PG-71268-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.5. - 31.5.1943

Zu Gruppe West O. Kdos. B.-Nr. 335/43

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. bis 31. Mai 1943

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P ../41268./N.D
ANY NOTE OF ITS CONTENTS SHOULD BE MADE ON A PIECE OF NECESSARY ADDITIONS MUST BE MADE EITHER ON THIS WORKING COPY OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER CLEARLY MARKED WITH THE REGISTERED NUMBER

Taktische Gliederung:

Flottillenchef:		Korvettenkapitän	Feldt
S 62	Kommandant	Kapitänleutnant	Johannsen
S 67	Kommandant	Oberleutnant zur See	Schlenck
S 80	Kommandant	Oberleutnant zur See	von Stempel
S 83	Kommandant	Oberleutnant zur See	Pinger
S 86	Kommandant	Oberleutnant zur See	Wrampe
S 89	Kommandant	Oberleutnant zur See	Howaldt
S 94	Kommandant	Kapitänleutnant	Roeder
S 98	Kommandant	Kapitänleutnant	Klose

mit 5 Kriegskarten.

Anlage 9 zu 1/SKL 21972/43

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.	Cherbourg	Kein Einsatz wegen klarer Mondnacht.
17.5. 2230 bis 18.5. 0800	Cherbourg " "	Kein Einsatz wegen klarer Mondnacht. 4 Boote liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.
19.5.	Cherbourg	Kein Einsatz wegen klarer Mondnacht.
20.-21.5.	Cherbourg	Kein Einsatz wegen klarer Mondnacht.
22.5. 19.40	Sideville	Eingang Fernschreiben: "2. S.-Flott. Zur Abänderung von F.d.S. 2240 AI vom 19.5. Bereitstellung für Mineneinsatz am 23.5. wie folgt: 1) A) 2. S.-Flott.: 5 Boote, 4 Boote UMB, 1 Boot Reißbojen. B) 5. S.-Flott.:7 Boote, vier Boote LMB, ein Boot UMB, zwei Boote Reißbojen.- Beladung A) und B) im S.-Bootsbunker.- 2) C) 4. S.-Flott.:Drei Boote, zwei Boote LMF, ein Boot Reißbojen.- D) 6. S.-Flott.: Vier Boote, zwei Boote LMF, ein Boot UMB, ein Boot Reißbojen.- Beladung C) und D) am VI de France. 3) Herrichtung der Minen wie mit F.d.S. 2240 A 1 v. 19.5. befohlen. 4) Beladung je Boot 6 LMF, Kanonenboot je vier LMF. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.5.		
2200	Ijmuiden	S 98 ausgelaufen.
0200	Ostende	wegen Maschinenschaden S 98 eingelaufen.
1420	Sideville	Eingang Fernschreiben: " 2., 4., 5., 6. S.-Flott. Mineneinsatz. Anmarsch durch Sperrlücke die von BF 3525 L O bis 3537 M O reicht.- A) 5. S.-Flott. 0100 Uhr weiträumige Verseuchung Geleitweg Qu 3155 r.o.-Viertel und 2. S.-Flott. Geleitweg Qu 3154 untere Hälfte.- B) 4. u. 6. S.-Flott. 0100 Uhr weiträumige Verseuchung Geleitweg Qu 3148, anschließend Rückmarsch 4. u. 6. S.-Flott. bei geeigneter Wetterlage über Qu 2635, 2664 nach Guernsey, 2. u. 5. S.-Flott. direkt nach Cherbourg. Falls Wetter ungeeignet, Rückmarsch 4. u. 6. S.-Flott. nach Cherbourg anheimgestellt. In diesem Fall Kurzsignal mit Standortangabe. Führung zu A) Chef 5. S.-Flott., zu B) Chef 4. S.-Flott. F.d.S."
2230	Cherbourg, Carlsbecken	2. S.-Flott. mit S 67, S 83, S 62, S 94, S 89 abgelegt.
2250	Cherbourg, Molen	auslaufend passiert.
2256		Kurs 328°, Fahrt 30 sm, als Backbordkolonne neben der 5. S.-Flottille.
2322		Da Kurs auf Minengebiet zuging, durch lange rote Blinke an das Führerboot 5. S.-Flott., beide Flott. gestoppt. Nach Besprechung Weitermarsch mit Kurs 11°, 30 sm Fahrt.
2328	SW 3 - 4, See 1 - 2 bedeckt, 1028 mb. schauerweise leichter Nieselregen.	
0007	Qu 3188 r.u.	von 5. S.-Flott. entlassen, Kurs 348°.
0052		Fahrt 20 sm.
0056		Fahrt 15 sm.
0054		Eingang FT 0040/75: " Feindl. Nachtjäger patrouillieren etwa Qu BF 3171 bis 3166 und südlich davon. F.d.S. Cherbourg."

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF HIS BRITANNIC MAJESTY'S GOVERNMENT AND IS LENT TO THE UNITED STATES NAVAL AUTHORITIES ON THE UNDERSTANDING THAT NO COPY WHETHER MADE BY PHOTOGRAPHY OR OTHERWISE SHALL BE MADE OR KEPT AND THAT THE CONTENTS SHALL NOT BE COMMUNICATED TO ANY PERSON OTHER THAN AN OFFICER OF THE UNITED STATES NAVAL AUTHORITIES WITHOUT THE PERMISSION OF THE ADMIRALTY OR THE WAR OFFICE.
ADMIRALTY
PG/71268/NID.

Zu beziehen vom Nordruflager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Koepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0059		Kurs 310°.
0100	Qu 3155 l.u.	Wurfbeginn. Mit Kurs 310°, Fahrt 15 sm, Keilformation, S 67, S 94, S 89 mit je 6 UMB, S 83 mit 4 UMB, S 62 mit 4 Reißbojen Geleitweg weiträumig verseucht, Minenabstand mindestens 1000 m, Wassertiefen von 35 bis 38 m.
0108		Kurs 205°.
0120		Letzte Mine gefallen. Kurs 158°.
0122		Fahrt 30 sm.
0128		Eingang FT 0124/76: Geortet, Bislang nichts Besonderes. F.d.S."
0137		Eingang FT 0132/77: "M.G.B. nach 3525 l.o.S. befohlen. F.d.S.".
0140	WSW 3 - 4, See 2, bedeckt, 1027 mb, Regenschauer.	In 0° kurz hintereinander Feuerschein einer Detonation und darauf eine Doppeldetonation.
0243	Qu 3526 r.u.E.	Kurs 204°.
0305		gestoppt, Feuer Cap Levi, Barfleur in Sicht.
0314		Fahrt 15 sm.
0330		Feuer Cherbourg in Sicht, Fahrt 30 sm.
0346	Cherbourg, Molen	einlaufend passiert.
0402	Cherbourg	alle Boote fest.
0515	Sideville	Kurzbericht abgesetzt.

" Kurzbericht 2. S.-Flottille Nacht vom 23.5. bis 24.5.43. 2245 Uhr Cherbourg aus mit S 67, S 83, S 62, S 94, S 89 zur Minenverseuchung Qu 3154 untere Hälfte. Gemeinsamer Anmarsch mit 5. S.-Flott. über Qu 3188 r.u.E. Von dort Alleinmarsch. Von 0100 Uhr bis 0120 Uhr 22 UMB's und 4 Reißbojen weiträumige Minenverseuchung auf Geleitweg nach Kopplung und Lotung Qu 3154 r.u. Viertel. Anschließend Rückmarsch nach Qu 3526 r.u.E. nach Cherbourg. Nichts gesichtet. Keine besonderen Vorkommnisse. Mehrere Nachtjäger durch Fu.M.B. festgestellt. Wetterlage laufender Nieselregenschauer. Wind WSW 3 - 4, See 2. 0400 Uhr alle Boote Cherbourg fest.

Chef 2. S.-Flottille."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Cherbourg	Kein Einsatz ~~wegen Wetterlage.~~ Trotz
25.5.	Cherbourg	Kein Einsatz ~~wegen Wetterlage.~~ Trotz
26.5.		
1450	Sideville	Eingang Fernschreiben: 1) 5. S.-Flott. 0130 Uhr weiträumige LMB mit ZK-Verseuchung Qu 3241 untere Hälfte. Anmarsch über Qu 3529 QKM., über 3532 UKM., 3279 LO. Rückmarsch auf gleichem Weg.- 2) 2., 4., 6., S.-Flott. gemeinsamer Anmarsch unter Führung Chef 4. S.-Flott. über Herz 324, Qu BF 3515 LK. M, Qu BF 2398 LKO., 0145 Uhr gemischte LMF, UMB mit Reißleinen und Reißbojen-Verseuchung, A) 2. S.-Flott. von 50° 28,5 Nord 0232 West über 5027 Nord 0228 West nach 5025,5 Nord 0228 West. B) 4. S.-Flott. von 5029 Nord 0233,5 West über 5031 Nord 0237 West nach 5030 Nord 0240 West. C) 6. S.-Flott. von 5032,5 Nord 0242,5 West über 5034,5 Nord 0246,5 West nach 5032,5 Nord 0250 West. Zu A bis C Ausweichgebiete nur auf gleichen Wassertiefen ostwärts 03 Grad West. 2. S.-Flott. Rückmarsch Cherbourg durch bekannte Lücke nördlich Cherbourg, 4. u. 6. S.-Flott. nach Peter Port. 2. S.-Fl. Verfügungssignal 4 mit Unterschrift, sobald 02 Grad West nach Osten überschritten wird, 5. S.-Flott. Verfügungssignal 4 mit Unterschrift sobald 01 20 West nach Westen überschritten wird. F.d.S."
2220	Sideville	Eingang Fernschreiben: "Einsatz entfällt wegen schlechter Sicht und Nebelfelder. Durchführung morgen beabsichtigt. Keine Bereitschaft wegen Minenbeladung. F.d.S."

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Koopers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2200	Ostende	S 98 ausgelaufen.
27.5.		
0100	Boulogne Cherbourg	S 98 eingelaufen. Kein Einsatz wegen Wetterlage.
28.5.		
1250	Sideville	Eingang Fernschreiben: "2., 4., 5., 6. S.-Flott. 0145 Durchführung Minenaufgabe wie mit F.d.S. Gkdos 2462 A 1 v. 26.5. befohlen. F.d.S."
2230	Cherbourg	mit S 67, S 83, S 62, S 94, S 89 abgelegt.
2249	" "	auslaufend passiert. Als Steuerbordkolonne zur 4. u. 6. S.-Flott. herausgesetzt.
2250		Fahrt 30 sm, Kurs 355°.
2254		Kurs 287°.
2309	SO 2, See 0	Kurs 303°.
2350	3/10 bedeckt, 1025 mb	Kurs 305°.
0035	Qu 2398 m.l.	Kurs 19°.
0044		Eingang FT 0038/32: "Lützow geortet. ML von NO.- F.d.S."
0113		Fahrt 20 sm.
0116	Qu 2369 o.l.	gut liegender Seezielbeschuß aus NO etwa 6 - 8 Salven wahrscheinlich von Landbatterie. Aufschläge liegen deckend zwischen den Booten. Da Trennungspunkt von 4. S.-Flott. erreicht ist, nach Steuerbord auf Kurs 170°, Fahrt 30 sm, gegangen, Formation breite Dwarslinie an Steuerbord.
0117		Mit Minenwerfen begonnen. 10 UMB, 12 LMF, 4 Reihbojen mit Mindestabstand 700 m auf Wassertiefen von 40 - 45 m geworfen.
0121		Minenwerfen beendet. Kurs 185°.
0125		Eingang Schnepfesignal /33: " 0108 Uhr Motorlunch Qu BF 3174 Mitte oben F.d.S."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0140		Eingang FT 0134/34: " Wahrscheinlich nur 3 Motorlunches 0108 Uhr Qu 3174 m.o.- F.d.S."
0157		Flak-Maschinenwaffenbeschuß und Zerstörer L.G.'s im Westen. Auf Kurs 90° gegangen. Im Westen wurden bis 0300 Uhr laufend L.G.'s gesichtet. Ich vermutete Gefecht der 4. u. 6. S.-Flott., Gefecht dauerte etwa 10 bis 12 Minuten. Nach jetziger Auswertung müssen sich dort Feindstreitkräfte gegenseitig beschossen haben.
0210		Eingang FT 0203/37: "4 Zerstörer 0040 Uhr Qu 2661 Kurs Ost 25 sm. F.d.S."
0233		Eingang FT 0214/39: "Zerstörer sollen 0300 Uhr S.-Boote abfangen. F.d.S."
0235		Eingang FT 0224/40: "2. S.-Flott. über Qu 3526 linke Kante Mitte nach Lauer Qu 3543 bis 3541 links oben.-F.d.S."
0240		Abgabe Schnepfeverfügungssignal 4 (" 02° West nach Osten überschritten").
0243		Im Nordosten in großer Entfernung mehrere L.G.'s.
0257	SSO 1 - 2, See 0, 2/10 bedeckt, 1024 mb	Kurs 146°.
0310		Eingang Schnepfesignal /45: "Zerstörer Qu BF 2339 r.u.."
0316		Eingang FT 0311/46: " Zerstörer 0240 Uhr S.-Boote Qu 2399 r.u. gesichtet.- F.d.S."
0320		Kurs 180°.
0326		Kurs 224°, um Lauerstellung auf Zerstörer in der "La Hague"-Enge einzunehmen.
0327		Eingang FT 0321/47: "Feindkleinboote auf Rückmarsch."
0332		Eingang FT 0328/48: " Eigene M-Boote nach Cherbourg zurückgerufen. F.d.S."
0333		2 Anflüge von Nachtjägern werden durch Feuerstöße mit 2 cm von S 62 verhindert.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Burenstraat 18 B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0336		Gutliegende Bombenreihe von 6 Bomben neben S 94 durch Nachtjäger.
0337		Flottille gestoppt. S 94 meldet keine Ausfälle. Nachtjäger versucht noch mehrere Anflüge, dreht aber kurz ~~vor~~ nach der gestoppten Flottille immer wieder ab, da sofort Abwehrfeuer einsetzt, sobald Motorengeräusche in bedenkliche Nähe kommen.
0354		Eingang Schnepfesignal /52: "2. Flott. C-Flottille Rückmarsch antreten. F.d.S."
0357		Eingng FT 0344/50: "Alle von F.d.S. Falls Einlaufen bis 0520 Uhr nicht sicher, Schnepfesignal Standort melden. F.d.S."
0359		Kurs 180°, Fahrt 20 sm, Feuer von Cherbourg in Sicht.
0406		gestoppt, um festzustellen, ob noch Nachtjäger zu hören waren.
0409		Kurs 165°, Fahrt 30 sm.
0432	Cherbourg, Molen	einlaufend passiert.
0450	" " Carlsbecken	alle Boote fest.
0750	Sideville	Kurzbericht abgesetzt. "Kurzbericht vom 28./29.5.43. 2230 Uhr mit S 67, S 83, S 62, S 94, S 89 Cherbourg aus zur Minenunternehmung westlich Portland Bill. Anmarsch siehe Kurzbericht 4. S.-Flott. 0117 Uhr ausgesprochen gut liegender Seezielbeschuß aus NO, vermutlich Landbatterie, so daß gesamte Flottille völlig eingedeckt zwischen Seezielaufschlägen lag. Nach Süden abgedrängt und im Ablaufen 10 UMB, 12 LMF und 4 Reisbojen weiträumige Minenverseuchung in weit auseinandergezogener Dwarslinie nördlich und südlich Punkt Bruno und Caesar. Flottille gesammelt mit Südkurs bis Qu 2399 l.m. nach Qu 3523 l.u.E. nach Qu 3526 l.k.M. Gemäß FT-Befehl beabsichtigt Lauer in "La Hague"-Enge gegen Zerstörer einzunehmen. Mit Kurs 215° abgelaufen. 0337 Uhr Nachtjägerangriff mit gutliegendem Bombenwurf,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gestoppt und mehrere Angriffe abgewehrt durch massiert einsetzendes Abwehrfeuer. 0355 Eingang Rückmarschbefehl. 0440 alle Boote Cherbourg fest. Ausser laufenden Gefechten im Westen vermutlich der 4. u. 6. S.-Flott., mehrere L.G.-Fächer im Norden und Westen beobachtet, evtl. Fühlunghalter, da Effekte im Fu.M.B. Nichts ausser Nachtjägerflugzeugen gesichtet. Wetterlage günstig, 8O 1 - 2, gute Sicht, verschwommene Kimm. Chef 2. S.-Flottille."
		Die Angriffe der Nachtjäger erschweren den S.-Bootseinsatz immer stärker. Es ist auch damit zu rechnen, daß im Zuge der Weiterentwicklung der Nachtjäger diese mit moderneren Maschinen ausgerüstet werden und zum Bordwaffenbeschuß übergehen. Es erscheint daher zweckmäßig, eine zusätzliche Abwehr gegen diese Flugzeuge anzusetzen. Die Boote selbst fahren, sowie durch Fu.M.B. Flugzeuge festgestellt werden, in "Fliegeralarm", d.h., daß sämtliche Waffen unmittelbar schießklar sind und in Sicherstellung stehen. Die Geschützführer haben Befehl, auf gesichtete Flugzeuge automatisch Feuer zu eröffnen. Schießt ein Gewehr, so haben die übrigen Waffen aller in der Nähe stehender Boote das Feuer ebenfalls zu eröffnen und zwar das Feuer so vorzuverlegen, daß der Nachtjäger den Eisenvorhang nach Möglichkeit vor den Bug bekommt. Es muß aber wohl höheren Orts geprüft werden, wieweit eigene Nachtjäger zur Abwehr feindlicher Flugzeuge angesetzt werden können, bzw. ob evtl. das Schießen von Drahtseilen mit Fallschirmen von einer gestoppten Flottille möglich ist. Haben die feindlichen Nachtjäger einmal schlechte Erfahrungen bzw. Verluste erlitten, so werden die Flugzeugführer etwas vorsichtiger an den Bootsverband herangehen und nicht wie z.Zt. mit unverschämter Frechheit, abgestelltem Motor und auf Tiefen von 20 - 40 Meter.
29.5.		
1405	Sideville	Eingang Fernschreiben: "S.-Flottillen Torpedobereitschaft mit 4 Torpedos und jetzige Minenschienenausrüstung. Falls kein Einsatz, entladen 4. u. 6. S.-Flott. je Boot zwei Reservetorpedos und verlegen erste Nachthälfte nach Cherbourg. Dann Mineneinsatz Nacht 30./31.5.43 von Cherbourg aus beabsichtigt. F.d.S."

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12 B. 36: Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Cherbourg	Kein Einsatz.
30.5.		
1345	Sideville	Eingang Fernschreiben: "2., 4., 5., 6. S.-Flottille 0200 Uhr gemischte LMF, UMB und Kéil-bojenverseuchung. Gemeinsamer Anmarsch über Herz 324 Qu 3515 l.K!M. Qu 2635 l.K.M. Von dort 2. u. 5. S.-Flott. nach 2383 l.o., 4. u. 6. S.-Flott. nach Qu 2387 l.o. E. Verseuchung. A) 5. S.-Flott. Qu BF 2359 untere Hälfte.- B) 2. S.-Flott. Qu 2382 obere Hälfte.- C) 6. S.-Flott. Qu 2376 r.u. Viertel. D) 4. S.-Flott. Qu 2379 r.o. Viertel.- 2. u. 5. S.-Flott. auf Wassertiefen um 50 m.- 4. u. 6. S.-Flott. auf Wassertiefen um 60 m.- Rückmarsch 2., 4., u. 6. S.-Flott. nach Peter Port, 5. S.-Flott. durch Sperrlücke nördlich Cherbourg nach Cherbourg. Durchführungsbefehl folgt. F.d.S."
2021	Sideville	Eingang FT 2014/67: " 2. S.-Flott. ebenfalls Rückmarsch Cherbourg durch Lücke nördl. Cherbourg wie 5. S.-Flott. F.d.S."
2230	Cherbourg, Carlsbecken	mit S 67, S 98, S 62, S 83, S 94, S 89 abgelegt.
2247	" " , Molen	auslaufend passiert, Kurs 297°, Fahrt 30 sm, in Dreierkolonne, 4. u. 6. S.-Flott. an Backbord, 2. S.-Flott. als Mittelkolonne.
2311	W 3 - 4, See 2 2/10 bedeckt, 1024 mb.	5. S.-Flott. an Steuerbord. Kurs 303°.
2348	Qu 3515 l.K.M.	Kurs 270°.
0025	Qu 2635 l.K.M.	Kurs 333°, 4. u. 6. S.-Flott. entlassen,
0121		Fahrt 20 sm, Kurs 300°, von 5. S.-Flott. entlassen.
0123	Qu 2382 o. Hälfte	Wurfbeginn. 10 UMB, 16 LMF, 4. Kei-bojen mit Mindestabstand 1000 m auf Wassertiefen von

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		49 - 51 m geworfen.
0131		Kurs 250°.
0137		Kurs 154°, Werfen beendet, Fahrt 30 sm.
0151		Eingang FT 0145/73: "M.L. gehen nach Qu 2383 r.K.M.- F.d.S."
0159		Eingang FT 0152/74: "Beide Gruppen geortet. Zerstörer, M.G.B.'s unterwegs."
0218		Eingang FT 0214/77: "Flugzeug Qu 2392 sucht.- F.d.S."
	WNW 3 - 4, See 1 - 2, 1/10 bedeckt, 1024 mb	Mehrere Male werden mit dem Fu:M:B: ortende Nachtjäger mit sehr großer Lautstärke festgestellt. Ein Flugzeug, das einen großen, leuchtenden roten Ball hinter sich herschleppt, wird gesichtet, aber nicht beschossen. Möglicherweise will der Engländer dadurch erreichen, daß man im allgemeinen diesen roten Ball beschießen wird, um in der Nähe stehende Seestreitkräfte, die aus den Schüssen der deutschen Boote den Standort erkennen können, heranzuführen.
0225		Eingang FT 0220/78: "Südlich 50° Nord haben Feindflugzeuge Angriff frei. F.d.S."
0230		Kurs 130°.
0240		Kurs 160°.
0251		Eingang FT 0244/30: " Lyme-Bucht Feindseestreitkräfte Befehl nördlich 50° bleiben. F.d.S."
0303		Kurs 90°.
0328		Leuchtfeuer "Casquets.
0330		Kurs 105°, nördlich "Casquets" und Alderney" gelaufen.
0347		Kurs 55°.
0408		Kurs 97°.
0416		Kurs 105°.
0433		Kurs 143°.
0440	Cherbourg, Molen	einlaufend passiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0450 0700	Cherbourg, Carlsbecken Sideville	alle Boote fest. Kurzbericht abgesetzt. "Kurzbericht vom 30./31.5.43. 2230 Uhr mit S 67, S 98, S 62, S 83, S 94, S 89 Cherbourg aus zur weiträumigen Minenverseuchung Qu 2382 o. Hälfte. Gemeinsamer Anmarsch in 3 Kolonnen über Herz 324, Qu 3515 l.K.M., 2635 l.K.M. dort Entlassung 4. u. 6. S.-Flott. Weitermarsch bis Qu 2382 r.K.M. 0123 Uhr bis 0137 weiträumige Minenverseuchung Qu 2382 o. Hälfte mit 10. UMB, 4 Reibojen, 16 LMF, an schliessend Rückmarsch durch westl. Sperrlücke südlich Alderney nach Cherbourg. Auser laufender Ortung und Überfliegen durch Nachtjäger, in mittlerer Höhe, der größeren, kanallroten leuchtenden Ball hinter sich herzog, keine besonderen Vorkommnisse. Wetter WSW 3 - 4, See 2, gute Sicht. 0445 Uhr alle Boote Cherbourg fest. Chef 2. S.-Flottille."
1235	Sideville	Kein Einsatz wegen Wetterlage.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führstb.Gkdos 3356 /43 A1a

Fü.Qu., den 1. August 1943

Ob. d. M.
Eing.: 5 AUG 1943

U. O.K.M. / Skl.

4 + 1

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.Skl 2187/43 g.Kdos.

- 10 Kart. -

Führer der Schnellboote
B.Nr.Gkdos 2985 A I

Den 17. Juli 1943

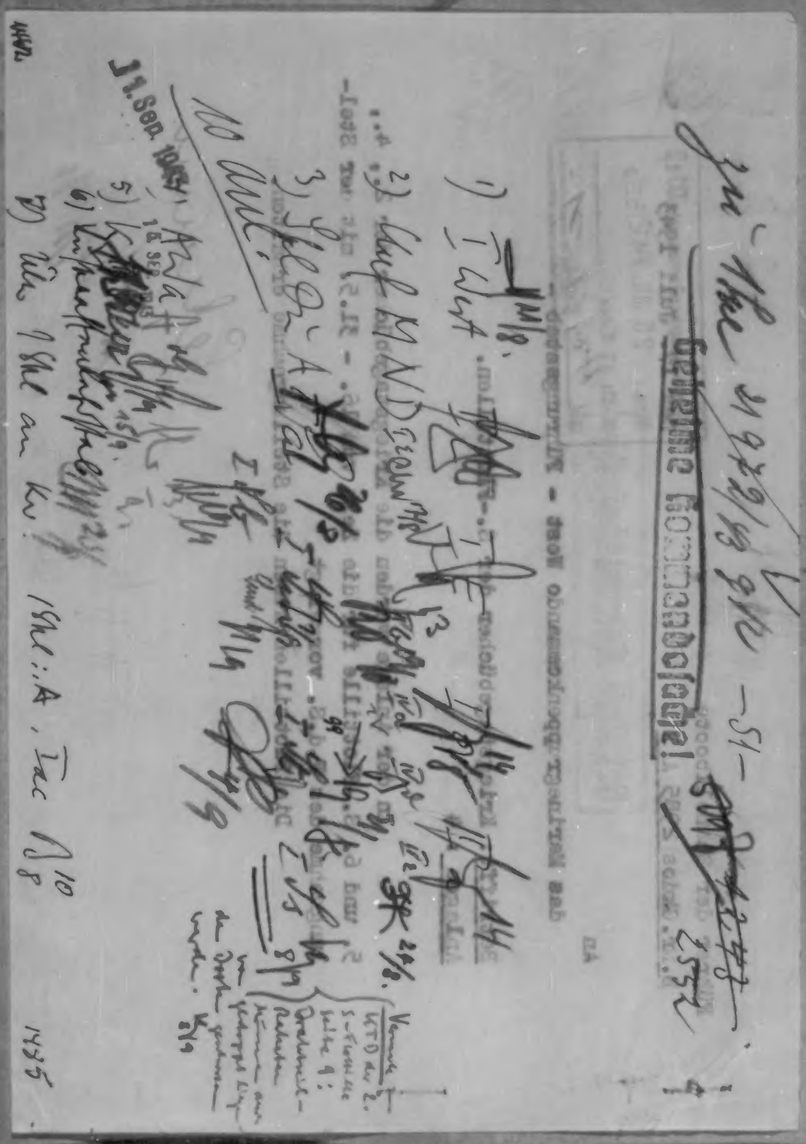
Eing.: 25. JUL. 1943 3 5 6

Geheime Kommandosache!

An
das Marinegruppenkommando West - Führungsstab -

Betrifft: Kriegstagebücher der S.-Flottillen.
Anlagen : 4

In der Anlage werden die Kriegstagebücher der 2., 4., 5. und 6. S.-Flottille für die Zeit vom 16. - 31.5. mit der Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.
Die Flottillen haben die Stellungnahme erhalten.



Übersicht über die Liegehäfen der S.-Boote vom 15.5.-31.5.1943.

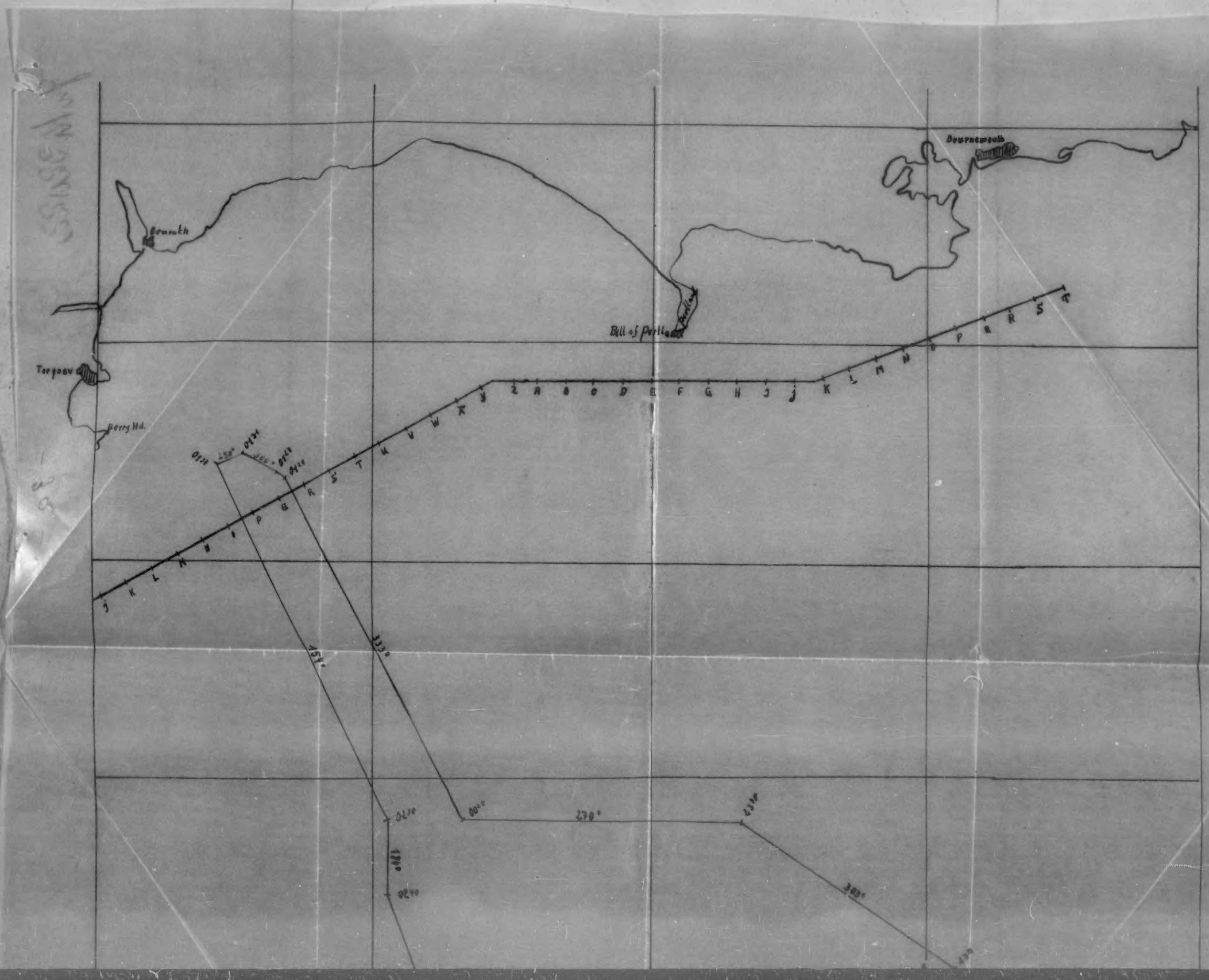
Datum	Ijmuiden	Amsterdam	Cherbourg	Sonstige Liegehäfen	Auf dem Marsch.
16.5.43.	98	80,86	62,67,83,89,94	-	-
17.5.43.	98	80,86	62,67,83,89,94	-	-
18.5.43.	98	80,86	62.67,83,89,94	-	-
19.5.43.	98	80,86	62,67,83,89,94	-	-
20.5.43.	98	80,86	62,67,83,89,94	-	-
21.5.43.	98	80,86	62,67,33,89,94	-	-
22.5.43.	98	80,86	62,67,83,89,94	-	-
23.5.43.	98	80,86	62,67,83,89,94	-	-
24.5.43.	-	80,86	62,67,83,89,94	S 98-Ostende	-
25.5.43.	-	80,86	62,67,83,89,94	S 98 Ostende	-
26.5.43.	-	80,86	62,67,83,89,94	S 98 Ostende	-
27.5.43.	-	80,86	62,67,83,89,94	S 98 Boulogne	-
28.5.43.	-	80,86	62,67,83,89,94	S 98 Boulogne	-
29.5.43.	-	80,86	62,67,83,89,94,98	-	-
30.5.43.	-	80,86	62,67,83,89,94,98	-	-
31.5.43.	-	80,86	62,67,83,89,94,98	-	-

Übersicht über die Kriegsbereitschaftslage der S.-Boote

vom 16.5. - 31.5.1943.

Datum	In Dienst	Auser K.B.	K.B. nicht einsatzbereit	K.B.	Bemerkungen
16.5.43.	9(-1)	S 80, S 86	$S_1$98	5	(-1) S 92 zur Ausbildung bei S.-Schulflottille.
17.5.43.	9(-1)	2	1	5	
18.5.43.	9(-1)	2	1	5	
19.5.43.	9(-1)	2	1	5	
20.5.43.	9(-1)	2	1	5	
21.5.43.	9(-1)	2	1	5	
22.5.43.	9(-1)	2	1	5	
23.5.43.	9(-1)	2	1	5	
24.5.43.	9(-1)	2	1	5	
25.5.43.	9(-1)	2	1	5	
26.5.43.	9(-1)	2	1	5	
27.5.43.	9(-1)	2	1	5	
28.5.43.	9(-1)	2	1	5	
29.5.43.	9(-1)	2	-	6	S 98 Cherbourg einsatzbereit
30.5.43.	9(-1)	2	-	6	
31.5.43.	9(-1)	2	-	6	

Von 144 in Dienst befindlichen Booten waren 83 einsatzbereit = 57,6 %


Bournemouth
Bournemouth
Swanage
Bill of Portland
Portland
Torquay
Torquay
Berry Hd.
Berry Hd.
A B C D E F G H J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z
J K L N M O P Q R K
157°
333°
270°
180°
303°

Bill of Portland

Torpoint

Berry Hd.

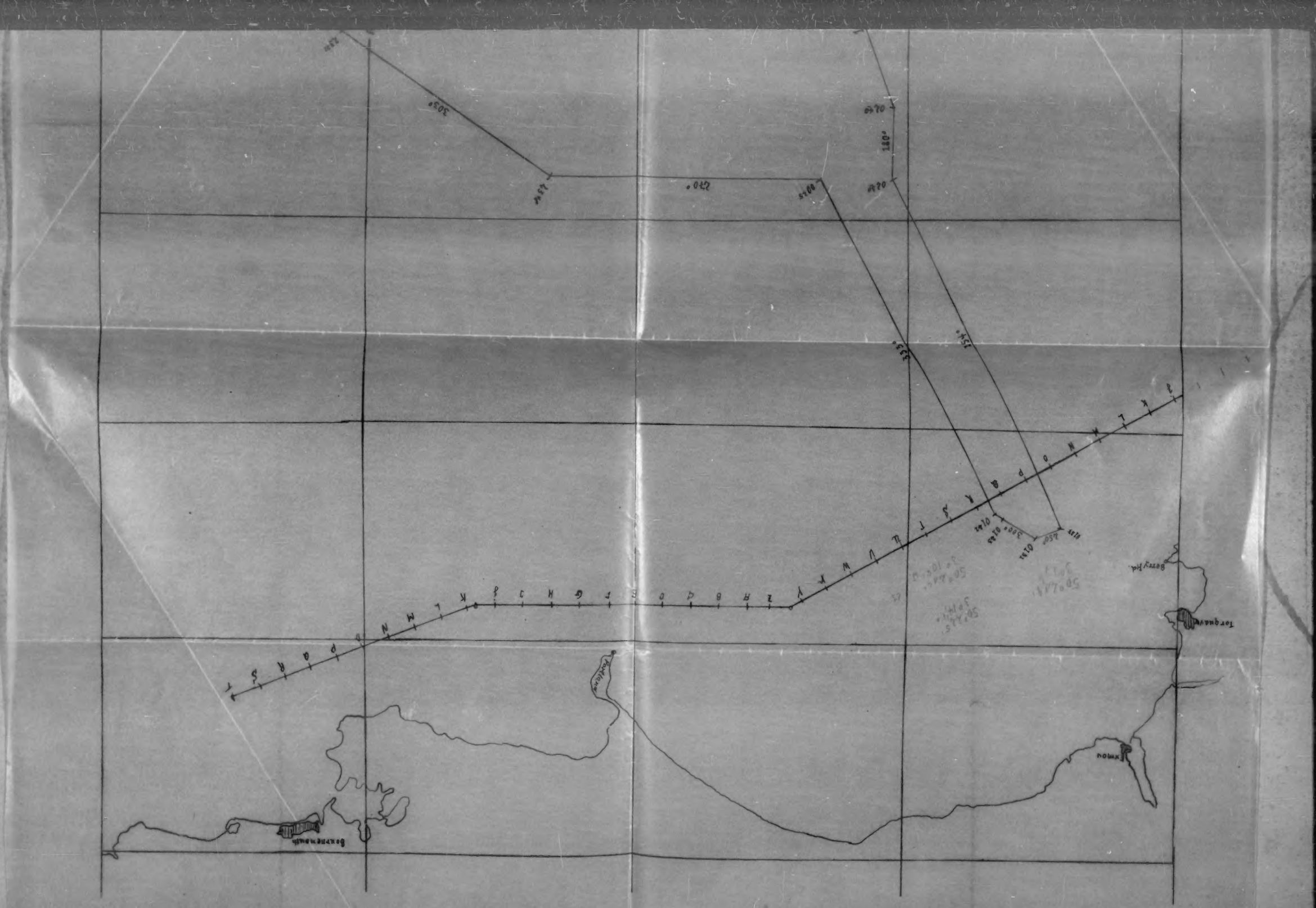
Wegeskizze der 2.S.Fl.
vom 30. – 31. Mai 43.
mit S. 67, S. 98, S. 62, S. 83, S. 97, S. 89.
Minen Kurse
Aufzulegen auf D.66 Ost u. West

Casquets

Alderney

C. de la Hague

CHERBOURG


Borry Ha
Torquay
Kmou
Boxmoor
Hoddesdon
Bovingdon
Chesham
Amersham
Rickmansworth
Watford
Harrow
Edgware
Hendon
Hampstead
Highgate
Barnet
Enfield
Waltham Cross
Cheshunt
Hoddesdon
Ware
Hertford
Bishop's Stortford
Sawbridgeworth
Harlow
Epping
Chipping Ongar
Brentwood
Romford
Ilford
Barking
Dagenham
Woolwich
Erith
Dartford
Gravesend
Rochester
Chatham
Sittingbourne
Faversham
Whitstable
Canterbury
Ashford
Tenterden
Hythe
Folkestone
Dover
Deal
Sandwich
Ramsgate
Margate
Reculver
Herne Bay
Whitstable
Faversham
Sittingbourne
Chatham
Rochester
Gravesend
Dartford
Erith
Woolwich
Barking
Dagenham
Ilford
Romford
Brentwood
Chipping Ongar
Epping
Harlow
Sawbridgeworth
Bishop's Stortford
Hertford
Ware
Hoddesdon
Cheshunt
Waltham Cross
Enfield
Barnet
Highgate
Hampstead
Harrow
Edgware
Hendon
Amersham
Chesham
Bovingdon
Hemel Hempstead
Watford
Rickmansworth
Boxmoor
Kmou
Torquay
Borry Ha

Torquay

Berry Hd.

50°24½'
3°14'

50°24'
3°17'

50°24'
3°10'

A K L M N O P Q R S T U V W X Y Z A B C D E F G H J K L M N O P Q R S

0132 250° 0132 300° 0133 0141

335°

154°

0220

0035

270°

180°

0420

160°

0353 0352 090°

Casquets

Alderney

055°

0339

105°

0352

Cdeau Haig

105°

0433

297°

173°

0340

CHERBOURG

43W

303°

23W

27°

Wegeskizze der 2.S.Fl.

vom 30. – 31. Mai 43

mit S. 67, S. 98, S. 62, S. 83, S. 94, S. 89.

Minenkurse

Aufzulegen auf D66 Ost u. West

SOUTHAMPTON

PORTSMOUTH

Bournemouth

I. WIGHT.

St Catherine Pt

Durlston

Bill of Portland

Portland

Weymouth Bay

Z A B C D E F G H J J K L M N P Q R S T

0017

0035

0057

0257

0320

19°

183°

89,5°

305,5°

146°

50°

Wegeskizze der 2. S.Fl.

vom 28.-29.5.43.

mit S-67, S-83, S-62, S-94, S-89.

—— Minenkurs

Rufanlegen auf D66 0zl.

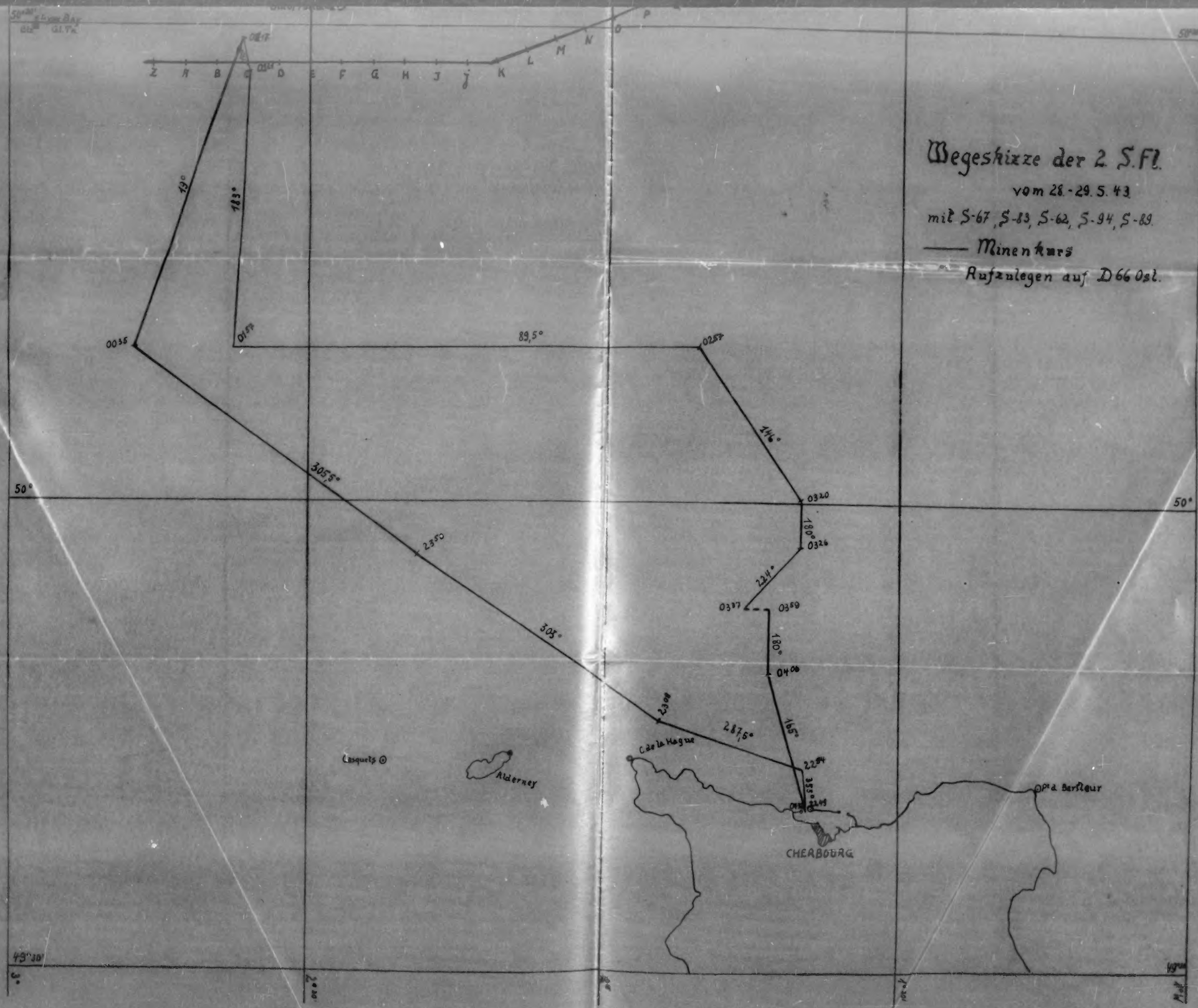
Wegeskizze der 2. S.Fl.

vom 28.-29.5.43

mit S-67, S-83, S-62, S-94, S-89.

—— Minenkurs

Aufzulegen auf D66 Osl.



51°

3°

2°

1°

30'

SOUTHAMPTON

PORTSMOUTH

Bournemouth

I. WIGHT

St. Catherine Pt.

Bill of Portland

PORTLAND

Z A B C 011 D E F G H J Y K L M N O P Q R S T

011

013

003

89,5°

025

146°

83,5°

Wegeskizze der 2. S. Fl.

vom 22-28.5.43.

mit S.67 S.83 S.62 S.94 S.89

— Minenkurs

Aufzulegen auf D66 Ost

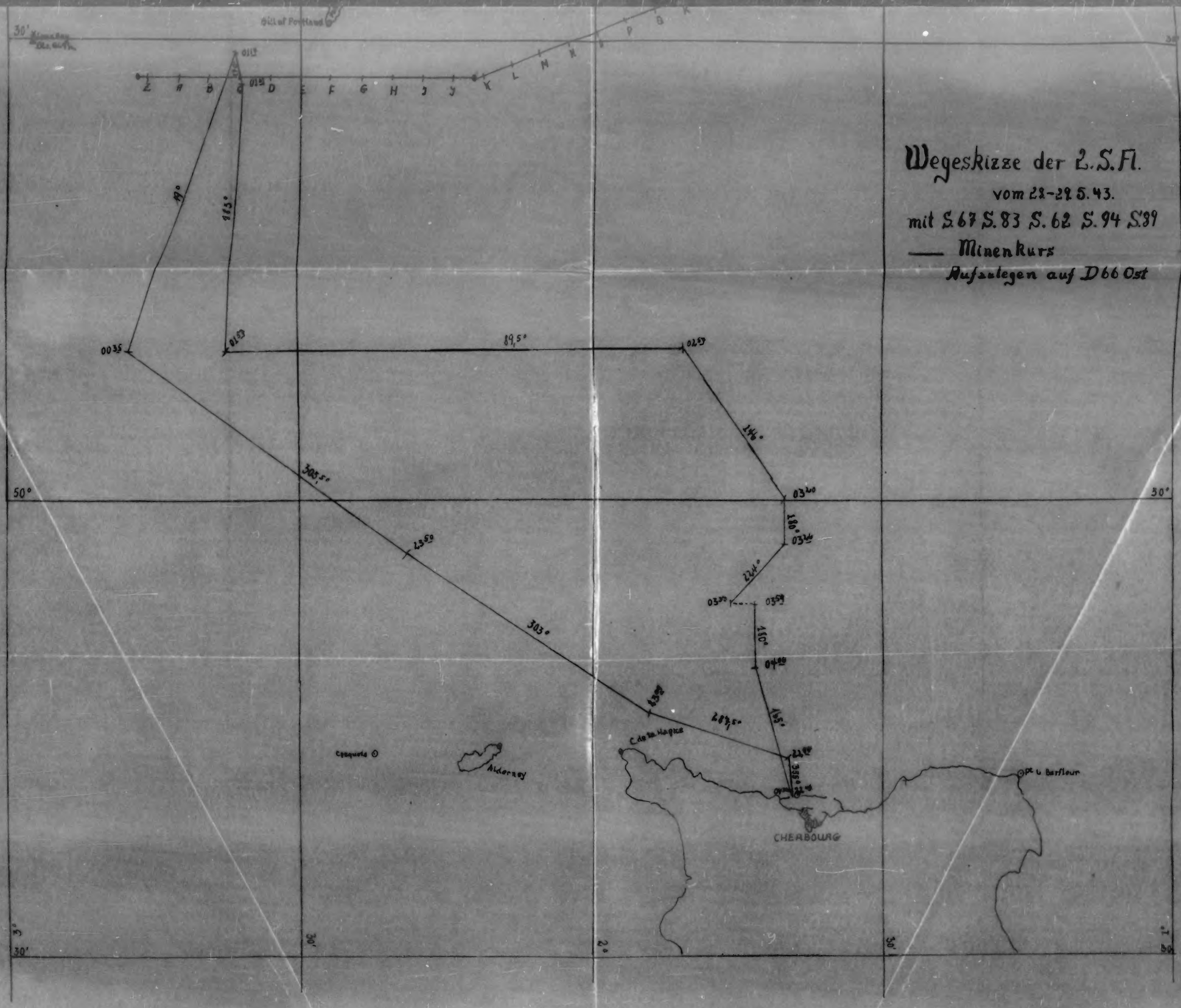
Wegeskizze der 2. S. Fl.

vom 28-29.5.43.

mit S.67 S.83 S.62 S.94 S.39

— Minenkurs

Aufzulegen auf D66 Ost



SOUTHAMPTON

PORTSMOUTH

Bournemouth

I. WIGHT

Portland

D E F G H J K L M N O P Orte Q R S T

155°

040°

120°

0100

0057

348°

132°

00-132

153°

115

0013

207°

22-22

335°

Cote la Hague

CHERBOURG

de Barfleur

54°

50°30'

50°N

49°40'

2°

4°10'

Wegeskizze der 2. S-Flottille

vom 23.-24. Mai 1943

mit S-67, S-83, S-62, S-94 und S-89.

—— Minenkurs

Aufzulegen auf D 66 O-Blatt.

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

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

Abschnitt Maschine.

Flottilleningenieur: Oblt.(Ing) W e i ß

Vertretung: Ob.Fähnr.(Ing) B r a u n e

Angefangen: 16. Mai 1943.
Abgeschlossen: 31. Mai 1943.

Boot	Leitender Maschinist
S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
S 83	Ob.Masch. N e h r e n
S 86	Stbs.Ob.Masch. D o b b e r t i n
S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
S 92	Ob.Masch. H a n s e n
S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
S 98	Ob.Masch. B r a c k

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.43.		
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
20.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 62 u. S 83.
	Cherbourg	Die Bereitschaftsboote werden jeweils in den Bunker verholt, da für die Besatzungen im Karlsbecken kein genügender Schutz gegen Fliegereinwirkung besteht. Außerdem haben die Boote im Karlsbecken keinen Dampfanschluß. Für nur 3 Boote ist Landanschluß für Strom vorhanden. Zu kleineren Reparaturen in der Maschinenanlage werden die Boote ebenfalls in den Bunker verholt, da Werkstatt und Maschinenvorratsraum im Bunker untergebracht sind.
		i.V. Brämicke
17.5.43.		
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
22.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für das Boot S 67.
	Ijmuiden/Heemstede	S 80 und S 83 Terminverzögerung bis Anfang Juni wegen verzögerter Anlieferung Leichtmetalleinbau - und Anbauteile zum Kalottenpanzer.
		i.V. Brämicke

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.5.43.		
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
20.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 89 und S 94. i.V. Brünecke
19.5.43.		
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
08.00	Cherbourg	S 89 zum Kompensieren ausgelaufen.
10.00	Cherbourg	S 89 im Bunker fest und Feuer aus.
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. i.V. Brünecke
20.5.43.		
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Brünecke

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.5.43.		
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
22.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 89 und S 94.
		i.V. Brünche
22.5.43.		
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
	Ijmuiden/Heemstede	Oblt.(Ing) Weiß von Dienstreise zurück.
		i.V. Brünche
23.5.43.		
13.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.30 Uhr zum Mineneinsatz.
22.45	Cherbourg	S 62, S 67, S 83, S 89, und S 94 zur Unternehmung ausgelaufen.
22.00	Ijmuiden	S 89 nach Dünkirchen ausgelaufen.
		i.V. Brünche
24.5.43.		
02.00	Ostende	S 98 wegen Maschinenschaden eingelaufen. Kupplungshülse der Seewasserpumpe des Mittelmotors beschädigt.(Vergl.Masch.St.Mldg.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nr. 1/A S 98).
04.15	Cherbourg	Alle Boote fest und Feuer aus.
13.00	Cherbourg	Befehl: Kein Einsatz - Flottille Ruhe.
		i.V. Brünche
25.5.43. 22.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse.
		i.V. Brünche
26.5.43.		
14.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.30 Uhr zum Mineneinsatz.
22.00	Cherbourg	Seeklarbefehl wegen Wetterlage aufgehoben.
22.00	Ostende	S 98 zum Marsch nach Boulogne ausgelaufen.
		i.V. Brünche
27.5.43.		
01.00	Boulogne	S 98 eingelaufen, fest und Feuer aus.
13.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.30 Uhr zum Mineneinsatz in Abhängigkeit Wetterlage.
17.00	Cherbourg	Seeklarbefehl wegen Wetterlage aufgehoben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Ijmuiden/Heemstede	Voraussichtliche Fertigstellung S 80 am 5.6.43. und S 86 am 10.6.43. 1.V. Brünche
28.5.43.		
13.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.30 Uhr zum Mineneinsatz.
22.15	Boulogne	S 98 zum Marsch nach Cherbourg ausgelaufen.
22.30	Cherbourg	S 62, S 67, S 83, S 89 u. S 94 zur Minenunternehmung ausgelaufen. 1.V. Brünche
29.5.43.		
04.50	Cherbourg	Alle Boote von Unternehmung zurück im Karlsbecken fest und Feuer aus. Keine Ausfälle in den Motorenanlagen.
05.00	Cherbourg	S 98 im Karlsbecken fest und Feuer aus.
13.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.00 Uhr zum Torpedoeinsatz.
19.00	Cherbourg	Seeklarbefehl aufgehoben.
	Cherbourg	Gem. F.d.S. G 6574 Ing vom 29.5.43 ist folgender Abzug und folgende Verteilung der Boote für Panzerkalotteneinbau geplant. S 89 u. S 94 nach Eintreffen S 48 u. S 120 im Einsatzhafen etwa 8.6.43. Abmarsch nach Amsterdam. Nach Eintreffen S 96 und S 99 im Einsatzhafen Abmarsch eines weiteren Bootes der 2.S.-Flottille nach Amsterdam oder Rotterdam. 1.V. Brünche

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.5.43.		
13.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.30 Uhr zum Mineneinsatz.
22.00	Cherbourg	S 62, S 67, S83, S 89, S 94 und S 98 zum Minen-einsatz ausgelaufen.
	Ijmuiden/Heemstede	Oblt.(Ing) Weiß auf Dienstreise. Vertretung Ob.Fhnr.(Ing) Bräunche.
		i.V. Bräunche
31.5.43. 04.50	Cherbourg	Alle Boote im Karlsbecken fest und Feuer aus. Keine Ausfälle in den Motorenanlagen.
13.00	Cherbourg	Befehl: Kein Einsatz-Flottille Ruhe.
22.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 83 und S 98.
		i.V. Bräunche
1.6.43. 07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
		i.V. Bräunche

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Betriebsstunden:
S 62	Stb.M. 57	Std. M.M. 66 Std. Bb.M. 77 Std.
S 67	" " 569	" " " 591 " " " 573 "
S 80	" " 363	" " " 379 " " " 366 "
S 83	" " 308	" " " 328 " " " 311 "
S 86	" " 251	" " " 232 " " " 232 "
S 89	" " 214	" " " 228 " " " 214 "
S 92	" " 172	" " " 188 " " " 172 "
S 94	" " 147	" " " 165 " " " 146 "
S 98	" " 130	" " " 141 " " " 129 "

gesehen!

Korv.Kpt. u. Flo.-Chef.

Oben!

PG-71269-NID

PG/ 71269

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.6. - 15.6.1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Anlage 1 zu Skl. Gr.Kdo. West 6. Abt. A. Nr. 3693/43 geh. Vorkommnisse

Sa 32 203

Geheime Kommandosache !

V

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G. 41269
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER UNDER THE WORDS RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

für die Zeit vom 1. bis 15. Juni ~~1943~~.

//

Flottillenchef: Korvettenkapitän Feldt
Flottillenchef i.V.: Kapitänleutnant Klose

Taktische Gliederung:

S 62	Kommandant	Kapitänleutnant	Johannsen
S 67	Kommandant	Oberleutnant zur See	Schlenck
S 80	Kommandant	Oberleutnant zur See	von Stempel
S 83	Kommandant	Oberleutnant zur See	Pinger
S 86	Kommandant	Oberleutnant zur See	Wrampe
S 89	Kommandant	Oberleutnant zur See	Howaldt
S 94	Kommandant	Kapitänleutnant	Roeder
S 98	Kommandant	Kapitänleutnant	Klose.

Anlage 1 zu 1/SKl 2394/43 Gkdos.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.	Cherbourg	Kein Einsatz wegen Wetterlage. I.V. Klare.
2.6.	Cherbourg	Kein Einsatz wegen Wetterlage. I.V. Klare.
3.6.	Cherbourg	Kein Einsatz wegen Wetterlage. I.V. Klare.
4.6. 2120	Cherbourg Sideville	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- I) 4. und 6. S.-Flott. mit Minenladung Nacht 5. zum 6.6. nach Peter Port verlegen bzw. bei nächster Wettermöglichkeit.- II) Befehl für den nächsten Mineneinsatz: 2. und 5. S.-Flott. 5./6.6. bzw. bei nächster Wettermöglichkeit.- A) 2. S.-Flott. 0145 Uhr weiträumige LMF., UMB., R.B.-Verseuchung BF 2363 1. Hälfte, 5. S.-Flott. BF 2367 u. Hälfte. Anmarsch über Herz 324, BF 3515 1.K.M., BF 2631 M. Führung Chef 5. S.-Flott. Falls Navigation zuläßt, Rückmarsch auf gleichem Wege nach Cherbourg, sonst durch Sperrlücke westlich Guernsey. Falls Cherbourg bei Dunkelheit nicht zu erreichen, nach Peter Port. B) Nacht 6. zum 7.6. bzw. bei nächster Wettermöglichkeit 4. und 6. S.-Flott. 0200 Uhr weiträumige LMF.- und R.B.-Verseuchung BF 229[illegible] o.Hälfte und BF 2377 1.o. Viertel. Führung Chef 4.S.-Flottille. Anmarsch über BF 2562 r. K.M., Rückmarsch nach Peter Port.- Ausweichwurf nur auf gleichen Wassertiefen. III) Beladung gem. F.d.S. Gkdos 2519 AOP vom 4.6.43. F.d.S. I.V. Klare.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.6.		
1235	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- In Abhängigkeit Wetterentwicklung: 1) 4. und 6. S.-Flott. mit Minenbeladung nach Peter Port verlegen, 2) 2. und 5. S.-Flott. durchführen Mineneinsatz in der Lyme-Bucht wie befohlen. F.d.S.
2230	Cherbourg, Kai Frankreich	mit S 67, S 98, S 62, S 83, S 94, S 89 abgelegt
2242	Cherbourg, Molen	- 2 Nachtjäger + 5 Kriegsmarine Kutter (Aufklärung) auslaufend passiert, Kurs 297°, Fahrt 30 sm.
2310		Kurs 305°.
2351		Kurs 285°.
0007	W 4 - 5, See 3, bedeckt 1029 mb, lange mittelhohe Dünung.	gestoppt, 2 Detonationen im Norden.
0014		Fahrt 30 sm.
0039		Kurs 0°.
0126		5. S.-Flott. zum Minenwerfen entlassen.
0130		Fahrt 20 sm.
0134		Kurs 110°.
0136		Wurfbeginn. Mit 10 L.M.F., 12 U.M.B, 8 R.B. in 2363 1. Hälfte weiträumig verseucht. Minenabstand mindestens 1000 m. Wassertiefe von 52 - 54 m.
0143		Kurs 180°.
0151		Werfen beendet.
0152		Fahrt 30 sm.
0240		Kurs 105°.
0304		gestoppt. Auf Grund Kreuzpeilung Casquets und Alderney Besteckversetzung um 5 sm in 195° festgestellt.
		Während des ganzen Rückmarsches wurden mit Fu.M.B. laufend Flugzeugortungen festgestellt. Um
0329		wird ein Flugzeug im Anflug gehört und gesichtet. Durch sofort gleichzeitig einsetzenden Beschuß aus allen Waffen sämtlicher Boote wird Flugzeug zum Abdrehen gezwungen.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/71269 /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

Zu beziehen vom Nordbeschlager der Kriegsmarine: A. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Koopers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12 B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0340		Kurs 58°, Fahrt 30 sm.
0353		Kurs 125°.
0442		Kurs 117°.
0511	Cherbourg, Molen	einlaufend passiert.
0530	Cherbourg, Carlsbecken	alle Boote fest.
0700	Sideville	Kurzbericht abgesetzt:
		-Gkdos!- Kurzbericht 2. S.-Flottille Minenunternehmung 5./6.6.43. 2230 Uhr mit den Booten S 67, S 98, S 62, S 83, S 94, S 89 Cherbourg aus zur weiträumigen Minenverseuchung Qu 2368 1. Hälfte. Anmarsch mit 5. S.-Flottille über Herz 324, Qu 3515 l.K.M., Qu 2632 l.K.M. nach Qu 2368 l.o.E., Qu 2392 l.o.E. 5. S.-Flott. entlassen. Eigene weiträumige Minenverseuchung mit insgesamt 10 L.M.F., 12 U.M.B., 8. R.B. von 0136 Uhr bis 0151 Uhr in befohlenem Gebiet durchgeführt. Anschließend Rückmarsch wie Hinmarsch. Außer Nachtjägern, die mehrfach 5. Flott. orteten und überflogen und durch zusammengefaßtes Sperrfeuer abgewehrt wurden, nicht gesichtet. 0515 Uhr alle Boote fest. Wetter W 4 - 5, See 3, mäßige bis gute Sicht, teilweise Regenfälle. Chef 2. S.-Flottille.
6.6.		
1245	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- 4. und 6. S.-Flott. (5 Boote) Führung Chef 4. S.-Flott. MA Aufgabe planmäßig durchführen. Reibojen Tiefeneinstellung gleich 46 m.- 4 Boote 2. S.-Flott. Cherbourg 2300 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.6.		
1245	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- 4. und 6. S.-Flottille Ruhe. 2. und 5. S.-Flottille 2200 Uhr halbstündige Torpedobereitschaft für Einsatz gegen Torpedoziele in Abhängigkeit Luftaufklärung und Wetterentwicklung. Falls kein Einsatz, 4 Boote 5. S.-Flott. ab 2300 Uhr halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
1900	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- 2. S.-Flott. 7 Boote, 6. S.-Flott. 2 Boote verlegen voraussichtlich Nacht 10. zum 11.6.43 nach Ostende zum Einsatz in die Themsemündung während nächster Dunkelheitsperiode. 4. S.-Flott. verbleibt Peter Port. Rückverlegung 2. und 6. S.-Flott. in den Kanal nicht beabsichtigt. F.d.S.
2143	Sideville	Eingang T.T.: " Von Eddystone bis Wight Luftaufklärung kein Ziel gesichtet. 2. und 5. S.-Flott. kein Einsatz. F.d.S."
0250	Cherbourg	telefonisch Auslaufbefehl für S 62, S 83 und die beiden Bereitschaftsboote der 5. S.-Flott.
0317		Eingang F.T.: " 5. S.-Flott. Aufklärung über Herz 324, BF 3515 l.K.M. nach 2633. F.d.S."
0320		Bunker abgelegt.
0322		Eingang F.T.: " Letzte Feindortung 0250 BF 3541 u.E.M. Kurs Nord. F.d.S."
0325-0335		Fliegeralarm., Daher gestoppt, Laternen gelöscht. Auslaufen wegen dichter Regenboe und einlaufender Fahrzeuge ohne Scheinwerfergebrauch und gesetzte Laternen nicht möglich.
0330		Tiefffliegendes Flugzeug überfliegt die gestoppt liegenden Boote.
0340		Außenmole passiert.

Zu beziehen vom Nordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Sarenisstraat 12 B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Marsch über Punkt 324 nach QU 3515 1. K.M.
0402		Eingang Schnepfesignal Delta 36: " Rückmarsch antreten. F.d.S."
0418		Eingang FT: " S.-Boote einlaufen. F.d.S."
0427	Cherbourg, Molen	einlaufend passiert.
0443		Bunker fest.
1300	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- 2200 Uhr alle Flottillen halbstündige Bereitschaft für Torpedoeinsatz in Abhängigkeit Luftaufklärung und Sichtentwicklung. Falls kein Einsatz, 4. und 6. S.-Flott. Peter Port und 4 Boote 5. S.-Flott. in Cherbourg von 2300 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.-
2030	Sideville	Eingang F.T.: " S.-Flott., Gruppe West: Aufklärung ohne Ergebnis. Bereitschaft gemäß Befehl. F.d.S."
2035	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Geheim!- Verlegungsbefehl für 2. und 6. S.-Flott.: 1) 2. S.-Flott. verlegt Nacht 10. zum 11.6.43 von Cherbourg nach Boulogne, in nächster Nacht von Boulogne nach Ostende.- 2) 6. S.-Flott. 2 Boote von Peter Port, nehmen 10.6. S 114 Cherbourg auf und marschieren bis Le Havre (S 114 nur zwei Maschinen klar). In nächster Nacht marschieren Boote von Le Havre nach Boulogne. Dritte Nacht von Boulogne nach Ostende. Anschließend S 114 allein weiter nach Osten. F.d.Schn."

I.V. [signature]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.6.		
1235	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- Beladung durchführen. 1) 2. S.-Flott. 6 Boote, 2 Boote Reibojen, 2 Boote U.M.B., 2 Artl.-Boote U.M.B.- 2) 5. S.-Flott. 7 Boote, 2 Boote Reibojen, 3 Boote U.M.B., 2 Artl.-Boote U.M.B. 3) Alle U.M.B. Ob.Ent. eingeschaltet (kurze Schraube).- 4) Beladung: 2. S.-Flott. Quai de France, 5. S.-Flott. Bunker. Weitere Regelung mit Sperrw.-Kdo. trifft 5. S.-Flott. F.d.S."
1305	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- Im Abhängigkeit Sichtentwicklung: 1) 2. und 5. S.-Flott. (13 Boote) Führung Chef 5. S.-Flott. 0145 Uhr U.M.B.-Verseuchung mit Reibojenschutz. 5. S.-Flott. BF 2383 o. Hälfte, 2. S.-Flott. BF 2382 u. Halfte. Hin- und Rückmarsch über Herz 324, Qu BF 3515 1.K.M.- 2) 4. S.-Flott. (3 Boote) ab 2300 Uhr halbstündige Bereitschaft, ggf. Ansatz gegen Ortungsziele.- 3) 2 Boote 6. S.-Flott. von Peter Port nach Cherbourg verlegen. F.d.S."
1713	Sideville	Eingang F.T.: " Kein Einsatz 2. und 5. S.-Flottille wegen Nebel. 4 Boote 2. S.-Flott. 2300 Uhr halbstündige Bereitschaft. F.d.S."

I.V. [signature]

10.6. 1823	Sideville	Eingang F.T.: " Wegen Nebel: 5. S.-Flott. keinen Einsatz. 2. S.-Flott. und Rotte S 122 marschieren nicht. 4. und 6. S.-Flott. entscheiden selbst. F.d.S. "

I.V. [signature]

Zu beziehen vom Vorratslager der Kriegsmarine: L. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Koopers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18 B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.6.		
1305	Sideville	Eingang Fernschreiben: -Gkdos!- 1) 4. und 5. S.-Flott. 3 und 7 Boote Mineneinsatz, wie für 10.6.43 befohlen. Führung Chef 5. S.-Flott. 4. S.-Flott. Rückmarsch nach Peter Port. 2) S 120, S 48 2300 Uhr Boulogne aus mit 30 sm, 3 sm nördl. Außenwegen nach Cherbourg.- 3) 2. S.-Flott. 6 Boote 2300 Uhr Cherbourg aus mit 30 sm, 5 sm nördl. Außenwegen nach Boulogne. 4) 6. S.-Flott. 3 Boote 2300 Uhr Le Havre aus mit 20 sm 3 sm nördl. Außenwegen nach Boulogne. F.d.Schn. "
2300	Cherbourg	S 62, S 67, S 83, S 98, S 89, S 94 ausgelaufen nach Boulogne. I.V. Klare.
12.6.		
0430	Boulogne	6 Boote eingelaufen. Wegen Wetterlage kein Weitermarsch. I.V. Klare.
13.6.		
2330	Boulogne	6 Boote ausgelaufen nach Ostende. I.V. Klare.
14.6.		
0130	Ostende	S 62, S 67, S 83, S 89, S 94, S 98 eingelaufen.
	Ostende	Kein Einsatz.
2038	De Haan	Eingang F.T.: " 2., 6. und 5. S.-Flottille keine Bereitsch[illegible]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		wegen Wetterlage. F.d.S. " I.V. Klare.
15.6.		
1242	De Haan	Eingang F.T.: " Keine Bereitschaft wegen Wetterlage. 4 Boote von Ostende nach Holland, 2 Boote von Holland nach Ostende beabsichtigen wetterabhängig zu marschieren. F.d.S. "
2230	Ostende	S 83, S 89, S 94 nach Ijmuiden ausgelaufen.
2300	Ijmuiden	S 80, S 86 nach Ostende ausgelaufen. I.V. Klare.
16.6.		
0330	Ostende	S 80, S 86 fest. Vor Ostende kurzer M.G.-Beschuß durch Flugzeug und Bombenwurf.
0330	Ijmuiden	S 83, S 89, S 94 Bunker fest.
0330	Ijmuiden	S 94, S 89 ausgelaufen nach Hoek.
	Ostende	Kein Einsatz wegen Wetterlage. I.V. Klare.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		K r i e g s t a g e b u c h .
		Abschnitt Maschine.
		Flottilleningenieur: Oblt.(Ing.) W e i ß
		Angefangen: 1. Juni 1943.
		Abgeschlossen: 15. Juni 1943.
	Boot	Leitender Maschinist
	S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
	S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
	S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
	S 83	Ob.Masch. N e h r e n
	S 86	Stbs.Ob.Masch. D o b b e r t i n
	S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
	S 92	Ob.Masch. H a n s e n
	S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
	S 98	Ob.Masch. B r a c k
	10. Bes. (S 77)	Ob.Masch. S c h l e g e l

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.43.		
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. i.V. Brömme
2.6.43.		
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommniase. i.V. Brömme
3.6.43.		
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Brömme
4.6.43.		
08.15	Cherbourg	S 67 zum Kompensieren ausgelaufen.
11.25	Cherbourg	S 67 im Karlsbecken fest und Feuer aus.
13.00	Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. i.V. Brömme
5.6.43.		
13.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.00 Uhr zum Mineneinsatz.
20.45	Cherbourg	Alle Boote verholen zur Minenübernahme zum Quai de France.
22.30	Cherbourg	S 62, S 67, S 83, S 89,5% und S 98 zum Minen=einsatz ausgelaufen.
	Cherbourg	Gem. F.d.S. G 6907 A 1 vom 4.6.43. übernimmt 5.S.-Flottille sofort S 136 und stellt Boot in Dienst. 2.S.-Flottille erhält S 77 nach Fertigstellung (etwa 10.7.43.) von 5.S.-Flot=tille. S 77 liegt nach schiffbaulicher Instand=setzung und Motorenwechsel zum Einbau Kalotten=brücke im Bunker Cherbourg. Restarbeiten wer=den von der 5.S.-Flottille bzw. von dem Mau=reb Cherbourg weiter durchgeführt. Besatzung der 2.S.-Flottille trifft nach Übergabe S 136 etwa am 15.6.43. in Cherbourg ein und wird bei den laufenden Arbeiten mit eingesetzt. Nach dem augenblicklichen Stand der Arbeiten müssen die beiden Seitenmotoren noch gerichtet, Leitungen verlegt, Elektriker- u. Verfügungsarbeiten durchgeführt werden. Zum Einbau der Kalottenbrücke fehlen noch die Leichtmetalleinbau - und Anbauteile. i.V. Brömme
6.6.43.		
05.30	Cherbourg	Alle Boote im Karlsbecken fest und Feuer aus. Keine Ausfälle in den Motorenanlagen.
13.00	Cherbourg	Befehl: Kein Einsatz Flottille Ruhe.
22.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 67 und S 98. i.V. Brömme

Zu beziehen vom Nordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.6.43.		
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Cherbourg	Sofortbereitschaftsbefehl für 22.30 Uhr zum Torpedoeinsatz.
21.00	Cherbourg	Sofortbereitschaftsbefehl wegen Wetterlage aufgehoben.
22.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 62 und S 83. i.V. Brünche
8.6.43.		
03.20	Cherbourg	S 62 und S 83 zur Sicherungsfahrt ausgelaufen.
04.40	Cherbourg	Beide Boote im Karlbecken fest und Feuer aus.
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
08.30	Cherbourg	S 67 zum Kompensieren ausgelaufen.
10.20	Cherbourg	S 67 im Bunker fest und Feuer aus.
13.00	Cherboerg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
15.00	Cherbourg	Alarmstufe I.
22.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 67 und S 98.
	Cherbourg	Als weiteres Boot zum Kalotteneinbau wird S 83 vorgesehen. i.V. Brünche
9.6.43.		
07.00	Cherbourg	Alarmstufe I und Bereitschaft aufgehoben.
10.00	Amsterdam	S 80 verholt nach Fertigstellung Einbau Kalottenbrücke nach Ijmuiden.
12.35	Ijmuiden	S 80 im Bunker fest und Feuer aus. Boot führt Restausrüstung und Erprobung durch. Voraussichtlicher Termin 13.6.43.
13.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.30 Uhr zum Mineneinsatz.
17.00	Cherbourg	Seeklarbefehl wegen Wetterlage aufgehoben.
22.00	Cherbourg	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 62 und S 83. i.V. Brünche

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.6.43.		
07.00	Cherbourg	Bereitschaft aufgehoben.
12.30	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.30 Uhr zur Verlegung nach Boulogne. Alle Boote werden in den Bunker verholt und übernehmen sechs Torpedos. Brennstoffbestand wird auf 13,5 m^3 aufgefüllt.
19.00	Cherbourg	Verlegungsbefehl wegen Wetterlage aufgehoben. Besatzungen bleiben an Bord. i.V. Brünche
11.6.43.		
15.00	Ijmuiden	S 80 zum Kompensieren und zur Probefahrt ausgelaufen.
15.30	Amsterdam	Nach Fertigstellung Einbau Kalottenbrücke geht S 86 durch die Schleife und verholt zu Restarbeiten und Erprobung nach Ijmuiden.
13.00	Cherbourg	Seeklarbefehl für 22.30 Uhr zur Verlegung nach Boulogne
17.30	Ijmuiden	S 86 im Bunker fest und Feuer aus.
18.35	Ijmuiden	S 80 im Bunker fest und Feuer aus.
22.30	Cherbourg	S 62, S 67, S 83, S 89, S 94 und S 98 zum Marsch nach Boulogne ausgelaufen.
	Heemstede	Flo.-Ing von Dienstreise zurück. i.V. Brünche.
12.6.43.		
04.30	Boulogne	Alle Boote im Schnellbootsbunker fest und Feuer aus. Keine Ausfälle in den Motorenanlagen.
13.00	Boulogne	Seeklarbefehl für 23.00 Uhr zur Verlegung nach Ostende.
21.00	Boulogne	Seeklarbefehl wegen Wetterlage aufgehoben.
	Ijmuiden	S 80 wird K.B. gemeldet. i.V. Brünche

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.6.43.		
13.00	Boulogne	Seeklarbefehl für 23.00 Uhr zur Verlegung nach Ostende.
13.30	Ijmuiden	S 86 zur Probefahrt ausgelaufen.
17.00	Ijmuiden	S 86 im Bunker fest und Feuer aus.
23.00	Boulogne	S 62, S 67, S 83, S 89, S 94 und S 98 zum Marsch nach Ostende ausgelaufen.
	Boulogne	Gem. Entscheidung F.d.S. geht zum Einbau Kalottenbrücke S 83 zur A.D.M. nach Amsterdam, S 89 zur Gusto-Werft Rotterdam und S 94 zur Wiltonwerft Rotterdam. i.V. Brünche
14.6.43.		
01.30	Ostende	Alle Boote im Schnellbootsbunker fest und Feuer aus. Keine Ausfälle in den Motorenanlagen.
13.00	Ostende Ijmuiden	Befehl: Kein Einsatz. Flottille Ruhe. S 86 wird K.B. gemeldet. i.V. Brünche
15.6.43.		
13.00	Ostende	Seeklarbefehl für S 83, S 89 und S 94 für 23.00 Uhr zur Verlegung nach Ijmuiden.
17.00	Ostende	Alarmstufe I.
23.00	Ostende	S 83, S 89 und S 94 nach Ijmuiden ausgelaufen.
23.00	Ijmuiden	S 80 und S 86 nach Ostende ausgelaufen. i.V. Brünche
16.6.43.		
03.20	Ostende	S 80 und S 86 im Bunker fest und Feuer aus.
03.50	Ijmuiden	S 83, S 89 und S 94 im Bunker fest und Feuer aus.
07.00	Ostende	Alarmstufe I aufgehoben. i.V. Brünche

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

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

Betriebsstunden.

	Stb.M.	72	Std.	M.M.	82	Std.	Bb.M.	92	Std.
S 62	" "	585	"	" "	607	"	" "	589	"
S 67	" "	369	"	" "	385	"	" "	372	"
S 80	" "	330	"	" "	350	"	" "	333	"
S 83	" "	257	"	" "	239	"	" "	238	"
S 86	" "	233	"	" "	249	"	" "	233	"
S 89	" "	205	"	" "	225	"	" "	205	"
S 92	" "	166	"	" "	135	"	" "	165	"
S 94	" "	144	"	" "	156	"	" "	143	"
S 98									

gesehen:

Kptlt. u. Flottillenchef i.V.

Übersicht über die Liegehäfen der S.-Boote vom 1.6.-15.6.43.

Datum	Amsterdam	Cherbourg	Ostende	Sonstige Liegehäfen
1.6.43.	80 , 86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
2.6.43.	80 ,86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
3.6.43.	80 , 86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
4.6.43.	80 , 86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
5.6.43.	80 , 86	62,67, 83, 89, 94, 98	-	-
6.6.43.	80., 86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
7.6.43.	80 , 86	62, 67, 83,89, 94, 98	-	-
8.6.43.	80 , 86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
9.6.43.	80 , 86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
10.6.43.	80 , 86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
11.6.43.	80 , 86	62, 67, 83, 89, 94, 98	-	-
12.6.43.	86	-	-	62, 67, 83, 89, 94, 98 Boulogne S 80 Ijmuiden
13.6.43.	-	-	-	62, 67, 83, 89, 94, 98 80 und 86 Ijmuiden
14.6.43.	-	-	62, 67, 83, 89, 94, 98	80 und 86 Ijmuiden
15.6.43.	-	-	62, 67, 83, 89, 94, 98	80 und 86 Ijmuiden

Übersicht über die K.B. - Lage der S - Boote vom 1.6.-15.6.43.

Datum	In Dienst	Außer K.B.	K.B. nicht einsatzbereit	K.B.	Bemerkungen
1.6.43.	9 (-1)	S 80, S 86 2	-	6	(-1) S 92 zur Ausbildung bei der S.-Schulflottille.
2.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
3.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
4.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
5.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
6.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
7.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
8.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
9.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
10.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
11.6.43.	9 (-1)	2	-	6	
12.6.43.	9 (-1)	1	-	7	S 80 K.B.
13.6.43.	9 (-1)	1	-	7	
14.6.43.	9 (-1)	-	-	8	S 86 K.B.
15.6.43.	9 (-1)	-	-	8	

Von 135 in Dienst befindlichen Booten waren 96 einsatzbereit = 71,1 %

Marinegruppenkommando West Ob.d.M Fl.Qu., den 21. August 194

B.Nr. Führst. Gkdos 3693/43 A1 16 AUG

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine / Skl. Prf.Nr. 1

nachrichtlich:

Führer der Schnellboote Prf.Nr. 2

Betrifft: Kriegstagebuch

Vorgang : F.d.S. Gkdos 3276 A1 v. 4.8.1943.

-4-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2., 4., 5., 6. S.-Flottille vom 1. - 15.6.1943 mit Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.

Der Stellungnahme des F.d.S. unter Ziff. 4), letzter Absatz, schließt sich das Mar.Gr.Kdo.West -Führst.- im vollen Umfange an. Der OWST ist auf das Erfordernis der Einrichtung von Instandsetzungswerkstätten für Wellen-Gummierung hingewiesen worden.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

1.Skl 239 41/43 g.Kdos. 26.8.43 — 4 Kpt.z.S. H. Hoffmann

01

8 Ausfertigungen
I. Ausfertigung

Stellungnahme des Führers der Schnellboote

zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6. S.-Fl.

vom 1. - 16.6.1943.

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

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

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

Die Durchführung der Verseuchung des Geleitweges zwischen Eddystone Rocks und Start Point gelang ohne Feindberührung. Die Kürze der Operation vereitelte den Versuch des Feindes, unseren Booten den Weg abzuschneiden. Die Verseuchung wurde vom Feind durch Ortung genau erkannt und auf einem Ausweichweg nördlich umgangen. Da die Leuchtfeuer von Eddystone Rocks und Start Point brannten, ist anzunehmen, dass fdl. Schiffe in diesem Seegebiet gestanden haben. Bestätigung dafür ist, dass um 2330 Uhr der Zerstörer "Javeline" auf dem Geleitweg zwischen Start Point und Eddystone Rocks gestanden hat und 1 MGB.-Verband etwa 5 sm südostwärts von ihm. Beide gehörten vermutlich zur Sicherung eines Westgeleites.
Die Fu.M.B. - Berichte von "S 76" und der 4. S.-Flottille melden ein fld. Fu.M.G. in Richtung bzw. möglicherweise auf Eddystone Rocks. Die Bestätigung, ob auf Eddystone Rocks ein Fu.M.G. s[tand] bleibt abzuwarten.

8 Ausfertigungen
I. Ausfertigung

S t e l l u n g n a h m e des Führers der Schnellboote
zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6. S.-Fl.
vom 1. - 16.6.1943.

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

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

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

Die Durchführung der Verseuchung des Geleitweges zwischen Eddystone Rocks und Start Point gelang ohne Feindberührung. Die Kürze der Operation vereitelte den Versuch des Feindes, unseren Booten den Weg abzuschneiden. Die Verseuchung wurde vom Feind durch Ortung genau erkannt und auf einem Ausweichweg nördlich umgangen. Da die Leuchtfeuer von Eddystone Rocks und Start Point brannten, ist anzunehmen, dass fdl. Schiffe in diesem Seegebiet gestanden haben. Bestätigung dafür ist, dass um 2330 Uhr der Zerstörer "Javeline" auf dem Geleitweg zwischen Start Point und Eddystone Rocks gestanden hat und 1 MGB.-Verband etwa 5 sm südostwärts von ihm. Beide gehörten vermutlich zur Sicherung eines Westgeleites.
Die Fu.M.B. - Berichte von "S 76" und der 4. S.-Flottille melden ein fld. Fu.M.G. in Richtung bzw. möglicherweise auf Eddystone Rocks. Die Bestätigung, ob auf Eddystone Rocks ein Fu.M.G. steht, bleibt abzuwarten.

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

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

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

Sonst zum Einsatz nichts zu bemerken.

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

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

Eine Entscheidung über den Änderungsantrag ist bisher noch nicht erfolgt.

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

Fregattenkapitän.

Needles

Durlston

Bill of Portland

30°

50°N

Wegeskizze der 2. S.Fl.
vom 5.-6. VI. 43
mit S67, S98, S62, S83, S94, S89.
—— Minenkurse
Aufzulegen auf D66 Ou.W.

Cherbourg

PG-71270-NID

FG/71270

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.6. - 30.6.1943

Anlage 1 zu Mar. Gr.Kdo. Abt. G. Ops. B. Nr. 3638/43

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

Kr 5113/19 a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. bis 30. Juni 1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Feldt.

Taktische Gliederung:

S 62	Kommandant	Kapitänleutnant	Johannsen
S 67	Kommandant	Oberleutnant zur See	Schlenck
S 80	Kommandant	Oberleutnant zur See	von Stempel
S 83	Kommandant	Oberleutnant zur See	Pinger
S 86	Kommandant	Oberleutnant zur See	Wrampe
S 89	Kommandant	Oberleutnant zur See	Howaldt
S 94	Kommandant	Kapitänleutnant	Roeder
S 98	Kommandant	Kapitänleutnant	Klose.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/41240./N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORDED OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage 1 zu 1/SB 23087/42 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.	De Haan	Kein Einsatz. Herz
17.6. 2300- 0700	De Haan Ostende	Kein Einsatz. S 62, S 80, S 98 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker. Herz
18.6.- 23.6.	De Haan	Kein Einsatz wegen Wetterlage bzw. klarer Vollmondnacht. Herz
24.6.	De Haan Ostende	Kein Einsatz. S 67, S 80, S 86, S 93 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker. Herz
25.6.	De Haan Ostende	Kein Einsatz. S 62, S 80 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker. Herz
26.6.- 30.6.	De Haan	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Herz

Übersicht über die K.-Boote-vom 16.6.42. bis 30.6.1943.

Übersicht über die K.B.-Lage der S.-Boote vom 16.6.43. bis 30.6.1943.

