da durch Abdrehen des Wellenkranus die Welle un= gefähr 1 cm nach achtern gezogen werden mußte,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.41	Neufahrwasser	"S 22","S 25" Fahrübungen in der Danziger Bucht Kelz
17.2.41	Neufahrwasser	Fertigstellung von "S 24" bei Schichau verzö= gert sich,da der Stb.Wellenkornus wegen Schlag abgedreht werden muß. "S 22" und "S 25" Fahrübungen. Kelz
18.2.41	Neufahrwasser	"S 22" und "S 25" Fahrübungen. Kelz
19.2.41	Danziger Bucht(Neufw.)	"S 22" und "S 25" Angriffsübungen. "S 24" weiterhin im Dock.Ausnützung der Zeit mit Überholen der Hilfsmotoren und Kompresso= ren. Kelz
20.2.41	Neufahrwasser	"S 22" und "S 25" Fahrübungen. Fertigstellung "S 24" verzögert sich weiterhin bis zum 24.2.41. "S 12" in Swinemünde nach beendeter kleiner Motorenüberholung und Probefahrt K.B. K'Clz
21.2.41	Neufahrwasser	"S 24" Ausdocken für Sonntag,den 23.2.vorgese= hen.Eine nochmalige Verzögerung trat auf,da durch Abdrehen des Wellenkornus die Welle un= gefähr 1 cm nach achtern gezogen werden mußte,

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.2.41	Neufahrwasser	damit die Schraube vom Bocklager frei läuft. Es wird zu diesem Zweck eine Scheibe zwischen die Wellenkupplung eingebaut. Klein
22.2.41	Neufahrwasser	Keine besonderen Ereignisse. Klein
23.2.41	Neufahrwasser	Ausdocken von "S 24".Das Boot muß aber noch bis zum 24.in der Werft bleiben,da die Dreh= arbeiten für die Zwischenscheibe noch nicht beendet sind. Klein
24.2.41	Neufahrwasser	Überführung von "S 24" von Schichau,Danzig nach Neufahrwasser.Das Boot kann aber noch nicl mit dem Flottillen - Verband um 15.^{30} h aus= laufen,da die neuzudrehenden Kupplungsbolzen erst geliefert werden sollen.Fertigstellung um 18.^{30} h.Bei der anschließenden Probefahrt verursachte die überholte Schraube und Welle wiederum Erschütterungen des Bootskörpers,die allerdings,besonders bei Fahrt mit 3 Motoren wesentlich schwächer sind,als nach der einge= tretenen Beschädigung.Auch im Schraubenwasser lassen sich unnormale Wirbel erkennen.Das Kom= mando vermutet,daß durch Abdrehen des Konus= ses die haubenartige Mutter noch einen kleinen Schlag besitzt.Die Welle selbst läuft in allen Lagern normal.Die Erschütterungen können nur durch unregelmäßige Wasserschläge hervorgeru= fen werden. De das Boot unbedingt für diesen Ausbildungs= törn

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.2.41	Neufahrwasser	,der sich dadurch so wie so schon verzögerte, benötigt wird,wird es dennoch K.B.gemeldet. Die Erschütterungen erscheinen ungefährlich und können bis zur großen Werftliegezeit in etwa 14 Tagen in Kauf genommen werden.Fahr= stufenbeschränkung ist nicht erforderlich. Eine verstärkte Kontrolle der Lager wird be= fohlen.Außerdem verspricht sich das Kommando von einer restlosen Wiederherstellung in den Danziger Werften nichts.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.2.41	Danziger Bucht	Fahrübungen wieder mit 3 Booten "S 22","S 24" "S 25". Hillig
26.2.41	Danziger Bucht	Schreiben an F.d.T.über K.B.Zustand,Ausbildungsplan und Frontbereitschaft der 4.S.Flottille. 10 techn.Besatzungen müssen bis zum Fronteinsatz der Flottille ausgebildet sein.Mit dem augenblicklichem Ausbildungsabschnitt ("S 22", "S 24","S 25") haben 2 Besatzungen,("S 22" und "S 24") genügende Fahrzeit gehabt,um eingefahren zu sein und ihr Boot zu kennen.Die Motoren dieser Boote haben zum Teil- infolge des ungleichmäßigen Betriebsstundenstandes bei Übergabe von 1.S.Flottille- danach unter Ausfall der kleinen Motorenüberholung die Betriebsstundengrenze erreicht und müssen zur Überholung nach Untertürkheim.Das bedeutet,daß diese Boote bis zum Fronteinsatz der Flottille in die Werft müssen.Fertigstellung etwa 1.Mai und damit zu diesem Zeitpunkt erst die Frontbereitschaft der Flottille. Zur Belehrung des übrigen techn.Personals ist noch eine möglichst große Fahrzeit mit möglichst viel Booten in der Heimat anzustreben. Im nächsten Ausbildungsabschnitt stehen folgende Boote zur Verfügung: "S 10" "S 19" "S 11" "S 25" "S 12" Auf diesen Booten können dann 6 - 7 techn.Besatzungen ihre Einfahrzeit erhalten. "S 13","S 18","S 21",die erst im April K.B.sein werden,werden der neuanlaufenden Flottille übergeben. Als Endziel steht die Frontbereitschaft mit den Booten,"S 19","S 20","S 22","S 24","S 25" mit

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. F. 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
26.2.41	Danziger Bucht	mit eingefahrenen Besatzungen und 5 weiteren ausgebildeten techn.Besatzungen für die im Juni anlaufenden Neubauten. Billig
27.2.41	Danziger Bucht	Es ist geplant,das kommende Wochenende vor der Torpedoschießwoche auszunutzen,um in der Danziger Werft die Kompressoren und Luftleitungen der Boote "S 24" und "S 25" zu überholen. Billig
28.2.41	Danziger Bucht	Anmeldung von "S 24" und "S 25" in der Danziger Werft. Billig

Gesehen:
Glatz
Kl. Kapt. (Ing) u. Abteilung F.d.T.

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

Den 17.März 1941.

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

des

Führers der Torpedoboote.

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

Kapitän zur See.

Flottenkommando
2. Admrial der Flotte
B.Nr. G 3282 A4

An Bord, den 9. Mai 1941.

Geheim

Marinegruppenkommando Nord.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 4. S.-Flottille und Begleitschiff"Tsingtau" vom 16.2. - 28.2.41 vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für den o. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G. 5688 A II

Befehlsstelle, den 19. Mai 1941.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine Skl.-
z.Hd. Herrn K.Kapt. Groschupf

2

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1. Abt.
Skl. 1170/41 -2-

6/5.

1. A [illegible] 20/5 [illegible] 24/5 Igen n.R. 3/6.

2. über 1/Skl. an Kr. abzugeben. G. 23/5

1 Gef. A Iac 4/5.

1.Abt. Skl. 1170/4 -2-

PG—71399—NID

Kr 8013.

Anlage zu Somme Nord
5333
4013

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille u.

des

Schnellbootsbegleitschiffes "Tsingtau"

Angefangen: 1.März 1941

Beendet: 18.März 1941

THIS DOCUMENT
AD[illegible]ALITY PROPERTY
AN[illegible] REPRODUCTION NUMBER IS
PG/41399/NID
[illegible] SHOULD BE MADE
[illegible] NOTATIONS
[illegible] THE WORK
[illegible] SHEET OF PAPER.
[illegible] NUMBER.

Tsingt. SKI. 111 ig 1941

PG/ 71399

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 S-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 1.3. - 18.3.1941

(& TSINGTON)

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

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant B ä t g e

Angefangen: 1. 3. 41

Abgeschlossen: 18. 3..41

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71399./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON ... NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD ... ON THE WORK
RE... SEPARATE SHEET OF PAPER,
... RECORD NUMBER.

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

B. 36. Kriegstagebuch. DIn A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.41	Neufahrwasser, SSW 2, bedeckt, Temp. + 3°	S 24, S 25 zu kleineren Arbeiten über das Wochenende in die Danziger Werft verholt. Keine besonderen Vorkommnisse. Bürs
2.3.41	Neufahrwasser, SSW 2, bedeckt, Temp. + 5 °	Kompressorenüberholung der Boote. Kein Seeklar. Nach Sonntagsdienstplan. Bürs
3.3.41 9-1330	Neufahrwasser-Seegebiet Danz. Bucht. WSW 2, bedeckt, Temp. + 5°	S 22, , S 24 und Besatzung S 25 auf S 24 Fla-M-W- Schiessen. Je Boot 2 Seeziel und 3 Luftzielanläufe Da S 25 noch in der Werft, kann beabsichtigtes Torpedoschiessen erst am 4.3. beginnen. Bürs
4.3.41 8[30] - 12[h]	Neufahrwasser-Seegeb- Danz. Bucht. SSO 2, See1, Wolkig, Temp. +3°.	S 22, S 24 Torpedoschiessen,. Je Boot 3 B 3 E 1 B 3 E Kielwasseranläufe. "Tsingtau" zur Mittagspause vor Neufahrwasser geankert. S.-Boote längsseit.
17[00] h		Eintreffen S 12, S 11 aus Sassnitz. Die Boote beginnen mit Einzel- und Rottenausbildung und werden an der Fahr- und Schiessausbildung des 3. Ausbildungsabschnittes (etwa ab 13.3.) teilnehmen.
1930-01[h]	OSO 5, See 2-3, einzelne Wolken.	S 22, S 24 und S 11 für die Besatzung des unklaren S 25 Nachtschiessen. Je Boot 2 C 3. Schiessen muss wegen Wetterlage abgebrochen werden.
1[10h]		"Tsingtau" und S.-Boote Neufahrwasser festgemacht. Bürs

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.3.41	Neufahrwasser, O 3, See 2-3, lange Dünung, bedeckt, Temp. + 4°	Wegen Wetterlage kein Torpedoschiessen. Ausbildungsdienst im Hafen. S 13 mit Werftfertigstellung in Kiel an 6. S.-Flottille abgegeben. Das Boot wird etwa am 12.3. von der 6. S.-Flottille besetzt. Bürs
6.3.41 7^{30} - 13h	Neufahrwasser-See gebiet Danz. Bucht. WSW 2, wolkig, + 6°, ab 1700^{h} NO 2, See 0-1, bedeckt, diesig.	S 22, S 24, S 25 und S 11 als Fangboot Torpedoschiessen. Je Boot 3 B 5 E und S 25 ausserdem 3 B 5 E und 1 B 3 Kielwasseranlauf nachgeholt.
2000-0300		S 22, S 24, S 25 Torpedo-Nachtschiessen. Je Boot 1 C 3 E, 1 C 3 Kielwasseranlauf, 3 C 5 E. "Tsingtau" Mitte Schiessplatz geankert. S.-Boote längsseit. Bürs
7.3.41 14-16^{30H}	Danziger Bucht, später Neufahrw-asser, NNO 1, See 0-1, Nebel, Temp. + 6°	Wegen Nebel vormittags kein Torpedoschiessen. S22, S 24, S 25 . Je Boot 1 B 5 Doppelschuss, 1 B 5 E. Schiessen muss wegen erneuten Nebels abgebrochen werden. Wegen gleichzeitiger Gefahr aufkommenden NO- Windes "Tsingtau" und S.-Boote Neufahrwassser eingelaufen. Bürs
8.3.41	Neufahrwasser, NO 2, Nebel, Temp. + 2°	Beabsichtigtes Tagweitschiessen wegen Nebel nicht möglich. Überholungsarbeiten im Hafen. S 22 Stb. Maschine ausgefallen, durch Zylinderschaden. S11 springt für den Rest des Ausbildungsabschnittes (etwa 3 Tage) für S 22 ein. Bürs