Datum	In Dienst	a. K.B.	K.B. nicht einsatzbereit	K.B.	Bemerkungen
16.6.43.	9(-1)	S 83,S 89, S 94 3	-	S 62,S 67,S 80,S 86,S 98 5	(-1) S 92 zur Ausbildung S.-Schulflottille. S 83,S 89,S 94 a.K.B. Einbau Kalotte.
17.6.43.	9(-1)	3	-	5	
18.6.43.	9(-1)	3	-	5	
19.6.43.	9(-1)	3	-	5	
20.6.43.	9(-1)	3	-	5	
21.6.43.	9(-1)	3	-	5	
22.6.43.	9(-1)	3	-	5	
23.6.43.	9(-1)	3	-	5	
24.6.43.	9(-1)	3	-	5	
25.6.43.	9(-1)	3	-	5	
26.6.43.	9(-1)	3	-	5	
27.6.43.	9(-1)	3	-	5	
28.6.43.	9(-1)	3	-	5	
29.6.43.	9(-1)	3	-	5	
30.6. 43.	9(-1)	3	-	5	

Von 135 in Dienst befindlichen Booten waren 75 einsatzbereit = 55,5 %

Übersicht über die Liegehäfen der S.-Boote vom 15.6.43. bis 30.6.1943.

Datum	Amsterdam	Rotterdam	Ostende	Sonstige Liegehäfen
16.6.43.	-	-	62, 67, 80, 86, 98	S 83, S 89 und S 94 Ijmuiden
17.6.43.	83	89 ,,94	62, 67, 80, 86, 98	
18.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
19.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
20.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
21.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
22.6.43.	83	89 , 94	62, 67,80, 86, 98	
23.6.43.	83	89 , 94	62, 67,80, 86, 98	
24.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
25.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
26.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
27.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
28.6.43.	83	89 , 94	62,67, 80, 86, 98	
29.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	
30.6.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	

--, den 2. August 1943.

8 Ausfertigungen
Fr.Nr. 7

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

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

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

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

Schlussfolgerung :

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

der

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

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

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

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

<u>Erfahrung :</u>

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

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

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

<u>sie</u>

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

sie wahrscheinlich die feindlichen Ortungsgeräte. Die 5. S.-Flottille stiess nach einem Flugzeugangriff, der sich aber auf Massnahmen seitens der feindlichen Seestreitkräfte nicht auswirkte, auf den Geleitweg vor und wurde dort erst geortet. Sie traf unmittelbar vor dem ursprünglich festgelegten Anfangspunkt der Verseuchung auf feindliche Fahrzeuge, blieb aber unbehelligt und legte ihre Minen. Sie hat die Verseuchung nördlich der bisherigen und in Anlehnung an die Untiefen The Shambles weiträumig durchgeführt. Das ist angesichts der zu erwartenden Feindeinwirkung durch Seestreitkräfte und Küstenartillerie in einem Küstenabstand von 4 - 6 sm eine vorzügliche Leistung und ein Beweis für die ruhige und überlegte Führung durch den Flottillenchef.

Den Ausführungen des Flottillenchefs über die Bedeutung der Ortungsverfolgung durch feindliche Flugzeuge im Zusammenhang mit S.-Bootsunternehmungen stimme ich voll zu. Ich habe meine Auffassung über die Auswirkung der feindlichen Lufttätigkeit auf S.-Bootsoperationen in einer grundsätzlichen Betrachtung zusammengefasst und beim Marinegruppenkommando West vorgelegt.

4.) <u>Zum Mineneinsatz der 4. S.- Flottille vom 29./30.6.43.</u>

Die Flottille wurde auf 12 sm anlaufend durch feindliche Landortung erfasst und ablaufend auf etwa 20 sm Küstenabstand wieder verloren. Nachdem die Boote von Start Point mit Südkurs aus dem Ortungsbereich gelaufen waren, setzte der Brite eine M.G.B.-Gruppe nördlich Guernsey - westlich Casquets zum Abfangen an. Mehrfaches Benutzen dieses Rückmarschweges verleitete den Engländer vielleicht zu diesem falschen Ansatz. Tatsächlich lief die 4. S.- Flottille mit annähernd 180 Grad weit nach Süden ab und von Westen kommend südlich Guernsey nach Peter Port.

<u>Folgerung :</u>

Scheinkurs innerhalb der Ortungsreichweite, starke Kursänderung ausserhalb der Ortungsreichweite.

<u>Die</u>

Zu beziehen vom Nordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

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

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

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

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

Unterwasserschäden S 112, zu b).

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

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

Zu c)

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

Fregattenkapitän.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 3277 A 1.

--, den 8. Aug. 1943.

Marinegruppenkommando West
Eing. 9. Aug. 1943
B.Nr. G Kdos. 3638
Anl. 4 Bogen 1

Geheime Kommandosache!

An

das Marinegruppenkommando West (Führungsstab) Pr.Nr.1.

Betrifft: Kriegstagebücher S.-Flottillen.
- 4 Anlagen -

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2.,4.,5. und 6. S.-Flottille vom 16.-30.6.43 mit der Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt. Es fehlt das Kriegstagebuch des Flo.Ing. der 4. S.-Fl.,welches nachgereicht wird.

Den Flottillen ist je eine Stellungnahme zur Kenntnis übersandt.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West Fü.Qu., den 13. Aug. 1943.
B.Nr. Führst. Gkdos 3638 /43 A Ia

Ob. d. M.
Eing: 17. AUG 43

V. O.K.M. / Skl.

- 4 + 3

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.Skl 23087/g.Kdos. - 7 Anlg -
17.8.43 /43.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

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

Kr 31 3 19 b

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

Abschnitt Maschine.

Flottilleningenieur: Oblt. (Ing) W e i ß

angefangen: 15. Juni 1943.

abgeschlossen: 30. Juni 1943.

Boot	Leitender Maschinist
S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
S 83	Ob.Masch. N e h r e n
S 86	Stbs.Ob.Masch. D o b b e r t i n
S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
S 92	Ob.Masch. H a n s e n
S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
S 98	Ob.Masch. B r a c k
10. Bes. (S 77)	Ob.Masch. S c h l e g e l

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
16.6.43.			
03.20	Ostende	S 80 und S 86 im Bunker fest und Feuer aus.	
03.50	Ijmuiden	S 83, S 89 und S 94 im Bunker fest und Feuer aus.	08.30
		Klarmachen der Boote für Werftliegezeit.	
		Boote werden auser K.B. gemeldet.	
08.00	Ostende	Alarmstufe I aufgehoben.	
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.	11.45
	Ostende	Auf S 80 und S 86 haben sich bei der Verlegfahrt nach Ostende bei Seegang 4-5 und starkem Regen folgende Mängel der Kalottenbrücke gezeigt:	
		1. Undichtigkeit an allen Stellen, wo Kalotte aufgesetzt.	13.00 23.00
		2. Größte Undichtigkeit bei Blechverkleidung auf der Brücke.	
		3. UK durch von der Brücke herunterlaufendes Wasser ausgefallen, Kommandantenraum vollständig naß.	
		4. Fu M.B. durch Feuchtigkeit ausgefallen.	
		5. Funkraum leckt an allen Kabeldurchführungen.	
		Die Undichtigkeitsmängel wurden schon d[en] den Kmdt. S 30 auf der Werft festgestellt und mit der Bauaufsicht besprochen. Oberflächliche Kittung durch die Werft hat viel gebracht.	7.6.43. 07.00 13.00
		i.V. Brünche	
17.6.43.			
03.30	Ijmuiden	S 89 und S 94 nach Rotterdam ausgelaufen.	
06.00	Rotterdam	S 89 Gustowerft und S 94 Wiltonwerft-Schied fest. Beginn Einbau Kalottenbrücke und Durc	

Zu beste[llen] Auslieferungs[?]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		führung Verfügungsarbeiten. Besatzungen wer= den bei der 4.S.-Flottille untergebracht. Werftbesprechung wird für 18.6.43. festgelegt.
08.30	Ijmuiden	S 83 zur Probefahrt und Verlegung nach Amster= ausgelaufen. Ergebnis Probefahrt macht Schraubenwechsel er= forderlich.
11.45	Amsterdam	S 83 Droogdock fest und Feuer aus. Boot führt neben Einbau Kalottenbrücke und Durchführung Verfügungsarbeiten Motorenüberho= lung bei Stb. 333 Std. M.354 Std. und Bb.336 Std. durch Bordpersonal durch.
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
23.00	Ostende	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 62, S 80 und S 98.
	Rotterdam	S 89 wird abends aufgeslippt.
		i.V. Brünche
8.6.43.		
07.00	Ostende	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
	Heemstede	Nach Werftbesprechung Festsetzung der Termine:
		S 83 19.7.1943.
		S 89 19.7.1943.
		S 94 erfolgt durch Nachmeldung
		i.V. Brünche

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Lieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.6.43. 13.00	Ostende Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Kriegsbereitschaft der S.Boote wird durch langwierige Brennstoffübernahme beeintrich= tigt. Zur Brennstoffübernahme müssen Bun= kertore geöffnet, Boote einzeln herausgezo= gen und zum Brennstoffpram verholt werden. Übernahme über Bunkerverteilerleitung nicht möglich, da Umpumpen des Brennstoffes in Bu= kerverteilerleitung nur über Zellenbunker. Zellenbunker dürfen laut Bestimmung M.A.St. Os= tende nicht gefüllt werden. Leitungsänderun= um eine Pumpmöglichkeit mit den festeinge= bauten Bunkerpumpen vom Pram zur Bunkerverteil= leitung zu schaffen, werden mit der M.A.St. ende besprochen. i.V. Brämsche
20.6.43. 13.00	Ostende Ostende Ijmuiden	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Auf S 80 und S 86 wird mit Abdichten der a= Kalottenpanzer festgestellten Undichtigkeit begonnen.Die Arbeiten werden durch die Se= werft im Bunker ausgeführt. Der Werkstattzug verlegt zur Motorenüberhol= auf S 83 nach Amsterdam. Leitung der Arbeit durch Obermonteur Voigt. i.V. Brämsche
21.6.43. 13.00	Ostende Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Termin S 94: 26.7.43. Owst.Adm.Nil. wird um Überprüfung Terminverkürzung gebeten,

Datum und Uhrzeit	An= Se=
2.6.43. 13.00	
3.6.43. 13.00	
4.6.43. 09.15 11.45 13.00 23.00	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		da gleiche Arbeiten wie auf S 83 und S 89. i.V. Brämsche
.6.43. 3.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Brämsche
.6.43. 13.00	Ostende Amsterdam	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Motorenüberholung S 83 verläuft planmäßig. Bb.-Motor, Zylinder 20, Brenner stark be=schädigt. i.V. Brämsche
.6.43. 09.15 11.45 13.00 23.00	Ostende Ostende Ostende Ostende	S 67 zum Kompensieren ausgelaufen. S 67 im Bunker fest und Feuer aus. Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 67, S 80, S 86 und S 98.
	Heemstede	Durch F.d.S. G 7128 vom 11.6.43. wird neue Feuerlöscheinrichtung für Küchen auf S.-Booten verfügt. i.V. Brämsche

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.6.43.		
07.00	Ostende	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
23.00	Ostende	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 62 und S 80.
		i.V. Brünecke
26.6.43.		
07.00	Ostende	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
	Heemstede	Owst.Adm.Ndl. drahtet:
		Termin S 94 wird überprüft und nachgemeldet.
	Amsterdam	S 83 Motorenüberholung beendet. Standprobe Bb.und Mittelmotor i.O.b.
		i.V. Brünecke
27.6.43.		
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
	Heemstede	Gem. F.d.S. G Kdos 2985 A1 vom 27.6.43 ist für S 92 Einbau Panzerkalotte bei Wiltonwerft ab 5.7.43 vorgesehen.
	Amsterdam	S 83 Standprobe Stb.Motor in O.b.
		i.V. Brünecke

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.6.43.		
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage Kein Einsatz.
	Ostende	Abdichtungsarbeiten auf den Booten S 80 und S 86 beendet.
		i.V. Brämbe
29.6.43.		
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse.
		i.V. Brämbe
30.6.43.		
13.00	Ostende	Seeklarbefehl zum Minneinsatz in Abhängigkeit Wetterlage.
18.00	Ostende	Seeklarbefehl aufgehoben.
		i.V. Brämbe

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

Betriebsstunden.

S 62	Stb.	M.	72	Std.	M.	M.	82	Std.	Sb.	M.	92	Std.
S 67	"	"	585	"	"	"	608	"	"	"	589	"
S 80	"	"	389	"	"	"	385	"	"	"	372	"
S 83	"	"	333	"	"	"	354	"	"	"	336	"
S 86	"	"	237	"	"	"	239	"	"	"	238	"
S 89	"	"	235	"	"	"	251	"	"	"	236	"
S 92	"	"	221	"	"	"	242	"	"	"	221	"
S 94	"	"	207	"	"	"	226	"	"	"	207	"
S 98	"	"	144	"	"	"	156	"	"	"	143	"

gesehen:

Kdr.Kpt. u. Flo.-Chef.

Offen:

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

PG-7127I -NID

KODAK

PG/ 71271

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.7. - 15.7.1943

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

Anlage 1 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 3878/43

Geheime Kommandosache !

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

der 2. Schnellbootsflottille

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71271/MD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY SUCH ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

für die Zeit vom 1. bis 15. Juli 1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t.

Taktische Gliederung:

Kommandant:	Kapitänleutnant	Johannsen
Kommandant:	Oberleutnant zur See	Schlenck
Kommandant:	Oberleutnant zur See	Ludwig
Kommandant:	Oberleutnant zur See	von Stempel
Kommandant:	Oberleutnant zur See	Pinger
Kommandant:	Oberleutnant zur See	Wrampe
Kommandant:	Oberleutnant zur See	Howaldt
Kommandant:	Leutnant zur See	Neugebauer
Kommandant:	Kapitänleutnant	Roeder
Kommandant:	Kapitänleutnant	Klose.

Anlage 1 zu 1/SM 28810 Gkdos.

n vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
elle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
1.-5.7. 1943	De Haan	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. I.V.	
6.7.43 1900	De Haan Cuxhaven	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. S 92 ausgelaufen. I.V.	
7.7.43 0330	De Haan Ijmuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. S 92 Bunker fest. I.V.	
8.-15.7. 1943	De Haan	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage bzw. Minenverdacht vor Ostende. I.V.	

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 3662 Aop.

den 12. August 1943.

Marinegruppenkommando West
Eing. I 13. AUG. 1943
Anl. 4 Skz. 1 Nr. 3878
Kdos. Bes. Nr. 1

Geheime Kommandosache

An
das Marinegruppenkommando West (Führ.Stab) Prüf Nr.

-4-

Anliegend werden die K.T.B.'s der 2., 4., 5., 6.S.-Flottille für die Zeit vom 1. bis 15.7. 1943 vorgelegt.

Es fehlt das KTB des Flo.Ing. der 4. S.-Flottille, das nach Eingang nachgereicht wird.

In Vertretung!

Schumann

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

Wortomnisse

Datum und Uhrzeit	Kurzer Inhalt

8 Beglaubigt vom Kriegsangehörigen für die

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West — Fü.Qu., den 20. August 1943

B.Nr. Führst. Gkdos 3878 /43 A Is

Ob. d. M
Eing.: 24 AUG 1943
1/Skl

U. O.K.M. / Skl.

-4-
V

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

Brigmr

1.Skl 23810 g.Kdos.
25. Aug. 1943 Ag 4 Anl.

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

Bordkommando

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

Die beiden vom Marinegruppenoffizier für [illegible]

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

F.d.S.

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

Abschnitt Maschine.

Flottilleningeneur: Oblt.(Ing.) W e i ß

Angefangen: 1. Juli 1943.
Abgeschlossen: 15. Juli 1943.

Boot	Leitender Maschinist
S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
S 77	Ob.Masch. S c h l e g e l
S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
S 83	Ob. Masch. N e h r e n
S 86	Stbs.Ob.Masch. D o b b e r t i n
S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
S 92	Ob.Masch. H a n s e n
S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
S 98	Ob.Masch. B r a c k

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Verteilungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.43. 13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
	Kiel	S 92 von S.-Schulflottille entlassen. Boot liegt zur Instandsetzung Stb. achteren Traglagers bei D.W.K. Voraussichtliche Fertigstellung 3.7.43. [redacted]
	Heemstede	Owst.Adm.Ndl. drahtet: Durch Arbeitsausfall auf Wilton-Werft (Bombenangriffe und Fliegeralarme) kann Kalotteneinbau S 94 nicht vor 26.7.43 beendet werden. Einbauzeiten anderer Werften nicht maßgebend, da Störwirkung bei Wilton größer. Weiß.
2.7.43. 13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
	Ostende	Besprechung mit M.A.St. über Bunkerbrennstoffleitung brachte folgendes Ergebnis: Brennstoffübernahme durch Bunkerleitung nur mit Prahmpumpe möglich, da Saugeanschluß Bunkerpumpe wegen zu großen Leitungsquerschnittes Veränderungen auf dem Brennstoffprahm notwendig macht. Außerdem kann der Brennstoff nicht ohne Meßuhr übernommen werden, da andere Meß-bzw. Peilmöglichkeiten nicht bestehen. Durch Verlegung einer Leitung vom Bunkerbecken zum Anschlußflansch der Hauptleitung ist eine Möglichkeit geschaffen, Brennstoff unter Umgehung der Bunkerpumpen direkt in den Bunker zu leiten. Inbetriebnahme ist

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		noch von Überprüfung, Säuberung und Füllung der Leitung abhängig. Weiss.
3.7.43.		
13.00.	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
13.10	Kiel	S 92 nach Werftinstandsetzung zur Probefahrt und zum Kompensieren ausgelaufen.
18.00	Kiel	S 92 Schnellbootshafen fest und Feuer aus.
	Ostende	Einbau Feuerlöschleitung für Küchen auf S.-Booten erst nach Eintreffen Verteilerdüsen von der Firma „Minimax" möglich. Weiss.
.7.43.		
08.00	Kiel	S 92 nach Cuxhaven ausgelaufen.
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
14.00	Cuxhaven	S 92 fest und Feuer aus.
18.45	Cuxhaven	S 92 zum Marsch nach Westen ausgelaufen.
19.45	Cuxhaven	S 92 wegen Wetterlage eingelaufen, fest und Feuer aus. Weiss.
.7.43.		
13.00	Ostende	Seeklarbefehl für 22.45 Uhr zum Mineneinsatz.
22.40	Ostende	Seeklarbefehl wegen Minengefahr in der Ausfahrt aufgehoben. Weiss.
7.43.		
3.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
18.45	Cuxhaven	S 92 nach Westen ausgelaufen. Weiss.	
7.7.43. 03.20	Ijmuiden	S 92 fest und Feuer aus. Boot wird werftklar gemacht und geht voraussichtlich 8.7.43. zum Einbau Kalottenpanzer zur Wiltonwerft. Boot wird außer K.B. gemeldet.	12.7.43 13.00
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.	
22.40	Ostende	Alarmstufe I.	
	Ostende	Unkertreibölleitung nach Beseitigung kleiner Ausstellungen in Betrieb genommen. Weiss.	
8.7.43. 08.00	Ostende	Alarmstufe I aufgehoben.	
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Weiss.	
9.7.43. 08.00	Ijmuiden	S 92 durch die Kanäle nach Rotterdam ausgelaufen.	13.7.43. 13.00
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.	
16.30	Rotterdam	S 92 bei „Wilton" fest und Feuer aus. Beginn Einbau Kalottenbrücke und laufender Verfügungsarbeiten. Weiss.	
10. u. 11.7.43. 13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.
12.7.43. 13.00	Ostende Ostende Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Gem. F.d.S.G8689 Ing vom 11.7.43 wird folgende Werftverteilung für Kalotteneinbau befohlen: S 67 mit Einbau 4 cm, Gustowerft Schiedam, Folgeboot von S 89. S 62 Wilton-Schiedam, Folgeboot von S 94. S 98 Bunker Ijmuiden. Gemeinsamer Abmarsch der Boote voraussichtlich am 19.7.43. nach Befehl Chef 2.S.-Flottille . S 77 wird von 5.S.Fl. nach Fertigstellung Einbau Kalottenbrücke im Bunker Cherbourg von 10. Besatzung 2.S.-Flottille übernommen. Kmdt.: Oblt. z. See L u d w i g. Leit.-Masch. Ob.Masch. S c h l e g e l. Boot führt nach Restausrüstung Erprobung durch. Weiss.
13.7.43. 13.00	Ostende Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. F.d.S. drahtet mit G 8883 Ing vom 13.7.43: S 62 und S 80 haben mit Tischlerleim zusammengebaute Holzwellenhosen. Änderung erforderlich, S 62 während Werftzeit, S 80 in kommender Vollmondperiode. Nach Rücksprache mit Owst. Zweigstelle Ostende keine Deckmöglichkeit in den nächsten 14 Tagen. Slipmöglichkeit bei Segherswerft. Nach Rücksprache mit Verb. Ing.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
		wird S 80 nicht geslipt und Änderung der Holzwellenhosen auf späteren Zeitpunkt verschoben. Weiß-	
14.7.43. 13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. Weiß.	
15.7.43. 13.00	Ostende Amsterdam ~~Ostende~~ Cherbourg	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Terminverzögerung S 83 bis zum 26.7.43. wegen umfangreicher schiffbaulicher Arbeiten [redacted] Bei Probefahrt kommt S 77 nicht auf Umdrehungen und muß zur Untersuchung der Propeller eindocken. Weiß.	

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

B e t r i e b s s t u n d e n .

S 62	Stb.M.	73	Std.	M.M.	82	Std.	Bb.M.	93	Std.
S 67	" "	586	"	" "	608	"	" "	590	"
S 80	" "	369	"	" "	385	"	" "	372	"
S 83	" "	333	"	" "	354	"	" "	336	"
S 86	" "	257	"	" "	239	"	" "	238	"
S 89	" "	235	"	" "	251	"	" "	236	"
S 92	" "	258	"	" "	279	"	" "	262	"
S 94	" "	207	"	" "	227	"	" "	207	"
S 98	" "	145	"	" "	156	"	" "	143	"

gesehen:

Kptlt. u. Flo.-Chef i.V.

Übersicht über die Liegehäfen der S.-Boote vom 1.7.1943 bis 15.7.1943

Übersicht über die Liegehäfen der S.-Boote vom 1.7.1943 bis 15.7.1943.

Datum	A'dam	R'dam	Ostende	Ijmuiden	Sonstige Liegehäfen
1.7.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 92 Kiel
2.7.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 92 Kiel
3.7.43.	83	89, 94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 92 Kiel
4.7.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 92 Cuxhaven
5.7.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 92 Cuxhaven
6.7.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 92 Cuxhaven
7.7.43.	83	89 ,94	62, 67, 80, 86, 98	92	-
8.7.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	92	-
9.7.43.	83	89 , 94	62, 67, 80, 86, 98	92	-
10.7.43.	83	89,92,94,	62, 67, 80, 86, 98	-	-
11.7.43.	83	89,92,94	62, 67, 80, 86, 98	-	-
12.7.43.	83	89,92,94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 77 Cherbourg
13.7.43.	83	89,92,94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 77 Cherbourg
14.7.43.	83	89,92,94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 77 Cherbourg
15.7.43.	83	89,92,94	62, 67, 80, 86, 98	-	S 77 Cherbourg

Übersicht über die K.B.-Lage der Schnellboote vom 1.7.43. bis 15.7.43.

Datum	In Dienst	a.K.B.	K.B. nicht einsatz= bereit	K.B.	Bemerkungen
1.7.43.	9	3	1	5	S 92 Instandsetzung D.W.K. bis 3.7.43.
2.7.43.	9	3	1	5	
3.7.43.	9	3	1	5	
4.7.43.	9	3	1	5	
5.7.43.	9	3	1	5	
6.7.43.	9	4	-	5	S 92 außer K.B.
7.7.43.	9	4	-	5	
8.7.43.	9	4	-	5	
9.7.43.	9	4	-	5	
10.7.43.	9	4	-	5	
11.7.43.	9	5	-	5	S 77 v. der 5.S.Fl. Übernommen.
12.7.43.	10	5	-	5	
13.7.43.	10	5	-	5	
14.7.43.	10	5	-	5	
15.7.43.	10				

Von 139 in Dienst befindlichen Booten waren 75 einsatzbereit = 54,0 %

Stellungnahme des Führers der Schnellboote.

Keine Bemerkungen.

In Vertretung!

Hoffmann

PG-71272-NID

PG/ 71272

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.8. - 15.8.1943

Anlage 1 zu Mar. Gr. Kdo. West 6. Abt. 6. Nr. 4947/43

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.	

Geheime Kommandosache!

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

der 2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1. bis 15. August 1943

Taktische Gliederung:

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t .

62 Kommandant: Kapitänleutnant Johannsen
67 Kommandant: Oberleutnant zur See Schlenck
80 Kommandant: Oberleutnant zur See von Stempel
83 Kommandant: Oberleutnant zur See Pinger
86 Kommandant: Oberleutnant zur See Wrampe
89 Kommandant: Oberleutnant zur See Howaldt
92 Kommandant: Leutnant zur See Neugebauer
94 Kommandant: Kapitänleutnant Roeder
98 Kommandant: Kapitänleutnant Klose

mit 3 Gefechtsskizzen

Anlage 1 zu SKL I/SK 28527/43

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41272./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT IF NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON FOLIO OR SHEET ONLY OF PAPER.

Nachdrucklager der Kriegsmarine: H. J. Augustin in Glückstadt.
Für die besetzten Gebiete: Koepers' Drukkerij, Den Haag, Laan van Meerdervoortstraat 28

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
1.8. bis 3.8.	De Haan	Kein Einsatz keine Bereitschaft wegen Wetterlage.	
4.8. 22.45	Ostende	S 94, 89, 86, 83, 30 aus, anhängen an 6. Sfl. zum Torpedoeinsatz zwischen Tonne 3 und Tonne 51. (Siehe K.T.B. 6. Sfl.) S 86 versenkt einen Bewacher bei Tonne 54 A	
5.8. 05.30	Ostende De Haan	S 94, 39, 86, 83, 30 Bunker fest. Kein Einsatz keine Bereitschaft wegen Wetterlage.	
6.8. bis 11.8.	De Haan	Kein Einsatz keine Bereitschaft wegen Wetterlage.	
12.8. 23.00 bis 06.00	De Haan Ostende	Kein Einsatz wegen Wetterlage. S 83, S 36 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.	
13.8. bis 15.8.	De Haan	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.	

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 4203 AOp

Den 26. September 1943.

An

Marinegruppenkommando West (Führungsstab)

Geheime Kommandosache.

Marinegruppenkommando West
5. OKT. 1943
4944
Anl. 4

Anliegend wird das K.T.B. der 2., 4., 5., 6. 6. Flottille vom 1. bis 15. August 1943 einschl. Abschnitt Maschine mit Stellungnahme F.d.S. vorgelegt.

Flottillen haben Kenntnis.

Schulz
Kpt.z.S. u. F.d.S.

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

Vorkommnisse

Datum und Uhrzeit

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führst. Gkdos 4944 /43 A Ia

Pü.Qu., den 8. Oktober 1943.

5846 3073

U. O.K.M. / Skl.

Ob. d. M.
Eing: 11.OKT.1943

- 4 -

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1) I
2) I
3) I
4) K III
5) Ua 1/Skl. Kr
1/Skl.

i. A. Ia 18 Skl 28527/43 g.Kdos.

- 4 Anl -
+ 5 Anl.

56

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

Bordkommando

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

Bordkommando

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse F.d.S.
	K r i e g s t a g e b u c h .	
	Abschnitt Maschine.	
	Flottilleningenieur:	Obltn.(Ing.) W e i ß
		angefangen: 1.8.1943.
		abgeschlossen: 15.8.1943.
	B o o t	L e i t e n d e r M a s c h i n i s t
	S 62	Ob.Masch. Dörner
	S 67	Ob.Masch. Granzow
	S 80	Ob.Masch. Hattwig
	S 83	Ob.Masch. Nehren
	S 86	Stbs.Ob.Masch. Dobbertin
	S 89	Stbs.Ob.Masch. Laue
	S 92	Ob.Masch. Hansen
	S 94	Ob.Masch. Neumann
	S 98	Ob.Masch. Brack

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.8.43.		
07⁰⁰	Ostende	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
	Rotterdam	Die Arbeiten auf den Booten S 62 und S 92 b der Wilton-Werft und auf S 67 bei der Gusto Werft laufen planmäßig. Einschränkungen der Arbeitszeit durch Luftalarm treten fast täg auf.
	Ijmuiden	Die Arbeiten auf S 98, das im Bunker liegt, laufen planmäßig.
		Weiss.
2.8.43.		
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz!
		Keine besonderen Vorkommnisse.
		Weiss.
3.8.43.		
14.00	Ostende	Seeklarbefehl für 22.45 Uhr zum Torpedoein - satz.
22.45	Ostende	S 80, S 83, S 86, S 89 und S 94 zum Torpedo einsatz ausgelaufen.
		Weiss.
4.8.43.		
01.30	Ostende	Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus. Ke Ausfälle in der Motorenanlage.
20.00	Ostende	Seeklarbefehl für 22.45 Uhr zum Torpedoein- satz.
22.45	Ostende	S 80, S 83, S 86, S 89 und S 94 zum Torpedo einsatz ausgelaufen.
		Weiss.

Datum und Uhrzeit	An Se
.8.43.	
05.00	
13.00	
.8.43.	
13.00	
.8.43.	
13.00	
18.00	
3.8.43.	
11.8.43.	
13.00	
2.8.43.	
13.00	
22.00	
3.8.43.	
07.00	
09.30- 10.30	
13.00	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.8.43.		
05.00	Ostende	Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus. Keine Ausfälle in den Motorenanlagen.
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Weiss.
6.8.43.		
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.
7.8.43.		
13.00	Ostende	Seeklarbefehl für 22.45 Uhr zum Mineneinsatz.
18.00	Ostende	Seeklarbefehl wegen Wetterlage aufgehoben. Weiss.
8.8.43.		
11.8.43.		
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.
12.8.43.	Ostende	
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
22.00	Ostende	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 83 und S 86 . Weiss.
13.8.43.		
07.00	Ostende	Bereitschaft aufgehoben.
09.30-10.30	Ostende	S 80 verholt vom Bunker zur Biliard-Werft.Dort fest u.Feuer aus Boot dockt ein und wird a.K.B. gemeldet. Es werden die vorbereiteten Holzwellerhosen eingebaut. Termin voraussichtlich 18.8.43.
13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Weiss.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.8.43. 13.00	Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.Kein besonderen Vorkommnisse.
	Rotterdam	Bei Ausbau der Wellen auf S 67 wird festgestellt, daß 1.)die Chromstahl-Laufbuchsen leicht gerieft sind und 2.) die Mittelwelle nicht fluchtet.Der Mittelwellen-Hauptbock sitzt 18 mm zu tief, der Zwischenwellenbock fluchtet ebenfalls nicht.Neuausrichten der samten Wellenleitung erforderlich.Dadurch durch Umfang der Arbeiten bei Einbau der 4 Flak Terminverzögerung bis 30.8. bedingt. Weiß.
15.8.43. 13.00	Ostende Ostende	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Bei S 80 werden die Wellen gezogen. Starke fressungen der Chromstahllaufbuchsen machen wechsel aller drei Wellen notwendig. Gem. Entscheidung F.d.S. werden vorerst die Schwanzwellen von S 62 (Wilton-Werft/Schidam,Termin 8.9.43.) ausgebaut und für S 80 nach Ostende versandt. Damit tritt weitere Terminverzögerung S 80 ein. Weiß.

Betriebsstunden.

S 62	Stb.M.	63 Std.	M.M.	72 Std.	Bb.M.	63 Std.
S 67	" "	576 "	" "	593 "	" "	562 "
S 80	" "	358 "	" "	374 "	" "	359 "
S 83	" "	320 "	" "	346 "	" "	324 "
S 86	" "	223 "	" "	226 "	" "	224 "
S 89	" "	233 "	" "	240 "	" "	234 "
S 92	" "	228 "	" "	250 "	" "	233 "
S 94	" "	160 "	" "	191 "	" "	157 "
S 98	" "	133 "	" "	148 "	" "	133 "

Zusatz: Gem. F.d.Schn.B.Nr. G 7554 vom 22.6.43 sind die Werklaufstunden der Motoren abgezogen worden.

W/

Über

Da

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.

Über

Dat

1.8
2.8
3.8
4.8
5.8
6.8
7.8
8.8
9.8
10.8
11.8
12.8
13.8
14.8
15.8

Übersicht über die K.B. Lage der S.- Boote vom 1.8.43 bis 15.8.1943.

Datum	In Dienst	außer K.B.	K.B.	Bemerkungen.
1.8.43.	9	4	5	
2.8.43.	9	4	5	
3.8.43.	9	4	5	
4.8.43.	9	4	5	
5.8.43.	9	4	5	
6.8.43.	9	4	5	
7.8.43.	9	4	5	
8.8.43.	9	4	5	
9.8.43.	9	4	5	
10.8.43.	9	4	5	
11.8.43.	9	4	5	
12.8.43.	9	4	5	
13.8.43.	9	5	4	S 80 a.K.B. Einbau Holzwellenhosen.
14.8.43.	9	5	4	
15.8.43.	9	5	4	

Von 135 in Dienst befindlichen Booten waren 72 einsatzbereit = 53 %

Übersicht über die Liegehäfen der S.-Boote vom 1.8.43 bis 15.8.1943.

Datum	Ostende	Ijmuiden	Rotterdam
1.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
2.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
3.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
4.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
5.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
6.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
7.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
8.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
9.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
10.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
11.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
12.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
13.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
14.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S 98	S 62, 67, 92
15.8.43.	S 80, 83, 86, 89, 94	S98	S 62, 67, 92

gez. Gönß.
Kaiv. Insp. (Ing.) u. Verb. Ing.

Den 28. September 1943.

Stellungnahme

des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2.,4.,5.,6.S.-Flottille vom 1.-15.8.43.

1.) Zum K.T.B. der 6. S.-Flottille vom 1. bis 15.8.43.

a) Zu Seite 3, 4.8. 0007 Uhr:

Den Entschluß des Flottillenchefs, wegen der schlechten Sicht und dem Dauerregen den beabsichtigten Kampfeinsatz gegen die Bewacherpatrouillen in der äußeren Themsemündung abzubrechen, billige ich. Der Kampfauftrag erforderte gute Sichtverhältnisse.

b) Zum Torpedoangriff gegen Themse-Bewacher in der Nacht vom 4. zum 5.8.1943:

Zum Einsatz:

Der Einsatz wurde bei einer Grenzwetterlage durchgeführt, der den Booten den Vorteil bietet, schlechter gehört und geortet zu werden, aber andererseits den Nachteil mit sich bringt, daß die Trefferaussichten beim Torpedoangriff infolge der starken Eigenbewegung der Boote, besonders wenn es sich, wie in vorliegendem Falle, um kleine Ziele handelt, erheblich sinken.

Die Voraussetzungen, auf denen die Operation unter Zugrundelegung langjähriger B-Diensterkenntnisse über die Feindlage aufgebaut wurde, haben sich erfüllt.

Die nördliche Rotte (S 94, S 89) hatte ihre gesamten Torpedos auf zu weite Entfernung ohne Erfolg verschossen. Das anschließende Artilleriegefecht ist viel näher herangetragen und mit Ausdauer durchgeführt worden. Es wäre richtiger gewesen, wenn die Boote sich die Reservetorpedos zum Angriff auf nähere Entfernung aufgespart hätten. Eigene Beobachtungen der Boote und B-Dienstmeldungen lassen darauf schließen, daß im Verlaufe des Artilleriegefechtes Treffer erzielt worden sind. Im Einzelnen sind die erzielten Treffer und ihre Auswirkungen nicht feststellbar.

Die mittlere Gruppe (S 86, S 83) hat nach der Vernichtung des Bewachers "Red Gauntled" auf einen weiteren Angriff auf übrig gebliebenen Bewacher mit der Begründung verzichtet, sich ihr im Artilleriegefecht befindliche Fahrzeuge vor schnell genähert hätten. Diese Begründung kann nicht

haltig anerkannt werden, da nach Lage der Dinge keine Veranlassung zu der Vermutung bestand, daß es sich hierbei um Zerstörer handelte, die den Booten gefährlich werden konnten, sondern nur um die nördliche S.-Bootsgruppe, die mit den Bewachern im Gefecht stand.

Die <u>südliche Gruppe</u> (S 39, S 74, S 80) hat außer zwei kleinen Fahrzeugen, die als MGB's möglicherweise auch als eigene Boote angesprochen wurden, nichts gesichtet. Die im Operationsbefehl vorgesehene Möglichkeit, bei Feindberührung auf ein gemeinsames Ziel zu operieren, konnte von dieser Gruppe nicht ausgenutzt werden, da weder die FT-Meldung des Rottenführers der nördlichen Rotte, noch die des Rottenführers der mittleren Rotte wegen Störungen auf der Welle SB I beim Führerboot und bei allen Landstellen angekommen sind. Das Artilleriegefecht im Norden und die Versenkung des Bewachers "Red Gauntled" ist vom Führerboot aus nicht beobachtet worden.

<u>Zusammenfassend</u> ist festzustellen, daß die Durchführung der Unternehmung, die unter einmaliger Ausnutzung des Überraschungsmomentes, wie die feindliche Gegenabwehr zeigt, grössere Erfolgsaussichten in sich schloß, nicht voll befriedigt. Das Auftreten der S.-Boote löste beim Gegner zwar eine verstärkte Minensuchtätigkeit und Verzögerung des Nordgeleits aus. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob durch dieses einmalige Auftreten bereits eine Diversionswirkung erreicht wurde.

c) In der Gefechtsskizze von S 94 und S 89, Anlage zum K.T.B. der 6. S.-Flottille fehlt die Darstellung des Feindes.

2.) <u>Zum K.T.B. der 4. S.-Flottille, Seite 8 bis 11, Angriff feindlicher Flieger auf in L'Abervrach liegende Boote am 11.8.43.</u>

Der Flugzeugangriff auf die 4. S.-Flottille zeigt, daß L'Abervrach bei der derzeitigen Luftüberlegenheit des Gegners selbst als vorübergehend belegter Absprunghafen ohne Bunkerschutz nicht benutzbar ist.

3.) <u>Zum Abschnitt Maschine; zu 13. - 15.8.43.</u>

Die ausreichende Bevorratung von DBU-Schläuchen bei den S.-Flottillen und in den Instandsetzungsbetrieben ist bei den häufig auftretenden Trefferschäden in den Maschinenanlagen durch Flugzeug- und M.G.B.-Beschuß dringend erforderlich, um die Kriegsbereitschaft der Boote verzuglos wiederherstellen zu können.

Die Angelegenheit wird gesondert verfolgt.

Fregattenkapitän.

1° 54' O.

1° 50' O.

1° 55' O.

2° O.

Gefechtsskizze der Boote S-94 und S-89.

vom 4.-5. August 1943

—— An- und Abmarschkurse.

- - - - Torpedokurse

Maßstab 1 : 50 000

548.
Blz.(2) 20^5

54 A
Blz. 5^s

52° N.

G

F

E

D

250°

$2^{18}/_{220}$

90°

234

$2^{24}/_{225}$

$2^{05}/_{211}$

155

310°

133

150

348°

148°

247

250°

225°

205°

90°

234

155

310°

133

150

318°

148°

247

108

319°

E

54 A
Biz. 5°

52° N.

D

54
Biz. 20°

51° 55' N

6. u. 2. S. Flt.

August 1943

auf D 196

T. Unternehmen 6. u. 2.
vom 4. - 5. August 1943
Aufzuheben auf D 19

Oxford Rks
BLz (r) 20
3
BLz r. 10
2
BLz r. 10
54 B
BLz 10
54 B
BLz 5
1
BLz r. 10
52
BLz 10
54
BLz 10
Rough Tower
BLz 5
BLz gn.
(3) 10
Sunk
BLz (3) 10
51 GL To.
BLz (3) 5
Wrecks
B8
BLz (r) 5
Sunk Head Tower
BLz 10
BD5
BLz (4) 15
GL Tn.
BD2
BLz (3) 10
K2
53 GL Tn
BLz 10
K1
Wreck.
BLz (3) 15.
Haisborough

Gefechtsskizze der Boote S86 u. S83

vom 4.8. auf 5.8.43

—— An- u. Ablaufkurse S86 u. S83

- - - Anliegender Kurs beim Schuß

Maßstab 1:50 000

S48

Blz. 804

284°

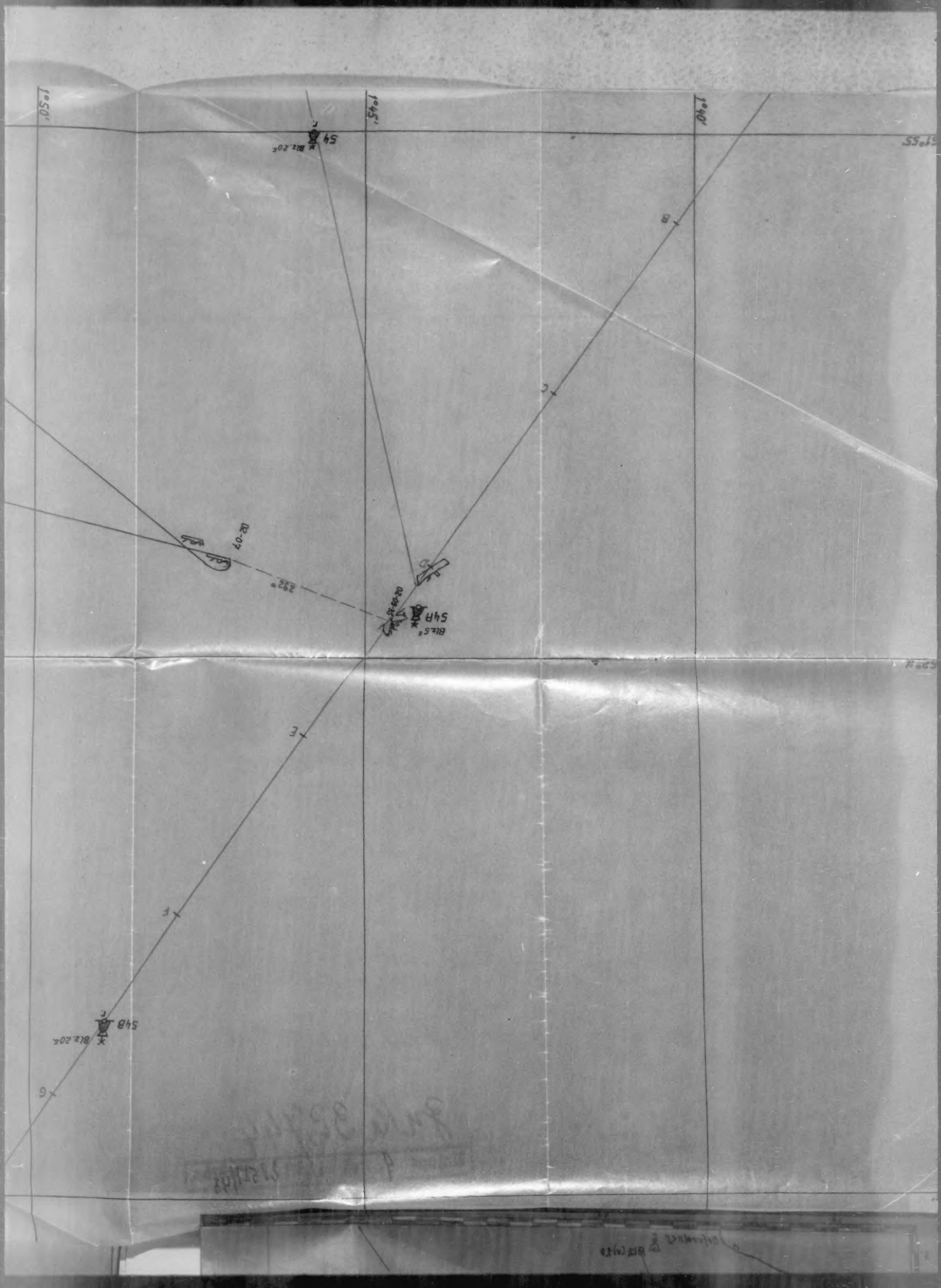
01-13

320°

127°

1°50'

1°55'


104°01'
104°45'
105°01'
54
Blz.20E
54A
Blz.5E
02-09
02-07
232°
C
B
E
F
G
54B
Blz.20E

PG-71273-NID

PG/ 71273

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.9. - 30,9.1943

Ortes, Wind, Wetter,
ung, Sichtigkeit
schein usw.

6467

Vorkommnisse

KA 36384

Anlage zu Gruppe Nord / Flotte
Buch-Nr. [illegible]

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

2. Schnellbootsflottille

V

für die Zeit vom 16./30.9. 1943

chef: Korvettenkapitän F e l d t

m/Abzeichn. Haselhuhn

Taktische Gliederung:

Kaptlt.		Johannsen
Oblt.z.S.		Schlenck
Oblt.z.S.		von Stempel
Oblt.z.S.		pinger
Oblt.z.S.		Wendler
Oblt.z.S.		Howaldt
Leutnant	z.S.	Neugebauer
Kaptlt.		Roeder
Kaptlt.		Klose

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71273/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

T/Mo

2430

Verbrauchslager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 18

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Bfehl-Nr. 6
6467
KA 36387

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

3. Schnellbootsflottille

V

für die Zeit vom 16./30.9. 1943

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t

m/Abteilg. Hagenuc

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.		Johannsen
S 67	Oblt.z.S.		Schlenck
S 80	Oblt.z.S.		von Stempel
S 83	Oblt.z.S.		pinger
S 86	Oblt.z.S.		Wendler
S 89	Oblt.z.S.		Howaldt
S 92	Leutnant	z.S.	Neugebauer
S 94	Kaptlt.		Roeder
S 98	Kaptlt.		Klose

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71273/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anl. No. 1/Nr.

2430 typhlos

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

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
16.9.43 22.00 bis 06.00	Heemstede Ijmuiden	Kein Einsatz. S 62, 67, 80, 92 haben einstündige Bereitschaft.	
17.9.43	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen wetterlage.	
18.9.43 23.00 bis 06.00	Heemstede Ijmuiden	Kein Einsatz. S 67, 80, 89, 92 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.	
19.9.43 bis 23.9.43	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetter-Lage.	
24.9.43	Heemstede	Eingang Sperrbefehl "Probestück". 1) Aufgabe: Verseuchung fdl. Geleitweges im Seegebiet zwischen AN 7693 1.K.M., 7931 1.K.M. 7931 u.K.M. und 7693 M.	19.25
		Sperrmittel: CA 150 LMB mit MA 2, UES 24 Std. Gesa tführung Chef 4. Sfl., Führung der Kolonne 2, 6. Sfl. Chef 6. Sfl., Führung der Kolonne 4, 8. Sfl. Chef 4. Sfl.	20.00
		2) Durchführung: 2, 6. Sfl. Verseuchung des Geleitweges südlich nach Westen bis an Ship Wash Sand anstreben. Anmarsch von Ijmuiden über rot 6, an 7932 2. Sfl. verseucht an	20.33
		7931 mit Schwerpunkt Wegegabelung bei Boje 51, 6. Sfl. nördlich an 7931. Rückmarsch beider Flott. südlich 52 Nord bis auf Weg rot. 4, 8. Sfl. verseuchen Geleitweg nördlich 52	21.32

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
		Grad Nord, 4. Sfl. zwischen Boje 54 a und 54 b, 8. Sfl. nördlich davon. Hinmarsch direkt von rot 6, Rückmarsch bis 03.30 Ost, nördl. 52 Grad Nord. Drehsinn aller Flottillen beim Verseuchen von Süden nach Norden. Mindest-Minenabstand 200 m. 3) Verhalten beim Auftreffen auf den Feind: Auf Hinmarsch Gefechtsberührung vermeiden, falls Durchführung der Aufgabe es erforderlich macht, feindl. Abwehr niederkämpfen. Nach der Verseuchung, sich bietende Torpedoschußgelegenheiten wahrnehmen. 4) Nachrichtenanordnung: Funk- und U,K.-Stille bis zur Gefechtsberührung bzw. bis zum FT vom F.d.Schn. "Boote festgestellt". Alle Feindsichtungen melden. Abgesprengte Boote und Gruppen, Standort und Kurs melden. Kein FU.M.B., Fu.M.G. Gebrauch, nach Lage und auf Rückmarsch gegen Flugzeuge pp. freigestellt. F.d.Schn.
M. 19.25	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Kr. 2., 4., 6., 8. Sfl. Rot! Gkdos! "Probestück" zwischen 01.30 Uhr und 02.00 Uhr. F.d.Schn.
n- 20.00	1 Wasserpeilung Ijmuiden WSW 4, See 3, c 3, 1016 mb.	Bunker abgelegt. Kurs 235°, Fahrt 9 sm. Auf 6. S.-Flottille gewartet.
20.33		Mit Fahrt 30 sm auf Weg "Rot" bis Punkt 5 als Bb.-Kolonne neben 6. S.-Flottille gelaufen.
21.32	Punkt 5	Ansteuerungstonne Hoek von Holland passiert. Aus Hoek auslaufende Fahrzeuge versperren Weitermarsch. Gestoppt. 2 Boote 6. S.-Flottille Kollision. Ich ging mit dem Führerboot in Rufweite zum Chef 6. S.-Flottille und besprach kurz die Lage. 5 Boote unter Führung von Kaptlt. Meyring hängen sich an eigene Flottille an. Da havarierte Boote durch gestoppt liegende 2. S.-Flottille hindurchlaufen, wird Flottille

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
- P [illegible]/71243./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE EITHER ON THE WO RECORD CARD 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
		auseinander gerissen, so daß Rottenführer S 86, S 67 sich beim Angehen hinter das zweite Boot der 6. S.-Flottille setzte, in dem Glauben, er stehe richtig hinter der 3. Rotte 2. S.-Flottille. Eine Verwechslung, die auf Grund des allgemeinen Durcheinanders dort zu entschuldigen ist.
21.38		Eingang FT 2123/38: 3 Vp.Boote an 8761 bis 8764. (nördl. Ostende) Vp.-Boote und Logger laufen zwischen Ijmuiden und Hoek. F.d.Schn.
22.05	WSW 4, See 3, c 2,	Mit Fahrt 30 sm auf Weg "Rot" weitermarschiert.
22.38	gute Sicht.	Eingang FT 2215/42: F.d.S. S 90 bei Kollision schwer beschädigt. Gehe unterfangen von S 74 und S 39 Bug. Übrige Boote planmäßig. Bitte Pumpen und Dock sofort. Chef 6. S.-Fl.
22.45		Eingang FT 2237/43: Eigene Luftverbände fliegen Schelderäume aus und ein. F.d.Schn.
22.47	Weg rot Punkt 6	Kurs 271°, Fahrt 30 sm.
23.58		Ostgrenze Warngebiet passiert.
00.22		Westgrenze Warngebiet passiert.
00.30	Qu. 8711 M. langsame	Auf Fahrt 20 sm gegangen.
00.44	Sichtverschlechterung	Eingang FT 0036/44: An 8441 feindl. Seenotfall. Dreimal zwo Bewacher auf Position. F.d.Schn.
00.46		Auf Fahrt 15 sm gegangen.
01.05	Tonne N- Galloper	an Bb.Seite passiert. Standort verglichen.
01.29	Qu. 7932	Gestoppt, Standortvergleich. 6. Sfl. entlassen. 4. Rotte hängt dabei mit ab. 3. Rotte läuft nach Norden ab, um S 86 und 67 wieder aufzunehmen. Durch UK festgestellt, daß 4. Rotte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		an 6. S.-Flott. angehängt hat. Befehl zum Dranbleiben an 6. S.-Flottille gegeben.
01.38		Eingang FT 0133/45: Boote festgestellt. F.d.Schn.
01.40		Mehrere L.G. zwischen 250° und 320°.
01.44		Kurs 271°, Fahrt 9 sm.
01.55		Gestoppt.
02.03		3. Rotte bekommt Befehl zum Anhängen an Flottille. Kurs 275°, Fahrt 9 sm.
02.05		Eingang FT Signal: Bewacher AN 76.... Signal kommt verstümmelt an.
02.07		L.G. in 270°. Erste FT-Meldungen, daß Boote der 4. und 6. S.-Flottille in Gefehten mit M.G.B's stehen.
02.27		Eingang FT 0217/51: M.G.B. fangen etwa auf 0230 Ost ab. F.d.Schn.
02.30		Tonne 51 (Blz. 3,20 sec.) in 285°, in etwa 273° Tonne (Blz. 3,10 sec.) gesichtet.
02.35		Eingang FT 0220/50: F.d.S. Stehe 8474, mehrere Verwundete an Bord. Steure 40 Grad, laufe AK. S 68.
02.40		Eingang FT 0227/53: F.d.S. S 96 schwer beschädigt, erbitte Hilfe. Qu. 8475 rechte Kante Mitte. Chef 4. S.-Flott.
		Aus dem Wasser ragendes Wrack mit kleiner Wracktonne an Bb. passiert. Tonne B 8 in 240° gesichtet.
03.05	Schlechte Sicht, Regenfälle, auffrischend, starkes Meeresleuchten.	Eingang FT Signal: M.G.B. AN 7833. S 76.
03.06		Keilformation zum Minenwerfen gebildet. Kurs 290°, Fahrt 15 sm. 1. Mine geworfen.

Zu beziehen vom Nordmeldager 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
		Wassertiefe 15 - 19 m, Minenabstand 450 m.
03.07		Kurs 340°.
03.09		Kurs 40°.
03.11		Kurs 90°.
03.13		Letzte Mine geworfen. Wirkungsloser L.G.- und Seezielbeschuß von vermutlich 2 Bewachern. Kurs 94°, Fahrt 30 sm, Rückmarsch angetreten.
03.25		Eingang FT 0324/60: Lage S 96 melden. F.d.Schn.
03.29		Kurs 90°, Fahrt 30 sm.
03.35		Eingang FT 0239/57: Bitte starke Gruppen zu S 96 gehen. Chef 4. S.-Flott.
03.45		Auf Fahrt 15 sm gegangen.
03.50		Eingang FT 0331/61: F.d.S. S 96 schwer beschädigt Qu. 8475. Braucht Hilfe. Chef 4. S.-Flott.
03.52		Eingang FT 0345/62: F.d.S. Qu. 8492. Beide M. ausgefallen, kann Mitte nicht mehr lange halten. Erbitte Hilfe. S 68.
04.01		Gestoppt zur Lagebesprechung. Aus der Vielzahl der Funksprüche, es wurden insgesamt etwa 60 Stück aufgenommen, war ersichtlich, daß S 96 Hilfe benötigte. Was jedoch mit dem Boot geschehen war, konnte aus den Funksprüchen nicht entnommen werden. Ich entschloß mich, trotz der knappen Zeit, über das angegebene Quadrat zu laufen, da nach meiner K Kenntnis der Dinge kaum ein Boot dort hätte gewesen sein können.
04.04		Eingang FT 0353/66: Alle. Wer geht zu S 96 ? Chef 4. S.-Flott.
04.16		Kurs 90°, Fahrt 30 sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
04.20		Folgenden FT abgesetzt: Gehe über Qu. 8475. Chef 2. S.-Flott.
04.21		Kurs 0°, Fahrt 30 sm.
04.22		Eingang FT Signal: Habe Rückmarsch angetreten. AN 8476. 2. Gruppe 4. S.-Flott.
04.25		Eingang FT 0419/69: 2. S.-Flott. S 68 helfen AN 8492. F.d.Schn. Dieser Funkspruch ist vom Führerboot nicht aufgenommen worden. Er wurde mir nach dem nächsten Stoppen mündlich übermittelt.
04.27		Eingang FT Signal: 2. S.-Flott. Eigenen Standort melden. F.d.Schn. Dieser Funkspruch war durch meine Absichtenmeldung beantwortet.
04.39		Festes, weißes Licht voraus gesichtet, auf Fahrt 15 sm gegangen.
04.40		Eingang FT 0425/72: Qu. 8475. Sicht 70 m. S 96 nicht gefunden. S 63.
04.43		Eingang FT Signal: 2., 6. Sfl. eigenen Standort melden. F.d.Schn.
04.43		Da Licht doch noch ziemlich weit weg war, wieder auf Fahrt 20 sm gegangen.
04.54	Qu. 8475 M.o.	Gestoppt. Ich rief das Fahrzeug, welches das weiße Licht gesetzt hatte, mit Sonder-E.S. für S.-Boote an. Darauf schoß das Boot einen kurzen Feuerstoß senkrecht in die Luft, daraufhin zeigte sich ein zweites weißes Licht. Dies erschien mir verdächtig. Ich rief das erste Fahrzeug erneut an, jedoch ohne Antwort zu bekommen. Nach einiger Zeit schoß ich einen E.S.-Stern, auch dieser wurde in keiner Weise beantwortet. Das ganze schien mir abso-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		lut verdächtig und ich nahm nicht an, daß es sich bei den beiden Lichtern um S 96 handeln konnte.
04.55	WNW 6, Regen, See 4, schlechte Sicht.	Eingang FT 0452/74: F.d.S. Stehe Qu. 8572 Kurs 92 Grad. S 68.
04.57		Eingang FT 0420/75: F.d.S. S 96 steht allein. Möglicherweise versenkt. Chef 4. S.-Flott.
		Dieser Funkspruch bestärkte mich darin, daß es sich nicht um S 96 handeln konnte. Da ich noch 2 1/2 Stunden Rückmarsch bis Hoek hatte, entschloß ich mich, Suche abzubrechen. Ein Angriff auf diese Fahrzeuge erschien mir unzweckmäßig, da schon der Ausfall einer Maschine den Rückmarsch um eine Stunde verlängert hätte, und ich nach Beurteilung der Lage, mit Luftangriffen in der Morgendämmerung rechnen mußte.
05.00		Mit wechselnden Kursen und Fahrt 9 sm hin und her gestanden, da ein gestoppt liegen wegen des zunehmenden Seegangs unmöglich wurde.
05.09		Standortsignal abgegeben: Mein Standort ist Qu. 8475. 2. S.-Flott. Kurs 90°.
05.10	WNW 6, See 4, o (r Schlechte Sicht, ca 500 - 1000 m, 1016 mb	Fahrt 20 sm. Rückmarsch angetreten. Bei der Durchgabe von langen grünen Blinken (H.F.) antwortet plötzlich das eine Boot der Lichtergruppe mit Rot Stop. Dies bedeutete die Antwort des Sonder-E.S. für S.-Boote. Daraufhin kamen mir erneut Zweifel, ob es sich nicht doch um S 96 handeln konnte. Ich drehte um und lief erneut auf die Lichter zu, um nochmals einen richtigen E.S.-Austausch zu versuchen. Mit heller weißer Lampe wurde mit E.S. Schiff angerufen, jedoch kam keine Antwort. Da die ganze Zeit, von Anfang der Su-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08.43		Eingang FT 0825/94: F.d.S., Chef 8. S.-Fl. 08.30 Hoek ein. S 93.
08.45	Hoek von Holland	Flottille abgelegt, ausgelaufen durch Kanäle nach Ijmuiden.
18.00	Ijmuiden	Flottille im Bunker fest.
12.30		Kurzbericht abgesetzt: Kurzbericht 2. Sfl. Nacht 24./25.9.43. 20.00 Uhr mit den Booten S 92, 89, 62, 83, 98, 80, 86, 67 Ijmuiden aus zur Minenunternehmung bei Tonne 51. 20.30 Uhr als Bb.-Kolonne an 6. Sfl. angehängt. Vormarsch auf Weg rot über Punkt 4 nach Punkt 5. Auf Grund Kollision bei 6. Sfl. 5 Boote an 2. Sfl. angehängt. 22.05 Uhr nach kurzer Besprechung Vormarsch über Punkt 6 nach Qu. 7932 r.K.M. fortgesetzt. 01.30 Uhr 6. Sfl. entlassen. Dabei hängt sich Rotte S 86, 67 an 6. Sfl. aus Versehen an und führt Minenverseuchung von Norden aus durch. 02.03 Uhr, nachdem in der Zwischenzeit mehrmals L.G. geschossen wurden, auf befohlenem Punkt bei Tonne 51 weitergelaufen. 03.06 Uhr 1. Mine gefallen. Verseuchung liegt auf und westlich des Weges zwischen Tonne 51 und. und Tonne südlich Sunk-Feuerschiff. Kennung (3) 10 sec. Tonne B 8 ebenfalls gesichtet. Beim Ablaufen wirkungsloser L.G.- und Seezielbeschuß durch 2 Bewacher. 0312 Uhr Rückmarsch angetreten. Aus der Vielzahl der Funksprüche mußte ich schließen, daß das Boot S 96 und S 68 der Unterstützung bedürfen. Über Qu. 8712 nach Qu. 8475 gelaufen. Mitte des Qu. wurde ein festes weißes Licht gesichtet. Darauf zugedreht, bei Näherkommen E.S.-Austausch versucht. Dabei zeigte sich ein zweites, festes weißes Licht. Ich habe mit Morsebuchstaben und Sonder-E.S. für Schnellboote versucht, einen E.S.-Austausch durchzuführen. Bin daher zu dem Entschluß gekommen, daß es sich nicht

Datum und Uhrzeit
25.9. bis 30.9.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		dabei um das Boot S 96 handeln konnte. 05.23 Uhr noch Rückmarsch fortgesetzt und zwar so, daß ich den Rückmarschkurs des Bootes S 68 nach Möglichkeit kreuzen mußte. S 68 ist jedoch, wie sich nachher herausstellte, vor mir eingelaufen. 08.oo Uhr Hoek von Holland fest. Nach Besprechung mit F.d.S. Marsch über Kanäle nach Ijmuiden fortgesetzt. Insgesamt wurden 42 LMB MA 2, Minenabstand etwa 45o m, Wassertiefe 15 bis 19 m geworfen. Wetter: Auf Anmarsch Grenzwetterlage bis auf Operationsgebiet mit guter Sicht. Rückmarsch aufbrisend WNW 6 mit Regenschauer, mäßige bis schlechte Sicht. Sonst keine besonderen Vorkommnisse. Chef 2. Sfl. Herz
25.9. bis 30.9.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. Herz

F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	K r i e g s t a g e b u c h. Abschnitt - Maschine. Flottilleningenieur: Oblt.(Ing.) W e i ß II.Flottilleningenieur: Lt.(Ing.) B r ä u n c h e	
	B o o t	L e i t e n d e r M a s c h i n i s t.
	S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
	S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
	S 8o	Ob.Masch. H a t t w i g
	S 83	Ob.Masch. N e h r e n
	S 86	Stbs.Ob.Masch. D o b b e r t i n
	S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
	S 92	Ob.Masch. H a n s e n
	S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
	S 98	Ob.Masch. E w t u s c h e n k o
		Angefangen: 15. September 1943. Abgeschlossen: 3o. September 1943.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Bei der Flottillenmusterung durch den Führer der Schnellboote wird der Stabsobermaschinist D o b b e r t i n mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnet.
22.00	Ijmuiden	Einstündige Bereitschaft für die Boote S 62, S 67, S 8o und S 92.
	Ijmuiden/Amsterdam	Die Arbeiten auf S 83 und S 86 (beide Mot.-Wechsel im Bunker) und auf S 94 (Ausrichten Stb. Mot.-Anlage bei A.D.M.) laufen planmäßig.
21.00	Ijmuiden	Beim Seeklarmachen auf S 67 Wicklung Bb. Generator durchgebrannt (Vergl. Masch.ST.Mldg.S 67 Nr. 9/A vom 29.9.43), Boot bleibt K.B.
	Ijmuiden	S 62 wird K.B. gemeldet, nachdem Restarbeiten durchgeführt sind. Weiß.
17.9.43.		
07.00	Ijmuiden/Heemstede	Bereitschaft aufgehoben.
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
22.00		S 62 einstündige Bereitschaft mit 6.S.-Fl. Weiß.
18.9.43.		
07.00	Ijmuiden	Bereitschaft S 62 aufgehoben.
09.00	Ijmuiden	S 62 und S 67 zur Probefahrt ausgelaufen.
1o.10	Ijmuiden	S 62 und S 67 im Bunker fest und Feuer aus. S 67 i.O.b. Auf S 62 brachte Probefahrt ungenügende Ergebnisse. Bei normaler Auspufftemperatur wurden nur 152o - 154o U/min. erreicht. Schraubenwechsel erforderlich. Boot geht 19.9.43 zum Schraubenwechsel zur A.D.M. Amsterdam.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.9.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
	Ijmuiden	Auf S 86 Standprobe Bb.Motor: Ergebnis:i.O.b.
22.00	Ijmuiden.	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 67, S 8o, S 89 und S 92. Weiss.
19.9.43.		
07.00	Ijmuiden	Bereitschaft aufgehoben.
09.00	Ijmuiden	S 62 verholt zum Schraubenwechsel nach Amsterdam. Boot wird a.K.B. gemeldet.
09.10	Ijmuiden	S 86 und S 92 zur Probe-und Gefechtsübungsfahrt ausgelaufen.
1o.25	Ijmuiden	S 86 und S 92 im Bunker fest und Feuer aus. Motorenanlage auf S 86 in Ordnung befunden. Boot wird K.B. gemeldet.
1o.30	Amsterdam	S 62 Droogdock fest und Feuer aus. Boot wird sofort eingedockt.
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Weiss.
2o.9.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
17.2o	Ijmuiden	S 8o zur Probefahrt ausgelaufen.
17.3o	Amsterdam	S 62 nach Beendigung Schraubenwechsel zum Stützpunkt ausgelaufen.
18.45	Ijmuiden	S 8o im Bunker fest und Feuer aus. Patin-Kompaßanlage nach Instandsetzung i.O.b.
19.00		S 62 im Bunker fest und Feuer aus.
	Ijmuiden	Auf S 83 Standprobe Bb.Motor: Ergebnis: i.O.b. Weiss.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.9.43.		
07.00	Ijmuiden	S 86 zur M.E.S. Erprobung ausgelaufen.
12.15	Ijmuiden	S 86 im Bunker fest und Feuer aus.
	Ijmuiden	S 62 und S 83 werden K.B. gemeldet. Probefahrt kann wegen Wetterlage noch nicht durchgeführt werden.
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
		Weiss.
22.9.43.		
08.45	Ijmuiden	S 80 zum Kompensieren ausgelaufen.
09.00	Ijmuiden	S 62 und S 83 zur Probefahrt ausgelaufen.
10.00	Ijmuiden	S 62 und S 83 im Bunker fest und Feuer aus. Maschinenanlagen i.O.b.
10.50	Ijmuiden	S 80 im Bunker fest und Feuer aus.
10.55	Ijmuiden	S 86 zum Kompensieren ausgelaufen.
12.30	Ijmuiden	S 86 im Bunker fest und Feuer aus.
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
15.50	Ijmuiden	S 98 zum Kompensieren ausgelaufen.
17.40	Ijmuiden	S 98 im Bunker fest und Feuer aus.
		Weiss.
23.9.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Weiss.
24.9.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für 19.45 Uhr zum Mineneinsatz.
19.45	Ijmuiden	S 62, S 67, S 80, S 83, S 86, S 89, S 92 und S 98 zum Mineneinsatz ausgelaufen.
		Weiss.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.9.43.		
04.30	In See	Auf S 86 Stb. Motor ausgefallen. Kurbelwannenexplosion infolge Brennerschaden Zyl.11 Kolben durchgebrannt (Vergl. Masch.St.Mldg.-S 86 Nr 2/A vom 26.9.43.) Weiterfahrt mit 2 Motoren.
08.00	Hoek van Holland	Alle Boote eingelaufen. Weitermarsch nach Ijmuiden durch Kanäle.
10.10	Amsterdam	S 94 verholt nach Beendigung Werftinstandsetzung zum Stützpunkt. S 94 im Bunker fest und
11.30	Ijmuiden	Feuer aus. Restarbeiten. Voraussl. K.B.27.9.43.
20.00	Ijmuiden	Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus.
	Ijmuiden	Auf S 83 Bb.Motor Zyl.3 Gummidichtung am Zwischenboden beschädigt. Schmieröl gelangte in den Zwischenboden.(Vergl. Masch.St.Mldg. S 83 Nr. 6/A 22.9.43.) Weiß,
26.9.43.		
08.45	Ijmuiden	S 94 verholt zur M.E.S.Erprobung durch Kanäle nach Rotterdam.
14.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
15.45	Rotterdam	S 94 fest und Feuer aus.
	Ijmuiden	Taucher stellt bei Untersuchung der Unterwasserteile von S 83 folgende Schäden fest: Verkleidung Ruder beschädigt. Gummierung an den drei Wellen zum Teil abgerissen. Boot wird a.K.B. gemeldet und geht voraussichtlich am 27.9.43 zur Instandsetzung zur A.D.M.Amsterdam. Weiß.
27.9.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
13.00	Ijmuiden	S 83 verholt nach Amsterdam.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.9.43.		
14.00	Rotterdam	S 94 verholt nach M.E.S.Erprobung und Meilenfahrt durch Kanäle zum Stützpunkt Ijmuiden.
14.5o	Amsterdam	S 83 Droogdock fest und Feuer aus. Untersuchungsergebnis der Unterwasserteile nach Eindocken: Verkleidung Hpt.-Ruder vollständig abgerissen Gummierung Wellenhauptblöcke aller drei Wellen stark beschädigt. Gummierung Bb.Welle auf 2o cm Länge abgerissen. Abschlußbleche der Wellenhosen stark angefressen.(Korrosion) 4 Durchgangsbolzen des Mittelwellenhauptbokkes abgerissen. Voraussichtlicher Fertigstellungstermin 4.1o. 43.
22.00	Kanalfahrt	S 94 Grundberührung durch ungenaue Kenntnis des Lotsen über Verlauf der Fahrrinne. Weiß.
28.9.43		
08.45	Ijmuiden	S 94 im Bunker fest und Feuer aus. Taucher stellt Beschädigungen an allen drei Schrauben fest. Boot kann erst am 1.1o.43 bei der A.D.M. Amsterdeam Schraubenwechsel durchführen, da vorher kein Dock frei. Dockmöglichkeit für S.-Boote in Ijmuiden wird für dringend erforderlich gehalten. S 94 bleibt weiter a.K.B.
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Weiß.

Datum und Uhrzeit
29.9.43
13.00
30.9.43
13.00
13.45
15.15
S 62
S 67
S 8o
S 83
S 86
S 89
S 92
S 94
S 98

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.9.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede Amsterdam	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz. Auf S 83 zusätzlicher Umbau Holzwellenhosen. Termin vorauss. 15.1o. 43. Weiß.
3o.9.43		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Wegen Wetterlage kein Einsatz.
13.45	Ijmuiden	S 94 verholt zum Schraubenwechsel nach Amsterdam.
15.15	Amsterdam	S 94 Droogdock fest und Feuer aus. Weiß.

B e t r i e b s t u n d e n.

S 62	Stb.M.	86	Std.	M.M.	98	Std.	Bb.M.	86 Std. gesamt.
S 67	Stb.M.	6o2	Std.	M.M.	615	Std.	Bb.M.	592 Std. gesamt.
S 8o	Stb.M.	399	Std.	M.M.	422	Std.	Bb.M.	4o1 Std. gesamt.
S 83	Stb.M.	369	Std.	M.M.	4oo	Std.	Bb.M.	12 Std. gesamt.
S 86	Stb.M.	258	Std.	M.M.	275	Std.	Bb.M.	16 Std. gesamt.
S 89	Stb.M.	271	Std.	M.M.	287	Std.	Bb.M.	272 Std. gesamt.
S 92	Stb.M.	275	Std.	M.M.	298	Std.	Bb.M.	281 Std. gesamt.
S 94	Stb.M.	192	Std.	M.M.	236	Std.	Bb.M.	189 Std. gesamt.
S 98	Stb.M.	183	Std.	M.M.	217	Std.	Bb.M.	183 Std. gesamt

Weiß.

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

Gesehen:

Kurtz

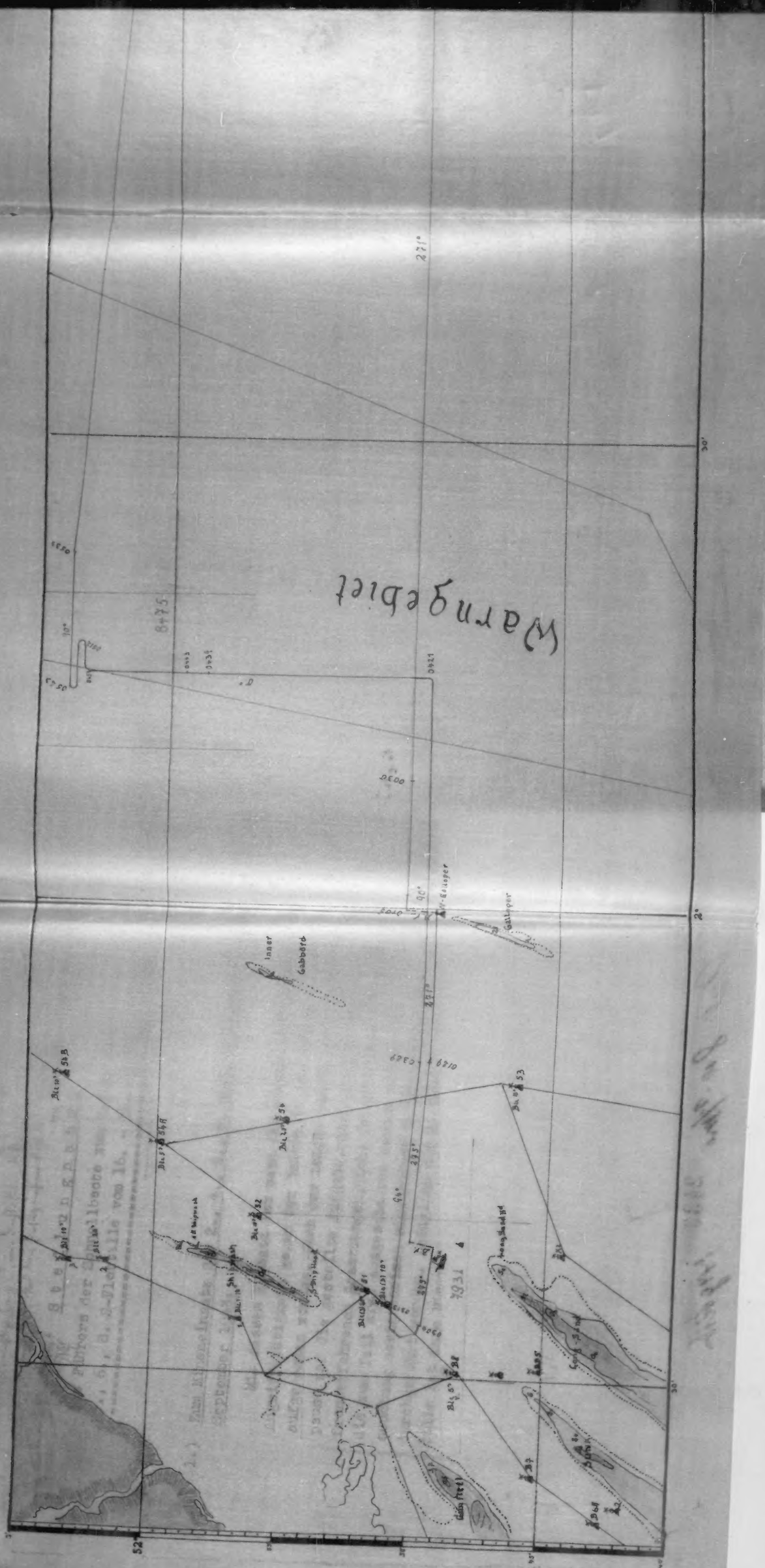
Korvettenkapitän und Flottillenchef.

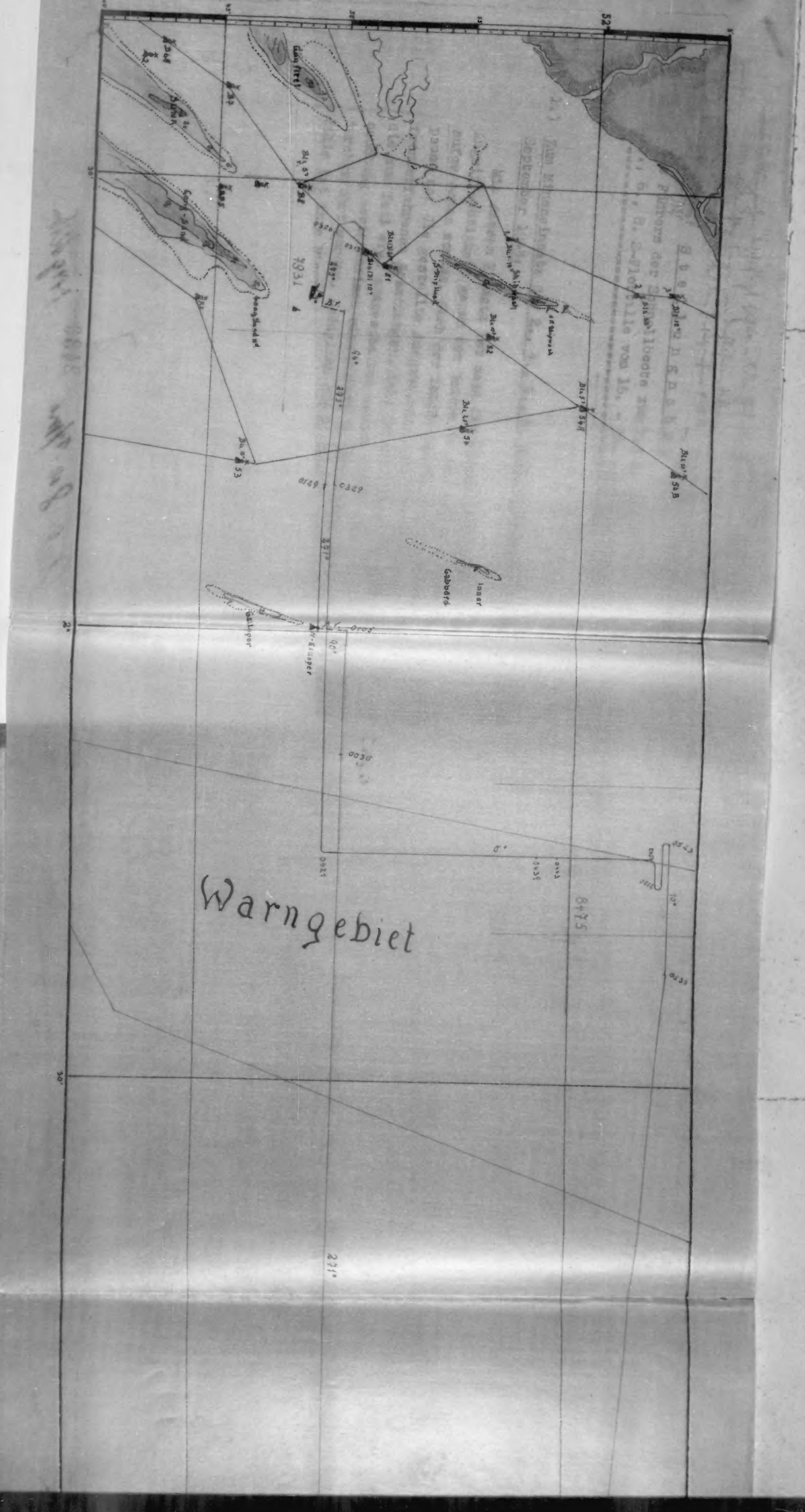
Geschen:

Fürbringer

Korv. Kapt. (Insp.) d. Mar.-Flug.

Warngebiet


B+75
271°
Inner
Gabbard
Gallopper
Ost-Gallopper
Bl. 53
Bl. 52
Bl. 51
Bl. 50
Bl. 49
Bl. 48
52°
51°
30'
2°


Warngebiet
8475

Wegeskizze 2. S. Fl.

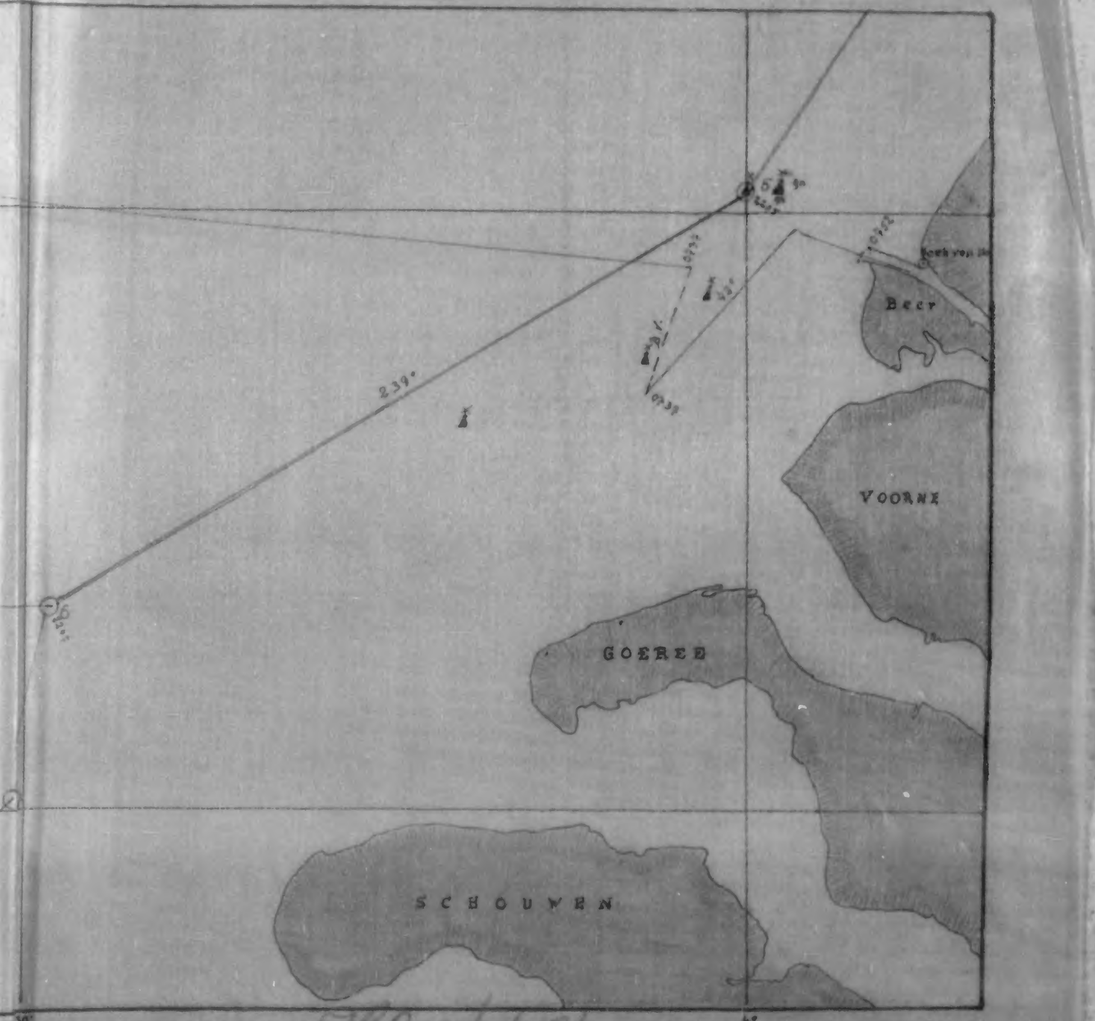
vom 24.9. – 25.9.43

Boote: S 92, S 89, S 98, S 80, S 62, S 83.

Minenverseuchung ⊕ 7831 Mitte links

Aufzulegen auf D 53 S

6467



KA 36387

Buch-Nr. Gkds. 6467

-, den 22. Dezember 1943.

Stellungnahme

des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8. S-Flottille vom 16. - 31. September 1943.

1.) Zum Mineneinsatz der 2., 4., 6., 8. S-Flottille am 24./25. September 1943:

Mit diesem Einsatz ist nach der sommerlichen Pause die Angriffstätigkeit gegen den Briten in den Hoofden wieder aufgenommen worden. Nach der langen Kampf- und Seefahrtspause war die gestellte Aufgabe, besonders für die wenig fronterfahrenen Besatzungen, nicht leicht. Trotz der Abwehr, die zum Teil erst ausgeschaltet werden mußte, ist die Verseuchung navigatorisch einwandfrei im befohlenen Raum durchgeführt worden. Lediglich die 2. Gruppe der 4. S.-Flottille hat ihre Minen nicht auf den Geleitweg geworfen, sondern bei der Tonne 54, da sie diese für eine Geleitwegtonne hielt. Diese Annahme war falsch, Geleitwegtonnen sind grundsätzlich Leuchtbojen und brennen in der Regel.

S 96 ging verloren, weil es den Zusammenstoß mit einem unbeabsichtigt den Flottillenverband durchbrechenden MGB nicht vermeiden konnte. Bei der schlechten Sicht wurde das MGB zu spät gesichtet. Die schlechte Sicht verhinderte ebenfalls, daß S 96 von uns aufgefunden wurde und wenigstens die Besatzung geborgen werden konnte,

Die FT's der 4. S.-Flottille klärten die Lage nicht schnell genug. Von S 79 und S 88 hätte gefunkt werden müssen, daß sie S 96 nach Ramming mit einem MGB verloren hätten, daß 4 MGB's im Verlustgebiet zu erwarten wären, daß S 96 Befehl erhalten hätte, sich selbst zu versenken und daß sie beide allein wären.