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksta
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
9.3.41 0930-1600	Neufahrwasser-Seegebiet Danz. Bucht. OSO 3 - 4, See 1- 2 bedeckt.	S 25, S 24, S 11 für S 22, 2 B 6 Tagweitschüsse aus dem Z-Angriff. Verzögerung durch vorübergehenden Torpedoverlust. Torpedo durch Fangboot T.E.K. wiedergefunden und geborgen. Bürs
10.3.41 19- 03h	Neufahrwasser-Seegebiet Danz. Bucht. ONO 2-3, See 1,	Tags: Ausbildungsdienst im Hafen. S 25, S 24, S11 (S22) Torpedonachtschiessen. Je Boot 1 C 5 Doppel und 1 C 5 Einzelschuss, 2 D Schüsse. Ansatz der Flottille gegen einen Geleitzug. Bürs
11.3.41 19 - 24H	Neufahrwasser-Seegebiet Danz. Bucht, N 5-7, See 3-4, wolkig	Tags: Ausbildungsdienst im Hafen. S 25, S 24, S 11, S 12, da Torpedoschiessen wegen Wetterlage nicht möglich, gefechtsmässiger Ansatz gegen einen Geleitzug. "Tsingtau" zur Zieldarstellung kann wegen Wetterlage (starker Wind verhindert auch mit Schlepperhilfe Auslaufmanöver) nicht teilnehmen.Übung wird daher abgebrochen, Beendigung des 2. Ausbildungsabschnittes vom 13.2 - 11.3. 1941 Bürs
12.3.41	Neufahrwasser, N 7 -9, wolkig, See 3-4	Wegen Wetterlage kein Auslaufen. Lt. z. S Weber zur Übernahme S 35 nach Wilhelmshaven, Lt. z. S Haag zur Übernahme S 31 nach Rotterdam,in Marsch gesetzt. Die Offiziere treten damit nach beendeter Heimatausbildung zur 3. S.-Flottille zurück.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.3.41		Lt. z. S Günther zur Abholung S 10 nach Kiel in Marsch gesetzt. Oblt. z. S. Meyer, Ha.-Jü. kehrt nach erfolgreicher Teilnahme mit S 31 an der Unternehmung der 3. S.-Flottille am 7.3. zur Flottille zurück und übernimmt die Reserve-Gruppe der Flottille. S 25 zu 2-tägiger Reparatur der Kompressoren in die Danziger Werft überführt. Fr. Bess
13.3.41 07^{00} h	Neufahrwasser. S 25 wird von Oblt. z. Beginnt damit der Kommandantenverteilung: S 10 Lt.z.S. Günther sich bei der Prp stellt hat, noch S 19 Oblt. z. S. Müller S 11 Lt. z. S. Lüders S 12 Lt.z.S. Karcher S 25 Oblt. z.S. Schmidt Inmarschsetzung Wilhelmshaven. Dieses vorübergehend zur Flottille. S 22 und S 24 weren durch Meyer. bzw, Oblt.z.S. Motorenüberholung (bis	Auslaufen S 19 aus Kiel zum Marsch nach Osten. S Schmidt als Ausbildungsboot übernommen. . Ausbildungsabschnitt mit folgender Boots- und in Kiel, für kurze Zeit infolge Ruderstörung, die efahrt nach beendeter Werftliegezeit herausge- nicht klar für den Marsch nach Osten . r auf dem Marsch nach Osten. Einzelausbildung in Neufahrwasser. t.Übernahme des Bootes. Lt.z.S. Stöve zur Abnahme S 56 in der K.M.W. Boot tritt zur Besatzungsausbildung für 2. S.-Fl. tille. rch stellvertretende Kommandanten Oblt.z.S. ilcke zur Überführung nach Kiel zur grossen Ende April) übernommen.
16^{26h}		F.T. von S19 an Chef 4. S.-Flottille: Standort 1330 Uhr 2 sm nördlich Dornbusch. Nach Osten starke Eisbarre. Versuche Barre zu umfahren im Norden und Südden nicht gelungen. Versuche durch Gellen zu laufen. Falls nicht möglich, gehe Warnemünde zurück. ~~Meldung von S 19: Stralsund festgemacht.~~ Fr. Bess
~~1900~~		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.3.41 10^{00h}	Neufahrwasser- östliche Ostsee bis Rügen NW 3, See 2, ab 1800 Nebel	"Tsingtau" S 22 und S 24 seeklar zum Marsch nach Westen. Absicht: Durchbringen von S 22 und S 24 nach Kiel, Abholung S 10 und S 19 nach Neufahrwasser.
21^{50h}		S 22 und S 24 werden nach Westen vorausgeschickt. F.T. an Chef 4. S.-Fl. von S 22: Wegen Eis 18 sm östlich Arkona umgedreht. Dort Treffen mit "Tsingtau" wegen Nebel aussichtslos. Absicht auf 14^{o} Ost südlich 20 m Linie zu ankern.
23^{06} h		F.T. von Chef 4. S.-Fl. an S 22: "Tu" abholt S22 S 24 auf ihrem Ankerplatz 15.3. 0830 Uhr.
22^{41} h		"Tsingtau" 10 sm östlich Arkona geankert.
5.3.41 07^{30} h 09^{30h}	Seegebiet Rügen bis Kieler Feuerschiff Nebel, W 2, See 1, bedeckt, später Sichtbesserung	"Tsingtau" Anker gelichtet. S 22 und S 24 auf Ankerplatz mit Hilfe von Nebelsignalen aufgefunden. Weitermarsch nördlich Rügen nach Westen.
		Bis Dornbusch zum Teil starkes Treib-und Schollen eis. S.-Boote folgen im Kielwasser "Tsingtau".
		F.T. von Chef 4. S.-Fl. an S 19, S 10: Standort melden. Treffpunkt mit "Tu" 1400 Uhr Dornbusch in r.w. 90^{o} 4 sm ab.
13^{13} h		F.T. an Chef 4. S.-Fl. von S 19: Auslaufe Stralsund erst 13^{30} h wegen Unklarsein Eisbrecher.
14^{35} h		F.T. an Chef 4, S.-Fl. von S 10: 1 sm östlich Kiel-Feuerschiff wegen Packeis kehrtgemacht. Fahren auch hinter Dampfer unmöglich..
		Auf diese Meldung hin Absicht: S 22, S 24 bis Kiel durchzugeleiten und S 10 dort abzuholen.
15^{32} h		Daher F.T. an: S 19 Wenn möglich Warnemünde gehen, anderenfalls Rückkehr Stralsund. "Tu" abholt S 10 in Kiel.
		Chef 4. S.-Flottille.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksta
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
15.3.41 / 16 22h		F.T. an Chef 4. S.-Fl. von S 19: Gehe zurück Stralsund, d a im Norden und Westen starkes Treibeis.
18 28 h		F.T. an Chef 4. S.-Fl. von S 19: Stralsund ein.
22 50 h		Mit S 22 und S 24 vor Eisbarre 6 sm östlich Kiel-Feuerschiff geankert. Bäss
16.3.41 / 09 00 g	Seegebiet Kiel-Feuer-	"Tsingtau" mit S 22 und S 24 Kiel eingelaufen.
12 30 h	schiff- Kiel, west- liche Ostsee bis Dars- ser Ort. WNW 2, See1, wolkig.	"Tsingtau" vor dem Wik-Hafen geankert. "Tsingtau" Anker auf, mit S 10 zum Marsch nach Osten ausgelaufen. Fernschriftlicher Befehl an S 19, Um 1900Uhr vor Dornbusch zu stehen und sich anzuschliessen, stösst S 19 bei Warnemünde Wachschiff zur "Tsingtau".
18 30 h		Vor Dornbusch bis zur schwedischen Küste durch- gehende starke Treib- bis Festeisbarren.
20 30 h	NO 2 - 4. ↓	"Tsingtau" 10 sm nordöstlich Darsser Ort mit 1 sm Abstand vor der Eisbarre geankert. S 10 und S 19 längsseit festgemacht. Durch plötzliches Umspringen des Windes gerät das Schiff in starkes Schollenеis. Versuch mit S.-Booten im Schlepp aus dem Eis herauszumanö- verieren misslingt. Schiff muss gestoppt liegen bleiben. S.-Boote in Päck-chen nebeneinander an kurzer Schleppleine. Durch halbstündigen Schraubengang gelingt es, die Boote über Nacht vom Eise frei zu halten. Bäss

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17.3.41 0 7^{30h}	N O O 3, später auffrischend auf 5h	Mit Morgendämmerung manöveriert sich "Tsingtau" aus der Eisbarre frei und zieht die Boote ebenfalls ohne Beschädigung in kurzem Schlepp aus dem Eisfeld. Versuch, die Eisbarre bei Moen im Norden zu umgehen, ist zwecklos, da auch dort zu grosse Eisstärke. "Tsingtau" mit S 10 und S 19 Rückmarsch nach Warnemünde.
12^{30} h		Warnemünde festgemacht.
15^{30} h		Nach Rücksprache Flottillenchef mit Hafenkapitän Kiel F.T. an "Bismarck": Beabsichtige mit "Tsingtau" Punkt Rot 13 anzuhängen nach Osten. Erbitte Einverständnis und Uhrziet Punkt Rot 13.
17^{00} h	O N O 4,	"Tsingtau" und S 10 und S 19 Warnemünde abgelegt S.-Boote und "Tsingtau" ins Kielwasser "Schlesien"-"Bismarck" östlich Warnemünde Wachschiff eingeschoren,
22^{00} h	N W 4.	Stubbenkammer querab Eisbarre passiert, und vom Bismarck-geleit abgehängt. Weitermarsch "Tsingtau", S 10 und S 19 angehängt, nach dem Osten durch eisfreies Gebiet.
18.3.41 09^{15} h	östliche Ostsee- Neufahrwasser	S 10 und S 19 Neufahrwasser festgemacht.
11^{15} h		"Tsingtau" festgemacht.
		S 22 und S 24 nach Kiel zur K.M.W. zur grossen Motorenüberholung und Werftliegezeit überführt.
	Wenn auch mit der Überführung von S 22 und S 24 nach Kiel und S 10 und S 19 nach Neufahrwasser bei der bestehenden Eislage ein Risiko verbunden war, so erschien dieses im Hinblick auf den Termin der Frontbereitschaft der Flottille gerechtfertigt. Durch die Hinzuziehung u. Unterstü-tzung der S.-Boote durch "Tsingtau" ist die Überführung der S.-Boote ohne nennenswerte Beschädigung gelungen.	

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

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. G. 863

Geheim!

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

Abschnitt Maschine

Flottillen Ing:
Oberleutnant (Ing.) Hilbig

angefangen: 1.März 1941
abgeschlossen: 15.März 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.41	Neufahrwasser	"S 24" Einbau einer neuen Zwischenkupplung für die Kompressoren.Werfthilfe erwies sich nicht als erforderlich. "S 25" Ausbau der Kompressoren und kurze Rei=nigung mit Werfthilfe. Killy
2.3.41	Neufahrwasser	"S 24" wird wieder klar. "S 25".Beim Ausbau der Kompressoren stellt sich heraus,daß die Überholung der Kolben und Ventile mehr Zeit erfordert,als beabsichtigt. Versuch,wenigstens einen Kompressor bis zum nächsten Morgen,(Beginn des Schießens) klar zu haben. Killy
3.3.41	Neufahrwasser	"S 22","S 24" Seeklar."S 25" wird auch im Laufe des Tages noch nicht klar.Nach zweimaligem Zu=sammenbau durch die Werft ~~fahren~~ kommen die Kompresso=ren noch immer nicht auf Leistung. Killy
4.3.41	Danziger Bucht.	"S 22" und "S 24" Torpedoschießen. "S 25" in der Danziger Werft. "S 11" und "S 12" treffen aus Saßnitz,bzw.Swi=nemünde ein."S 11" ist klar."S 12" zum Teil un=klar.Das Anziehen sämtl.Verpackungen und Ver=schraubungen an den Motoren und Auspuffanlagen, sowie weiteren Restarbeiten nach der kleinen Motorenüberholung in Swinemünde erfordert ein Stilliegen des Bootes für 2 Tage. Killy

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.3.41	Neufahrwasser Danziger Bucht	"S 25" mit einem Kompressorenaggregat klar. Das andere bleibt zur weiteren Überholung in der Werft. Kilig
6.3.41	Danziger Bucht Neufahrwasser	"S 22","S 24","S 25" und "S 11" Torpedoschießen "S 12" Restarbeiten. Fernschreiben an F.d.T.zwecks Genehmigung groesser Werftliegezeit für "S 22" und "S 24" bei K.M.W.Kiel. Kilig
7.3.41	Danziger Bucht Neufahrwasser	"S 11","S 12","S 24" und "S 25" klar. "S 22".Ausfall des Stb.Motors durch Zylinderschaden.Plötzliches Qualmen,klopfen eines Zylinders.Beim Aufnehmen des Zylinders zeigt sich eine starke Verbrennung des Kolbenbodens.Die Kolbenringe sitzen fest,die Ventile etwas verkantet.Der Fünflochbrenner ist unförmig geworden Erstmalige Störung.Störungsmeldung wird nachgereicht,sobald Ursache bekannt.Das Boot wird in Neufahrwasser festgelegt und nimmt an den letzten Tagen des Schießabschnittes nicht mehr teil. Marsch mit 2 Motoren nach Kiel ist wegen Eislage abzuwarten. Kilig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.u.9.3.40	Neufahrwasser	Schießen.Keine besonderen Ereignisse. Kelig
10.3.40	Neufahrwasser	Die Werftliegezeit für "S 22" und "S 24" ist genehmigt,vom 12.März bis Ende ~~Februar~~ April.Vorläufig können die Boote noch nicht nach Kiel.Kein Auslaufen wegen Eislage in der mittleren Ostsee. Kelig
11.3.40	Neufahrwasser	Beendigung des 2.Ausbildungsabschnittes.2 techn Besatzungen,("S 22" + "S 24") sind nunmehr fertig ausgebildet und bleiben bis zum Fronteinsatz auf ihren Booten in der Werft,um ihre Anlagen bis ins kleinste kennen zu lernen.Die Besatzungen von "S 19" und "S 25" machen den nächsten Ausbildungsabschnitt noch einmal mit und bleiben dann ebenfalls auf ihren Booten.2 Besatzungen,("S 10" + "S 12") werden auf kleinen Booten eingefahren und müssen später an der Front auf M.B.501 Motoren umgeschult werden,bis weitere Boote zur Flottille treten.Die übrigen techn.Besatzungen sind z.Zt.zum Teil in Untertürkheim,z.T.bei Frontflottillen. Kelig
12.3.40	Neufahrwasser	In der letzten Schießwoche ergaben sich des öfteren Schwierigkeiten mit den Kompressoren der Boote.Auf 2 Booten brachen die Zwischenkupplungen.Allgemein kamen die Aggregate nicht auf ihre Leistungen.Dazu kam,daß die Werfthilfe nicht das ergab,was das Kommando erwartete.Zum

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.3.40	Neufahrwasser	Teil wurden die Kompressoren falsch zusammenge= baut,zum anderen brachte die Überholung von Ven= tilen kaum eine Besserung.Um das Schießen,wie vorgesehen durchführen zu können,verzichtet das Kommando auf restlose Wiederherstellung.Nunmehr gehen "S 22" + "S 24" nach Kiel so wie so zur großen Werftliegezeit."S 25" aber muß mit Werft= hilfe die gesamte Kompressorenanlage überholen. Die fehlenden Zwischenkupplungen werden vom Kom= mando sibst bei der Baufirma Still in Hamburg abgeholt. "S 25" in die Danziger Werft überführt.2-3 Tg. für Überholung vorgesehen. Hilly.
13.3.40	Neufahrwasser	"S 10" in Kiel muß nach der Werftprobefahrt nach beendeter Werftliegezeit infolge Ruderstö= rung noch einaml ins Dock. "S 19" läuft aus Kiel zum Marsch nach Osten aus. "S 12" kommt nicht auf Umdrehungen.Die Geschwin= digkeit des Bootes ist nach der kleinen Werft= liegezeit in Swinemünde wesentlich geri nger,die Motoren qualmen,einige Auspuffzwischenstücke beginnen bei "Großer Fahrt" zu glühen.Daher heu= te Eintreffen des nochmals angeforderten Mon= teurs.Neueinstellung der Pumpen und Probefahrt. Hilly.
14.3.41	In See	Da die Überführung "S 22" + "S 24" drängt,Marsch nach Kiel mit"Tsingtau"/"S 22" mit 2 Motoren. Hilly
15.3.41	In See	Marsch nach Kiel. Hilly.

Gesehen:
Flottillenchef.
Kapitänleutnant

Gesehen:
[illegible] i. Vertretung F.d.T.

Zu beziehen vom Vordrucklager 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

Geheim!

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes " T s i n g t a u ".

Kommandant: Kapitänleutnant J u s t

Angefangen: 1. März 1941.
Abgeschlossen: 15. März 1941.

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.41.- 3.3.41.	Neufahrwasser	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse. Just
4.3.41.		
o817 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
1216 "	Neufahrwasser Reede	Mit Stb.-Anker geankert.
193o "	Wind: SSO 2 Seegang: 1 Wetter: Wolkig.	Anker gelichtet. Nachtschießen der 4. S.-Flottille. Just
5.3.41.		
o11o Uhr	Neufahrwasser Wind: O/SW 2 Wetter:bedeckt. Seegang: ---	Mit Stb.-Seite festgemacht. Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse. Just
6.3.41.		
o734 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
1228 "	Neufahrwasser Reede	Mit Stb.-Anker geankert.
1954 "	Wind: WSW 2 Wetter: wolkig Seegang: o-1	Anker gelichtet. Nachtschießen der 4. S.-Flottille. Just
7.3.41.		
o216 Uhr	Neufahrwasser Reede	Mit Stb.-Anker geankert.
1337 "		Anker gelichtet. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
16o2 "	Neufahrwasser Reede	Wegen Nebels mit Stb.-Anker geankert.
17o2 "		Anker gelichtet.
1821 "	Neufahrwasser Wind: NNO 1 Wetter: wolkig/Nebel Seegang: o-1	Mit Stb.-Seite festgemacht. Just

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.3.41.	Neufahrwasser Wind: NO 2 Wetter: Nebel Seegang: ----	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse. Just
9.3.41.		
0940 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
1235 "	Zoppoter Reede	Mit Stb.-Anker geankert.
1307 "		Anker gelichtet. Tagschießen der 4.S.-Flottille
1600 "	Neufahrwasser Wind: OSO 2-3 Wetter: diesig. Seegang: 1	Mit Stb.-Seite festgemacht. Just
10.3.41.		
1858 Uhr	Neufahrwasser Wind: NNO 2 Wetter: bedeckt. Seegang: 2	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille. Just
11.3.41.		
0100 Uhr	Danziger Bucht	Mit Stb.-Anker geankert.
0150 "		Anker gelichtet.
0237 "	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht.
1935 "	----"---- Wind: N 6 Wetter: Starke Hagel- Seegang: ---- /böen.	Abgelegt. Wegen starken Nordwindes mit Schleppe: hilfe. Da die Schlepper zu schwach, war es "Tsingtau" nicht möglich auszulaufen und wurde gezwungen im Hafen becken auf der Westerplatte
2034 "	Westerplatte.	festzumachen. Just
12.3.41.	Westerplatte Wind: N 6 Wetter: bewölkt. Seegang: ----	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse. Just