Durch die verschiedenen Gefechtsberührungen und Zwischenfälle entstand eine Überlastung bzw. Verstopfung der UK. und FT. Stärkere FT bzw. UK Disziplin, stärkere Benutzung der Sturmvogel-Signale und größtmögliche Beschränkung und Kürze der abzugebenden Meldungen muß die Abwicklung des Einsatzes auch von drei bis fünf Flottillen auf einem UK-Kanal und einer FT-Welle ermöglichen.

2.) Zum K.T.B. der 4. S-Flottille Seite 42, Ziffer 2:

Sowohl Reutermeldung als auch B.-Dienst melden, daß es sich um Motorlaunchen gehandelt hat. Der Chef 4. S.-Flottille hielt sie für MGB's. Die Boote unterscheiden sich lediglich in der Geschwindigkeit und in geringem Umfange in der Bewaffnung. Es handelt sich bei beiden Typen um den gleichen Bootskörper (MGB 335, Bootskörpertyp wie ML gleich Typ "Dora".

3.) Zum K.T.B. 2. S.-Flottille, Seite 7, 04,54 Uhr und
K.T.B. 6. S.-Flottille, Seite 7, 03,42 Uhr.

Die 2. S-Flottille operierte gemäß Befehl F.d.S. zur Unterstützung und Suche von S 96. Dabei stieß sie um 04.39 Uhr etwa im Verlustquadrat zunächst auf ein weißes Licht und dann auf mehrere Fahrzeuge. Die ES-Anforderung wurde nicht bzw. falsch beantwortet, obwohl mit Sonder-ES und mit Stern-ES ES-Austausch angestrebt wurde.

Hieraus mußte der Chef der 2. S.-Flottille schließen, daß es sich um Feindboote handelte.

Sein Entschluß, mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Uhrzeit und den noch vor ihm liegenden längeren Rückmarsch nicht zum Angriff überzugehen, ist psychologisch verständlich, aber in diesem Falle nicht richtig gewesen. Selbst wenn ihm die Gesamtlage, wie sie sich in der Befehlsstelle auf Grund der B.-Diensterkenntnisse darstellte, in See nicht klar war, so hätte er aus der Tatsache, daß er sich in der Nähe des Verlustquadrates befand und der Gegner auf Grund seines Verhaltens offensichtlich auf eine Gefechtsberührung keinen Wert legte, schließen müssen, daß es sich um feindliche MGB's handelte, die entweder dabei waren, S 96,bzw. seine Besatzung, zu bergen oder einem eigenen Havaristen Hilfe zu leisten. In ersterem Falle hätte ein sofortiger Angriff unter Umständen den Erfolg gehabt, das Boot, bzw. seine Besatzung, aus der Hand des Gegners zu befreien; in letzterem Falle hätten in einem Angriff auf einen in seiner Manövrierfähigkeit behinderten Gegner gute Erfolgsaussichten bestanden, zumal die 2. S.-Flottille über 6 Boote verfügte.

Dasselbe gilt für die zweite Gruppe der 6. S.-Flottille, die um 03.42 Uhr unter ähnlichen Umständen mit feindlichen MGB's in Berührung kommt, diese an ihren Masten erkennt und nach ergebnislosem ES-Austausch von einem Angriff absieht.

Die nachträgliche B.-dienstmäßige Auswertung des Verlustes von S 96 hat etwa folgenden Ablauf der Ereignisse ergeben:

Durch den Zusammenstoß wurden sowohl S 96, als auch eine ML schwer beschädigt und manövrierunfähig. In Anbetracht der Feindnähe und der Tatsache, daß es allein zurückblieb, sprengte sich S 96, nachdem es hierzu die Erlaubnis seines Flottillenchefs eingeholt hatte und nachdem es noch mehrfach mit MGB's bzw. ML's zum Feuerwechsel gekommen war. Anschließend an die Sprengung des Bootes wurden 16 Überlebende der Besatzung von ML's aufgenommen. Es befanden sich mindestens 2, evtl. 4 ML's an der Verluststelle, als die zweite Gruppe der 6. S.-Flottille um 03.42 Uhr und die 2. S.-Flottille um 04.39 Uhr mit 6 Booten auf diese zustießen. Ob der Feind die Besatzung von S 96 zu diesem Zeitpunkt bereits aufgenommen hatte oder ob sie erst später geborgen wurde, ist nicht bekannt. Sicher ist, daß sich in demselben Seegebiet ein manövrierunfähiges Feindboot befand, dem ein anderes weniger beschädigtes Boot Hilfe leistete und daß die Feindboote auf der Verlustposition von S 96 gestanden haben.

Hieraus geht, wie schon oben ausgeführt, hervor, daß ein sofortiger Angriff auf die Feindboote in jedem Falle Aussicht auf Erfolg gehabt hätte, selbst wenn unter der Voraussetzung, daß sich S 96 bzw. seine Besatzung in der Nähe befunden hätte, eine gewisse Gefährdung der eigenen Leute in Kauf genommen werden mußte.

4.) Zum K.T.B. der 5. S.-Flottille für die Zeit vom 16.-30.9.43:

Die 5. S.-Flottille war am 29.9. zur Voraussicherung der 5. T.-Flottille eingesetzt, die von Le Havre auf Weg Karo anmarschierend nordwestlich der Sommemündung eine Minenverseuchung durchführen sollte. Die 5. T.-Flottille marschierte mit einer Marschfahrt über 25 sm. Die 5. S.-Flottille war als Voraussicherung zum Abkämmen des Geleitweges 5 sm von den T.-Booten aufgestellt. Sie fuhr in zwei zueinander gestaffelten Gruppen. Die Gruppenführerboote standen in optischer Sichtweite zueinander.

Die Wetterverhältnisse waren günstig; Wind W 1 - 2, See O - 1, wenig bewölkt, gute Sicht. Die Küste war vom Weg aus einzusehen.

Die Durchführung der Sicherungsaufgabe war zwischen dem Chef der 5. T.-Flottille und dem Chef der 5. S.-Flottille eingehend mündlich besprochen worden und beide Verbände liefen aus dem gleichen Hafen aus, so daß für die Durchführung der Unternehmung die besten Voraussetzungen gegeben waren.

In seinem K.T.B. meldet der Chef der 5. S.-Flottille, daß im Qu. 3383 u. K.M. zur Besteckkontrolle gestoppt werden mußte. Einerseits war diese Maßnahme zur Schiffsortbestimmung erforderlich, da die Maßnahmen südlich der Sommemündung nicht brannten bzw. nicht ausgemacht werden konnten, andererseits mußte sie erfolgen, weil der Absprungpunkt der Flottillen navigatorisch sehr sicher bestimmt werden mußte, um das durch eigene Minen verseuchte Gebiet zu meiden und einen richtigen Abgangsort gegenüber den T.-Booten zu bekommen.

Dadurch, daß die 5. S.-Flottille gestoppt hatte, kamen die T.-Boote auf und in Sicht, so daß ein E.S.-Austausch erforderlich wurde, eine Tatsache, die bei dem häufigen Auftreten gegnerischer Kleinfahrzeuge auf unseren Küstenwegen zu Verwechslungsmöglichkeiten und gegenseitiger Beschießung hätte führen können.

Während der ganzen Unternehmung bestand zwischen der 5. T.-Flottille und der 5. S.-Flottille U.K.-Verbindung, die sowohl von dem T.-Boots-Flottillenchef, als auch von dem Chef der 5. S.-Flottille als unerläßliche Voraussetzung für die Durchführung der Sicherung in dieser Form bezeichnet wurde. Sie wurde dazu benutzt, die beiden Flottillen gegenseitig laufend von ihren Standorten und ihren Absichten zu unterrichten. Wenn auch die Übermittlung der Standorte in diesem Falle nach einem vorher festgelegten verschlossenen Verfahren erfolgte, so halte ich den U.K.-Verkehr in einem Operationsgebiet, wie den Kanal, wo der Gegner nachweislich unseren U.K.-Verkehr mithört, peilt und auswertet, für gefährlich und nicht mit den hierüber erlassenen Nachrichtenanordnungen vereinbar. Die U.K.-Benutzung, ohne daß vorher Gefechtsberührung eingetreten ist, muß besonders bei der Zusammenarbeit und bei der Sicherung von T.-Booten und anderen größeren wichtigen Objekten unterbleiben, um diese nicht unnötig durch den U.K.-Verkehr zu gefährden.

Wenn der T-Boots-Flottillenchef und der Chef der 5. S.-Flottille glaubten, nicht ohne ständige U.K.-Verbindung auskommen zu können, so beweist das nur, daß die Aufstellung von S-Booten in einer engen, im taktischen Zusammenhang stehenden Sicherung falsch ist.

Die Tatsache, daß die Unternehmung unter denkbar gpnstigen Verhältnissen stattfand und trotzdem in einem Falle zum Stoppen der S.-Flottille unddamit zur Berührung mit den T.-Booten führte und nur durch ständige U.K.-Verbindung durchführbar war, läßt den Schluß zu, daß sich diese Form der Sicherung bei ungünstigeren navigatorischen und Wetterverhältnissen, und gegebenenfalls bei Feindberührung noch als wesentlich ungeeigneter erwiesen hätte, als dies in diesem Falle bereits eingetreten ist.

Darüber hinaus stellt eine Sicherungsform, die eine Schnellbootsflottille unter dem Zwang genauester Navigation und einwandfreien Positionshaltens in einem navigatorisch schwierigen Gebiet an einen schnellfahrenden Verband bindet, Forderungen an die Boote, denen diese in personeller Hinsicht und bezüglich ihrer navigatorischen Möglichkeiten nicht gewachsen sind.

Die beschränkten navigatorischen und fahrtechnischen Verhältnisse auf einem Schnellboot, bei denen alles auf die Person des Kommandanten abgestellt ist, lassen unter besonderer Berücksichtigung des derzeitigen Ausbildungsstandes der Schnellbootskommandanten die einwandfreie Durchführung einer Aufgabe, bei der es bei hoher Geschwindigkeit gleichzeitig auf einwandfreie Navigation, Positionshalten und Feindbeobachtung- und Bekämpfung ankommt, nicht zu.

Aus diesem Grunde ist eine Sicherungsform, die über die personellen, navigatorischen und fahrtechnischen Möglichkeiten des S.-Bootes hinausgehende Anforderungen stellt, abzulehnen.

Ich stelle daher abschließend fest, daß die enge Sicherung, gleichgültig ob sie an der Grenze der Sichtweite in unmittelbarem Zusammenhang mit dem zu sichernden Verband oder, wie in diesem Fall, als vorgesetzte, aber taktisch gebundene Sicherung durchgeführt wird, für alle Beteiligten nur taktische Nachteile bringt und von den Schnellbooten als einem personell, navigatorisch und fahrtechnisch nur beschränkt einsatzfähigem Bootstyp nicht durchführbar ist.

Die beste Form des Einsatzes von Schnellbooten zu Sicherungsaufgaben bleibt der

taktisch selbständige und unabhängige Einsatz,

bei dem das Schnellboote seinem Typ und seinen Möglichkeiten gemäß geführt werden kann.

5.) Stellungnahme zum K.T.B. der 8. S.-Flottille (Abschnitt Maschine) vom 16. - 30.9.1943, Seite 293.

Der Bericht des LM von S 68 ist ein ausführlicher, persönlicher Erlebnisbericht. Er entspricht nicht einem Gefechtsbericht, wie er gem. SMI G 11600 M IVa vom 16.7.43 abgefaßt werden soll.

Das Erkennen der Trefferschäden wurde durch die Sichtbehinderung durch Abgase und Dampf besonders erschwert. Es kam hinzu, daß diese Besatzung auf ihrer ersten Feindfahrt im

Westraum diesen Schwierigkeiten gegenüberstand. Die Haltung der Masch. Mannschaft bei ihrer ersten Gefechtsberührung und das Bemühen, die Trefferauswirkung unter erschwerten Verhältnissen und nach eingetretenen Ausfällen und Verwundungen einzuschränken, wird anerkannt.

Die Annahme, daß eine Kurbelwannenexplosion unvermeidbar war, wird von hier nicht geteilt. Bei einer eystematischen Bekämpfung der Trefferschäden:

a) Abdichten der Beschädigungen in den Frisch- und Seewasserkreisläufen,

b) Auffüllen des Frischwasserkreislaufes über den Vorratsbehälter an Stelle über den Ausgleichbehälter,

c) Auffangen des ausspritzenden Brennstoffes oder Ableiten in die Bilge,

d) Abdichten der Ausbruchsleitungen, 2 mtl.

wären die Sichtverhältnisse im Motorenraum gebessert, die Brandgefahr durch das in den Raum spritzende Treiboel vermindert und voraussichtlich die Teilexplosion vermieden worden.

Der IM hätte sofort nach dem Erkennen der Trefferauswirkung auf dem Bb-Motor und nach dem Maschinenkommando "AK" dem Kommandanten Meldung über die Schäden an Bb-Motor machen müssen mit dem Zusatz, daß, sobald die Lage es erlaubt, der Bb-Motor zur näheren Untersuchung und zur Einschränkung der Trefferauswirkung abgestellt werden mußte. Aus dem Bericht geht hervor, daß der Bb-Motor annähernd 1 Std. lang, bis zum Ausfall, in Betrieb gehalten wurde. Es muß angenommen werden, daß innerhalb dieser Zeit die gesamte Lage ein Abstellen des Motors ermöglicht hätte.

Die Wiederinbetriebnahme des Bb-Motors wäre auch bei Ausfall der gesamten Anlaßluft durch Anschleppen möglich gewesen.

Der Wassereinbruch in die Abtlg. V ist nicht von außen, sondern durch die zerschossenen Leitungen eingetreten.

Die Darstellung, daß ein Lenzen des Raumes erst durch mehrmaliges Überfluten und durch Hinzunahme der Handpumpe gelang, ist irreführend. Unter Überfluten ist Überschleusen von Abtlg. V nach Abtlg. IV durch den Schleusenschieber zu verstehen. Tatsächlich trat, wie durch nachträgliche Feststellungen ermittelt wurde, eine Verringerung der Lenzleistung durch Verstopfen der Saugekörbe durch Wischbaumwolle, die an den beschädigten Rohrleitungen für Abdichtungszwecke benutzt wurde, ein.

Die Treffer in der Luftanlage haben voraussichtlich den LM bewogen, den Bb-Motor nicht abzustellen, da er befürchtete, daß er ihn aus Mangel an Anlaßluft nicht wieder anlassen könnte. Tatsächlich war der Treffer in der Luftanlage nur von geringem Ausmaße, da nach etwa einer Stunde immerhin noch genügend Druck für das Auskuppeln (26 atü) vorhanden war.

Der Einbau von Ventilen in die Manometerleitung der Anlaßluftleitung ist auf Grund eines Änderungsantrages vom O.K.M. verfügt worden. Das Anschlußventil für Tyfon wird, soweit noch nicht durchgeführt, auf sämtlichen Booten wieder vom Steuerstand in den Motorenraum Bb-/St.B. Abtlg. V verlegt. Darüber hinaus wird als weitere Änderung ein Trennventil in die Anlaßluftverbindungsleitung zwischen Mot-M. und Stb.M. eingebaut werden, sodaß auch,abgesehon von der grundsätzlichen Änderung der Luftanlage auf neuen Booten, auf den bestehenden Frontbooten eine Trennung der Anlaßluftleitung je Motor möglich wird.

Aus dem Bericht des LM muß angenommen werden, daß das Trennventil in der Anlaßluftleitung zwischen Mot.Stb. und Mot.Bb. nicht geschlossen war. Durch diesen Fehler in der Gefechtsschaltung mußte sich der Treffer in der Anlaßluftleitung bzw. in der Luftleitung zum Tyfon auf die gesamte Luftleitung auswirken.

Die 8. S.-Flottille wurde beauftragt, diese Treffer und die Beseitigung der Trefferauswirkungen in einem Trefferbild zusammenzustellen und als Unterlage für eine eingehende Unterrichtung aller LM zu verwenden.

6.) <u>Stellungnahme zum K.T.B. der 6. S.-Flottille (Abschnitt Maschine) vom 16.-30.9.43.</u>

<u>Zu Seite 6:</u>

Außer den genannten Lenzmitteln wurden die Seewasserpumpen von Mot.-Stb. und Mitte (Notlenzeinrichtung) zum Saugen aus Abtlg. V eingesetzt,wie durch eine Rückfrage festgestellt wurde.

Bei der Größe des Leck's konnte eine erfolgreiche Bekämpfung des Wassereinbruchs nicht erwartet werden. Bei der erstmaligen Benutzung der Notlenzeinrichtung traten keinerlei Nachteile für die Kühlung der beiden Motoren und keine Betriebseinschränkungen auf das Saugen aus der Bilge ein.

Fregattenkapitän

Übersicht über die K.B. Lage der S.-Boote vom 15.9. bis 3o.9.43.

Datum	In Dienst	außer K.B. S83,S86,S94.	K.B.	Bemerkungen
6.9.43.	9.	3.	6	S 62 K.B.
7.9.43.	9	3	6	
18.9.43.	9	3	6	
19.9.43.	9	3	6	S62 a.K.B.Schraubenwechsel
20.9.43.	9	3	6	S86 K.B.
21.9.43.	9	1	8	S 62 K.B. S83 K.B.
22.9.43.	9	1	8	
23.9.43.	9	1	8	
24.9.43.	9	1	8	
25.9.43.	9	1	8	
26.9.43.	9	2	7	S 83 a.K.B. Beschädigung
27.9.43.	9	2	7	Ruder, Wellen.
28.9.43.	9	2	7	
29.9.43.	9	2	7	
3o.9.43.	9	2	7	

Von 135 in Dienst befindlichen Booten waren 1o5 einsatzbereit=77,8%

Übersicht über die Liegehäfen der S.-Boote vom 15.9. bis 3o.9.43.

Datum	A/dam	Ijmuiden	sonstige Liegehäfen
16.9.43.	S94	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	
17.9.43.	S94	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	
18.9.43.	S94	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	
19.9.43.	S 62,94	S 67,8o, 83,86,89,92,98	
2o.9.43.	S94	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	
21.9.43.	S94	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	
22.9.43.	S94	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	
23.9.43.	S94	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	
24.9.43.	S94	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	
25.9.43.	-	S 62,67,8o,83,86,89,92,94,98	
26.9.43.	-	S 62,67,8o,83,86,89,92,98	S94 Ijmuiden-Rotterdam
27.9.43.	S83	S 62,67,8o,86,89,92,98	S94 Rotterdam-Ijmuiden
28.9.43.	S83	S 62,67,8o,86,89,92,94,98	
29.9.43.	S83	S 62,67,8o,86,89,92,94,98	
3o.9.43.	S 83,94	S 62,67,8o,86,89,92,98	

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 5700 AOp

-, den 22. Dezember 1943.
1 Ausfertigung

Geheime Kommandosache

An
Marinegruppenkommando Nord und Flottenkommando

Prüf-Nr. I

Gkdos.
29. DEZ. 1943
B.-Nr. 6467 Anl. 1 B

Anliegend wird das K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8. S.-Flottille für die Zeit vom 16. bis 30. September 1943 einschl. Abschnitt Maschine mit Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.
2., 4., 5., 6., 8. und 9. S.-Flottille hat Kenntnis.

m.f.d.

Petersen
I

1 K.T.B.
2 Anlagen

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
B.Nr. Gkdos.6467/43 A2

Befehlsstelle, den 20.Januar 1944.

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Auftrage

1 Anl. 2430/44 g.Kdos.

+18 Anl.

PG-71274-NID

PG/71274

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.10. - 15.10.1943

RM 33802/2

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

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Gkds. 6145

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Gkds. 58

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der

2. Schnellbootsflottille
für die Zeit vom 1.10. bis 15.10.43.

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt. Johannsen
S 67	Oblt. z.S. Schlenck
S 80	Oblt. z.S. von Stempel
S 83	Oblt. z.S. Finger
S 86	Oblt. z.S. Wendler
S 89	Oblt. z.S. Howaldt
S 92	Ltn. z.S. Neugebauer
S 94	Kaptlt. Roeder (vom 1.10. bis 4.10.)
	Ob.Strm. (KOA) Boseniuk (vom 5.10. bis 15.10.)
S 98	Kaptlt. Klose

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41274 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, EITHER ON THE OUTSIDE OR INSIDE, NO ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
PRODUCED OR ON ANY MATERIALS SUPPLIED BY THE POWER.
Q.O.I.C. GENERAL NUMBER

Anl. 1 zu 1 Skl 455/44 g.Kdos

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.43.	Heemstede	Einsatz entfällt wegen Sichtrückgang auf weniger als 2 sm. Herz
2.10.43.	Heemstede	Einsatz entfällt. Wetterzustand Windstärke ONO 5, Abflauen kommt für den Einsatz zu spät. Herz
3.10.43.- 6.10.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. Am 5.10. übernimmt Ob.Strm. Boseniuk "S 94" ~~als Kommandant~~. Herz
7.10.43.	Heemstede	2. Sfl. Bef. für Mineneinsatz 2., 4., 6., 8. Sfl. 1.) Aufgabe: A) 2., 4. Sfl. Minenverseuchung Geleitweg Zwischen Tonne 54 Anton und 3 Bruno unter gleichzeitigem Ansatz 8. Sfl. zur Bindung und Abwehr Feindstreitkräfte. B) 6. Sfl. weiträumige UMB - Verseuchung Zerstörerpatrouillengebietes südl. Smith-Knoll, zur Einengung Op.-Freiheit der Anti-S.-Bootszerstörer. 2.) Gesamtführung zu A) Chef 4. Sfl. 3.) Teilnehmende Boote: Alle einsatzbereiten Boote der 2., 4., 6., 8. Sfl. 4.) Sperrmittel: 2., 4. Sfl. LMB mit MA II, ZET Karl Eins, UES 50 Prozent 3 Tage, 50 Prozent 6 Tage. 6. Sfl. UMB ohne OB ENT Tiefeneinstellung 2,50 m unter M Spr. N W. 5.) Durchführung: Zu 1 A) 2. und 8. Sfl. so auslaufen, daß um 21.30 Uhr gemeinsamer West-

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

marsch ab rot 5 angetreten werden kann. Marsch über AN 8485 Rkm. nach AN 3472 r.o. 8. Sfl. von hier Vorstoß nach Norden bis AN 3446 LUE. zur Bildung Vorpostenstreifen von AN 8445 UKM bis AN 3454 UKM 2. Sfl. Weitermarsch zum Geleitzugweg zwischen AN 7669 UKM bis AN 7666 RKM weiträumige Verseuchung in diesem Gebiet nach Feindlage.
Wurfbeginn 01.15 Uhr und Minenlage westl. Geleitweg anstreben. Rückmarsch auf gleichem Wege. Kurzsignal, Kurs- und Fahrtangabe, wenn 02.30 Ost nach Osten überschritten wird.
4. Sfl. ausläuft Hoek 21.00 Uhr über rot 5, rot 6, AN 8713 Mitte zum Verseuchungsgebiet zwischen Tonne 54 Anton und Tonne 3.
Wurfbeginn 01.15 Uhr und Lage der Verseuchung vom Geleitweg nach Westen anstreben. Ausweichgebiet Hauptgeleitweg südwärts. Rückmarsch auf gleichem Wege. Kurzsignal wie für 2. Sfl. befohlen.
8. Sfl. auf V.-Streifen auf- und abstehen, Feindkräfte binden, nach Norden bis Osten abziehen. Wenn Feindlage gestattet, bis 2. und 4. Sfl. 02.30 Ost überschritten haben auf Position bleiben, dann unter Vermeidung Begegnung mit 2. Sfl. Rückmarsch nach Hoek.
Durchführung zu 1 B): 6. Sfl. Anmarsch über AN 3277 RUE 3187 RUE unbemerkte Verseuchung in Anlehnung an Boje 56 Anton, an 3412 r.u.Viertel und an 3415 r.o.Viertel anstreben.
Wurfzeit etwa 02.15 Uhr. Ausweichgebiet und scharfer Notwurf westl. 022C Ost zwischen 5230 Nord und 5254 Nord. Rückmarsch nach eigenem Ermessen.
6.) Verhalten bei Auftreffen auf den Feind für minenwerfende Flottillen und Nachrichtenanordnung für alle Flottillen wie bei Unternehmung Probestück befohlen.
7.) Minenbeladung 2., 4. Sfl. bis 1.10.43 16.00 Uhr durchführen. Beladungsbefehl für 6.

THIS DOCUMENT IS
ADMIR[illegible] PROPERTY
AND IT[illegible] NUMBER IS
P 6/71274 /NID
[illegible] SHOULD BE MADE
[illegible] BY ANNOTATION
[illegible] ON THE WORK
[illegible] SHEET OR PAPER
[illegible] NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Sfl. folgt am Tage der Durchführung. 8.) Unternehmung wird auf Stichwort "Gesellenprüfung" durchgeführt. F.d.Schn.
20.00	Ijmuiden	Mit 1. Gruppe S 92,62,83,94,89, 2. Gruppe S 98,80,86,67 abgelegt.
20.15	Ijmuiden NNO 4, See 3 - 4, c 3, gute Sicht.	Molen passiert. Kurs 235°, Fahrt 30 sm. Boote machen bei der starken Beladung durch 6 LMB etwa 29 sm Fahrt durchs Wasser.
20.28	Punkt 4.	Mit Kurs 213°, Fahrt 30 sm auf Weg "Rot" bis Punkt 5 gelaufen. Deutschen Geleitzug passiert. Trotz mindestens 6 maligem E.S.-Anrufes mit Wartelampe auf Führer Vp.-Boot, nachdem dies mit bloßem Auge zu sehen war, kein E.S.-Austausch zustande gekommen. Anschließend mit aufgeblendeter Klappbuchs versucht, ebenfalls ohne Ergebnis. Flottille hat ohne E.S.-Austausch das Geleit landwärts passiert.
20.46		Eingang FT 2003/50: 4 Dampfer, 15 Geleitboote 19.00 Uhr ab Hoek mit 3 sm nach Osten. Vp.-Boote, Logger zwischen Hoek - Noordwijk. 4 Logger vor Ijmuiden. F.d.Schn.
21.10		Eingang FT 2104/51: 19.30 Uhr MGB's AN 3475. F.d.Schn.
21.30		Eingang FT 2113/52: MGB-Gruppen kehren zum Hafen zurück. F.d.Schn.
21.36	Ansteuerungstonne	Gestoppt.
21.44	Hoek von Holland	Mit Kurs 274°, Fahrt 30 sm Vormarsch fortgesetzt, nach kurzer Rücksprache mit Chef 8. S. Flott. 8. Sfl. als Stb.Kolonne eingeschoren. Ein gestoppt Liegen war kaum möglich, da Boote in der See stark schlingerten.
22.00		Flottille wird von Flugzeug überflogen. Nach M.G.-Beschuß durch S 83 schießt Flugzeug deut

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		sches E.S.
22.00		Gestoppt. Maschinenausfall S 83 Stb. Ölkühler ausgefallen; Krümmer von Seewassereintritt durchgefressen.
22.05		S 62, 83 nach Ijmuiden entlassen.
22.09		Vormarsch fortgesetzt. Boote arbeiten sehr stark in der See.
22.56		Gestoppt. S 67 Maschinenschaden. Gummimuffe von Frischwasseraustrittstutzen geplatzt. Das Stoppen hatte anscheinend die 8. Sfl. trotz Abgabe der richtigen Signale nicht mit bekommen. Flottillen haben bis zum Trennungspunkt Fühlung verloren.
23.05		Mit gleichem Kurs, Fahrt 20 sm, weitergelaufen. 2 Deutsche Boote passieren Flottille nach Osten.
23.25		S 67 ist wieder klar. Auf Fahrt 30 sm gegangen.
23.40		Eingang FT 2330/58: Verbandsführer bei Seenotsuche AN 8711 m.o. F.d.Schn.
23.42	Qu. 8485 r.K.M.	Kurs 292°.
23.55		Ostgrenze Warngebiet passiert.
00.07		Eingang FT 2320/59: S 93 mit S 127 Qu. 8494 wegen Maschinenschaden entlassen. Chef 8. Sfl.
00.16	Qu. 8473 M.	Gestoppt. Besprechung und Standortvergleich mit Chef 8. Sfl.
00.23		8. Sfl. entlassen.
00.24		Vormarsch mit Kurs 293°, Fahrt 20 sm fortgesetzt.
00.25		Eingang FT 0010/60: Seenotsuche nicht AN 8711 sondern AN 8176 r.u. F.d.Schn.
00.37		Westgrenze Warngebiet passiert.
00.54		Fahrt 9 sm. 2. Gruppe dampft als Stb.Kolonne auf.
01.20		Tonne 3 A voraus gesichtet. Tonne hat Kennung Blz. 15 sec.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 12
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.20		Eingang FT 0059/62: S 62 und S 83 um 0015 Uhr Ijmuiden ein. Funkstelle Ijmuiden.
01.54		2. Gruppe entlassen.
01.56		1. Mine geworfen. Fahrt 15 sm. Mit wechselnden Kursen, Minen auf 30 - 32 m Wassertiefe weiträumig bei der Tonne und westlich des Weges nach Süden geworfen. Gesamtzahl 17 L.M.B. MA II. Eine Mine auf S 92 klemmte und konnte nicht rechtzeitig rausgeworfen werden, sie wurde wieder mitgebracht.
02.01		Kurz bevor die letzte Mine geworfen wurde, Schatten in 180° gesichtet. Kurs 90°, Fahrt 30 sm. Schatten war ein Zerstörer, der in Lage 0° auf dem Weg nach Norden lief. Da ich mit dem Minenwerfen fertig war, lief ich ab. Zerstörer drehte auf parallelen Kurs und schoß einige L.G.
02.10		Kurs 113°.
02.22		Eingang FT-Signal: 2. Sfl. Zerstörer. F.d.Schn.
02.29		Westgrenze Warngebiet passiert.
02.41		FT Signal 66 eingegangen: Habe Rückmarsch angetreten. 2. Gruppe 2. Sfl.
02.48		Gemäß Op.-Befehl Standort gemeldet: „Mein Standort ist Qu. AN 3473. 1. Gruppe 2. Sfl."
03.01		Ostgrenze Warngebiet passiert. L.G's in 340°.
03.11		Eingang FT Signal 71: Habe Rückmarsch angetreten. 3. Sfl.
03.15		Kurs 90°.
03.18		Eingang FT Signal 72: Mein Standort ist Qu. AN 3473 0 rechte Kante Mitte. 2. Gruppe 2. Sfl.

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

~~Ha 338026~~ F.d.S.

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

Abschnitt - Maschine.

Flottillening enieur: Obltn.(Ing) W e i ß

II.Flottillening enieur: Ob.Fähnr.(Ing) d.R. Cartellieri

B o o t	L e i t e n d e r M a s c h i n i s t
S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
S 83	Ob.Masch. N e h r e n
S 86	Ob.Masch. D i t t r i c h
S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
S 92	Ob.Masch. H a n s e n
S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
S 98	Ob.Masch. E w t u s c h e n k o

Angefangen: 1. Oktober 1943.
Abgeschlossen: 15. Oktober 1943.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roevers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.43.		
	Heemstede	Ltn.(Ing) B r ä u n c h e zum Berufslehrgang an M.S.Kiel abkommandiert. Als 2. Flottillen-ingenieur wird Ob.Fähnr.(Ing) d.R. C a r - t e l l i e r i eingesetzt.
	Amsterdam	Bei der A.D.M. laufen die Arbeiten auf S 83 (Wellen - Gummierung, Ruderbeplattung) und auf S 94 (Schraubenwechsel) planmäßig.
	Ijmuiden	Auf S 86 wird L.M. Wechsel durchgeführt: neuer L.M.: Ob.Masch. D i t t r i c h alter L.M.: Stbs.Ob,Masch. D o b b e r t i n
14.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für 19.00 Uhr zum Mineneinsatz.
19.40	Ijmuiden	Einsatzbefehl wegen Wetterlage aufgehoben. Boote Feuer aus. Weiß.
2.10.43.		
09.00	Amsterdam	S 94 dockt nach beendetem Schraubenwechsel aus.
09.45	Amsterdam	Boot verlegt nach Ijmuiden.
10.30	Ijmuiden	S 94 im Bunker fest und Feuer aus. Fahrtverlauf ohne Beanstandungen. Boot wird K.B. gemeldet.
	Amsterdam	S 83 Terminverkürzung, da Ausführung Holzwellen hosen gut, auf 7.10.43.
17.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für 19.45 Uhr zum Mineneinsatz.
19.40	Ijmuiden	Einsatzbefehl wegen Wetterlage aufgehoben, Boote Feuer aus. Weiß.
3.10.43.		
	Heemstede	2. Flo. Ing. vom 4. bis 13.10.43. zum Gas - schutzlehrgang kommandiert.
	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse. Weiß.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.10.43.		
15.00	Amsterdam	S 83 dockt aus. Fortsetzung der Instandsetzungs-arbeiten in Torp. und F.T. Anlage bei A.D.M.
	Ijmuiden	Kommandantenwechsel S 94 : neuer Kommandant: Ob.Strm. B o s e n i u k alter Kommandant: Kptlt. R o e d e r Weiß.
5.10.43.		
	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft, keine besonderen Vorkommnisse. Weiß.
6.10.43.		
16.00	Amsterdam	Aufr.S 83 Restarbeiten beendet, Boot aus nach Ijmuiden.
18.00	Ijmuiden	S 83 im Bunker fest und Feuer aus. Weiß.
7.10.43.		
	Ijmuiden	Nach Kompensieren wird S 83 K.B. gemeldet.
14.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für 19.30 Uhr zum Mineneinsatz.
20.00	Ijmuiden	S 62, S 67, S 80, S 83, S 86, S 89, S 92, S 94 und S 98 zur Unternehmung ausgelaufen.
21.55	In See	Auf S 83 muß der Stb.Motor vorübergehend wegen mangelnder Ölkühlung im Schmierölkühler abgestellt werden. (Vgl.Masch.Stör.- Mldg. Nr. 8/A von S 83) Da Störung nur soweit be-hoben werden kann, daß der Motor 1350 U/m läuft, muß Boot Rückmarsch antreten.
22.00	In See	S 62 und S 83 Rückmarsch angetreten.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
7.10.43.			9.10.43
22.55	In See	Auf S 67 muß Bb. Motor vorübergehend abgestellt werden, da die Gummimuffe eines Frischwasser - austrittsstutzens gerissen war. (Vgl. Masch.Stör.-Mldg. Nr. 11/A von S 67)	11.30
23.25	In See	Auf S 67 Störung behoben. Volle Fahrbereit - schaft. Weiß.	18.30
8.10.43.			
00.35	Ijmuiden	S 62 und S 83 im Bunker fest. S 62 halbstündige Bereitschaft. Auf S 83 wird sofort mit der Instandsetzung des ausgefallenen Schmieröl - kühlers begonnen.	
07.00	Ijmuiden	S 67, S 80, S 86, S 89, S 92, S 94 und S 98 im Bunker fest und Feuer aus. Keine Ausfälle in den Maschinenanlagen. S 62 Bereitschaft auf- gehoben, Feuer aus.	10.10.4 06.00
08.00	Ijmuiden	S 86 läuft nach Abgabe Brennstoff und Torpedos aus nach Amsterdam.	
09.05	Amsterdam	S 86 fest bei A.D.M., Feuer aus. Durch Marine- nachrichtenmittelbetrieb wird Umbau in der Echolotanlage durchgeführt. Boot wird außer K.B. gemeldet, da am 9.10.43. Untersuchung der Unterwasserteile im Dock durchgeführt werden soll.	11.10.4 08.00
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Kein Einsatz, keine Bereitschaft.	15.30
14.00	Ijmuiden	Instandsetzungsarbeiten auf S 83 beendet.Boot ist klar. Weiß	16.40 18.30
9.10.43.			
09.00	Ijmuiden	S 62 aus nach Amsterdam.	
10.50	Amsterdam	S 62 bei A.D.M. fest und Feuer aus.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.10.43.		Boot wird a. K.B. gemeldet zur Instandsetzung der Echolotverkleidung deren Beschädigung durch Taucher im Bunker festgestellt wurde.
11.30	Amsterdam	S 62 und S 86 werden eingedockt . Beginn der Instandsetzungsarbeiten. Unter - wasserteile S 86 i.O.b. - Wegen schlechter Fahrtergebnisse bei letztem Einsatz wird auf S 62 erneut Schraubenwechsel durchgeführt. Voraussichtliche Fertigstellung bis 11.10.43. mittags.
18.30	Ijmuiden	Halbstündige Bereitschaft für S 83, S 89, S 92 und S 94 . Weiss.
10.10.43.		
06.00	Ijmuiden Ijmuiden/Heemstede	Bereitschaft aufgehoben. Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.
11.10.43		
08.00	Ijmuiden	S 98 a.K.B. gemeldet. Instandsetzung Bb.achterer Brennstofftank durch Owst. Zwgst. Ijmuiden im Bunker. (Vgl.Masch.Stör.-Mldg. 3/A von S 98) Voraussichtliche Fertigstellung bis 14.10.43.
15.30	Amsterdam	S 62 und S 86 docken nach beendeter Instand- setzung aus. Boote aus nach Ijmuiden.
16.40	Ijmuiden	S 62 und S 86 im Bunker fest und Feuer aus. Durchführung kleiner Restarbeiten.
18.30	Ijmuiden	Halbstündige Bereitschaft für S 62, S 83, S 89 und S 94. Weiss.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.10.43.		
06.00	Ijmuiden	Bereitschaft aufgehoben.
12.10	Ijmuiden	S 62 und S 86 werden K.B. gemeldet.
	Ijmuiden/Heemstede	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Weiß.
13.10.43.		
	Ijmuiden/Heemstede	Keine besonderen Vorkommnisse.
18.30	Ijmuiden	Halbstündige Bereitschaft S 92, S 80, S 86 und S 67 .
		Weiß.
14.10.43.		
06.00	Ijmuiden	Bereitschaft aufgehoben.
	Ijmuiden/Heemstede	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Weiß.
15.10.43.		
14.25	Ijmuiden	S 86 aus zum Kompensieren.
18.30	Ijmuiden	S 86 im Bunker fest und Feuer aus.
	Ijmuiden	Patin Kompaßanlage i.O.b.
		Der Einbau der Patin - Kompaßanlagen mit Schwingfiltern ist bisher auf den Booten S 62, S 80, S 86, S 92, S 94 und S 98 durchgeführt. Der Einbau auf den Booten S 67, S 83 und S 89 erfolgt Ende November.
18.30	Ijmuiden	Halbstündige Bereitschaft für die Boote S 67, S 86, S 89 und S 94.
		Weiß.

Datum und Uhrzeit
16.10.
06.0
S 62
S 67
S 80
S 83
S 86
S 89
S 92
S 94
S 98

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.43.		
06.00	Ijmuiden	Bereitschaft aufgehoben. Boote Feuer aus.

Weiss.

86

B e t r i e b s s t u n d e n .

S 62 Stb.M. 90 Std. M.M. 104 Std. Bb.M. 90 Std. gesamt.
S 67 Stb.M. 612 Std. M.M. 625 Std. Bb.M. 602 Std. gesamt.
S 80 Stb.M. 409 Std. M.M. 432 Std. Bb.M. 410 Std. gesamt.
S 83 Stb.M. 374 Std. M.M. 406 Std. Bb.M. 18 Std. gesamt.
S 86 Stb.M. 270 Std. M.M. 289 Std. Bb.M. 28 Std. gesamt.
S 89 Stb.M. 278 Std. M.M. 297 Std. Bb.M. 279 Std. gesamt.
S 92 Stb.M. 284 Std. M.M. 308 Std. Bb.M. 290 Std. gesamt.
S 94 Stb.M. 201 Std. M.M. 247 Std. Bb.M. 198 Std. gesamt.
S 98 Stb.M. 192 Std. M.M. 227 Std. Bb.M. 192 Std. gesamt.

Gesehen: Weiss.
Göbbels
Korv.-Kapt. (Ing.) u. Werft-Ing.

rch-
S 83
S 67,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.22		L.G's in 340°.
03.59		Kurs 73°.
04.50		Eingang FT 0441/75: 4. Sfl. mit 8 Booten 04.35 Uhr Hoek ein. F.d.Schn.
04.58	Hoek von Holland	Ansteuerungstonne 1,5 sm Stb. querab passiert. Kurs 38°.
06.00		E.S.-Austausch mit deutschem Westgeleit.
06.05	Ijmuiden	Molen passiert. Eingang FT 0546/76: F.d.S. Mit 3 Booten 06.00 Uhr Hoek einlaufend passiert Chef 8. Sfl.
06.15	Ijmuiden	1. Gruppe Bunker fest. Der Führer der 2. Gruppe, Kommandant S 98, Kapitänleutnant Klose, meldet:
01.54		2. Gruppe entlassen. Kurs 325°, Fahrt 15 sm.
01.57		1. Mine geworfen.
01.58		Kurs 350°.
02.00		Kurs 30°.
02.03		Letzte Mine gefallen. Insgesamt 20 LMB MA II geworfen.
02.02		Kurs 100°. L.G's in etwa 130°, Schatten in 180° gesichtet.
02.05		Auf Fahrt 30 sm gegangen. Schatten, wahrscheinlich Zerstörer, läuft parallel mit den Booten, schießt L.G's und dreht nach kurzer Zeit ab auf Geleitweg mit Nordkurs.
02.06		Kurs 130°.
02.14	qu. 3447 1.u.	Gestoppt, um mit 1. Gruppe zu sammeln. 1. Gruppe nicht gesichtet.
02.19		Mit Kurs 120°, Fahrt 15 sm abgelaufen. 1. Gruppe wird auf U.K. nicht mehr gehört.
02.23		FT Signal abgesetzt: Habe Rückmarsch angetreten. 2. Gruppe 2. Sfl.
02.26		Fahrt 30 sm.
03.00		02° 30' Ost passiert. FT Signal abgesetzt:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mein Standort ist Qu. AN 8473 C rechte Kante Mitte. 2. Gruppe 2. Sfl.
03.15		Ostgrenze Warngebiet passiert.
03.29		Kurs 90°, Fahrt 30 sm.
04.11		Kurs 59°.
05.25		Kurs 120°.
05.29		Kurs 59°.
05.36		Kurs 33°.
06.46	Ijmuiden	Molen passiert.
07.00	Ijmuiden	Bunker fest.
09.00	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt: Kurzbericht 2. Sfl. vom 7./8.10.43. 2. Sfl. 20.00 Uhr mit den Booten S 92,62,83, 94,89,98,80,86,67 aus zur Minenunternehmung bei Tonne 3 A. 20.15 Uhr Molen passiert. Marsch auf Weg rot zur Ansteuerungstonne Hoek von Holland. Von dort mit 3. Sfl. Vormarsch planmäßig gemäß Befehl. 22.05 Uhr Rotte S 62, S 83 wegen Maschinenschaden S 83 Ijmuiden entlassen. 00.15 Uhr fest. Zeitweilig mit 20 sm weitergelaufen wegen Maschinenstörungen auf S 67. 00.23 Uhr Qu. 3473 Mitte 3. Sfl. entlassen. Flottille Vormarsch fortgesetzt. 1. Gruppe Minenverseuchung, 17 LMB, eben nördlich der Tonne 3 A, 2 sm nach Westen über Süd nach Ost. 2. Gruppe, 20 LMB, nördlich der Tonne nach Westen über Norden nach Osten. 1. Gruppe beim Werfen Zerstörer auf Geleitweg im Süden gesichtet. Zerstörer schießt einige L.G's. Sonst beide Gruppen nichts gesichtet. Absolute Grenswetterlage mit starker Beanspruchung der Boote. Nord 4, See 3 - 4, gute Sicht. Auf Anmarsch 3 Minen durch Seegang aus Schienen gesprungen. Bis 07.00 Uhr alle Boote Ijmuiden fest. 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.10.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
9.10.43. 18.30 - 06.00	Heemstede Ijmuiden	Kein Einsatz. S 83, 89, 92, 94 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.
10.10.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
11.10.43. 18.30 - 06.00	Heemstede Ijmuiden	Kein Einsatz. S 83, 89, 94, 62 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.
12.10.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
13.10.43. 18.30 - 06.00	Heemstede Ijmuiden	Kein Einsatz. S 30, 92, 86, 67 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.
14.10.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.10.43.		
13.30 - 06.00	Heemstede Ijmuiden	Kein Einsatz. S 67, 86, 94, 89 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
B.Nr. Gkdos.6145/43 A2

Befehlsstelle, den 20. Dezember 1943.

U.S.
27 DEZ. 1943
Nr. G.Kdos. 6171 Anl. 5

Geheime Kommandosache

An

Führer der Schnellboote Prf.Nr. 1

-5-

In der Anlage werden die Kriegstagebücher der 2., 4., 5., 6. und 8. Schnellboots-Flottille für die Zeit vom 1. bis 15.10.43 zurückgesandt.

Es ist nichts zu bemerken.

Im Auftrage

18. Jan. 1944

LECKBLATT Z7

I Abord

Führer der Schnellboote
B.Nr. 6171 Gkdos ✓ Aop

O.U., d.28.12.43

U.✓

Geheime Kommandosache

1. S.K.L. Gkds.

Marinegruppenkommando Nord und Flottenkommando
3. JAN. 1944
B.Nr. 58 Anl. 5

nach Kenntnisnahme durch Marine-Gruppenkommando Nord auf Flottenkommando vorgelegt.

Im Auftrage!

Reichardt

1/III 435/44 g.K. 5 Anl. -

Da
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.

Übersicht über Liegehäfen der S.-Boote vom1.1o. bis 15.10.43.

Datum	Ijmuiden	Amsterdam	Auf dem Marsche
.10.43.	S 62,67,80,86,92,98,89.	S 83,94	-
.10.43.	S 62,67,80,86,89,92,94,98.	S 83	-
.10.43.	S 62,67,80,86,89,92,94,98.	S 83	-
.10.43.	S 62,67,80,86,89,92,94,98.	S 83	-
.10.43.	S 62,67,80,86,89,92,94,98.	S 83	-
.10.43.	S 62,67,80,86,89,92,83,94,98.	-	-
.10.43.	S 62,67,80,83,86,89,92,94,98.	-	-
.10.43.	S 62,67,80,83,89,92,94,98.	S 86	-
.10.43.	S 67,80,83,98,89,92,94,	S 62,86	-
.10.43.	S 67,80,83,89,92,94 98	S 62,86	-
.10.43.	S 62,67,80,83,86,89,92.94,98	-	-
.10.43.	S 62,67,80,83,86,89,92,94,98	-	-
.10.43.	S 62,67,80,83,86,89,92,94,98	-	-
.10.43.	S 62,67,80,83,86,89,92,94,98		
.10.43.	S 62,67,80,83,86,89,92,94,98		

K.B.-Übersicht vom 1.10. bis 15.10.1943.

Datum	In Dienst	a.K.B.	K.B.	Bemerkungen
1.10.43.	9	2	7	-
2.10.43.	9	1	8	S 94 K.B.
3.10.43.	9	1	8	-
4.10.43.	9	1	8	-
5.10.43.	9	1	8	-
6.10.43.	9	1	8	-
7.10.43.	9	-	9	S 83 K.B.
8.10.43.	9	1	8	S 86 a.K.B. Unterwasserteile
9.10.43.	9	2	7	S 62 a.K.B. Echolotverkleidung
10.10.43.	9	2	7	-
11.10.43.	9	3	6	S 98 a.K.B. Brennstofftank
12.10.43.	9	1	8	S 62 u.S 86 K.B.
13.10.43.	9	1	8	-
14.10.43.	9	1	8	-
15.10.43.	9	4	5	S 62, S 83 u. S 92 a.K.B.Torpedoanlag.

Von 135 in Dienst befindlichen Booten waren 113 einsatzbereit = 84 %

-, den 1. Dezember 1943.

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

des Führers der Schnellboote zum K.F.B. der 2., 4., 6., 8. S.-Flottille vom 1. bis 15. Oktober 1943.

1.) Zum Einsatz der 2., 4., 6., 8., S.-Flottille vom 7./8.10.43:

Die Grenzwetterlage brachte den Vorteil, daß unsere Boote schlecht geortet und sehr spät erst gehört und festgestellt wurden, sodaß die Abwehr erfolglos blieb. Die 4. S.-Flottille ist wahrscheinlich nicht festgestellt worden, ihre Minen werden den Gegner nach Ablauf des dreitägigen U.E.S. überraschen. Die Minenverseuchung der 2. S.-Fl. ist bemerkt worden, sie wird vom Gegner lokalisiert werden können, jedoch wird auch hier die drei- und sechstägige U.E.S.-Einstellung Ärger bereiten und zu unnötigem Minensuchdienst veranlassen. Der Entlastungseinsatz der 8. S.-Fl. kam wegen der schlechten Wetterlage nicht zum Tragen. Auf Grund der fdl. MGB-Aufstellung nördl. der 2. S.-Fl. hätte sie aber wahrscheinlich bei gutem Wetter erheblich in Aktion treten müssen.

Die 6. S.-Fl. ist von einer MGB-Gruppe festgestellt worden. Der Feind war jedoch in der Verfolgung sehr zaghaft und die Minenverseuchung wird er nicht erkannt haben. Nur den ungünstigen Wetterbedingungen ist es wahrscheinlich zu verdanken, daß es mit der bei "Z 14" lauernden MGB-Gruppe nicht zum Kampf gekommen ist. Bereits bevor die Flott. in der Nähe des fdl. Geleitweges war, sichtete sie laufendes LG-Schießen eines Zerstörers, der wohl englische Boote verkannt hat. Bei Annäherung an den Geleitweg wäre die 6. S.-Flottille mit Sicherheit auf diesen Zerstörer gestoßen.

Die letzten beiden Einsätze ließen zwischen Boje 3 und Smith Knoll zwei voneinander unabhängige Zerstörerpatrouillen erkennen. Während früher lediglich der Geleitzug selbst streng bewacht wurde, ist nun festzustellen, daß der Gegner seinen Geleitzugweg insgesamt bewacht, wahrscheinlich um ihn gegen unsere Minentätigkeit zu schützen. Die planmäßige Bekämpfung dieser aus Zerstörern, Minensuchern, Bewachern usw. bestehenden Sich.-Streitkräfte wird sich nicht umgehen lassen und in Zukunft ein Teil unserer S.-Bootstätigkeit sein.

Auch dieser Einsatz bringt die Bestätigung, daß MGB-Gefechte praktisch nicht zu vermeiden sind und ihnen auch kaum ausgewichen werden kann.

Das Verhalten der Flott. im Einsatz war im Großen und Ganzen richtig. Die 4. S.-Fl. hat in Abweichung vom Op.-Befehl gut eine halbe Stunde zu früh verseucht. Mit der gleichzeitigen Wurfzeit soll erreicht werden, daß der Feind nicht von einer Flott. zu ihrem oder zum Nachteil der anderen Flottillen vorzeitig alarmiert wird. Wenn wir an vielen Stellen gleichzeitig vom Feinde wahrgenommen werden, wird die Abwehr am weitest-

b.w.

gehenden zersplittert.

Die FT-Abgabe des Chefs der 8. S.-Flottille über den Rückmarsch zweier Boote war nicht richtig. Gesetzt den Fall, der Feind.wertete diesen Funkspruch zur Alarmierung seiner Küstenstreitkräfte aus, so wäre der dadurch entstehende Nachteil schwerwiegender, als der zwar vorteilhafte Umstand, daß die 2. und 8. S.-Flottille sich vor ihrer Auflösung wiederfanden. Der Op.-Befehl für beide Flott. war klar und einfach und erforderte keinen erneuten Besteckvergleich und kein erneutes Sammeln. Der Chef der 8. S.-Flottille mußte die Boote entlassen und ohne FT-Abgabe mit den restlichen Booten seine Patrouille beziehen. Falls es im weiteren Verlauf des Einsatzes als notwendig erschien, durfte der Funkspruch erst dann abgesetzt werden, nachdem der Einsatz vom Gegner festgestellt war. Die Tatsache, daß die 4. S.-Flott. weder von Bewachern noch von der Landortung festgestellt worden ist, und höchstens an ihrem UK-Verkehr erkannt worden sein kann, zeigt, wie wichtig es ist, daß Minenverseuchungen so vorbereitet werden, daß sie, solange sie noch ohne Feindeinwirkung vorsichgehen, ohne UK-Befehle nur mit Kursänderungen und optischen Signalen durchgeführt werden können.

2.) Zum K.T.B. der 6. S.-Flottille, Seite 5, 0440 Uhr:

Die Beschießung von S 114 durch ein R.-Boot unmittelbar vor dem Einlaufen Ijmuiden wird mit der 1. Sich.Div. durch den F.d.S. geklärt.

3.) Zu den K.T.B.'s der Flottilleningenieure ist nichts zu bemerken.

Fregattenkapitän.

52° 30'
1° 30'
2°
2° 30'
3°
Lowestoft
3C Bl 15°
3A Bl 15°
3 Bl(3) 20°
54B Bl 10°
50A Bl 25°
52
54 Bl 30°
7669
8473
8485
113°
292°
130°
Wes
Boole
Boole
Boole

Wegeskizze 2.S.fl.

Vom 7/8.10.43

Boote: S92, S88, S94 Weg ——
Boote: S98, S80, S86, S67 Weg ——
Boote: S62, S83. Weg ——
Minenverseuchung ——
Aufzulegen auf D53 N.u.S.

3°
3°30'
4°
4°30'
IJmuiden
Noordwijk
Scheveningen
's Gravenhage
73°
274°
90°
180°
053°
052°
052½°
052½°
053°
052½°
052½°
B.V.
B.V.
2211
2200
2245
2254
2211
2200
1745
1745
1745

PG-71275-NID

PG/ 71275

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.10. - 31.10.1943

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

KTB 35721

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der

2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. - 31. 10. 1943.

V

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t.

Taktische Gliederung: -

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt. z.S.	Schlenck
S 30	Oblt. z.S.	von Stempel
S 33	Oblt. z.S.	Pinger
S 36	Oblt. z.S.	Wendler
S 39	Oblt. z.S.	Howaldt
S 92	Ltnt. z.S.	Neugebauer
S 94	Ob.Strm.(K.C.A.)	Boseniuk
S 98	Kaptlt.	Klose

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41275. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK OR ON SEPARATE SHEETS OF PAPER.

Ausl. Kgn. 1/Flt. 2629 /44 g.K.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
16.-22.10.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.	18.00
23.10.43.	Heemstede	F.d.S. befiehlt Durchführung Torpedoeinsatz für Hoofdenflottillen. Chef F.d.S. steigt auf Führerboot S 94 ein und führt von dort aus Unternehmung.	18.15
18.15	Ijmuiden WSW 5, See 3 - 4	1. Gruppe: S 94, 89, 80, 83, 2. Gruppe: S 98, 92, 86, 67 ausgelaufen. Anmarsch erfolgt bis zu Qu. 3513 M.r.	18.25 19.55
19.19	Qu. 3513 M.r. WSW 5 - 6, See 4 - 5, c 6	Auf Grund des sehr harten Einsetzens der Boote und der äußerst starken Beanspruchung der Verbände beim Anlaufen gegen die See gibt Chef F.d.S. Rückmarschbefehl. Die F.T. des Führerbootes fällt für kurze Zeit aus, da durch die überkommenden Seen Wasser in den Funkraum eindringt. Der Kompaß des Führerbootes fällt ~~für kurze Zeit~~ aus, so daß S 98 als taktische Nr. 1 eingesetzt werden muß.	20.33 20.37 20.51 21.00
20.50	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.	21.09
24.10.43.	Heemstede	Einsatzbefehl: Torpedostichansatz der 2., 4., 6. und 8. Sfl. im Raum der Tonne 57 bis 57 Cäsar auf Nordgeleit in Gruppen zu 3 - 5 Booten. Gesamtführung Chef F.d.S. auf Führerboot der 2. Sfl. 2. Sfl. sticht 00.30 Uhr mit 1. Gruppe bei N, 2. Gruppe bei L. Angriff auf alle Fahrzeuge vom Bewacher an aufwärts freigegeben. (Gesamtbefehl siehe K.T.B. des F.d.S.) Unternehmung läuft unter dem Stichwort "Horrido".	21.37 21.57 22.14 22.30 22.40 22.45

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
13.00	Ijmuiden "	Chef F.d.S., Freg.Kapt. Petersen, steigt als Führer der Unternehmung "Horrido" auf dem Führerboot der 2. Sfl. S 94 ein. Mit den Booten 1. Gruppe S 94,39,80,62,83, 2. Gruppe S 98,92,36,67 Bunker ausgelaufen.
13.15	Ijmuiden 1 Mann/Riss mit Aufzug vorgeholt	Molen passiert. 2. Gruppe der 6. Sfl. (4 Boote) unter Führung Kaptlt. Witt hängt sich an Flottille zum gemeinsamen Anmarsch an. Waffen angeschossen.
13.25	Ijmuiden	Ansteuerungstonne passiert. Kurs 310°,
	Umlaufende Winde 1-2,	Fahrt 30 sm.
19.55	See 1, leichte Dünung	Eingang FT 1947/7:
	mäßige Sicht mit an-	Während der ganzen Nacht fliegt eigene Luft-
	schließender Sichtbes-	-waffe holländische Küste ein und aus.
	serung. C 3	F.d.S.
20.33	Starkes Wetterleuchten	Kurs 285°.
20.37	im Nordwesten.	Eingang FT 2030/3:
		Ungewöhnlich starke M.G.B.- und Seenotdienst-
		tätigkeit südlich 5230 N.
		F.d.S.
20.51		Ostgrenze Warngebiet passiert.
21.00		Eingang FT 2056/9:
		Stich 00.30 Uhr wie befohlen.
		F.d.S.
21.09		Eingang FT 2101/10:
		4 V.P.-Boote westlich Ijmuiden auf Position.
		F.d.S.
21.37		Kurs 270°.
21.57	Wind SSW 2 - 3, See	Kurs 210°, Fahrt 20 sm. 2. Gruppe 6. Sfl. als
	1 - 2, gute Sicht,	Stb.-Kolonne aufgedampft.
22.14	C 2,	Fahrt 9 sm.
22.30		Tonne Blz, Gr. 2, 10 sec. grün voraus in Sicht.
22.40		Tonne Blz. 5 sec. weiß in Sicht.
22.45		Gestoppt. Tonne Blz. 20 sec. und Tonne Blz. Gr. 3, 15 sec. in Sicht. Auf Grund der Sichtung der Tonnen mußte eine Besteckversetzung in Richtung 230° 5 sm festgestellt werden. Durch Standortvergleich der Boote und Teilung

THIS DOCUMENT I
ADMIRALTY PR[illegible] KT
AND ITS REGISTERED N[illegible]
P C/71295. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE M
ON IT, EX[illegible] START A
SHO[illegible] R ON
RECOR[illegible] ATE SHE
QUOTI[illegible] R.D NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		der Tonnen wurde folgender Standort an Boote übermittelt: Qu. 7369 u.K.l.
22.49		Eingang FT 2241/11: Holländische Küste 1 - 3 sm Feuersicht. Leichter Bodennebel. F.d.S.
23.10		2. Gruppe 2. Sfl. und 2. Gruppe 6. Sfl. angewiesen 4 sm parallel zum Geleitzugweg nach Südosten und Nordwesten abzulaufen um dann rechtzeitig auf befohlene Punkte Lucie und Paul zu gehen. Beide Gruppen entlassen.
23.16		L.G.- und Seezielbeschuß in 230°. Es mußte sich wahrscheinlich um die 1. Gruppe der 6. Sfl. handeln.
23.18		Eingang FT 2312/12: Minensucher westlich "Smith Knoll" sonst Ruhe F.d.S.
23.26		Eingang FT 2323/13: Boote festgestellt. F.d.S.
23.30		Nochmaliger L.G.- und Seezielbeschuß in der selben Richtung.
23.34		Schnellaufender Schatten passiert im Abstand von etwa 1000 m gestoppt liegende Boote im Süden und geht, nachdem die Boote passiert sind, auf Stopp und kommt langsam im Südosten außer Sicht. Auf U.K. nach Namen gefragt, keine Antwort. Auf Grund nachträglicher Auswertung muß es sich um das Boot S 76 gehandelt haben.
23.42		Eingang FT 2322/15: Mehrere Zerstörer bei R. und S. Chef 6. Sfl.
23.45		Vormarsch mit Kurs 193°, Fahrt 7 sm, fortgesetzt. Spitze Keilformation.
23.51		Erneut L.G. in 230°.
23.59		Eingang FT 2355/14: Zerstörer meldet 23.15 Uhr S.-Boote bei Paula. F.d.S.
00.10		Eingang Funksignal 16:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		1. Gruppe 6. Sfl. Motorkanonenboot. F.d.S.
00.27		Bei grüner Wracktonne Blz. Gr. 2, 10 sec. 3/4 sm vom Weg entfernt gestoppt und Weg gut eingesehen. Nichts gesichtet. Feuersicht etwa 6 sm. Schattensicht zu dieser Zeit etwa 3000 m.
00.28		meldet S 86, welches bei der 2. Gruppe 4 sm südlich steht, einen Schatten.
00.30		L.G.-, Seeziel- und Flamaschinenwaffenbeschuß in Richtung 120°. Boote der 2. Gruppe werden von einem Zerstörer gejagt und abgedrängt. L.G's liegen so weit im Norden, daß eigene Boote ebenfalls beleuchtet. Mit Kurs 350° und Fahrt 15 sm etwa eine sm abgelaufen.
00.30		Eingang FT 0023/17: 8. Sfl. 01.30 Uhr stechen Bruno und Zet. F.d.S.
00.31		Eingang Funksignal 13: 1. Gruppe 6. Sfl. Operieren nach Norden. F.d.S.
00.33		Gestoppt.
00.36		Eingang Funksignal 19: Zerstörer L. 2. Gruppe 2. Sfl.
00.39	SSW 2, See 1, langsame Sichtverschlechterung.	Motorengeräusche achteraus auf den Geleitweg, wandern nach Nordwesten. Vermutlich M.G.B's.
00.42		Eingang Funksignal 20: Zerstörer Jot. 2. Gruppe 4. Sfl.
00.46		Eingang Funksignal 21: Zerstörer Gustav. 1. Gruppe 4. Sfl.
00.49		L.G's in 120° sehr weit entfernt, vermutlich in Nähe der 4. Sfl.
00.51		L.G.-, Seeziel- und Maschinenwaffenbeschuß in Richtung 300°, in Nähe der 2. Gruppe 6. Sfl.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roeper's' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.54		Eingang Funksignal 22: Werde gejagt. 1. Gruppe 4. Sfl.
00.58		Eingang Funksignal 23: S 76 Lage melden. 6. Sfl.
01.00		Unterwasserdetonationen.
01.11		Eingang FT 2356/24: F.d.S. Qu. 7367 r.o. durch mehrere Zerstörer verjagt. Schlechte Sicht. Chef 6. Sfl.
01.13		Eingang FT 0055/25: Chef 6. Sfl. Laufe allein mit L.F. auf Bezugspunkt. S 76
01.14		Um Weg erneut voll einzusehen, wird Kurs 180° und Fahrt 7 sm grüne Wracktonne angesteuert.
01.16		Gestoppt. Bis 01.40 Uhr wurden mehrmals L.G's sowohl im Norden als auch im Süden mit darauf folgendem Seezielbeschuß gesichtet. Da L.G's teilweise in der Nähe der eigenen Boote lagen, mehrmals mit geringer Fahrt und verschiedenen Kursen auf- und abgestanden.
01.45		Eingang Funksignal 27: Motorkanonenboot AN 7368 M.u. S 74
01.47		Eingang Funksignal 26: Habe Rückmarsch angetreten AN 3149 r.M. Kurs Ost. Fahrt 20 sm. 1. Gruppe 4. Sfl.
01.50		Da eine gewisse Ruhe eingetreten war, nochmals grüne Wracktonne mit Kurs 180° und Fahrt 9 sm angesteuert. Tonne wurde erreicht, Geleitzugweg wiederum eingesehen und nichts gesichtet.
01.50		Eingang FT 0139/28: M.G.B. Qu. AN 3193. F.d.Schn.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.55		Eingang Funksignal 29: 2 Zerstörer AR ("Nord Nord") 10. Boot B.-Flott. (S 110) (vermutlich unklar.) Geleitzug steht in Kolonnenform 3 reihig. (vermutlich unklar.) (2 Buchst. "N" Nord") 8. Sfl. Funksignal enthält vermutlich 2 unklare Gruppen.
01.58		Eingang Funksignal 27: Motorkanonenboot AN 3153 l.o. F.d.S. Wegen weiterer Sichtverschlechterung Rückmarsch angetreten. Kurs 3°, Fahrt 15 sm.
02.13		Ausgang Funksignal 30: Rückmarsch antreten. Chef F.d.S.
02.18		Eingang Funksignal 31: Habe Rückmarsch angetreten. 2. Gruppe 6. Sfl.
02.18		Eingang Funksignal 32: S 76 Lage melden. F.d.S.
		Da U.K.-Verbindung mit 2. Gruppe vorhanden war, diese angewiesen, über Trennungspunkt zu marschieren.
02.20		Fahrt 30 sm.
02.24		Eingang Funksignal 33: Motorkanonenboot AN 3159. Brauche Hilfe. S 110
02.25		2 Schatten Stb. voraus nach Nordwesten ausgewichen, als M.V.B's erkannt und durch Kurzsignal gemeldet, wahrscheinlich waren es dieselben M.V.B's, die S 74 gemeldet hatte.
02.25		Ausgang Funksignal 35: Motorkanonenboot AN 7393 M.o. 1. Gruppe 2. Sfl.
02.37		Eingang Funksignal 34: S 135

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 19

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Eigenen Standort melden. S 74.
02.45		Nach Umgehung Kurs 30°.
02.54		Eingang FT 0230/37: F.d.S. Weiche M.G.B. nach Süden aus, Fahrt 30 sm. S 76.
02.54		Eingang FT 0222/36: S 88 qu. AN 8159 l.u. durch M.G.B. vernichtet. Brauche dringend Hilfe. S 110.
02.55		Kurs 90°. Chef F.d.S. beabsichtigte dem Boot S 110 zu Hilfe zu kommen, da nicht ganz klar war, ob S 110 allein war oder sogar beschädigt
02.55		Eingang Funksignal 38: Mein Standort ist qu AN 8145 M. S 135
03.00		Eingang Funksignal 39: F.d.S. Operiere nach S 110, 4 S.-Boote. S 87.
		Dieses Funksignal brachte keine Klarheit in die Gesamtlage.
03.03		Eingang Funksignal 40: Mein Standort ist AN 8145 Mitte. S 135.
03.05		Eingang Funksignal 41: F.d.S. Suche AN 8159 S 110. S 87.
03.17		Kurs 119° um qu. 8159 l.u. anzusteuern, wo S 88 verloren gegangen war.
03.29		Um Klarheit zu schaffen setzte Chef F.d.S. folgendes Funksignal ab: Ausgang Funksignal 43: S 110 Kurs, Fahrt, eigenen Standort melden. Chef F.d.S.
		Da 2. Gruppe der eigenen Flottille in der Nähe stand, forderte ich diese auf, einen grünen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.34		Stern zu schießen und zu sammeln. Kurs 143°. Auf gestoppt liegende 2. Gruppe zugelaufen und Befehl zum Anhängen gegeben.
03.40		Kurs 119°. 2. Gruppe angehängt. Zur gleichen Zeit meldete sich Chef der 8. Sfl. auf der U.K. Durch Verwechslung beim Abhören der U.K.-Namen "Sepp" und "Pips" bestand der Eindruck, daß nicht der Chef der 8. sondern Chef der 6. Sfl. in der Nähe sein mußte. Dieser Irrtum wurde während der ganzen Zeit bis kurz vor dem Einlaufen angenommen, auch von den übrigen Booten der Flottille ebenso mißverstanden. Ein Zeichen, daß bei nicht voller Lautstärke, die U.K. als Führungsmittel neben vielen anderen Nachteilen ungenügend ist. Der Chef der 8. Sfl. stand hinter den Booten.
03.47		Eingang Funksignal 46: M.G.B. AN 8153 r.M. F.d.S.
03.48		Kurs auf 90° geändert.
03.51		Auf 50° gegangen um die vom F.d.S. gemeldeten M.G.B's zu umgehen, um ungehindert an die Unfallstelle S 88 zu kommen.
03.50		Eingang FT 0334/44: Chef F.d.S. Habe gestoppt AN 8159 r.u. S 110.
		Durch diesen Funkspruch war immer noch nicht klar 1.) Ob S 110 zusätzlich schwer beschädigt. 2.) Welche Boote sich bei S 110 befanden.
03.55		Eingang FT 0306/45: Chef F.d.S. Habe während Gefecht Fühlung mit S 63 verloren. S 110
		Es mußte also angenommen werden, daß wahrscheinlich außer S 110 nur noch ein Rottenknecht in der Nähe war.
03.58		Zur Unterrichtung S 110 setzte Chef F.d.S.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		folgenden Funkspruch ab:
		Ausgang FT 0339/47:
		S 110
		Stehe 04.00 Uhr Qu. 3159 l.u.
		Chef 2. Sfl.
04.02		Auf Kurs 90° gegangen.
04.05		Eingang Funksignal 49:
		S 63
		Lage melden.
		F.d.S.
04.10		Eingang FT 0310/48:
		F.d.S.
		Habe Schwerverwundete an Bord, erbitte Sanka zur Fischhalle.
		S 74.
04.11	Qu. 3159 r.o.E.	Da auf der U.K. mehrere Boote der anderen Flottillen zu hören waren und Chef 3. Sfl. plötzlich Schatten meldete, gestoppt, um eventuell rechtzeitig zu Hilfe zu kommen. Versucht, auf U.K. Klarheit zu erzielen, jedoch war der U.K.-Kanal so überlastet, daß kaum eine Meldung richtig durchkam.
04.19		In 240° heftiges Gefecht mit Flamaschinenwaffen. Ich hatte zuerst den Eindruck, als wenn sich eigene Bootsgruppen gegenseitig beschossen. Durch U.K. war keine Klarheit zu erzielen, wer gegen wen geschossen hatte.
		Kurze Zeit darauf meldete Chef 3. Sfl., er habe insgesamt 23 Mann der Boote S 33 und S 63 gerettet, darunter den Kommandanten S 63.
04.30		Eingang Fugksignal 50:
		Bin im Gefecht mit ...
		S 65 (unklar) = (M.G.B.)
		S 122
		Funksignal war nicht ganz klar, Chef F.d.S. befahl, um sich endlich Klarheit zu schaffen, Abgabe folgenden Funksignals:
04.35		Ausgang Funksignal:
		6., 3. Sfl.
		Lage melden.
		Chef F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Zeitweilig wurde auf der U.K. auch S 110 gehört, jedoch ohne eine ausreichende Verständigung zu erzielen.
04.38		Eingang FT 0428/52:
		Letzter Standort S 63 Qu. AN 3158 u.H.
		F.d.S.
04.42		Eingang Funksignal 53:
		Chef F.d.S.
		Habe Rückmarsch angetreten.
		4. Sfl.
04.48		Eingang Funksignal 54:
		1. Gruppe 6. Sfl. alles klar.
04.49		Da Flottillen zum großen Teil alles klar meldeten und die Zeit drängte, um vor Helligkeit die Küste zu erreichen, Rückmarsch fortgesetzt und an S 110 nochmals folgendes Funksignal abgesetzt:
04.54		Ausgang Funksignal 55:
		S 110
		Rückmarsch antreten, Fahrt, eigenen Standort melden.
		Chef F.d.S.
		Kurs 135°, Fahrt 30 sm.
05.06		Kurs 129°.
05.11		Eingang Funksignal 57:
		S 64
		Kurs, Fahrt, eigenen Standort melden.
		S 127.
05.16		Eingang FT 0505/56:
		6 M.G.B's vor Den Helder.
		F.d.S.
05.18		Eingang Funksignal 58:
		Chef F.d.S., S 87, 99, 117.
		Kurs 110°, Fahrt 33 sm, AN 3192 M, alles klar.
05.30		Eingang Funksignal 60:
		S 64
		Habe Rückmarsch angetreten. Mein Standort ist AN 3192.
		S 127.
05.31		Eingang Funksignal 59:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mein Standort ist AN 81 N.o., Kurs 125°. S 64.
05.32		Schatten in 110° kommt langsam näher, dreht dann nach Osten ab, so daß zuerst der Eindruck bestand, daß es sich um ein allein fahrendes eigenes Boot handelte.
05.36		Boot geht dann mit der Fahrt hoch und läuft etwa 1200 m vorne am eigenen Verband vorbei. Feuer eröffnet, Boot erwidert das Feuer nicht und kommt bald auf südwestlichen Kursen außer Sicht. Da keine Zeit zum Nachstoßen und das Boot sehr schnell war, weitergelaufen, annehme M.T.B.
05.46		Eingang FT 0540/61: Holland-Küste wenige hundert Meter Sicht. F.d.S.
05.49		Eingang FT 0321/47: F.d.S. Rückmarsch angetreten. Erbitte Sanka. 6. Sfl.
		Da im Funksignal 58 keine Unterschrift angegeben war, nochmals S 110 Standort angefragt. Tatsächlich hat S 110 seine Unterschrift mit gegeben, sie wurde auf dem Führerboot nicht gehört.
05.54		Ausgang Funksignal 62: S 110 Fahrt, Kurs, eigenen Standort melden. Chef F.d.S.
06.08		Eingang Funksignal 63: Chef F.d.S. Mein Standort ist AN 8513 r.M., Kurs 130°, Fahrt 33 sm. S 110
		Danach stand S 110 vor dem Verband und lief hohe Fahrt.
06.19		Eingang Funksignal 64: S 76 Eigenen Standort melden. S 114.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
06.52		Eingang FT 0624/65: Chef 6. Sfl. Eingelaufen. S 76.
07.06		Tonne Ysop passiert.
07.14	Sicht 200 m	Ansteuerungstonne Ijmuiden passiert.
07.16		Eingang FT 0651/66: F.d.S. Bei "Egmond" auf Strand gelaufen. Erbitte Schlepperhilfe. Einlaufen mit übrigen Booten Ijmuiden. Chef 6. Sfl.
07.22	Ijmuiden	Molen passiert.
07.35	Nebel	Alle Boote Bunker fest.
		Kaptlt. Klose, Kommandant S 93, Gruppenführer der 2. Gruppe meldet:
23.17	Qu. 7369 u.K.l.	2. Gruppe entlassen. Mit Kurs 116°, Fahrt 9 sm parallel zum Weg 3 sm abgelaufen.
23.43		Mit Kurs 190°, Fahrt 9 sm Punkt Lucie angesteuert. Nach Anloten einer Sandbank und Tonnensicht, genauer Schiffsort 2,5 sm vom Weg.
00.04	Laufende Sichtverschlechterung.	Gestoppt, um zu befohlener Zeit auf Geleitzugweg vorzustoßen. Im Norden L.G's und Maschinenwaffenfeuer.
00.19		Kurs 190°, Fahrt 9 sm.
00.28		Zerstörer aus 170° mit hoher Fahrt in Lage Null aus nächster Entfernung anlaufend gesichtet. Mit Kurs 0°, Fahrt 33 sm Gruppe gemeinsam abgelaufen. Zerstörer eröffnet das Feuer mit L.G's, Maschinenwaffen und Seeziel. Eigene Boote erwidern das Feuer. Abwehr durch Schreckbombe und Nebelbojen.
00.32		Zerstörer bleibt zurück und stellt Feuer ein. Auf Kurs 10°, Fahrt 15 sm gegangen.
00.33		Gestoppt. Keine Treffer und Ausfälle. Im Süden und Norden andauernder L.G.- und zeitweiliger Maschinenwaffenbeschuß.
00.35		Funksignal abgegeben:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Zerstörer Lucie. 2. Gruppe 2. Sfl.
00.41		Mit Kurs 190°, Fahrt 9 sm erneut Punkt Lucie angelaufen.
00.50		Gestoppt, 2 sm vom Weg ab liegen geblieben. Nichts gesichtet.
02.15		Eingang Funksignal: Rückmarsch antreten. Chef F.d.S.
		Da auch von im Süden stehenden Gruppen kein Geleitzug gemeldet, Rückmarsch gemäß FT-Befehl angetreten.
02.15		Mit Kurs 23°, Fahrt 9 sm Qu. 3144 M.o. angesteuert.
02.28		Eingang Funksignal: M.G.B. AN 8159. Brauche Hilfe. S 110.
02.30		Fahrt 30 sm.
02.54		Eingang FT 0222/36: S 88 AN 8159 1.u. durch M.G.B. vernichtet, brauche dringend Hilfe. S 110.
02.55		Kurs 90°, Fahrt 30 sm.
03.05		Eingang Funksignal: F.d.S. Suche AN 8159 S 110. S 87.
		Durch U.K.-Verkehr wird festgestellt, daß 1. Gruppe sich achteraus befindet.
03.08		Auf 20 sm gegangen, um 1. Gruppe aufkommen zu lassen.
03.15		Kurs 105°.
03.18		Nach U.-A.-Verständigung mit Führerboot auf Kurs 130° gegangen um Qu. 8159 anzusteuern, in dem sich havarierte Boote befinden.
03.24		Eingang Funksignal: S 110 Kurs, Fahrt, eigenen Standort melden. Chef F.d.S.
03.25		Fahrt 30 sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.33		Grünen Stern geschossen, um mit 1. Gruppe zu sammeln.
03.34		Eingang FT 0324/44: Chef F.d.S. Habe gestoppt. Qu. 8159 r.u. S 110.
03.34		Gestoppt.
03.35		Nach NES-Austausch an 1. Gruppe angehängt.
11.00	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt: Kurzbericht 2. Sfl. Nacht 24./25.10.43. 18.00 Uhr mit den Booten S 94,89,80,62,83, 2. Gruppe S 93,92,86,67 Ijmuiden ausgelaufen zum Torpedostichansatz Hoofdenflottillen zwischen Tonne 57 und 57 Cäsar. Gesamtführung Chef F.d.S. auf Führerboot 2. Sfl. 13.15 Uhr mit 2. Gruppe 6. Sfl. (4 Boote) Molen passiert. Vormarsch planmäßig über Qu. 8167 r.K.M. nach 8145 r.K.o. nach Qu. 8144 M.o. Von dort nach Qu. 7369 u.K.l. Dort 2. Gruppe 2. Sfl. und 2. Gruppe 6. Sfl. planmäßig nach Lucie und Paul entlassen. 23.45 Uhr vom Trennungspunkt Punkt Nanni angesteuert, 00.30 Uhr bei Wracktonne Blz. 2, 10 sec. grün, Weg wie befohlen eingesehen. Nichts gesichtet. Da sowohl im Norden als auch im Süden Boote anderer Flottillen von Zerstörern gejagt und eigene Gruppen teilweise durch L.G's beleuchtet werden, Gruppe 1,5 sm vom Wege abgezogen und dort Lauerstellung eingenommen. Mehrmals Motorengeräusche, Seeziel-, L.G.- und Flamaschinenwaffenbeschuß nebenstehender Gruppen gesichtet und wahrgenommen. 01.14 Uhr und 01.50 Uhr nochmals zu grüner Wracktonne vorgestoßen und Weg einwandfrei eingesehen. Da übrige Gruppen außer Zerstörern kein Geleit gemeldet hatten, Entschluß Rückmarsch um 02.13 Uhr befohlen und angetreten. Rückmarsch über Trennungspunkt, dort 2 M.G.B's gesichtet und durch FT gemeldet, über Qu. 8144 1.o. nach Qu. 8145 r.K.o. Auf Hilfefunkspruch von S 110 Qu. 8159 1.u. angesteuert. 03.40 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		mit 2. Gruppe gesammelt und 04.11 Uhr Qu. 3159 r.o.E. gestoppt. Es wurde versucht S 110 Hilfe zu gewähren, wobei durch U.A. festgestellt wurde, daß Überlebende von S 33 und S 63 durch 3. Sfl. aufgenommen wurden. Anschließend Rückmarsch für übrige Gruppen nochmals befohlen und selbst angetreten. 05.3 Uhr 1 M.G.B., welches Flottille mit überlegener Geschwindigkeit passierte, beschossen. Wegen Zeitmangels und noch großer Entfernung von eigener Küste keine weitere Verfolgung. 07.06 Uhr Tonne fsop, 07.22 Uhr Molen Ijmuiden mit allen 9 Booten passiert. 07.35 Uhr Bunker Ijmuiden fest. Wetter: Auf Vormarsch anfangs Windstille, mäßige Sicht, dann Aufklaren am Geleitweg zuerst Sichtbesserung, dann Verschlechterung mit schlechter Sicht. Wind SSW 2 - 3, Seegang 2. Alle Boote K.B. Keine Ausfälle. 2. Gruppe Qu. 7369 u.K.l. entlassen, 4 sm parallel zum Weg nach Süden gelaufen, von dort bis Punkt Lucie. Um 00.30 Uhr Weg südlich Tonne 55 Bruno wie befohlen eingesehen. Gestoppt liegende Boote werden durch mit hoher Fahrt anlaufenden Zerstörer hochgejagt. Stärkster Beschuß aller Waffen auf nahe Entfernung. Mit 4 cm geantwortet. Nach Abschütteln des Zerstörers erneut angelaufen und bis Rückmarschbefehl 1,5 sm vom Weg bei Punkt Lucie gelauert, nichts gesichtet. 02.20 Uhr nach Befehl Rückmarsch angetreten. 03.40 Uhr ohne weitere Ereignisse mit 1. Gruppe gesammelt. 2. Sfl.
25.10.43.	Heemstede	Ruhe.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.-28.10.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen schlechter Sicht und Nebel.
29.10.43. 13.00 - 06.00	Heemstede	Besatzungen S 62, 83, 89, 94 liegen in einstündiger Bereitschaft im Stützpunkt.
30.-31.10.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen schlechter Sicht und Nebel.

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

F.d.S.

Kriegstagebuch.

Abschnitt - Maschine.

Flottillening enieur: Obltn.(Ing) Weiß
2.Flottillening enieur: Ob.Fähnr.(Ing)d.R. Cartellieri

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Boot	Leitender Maschinist
	S 62	Ob.Masch. Dörner
	S 67	Ob.Masch. Knape
	S 80	Ob.Masch. Hattwig
	S 83	Ob.Masch. Nehren
	S 86	Ob.Masch. Dittrich
	S 89	Stbs.Ob.Masch. Laue
	S 92	Ob.Masch. Hansen
	S 94	Ob.Masch. Neumann
	S 98	Ob.Masch. Ewtuschenko

Angefangen: 16. Oktober 1943.
Abgeschlossen: 31. Oktober 1943.