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.3.41.		
1340 Uhr	Westerplatte	Abgelegt. Verholt nach Neufahrwasser F (Rampe).
1349 "	Neufahrwasser Wind: NW 3 Wetter: bewölkt. Seegang: ----	Festgemacht. Begleitschiff für 4. S.-F Keine besonderen Vorkommnisse. Just
14.3.41.		
1000 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Marsch nach Westen um 2 S.-B nach Kiel zu bringen und 2 weitere von nach Ost zu geleiten.
2241 "	Arkona Wind: NW 2-3 Wetter: ab 1800 Uhr Nebel. ab 2200 Uhr kleinere Eisfelder. Seegang: 2-1	Mit Stb.-Anker geankert. Just
15.3.41.		
0730 Uhr	Arkona	Anker gelichtet. Weitermarsch nach West
2249 "	Westliche Ostsee Wind: W 2-3 Wetter: bewölkt. Seegang: 1	Wegen starken Eises mit Stb.-Anker gear Just

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 :

Abschnitt: Maschine

Leitender Ingenieur:

Kapitänleutnant (Ing.) König, Adolf

Angefangen: 1. März 1941

Abgeschlossen: 15. März 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.41	Neufahrwasser	48 t Speisewasser von Fahrzeug G. W.1 mit 1/1 Personal in 3 Stunden übernommen. 119 m^3 Gasöl von Fahrzeug B.D.4 übernommen. König
2.3.-3.3. 1941	Neufahrwasser u. in See	Keine besonderen Vorkommnisse. König
4.3.41	In See	2oo kg Aero-W an S. 24 abgegeben. 5 m^3 Gasöl und 3 kg Zylinderöl an S. 11 abgegeben. König
5.3.-6.3 1941	Neufahrwasser u. in See	Keine besonderen Vorkommnisse. König
7.3.41	Neufahrwasser.	6 m^3 Gasöl an S. 12 abgegeben. König
8.3.-1o.3. 1941	In See	Keine besonderen Vorkommnisse. König
11.3.41	Neufahrwasser.	4 m^3 Gasöl an S.11 abgegeben. 42o kg Aero-W an S. 24 abgegeben. König
12.3.-13. 1941	Neufahrwasser.	Keine besonderen Vorkommnisse. König

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.3.41	Neufahrwasser.	1,2 m³ Gasöl an S. 12 abgegeben. König
15.3.41	In See	Keine besonderen Vorkommnisse. König

Gesehen:
Der Kommandant.

Kapitänleutnant.

Gesehen:
Klatt
K. Kapt. Ing. u. Betriebsleiter F. d. T.

Den 3. April 1941.

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote:

1.) Die energischen Maßnahmen , mit denen die Boote durch das Eis gebracht wurden, sind anzuerkennnen. Dadurch wurde eine weitere Verzögerung der Ausbildung verhindert.

2.) Die im Kriegstagebuch Abschnitt Maschine angeführte Beanstandungen nach der Motorenüberholung von S 12, Störungen an den Kompressoren und ihre Beseitigung werden gesondert verfolgt.

Kapitän zur See

Flottenkommando
2. Adm.Flotte
B.Nr. G 4016 A4.

Den 30. April 1941.

Geheim

An das

Marine Gruppenkommando Nord.

Marinegruppenkommando Nord
Abt. 6 MAI 1941
G-Tgb.

5333 / 1 Anl. 4.

Betrifft: Kriegstagebücher.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 4. S.-Flottille für die Zeit vom 1. - 18.3.41 nach Kenntnisnahme vorgelegt. Keine Bemerkungen.

Für den 2. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 5333 A II

Befehlsstelle, den 9. Mai 1941.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl.-
z. Hd. Herrn K.Kapt. G r o s c h u p f

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes ~~i.V.~~.

1.Abt.
Skl. 11114/41 -1-

KODAK

6/5.

1. A (A I) 17/5 19/5 I Ia 20/5 22/5.
h. 15/5

2. über I/Skl. an Kr. abzugeben.

I Skl. A
I ac. V.
h 16

1. Abt. Skl. ~~1111~~ - 1 -

PG—71400—NID

Anlage zu Gruppe Nord
Nr. 1 Gkdos. Geh. 5558

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	B.Nr.G. 985.-	

5017
Ki 8267a

Geheim!

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille

Flottillen - Chef: Kapitänleutnant B ä t g e

Angefangen: 19. März 1941
Abgeschlossen: 31. März 1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/ 41400 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS OR ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

1. Abt. Skl. 1139 1941

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

PG/ 71400

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 S-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 19.3. - 31.3.1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.3.41 9-1230 h 1930-2300	Neufahrwasser-Danziger Bucht, NNW 4-5, See 1-2.	Beginn des 3. Ausbildungsabschnittes S 10, 11, 12, 19, 25 Flottillen-Fahrübungen. Desgleichen. Riess
20.3.41 8-1255 h 1930-2245	Neufahrwasser-Danziger Bucht. NW 3, See1	S 10, 11, 12, 19, 25 Flottillen-Fahrübungen, Z-Angriffe. Flottillen-Fahrübungen, auch abgedeckte Kriegsmarsch- und Angriffsformationen. Riess
21.3.41 8-1200 h	Neufahrwasser- Danziger Bucht, SSW 2-4, See2, bedeckt.	S 10, 11, 12, 19, 25 Z-Angriffe gegen "Tsingtau" Durchbrüche. Nachmittags: S 10 zur Steuenreparatur, S 19 zur Prüfung der Stb. Welle und Schrauben in die Danziger Werft überführt. S 12 Zylinderkontrolle in Neufahrwasser, S11, S 25 navigatorische Einzelausbildung in See. "Tsingtau" Ausrüstung für Torpedoschiessen in Gotenhafen. Riess
22.3.41	Neufahrwasser-Danzig WSW-W 5, See 2-4.	Überholung der Boote im Hafen. Dienst nach Sonnabenddienstplan. Ausbildung in See wegen Wetterlage nicht möglich. Riess
23.3.41	Neufahrwasser-Danzig, W 4.	Dienst nach Sonntagsdienstplan. S 10 und S 19 können erst am 24. vormittags eingedockt werden, da das infragekommende Dock der Schichauwerft gem Befehl O.K.M. vordringlich Schiff 37 zur Verfügung gestellt wird.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41400/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse KTlg 2708/41 g.Kdos. 734
23.3.41		Gemäss neuer Bestimmungen O.K.M. fallen Reparaturarbeiten bei den Schnellbooten einer Heimatflottille unter Dringlichkeitsbezeichnung "S". Nach Feststellung bei den Danziger Werften werden dort jedoch fast ausschliesslich Reparaturen unter der Dringlichkeitsbezeichnung "SS" durchgeführt, (sämtliche Fahrzeuge die zu einer U-Boots-Ausbildung gehören u.a. z.B. auch kleine Torpedofangboote). Es ist also damit zurechnen, dass auch künftig S-Bootsreparaturen entsprechend dieser Dringlichkeitsregelung Verzögerungen und Aufschiebungen erfahren werden. Lü Büss
24.3.41 8-1230 1915-2345	Neufahrwasser-Danziger Bucht, NNW 4, See 2-3.	S11,S 12, S 25 Angriffsübungen gegen "TsingtaU" Je Boot 4 B 3, 2 B 5. Angriffsübungen, je Boot 5 C 3 Büss
25.3.41 9-1130 1930-2230	Neufahrwasser-Danziger Bucht. NW 3, später linksdrehend, See 1-2	S 11, 12, S 25 Angriffsübungen. Je Boot 4 B 5, 1 Kielwasseranlauf. Angriffsübungen.Je Boot 1 C 5. Übung muss wegen Wetterlage (Unsichtigkeit durch Schneetreiben) abgebrochen werden. Büss
26.3.41 12- 1900 2330-0330	Neufahrwasser- Danziger Bucht, WNW 3, See 1, bedeckt. N 4, See 2-3.	S 11, S 12, S 25 Torpedoschiessen. Je Boot 3 B 3, 1 Kielwasser, 2 B 5 Anläufe. Torpedoschiessen. Je Boot 2 C 3. Wegen grober See und Dünung Abbruch der Übung. Büss

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.3.41	Neufahrwasser	S 10 nach beendeter Stevenreparatur nach Neufahrwasser überführt. Reparatur S 19 verzögert sich bis mindestens 5.4. (siehe M.K.T.B.) Das Boot fällt damit für den laufenden letzten Ausbildungsabschnitt aus. Kommandant und seem-Besatzung werden zusätzlich auf S 25 ausgebildet unter täglichem Wechsel der Besatzungen. Bess
28.3.41	Neufahrwasser-Danzi-	
9-1430	ger Bucht, NO 2, See 1	S 10, S 25 Torpedoschiessen. Je Boot 3 B 3; 1 B 3 Kielwasser- und 2 B 5 Anläufe.
2030-2330	NO-ONO 2-5, See 2-3.	S 10, 11, 12, 25 Angriffsübungen. Je Boot 3 C 5 Anläufe. Wegen Wetterlage ein Torpedoschiessen nicht möglich. Bess
29.3.41	Neufahrwasser-Danzi-	
9-1200	ger Bucht, O 4-6, See 3	S 10, 11, 12, 25. 1. Fühlungshalter- und Angriffsübung als Vorübung für die Nacht. Nachmittags und abends wegen Wetterlage kein seeklar Bess
30.3.41	Neufahrwasser- Danzi-	Dienst nach Sonntagsdienstplan.
1930-02h	ger Bucht	Dientreise Flottillen-Ingenieur nach Boulogne.
	WNW 1 - , See 0- 1	S 10, 11, 12, 25 Torpedoschiessen. S 10, 25 je 3 C 3 und 1 C 5, S 11, S 12 je 1 C 3 und 1 C 5. Mitte Schiessplatz geankert, S.-Boote längsseit. Bess

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.3.41	Danziger Bucht,	
9-1230	WNW 1 - N O 2-3, bedeckt, niedrige Wolken.	M G C/30 Übungsschiessen. S 10, 11, 12, 25 je Boot 2 Seezielanläufe auf 4x5 m Scheibe, je Anlauf 20 Schuss. Darstellung: Artillerie- Abwehr nach bemerktem Torpedoschuss. Beabsichtigtes Flugzielschiessen muss wegen niedriger Wolkenhöhe ausfallen.
2000-0130	NNO 4-6, wolkig	Flottillen-Einsatz gegen einen Geleitzug auf bekanntem Dampferwege. Zieldarstellung durch "Tsingtau" mit freiem Manöver. S 10, 11, 12, 25 je Boot 2 Schuss (D-Angriffe) Schussabgabe unter Landschutz vor Hela-Halbinsel.
0200		"Tsingtau" und S.-Boote Gotenhafen, Hafenbecken 4, festgemacht.

Böss

Den 23. April 1941.

5017

Stellungnahme
des
Führers der Torpedoboote.

Keine Bemerkungen.

Kapitän zur See.

Flottenkommando
2. Admiral der Flotte
B.Nr. G 5017 A4

An Bord, den 2. Mai 1941.

Geh. Kdos.

Marinegruppenkommando Nord
10. MAI 1941
g.-Nr. 5558 Anl. 5

An

Marinegruppenkommando Nord.

Betrifft: Kriegstagebücher.

5

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 4. Schnellbootsflottille (19.- 31.III.41)und des Schnellbootsbegleitschiffes "Tsingtau" für die Zeit v. 15. - 31.III.41 vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für den 2. Adm. Flotte
Der erste Admiralstabsoffizier

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 5558 A II

Befehlsstelle, den 13. Mai 1941.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl.-
z. Hd. Herrn K.Kapt. G r o s c h u p f

-5-

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.Abt. Skl. 1139 -5-

5558

5017

Kh 8267 d

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kommando Schnellbootsschule „Tsingtau" -g.94-	Geheim!
	Kommando 4. Schnellbootsflottille g. 985.	

Kriegstagebuch.

Abschnitt: Maschine

Leitender Ingenieur:

Kapitänleutnant (Ing.) König , Adolf

Angefangen : 15.März 1941

Abgeschlossen : 31.März 1941

1.Abt
Skl. 1135 1941

Zu beziehen vom Vordruckverleger 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
15.3.-16.3 1941	Kiel und in See.	Kriegsmarsch von Kiel nachOsten. Keine besonderen Vorkommnisse. König
17.3.41	Warnemünde	11 m^3 Gasöl an S. 19 abgegeben. König
18.3.-19.3.	Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse. König
20.3.41	Neufahrwasser	127 m^3 Gasöl von Fahrzeug G.O.1 mit 1/1 Personal in 4 Stunden übernommen. 42 t Speisewasser von Fahrzeug G.W.1 mit 1/1 Personal in 3 Stunden übernommem. König
21.3.41	Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse. König
22.3.41	Neufahrwasser	16,775 m^3 Gasöl und 660 Kg. Aero-W an S. 25 und S. 12 abgegeben. König
23.3.41	Neufahrwasser und in See	Keine besonderen Vorkommnisse. König
24.3.41	Neufahrwasser	5,82 m^3 Gasöl an S. 11 abgegeben. König
25.3.-26.3	Neufahrwasser und in See	Keine besonderen Vorkommnisse. König
27.3.41	Neufahrwasser	10 m^3 an S. 10 abgegeben. König
28.3.41	Neufahrwasser	6,12 m^3 Gasöl an s. 12 abgegeben. König

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.3.41	Neufahrwasser	1,7 m^3 Gasöl und 190 Kg. C-Y-5 Motoren=öl an S. 11 abgegeben. 500 Kg. Aero-W an S. 10 abgegeben. König
30.3.-31.3	Neufahrwasser und in See	Keine besonderen Vorkommnisse. König

Gesehen:

Der Kommandant

Kapitänleutnant.

gesehen:

Klatt

K. Kapt. (Ltg) u. Abteilung. F.d.T.

KODAK SAFETY FILM

Anlage zu ... 5558

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

5017

Kh 8267 fC

Kommando
Schnellbootsbegleitschiff „Tsingtau"
B.-Nr. -994-

Geheim!

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. G. 985.

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes " T s i n g t a u "

Kommandant : Kapitänleutnant J u s t

Angefangen: 16. März 1941.
Abgeschlossen: 31. März 1941.

1. Abt. Skl. 1133 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3.41.		
0734 Uhr	Westliche Ostsee	Anker gelichtet. Kieler Hafen eingelaufen.
0853 "	Kiel	Mit Stb.-Anker geankert.
1225 "	"	Anker gelichtet. Kiel ausgelaufen. Marsch nach Osten angetreten.
2033 "	Dornbusch	Mit Stb.-Anker vor der Eisbarre geankert.
2323 "	"	Infolge Umspringen des Windes wurde "Tsingtau" gezwungen Anker zu lichten, blieb dann mit gestoppten Maschinen im Eis liegen.
0700 "	Wind: WNW 2//0 3-4 Wetter: klare Sicht. Seegang: 0	"Tsingtau" arbeitete sich über den Achtersteven aus dem Eise heraus und schleppte anschließend nun die S.-Boote ins freie Wasser, um dann den Marsch nach Warnemünde anzurtreten.
		Just
17.3.41.		
1225 Uhr	Warnemünde	Mit Stb.-Seite im Hafenbecken festgemacht.
1532 "	"	Abgelegt.
1647 "	Wind: O 3-4 Wetter: bewölkt. Seegang: 2	Im Geleit von "Schlesien" und "Bismarck" Weitermarsch nach Osten.
		Just
18.3.41.		
1110 Uhr	Neufahrwasser Wind: WNW 6-7 Wetter: bewölkt. Seegang: ----	Mit Stb.-Seite festgemacht. Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Just
19.3.41.- 20.3.41.	Neufahrwasser Wind: NNW-N 4-5 Wetter: bewölkt. Seegang: ----	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Just

5558

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.3.41.		
0302 Uhr	Danziger Bucht	Mit Stb.-Anker geankert.
0703 "	"	Anker gelichtet.
0915 "	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht.
1716 "	"	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.
2332 "	" Wind: N 3-5 Wetter: bedeckt. Seegang: 2	Mit Stb.-Seite festgemacht.
28.3.41.		
0910 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
1138 "	Neufahrwasser Reede	Mit Stb.-Anker geankert.
1256 "	"	Anker gelichtet.
1533 "	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht.
1930 "	"	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.
2400 "	" Wind: NO2// ONO 5 Wetter: bedeckt. Seegang: 2	Mit Stb.-Seite fetsgemacht.
29.3.41.		
0920 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
1200 "	" Wind: O 4-5 Wetter: bedeckt. Seegang: 3-2	Mit Stb.-Seite festgemacht.
30.3.41.		
1931 Uhr	Neufahrwasser Wind: SO-S 1-2 Wetter: bedeckt. Seegang: 1	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.
31.3.41.		
0205 Uhr	Neufahrwasser Reede	Mit Stb.-Anker geankert.
1005 "	"	Anker gelichtet. Seezielschießen.
1226 "	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht.
1950 "	" Wind: NNO 3-4 Wetter: bedeckt. Seegang: 3	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.

1 Abt. Skl. 1136 1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.3.41.		
0805 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Fahrübungen der 4. S.Flottille.
1148 "	Gotenhafen	Mit Bb.-Seite im Hafenbecken IV festgemacht.
1704 "	"	Abgelegt.
1805 "	Neufahrwasser Wind: SSW 2-4 Wetter:Schneetreiben. Seegang: 0-1	Festgemacht. Just
22.3.41.- 23.3.41.	Neufahrwasser Wind: W4 Wetter:bewölkt, Schneetreiben. Seegang: -----	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse. Just
24.3.41.		
0807 Uhr	Neufahrwasser, Danziger Bucht.	Abgelegt. Angriffsübungen der 4. S.-Flottille.
1225 "	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht.
1923 "	"	Abgelegt. Angriffsübungen der 4. S.-Flottille.
2337 "	" Wind: NNW - W 3-4 Wetter: bewölkt. Seegang: 2-3	Festgemacht. Just
25.3.41.		
1934 Uhr	Neufahrwasser, Danziger Bucht.	Abgelegt. Angriffsübungen der 4.S.-Flottille.
2241 "	Neufahrwasser Wind: SW 2-3 Wetter:bewölkt, Schneetreiben Seegang: 2	Mit Stb.-Seite festgemacht. Just
26.3.41.		
1206 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
1920 "	"	Mit Stb.-Seite festgemacht.
2147 "	" Wind: N 4-3 Wetter: bedeckt, Schneetreiben. Seegang: 2	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille. Just

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

5538

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	-BNo S. 985-	

5017

Th 82678

Geheim!

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

Abschnitt Maschine

Flottillen Ing. Oberltn.(Ing.) Hilbig

Angefangen am 18.März
Beendet: am 31.März

1.Abt. Skl. 1139 1941

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3.41 9.00 12.30	Kiel	"Tsingtau" mit "S 22" und "S 24" in Kiel einge=laufen. "Tsingtau" mit "S 10" zum Marsch nach Osten ausgelaufen. "S 22" und "S 24" mit Eisbeschädigungen im Schnellbootshafen festgemacht. Hillig
17.3.41	Kiel	"S 22" und "S 24" nach K.M.W.Kiel überführt. Übergabe der Arbeitsaufträge für die große Werftliegezeit. Hillig
18.3.41	Neufahrwasser	"Tsingtau","S 10","S 19" und "S 25" in Neufahr=wasser.
	Kiel	Besprechung des Flottillen Ing.bei K.M.W.Kiel über Frontbereitschaft der 4.Flottille.Im we=sentlichen wurde folgendes festgelegt: "S 19" ist ohne Wissen des Kommandos nach 4 monatli=cher Werftliegezeit mit 3 Motoren ausgerüstet worden,die schon 235 Betriebsstunden haben. (Allerdings kleine Motorenüberholung hinter sich Diese Tatsache wirft die Disposition über Front=bereitschaft dieses Bootes um.Es bleibt zu ent=scheiden,ob dieses Boot nach Beendigung dieses Ausbildungsabschnittes noch einen Motorenwechsel vornimmt oder ob es mit rund 350 Betriebsstunden noch an die Front geht. "S 20".Termin bei K.M.W.W'haven 1.5.41 mit Grundüberholten Motoren. "S 22" Termin 7.5.41 mit 3 Grundüberholten Moto=ren (Motorenwechsel).Die schiffbaulichen Arbei=ten,die durch Eisschäden auftraten,sind nicht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.3.41	Kiel	bestimmt end für den Fertigstellungstermin. "S 24".Termin 7.5. Das Boot wird Grundüberholt, erhält aber wegen Mangel an Reserve Motoren 3 Motore mit 200 Betriebsstunden (mit kleiner Motorenüberholung.) "S 25" wird nach Beendigung dieses Ausbildungsabschnittes von etwa 7.4.1941 eine kleine Motorenüberholung erhalten und mit etwa 270 Betriebsstunden frontbereit sein. "S 18" und "S 21" sind entgegen bisherigem Wissen der Flottille nach beendeter Schiffs-und Maschinenbaulichen Grundüberholung gut frontverwendungsfähig.Die Flottille beabsichtigt daher, diese Boote nicht, ~~wie~~ (an F.d.T.gemeldet) an die 6.Flottille zu überweisen,sondern sie als Frontboote zu verwenden.Beide Boote erhalten Grundüberholte Motoren.Fertigstellung "S 18" bei K. M.W.Kiel etwa 15.5.,"S 21" Termin noch unbestimmt Das Boot wird nach beendeter schiffbaulicher Grundüberholung bei "Lürsen" Vegesack nach Kiel zum Einbau der gesamten Maschinenanlage,(Neuanfertigungen der Rohrleitungen wie bei den Neubauten) überführt. K.B.nicht vor Ende Mai 1941. 15 6. Billig
19.-20.3. 41	Neufahrwasser	Keine besonderen Ereignisse. Billig
21.3.41	Neufahrwasser	Bei den Angriffsübungen der Boote "S 10","S 11", "S 12","S 19" und "S 25"im 3.Ausbildungsabschnit ergibt sich,daß die Boote "S 10" und "S 19" nebe Außenhautbeschädigungen durch Eis, wahrscheinlich auch Schraubenbeschädigungen davon getragen haben.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.3.41	Neufahrwasser	Überführung dieser Boote in die Schichau-Werft. Killig
22.3.41	Neufahrwasser	"S 10".Wegen Dockschwierigkeiten wird bei "S 10" die Vorstevenreparatur mit Kranhilfe begonnen. Bei "S 19" traten wahrscheinlich durch die Schraubenbewegung kleinere Erschütterungen einer Brennstoffpumpe am Bb.Motor auf.Bei Ausbau der Brennstoffpumpe zeigte sich ein Bruch des Lager= deckels zum Rädergehäuse.(siehe Maschinenstö= rungsmeldung Nr. 4 vom. 9. 4. 1941) Killig
23.3.41	Neufahrwasser	"S 10" und "S 19" können noch immer nicht dok= ken,da das einzig in Frage kommende Dock für ein Schiff unter Dringlichkeit SS benötigt wird. Killig
24.3.41	Neufahrwasser	Eindocken "S 10" und "S 19".Bei "S 10" ergaben sich neben der Vorstevenbeschädigung noch klei= nere Schraubenbeschädigungen,die von der Werft beseitigt werden können.Bei "S 19" ergaben sich wesentlich größere Schäden.Alle 3 Schrauben sind beschädigt.Die Bb.Schraube muß erneuert werden. Die Wellen zeigen einen Schlag bis zu 0,7 mm. Die Wellen müssen gezogen werden.Dazu paralellau= fend können die schiffbaulichen Reparaturen am Bootskörper (durch Eisschäden) ausgeführt werden

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.3.41	Neufahrwasser	"S 19".Bei dem Ziehen der Wellen ergibt sich, daß die 3 Stevenrohrgummibuchsen sich aufgelöst haben und als schmierige Masse an den Wellen kleben.Nach Ansicht der Werft muß Öl oder Fett in die wassergekühlten Buchsen gelangt sein.Das Kommando findet kaum Klärung dieses Ausfalles, da er erstmalig aufgetreten ist.Außerdem kommt das Boot direkt von einer großen Werftliegezeit und es ist nach Überprüfung ein Bedienungsfehler durch die Besatzung ausgeschlossen.Als einzige Möglichkeit wird angesehen,daß die Wellen in Ki mit Fett eingesetzt wurden.Dies muß bei K.M.W. Kiel selbst nachgeprüft werden.Die Buchsen müs= sen erneuert werden und werden von Kiel angefor= dert.Ebenfalls wird ein Ersatzpropeller angefor= dert.Ferner ergab sich,daß das Bb.Wellenbockla= ger nicht mehr fluchtet.Es hat wahrscheinlich ebenfalls eine Eisbeschädigung erlitten.Da die Werft an diese schwierige Reparatur nicht heran gehen möchte,wird ein Monteur von der Firma "Lürsen" angefordert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.3.41 27.3.41	Neufahrwasser	S 10 wird nach beendeter Stevenreparatur nach Neufahrwasser überführt. S 19: Bei dem Richten der Wellen ergibt sich, dass die B.B,-Welle in Höhe des Bocklagers unrund ist. (1 mm) Nach telefonischer Rücksprache mit K.M.W. Kiel sind keine passenden Gummibuchsen für das Bocklager vorrätig. Dennoch wird die Welle abgedreht.Von einer Reparatur des verkanteten Bocklagers in der Schichauwerft wird abgesehen und für Kiel vorgesehen. Kilty
28.3.41	Neufahrwasser	Die benötigten Reserveteile für S 19 (B.B.-Propeller, 3 Stevenrohrbuchsen und Lagerdeckel für Rädergehäuse) sind eingetroffen. Die Wiederherstellungsarbeiten nehmen ihren planmässigen Fortgang. Fertigstellung auf etwa 5.4. vorgesehen. Kilty
29.3.41	Neufahrwasser	Laut Fernschreiben des Res. Verb.: In Kiel verlaufen die Werftliegezeiten von S 22, S 24 planmässig. Kilty
30.3.41	Neufahrwasser	Dienstreise des Flottillen. Ingenieurs zum F.d.T. zur Besprechung über Motorenfragen mit allen Flottillen. Kilty
31.3.41	Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse. Kilty gesehen: Kptlt. u. Flott.-Chef

gesehen: Kapt. z. See u. Chef d. Stabes (Org) und Verbandsing. F.d.T.

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

I. Abt.
Skl. ~~1139~~

Geheim

Vfg

1) Tgb. 2) Tg

2) a) [illegible] 21/5 I. I. gez. Frey 4/5.

3) K (Ln) K I. 5. R 14 Bi K V / 21 K II T

4) über I/Skl. an Kr. vorzugeben.

Tl Kmp 3/6 h.g. Wlk 3/6

I. Skl i. A.

Tac i. V.

Tg

Lt
Ku 17/5 41.

2863

PG— 71401 —NID

Kr 8752.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 373

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

der

4. Schnellbootsflottille

vom 1.4. - 15.4.41

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/Y1401/ND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT BUT ANY NECESSARY ANNOTATION
SHOULD BE MADE ELSEWHERE ON THE WORK
IF ON A SEPARATE SHEET REFERRING
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

PG/ 71401

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 S-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 1.4. - 15.4. 1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kommando 4. Schnellbootsflottille B.-Nr. S. 1021.	Geheim!

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

der

4. Schnellbootsflottille

Flottillen - Chef:

Kptlt. B ä t g e

Angefangen: 1. April 1941
Abgeschlossen: 10. April 1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71401 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ELSEWHERE ON THE WORK
BEARING OR ON SEPARATE SLIPS OF PAPER
QUOTING THIS REGISTERED NUMBER

I.Abt.
Skl. 1452 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.41 1000	Gotenhafen, Danziger Bucht, Neufahrwasser NO 5, See 2-3.	S 56 mit Besatzung 2. S.-Flottille zur Teilnahme an Ausbildung aus Kiel kommend eingetroffen.
1130		"Tsingtau" und S 10, 11, 12, 25, 56 Gotenhafen abgelegt, Flottillen-Fahrübungen.
		Neufahrwasser festgemacht.
		Nachmittags und Abends wegen Wetterlage kein seeklar.
		Für Biess
2.4.41	Neufahrwasser, N O 4 -5.	Wegen Wetterlage kein Seeklar. Ausbildungsdienst und Überholungsarbeiten im Hafen.
		Für Biess
3.4.41 9-1600h	Neufahrwasser-Danziger Bucht. NO-O 3-5. See 1-2.	S 10, 11, 12, 25, 56 Torpedoschiessen in der Putziger Wik, je Boot 1 B 5 E , 1 B 5 D.
1630		"Tsingtau" und S.-Boote Neuer Hela-Hafen festgemacht.
2000		Tropedonachtschiessen. Abbruch der Übung wegen Havarie und Hilfeleistung "Tsingtau" für S 10.
		S 10 durch Berührung mit unbezeichnetem Wrack leck geschlagen, beide Motorenräume unter Wasser. Boot wird durch "Tsingtau" in Schlepp genommen und in der Danziger Werft eingedockt. (s. Havarieakte.)
2354		"Tsingtau" Neufahrwasser festgemacht.. S 11, 12 25, 56 längsseit.
		Für Biess
4.4.41 7-1900	Neufahrwasser- Danziger Bucht, NO 2-3, See 1.	"Tsingtau" Suche nach den von S 10 am Vorabend aus Sicherheitsgründen abgeschossenen Torpedos. 1 Torpedo von T.V.A.-Fangbooten sichergestellt, der 2. von Leibooten vom Strande geborgen, der 3. z. Zt. noch nicht gefunden.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.4.41		Suche wird durch T.V.A.-Fahrzeuge fortgesetzt. S.-Boote, S 11, 12, 25, 56 Hilfeleistung bei Suchaktion.
2000-0400		S 11, 12, 25, 56 Torpedoschiessen, je Boot 1 C 5 D, 2 C 5 E. 2 Verlusttorpedos. Büsse
5.4.41 1200	Neufahrwasser-Danziger Bucht, SO 3, See 1	Ausbildungsdienst im Hafen. S 30 Neufahrwasser eingelaufen. Teilnahme an der Ausbildung mit einer Besatzung der 2. S.-Fl.
2000-0200	SO 2, see 1, diesig, Regen später Nebel.	S 11, 12, 19, 56 Torpedoschiessen, je Boot 1 C 5 E. Schiessen wegen Unsichtigkeit abgebrochen.
6.4.41 10-1500	Neufahrwasser-Danziger Bucht, No 3, See diesig, neblig.	S 11, 12, 19, 25, 56, 30 Torpedoschiessen. 2 B 6 = Z.-Angriffe. Büsse
7.4.41 20- 0030	Neufahrwasser-Danziger Bucht, N 4. See 3	S 12, 19, 25, 30, 56 2. und 3. Aufklärungs-Fühlungshalter- und Angroffsübung. Wegen Wetterlage ohne Torpedos. Büsse
8.4.41 21- 0200	Neufahrwasser-Danziger Bucht, NNO 3, See 2	S 12, 19, 25 30, 56 4. Aufklärungs.-Fühlungshalter- und Angriffsübung mit Torpedos. 2. Flottilen- Angriffsübung als Ansatz gegen einen Geleitzug mit Torpedos. Büsse

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4.41	Neufahrwasser-Danziger Bucht, NW0 2, See 1	Übergabe S 10, 11, 12 an 6. S.-Flottille.
2000		S 11 Marsch nach Kiel angetreten, Motorenwechsel bei K.M.W.
2030-2330		S 12, 19, 25, 56, 30 zwei Angriffsübungen gegen einen Geleitzug mit Torpedos.
0100		"Tsingtau" Marsch nach Kiel angetreten.
		S 30, S 56 verbleiben in Neufahrwasser zur weiteren Teilnahme an der Ausbildung bei 6. S.-Flottille.
		3. und letzter Ausbildungsabschnitt der 4. S.-Flottille beendet. Verlegung der Flottille nach Kiel zu Frontvorbereitungen.
		Für Bass
10.4.41	Ostsee	"Tsingtau" auf dem Marsch nach Kiel.
0700		S 19, S 25 aus Neufahrwasser zum Marsch nach Kiel ausgelaufen.
2000		"Tsingtau" und S 19, S 25 Kiel eingelaufen. Albatrosbrücke festgemacht.
		Für Bass

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Kommando 4. Schnellbootsflottille B.-Nr. S 1021	Geheim!