Zu beziehen vom Bordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.43.		
06.00	Ijmuiden	Halbstündige Bereitschaft auf S 67, S 86, S 89 und S 94 aufgehoben. Boote Feuer aus.
	Ijmuiden	Am 15.10. sind auf den Booten S 62, S 83, S 92 und S 98 die Arbeiten zum Einbau F A T Stellzeug in der Torpedoanlage begonnen worden. Die Boote werden außer K.B. gemeldet. Voraussichtliche Beendigung der Arbeiten am 20.10.43.
	Ijmuiden	Der durch den Owst. Ijmuiden augebaute Brennstofftank von S 98 kann bei der vorgesehenen Firma nicht geschweißt werden, da kein Spezial-Schweißer vorhanden. Instandsetzung wird durch A.D.M. Amsterdam durchgeführt. Voraussichtliche Beendigung des Einbaus auf S 98 am 19.10.43.
13.00	Ijmuiden	Auf S 86 wurde durch Taucher eine leichte Beschädigung eines Flügels der Bb. Schraube festgestellt. Zur Instandsetzung verholt das Boot nach Amsterdam und dockt bei A.D.M. ein, wo der Schraubenflügel sofort nachgerichtet wird.
17.25	Ijmuiden	S 86 im Bunker fest und Feuer aus. Boot ist klar.
		Weiss.
17.bis 19.10.43.	Ijmuiden	Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Weiss.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.10.43.		
	Ijmuiden	Auf S 98 ist der Einbau des Brennstofftanks beendet. Die Arbeiten an der Torpedoanlage auf den Booten S 62, S 83, S 92 und S 98 sind ebenfalls beendet. Die Boote werden K.B. gemeldet. Damit liegt die Flottille mit 9 klaren Booten (100 %) einsatzbereit im Bunker.
		Weiss.
21.bis 22.10.43.	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Weiss.
23.10.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für 18.00 Uhr zum Torpedo - Einsatz.
18.00	Ijmuiden	S 62, S 67, S 80, S 83, S 86, S 89, S 92, S 94 und S 98 zur Unternehmung ausgelaufen.
18.30	In See	Auf S 62 fällt der 24 V Umformer durch Schluß im Anker des Antriebsmotors aus. (Vgl. Masch. Stör. Mldg. Nr. 16/A von S 62) Boot tritt Rückmarsch an.
19.15	Ijmuiden	S 62 im Bunker fest und Feuer aus. Sofort Beginn mit Auswechseln des Umformer-Aggregates.
19.30	In See	Wegen Wetterlage tritt Flottille Rückmarsch an.
20.50	Ijmuiden	S 67, S 80, S 83, S 86, S 89, S 92, S 94 und S 98 im Bunker fest und Feuer aus. Keine weiteren Ausfälle in den Maschinenanlagen.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 19

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.10.43.		
22.00	Ijmuiden	Auf S 62 sind Einbauarbeiten beendet. Boot ist wieder einsatzklar. Weiss.
24.10.43.		
10.00	Ijmuiden	S 94 aus zur Kompaßerprobung.
11.15	Ijmuiden	S 94 ~~eim~~ im Bunker fest und Feuer aus. Kompaßanlage ist klar.
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für 18.00 Uhr zum Torpedo - Einsatz.
18.00	Ijmuiden	S 62, S 67, S 80, S 83, S 86, S 89, S 92, S 94 und S 98 zur Unternehmung ausgelaufen. Weiss.
25.10.43.		
bis 07.40	Ijmuiden	Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus. Auf S 80 war leichter Wassereinbruch durch Riß in einem Flansch der Stb. Schleichfahrt-abgasleitung. (Vgl. Masch. Stör. Mldg. Nr. 4/A von S 80) Zur Instandsetzung dockt Boot am 26.10.43. vormittags bei A.D.M. Amsterdam ein. Keine weiteren Ausfälle in den Maschinenanlagen. Weiss.
26.10.43.		
08.45	Ijmuiden	S 80 aus nach Amsterdam.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.10.43.		
10.15	Amsterdam	S 80 bei A.D.M. fest und Feuer aus. Boot wird eingedockt. Ausbau und Instandsetzung des Zwischenstückes in der Abgasleitung. Bei Untersuchung der Unterwasserteile wird festgestellt, daß die Hauptruderbeplattung und die Gummierung der Mittelwelle beschädigt sind. (Vgl. Masch. Stör. Mldg. Nr. 5/A von S 80) Beide Schäden werden behelfsmäßig beseitigt, da Boot für augenblickliche Einsatzlage klar bleiben soll. Gründliche Instandsetzung für Anfang November vorgesehen.
15.20	Amsterdam	Nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten und Ausdocken läuft S 80 nach Ijmuiden aus.
16.55	Ijmuiden	S 80 im Bunker fest und Feuer aus. Boot ist wieder einsatzklar. Weiss.
27.10.43.		
18.00	Ijmuiden/Heemstede	Einstündige Bereitschaft auf den Booten S 62, S 83, S 89 und S 94. Weiss.
28.10.43.		
06.00	Ijmuiden	Bereitschaft aufgehoben.
vorm.	Ijmuiden	Bei Hafenbetrieb fällt auf S 86 Stb. Verdichter aus. (Vgl. Masch. Stör. Mldg. Nr. 3/B von S 86) Ausbau und Einbau eines neuen Verdichters wird sofort in Angriff genommen. Boot bleibt einsatzklar. Weiss.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.bis 31.10.43.	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.

Betriebsstunden.

S 62	Stb.M.	100 Std.	M.M.	116 Std.	Bb.M.	100 Std.	gesamt.
S.67	Stb.M.	624 Std.	M.M.	639 Std.	Bb.M.	613 Std.	gesamt.
S 80	Stb.M.	422 Std.	M.M.	449 Std.	Bb.M.	424 Std.	gesamt.
S 83	Stb.M.	386 Std.	M.M.	420 Std.	Bb.M.	29 Std.	gesamt.
S 86	Stb.M.	283 Std.	M.M.	304 Std.	Bb.M.	41 Std.	gesamt.
S 89	Stb.M.	289 Std.	M.M.	310 Std.	Bb.M.	290 Std.	gesamt.
S 92	Stb.M.	296 Std.	M.M.	323 Std.	Bb.M.	301 Std.	gesamt.
S 94	Stb.M.	213 Std.	M.M.	262 Std.	Bb.M.	209 Std.	gesamt.
S 98	Stb.M.	203 Std.	M.M.	241 Std.	Bb.M.	203 Std.	gesamt.

Weiss.

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
		Gesehen:
		Korvettenkapitän und Flottillenchef.
		Gesehen:
		stellv. (Kpt.) i. Verb. z.w.i.V.

Übersicht über Liegehäfen der S.-Boote vom 16.10. bis 31.10.43.

Datum	Ijmuiden (Bunker)
16.-31.10.43.	S 62, S 67, S 80, S 83, S 86, S 89, S 92, S 94, S 98.

K.B. Übersicht vom 16.10. bis 31.10.1943.

Datum	In Dienst	Außer K.B. (S 62,83,92,98.)	K.B. einsatzbereit	Bemerkungen
16.10.43.	9	4	5	-
17.10.43.	9	4	5	-
18.10.43.	9	4	5	-
19.10.43.	9	4	5	-
20.10.43.	9	-	9	S 62,83,92,98
21.10.43.	9	-	9	volle K.B.
22.10.43.	9	-	9	-
23.10.43.	9	-	9	-
24.10.43.	9	-	9	-
25.10.43.	9	-	9	-
26.10.43.	9	-	9	-
27.10.43.	9	-	9	-
28.10.43.	9	-	9	-
29.10.43.	9	-	9	-
30.10.43.	9	-	9	-
31.10.43.	9	-	9	-

Von 144 in Dienst befindlichen Booten waren 128 einsatzbereit = 89 %

89

Den 4. Dezember 1943.

S T E L L U N G N A H M E

des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8. Schnellbootsflottille vom 16. bis 31. 10. 1943.

I.) Zum Einsatz der 2., 4., 6., 8., S.-Flottille vom 24./25.10. habe ich in meinem kTB vom 16. - 31.10. und für die S.-Flottillen mit B.Nr. Gkdos 5562 AOp. vom 23.11.43 Stellung genommen. Darüber hinaus ist zu bemerken:

1.) Zum kTB der 6. S.-Flottille Seite 5 und kTB der 8. S.-Flottille Seite 319:

" Die fdl. Zerstörer setzten anscheinend LC-Salvengeschütze ein, aus denen raketenartige LC's in Gruppen bis zu 6 geschossen wurden. Die Abschüsse waren nicht zu hören, ein raketenartiger verlängertes Mündungsfeuer wurde beobachtet. Die Geschosse flogen unter Zischen und Fauchen durch die Luft und zogen eine lange Rauchfahne hinter sich her. Sie leuchteten gleichzeitig auf. Es bestand der Eindruck, daß die Zerstörer unabhängig vom LC.-Schießen, die gesamte Batterie zum Seezielbeschuß einsetzten.

2.) Zum kTB der 6. S.-Flottille Seite 7.
Das Auflaufen von S 116 im Nebel bei Egmond wird im Havarieverfahren weiter verfolgt.

3.) Zum KTB der 6. S.-Flottille Seite 8 und 9:

Der Torpedoangriff der 2. Gruppe, der zur Versenkung des Bewachers führte, ist besonders hervorzuheben. Die Gruppe loste sich in zwei Rotten auf. Eine griff den Bewacher von Norden mit Artillerie und Torpedo an, während dessen setzte sich die andere Rotte auf die Innenseite des Geleitzugweges und versenkte den Bewacher unbemerkt aus geringer Entfernung von Süden, nachdem die andere Rotte Fehlschüsse geschossen hatte. Aus den Vernehmungen der 4 eingebrachten Gefangenen wurde sehr wichtiges Nachrichtenmaterial gewonnen.

4.) Ein 4 cm -Treffer auf S 74 durchschlug nicht den 2 cm Schutzschild.

5.) Zum kTB der 8. S.-Flottille Seite 321:

Der Chef der 8. S.-Flottille stellt fest,.

Der behelfsmäßig durch Aufschießen der Schleppleine und seitlich aufgebauten Kapokflößen hergerichtete Schutz für den Soldaten am Zwillings-MG hat sich gut bewährt.

Er ist auf S 69 von einem 2cm-Geschoß nicht durchschlagen worden und hat dem Schützen das Leben gerettet, ein Beweis dafür, daß auch provisorische Schutzmittel sich gut bewähren können. Die Verwendung der Schleppleinen zu diesem Zweck wird allen Flottillen empfohlen.

6.) Bezüglich der Rettungsmittel meldet die 4. und 8. S.-Flottille:

Das Iporka-Floß trug beständig 6 Mann, obwohl es teilweise aufgeschlissen war. Die aufgerissenen Kapok-Flöße büssten noch und noch nur wenig an Tragfähigkeit ein. Es trug zur Beschleunigung der Rettungsaktion wesentlich bei, daß die Rettungsflöße miteinander verbunden waren. Das geschlossene Beisammensein von 15 Mann Besatzung erwies als wesentlicher moralischer Rückhalt für den Einzelnen. Das Schlauchboot von S 63 wurde zerschossen und unbrauchbar. Dies ist ein häufiger Fall, der besonders regelmäßig eintrat, wenn die Boote durch Artilleriegefechte mit MGB's zur Versenkung gebracht wurden.

" Es ist erforderlich, Schlauchboote durch zusätzliche Iporka- oder Kapok-Flöße zu ersetzen."

Die Angelegenheit wird gesondert verfolgt.

7.) Zum kTB der 4. S.-Flottille Seite 59.

Die 4. S.-Flottille beobachtet:

Die brit. MGB's verwendten ein NES, das dem unseren sehr ähnlich war, nur wurde es horizontal gezeigt. Zur Befehlsgebung an Oberdeck benutzten die Engländer elektr. Lautsprecher, die mehrere 100 m weit zu hören waren. Aus den mitgehörten Gesprächen ergab sich, daß die MGB's, bei denen sich das Gerammt befand, weiteren deutschen S.-Booten und Gefechten ausweichen wollten.

8.) Zum Verlust "S 63" " S 88":

Die Führerbootsgruppe stieß bei Annäherung an den Geleitweg auf einen Zerstörer, der von "S 110" als drittem Boot der Kielline an das Führerboot gemeldet wurde. Der Zerstörer hatte die Gruppe bereits geortet. Beim Abdrehen durch rottenweise Wendung, bzw. während der folgenden Zerstörerjagd erhielt "S 63" einen Treffer in die Bb.-Maschine, wodurch die Gruppe nach Abschütteln des Zerstörers stoppen und anschließend mit verminderter Fahrt den Rückmarsch antreten mußte.

Um 0210 Uhr sichtete und meldete "S 110" die von St. voraus kommenden MGB's. Nach etwa 2 bis 3 Minuten gab das Führerboot den GA-Spruch. " Feind an Stb." und drehte bereits unter Feindbeschuß nach Bb. um etwas 6 Dez. ab.

Die 2. Rotte wendete mit Hartruder um 9. Dez. nach Bb. und konnte sich von den 2 verfolgenden MGB's in Kürze lösen. Auf die Führerbootsrotte "S 88", "S 63" konzentrierten 2 MGB's unter LC.-Beleuchtung aus 2-300 m Entfernung das Feuer aller Waffen

Der geschlossene Artilleriebeschuß des Feindes wirkte auf die wenigen hundert Meter für S 38 vernichtend. Das Boot wurde manövrierunfähig und in Brand geschossen. Torpedos brannten aus bzw. detonierten, die Brücke wurde nach Aussage eines geretteten Unteroffiziers völlig durchschossen, wodurch wahrscheinlich ihr Totalausfall eintrat.

Der zweite ursächliche Grund, weswegen die Boote verloren gingen, war das Mißverständnis zwischen dem LM und dem Kommandanten von "S 63". Der LM hatte dem Kommandanten gemeldet, daß das Boot zum Lenzen und Abdichten stoppen müsste. Der Kommandant meldete durch UK an das Führerboot, daß er stoppen müsste, worauf der Flottillenchef die Gruppe "S 88, S 63, S 110, S 117" stoppen ließ. Um 0120 Uhr, 30 Minuten nach dem Treffer, nachdem das Boot noch immer mit "AK" weitergelaufen war - die Bb.-Maschine lediglich mit geringeren Umdrehungen wurde gestoppt. Der Kommandant begab sich in den Maschinenraum, sah bei abgenommenen Flurplatten, daß Wasser in der Bilge stand, aber leicht Lenz gehalten werden konnte, daß der Seitenmaschinenraum durch herumgespritztes Öl verdreckt und von Auspuffgasen erfüllt und im Mittelmaschinenraum keine Störungen waren.

Die Treffer in der Bb.-Motorenanlage von "S 63" waren an sich harmlos. Der Treffer im ungekühlten Teil der Bb.-Abgasleitung war unbedeutend und hatte praktisch keine Auswirkung. Der Treffer in der Seewasserleitung, zwischen Bb.-Motorenölkühler und Bb.-Abgasleitung hatte - für das noch mit "AK" vom Gegner ablaufende Boot- starken Seewasserverlust aus der Kühlleitung und dadurch ansteigen des Wassers in der Bilge zur Folge. Ein Versuch, die Leitung bei laufendem Motor provisorisch abzudichten, mißglückte, worauf der LM kurzes Stoppen des Bootes für erforderlich hielt.

Während die Wassergefahr - Wassereinbruch in die Motoren über den Getrieben - durch Lenzen mit den Seewasserpumpen der Hauptmotoren abgewendet werden konnte, blieb zunächst nur als ernste Auswirkung die Gefahr der Überhitzung der nur noch unzureichend gekühlten Abgasleitung des Bb.-Motors. Als der Kdt. in den Seitenmaschinenraum kam, meldete der L.M. den Bb.-Motor wieder klar für "H.F." und daß er im Notfall auch höhere Fahrtstufen laufen kann. Die Meldung des L.M. an den Kdt. verstand dieser anscheinend unter dem persönlichen Eindruck des rein äußerlichen Zustandes der Maschinenanlage insofern falsch, als er die Drehzahlbeschränkung nicht nur auf den Bb.-Motor, sondern auf alle 3 Motoren bezog.

Die Höchstfahrt der geschlossenen Gruppe war durch die Meldung von " 63" auf "H.F." herabgesetzt, das entspricht einer Geschwindigkeit von 20 sm/h. Tatsächlich waren aber der Stb.- und der Mittelmotor uneingeschränkt und lediglich der Bb.-Motor nach Meldung des L.M. nur bis "H.F.", das entspricht etwa 1000 U.p.Min. klar. Das Boot hätte ohne Überlastung des Stb.-und des Mittelmotors bei einer Drehzahlbeschränkung des Bb.-Motors auf 1000 U.p.M. sicherlich 28 wenn nicht sogar 30 sm/h laufen können.

Blatt 4.

das Boot durch erneuten Feuerüberfall völlig ausser Gefecht gesetzt würde, einen der Engländer durch Rammen mit zu vernichten. Der Brite drehte aber ab und rammte seinerseits "S 63" vor der Brücke. Zum Feuerwechsel kam es nicht. Durch das Gefecht vor dem Rammen bzw. durch das Rammen fielen aus "S 63" die beiden Seitenmaschinen aus. Das Boot bekam Schlagseite und hatte weitere Waffenausfälle, so daß der Kdt. den Befehl zum Sprengen gab.

Ich halte die Maßnahme, den Gegner zu Rammen, für richtig, wenn keine andere Möglichkeit mehr besteht, den Gegner zu vernichten und keine Aussicht mehr vorhanden ist, selbst der Vernichtung zu entgehen. Beim offensiven Einsatz im Feindgebiet ist es falsch, mit einem noch fahrklaren Boot, das noch die Möglichkeit hat - wenn auch schwer beschädigt - sich vom Feinde zu lösen, so daß ihm von eigenen Booten Hilfe gewährt werden kann, bzw. der noch Chance hat, nach Hause zu kommen, den Gegner zu rammen. Der Rammende beschädigt sich selbst fast immer bis zur Manövrierunfähigkeit. Rammen kann die letzte Maßnahme eines waffenmäßig nicht mehr kampffähigen Bootes sein, welche mit Einsatz der Nahkampfwaffen wie Handgranaten, Maschinenpistolen, MG 15 usw. zur Vernichtung des Gegners führen kann.

In diesem Falle verzichtet der Kdt. bewußt auf die Möglichkeit sich vom Feinde zu lösen, um seinem Führerboot beizustehen. Dieser Entschluß war tapfer und Kameradenpflicht. Der Kdt. konnte auf eine gleichzeitige Hilfe der beiden Boote, die noch zur Gruppe gehörten, hoffen. Daß es für ihn Vernichtung bedeutete war ebenso wahrscheinlich, wie unwahrscheinlich, daß er entkommen könnte und dem Führerboot einer anderer helfen würde.

Abschließend gebe ich der Überzeugung Ausdruck, daß der Verlust der beiden Boote nicht durch eine taktische und bewaffnungsmäßige Überlegenheit des Gegners, sondern durch eine Verkettung unglücklicher Umstände entstanden ist, die nicht mehr einwandfrei zu klären ist. Feststeht, daß der Gegner eine Chance im Westraum auf die Unterstützung durch eigene Zerstörer und im Bewußtsein, auf dem eigenen Kriegsschauplatz zu kämpfen, energisch ausgenutzt und für sich zum Erfolg gestaltet hat, was bei der zweifellos operativ günstigeren Lage des Gegners aber keinesfalls eine Gewähr der Unterlegenheit bei uns auszulösen braucht.

II.) Zu den K.T.B.'s der Flottillen-Ingenieure.

a) 1.) Zum K.T.B. der 5. S.-Flottille.

Zu "S 112".

Nach Auswechseln der ursprünglich im Boot befindlichen MB 501 gegen MB 511 Mot. mussten zur Erhöhung des Seewasserdurchflusses im Frischkühlwasserkühler größere Eintrittsmuscheln eingebaut werden. Diese Muscheln waren als Ersatzteile noch nicht vorhanden, sondern mußten von einer Neuanfertigung abgezeigt werden. Dadurch trat eine Verzögerung in der Anlieferung ein.

Die Beschaffung von größeren Kühlwassereintrittsmuscheln durch das Ersatzteillager beim Kriegsmarinearsenal Kiel ist von hier veranlasst worden.

Zu "S 100".

Zu den Beschädigungen der Leder bzw. der Lederantriebe auf "S 84" und "S 100" muß die Stellungnahme der Firma abgewartet werden, ehe die Frage der Einlagerung von vollständigen Ledern mit Antrieb in den S.-Bootsbunkern bzw. in den Flottillenzuschlägen weiter verfolgt wird.

Die durch die Lage des Montagelukes eingetretene Mehrarbeit auf "S 100" muß bei den fertigen Booten in Kauf genommen werden. Die Frage, ob bei den Neubauten das Montageluk günstiger angeordnet werden kann, wird von hier mit der B.A. bei der Bauwerft geklärt.

Zum 30.10.1943. Nach Mitteilung der B.A. bei der Firma Daimler - Benz werden die Kernstücke der Kühlwassereintritte an den Frischkühlwasserkühlern nicht mehr aus Bronze, sondern aus einer Aluminiumlegierung hergestellt. Diese Maßnahme wurde erforderlich, um die Verwendung von Sparstoffen einzuschränken. Ersatzkernstücke sind bei den Flottillen vorhanden.

Die Flottillen sind über diese aufgetretenen Anfressungen unterrichtet worden. Weitere Erfahrungen sind abzuwarten. Gegebenenfalls müssen die Kernstücke wieder aus seewasserbeständigerem Material hergestellt werden, wenn die Zerstörungen ein zu großes Maß annehmen und die Bereitschaft der Boote durch das häufige Auswechseln von Kernstücken unzulässig stark beeinträchtigt wird.

Die Angelegenheit wird von hier weiter verfolgt.

b) Zum K.T.B. der 8. S.-Flottille.

Zu Seite 331.:

Die genaue, bis in die Einzelheiten gehende Abhandlung über die Ersatzgestellung der Mittelwelle für "S 65" gehört nicht ins K.T.B. Es genügt vielmehr, den Grund des Auswechselns der Welle auf Seite 329 mit aufzuführen, da alles Übrige nur eine Frage des Nachschubs und der Organisation darstellt. Eine genaue Anleitung über das Führen der K.T.B. - Abschnitt Maschine - für S.-Flottillen ist z.Zt. bei der SMI in Druck und erscheint in Kürze bei den Flottillen.

Der Nichteinbau der neuen, vom OKM verfügten Schraubenmittersicherung durch Zahnscheibe auf "S 65" war bekannt. Es war mit F.d.S. G 13355 Ing. v. 3.10.43 gebeten worden, den Einbau erst nach Vorliegen von Fronterfahrungen auf den übrigen Frontbooten durchführen zu lassen. Zur Vermeidung eines eventl. Loslösens der Wurmschrauben, wurde als Übergangslösung das Verlöten der Wurmschrauben angeordnet.

Die Flottillen wurden angewiesen, über die festgestellten Mängel entsprechende Maschinenstörungsmeldungen vorzulegen.

c) Zum K.T.B. der 4. S.-Flottille.
Zum Verlust "S 88" und "S 63".

Die Treffer in der Bb.-Motorenanlage von "S 63" waren an sich harmlos. Der Treffer im ungekühlten Teil der Bb.-Abgasleitung war unbedeutend und hatte praktisch keine Auswirkung. Der Treffer in der Seewasserleitung zwischen Bb.-Motorenölkühler und Bb.Abgasleitung hatte für das mit "AK" vom Gegner ablaufende Boot starken Seewasserverlust aus der Kühlleitung und dadurch Ansteigen des Wassers in der Bilge zur Folge.

Während die Wassergefahr - Wassereinbruch über die Getriebe in die Motoren - durch Lenzen mit den Seewasser-Pumpen der Hauptmotoren (Notlenzeinrichtung) abgewendet werden konnte, blieb zunächst nur als ernste Auswirkung die Gefahr der Überhitzung der nur noch unzureichend gekühlten Abgasleitung des Bb.Motors. Die Notlenzeinrichtung hat sich in diesem Falle erneut bewährt.

Die Meldung des L.M. an den Kommandanten, daß der Bb.-Motor bis zur Fahrtstufe "HF" wieder klar sei, wurde anscheinend vom Kommandanten unter dem persönlichem Eindruck des rein äußerlichen Zustandes der Maschinenanlage insofern falsch verstanden, als er die Drehzahlbeschränkung nicht nur auf den Bb.- sondern auf alle 3 Motoren bezog.

Dieses Mißverständnis hatte zur Folge, daß "S 63" dem Flottillenchef, der die Gruppe "S 88", "S 63", S 110" und "S 117" führte, nur für "HF" klargemeldet wurde. Die Rücksichtnahme auf das vermeintlich in der Geschwindigkeit stark beeinträchtigte Boot veranlaßte den Flottillenchef mit der Gruppe den Rückmarsch mit "LF" anzutreten.

Die Höchstfahrt der geschlossenen Gruppe war durch die Meldung von "S 63" auf "HF" herabgesetzt, das entspricht einer Geschwindigkeit von 20 sm/h. Tatsächlich waren aber der Stb.-und der Mittelmotor uneingeschränkt und lediglich der Bb.-Motor nach Meldung des L.M. nur bis "HF", das entspricht etwa 1000 Upm, klar. Das Boot hätte ohne Überlastung des Stb.-und des Mittelmotors bei einer Drehzahlbeschränkung des Bb.-Motors auf 1000 Upm sicherlich 28 wenn nicht sogar 30 sm/h laufen können.

Es ist im KTB nicht geklärt, wodurch das Mißverständnis hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Maschinenanlage zustande kam. Da nach dem KTB (Abschnitt Maschine) der L.M. nur Trefferschäden an der Bb.-Motorenanlage meldete und später bat, den Bb.-Motor zu stoppen, muß angenommen werden, daß er die Fahrteinschränkung bis "HF" auch nur für den Bb.-Motor meldete. Wenn der genaue Wortlaut der Meldung z.Zt. nicht angegeben werden kann, so hätte der Kommandant aus der Tatsache, daß das Boot etwa 30 Minuten lang mit "AK" abgelaufen war, annehmen können, daß der Stb.- und der Mittelmotor durch den Treffer nicht

in Leidenschaft gezogen wurden. Die allerdings nur im KTB (Abschnitt Maschine) erwähnte Frage des Kommandanten an den L.M., ob die Maschinenlage für einen nochmaligen Vorstoß auf den Geleitzugweg klar werden würde, läßt auch die Vermutung zu, daß der Kommandant sich die Ausfälle in der Maschinenanlage nicht allzu umfangreich vorstellte. Umsomehr hätte ihn die vermeintliche Meldung, daß "S 63" mit allen 3 Motoren nur für "HF" klar sei, zu einer Rückfrage und Klärung dieser Widersprüche veranlassen müssen. Daß er es nicht tat, ist wahrscheinlich auf den im Motorenraum gewonnenen persönlichen Eindruck und zu geringe Kenntnisse und Erfahrungen über die Maschinenanlage und Trefferauswirkungen zurückzuführen.

Es ist festzustellen, daß es auf Grund eines Mißverständnisses hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Maschinenanlage von "S 63" nach dem ersten Treffer und durch die sich aus einer vermeintlichen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von "S 63" ergebenden Bindungen für die Gruppe erneut zur Gefechtsberührung kam, bei der "S 88" und "S 63" verloren gingen.

Aus diesen Geschehnissen ist folgende Lehre zu ziehen:

1.) Nach Treffern in der Maschinenanlage muß der L.M. sobald die Trefferauswirkung erkannt ist und die Maßnahmen zur Beschränkung weiterer Auswirkungen eingeleitet sind - jedoch spätestens in der nächsten Gefechtspause - unabhängig von vorangegangenen Meldungen dem Kommandanten auf der Brücke mündlich oder, wenn ein Verlassen der Maschinenanlage noch nicht möglich ist, schriftlich durch Läufer ausführliche Meldung über den Zustand der Maschinenanlage und etwaige Einschränkungen machen.

2.) Die Kommandanten sind in den Einsatzpausen durch die Flo.-Ingenieure eingehend über die Maschinenanlage zu unterrichten.

3.) Die Trefferfahrungen sind außer mit den L.M. auch mit sämtlichen Kommandanten eingehend durchzusprechen, um vor allem bei jungen und vielfach nicht der S.-Bootswaffe entstammenden Kommandanten das Verständnis und die Kenntnis über Trefferauswirkungen zu schulen.

4.) Im Rahmen der Gefechtsausbildung bei der S.L.I. und bei den Frontflottillen ist auf die Übermittlung von Meldungen besonderer Wert zu legen.

Die bei der S.L.I. z.Zt. laufende Erprobung einer Sprechanlage von der Brücke zu den Waffen wird zum Anlass genommen, gleichzeitig zu prüfen, ob die Schaffung einer Fernsprechanlage zwischen der Brücke und dem Seitenmotorenraum oder den drei Fahrständen möglich ist, um Befehle oder Meldungen über den Gefechtsverlauf von der Brücke zu den Motorenräumen oder Meldungen aus der Maschinenanlage

um die Bootsführung verzugslos zu ermöglichen.

Der Gegner verwendet seit langem auf seinen Booten eine Lautsprecheranlage für den obenerwähnten Zweck, die außerdem auch für den Sprechverkehr von Boot zu Boot auf etwa 300 m Entfernung über einen richtbaren Lautsprecher geeignet ist.

Ob eine reine Lautsprecher- oder eine gemischte Lautsprecher- u. Fernsprecheranlage in Frage kommt, muß von den Erprobungen abhängig gemacht werden. Diese Angelegenheit wird gesondert weiterverfolgt werden.

Die noch vorhandenen Widersprüche werden nach Eingang der schriftlichen Meldung des L.M. von "S 63" geklärt werden. Falls sich nach der Vernehmung des geretteten Fahrmaaten von "S 88", Ob. Masch.Mt. J a k o b s , noch besondere Erkenntnisse über die Treffereauswirkungen auf "S 88" ergeben sollten, wird eine entsprechende Ergänzung vorgelegt werden.

Sämtliche Flottillen wurden über die Vorgänge, die zum Verlust von "S 88" und "S 63" führten, unterrichtet und auf die erforderlichen Maßnahmen hingewiesen.

Pedersen

Fregattenkapitän.

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
B.Nr. Gkdos. 6146/43 A2/M

-54-

Befehlsstelle, den 22.Januar 1944

145530

An

Geheime Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine - 1.Skl. - Prf.Nr. 1
nachrichtlich:
Führer der Schnellboote
Kommando 2. S.-Flottille " 2
Kommando 4. S.-Flottille " 3
Kommando 5. S.-Flottille " 4
Kommando 6. S.-Flottille " 5
Kommando 8. S.-Flottille " 6
" 7

-6-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2., 4., 5., 6., 8.Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16. - 31.10.43 einschließlich Abschnitt Maschine mit Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt.

Für das Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
Der Chef des Stabes

— Kluge —

1) I Wat I Z I Ing I Ops I Ag I
2) Chef MND I Ew 31/2 IIe (Mobg. Fobg. Komm. 5.59 = 321)
3) Chef Qu A I A
4) I Qu -151- Z 6/43 Kl. 18/3 II 21/43
5) Ausb Stb R. 22. 24. März 1944 3.
6) K Tr M Skr.
7) Ueber 1/Skl. an Kr 1/Skl.

1/343.

1. Ausf. 2620 i.A. Iac — Gund. —

Probleme!

351

Geheime Kommandosache!

Stellungnahme Gruppe Nord/Flotte zum KTB der 2., 4., 5., 6., 8. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16.-31.10.1943.

Zur Stellungnahme des F.d.S. zum KTB der 2., 4., 5,, 6. und 8. S.-Flottille vom 16. bis 31.10.43 zum Verlust " S 63 " und " S 88 ".

Aus den Ausführungen des F.d.S. geht hervor, dass ein Missverständnis zwischen Kommandant und Leit.Maschinisten "S 63" ursächlich zum Verlust der beiden Boote geführt hat. Die vom F.d.S. betonte Forderung nach präziser Ausdrucksweise und nach technischer Schulung der Kommandanten wird als besonders wichtig und als unter Umständen entscheidend unterstrichen.

Zum KTB des Flottillen-Ingenieurs der 4.S.-Flottille:
Die durch den F.d.S. aus den Geschehnissen (Verlust "S 63", "S 88") gezogene Lehre und die beabsichtigten Massnahmen:

1) persönliche oder ausführliche schriftliche Meldung des LM an den Kommandanten über den Zustand der Maschinenanlage nach Treffern,
2) Unterrichtung der Kommandanten durch die Flottilleningenieure,
3) Durchsprache der Treffererfahrungen auch mit den Kommandanten,
4) Besondere Berücksichtigung der Befehlsübermittlung bei der Gefechtsausbildung

werden als richtig und zweckmässig anerkannt. Die Bewährung einer Fernsprechanlage zwischen Kommandanten und LI bleibt abzuwarten.

Für das Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
Der Chef des Stabes

Kriegstagebuch 2629 1945 K.

Warngebiet

Wegeskizze der 2. S. Fl.

vom 24-26. 10. 1943

—— An u. Rückmarsch u. I. Rotte

—— II. Rotte

Aufzulegen auf D53 N

3°

3°30'

4°

4°30'

53°

04 11

04 41

185°

20 28

05 28

188°

05 31

05 54

0532–0536

MSB

148°

310°

T 31 (2) M.

HLT.

engl. Warngebiet

Great Yarmouth

Lowestoft

118°

0531
0532

0532-0536
MSB

118°

310°

53°

T Bl.(W)H.

Bl.H.
Dev 3s
Power 2s
W.H.K. 10s

HLT.

52° 30'

Y Bl.(2)DL.

106°

116°

Ijmuiden

PG-7127 6-NID

E T Y ▲ F I L M ●■

PG/71276

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.11. - 15.11.1943

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

1

Anlage zu Gruppe Nord/Stette
Buch Nr. 6466

Kr 59282

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der

2. Schnellbootsflottille vom 1. bis 15.11.1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t

m/Abteln. Waschkino

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt.z.S.	Schlenck
S 80	Oblt.z.S.	von Stempel
S 83	Oblt.z.S.	Pinger
S 86	Oblt.z.S.	Wedler
S 89	Oblt.z.S.	Howaldt
S 92	Lt. z. S.	Neugebauer
S 94	Ob.Strm.(K.O.A.)	Boseniuk
S 98	Kaptlt.	Klose.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71246 AMID
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

Anl. 1 zu 1/Skl 3183 /44

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. A 3

Anl. 3 zu 1/Skl 4183 /44 g.k.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.43.		
16.15	Heemstede	F.d.S. befiehlt Mineneinsatz.
18.30.	Ijmuiden	S 94, 89, 80, 62, 83, 93, 92, 86, 67 ausgelaufen.
18.45	Umlaufende Winde 0 -1,	Kurs 306°, Fahrt 30 sm.
19.05	See 0, schlechte Sicht	Eingang Funksignal 27: Habe Rückmarsch angetreten. 6. Sfl. Auf Grund der schlechten Sicht und des Funkspruchs der 6. Sfl.
19.11	Qu. 8528 M.o.	Rückmarsch angetreten.
20.00	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest. Fürst
2.11.43.		
13.00	Heemstede	F.d.S. befiehlt Mineneinsatz, wie für 1.11., in Abhängigkeit Wetterentwicklung.
17.00	Heemstede	Einsatz entfällt wegen schlechter Sicht. Fürst
3.11.43.		
13.00	Heemstede	F.d.S. befiehlt Mineneinsatz wie für 1.11.
17.50	Heemstede	Einsatz entfällt wegen Sichtrückgang auf unter 2 sm. Fürst
4.11.43.	Heemstede	~~Eingang~~ Einsatzbefehl: Aufgabe: Ankertauminenverseuchung des Gebietes nordöstlich des Geleitweges zwischen Tonne 57 und 56 Bruno. 2.) Teilnehmende Boote und Führung: 2 Gruppen 2. Sfl. mit 9 Booten, Führung Flott. Chef. Durchführung: 2. Sfl. in 2 Gruppen UMB.-Verseuchung nordöst-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		lich Geleitzugweg zwischen Tonne 57 und 56 Bruno. Erste Gruppe verseucht Qu. 3174 u.H. Minen sollen etwa 2 sm vom Geleitweg ab liegen. Ausweichgebiete: Die nordwestlich und südöstlich angrenzenden Quadrate ohne 2 sm Abstand vom Geleitweg. Zweite Gruppe verseucht Qu. 7392 l.o.Viertel und Qu. 7391 r.o.Viertel so, daß Minen 2 sm vom Geleitzugweg ab liegen. Ausweichgebiete: Die nordwestlich angrenzenden Quadrate in 2 sm Abstand vom Geleitweg. Wurfbeginn 00.00 Uhr. Flottille ausläuft Ijmuiden so, daß Wurfgebiet auf folgendem Anmarsch zeitgerecht erreicht wird. Von Ijmuiden nach Qu. 3153 r.o.E. nach Qu. 3146 r.K.M., von dort erste Gruppe Marsch zum Wurfgebiet, zweite Gruppe Weitermarsch bis Qu. 7363 M., von dort Marsch zum Wurfgebiet. Gruppenweiser Rückmarsch über die Quadrate 7363 und 3146, von dort unter Ausholen nach Osten über Qu. 3244 M. zurück nach Ijmuiden. Sammeln der Gruppen auf dem Rückmarsch in Ermessen Flott.-Chefs gestellt. Tiefeneinstellung: 1. Gruppe 4 Meter, 2. Gruppe 5 Meter. Verhalten bei Auftreffen auf den Feind: Vor dem Werfen Feindkräfte umgehen, unbemerkten Minenwurf anstreben. Nach dem Werfen Torpedoschuß auf Fahrzeuge von Bewacher an freigegeben. Außerhalb der befohlenen Gebiete Minen im Notwurf unscharf werfen. Nachrichtenanordnung: Bis zur Feindberührung U.K.- und Funkstille. Fu.M.B.-Gebrauch nur bei schlechter Sicht und nach passieren der Zet-Positionen. Rückmarsch durch FT nur bei nichtplanmäßigem Verlauf. F.d.S. 1. Gruppe: S 94, 89, 30, 62, 33, 2. Gruppe: S 98, 92, 86, 67
13.15	Ijmuiden	

DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND IS RECORDED NUMBER IS P.R.O./71276/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ONLY IF NECESSARY A NOTE MAY BE MADE AS TO WHERE IT SHOULD BE MADE. IT IS ON THE WORK RECORD OF ONE OF HIS MAJESTY'S OFFICES OF POWER. QUOTING ... RECORD AND ... M.O.A.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
		Bunker abgelegt.	22
13.23	Ijmuiden	Molen passiert.	23
11.37		Eingang FT 1326/14:	
		Im Operationsgebiet Grenzwetterlage. Durchführung nach Entscheidung Chef 6. Sfl.	
		F.d.S.	
13.45	Ijmuiden ·	Ansteuerungstonne passiert.	
	NO bis Ost 4, See lang-	Kurs 306°, Fahrt 30 sm.	
20.15	sam zunehmend auf 3, G	Leuchtgranaten in 45°, vermutlich vor Den Hel-	
	sehr gute Sicht.	der.	
20.41		Eingang FT 2038/17:	
		Feindliche S.-Boote vor Den Helder.	23
		F.d.S.	
20.51		Ostgrenze Warngebiet passiert.	
21.13		Kurs 284°, bei zunehmendem Wind auf Stärke Ost 5 und Seegang 3 - 4 arbeiten die mit Minen beladenen Boote sehr stark in der See. Es ist für den Mineneinsatz eine absolute Grenzwetterlage	23
21.28.		Eingang FT 2123/13:	
		Zwischen Hoek - Rot 6 Logger, vor Hoek Ijmuiden 2 H.S.-Boote. Geleit von Vlissingen 23.00 Uhr 3 sm nach Hoek.	23.
		F.d.S.	
21.44	Qu. 3146 r.K.M.	Gestoppt. Zur kurzen Rücksprache mit Gruppenführer 2. Gruppe. Besteckvergleich. 2. Gruppe entlassen nach Plan.	
21.50		1. Gruppe Kurs 216°, Fahrt 30 sm, Vormarsch fortgesetzt.	
22.11		Fahrt 15 sm. Durch das Anloten der Sünde wurde eine südsüdwestliche Besteckversetzung um 3 sm festgestellt. Ein Laufen in diesem Gebiet mit einer Maschine war wegen des herrschenden Seegangs nur sehr schwer möglich.	
22.25		Fahrt 9 sm, Sichtung der ersten Tonnen am Geleitzugweg.	
		Da ein Gestopptliegen und ein Hin- und Herdampfen im Operationsgebiet unmöglich war, entschloß ich mich, entgegen dem Einsatzbefehl, den Geleitzugweg weiter anzusteuern, um möglichst schnell die Minen zu werfen.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.50		Keilformation eingenommen.
23.00		Sichtung von 2 Schatten in 180°. Ich nahm an, daß es sich bei den beiden Schatten um 2 freilaufende Zerstörer der Smith Knoll - Zerstörerpatrouille handelte, die eigentlich auf jeder Unternehmung in diesem Gebiet angetroffen worden sind. Da ich den Weg bist fast auf 2,5 sm erreicht hatte, entschloß ich mich unter Abdrehen nach Westen die Minenverseuchung durchzuführen. Es wurden die Tonnen 57, die Wracktonne bei 57 und 54 D gesichtet.
23.02		Kurs 250°, Fahrt 15 sm. Beginn der weiträumigen Minenverseuchung. Abstand der Minen etwa 1000 Meter, gelotete Wassertiefen um 25 Meter.
23.06		Kurs 230°, Schatten stehen Bb.-achteraus von eigenem Verband und sind ganz klar als 2 Zerstörer auszumachen, die den Booten mit ungefähr der selben Geschwindigkeit folgen. Geschützter Abstand 2000 Meter.
23.13		Minenwerfen beendet und gestoppt. Minenverseuchung liegt von 51° 56,35' Nord, 2° 7,7' Ost bis 51° 57,6' Nord, 2° 3,3' Ost.
		Ich beabsichtigte einen sechser-Fächer auf die Zerstörer zu schießen und gab den in Rufweite liegenden Booten die entsprechenden Befehle. Da jedoch die Verständigung und das Gestopptliegen bei dem herrschenden Wind und Seegang äußerst schwierig war, verzögerte sich die Schußabgabe um einige Minuten. Bei weiterem Absuchen des Horizonts wurden plötzlich weitere Schatten festgestellt und als Nordgeleit einwandfrei erkannt. Ich gab den Booten durch U.K Befehl zum Angriff, beabsichtigte jedoch nicht näher an das Geleit heranzugehen, da die beiden Zerstörer laufend näher kamen - der Abstand verringerte sich etwa auf 1500 Meter - und die unbemerkte Schußabgabe mir wertvoller erschien als ein eventuelles Entdecktwerden durch die Zerstörer. Entfernung zum Geleit war etwa 3500 Meter.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.19	Die Sicht war gut.	Es wurden von den Booten verschossen: 5 SC. Dop-
	1 Schuß/Weizen	pelschuß auf 2,5 bis 3000 BRT großen Dampfer.
	wurde mit Ortung vorgelassen	Beobachtete starke Detonation mit großem schwa-
		zen Rauchpilz.
23.24		S 94 Doppelschuß auf Zerstörer, Fehlschüsse,
		wahrscheinlich in Folge Fahrtverschätzung.
23.25		S 39 2 verbundene Einzelschüsse auf 2500 BRT
		Dampfer. Starke Detonationen mit weißem fla-
		chen Pilz beobachtet. Mit dem Sinken dieser
		beiden Dampfer kann auf Grund der beobachteten
		Detonationen und der später in L.G.-Licht lie-
		genden Dampfer gerechnet werden.
23.26	Fwe 1/K 11/3	S 62. 2 Einzelschüsse mit Fat - Einstellung
		Vorlauf 30 und 35, Schleife rechts lang auf
		4000 BRT Dampfer. Torpedotreffer mit weißen
		starken Pilz und Entwicklung von schwarzem
		Qualm beobachtet.
23.27		Beginn des L.G.-Schießens der Zerstörer. Ich
		habe den Eindruck, daß auf Grund der schlechten
		Wetterlage die Zerstörer und das Geleit nicht
		mit der Anwesenheit der Boote gerechnet haben,
		denn erst einige Minuten nach der erfolgten
		ersten sehr starken Detonation schossen die
		Zerstörer L.G. und zwar zum Teil in Richtungen
		in denen die Boote nicht standen. Durch das
		Schießen der L.G. in verschiedene Richtungen
		wurde zum Teil das Geleit selbst beleuchtet
		und dadurch die Auswirkung der Torpedotreffer
		gut beobachtet. Ich habe fernerhin den Ein-
		druck, daß an diesem Geleit 4 Zerstörer stan-
		den. Durch Ausfall der U.A. auf S 33 war der
		Kommandant, der am weitesten an Stb., also im
		Norden stand, über die Gesamtlage nicht unter-
		richtet und sein Augenmerk verständlicherwei-
		se lediglich darauf gerichtet, den Anschluß
		an seinen Vordermann nicht zu verlieren. Er
		ist durch diesen unglücklichen Umstand nicht
		zu Schuß gekommen.
23.29		Durch Seitenzerstörer abgedrängt und unter L.G.
		und Seezielbeschuß nach Norden gejagt. Kurs

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		20°, Fahrt 30 sm.
23.33		Eingang FT 2332/23:
		Boote wahrscheinlich festgestellt.
		F.d.S.
23.39		Folgendes Funksignal abgegeben:
		Ausgang Funksignal 24:
		Geleitzug Nord J.
		2. Sfl.
23.41		Kurs 51°.
23.41		Eingang Funksignal 25:
		Angreifen.
		F.d.S.
23.46		Eingang Funksignal 26:
		2. Sfl. angreifen.
		F.d.S.
23.54		Eingang FT 2348/27:
		6., 8. Sfl.
		Nach Minenwurf sammeln, dann Qu. AN 7362.
		F.d.S.
23.55		Da nach meiner Ansicht alle Boote ihre Torpedos verschossen hatten und meine Aufgabe erfüllt war, setzte ich als Antwort auf die Signale 25 und 26 und zur Unterrichtung folgenden Funkspruch ab:
		Ausgang FT 2355/29:
		F.d.S.
		Torpedos verschossen. Rückmarsch angetreten.
		Chef 2. Sfl.
		Wie sich später herausstellte, war der Funkspruch unklar und mußte erneut abgesetzt werden.
23.57		Westgrenze Warngebiet passiert.
00.02		Eingang Funksignal 28:
		Geleitzug 24.30 Uhr K.l.
		F.d.S.
00.14		Heftige Detonation in Richtung der immer noch wild schießenden Zerstörer. Es war auffallend, daß, obgleich Boote schon 20 sm vom Geleit entfernt standen, immer noch L.G's und zwar in der Nähe des Geleitzugweges geschossen wurden.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3

Anl. 3 zu KTB Nr. 2105/44 g.K.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
		Die Detonation wurde von fast allen Booten gesichtet. Es besteht die Möglichkeit, daß evtl. ein Fahrzeug explodiert ist oder auf eine der neu ausgelegten Minen gelaufen ist.	01.33
00.18	O 5 - 6, See 4	Eingang Funksignal 31:	
		2. Sfl.	01.40
		Angreifen Punkt N.	
		2. Gruppe 2. Sfl.	
00.19		Eingang FT 0006/30:	
		Wenige M.G.B.	01.43
		F.d.S.	
00.19		Kurs 30°.	
00.22		Gestoppt, kurze Besprechung mit Kommandanten,	
		dabei stellte ich fest, daß S 33 keine Torpedos	01.49
		geschossen hatte. Trotzdem Rückmarsch fortgesetzt, da Wetterlage immer schlechter wurde und	
		die Boote auf dem Kurs 90° sehr hart einsetzten	
		und erheblich Wasser übernahmen.	01.51
00.29		Kurs 90°, Fahrt 30 sm.	
00.49		Eingang FT 0046/33:	
		Keine M.G.B. festgestellt. Feind ruhig.	02.00
		F.d.S.	
00.54		Ostgrenze Warngebiet passiert.	
00.55		Eingang Funksignal 34:	
		Geleitzug M.	03.20
		F.d.S.	03.30
01.05		Eingang Funksignal 35:	03.41
		Geleitzug N.	03.47
		2. Gruppe 2. Sfl.	03.55
		Zahlreiche L.G's in Richtung Geleitstandort.	
01.16		Eingang FT 0115/37:	
		Sepp, Fips,	21.50
		Angriff frei.	
		F.d.S.	22.30
01.21		Kurs 134°. Wegen der starken Beanspruchung der	
		Boote auf Ostkurs, nicht wie befohlen über Qu.	
		8244 Mitte gegangen, sondern direkt Kurs auf	22.36
		Ijmuiden abgesetzt.	22.51
01.31		Eingang FT 0125/38:	23.09
		Außer Zerstörer kein Feind erfaßt.	23.11
		F.d.S.	23.28

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.33		Ausgang FT 0120/40: FT 2355 lautet: F.d.S. Torpedos verschossen, Rückmarsch angetreten. Chef 2. Sfl.
01.40		Standort abgesetzt. Ausgang Funksignal 42: Mein Standort ist AN 8169. 2. Sfl.
01.43		Eingang Funksignal 43: 6., 8. Flott. Rückmarsch antreten. S 76.
01.49		Eingang Funksignal 44: 2. Gruppe 2. Sfl. Eigenen Standort melden. F.d.S.
01.51		Eingang Funksignal 45: Mein Standort ist AN 7366 l.u. 2. Gruppe 2. Sfl.
02.00		Eingang FT 0145/46: F.d.S. Zeitmangel und Wetterlage erfordern Rückmarsch. Chef 6. Sfl.
03.20	Ijmuiden	Feuer in Sicht.
03.30	"	E.S.-Austausch mit eigenen Vp.-Booten.
03.41	"	Ansteuerungstonne passiert.
03.47	"	Molen passiert.
03.55	"	Bunker eingelaufen.
		Der Führer der 2. Gruppe, Kommandant S 93, Kapitänleutnant Klose, meldet:
21.50		2. Gruppe entlassen. Kurs 286°, Fahrt 30 sm.
22.30		Bei Anloten der Sände und nach Sichten der Tonne Nord ower Besteckversetzung um 7 sm südsüdwestlich festgestellt.
22.36		Kurs 200°.
22.51		Fahrt 15 sm.
23.09		Auf Wurfkurs 296° gegangen.
23.11		1. Mine geworfen.
23.28	Wind OSO 5-6, See 4	Letzte Mine geworfen.

Anl. 3 zu 1/Skl 6180/44 g.K.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
		Auf Grund Besteckverbesserung und Wetterlage (Laufen mit einer Maschine bzw. Gestopptliegen nicht mehr möglich) entgegen Befehl schon um 23.11 Uhr mit Minenwerfen begonnen. Minen wurden unbemerkt geworfen.	00.34 00.55
23.29		2. Gruppe insgesamt 20 UMB. Kurs 26°, Fahrt 30 sm.	00.56
23.33		Eingang FT 2332/23: Boote wahrscheinlich festgestellt. F.d.S.	
23.40		Eingang Funksignal 24: Geleitzug Nord J. 2. Sfl.	
23.42		Eingang Funksignal 25: Angreifen. F.d.S.	01.05
23.42		Kurz gestoppt und zur Besprechung vor die See gegangen.	01.46
23.46		Eingang Funksignal 25: 2. Sfl. Angreifen. F.d.S.	01.49
00.00		Mit Kurs 126°, Fahrt 15 sm dem Geleitzug 8 sm vom Weg abgesetzt entgegengelaufen, um bei Punkt "N" anzugreifen. Damit umging ich die von der 2. Gruppe geworfenen Minen und gab die Position bei 57 C für wahrscheinlich aus NW angreifende 6. und 3. Sfl. frei.	01.51 06.11
00.02		Eingang Funksignal 28: Geleitzug 24.30 Uhr K.1. F.d.S.	06.20 09.00
00.16		Kurs 200°, Fahrt 9 sm.	
00.18		Ausgang Funksignal 31: 2. Sfl. Angreifen Punkt N. 2. Gruppe 2. Sfl.	
00.19		Eingang FT 0006/30: Wenige M.G.B. F.d.S.	
00.36		Kurs 170°, da von Geleit bisher noch nichts bemerkt.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.34		Gestoppt.
00.55		Eingang Funksignal 34: Geleitzug M. F.d.S. L.G.'s offenbar nach Ortung, in Lage null angreifender Zerstörer aus 220°.
00.56		Nach Osten abgedreht und mit nördlichen Kursen unter stärkstem Beschuß aller Waffen zweier Zerstörer abgelaufen. Mehrmaliger Versuch zu stoppen, um erneut anzugreifen, durch hartnäckige Verfolgung eines Zerstörers gescheitert. Zerstörer beschoß und jagte die Gruppe 30 Minuten bis zur Ower-Bank.
01.05		Ausgang Funksignal 35: Geleitzug N. 2. Gruppe 2. Sfl.
01.46		Auf Grund weiteren Aufbrisens und großen Abstandes vom Geleit Rückmarsch angetreten. Rückmarsch über befohlenes Quadrat 3214 ohne besondere Ereignisse.
01.49		Eingang Funksignal 44: 2. Gruppe 2. Sfl. Eigenen Standort melden. F.d.S. .
01.51		Ausgang Funksignal 45: Mein Standort ist AN 7366 1.u. 2. Gruppe 2. Sfl.
06.11	Ijmuiden	2. Gruppe Mole passiert.
06.20	"	2. Gruppe Bunker fest und klar. Keine Ausfälle und Schäden.
09.00	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt: Kurzbericht 2. Sfl. vom 4./5.11.1943. 13.15 Uhr Ijmuiden mit den Booten S 94, 89, 30, 62, 33, 2. Gruppe: S 98, 92, 86, 67 aus zur Minenverseuchung mit UMB's. 1. Gruppe Qu. 8174 u.H. 2. Gruppe bei Tonne 56 Bruno, beide 2 sm nordwestlich des Geleitzugweges. Anmarsch gemeinsam über Qu. 3155 r.u.E. nach Qu. 3146 r.K.M.,

Anl. 3 zu KTB 4154/44 g.Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		dort 2. Gruppe entlassen. 1. Gruppe Weitermarsch direkt auf Wracktonne bei Tonne 57 abgesetzt. Auf Grund 3 sm nördlicher Versetzung und dadurch, daß Boote zwischen den Bänden wegen zu grober See nicht mit einer Maschine laufen konnten, entgegen Befehl 23.02 Uhr Beginn des Minenwerfens. 2 Minuten vor Beginn des Minenwerfens Sichtung von 2 Zerstörern in 130°, die als Patrouillenzerstörer am Wege nördlich Smith Knoll angesprochen werden. Minen liegen 2,5 bis 3 sm vom Wege nach Nordwesten, da näheres Rankommen auf Grund gegebener Lage nicht möglich war. Abstand der Boote bei weiträumiger Minenverseuchung zu den Zerstörern etwa 1500 bis 1800 Meter Bb.-achteraus. 23 UMB unbemerkt geworfen. Absicht war, nach Beendigung des Wartens, sechser Fächer auf Zerstörer zu schießen. Erst im letzten Augenblick wurden mehrere Schatten südlich der Zerstörer ausgemacht und als Nordgeleit erkannt. S 94 Doppelschuß auf Zerstörer, Fehlschüsse. S 80 Doppelschuß auf 2,5 bis 3000 BRT Dampfer, heftige Detonation mit schwarzem Pilz erkannt, S 89 zwei verbundene Einzelschüsse auf 2500 BRT Dampfer. Eine Detonation mit weißem flachen Pilz beobachtet. Beide Dampfer sinken wahrscheinlich. S 62 zwei Fat-Torpedos auf 4000 BRT Dampfer, Torpedotreffer mit weißem starken Pilz und schwarzem Qualm gesichtet. Durch Ausfall der U.K. S 83 keine Schußabgabe. Boote nach Norden abgedrängt und unter Beschuß gejagt, keine maschinellen und personellen Ausfälle. 00.14 Uhr wurde von fast allen Booten eine starke Detonation mit Feuerschein beobachtet. Es besteht die Möglichkeit daß ein Fahrzeug auf die neu ausgelegten Minen gelaufen ist. Da Aufgabe erledigt, Rückmarsch über Qu.8146 r.K.M., 8165 l.M. nach Ijmuiden angetreten.

5.11.
18.00
07.00
6.11.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Während der ganzen Zeit ausgesprochene Grenzwetterlage mit hartem Einsetzen der Boote unter starker Beanspruchung derselben. Ost 5, See 3 - 4, gute bis sehr gute Sicht. Sonst nichts gesichtet. 8 Torpedos verschossen. Der Führer der 2. Gruppe meldet: Nach Entlassung Qu. 3146 r.K.M. über Qu. 7363 M. Tonne 56 Bruno angesteuert. Auf Grund einer Besteckversetzung von 3 sm nach Süden und der Unmöglichkeit mit einer Maschine die Lemmsände zu überlaufen, mit Minenwerfen 23.10 Uhr begonnen. Weiträumige Verseuchung unbemerkt 2 sm vom Weg Qu. 7392 l.o. Viertel und Qu. 7391 r.o. Viertel durchgeführt. Gemäß FT-Angriffsbefehl 8 sm vom Weg abgesetzt und mit 15 sm Fahrt dem Geleit entgegengelaufen, um bei Punkt "Nanni" anzugreifen, damit eigene Minen zu umgehen und Position bei 57 Cäsar für die 6. und 8. Sfl. freizugeben. 00.16 Uhr angelaufen zum Stich. 00.54 Uhr bei Punkt "Nanni" (grüne Wracktonne) ohne Geleit gesehen zu haben, L.G.'s von 2 Zerstörern mit folgendem vollen Orchester. Unter Abwehr mit allen Waffen abgelaufen. Ein Zerstörer jagte die Gruppe 35 Minuten bis 12 Meilen vom Weg. Erneuter Angriff auf Grund Wetterlage, großer Entfernung vom Geleit und Zeitmangel zu erneutem Vorsetzen nicht mehr möglich. 01.50 Uhr Rückmarsch angetreten über befohlene Quadrate. Keine besonderen Ereignisse. Geworfene Sperrmittel 2. Gruppe 2t UMB. Chef 2. Sfl.
5.11.43. 18.00 - 07.00	Heemstede ~~Ijmuiden~~ "	Ruhe. S 98, 92, 86, 67 liegen in ~~halb~~stündiger Bereitschaft im ~~Bunker~~. Stützpunkt Kvz
6.11.43. 146 n.	Heemstede	Kein Einsatz wegen zu viel Wind. Kvz

Anl. 3 zu T/Bkl 2185/44 g.K.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.11.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. Trez
8.11.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Vollmondperiode. S 30, S 89 verlegen nach Amsterdam, um zu docken. S 30: Instandsetzung Backbord- und Mittel-Welle. S 89: Untersuchung Unterwasserteile des Bootskörpers. Trez
9.11.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Vollmondperiode. Trez
10.11.43. 13.00 - 07.00	Ijmuiden	S 98, 92, 62, 94 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker. Trez
11.11.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Vollmondperiode. S 89 dockt aus und verlegt von Amsterdam nach Ijmuiden. Trez
12.-15.11.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. Trez

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

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Skds. 6466

Geheim!

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

Abschnitt - Maschine.

Flottilleningenieur: Obltn. (Ing) W e i ß
2. Flottilleningenieur: Ltn. (Ing) d.R. Cartellieri

Boot	Leitender Maschinist
S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
S 67	Ob.Masch. K n a p e
S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
S 83	Ob.Masch. N e h r e n
S 86	Ob.Masch. D i t t r i c h
S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
S 92	Ob.Masch. H a n s e n
S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
S 98	Ob.Masch. E w t u s c h e n k o

Angefangen: 1. November 1943
Abgeschlossen: 15. November 1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.43		
	Ijmuiden	Alle 9 Boote liegen KB und einsatzklar im Bunker.
16.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für 18.15 zum M - Einsatz.
18.15	Ijmuiden	S 62, S 67, S 80, S 83, S 86, S 89, S 92, S 94, S 98 zum M - Einsatz ausgelaufen.
19.15	In See	Rückmarsch angetreten.
20.00	Ijmuiden	Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus.
		Weiß.
2.11.43		
16.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für M - Einsatz für 18.15
17.52	Ijmuiden	Seeklarbefehl aufgehoben wegen Wetterlage Boote Feuer aus.
		Weiß.
3.11.43		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für M - Einsatz für 18.15
16.00	" "	Seeklarbefehl aufgehoben, Boote Feuer aus.
		Weiß.
4.11.43		
16.15	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für M - Einsatz für 18.15
18.15	Ijmuiden	S 62, S 67, S 80, S 83, S 86, S 89, S 92, S 94, S 98 zum M - Einsatz ausgelaufen.
		Weiß.
5.11.43		
04.15	Ijmuiden	S 62, S 80, S 83, S 89, S 94 Bunker fest und Feuer aus.
06.40	Ijmuiden	S 67, S 86, S 92, S 98 Bunker fest und Feuer aus. Keine Ausfälle.
18.00	Ijmuiden/Heemstede	S 67, S 86, S 92, S 98 einstündige Bereitschaft.
		Weiß.

Datum und Uhrzeit	
11.43	
7.00	
11.43	
11.43	
3.00	
3.40	
5.10	
.11.43	
08.45	
10.35	
11.00	
12.00	
12.00	

Zu beziehen von Auslieferungsstelle für

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.43 7.00	Ijmuiden Ijmuiden/Heemstede	Bereitschaft aufgehoben Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Weiß.
11.43	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Keine besonderen Vorkommnisse. Weiß.
11.43 13.00 13.40 15.10	Ijmuiden/Heemstede Ijmuiden Amsterdam	Befehl: Kein Einsatz, keine Bereitschaft. S 80 nach Amsterdam ausgelaufen. S 80 bei A.D.M. fest zur Instandsetzung der Mittelwelle und Verstärkung der Hauptruderbeplattung.(Vgl.Masch.Störungsmeldung Nr. 5/A vom 25.10.43) Boot wird außer KB gemeldet. Weiß.
11.43 08.45 10.35	Ijmuiden Amsterdam	S 89 nach Amsterdam ausgelaufen. S 89 bei A.D.M. fest. Boot soll zur Untersuchung der Unterwasserteile eingedockt werden.
11.00	Amsterdam	S 80 eingedockt, Anfressungen an der Mittelwelle sind stärker geworden.(Vgl.Masch.Störungsmeldung Nr.6/A von S 80) Gem.Rücksprache mit der Lürssen-Werft ist die Mittelwelle für MB 501-Motoren noch verwendbar.Die Kanten der schadhaften Stellen werden abgerundet. Da auch die Bb Welle Risse in der Gummierung zeigt, werden beide Wellen neu gummiert.
12.00 12.00	Ijmuiden/Heemstede Amsterdam Ijmuiden	Befehl: Kein Einsatz, keine Bereitschaft. S 89 eingedockt; Unterwasserbootskörper wird neu kalfatert und gestrichen. Sonst keine Ausstellungen. Auf S 83 am M Mot.Zyl.5 und 8,Brennerschäden festgestellt.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Parkstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
		Vgl.Masch.Störungsmeldung Nr. 6/A (Sammelm dung) Auf S 67 am Stb Mot.Zyl.15 Vorkammer rissen. Vgl.Masch.Störungsmeldung Nr.13/A S 67. Weiß.	S 62 S 67 S 80 S 83 S 86 S 89
10.11.43			S 92
09.00	Ijmuiden	Auf S 83 am Stb Mot.Zyl.4,12,13 Brennersch festgestellt.(Vgl.Masch.Störungsmeldung Nr. (Sammelmeldung) Der Kolben des Zyl.13 hatt außerdem oben ein 15 mm langen Riß.(Vgl.Ma Störungsmeldung Nr. 9/A von S 83)	S 94 S 98
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Kein Einsatz, S 62, S 92, S 94, S halbstündige Bereitschaft von 18.00 bis Hel werden. Weiß.	
11.11.43			
09.00	Amsterdam	Termin für S 80 : 16.11.43	11.4
11.00	"	S 89 ausgedockt.	11.4
12.30	"	S 89 nach Ijmuiden ausgelaufen.	11.4
14.00	Ijmuiden	S 89 im Bunker fest. Boot wird KB gemeldet.	11.4
15.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Weiß.	11.4 11.4 11.4
12.11.43			Von
09.00	Ijmuiden/Heemstede	S 86 Stb Mot.Zyl.12,14 Brennerschäden, Zyl. ausgewechselt, da Brenner beim Herausnehmen Siehe Masch.Störungsmeldung Nr. 6/A(Sammelm	
13.00	" "	Befehl: Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Weiß.	
13-15.11.43	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Keine bes deren Vorkommnisse. Weiß.	

Gesehen:

Korvettenkapitän u. Flo.-Chef.

Kpt.Lt.

A (Sammelm
Vorkammer
g Nr.13/A

rennersch
eldung Nr.
l.13 hatte
ß.(Vgl.Mas

S 94, S 9
00 bis Hel

gemeldet.
schaft..

den, Zyl.
ausnehmen
A(Sammelm
schaft.

keine bes

B e t r i e b s s t u n d e n

S 62 Stb.M. 110 Std. M.M. 127 Std. Bb.M. 110 Std. gesamt.
S 67 Stb.M. 636 Std. M.M. 652 Std. Bb.M. 626 Std. gesamt.
S 80 Stb.M. 433 Std. M.M. 461 Std. Bb.M. 434 Std. gesamt.
S 83 Stb.M. 396 Std. M.M. 431 Std. Bb.M. 40 Std. gesamt.
S 86 Stb.M. 295 Std. M.M. 317 Std. Bb.M. 53 Std. gesamt.
S 89 Stb.M. 299 Std. M.M. 324 Std. Bb.M. 300 Std. gesamt.
S 92 Stb.M. 306 Std. M.M. 336 Std. Bb.M. 312 Std. gesamt.
S 94 Stb.M. 222 Std. M.M. 274 Std. Bb.M. 219 Std. gesamt.
S 98 Stb.M. 214 Std. M.M. 254 Std. Bb.M. 214 Std. gesamt.

Weiß

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 5719 AOp

-, den 21. Dezember 1943.

1 Ausfertigung

Geheime Kommandosache.

An

Marinegruppenkommando Nord unf Flottenkommando — Prüf-Nr. 6466

Anliegend wird das k.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8. S.-Flottille vom 1. bis 15.11.1943 einschl. Abschnitt Maschine mit Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.

Flottillen haben Kenntnis.

I

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando

B.Nr. Gkdos.6466/43

Befehlsstelle, den 19. Januar 1944.

1. Skl.

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Auftrage

Von

Anlage zu Gruppe Nord/Ijmde
Buch-Nr. Gkds. 6466

Übersicht über Liegehäfen der S.- Boote vom 1.11. bis 15.11.1943.

tum	Ijmuiden	Amsterdam	Auf dem Marsche
.11.43.	S 62,67,80,83,86,89,92,94,98.		-
.11.43.	S 62,67,83,86,89,92,94,98.	S 80	-
.11.43.	S 62,67,83,86,92,94,98.	S 80,89.	-
.11.43.	S 62,67,83,86,92,94,98.	S 80,89.	-
15.11.43.	S 62,67,83,86,89,92,94,98.	S 80	-

K.B. Übersicht der Boote vom 1.11. bis 15.11.1943.

tum	In Dienst	a.K.B.	K.B.	Bemerkungen
11.43.	9	-	9	-
11.43.	9	-	9	-
11.43.	9	-	9	-
11.43.	9	-	9	-
11.43.	9	-	9	-
11.43.	9	-	9	-
11.43.	9	-	9	-
11.43.	9	1	8	S 80 a.K.B. Welle - Ruder
.11.43.	9	2	7	S 89 a.K.B. Unterwasserteile
.11.43.	9	2	7	-
.11.43.	9	1	8	S 89 K.B.
.11.43.	9	1	8	-
.11.43.	9	1	8	-
.11.43.	9	1	8	-
.11.43.	9	1	8	-

Von 135 in Dienst befindlichen Booten waren 125 einsatzbereit = 92,5 %

6466

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

des Führers der Schnellboote zum K.T.B. der 2., 4., 6., 8. und 5. S.-Flottille vom 1. bis 15. Nov. 1943

1.) Zum Einsatz der 2., 6., 8. S.-Flottille vom 4./5.11.43 habe ich mit F.d.S. Gkdos 6010 AOp v. 19.12.1943 und in meinem KTB Stellung genommen.

2.) Zum KTB der 8. S.-Fl. Seite 338/340. Am 3.11. um 17.45 Uhr liefen je eine Gruppe bzw. Rotte der 4. und 8. S.-Flottille aus Hoek und Ijmuiden zu Übungen aus. Sie hatten sich auf einem Treffpunkt in See verabredet, in dessen Nähe die Rotte der 8. S.-Flottille auf 5 Boote stieß, die sie bald als feindlich erkannte. Die Rotte führte im Abdrehen einen kurzen energischen Feuerüberfall, ehe der Feind seinerseits das Feuer eröffnete und konnte sich ohne größere Schäden vom Feind absetzen.
Erfahrung: mit feindlichen Booten ist auch unmittelbar vor den eigenen Häfen und bereits in der Abenddämmerung zu rechnen. Übungen im Kriegsgebiet müssen berücksichtigen, daß jederzeit mit feindlichen Booten und Flugzeugen zu rechnen ist. Das entschlossene Handeln der beiden jungen Kommandanten ist anzuerkennen.
Die in diesem Falle sehr wichtige Feindmeldung ist von dem abgebenden Boot nicht durchgebracht worden. Es hat den Funkspruch zwar mehrere Male abgesetzt, wurde aber von keiner Landstelle gehört und wiederholt. Nachstehend im einzelnen behandelter Funkverlager ist auf allen Flottillen als Belehrung auszuwerten.
Der abgesetzte Funkspruch 2040/79 "An 4. S.-Fl. Bin auf Position. S 81 ist weder von den Landstellen noch von den in See befindliche S-Booten der 4. S.-Flottille gehört worden. Mit Leitnummer 79 ist ein Funkspruch der Welle bezeichnet worden, dessen Inhalt und Uhrzeitgruppe anders lautete. Der Funkwachhänger "S 81" hat fahrlässig gehandelt, als er seiner Nachricht eine Leitnummer gab und damit den Funkspruch als abgegeben meldete, ohne daß die Leitstelle die Nachricht wiederholte. Ebenso wurde das abgesetzte Sturmvogelsignal von keiner Landstelle aufgenommen. Nur ein Boot der 4. S.-Flottille, das 10 sm südwestlich davon stand, hat das Signal mit Lautstärke 1 aufgenommen. Da die Unterschrift des Signals falsch war, wurde es vom Boot nicht wiederholt. - Bei dem anschließenden Funkverkehr von "S 81" konnte das Boot mit Lautstärke 3 - 4 aufgenommen werden, sodaß die geringe Lautstärke des Signals nicht zu

b.w.

Anl. 2 zu 7 Kdt 2186/44 g.K.

erklären ist. Es muß ein Bedienungsfehler an Bord vorgelegen haben. Auch aus der Durchführung des weiteren Funkverkehrs war zu erkennen, daß der Wachgänger den Anforderungen keineswegs gewachsen war und die Nervösität ist wohl auf seine eigene Unsicherheit im Schlüsseln und in der Verkehrsabwicklung zurückzuführen und nicht, wie die Flottille meldet, auf den Zusammenbau der Anlage aus einzelnen Geräteteilstücken.

3.) Zum KTB der 5. S.-Flottille Seite 10. Zum Torpedoangriff vom 2./3.11.43 habe ich in meinem KTB bzw. im Sonderschreiben an die Flottillen Stellung genommen (F.d.S. Gkdos 5632 AOp vom 28.11.43). Darüberhinaus ist zu bemerken: Im Anschluß an den Torpedoangriff südlich Hastings wurden Jagdbomber zur Bekämpfung der 5. S.-Fl. angesetzt, welche die Boote trotz guter Einweisung von Land nicht fanden. Der Chef der 5. S.-Flottille führt das auf Nichtbenutzung bzw. den Ausbau des Fu.M.B. zurück. Tatsächlich haben seit des Fu.M.B.-Ausbaus die Luftangriffe nachts fast ganz aufgehört. Ich glaube aber nicht, daß die Fu.M.B.-Strahlungen der ausschlaggebende Faktor waren, der zu den intensiven Luftangriffen nachts geführt hat.

4.) Zum KTB der 5. S.-Flottille Seite 11 - 14.
Am 3./4.11.43 hatte die 5. S.-Flottille für 2 westmarschierende Zerstörer von Boulogne aus Vorausicherung zu bilden. Aufstellung war rottenweise in breiter Dwarslinie 8-1m sm vor den Zerstörern, Fahrtstufen zwischen 17 und 25 sm befohlen. Zweck: Aufspüren feindlicher MTB auf Lauerstellung. Die Flottille hatte KWK geschaltet. Aus dem Ablauf der Unternehmung lassen sich in nachrichtentechnischer, taktischer, navigatorischer und führungsmäßiger Hinsicht folgende Erfahrungen und Schlüsse ziehen:

1) Der Nachrichtenapparat der Boote hat sich weder in personeller, noch in materieller Hinsicht den Anforderungen einer derartigen Unternehmung, bei der unter Anwendung von vier verschiedenen Funkverfahren an zahlreiche Verbände gefunkt wurde, gewachsen gezeigt.

Insgesamt wurden während der Unternehmung von 2200 Uhr bis 05.45 Uhr auf KWK 74 Nachrichten, davon 39 Signale und 36 Funksprüche abgesetzt. Von diesen bezogen sich 21 Signale und 25 Funksprüche auf die Unternehmung selbst. 9 Funksprüche bzw. Signale waren an die 5. S-Flottille gerichtet bzw. wurden von ihr selbst abgegeben.

Während auf dem mit zwei Funkern besetzten Führerboot wenigstens alle Nachrichten aufgenommen, entschlüsselt und, wenn auch mit einer gewissen Verzögerung, auf der Brücke vorgelegt wurden, ist auf den übrigen Booten wegen zu großer Verkehrsdichte schon nach den ersten Funksprüchen keine Vorlage auf der Brücke mehr erfolgt. Trotz der Vorlage aller Funksprüche auf dem Führerboot führte die große Verkehrsdichte und die Schwierigkeit, einen Funkspruch auf der Brücke eines Schnellbootes richtig auszuwerten, dazu, daß der Chef der 5. S-Flottille im Verlaufe der Unternehmung den Überblick über die Gesamtlage vollkommen verloren hat.

In diesem Zusammenhang sei zur Richtigstellung erwähnt, daß die in der abschließenden Betrachtung zum Kriegstagebuch der 2. Sicherungsdivision vom 1. - 30.11.43 erwähnten ORTUNGSSIGNALE zwar bei der 5. S-Flottille angekommen, aber entweder zu spät vorgelegt bzw. aus den oben erwähnten Gründen nicht richtig gedeutet worden sind. Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, daß die übrigen, nur mit einem Funker besetzten Boote über den Ablauf der Unternehmung von vornherein keinen Überblick mehr gehabt haben.

2) Hinsichtlich des <u>taktischen Zusammenhaltes des Verbandes</u> hat es sich gezeigt, daß die Innehaltung eines bestimmten Abstandes zwischen Sicherung und zu sicherndem Verband unter Festlegung von Punkten, die zu bestimmten Uhrzeiten erreicht werden müssen, bei schnellfahrenden Fahrzeugen in diesem hinsichtlich Navigation und Feindeinwirkung gleich schwierigen Operationsgebiet Theorie ist, besonders dann, wenn der zu sichernde Verband entgegen dem Operationsbefehl unbekannte hohe Fahrtstufen läuft und die Sicherung über den Standort des eigenen Verbandes nicht ausreichend unterrichtet ist. Dies führt dazu, daß der Führer der Sicherung in dem Bestreben, nicht auf den eigenen Verband zurückzufallen, höhere Fahrtstufen als der Verband läuft, und sich dadurch zwangsläufig von diesem absetzt, wie es im vorliegenden Fall geschehen ist, in dem die 5. S-Flottille beim Erreichen von Cap de Antifer bereits 30 sm vor dem Verband stand. Die Folge davon ist, daß der Wert dieser Sicherung dadurch erheblich herabgesetzt wird, da ein auf Lauer liegender Gegner, der sowieso von den mit hoher Fahrt marschierenden S-Booten normalerweise weder gehört noch gesehen wird, die Gelegenheit hat, sich in Ruhe vom Wege abzusetzen und anschließend erneut auf Position zu gehen.

Die Gefechtsberührung, die die Zerstörer nach dem Passieren der eigenen S-Bootssicherung mit feindlichen M.G.B.'s gehabt haben, läßt jedenfalls darauf schließen, daß es in diesem Fall so gewesen ist.

3) Die navigatorischen und fahrtechnischen Anforderungen, die an die Flottille bei dieser Aufgabe gestellt wurden, sind zwar erfüllt worden, aber, wie der Chef der 5. S-Flottille in seinem Kurzbericht meldet, auf Grund der Sichtverhältnisse nur mittels des U.K.Gebrauches.

Ich nehme in diesem Zusammenhang Bezug auf meine Stellungnahme zu der Durchführung der Unternehmung "Talsohle" und stelle nochmals fest, daß eine Sicherungsform, die nur unter der Voraussetzung des U.K.-Gebrauches durchzuführen ist, in einem Operationsgebiet, wie dem Kanal, nicht zur Anwendung kommen kann.

4) Ohne an den Führungsmaßnahmen der 2. Sicherungsdivision Kritik üben zu wollen, ist festzustellen, daß die Flottille auf Grund der unzureichenden Nachrichtenübermittlung und Unterrichtung über die Gesamtlage, sowie auf Grund der Tatsache, daß die Sicherungsdivision über den Standort der Flottille im Unklaren war, nicht mehr so sicher in der Hand der Führung lag, daß die Sicherungsaufgabe, wie beabsichtigt, bis zu Ende durchgeführt werden konnte.

Hierbei hat sich erschwerend ausgewirkt, daß die eigenen Ortungsgeräte nicht in der Lage sind, die Führungsstellen an Land mit Standorten von eigenen S-Booten zu versehen und die mehrfach abgegebene Standortmeldung des Chefs der 5. S-Flottille von keiner Landstelle aufgenommen worden ist. Anderenfalls wäre wahrscheinlich der Ansatz der Flottille auf ein Feindziel nordwestlich Cap de Antifer zu einem Zeitpunkt, zu dem sie bereits bei Barfleur stand, nicht mehr erfolgt.

Unter Zusammenfassung der unter 1) bis 4) aufgeführten Erfahrungen stelle ich abschließend fest, daß die von mir anläßlich der Berichterstattung über die Unternehmung "Talsohle" und vor Durchführung dieser Unternehmung geäußerten Bedenken und Einwände sich in ihren wesentlichen Punkten erfüllt haben.

Der Sicherungseinsatz von S-Booten in mehr oder weniger engem taktischen Zusammenhang mit dem zu sichernden Verband stellt das S- in navigatorischer, fahrtechnischer, taktischer und nachrichtentechnischer Hinsicht vor Forderungen, die, wenn sie überhaupt zu erfüllen nur auf Kosten des taktischen Nutzens dieser Sicherungsform gehen.

Daraus folgert, daß der taktisch selbständige Defensiveinsatz, gleichgültig, in welcher Form er sich abspielt, günstiger als der taktisch gebundene Einsatz ist, da er die oben erwähnten Schwierigkeiten vermeidet und es einer mit den Eigenarten und Schwächen dieser Waffe vertrauten Führung gestattet, die Boote sachdienlich und taktisch richtig zu führen.

5.) Zum KTB Abschnitt Maschine der 4. S.-Fl. vom 1.-15.11. Seite 187/188.

Zu Seite 183:

Der Zusammenstoß zwischen "S 120 und "S 110" ist durch die falsche Ausführung eines Maschinenkommandos auf "S 120" verursacht worden. Die Schuldfrage wurde durch ein Havarieverfahren gesondert geklärt. Es ergibt sich daraus, daß der Fahrmaat des Bb.-Motors ohne Befehl den Motor an den Masch.Ob.Gfr. Strauß übergeben und anschließend den Mot.-Raum, ohne sich beim L.M. abzumelden, verlassen hatte. Dadurch war der Masch.Ob.Gfr. Strauß während der Maschinenmanöver ohne Aufsicht. Wenn auch das nochmalige Umsteuern und das anschließende Anlassen in falscher Drehrichtung durch eine Aufsichtsperson nicht mit Sicherheit hätte verhindert werden können, so wäre doch ein Anspringen in falscher Drehrichtung mit aller Wahrscheinlichkeit früher bemerkt und der Zusammenstoß durch sofortige Gegenmaßnahmen, wenn nicht verhindert, so doch wesentlich in seiner Auswirkung abgeschwächt worden.

Der Masch.Ob.Gfr. Strauß kann nicht zur Verantwortung gezogen werden, da er auf Befehl des Fahrmaaten des Bb.-Motors die Maschine übernommen hatte und der Unteroffizier wissen mußte, ob der Masch. Gast auf Grund seiner bisherigen Ausbildung und Fertigkeit den Motor mit Sicherheit fahren konnte.

Die nach dem Zusammenstoß ergriffenen Maßnahmen waren richtig.

Die Frage, wie die Schottstoffbuchsen und die Durchführung besser als bisher ausgeführt werden können, wird von hier mit der Bauaufsicht Vegesack gesondert geklärt werden.

Zu Seite 185:

Der Wassereinbruch im M.Mot.-Raum von "S 48" kann h.E. nur auf einen Bedienungsfehler zurückgeführt werden.
Weiteres siehe Stellungnahme zur Masch.Stör-Meld. (F.d.S. G 16301 vom 8.12.).
Die Flottillen wurden über den Vorfall unterrichtet und nochmals angewiesen, daß in der Gefechtsschaltung sämtliche Lenzventile geschlossen zu fahren sind.

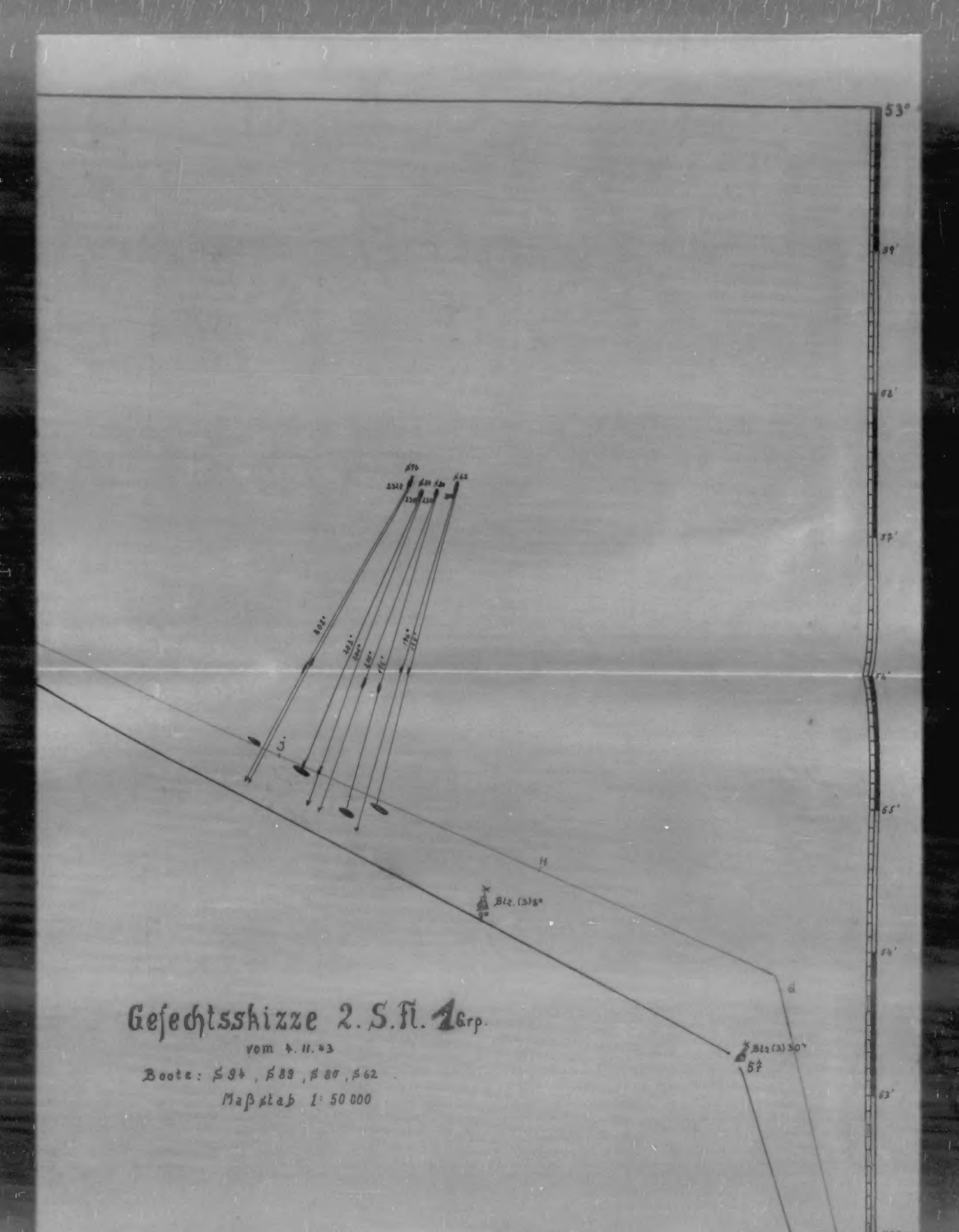
Petersen

Gefechtsskizze 2. S.Fl. 1 Grp.

vom 4.11.43

Boote: S 94, S 89, S 80, S 62

Maßstab 1: 50 000



Warngebiet

Blz.5s 57C
Blz.15s 56B
Blz.5s 56
Blz. 6rp.(2)gn. 10s
Blz.20s 55B
Blz.5s 54D
Blz.(3) 30s 57
Blz.15s 57A
Blz.1s
Blz.5s 54B
Blz.(3) 40s
Blz.(3) 20s 8A
Blz.r. 20s 8
Blz.20s 7A
Blz.10s 9
Blz.(3) 10s
Blz.(2) 20s

0203 23 26° 23 95° 90° 2150 2152 2340 2118 51° 2211 23 41 36° 2211 203° 2312 2302 2330 1.9 2.5 Lkw (Tds) 00 30 Stütz (1P) M

2341 126° 36° 2349 2309 120° 350° 0058 0036 0146 350° 0130 200° 35° 0042 0032 2

Wegeskizze der 2. S.-Fl.

An.- u. Rückmarsch 1. Gruppe

An.- u. Rückmarsch 2. Gruppe

Minenenkurse

Aufzulegen auf D 53 N

01²¹

03⁵⁹

20⁵¹

02⁰⁰

20³⁸

134°

146°

20⁰⁰

B.S. 51.

B.S. (2) 51.

H.T.

Warngebiet

GREAT YARMOUTH

LOWESTOFT

Blz.5s 57C
Blz.15s 56B
Blz.5s 56
Blz. 6rp.(2)gn. 10s
Blz.20s 55B
Blz.5s 54D
Blz.(3) 10s
Blz.(3) 20s 8A
Blz.r. 20s 8
Blz.20s 7A
Blz.10s 9
Blz.(3) 10s
Blz.(2) 20s 7
Blz.10s 6A
Blz.r.20s 6
Blz.20s
Blz.(3) 30s 57
Blz.15s 57A
Blz.1s
Blz.5s 54C
Blz.(3)
Blz.(2) 30s r. 56A
Blz.5s 55A
Blz.(3) 20s r.