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille

Abschnitt: Maschine

Flottillen-Ingenieur:

Oberleutnant (Ing.) Hilbig

Angefangem: 1. April 1941
Abgeschlossen: 15. April 1941

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. 4. 41	Neufahrwasser	Beim Ausbau der Stevenrohrbuchsen von S 19 versteift sich die Annahme, dass beim letzten Einbau Schmierfett verwendet wurde.
2.4. 41	Neufahrwasser	S 12 Stb. Frischwasserrückkühler undicht.(s. Masch.Stör. Meld. Nr. 9 v. 15.4.) Auswechslung gegen Reservekühler durch Bordpersonal. Der durch Werft Kiel überholte Reservekühler erweist sich ebenfalls als undicht. Da das Boot unbedingt die letzten Schiesstage mitfahren muss, bleibt dieser Kühler eingebaut. Die Undichtigkeiten sind gering. Es wird laufende Salzmessung und täglicher Frischwasserwechsel befohlen.
3. 4. 41	Neufahrwasser	S 10 läuft über ein Wrack und wird in Abteilung I, IV, V leck. In Abteilung I Spiegel leck geschlagen, Stauchkörper, Schrauben und Ruder stark beschädigt. Zwischen Spant 17 und 34 ist an Stb. Seite in 1 m Entfernung vom Kiel die Aussenhaut aufgerissen, die Querspanten gebrochen. Maschinenraum I und II fallen aus, gesamte Hilfs- und Hauptmaschinenanlage stehen unter Wasser. Das Boot wird durch "Tsingtau" eingeschleppt, in Neufahrwasser von einem Schlepper übernommen und in die Danziger Werft gebracht. Während der Überführung Lenzhilfe durch Schlepper. Gegen 02^{00} h eingedockt, gegen 05^{00} h Boot im Dock trocken.
4.4.41	Neufahrwasser	Behelfsmässiges Dichten des Lecks auf S 10. Die Maschinen werden durch Bordpersonal von eingedrungenem Wasser befreit, mit Öl gedreht und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.4.41		konserviert. Haupt- und Hilfsmaschinen müssen ausgebaut werden.(s. Havarieakte und Masch. Stör Meld. Nr. 10 v. 15.4.). S 19 nach Fertigstellung aus der Werft entlassen. Probefahrt zufriedenstellend verlaufen. Kilig
5.4.41	Neufahrwasser	S 10 klarmachen der Maschinen zum Ausbau und zur Überführung an das Werk. S 10 ausgedockt und in Schichau-Werft überführt. Hier soll das Boot verbleiben bis zur Klärung der schiffbaulichen Instandsetzungsfrage. Die Danziger Werften können die Reparatur des Bootskörpers nicht übernehmen. Kilig
6.4.41	Neufahrwasser	Rückkehr des Flo-Ings. von Dienstreise. S 10 Ausfall des Bb. Motors wegen Bruchs des federnden Rades.(s. Masch. Stör. Meld. Nr. 5 v. 8.4.) Die Maschine muss wahrscheinlich ausgebaut werden. Ausbau wird nach Überführung des Bootes nach Kiel in K.M.W. durchgeführt. Kilig
7.4.41	Danziger Bucht.	Angriffsübungen nur mit den Booten S 12, S 19 und S 25. Dazu kommen die Boote S 30 und S 56 der 2. Flottille, die an den letzten Schiesstagen teilnehmen sollen. Kilig
8.4.41	Neufahrwasser	Keine besonderen Vorkommnisse. Kilig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4.41	Neufahrwasser	Beginn der Übergabe der Boote S 10, S 11, S 12 an 6. S.-Flottille. S 10 Übergabe in der Schichauwerft. Das techn. Personal der 4. S.-Fl bleibt an Bord, bis die Hauptmotoren ausgebaut sind. S 11 Teilübergabe. Das Boot wird noch von der Besatzung der 4. Flottille nach Kiel überführt. Marschantritt 2000 Uhr. S 12 Gesamtübergabe in Neufahrwasser. Nach dem Nachtschiessen 3. und letzter Ausbildungsabschnitt 4. S.-Flottille beendet. "Tsingtau" Marsch nach Kiel. Hilly
10.4.41	Ostsee	S 19, S 25 Marsch nach Kiel. Einlaufen Kiel. Hilly
11.4.41	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Hilly
12.4.41	Kiel	Gesamtübergabe S 11 an 6. S.-Flottille. Rücksprache des Flo.-Ings. bei K.M.W. Kiel wegen Überholungsarbeiten an S 19, S 25. S 19 Wellen- und Bocklagerreparatur.(s. M.K. T.B. v. 27.3.41) S 25 Kleine Motorenüberholung ~~der~~ und Hilfsaggregate: Überholung Hilly
13.14.4.41	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Hilly
15.4.41	Kiel	Überführung S 19, S 25 zur K.M.W. Kiel. Hilly.

gesehen: Flott

gesehen: Just Kapitänleutnant u. Flottillenchef i.V.

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

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

Geheim!

Kommando
Schnellbootsbegleitschiff „Tsingtau"
B.-Nr. - G 103 -

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. G. 1021.

Kriegstagebuch

des

Schnellbootsbegleitschiffes " T s i n g t a u "

Kommandant : Kapitänleutnant J u s t

Angefangen: 1. April 1941.

Abgeschlossen: 15. April 1941.

Zu beziehen vom Amtlichen 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
1. 4. 41.		
0132 Uhr	Gotenhafen	Mit Bb.-Seite im Becken IV. festgemacht.
1003 "	"	Abgelegt.
1103 "	Neufahrwasser Wind: O 5, NO 3-4 Wetter: bed., böig. Seegang: O	Mit Stb.-Seite festgemacht.
2. 4. 41.	Neufahrwasser Wind: NO 3-4 - N 3 Wetter: klar, böig. Seegang: -----	Begleitschiff für 4. S.-Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse.
3. 4. 41.		
0927 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
1618 "	Hela	Mit Stb.-Seite im Kriegshafen festgemacht.
1948 "	"	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.
2110 "	Putziger Bucht	Infolge Havarie mußte "S 10" in Schlepp genommen und nach Neufahrwasser eingeschleppt werden.
2354 "	Neufahrwasser Hafenkanal	" S 10 " an Schlepper übergeben.
2358 "	Neufahrwasser Wind: O 3-5 Wetter: einz. Wolken. Seegang: 2-1	Mit Stb.-Seite festgemacht.
4. 4. 41.		
0703 Uhr	Neufahrwasser	Abgelegt.
0825 "	Putziger Bucht	Wegen Nebel mit Bb.-Anker geankert.
1910 "	"	Anker gelichtet. Nachtschießen der 4.S.-Flottille
	Wind: SO 3 Wetter: bed., diesig. Seegang: 1	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5. 4. 41.		
0405 Uhr	Neufahrw.-Westerplatte.	Mit Bb.-Seite festgemacht.
1054 "	" "	Abgelegt zum verholen nach Neufahrwasser-Rampe
1107 "	" - Rampe	Mit Stb.-Seite festgemacht.
2006 "	"	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.
	Wind: WSW 2 - SO 2 Wetter: einz. Wolken, diesig. Seegang: 1	
6. 4. 41.		
0044 Uhr	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht.
1008 "	"	Abgelegt. Tagschießen der 4. S.-Flottille.
1507 "	"	Mit Stb.-Seite festgemacht.
	Wind: N 3-2 Wetter: diesig, regen Seegang: 2-0	
7. 4. 41.		
2008 Uhr	Neufahrwasser Wind: NNO 3 - N 4 Wetter: bedeckt. Seegang: 3	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.
8. 4. 41.		
0014 Uhr	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht.
2030 "	"	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.
	Wind: NO 3 - NNO 3 Wetter: einz. Wolken, böig. Seegang: 2	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9. 4. 41.		
0003 Uhr	Putziger Bucht	Mit Bb.-Anker geankert.
0038 "	"	Anker gelichtet. Nachtschießen der 4.S.-Flottille.
0150 "	"	Mit Bb.-Anker geankert.
0724 "	"	Anker gelichtet.
0908 "	Neufahrwasser	Mit Stb.-Seite festgemacht.
2036 "	"	Abgelegt. Nachtschießen der 4. S.-Flottille.
	Wind: NNO 2-3 Wetter: einz.Wolken. Seegang: 1	
10.4.41.		
0045 Uhr		Nach Beendigung des Nachtschießens Marsch nach Kiel angetreten.
2028 "	Kiel	Mit Stb.-Seite im Tirpitzhafen, Albatros-Brücke festgemacht.
	Wind: W 2 Wetter: einz.Wolken, böig. Seegang: 1-0	
11. 4. 41.- 15. 4. 41.	Kiel	Begleitschiff der 4. S.- Flottille. Keine besonderen Vorkommnisse.

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

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. G 1021.

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

Abschnitt: Maschine

Leitender Ingenieur:
Kapitänleutnant (Ing.) König , Adolf

Angefangen: 1. April 1941
Abgeschlossen: 15. April 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.41	Neufahrwasser	31,4 m³ Gasöl an S. 11, S. 25 und S. 56 abgegeben. 436,8 kg Aero-W an S. 56 abgegeben. 132 m³ Gasöl von Fahrzeug B.T.3 mit 1/2 Personal in 2 Stunden übernommen. Küng
2.4.-3.4. 1941	Neufahrwasser und in See	Keine besonderen Vorkommnisse. Küng
4.4.41	In See	4,95 m³ Gasöl an S. 12 abgegeben. Küng
5.4.41	Neufahrwasser	410 kg Aero-W und 10,3 m³ Gasöl an S. 30 abgegeben. Küng
6.4.41	Neufahrwasser	12,3 m³ Gasöl an S. 19 abgegeben. Küng
7.4.-8.4. 1941	Neufahrwasser und in See	Keine besonderen Vorkommnisse. Küng
9.4.41	Neufahrwasser	7,5 m³ Gasöl an S. 30 und S. 56 abgegeben. Küng
10.4.-15.4. 1941	Neufahrwasser-in See-Kiel	Kriegsmarsch nach Kiel. Keine besonderen Vorkommnisse. Küng

Gesehen:

Der Kommandant.

Kapitänleutnant.

Gesehen: Klaas K. Kpt.z.S. (Ing)
i.V. Vertretung. F.d.T.

Flottenkommando
B.Nr. G 7166 A4

An Bord, den 13.6.41

Geh.

An

Geheim

Marinegruppenkommando Nord
18. JUN. 1941
B.-Nr. 7373 Anl. 1

Marinegruppenkommando Nord.

Anliegend wird das K.T.B. der 4.S-Flottille vom 1. - 10.4.41 und des Schnellbootsbegleitschiffes "Tsingtau" vom 1. - 15.4.41 vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes, i.V.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 7373 A II

Befehlsstelle, den 23. Juni 1941.

Geheim!

O. K. M.
Eing. 27. JUN 1941
1/Skl.

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl.-

1/

vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.Abt.
Skl. 1452 -i-

Gr I/Ukr 1452/41 g **Geheim**

1) Skl Qu (A I) [illegible]

2) [illegible]

Iskl i. H.

Ia

[illegible]

Den 7. Juni 1941.

Stellungnahme des Führers der Torpedoboote.

Keine Bemerkungen.

Kapitän zur See.

PG— 71402—NID

Anlage zu Flotte G. .....

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

Oh 8633a

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Geh. 7595

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. G 1234

Geheim!

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

der

4. Schnellboots- Flottille

Flottillen - Chef:

Kptlt. B ä t g e

Angefangen: 11. April 1941
Abgeschlossen: 15. Mai 1941

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
FO G/71402/NID
IN ANY CORRESPONDENCE ON THIS SUBJECT REFERENCE SHOULD BE MADE
TO THE ABOVE REGISTERED NUMBER
AND ON NO ACCOUNT SHOULD THIS
PAPER BE REMOVED FROM
THE DOCUMENT WITH WHICH IT IS NOW
DEPOSITED

I.Abt.
Skl. 1445 1941

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

PG/ 71402

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 S-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 11.4. - 15.5. 1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11./28.4. 1941	K i e l	Werftliegezeit der S.-Boote und "Tsingtau". Vorbereitungen für den Fronteinsatz. Ausbildungsdienst im Hafen. Beurlaubungen, keine besonderen Vorkommnisse. Für Richter
29./30.4. 1941	K i e l	Dienstreise Flottillen - Chef, Flottillen - Ingenieur und Flottillen - Verwaltungsoffizier zum F.d.T. und den S.-Boots-Flottillen- Stützpunkten zur Vorbereitung und Besprechung eigener Stützpunktfragen. Werftliegezeit, keine besonderen Vorkommnisse. Für Richter

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1./8.5.41	K i e l	Der Flottille wird das Personal der K.M.-Boote zur Ausbildung unterstellt. Kommandierung von 150 Soldaten. Unterbringung im Reserve-verband für S.-Bootsflottillen, Kiel-Wik. Flott.-Chef, Flo.-Ing., Flott.-V.O. auf Dienst-reise. "Tsingtau" Werftarbeiten und Ausrüstung. "S 19" Probefahrten. Bäss
9.5.41	K i e l	Inmarschsetzung des Vorkommandos, 4 Offz., 35 Unteroffiziere und Mannschaften vom Flot-tillenstabe zur Einrichtung des Stützpunktes Rotterdam-Scheveningen und Transport von Flottillen-Geräten. Bäss
10.5.41	K i e l	Werftprobefahrt "S 19". Keine besonderen Vorkommnisse. Bäss
11.5.41	K i e l	Dienst nach Sonntagsdienstplan. Keine besonderen Vorkommnisse. Bäss
12.5.41	K i e l	Probefahrten und Meilenfahrten S 19, S22, S 24, S 25. Bei S22 Ausfall der M. Maschine. Auswech-sel der M.Maschine erforderlich, dadurch Ver-zögerung der termingerechten Fertigstellung. Bäss
13.5.41	K i e l	Probefahrten und Meilenfahrten s 19, S 24, S 25, sowie Kompensieren und Ausrüsten. Bäss

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücknadt
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
14.5.41	K i e l	Oblt.z.S. Causemann übernimmt beim Reserveverband für S.-Flottillen den K.M.-Bootsverband. Er erhält Disziplinarstrafgewalt. Militärisch und verwaltungsmässig istder K.M.-Bootsverband der 4. S.-Flottille unterstellt, ist jedoch berechtigt, in allen fachlichen und personellen Fragen mit dem F.d.T. direkt in Verbindung zu treten. S 19, S 24, S 25 Probefahrten und Ausrüstung. Ja Reiss
15.5.41 1100 h	K i e l	Flottill/enmusterung. "Tsingtau" tritt aus dem Unterstellungsverhältnis.
1200	K.W.Kanal	S 19, S 24, S 25 seeklar. Marsch durch den K.W.-Kanal nach Brunsbüttel. Fahrt der Boote durch die Schleife.
1845	Brunsbüttel	Brunsbüttel festgemacht. Ja Reiss

Flottenkommando

~~2. Abteilung der Flotte~~

B.-Nr. G 7409 A4.

An Bord, den 18. Juni 1941.

Marinegruppenkommando Nord
22. JUN. 1941
B.-Nr. 7595 Anl. 1

Geheim

An das

Marine Gruppenkommando Nord.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 4. Sfl. für die Zeit vom 11.4. - 15.5.41 vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. G 7595 A II

Befehlsstelle, den 25. Juni 1941.

Geheim!

O. K. M.
Eing. 27. JUN. 1941

1. Skl.

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1.Skl.-

- 1 - vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

Hinter-

1.Abt.
Skl. 1445 -1-

An die abgehen

1 Skc i. A.

Inc

B 30

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

Oe Sb 33 b

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. Kj 1234

Geheim!

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

Abschnitt: Maschine

Flottillen-Ingenieur Oberleutnant (Ing.) Hilbig

Angefangen: 16.April 1941
Abgeschlossen: 30.April 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.41	Kiel	Werftliegezeit sämtl.Boote der Flottille."S 19", "S 22","S 24" und "S 25" bei K.M.W.Kiel,"S 20" bei K.M.W.W'haven. Killig
17.4.41	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Killig
18.4.41	Kiel	Besprechung bei K.M.W.Kiel über endgültige Termine der Boote."S 19" noch unbestimmt,kann erst übersehen werden,wenn das Boot gedockt ist.Docks z.Zt.nicht frei zu machen. "S 20" bisher gültiger Termin angegeben von K. M.W.W'haven 1.5. Lt.Unterrichtung durch Lt.M. kann dieser Termin unmöglich eingehalten werden. Dennoch liegt keine Benachrichtigung von der Werft vor.Meldung darüber an F.d.T.Dienstreise 2 Flo.Ing.nach W'haven. "S 21" soll Anfang Mai nach beendeter schiffbaulicher Grundüberholung bei Lürsen nach Kiel überführt werden.Maschinenbau K.M.W.Kiel braucht dann noch 7 Wochen bis zur Fertigstellung. "S 22" und "S 24".Es tritt eine kleine Verzögerung in der Fertigstellung durch Bombenschäden in der Werft ein.Neuer Termin 12.5.41. "S 25" Fertigstellung nach kleiner Motorenüberholung 10.5.41 Killig
19.u.20.4.41	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Killig

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
21.4.41	Kiel	Rückehr 2 Flo.Ing.aus W'haven.Die Werft bestä= tigt Verzögerungen bei "S 20" um etwa 2 Wochen wegen verspäteter Lieferung der Brennstoffpumpen vom Werk,die zum Probelauf der Motoren auf den Stand benötigt werden.
22.4.41	Kiel	Fernschreiben von K.M.W.W'haven: Termin "S 20" 12.5.41.
23.4.41	Kiel	Besprechungen des Flottillen Kommandos mit A 2 F.d.T.wegen K.M.Booten.Der Besatzungsstamm für die Ende Mai anlaufenden Boote wird der 4.Flot= tille unterstellt.Beginn der Kommandierungen zum 1.5.41. Obermaschinist Heidel wird zur Unterstützung des Flo.Ing.als techn.Referent kommandiert.In= marschsetzung des Obermaschinisten zu den Bau= werften,die die ersten Boote in Dienststellen: Roland - Werft Hemelingen Nordbjaerg & Wedell A/S Kopenhagen zur Unterrichtung über Termine,schriftliche Un= terlagen über die Boote und Baubelehrungsfragen
24.4.41	Kiel	Vorbereitungen zur Überführung der Flottille an die Front ohne Mutterschiff.Sämtl.Verbrauchs= stoffe,Reserveteile und das gesamte Inventar des Maschinenbüro müssen mit der Bahn befördert wer= den,soweit sie nicht mit den Booten überführt werden können.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.4.41	Kiel	Fernschreibegespräch Flo.Ing.in Vertretung des beurlaubten Flo.Chefs mit A 1 F.d.T.: Meldung der nunmehr gültigen Termine der Boote und Dienstreisebefehl für Flo.Chef,Flo.Ing. und Flo. V.O. zum F.d.T. Boulogne und anschließend nach Rotterdam zur Vorbereitung des Stützpunktes. Kilty
26.4.41	Kiel	Eindocken "S 19".Reparaturdauer der Bb.Welle und Wellenbock erst nach Abnahme der Schrauben zu übersehen.Terminfestlegung erst in 2 Tagen möglich. Kilty.
27.4.41	Kiel	Keine besonderen Ereignisse. Kilty.
28.4.41	Kiel	"S 19" nach Aussage der K.M.W.Kiel brauchen an dem Bb.Wellenbock keine Reparaturen ausgeführt werden.Das Boot erhält einen anderen Schraubensatz.Die schiffbaulichen Arbeiten,die infolge Eisbeschädigungen von Schichau Danzig ausgeführt wurden,müssen vom Bootsbau Kiel noch einmal erneuert werden.Fertigstellung des Boots innerhalb der Termine der übrigen Boote der Flottille Kilty
29.4.41	Kiel	Dienstreiseantritt Flo.Ing.zum F.d.T. Lt.Fernschreiben von K.M.W.W'haven,Fertigstellung "S 20" wiederum verschoben wegen Schwierigkeiten im Zusammenpassen der von D.W.K.geliefert

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.4.41	Kiel	gelieferten neuen Auspuffleitungen.Voraussicht= licher Termin 20.5.41. Terminverschiebungen treten ebenfalls bei "S 18" und "S 21" ein."S 18" in Kiel Arbeitsbehinderung durch Feindeinwirkung.(Blindgänger) Fertigstel= lung voraussichtlich nichtvor 21.Juli 41. "S 21".Schiffbaulich bei Lürsen etwa am 10.5.41 fertig.Danach Überführung nach K.M.W.Kiel.Dort 7 Wochen für Maschinenbau.
30.4.41	Kiel	Keine besonderen Ereignisse.

Gesehen:

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Kl. Kapt. (Ing.) u. Werftbetriebsing. F. d. T.

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

Ob 8633c

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. G 1274

Geheim!

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

(Abschnitt Maschine)

Flottillen Ingenieur: Oberltn.(Ing.) Hilbig

Angefangen: 1.Mai 1941
beendet: 15.Mai 1941

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-8.5.41	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Werftliegezeit der Flottille mit den gesamten Booten. Kelz
9.5.41	Kiel	Werftprobefahrt "S 19" zufriedenstellend. Kelz
10.5.41	Kiel	Werftprobefahrten "S 24" und "S 25" zufriedenstellend. "S 22" Ausfall der Neueingebauten, grundüberholten Mittelmaschine wegen Kolben8 und Zylinderschaden. Hervorgerufen durch Bruch einer Stößelrolle. Die Bauaufsicht K.M.W. ordnet einen Motorwechsel an und übernimmt auf besonderem Wunsch die Prüfung der Ursache, sowie den Störungsbericht. Es tritt dadurch eine Terminverzögerung dieses Bootes bis zum 15. Mai ein. Kelz
11.5.41	Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Kelz
12.-13.5. 41	Kiel	Meilenfahrten der Boote "S 19", "S 24" und "S 25 Die Meilenfahrten werden entsprechend der Zuladung beim Fronteinsatz mit voll ausgerüsteten Booten gemacht: 2 Torpedos, 6 Wasserbomben, volle Brennstoff-, Schmieröl- und Wasser-Vorrat. Neben den Höchstfahrten mit und ohne Effekt werden die erforderlichen Fahrtstufen zur Neuaufstellung der Fahrtabellen gelaufen. Ebenfalls werden die Höchstdrehzahlen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.-13.5.41	Kiel	Höchstdrehzahlen für Schleichfahrten mit Tiefseeauspuff festgelegt. Brennstoffmeßfahrten werden aus Mangel an Zeit nicht ausgeführt. Die Ergebnisse der Höchstgeschwindigkeit ist gleichmäßig und in Anbetracht des Alters der Boote unter voller Beladung zufriedenstellend.
14.5.41	Kiel	Verlegung des Maschinenvorrats-Raumes und der Flottillen-Maschinenschreibstube nach Rotterdam und Cheveningen. "S 19","S 24" und "S 25" Restausrüstung. Übergabe "S 21" von der 4.S.Flottille an die 6.S.Flottille. Das Boot beginnt nun nach schiffbaulicher Grundüberholung bei Lürssen mit dem Einbau der Maschinenanlagen. "S 20" bei K.M.W.W'haven weitere Terminverschiebung bis zum 28.5. wegen Schwierigkeiten im Aufbauen der neuen Troglüfter, mit den alle anderen Boote bereits ausgerüstet sind.
15.5.41 12.00 h	Kiel	"S 19","S 24" und "S 25" Seeklar zum Marsch an den Frontstützpunkt.
18.00 h		Fahrt der Boote durch die Schleife in Brunsbüttel.

gesehen:
[illegible]
i. Kapt.(Ing) u. Abteilungsleiter.
F.d.T.

gesehen:
Bess
Kapitänleutnant u. Flottillenchef

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

Den 7.Juni 1941.

Stellungnahme

des

Führers der Torpedoboote

Keine Bemerkungen.

Brüning

Kapitän zur See.

PG— 71403—NID

Anlage zu Flotte Gf/Jos. 1921/41.

3800

Kr 9762

Geheime Kommandosache.

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. Bätge.

Angefangen: 16.5.1941.
Beendet: 31.5.1941.

THIS DOCUMENT is
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41403.
NO [illegible] OF ANY KIND SHOULD BE MADE
[illegible] WORK
[illegible] PAPER.
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage zu 1/Skl 16751/41 Gkdos.

PG/ 71403

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND. 4 S-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY: 16.5. - 31.5. 1941

Flottenkommando

B.-Nr. GKdos. 1931

An Bord, den 4. Juli 1941

Geheim-Kommandosache

Marinegruppenkommando West
Eing.: 13. JUL. 1941
B.-Nr. G. [illegible] 3800
Anl. 1+2 Prüf. [illegible]

An

das Marinegruppenkommando West.

Anliegend wird das K.T.B. der 4. S-Flottille einschl. Abschnitt Maschine für die Zeit vom 16. - 31.5. 1941 vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes

Marinegruppenkommando
West
B.Nr.gKdos 38aa/41 A5

Stabsquartier, den 16. Juli 1941 . 1941

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -Skl. -

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

-112-

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes:

1.Skl 1675/41 g.Kdos. —1—

1181 945.

zu 1.Skl. 1675 g.Kdos. 1/41

Geheime Kommandosache!

1) I 26/7.

1 Anl.

2) 1 Skl Qu (A I) a
2a) 2 Skl Nl. [illegible]
3 über 1/Skl. [illegible]

1 Skl i.A.
Lac
15 24

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

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. 4/Kdos

Geheim-Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

4. Schnellbootsflottille

Flottillen - Chef:

Kptlt. Bätge

Angefangen : 16. Mai 1941
Abgeschlossen : 31. Mai 1941

THIS DOCUMENT
[ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RELATIONSHIPS
PG 71403
NO MARK
ON IT
SHOULD
RECORD
QUOTING

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.41 0600	Brunsbüttel, Nordsee NW 3, See 1	S 19, S 24, S 25 seeklar, Durchschleusen, Marsch nach Westen. F'schreiben an B.S.W., B.S.N.: S 19, S 24, S 25 Brunsbüttel aus, Marsch nach Rotterdam. Fahrt 31 sm. Chef 4. S.-Flottille
1230	NW 4-5, See 3-4.	Wegen Wetterlage (Seegang 3-4,) starke Grundseen, in Höhe Terschellingen kehrtgemacht und Delfzyl eingelaufen.
1400	Delfzyl	F'schreiben an B.S.W., B.S.N., F.d.T.: Wegen Wetterlage 1400 Uhr Delfzyl ein. Chef 4. S.-Flottille Heiss
17.5.41 0800	Delfzyl NW 3, See 1	S 19, S 24, S 25 Delfzyl auf minenfreiem Wege nach Hoek von Holland ausgelaufen. F'schreiben an: B.S.W., B.S.N.: S 19, S 24, S 25 0800 Uhr Delfzyl zum Marsch nach Rotterdam aus. Fahrt 31 sm. Chef 4. S.-Flottille
1430	Hoek von Holland	Hoek von Holland passiert.
1530	Rotterdam, Scheveningen	Rotterdam Ysselhafen festgemacht: Flottillenunterkunft im Orange Hotel, Scheveningen bezogen. Der Flottille stehen zur Verfügung: der F.T. Wagen des F.d.T., sowie eine Fernschreibzelle des F.d.T. und eine Telefonvermittlung des F.d.T.. Oblt. z. S. Rebensburg vom Stabe des F.d.T. ist dem Flottillen-Chef 4. S.-Flottille zur Beratung unterstellt. Zweck: Volle Ausnutzung der bisheriger Erfahrungen im Schnellbootseinsatz und Fortführung der Zusammenarbeit mit der Aufklärungsstaffel des Fliegerkorps II und dem Jagdführer der Luftflotte 2 für Jagdgeleit beim Anmarsch ins Operationsgebiet. Heiss
18.5.41	Rotterdam, Scheveningen	S 25 fällt infolge Rissen im Getriebekasten am M.-Motor bis etwa 24.5. aus. F!schreiben an: O.K.M., Flotte, 2, Adm. d. Flotte, Gruppe West, F.d.T.: S 25 ausser K.B. Da somit nur 2 Boote klar, kein Einsatz.
2030		S 22 Ysselhafen Rotterdam., von Brunsbüttel kommend festgemacht.
2130		S 19 ausgelaufen zur Teilnahme an einer Minenunternehmung unter Chef 3. S.-Flottille. Die Unternehmung muss wegen Wetterlage abgebrochen werden. Heiss