2341
2211
203°
36°
2312
2302
2309
0036
0060
350°
170°
0140
2330
BV

20°57

20°38

20°00

02°00

134°

146°

306°

0309

19°00

03°20

Ijmuiden

Zemend

PG-71277-NID

PG/ 71277

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.11. - 30.11.1943

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. bis 30. November 1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt. z.S.	Schlenck
S 80	Oblt. z.S.	von Stempel
S 83	Oblt. z.S.	Pinger
S 86	Oblt. z.S.	Wendler
S 89	Oblt. z.S.	Howaldt
S 92	Lt. z. S.	Neugebauer
S 94	Ob.Strm.(K.O.A.)	Boseniuk
S 98	Kaptlt.	Klose

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41277/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anl 3 zu 7/Bd 372 1/43 Kdos

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 28

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-18.11.	Heemstede	Kein Einsatz ~~wegen Mondperiode~~ und Wetterlage Herz
19.11.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Sichtentwicklung.
18.00 - 07.00	Heemstede	Besatzungen S 67, 86, 92, 94 liegen in einstündiger ~~Bereitschaft im Stützpunkt~~. Herz
20./21.11.	Heemstede	Kein Einsatz ~~wegen schlechter~~ Sicht. Herz
22.11.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Auffrischens auf ~~Wind 6 - 7~~. Herz
23.11.43.		
13.00	Heemstede	F.d.S. befiehlt: Hoofden Flottillen Mineneinsatz. Durchführung Stichwort "Herbstaster" in Abhängigkeit Wetterentwicklung.
15.45	Heemstede	Einsatz entfällt ~~wegen Wetterverschlechterung~~. Herz
24./25.11.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. Herz
26.11.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetterlage Herz

Übersicht über Kriegsbereitschaft der Boote in der Zeit vom 16.bis 30.11.43.

Datum	In Dienst	a.K.B.	K.B.einsatzbereit	Bemerkungen
16.-18.11.43.	9	1(S 80)	8	-
19.11.43.	9	-	9	S 80 K.B.
20.-30.11.43.	9	-	9	-

Von 135 in Dienst befindlichen Booten waren 132 einsatzbereit, das sind = 98 %

Übersicht über Liegehäfen der Boote in der Zeit vom 16. bis 30.11.1943.

Datum	Ijmuiden	Amsterdam
16.bis 18.11.43.	S 62,67,83,86,89,92,94,98.	S 80
19.bis 30.11.43.	S 62,67,80,83,86,89,92,94,98.	-

Wr.

Anl. 5 zu 7/Ine 572 Kriegstb.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Besatzungen S 62, 92, 89, 94 liegen in einstündiger Bereitschaft im Stützpunkt.
27.11.43.		
12.45	Heemstede	F.d.S. befiehlt: Hoofden-Flottillen Durchführung "Herbstaster" in Abhängigkeit Wetterentwicklung.
17.40	Heemstede	Einsatz entfällt wegen schlechter Sicht.
28.-30.11.		
	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE
ADMIRALTY PRO[illegible]
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71277/[illegible]D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY [illegible]
SHOULD BE MADE ON
A COPY OR ON A SEPARATE
SLIP.

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

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

Abschnitt - Maschine.

Flottillening enieur: Obltn. (Ing) W e i ß
2| Flottillening enieur: Ltn. (Ing)d.R. Cartellieri

Boot	Leitender Maschinist
S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
S 83	Ob.Masch. N e h r e n
S 86	Ob.Masch. D i t t r i c h
S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
S 92	Ob.Masch. H a n s e n
S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
S 98	Ob.Masch. E w t u s c h e n k o

Angefangen: 16. November 1943.
Abgeschlossen: 30. November 1943.

Akt. 4 a. 1/44 572 1772/44

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.11.43.	Ijmuiden	Alle Boote bis auf S 80, das am 17.11. in Amsterdam die Instandsetzung der Welle und des Hauptträders beenden soll, liegen einsatzklar im Bunker.
	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft.
14.45	Amsterdam	S 80 ausgedockt. Weiss.
17.11.43.	Amsterdam	S 80 Terminverzögerung, da nach Einbau Mittedrucklager Welle und Motor nicht fluchten (~0,5 mm seitliches Spiel). Voraussichtlicher Termin 19.11.43.
	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitsdhaft. Weiss.
18.11.43.	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.
19.11.43.		
11.35	Amsterdam	Auf S 80 Instandsetzungsarbeiten beendet. Boot nach Ijmuiden ausgelaufen.
13.25	Ijmuiden	S 80 im Bunker fest und Feuer aus. Boot wird K.B. gemeldet.
	Ijmuiden/Heemstede	Kein Einsatz.
18.00	Ijmuiden/Heemstede	S 67,86,92,98. Einstündige Bereitschaft. Weiss.
20.11.43.		
07.00	Ijmuiden/Heemstede	Bereitschaft aufgehoben.
09.00	Ijmuiden	S 80 und S 86 zur Probefahrt ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit
0.11.4
12.15
13.00
21.11.4
13.00
22.11.4
09.00
13.00
23.11.4
13.00
15.00
4.bis
11.43.
26.11.
17.00
27.11.
07.00
09.30

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.11.43.		
12.15	Ijmuiden	S 80 und S 86 im Bunker fest und Feuer aus. Keine Ausstellungen.
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Weiss.
21.11.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.
22.11.43.		
09.00	Ijmuiden	Auf S 67 Bb.Hilfsmotor wegen zu geringen Öldrucks unklar.(Vgl.Masch.Stör.Mldg.Nr.15/A S 67
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Befehl: Kein Einsatz. Weiss.
23.11.43.		
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl zum M-Einsatz für 16.45 Uhr.
15.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl aufgehoben. Weiss.
24.bis 25. 11.43.		Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.
26.11.43.		
17.00	Ijmuiden/Heemstede	S 62, S 89, S 92 und S 94 einstündige Bereitschaft. Weiss.
27.11.43.		
07.00	Ijmuiden/Heemstede	Bereitschaft aufgehoben.
09.30	Ijmuiden	S 92 zu Torpedoabstimmen ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.11.43.		
10.30	Ijmuiden	S 92 im Bunker fest und Feuer aus.
13.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl für M-Einsatz für 16.45 Uhr.
15.00	Ijmuiden/Heemstede	Seeklarbefehl aufgehoben. Weiss.
28.bis 29. 11.43.		Keine besonderen Vorkommnisse. Weiss.
30.11.43.		
09.00	Ijmuiden	S 67 und S 86 zum Rollenexerzieren ausgelaufen.
11.00	Ijmuiden	S 67 und S 86 im Bunker fest, Feuer aus.
	Ijmuiden/Heemstede	Befehl:Kein Einsatz, keine Bereitschaft. Weiss.

Betriebsstunden.

S 62	Stb.M. 110 Std.	M.M.	127 Std.	Bb.M. 110 Std.	gesamt.
S 67	Stb.M. 636 Std.	M.M.	653 Std.	Bb.M. 626 Std.	gesamt.
S 80	Stb.M. 434 Std.	M.M.	464 Std.	Bb.M. 436 Std.	gesamt.
S 83	Stb.M. 397 Std.	M.M.	432 Std.	Bb.M. 40 Std.	gesamt.
S 86	Stb.M. 297 Std.	M.M.	320 Std.	Bb.M. 54 Std.	gesamt.
S 89	Stb.M. 300 Std.	M.M.	325 Std.	Bb.M. 301 Std.	gesamt.
S 92	Stb.M. 306 Std.	M.M.	336 Std.	Bb.M. 312 Std.	gesamt.
S 94	Stb.M. 222 Std.	M.M.	274 Std.	Bb.M. 219 Std.	gesamt.
S 98	Stb.M. 214 Std.	M.M.	254 Std.	Bb.M. 214 Std.	gesamt.

Weiss.

gesehen:

Korv.Kapt. u. Flottillenchef.

Lenkgen!
Korv. Kpt. (Ing.) u. Verb. Ing.

PG-71278-NID

PG-71278-NID

PG/ 71278

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATES 1.12. - 15.12.1943

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

HW 34352

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der

2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1.12. bis 15.12.1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt. z.S.	Schlenck
S 80	Oblt. z.S.	von Stempel
S 83	Oblt. z.S.	Pinger
S 86	Oblt. z.S.	Wendler
S 89	Oblt. z.S.	Howaldt
S 92	Oblt. z.S.	Neugebauer
S 94	Ob.Strm.(K.O.A.)	Boseniuk
S 98	Kaptlt.	Klose

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
P G/41278.

633/44 g.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-2.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
3.12.43. 09.50	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Für Unternehmen "Herbstaster" Minenbeladung durchführen. F.d.S.
13.05	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
4.12.43. 11.46	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Minenbeladung für Unternehmen "Herbstaster" durchführen. F.d.S.
13.30	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Hoofden-Flottillen. Mineneinsatz "Herbstaster" in Abhängigkeit Wetterentwicklung. Entscheidung 14.30 Uhr. F.d.S. Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen zu vi Wind und zu starkem Seegang. F.d.S.
		Eingang Fernschreiben: Hoofden-Flottillen. Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Nebel Minen entladen. Bis 6.12. 11.00 Uhr volle Torpedoeinsatzbereitschaft herstellen. Fu.M. B's einbauen, Mast an Bord umgelegt.

6.12
7.12
8.12.
9.12.
10.12
11.12
12.12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Nebel. Herz
7.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen schlechter Sicht. Torpedoanlage von S 67, 30, 36, 39, 94 unklar, da Fat-Stellzeug eingebaut wird. Herz
8.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Sicht und Mondphase. Herz
9.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Nebel. Herz
10.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Mondphase und ~~Wetterlage~~. Herz
11.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Mondphase und Wetterlage. Torpedowaffe S 67, 30, 36, 39, 94 wieder klar. Herz
12.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Mondphase und Wetterlage. Herz

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71278
AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT PENCILLED ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORD
SIDE OF THE SHEETS OF PAPER
MS R

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.12.43.		
17.00 - 08.00	Heemstede Ijmuiden	Kein Einsatz wegen Mondphase. S 67, 86, 92, 98 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker. Fwdz
14.12.43.		
05.30	Ijmuiden	S 86, 94 aus nach Rotterdam zur Funkbeschikkung.
08.30	Rotterdam	S 86, 94 fest.
	Heemstede	Kein Einsatz wegen Mondphase. Fwdz
15.12.43.		
00.45	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Sofort Boote mit BMC beladen. F.d.S.
11.00	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: 2., 6., 8. Sfl. BMC und UMB-Verseuchung des Geleitzugweges nördl. Humbermündung zwischen Boje 62 E und 62 G. 2. Sfl. verseucht von 2 sm südl. bis 1 sm nördl. Boje 62 F. 6. und 8. Sfl. von 1 sm nördl. 62 F bis Boje 62 G. Tiefeneinstellung: 2,5 m unter M.Spr. Führung: Chef 6. Sfl. Auslaufen 17.15 Uhr. Hinmarsch nach Anweisung Chef 6. Sfl. über AN 5985 r.K.M. Ausweichgebiet 2. Sfl. Geleitweg bis Boje 62 D, 6., 8. Sfl. bis Boje 17. Minenlage nicht ostwärtiger als 2 sm vom Geleitweg. Beim Auftreffen auf den Feind, unbemerkten Wurf anstreben. Sobald bemerkt, alle Ziele angreifen. Chef 6. Sfl. entscheidet über Abbruch, falls kein Wolkenschutz. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.12	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2., 6., 8. Sfl. 19 Boote weiträumige UMB- und BMC-Verseuchung des Geleitweges von der Humbermündung bis Flamborough Head zwischen den Bojen 62 und 17. Führung: Chef 6. Sfl. Einsatz ist bei nicht ausreichendem Wolkenschutz abzubrechen. Tiefeneinstellung an der Mine: Vor 00.00 Uhr 4 Meter, nach 00.00 Uhr 3,5 Meter.
		F.d.S.
16.45	Ijmuiden	1. Gruppe: S 83, 89, 62, 80, 2. Gruppe: S 98, 92, 67 Bunker abgelegt und ausgelaufen. Wegen schlechter Sicht und plötzlich aufkommendem dichten Nebel auf Befehl Chef 6. Sfl. sofort kehrt gemacht und eingelaufen.
18.20	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.
18.00	Hoek von Holland	S 86, 94 ausgelaufen.
20.00	Ijmuiden	S 86, 94 fest.

Herz

Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

S 67	seit 7.12.43.	Ijmuiden	Torpedowaffe unklar wegen Einbau des F.A.T.- Stellzeugs. Boote liegen fahrbereit im Bunker.
S 80	bis 11.12.43.		
S 86			
S 89			
S 94			

1.12.43.	S 94 Ijmuiden	Probefahrt auf dem Kanal Ijmuiden-Amsterdam. Durchführung von Notschaltungen in der Maschinenanlage. Zur gefechtstechnischen Ausbildung des Maschinenpersonals. Es stellt sich dabei heraus, daß die rein theoretische und unterrichtsmäßige Schulung über Notschaltungen allein nicht ausreicht. Die praktische Durchführung an Bord während des Betriebes ist erforderlich, wobei kleinere Verluste an Betriebsstoffen (Schmier-und Treiböl) in Kauf genommen werden müssen. Die entsprechende Ausbildung wird auf allen Booten durchgeführt.
2.bis 10.12.43.		Keine besonderen Vorkommnisse.
11.12.43.	S 67 Ijmuiden	An 3 Zellen der Bootsbatterie wurde durch das Auffüll-Loch eine zähe, schwarze Masse ausgeschieden. Das Zellenpaket der Zusatzzellen wurde ausgewechselt, siehe Masch.Stör.Mldg. Nr. 17/A von S 67.
12.bis 15.12.43.		Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen:

Korvettenkapitän und
Flottillenchef

Weiß.

Oberleutnant (Ing)
und Flottilleningenieur

Gesehen:

Korvettenkapitän (Ing)
und Verbands-Ing.

Kriegstagebuch (Abschnitt Maschine)

der

2. Schnellbootsflottille

Flottillenchef	: Korv.Kapt.	F e l d t
1. Flottilleningenieur	: Obltn.(Ing)	W e i ß
2. Flottilleningenieur	: Ltn.(Ing)d.R.	C a r t e l l i e r

B o o t:	L e i t e n d e r M a s c h i n i s t:
S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
S 83	Ob.Masch. N e h r e n
S 86	Ob.Masch. D i t t r i c h
S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
S 92	Ob.Masch. H a n s e n
S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
S 98	Ob.Masch. E w t u s c h e n k o

Angefangen: 1.12.43.

Abgeschlossen: 15.12.43.

Seitenzahl: 1 - 2

Anlage zum K.T.B. (Maschine) 2.S.Flottille vom 1.12. –15.12.43.

Datum	„S 62"	„S 67"	„S 80"	„S 83"	„S 86"	„S 89"	„S 92"	„S 94"	„S 98"	Boote K.B.
1.	Ijmuiden ●	Ijmuiden ●	Ijmuiden ●	Ijmuiden ●	Ijmuiden ●	Ijmuiden ●	Ijmuiden ●	Ijmuiden ●	Ijmuiden ●	9
2.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9
3.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9
4.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9
5.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9
6.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9
7.	" ●	" ○	" ○	" ●	" ○	" ○	" ●	" ○	" ●	4
8.	" ●	" ○	" ○	" ●	" ○	" ○	" ●	" ○	" ●	4
9.	" ●	" ○	" ○	" ●	" ○	" ○	" ●	" ○	" ●	4
10.	" ●	" ○	" ○	" ●	" ○	" ○	" ●	" ○	" ●	4
11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9
12.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9
13.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9
14.	" ●	" ●	" ●	" ●	R'dam ●	" ●	" ●	R'dam ●	" ●	9
15.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	9

● Kriegsbereit ● nicht Kriegsbereit ○ Fahrbereit

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

zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8. und 9. S.-Flottille Abschnitt Maschine für die Zeit vom 1. bis 15.12.1943.

1.) Die Flottillen sind wiederholt, zuletzt nach dem Verlust von S 88 und S 63 (F.d.S. Gkdos 5646 Ing. v. 3.12.43) eindringlich zur Förderung des Maschinengefechtsdienstes angehalten worden.

Die reine Rohrleitungskunde an Hand der Rohrleitungspläne und der Unterricht sollen dabei den Maschinenmannschaften nur die Grundlagen und den Zweck des Maschinengefechtsdienstes vor Augen führen. Die einzelnen Gefechtsschaltungen müssen aber an Bord bei laufendem Betrieb regelrecht einexerziert werden, denn nur so können die Maschinenmannschaften die einzelnen Handgriffe beim Übergang von einer Schaltung zur anderen schnell und in der Aufeinanderfolge richtig im Ernstfall durchführen.

Die vom F.d.S. nach den Grundlagen des Maschinengefechtsdienstes beantragte und vom O.K.M. genehmigte Änderung der Rohrleitungen wird z.Zt. bei den in Dienst befindlichen S.-Booten durchgeführt. Die Hauptantriebsanlage wird dabei kraftwerkmäßig unterteilt.

:.) Zum K.T.B. der 5. S.-Flottille, Seite 3, S 140:

Im Zuge der Entrümpelung der S.-Boote wurde vom O.K.M. der Ausbau der Glühvorrichtung bei sämtlichen Motoren befohlen. Bei der Motorenneufertigung wird die Glühvorrichtung nicht mehr vorgesehen.

Die Tatsache, daß die Motoren nach rund 120 Betriebsstunden Anlaßschwierigkeiten aufweisen, ist bisher noch nie aufgetreten. Die Bauaufsicht bei Daimler-Benz ist über diese Vorfälle unterrichtet.

Zur Zeit werden auch auf S 112 sämtliche Ventile nachgefr st, nachdem vorher eingehende Anlaßversuche durchgeführt worden sind. Das Ergebnis ist abzuwarten.

Zum Einsatz der 5. S.-Flottille am 1./2.12.43 habe ich in meinem K.T.B. und in Sonderschreiben an die Flottillen Stellung genommen.

Fregattenkapitän.

PG-7127 9-NID

KODAK SAFETY

PG/71279

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2 M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.12. - 31.12.1943

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

KTB 37167

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. 12. bis 31. 12. 1943.

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt.z.S.	Schlenck
S 80	Oblt.z.S.	von Stempel
S 83	Oblt.z.S.	Pinger
S 86	Oblt.z.S.	Wendler
S 89	Oblt.z.S.	Howaldt
S 92	Oblt.z.S.	Neugebauer
S 94	Ob.Strm.(KOA)	Boseniuk
S 93	Kaptlt.	Klose

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P 6/71279/N.D
NO NOTE OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THE LIST OF CONTENTS OR ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK ITSELF OR ON ANY SLIP OF PAPER. G.O.C. REGISTERED NUMBER

3. Anl. zu 1/SKL 9516 /44 gKds

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen schlechter Sicht.
17.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Nebel.
17.00 - 08.00	Ijmuiden	S 67, S 86, S 92, S 93 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.
18.-22.12.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
23.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
22.00	"	Eingang Fernschreiben: Boote beladen bis 24.12. 16.00 Uhr je Flottille 2 Boote mit UMB, übrige Boote mit UMB. UMB - Boote dürfen keine Art.-Boote sein. F.d.S.
22.20	"	Eingang Fernschreiben: Durchführung Einsatz wie am 15.12. befohlen, Voraussichtlich Nacht 24./25.12.
24.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
25.12.43.		
13.15	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2., 6., 8. Sfl. BMC und UMB-Verseuchung des Geleitweges nördl. der Humber-Mündung zwischen Boje 62 D und 17 F.d.S.
5.15	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Nebel.
6.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
7.12.43.		
7.00 - 8.00	Heemstede Ijmuiden	Kein Einsatz wegen Nebel. S 93, 92, 86, 67 haben halbstündige Bereitschaft.
9.00	"	S 86, 67 ausgelaufen zur Ausbildungsfahrt und Funkpeilererprobung.
11.30	"	S 86, 67 Bunker fest.
8.12.43.	Heemstede	Kein Einsatz wegen fortdauerndem Nebel.
9.-31.12.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetterlage.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/91249
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY INCISION
SHOULD BE MADE IT
RECORD OR ON A COPY.
QUOTING IT

Geheim!

Kriegstagebuch (Abschnitt - Maschine)

der

2. Schnellbootsflottille

Flottillenchef	: Korv.Kapt.	F e l d t
Flottilleningenieur:	Obltn.(Ing)	W e i ß
2.Flottilleningenieur:	Ltn.(Ing)	C a r t e l l i e r i

Boot:	Leitender Maschinist:
S 62	Ob.Masch. D ö r n e r
S 67	Ob.Masch. G r a n z o w
S 80	Ob.Masch. H a t t w i g
S 83	Stbs.Ob.Masch. N e h r e n
S 86	Ob.Masch. D i t t r i c h
S 89	Stbs.Ob.Masch. L a u e
S 92	Ob.Masch. H a n s e n
S 94	Ob.Masch. N e u m a n n
S 98	Ob.Masch. E w t u s c h e n k o

Angefangen: 16.12.43.
Abgeschlossen: 31.12.43.

Seitenzahl: 3 - 4

9516

Im Berichtsabschnitt lagen sämtliche Boote einsatzklar im Bunker Ijmuiden.

Wieder neue Flammen!

16.bis 31.12.43. Keine besonderen Vorkommnisse.

Ijmuiden Besondere Maßnahmen und Erfahrungen während der Betriebszeit:

a) Die zum 1. Februar 1944 vorgesehenen U.O.-Anwärter wurden zusammengefaßt und in einer 10-tägigen Ausbildung durch ältere LM unterrichtet sowie auf ihre theoretischen, praktischen und militärischen Leistungen eingehend geprüft. Diese Ausbildung wurde mit Erfolg durchgeführt. Eine ähnliche Ausbildung und Unterrichtung ist für die jüngeren und dienstlich schwachen Maschinengasten der Boote vorgesehen. Das vorhandene Unterrichtsmaterial entspricht nicht den Anforderungen. Eine neue Zusammenstellung wird ausgearbeitet.

b) Für die Weiterbildung der U.O. und vor allem der L.M. wird es besonders in gefechtstechnischer Hinsicht für vorteilhaft gehalten, die Flottillen mit übersichtlichen Anlagezeichnungen von Torpedoboots,-Zerstörer- und Kreuzer- Maschinen-Anlagen auszurüsten, denen eine kurze, erläuternde Beschreibung beigefügt ist. Sie sollen dem Flo. Ing. die Möglichkeit geben, die L.M. bzw. die technischen U.O. mit Hilfe der M G D A eingehender über den gesamten Maschinengefechtsdienst zu unterrichten, als es in der S.-Boots - Motorenanlage möglich ist. Vorn!

c) Auf allen Booten wurden gem. F.d.Schn. G 15924 Ing vom 19.11.43.die Glühkerzenanlagen der Hauptmotoren ausgebaut. An den freiwerdenden Anschluß der 110 V Schalttafel werden die Heizkörper zur Beheizung der Apparatekammern der Reserve-Torpedos angeschlossen. Der bisher auf den einzelnen Booten verschieden verlegte Anschluß für die Echolotanlage wurde einheitlich an die Klemmen der Kolbenanwärmevorrichtung verlegt.

d) Die versuchsweise auf S 94 durchgeführte,vom F.d.Schn. genehmigte Verlegung der Schmierölfilter der Seitenmotore von dem bisherigen gegen Beschuß wenig geschützten Aufstellungsort an der Bordwand in die Bilge zwischen die beiden Motore hat sich bewährt. Die dazu erforderlichen Arbeiten sind jedoch so umfangreich, daß die Durchführung auf den anderen Booten vorläufig bis zu einer Werftliegezeit zurückgestellt wurde. Die Schmierölfilter des Mittelmotors wurden ebenfalls in die Bilge verlegt und zwar neben dem Motor selbst an Stb. Seite. Diese neue Aufstellung der Schmierölfilter,die betrieblich keine Erschwerungen gegenüber der alten bringt,erscheint so vorteilhaft, daß vorgeschlagen wird, die Anbringung der Schmierölfilter in der Bilge für alle Neubauten zu verfügen, gegebenenfalls auch für die im Dienst gestellten Boote.

Gesehen:	Gesehen:	
Korvettenkapitän u. Flottillenchef	Korvettenkapitän(Ing) und Verbands - Ing.	Obltn.(Ing) u. Flottillening.

Anlage zu Gkdos 1550 v. 20.3.1944.

S T E L L U N G N A H M E

zum K.T.B. der 2., 4.,5., 6., 8., 9., S.-Flottille vom 16. - 31.12.43.

1.) Zum Einsatz der 5. S.-Flottille vom 23./24.12.43.

Der Stich gegen das Ostgeleit saß ungefähr 10 sm zuweit ostwärts bzw. war eine Stunde zu früh angesetzt. Die vierte Rotte stieß um 0220 Uhr auf die Vorausicherung bzw. den Führerzerstörer des Ost-Geleitzuges und wurde nach Nordosten abgedrängt. Alle übrigen Rotten stießen auf die beiden Sicherungszerstörer, die urspr. das Ostgeleit nach Süden hin gesichert hatten und beim Auftreten der S.-Boote gerade im Begriff waren, das Westgeleit aus der Weymouth-Bucht zu übernehmen. Da der ostgehende Geleitzug um 0212 Uhr Befehl erhalten hatte, mit Nordkurs in die Weymouth-Bay einzudrehen, und im LG-Schein von den Zerstörern erkannt wurde, daß unsere Boote nordostwärts bis ostwärts des Geleites standen, drängten sie die Boote nach Südosten ab. Die zunächst mit West -, Süd-, bzw. Südwestkurs operierende erste und dritte Rotte stieß von Zerstörern verfolgt nach Süden auf den Führerzerstörer des ostgehenden Geleites und wurde durch ihn vom Geleit selbst abgehalten. Die dritte Rotte ließ den Geleitzug nach Süden ablaufend nur wenige sm an Stb.

Die fdl. Landortung beeinflußte die S.-Bootsabwehr nicht, obwohl sie durch SGB 8 vorgewarnt worden war. Wahrscheinlich wickelte sich das Geschehen zu schnell ab und die Unterscheidung zwischen Freund und Feind war so schwierig bzw. unmöglich, daß die zweifellos erfolgte Ortung der S.-Boote zu ihrer Bekämpfung nicht mehr ausgenutzt werden konnte.

Die Sicherung des WP-Geleitzuges bestand aus 3 Zerstörern, von denen zwei, als die Flottille den Stich machte, gerade im Begriff waren, das westgehende Geleit in der Weymouth-Bucht zu übernehmen. Außer diesen beiden Zerst. befanden sich bei jedem Geleit der das Geleit führende Geleitzerstörer, so daß insgesamt wahrsch. 4 Zerstörer an der S.-Bootsabwehr beteiligt waren. Eine aus etwa 3 Booten bestehende MGB-Patrouille stand wie erwartet 15 sm südl. bis südostwärts Portland - Bill, sie wurde von SGB 8 geführt.

Mit den vier zur Verfügung stehenden Rotten konnte nur die Hälfte der fahrplanmäßigen Möglichkeiten überbrückt werden. Der Brite hatte Glück, wir hatten auf die falsche Hälfte getippt. Die Flottille hat versucht herauszuholen, was herauszuholen war. In dem

Blatt 2.

beengten Seegebiet und durch den Einsatz der LG-Salvengeschütze wehrten die Zerst. unsere Boote erfolgreich ab. "S 140" durfte selbs verständlich nicht nur einen Einzelschuß auf den Zerstörer schießen, sondern mußte mindestens einen Doppelschuß losmachen bzw. die Rotte mußte die gemeinsame Schußabgabe je eines Doppelschußes anstreben.

2.) Zum K.T.B. der 9. S.-Flottille vom 31.12.43.

Der Admiral in den Niederlanden ist auf die Wichtigkeit der Kanäle für die laufende Überführung der S.-Boote hingewiesen und um eingehende Absuche des Kanals - Groningen/Lemmer gebeten worden. Wenn in Zukunft Grundberührungen oder Berührungen mit Unterwasserhindernissen in den Kanälen vorkommen, ist sofort fernschriftliche Meldung mit der Angabe des genauen Schiffsortes zu machen.

3.) Zum K.T.B. der 2. S.-Flottille Abschnitt Maschine Seite 4 b:

Im Rahmen einer Besprechung mit Vertretern der Schiffsmaschineninspektion, Marineschule Kiel, Schiffsmaschinenabteilung Neustrelitz und der Schnellbootslehrdivision wurde die Ausbildung des Personals Lfb. II für Schnellboote festgelegt und auf-einander abgestimmt. Die Angelegenheit wird federführend von der SMI weiter verfolgt.

Zu Seite 4 d:

Die 2. S.-Flottille wurde mit der versuchsweisen Verlegung der Schmierölfilter in die Bilge zur Erhöhung der Standfestigkeit de Motorenanlage beauftragt. Die Angelegenheit wird von hier weiter verfolgt. Auf den Neubaubooten wird diese Art der Aufstellung in Zukunft durchgeführt werden. Die Änderung des Aufstellungsortes der Schmierölfilter auf den bereits in Dienst befindlichen Booten wird Zug um Zug während der Werftliegezeiten durchgeführt.

Peters.

Fregattenkapitän

[1

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 1550 AOp.

Den 20.März 1944.
1 Ausfertigung.

1. Skl.

An

Geheime Kommandosache

Eing: 28 MRZ 16 4

das Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl. Prf. Nr. 1

2
+ 6 KTB

Anliegend wird das K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8., 9. S.-Flottille für die Zeit vom 16. - 31. Dezember 1943 einschl. Abschnitt Maschine mit Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt.

Auf Anweisung der Gruppe Nord und Gruppe West hin, werden die K.T.B.'s direkt vorgelegt, da sie nichts besonderes enthalten und das K.T.B. des Führers der Schnellboote auf die Operationen im Einzelnen eingeht.

S.-Flottillen haben Kenntnis.

Eingegangen am 23.3.44
1/Skl. B. Nr. 9516/44 geh.
mit 22 Anl.

Ia 1

Schirren.

1

Geheime Kommandosache!

288
1099

Gkdos. Nr. 1/Skl 9516/44 gKds

- 22 -

1). I Wa/Ausb III 2/4 I g I Ib I Ausb

2). Chef MNH I E 3/4 I Ib I Ia

3). SRL / Org A. I. I I 12 I Ing 12/14
Abt. des Heeres-Pers. 2.-5. Fe.

2 Ausf.
4). A Wa. Ltg H. 14. 4.
14. April 1944 17. April 1944

5). K III M 1 Ltg 2/4 (Kü) Ch. d. L. 2/5 C 2/5

6) Ueber 1/Skl. an KA

1/Skl.

i. A.

(665)

535

Anlage zu Gkdos 1550 v. 20.3.1944.

S T E L L U N G N A H M E

zum K.T.B. der 2., 4.,5., 6., 8., 9., S.-Flottille vom 16. - 31.12.43.

1.) Zum Einsatz der 5. S.-Flottille vom 23./24.12.43.

Der Stich gegen das Ostgeleit saß ungefähr 10 sm zuweit ostwärts bzw. war eine Stunde zu früh angesetzt. Die vierte Rotte stieß um 0220 Uhr auf die Vorsussicherung bzw. den Führerzerstörer des Ost-Geleitzuges und wurde nach Nordosten abgedrängt. Alle übrigen Rotten stießen auf die beiden Sicherungszerstörer, die urspr. das Ostgeleit nach Süden hin gesichert hatten und beim Auftreten der S.-Boote gerade im Begriff waren, das Westgeleit aus der Weymouth-Bucht zu übernehmen. Da der ostgehende Geleitzug um 0212 Uhr Befehl erhalten hatte, mit Nordkurs in die Weymouth-Bay einzudrehen, und im LG-Schein von den Zerstörern erkannt wurde, daß unsere Boote nordostwärts bis ostwärts des Geleites standen, drängten sie die Boote nach Südosten ab. Die zunächst mit West -, Süd-, bzw. Südwestkurs operierende erste und dritte Rotte stieß von Zerstörern verfolgt nach Süden auf den Führerzerstörer des ostgehenden Geleites und wurde durch ihn vom Geleit selbst abgehalten. Die dritte Rotte ließ den Geleitzug nach Süden ablaufend nur wenige sm an Stb.

Die fdl. Landortung beeinflußte die S.-Bootsabwehr nicht, obwohl sie durch SGB 8 vorgewarnt worden war. Wahrscheinlich wickelte sich das Geschehen zu schnell ab und die Unterscheidung zwischen Freund und Feind war so schwierig bzw. unmöglich, daß die zweifellos erfolgte Ortung der S.-Boote zu ihrer Bekämpfung nicht mehr ausgenutzt werden konnte.

Die Sicherung des WP-Geleitzuges bestand aus 3 Zerstörern, von denen zwei, als die Flottille den Stich machte, gerade im Begriff waren, das westgehende Geleit in der Weymouth-Bucht zu übernehmen. Außer diesen beiden Zerst. befanden sich bei jedem Geleit der das Geleit führende Geleitzerstörer, so daß insgesamt wahrsch. 4 Zerstörer an der S.-Bootsabwehr beteiligt waren. Eine aus etwa 3 Booten bestehende MGB-Patrouille stand wie erwartet 15 sm südl. bis südostwärts Portland - Bill, sie wurde von SGB 8 geführt.

Mit den vier zur Verfügung stehenden Rotten konnte nur die Hälfte der fahrplanmäßigen Möglichkeiten überbrückt werden. Der Brite hatte Glück, wir hatten auf die falsche Hälfte getippt. Die Flottille hat versucht herauszuholen, was herauszuholen war. In dem

Blatt 2.

1. Anl. zu 1/SM 9516/44 gKds

beengten Seegebiet und durch den Einsatz der LG-Salvengeschütze wehrten die Zerst. unsere Boote erfolgreich ab. "S 140" durfte selbstverständlich nicht nur einen Einzelschuß auf den Zerstörer schießen, sondern mußte mindestens einen Doppelschuß losmachen bzw. die Rotte mußte die gemeinsame Schußabgabe je eines Doppelschußes anstreben.

2.) Zum K.T.B. der 9. S.-Flottille vom 31.12.43.

Der Admiral in den Niederlanden ist auf die Wichtigkeit der Kanäle für die laufende Überführung der S.-Boote hingewiesen und um eingehende Absuche des Kanals - Groningen/Lemmer gebeten worden. Wenn in Zukunft Grundberührungen oder Berührungen mit Unterwasserhindernissen in den Kanälen vorkommen, ist sofort fernschriftliche Meldung mit der Angabe des genauen Schiffsortes zu machen.

3.) Zum K.T.B. der 2. S.-Flottille Abschnitt Maschine Seite 4 b:

Im Rahmen einer Besprechung mit Vertretern der Schiffsmaschineninspektion, Marineschule Kiel, Schiffsmaschinenabteilung Neustrelitz und der Schnellbootslehrdivision wurde die Ausbildung des Personals Lfb. II für Schnellboote festgelegt und auf-einander abgestimmt. Die Angelegenheit wird federführend von der SMI weiter verfolgt.

Zu Seite 4 d:

Die 2. S.-Flottille wurde mit der versuchsweisen Verlegung der Schmierölfilter in die Bilge zur Erhöhung der Standfestigkeit der Motorenanlage beauftragt. Die Angelegenheit wird von hier weiter verfolgt. Auf den Neubaubooten wird diese Art der Aufstellung in Zukunft durchgeführt werden. Die Änderung des Aufstellungsortes der Schmierölfilter auf den bereits in Dienst befindlichen Booten wird Zug um Zug während der Werftliegezeiten durchgeführt.

Fregattenkapitän

PG-71280-NID

PG/ 71280

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B.FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.1.44 - 15.1.44

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1./15.1.44.

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t.

m/Abzhm. Haselhine

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen	
S 67	Oblt.z.S.	Schlenck	
S 80	Oblt.z.S.	von Stempel	
S 83	Oblt.z.S.	Pinger	
S 86	Kaptlt.	Wendler	
S 89	Oblt.z.S.	Howaldt	(1.bis 9.1.44)
	Oblt.z.S.	Braune	(ab 10.1.44)
S 92	Oblt.z.S.	Neugebauer	
S 94	Lt.z.S.(R.C.)	Boseniuk	
S 98	Kaptlt.	Klose	(1.bis 10.1.44)
	Ob.Strm.	Sczesny	(ab 11.1.44)

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS LOANED BY H.M.G.R. IS
PRO 6/71280 (MID)
NO MARK OR NOTATION SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORD
FORM OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.
QUOTING REGISTERED NUMBER

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 12
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wett… Seegang, Beleuchtung, Sich…gke… der Luft, Mondschein usw.	
1./9.1.44.	Heemstede	Kein Einsatz und keine Bereitschaft wegen Wetterlage. In Vertretung: Hannsen
10.1.44.		
10.05	Heemstede	F.d.Schn. befiehlt: Alle K.B.-Boote mit BMC und UMB beladen. Absicht: Durchführung Verseuchung zwischen Boje 17 u… 62 Dora. Mit Durchführung heute bzw. in nac… sten 5 Tagen rechnen. F.d.S.
12.40	Heemstede	Eingang Fernschreiben: S.-Flottillen kein… Einsatz und keine Bere… schaft wegen Wetterlage. Alle im Bunker Ijmuiden liegenden Boote wei… mit BMC und UMB beladen. F.d.S. In Vertretung: Hannsen
11.1.44.		
12.45	Heemstede	F.d.S. befiehlt: 2.,6.,3. Sfl. UMB und BMC-Verseuchung des … leitweges nördl. Humbermündung gemäß F.d.S. kdos 5961 Aop v. 15.12.43.
16.20	Ijmuiden	1. Gruppe: S 93, 89, 94, 86, 67, 2. Gruppe: S 62, 83, 80, 92 Bunker abgelegt.
16.35	Ijmuiden SW 2 - 3, See 2, lange Dünung, c 7, 993 mb.	Molen auslaufend passiert. Mit 6. und 3. Sfl. gesammelt. Kurs 306°, Fahrt 30 sm.
17.16	S 5 - 6, See 4, c 7- 10, gute Sicht.	S 89 B.B.-Maschine ausgefallen. Nach Ijmuiden entlassen
13.55		Nord-Ost Grenze Warngebiet passiert. Da es aus Süd bis S.O. weiter auffriste und somit ein Rückmarsch gegen schwere See erfor…

Datum und Uhrzeit
19.15.
23.10
23.30
…/13.1
…4.1.44
5.1.44
2.45
5.30
6.00
6.15

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		derlich geworden wäre, nach Rücksprache mit Chef 6. Sfl. Rückmarsch angetreten.
19.15.		Kurs 126°, Fahrt 30 sm.
23.10	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
23.30	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.
		In Vertretung:
		Hannsen
4/13.1.44.		
	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
		In Vertretung:
		Hannsen
14.1.44.		
	Heemstede	Kein Einsatz, für Humber-Unternehmung zu viel Wind. Südhoofden wolkenlos, Mond noch zu hell.
		In Vertretung:
		Hannsen
15.1.44.		
12.45	Heemstede	F.d.S. befiehlt: 2.,6.,8.Sfl. Mineneinsatz nördlich Humbermündung gemäß F.d.S. Gkdos 5962 Aop v. 15.12.43. Einsatz in Abhängigkeit Sichtentwicklung. F.d.S.
15.30	Ijmuiden	S 62, S 36 Bunker abgelegt. Im Fischereihafen Reibojen übernommen.
16.00	Ijmuiden	Telephonische Rücksprache Chef 6. Sfl. mit F.d.S.: Einsatz entfällt wegen Nebel.
16.15	Heemstede	Eingang Fernschreiben: S.-Bootseinsätze entfallen wegen Nebel. F.d.S. In Vertretung: *Hannsen*

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41280 /N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WO RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Geheim!

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

(Abschnitt - Maschine)

der

2. Schnellbootsflottille

Flottillenchef:	Korvettenkapitän	F e l d t
Flottilleningenieur:	Kapitänleutnant (Ing)	W e i ß
2.Flottilleningenieur:	Leutnant (Ing)	Cartellieri

B o o t :	**Leitender Maschinist:**	
S 62	Obermaschinist	B ö r n e r
S 67	Obermaschinist	G r a n z o w
S 80	Obermaschinist	H a t t w i g
S 83	Stabsobermaschinist	N e h r e n
S 86	Obermaschinist	D i t t r i c h
S 89	Obermaschinist	S c h l e g l
S 92	Obermaschinist	H a n s e n
S 94	Obermaschinist	N e u m a n n
S 98	Obermaschinist	E w t u s c h e n k o

Angefangen: 1.1. 1944
Abgeschlossen: 15.1. 1944

Seitenzahl: 1 - 2

Y. Anl. zu 1/Skl 9865 /44 gKds

Im Bereichsabschnitt lagen sämtliche Boote einsatzklar im Bunker Ijmuiden

1. bis 10.1. 1944
Ijmuiden — Keine besonderen Vorkommnisse.

11.1. 1944
17^00 — S 89 vor Ijmuiden — Mot.Bb. linke Frischkühlwasserpumpe ausgefallen. Siehe Masch.Störm. Nr. 4 A
Das Boot mußte Einsatz abbrechen.

22^30 — S 8o — Mot.Stb. Zyl. 14 Stiftschraube am Düsenhalter abgeriss. Siehe Masch. Störm. Nr. 7 A

12. bis 15.1. 1944
Ijmuiden — Keine besonderen Vorkommnisse.

Allgemeine Bemerkungen:

1.) Mit dem 1. Januar 1944 wurde die Maschinenschreibstube aufgelöst. Das Aufgaben- und Arbeitsgebiet wurde von der Kommandoschreibstube übernommen Neben der Personaleinsparung ist eine merkliche Arbeitsvereinfachung zu verzeichnen. Für besondere Aufgaben wie z.B. Anfertigen von Skizzen, Tabellen und desgl. wird der technische Reserve-Verband herangezogen.

2.) Am 6. Januar 1944 wurde auf S 89 L.M.-Wechsel durchgeführt. Das Boot wurde von Ob.Masch. S c h l e g l übernommen, während der alte L.M., Stbs. Ob.Masch. L a u e, als Ausbilder zur S.L.D. kommandiert wird.

3.) Bei dem Einsatz am 11.1. zeigte sich bei Fahrtstufe AK auf S 8o am M.Drucklager erhöhte Temperatur. Durch Kühlung mit Feuerlösch konnten diese in erträglichen Grenzen gehalten werden. Bei Fahrtstufe 2 x AF war die Temperatur wieder normal. Die gleiche Erscheinung war am 5.11.43 schon einmal bei A.K.-Fahrtstufen aufgetreten. Während einer anschließenden Ruderinstandsetzung bei der A.D.M. Amsterdam wurde das Drucklager ausgebaut, aufgenommen und in Ordnung befunden. Bei Einbau wurde die Mittelwellenanlage nachgerichtet. Die Probefahrt verlief einwandfrei. — Bei beiden Einsätzen war das Boot mit Minen beladen, die nur achtern über Abt. I und II stehen konnten. Es wird angenommen, daß diese achterliche Deckslast bei hohen Fahrtstufen ein verstärktes Arbeiten der Bootsverbände verursacht, die seinerzeit durch Bombentreffer in die Bordwand am 28. März 1943 beschädigt und damit geschwächt wurden. Neben weiterhin eingehender Kontrolle des M.Drucklagers wurde eine Umladung der Minensorten befohlen.

Gesehen:
Kapitänleutnant
und Flottillenchef i.V.

Kapitänleutnant (Ing)
und Flottilleningenieur.

Gesehen:
Korvettenkapitän und
Verbands-Ing.

Anlage zu Gkdos 1549 vom 20.3.1944.

S T E L L U N G N A H M E

zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8., 9., Schnellbootsflottille vom 1. - 15. 1. 1944.

1.) Zum Einsatz der 5. S.-Flottille am 5./6.1.44.

Wie erwartet, traf die Flottille um 0300 Uhr nördl. Wolf Rock unbemerkt auf den Geleitzug. Die westlichste Rotte bekam ihn zunächst in Sicht. Alle Rotten kamen an das Geleit heran, wobei hervorzuheben ist, daß die ostwärtigste Gruppe in einer halben Stunde dem Geleit etwa 10 sm entgegenoperierte und dann in weiteren 15 Min. ihren Angriff erfolgreich durchführte. Das Geleit war anscheinend nur von dem Zerst. "Mackay" und einigen Bewachern gesichert, die in der Schnellbootsabwehr unerfahren waren. Die fdl. Landortung brachte nur einzelne unzusammenhängende Ortungen mit Reichweiten von 6 bis 10 sm von der Küste. Ein Ansatz zum Abfangen der S.-Boote wurde nicht angesetzt, wahrsch. weil keine Kräfte zur Verfügung standen. Als Erfolg wird die Versenkung von

3 Dampfern a 3000 BRT
1 Dampfer 2000 BRT
1 Dampfer 1500 BRT gleich 5 Dampfer mit 12 500 BRT

und einem Bewacher anerkannt. Verschossen wurden 23 Torpedos. Die Schießleistung ist nur z.T, befriedigend. Ein Großteil der Fehlschüsse ist darauf zurückzuführen, daß auf größere Entfernung einzelbootsweise Einzelschüsse geschossen wurden. Erstmalig kamen Torpedos mit TZ 3 zum Einsatz mit denen 5 Treffer erzielt wurden. Die TZ 3 übertrafen die Wirkung der Aufschlagzündung erheblich. In den meisten Fällen wurde der Kiel gebrochen und das Fahrzeug gezweiteilt. Das Sinken erfolgte mehrfach schon nach wenigen Minuten.

2.) Stellungnahme zum Abschnitt Maschine K.T.B. 2. S.-Fl.

Zu Seite 2, Ziffer 1:

Zur Einsparung von Personal wurde im Zuge der Aktion "Vorwärts" die Auflösung sämtlicher Maschinenschreibstuben befohlen. Das Arbeitsgebiet der Maschinenschreibstuben geht damit auf die Kommandoschreibstuben über. Darüber hinaus wurde die techn. Besatzung der S.-Boote auf 1/2/5 - bisher 1/3/6 - reduziert, so daß der Bb.-Motor in Zukunft vom ältesten Maschinengasten, in der Regel U.O.-Anwärter gefahren wird.

Zu Seite 2 Ziffer 3:

Die Flottille hat Anweisung erhalten, das Drucklager Mittelwelle bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit nochmals einer eingehenden Kontrolle zu unterziehen und es ggf. auszuwechseln. "S 80" befindet sich seit der Indienststellung im Fronteinsatz und wird voraussichtlich im März als Schulboot an die Schnellbootslehrdivision abgegeben.

Zum K.T.B. der 4. S.-Flottille vom 1. - 15.1.44 Abschnitt Maschine.

Es häufen sich nunmehr die Fälle, in denen die Neubauwerften ihre Indienststellungstermine ganz erheblich überschreiten. Im Monat Januar 1944 war die Indienststellung von 5 S.-Bootsneubauten vorgesehen. Tatsachlich wurden aber nur lediglich 2 Neubauten geliefert.

Die Gründe dafür liegen darin, daß sie Unterlieferanten durch Zerstörungen bei Luftangriffen Ausrüstungsteile - besonders Hilfsaggregate, Wellen usw. - teilweise vorübergehend überhaupt nicht mehr oder nur sehr verspätet anliefern können.

Die bei der Indienststellung von von "S 170" eingetretenen Verzögerungen sind durch die nicht termingerechte Anlieferung der neuen MB 518 Motoren, die erstmalig versuchsweise auf diesem Boot eingebaut und erprobt werden sollen, entstanden.

Fregattenkapitän.

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos 1549 AOp

Den 20.März 1944.
1. Skl Ausfertigung

L 1

Geheime Kommandosache.

An
das Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl. Prf. Nr. 1

7 Anl.
V

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2., 4., 5., 6., 8., 9. S.-Flottille für die Zeit vom 1. bis 15. Januar 1944 einschließlich Abschnitt Maschine mit der Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt. Flottillen haben Kenntnis.

Eingegangen am 1. 4. 44
1/Skl. Nr. 9865/44 gkdos.
mit 27 Anl.

Ia 1

Schirrmacher

i.A.

Geheime Kommandosache!

2 Anl. 7/Kdt. 3865/44 g.K.

-2 Anl.-

1165.

1) I Skl 87/4, I Fu 97/4 I Ma 17/5 I Ag 44 a. I Fu Ufm

2 Anl. V. SKL/ Ak/A I. t

17. April 1944 A Wa Ltr A. 4. Lesen

4). 6 Wa. 159 I 5/5 I 6/5 20/4. (Anlg. Nr. 1888 (vorgelegt).

5) Ueber 1/Skl. an KA

1/Skl.

i. A.

(704) – 8/4

Anlage 4.

Versuchsweise auf diesem Boot eingebaut und erprobt werden sollen, entstanden.

Fregattenkapitän.

2.

Anlage zu Gkdos 1549 vom 20.3.1944.

S T E L L U N G N A H M E

zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8., 9., Schnellbootsflottille vom 1. - 15. 1. 1944.

1.) Zum Einsatz der 5. S.-Flottille am 5./6.1.44.

Wie erwartet, traf die Flottille um 0300 Uhr nördl. Wolf Rock unbemerkt auf den Geleitzug. Die westlichste Rotte bekam ihn zunächst in Sicht. Alle Rotten kamen an das Geleit heran, wobei hervorzuheben ist, daß die ostwärtigste Gruppe in einer halben Stunde dem Geleit etwa 10 sm entgegenoperierte und dann in weiteren 15 Min. ihren Angriff erfolgreich durchführte. Das Geleit war anscheinend nur von dem Zerst. "Mackay" und einigen Bewachern gesichert, die in der Schnellbootsabwehr unerfahren waren. Die fdl. Landortung brachte nur einzelne unzusammenhängende Ortungen mit Reichweiten von 6 bis 10 sm von der Küste. Ein Ansatz zum Abfangen der S.-Boote wurde nicht angesetzt, wahrsch. weil keine Kräfte zur Verfügung standen. Als Erfolg wird die Versenkung von

3 Dampfern a 3000 BRT
1 Dampfer 2000 BRT
1 Dampfer 1500 BRT gleich 5 Dampfer mit 12 500 BRT

und einem Bewacher anerkannt. Verschossen wurden 23 Torpedos. Die Schießleistung ist nur z.T, befriedigend. Ein Großteil der Fehlschüsse ist darauf zurückzuführen, daß auf größere Entfernung einzelbootsweise Einzelschüsse geschossen wurden. Erstmalig kamen Torpedos mit TZ 3 zum Einsatz mit denen 5 Treffer erzielt wurden. Die TZ 3 übertrafen die Wirkung der Aufschlagzündung erheblich. In den meisten Fällen wurde der Kiel gebrochen und das Fahrzeug gezweiteilt. Das Sinken erfolgte mehrfach schon nach wenigen Minuten.

2.) Stellungnahme zum Abschnitt Maschine K.T.B. 2. S.-Fl.

Zu Seite 2, Ziffer 1:

Zur Einsparung von Personal wurde im Zuge der Aktion "Vorwärts" die Auflösung sämtlicher Maschinenschreibstuben befohlen. Das Arbeitsgebiet der Maschinenschreibstuben geht damit auf die Kommandoschreibstuben über. Darüber hinaus wurde die techn. Besatzung der S.-Boote auf 1/2/5 - bisher 1/3/6 - reduziert, so daß der Bb.-Motor in Zukunft vom ältesten Maschinengasten, in der Regel U.O.-Anwärter gefahren wird

2. Anl. zu 1/Skl 9865/44 gKdos

Zu Seite 2 Ziffer 3:

Die Flottille hat Anweisung erhalten, das Drucklager Mittelwelle bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit nochmals einer eingehenden Kontrolle zu unterziehen und es ggf. auszuwechseln. "S 80" befindet sich seit der Indienststellung im Fronteinsatz und wird voraussichtlich im März als Schulboot an die Schnellbootslehrdivision abgegeben.

Zum K.T.B. der 4. S.-Flottille vom 1. - 15.1.44 Abschnitt Maschine.

Es häufen sich nunmehr die Fälle, in denen die Neubauwerften ihre Indienststellungstermine ganz erheblich überschreiten. Im Monat Januar 1944 war die Indienststellung von 5 S.-Bootsneubauten vorgesehen. Tatsachlich wurden aber nur lediglich 2 Neubauten geliefert.

Die Gründe dafür liegen darin, daß sie Unterlieferanten durch Zerstörungen bei Luftangriffen Ausrüstungsteile - besonders Hilfsaggregate, Wellen usw. - teilweise vorübergehend überhaupt nicht mehr oder nur sehr verspätet anliefern können.

Die bei der Indienststellung von von "S 170" eingetretenen Verzögerungen sind durch die nicht termingerechte Anlieferung der neuen MB 518 Motoren, die erstmalig versuchsweise auf diesem Boot eingebaut und erprobt werden sollen, entstanden.

Pedersen.
Fregattenkapitän.

PG-7128I -NID

KODAK SAFETY

RM/ 71281

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B.FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.1.44 - 31.1.44

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

Gy 41983a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16./31.1.44.

Flottillenchef: Korvettenkapitän F e l d t.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt. z.S.	Schlenck
S 80	Oblt. z.S.	von Stempel
S 83	Oblt. z.S.	Pinger
S 86	Kaptlt.	Wendler
S 89	Oblt. z.S.	Braune
S 92	Oblt. z.S.	Neugebauer
S 94	Lt. z.S. (K.O.)	Boseniuk
S 98	Ob.Strm.	Sczesny

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
FO G/41281 /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. QUOTE THE REGISTERED NUMBER

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-17.1.44.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Nebel. In Vertretung: Hannes
18.1.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Flottille liegt in einstündiger Bereitschaft im Stützpunkt. In Vertretung: Hannes
19.1.44.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
16.30	Ijmuiden	Alle Boote Bunker abgelegt. Übungsfahrt auf Weg rot nach Hoek von Holland. Gleichzeitige Überführung S 86 nach Hoek.
19.15	Hoek von Holland	S 86 fest.
20.15	Einfahrt Ijmuiden	S 94 wird beim Einlaufen von "H.J. 06" an Bb. Seite gerammt.
20.30	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest. In Vertretung: Hannes
20.1.44.		
07.30	Hoek von Holland	S 86 ausgelaufen nach Rotterdam.
08.45	Rotterdam	S 86 Neue-Wilton-Werft fest.
13.15	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2.,6.,8. Sfl. (je 2 Gruppen) Torp.-Einsatz gegen Südgeleit 02.30 Uhr im Raume Boje 57 A bis Boje 4. Stich gruppenweise, Gruppenabstand 4 sm. 4.,9. Sfl. (5 Boote) Mineneinsatz 01.30 Uhr im Raume Boje 3 A bis 3 C. Mit Geleitwegverlegung etwa 3 sm nach Westen rechnen. F.d.S.

Datum und Uhrzeit

21.10

21.2?

21.42

23.05

23.20

23.48

01.0?

01.30

21.-31

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
21.10	Ijmuiden	1. Gruppe: S 92, 98, 89, 67 2. Gruppe: S 62, 83, 80 Bunker abgelegt.
21.25	Ijmuiden SSW 4, See	Molen auslaufend passiert.
21.42	3 - 4, C 7	Ansteuerungstonne querab. Mit Kurs 286°, Fahrt 30 sm nach Qu. 8423 M.
23.05		Eingang FT: Mehrere M.G.B.-Verbände kehren zum Hafen zurück. Wenn möglich Grenzwetterlage ausnützen. F.d.S.
23.20	Qu. 8435 r.o.	Wegen starker Wetterverschlechterung Rückmarsch angetreten. Neuer Kurs 106°, Fahrt 30 sm.
23.48		Eingang FT: Rückmarsch angetreten Qu. 8436 links oben Südwest. Chef 6. Sfl.
01.03	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
01.30	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest. In Vertretung: Hauuuu
21.-31.1.44.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. In Vertretung: Hauuuu

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 41281 /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

Skedr. 586

Geheim!

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine).

der

2. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Feldt
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing) Weiß
2. Flottilleningenieur: Leutnant (Ing) d.R. Cartellieri

Boot:	Leitender Maschinist:
S 62	Obermaschinist Dörner
S 67	Obermaschinist Granzow
S 80	Obermaschinist Hattwig
S 83	Stabsobermaschinist Nehren
S 86	Obermaschinist Dittrich
S 89	Obermaschinist Schlegl
S 92	Obermaschinist Hansen
S 94	Obermaschinist Neumann
S 98	Obermaschinist Ewtuschenko

Angefangen: 16.1.1944.
Abgeschlossen: 31.1.1944.

Seitenzahl: 3 - 5

Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

S 86	seit 19.1.44 bis 24.1.44	Rotterdam	Instandsetzung Bb.-Torpedorohrdeckel bei Wilton-Werft Schiedam durch Torpedokommando Rotterdam.
S 94	seit 19.1.44	Rotterdam	Instandsetzung Bb.-Bordwand durch Wilton-Werft Schiedam.

16.bis 17.1.44.		Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
18.1.44. 08.00	S 67	Ijmuiden	Maschinen-Störung: M.Motor. Heizelement in Ölbetriebsbehälter undicht. Lötstelle erneut gerissen. Das Heizelement wurde gegen ein instandgesetztes ausgewechselt. Dauer 4 Stunden.
12.30	S 86	Ijmuiden	Bei Einlaufen Bunker Ijmuiden Bb.-Rohrdeckel beschädigt.
19.1.44. 18.00	S 86	vor Rotterdam	Maschinen-Störung: Stb.-Motor, 4 cm langer Riß in äußerer Abgassammelleitung. Während der Fahrt durch Gummipackung und S.K.F.-Band gedichtet, Später durch Werftpersonal Blechstreifen aufgeschweißt.
20.30	S 94	Ijmuiden	Beim Einlaufen Ijmuiden vom Hafenschutzboot "H.J. 06" gerammt. Bb.-Bordwand zwischen Oberdeck und Scheuerleiste auf 3 bis 4 Meter Länge in Höhe Seiten- und Mittelmotorenräume aufgerissen. Keine Unterwasserschäden, keine Ausfälle in der Maschine.
20.1.44.	S 94	Ijmuiden	Wegen starker Belegung der Amsterdamer-Werft muß Boot am 21.1. über Kanäle nach Rotterdam in die Wilton-Werft Schiedam gehen. Bei der Überprüfung wird auf Grund der angespannten Arbeitslage eine Werftinstandsetzungszeit von 3 Wochen festgelegt.
	S 92	Ijmuiden	Eindocken wegen erneuter Schäden an Unterwasserteilen. Befund: Alle Unterwasserteile und Schiffsboden einwandfrei i.O.b.- Bei diesem Docken wird erstmalig das im Fischereihafen für den Oberwerftstab bereitgestellte Dock benutzt, das auf Grund seiner Ausmaße (Länge 50 m, Breite 9,50 m)

für S.-Boote gut geeignet. Bedienung des Docks durch Personal der Maschinenfabrik "Hera".

21.1.44. S 62 Maschinen-Störung.
01.00 vor Ijmuiden M.Motor Zylinder 1 und 6 undichte Auslaßventile, durch Zisch-Geräusch festgestellt. Nach Einlaufen betreffende Zylinder ausgebaut, Ventilkegel abgeschliffen und Ventilsitze nachgefräst. Dauer 6 Stunden.

01.30 S 83 Maschinen-Störung.
vor Ijmuiden Bb.-Motor. Bruch Anlaßluftleitung vor Zylinder 4 vermutlich durch Materialermüdung. Einbau einer Ersatzleitung. Dauer 1 Stunde.

22.1.44.bis 27.1.44. Keine besonderen Vorkommnisse.

28.1.44. S 67 Maschinen-Störung.
12.00 Ijmuiden Stb. Frischwasserkühler Riß von 26 cm Länge im inneren Boden. Vgl. Masch.Stör.Meldg. Nr.19/A S 67. Der Kühler mußte ausgewechselt werden. Mit Bordpersonal und einem DB-Monteur wurde di Störung in 11 1/2 Stunden behoben.

29. bis 31.1.44. Keine besonderen Vorkommnisse.

Allgemeine Bemerkungen:

1) Bei der auf allen Booten durchgeführten Gerätebestandsprüfung anläßlich des Wechsels des Flottillenchefs wären in den Abschnitten Maschine und E.-Anlage keine Fehlbestände festgestellt. Dagegen stellt sich die Forderung nach einer wesentlichen Kürzung der Geräte-Solle klar heraus. Die zur Zeit noch in den Bordsollen vorhandenen oder nicht benötigten Geräte stellen einerseits eine gewisse Verschwendung dar und belasten andererseits das Personal durch zusätzliche Wartung und Pflege erheblich. Schon in früheren Jahren gestellte Anträge blieben erfolglos. Eine im Dezember 43 im Rahmen der Einsparungs-Aktion durchgeführte Listen-Vereinfachung ist zur Zeit noch in Bearbeitung, wird jedoch bei endgültiger Einführung den beabsichtigten Erfolg haben.
2) Während bei einstündiger Bereitschaft die Besatzungen bis zum Seeklarbefehl im Stützpunkt bleiben, wird befohlen, daß die L.M's. der Bereitschaftsboote sofort bei Ausgabe des Bereitschaftsbefehls zum Bunker fahren. Es soll hierdurch sichergestellt sein, daß die Boote sofort nach Eintreffen der Besatzungen seeklar gemeldet werden können. (Durchführung der Standprobe der Hauptmotoren durch L.M.).

Gesehen:

Kapitänleutnant
und Flottillenchef i.V.

Gesehen:
K.Kapt.(Ing) u. Verb.Ing.

Weiss.
Kapitänleutnant (Ing)
und Flottilleningenieur.

PG-7128Z-NID

DAK SAFETY▲ FILM●■

FG/71282

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B.FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.2.44 - 15.2.44

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

PG 41284

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der

2. Schnellbootsflottille für die
Zeit vom 1.2. bis 15.2. 1944.

Flottillenchef i.V.: Kaptlt. Johannsen.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt.z.S.	Schlenck
S 80	Oblt.z.S.	von Stempel
S 83	Oblt.z.S.	Finger
S 86	Kaptlt.	Wendler
S 89	Oblt.z.S.	Braune
S 92	Oblt.z.S.	Neugebauer
S 94	Lt.z.S.(K.O.)	Boseniuk
S 98	Ob.Strm.	Sczesny

mit 4 Wege Karten.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTRATION NUMBER IS
PG/41282
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT
THIS LID IS TO BE RETAINED ON THE WORK.
ANY ENTRIES OR ON ANY PART OF THE
DOCUMENT GIVEN

ezieben vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
agsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
1.-5.2.44.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. In Vertretung: [signature]
6.2.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Mondphase und Seegangverhältnissen in den Hoofden. Flottille liegt in 1-stündiger Bereitschaft im Stützpunkt. In Vertretung: [signature]
7.-10.2.44.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. In Vertretung: [signature]
11.2.44. 21.55	Heemstede Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. Eingang Fernschreiben: 2. und 8. Sfl. mit LMB/M.A.2 beladen, so daß Fl. zum Einsatz am 12.2. 17.30 Uhr zur Verfügung stehen. Absicht: Verseuchung Geleitweg vor der Humbermündung nördlich Boje "H2". F.d.S. In Vertretung: [signature]
12.2.44. 13.15	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2., 8. Sfl. mit je 7 Booten Minenverseuchung Geleitweg zwischen Tonne H 2, H 6, H 4 mit MA II. Führung Chef 8. Sfl. 2. Sfl. verseucht Geleitweg zwischen H 4 und H 6, 8. Sfl. zwi-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		schen H 6 und H 2. Ausweichgebiet ostwärts bis zum alten Geleitzugweg zwischen Tonne H 3 und 62 D. Falls Minenverseuchung bis 01.30 Uhr nicht durchgeführt sein kann, Unternehmung abbrechen. Anmarsch ostwärts Well Bank über Qu. 7321 r.u.E. UK-Gebrauch nur in Notfällen und bei Feindberührung. Fu.M.G.-Gebrauch auf Rückmarsch freigestellt. F.d.S.
17.50	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten 1.Gruppe: S 62, 98, 80, 92, 2.Gruppe: S 86, 67, 83
18.06	Ost 3, See 2-3, lange Dünung aus N, gute Sicht.	Ab Ansteuerungstonne Qu. 7333 M.u. angesteuert. 306°, Fahrt 30 sm.
19.24	Qu. 8512 r.K.M.	S 67 meldet Maschinenschaden, Dauer 45 Minuten, Rotte S 86, 67 entlassen.
19.52	Qu. 8277 l.o.	Wegen Maschinenschaden S 80 gestoppt.
20.01		S 80 wieder klar. Vormarsch fortgesetzt.
20.10	Qu. 8196 M.	Weisses Licht an Bb.
20.38		Ostgrenze Warngebiet passiert.
21.00	Ijmuiden	S 86, 67 Bunker fest.
22.28	Qu. 7333 u.K.M.	Kurs 270°, Fahrt 30 sm.
23.25		Westgrenze Warngebiet passiert. Mitte L.F.
23.30	Qu. 7321 r.u.E.	Gestoppt. Standortvergleich mit Chef 8.Sfl. ergab, daß Kompaß Führerboot 2. Sfl. falsch anzeigt. Flottille entlassen.
23.46		Vormarsch fortgesetzt mit 298°, Fahrt 30 sm nach Qu. 5978 r.u.E.
23.50	Qu. 7321 l.K.M.	Schatten an Bb. wird als einzelnes Seenotboot ausgemacht. Boot wurde nach Norden umgangen.
23.55		Tonne 62 A (Blitz weiß 10 Sekunden) 3 Dez. an Bb., 4 sm ab.
23.56		Schatten bei 62 A, vermutlich Bewacher. Wird nördlich umgangen.
23.59		Tonne 62 B (nach Karte Blitz 20 Sekunden, tatsächlich Blitzgruppe 2, 20 sec.) voraus, grüne Wracktonne in 270°. Kennung Blitz 2, 6 sec. Diese Tonne ist in der Karte 5 sm nördlicher

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71282
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		eingezeichnet.
00.00		Wegen Ausfall Kompaß auf Führerboot gestopp und auf S 98 übergestiegen.
00.06		Vormarsch mit altem Kurs und Fahrt 15 sm fortgesetzt.
00.20	Qu. 7312 M.	Kursänderung auf 270°.
00.24		Wracktonne querab, Abstand 0,5 sm.
00.40	OSO 2-3, See 2, leichte Regenschauer, mäßige Sicht.	Tonne "H 6" Kennung Blitz rot 5 sec., 500 m an Stb. querab. Wurfbeginn. Beiderseitig Tonne "H 6" mit wechselnden Kursen weiträumige Verseuchung des Weges durchgeführt, Fahrt 15 sm, Wurfinterwall 1 1/2 Minuten. Tonne "H 4" (Blitz rot 20 sec.) in NW etwa 6 sm ab gesichtet. Die Wracktonne (Blitzgruppe 2 grün 6 sec. wie in der Karte vermerkt, wurde nicht gesehen. Liegt also offenbar 5 sm südlicher.
00.48	Qu. 7311 M.o.	Werfen beendet. Kurs 90°, Fahrt 30 sm.
01.00	Qu. 7312 M.o.	Mit Kurs 106° und Fahrt 30 sm nach Qu. 7123 r.u.E.
01.22	Qu. 7121 l.u.	L.G's in 180°.
01.23		Eingang FT: MGB's steuern 300° aus Gegend Leman Bank. F.d.S.
01.26	Durch Mond, völlig kla-	Gefecht in 200°, vermutlich 8. Sfl.
01.30	ren Himmel, sehr gute	In 50° grünes Licht. Auf 90° gegangen.
01.53	Sicht.	Eingang FT: MGB von Smith Knoll Kurs 20° und 50°. F.d.S.
02.15		Eingang FT: Feindansatz auf S.-Boote , die 02.00 Uhr AN 7361 u.K.M. 110° standen. F.d.S.
02.26	Qu. 7333 M.u.	Neuer Kurs 110°.
02.29		Eingang FT: MGB AN 7362 und 8184 M. F.d.S.
02.52		Eingang FT: MGB meldet S.-Boote AN 7366 l.o. F.d.S.
03.02		Eingang FT: 02.55 Uhr MGB AN 8158. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.24	Qu. 8127 M	Eingang Signal: AN 8127 2 MGB. 1.Gruppe 8. Sfl.
03.32		Eingang Signal: MGB AN 8159 F.d.S.
03.38	Qu. 8153 M.o.	Etwa 200° weißes Licht, wahrscheinlich MGB.
04.35	Qu. 8244 M.	Mit 135° Egmont angesteuert.
07.00	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
07.15	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.
09.35	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt. Kurzbericht 2. Sfl. zum Mineneinsatz 2. Sfl. vom 12. zum 13.2.44. 18.00 Uhr mit S 62,98,80,92,86,67,83 Ijmuiden aus. Vormarsch mit 8. Sfl. über Qu. 7333 u.K.M. 7321 r.u.E., dort 2. Sfl. entlassen. Mit 298° nach 5978 r.u.E., von dort mit 270° auf den Weg. Qu. 8512 um 19.24 Uhr Rotte S 86,67 wegen Maschinenschaden S 67 Rückmarsch angetreten. 21.00 Uhr Ijmuiden ein. Bewacher bei 62 B nach Norden ausgewichen. Qu. 7321 l.K.M. einzelnes Seenotboot ausgewichen. Von Tonne "H 6" 4 sm nach Norden Weg auf beiden Seiten unbemerkt weiträumig verseucht. Mit 90° abgelaufen bis 6 sm östlich des Weges. Rückmarsch über Qu. 7321 r.u.E., 7333 l.K.M., 8244 M. 07.00 Uhr Ijmuiden Molen einlaufend passiert. Geworfene Sperrmittel: 26 LMB III/MA II mit Rollschutz. Wetter: Auf Anmarsch Wind NNO 3, See 2, lange Dünung aus Nord, sehr gute Sicht. Vorwiegend geschlossene Wolkendecke. Im Operationsgebiet und auf Rückmarsch Wind Ost 2 - 3, See 2, keine Bewölkung. Beim Werfen vorübergehend Schauer. Chef 2. Sfl. In Vertretung: I.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.2.44. 13.15	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2., 8. Sfl. Mineneinsatz mit AA 1 in Abhängigkeit rechtzeitiger Beladung. F.d.S.
14.30	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Betr. Probeeinsatz AA 1. 2. Sfl. mit 6 Booten, 8. Sfl. mit 4 Minenträgern und 4 Kampfbooten Probeverseuchung mit AA 1 auf Geleitzugweg zwischen Tonne 3 a und 56 a. Gesamtführung in See Chef 8. Sfl., 2. Sfl. verseucht mit Schwerpunkt bei Tonne 3 a. Ausweichgebiete nach Norden bis Tonne 38, nach Süden 54 b. Minengruppe 8. Sfl. verseucht Gebiet zwischen Tonne 56 a, Hearty Knoll, Boje 6 und Tonne 55 a. Ausweichgebiet der innere Geleitzugweg zwischen Tonne 4 und Tonne 6. Minenwurf auf Wassertiefen unter 35 m, Sicherheitsabstand der Minen 250 m. Navigatorisch genaue Lage für Probeverseuchung wichtig. Keine Verseuchung außerhalb befohlener Wurf- und Ausweichgebiete. Frühestmögliche Wurfzeit anstreben. Auslaufen Ijmuiden nicht vor 18.30 Uhr Kampfgruppe 8. Sfl. Ablenkungs- und Entlastungseinsatz für Minengruppe nordostwärts des Verseuchungsgebietes nach Anweisung Chef 8. Sfl. Kampfgruppe Rückmarsch auf FT- oder UK-Befehl. Chef 8. Sfl. Anmarsch zu den Wurfgebieten von Ijmuiden direkt, flottillenweise getrennt. FT- und UK-Gebrauch nur in Notfällen, Fu.M.G.-Gebrauch auf Rückmarsch freigestellt. F.d.S.
18.30	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten 1. Gruppe: S 62,98,80,92. 2. Gruppe: S 86,67,83.
18.42	Ijmuiden Wind O, See O, Sicht mittelmäßig	Molen auslaufend passiert. Mit 259 Grad und 30 sm Vormarsch von Ansteuerungstonne nach Qu. 8456 r.u.E.
19.19		Gestoppt. S 83 meldet Maschine unklar.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.32		S 83 wieder klar. Vormarsch fortgesetzt.
20.14		Flugzeug mit zwei weißen Lichtern kommt von BB. achteraus auf und fliegt vor den Booten nach Stb. voraus vorbei.
20.21	Qu. 8466 M	2 rote Leuchtzeichen an Bb. Offenbar Gunboots-E.S.
20.34		Morsezeichen an Stb.
20.35		Gestoppt. Voraus Flugzeug-ES. Das ES bestand aus einer roten Leuchtkugel und goldregenartig herabrieselndem Magnesiumlicht. Es ist möglich, daß es sich um ein Sonder-ES zwischen Seenot- und Flugzeugverbänden handelte.
20.38		Motorengeräusche an Stb. Kurz darauf werden 4 Schatten gesichtet. Flottille läuft mit G.F. in 207° ab.
20.42	Windstille, See O, c 1, sehr schlechte Sicht (500 - 800 m)	Stb. achteraus mehrere LG's oder Leuchtbomben. Leuchtsätze halten sich sehr lange, Brenndauer etwa 3 Minuten.
20.45		Gestoppt. Fliegeralarm. Ein von Osten kommendes Flugzeug überfliegt uns, Typ ist nicht zu erkennen.
20.49		Roter Stern in 180°.
20.54	Qu. 8468 l.o.	Die Sicht ist nach oben völlig klar, nimmt aber über See laufend ab. Nach weiterer Verschlechterung auf 500 - 800 m. (drittes Boot ist nach achteraus nicht mehr zu erkennen) muß ich mich zum Abbruch der Unternehmung entschließen. Mit 106° und Fahrt 30 sm Rückmarsch angetreten.
21.08		S 62 Mittelmaschine ausgefallen, wird nicht wieder klar. Weitermarsch mit 20 sm.
21.23	Qu. 8469 M.l.	Mehrere MGB's an Stb., nach Bb. umgangen.
21.26		LG's achteraus.
21.40		Eingang FT: MGB 20.35 Uhr AN 8476 funkgepeilt. F.d.S.
22.09		Flottillenchef steigt wegen Kompaßversager S 62 auf S. 98 um.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.34		Kurs 26°.
23.02		FT.abgesetzt: Rückmarsch angetreten Qu. 8468 1.o. um 20.54 Uhr. Sicht unter 1000 m. Maßnahme Ijmuiden. 2. Sfl. Von der FT wurde vorher zur Meldung der MGB's kein Gebrauch gemacht, da 1. das Gebiet ~~nörd~~-südlich des An- und Rückmarschweges der 8.Sfl lag, 2. die 8. Sfl. bei Weitermarsch ihre Aufgabe noch nicht durchgeführt hatte, 3. ich sicher damit rechnete, daß die 8. Sfl. auf Grund der Sichtverhältnisse kehrtgemacht hatte.
23.47	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
24.00	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.
02.00	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt: Einsatz 2. Sfl. 13. zum 14.2.44. 18.30 Uhr mit den Booten S 62,98,80,92,86,67, 83 Ijmuiden aus. Vormarsch über Ansteuerungstonne nach Qu. 8456 r.u.E. Laufende Sichtverschlechterung im Süden und Westen. Qu. 8465 M MGB's an Stb., nach Süden ausgewichen. Qu. 8468 1.o. 2054 kehrt gemacht. Sicht 500 - 800 Meter. Rückmarsch über Qu. 8581 M. Ab 21.08 Uhr wegen Maschinenschadens S 62 mit 20 sm marschiert. Qu. 8469 1.K.M. 5 MGB's. Während des Rückmarsches rege Flugtätigkeit. Laufendes ES. und Schießen von goldregenähnlichen Leuchtkörpern und kleinen Leuchtbomben, wahrscheinlich Erkennungsmittel von Seenotbooten für Flugzeuge, beobachtet. 23.47 Uhr alle Boote Ijmuiden ein. Chef 2. Sfl. [signature]
14.2.44. 13.05	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 1. 2. Sfl. Minenaufgabe wie für 13.2. befohlen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2. 8. Sfl. in 2 Gruppen im Raume Qu. 8429 1.o. E., Qu. 8437 r.o.E., 8461 r.u.E., Qu. 8453 1.u.E. 22.00 Uhr Bereitstellung zur Ablenkung und Entlastung Einsatzes 2. Sfl. Gleichzeitig Gefechtsberührung mit von eigener Küste zurückkehrenden MGB-Gruppen anstreben zum Zweck Einbringen feindlicher MGB's. Abbrechen Aufgabe auf FT-Befehl F.d.S. F.d.S.
18.15	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten S 89,98,86,92, 80,67.
18.35	Ijmuiden	Molen auslaufend passiert.
18.54		Ab Ansteuerungstonne Kurs 259°, Fahrt 30 sm nach Qu. 8456 r.u.E.
19.06		Fliegeralarm, starkes Flakfeuer über Ijmuiden. Kursänderung auf 180°.
19.17		Mit 265 Grad Qu. 8456 r.u.E. angesteuert. S 98 vorübergehend Maschinenschaden H.F.
19.32		S 98 wieder klar, Fahrt 30 sm.
20.58	Qu. 8456 r.u.E.	264°, Kurs auf Tonne 3a abgesetzt.
21.14		Ostgrenze Warngebiet passiert.
21.40		Auf Stopp gegangen. Besteckvergleich ergibt den Standort Qu. 8449 M.o.
21.48		Mit 248 Grad, Fahrt 20 sm Vormarsch fortgesetzt.
21.58		Westgrenze Warngebiet passiert.
22.42		Eingang Signal: 2. Sfl. Zerstörer. F.d.S.
22.46		Tonne 3 a (Blitz weiß 5 sec.) voraus in Sicht.
22.48		Eingang Signal: MGB Punkt O AN 7669 r.u. F.d.S.
22.50		LG's im Süden. Um den Weg noch zu erreichen, auf Fahrt 30 sm gegangen.
22.52		Fahrt 20 sm. 1/2 sm vor dem Weg 1/2 sm nördlich 3 a Wurfbeginn.
22.53		Eingang FT: 8. Sfl. AN 8479 gehen. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.01		Werfen beendet. Gelbitweg beiderseits von 3 A bis 4 sm nördlich weiträumig verseucht.
23.01 - 23.06		L.G.- und Seezielbeschuß aus dem Süden und während des Ablaufens nach Osten auch aus Norden. Vermutlich zwei Zerstörer.
23.07		Bisherige Meldungen bezogen sich wahrscheinlich auf Feindboote. F.d.S.
23.10		Eingang Signal: 2. Sfl. AN 8447 1.M. Boote festgestellt. F.d.S.
23.15		Boote gestoppt zur Besprechung.
23.17	Qu. 8444 M.u.	Fahrt 30 sm. Rotes Licht an Stb. Der kurz danach zu erkennende Schatten ließ MGB's vermuten. Kurzes MG-Feuer des Führerbootes wurde nicht erwidert.
23.23		Eingang FT: MGB aus NW nach AN 8449. F.d.S. Auf 122°, Fahrt 30 sm gegangen um Zusammentreffen mit 8. Sfl. auf jeden Fall zu vermeiden.
23.28		Eingang FT: MGB aus AN 7696 Kurs 50°. F.d.S.
23.38		Westgrenze Warngebiet passiert.
23.43		Eingang Signal: 8. Sfl. MGB 23.30 Uhr AN 8416 Kurs 130°. F.d.S.
23.47		Eingang Signal: 2. Sfl. eigenen Standort melden. F.d.S.
23.55		Abgabe Signal: Mein Standort ist 23.55 Uhr AN 8481 1.o., Kurs 122°. 2. Sfl.
00.16		3 Dez. an Bb. grüner Stern. Ich vermute dort die 8. Sfl. und gehe zur Sicherheit noch ein Dez. nach Stb. auf 132°.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.17		Eingang FT: 8. Sfl. AN 8468 lauern gegen MGB aus NW. F.d.S.
00.23		ES an Bb.: Grün in rot übergehende Sterne.
00.23	Qu. 8485 M.	Fliegeralarm. Flottille wird von achtern durch feindliches Flugzeug Typ Whitley angeflogen. Abwehrfeuer aller Waffen. Flugzeug dreht ab.
00.27		Kurs 102°.
00.31		Kurs 90°.
00.51		Schatten an Bb. Gleichzeitig wird UK-Spruch aufgenommen: "Fips an alle! Schatten im Süden." Somit hatte die Begegnung mit 8. Sfl. trotz aller Ausweichkurse doch stattgefunden, da wie nachher festgestellt, die 8. Sfl. 6 sm zu südlich stand. UK-Spruch von Kuddel an Fips: "Ich stehe im Süden".
00.55	Qu. 8495 M.l.	Wegen Maschinenschaden S 80 mit L.F. weitergelaufen.
01.05		S 80 wieder klar. Fahrt 30 sm. Mit 65° Zandvoort angesteuert.
01.35		Abgabe FT: Bezugspunkt südlich passiert. 2. Sfl. Dieses Signal war vorher mit Chef 8. Sfl. ausgemacht, um ihm damit die Gewißheit zu geben, daß von dem Zeitpunkt ab keine Verwechslungsmöglichkeit mehr besteht.
01.43		Eingang FT: MGB AN 8465 funkgepeilt. F.d.S.
01.52		Eingang Signal: 8. Sfl. MGB westlich. F.d.S.
01.53		Eingang Signal: MGB AN 8464 M.o. F.d.S.
01.58		Eingang FT: 2. Sfl. Standort melden, stoppen, Befehl abwarten. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
02.00		Befehlsgemäß gestoppt.
02.12		Signal abgesetzt: Mein Standort ist AN 8549 M.u. 2. Sfl.
03.03		Eingang FT: 8. Sfl. Rückmarsch, falls keine Feindberührung. F.d.S.
03.19		Eingang FT: Nach ergebnisloser Suche über AN 8461 l.u. nach AN 8456 r.u. Befehlsgemäß Rückmarsch angetreten, Fahrt 20 sm. 8. Sfl.
03.30		Eingang Signal: 2. Sfl. Rückmarsch antreten. F.d.S. Fahrt 30 sm, Kurs 60°.
03.57	Qu. 8558 l.o.	Feuergefecht an Bb. voraus. LG's- und Maschinenwaffenbeschuß. Nach Norden ausgeholt um vermutete MGB's abzufangen. Signal: Gunboote vor Ijmuiden. Dieses Signal ist aus ungeklärten Gründen nicht abgesetzt worden.
04.09		Bei Annäherung sind etwa acht nebelnde MGB's klar im LG-Licht deutscher VP.-Boote zu erkennen. Mit Kurs 90° und H.F. MGB's angesteuert. Von 200 m Abstand Feuerüberfall auf anlaufende MGB's. Im Passiergefecht an Stb. auf 5 Booten gute Trefferwirkung beobachtet. Nach Stb. durch die feindliche Kiellinie durchgebrochen und dadurch die restlichen 3 Boote nach Norden abgedrängt und beschossen. Flottille dreht nach Stb. und hält auf zwei Schatten, die aber als Vp.-Boote erkannt werden zu. Abgedreht, gestoppt und Flottille gesammelt.
04.18		Signal: Bin im Gefecht mit MGB Qu. 8555 M.r. 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Von diesem Signal ist leider die Quadratangabe nicht mit abgesetzt worden. Ob mein Befehl an den Funkraum nicht klar genug gegeben wurde, oder ob die Quadratangabe im Funkraum untergeschnitten ist, läßt sich nicht mehr einwandfrei feststellen.
04.25		Verfolgung der MGB's aufgenommen. MGB's voraus in Dwarslinie in Sicht. Verfolgung aufgenommen und Fühlung gehalten.
04.29		Eingang Signal: MGB AN 8553. F.d.S.
04.32		Signal: MGB Kurs 260°, halte Fühlung. 2. Sfl.
04.44	Qu. 8549 r.o.	Abgabe Signal: Feind steht AN 8757, Kurs West. 2. Sfl. Da mir der Standort der 8. Sfl. nicht genau bekannt war und wir uns mit Kurs 260° immer mehr von der Küste entfernten und ich andererseits die 5 anderen MGB's noch in der Nähe wußte, entschloß ich mich erneut anzugreifen, ohne auf die 8. Sfl. zu warten. Feindboote liefen anfangs etwa 24 sm, bei meiner Annäherung etwa 28 sm und schoren in Kiellinie ein. Da das letzte Feindboot zunächst achteraussgesackt war und offenbar angeschlagen war, versuchte ich im günstigen Horizont an Stb. aufzudampfen und durch Schwenkung das letzte Boot abzuschneiden. Der Gegner durchschaute anscheinend meine Absicht und ging kurzfristig auf höhere Fahrt und gewann den Anschluß an die beiden anderen Boote wieder. Ich war durch meine Schwenkung auf die Bb.-Seite gekommen und versuchte nun hier aufzudampfen, da bei meinem geringen Fahrt überschuß ein nochmaliges Heraussetzen nach Stb. zu langwierig gewesen wäre. U.K.-Spruch: Dicht aufschließen und Feuerüberfall auf das letzte Boot. Leider konnte ich

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		aufdampfen und kam dadurch nur sehr langsam an da die Flottille in zu großem Abstand fuhr und ich sonst die gesamte Feuerkraft der Flottille nicht hätte voll einsetzen können. Der Gegner kam meinen Plänen zuvor und schwenkte vor mir nach Bb. und eröffnete das Feuer. Das Feuer wu de im laufenden Gefecht sofort und wirksam er- widert. Dabei verringerte sich die Gefechtsent fernung auf 150 - 200 m. Besonders auf dem let ten Feindboot wurden zahlreiche Treffer beob- achtet. Das Boot sackte stark achteraus und ver schwand hinter dem Nebel der eigenen Boote, von denen 2 Treffer in der Nebelanlage erhalten hat ten. Boot hatte zuletzt nicht mehr das Feuer erwidert. Durch 4 cm Treffer in der Wasserlinie in Abtlg VI und in dem Seitenmaschinenraum hatte das ei gene Führerboot starken Wassereinbruch und muß te stoppen. Feindboote kamen außer Sicht. S 86 und S 92 wurden zum Schleppen längsseit Führer boot befohlen. Ich stieg auf S 86 über. S 89 wurde klargemacht zum Sprengen, alle wichtige Gegenstände von Bord gegeben, zur Erleichteru die beiden Torpedos verschossen.
04.45		Eingang Signal: 2. Sfl. eigenen Standort melden. F.d.S.
04.55		FT abgesetzt: AN 8548 MGB-Gefecht, Feind steuert 270°, be- schädigt. 2. Sfl.
05.03		In 270° starkes Maschinenwaffenfeuer. Es mußte sich um die abgelaufenen MGB's handeln, die mit der 8. Sfl. in Gefechtsberührung gekommen wa- ren. Fahrt der Flottille durchschnittlich H.F. Grundkurs Richtung Ijmuiden.
05.26		Eingang FT: 2 MGB-Gruppen. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
05.31		Einagang Signal: Bin im Gefecht mit 2 MGB AN 8543 1.K.M. Habe Fühlung verloren. 8. Sfl.
05.44		Abgabe FT: Rückmarsch angetreten mit eigenem Havaristen AN 8549 M. 15 sm, erbitte sofort Sanka Ijmui- den. 2. Sfl.
05.51		Eingang FT: Bis 07.15 einlaufen. F.d.S.
5.59		Auf Anraten des Arztes FT: Klar zur Bluttransfusion. 2. Sfl.
6.05		~~Eingang FT~~ S 98 wird mit schwer Verwundeten nach Ijmuiden entlassen.
07.00		Eingang FT: AN 8551 Rückmarsch angetreten. Ein Toter, mehre- re Verwundete. 8. Sfl.
07.30		Molen einlaufend passiert. S 89 wird an Schlep- per übergeben und in das Dock gebracht.
08.49		Alle Boote Bunker fest.
9.50		Eingang FT: An Mar.Gr.West: 2. und 8. Sfl. bis 07.30 Uhr vollzählig eingelaufen. Etwa 3 Boote außer K.B. zwei Tote, 4 Verwundete. Abgabe Kurzbericht: Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung 14./15.2.44. 18.15 Uhr mit S 89,98,86,92,80,67 Ijmuiden aus. Anmarsch über Qu. 8456 r.u.E. von dort auf Ton- ne 3a. 3 Sm vorm Weg LG's im Süden, daher mit 30 sm auf den Weg gelaufen und mit H.F. Geleit- weg von 3a bis 4 sm nördlich weitr Humig ver- seucht. Tonne 3a und 3b mit roter Kennung ge- sichtet. Nach dem Werfen von Süden und Norden von 2 Zerstörern mit LG's und Seeziel beschos- sen. Rückmarsch über Qu. 8481 M, Qu. 8485 r.u.E. Qu 9494 r.u.E. 23.00 Uhr Qu. 8485 durch Flug- zeug Typ Whitley von achtern angeflogen. Abwehr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		durch alle Waffen. Qu. 8494 r.u.E. 8. Sfl, im Norden gesichtet und durch UK Lage geklärt Kurs 65° auf Zandvoort. Qu. 8549 M.u. nach Eingang FT vom F.d.S. gestoppt. Weitermarsch auf Ijmuiden nach Eingang FT. F.d.S. Vor Ijmuiden LG's, Seeziel- und Maschinenwaffenfeuer. 8. MGB. im LG-Licht. Nach Norden ausgeholt und MGB's abgefangen. Im Passiergefecht auf 200 m Feuerüberfall aus allen Waffen. Zahlreiche Treffer beobachtet. Kurzes, heftiges Feuergefecht. Infolge Durchbruch durch MGB's, Gegner in 2 Gruppen aufgeteilt. Aufgedreht zur Verfolgung der nördlichsten Gruppe da ein Boot offensichtlich stark beschädigt. Fühlung gehalten, aufgedampft und erneut angegriffen. Treffer auf allen 3 Feindbooten erzielt. Ein Boot unter starker Rauchentwicklung achterausgesackt. Infolge Treffer auf eigenen Booten in der Nebelanlage Kampfgebiet vernebelt, dadurch unklare Situation und Gegner außer Sicht. Durch sofort erforderliche Hilfeleistung bei Führerboot (S 89) infolge Wassereinbruch auf Grund 4 cm Treffer in der Wasserlinie, Fühlung am Gegner verloren. Zur Erleichterung des Bootes beide Aale geschossen. S 89 durch 2 Boote eingeschleppt, da sämtliche Maschinen durch Treffer ausgefallen. 07.00 Uhr alle Boote Ijmuiden ein. Eigene Ausfälle: 1 Toter, 1 Schwerverletzter. Zahlreiche Treffer auf allen Booten. S 89, 98 außer K.B. Geworfene Sperrmittel: 21 LMB/AA I mit Rollschutz. Wetter: Sicht auf Anmarsch strichweise diesig, Wind ONO 2-3, Seegang 1-2. Chef 2. Sfl:

Das Gefecht zeigte:

1.) Die Blendwirkung der eigenen Leuchtspur ist so stark, daß nach den ersten Feuerstößen die Schützen das Ziel nicht mehr erkennen können. Die Forderung nach Leuchtspur mit geringer Blendwirkung

Ju Kr 41384

4. **Wegekarten**

2. S.-Flottille

vom 1. bis 15. 2. 1944

/

Geheim Kg 41384 B

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

(Abschnitt Maschine)

der

2. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef i.V.:	Kapitänleutnant Johannsen
Flottilleningenieur:	Kapitänleutnant (Ing) Weiß
2. Flottilleningenieur:	Leutnant (Ing) d.R. Cartellieri

Boot:	Leitender Maschinist:
S 62	Obermaschinist B ö r n e r
S 67	Obermaschinist G r a n z o w
S 80	Obermaschinist H a t t w i g
S 83	Stabsobermaschinist N e h r e n
S 86	Obermaschinist D i t t r i c h
S 89	Obermaschinist S c h l e g l
S 92	Obermaschinist H a n s e n
S 94	Obermaschinist N e u m a n n
S 98	Obermaschinist E w t u s c h e n k o

Angefangen: 1. 2. 1944
Abgeschlossen: 15. 2. 1944

Seitenzahl: 7 bis 12

Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

S 62 seit 14.2.44 Amsterdam	Mittelwellen-Drucklager bei Einsatz 13./14.2. ausgefallen. Auswechseln bei A.D.M. Amsterdam mit gleichzeitiger Überholung Unterwasserteile: Zinkschutz, Hauptruderverkleidung, Schraubenabzugslöcher und Anbringen von Schraubenmuttersicherung.
S 89 seit 9.2.44 bis 14.2.44 Amsterdam	Auf Befehl F.d.S. wird alte kleine Echolotanlage ausgebaut und neue große Echolotanlage eingebaut. Arbeiten wurden von A.D.M. Amsterdam durchgeführt. Beim Eindocken folgende Verfügungsarbeiten durchgeführt: a) Abzugslöcher Seitenschrauben. b) Schraubenmuttersicherung durch Zahnscheibe bei Seitenschrauben.
S 89 seit 15.2.44 Ijmuiden	Treffer- und Kollisionsschäden nach Gefecht mit englischen Motorkanonenbooten. Behelfsmäßige Abdichtung unter und in Wasserlinie im Dock Ijmuiden. Weitere Instandsetzung ab 16.2. bei A.D.M. Amsterdam.
S 94 seit 19.1.44 Rotterdam	Instandsetzungsarbeiten bei Wilton-Werft laufen planmäßig. Am 11.2. ausgedockt. Am 14.2. werftfertig. Kompensieren und Ausrüsten im Bunker Rotterdam. Am 15.2. Meilenfahrt auf der Maas und M.B.B. Erprobungen.
S 98 seit 15.2.44 Amsterdam	Treffer-Schäden in Bordwand, Aufbauten und Maschinenanlage. Instandsetzung bei A.D.M. Amsterdam.