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

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.5.41	Rotterdam - Scheveningen	Dienstreise Flottillen - Chef nach Paris zur Meldung bei der Gruppe West.
		Gruppe West erteilt die Weisung, dass mit kurzfristiger, vorübergehender Verlegung der Flottille nach Cherbourg gerechnet werden muss und entsprechende Vorbereitungen zu treffen sind. Zweck: Minen- und Torpedoeinsatz gegen Geleitzüge an der englischen Südküste zwischen Dartmouth und der Insel Wight. Vom Flottillenchef wird hierzu gemeldet: Mit einer derartigen Verlegung sind gewisse Schwierigkeiten verbunden: 1.) steht der Flottille trotz Antrag bis auf weiteres kein Werkstattzug zur Verfügung. Die Werftreparaturmöglichkeiten in Cherbourg sind unzureichend. 2.) 4 - 6 Wochen werden für erforderlich gehalten, um denneu an die Front tretenden S.-Bootskommandanten- und Besatzungen vom neu bezogenen und zur Zeit noch nicht voll ausgerüsteten Stützpunkt (Rotterdam-Scheveningen) aus, unter stetigen Verhältnissen Gelegenheit zum Einfahren und Eingewöhnen in die bevorstehenden Aufgaben zu geben. 3.) Die Flottille verfügt zur Zeit nur über S.-Boote des älteren Typs S 19 - S 25. Die Boote sind naturgemäss entsprechend ihrer Lebensdauer störanfälliger als neue S.-Boote. Im Zusammenhang mit den unter 1.) erwähnten Gründen ist mit einer Verlegung (Rotterdam- Cherbourg = 310 sm) besonders bei diesen älteren Booten hinsichtlich Maschinenstörungen ein besonderes Risiko gegeben. Sobald der Flottille ein Werkstattzug zur Verfügung steht, sind die Schwierigkeiten im wesentlichen behoben. Die Vorbereitungen für den Torpedo- und Minennachschub, sowie Unterkunft und Verpflegung in Cherbourg sind in die Wege geleitet. 4.) Die bisherigen Auswertungen des F.d.T. geben über den starken Geleitzugverkehr an der englischen Südostküste ein klares Bild, während der Verkehr an der Südküste weniger umfangreich und durch den B.-Dienst nicht so eingehend erfasst ist. Bätge
20.5.41	Rotterdam-Scheveningen.	Rückkehr Flottillenchef nach Scheveningen. Keine besonderen Vorkommnisse. Bätge
21.5.41 1625	Rotterdam- Scheveningen	Einsatzmeldung durch SSD Gkdos F'schreiben an Gruppe West, nachr. F.d.T.: 4. S.-Flottille mit 3 Booten 22.5. 0100 Uhr Lauerstellung auf Geleitweg nördlich " Caesar".
1800 1911	S 1-2, See 1	Chef 4. S.-Flottille Mit S 24, S 22, S 19 Rotterdam ausgelaufen. F.T. am 4. S.-Flottille: Aufklärung nicht gestattet. Wind rasch auffrischend auf 5.
2027		Sützpunkt Scheveningen. F.T.-Wettermeldung:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.41		W-SW 4, auffrischend, auf 5, nördlicher Teil Hoofden morgen früh 5-6, wolkig, Sicht 3-5 sm. Über See Gefahr von Nebelfeldern. Wegen falscher Schlüsselunterlagen gingen diese beiden F.T. Sprüche auf dem Führerboot nicht ein. Die Wetterverschlechterung zeigte sich auf dem Hinmarsch, erschien mir jedoch bei Seegang 1-2 ohne Kenntnis der Vorhersage noch unbedenklich.
936		F.T. an Gruppe West: 4. S.-Flottille mit 3 Booten Hoek aus. Stützpunkt Scheveningen
	S 2-3, See 1-2	Marsch mit 31 sm über Braune-Bank-Tonne, durch das englische Warngebiet zwischen Broken- und Wellbank bis etwa Haddockbank, 12 sm vor dem Geleitzugweg (Tonne 57 C) auf M.L.F. gegangen.
0110	SSW 3, See 1-2	Position für Lauerstellung bei Tonne 57 C eingenommen. Einen kleinen Bewacher (etwa 600 to.) gesichtet und umgangen. Bis 0315 Uhr mit südöstlichen Kursen bei Tonne 57 C gestanden.
0315	SSW 4-5, See 2-3	Rückmarsch auf dem gleichen Wege angetreten. (s. Anlage 1) Bätge
22.5.41 0945 1102	engl. Südostküste, Rotterdam, SSW 5-6, See 3 diesig.	S 19, S 22, S 24 Rotterdam ein. F.T. an Gruppe West: 4. S.-Flottille 0930 Uhr ein. 0100 Uhr bis 0315 Uhr nördlich "Caesar" Lauerstellung. Ausser einem Bewacher nichts gesichtet. 4. S.-Flottille
	Bei dem weiten Anmarsch (150 sm) bleibt für den Aufenthalt im Operationsgebiet in den derzeitigen kurzen Nächten nur wenig Zeit. Bei der Aufentshaltdauer von 2 Stunden 15 Minuten wurde in Kauf genommen, dass die Boot sowohl beim Anmarsch als auch beim Abmarsch noch bei Helligkeit bzw. Dämmerung bis zu 10 sm westlich des Warngebietes standen. Bei tiefer Bewölkung und zeitweiligen Regenschauern wurde mit Luftgefährdung nicht gerechnet. Es erscheint demnach künftig während der kurzen Nächte ein operieren in dem Gebiet um "Caesar" nur dann lohnend, wenn sichere Luftaufklärungsmeldungen vorliegen. Bätge
23.5.41 0805	Rotterdam-Scheveningem	F.T.: Wetterzustand östlicher Kanal 23.5.0800 Uhr: SSW 5-6, böig, See 4-5, Sicht 5 sm. Wewa Boulogne. Wettervorherdage 23.5. 0800 Uhr Kanal: WSW 6, rechtsdrehend auf WNW und W, im Westteil auffrischend auf 6-8, stark bewölkt, Sicht 5-8 sm F.T. an Gruppe West: 23.5. 3. und 4. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage. 4. S.-Flottille Bätge
1202		

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.5.41 1935	Rotterdam-Scheveningen SW 5-6, böig, See 5	SSD F'schreiben glt. 4. S.-Flottille: 4. S.-Flottille beschleunig t mit allen fahrb reiten Booten nach Lorient verlegen. Absichten melden. Zusatz für Marbef. Westfrankreich, Hafenkommandant und Werft Lorient: Verlegung nur vorübergehend für kurze eit. Bitte Flottille bei Zuweisung für Liegeplätze, Bereitstellung, Unterkunft und Werftbetreuung mit allen Mitteln zu unterstützen, Mar. Gr. West. Gkdos 07065 A.O.
2240		KR F'schreiben glt. 4. S.-Flottille: Eintreffen 4. S.-Flottille Lorient 26. mittags erforderlich. Erster Einsatz 26. abends vorgesehen. Mar. Gr. West Gkdos 07065 A.O.
2330		F'schreibgespräch A.Op. Gruppe West mit Chef 4. S.-Flottille des Inhalts: Wegen Wetterlage, SW 5-6, See 4-5, Auslaufen unmöglich gemeldet. Gr. West befiehlt, dass eintretende Wetterbesserung sofort ausgenutzt wird.
0130		Flottille hält sich in Bereitschaft. F'schriftliche Unterrichtung F.d.T. über Bereitschaftszustand und befohlene Sonderaufgabe. Gleichzeitig Unterrichtung Marbef. Westfr, Hafenkommandant und Werft Lorient, B.S.W. und B.d.U. Op.: Auslaufe nach Lorient wegen Wetterlage z. Zt. nicht möglich. Flottille liegt in Sofortbereitschaft. Marschantritt bei Wetterbesserung wird gemeldet. Chef 4. S.-Flottille
25.5.41 0600	Rotterdam-Scheveningen S 5-6, S ee 4, Regen	Wegen Wetterlage kein Einsatz.
26.5.41 1500 0035	Rotterdam-Scheveningen SSO 5, böig, See 4	Wegen Wetterlage weder Verlegung noch Einsatz. SSD F'schreiben glt. 4. S.-Flottille: Wegen Wetterlage vorläufig keine Verlegung. Mar. Gr. West Gkdos 07219 A.O.
27.5.41 2000	Rotterdam-Scheveningen SSO 4, See 3.	Wegen Wetterlage kein Einsatz.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.5.41 0600 1141	Rotterdam-Scheveningen O-SO 2-3, See 2	F.T. an Gruppe West: 4. S.-Flottille 4 Boote 0130 Uhr Lauer Quadrat 7399 Mitte unten. 4. S.-Flottille
1200 1455	NO 5-6, See 4,	F'schreiben KR Jagdführer Bergen: Erbitte Jagdüberwachung für 4 S.-Boote ab H. v. Holland heute 2130 Uhr nach Quadrat 3330/05 Ost bis 2245 Uhr. Marschfahrt 30 sm. 4. S.-Flottille Gkdos 2042
1746		F.T. an Gruppe West: 4. S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage. 4. S.-Flottille
1630		F'schreiben KR Jagdführer Bergen: 4. S.-Flottille kein Einsatz, keine Jagdüberwachung. 4. S.-Flottille Gkdos 2042
29.5.41 1049	Rotterdam-Scheveningen	F.T.: S 20 29.5. 1000 Uhr Feuerschiff Fritz aus. Rotterdam, Fahrt 31 sm. B. S. N.
1200 1225 1800	Wetterzustand Hoofden: NO 4, mittl. Teil: NW-W 4-5, See 4, Dünung durcheinanderlaufend	F'schreiben: Gruppe West: Wegen Wetterlage kein Einsatz. S 20 Rotterdam ein. S 20, S 22, S 25 K.B. gemeldet. Damit hat die Flottille 5 einsatzklare Boote.
30.5.41 1200 1300	Rotterdam-Scheveningen NW 2-3, See 2-3, diesig Regenfälle 1400 W-SW 2-3, See 2-3, Regen	F'schreiben SSD Gruppe West: 4. S.-Flottille 5 Boote 0130 Uhr Lauer Quadrat 7399, Mitte unten. 4. S.-Flottille Gkdos 2049
1310		F'schreiben KR Jagdführer Bergen: Erbitte Jagdüberwachung für 5 S.-Boote ab H.v. Holland heute 30.5. 2130 Uhr nach Quadrat 3330/05 Braune Bank Tonne bis 2245 Uhr. Marschfahrt 30 sm. 4. S.-Flottille Gkdos 2048
2024	NNW 2-3, See 0-1, Nebel, Sicht 50-200 m	F.T. an 4. S.-Flottille: Wegen aufliegender Wolken und Nebel Aufklärung nichts gesichtet. Stützpunkt Scheveningen.
2037		F.T. an Gruppe Wets: 4. S.-Flottille mit S 19, 20, 22, 24 und 25 2100 Uhr Hoek aus. Stützounkt Scheveningen Alle Boote (ausser Führerboot) mit je 2 T.M.A. beladen.

Zu beziehen vom Amtlichen Vordruckager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksta
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
30.5.41		Marsch über Braune-Bank-Tonne mit 31 sm, zeitweise Fahrtverminderung auf 24 sm. Sicht zwischen 100 und 400 m. Tonne nicht gesichtet. Nebelfahrt mit eingestellten Scheinwerfern.
2253		Kursänderung auf r.w. 285°.
2308		4 sm östlich Ostkante Warngebiet S 20 nach Hoek entlassen (Ausfall Bb.-Maschine, Bruch Öldruckleitung.)
		Marsch durch das engl. Warngebiet mit angestellter Kielwasserlaterne.
2344		Meldung von S 25: M.-Maschine ausgefallen. Beim Ölfilter geplatzt. (s. M.K.T.B.) Boot 4 sm vor der Westkante des engl. Warngebietes nach Hoek entlassen.
		5 sm westlich Westkante engl. Warngebiet auf M.L.F. gegangen. (9 sm) Qu. 8412 links unten angesteuert. Dort auf mittlerem Geleitzugweg 4 T.M.A. auf Kurs r.w. 285° auf 33 m Wasser geworfen. Minenabstand 240 m.
0055	NNW 2-3, See 1, Nebel Sicht 2-600 m	Mit r.w. 293° mit M.L.F. Punkt "Luci" angesteuert.
0200 bis 0232		Zwischen Punkt Luci und Tonne 7 a Lauerstellung. Dann mit 9 sm r.w. 130°.
0255		Unbeleuchtetes Floss (mit Glockensignal) auf 50 m passiert. Vermutlich Punkt 6 a
		Wegen einbrechender Morgendämmerung Marsch mit 24 - 31 sm bis zum mittleren Geleitzugweg, von dort r.w. 96° Marsch durchs Warngebiet über Braune-Bank-Tonne (nicht gesichtet) nach H.v. Holland.
0405		F.T. von S 25: 0315 Uhr wegen Nebel vor Küste geankert.
0720		Mit S 22, S 19, S 24 H.v.Holland passiert. (s, Anlage 2)
31.5.41	Rotterdam-Scheveningen	Mit S 19, S 22, S 24 Rotterdam festgemacht. S 25 und S 20 Rotterdam festgemacht.
0830 bis 1030		F.T. an Gruppe West: S 20, S 25 H.v. Holland e 4. S.-Flottille
1046		Fschreiben KR Gruppe West, SSD M.N.O. Südwest
1050		0900 Uhr S 19, S 22, S 24 ein. S 25, S 20 auf Hinmarsch wegen Maschinenausfall Warngebiet entlassen. Quadrat 8412 links unten 4 T.M.A. auf 33 m geworfen. Anschliessend Lauerstellung bis 0315 Uhr auf Milz westlich "Luci". Nebel, Sicht 2 - 600 m. Nichts gesichtet.
	Hoofden	4. S.-Flottille Gkdos 2052

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.5.1941	N 4, See 1, Sicht 500 m	Der Ausfall je eines Motors bei S 25 und S 20 führte bedauerlicherweise dazu, dass 4 von den 8 mitgenommenen Minen nicht geworfen wurden. Eine Teilnahme der Boote mit 2 klaren Maschinen war bei der durch Nebel ausserordentlich schlechten Sicht (zeitweilig unter 100 m) nicht zu verantworten. Die anschliessende Lauerstellung auf "Igel" wurde in Erwartung gelegentlicher Sichtbesserung durchgeführt. Da ein Zusammenhalten der 3 Boote noch durchführbar war, stand auch eine zufällige Begenung mit feindlichen Einheiten noch im Bereich der Möglichkeit. S 25 bis einschliesslich 2.6. ausser K.B. Kein Einsatz.

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

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

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

Kommando
4. Schnellbootsflottille
B.-Nr. 4/Kdos

Geheim-Kommandosache!

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

Abschnitt: (Maschine)

Flottillen Ingenieur: Obltn.(Ing.) Hilbig

angefangen: 16.Mai 1941
beendet: 31.Mai 1941

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.41	Brunsbüttel	Marsch der Boote "S 19","S 24" und "S 25" nach Westen.
	Kiel	Probe- und Meilenfahrten von "S 22".Die Ergebnisse sind die gleichen,wie bei den übrigen Booten.
17.5.41. 13.00 h	Kiel	"S 19","S 24" und "S 25" : Einlaufen in Rotterda "S 22" nach Restausrüstung Marsch nach Brunsbüttel.
18.5.41 20.30		"S 22" in Rotterdam eingelaufen. "S 25" wird außer K.B.gemeldet.Ausfall der Mittelmaschine durch Risse im Getriebekasten.(s. Maschinenstörungsmeldung No.4 vom 22.5.41.) Da ein Ersatzräderkasten vom Werk beschafft werden muß,fällt das Boot für einige Tage aus. ~~"S 19~~
21.30		"S 19" ausgelaufen zur Teilnahme an einer Minenunternehmung der 3.S.Flottille.Die Unternehmung wird wegen Wetterlage abgebrochen.
19.u.20. 5.41	Rotterdam	Einrichtung des Stützpunktes und Fühlungnahme des Flo.Ing.mit der Wilton Werft mit Unterstützung des Flo.Ing.der 3.S.Flottille.Die Reparaturmöglichkeiten und die maschinelle Betreuung sind schwieriger,als bei der 3.S.Flottille. 1.) Trotz Antrag erhält die 4.S.Flottille keinen Werkstattzug. 2.) Der Liegeplatz den Boote ist der Ysselhafen,wo ein Schuppen für den Maschinenvorratsraum und Reserveteile der Boote eingerichtet wird. Eine Maschinenwerkstatt für S.Bootsmotoren in

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.u.20 5.41	Rotterdam	der Wilton-Werft ist noch im Aufbau begriffen und liegt weit ab.Ein Begleitschiff mit einer Maschinenwerkstatt steht der Flottille nicht zur Verfügung.Es entfallen damit gleichzeitig die Strom und Dampfversorgung,was im Sommer jedoch tragbar ist.
21.5.41 18.00	Rotterdam	Einsatz mit den Booten "S 19","S 22" und "S 24" Zur Gewichtserleichterung nehmen die Boote nur etwa 3/4 Brennstoff,d.h.,12 t.Marschfahrt 31 sm. Es treten keine Störungen auf.Das Maschinenpersonal,daß zum größten Teil die erste Feindfahrt mitmachte,hält bei der 16 stündigen Unternehmung ohne Ablösung gut durch.
22.5..41 9.45	Rotterdam	Einlaufen der Boote "S 19","S 22" und "S 24".
23.5.41	Rotterdam	Keine besonderen Vorkommnisse.
24.-27. 5.41	Rotterdam	Keine besonderen Ereignisse

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

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.5.41	Rotterdam	Eintreffen des Rädergehäuses für den M.Motor von "S 25" aus Stuttgart.Es wird mit dem Einbau begonnen. Hilly
29.5.41	Rotterdam	"S 25",Einbau des Ersatzteiles beendet.Standprobe und kurze Probefahrt verlaufen gut."S 25" K.B.
18.00		"S 20" nach beendeter Werftliegezeit von W'haven eingelaufen.Während der Überfahrt wurde festgestellt,daß die Motoren nicht auf volle Umdrehungen kommen.Es wird ein anderer Schraubensatz von K.M.W.Kiel angefordert.Bis zum Schraubenwechsel bleibt das Boot K.B.,da das Boot bei den Meilenfahrten mit voller Zuladung bei geringer Überlastung der Motoren knapp 35 Meilen gelaufen ist. Hilly
30.5.41	Rotterdam	Einsatz der Boote "S 19","S 20","S 22","S 24" und "S 25".Auslaufen Hoek van Holland.
23.44 h		"S 20",Ausfall der Stb.Maschine durch fortbleiben des Schmieröldrucks.Die Maschine wurde sofort gestoppt.Nach 10 Min.war die Ursache gefunden.(Bruch einer Gummimuffe in der Schmierölleitung) Die Gummimuffe wurde erneuert.Um 23.55 h war die Maschine wieder klar.In der Zwischenzeit war das Boot bereits entlassen und auf dem Rückmarsch.(s.Maschinenstörungsmeldung No.3 vom 30.5.41) "S 25" Ausfall des M.Motors.Das Gehäuse des Ölfilters 2 riß in Längstrichtung.Die Maschine wurde abgestellt.Es wurde versucht,mit einem Ölfilter weiter zu fahren.Bei einem Öldruck von 3 kg.pr.cm^2 riß der Boden des Ölfilters,sodaß

Zu beziehen vom Vordruckläger 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
30.5.41	Rotterdam	der Motor wieder abgestellt werden mußte.Eine letzte Möglichkeit wäre noch gewesen,Ein- und Austritt der Filter kurzzuschließen.Der Versuch wurde nicht gemacht,da das Boot entlassen wurde.In Zukunft werden Umgehungsleitungen von den Booten mitgenommen werden,die jedoch nur im Notfall bei Feindberührung verwendet werden.dürfen.(s.Maschinenstörungsmeldung No.5 vom 1.6.41)
31.5.41		Auf dem Rückmarsch wurden bei "S 25" leichte Erschütterungen im Achterschiff festgestellt.
8.30 h		Einlaufen der Boote in Rotterdam. "S 25" für 2 Tage außer K.B.wegen Ölfilterreparatur und Eindocken zur Schraubenkontrolle.

gesehen

Kptltn.u.Flottillen Chef.

gesehen:

B. Kapt. (Ing) u. Werftbetriebsing. F.d.T.

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

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

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

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

Den 21.Juni 1941.

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

des

Führers der Torpedoboote.

Seite 4:

Zu 1) Die Zuteilung eines Werkstattzuges war nicht möglich, da die vorhandenen 3 Werkstattzüge den anderen 4 Flottillen für besondere Aufgaben zugeteilt werden mußten. Außerdem war sie nicht erforderlich, da in Rotterdam auf der Wilton-Werft eine gut eingerichtete Schnellbootswerkstatt erstellt wurde, mit deren Hilfe Motorenüberholungen besser und schneller durchgeführt werden können, als mit den noch unvollkommen ausgerüsteten Werkstattzügen.

Über die Reparaturmöglichkeiten in Cherbourg scheint die 4.Flottille falsch unterrichtet zu sein. Reparaturen bzw.Überholungen können mit Unterstützung der Ausrüstungsstelle Cherbourg durchgeführt werden.

Zu 3) Die Ansicht der Flottille, daß die Maschinenanlage der Boote besonders störanfällig ist und bei Verlegung der Boote nach Cherbourg ein Risiko eingegangen wird, kann nicht geteilt werden. Die Boote befinden sich in einem absolut frontverwendungsfähigen Zustand.

Allgemein mußte festgestellt werden, daß die Forderungen der Flottille überspannt sind. Die Flottille muß sich daran gewöhnen, mit einfachen Mitteln auszukommen und zuerst schwierig erscheinende Verhältnisse richtig zu ergründen und zu beurteilen.

In Vertretung!

Korvettenkapitän.

Chef 4.S.Fl. ist zurzeit
unterwegs.

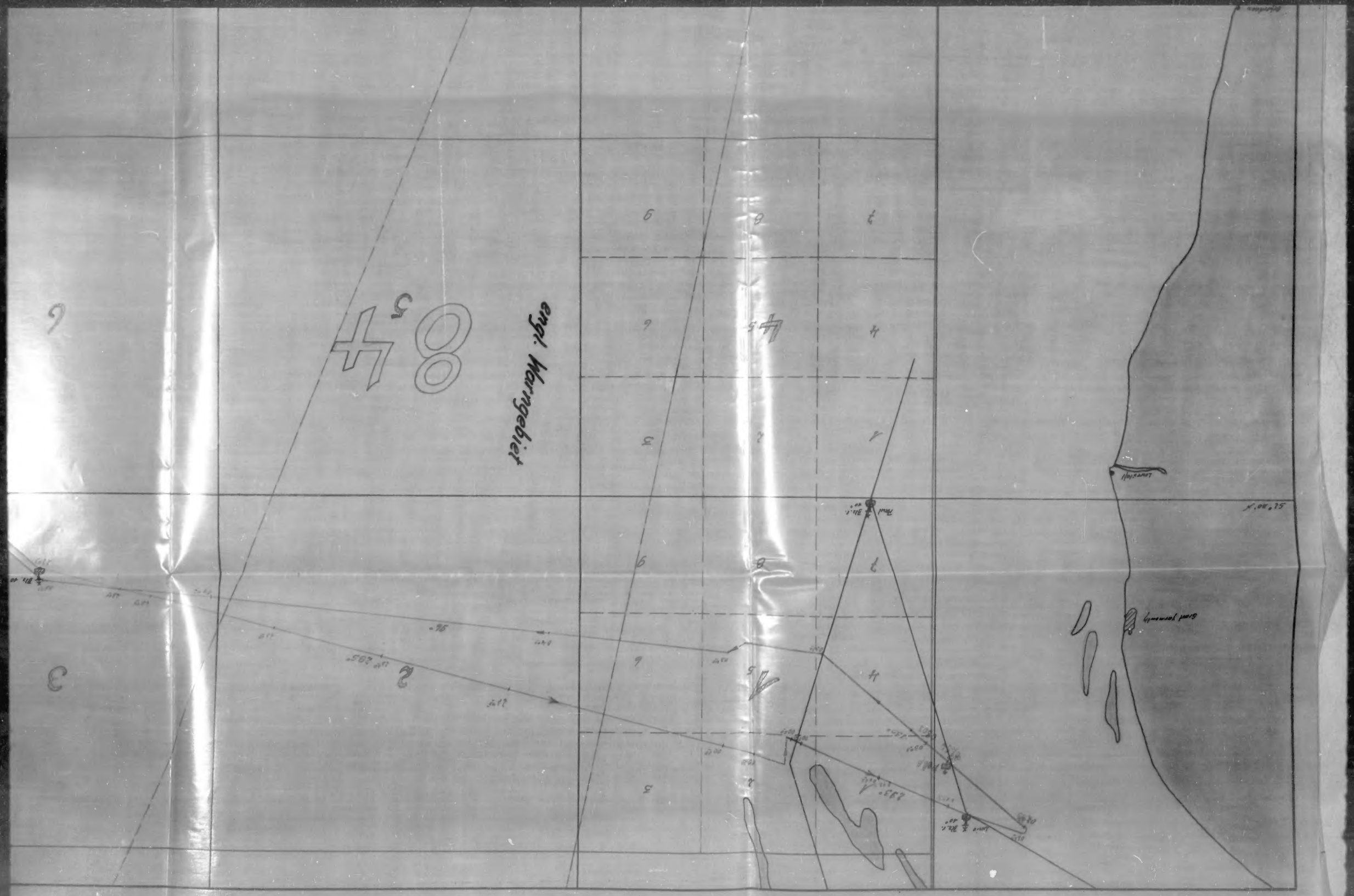
A K SAFETY FILM

Geheime Kommandosache!

I n h a l t : Anlagen zum K.T.B. Kdo. 4. S-Fl.

1.) Wegekarte zur Unternehmung 21/22.5.41,

2.) Wegekarte zur Unternehmung 29./30.5.41.


engl. Meringebiet
84
5
6
3
2
1
4
5
6
7
8
9
Neuhof
Groß Jonsdorf

Anlage 2

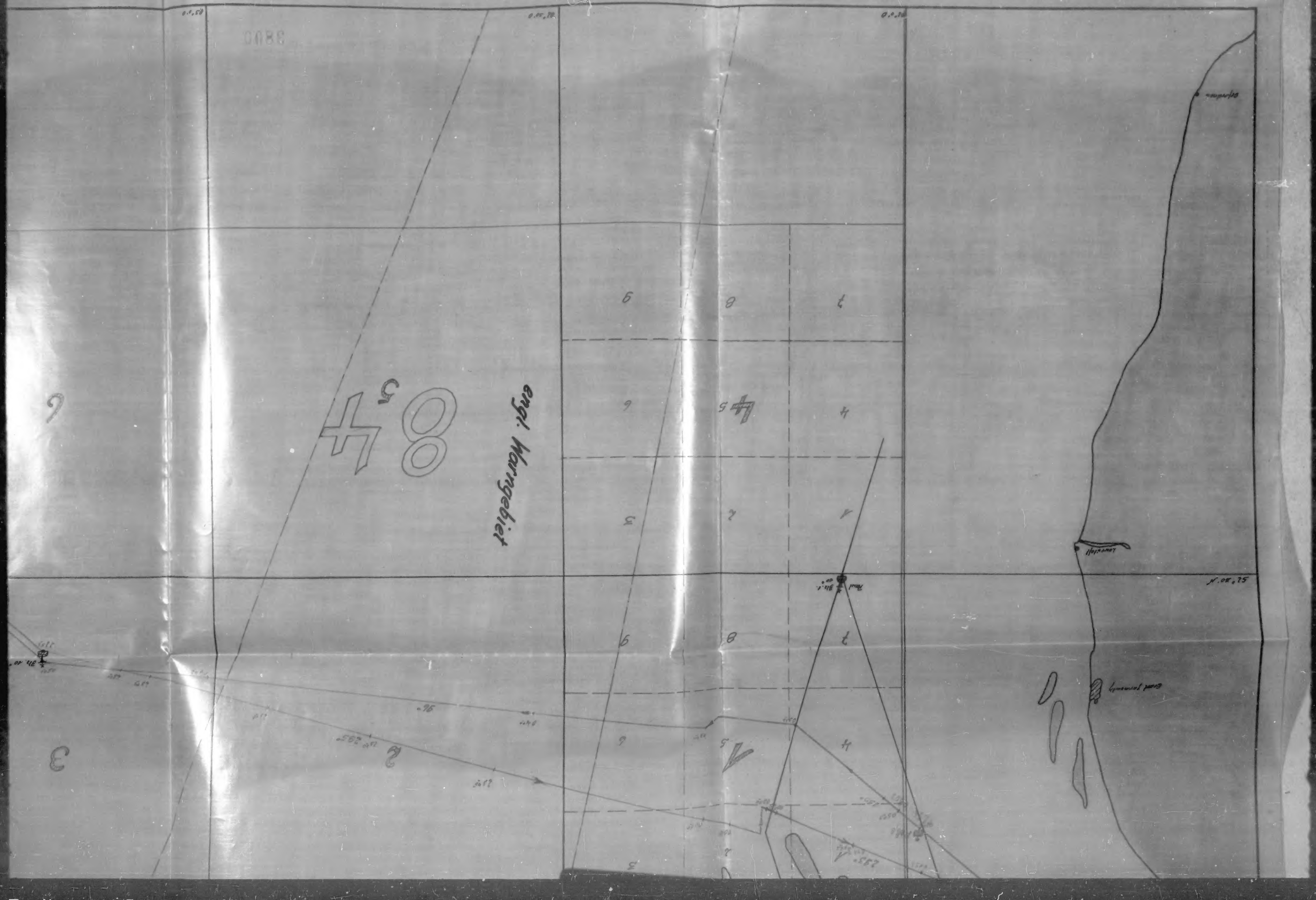
K.T.B. Karte zum Einsatz der
4. S-Flottille mit S 22, 19, 25
am 29. u. 30. Mai 1941.

Peters
Kptltn. u. Flottillenchef.

3

6

IJmuiden


Engl. Morningsheet
3
4
5
6
7
8
9
Lake
Lowestoft
Great Yarmouth
52° 30' N

K.T.B. Karte zum Einsatz der
4. S-Flottille mit S 22, 19, 25
am 29.u. 30. Mai 1944.

Kpttln. u. Flottillenchef.

53°20'N

53°00'N

04°20'O

04°00'O

03°40'O

02°00'O

01°40'O

Handelaar-Bank

Cramer Knoll

Bruine Bank

Zwarte Bank

West Bank

Oost Bank

Cäsar

Jora

Cramer

Kats Borough

Lucia

Mart

Max

73

02°30·0 | 03°00·0 | 03°30·0 | 04°00·0

Anlage 1

K.T.B.-Vgs.karte zum Einsatz
der 4. S.-Flottille mit S 22, 19, 25
am 21./22. mai 41.

Böttger
Kptlt. u. Flottillenchef.

0846

2140

0858

0644

1020

3½°(3192)

2200

engl. Warngebiet

Lowestoft

Great Yarmouth

52°30'N

52°00'N

KODAK SAFETY FILM

engl. Warngebiet

0639

Braune Bank-Tonne Blz. 10°
2-43

Aufzulegen auf D 53 N-Wall.

309°

Hook v. Holland

ENDING OF

REEL T-286-A

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PB/71352/NID thru PB/71366/NID	PB/71390/NID. thru PB/71403/NID.

O.N.I.

DATE: 21 June 1946.

MACH. NO. 475

PHOTOGRAPHED BY: Cunningham