1.2.44 bis 6.2.44 Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
7.2.44 S 89 Ijmuiden	Bei Lenzversuch beobachtet, daß Lenzpumpe Stb. Hilfsaggregat zu wenig fördert und unregelmäßig arbeitet. Nach Aufnahme Pumpe festgestellt, daß Kreisel durch 1,5 cm langes abgebrochenes Stück eines Spiralbohrers beschädigt, das im Gehäuse klemmte. Störung wird durch Auswechseln der Pumpe behoben.
8.2.44 Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.

9.2.44 S 89 Amsterdam	Boot zum Umbau Echelotanlage zur A.D.M. Amsterdam.
10.2.44 bis 11.2.44 Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
12.2.44 S 67 In See	Eineinhalb Stunden nach dem Auslaufen zum Einsatz wurde am Bb. Motor starker Frischwasserverlust aus der Zwischenbodenentwässerung Zyl. Reihe 11 - 20 beobachtet. Da durch Anziehen der Zulaufstutzen die Störung nicht behoben wurde, mußte starke Leckage eines Zylinders angenommen werden. Boot brach Einsatz ab. Bei Instandsetzung im Bunker festgestellt, daß Dichtungering am Frischwasserzulaufstutzen Zyl. 20 beschädigt. - Längere Versuche, bei gestopptem Motor Störungsursache festzustellen, sind durch die zeitlich eng begrenzten Einsätze nicht möglich.
13.2.44 S 62 Ijmuiden	Boot dockt zur Instandsetzung Mittel-Stevenrohrstopfbuchse. Fertigstellung in 5 Stunden.
14.2.44 S 62 In See	Durch Klopfgeräusche und Heißwerden Ausfall Mittelwellendrucklager. Instandsetzung bei A.D.M. Amsterdam.
S 83 In See	Stb.-Motor Zyl. 4 klopft stark. Ursache unbekannt. Brennstoff für Zyl. 4 abgestellt. - Bei Aufnahme im Bunker festgestellt, daß Kolbenbolzen zu großes Spiel. Zylinder mit Kolben wird ausgewechselt. Dabei an Kolben Zyl. 5 festgestellt, daß Kolbenboden beschädigt. Auswechseln Zyl. 5 mit Kolben. Vgl. Masch.Stör.Mldg. Nr. 10/B von S 83. - Bei Standprobe zum Einsatz am Bb.-Motor starker Kühlwasserverlust aus Abgassammelrohr beobachtet. Da kurzfristige Instandsetzung nicht möglich, fällt Boot für Einsatz aus. Vgl. Masch.Stör.Mldg. Nr. 11/A von S 83.
S 67 Ijmuiden	Ein- und Ausdocken zur Instandsetzung Unterwasserbootskörper: an unterer Spiegelkante hatte sich eine Holzplanke gelöst. Zeitbedarf 5 Stunden.
15.2.44 S 89 In See	Bei Gefecht mit englischen Motorkanonenbooten folgende Treffer-Schäden: 1.) 4 cm Treffer auf der Back. Splitterschäden Stb. Torp. Rohr und Blechverkleidung, Deckstringer, Spinde in Abt. VII. 2.) 2 cm Treffer in L.M.-Kammer Abt. VII über Wasserlinie. Splitterschäden in Einrichtung.

3.) 2 cm Treffer auf oberen Kalottenrand. Abreißen der Windschutzscheiben und der Geschützbedienungshupenanlage.

4.) 4 cm Treffer unter Wasserlinie im Kdt.-Raum Stb.Seite bei Spant 44 bis 46. Leck 2o mal 4o cm. Großer Wassereinbruch. Wasser steigt bis 1,6o m über Flurplatten. FT- und Echolotanlage ausgefallen.

5.) 2 cm Treffer in Stb. vorderen Brennstofftank über Wasserlinie. Durch Wassereinbruch Abt. VI dringt Wasser in Tank.

6.) 2 2 cm Treffer Seiten-Motorenraum bei Spant 3o. Frischwasserleitung, Heizungsvorlauf, Kabelbahn, Seewasserleitung zum Hauptauspuff und äußerer Mantel Hauptauspuff durchschlagen. Starker Frischwasserverlust aus Heizungskreislauf. Vorübergehender Ausfall 110 V Beleuchtung Seiten-Motorenraum.

7.) 1 2 cm Treffer und 2 4 cm Treffer Mittel-Motorenraum durch Oberlicht. Ausfall mehrerer Frischwasserentlüftungsleitungen des Mittel-Motors. Seewasserdruckleitung vom Ölkühler zum Auspuff dreimal durchschlagen. Zahlreiche Splitterschäden in weiteren Aviotubschlauchleitungen und Luftmanometern. Steuerhebelgehäusedeckel Zyl. 9 und 1o Mittel-Motor durchschlagen. Bb.Schmierölvorratstank im Oberteil durch 2 cm Treffer durchschlagen, kein Schmierölverlust.

8.) 2 cm Treffer neben Niedergang zu Abt. II. Splitterschäden Einrichtung Abteilung II. 2 cm Treffer durch Kombüse, keine Ausfälle.

9.) Treffer in Nebelkanne. Durch Nebel Sichtbehinderung für Hintermann (S 98), der Boot in Abt. I von achtern rammte. Spiegel an Stb.Seite eingedrückt, Ruderjoch klemmt leicht, Kette verbrannt. Wassereinbruch Abt. I.

1o.) Weitere Treffer und Splitterschäden an Oberdeck, in der Außenhaut und in den Aufbauten.

Die unter 1.) bis 1o.) geschilderten Treffer lagen zeitlich dicht beieinander und ergaben an Bord folgende Lage:

Durch Treffer 6.) fiel kurzfristig die Motorenraum-Beleuchtung aus. Der Hauptauspuff wurde behelfsmäßig gedichtet. Motor blieb klar für befohlene A.K. - Fahrtstufe. Durch Treffer 4.) großer Wassereinbruch in Abt. VI, der FT- und Echolotanlage zum Ausfall und durch Wassereintritt in den Stb. vorderen Brennstofftank nach kurzer Zeit auch den Stb. Motor zum Stehenbleiben brachte. Infolge Kopflastigkeit

dringt ebenfalls Wasser durch den Treffer 2.) in Abt. VII. Der Wasserspiegel steigt bis an die Flurplatten. Bei der Kollision und dem Wassereinbruch in Abt. I wird diese Kopflastigkeit zum Teil behoben. Durch die Treffer 7.) tritt im Mittel-Motor starker Frisch- und Seewasserverlust ein, der vorübergehendes Stoppen bis zur behelfsmäßigen Behebung der Schäden bedingt. Darauf wird auch der Bb. - Motor gestoppt. Die Torpedos werden zur Entlastung abgeschossen und das Boot S 92 und S 86 in Schlepp genommen. Bis zum Einlaufen wird mit Notruder gesteuert. - Während des Gefechtes waren sofort die Lenzpumpen zum Lenzen aus Abt. I und VI angestellt worden. Da Abt. II lenz blieb und Lenzen Abt. I ohne Bedeutung war, wurden später beide Lenzpumpen der Hilfsaggregate auf Abt. VI geschaltet. Die Hauptmotorenlenzpumpen wurden vorübergehend zum Lenzhalten der Motorenraumbilge angestellt, da durch Undichtigkeiten und kleine Bohrlöcher in Schottwand Abt. V / VI Wasser von Abt. VI nach Abt. V eindrang. - Nach Einlaufen Ijmuiden wird Boot sofort zur behelfsmäßigen Abdichtung eingedockt. Weitere Instandsetzung durch A.D.M. Amsterdam.

S 98 In See — Bei Gefecht mit englischen Kanonenbooten folgende Trefferschäden

1.) 4cm Treffer in Stb.Torp.Rohrdeckel. Starke Beschädigung des Rohres und Splitterschäden in Abt. VII.

2.) 4 cm Treffer auf Panzerblende der Kalotte. Blende abgerissen, leichte Delle in Kalotte.

3.) Mehrere 4 cm- und 2 cm Treffer eben über Wasserlinie Kollisionsraum, kein Wassereinbruch, beträchtliche Holzschäden vor allem bei Ausschußöffnungen.

4.) Stb.-Lüfter für Fahrstand Stb.Motor Achterkante Steuerhaus durch 4 cm Treffer völlig zerfetzt. Durch Splitter ein Mann tödlich verwundet.

5.) Mehrere Treffer in Maschinenanlage. Ausfall verschiedener Leitungen. Durch behelfsmäßige Abdichtung keine Einschränkung der Betriebsbereitschaft.

Durch die unter 1.) bis 5.) genannten Treffer traten keine Einschränkungen der Fahrbereitschaft ein. Boot fuhr hinter S 89 und rammte dieses leicht infolge Sichtbehinderung. Nach Eindocken leichte Beschädigung der Stevenschiene unter Wasserlinie festgestellt. Instandsetzung Trefferschäden bei A.D.M. Amsterdam.

S 92 uns S 86 In See — Durch Reißen Schleppverbindung Beschädigung von Pollern und Reeling sowie Blechverkleidung der Torpedorohre. Instandsetzung durch Oberwerftstab Ijmuiden.

S 8o In See — Auf Reelingspanzerplatte Achterkante Stb.Torp.Rohr 4 cm - Volltreffer, leichte Delle, sonst keine Ausfälle.

S 83	Am Bb. Motor wird die Hauptölpumpe ausgewechselt. Vgl.
Ijmuiden	Masch.Stör.Mldg. Nr. 12/A von S 83.
S 62	Am Bb. Hilfsaggregat wird der 110 V - Generator zur Instand-
Amsterdam	setzung ausgebaut, da einige Ankerdrähte gelöst. Vgl. Masch. Stör.Mldg. Nr. 17 / B von S 62.

Allgemeine Bemerkungen:

1.) Aus den Trefferauswirkungen der Boote S 89 und S 98 zeigt sich erneut die Forderung, die Seewasserdruckleitungen vom Ölkühler zum Auspuff in die Bilge zu verlegen. Diese Änderung wird auf den Werft-Booten sofort durchgeführt. - Ferner wäre auf S 89 ein Schleusenschieber zwischen Abt. VI und V von Vorteil gewesen, da dann die Hauptmotoren-Seewasserpumpen in Notschaltung als Lenzpumpen hätten voll eingesetzt werden können. Einbau dieses Schleusenschiebers ebenfalls für Werft-Boote beabsichtigt.

2.) Durch verstärktes Exerzieren Trefferbilder mit Besatzungen ist bei Behebung von Störungen und Beseitigung von Trefferschäden zunehmende Sicherheit festzustellen. Auf Booten durchgeführte Maßnahmen sind in allen Fällen richtig gewesen.

Gesehen:

Kapitänleutnant und
Flottillenchef i.V.

Kapitänleutnant (Ing)
und Flottillening enieur.

Gesehen:

Korvettenkapitän (Ing)
und Verbands-Ingenieur.

Stellungnahme des Führers der Schnellboote
zum K.T.B. der 2., 4., 5., 6., 8., 9. S.-Flott, v. 1.-15.2.44.

A) Zum K.T.B. der 2. S.-Flottille Seite 16, Ziffer 1) und 2), und der 8. S.-Flottille:
Die Forderung nach Leuchtspur mit geringeger Blendwirkung und nach LG's für 4 cm sowie nach LG-Werfe n ist inzwischen wie folgt erfüllt worden:
1) 4 cm-Munition mit Glimm-Anfeuerung ist seit Juli 1944 zur Auslieferung gekommen und an Flottillen verausgabt. Leuchtspurfarbe in gelb geändert. Für neue 4 und 3.7 cm-Munition ist eine neue Leuchthülle eingeführt worden (LH 106 mit gedämpfter Anfeuerung), deren Auslieferung für beide Kaliber in nächster Zeit zu erwarten ist.
2) 4 cm-LG zunächst abgelehnt. Nach Einbringung MGB 666 habe ich auf Grund des hiermit anfallenden Beutematerials die Einführung von 4 cm-LG-Granaten wieder aufgegriffen.
3) Statt LG-Werfern sind auf S.-Booten RAG.M 42 für Raketen-LG eingeführt worden. Reichweite z.Zt. 1100 Meter, später 2500 bis 2700 Meter. Leuchtzeit 24 - 35 Sekunden. Zur Zeit sind Boote erst teilweise damit ausgerüstet.

B) Zum K.T.B. der 2. S.-Flottille Seite 17, Ziffer 4):
Da die Patin-Kompassanlage mit Schwingfilter starken Beanspruchungen während des Seegangs ausgesetzt ist, und Ausfälle dieser komplizierten Anlage nicht vermeidbar sind, wurde für die laufenden Reparaturen ein Monteur der Firma im Hollandraum fest stationiert. Die Kinderkrankheiten der Anlage sind noch nicht beseitigt, die Angelegenheit wird weiter verfolgt.

C) Zum K.T.B. der 2. S.-Flottille Abschnitt Maschine:
Bei den Neubaubooten sind die Schmierölkühler wagerecht in der Bilge verlegt. Durch diese Art der Anordnung wird auch die Seewasserdruckleitung vom Schmierölkühler zur Abgasleitung in der Bilge verlegt.
Der Einbau eines Schleusenschiebers wurde im November vergangenen Jahres für sämtliche im Dienst befindliche Boote und Neubauboote befohlen. Der Einbau erlediet durch Beschaffungschwierigkeiten Verzögerungen.

D) Zum K.T.B. der 5. S.-Flottille Abschnitt Maschine; Seite 21 (S 138)"
Die Flottille wurde mit F.d.S. G 16114 Ing v.24.11.43 angewiesen, sämtliche Flanschkernstücke zu überprüfen und ggf. nicht seewasserbeständige gegen solche aus seewasserbeständigem Leichtmetall auszutauschen.

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

(Glimmspur) wird erneut erhoben. Als Notbehelf wird vorgeschlagen nur jedes 4. Geschoß mit Leuchtspur zu versehen.

2.) Vorteilhaft wäre die Beleuchtung des Zieles durch L.G.'s gewesen. Die Entwicklung von L.G.'s für 4 cm oder an Bordgabe von L.G.-Werfern wird vorgeschlagen.

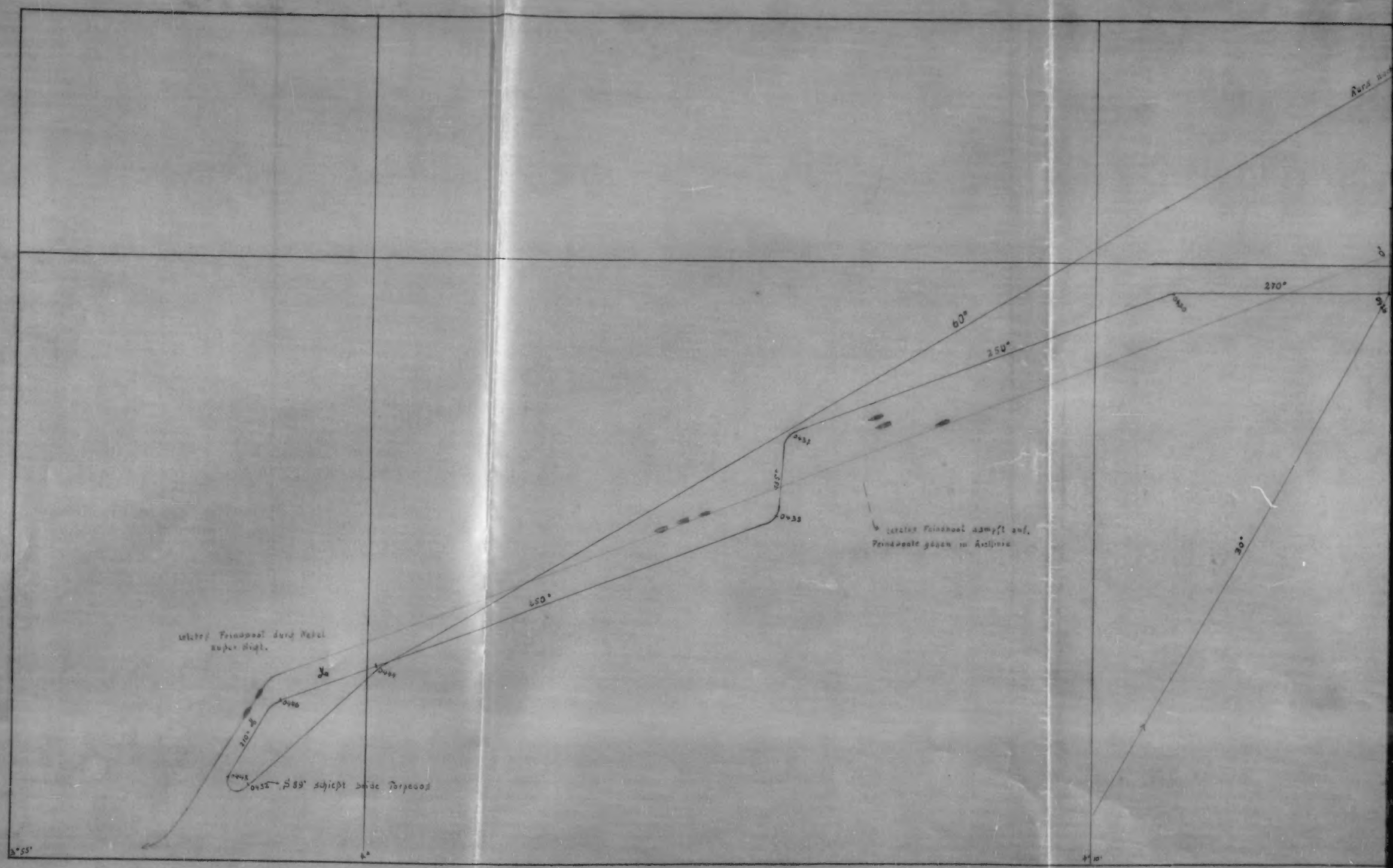
3.) Bei den MGB's handelte es sich vermutlich um einen neuen Typ, kleine schnelle Boote, ausgerüstet mit einer 4 cm und zahlreichen mittelschweren MG's. Die gute Rasanz der feindlichen 4 cm und die hohe Feuergeschwindigkeit ist neu.

4.) Durch den Kompasversager auf S 62 ist erneut erwiesen, daß die Patinanlage eine ausgesprochene "Schönwetteranlage" ist und für S.-Boote zu störanfällig ~~ist~~ und zu unzuverlässig ist. Es ist seit dem Einbau der neuen Kompaßanlage bereits das 4. Boot, das größere Versager an der Kompaßanlage hat.

In Vertretung:

Hannes

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18


60°
250°
270°
150°
0935
0936
0937
0938
0939
0940
0941
0942
0943
letzter Feindkontakt
letzter Feindkontakt durch Kutsch
aufgeklärt
210° ab
S 89° schießt beide Torpedos
letzter Feindkontakt dampft auf
Feindkurs gegen 10 Knoten
30°
4° 10'
3° 55'
4°

Skl. I 1384a

Gefechtsskizze 2. S.Fl.

vom 15.II.44.

eigener Kurs ——

Feindkurs ——

Maßstab 1:50 000

52°22'

52°20'

53°15'

4°10'

4°30'

Kurs nach Ijmuiden

60°

250°

270°

70°

30°

258°

90°

132°

125°

Feindboote dampfen auf.

Feindboote gegen 11 Abteilung

Fr. 16 41384

Wegeskizze 2. S.Fl.

vom 13.-14.X.39

Boote: 362, 91, 80, 92, 86, 67, 83

Aufzulegen auf 3 53 N.

3° 0 | 30' | 40 | 30'

259°

035°

205°

106°

3245

7340

8149

106°

3234

36°

3243

Ijmuiden

liegt nicht auf

Ijmuiden

Noordwijk am Zee

Scheveningen

No. 10.41384

Wegeskizze 2. S.Fl.

vom 13.-14.E.44

Boote: 362, 93, 80, 92, 86, 67, 83

Aufzubegen auf 3 53 N

30'

40

30'

52°30'N

259°

203°

205°

106°

2145

2136

2149

106°

2234

36°

2243

26°

Omuiden

liegt nicht aus

IJmuiden

Noordwijk am Zee

Scheveningen

52°6'N

Wegeskizze der 2. S. Fl.

vom 12.I. zum 13.I. 44

An u. Rückmarsch

Minenkurse

Auszulegen: Quadratkarte 1864 Süd

Humber

Sperrlücke

90°

270°

102°

044°

135°

306°

Great Yarmouth

Lowestoft

Sheringham

62F 62E 62D 62C 62B 62A 61H 61G 61F 61E 61D 61C 61B 61A

H6 H5 H4 H3 H2 H1

60 59H 59G 59F 59E 59D 59C 59B 59A

58 57D 57B 57A 57F

1° W 2° 3° 4°

Wegeskizze der 2. S. Fl.
vom 12.I. zum 13.I. 44

——— An u. Rückmarsch

——— Minenkurse

Aufzulegen: Quadratkarte
1864 Süd

Sperrlücke

90°

220°

110°

306°

135°

53° W

1° W

1°

3°

4°

Great Yarmouth

Lowestoft

Shenzig Haven

Lowestoft

Southwold

Orfordness

3C
Bkr. 15 f

Bkr. (3) 10 f
QR

3B
Bkr. 20 f

7600

8444

3A
Bkr. (3) 20 f

Bkr. 5 f

Warngebiet

158°

182°

001°

131°

090°

52°

3°

30'

4°

261°

10 ST

259°

110°

Uitbr. gx.

Friesenweg

60°

Braun

158°

Nl.To.
21

Noordwijk aan Zee

62°

Z

HARLEM

Vlege

Refve

Uitbr. gx.

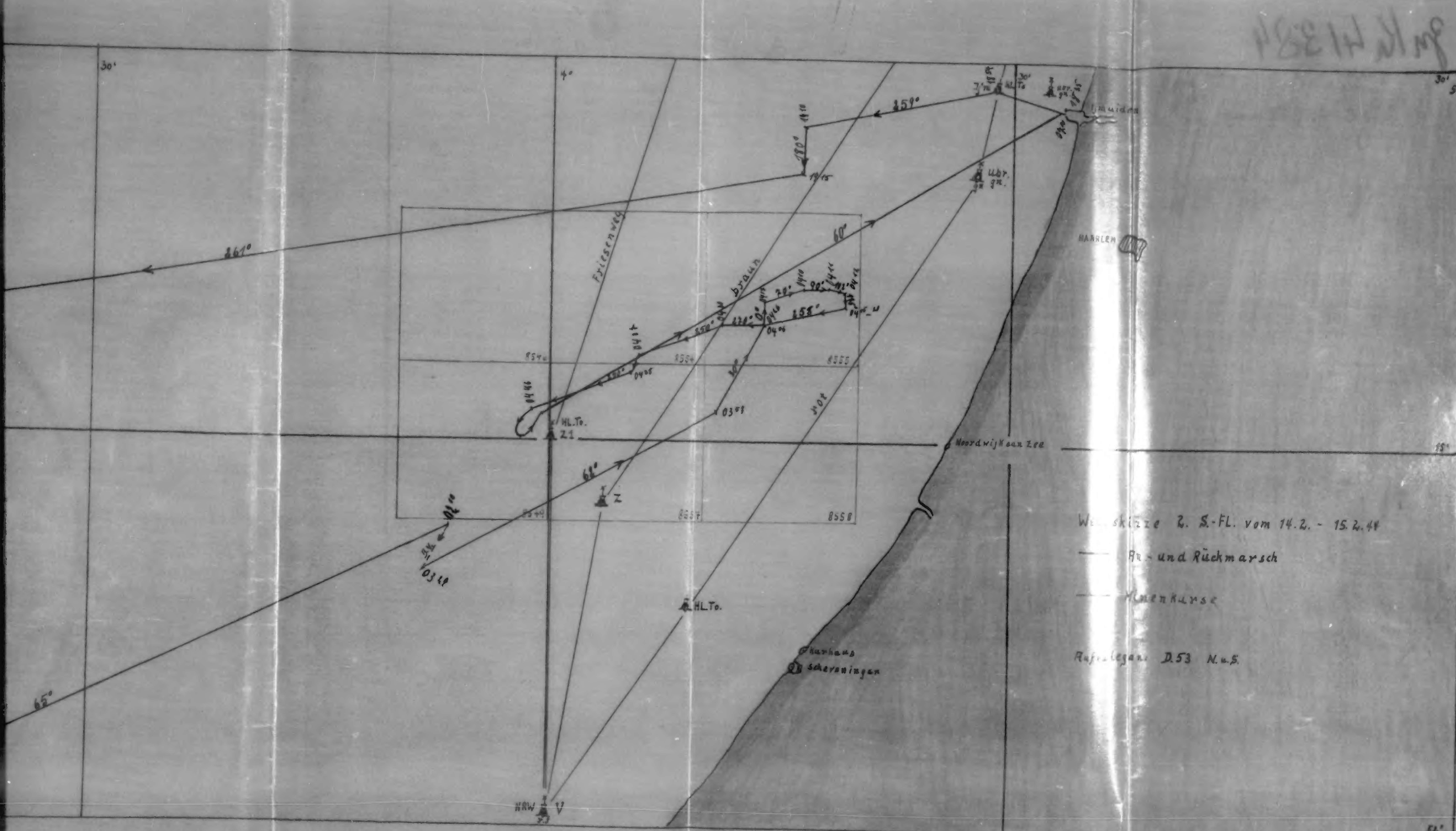
N.HL.To.

Scheveningen

NRW
V

65°

90°


gmKa 4138/4
30'
4°
261°
259°
180°
1915
Friesenweg
braun
rot
60°
68°
65°
HL.To.
21
Z
HL.To.
NRW
V
Ubr. gn.
IJmuiden
HAARLEM
Noordwijk aan Zee
Kurhaus
Scheveningen
8540
8554
8555
8549
8557
8558
30'
5°
15'
52°
W... skizze 2. S.-Fl. vom 14.2. - 15.2.44
An- und Rückmarsch
Minenkurse
Aufgelegan: D.53 N.u.S.

PG-71283-NID

RG/ 71283

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B.FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.2.44 - 29.2.44

Tk 40506

K 17 g.

2. Schnellboots flottille

a, 16.2.- 29.2.1944

b, Abschrift Maschine

c, 5 Gefechts-u. Kursskizzen

THIS DOCUM
ADMIRALTY PERTY
AND ITS REGISTERED MBER IS
P G/Y1283/NID
NO MARK OF NY KIND SHOULD BE M DE
ON IT, BUT
SHO LD E M IT ON HE WC
R O E OR C S OF PA ER.
Q OTA I S
MBER

1632

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando

B.Nr. Gkdos.6145/43 A2

Befehlsstelle, den 20.Dezember 1943.

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. - Prf.Nr. 1

Zu den vom Führer der Schnellboote unmittelbar vorgelegten Kriegstagebüchern der 2., 4., 5., 6. und 8.Schnellboots-Flottille ist seitens Gruppe Nord/Flotte nichts zu bemerken.

Im Auftrage

an Kr
1. Skl. i. A. Iac

1. Skl. 43123/43 g Kdos

88

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

1. Skl. 405 pk a

Anlage zu Flotte Chefs 5077

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der

2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16.2. - 29.2.1944.

Flottillenchef: 16.-21.2.44. i.V. Kaptlt. Johannsen,
22.-29.2.44. Korv.Kapt. Opdenhoff.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt. Johannsen
S 67	Oblt.z.S. Schlenck
S 80	Oblt.z.S. von Stempel
S 83	Oblt.z.S. Finger
S 86	Kaptlt. Wendler
S 89	Oblt.z.S. Braune
S 92	Oblt.z.S. Neugebauer
S 94	Lt.z.S.(K.O.) Boseniuk
S 128	Oblt.z.S. Rindfuß
S 135	Oblt.z.S.d.R. Licht

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS RETURNED TO THE
P.R.O. FILE No. Y1283
NO PART OF THIS DOCUMENT MAY BE
COPIED OR REPRODUCED WITHOUT
THE PERMISSION OF THE
RECORD OFFICE.
QUOTATIONS MAY BE MADE.

Anl. Nr. 5 zu 1/Skl 2766/44 g Kdos.

Zu beziehen vom Nordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Koepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-20.2.		
	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. i.V. Hannsen
21.2.44.		
13.00	Heemstede	Eingang Ansatzbefehl: 2., 3. Sfl. Torp.Stichansatz gegen Südgeleit 00.30 Uhr zwischen Boje 55 B und 55 G. Dazu ab 18.00 Uhr Sofortbereitschaft. 2. Sfl. 5 Boote eine Gruppe, 3. Sfl. 9 Boote, drei Gruppen. Führung Chef 3. Sfl. F.d.S.
14.40	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 1. 3. Sfl. Stich in drei Gruppen bei Boje 55 B, 54 D und Boje 57. 2. Sfl. in einer Gruppe 54 G. Gemeinsame Stichzeit 01.00 Uhr. Auslaufen nicht vor 19.00 Uhr ab Ansteuerungstonne Ijmuiden. 2. Anmarsch bei AN 3157 M.o. gemeinsam, dort Entlassung 2. Sfl. , die über AN 3176 l.u.E anmarschiert. 3. Sfl. marschiert über AN 3143 l.o., 3171 o.A.M. auf Stichposition. Anmarsch gegf. entsprechend durch F.d.S. übermittelter Feindlage ändern. Gruppen, die auf Zerstörer stoßen, angreifen, falls Angriff auf Geleit nicht unmittelbar in Aussicht. Rückmarsch ausholend nach Norden, spätestens 02.30 Uhr antreten. F.d.S.
15.00	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Betrifft: Einsatz 21./22.2. Absicht bei Stichzeit 00.30 Uhr 3. Sfl. auslaufen Ijmuiden 18.30 Uhr über Qu 3159 M., 3148 o.A.M., 3171 M. 2. Sfl. Auslaufen 18.45 Uhr über Qu 3194 M. nach Smitt-Knoll. Rückmarsch 2. und 3. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		über 3276 nach Egmont. Chef 3. Sfl.
18.35	Ijmuiden	Mit den Booten S 67, 80, 86, 92, 94 Bunker abgelegt.
13.55	NNO 5, See 4 - 5, gute Sicht.	Molen auslaufend passiert.
19.41		Ab Ansteuerungstonne Kurs 302°, Fahrt 30 sm.
19.49		gestoppt, da Fühlung mit 3. Sfl. verloren.
20.02	Qu 3516 M.r.	Vormarsch fortgesetzt.
		Da es aus NO immer mehr auffriste und der Rückmarsch stark gegen die See geführt hätte, Unternehmung abgebrochen. Auf Gegenkurs 122° gegangen.
20.57		Molen einlaufend passiert.
21.50		Alle Boote Bunker fest. i.V. Hannsen
22./23.2.44.		
13.25	Heemstede	Eingang Ansatzbefehl: 2., 4., 5., 8., 9. Sfl. 1. 4 Boote 5., 9. Sfl. von Dunkel- bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. 2. 2., 3. Sfl. Torp.Angriff gegen Südgeleit wie am 21.2. befohlen. 3. S 147, S 167 verlegen in Abhängigkeit Wetterlage von Boulogne nach Cherbourg. F.d.S.
18.30	Ijmuiden 1 Mannschein.	Bunker abgelegt mit den Booten: 1. Gruppe: S 86, 67, 123, 94. 2. Gruppe: S 80, 92, 135. Ab Ansteuerungstonne gemeinsamer Marsch mit 3. Sfl. Kurs 300°, Fahrt 30 sm bis Qu 3182 M.r. Von dort Kurs 270°, Fahrt 30 sm nach Qu 3173 M.r. Dort Besteckvergleich. Neuer, gemittelter Standort Qu 3173 r.o.E. 2. Sfl. entlassen.
20.31		Eingang FT: Stich 01.00 Uhr 3. Sfl. JG, 2. Sfl. EC. F.d.S.

Zu beziehen vom Nordruckager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.21		Mit Fahrt 9 sm Kurs 180° bis Qu 8176 r.o.E.
23.01		Kurs 211°, Fahrt 9 sm nach Qu 8178 r.u.
23.37		Nach Sichten Tonne 56 A (Blz.Gr. 2, 30 sec.)
23.52		gestoppt. Besteckvergleich, 2. Gruppe entlassen nach C.
00.02		1. Gruppe Fahrt 7 sm, Kurs 300°.
00.04		Gestoppt, da zum befohlenen Stichansatz zu früh
00.20		Auf Geleitweg mit 7 sm angelaufen.
00.44		Tonne 54 G (Blz.Gr. 5 sec.) in 300° in Sicht.
ab 00.50		Geleitzugweg eingesehen.
00.52		Gestoppt, LG's in 340° (Feuchus der 3. Sfl.)
bis 01.52		Tonne 57 A (Blz.Gr. 15 sec.) in Sicht.
01.50		Geleitweg aus 1,5 sm Abstand eingesehen.
		Zerstörer in 330° mit südlichem Kurs in spitzer Silhouette in Sicht. Bei 1200 m Entfernung
		dreht Zerstörer um 4 Dez. nach Stb. ab. Gemeinsame Schußabgabe von S 86, 128, 94. S 67 kam
		nicht zum Schuß, da noch nicht seitlich genug herausgestaffelt. Bei Fallen der Schüsse zu-
		drehen des Zerstörers mit gleichzeitigem LG-, Seeziel- und Fla.Masch. Waffenbeschuß. Unter
		Nebelverwendung alle Boote nach Osten mit wechselnden Kursen, Fahrt 32 sm abgelaufen.
01.55	Qu 8178 r.u.	Beim Ablaufen wurde S 94 von S 128 gerammt.
01.57		Schuld und Ursachen in gesonderter Meldung.
		Beendigung der Zerstörerjagd durch Eingreifen der von Süden angreifenden 2. Gruppe.
		Da S 94 und S 128 schwer beschädigt, mußten sie gesprengt werden. Besatzungen wurden von
		S 86 und S 67 übernommen. S 128 sank innerhalb 2 Minuten.
02.22		Erneut Zerstörerjagd von Südwesten.
02.35		S 94 nach drei Detonationen im sinkenden Zustand verlassen. Boot war in der Mitte durchgebrochen und lag mit der Back unter Wasser. Stb. Reeling und Achterschiff ragten noch aus dem Wasser heraus. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß das Boot vom Feind nicht geborgen werden konnte.
02.35		Rückmarsch angetreten über Qu. 8132 m.u. mit

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		90° nach Qu 8272 r.u. von hier nach Ijmuiden.
05.12		Ausgang FT:
		F.d.S.
		Erbitte Sanka.
		Chef 2. Sfl.
06.07	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
06.20	Ijmuiden	Bunker fest.
		Der Führer der 2. Gruppe, Oblt. z.S. von Stempel, Kommandant S 80 meldet:
23.52	Qu 8413 l.o.E.	2. Gruppe entlassen.
00.12		Kurs 254°, Fahrt 9 sm, Reilformation auf Punkt Cäsar.
00.50		Standort 1 sm östlich Punkt Cäsar.
01.00		Geleitzugweg eingesehen. 1 sm nach Osten abgesetzt.
01.05 bis		Im Abstand von 1,5 sm vom Geleitzugweg in Lauerstellung.
01.50		
01.50		LG- und Artilleriebeschuß im Norden beobachtet.
01.52		Zerstörer gesichtet, der 1. Gruppe 2. Sfl. unter Artilleriebeschuß jagt. Mit 28 sm Fahrt nach Norden auf jagenden Zerstörer bis auf 800 m rangelaufen. Gemeinsame Schußabgabe infolge U.A.-Ausfall auf Gruppenführerboot nicht möglich.
01.55		Torpedoschußabgabe S 80 auf Zerstörer. Lage 40, Fahrt 24 sm, Fehlschüsse.
01.56		Torpedoschußabgabe S 92 auf denselben Zerstörer in der Lage 70, Fahrt 28 sm, Fehlschuß infolge Zudrehen des Zerstörers.
02.04 bis		Von Zerstörer unter Artilleriebeschuß, Kurs
02.15		100° gejagt.
02.18		Auf 64° gegangen.
03.07		Qu 8186 r.K.M. auf Kurs 90°.
03.32		MGB gesichtet, nach Stb. ausgewichen.
03.34		Eingang Signal von 2. Sfl.:
		S. Sfl., 2. Gr. 2. Sfl.
		Eigenen Standort melden.
		Chef 2. Sfl.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.03.50		Abgabe Signal 88: Qu 3195 r.K.o. MGB. 2. Gr. 2. Sfl.
0.405		Abgabe Signal 90: 03.40 Uhr Qu 3196 r.K.M.
04.11	Qu 8276 M	Auf 144° gegangen.
05.38	Ansteuerungstonne Ijmuiden	an Stb. passiert.
05.52	Ijmuiden	Mole einlaufend passiert.
06.06	Ijmuiden	2. Gruppe mit allen Booten Bunker fest.
10.40	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt.
		Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung 22./23.2.44. 13.30 Uhr mit den Booten S 86, 67, 128, 9[illegible] 2. Gruppe S 80, 92, 135 Ijmuiden aus zum Torpedostichansatz gem. Befehl F.d.S. Gemeinsamer Anmarsch mit 8. Sfl. über Qu. 8157 n.o. Dort 2. Sfl. entlassen. Mit 9 sm 130° bis 8176 von da mit 211° bis 8413 I.o. Dort 2. Gruppe entlassen auf Stichansatzpunkt Cäsar. 1. Gruppe Stichansatz auf Punkt Emil gem. FT F.d.Schn. 2025/61. Beide Gruppen 01.52 Geleitzugweg eingesehen. 01.52 gemeinsame Schußabgabe (6 Torpedos) auf allein laufenden Zerstörer. Fehlschuß infolge Zudrehen zur Jagd. Bis 01.57 Uhr mit LG-, Steziel- und Flamaschinenwaffen beschossen. Keine Treffer. Beim Ablaufen 01.[illegible] Uhr S 94 von S 128 gerammt. S 94 starker Wassereinbruch Seitenmaschinenraum. Loch von 3 - 4 Meter. S 128 starker Wassereinbruch in Abtlg. VI bis VIII. Vorschiff sackt schnell tiefer. 2. Gruppe 01.55 Angriff von Süden auf 1. Gruppe jagenden Zerstörer. Gleichzeitige Schußabgabe wegen U.M.-Ausfall nicht möglich. 2 Boote je 1 Torpedoschuß auf 800 m, Fehlschüsse wegen Abwehrmanöver. Auf Grund weiterer Zerstörerjagd 2. Gruppe konnten Besatzungen Havaristen von S 86 und S 67 übernommen werden. Boote wurden anschließend gesprengt. S 128 innerhalb 2 Minuten gesunken. Wegen erneuter Zerstörerjagd S 94 nach 3 Detonationen im sinkenden Zustand verlassen. Letzte Beobachtung: Boot war

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		in der Mitte durchgebrochen und lag mit der Back unter Wasser. Stb. Seite Reeling und Achterschiff ragten noch aus dem Wasser heraus. Erneute Jagd 1. Gruppe 02.28 bis 02.35 Anschließend Rückmarsch. Qu 8182 r.u. nach Ijmuiden. 06.10 Uhr S 86, 67 Ijmuiden ein. 2. Gruppe 02.15 Uhr Rückmarsch über Qu 8194 M.,Qu 8195 r.K.o. 3 MGB's nach Norden ausgewichen. Dann über Qu. 8276 M. 05.50 Uhr Ijmuiden ein. Verschossene Torpedos: 10 G 7a. Verluste: 1 Toter, 1 Verletzter infolge Rammstoß. Wetterlage auf Anmarsch: Hohe Dünung, oft wechselnde Sicht, im Operationsgebiet gute Sicht. Wind NNO 3 - 2. Auf Rückmarsch sehr schlechte Sicht. Verschlu-sachen S 128 bis auf ES-Patronen, Verschlu-sachen S 94 bis auf Schlüssel "M", ES.-Patronen und Seekarten geborgen. Abschließende Betrachtung: 1. Die Unternehmung zeigt, daß die Forderung nach einem Signalmittel, das verzugslos und dem Feind nicht zugänglich, den Gruppenführern eine Möglichkeit gibt seine Befehle gleichzeitig mit absoluter Sicherheit der Verständigung an die Gruppen zu erteilen, in verschärftem Maße wiederholt werden muß. 2. Ein Angriff auf einen jagenden Zerstörer kann für die Nachbargruppe, wenn sie energisch und unter Ausnutzung hoher Fahrt angreift, nicht nur eine Entlastung der anderen gejagten Gruppen bedeuten, sondern ist auch absolut Erfolg versprechend.
23.2.44. 13.00	Heemstede	Eingang Fernschreiben:

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Hoofden Flottillen: Kein Einsatz. UMB-Beladung vorbereiten. 4 Boote 2. Sfl. von Dunkel- bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
14.25	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Für Mineneinsatz 24.2. 2. Sfl. mit BMC beladen. F.d.S. S 67, 80, 92, 135 liegen in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.
24./25.2.44.		
12.45	Heemstede	Eingang Ansatzbefehl: 2.,4.,5.,8.,9. Sfl. 1. Kanalflottillen kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. 2. 2./8. Sfl. Mineneinsatz gem. F.d.Schn. Gkdos 1010 A I v. 24.2.1944. 3. Rotte S 147, S 167 Verlegung Le Havre - Cherbourg in Abhängigkeit Wetterlage. Zusatz für 2., 8. Sfl. Einstellung an der Mine UMB und BMC gleich 3 Meter. F.d.S.
13.10	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2., 8. Sfl. 2. Sfl. mit einer Gruppe, 8. Sfl. in 2 Gruppen BMC und UMB-Verseuchung Geleitzugweg und angrenzende Gebiete zwischen Tonnen 56 Bruno und 57. 2. Sfl. verseucht weiträumig Qu 7392 in einem Streifen zwischen 2 und 4 sm Abstand vom Geleitzugweg. 1. Gruppe 8. Sfl. verseucht Geleitweg mit Schwerpunkt bei 54 Dora. 2. Gruppe 8. Sfl. verseucht weiträumig Qu. 8174 r.u. in 2 bis 4 sm Abstand vom Geleitzugweg. Wurfzeit zwischen 23.30 Uhr und 01.00 Uhr anstreben. Tiefeneinstellung für BMC und UMB gleich 3 meter an der Mine.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mit Südgeleit zwischen 22.00 und 04.00 Uhr bei Tonne 57 rechnen. Angriffschancen nach Minenwurf ausnutzen. Gemeinsamer Anmarsch über Qu 8145 u.K.M. Dort auflösen nach Anweisung Chef 8. Sfl. zum Marsch in Wurfgebiete. Führung in See Chef 8. Sfl. F.d.S.
18.43	Ijmuiden	Mit den Booten S 86, 67, 135, 80, 92 Bunker abgelegt.
18.55	NO 1 - 2, See 1 - 2,	Molen auslaufend passiert.
19.08	c 7, gute Sicht,	Ab Ansteuerungstonne Kurs 306°, Fahrt 30 sm.
19.35	Qu 8524 r.u.	
20.15		Eingang FT: Südgeleit 17.30 Uhr von AN 7354 r.K.M. bis 7351 l.u. auf Weg. Vormarsch beschleunigen. F.d.S.
21.01		Eingang FT: Stich 00.00 Uhr 8. Sfl. 1. Gruppe J, 2. Gruppe G. Minen 2 sm vor Weg. 2. Sfl. D. Minen Qu 8178 rechte Hälfte. F.d.S.
21.45	Qu 8183 M.r.	Kurswechsel auf 270°.
22.02		Zum Standortvergleich mit 8. Sfl. gestoppt. Vergleich ergab Qu 8182 M. Dabei aufblitzen in NW beobachtet, wahrscheinlich Mündungsfeuer.
22.15		2. Sfl. entlassen. Mit 230° und durchschnittlich 15 sm Tonne 54 G angesteuert. Während des Anmarsches auf Geleitweg wurden mehrfach LG's in Süden und Südosten beobachtet.
22.55		Eingang Signal: AN 8149 MGB 8. Sfl.
23.05		Tonne ~~56 A~~ 54G in 210° in Sicht. Kurz darauf Tonne ~~54 G~~ 57A voraus gesichtet. Mit Fahrt 9 sm auf 276° gegangen, klar zum Minenwerfen.
23.19		Eingang FT: Bisher vom Feind nichts gemerkt. F.d.S.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18 B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.22	Qu 3173 l.u. NO 1 - 2, See 1 - 2, c 7, gute Sicht. T&M	1. Mine gefallen. Geleitzug in 260° 6 Schatten gesichtet, - darunter ein Zerstörer - die als Südgeleit erkannt wurden. Gestoppt, anschließend Doppelschuß aller Boote. Geschätzte Entfernung 3 - 4000 m. 2 Boote schossen Fat. Die wiederholte Anwendung des FAT durch mehrere Boote hat die Forderung nach einem nicht optischen E.-Meßgerät gebracht, da die Entfernungsschätzung je nach Sicht und Beleuchtung vor allem bei größeren Schußentfernungen (über 3000 Meter) sehr starken Fehlschätzungen unterliegt. Da vorsichtshalber die Entfernung beim FAT-Schuß zunächst etwas größer angenommen wird, um auf alle Fälle zu verhindern, daß der Torpedo nach Ablauf der Vorlaufstrecke vor dem Ziel kehrtmacht, besteht andererseits sehr stark die Möglichkeit, daß beispielsweise bei Gegnerlage 60, die Entfernung 3300 Meter, Vorlauf 5000 Meter Schleife lang, der Gegner bereits von der ersten Schleife nicht mehr erfaßt wird. Vorbedingung für einen torpedotaktisch richtigen Einsatz des FAT ist die zuverlässige Erfassung der Schußentfernung. An das aus diesen Gründen zu fordernde E.-Meßgerät (vermutlich kommt nur Fu.M.G. in Frage) müssen folgende Forderungen gestellt werden: 1.) Sicheres Erfassen eines 500 BRT Dampfers auf 5 - 6000 Meter. 2.) Da das eingeschaltete Fu.M.G. die Ortung der feindlichen Abwehr sehr stark auf sich zieht, darf das Gerät nur wenige Sekunden eingeschaltet sein und muß in der Lage sein, nach vorhergegangener grober Zielansprache blitzschnell den Abstand vom Gegner zu messen. Gleich nach Schußabgabe setzte starke Zerstörerjagd mit gut liegendem LG- und Seezielbeschuß ein. Mit 90° und Fahrt 30 sm abgelau-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		fen. Beim Ablaufen konnten einwandfrei 3 Detonationen gehört werden. 2 Feuerpilze einwandfrei beobachtet. Gleichzeitig Minenwerfen der Boote S 30, 87, 135 fortgesetzt.
23.34		Eingang Funksignal: Zerstörer G. B. Sfl.
23.37	Qu 3178 M.u.	Gestoppt. Nachfrage ergibt, daß S 86 und S 92 noch Minen an Bord hatten. Auf Gegenkurs gegangen und restliche Minen geworfen.
23.28		Abgabe Signal: Geleitzug E. 2. Sfl.
23.48		Eingang Signal: Südgeleit bei G. B. Sfl.
23.49		Eingang Signal: Feindboote vor Hoek. F.d.S.
		Eine Mine S 92 detonierte kurz nach dem Wurf etwa 80 m hinter dem Heck des Bootes.
00.09		Eingang Signal: M3B AN 3176 l.M., Kurs 35°.
00.11		Eingang FT: Vor Ijmuiden lauern M3B's auf 0430 Ost.
00.20		Signal abgesetzt: Habe Rückmarsch angetreten. 2. Sfl.
00.26	Qu 3179 M.r.	Nachdem alle Minen auf wechselnden Kursen geworfen waren und Zerstörer Jagd abgebrochen hatte, stoppt Flottille zur Besprechung.
00.30	Qu 3187 M.l.	Rückmarsch mit 32° und 30 sm Fahrt fortgesetzt Nach etwa 4 Minuten meldet S 92 Maschinenschaden, Rückmarsch muß mit 20 bzw. 24 sm fortgesetzt werden.
00.45	strichweise mäßige	Kurs 57°.
01.03	bis sehr schlechte Sicht.	Nach kurzem Kurswechsel auf 33° neuer Kurs 56°.
01.40		Kurs 90°.
02.43		Mit 123° Ijmuiden angesteuert.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 19

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
-03.24		Eingang FT: MGB von Ijmuiden nach AN 3275 F.d.S.
03.37		Ijmuiden voraus in Sicht. Kurz darauf in 330 starkes Maschinenwaffen- und LG-Feuer. Da es sich voraussichtlich um MGB's handeln mußte, mit 190° und Fahrt 20 sm darauf zugelaufen. Im LG-Licht sind nebelnde, westlich ablaufende Boote zu erkennen.
03.50		Gestoppt.
03.56		Fahrt 15 sm, Kurs 270°.
04.02		Gestoppt. Im LG-Licht laufen mehrere verfolgende Boote ebenfalls westlichen Kurs, die einwandfrei als deutsche S.-Boote erkannt werden. Da es zeitweilig den Augenschein hatte, als würden die deutschen Boote von ihren eigenen Streitkräften beschossen, und keine klare Übersicht möglich war, wurde von Eingreifen abgesehen, um die Lage nicht noch mehr zu verwirren. Die zwecks Lageklärung angestrebte U.A.-Verbindung mit Chef 3. Sfl. kam nicht zustande.
04.07		Bei einer derart ungeklärten Lage ließ sich ein einfaches Drauflosfahren - das Einzige, was im Augenblick in Frage gekommen wäre - nicht verantworten. Mit Kurs 270° und Fahrt 15 sm abgelaufen, um zunächst aus dem Bereich der deutschen Vp-Boote zu kommen.
04.08		Gestoppt zur Besprechung.
04.11		Eingang Signal: Bin im Gefecht mit MGB. 3. Sfl.
	Qu 3522 r.u.	Gleichzeitig einsetzender sehr gut liegender LG' und gut liegender Seezielbeschuß der eigenen Vp.-Boote zwingt zu weiterem Ablaufen nach NW. 3 30 schießt ES-Patrone und klärt damit die Lage. Feuer wird eingestellt.
04.18		Gestoppt. Eingang Signal: AN 3562 l.u.E. Bin im Gefecht mit 4 MGB'S 3. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
04.27		90°, Fahrt 20 sm. Dann mit 110° und 152° Ijmuiden angesteuert.
04.23		Eingang Signal: Mein letztes Signal ist ungültig. AN 3522 l.u.E. Bin im Gefecht mit 4 MGB. 3. Sfl.
04.35		Eingang FT: M3B nach Westen außer Sicht. 3. Sfl.
04.46		3. Sfl. steht an Stb. ES-Austausch.
05.44	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
06.00	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.
06.20	Heemdtede	Kurzbericht abgesetzt: Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung 24./25.2.44. 18.45 Uhr mit den Booten S 36, 67, 135, 80, 92 Ijmuiden aus zum Einsatz gem. F.d.S. Gkdos 1010. Vormarsch über Qu 3183 M. nach 3182 m. Dort 2. Sfl. entlassen. Weitermarsch mit 15 sm nach Qu 3178 r.u. gem. FT 2048/33. Von dort mit 260° bis 2 sm vor Geleitzugweg. 23.23 Uhr Wurfbeginn. Nach Fallen erster Minen 23.24 Uhr Geleitzug in Sicht bei 54 Gustav. Minenwerfen abgebrochen. Gemeinsamer Doppelschuß aller Boote, davon 4 Torpedos mit Fat I- Einstellung auf Spitze des Geleits. Geschätzte Entfernung 3000 m. (6 Schatten) 1 Zerstörer erkannt. Sofort einsetzen der Zerstörerjagd. Im Ablaufen 3 Detonationen gehört, 2 Detonationsspitze. Keinerlei Unterlagen über Größe der Fahrzeuge. Im Ablaufen und nach Beendigung Zerstörejagd Minenverseuchung rechte Hälfte Qu 3178 durchgeführt. 1 Mine detonierte beim Werfen unmittelbar hinter Heck. Wegen Ausfall einer Maschine S 92 Rückmarsch mit 20 sm bzw. 24 sm über Qu. ~~3191~~ 3191 u.K.M. nach 3272 u.K.M. 03.47 Uhr im Süden starker LG-Beschuß und Feuerwechsel deutscher Vp.-Boote - 3. Sfl. und MGB. beobachtet. Da keinerlei Übersicht über Freund und Feind, Eingreifen nicht möglich. Kurzer LG- und Seezielbeschuß von eige-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nen Vp.-Booten, nach Ablaufen nach Norden und ES-Austausch eingestellt. Nach Aufnahme U.K.-Verkehr 3. Sfl. Rückmarsch Ijmuiden. 06.00 Uhr alle Boote fest. Geworfene Sperrmittel: 26 BMC gem. F.d.S. Gkdos 1009 vom 24.2.44. Verschossene Torpedos: 10. Keine Ausfälle, keine Verluste. Wetter: Anmarsch gute Sicht, Wind NO 3. Im Operationsgebiet gute Fernsicht, tiefe Wolkendecke. Auf Rückmarsch teilweise schlechte Sicht. Chef d. Sfl.
25.2.44. 12.50	Heemstede	Eingang Ansatzbefehl: 2., 3. Sfl. Torp.-Angriff auf Südgeleit in Abhängigkeit Wetterentwicklung. Entscheidung 17.00 Uhr. Op.-Befehl folgt. F.d.S.
13.10	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2., 3. Sfl. in 3 Gruppen Torpedo-Angriff auf Südgeleit bei Smitt-Knoll. Führung Chef 3. Sfl. Stich 00.00 Uhr. 2. Sfl. bei Fritz. 1. Gruppe 3. Sfl. bei Dora. 2. Gruppe 3. Sfl. bei Bruno. Anmarsch über Qu AN 3186 M. 19.00 Uhr auslaufen Ijmuiden. F.d.S.
18.45	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten S 80, 92, 135, 86, 67.
18.57	N 3, See 2 - 3, bedeckt, mäßige Sicht.	Molen auslaufend passiert. In Stb.-Kolonne von 3. Sfl. ab Ansteuerungstonne mit 292° und Fahrt 30 sm Vormarsch über Qu 3189 M.b.
20.59		In NNW wird Aufblitzen beobachtet, wahrscheinlich 2 Detonationen.
21.17		Kurs 239°.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.33		Zum Bestteckvergleich mit 3. Sfl. gestoppt. Vergleich ergibt Qu 3135 M.u. 2. Sfl. entlassen. Mit Kurs 280° und Fahrt 15 sm Punkt F angesteuert.
22.16		Westgrenze Warngebiet passiert.
22.24		Weißes Licht und Schatten in ca. 270°. Gestoppt.
22.29		Mit 9 sm Vormarsch auf altem Kurs fortgesetzt.
22.37		Schatten voraus. Wieder gestoppt.
22.40		IM NO unter der Kimm kurzes Aufblitzen. Kurs 250°, Fahrt 7 sm.
23.27		Tonne 56 A in 240° in Sicht.
23.50		Tonne 54 3 voraus gesichtet. Gleichzeitig Eingang FT: Seenotfall AN 8441 dabei 1 - 2 MGb-Gruppen. F.d.S.
23.59	NW 1 - 2, See 1 - 2, Regen, sehr schlechte Sicht.	Flottille steht 1,5 - 2 sm östlich vom Geleitzugweg. Weg eingesehen, nichts gesichtet. Mit Kurs 60°, Fahrt 9 sm vom Weg abgesetzt.
00.06		Eingang FT: Geleit wie gestern bestätigt.
00.14		Zerstörer von Norden auf 600 - 800 m Entfernung. Die schlechte Sicht machte ein früheres Erkennen unmöglich. Daß der Zerstörer die Boote nicht entdeckt hat, ist völlig unbegreiflich. Flottille läuft mit 30 sm in 111° ab.
00.15		Der Zerstörer dreht kurz nach, saust aber schnell achteraus ohne etwas zu veranlassen. Gestoppt. Nach kurzer Besprechung Rückmarsch angetreten. Kurs 60°, Fahrt 30 sm.
00.31		Eingang FT: Falls Rückmarsch angetreten Verfügungssignal 9. F.d.S.
00.43		Westgrenze Warngebiet passiert.
00.7		Abgabe Signal: Habe Rückmarsch angetreten. 2. Sfl.
00.53		Eingang Signal: AN 8415 MGB.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.58	Qu 3185 l.u.E.	Neuer Kurs 90°.
01.05		Eingang Signal: Zerstörer westlich M. Rückmarsch angetreten. 3. Sfl.
01.10		Eingang Signal: Geleitzug westlich Z. F.d.S.
01.13		Eingang Signal: Südgeleit AN 3415 r.o. F.d.S.
01.27		Eingang Signal: Zerstörer AN 3415 M. F.d.S.
01.43		Eingang Signal: MSB AN 3419 Kurs 115°. F.d.S.
02.00	Qu 3196 r.u.	Kurs 118°.
02.50		Eingang FT: Maßnahmen brennen ab 04.00 Uhr: F.d.S.
03.00		Abgabe Signal: Erbitte SB. und Sperre 03.15 Uhr. 2. Sfl.
03.06		Kurs 146°. Ijmuiden voraus in Sicht.
03.45	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
04.15	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.
06.10	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt: Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung vom 25./26.2. 19.00 Uhr mit S 80, 92, 135, 86, 67 Ijmuiden aus gem. F.d.S. Gkdos 1105. Gemeinsamer Anmarsch mit 3. Sfl. über Qu. 3189 M. nach Qu 3188 r.u. Dort 2. Sfl. entlassen. Weitermarsch mit 15 sm bis 3187 M. Von dort mit 9 sm auf Punkt Fritz. Durch Besteckversetzung um 2 sm nach Süden. 00.00 Uhr Geleitzugweg eingesehen bei Dora, nichts gesichtet. Sichtabnahme unter 1000 m, Sprühregen. 00.10 Uhr Rückmarsch angetreten. Qu 3178 r.u. Hunt-Zerstörer mit geringer Fahrt, spitze Silhouette von Norden erst auf 600 m gesichtet. Nach Osten mit hoher Fahrt abgelaufen. Nur kurzes Nachlaufen des Zerstörers ohne Art.- und LG-Beschuß. Rückmarsch über Qu 3185 l.u. nach Qu 3196 r.u. nach Ijmuiden. 04.30 Uhr alle Boote Bunker fest. Wetter auf Anmarsch: Wechselnde Sicht, leichte Regenschauer. Auf Rückmarsch Regen und sehr abnehmende Sicht. Wind: NNW 2, lange Dünung. Chef 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.2.44.	Heemstede	Ruhe.
27.2.44.		
13.30	Heemstede	Eingang Ansatzbefehl: 1. 2., 3. Sfl. Torp.Angriff gegen Südgeleit. 2. 5., 9. Sfl. ab 13.30 Uhr Sofortbereitschaft zum Torpedoangriff gegen FT-Geleit in Plymouth-Bucht oder CW-Geleit bei Beachy Head. 3. Rotte S 147, 167 Verlegung Le Havre - Cherbourg. 4. Op-Befehle zu 1 und 2 folgen. F.d.S.
15.30	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2., 3. Sfl. unter Führung Chef 3. Sfl. in drei Gruppen Angriff auf Südgeleit. Stichzeit 24.00 Uhr bei Fritz, Dora und Bruno. Bei erfolglosem Stich vermutete Wegeverlegung von 54 G westlich Heartly Knoll nach Tonne Anton berücksichtigen und südlich Gruppen entsprechend nach Westen operieren. Geschlossener Anmarsch über AN 3185 r.u.E. Bei unzureichender Sicht Entscheidung über Abbrechen Chef 3. Sfl. Rückmarsch durch Kurzsignal melden. F.d.S. Einsatz wurde telephonisch widerrufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.2.44.		
07.15	Heemstede	Eingang Fernschreiben: ~~Für~~ 28.2. Minenbeladung für LMB mit MA II vorbereiten. Beladungsbefehl folgt. F.d.S.
13.30	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 1. 2., 3. Sfl. Torpedoangriff auf Südgeleit in Abhängigkeit von Wetterentwicklung und Aufklärungsunterlagen. Operationsbefehl folgt. 2. 5., 9. Sfl. Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.S.
16.00	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2. und 3. Sfl. unter Führung Chef 3. Sfl. in 4 Gruppen Angriff auf Südgeleit zwischen Tonne 56 und 56 A. Stichbefehl folgt in Abhängigkeit von Aufklärungsunterlagen, ggf. durch FT. Auslaufen 19.00 Uhr, mit Stichzeit 00.00 Uhr rechnen. Anmarsch nach Anweisung Chef 3. Sfl. je nach Lage des Stiches. Abbrechen wegen Wetterlage durch Kurzsignal melden. Mögliche Wegeverlegung gem. F.d.S. Gkdos 1134 A I v. 27.2. bei Stichansatz berücksichtigen. F.d.S.
17.00	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Einsatz entfällt wegen Wetterlage. F.d.S.
29.2.44. 12.35	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: 1. 2., 3. Sfl. Torp.Angriff gegen Südgeleit in Abhängigkeit von Wetterentwicklung. 2. 5.,9. Sfl. Torp.Angriff gegen Westgeleit in Plymouth-Bucht in Abhängigkeit von Wetterentwicklung. 3. Entscheidung zu 1) und 2) 16.00 Uhr Op-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Befehle folgen. F.d.S.
15.50	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2., 3. Sfl. Unter Führung Chef 3. Sfl. in 4 Gruppen Angriff auf Südgeleit. Stich 00.00 Uhr bei Punkt Hans, Fritz, Dora, Bruno. Anmarsch über ~~Punkt~~ Qu 8135 r.u.E. Dort auflösen zum Stichansatz. Nördlichste Gruppe Anmarsch von dort über Qu AN 8173 r.E.M. Südliche Gruppen beim Stich mögliche Wegeverlegung nach innen berücksichtigen. Abbrechen bei ungünstiger Wetterlage durch Kurzsignal melden. F.d.S.
18.55	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten 1. Gruppe: S 30, 92, 135, 2. Gruppe: S 62, 36, 67. Molen auslaufend passiert.
19.05 19.17	NW 3, See 2, c 4, gute Sicht, Mond	Ab Ansteuerungstonne in Stb. Kolonne 3. Sfl. mit 297° und Fahrt 30 sm Qu 8186 M angesteuert.
20.20	Qu 8512 M.u.	S135 wird wegen Maschinenausfall mit S 92 entlassen. Vormarsch fortgesetzt.
21.31		Eingang FT: Stich 00.40 Uhr. F.d.S.
21.40	Qu 8186 M	Gestoppt. Besteckvergleich mit Chef 3. Sfl. Vergleich ergab Qu 8186 M. Auf Grund der Stichzeitverlegung ca. ½ Stunde gestoppt liegen geblieben.
21.53		Fliegeralarm. 2- motoriges Flugzeug - wahrscheinlich Swordfish - fliegt von Norden an und wird durch Abwehrfeuer aller Waffen abgedrängt.
22.21		Mit 270°, Fahrt 20 sm Vormarsch über Qu 8135 r.E.M. fortgesetzt.
22.38	Qu 8185 r.E.M.	Eingang Signal: MGB AN 8176, Kurs 90°. F.d.S.
22.50		Um Zusammentreffen mit MGB's zu vermeiden, mit 330° nach NW ausgewichen, Fahrt 30 sm. Fahrt 20 sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Gleichzeitig Eingang Signal: Boote festgestellt. F.d.S.
22.55		Mit 270° 3131 M angesteuert. Fahrt 15 sm.
23.00		Eingang Signal: 3 MGB AN 3187 M 8. Sfl.
23.09		Eingang Signal: MGB AN 3179 Kurs NW. F.d.S.
23.17		Mit Kurs 236° Punkt Fritz angesteuert, Fahrt 15 sm.
23.23		Eingang Signal: 2., 8. Sfl. Rückmarsch anzutreten. S 93.
23.25	Qu 3131 l.u. WSW 5 - 6, See 3 - 4, bedeckt, mäßige Sicht.	Gestoppt. Auf Grund FT 8. Sfl. und Sichtverschlechterung und zunehmenden Seegang Rückmarsch angetreten.
23.32		Kurs 92°, Fahrt 30 sm.
23.55		AN 3179 r.A.m. kehrt wegen schlechter Sicht. Maßnahmen 01,30 Uhr. Chef 8. Sfl.
00.23		Abgabe Signal: AN 3191 r.A.u. habe Rückmarsch angetreten. 2. Sfl.
00.42	Qu 3196 m.o.	Kurswechsel auf 110°, nach Qu 3237 M.
00.56		S 62 Mittelmaschine ausgefallen. ca. 15 Minuten mit 20 sm weitergelaufen. Dann wieder Fahrt 30 sm.
01.40		Mit Kurs 138° Ijmuiden angesteuert.
01.56		Frage: Eine Rotte 2. Sfl. eingelaufen ? Chef 2. Sfl.
02.09		Außer S 92 und S 135 um 02.00 Uhr kein Boot ein. F.d.S.
03.20	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
03.50	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.
05.15	~~Ijmuiden~~ Heemstede	Kurzbericht abgesetzt:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung vom 29.2.44. 19.00 Uhr mit S 80, 92, 135, 62, 86, 67 Ijmuiden aus zum Torpedoeinsatz gem. F.d.S.-Befehl. Anmarsch über Qu 3186 M. 20.20 Uhr wegen Maschinenausfall S 135, S 92 nach Ijmuiden entlassen, beide Boote 22.30 Uhr Ijmuiden ein. 21.50 Qu 3186 M. Standortvergleich mit 8. Sfl. 2. Sfl. entlassen. Auf Eingang FT wegen geänderter Stichzeit 21.50 Uhr bis 22.20 Uhr gestoppt gelegen. 21.23 Uhr Fliegeralarm, Boote werden von einer Swordfish in 300 m überflogen, Abwehrfeuer aus allen Waffen. 22.22 Uhr Weitermarsch mit 20 sm nach Qu 3195 r.A.M. Nach Eingang FT F.d.S. über angesetzte MGB's mit 30 sm nach 3182 m.u. ausgewichen. Von dort mit 20 sm nach Qu 3131 M. und von dort mit 15 sm auf Punkt Fritz, Qu 3131 l.u. gestoppt. Wegen zunehmenden Seeganges kehrt (nach Eingang FT 8. Sfl.) gemacht. Rückmarsch mit 30 sm über 3196 m.o. nach 3237 M. nach Ijmuiden. 03.30 Uhr alle Boote Bunker fest. Wetter auf Hinmarsch: Sehr gute Sicht, Seegang 2, NW 2 - 4, im Operationsgebiet WSW 5 - 6 zunehmend. Seegang 3 - 4. Auf Rückmarsch bedeckt, sehr schlechte Sicht. Chef 2. Sfl.

KTB und Rl 7/3

Sk 40506 B

F.
11. MRZ 1944
3596
Anl. 2 z

3/3

31/3

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

(Abschnitt Maschine)

der

2. Schnellbootsflottille

Geheim!

Flottillenchef: Korvettenkapitän O p d e n h o f f
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing) W e i ß
2. Flottilleningenieur: Leutnant (Ing) d.R. Cartellieri

Boote:		Leitende Maschinisten:
S 62	Obermaschinist	D ü r n e r
S 67	" " "	G r a n s o w
S 80	" " "	H a t t w i g
S 83	Stabs " " "	N e h r e n
S 86	" " "	D i t t r i c h
S 89	" " "	S c h l e g l
S 92	" " "	H a n s e n
S 94	" " "	N e u m a n n
S 98	" " "	E w t u s c h e n k o

Begonnen: am 16. Februar 1944
Abgeschlossen: am 29. Februar 1944

Seitenzahl: 13 - 18

Anl. Nr. 6 zu 1/Sk 2766/44 g Kdos.

Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

S 62	seit 14.2.44 bis 28.2.44	Amsterdam	Auswechseln Mitteldrucklager, Überholung Unterwasserteile, Anbringen Schraubenabzugslöcher und Schraubenmuttersicherung, Umbau Echolotanlage, Einbau 2 cm Zwillings-M.G. Wegen Arbeitsumfang Umbau Echolotanlage Terminverschiebung um 2 Tage. 24 V-Batterie wegen schlechter Lauge ausgewechselt gegen Batterie S 89, da sonst kein Ersatz vorhanden. Nach Ausdocken mußte noch einmal gedockt werden zum Abdichten Echolotschwinger.
S 83	Seit 16.2.44 bis 19.2.44	Rotterdam u. Ijmuiden	Entmagnetisieren Kalotte, Instandsetzung Patin - Kompaßanlage. Am 17.2.44 Mot. Bb. Frischwasser in Abgassammelleitung infolge Zylinderleckage. Vgl. Masch.Stör.Mldg. Nr. 13/A von S 83
S 83	seit 21.2.44	Amsterdam	Instandsetzung Unterwasserteile bei A.D.M. Schraubenwechsel zur Erprobung nach neuesten Gesichtspunkten hergestellter Schrauben Nr. 12 - 2000, 2001, 2002. Terminverschiebung um 3 Tage zum 2.3.44. Wegen Ausbau Mittelwellenhauptbock infolge Korrosionsschäden Befestigungsflansch und -Schrauben. Zur Instandsetzung An- und Ablaufkegel an Seitenwellenzwischen- und Hauptböcken wegen starker Korrosion Ausbau der Seitenwellen erforderlich. Am Bb. und Mittelwellenhauptbock beschädigte Gummierung abgerissen und durch Farbanstrich ersetzt.
S 89	seit 15.2.44	Amsterdam	Instandsetzung Treffer- und Kollisionsschäden bei A.D.M. Arbeiten laufen planmäßig. Zur Instandsetzung Stb. vorderem Brennstofftanks muß dieser ausgebaut werden. Arbeit erfordert Ausbau Gesamteinrichtung Steuerstand und Navigationsraum. Voraussichtliche Fertigstellung 15.3.44.
S 94	seit 19.1.44 bis 17.2.44	Rotterdam	Nach Instandsetzung Kollisionsschäden durch Wilton - Werft Erprobungen und Rückmarsch nach Ijmuiden.
S 98	seit 15.2.44	Amsterdam	Instandsetzung Trefferschäden durch A.D.M.

Arbeiten laufen planmäßig. Voraussichtliche Fertigstellung 2.3.44.

S 128 seit 3o.1.44 Rotter- Einbau 4 cm - Kanone bei Gusto - Werft.
S 135 bis 22.2.44 dam

16.2.44 S 83 Ijmuiden — Marsch von Ijmuiden nach Rotterdam durch Kanäle zur Entmagnetisierung Kalotte, Boot a.K.B.

17.2.44 — Terminbesprechung bei A.D.M. Amsterdam. Wegen Arbeiterlage verhältnismäßig hohe Termine. S 89 voraussichtlich 15.3., S 98 voraussichtlich 2.3. werftfertig.

18.2.44 — Keine besonderen Vorkommnisse.

19.2.44 S 128 u. S 135 Ijmuiden — 2 Boote von der 6. Sfl. zugeteilt. L.M. S 128: Ob.Masch. Herrmann, S 135 Ob.Masch. Rülle. Boote noch a.K.B.

S 83 Ijmuiden — Kompaß klar, Boot K.B.

2o.2.44 — Keine besonderen Vorkommnisse.

21.2.44 S 83 Ijmuiden — Boot eingedockt zur Untersuchung Unterwasserteile; Einbauschacht Echolotschwinger undicht, FT - Erdungsblech Bb.-Seite abgerissen. Kappen Holzwellenhosen zum Teil abgerissen, zum Teil stark korrodiert; Mittelwellenhauptbock 5 Befestigungsbolzen gerissen. Gummierung Wellenhauptböcke stark beschädigt. 2o Schrauben Beplattung Hauptruder abgerissen. Ab 22.2.44 Instandsetzung bei A.D.M. Amsterdam. - Kurze 3 mal A.K.-Fahrt vor Mole zur Feststellung Mot.-Drehzahl und Abgastemperaturen, da Schraubenwechsel durchgeführt warden soll. Boot a.K.B.

22.2.44 — Keine besonderen Vorkommnisse.

23.2.44 In See — Totalverlust S 94 und S 128 durch Sprengung beider Boote nach Kollision. Infolge Zerstörerjagd Ablaufen der Boote mit 3 mal A.K., später 2 mal A.F., unter L.G.- und Seezielbeschuß. Bei Kursänderung entsprechend U.K.-Befehl vom Führerboot rammt S 128 von Bb.-Seite kommend S 94 in Höhe Seitenmotorenraum.

Auswirkung Kollision auf S 94:

Bb.-Bordwand in und über Wasserlinie bis über Bb.-Motor eingedrückt. Ölfilter, Ölbetriebsbehälter und Ölkühler Bb.

aus Befestigungen gerissen, Frischwassersammelleitung Zyl. Reihe 1 bis 10 Bb.-Motor aufgerissen, Fahrmaat Bb.-Motor weggeschleudert und verwundet, Maschinentelegraf Bb.-Motor abgerissen, Kabelbahn für Beleuchtung Vorschiff und Seitenmotorenraum beschädigt, Ausfall Beleuchtung Mot.-Raum und Steuerstand, Schott zwischen Abt. V und VI eingedrückt, Wassereinbruch Abt. V. An Oberdeck Reeling, Panzerschutzschild für Seiten-M.G. und Achterkante Steuerstand bis Navigationsraum (Stb.-Seite) eingedrückt durch Steven S 128. - Boote kamen sofort frei, da Motoren S 94 weiterliefen, während S 128 kurzfristig stoppte. Vorgänge bei, und nach der Kollision auf S 94: Sekundenbruchteile vor der Kollision gegebene Ruder- und Fahrtstufenbefehle des Kommandanten S 94 "Hart Stb." - "alle Stopp" kamen nicht voll zur Ausführung. Bei Ausführung "Alle Stopp" durch Posten Maschinentelegraf erfolgte Kollision. Bb.-Masch. Telegraf ließ sich nicht mehr betätigen. Infolge Ausfall Beleuchtung konnte Stb. und M.Masch.Telegraf nur ungefähr auf Stopp gelegt werden. Durch Ausfall Beleuchtung in Mot.Räumen und infolge des Krachs beim Zusammenstoß konnte die Fahrtstufenänderung durch die Fahrmaate nicht bemerkt werden. Die Motoren liefen weiter. Posten Maschinentelegraf versuchte daraufhin bei Streichholzbeleuchtung die Masch.Telegrafen auf "Stopp" zu legen. Dabei blieb Masch.Telegraf Mitte auf "Voraus Achtung" liegen - Die 24 V Beleuchtung in den Mot. Räumen wurde sofort durch Einlegen des Anlassers für den Umformer, der durch die Erschütterung ausgefallen war, wieder klargemacht. Fahrmaat M.Motor stellte fest, daß Masch.Telegraf auf "L.F. zurück" lag, stoppte M.Motor, konnte aber nicht umsteuern, da Welle noch mitdrehte. Fahrmaat Stb. Motor sah Masch.Telegraf auf "Stopp" und stoppte Stb.Motor unter Gewaltanwendung, da Füllungshebel klemmte. Da Bb.Motor (unter zunehmender Belastung infolge Stoppens M. und Stb.Motor) noch mit etwa halber Füllung lief (ohne Schmieröl und Wasser, starke Geräusche), wurde dieser durch L.M. und Stb.Fahrmaat unter Gewaltanwendung abgestellt, da am Fahrstand alles verklemmt und verbogen und normales Abstellen nicht möglich war. Durch Fahrtverminderung kam Leck tiefer und damit großer Wassereinbruch Abt. V. M.Motor wurde bei stehender Welle auf "Zurück" umgesteuert, auf erneutem Masch.Telegrafbefehl "Voraus Achtung" jedoch auf "Voraus" umgesteuert und klargemeldet. Nachfolgender Fahrtstufenbefehl "L.F." wurde bei Ausführung durch "Stopp" belegt. - Über stark beschädigtes Schott Abt. V/VI ebenfalls großer Wassereinbruch Abt. VI. Abt.IV machte über leicht beschädigtes Schott Abt. IV/V Wasser. Bevor dieses mit Seewasserpumpe M.Motor in Ersatzschaltung als Lenzpumpe gelenzt werden konnte, kam Befehl zum Sprengen. L.M. und zwei Fahrmaate schlugen Sprengpatronen in Abt. VII, IV und II an. Dabei wurde festgestellt, daß auch Abt. VII stark Wasser machte über mehrere 4 cm-Treffer in Wasserlinie. S 94 wurde durch Sprengen versenkt.

Auswirkung Kollision auf S 128:

Augenblicklich nach "Stopp" Befehl erfolgte Kollision um 01.55 Uhr. Vermutlich wurde Steven unter Abt. VII abgerissen. Großer Wassereinbruch Abt. VII. Maschinenanlage von L.M. klargemeldet. Nach Freikommen von S 94 "Alle A.K."- Befehl wegen Feindnähe. Da Back tief im Wasser lag, "Stopp" Befehl, Wassereinbruch Abt. VII griff auf Abt. VI durch an Bordwand beschädigtes Schott Abt. VI/VII über. Nach Stoppen stand Wasser hoch über Bilgendeckel in Abt. VII. Abdichten des Lecks nicht möglich, Umfang nicht feststellbar. Große Lenzmittel erfolglos. Zum Ausgleich Trimmlage Gegenfluten Abt. I. Da auf Grund der Lage Einbringen nicht möglich, Befehl zum Sprengen. S 128 wurde durch Sprengen versenkt.

Erfahrungen:

1) Trotz großer Beschaffungsschwierigkeiten für Taschenlampenbatterien muß sichergestellt sein, daß im Steuerstand und an Motorfahrständen jederzeit eine Taschenlampe betriebsbereit klarliegt.
2) Auf S 94 drang durch aufgerissene Bordwand Abt. IV heller Lichtschein nach draußen, der von Nachbarbooten bemerkt wurde. In ähnlichen Fällen ist dieser Umstand durch den L.M. besonders zu beachten. Entsprechende Abhilfemaßnahmen müssen durchgeführt werden.
3) Auf beiden Booten sind in der Maschinenanlage alle Maßnahmen schnell und sachgemäß durchgeführt worden. Auch die Übermittlung zwischen L.M. und Kommandant ist einwandfrei gelaufen. Schriftliche Meldungen konnten der Lage entsprechend an Bord nicht aufgesetzt werden. Maschinenpersonal in Stärke von 1/2/6 hat sich als ausreichend erwiesen.

24.2.44	S 62 Amsterdam	Auf S 62 wird neue 2 cm - Zwillings - Flak achtern eingebaut.
25.2.44	S 92 In See	Mot. Stb. Hauptschmierölpumpe Freilauf rutscht. Vgl. Masch.Stör.Mldg.Nr. 6 / A von S 92.
	S 92 Ijmuiden	Bei Minenlegen eigene Mine am Heck detoniert. Im Bunker durch Taucher festgestellt, daß Unterwasserteile klar.
26.2.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
27.2.44	S 135 Ijmuiden	Auswechseln Frischwasserkühler Mitte, da während Seebetrieb Seewassereinbruch in Frischwasserkreislauf beobachtet. Nach Aufnahme im Bunker festgestellt, daß Lötstellen der Kühlrohre im hinteren Deckel undicht. Arbeitszeit: 9 Stunden.
28.2.44		Keine besonderen Vorkommnisse.

29.2.44 S 62 Probefahrt, Maschinenanlage in Ordnung befunden. Bei
Ijmuiden Einschießen 2 cm - Zwillings - Flak Mängel aufgetreten,
die Ausbau erforderlich machen.
S 135 Mot. Stb. Zyl. 17 Brennerschaden im Kolben Loch von etwa 2o mm
In See Durchmesser. Da Störung kurz nach Auslaufen, Unternehmung
abgebrochen. Im Bunker Zylinder und Kolben ausgewechselt.
Vgl. Masch.Stör.Mldg. Nr. 1o / A 2. Sfl.
Im Monat Februar traten 18 Zylinderkühlmantelschäden
und 3 Brennerschäden auf. Vgl. Masch.Stör.Mldg. Nr. 9/A
und 1o/A 2.Sfl.

Allgemeine Bemerkungen:

1) Ob.Masch. Hattwig von S 8o und Ob.Masch.Mt. Rettick von S 67 machten ihre 1oo.ste Feindfahrt auf U.-Booten.
2) Auf Grund Personaleinsparung befohlenes Fahren der Maschinenanlage mit 1 OF., 2 UO. und 5 Mann Lfb. II auf ersten Einsätzen Anfang Februar durchgeführt. Häufigkeit der Einsätze und umfangreiche Arbeiten während der Einsätze sowie Erfahrungen bei Trefferauswirkungen auf S 89 und S 98 am 15.2. lassen 1/2/5 zahlenmäßig als zu gering erscheinen. Auf weiteren Einsätzen wurden 1 OF., 2 UO. und 6 Mann Lfb. II eingeschifft. Diese Zusammensetzung hat sich als ausreichend für Sicherstellung voller personeller Gefechtsbereitschaft bei weiteren Einsätzen gezeigt. Vorteil in Einsparung einer U.O.-Planstelle bleibt erhalten. Entsprechender Vorschlag wurde an F.d.S. gegeben. (2. Sfl. G 179 vom 28.2.44)
3) Gem. F.d.S. Gkdos 1o61 Ing vom 28.2.44 wird Flottille von Mitte März bis Anfang Mai auf Boote mit MB 511 - A 3 Motoren umgestellt. Übergabe der alten Boote findet bei S.L.D. Swinemünde statt, die neue Besatzungen bereitstellt.
4) Beim Fahren im Verbande zeigen sich immer wieder merkbare Unterschiede in Geschwindigkeiten bei gleicher Fahrtstufe entsprechend der aus Mittelwerten aufgestellten allgemeingültigen Fahrttabelle. Da hier keine Möglichkeit vorhanden, mit Booten eingehende Meilenfahrten durchzuführen, muß sichergestellt sein, daß während E.K.K. - Erprobungszeit für jedes Boot bei gleicher Verdrängung (einsatzmäßig!) eigene Fahrttabelle aufgestellt wird.

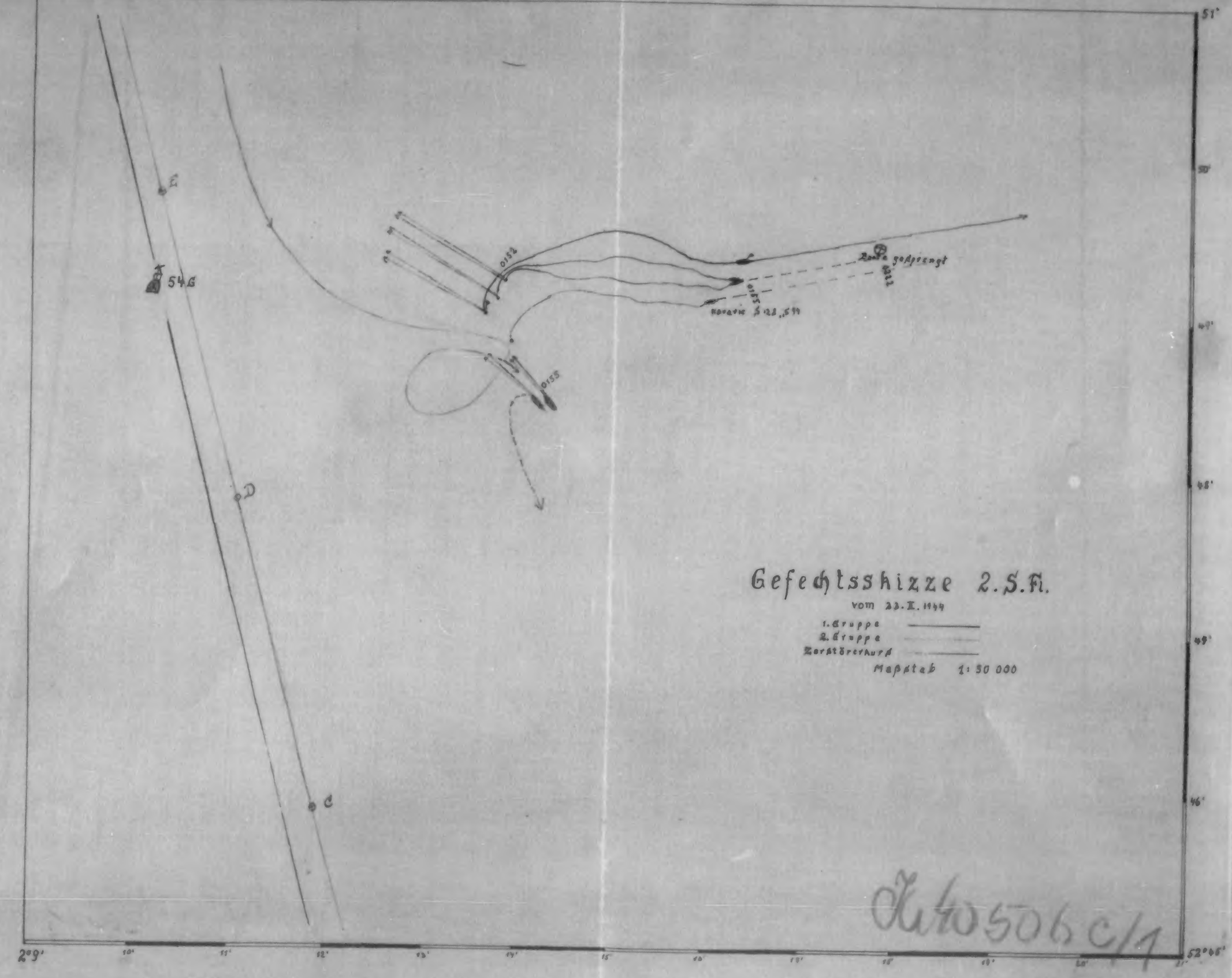
Gesehen:

Korvettenkapitän
u. Flottillenchef

Kapitänleutnant (Ing)
und Flottilleningenieur

Gesehen:

Korvettenkapitän (Ing)
und Verbands-Ing.



Gefechtsskizze 2.S.Fl.

vom 23.X.1944

1.Gruppe ——————
2.Gruppe ——————
Zerstörerkurs ——————

Maßstab 1:50 000

Auto 506 c/1

Great Yarmouth

Wrangebiet

Wegeskizze der 2.S.Fl.
vom 19.II zum 1.III.44
Aufzulegen auf D53 N-Blatt

92°
80 km
110°
53°N
146°
296,5°
135°
Fliegerweg
Weg bremen
Weg rot
Y1
KN Blk.
PN Blk.
ED Blk. 4°
W1D
W1E
W2D
W2E
W7E
I.
T

Great Yarmouth

Lowestoft

Wargebiet

92°

270°

240°

2° Ost

92°

10½

110°

53°N

BLR. (L)
M. 18

T

I.

014°

PN
BLR.

W&D

W3D

X9E

W7E

296,5°

Friesenweg

138°

KN
BLR.

Weg buun

Weg rif

E.D
BLR. 40

03½

Y

BLR. (E) M.

110°

52°30'

IJmuiden

41 Brk

30'

Great Yarmouth

Lowestoft

Warngebiet

90°

135°

180°

225°

270°

315°

000°

045°

090°

110°

135°

180°

225°

270°

315°

000°

045°

090°

1° East

2° East

3° East

Wegeskizze 2.S.-Fl.
vom 25. zum 26. II. 44
Aufzulegen auf D. 33 N-Blatt

90°

220°

228°

118°

83°

T

E.

PN
Blk

W4D

W4E

W3D

W4E

KN
Blk

Y1

Blk.(4)

E D
Blk.(4) 10°

Weg Driehuis

Weg Cru

Y

Blk.(4) bl.

52'30"

Ymuiden

YSW
Uem.ge.

W4D

4° Ost

30'

Great Yarmouth

Warngebiet

90°

8188

8412

8413

Wegeskizze der 2. S.H.

vom 24 zum 25 I. 44

——— An u. Rückmarsch

——— Minenkurse

Aufzulegen auf D53 N-Blatt

90°

128°

300°

113°

53°

Blk. (1) bl. 78°

I

II.

W4D

W4E

W3D

W2D

W2E

PN Blk.

KM Blk.

ED Blk. (3) -10°

Y1

„Friedensweg"

„Weg braun"

„Weg rot"

Great Yarmouth

Lowestoft

Warngebiet

8148

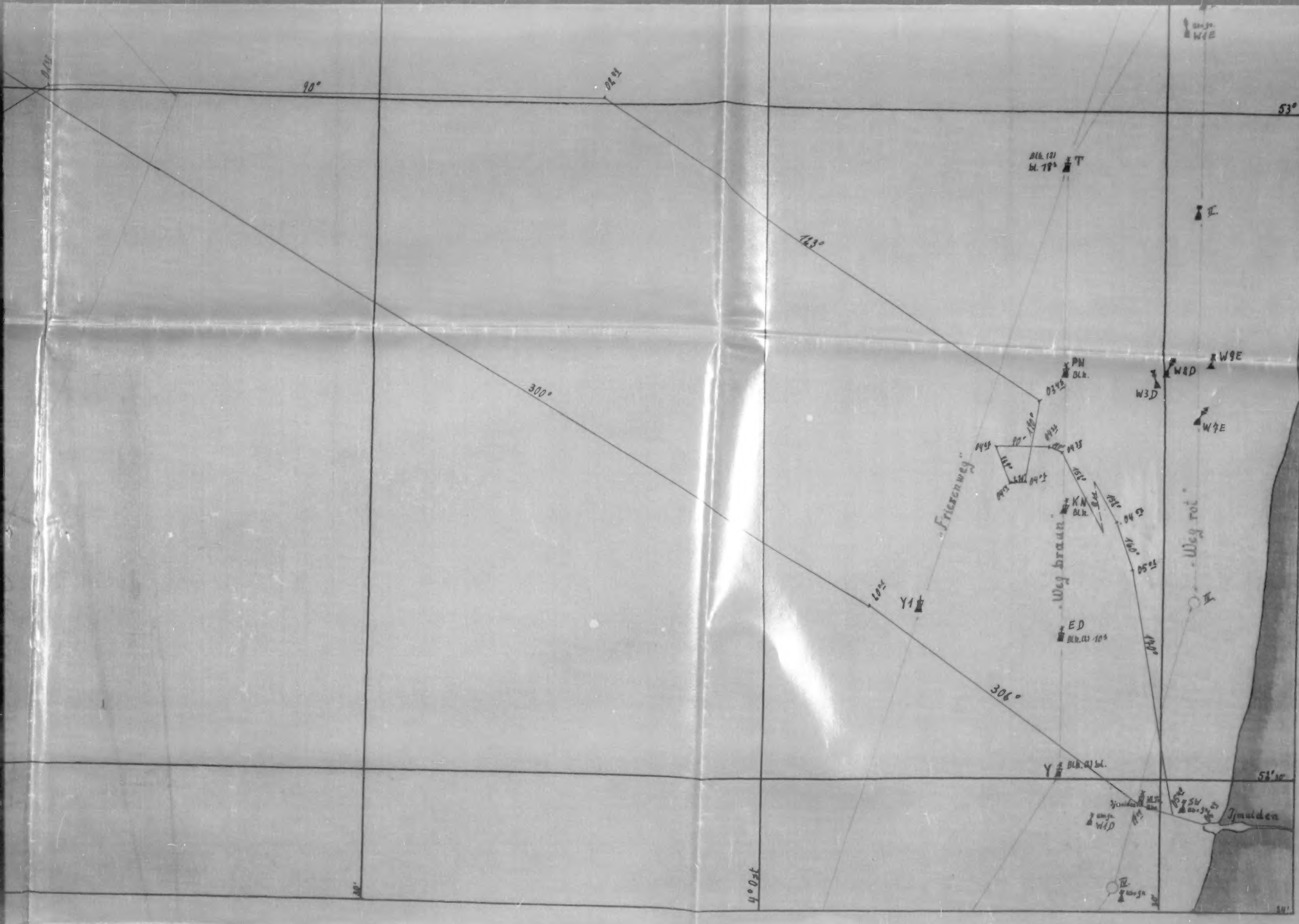
8149

8412

8413

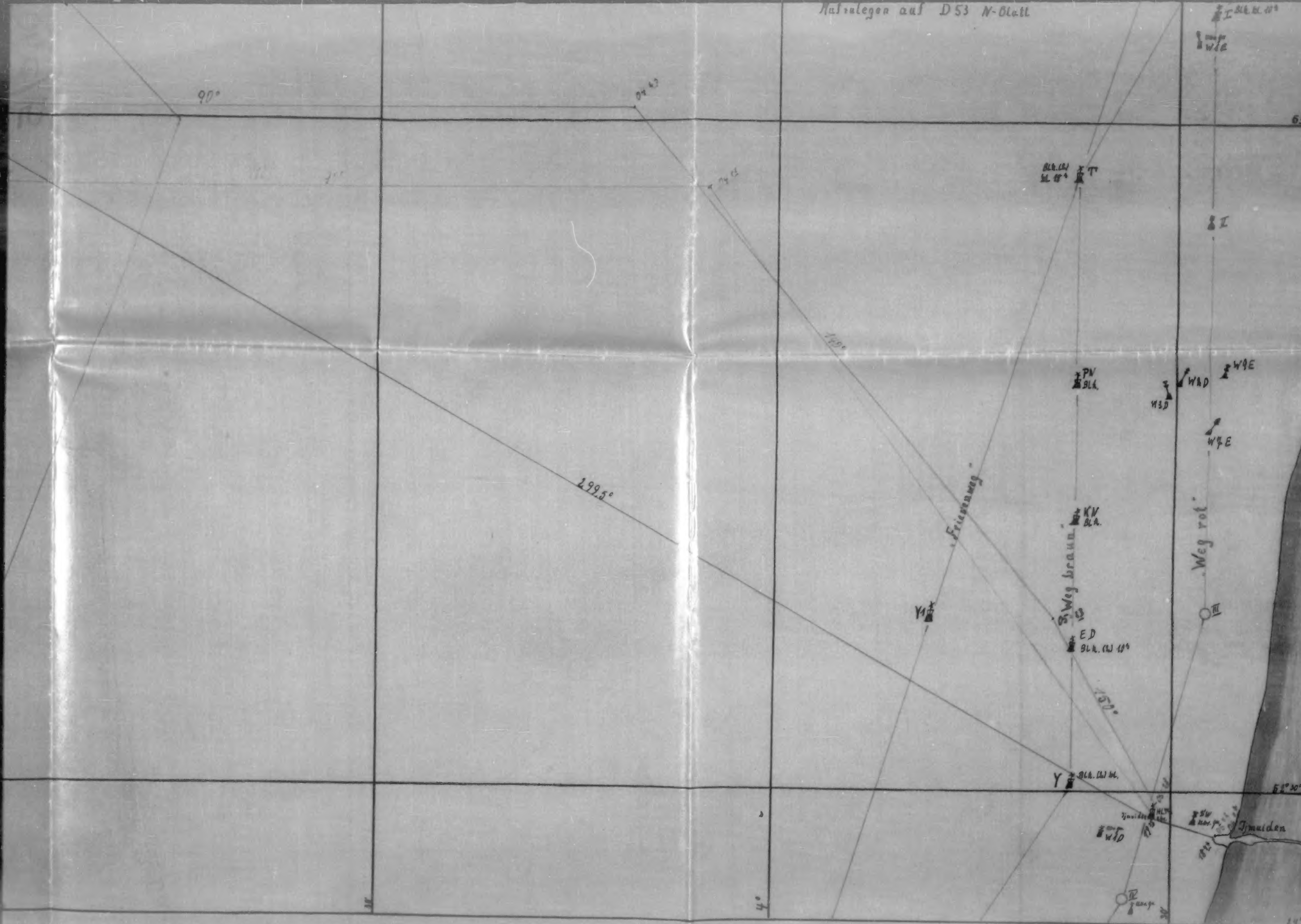
2° Ost

3° Ost



90°
123°
300°
306°
53°
Blk. 181 bl. 78s
T
PN Blk.
W8D
W9E
W3D
W7E
W1E
0345
90°
KN Blk.
"Friesenweg"
"Weg braun"
"Weg rot"
Y1
ED
Y
52°30'
SW
Ijmuiden
W1D
4° Ost
30'

Aufzulegen auf D 53 N-Blatt



Great Yarmouth

8178

8179

8412

8413

Warngebiet

Wegeskizze der 2. S. Fl.

vom 22. zum 23. II. 44

——— gemeinsamer Anmarsch
– – – erste Rotte
——— zweite Rotte

Aufzulegen auf D 53 N-Blatt

90°

299,5°

Friedensweg

Weg braun

Weg rot

PV BLK

W&D

W3D

W4E

KV BLK

E.D BLK. (K) 11°

V1

63°

Great Yarmouth

Lowestoft

1° Ost

Warngebiet

8178

8179

8412

8413

270°

240°

210°

180°

150°

120°

90°

60°

30°

Aufzulegen auf D53 N-Blatt

90°

299,5°

63°

Friesenweg

Weg braun

Weg rot

Y1

Y

KN BLR.

E D BLR. (W) 10s

PV BLR.

W&D

W&E

W3D

IJmuiden

52°30'

4°

30'

PG- 71284-NID

PG-71284-NID

FG/ 71284

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B.FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.3.44 - 15.3.44

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

Oa 14015a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der

2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 1.3. bis 15.3.1944.

Flottillenchef: Korv.Kapt. Opdenhoff.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt. z.S.	Schlenck
S 30	Oblt. z.S.	von Stempel
S 33	Kaptlt.	Pinger
S 86	Kaptlt.	Wendler
S 89	Oblt. z.S.	Braune
S 92	Oblt. z.S.	Neugebauer
S 98	Ob.Strm.	Sczesny
S 135	Oblt. z.S. d.R.	Licht

ADMIRALTY PROPERTY
P.G. 41284.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-4.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
5.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Mondhelligkeit.
6.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Mondphase. Flottille liegt in halbstündiger Bereitschaft im Bunker.
7.3.44.	Heemstede	Keine Bereitschaft, kein Einsatz wegen Mondphase.
8.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Mond- und Wetterlage. Flottille liegt in einstündiger Bereitschaft im Stutzpunkt.
9.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetter- und Mondlage. Keine Bereitschaft.
10.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Mondphase. Flottille liegt in einstündiger Bereitschaft im Stutzpunkt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.-15.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.

WORK RECORD
Title 2. Schnellboots flottille. PG/71284
Press-Mark KTB. 1.-15.3.1944.
Date Job By

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71284/1.50
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY INFORMATION THAT IS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SLIP ATTACHED THERETO

K.T.B. Gef. Nr. 3/3

Geheim 44015 b

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

(Abschnitt Maschine)

der

2. Schnellbootsflottille

F. d. L. d. U.
v. 19. MRZ 1944
T.-Nr. G. 3964 Anl. Ex

P 22

Flottillenchef:	Korvettenkapitän	O p d e n h o f f
Flottilleningenieur:	Kapitänleutnant (Ing)	W e i ß.
2. Flottilleningenieur:	Leutnant (Ing) d.R.	Cartellieri

Boote:	Leitende Maschinisten:	
S 62	Obermaschinist	D ö r n e r
S 67	" "	G r a n z o w
S 80	" "	H a t t w i g
S 33	Stabs " "	N e h r e n
S 86	" "	D i t t r i c h
S 89	" "	S c h l e g l
S 92	" "	H a n s e n
S 98	" "	E w t u s c h e n k o

Begonnen: am 1. März 1944
Abgeschlossen: am 15. März 1944

Seitenzahl: 19 bis 22

Im Berichtsabschnitt auser K.B. befindliche Boote:

S 62 seit 1.3.44 bis 8.3.44	Amsterdam	Nachmessen Mitteldrucklager und Instandsetzung Stevenrohrstopfbuchse und vorderes Stevenrohrlager Mitte.
S 67 seit 6.3.44 bis 11.3.44	Amsterdam	Umbau Echolotanlage, Überholen Unterwasserteile, Verfügungsarbeiten. 1o.3.44. Bei E-Schweißung an Bb.-Wellenhosenkappe DBU-Schlauch Stevenrohrkühlung verbrannt. Siehe Brandmeldung Nr. 2/A von S 67.
S 8o seit 8.3.44 bis 12.3.44	Ijmuiden	Instandsetzung und Verfügungsarbeiten an Unterwasserteilen, Ausbau Hauptruder zur Instandsetzung Beplattung.
S 83 seit 21.2.44 bis 3. 3.44	Amsterdam	Instandsetzung Unterwasserteile bei A.D.M. Arbeiten laufen planmäßig.
S 86 seit 7.3.44 bis 8.3.44	Ijmuiden	Eindocken im Dock Ijmuiden zu Instandsetzungs- und Verfügungsarbeiten Unterwasserteile.
S 89 seit 15.2.44 bis 15.3.44	Amsterdam	Instandsetzung Kollisions- und Trefferschäden bei A.D.M. Arbeiten laufen planmäßig.
S 92 seit 9.3.44 bis 1o.3.44	Ijmuiden	Eindocken im Dock Ijmuiden zu Instandsetzungs- und Verfügungsarbeiten Unterwasserteile.
S 98 seit 15.2.44 bis 3.3.44	Amsterdam	Instandsetzung Trefferschäden bei A.D.M. Arbeiten laufen planmäßig.

- - - - - - - - - - - - - - -

1.3.44	S 62 Ijmuiden	Boot geht nach Amsterdam, wird a.K.B. gemeldet.
2.3.44		Oberleutnant (Ing) Hilmes zur Belehrung eingetroffen. Keine besonderen Vorkommnisse.
3.3.44	S 83, S 98 Ijmuiden	Boote K.B. Bei Kompensieren S 83 ausprobiert, daß Abstellen einzelner Brennstoffpumpen durch Bosch - Abhebevorrichtung für Brennstoffpumpenstempel auch bei laufendem Motor möglich.
	~~S 67 Ijmuiden~~	~~Boot dockt kurz zur Untersuchung Unterwasserteile. Befund siehe "Allgemeine Bemerkungen".~~
4.3.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
5.3.44	Ijmuiden	Transport von 6 Reservemotoren nach Kiel befohlen. Beschaffung von 2 GLT - Wagen eingeleitet.

6.3.44	S 67 Ijmuiden	Boot geht nach Amsterdam zum Eindocken bei A.D.M., Umbau Echolotanlage, Instandsetzungs- und Verfügungsarbeiten an Unterwasserteilen. Boot a.K.B.
7.3.44	S 86 Ijmuiden	Boot dookt im Dock Ijmuiden zur Untersuchung Unterwasserteile. Boot a.K.B.
8.3.44	S 62, S 86 Ijmuiden	Boote K.B.
	S 80 Ijmuiden	Boot lockt zur Untersuchung Unterwasserteile. Boot a.K.B.
9.3.44	S 92 Ijmuiden	Boot dockt zur Untersuchung Unterwasserteile. Boot a.K.B.
10.3.44	S 92 Ijmuiden	Boot ausgedockt, K.B.
11.3.44	S 67	Boot K.B.
12.3.44	S 80 Ijmuiden	Boot ausgedockt, K.B.
13.3.44	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
14.3.44	Ijmuiden/ Heemstede	Flo.Ing. auf Dienstreise zu Abnahme und Erprobungen neuer Boote mit MB 511 - Motoren.
15.3.44	S 39 Ijmuiden	Boot K.B.

Allgemeine Bemerkungen:

1) In der Zeit vom 1. bis 8. März wurden alle technischen Besatzungen durch einen L.M. der 5. Sfl. über Aufbau und Wirkungsweise sowie Bedienungsvorschriften der MB 511 - Motore unterrichtet.
2) Außer den Booten S 62, S 67, S 83, S 89 und S 98, die anläßlich größerer Instandsetzungsarbeiten auf der Werft A.D.M. in Amsterdam eindockten, wurden kurzfristig die Boote S 80, S 86 und S 92 im Dock in Ijmuiden zur Untersuchung aller Unterwasserteile eingedockt.
   Hierbei würden folgende Feststellungen gemacht:
   a) Die Wellengummierung hat sich gut bewährt.
   b) Die Holzwellenhosen waren einwandfrei, die eisernen Kappen teilweise stark korrodiert. Durch Anbringen von Zinkschutzplatten soll diese Störung ausgeschaltet werden.
   c) Zinkschutz an Schrauben und Wellenböcken hat gut gearbeitet; er wurde in den meisten Fällen erneuret.
   d) Gummierung einiger Wellenböcke war beschädigt. Sie wurde ganz entfernt und der Bock mit Unterwasserfarbe gestrichen.
   e) An den Seitenschrauben wurden Abzugslöcher angebracht und die Schraubenmutter durch neue Zahnscheiben gesichert. Vier Schraubenmuttern auf verschiedenen Booten hatten sich gelöst, da die Wurmschrauben

herauskorrodiert oder durch mangelhaften Einbau abgeschoren waren.

f) Die Beplattung des Hauptruders war auf mehreren Booten Bb. oben gerissen und mußte nach Ausbau des Ruders geschweißt werden. Dabei wurden Verstärkungsbolzen eingesetzt.

g) Unterwasseranstrich war nach drei- bis fünfmonatiger Fahrzeit reparaturbedürftig.

h) An den Hauptauspuffstutzen waren keine Schäden festzustellen.

i) Teilweise waren Echolotverkleidungen und FT-Erdungsbleche abgerissen.

Diese Feststellungen lassen es zweckmäßig erscheinen, Boote etwa alle 3 Monate terminmäßig einzudocken.

Gesehen:

Korvettenkapitän
u.Flottillenchef

Leutnant (Ing) und
Flottilleningenieur i.V.

Gesehen:

Korvettenkapitän (Ing)
und Verbandsingenieur.

PG-71285-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 15.3.44 - 31.3.44

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

Gr 41989a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit v. 15./31.3.1944.

Flottillenchef: Korv.Kapt. Opdenhoff.

mit 5 Wegekarten

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt. z.S.	Schlenck
S 80	Oblt. z.S.	von Stempel
S 83	Kaptlt.	Pinger
S 86	Kaptlt.	Wendler
S 89	Oblt. z.S.	Braune
S 92	Oblt. z.S.	Neugebauer
S 98	Ob.Strm.	Sczesny
S 135	Oblt. z.S. d.R.	Licht
S 176	Lt. z.S. (K.O.)	Stockfleth.
S 177	Lt. z.S. (K.O.)	Boseniuk
S 189	Ob.Strm.	Sczesny

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41285./N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THIS DOCUMENT, BUT WHERE ANNOTATIONS
MUST BE MADE THEY SHOULD BE ON THE WOOD
PULP CELLULOSE SURFACE SHEET OF PAPER.
CONTROLLER, H.M. STATIONERY OFFICE

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
16.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen schlechter Sicht.
17./18.3.44.	Heemstede	Kein Einsatz wegen schlechter Sicht.
09.00	Vegesack	S 176 stellt in Dienst. Kmdt. Lt. z.S. (K.O.) Stockfleth.
20.00	Ijmuiden	S 89, 98, 135 ausgelaufen nach Vegesack.
05.45	Cuxhaven	S 98, 135 eingelaufen.
08.30	Vegesack	S 89 eingelaufen.
07.00	Cuxhaven	S 98 ausgelaufen nach Travemünde.
15.30	Travemünde	S 98 eingelaufen.
19.3.44.		
07.00	Vegesack	S 89 ausgelaufen nach Kiel.
13.15	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen schlechter Sicht.
19.00	Kiel	S 89 eingelaufen.
20.3.44.		
05.00	Kiel	S 89 ausgelaufen nach Swinemünde.
13.30	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
16.30	Travemünde	S 98 ausgelaufen nach Swinemünde.
18.45	Swinemünde	S 89 eingelaufen.
23.00	Swinemünde	S 98 eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.3.44.		
13.00	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
13.00	Swinemünde	S 89, 98 an S.L.D. übergeben.
22.3.44.		
07.30	Vegesack	S 176 ausgelaufen nach Kiel.
13.00	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage.
18.00	Kiel	S 176 eingelaufen.
23./24.3.44.		
15.37	Heemstede	Eingang Ansatzbefehl: 1) ~~2., 8.~~ Sfl. in 4 Gruppen unter Führung Chef 8. Sfl. Angriff gegen Südgeleit zwischen Tonne 54 Gustav und Tonne 6. Stich 01.30 Uhr erste Gruppe 54 Gustav, zweite Gruppe Cäsar, dritte Gruppe Anton, vierte Gruppe Ysop. Punktbezeichnungen gelten für neuen Weg gem. F.d.S.Gkdos 1454 A 1 v. 16.3.44. Anmarsch von Ijmuiden direkt nach Qu 8416 M.o., dort auflösen zum Stichansatz. Rückmarsch spätestens 02,30 Uhr. Abbrechen Unternehmung durch Kurzsignal melden. 2) 4. Sfl. mit einer Gruppe von 3 Booten Ablenkungseinsatz gegen feindliche Zerstörer-Patrouillen und Bewachertätigkeit auf neuen Geleitzugsweg zwischen Punkt Paula und Max westl. Tonne 3 A und B. Auftreten auf Geleitweg eine Stunde vor Stich.2., 8. Sfl. anstreben. Anmarsch von Rotterdam auf geradem Kurs in Op.-Gebiet. Rückmarsch unter Ausholen nach Südosten, spätestens 02.30 Uhr. Rückmarsch durch Kurzsignal melden.
20.12	Ijmuiden	F.d.S. Bunker abgelegt mit den Booten S 62, 67, 80

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P O/71285 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORD
BOARD OR ON A SEPARATE PIECE OF PAPER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		S 83, 86, 92.
20.25	Ijmuiden	Molen auslaufend passiert.
	WSW 3 - 4, See 3, be-	In Stb. Kolonne 8. Sfl.
	deckt, mäßige Sicht.	Kurs 288°, Fahrt 30 sm.
21.44		Eingang FT 2144/99:
		20.30 Uhr MGB's Qu 8197.
		F.d.S.
22.42	Qu 8436 M.o.	Wegen Wetter- und starker Sichtverschlechte-
	WSW 4, See 3, bedeckt,	rung Rückmarsch angetreten.
22.50	Schlechte Sicht.	Kurs 108°, Fahrt 30 sm.
22.50		Eingang Signal 1:
		A.Flottille (2. Sfl.), C-Flottille (8. Sfl.)
		Rückmarsch angetreten.
		1. Boot C.-Flott. (S 64)
22.57		Eingang Signal 2:
		B-Flottille (4. Sfl.) Rückmarsch antreten.
		F.d.S.
23.03		Eingang Signal 3:
		Habe Rückmarsch angetreten.
		4. Sfl.
00.40	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
01.00	"	Alle Boote Bunker fest.
13.00	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wet-
		terlage.
		Schultz
25./26.3.44.		
08.00	Heemstede	Ausfall Drahtverbindungen innerhalb F.d.S.-
		Verband bis 26.3. 12.00 Uhr angenommen.
14.04	Heemstede	Eingang Drahtfunk 1336/49:
		Hoofdenflottillen Torpedoeinsatz gegen Südge-
		leit wie 23.3. befohlen. Auslaufen jedoch so
		früh wie möglich. Falls Abbruch wegen Sicht-
		verschlechterung Lauerstellung gegen feindli-
		che S.-Boote beabsichtigt. Befehl erfolgt nach
		dortiger Rückmarschmeldung.
		F.d.S.
20.00	Ijmuiden	S 80, 92 ausgelaufen nach Wesermünde.
19.35	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten S 67,86,62,83,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.52	Ijmuiden	Molen auslaufend passiert.
20.06	Ansteuerungstonne	In Stb.-Kolonne 8. Sfl.
	Wind 0, See 0, c 8	Kurs 285°, Fahrt 30 sm.
20.13	schlechte Sicht.	Eingang FT 2013/71:
		Heute Nacht stärkere Ein- und Ausflüge eige-
		ner Luftstreitkräfte an holländischer Küste.
		F.d.S.
20.45		Eingang Signal 72:
		4 MGB AN 8527 r.u.
		S 64
21.56		Ostgrenze Warngebiet passiert.
21.58		Neuer Kurs 274°,
22.20		Fahrt 9 sm, da kurz vor Z.-Positionen.
22.42		Stopp. 8. Sfl. meldet Schatten voraus. Werden
		nach SW umgangen.
23.08		Fahrt 30 sm, Kurs 277°.
23.08		Eingang FT 2308/73:
		Geleit 01.00 Uhr Cäsar.
		F.d.S.
23.21	SSW 3, See 2 - 3, c 9,	Gestoppt. Besteckvergleich mit 8. Sfl. Gemit-
	mäßige Sicht.	telter Schiffsort Qu 8416 M.o.
23.28		2. Sfl. entlassen. Vormarsch nach Punkt C.
		Fahrt 9 sm, Kurs 295°.
		Nach Unternehmung wurde bei Ansteuerung der
		holländischen Küste eine Besteckversetzung um
		7 sm nach Norden festgestellt. Diese Besteck-
		versetzung ist durch B.-Dienst-Ermittlungen
		ebenfalls bestätigt worden, daher richtiger
		Standort 23.28 Uhr Qu 8413 r.o.E.
00.05		Gestoppt, da im Südwesten starker LG-, See-
		ziel- und Maschinenwaffenbeschuß auf 1. Grup-
		pe 8. Sfl. beobachtet. Zerstörerjagd zieht
		sich über West nach Norden dann nach NO. Da
		2. Sfl. ebenfalls vom LG'Beschuß erfaßt, mit
		Fahrt 15 sm, Kurs 105° abgesetzt.
00.08		Eingang FT 0008/75:
		Zerstörer AN 8178 r.K.u. Meldet 00.03 Uhr S.-
		Boote.
		F.d.S.
00.17		Eingang Signal 76:

Zu beziehen vom Nordruklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 19

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		AN 8415 Zerstörer. S 64.
00.17		Eingang FT 0017/79: MGB AN 8187 l.o.E. F.d.S.
00.18		Gestoppt, dasZerstörerjagd beendet.
00.22		Erneuter Vorstoß nach Westen, Kurs 280°, Fahrt 15 sm.
00.28		Eingang Signal: Bin im Gefecht mit Zerstörer AN 8444. S 169.
00.29		Eingang Signal 78: 4. Sfl. MGB 0. F.d.S.
00.35		Eingang Signal 80: Habe Rückmarsch angetreten. 4. Sfl.
00.37		Fahrt 9 sm.
00.41		Ein Zerstörer in SSW, spitze Sihouette auf 1200 m gesichtet. Unter Nebelverwendung über Nord nach NO bei starkem LG-, Seeziel- und Maschinenwaffenbeschuß abgelaufen.
00.41		Eingang FT 0041/83: 4. Sfl. Qu AN 8459 warten. F.d.S.
00.46		Eingang Signal: Zerstörer AN 8178 r.K.o. F.d.S.
00.47		Eingang Signal: Zerstörer AN 8414 M.o. F.d.S.
00.51		Kurs Ost. Während Zerstörerjagd auf S 62 Ausfall Stb.-Maschine, dadurch Fahrt auf 22 sm herabgesetzt. Zerstörer folgt bis 00.58 Uhr.
00.55		Eingang Signal: 1. Gr. 8. Sfl. Rückmarsch angetreten. S 64.
00.57		Eingang Signal: 2. Gr. 8. Sfl. Lage melden. S 64.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.02		Gestoppt um Flottille zu sammeln, Rotte S 62 hatte beim Ablaufen Führerbootsrotte verloren.
01.10		Fahrt 20 sm, Kurs 90°.
01.15		Signal abgesetzt; S 62 eigenen Standort melden. 2. Sfl.
01.15		Eingang Signal: AN 8413, habe Rückmarsch angetreten. S 64.
01.18		Eingang FT 0118/88: Warte AN 8189 l.u. S 64.
01.35		FT abgesetzt: S 62 01.45 Uhr Sammelpunkt. Chef 2. Sfl.
01.37		Eingang Signal: 2. Gr. 8. Sfl. eigenen Standort melden. S 64.
01.41		Gestoppt.
01.42		Eingang Signal 91: AN 8421 r.M., Fahrt 22 sm. S 62
01.47		Eingang Signal: 4. Sfl. Rückmarsch antreten. F.d.S.
01.48		Signal abgesetzt: S 62 Kurs, Fahrt eigenen Standort melden. 2. Sfl.
01.55		Eingang Signal: AN 8451 r.u.E. 2. Gr. 8. Sfl.
02.01		Eingang Signal: AN 8421 r.M., Fahrt 22 sm. S 62.
02.02		Flottille durch Schießen eines grünen Sterns gesammelt. Standort Qu 8189 M.o.
02.03		Eingang Signal: Mein Standort ist AN 8422 M.o. S 64.
02.04		Eingang Signal:

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18 B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Habe Rückmarsch angetreten. 1. Gr. 8. Sfl.
02.12		Rückmarsch angetreten, Fahrt 20 sm, Kurs 90°.
02.31		Signal abgesetzt: Mein Standort ist AN 8423. Habe Rückmarsch angetreten.
06.30	Ijmuiden	Alle Boote Bunker fest.
08.31	"	Kurzbericht abgesetzt: Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung 25.3.44. 19.30 Uhr mit S 67,86,62,83 Ijmuiden aus. Gemeinsamer Anmarsch mit 8. Sfl. über Qu 8435 M. Qu 8525 r.u. nach Qu 8416 M.o. Dort 23.23 Uhr Besteckvergleich. 2. Sfl. entlassen. Vormarsch nach Punkt C, 9 sm Fahrt und Kurs 295°. 00.10 Uhr gestoppt in 250°, 33° starker LG- und Flamaschinenwaffenbeschuß auf 1. Gruppe 8. Sfl. beobachtet. Da vom LG mit erfaßt, mit 15 sm nach SO kurz abgesetzt. 00.22 Uhr erneut angelaufen Kurs 270°, Fahrt 15 sm. 00.43 Uhr Zerstörer in SSW auf 1200 m. Spitze Silhouette, unter starkem Seeziel-, LG- und Maschinenwaffenbeschuß bis 01.02 Uhr nach NO gelegt. Dabei Ausfall Stb. Maschine S 62, gegen 00.50 Uhr UK-Spruch von S 62 "Bitte lange grüne". Bei Zerstörerjagd Rotte S 62 verloren. 02.02 Uhr Flottille gesammelt. Qu. 8423 l.o. 02.12 Uhr Rückmarsch über Qu 8515 r.o., Qu 8526 M. nach Ijmuiden, Fahrt 20 sm. 06.20 Uhr alle Boote Bunker fest. Verluste: 1 Toter, 2 Verwundete. Treffer S 67 am 4 cm Geschütz. Waffe unklar. Chef 2. Sfl. Zusatz: Bei Zerstörerbeschuß S 67 ein Treffer an der 4 cm Kanone. Durch Splitterwirkung 1 Mann gefallen, 2 Mann verwundet. S 83 ein Treffer in der Nebelkanne. Da Nebel auslief wurde Kanne über Bord geworfen. Auswertung: F.d.S. Gkdos 1675 A 1 v. 26.3. Zum Einsatz 25./26.3. 1. Zerstörer meldet Fu.M.Ziel um 00.03 Uhr in

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		125° 4 sm ab Smith Knoll, Kurs 270°, Pos. wahrscheinlich die des Zerstörers. Um 00.07 Uhr steht Zerstörer in 100° 5 sm ab Smith Knoll, S.-Boote in 120° 4 sm ab. 00.12 Uhr meldet Zerstörer in 110° 3 sm ab Smith Knoll S.-Boote mit Kurs 135°, Fahrt 30 sm. Um 00.18 Uhr steht Zerstörer in 100° 7 sm ab Smith-Knoll, meldet S.-Boote in 80° 7 sm ab seiner Position, Kurs 75°. Um 00.38 Uhr meldet 1. Zerstörer Fu.M.Ziel in 95° 5 sm ab Smith-Knoll, Feindkurs 270°, 00.46 Uhr in 90° 4 sm ab Smith-Knoll drei S.-Boote mit Kurs 65°. 00.50 Uhr die gleichen Boote in 70° 6 sm ab Smith-Knoll, Kurs 55°. 2. Zerstörer meldet Fu.M.Ziel in 175° 4 sm ab seiner Position in 207° 4 sm ab Smith-Knoll um 00.37 Uhr. Flottillen überprüfen ihre Standorte bei Gefechtsberührung und berichtigen Wegekarten soweit möglich. F.d.S. 1. Zerstörermeldung: 00.03: 8. Sfl. 00.07: 8. Sfl. 00.12: Meldung ist ungenau, zu diesem Zeitpunkt lief 2. Sfl. Kurs 105°, Fahrt 15 sm. 00.18: Bei dieser Meldung kann es sich nur um eine MGB-Gruppe, die später von der 8. Sfl. gesichtet wurde, handeln. 00.38: 2. Sfl. 00.46: 2. Sfl. bei der Zerstörerjagd. Da das Führerboot bereits beim Abdrehen nach Norden nebelte und annähernd 2 - 300 m vor den anderen Booten der Flottille stand, ist es wahrscheinlich, daß nur 3 Boote der 2. Sfl. erfaßt wurden. 2. Zerstörermeldung: 00.37: Kann sich nur um die südl. Gruppe 8. Sfl. handeln.

Zu beziehen vom Nordruklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Ansatz zur Auswertung FT 0419/3 F.d.S. Maschinenschadenmeldung. Gegen 00.50 Uhr hat S 62 UK-Spruch "Bitte lange grüne" wegen Ausfall Stb.Maschine gegeben. Es wurden keinerlei Rückfragen oder weitere Meldungen über Maschinenausfälle gegeben. Da selbst diese getarnte Meldung vom Gegner ausgewertet wurde, wird vorgeschlagen, jeweils von Unternehmung zu Unternehmung auch für Fahrteinschränkungen und Maschinenausfälle ein Tarnwort einzusetzen.
17.00	Wesermünde Heeremstede	S 80, 92 eingelaufen. Hoofdenflottillen Rahe.
27.3.44.		
05.30	Wesermünde Heemstde	S 80, 92 aus nach Kiel. Eingang Einsatzbefehl: 2.,4.,8. Sfl. kein Offensiveinsatz wegen zu geringer Sicht. 20.30 Auslaufen zum Abfangen und evtl. Arbeuten feindl. Schnellbootes. Positionen werden noch befohlen. F.d.S.
18.45	Heemstede	Eingang FT 1345/61: 2. Sfl. Qu 8524 l.u.E., 8. Sfl. Qu 8546 r.o., 4. Sfl. Qu 8547 M. Lauerstellung gegen MGB's. Einlaufen auf Befehl F.d.S. F.d.S.
20.45	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten S 67,86,62,83,
20.58	Wind O, leichte Dünung, wechselnde Sicht.	Mole auslaufend passiert. Kurs 292°, Fahrt 20 sm.
21.51		Wegen UK-Ausfall Führerboot gestoppt. Flottillenchef steigt auf S 83 über.
22.19		Mit 9 sm Vormarsch auf altem Kurs fortgesetzt.
21.49		Eingang FT 21.49/63: 8 M.-Boote von Hoek Wracksuche AN 8555. Zwischen Ijmuiden und Hoek Vp.-Boote und Logger.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		4 Vp.-Boote AN 8576 r.u. F.d.S.
22.34		3 LG's in 160°.
22.55	Qu 8524 l.u.E.	Stopp. Flottille liegt auf Position.
23.42		Motorengeräusche in SW, die langsam lauter werden. Flottille läuft mit 223° und Fahrt 7 sm darauf zu. Kurz darauf wieder gestoppt, um Motorengeräusche zu beobachten.
23.50		In Richtung der Motorengeräusche liegen im plötzlichen LG'Licht 6 Schatten, da Typ nicht erkannt wurde mit geringer Fahrt nordöstlicher Kurs gelaufen. Die Flottille versucht durch wechselndes Stoppen und Fahren Fühlung zu halten.
00.04		Eingang FT 0004/66: Leitnr. 64 unklar, neu hergeben. S 64.
00.08		Ausgang Signal 65: 8527 l.o. MGB. 2. Sfl.
00.12		Ausgang FT 0012/67: F.d.S. Feind steuert Kurs Nordost, geringe Fahrt. Chef 2. Sfl.
00.12		Eingang FT 0012/68: 2. Sfl. Fühlung halten, 8. Sfl. auf MGB's operieren. F.d.S.
00.18		Eingang FT 0018/69: 4. Sfl. nach Qu 8517 gehen. F.d.S.
0029		Eingang FT 0029/71: FT 2353 muß heißen: Maßnahmen Ijmuiden unklar, können nicht gezeigt werden. F.d.S.
00.35		Eingang Signal 70: Operieren nach AN 8527. 8. Sfl.
00.38		Eingang FT 0038/72: 2. Sfl. Laufend Fühlungshaltermeldung durch Kurzsignal. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.45		Ausgang Signal 73: Habe Fühlung verloren. 2. Sfl.
00.50		Eingang Signal 74: 2. Sfl. eigenen Standort melden. F.d.S.
00.54		Eingang Signal 75: Mein Standort ist AN 8527 M.o. gestoppt. 2. Sfl.
01.00		Eingang Signal 76: AN 8551 l.o. Lauerstellung. 8. Sfl.
01.01		Eingang FT 0101/77: 2. Sfl. nach Norden absetzen. F.d.S.
02.02		Eingang Signal 78: Rückmarsch antreten. F.d.S.
02.07	Qu 8527 M.o.	Mit Kurs 100° und Fahrt 20 sm Rückmarsch angetreten.
02.37		Kurswechsel auf 130°.
03.09		Molen einlaufend passiert. Boote machen im Fischereihafen fest, um abzuwarten bis Wasser einen Meter gestiegen, da Einfahrt durch Wrack gesperrt.
06.15		Alle Boote Bunker fest.
07.05		Kurzbericht abgesetzt.
		Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung 27.3.44. 21.00 Uhr mit den Booten S 67,86,62,83 ab Ansteuerungstonne Kurs 292°, Fahrt 20 sm nach Qu 8524 l.u.E. 21.52 Uhr gestoppt wegen UK-Ausfall Führerboot. Flott.Chef auf S 83 umgestiegen. 22.19 Uhr mit 9 sm bis 8524 l.u.E. Dort Lauerstellung 23.42 Uhr. 23.42 Motorengeräusche in SW, auf Hundekurve auf Geräusche, die über Süd nach SO wandern. 6 Schatten, Kurs NO, geringe Fahrt, Qu 8527 M.o. in Sicht Nach Erlöschen LG's Fühlung halten nur durch Motorengeräusche möglich. Ab 00.35 Uhr keine Geräusche mehr, Fühlung verloren. Sicht sehr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		schlecht, Waschküche. 02.07 Uhr Rückmarsch angetreten. 03.10 Uhr Molen einlaufend passiert. Im Vorhafen festgemacht wegen Niedrigwasser vor Bunker. 06.15 Uhr alle Boote Bunker fest. Chef 2. Sfl.
17.30	Kiel	S 80, 92 eingelaufen.
28.3.44.		
05.00	Kiel	S 80, 92 ausgelaufen nach Swinemünde.
12.50	Swinemünde	S 80, 92 eingelaufen.
13.25	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: 1) Hoofdenflottillen Torp-Angriff gegen Südgeleit bei Smith.Knell. 2) 5., 9. Sfl. Chbg. Torp. Angriff gegen Ost- oder Westgeleit in Lyme- oder Plymouth-Bucht. Beide Einsätze noch abhängig von weiterer Sichtentwicklung. F.d.S.
	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen schlechter Sicht.
29./30.3.44.		
13.00	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: Hoofden-Flottillen Torpedoeinsatz gegen Südgeleit im Raume Smith-Knoll gem. Befehl 28.3. F.d.S.
19.57	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten S 83,62,86,67
20.09	N 3 - 4, See 2 - 3, C 6, gute Sicht.	Molen auslaufend passiert. Von Ansteuerungstonne in Stb.-Kolonne 8. Sfl. mit 304°, Fahrt 30 sm Qu 8182 M. angesteuert
21.15		An Bb.-Seite von 8. Sfl. wurden rote Sterne geschossen. Gestoppt, da abgeschossene Flieger vermutet. Ein Schlauchboot mit 10 USA-Fliegern wird von S 64 übernommen.
21.35		Auf Grund dieser Verzögerung 2. Sfl. entlassen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.38		Kurs 303°, Fahrt 30 sm, Vormarsch fortgesetzt
21.25		Eingang FT 2125/41: Qu 8512 r.o. 10 USA-Flieger gefischt. S 64.
21.59		Eingang Signal 42: S 64, 117 haben Rückmarsch angetreten. S 99
23.10	Wind N 2, lange Dünung, C 6, Hagelschauer.	Gestoppt. S 67 meldet Ruderversager, Behebung der Störung noch nicht abzusehen.
23.48		Abgabe FT 2342/48: Ruderversager S 67.
23.45		Abgabe Signal 45: 8. Sfl. sammeln bei AN 8182 r.M. 2. Sfl. Da mit 8. Sfl. gemeinsamer Anmarsch über Qu 8182 geplant war, und die 8. Sfl. noch weiter östlich stehen mußte, wollte ich mich mit einer Rotte an 8. Sfl. anhängen und die Rotte S 67 nach Ijmuiden entlassen.
23.48		Eingang Signal: Mein Standort ist AN 8179, Kurs West. 8. Sfl. Damit war ein Sammeln mit 8. Sfl. unmöglich geworden, Signal 45 ungültig. Gleichzeitig Abgabe Signal 50: Mein letztes Signal ist ungültig. 2. Sfl.
23.50		3 LG's in SW.
23.54		Eingang Signal 47: MGB AN 8187 1.K.u. F.d.S.
23.59		Eingang Signal 49: Rückmarsch antreten. F.d.S.
00.00		Mit Kurs 90° und Fahrt 30 sm Rückmarsch angetreten.
00.10		Abgabe Signal 51: Habe Rückmarsch angetreten, Kurs Ost. 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.08		Eingang FT 0008/52: Alle Rückmarsch, 2., 8. gesammelt. Frage: Alle Boote wieder klar? F.d.S.
00.17		Eingang Signal 53: Habe Rückmarsch angetreten. 8. Sfl.
00.29		Eingang Signal 54/55: 2. Sfl. Frage: Erbitte Hilfe? 8. Sfl.
00.30		Abgabe Signal 56: 8. Sfl. Nein. 2. Sfl.
00.37		Ostgrenze Warngebiet passiert. Eingang FT 0035/57: Bei Terschelling operieren britische Schnellboote. F.d.S.
00.39		Abgabe Signal 58: Mein Standort ist AN 8191 r.K.M., Kurs Ost, Fahrt 30 sm. 8. Sfl.
00.11		Abgabe FT 0011/59: S 67 nur Handruder. Chef 2. Sfl. FT sollte heißen S 67 nur Notruder.
00.45		S 67 Ruderversager behoben.
00.56	Qu 8193 r.K.M.	Neuer Kurs 133°.
00.58		Abgabe Signal 62: S 67 wieder klar. 2. Sfl.
01.01		Eingang Signal 60: Mein Standort ist AN 8183 M.u. Kurs 118°, Fahrt 30 sm. 8. Sfl.
01.03		Abgabe Signal 61: 8. Sfl. Kurs 126° 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.32		Flugzeuggeräusche von Ost nach Westen auswandernd.
02.28		LG's eigener VP. in NO.
02.39		Eingang FT 0239/64: Einsatz wie heute für Nacht 30./31. vorbereiten. F.d.S.
03.07	Molen Ijmuiden	einlaufend passiert.
03.15		Boote machen Fischereihafen fest, da bei Niedrigwasser Einfahrt zum Bunker durch Wrack gesperrt.
06.00		Alle Boote Bunker fest.
05.15	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt: Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung 29.3.44. Mit den Booten S 83,62,86,67 20.20 Uhr gemeinsamer Anmarsch mit 8. Sfl. Kurs 304°, Fahrt 30 sm. 21.15 Uhr bis 21.35 Uhr Qu 851 l.u. gestoppt. 8. Sfl. nimmt treibendes Schlauchboot auf. 21.35 Uhr 2. Sfl. entlassen. Weitermarsch bis Qu 8182 M.r. Wegen Ruderschaden S 67 von 23.10 Uhr bis 24.00 Uhr gestoppt. Da Dauer der Störung nicht abzusehen, Funkspruch an 8. Sfl. "Bitte sammeln Qu 8182" um mich mit einer Rotte an 8. Sfl. anzuhängen, da gemeinsamer Anmarschweg über Qu 8182 festgelegt war. Weil Standort 8. Sfl schon westl. Warngebiet, sammeln unmöglich und obiger Funkspruch belegt. Auf Rückmarschbefehl F.d.S. 24.00 Uhr Rückmarsch angetreten über Qu 8193 r.K.M. nach Ijmuiden. 00.4 Uhr Ruderanlage S 67 wieder klar. 03.15 Uhr alle Boote Fischereihafen fest. Wetter: Sehr gute Sicht, Wind N 3, vereinzelte Hagelschauer, lange Dünung. Chef 2. Sfl.
13.30	Vegesack Swinemünde	S 177 stellt in Dienst. Kmdt. Lt. z.S. (K.O S 80, 92 an S.L.D. übergeben. Boseniuk.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30./31.3.44.		
12.50	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: Hoofden-Flottillen Torp.-Angriff auf Südgeleit 01.00 Uhr Raum Smith-Knoll wie für 28.3. und 29.3. befohlen. F.d.S.
20.00	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten S 83, 86, 67.
20.12	NO 3, See 2, c 3, gute Sicht.	Molen auslaufend passiert. Ab Ansteuerungstonne in Stb.Kolonne 8. Sfl. Kurs 299°, Fahrt 30 sm.
20.50		Eingang FT 2044/90: Wind 3 - 4, Sicht 15 sm, heiter bis wolkenlos. F.d.S.
21.41		Gestoppt, 2 Boote der 8. Sfl. wegen Maschinenschaden Rückmarsch angetreten.
21.44		Flugzeuggeräusche im Süden. Flugzeug wurde nicht gesichtet.
21.50		Vormarsch fortgesetzt.
22.42		Fliegeralarm, Flugzeuge fliegt Rotte S 86, 67 an und wird von den beiden Booten beschossen.
22.44		Gestoppt. Flugzeug umkreist die Boote außer Reichweite der Fla.-Waffen.
22.52		Da Flugzeug außer Sicht wieder angegangen und Vormarsch fortgesetzt.
23.05		Auf Entlassungspunkt gestoppt. Besteckvergleich.
23.08		Flugzeuggeräusche im Süden.
23.10		Flottille entlassen, Kurs 279°, Fahrt 30 sm.
23.18		Flakfeuer achteraus beobachtet.
23.22		Kurz hintereinander 2 x starkes Aufblitzen wie Abschüsse von Seeziel-Artillerie im Norden beobachtet. Gleichzeitig Eingang FT 2317/96: MGB AN 8424 M.o. 8. Sfl. 23.01 Uhr AN 8186 r.K.M. durch Flugzeug gemeldet. F.d.S.
23.25		LG's rechts voraus.
23.27		2 MGB's voraus. Halten direkt auf uns zu. Mit nordöstlichen Kursen abgelaufen.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12 B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Da MGB's bei der sehr guten Sicht sich nicht abschütteln ließen und sich der Abstand zum Feind nicht verringerte, wurde vom Führerboot eine Nebelwand gelegt. Als dadurch MGB's außer Sicht kamen über Norden nach Westen gedreht.
23.30		Abgabe Signal 97: MGB AN 8157 r.u. 2. Sfl. Vormarsch bis Qu 8148 M.u. fortgesetzt.
23.55		Eingang FT 2349/98: MGB gingen von AN 8424 M.o. nach 8426 M. F.d.S.
00.01		Eingang Signal 99: MGB AN 8184 M.o. 8. Sfl.
00.04		Eingang FT 2343/100: Flugzeug hält Fühlung, Leuchtbomben. 8. Sfl.
00.06		Eingang Signal 2: Rückmarsch antreten. F.d.S.
00.09		Rückmarsch angetreten Kurs 90°, Fahrt 30 sm. Gleichzeitig Eingang FT 2359/3: Flugzeugangriff auf eigenes Geleit vor Ijmuiden. F.d.S.
00.16		Abgabe Signal 5: AN 8148 r.u. 2. Sfl.
00.22		LG's voraus. Nach Norden ausgewichen.
00.30		Eingang Signal 8: AN 8158, Kurs Ost. 8. Sfl.
00.34		Eingang FT 0010/ 9: Flugzeug keine Fühlung mehr. Rückmarsch, keine Schwierigkeiten. 8. Sfl.
00.42		Kurs 98°.
00.49		Ostgrenze Warngebiet passiert.
00.59		Eingang Signal 11: MGB AN 8528. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.02		Eingang FT 0055/12: 2., 8. Sfl. Freie Jagd auf feindliche S.-Boote bis 04.00 Uhr. Führung Chef 8. Sfl. F.d.S.
01.08		Eingang Signal 13: 2. Sfl. Eigenen Standort melden. 8. Sfl.
01.10		Abgabe Signal 15: Mein Standort ist AN 8167 r.M., Kurs Ost. 2. Sfl.
01.26		Licht in 130°. Gleichzeitig Eingang Signal 17: 2. Sfl. Sammeln bei AN 8169 r.u. 8. Sfl.
		Da auf Grund des Signals angenommen werden mußte, daß es sich bei dem Licht um die 8. Sfl. handelte, lief ich darauf zu.
01.44		Durch ES-Austausch 8. Sfl. erkannt.
02.05		Mit 8. Sfl. gesammelt. An 8. Sfl. angehängt. Weitermarsch mit 135°, Fahrt 30 sm. Führung übernahm Chef 8. Sfl. Jagd auf feindliche MGB's bis 04.50 Uhr. Nichts gesichtet.
06.03	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.
06.16	"	Alle Boote Bunker fest.
07.30	Heemstede	Kurzbericht abgesetzt.
		Kurzbericht 2. Sfl. Unternehmung 30./31.3.44. 19.45 Uhr mit S 83, 86, 67 Ijmuiden aus zum Torpedoeinsatz. Vormarsch mit 8. Sfl. über Qu 8182 M., dort Flottille entlassen. Qu 8186 M.o. von Flugzeug angeflogen. Nach Abwehr umkreist Flugzeug beide Flottillen und kommt nach Süden außer Sicht. Von 8182 M. Weitermarsch nach 8149 1.K.M. Qu 8181 M.o. 2 MGB's. Feindboote folgen nach Abdrehen der Flottille. Unter Legen einer Nebelwand und Ausholen nach Norden Gegner abgeschüttelt. 8148 M. Eingang Rückmarschbefehl. Rück-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		marsch über 8158 M. nach 8247 M., dort mit 8. Sfl. gesammelt. Weiteres siehe Kurzbericht 8. Sfl.
		Wetter: Wind NO 3 - 2, Bombensicht. Auf Rückmarsch kurzfristige Hagelschauer.
		06.03 Uhr alle Boote Ijmuiden ein.
		2. Sfl.
10.30	Travemünde	S 189 stellt in Dienst. Kmdt. Ob.Strm. Sczesny.
		I.V.
		Hannsen

1866

Kr 419893

Geheim

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

6 APR 1944

der

2. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Opdenhoff
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing) Weiß
2. Flottilleningenieur: Leutnant (Ing)d.R. Cartellieri

Boote:	Leitende Maschinisten:
S 62	Obermaschinist Dörner
S 67	Obermaschinist Granzow
S 80	Obermaschinist Hattwig
S 83	Stabsobermaschinist Nehren
S 86	Obermaschinist Dittrich
S 89	Obermaschinist Schlegl
S 92	Obermaschinist Hansen
S 98 bzw. S 189	Obermaschinist Ewtuschenko
S 176	Obermaschinist Knape
S 177	Obermaschinist Neumann

Begonnen: am 16. März 1944
Abgeschlossen: am. 31. März 1944

Seitenzahl: 23 bis 28

Im Bereichsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

S 176	16.3.44	Vegesack	Abnahmefahrt planmäßig verlaufen
	17.3.44	09.00 Uhr	Indienststellung. durch 1o. Besatzung. Mot.Nr. Stb. 511o86, Mitte 511o88, Bb. 511o85, Null Betriebsstunden. Rohrleitungsänderungen nur teilweise durchgeführt. Luftanlage fast unverändert. Bei jedem Neubau weitere Änderungen zu erwarten. Da kein Saackebrenner vorhanden, einen aus Bestand Flottillenvorratsraum eingebaut. Nur ein Hilfsaggregat vorhanden wegen Anlieferungsschwierigkeiten. Motor neuer Typ (MWM), der bei 145o Upm 15 PS leistet. Da noch alter Typ Generator, Verdichter und Pumpen, Drehzahlsenkung auf 85o UPM und dadurch nur 11 PS Leistung, also nur äußerst geringe Belastung möglich, die für normalen Betrieb nicht ausreicht. Ersatzteile für neuen Hilfsmotor nicht vorhanden. 17. bis 31. März 1944 Restarbeiten und Erprobungen in Vegesack und Kiel.
S 177		Vegesack	Terminverschiebung Abnahmefahrt von 23.3.44 auf 29.3.44 wegen Anlieferungsschwierigkeiten Kugelstücke Abgasleitung.
	3o.3.44	13.oo Uhr	Indienststellung. durch Besatzung S 94.
S 189	28.3.44	Travemünde	Mot.Nr. Stb. 511o92 Mitte 511o9o Bb. 511o91 Abnahmefahrt ohne 3 x A.K.-Fahrt durchgeführt. Diese nach Restarbeiten Bauwerft und Kiel in Wesermünde vorgesehen.
	31.3.44	1o.3o Uhr	Indienststellung. durch Besatzung S 98. Mot.Nr. Stb. 511o89, M. 511o93, Bb. 511o94.
S 62	seit 3o.3.44	Ijmuiden	Ausbau und LKW-Transport Hauptruder nach Amsterdam zur Instandsetzung. Beplattung bei A.D.M.
S 83	seit 31.3.44	Ijmuiden	Ausbau und LKW-Transport Hauptruder nach Amsterdam zur Instandsetzung Beplattung bei A.D.M. Instandsetzung Unterwasserbootskörper durch Owst. Ijmuiden.

- - - - - - - - - - - - - - - - -

16.3.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
17.3.44	Ijmuiden	Abmarsch S 89 und S 98 nach Swinemünde und S 135 zur eigenen Flottille.
18.-19.3.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
2o.3.44	S 8o Ijmuiden	Behr-Heizelement Ölbetriebsbehälter Mitte an Naht gerissen.
21.3.44	S 89, S 98, Swinemünde	Übergabe an Schnellbootslehrdivision. Betr.Std. S 89 Stb. 352/15, M. 374/35, Bb. 352/45, Betr.Std. S 98 " 28o/45, M. 321/2o, Bb. 281/1o,
22.3.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
23.3.44	S 67 Ijmuiden	Behr-Heizelement Ölbetriebsbehälter M an Naht gerissen.
24.-25.3.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
25.3.44	S 8o, 92 Ijmuiden	Abmarsch in Heimat zur Übergabe an S.L.D.
26.3.44	S 62 In See	Mot.Stb. abgestellt wegen starken Qualmes und Ölverlust aus Kurbelwannenentlüftung und Getriebe. Vgl. Masch.Störm. Nr. 19/A S 62
	S 67 In See	Durch Streifschuß kleines Leck Abt. VII am Schott Abt. VIII Stb.-Seite in Höhe Wasserlinie. Leck mit Bordmitteln durch Keil von innen, Segeltuch, Farbe und Blech von außen gedichtet.
	Ijmuiden	Bombenangriff Hafenanlagen und Stadt. Siehe allgemeine Bemerkungen.
27.-28.3.44		Keine besonderen Vorkommnisse.
29.3.44	S 8o, S 92 Swinemünde	Übergabe an S.L.D. Betr.Std. S 8o: Stb. 541/35, M. 587/15, Bb. 543/15, " " S 92: " 4o3/o5, M. 441/2o, " 4o8/35.
3o.3.44	S 83 In See	Stb.Mot. hinterer innerer Zuganker gebrochen. Vgl. Masch.Störm. Nr. 13/A S 83
	S 62 Ijmuiden	Boot gedockt. Hauptruderbeplattung an Bb.-Seite abgerissen. Boot a.K.B.
31.3.44	S 83 Ijmuiden	Boot gedockt. Hauptruderbeplattung völlig abgerissen, durch abgerissenes Blech geringe Beschädigung Unterwasserbootskörper. Boot a.K.B.

Allgemeine Bemerkungen:

Bei Bombenangriff Ijmuiden 26.3.44 Bunkerdecke von 9 Stück 5oo kg-Bomben getroffen, Löcher 0,2 bis 0,3 m Tiefe und 0,5 bis 1 m Durchmesser.

Bunker selbst unbeschädigt, durch sehr viele Bombentreffer (Teppichwurf) in Umgebung gesamte Versorgung von außen unterbunden. und Bunker auf sich selbst gestellt, jedoch so nicht lebensfähig. -

Im Einzelnen folgende Ausfälle:

1) Bunkereinfahrt durch versenkten Kiesprahm von 1000 to. versperrt, nur bei Hochwasser passierbar. Dadurch Ein- und Auslaufen Boote, Heranschaffen Brennstoff- und Wasserprahm und Schwimmkran sehr erschwert und zum Teil verzögert.
2) Durch mehrfache Zerstörung Kabel sämtliche elektrischen Anlagen bis auf Teil Beleuchtung (Notstromaggregat) stromlos. Dadurch Ausfall folgender lebenswichtiger Anlagen: Sämtliche Kräne, Kessel-Lüfter und damit Kesselanlage, ferner Drehbänke. Da Ersatzkabel fehlte und erst eines ausgegraben werden mußte, dauerte Wiederherstellung 6 Tage.
3) Wasserversorgung ausgefallen, da Leitung vom Wasserwerk Ijmuiden mehrfach durchschlagen. Ausfall Versorgung Boote, Wasserübernahme vor Auslaufen zum ersten Einsatz nach Bombenangriff im Fischereihafen bei Wasserwerk, nach Beschaffung Wasserprahm den Bunker.
   Kesselanlage bereits elektrisch ausgefallen.
   Kühlung Torpedoluftverdichter auf Seewasser umgestellt. Für Bunkerbesatzung 2 Nottrinkwasserbehälter von je 1,7 m^3 vorhanden.
4) Brennstoffversorgung durch Sperrung Bunkereinfahrt erschwert, Brennstoffprahm durch Fliegerangriff gefährdet. Brennstoffbunker noch nicht fertig gestellt, Einbau fehlender Peileinrichtung und Meßuhr beschleunigt, von 8. Sfl. vorsorglich ein Tank aufgefüllt.
5) Feldgeleise vom Bunker und zum Minenbunker mehrfach zerstört, so daß Minenbeladung nur unter sehr großem Zeitaufwand mit Hilfe LKW. o.ä. möglich.
6) 3 Schwimmtore außen durch Splitter getroffen und gekentert. Abschleppen erst bei Hochwasser möglich, da auf Grund aufgelegen.
7) Durch geringe Senkung Bunker klemmten in 2 Boxen obere Schwenktore, obere Bleche der Tore mußten weggebrannt werden.
8) Eingebauter Nebenraum im Eto-Laderaum (Ziegelsteinmauer ~~xxx~~ mit Dach aus Betonplatten) durch Erschütterung bei Bombenangriff nicht betretbar, da fast zusammengefallen.
9) Vor Bunker unter vorspringendem Dach stehender Werkstattzug geringe Beschädigungen. Schutz Kraftfahrzeuge zum Transport Besatzungen nicht vorhanden.
10) Lagerraum außerhalb Bunker, der als Nebenlager sämtlicher Abschnitte für sperriges Gut diente, durch Bombe beschädigt, Material zum größten Teil erhalten. Bei Versuch Unterbringung Gerät im Bunker bei jetziger Einteilung und Ausnutzung Bunkerraum Platzschwierigkeiten aufgetreten.
    Änderungsvorschläge mit 2. Sfl. G 790 vom 1.4.44 an F.d.S. gegeben.

In Abwesenheit des Flott.-Chefs!
Gesehen:

Oblt.(V) und Flott.V.O.

Leutnant (Ing) und
Flottilleningenieur i. V.

Gesehen:

Korvettenkapitän (Ing)
und Verbandsingenieur .

Smiths-
Knoll
57
54G
2400
2490
2340
2240
2200

Wegeskizze der 2. S.Fl.

vom 30.I. zum 31.III. 1944

Auflegen auf D.53.N

Blau: An- und Rückmarsch

97°

135°

239a

105°

15°

53° 45'

63° Nord

„rot I"

„T"

„rot II"

„PN"

„KN"

„Weg braun"

„Weg rot"

„ED"

„rot III"

„Y1"

„Friesenweg"

Smiths-
Knoll

Warngebiet

299°

300

57

57 A

54 G

56 A

55 A

6

4

3 c

1° Ost

2°

3°

299a
2300
0301
03
145°
175°
„Y1"
„Friesenweg"
„PN"
„KN"
„ED"
„Weg braun"
„Weg rot"
O rot III
„rot II"
280°
B.V. 181° 4,5 sm
136°
0501
0403
83°
76°
0502
Ijmuiden
O rot IV
52° 30'
3° 30'
4° „Z1"
4° 30'
52° 15'

Auszug aus der Wegekarte der L.S.F.

Maßstab 1:125

57

579

Smith Knoll

54 G

569

G

F

E

D

C

B

A

Z

8133

8134

8135

8136

8137

8411

8414

8415

8416

8424

90°

80°

105°

286°

305°

Entfernungsmarke

B.V.

277°

274°

Auszug aus der Übersichtskizze der 2. S.R. vom 25. vom 26.II.44.

Maßstab 1:125000

Smith Knoll

90°

80°

44°

105°

286°

305°

277°

274°

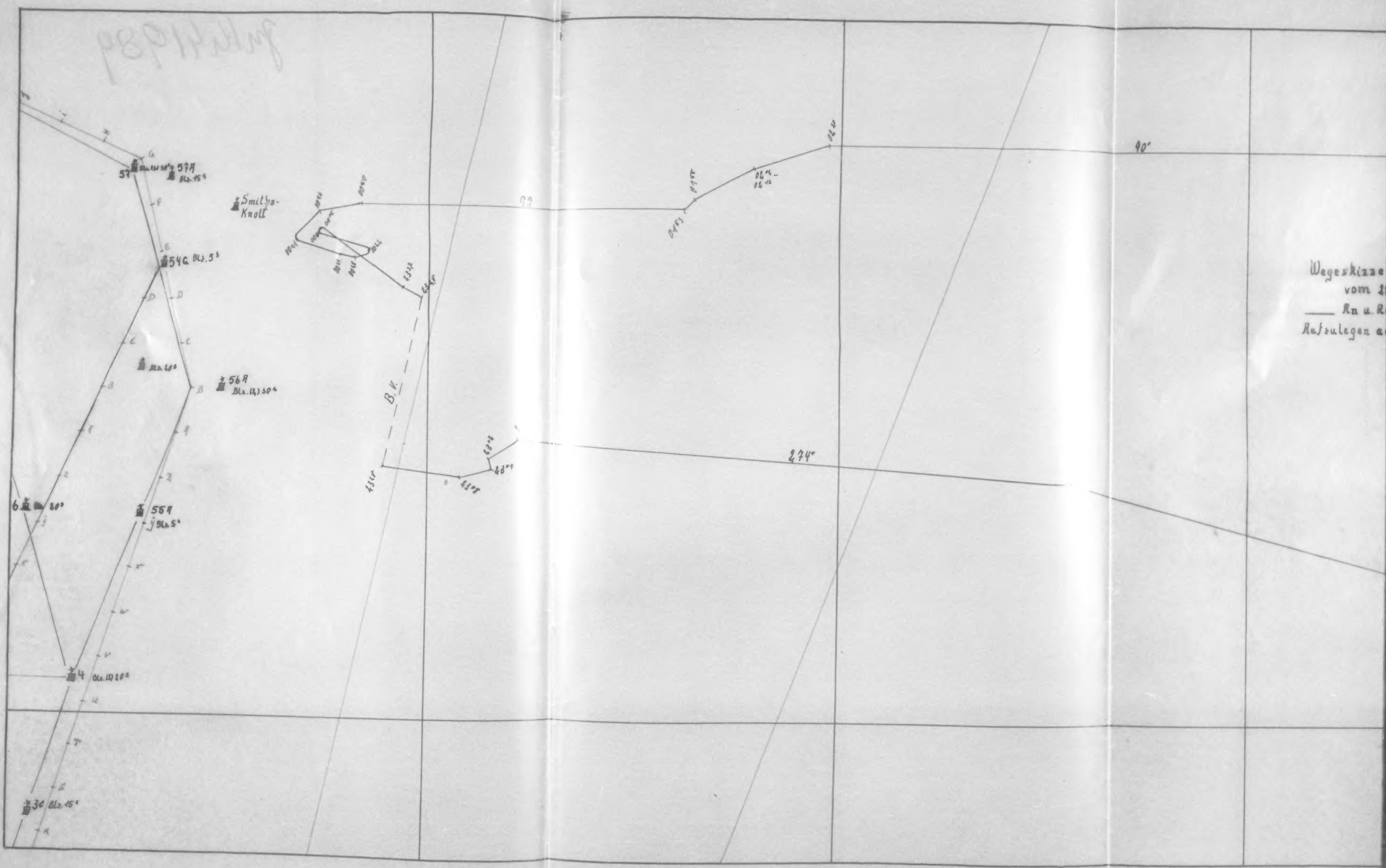
B.V.

W 569

8178 8179 8187 8188 8184

8413 8414 8421 8422 8423

8415 8416 8424 8425



57
57A
Smiths-
Knoll
54G Bl.5
56A
55A
6
4
34 Bl.15
B.V.
90
90°
274°
Wegeskizze
vom 2
An u. R
Aufzulegen a

Wegeskizze der 2. S. A.
vom 15. zum 16. III. 44.
___ An u. Rückmarsch
Aufzulegen auf D 53 N-Blatt

90°

Erm

185°

11°

117°

05°

Fritzenweg

Weg braun

Weg rot

Gl. T. „J 1"

BLK „KN"

BLK „E D"

„J"

Ijmuiden

Ijmuiden

Ijm. ges.

Ijm. Db 4

T

BLK 10 M.

M. TL II

III

IV

Wegesh

—— An

Anfluglege

53° N

Warngebiet

52°30' N

3° Ost

4° Ost

Wegeskizze der 2. S. Fl.
vom 29. zum 30. X. 44.

—— Hin u. Rückmarsch

Aufzulegen auf D53 N-Blatt

2456

T [illegible]

[illegible] PN.

Friesenweg

KN.

Weg braun

Weg rot

ED.

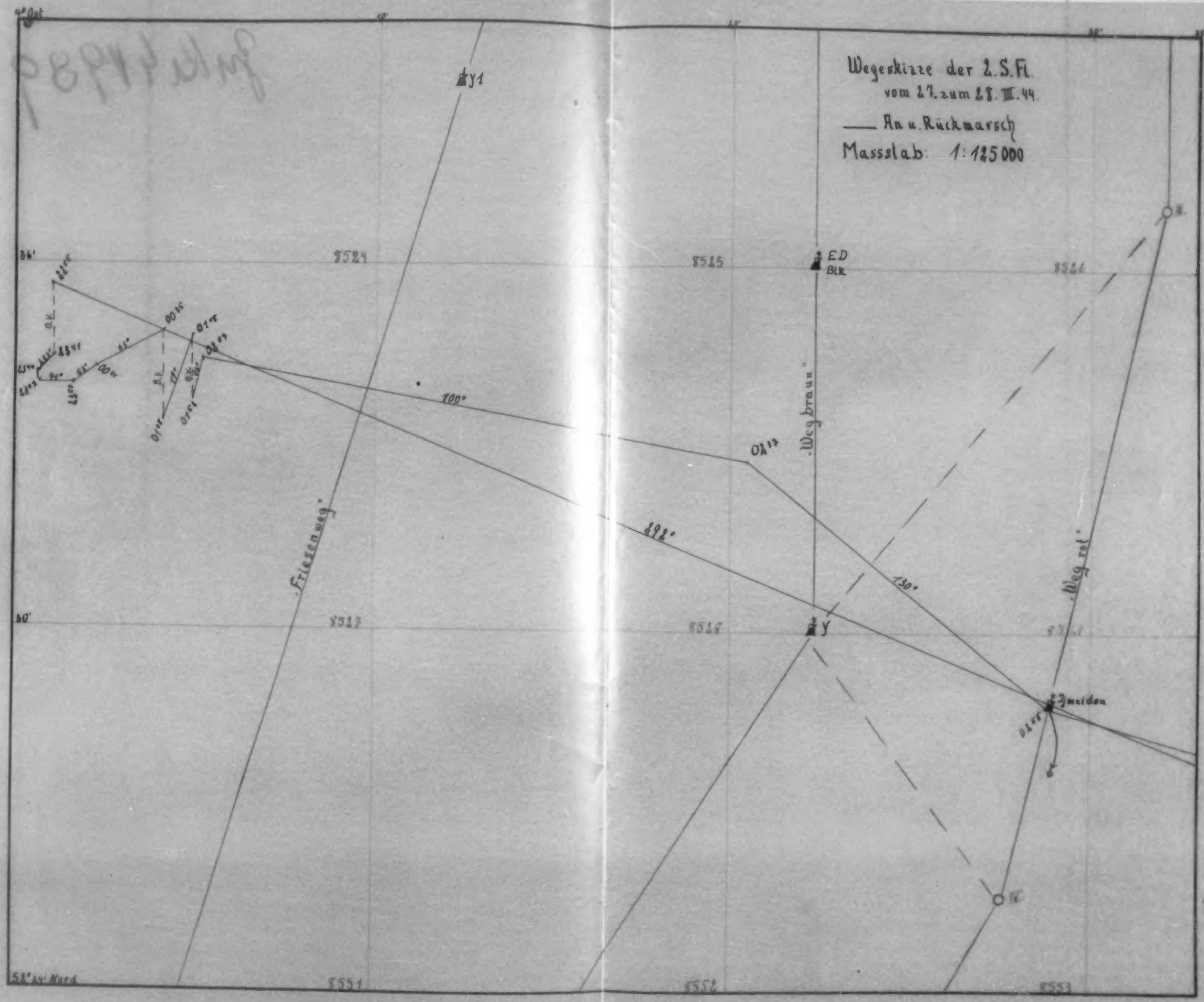
Y.

E.

W.

4° Ost

Wegeskizze der 2.S.Fl.
vom 27. zum 28. III. 44.
—— An u. Rückmarsch
Massstab: 1:125000



Zu Ka 41989 Anl

Stellungnahme des Verbands-Ingenieurs zum KTB (Abschnitt Maschine) der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16.3. - 31.3.1944

Zu Seite 24:

Durch die Steigerung des Neubauprogramms lassen sich die vorgesehenen Änderungen an den Rohrleitungen nicht in vollem Umfange durchführen, da die Rohrleitungen bereits für eine Anzahl Boote serienmäßig vorbereitet waren. Um Störungen in der Ausbringung von Neubauten zu vermeiden, muß in Zukunft auch weiter in Kauf genommen werden, daß Änderungen erst jeweils von einer neuen Serie an durchgeführt werden können. Die Schwierigkeit in der Beschaffung der neuen Hilfsaggregate liegt darin begründet, daß die neuen Verdichter für die neuen Hilfsaggregate mit 1450 U/min noch nicht fertiggestellt sind. Der Einbau von Hilfsaggregaten mit Antriebsmotoren Typ MWM KD 215Z (reduziert auf 850 U/min) mit Verdichtern und Generatoren alter Art muß als Übergangsmaßnahme deshalb in Kauf genommen werden. Die bei dieser Übergangslösung aufgetretenen Mängel an den See- und Frischwasserpumpen am Keilriemenantrieb sowie die geringe Leistung dieser Aggregate veranlassen den F.d.S. die Forderung zu erheben, daß die Frontboote mit mindestens 2 Aggregaten dieser Übergangslösung oder einem Aggregat alter bewährter Ausführung ausgerüstet sein müssen. (Siehe F.d.S. B.Nr. G 1544 Ing.)
Die Abstellung der Mängel der Hilfsaggregate mit Antriebsmotoren KD 215 Z (reduziert auf 850 U/min) sowie die Frage, ob in Zukunft eine ausreichende Anzahl vollwertiger Hilfsaggregate mit 1450 U/min angeliefert werden kann, wurde aufgegriffen. Nach einer Besprechung

mit

PG-71286-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.4.44 - 15.4.44

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

Skl. Nr. 1142

PG 44007a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der

2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.4.44.

Flottillenchef: Korv.Kapt. Opdenhoff.

Taktische Gliederung:

S 62	Kaptlt.	Johannsen
S 67	Oblt. z.S.	Schlenck
S 83	Kaptlt.	Pinger
S 86	Kaptlt.	Wendler
S 176	Lt. z.S. (K.O.)	Stockfleth
S 177	Lt. z.S. (K.O.)	Boseniuk
S 178	Oblt. z.S.	Braune
S 189	Ob.Strm.	Sezesny

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G/41286./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
... BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK
... OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.
... REGISTERED NUMBER

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch.

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.44.	Heemstede Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetterlage. S 86, 67 liegen in halbstündiger Bereitschaf im Fischereihafen.
2.4.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wet-terlage. S 83, 67 werden an die 8. Sfl. über geben.
3.4.	Heemstede	Kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. S 62, S 86 Ijmuiden aus nach W'have
4.4.-5.4.	Heemstede	Da die Flottille auf Aufladeboote umstellt, befinden sich alle Boote in Deutschland. Daher keine Einsatzmöglichkeit.
6.4.	Vegesack	S 173 in Dienst gestellt. Kommandant: Oblt. z.S. Braune.
7.-10.4.	Heemstede	Wegen Bootsumtausch kein Einsatz.
11.4.	Ijmuiden	S 177 kommt aus Deutschland zurück. Boot liegt zur Erledigung von Restarbeiten im Bu ker auser K.B.

WORK RECORD

A 0/2

Stellungnahme des Verbands-Ingenieurs zum KTB (Abschnitt Maschine) der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1.4. - 15.4.1944

Die auf "S 177" noch nur wenigen Betriebsstunden eingetretenen Störungen am Hilfsaggregat zeigen die Störanfälligkeit dieses als Übergangslösung zwangsläufig eingebauten Hilfsaggregates mit Antriebsmotor KD 215 Z (850 U/min) (siehe Stellungnahme zum KTB 2. S.-Flottille vom 15. bis 31.3.1944).

Korv.Kapt.(Ing.)

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71286 /N D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT A NOTE OF HIS
SHOULD BE MADE
ON PAPER.
H.M.S.O.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
-15.4.	Heemstede	Wegen Bootsumtausch kein Einsatz.

nd. Da-

Sk 440078

Geheim!

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

2. Schnellbootsflottille

Flottillenchef:	Korvettenkapitän	Opdenhoff
Flottilleningenieur:	Kapitänleutnant (Ing)	W e i ß
2. Flottilleningenieur:	Leutnant (Ing) d.R.	Cartellieri

Boote:	Leitende Maschinisten:	
S 62 (S 182)	Obermaschinist	D ö r n e r
S 67 (S 181)	Obermaschinist	G r a n z o w
S 83 (S 183)	Stabsobermaschinist	N e h r e n
S 86 (S 19o)	Obermaschinist	D i t t r i c h
S 176	Obermaschinist	K n a p e
S 177	Obermaschinist	N e u m a n n
S 178	Obermaschinist	S c h l e g l
S 189	Obermaschinist	E w t u s c h e n k o
Bes. S 8o (S 18o)	Obermaschninist	H a t t w i g
Bes. S 92 (S 179)	Obermaschinist	H a n s e n

Begonnen: 1. April 1944

Abgeschlossen: 15. April 1944

Seitenzahl: 28 - 32

Im Bereichsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

S 176	seit 17.3.44	Swinemünde Kiel	Instandsetzung Frisch- und Seewasserpumpen Hilfsaggregat.
S 177	seit 3o.3.44	Vegesack Wilhelmshaven Ijmuiden	Restarbeiten und Erprobungen. Ab 11.4.44 Restarbeiten, Verlegung Ölfilter in Bilge, Einbau 2. Hilfsaggregat und 4 cm Schutzschild Bunker Ijmuiden. 5. u. 1o.4.44 Keilriemen Seewasserpumpe Hilfsaggregat mehrfach gerissen, See- und Frischwasserpumpe mehrfach festgelaufen. Vgl. Masch.Störm.Nr. 1/A S 177.
S 62	seit 3o.3.44 bis 1. 4. 44	Ijmuiden	Instandsetzung Hauptruderbeplattung.
S 83	seit 31.3.44 bis 6. 4.44	Ijmuiden	Instandsetzung Hauptruderbeplattung. Boot am 2.4. an 8. Sfl. übergeben.
S 189	seit 31.3.44	Travemünde Vegesack Wilhelmshaven	Restarbeiten und Erprobungen.
S 178	5.4.44 6.4.44	Vegesack	Abnahmefahrt Indienststellung durch Besatzung S 89. Not.Nr. Stb. 511o74, M. 511o97, Bb. 511 o96 Betr.Std. Stb. 9 Std., M. 9 Std., Bb. 9 Std.
		Vegesack W'Haven	Restarbeiten und Erprobungen.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

1.4.44	Ijmuiden	Lt.(Ing) Schaube zur Einweisung zukommandiert.
2.4.44	Ijmuiden	S 67 und S 83 an 8. Sfl. übergeben. Betr.Std. S 67 Stb. 741'15 Std., Mitte 775 Std., Bb. 731'1o Std. S 8o Stb. 541'35 Std., Mitte 587'15 Std. Bb. 543'15 Std.
3.4.44	S 62, S 86 Ijmuiden	Abmarsch in Heimat zur Abgabe an S.L.D. bezw. Ausserdienststellung bei Werft W'haven.
4.4.44	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
5.4.44	S 86 W'haven	Außerdienstellung bei Werft Wilhelmshaven. Betr.Std. Stb. 409'40 M. 446'15 , Bb. 467'55 Std.
6.4.44	S 62 Swinemünde	Abgabe an S.L.D. Betr.Std. Stb. 194'5o , M. 224' , Bb. 199'15.
7. - 15.4.44	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen:

Korvettenkapitän u.
Flottillenchef

Leutnant(Ing) und
Flottilleningenieur i. V.

Gesehen:

Korvettenkapitän (Ing)
und Verbandsingenieur.

PG-71287-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.4.44 - 30.4.44

Pkdos. 428

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

Gu 41995a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16./30.4.44.

Flottillenchef: Korvettenkapitän O p d e n h o f f.

Taktische Gliederung:

S 176	Lt. z.S. (K.O.)	Stockfleth
S 177	Lt. z.S. (K.O.)	Boseniuk
S 178	Oblt. z.S.	Braune
S 179	Oblt. z.S.	Neugebauer
S 180	Oblt. z.S.	von Stempel
S 189	Ob. Strm.	Sczesny
S 190	Kaptlt.	Wendler

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RECORD NUMBER IS
PG/41287 NID
NO PART OF ANY KIND SHOULD BE MADE
OF IT, BUT
SHOULD BE MADE ON THE WORK
OR ON ANY ATTACHED SHEETS OF PAPER.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 12.

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16./18.4.	Heemstede	Wegen Bootsumtausch kein Einsatz.
19.4. 07.00	Vegesack Heemstede	S 179 stellt in Dienst. Kommandant Oblt. z.S. Neugebauer. Wegen Bootsumtausch kein Einsatz.
20./21.4.	Heemstede	Wegen Bootsumtausch kein Einsatz.
22.4. 15.00	Travemünde Heemstede	S 190 stellt in Dienst. Kommandant Kaptlt. Wendler. Wegen Bootsumtausch kein Einsatz. . . . .
23./27.4.	Heemstede	Wegen Bootsumtausch kein Einsatz. . . . . .
28.4. 02.45 07.00 09.00 14.00	 Ijmuiden Ijmuiden Amsterdam Vegesack Heemstede	S 178, S 189 aus Deutschland kommend Ijmuide ein. S 178 liegt zur Erledigung der Restarbeiten im Bunker auser K.B. S 189 Ijmuiden aus nach Amsterdam. S 189 Amsterdam ein. S 189 liegt zur Erledigung der Restarbeiten in der Trockendockwerft auser K.B. S 180 stellt in Dienst. Kommandant Oblt. z.S. von Stempel. Wegen Bootsumtausch kein Einsatz.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29./30.4.	Heemstede	Wegen Bootsumtausch kein Einsatz.

Schmidt

WORK RECORD

Title 2. Schnellbootsflottille. PG/41284

Press-Mark KTB. 16.4.-30.4.1944.

Date	Job	By
6/21/46	Microfilm	A.D.C.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41284/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.

RM 41995 b

Geheim!

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

2. Sohnellbootsflottille.

Flottillenchef:	Korvettenkapitän	Opdenhoff
Flottilleningenieur:	Kapitänleutnant (Ing)	W e i ß
2. Flottilleningenieur:	Leutnant (Ing) d.R.	Cartellieri

Boote:	Leitender Maschinist:
S 176	Obermaschinist K n a p e
S 177	Obermaschinist N e u m a n n
S 178	Obermaschinist S c h l e g l
S 179	Obermaschinist H a n s e n
S 18o	Obermaschinist H a t t w i g
S 189	Obermaschinist E w t u s c h e n k o
S 19o	Obermaschinist D i t t r i c h
Bes. S 67 (S 181)	Obermaschinist G r a n z o w
Bes. S 62 (S 182)	Obermaschinist D ö r n e r
Bes. S 83 (S 183)	Stabsobermaschnist N e h r e n

Begonnen: 16. April 1944
Abgeschlossen: 3o. April 1944
Seitenzahl: 33 bis 36

Im Bereichsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

		Veges., Kiel	Restarbeiten u. Erprobungen. Ab 16.4. Einzel-ausbildung bei S.L.D..
S 176	seit 17.3.44	Swinemünde	
		Stettin	2o.4.44 Stettin Oderwerke eingedockt. Stb.Mot. bei 2 x AF. überlastet, starke Kavitationsschäden an allen drei Propellern.
S 177	seit 3o.3.44	Ijmuiden	Einbau Bb.-Hilfsaggregat, Terminverzögerung durch Anlieferungsschwierigkeiten Abgasleitung, Schutzschild 4 cm - Kanone; Verlegung Ölfilter in Bilge.
S 189	seit 31.3.44	W'haven	Restarbeiten und Erprobungen, Schraubenwechsel.
		Amsterdam	Ab 28.4.44. Restarbeiten bei A.D.M.. Überholen Unterwasserbootskörper, da bereits kleine Schäden durch Absplittern kleiner Holzteile und Arbeiten des Bootskörpers aufgetreten. Abdichten Stevenrohre im Bootskörper. Abdichten Mittelwellenhauptbock, Einbau Schutzschild 4 cm - Kanone, Tieferlegen Ölfilter.
S 178	seit 6.4.44	W'haven	Restarbeiten und Erprobungen.
		Ijmuiden	Ab 28.4.44 Ijmuiden Restarbeiten, Einbau Schutzschild 4 cm - Kanone, Instandsetzung Kompaßanlage.
S 179	18.4.44	Vegesack	Abnahmefahrt.
	19.4.44		Indienststellung durch Besatzung S 92, Wechsel M.Motor wegen Festlaufen Kurbelwelle. Motorennummern: Stb.M. 511 119, M.M. 511 132, Bb.M. 511 121, Betriebsstunden. Stb. 12 Std. M. 6'25 Std. Bb. 12 Std.
		Vegesack und W'haven	Restarbeiten u. Erprobungen.
S 19o	22.4.44	Travemünde	Abnahmefahrt und Indienststellung durch Besatzung S 86. Motorennummern: Stb. 511 1o7, M. 511 1o9, Bb. 511 112, Betr.Std. Stb. 15'15, M. 1o'45, Bb. 11'15.
		Travemünde und Kiel	Restarbeiten und Erprobungen.
S 18o	27.4.44	Vegesack	Abnahmefahrt
	28.4.44		Indienststellung durch Besatzung S 8o. Mot.Nr. Stb. 511122, M. 511124, Bb. 511130, Betr.Std. Stb. 18', M. 18', Bb. 9'.
		Vegesack u. W'haven	Restarbeiten und Erprobungen.

- - - - - - - - - - - - - -

15. bis 30.4.44 Ijmuiden Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen:
Korvettenkapitän u.
Flottillenchef.

Leutnant (Ing) und
Flottilleningenieur i. V.

Gesehen:
Korvettenkapitän (Ing)
und Verbandsingenieur.

PG-71288-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.5.44 - 15.5.44

Pakas 2767
Pg 44001a
T. 579

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

2. Schnellbootsflottille für die Zeit

vom 1. Mai - 15. Mai 1944.

Flottillenchef: Korvettenkapitän O p d e n h o f f.

Taktische Gliederung:

S	176	Kommandant	Leutnant zur See Stockfleth
S	177	Kommandant	Leutnant zur See Poseniuk
S	178	Kommandant	Oberleutnant zur See Braune
S	179	Kommandant	Oberleutnant zur See Neugebauer
S	180	Kommandant	Oberleutnant zur See von Stempel
S	181	Kommandant	Oberleutnant zur See Schlenck
S	182	Kommandant	Kapitänleutnant Johannsen
S	189	Kommandant	Obersteuermann Sczesny
S	190	Kommandant	Kapitänleutnant Wendler

z., Abschnitt Maschine

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41288. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORDING SHEET OF PAPER, QUOTING THIS NUMBER

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt, Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerei, Den Haag, Barentsstraat 19.

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.		Datum und Uhrzeit
1.5. - 7.5.44	Heemstede	Wegen Bootsumtausch kein Einsatz. Schmidt	12.5. 0800
8.5. 0400 Uhr	Ijmuiden	S 180, S 179 aus Deutschland kommend Ijmuiden ein.	2158 2202
		Wegen Bootsumtausch kein Einsatz. Schmidt	2215 2230 2248
9.5. - 10.5.	Heemstede	Wegen Bootsumtausch kein Einsatz. Schmidt	0002 0030 0044 0100
10.5.			
2200 Uhr	Ijmuiden	Mit den Booten S 189, S 178, S 180, S 177 Bunker aus.	
2214 Uhr		Molen auslaufend passiert.	
2227 Uhr		Ansteuerungstonne passiert. Weitermarsch nach Qu 8528, dort Fahrübungen.	13.5
0003 Uhr	Qu 8528 l. o.	Bombenwurf. Bei Nordkurs und Fahrt MKF (7 sm) 6 Bomben 400 Meter im Kielwasser. Maschine wurde nicht gesichtet, nur gehört. Bis 0030 Uhr gestoppt gelegen.	14.5. 0520
0012 Uhr		Flugzeuggeräusch im Norden, wandert nach SW aus.	
0030 Uhr		Rückmarsch angetreten.	
0049 Uhr	Ijmuiden	Ansteuerungstonne passiert.	
0055 Uhr	Ijmuiden	Molen einlaufend passiert.	15.5.
0130 Uhr		S 178, S 180 Bunker fest.	2300
0330 Uhr		S 177, S 189 Liegeplatz der 34. Vorp.-Flottill fest.	2317
		Schmidt	2358
11.5.	Heemstede	Wegen Mondphase kein Einsatz. Schmidt	0010

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.5.		
0800	Vegesack	S 182 stellt in Dienst. Kommandant Kaptlt. Johannsen.
2158	Ijmuiden	Mit den Booten S 178, S 177, S 180, S 189, S 179 Bunker aus.
2202		S 179 Scheibe aufgenommen.
2215		Molen auslaufend passiert.
2230		Ansteuerungstonne passiert.
2248	Qu 8529 M.	Scheibe geworfen. Übungsschießen.
0002		S 179 nimmt Scheibe auf.
0030		Ansteuerungstonne passiert.
0044		Molen einlaufend passiert.
0100	Ijmuiden	S 178, S 180, S 179 Bunker fest. S 177, S 189 Liegeplatz der 34. Vorp.-Flottille fest.
13.5	Heemstede	Kein Einsatz wegen Wetterlage.
14.5.		
0520	Ijmuiden	S 181, S 190 aus Deutschland kommend, Ijmuiden ein. Kein Einsatz wegen Wetterlage.
15.5.	Heemstede	FT Leitn. 2 : 2. Stl. in Ijmuiden mit allen Booten von 23,00 bis Hellwerden halbst. Bereitschaft, wenn Wetter zuläßt, Fahrübungen.
2300	Ijmuiden	Mit den Booten S 178, S 177, S 180, S 189, S 179 Bunker aus.
2317		Molen auslaufend passiert.
	Wegen sehr langer Dünung (Wind N 4-5) Üben nicht möglich.	Fahrübungen vor den Molen.
2358		Molen einlaufend passiert.
0010		Boote im Fischereihafen fest. Boote liegen in ½ stündiger Bereitschaft.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/41288. 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

Ju 44007 b

Geheim!

Kriegstagebuch

(Abschnitt Maschine)

der

2. Schnellbootsflottille

Flottillenchef:	Korvettenkapitän	Opdenhoff
Flottilleningenieur:	Kapitänleutnant (Ing)	W e i ß
2. Flottilleningenieur:	Leutnant (Ing) d.R.	Cartellieri

Boot: Leitender Maschinist:

S 176	Obermaschinist	K n a p e
S 177	Obermaschinist	N e u m a n n
S 178	Obermaschinist	S c h l e g l
S 179	Obermaschinist	H a n s e n
S 18o	Obermaschinist	H a t t w i g
S 181	Obermaschinist	G r a n z o w
S 182	Obermaschinist	D ö r n e r
S 189	Obermaschinist	E w t u s c h e n k o
S 19o	Obermaschinist	D i t t r i c h
1o. Besatzung	Stabsobermaschinist	N e h r e n

Angefangen: 1. Mai 1944

Beendet: 15. Mai 1944

Seitenzahl:

- - - - - - - - - - - - - - - -

Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

S 176	seit 17.3.44	Stettin	2o.4. bis 6.5. Stettin eingedockt zur Instandsetzung Kavitationsschäden Propeller.
		Kiel	9. bis 15.5. Propellerwechsel bei D.W.K. Laderkupplung Stb. Mot. ausgefallen.
S 177	seit 3o.3.44 bis 4.5.44	Ijmuiden	Einbau Bb. Hilfsaggregat
S 189	seit 31.3.44 bis 6.5.44	Amsterdam	Instandsetzung Unterwasserbootskörper. Einbau Schutzschild 4 cm Flak.
S 178	seit 6.4.44 bis 5.5.44	Ijmuiden	Restarbeiten, Einbau Schutzschild 4 cm - Flak.
S 179	seit 19.4.44 bis 11.5.44	Vegesack W'haven	Restarbeiten und Erprobungen.
		Ijmuiden	ab 8.5. Restarbeiten, Überholung und Streichen Unterwasserbootskörper im Dock Ijmuiden.
S 18o	seit 28.4.44 bis 1o.5.44	Vegesack W'haven	Restarbeiten und Erprobungen.
		Ijmuiden	ab 8.5. Restarbeiten, Überholung und Streichen Unterwasserbootskörper im Dock Ijmuiden.
9o	seit 22.4.44	Kiel Vegesack W'haven	Restarbeiten und Erprobungen.
		Ijmuiden	ab 14.5. Restarbeiten, Überholung und Streichen Unterwasserbootskörper im Dock Ijmuiden
S 181	4.5.44	Vegesack	Abnahmefahrt.
	5.5.44	Vegesack	Indienststellung durch Besatzung S 67. Mot.Nr.: Stb. 511125, M. 511123, Bb. 511126, Btr.Std.: " 8'3o , M. 8'3o , " 8'3o ,
		Vegesack W'haven	Restarbeiten und Erprobungen.
		Ijmuiden	ab 14.5. Restarbeiten Bunker Ijmuiden. Einbau FAT, Einbau Schutzschild 4 cm - Flak, Überholen und Streichen Unterwasserbootskörper im Dock Ijmuiden.
S 182	11.5.44	Vegesack	Abnahmefahrt.
	12.5.44	Vegesack	Indienststellung durch Besatzung S 62. Mot.Nr. Stb. 511128, M. 511127, Bb. 511138, Btr.Std. " 9^{00} , M. 9^{00} , " 9^{00} ,
		Vegesack W'haven	ab 12,5. Restarbeiten und Erprobungen.

- - - - - - - - - - - - - - - -

1. bis 3.5.44	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
4.5.44	S 177 Ijmuiden	Boot K.B.
5.5.44	S 177 Ijmuiden	Bb. hinterer Luftverdichter Kolben 3. Stufe festgefressen. Vgl. Störm.Nr. 2/B S 177.
	S 178	Boot K.B.
6.5.44	S 189 Ijmuiden	Boot K.B.
7. bis 9.5.44	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
1o.5.44	S 18o Ijmuiden	Boot K.B.
11.5.44	S 179 Ijmuiden	Boot K.B.
12. - 13.5.44	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.
14.5.44	Ijmuiden	Flo.Ing von Dienstreise zur Abnahme und Erprobungen neuer Boote mit MB 511 Motoren zurück.
15.5.44	Ijmuiden	Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen:

Korvettenkapitän
u. Flottillenchef.

Kapitänleutnant (Ing)
u. Flottilleningenieur.

Gesehen:

Korvettenkapitän
u. Verbandsingenieur.

PG-71289-NID

PG/71289

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.5.44 - 31.5.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 1 - Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16./31.5.1944.

mit 2 Wegekarten.

Flottillenchef: Korv.Kapt. Opdenhoff.

Taktische Gliederung:

S 176	Lt. z.S. (K.O.)	Stockfleth
S 177	Lt. z.S. (K.O.)	Boseniuk
S 178	Oblt. z.S.	Braune
S 179	Oblt. z.S.	Neugebauer
S 180	Oblt. z.S.	von Stempel
S 181	Oblt. z.S.	Schlenck
S 182	Kaptlt.	Pinger
S 189	Ob.Strm.	Sczesny
S 190	Kaptlt.	Wendler

ADMIRALTY PROPERTY
41289 /WD
SHOULD BE MADE
WORK
OF PAPER.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Flottillen- KTB der Zeit vom 16.5. bis 30.6. 1944 mit sämtlichen Unterlagen durch Feindeinwirkung in Verlust geraten. KTB's der genannten Zeitspanne nach Gedächtnis und Vergleich mit K.T.B. des Führers der Schnellboote rekonstruiert. Die angegebenen Uhrzeiten sind teilweise abgerundet.
16./17.5.44	Ijmuiden	Eingang Einsatzbefehl: 2.,4.,5.,9. Sfl. Mineneinsatz in Abhängigkeit Wetterentwicklung. 8. Sfl. von Ijmuiden nach Ostende verlegen. F.d.S. Eingang Operationsbefehl: 1) 2. Sfl. mit 4 Booten AA2 Verseuchung Geleitzugweg bei Heartly-Knoll zwischen Punkt Dora und Anton (alt) und Anton (neu), 1 sm beiderseits des Weges. 2) Ausweichgebiete Geleitzugweg nördl. und südlich angrenzend an befohlene Verseuchung. Ostwärts befohlener Verseuchung und Ausweichgebiete Minen notfalls unscharf werfen. 3) Anmarsch und Rückmarsch auf geradem Kurs von und nach Ijmuiden. 4) Falls Feindabsichten Ausweichbewegungen erforderlich machen, notfalls Hoek anlaufen. F.d.S.
21.55	Ijmuiden	Bunker abgelegt mit den Booten S 177,178,189, 180,179.
22.10	Ijmuiden Molen	auslaufend passiert.
22.18	wechselnde Sicht, See 1-2, lange Dünung.	Ab Ansteuerungstonne mit Kurs 280° und 34 sm bis Qu 8413 l.u. Anmarsch verläuft planmäßig und ohne Zwischenfälle.
23.53	Ostgrenze Warngebiet	passiert.
00.29		Um für die Durchführung der Aufgabe und damit verbundene eventuelle Ausweichbewegungen etwas Zeit zur Verfügung zu haben, wurden die Z.-Positionen mit 34 sm durchlaufen. Westgrenze Warngebiet passiert.
00.37	Qu 8413 l.u.	Gestoppt. Besteckvergleich ergibt Standort Qu AN 8413 l.u.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.53 02.03	Ijmuiden Molen Ijmuiden, S-Bunker	einlaufend passiert. alle Boote fest. Zur Feststellung der Unterwasserschäden verlegt S 190 nach Amsterdam Droogdock.
18./19.5.	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: 2. S.-Flottille AA2-Mineneinsatz im Raume Smith Knoll. F.d.S.
19.15	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Einsatz Hoofdenflottillen entfällt wegen Regen und Sichtverschlechterung. F.d.S.
19./20.5.	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: 2. Sfl. Mincneinsatz Raum Smith Knoll F.d.S.
	Heemstede	Eingang Operationsbefehl: 1.)2.Sfl. mit 6 Booten AA2-Verseuchung des Geleitweges westlich Smith Knoll, 1 sm beiderseits des Weges zwischen Pkt. Emil u.Ida mit Schwerpunkt bei Boje 57. 2.) Mit Rücksicht auf nördlich und südlich angrenzender AA2-Verseuchung keine Ausweichgebiete.Falls Wurfgebiet nicht zu erreichen,Unternehmung abbrechen,notfalls Minen unschaff werfen. 3.) Auslaufen Ijmuiden frühstmöglich.Anmarsch und Rückmarsch auf geradem Kurs. F.d.S.
20.		Abgelegt in der Reihenfolge S 177,178,181,180, 189,179.
21.50	Ijmuiden, S-Bunker	auslaufend passiert.
22.06 22.12	Ijmuiden, Molen Ansteuerungstonne	passiert.

Zu beziehen vom Nordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roevers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mit 285° Marschfahrt 34 sm, Tonne Smith Knoll angesteuert.
22.21	AN 8423 r.o.	Ein feindl. Flugzeug in Westen kommt mit Ostkurs auf Flottille zu, daher zunächst nach Norden abgedreht bis Flugzeug außer Sicht, dann auf altem Kurs weitergelaufen.
22.33	AN 8432	Zwei Feindflugzeuge fliegen die Boote an, werfen Leuchtbomben im Kielwasser in etwa 1000 m Abstand.
22.38		Erneuter Anflug. Flugzeuge werden durch Abwehrfeuer aller Waffen zum Abdrehen gezwungen, greifen jedoch
22.45	AN 8432 l.u. Windstille, See 2-1, Sicht unter 1000 m keine Kimm.	wieder an. Anflug wird abgewehrt. Keine Bomben.
00.14	AN 8923 r.o.	Da die sehr schlechten Sichtverhältnisse ein Weiteroperieren nicht mehr verantworten ließen, Rückmarsch angetreten. Kurs 105°, Fahrt 34 sm.
00.30		Ausgang Signal: AN 8423 habe Rückmarsch angetreten. 2. Sfl.
00.35		Eingang FT 0027: MGB geht AN 8472 F.d.S.
01.55		Signal: MGB AN 8411 l.u. F.d.S.
02.10	AN 8559 r.o.	Mit 139° Ijmuiden angesteuert.
02.30	Ijmuiden Molen	einlaufend passiert.
02.40	Ijmuiden, S-Bunker	alle Boote fest.
20./21.5.	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2. Sfl. Ijmuiden von 23.00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21./22.5.	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Allé Flottillen kein Einsatz. Keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.S. Schultz
22./23.5.	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2.,4.,8.,9. Sfl. kein Einsatz,keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.S. Schultz
23./24.5.	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: 2. Sfl. von Ijmuiden nach Rotterdam verlegen. F.d.S.
	Ijmuiden,S.-Bunker	Alle Boote mit AA2,AAla, und BMC beladen, dann gem. F.d.S.-Befehl nach Rotterdam verlegt.
23.12	Ijmuiden,S-Bunker	abgelegt in der Reihenfolge S 177,178,181,180, 189,179.
23.25	Ijmuiden, Molen	auslaufend passiert.
23.32	Ab Ansteuerungstonne	auf Weg rot bis Tonne N.R.W.
0h.06	Hoek van Holland	einlaufend passiert.
02.55	Rotterdam,S-Bunker	Alle Boote fest. Schultz
24./25.5.	Rotterdam	Eingang Fernschreiben: Hoofden-Flottillen Mineneinsatz in Abhängigkeit Wetterlage. F.d.S.
0.30	Rotterdam	Eingang Fernschreiben: Einsatz 2.,8.Sfl. entfällt wegen Wetterlage. F.d.S. Schultz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25./26.5.	Rotterdam	Eingang Fernschreiben: 2.,4.,8.,9. Sfl. kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.S.
26./27.5.	Rotterdam	Eingang Fernschreiben: 2.,4.,8.,9. Sfl. kein Einsatz, keine Bereitschaft wegen Wetterlage. F.d.S.
27./28.5.	Rotterdam	Eingang Fernschreiben: 2.,5.,8.,9. Sfl. Mineneinsatz in Abhängigkeit Wetterentwicklung. F.d.S.
18.30		Eingang Fernschreiben: 2.,8. Sfl. kein Einsatz wegen schlechter Sicht 2. Sfl. verlegt gleichzeitig durch Kanäle nach Vlissingen, von dort nach Ostende. Belassung 2. Sfl. in Ostende voraussichtlich bis Ende August. F.d.S. Flottille verlegt daraufhin zur Ergänzung der Ausrüstung nach Ijmuiden.
21.15	Rotterdam, S-Bunker	abgelegt in der Reihenfolge S 177,178,181,180, 189,179.
22.35	Hoek van Holland	Molen auslaufend passiert. Auf Weg rot bis
23.55	Ansteuerungstonne Ijmuiden.	
00.03	Ijmuiden Molen	einlaufend passiert.
00.26	Ijmuiden S-Bunker	alle Boote fest.

Datum und Uhrzeit
8./29.
12.10
29./3
02.
02.
02.
04.
05.
19.

	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
ereit-	28./29.5.	Heemstede.	Eingang Fernschreiben: 1.) S.-Flottillen keinen Einsatz wegen Wetter und Mondlage. 2.) Alle S.-Flottillen von 23.oo Uhr bis Hell= werden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
reit-	12.1o	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Bis auf 2. S.-Flottille alle Flottillen von 23.oo Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
gkeit	29./3o.5.	Heemstede	Eingang Fernschreiben: 2.S.-Flottille verlegt nach Monduntergang von Ijmuiden nach Hoek. Verlegung nach Ostende-Vlis= singen in der Nacht 3o./31.5.44 F.d.S.
ichte nach ng 2. der 18o,	o2.35 o2.45 o2.55 o4.12 o5.28	Ijmuiden, S-Bunker Ijmuiden, Molen Ab Ansteuerungstonne Hoek van Holland Rotterdam, S-Bunker	abgelegt in der Reihenfolge S 177,178,189,181, 179. S 18o bleibt wegen Maschinenschaden und Einbau von 2-cm Vierling und Fu-M.B. in Ijmuiden. auslaufend passiert. auf Weg rot bis Tonne N.R.W. Molen einlaufend passiert. alle Boote fest.
19.	3o./31.5. 15.34 21.34 o2.31	Rotterdam Rotterdam, S-Bunker Vlissingen Vlissingen Ab Punkt rot IX	Eingang Fernschreiben: 2.S.-Fl. Verlegung wie befohlen durchführen. F.d.S. abgelegt in der Reihenfolge S 177,178,189,181, 179. Durch Kanäle nach Vlissingen verlegt. alle Boote fest. abgelegt zur Verlegung nach Ostende. auf Weg rot bis Ansteuerung Ostende.

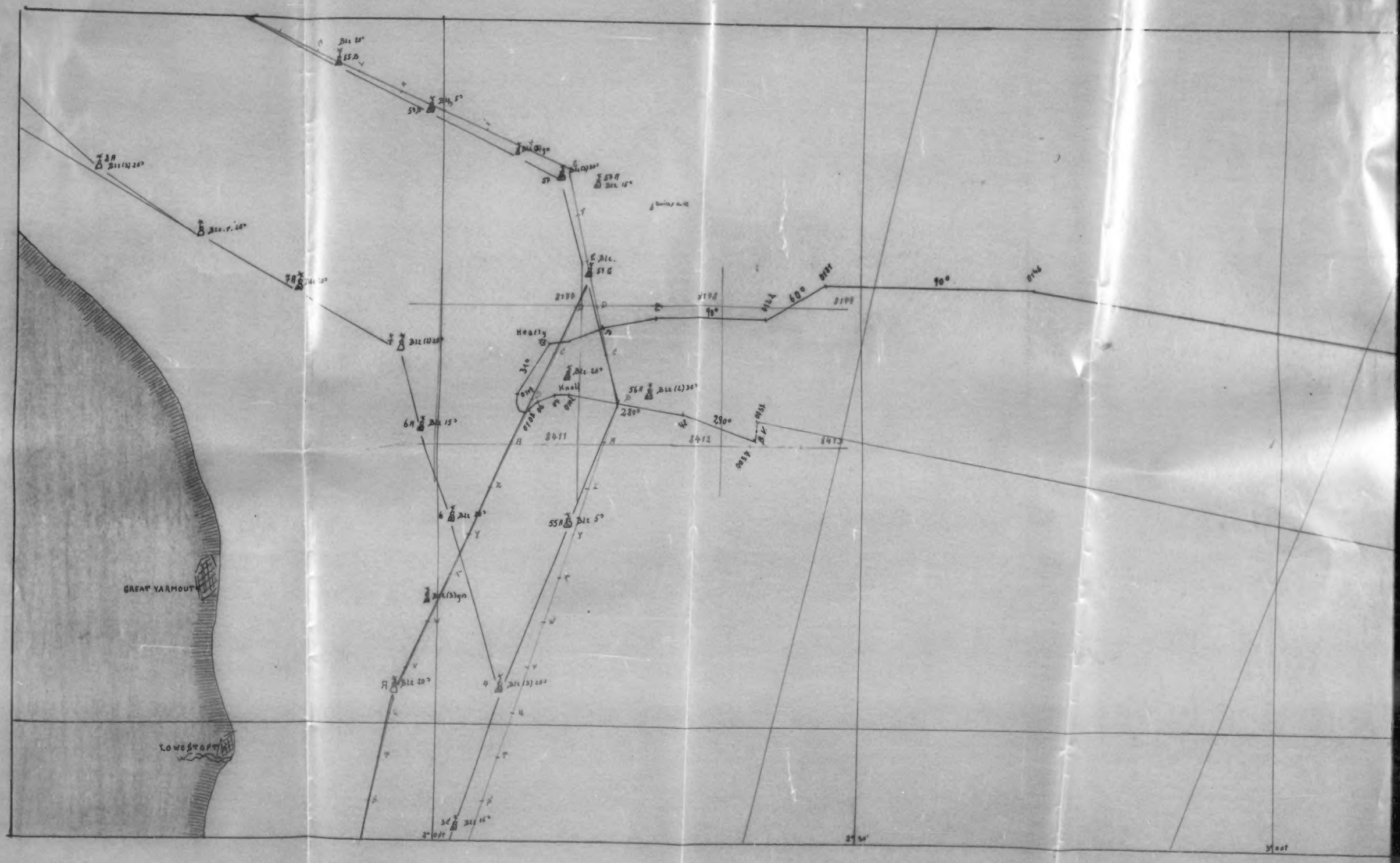
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.46 03.56	Ostende, Molen Ostende, S-Bunker	einlaufend passiert. alle Boote fest.
31.5./1.6.	Ostende	Eingang Fernschreiben: 2.,9. S.-Fl. von 23.00 Uhr bis Hellwerden halbstündige Bereitschaft. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Wind W-N 3-4, mäßige Sicht, zeitweise Regenschauer, See 1-2.	Auf gleichem Kurs mit 20 sm über Punkt Bruno (alt) auf Geleitweg vorgestoßen.
0.50	Tonne 56 A	Stb. querab 1 sm.
1.02	1,5 sm östlich Pkt. Bruno (neu)	Beginn des Minenwurfs. 20 LMB AA2, 2 KI mit UES 1 Std. geworfen. Nach Südwest über Geleitweg gedreht.
1.57	Geleitweg 0,5 sm südwestl. B (neu)	Feindzerstörer von Süden erfaßt während des Wurfes Boote mit LG's und nimmt Jagd auf. Unter gutliegendem Seezielbeschuß zunächst nach Norden bis AN 8411 r.o., dann nach Osten abgelaufen.
2.15		Eingang Signal: Zerstörer westlich. F.d.S.
2.28	AN 8413 1.o.	Zerstörer gibt Jagd auf und dreht ab. S 178 durch Splitterwirkung einer unmittelbar neben der Bordwand krepierenden Seezielgranate 2 Leichtverwundete, Treffer im 4 cm-Bereitschaft spind. Rückmarsch mit 34 sm, Kurs 90° angetreten..
21.36	Westgrenze Warngebiet	passiert.
21.46		Kurswechsel auf 99°.
22.10	Ostgrenze Warngebiet	passiert.
23.50		Nach Süden gedreht und Ansteuerungstonne Ijmuiden angelaufen.
4.43	Ijmuiden Molen	einlaufend passiert.
4.47	Ijmuiden Bunker	Alle Boote fest.

./18.5.44.

	Heemstede	Eingang Einsatzbefehl: 2.,4.,5.,8.,9. Sfl. Mineneinsätze in Abhängigkeit Wetterentwicklung. F.d.S.
19.00	Heemstede	Eingang Fernschreiben: Alle Einsätze wie befohlen durchführen. Voraussichtlich wird nur Einsatz 5.,9.Sfl. auf Wetterschwierigkeiten stoßen. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Heemstede	Eingang Operationsbefehl. 1) 2. Sfl. mit 6 Booten AA2-Versuchung des Geleitweges westl. Smith - Knoll, 1 sm beiderseits des Weges zwischen Pkt. Emil und Ida mit Schwerpunkt bei Boje 57. 2) Mit Rücksicht auf nördlich und südlich angrenzende AA2-Verseuchung keine Ausweichgebiete. Falls Wurfgebiet nicht zu erreichen, Unternehmung abbrechen, notfalls Minen unscharf werfen. 3) Auslaufen Ijmuiden frühmöglichst, Anmarsch und Rückmarsch auf geraden Kursen. F.d.S.
21.53	Ijmuiden Bunker	Abgelegt in der Reihenfolge S 177,180,179, 190,189,178.
22.06	Ijmuiden Molen	auslaufend passiert.
22.17	Ansteuerungstonne Bb	querab. Mit 34 sm und Kurs 285° Tonne Smith Knoll angesteuert.
22.39	Wind NO 4-5, See 3-4, schlechte Sicht, sehr lange Dünung aus NNO.	~~lange~~ Gestoppt. Kompaßausfall des Führerbootes S 177. Chef steigt daher auf S 180 über. Vormarsch mit altem Kurs und Fahrt fortgesetzt.
22.50		Eingang FT 2242: 21.50 Uhr AN 8187 MGB-Verband funkentpeilt. F.d.S.
22.50	A 8436	Da Boote auf Grund Wetterlage Seeschaden, S 178 2 Minen, S 189 1 Mine verloren, mit 24 sm und Gegenkurs Rückmarsch angetreten.
00.05		Ausgang Signal: Qu AN 8436 Rückmarsch angetreten. 2. Sfl.
01.46	Ansteuerung Ijmuiden	Minensuchverband mit Nordkurs voraus. 1. Gruppe passiert vor dem Bug. Da Abstand sich schon zu stark verringert hatte, wich 2. Gruppe nach achtern aus. Bei Annäherung und passieren des letzten Bootes, leuchtet M-Boot ausgebrachtes Gerät mit Scheinwerfer an. Trotz sofortigen Stoppens von S 190 war ein Überlaufen der Räumleine nicht mehr zu vermeiden.


GREAT YARMOUTH
LOWESTOFT
Heafty
Knoll
8411
8412
8413
2800
2900
3000
3100
90°
60°
30°
3° 00' E
3° 30' E

Wegeskizze 2.S.Fl.

vom 16.-19.V.44

Boote: S 197, S 198, S 189, S 180, S 199.

Aufzulegen auf D 53N

99°

280°

35°ost

35°30'

15°ost

T

D 53N

D 49

D 45

E 6

Wegeskizze 2.S.Fl.

vom 16.-17.V.44

Boote: ⚓ 197, ⚓ 198, ⚓ 189, ⚓ 180, ⚓ 199.

Aufzulegen auf D 53N

99°

2200

3° 30'

4° Ost

4° 30'

53°N

Bn

KN

GP

0350

51

Egmond aa Zee

104

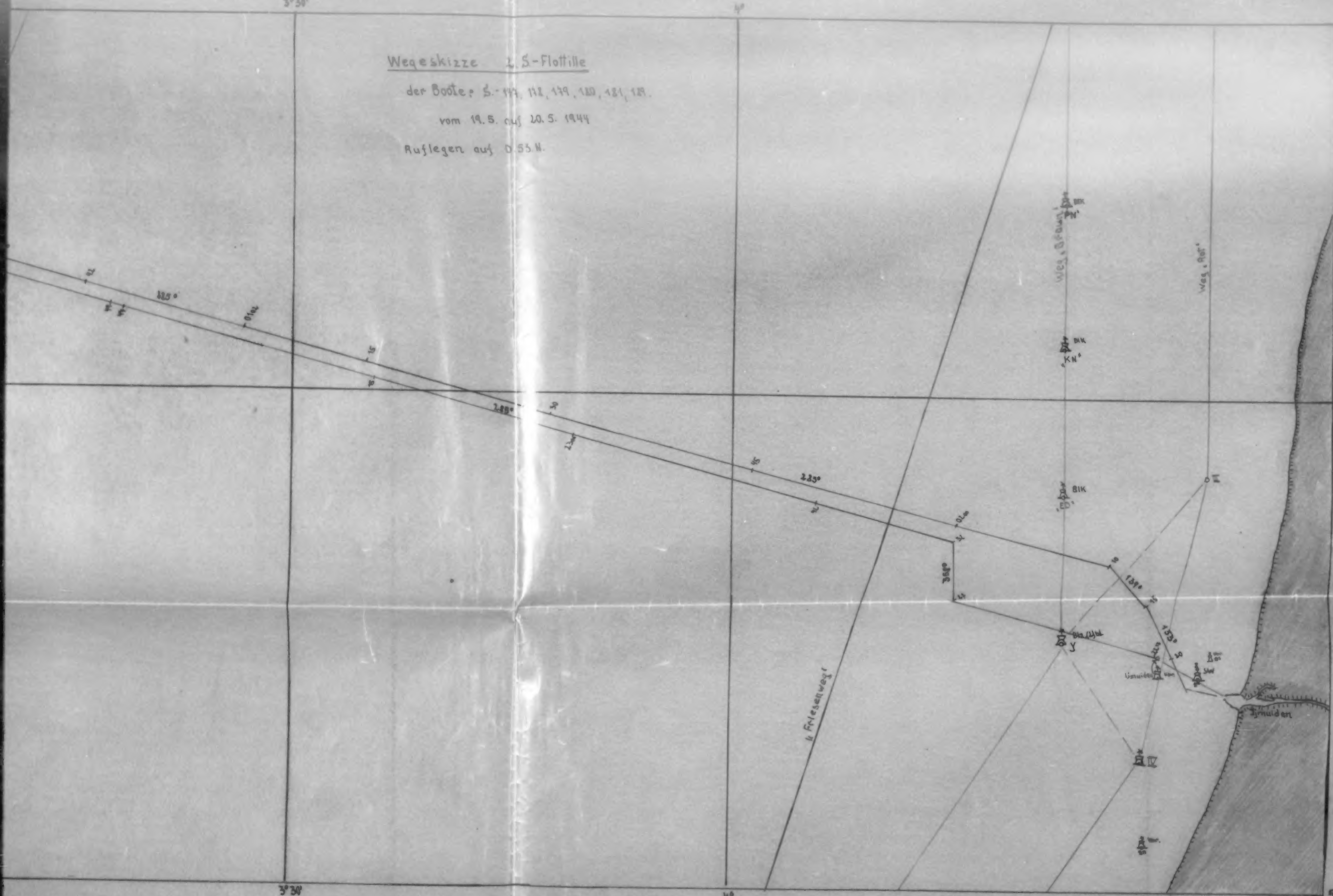
Ijmuiden

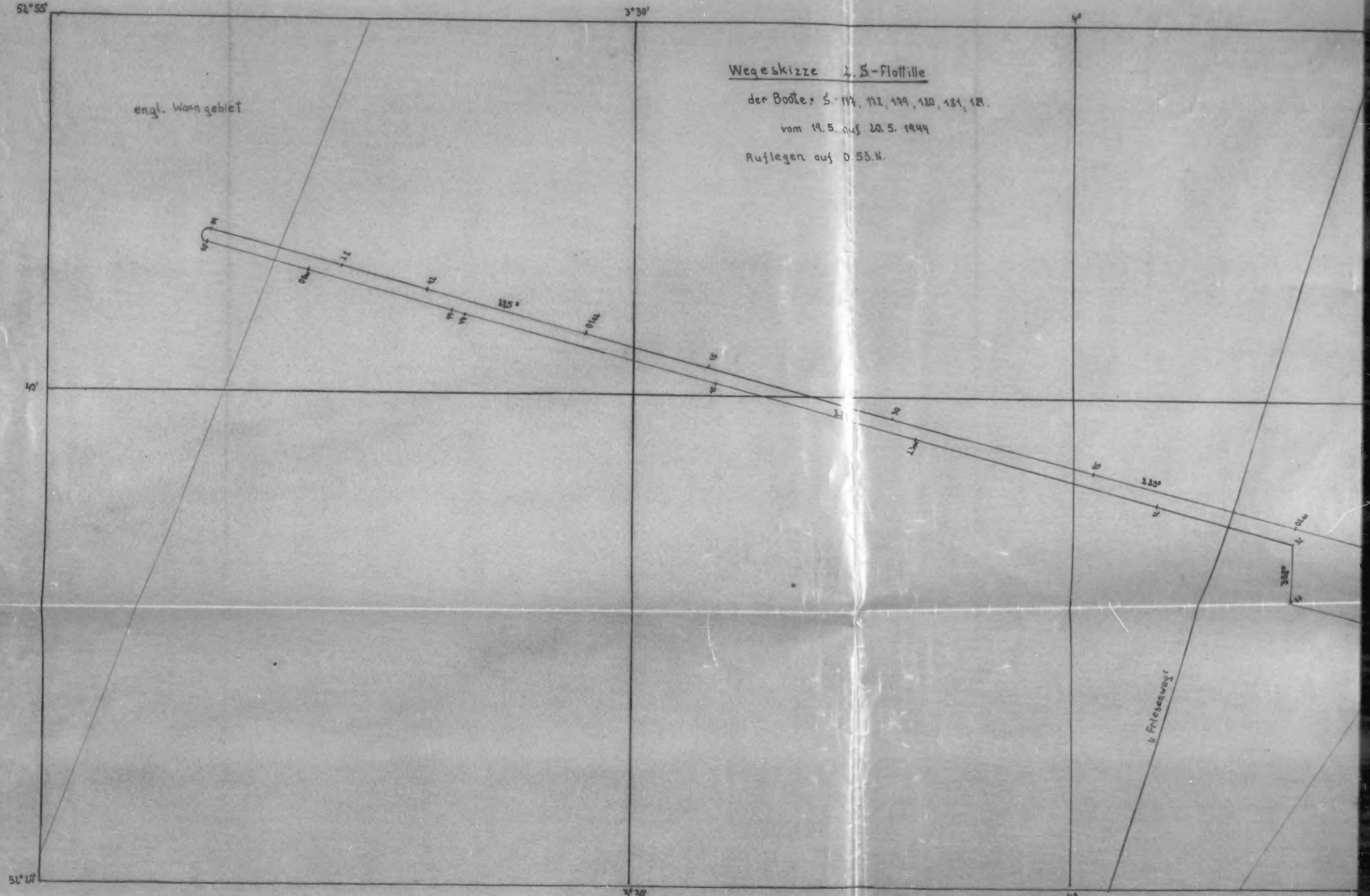
2218

Ijmuiden

0443

52° 30'


Wegeskizze 2. S-Flottille
der Boote: S.-177, 178, 179, 180, 181, 189.
vom 19.5. auf 20.5. 1944
Auflegen auf 0.53 N.
3°30'
4°
51°55'
40'
51°20'
Weg "Braun"
Weg "Rot"
Friesenweg
Ijmuiden
BIK
"PN"
"KN"
285°
289°
283°
360°
139°
153°


52°55'
3°30'
4°
40'
51°25'
engl. Warngebiet
Weqeskizze 2. S-Flottille
der Boote: S. 177, 172, 179, 180, 181, 189.
vom 19.5. auf 20.5. 1944
Auflegen auf D.53.N.
135°
225°
315°
Ameland
Terschelling
Vlieland
Texel
Friesenweg

Wegeskizze 2. S-Flottille

der Boote: S.- 117, 118, 119, 120, 121, 123.

vom 19.5. auf 20.5. 1944

Auflegen auf D.53.N.

3°30'

4°

51°55'

40'

51°20'

125°

10'

228°

5'

223°

10'

139°

15'

153°

9'

35°

11'

Weg 1 Braak

Weg 1 Rot

Ijmuiden

1 Friesenweg

PG-71290-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.6.44 - 30.6.44

Datum und Uhrzeit	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 1 - Vorkommnisse

AT

Skeds 96 Fdp

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16./30.6.1944.

Flottillenchef: Korv.Kapt. O p d e n h o f f

Taktische Gliederung:

S 176	Lt. z.S. (K.O.)	Stockfleth
S 177	Lt. z.S. (K.O.)	Boseniuk
S 180	Oblt. z.S.	Schlenck
S 181	Oblt. z.S.	von Stempel
S 182	Kaptlt.	Finger
S 190	Kaptlt.	Wendler

Flottillen-K.T.B. der Zeit vom 16.5. bis 30.6.1944 mit sämtlichen Unterlagen durch Feindeinwirkung in Verlust geraten, KTB's der genannten Zeitspanne nach Gedächtnis und Vergleich mit KTB des Führers der Schnellboote rekonstruiert. Die angegebenen Zeiten sind teilweise abgerundet.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41090./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE BACK
OF CARD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER
QUOTING REGISTERED NUMBER.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Lieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 2 - Vorkommnisse
16.6.44.		
19.32	Boulogne	Eingang Einsatzbefehl: FT 1803/100: 2. Sfl. Torp.Einsatz gegen Geleitverkehr Seine-Bucht, Schwerpunkt Qu BF 3618, 3642. Rückkehr Le Havre, R.-Bootsbunker. Falls Wetterlage T.-Einsatz nicht zuläßt, Le Havre verlegen. Funkschaltung SB II. F.d.S.
20.39		FT 2026/1: Kanal: NW - W 4, auffrischend 5, Sicht um 8 sm. Regenschauer. F.d.S.
23.16	Boulogne	Bunker abgelegt mit den Booten S 177, 181, 190, 180, angehängt S 175, 174 (4. Sfl.)
23.28		Molen auslaufend passiert. Ab Ansteuerungstonne auf Weg bis Pkt. 234. Von dort Fahrt 34 sm. Kurs 203°.
00.06	Qu 3356 r.o	Jabo-Angriff mit Bomben und Bordwaffen. Angriff abgewehrt, keine Ausfälle. Auf weiterem Vormarsch widerholte Anflüge.
00.16		FT 2357/4: 2. Sfl. Bei zeitgerechtem Eintreffen Operationsgebiet Durchbruch Cherbourg anheimgestellt. Bei frühzeitigem Auftreffen und Aufhalten durch Feindsicherung, falls noch zeitgerecht, Durchbruch dicht unter "Antifer" oder Rückkehr Boulogne. Dieppe nur notfalls. F.d.S.
00.25		Signal/8: Qu BF 3356 Flugzeugangriff. 2. Sfl.
01.17		Erneuter Bombenangriff, keine Ausfälle.
01.27	Qu 3359 l.u. sehr schlechte Sicht, keine Kimm.	Auf Grund Wetterlage war weiteres Operieren im befohlenen Quadrate unmöglich. Daher Rückmarsch nach Boulogne angetreten. Fahrt 34 sm, Kurs 16°.
02.39	Boulogne	Molen einlaufend passiert.
02.47		FT 0034/9:

Datum und Uhrzeit
02.58
03.05
06.00
17.6.44
20.50
21.09
21.20
18.6.44
18.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2. Sfl. Bei Absicht Durchbruch unter "Antifer", rechtzeitig Standortmeldung mit Kurs zur Unterrichtung Küste. Feuerschutz Küstenartillerie angefordert. F.d.S.
02.58	Boulogne	Alle Boote Bunker fest.
03.05		FT 0305/15: F.d.S. 03.00 Uhr alle Boote Boulogne ein. 2. Sfl.
06.00		Kurzbericht an F.d.S. abgesetzt.
17.6.44.		
20.50		Einsatz wie 16.6. FT 2050/34: F.d.S. Auslaufen wegen Wetterlage nicht möglich. Chef 2. Sfl.
21.09		FT 2052/33: Ostkanal: S 5-6, Boulogne 7, böig, vom Westen herum Windstärke abnehemend, Sicht 10 sm außerhalb einzelner Schauer. F.d.S.
21.20		FT 2120/35: 2. Sfl. Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
18.6.44.		
18.42	Boulogne	Verlegung nach Le Havre. FT 1823/52: 2. Sfl. Bei Überschreiten 0°, 30 Min.Ost, Standort, Kurs und Fahrt melden. F.d.S.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41290. /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

Zu beziehen vom Lordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.43		FT 2031/53: Ostkanal: NNO 4, Boulogne anfangs noch 5, böig Sicht 5-8 sm. F.d.S.
23.01	Boulogne	Bunker abgelegt mit den Booten S 177, 181, 190, 180, angehängt S 175, 174 (4. Sfl.)
23.27	NNO 5-6, Regenböen, schlechte Schattensicht,	Außenmole auslaufend passiert, Kurs 211°, Fahrt 34 sm.
01.30	Feuersicht 5-10 sm.	Kurswechsel auf 236°.
02.02		Gestoppt. Besteckvergleich ergibt Standort Qu BF 3617 M.o.
02.14		Weitermarsch mit Durchschnittsfahrt 15 sm.
02.40	Qu 3639	Signal/67: Mein Standort ist Qu BF 3639, Fahrt 20 sm, Kurs 240°. 2. Sfl.
03.10		Signal/68: 2. Sfl. Boote festgestellt. F.d.S.
03.14		Signal/66: 2. Sfl. Eigenen Standort melden. F.d.S.
03.15		FT 0305/69: 2. Sfl. Standort wahrscheinlich 2 sm nördlich des Weges. F.d.S.
03.57		Le Havre angesteuert.
04.05		Molen einlaufend passiert.
04.20	Le Havre.	Alle Boote Bunker fest.
19.6.44.		
22.23	Le Havre	FT 2015/72: Hoofden und Kanal: NO 5-7, böig, Sicht 9-8 sm. F.d.S.
23.25		FT 2303/73: 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit

20.6.4
21.35

21.45

21.6.4
22.15

22.6.4

21.52

23.12

23.37

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
190		Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft. F.d.S. S 167 wird von 9. Sfl. vorübergehend 2. Sfl. zugeteilt.
20.6.44. Qu 21.35	Le Havre	FT 1947/74: Zustand Hoofden und Kanal: NO 6-7, böig, See 4-5, Sicht 10-15 sm. F.d.S.
21.45		FT 2145/78: F.d.S. NNO 6-7, Kein Einsatz. Beladung mit Handnotbetrieb vorraussichtlich 24.00 Uhr beendet. Torp. Ergänzung ab 20.6. in Notbetrieb möglich. 2. Sfl.
21.6.44. 22.15		FT 2215/85: F.d.S. Kein Einsatz wegen Wetterlage. 2. Sfl.
22.6.44.		Mineneinsatz.
21.52	Le Havre	FT 2636/88: Kanal: NO - O 5, Cherbourg 6, See 4, Sicht 10 sm. F.d.S.
23.12		FT 2313/92: 23.30 Uhr mit 7 Booten Le Havre aus. Chef 2. Sfl.
23.37	Le Havre Bunker	abgelegt mit den Booten S 177, 180, 181, 190, 174, 175, 167

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in 'Glückstadt'
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 6 - Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
23.45		FT 2305/91: 20,00 Uhr Qu 3685 40 Transporter, 4 leichte Kreuzer, Begleitfahrzeuge und vermutlich 3 schwere Einheiten. F.d.S.	00.25
23.46		Molen auslaufend passiert.	00.35
23.57		Ab Ansteuerungstonne mit 20 sm Fahrt 299° gelaufen.	
00.05		Kurswechsel auf 261°.	00.46
00.18	Qu 3659 l.u.	Schatten in 230°, werden als 2 Zerstörer erkannt.	
		Vor Abgabe Torpedosalve drehen Zerstörer zu und schießen Raketen-L.G. Flottille wendet ab nach Norden und läuft dann mit 36 sm Fahrt nach Qu 3659 r.K.u. Erst nach dem Stoppen wird das Fehlen von S 190 bemerkt.	02.17 02.28
		Beim Angehen mit 3 Maschinen liegt erste Seezielsalve zwischen den Booten. S 190 erhält einen Treffer an Bb.Seite in Höhe des Seitenmotorenraumes. Leck von Ca. 2 Meter Länge und 3/4 Meter Breite in der Wasserlinie, Mittel- und Seitenmotorenraum angeschlagen. Boot kommt im Ablaufen zunächst noch auf Umdrehungen, sackt dann aber achteraus. Bb-Maschine saugt Wasser an und stoppt. Laufende Lg-Beleuchtung, Seeziel- und Fla.Masch.Waff.Beschuß. Auf Meldung L.M., daß Maschinen nur noch kurze Zeit laufen, auf wechselnde Kurse zwischen rw. 80 - 140° gegangen, um gedeckt durch Nebelwände ablaufender Boote eigene Küste zu erreichen. Stb.Maschine ausgefallen. Seezieltreffer in Heck und Abtlg. I. Zerstörer haben Boot vorübergehend verloren und schießen Lg nach NW. Mittelmaschine ausgefallen. Maschinen werden nicht wieder klar. Manoverierunfähiges Boot erneut im LG-Fächer und unter schwerem Beschuß. Zahlreiche 4 cm-Treffer auf Schutzschild 2 cm-Vierling, Kalotte und in Maschinenlüfter. Gefechtsentfernung ca. 2000 m. Keine Möglichkeit der Gegenwehr. Boot macht in allen Abteilungen Wasser. Darauf Befehl:	02.35 02.37 02.57 04.21 23.6.44 19.42 21.30

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		"Boot sprengen! Alle Mann außenbords!" Laufender Beschuß brennenden und sinkenden Bootes bis zur Detonation der Sprengpatronen.
00.25		Boot gesunken. Zerstörer passieren Untergangsstelle in 300 m Entfernung und drehen nach NW. –
00.35		Da Zerstörer Fühlung verloren haben, gestoppt. Zerstörer suchen mit LG's weiter nach den Booten.
00.46		Mit 9 sm Fahrt nach Westen gelaufen, um Besatzung S 190 zu suchen. Während der Suche werden mehrmals Schatten im Norden gesichtet.
02.17	Qu 3659 M.u.	Besatzung S 190 wird von S 177 und S 180 an Bord genommen.
		1 Mann gefallen, 3 Schwer-, 2 Leichtverwundete.
02.28		Da nach Bergung erneute Zerstörerjagd von Westen, mit Beladung Rückmarsch angetreten.
02.35		Signal/5: Erbitte Sanka. 2. Sfl.
02.37	Le Havre	Molen einlaufend passiert.
02.57		Boote Bunker fest.
04.21		FT 0421/15: F.d.S. 03.00 Uhr mit 6 Booten Le Havre ein. S 190 gesunken. 2. Sfl. Kurzbericht an F.d.S. abgesetzt.
23.6.44.		
19.42	Le Havre	FT 1902/20: 2. Sfl. Falls Minen an Bord, Einsatz gemäß FT 1430/48, sonst Torp.Einsatz nördliche Seine-Bucht. F.d.S. (FT 1430/48 nicht mehr vorhanden.)
21.30		FT 2114/25: Wetter Ostkanal: N 3-4, Sicht 10 sm, wechselnd wolkig. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.04		FT 2304/26: F.d.S. 23.30 Uhr mit 6 Booten Le Havre aus zur Minenunternehmung. 2. Sfl.
23.36	Le Havre	Bunker abgelegt mit den Booten 1. Gruppe S 177, 180, 181, 2. Gruppe S 175, 174, 167.
23.47	Wind Ost 1-2, See 1,	Molen auslaufend passiert.
23.54	c 1,	Ab Ansteuerungstonne 1. Gruppe nach Westen Qu 3658 angesteuert.
00.19		2 Schatten voraus in Sicht, die als Zerstörer auf N-Kurs erkannt werden.
00.20		Doppelschuß aller Boote. Zerstörer drehen auf Gegenkurs, Fehlschüsse. Signal/33: Qu BF 3658 2 Zerstörer. 2. Sfl.
00.37		Nach Qu 3658 l.o. gelaufen.
01.04	Qu 3658 l.o.	Beginn des Minenwerfens, Fahrt 12 sm.
01.10		Minenwerfen beendet. Rückmarsch angetreten.
01.15	Qu 3683 l.o.	3 MGB's kommen aus SO mit hoher Fahrt auf die Boote zu.
01.31		Signal/37: Habe Rückmarsch angetreten. 1. Gr. 2.Sfl. (Beide letzten Gruppen unklar.)
		Mit "Hart Bb." und "3 x A.K." abgedreht um Kollision zu vermeiden. Kurzer Feuerwechsel auf 100 m. Gute Trefferwirkung beobachtet. S 181 4 cm-Treffer in Bb.Lüfter.
01.48	Le Havre	Molen einlaufend passiert.
01.50		Signal/36: Habe Artillerietreffer. Habe Rückmarsch angetreten. Qu 3667 o.K.l. S 167, 175.
02.15	Le Havre Bunker	Alle Boote 1. Gruppe fest.
02.30		Signal/61: Qu BF 3667 l.K.M. alles klar. Verfügungssig-

03.0

00.45

00.56

01.08

03.00

24.6.

23.13

22.50

23.15

23.34

23.50

23.59

00.18

00.15

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nal 8. S 167, 175, 174.
03.00		2. Gruppe Bunker fest.
		2. Gruppe meldet:
	Qu 3641 u.	mit W-Kurs, Fahrt 15 sm Qu 3656 M.u. angesteuert.
00.45	Qu 3656 M.u.	In SW werden 2 Zerstörer auf N-Kurs gesichtet.
		Gestoppt, um Zerstörer vorbeizulassen.
00.56		Zerstörer drehen zu und eröffnen Feuer. Auf NO-Kurs abgelaufen und von Zerstörern gejagt. 10,5 cm Volltreffer Ruderhaus S 175. 2 Tote, 1 Verwundeter. Stb.Seite Ruderhaus weggerissen. Vorderer Brennstofftank durchlöchert.
01.08		Zerstörer verlieren Fühlung. Nach Le Havre eingelaufen.
03.00		2. Gruppe Bunker fest.
24.6.44.		Mineneinsatz.
23.13	Le Havre	FT 2247/49: 2. Sfl. Seine-Bucht ab 22.30 Mineneinsatz und Schiffszielbekämpfung. Weitermarsch 00.15 Antifer. F.d.S.
22.50		FT 2258/50: Absicht: 23.15 mit 5 Booten Le Havre aus. 2. Sfl.
23.15		Auslaufen auf Grund Helligkeit und LG's vor der Mole verschoben.
23.34		Bunker abgelegt mit den Booten S 177,180,181, 174,167.
23.50	Mäßige Sicht, Wind O-	Molen auslaufend passiert.
23.59	1, See 1, Süd über	Ab Ansteuerungstonne wegen mäßiger Sicht mit 15
00.18	West bis NW und N	sm Qu 3664 1.u. angesteuert. Gestoppt. Wegen
	schlechte Sicht. Schat-	starker Sichtverschlechterung Rückmarsch ange-
	tensicht unter 1000 m.	treten.
00.15	Dunst, keine Kimm.	FT 0015/56: Rückmarsch angetreten. Schlechte Sicht. 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.26		Fahrt 9 sm, Kurs 200°.
00.31		Fahrt 15 sm, Kurs 180°.
01.06	Le Havre Molen	einlaufend passiert.
01.21		Alle Boote Bunker fest.
25.6.44. ab 23.00		Sofortbereitschaft
26.6.44. ab 23.30		Sofortbereitschaft
27.6.44.		
23.41	Le Havre.	Bunker abgelegt mit den Booten.
23.52		Molen auslaufend passiert mit 8. Sfl.
00.01		Signal/27:
		S 145
		Funkortungsziel Qu BF 3637, Kurs SO.
		F.d.S.
00.04		Signal/28:
		8. Sfl.
		Funkortungsziel QU BF 3652 r.o.
		F.d.S.
00.14		Signal/29:
		8. Sfl.
		Funkortungsziel 1 Qu BF 3652 Ost.
		Ab Ansteuerungstonne mit 38°, Fahrt 12 sm
		Kap D'Antifer angesteuert.
00.40	Qu 3664 r.M.	Stopp. Kap D'Antifer Stb. voraus.
00.42	NW-N Regenwand mit sehr schlechter Sicht. Im Westen klare Kimm	2. Sfl. nach Westen entlassen. Fahrt 9 sm, Kurs 274°. Höhere Fahrtstufen wegen starkem Seegang nicht möglich.
		1 Geräuschmine detoniert.
01.38	Qu 3656 1.u.	Gestoppt, Schatten in 300°. Schatten Stb. voraus wird als Zerstörer erkannt, der mit

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		spitzer Silhouette von NNW kommt. Entfernung 1500 m.
00.43		Signal 30: Funkortungsziel 1 00.30 Uhr BF 3556 r.o., Kurs südl. F.d.S.
		Signal muß heißen: BF 3656.
01.35		Signal/33: Qu BF 3661 u.K.M. Zerstörer von Westen. 8. Sfl.
		Signal/41: Habe Rückmarsch angetreten. 2. Sfl.
01.42		Mit Fahrt 32 sm, Kurs 130° abgelaufen. Zerstörer läßt sich bis Qu 3667 l.o. nicht abschütteln. Das angeforderte Feuer der Küstenbatterien bringt sofort gute Entlastung. Zerstörer dreht nach Westen ab.
02.20		FT 0220/42: Gorilla stoppen. 2. Sfl.
02.30	Qu 3667 M.1.	Wegen weiterhin zunehmender Sichtverschlechterung und stärkem werdendem Seegang mit Kurs 175° Rückmarsch angetreten.
02.55	Le Havre	Molen einlaufend passiert.
03.17		Alle Boote Bunker fest.
28.6.44.		
20.10		FT 2010/44: Luft vermint 00.30 Uhr BF 3672. Ein- und Ausflüge Trouville. F.d.S.
22.37		FT 2237/47: Bedeutung: Verfg.Signal 4 ab heute MNO Le Havre. MNO Le Havre.
23.30		FT 2331/26: F.d.S. 23.32 Kr.8.,2.Sfl. mit 4 Booten Le Havre aus nach NW. Rückkehr jederzeit. Chef 8. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 12 - Vorkommnisse
00.14		Signal/49: Fk.Ortungsziel Qu BF 3653. F.d.S.
00.43		FT 0011/50: Funkortungsziel ein großes Zäel BF 3652 M.u. F.d.S.
		FT 0025/51: F.d.S. Einsatz abhängig von Sichtentwicklung. Entscheidung 01.00 Uhr. Sonst Sofortbereitschaft Chef 8. Sfl.
01.13		FT 0102/52: 2.,8.Sfl. um 01.00 Uhr ausgelaufen. Chef 8. Sfl.
01.23	Le Havre	Bunker abgelegt zum Mineneinsatz.
01.32	Molen	auslaufend passiert.
01.33		Signal/54: Funkortungsziel, Zerstörer Qu BF 3653 M.u. F.d.S.
01.40		Ab Ansteuerungstonne, Fahrt 32 sm, Kurs 0°.
01.55		FT 0150/56: BF 3657 M. Zweiter Zerstörer ortet U-Boote bei Etretat. F.d.S.
01.56		Kurs 273°.
01.59	Qu 3656 1.u.	Kurswechsel auf 261°, Fahrt 15 sm.
02.09		Signal/57: Funkortungsziel Qu BF 3658 r.o. OMS Normandie.
02.11		1. Mine geworfen. Grundkurs 90°, Fahrt 32 sm
02.25		Signal/58: Habe Rückmarsch angetreten. Zusatz Nord. 2. Sfl.
0227		Signal/59: Zerstörer Qu BF 3653 1.u., Boote festgestellt F.d.S.
02.38		Minenwerfen beendet. Kurs 90°, Fahrt 32 sm.
02.44		Kurs 120°.
03.01		Fahrt 34 sm. Kurs 178°.
03.14		Molen einlaufend passiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.14		FT 0301/60: F.d.S. 03.00 Uhr ein. 8. Sfl.
03.23		FT 0315/61: F.d.S. 03.25 Uhr ein. 2. Sfl.
03.31		Alle Boote Bunker fest.
28.6.44. 23.48		FT 2348/68: Kein Auslaufen wegen schlechter Sicht und Regen. Entscheidung bis 01.00 Uhr. Sonst bleibt Sofortbereitschaft. Chef 8. Sfl.
00.58		FT 0058/69: F.d.S. Kein Einsatz wegen Gewitter, Wolkenbänke, schlechte Sicht. Sofortbereitschaft. Chef 8. Sfl.
01.37		FT 0137/71: S 130 Auslaufen entfällt, halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
30.6.44. ab 23.00		Kein Einsatz. Sofortbereitschaft.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

PG-71291-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.8.44 - 15.8.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 1 - Vorkommnisse

Gkdos 179402a
9155
Anla 3 zu Gkdos.

Geheime Kommandosache !

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1./15.8.1944.

Flottillenchef: Korv.Kapt. Opdenhoff.

Taktische Gliederung:

S 174	Kaptlt.	Wendler
S 176	Lt. z.S. (K.O.)	Stockfleth
S 177	Lt. z.S. (K.O.)	Boseniuk
S 180	Oblt. z.S.	von Stempel
S 181	Oblt. z.S.	Schlenck

mit 5 Wegekarten.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71291 /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 SLIP OF PAPER
C O :

Anl. Nr. 2 zu 1/Skl 35908/4 Kg Kdos

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
18.1944.			
14.32	Le Havre	Eingang Einsatzbefehl: FT 1422/45: 1) 1.Gr. 6.Sfl. Dieppe wie gestern nach Le Havre verlegen, auch bei ungünstigem Wetter 2) 2., 6.Sfl. Le Havre Torp.Einsatz gegen Schiffe und Zerstörer in Seine-Bucht. F.d.S.	19.00
		Absicht abgesetzt: FT 1915/56 KWK: 2. Sfl. mit 4 Booten, 2.Gr. 6. Sfl. mit 2 Booten 22.45 Le Havre aus. 2. Sfl. Qu 3664 Absprung nach Westen 6. Sfl. von Ansteuerungstonne nach Westen. Rückmarsch in 3 Rotten. Chef 2. Sfl.	19.15
		FT 2317/60 KWK: Schlechte Sicht, keine Kimm. Auslaufen 2. Sfl. und 2. Gr. 6. Sfl. entfällt. Halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.	20.10
		FT 2322/36: 2., 6. Sfl. kein Einsatz wegen ungünstiger Sicht. 1.Gr. 6. Sfl. verlegt wie befohlen Dieppe - Le Havre. Bis Einlaufen Le Havre Boote halbstündige Bereitschaft. F.d.S.	20.25 20.35
2./3.8.44.			
16.04	Le Havre	Eingang Einsatzbefehl: FT 1636/66: 2., 6. Sfl. MNO Le Havre für Einsatzstab Dackel vom F.d.S.: 1) 3 Boote 6.Sfl. Dackeleinsatz unter Abstimmung auf Einsatzstab Böhme. Falls Möglichkeit, S 79 mit einsetzen. 2) Übrigen Boote 2.,6.Sfl. Diversionseinsatz für Kleinkampfmittel gem. Absprache mit Einsatzstab Böhme. Absichten melden. Ei	22.33 23.30

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		zelheiten durch Fs. Verzögerung weren Leitungsstörungen. 3) Falls Einsatz Kleinkampfmittel 2./3.8. entfällt, 2., 6.3fl. normaler Einsatz östl. und nordöstl. Seine-Bucht.
19.00		Bombenangriff auf Le Havre. 2. Sfl. keine Ausfälle. 6. Sfl. S 39, S 114 gesunken, S 91 schwer beschädigt, keine Personalverluste.
19.15		Absicht abgesetzt: FT 1915/5 KWK: 2. Sfl. mit 4 Booten 01.30 Le Havre aus nach Westen. Rückkehr in 2 Rotten. Falls Wetterlage mit schlechter Sicht 22.15 Uhr aus. Zum Dämmerungsstich Qu 3658. Danach Rückmarsch. 6. 3fl. mit 5 Booten 01.15 Uhr aus nach Westen. Chef 2. Sfl.
20.10		FT 1918/58: Absicht gem. Rücksprache Böhme - 2.Sfl. in 2 Rotten Ablenkung für Kleinkampfmittel von 0230 bis 04.00 im Qu 3658 und 3657. Da Adssicht auf Torp.Einsatz wegen nebelartigen Dunstes sehr gering, 6.Sfl. mit 5 Booten (16 Torpedos) Dackel-Einsatz. Chef 2. Sfl.
20.25		Eingang Einsatzanweisung gem. F.d.S. Gkdos 206 A 1 Chefsache.
22.55		FT 2243/60: 2.,6.Sfl., Einsatzstab Dackel über MNO Le Havre vom F.d.S.: Dackeleinsatz wichtiger als Diversionseinsatz, Diversionseinsatz nur, falls Dackelbeladung nicht durchführbar.
22.33		FT 2233/41: Dämmerungseinsatz 2.Sfl. entfällt, ungünstige Sichtverhältnisse. Chef 2. Sfl.
23.30		FT 2314/67: Dackeleinsatz entfällt wegen Zerstörung Beladeмöglichkeit durch Bombenangriff. Einsatzstab Dackel.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY AND ITS REPOSITORIES
P.G. 71291
NO MARK OR WRITING SHOULD BE MADE ON IT, BUT ITS CONDITION SHOULD BE NOTED ON THE RECORD OR CHECKING SLIP ON WHICH IT IS QUOTED. IF DAMAGED OR SOILED REPORT TO CUSTODIAN OF PAPERS.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
02.00	Le Havre	Bunker abgelegt mit den Booten S 176, 180, 174, 181.
02.15		Signal/68:
		Funkortungsziel 1 02.00 Uhr BF 3682 r.u.
		MNO Le Havre.
02.24		Signal/69:
		Funkortungsziel 2 01.40 BF 3655 l.u.
		02.00 Fühlung verloren.
		MNO Le Havre.
02.31		Signal/70:
		Funkortungsziel BF 3654 r.u.E.
		MNO Le Havre.
02.32	Wind NO 2-3, See 1-2, Sicht 1000 m.	Ab Ansteuerungstonne mit 34 sm, Kurs 295° Qu 3659 r.u. angesteuert. Von dort weiter mit Kurs 270°.
02.40	Qu 3659 M.u. Sichtver-	Fahrtverminderung auf 15 sm.
02.55	besserung auf 1 sm,	Signal/71:
	starke Dünung aus Nord.	Funkortungsziel 1 BF 3682 r.u., Funkortungs-
		ziel 2 BF 3655 l.u.
		MNO Le Havre.
02.53		Kursänderung auf 310°, da im Fu.M.B. im West
		sich eine MGB-Gruppe abzeichnet, deren Laut-
		stärke schnell zunahm. Ich wollte mit dieser
		Kursänderung den Feind vor den Mond bekommen.
02.59	Qu 3658 M.u. NO 3, See	Im Westen 3 Schatten mit großem Abstand gesi
	2-3, Sicht 1-2 sm.	tet. Schatten werden als sehr große MGB's er-
		kannt, die an die Flottille heranstaffeln.
0.301		Fahrt 12 sm, Flottille eröffnet Feuer auf 10
		m. Zahlreiche Treffer werden erzielt. Da Boot
		im Seegang stark schlingern 3 dez. nach Stb.
03.04		geschwenkt um gegen die See anzulaufen. MGB's
		Nebeln und drehen nach Westen ab. S 180 durch
		ersten Feuerwechsel Treffer Mittelmaschinen-
		raum (Kaliber bei nachträglicher Untersuchu
		der Splitter etwa 7,5 cm). Ölbetriebsbehälte
		zerstört. Maschine bleibt bedingt klar.
		S 181 Durchschuß durch Panzerkalotte. (Kali-
		ber 7,5 cm).
03.06	Qu 3658 u.K.r.	Nach Süden gelaufen.

Datum und Uhrzeit	A S
03.15	
03.20	Q
03.25	
03.25	W
03.31	l
03.35	
03.38	
03.47	
03.55	
04.05	
04.05	Qu
	Si

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.15		Signal/72: Boote festgestellt, noch kein Feindansatz. F.d.3.
03.20	Qu 3658u.K.r.	2 MGB's kommen aus SW mit hoher Fahrt auf Boote zu Eigene Fahrt 9 sm. Flottille eröffnet Feuer auf 800 m. Gute Trefferwirkung beobachtet. Auf 1 MGB Stichflamme und kurzer Brand. MGB's drehen wiederum nach Westen ab.
03.25		Signal/73: Funkortungsziel 1 3682 r.u. MNC Le Havre.
		Eigene Boote setzen erstmalig 12 RAG Sprenggranaten (800 m) und RAG LG's ein. Granaten liegen zum Teil gut am Ziel. Moralische Wirkung auf Feindboote scheint gut. Reichweite LG's zu gering. Erreichen nur Gegenblendwirkung.
03.25	Wind NO 3, See 3, Sicht 1 sm	Mit Nordkurs bis Qu 3658 M.r. gelaufen.
03.31		Signal 74: Funkortungsziel BF 3654 r.u. MNO Le Havre.
03.35		Signal 75: Funkortungsziel 1 BF 3682 M Kurs Nw MNO Le Havre.
03.38		Signal 76: BF 3653 MGB. 2. Sfl.
03.47		Auf Gegenkurs gegangen. Nach Süden bis Qu 3658 M.u. gelaufen.
03.55		Signal 77: Feind westl. ist MGB-Gruppe. F.d.S.
04.05		Signal 78: Funkortungsziel 1 BF 3682 M.o. MNC Le Havre.
04.05	Qu 3658 M.u. Sicht 1000 m	Aus Westen laufen mehrere MGB's und anscheinend ein größeres Fahrzeug auf Flottille zu. Flottille eröffnet Feuer auf 800 m. Entfernung verringert sich auf 400 m unter laufender Verwendung von LG's liegen eigene Boote im starken Maschinenwaffenfeuer des Gegners, während Wir-

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
		kung eigener Waffen nur unvollkommen beobachtet werden können. Durch Treffer im Masch.Ra S 180 zwei Maschinen ausgefallen, dadurch kommt S 174 schnell auf, läuft an Bb Seite von S 180 vorbei, kann durch "Hart Stb" ein Heranschlagen des Hecks vermeiden, kommt dadurch aber in Rammposition zum Führerboot. S 174 versucht mit "Hart Bb, 3 x A.K." noch vom Führerboot freizukommen. Führerboot stoppt.	04.29 04.53 05.1o 05.15
04.06	Qu 3658 M.u.	Kollision S 174, S 176. S 174 achtere Stb. Reeling eingedrückt.S 176 Back an Bb.-Seite über Wasserlinie eingedrückt. Die Lage war durch sehr stark Schwarzqualmen von S 180 und durch Abschießen von RAG so unübersichtlich, daß ich keinen der beiden Kommandanten einen Vorwurf bei der Ramming machen kann. Unter diesen Umständen mußte ich das Gefecht abbrechen. Unter Nebelverwendung nach Osten gewendet, S 180 als vorderstes Boot, die anderen Boote zur Abschirmung und Feuerschutz nach Westen im Halbkreis herausgesetzt. Feind folgt unter laufendem LG- und Masch.Waff. Beschuß, stößt aber nicht durch unsere Nebelwand durch, und er erzielt keine weiteren Treffer. Nach kurzer Zeit meldet S 180 zwei Maschinen wieder klar. Mit Durchschnittsfahrt 22 sm Rückmarsch angetreten.	06.07 3.8.44 15.44
		Bei den Gefechten wurden verschossen: 4 cm: 160 Schuß 2 cm: 2300 " MG: 3500 " LG: 5 Stück RAG: 8 Stück Granaten	00.00 4.8.44
04.15		Signal 79: (unklar).	14.50
04.19		Signal 80: Erbitte 2 Sanka. 2. S.Fl.	
04.20		Signal 81: . Funkortungsziel 2 BF 3658 r.o., Kurs südost-	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		wärts. MNC Le Havre.
04.29		Signal 82: Rückmarsch angetreten. 2. Sfl.
04.53		Le Havre Molen einlaufen passiert.
05.1o	Le Havre	Alle Boote Bunker fest.
05.15		FT 515/68 KTK 2. Sfl. 05.oo Uhr Le Havre ein, Chef 2. Sfl.
06.07		Signal 83: (unklar). Personalausfälle 3 Schwerverwundete, 4 Verwundete, darunter Kommandant S 18o. Alle Boote Trefferschäden von Maschinenwaffenbeschuß, S 18o und S 181 je einen 7,5 cm - Treffer durch den auf S 181 Kalotte durchschlagen ist. S 176 durch Kollision Bb.Vorschiff stark eingedrückt a.K.B. Erfahrungen: Eine Flottille muß bei einem Artilleriegefecht, auch wenn sie wie in diesem Falle Gefechtsberührung mit MGB's sucht, stets mit allen Maschinen mindestens 15 sm laufen.
3.8.44 15.44	Le Havre	FT 1527/8o: 2., 6. Sfl. mit 3 Booten ab 23.oo Sofortbereitschaft. Falls Böhme Einsatz beabsichtigt, Diversionseinsatz beabsichtigt, wenn Sicht besser als vergangene Nacht. F.d.S.
oo.oo		FT/ 9: Torp.Einsatz 2., 6. Sfl. entfällt wegen ungünstiger Sicht, halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.
4.8.44 14.5o	Le Havre	Eingang Einsatzbefehl, FT 1434/4 2.,6. S.-Fl., Einsatzstab Dackel: 2., 6. S.-Fl. mit allen verfügbarem Booten Dackeleinsatz nach Anweisung Dackeleinsatzleiter. F.d.S.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18
Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 8 - Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
23.55		FT 2350/66 2. S.Fl. mit 4 Booten, 6. S.Fl. mit 2 Booten 24.oo Uhr Le Havre aus nach Westen. Rückkehr	19.26
		geschlossen. Chef 2. S.Fl.	
oo.55	Le Havre Wind N 3-4, See 3, mäßige Sicht.	Durch Verzögerungen in der Beladung Bunker al gelegt mit den Booten S 176, 180, 174, 181,	23.46
o1.36	Weiße Abschußtonne	97, 79. 1. Schuß vom Führerboot gemäß Anweisung Dack	
o2.34	3667 1.ü.E.	einsatzleiter. S 79 schießt letzten Torpedo, Schießen beendet	00.15
02.37		Dumpfe Detonation 500 m südl. Ansteuerungs- tonne, schwarzer Rauchpilz, wahrscheinlich	00.36
		eigener Torpedo.	
02.40		Rückmarsch angetreten.	
03.15		Alle Boote Bunker fest.	00.38
03.30		FT 0322/7 KWK: 2.,6.Sfl. mit 6 Booten 03.15 Uhr Le Havre ei	
		Chef 2. Sfl.	00.45
04.45		Ausgang FT: F.d.S. Von 01.37 bis 02.34 24 Dackel gem. Anweisun	
		Dackeleinsatzleiter geschossen. 02.37 Uhr 1 Torpedodetonation 500 m südl. Ansteuerungsto	00.45
		Chef 2. Sfl.	00.52
			00.55
5.8.44.			
18.50	Le Havre	Eingang Einsatzbefehl: FT 1835/29:	01.15
		6., 2. Sfl., Einsatzstab Dackel. In Abänderung Einsatzbefehl 1) 3 Boote 6. Sfl. mit 12 Torpedos Dackelein-	01.20
		satz nach Weisung Dackeleinsatzleiter. 2) 3 Boote 2. Sfl. Torp.Einsatz gegen Schiff	01.23
		und Zerstörer Seine-Bucht. F.d.S.	
14.50		FT 1341/12: 2., 6. Sfl. rottenweise Torp.Angriff Seine-	01.26

Zu beziehen durch Auslieferungsstel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Bucht. F.d.S.
19.26		FT 1852/34 KWK: Absicht: 2. Sfl. mit 3 Booten 22.45 Le Havre aus. Ab Ansteuerungstonne nach NW. Chef 2. Sfl.
23.46		FT 2308/46 KWK: Starke Dunstbildung, keine Kimm. Sofortbereitschaft. Auslaufen bei Sichtverbesserung. Chef 2. Sfl.
00.15	Le Havre	Bunker abgelegt mit den Booten S 180, 181, 174.
00.36		Molen auslaufend passiert. Auf Weg zur Ansteuerungstonne fällt kompaß auf S 180 aus. Chef steigt auf S 174 über.
00.38		Signal/39: Funkortungsziel 3 BF 3652 r.M. MNO Le Havre.
00.45		FT 0017/52: 2. Sfl. mit 3 Booten 00.15 L. Havre aus nach NW. Chef 2. Sfl.
00.45		Signal/40: Funkortungsziel 2 BF 3655 l.u. MNO Le Havre.
00.52	Wind NO 3, See 2-3, Sicht 2-3 sm, nach Westen zunehmend auf 5 - 8 sm.	Ab Ansteuerungstonne mit 34 sm Qu 3655 r.o. angesteuert.
00.55		Signal/41: Funkortungsziel 4 BF 3657 r.u. MNO Le Havre
01.15		Signal/42: Funkortungsziel 2 Qu 3655 l.M. MNO Le Havre
01.20	Qu 3655 r.o.	Da Zerstörer in Qu M.l. gemeldet war, bis Qu 3652 r.u. auf altem Kurs weiter gelaufen.
01.23	Qu 3652 r.u.	Im Norden 1 MGB-Gruppe mit Westkurs. Da wir für die MGB's im Mond standen, über Süden, dann nach NO ausgewichen, um nördl. von den MGB's nach Westen durchzubrechen, Kurs 60°, Fahrt 34 sm.
01:26		

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.28		Signal/43: Funkortungsziel 3 BF 3653 1.o. MNO Le Havre.
01.29	Qu 3653 1.K.u.	3 MGB's aus SO laufen auf Flottille zu. Darauf nach Nord gedreht. Während Feuerwechsel kommt ein Zerstörer mit hoher Fahrt aus No. Auf 1000 m Feuer eröffnet. Zerstörer schießt mit Schrappnells und Fla.-Waffen, ohne Trefferwirkung zu erzielen. Zerstörer hat anscheinend nicht die volle Übersicht, wer Feind und Freund war. Während des Gefechts nach Westen gedreht und unter Nebelverwendung
01.32		über Süd nach Osten abgedreht. Zerstörer stellt Feuer ein. Während des Ablaufens dauernd eine MGB'Gruppe achteraus.
01.41		Nach Norden gedreht. MGB's halten weiter Fühlung.
01.42		Signal/55: 1 Zerstörer, 6 MGB'S BF 3655 Me. 2. Sfl.
		MGB's lassen sich trotz vorübergehender AK-Fahrt und Legen einer Nebelwand nicht abschütteln.
01.44		Signal/44: 2. Sfl. BF 3655 r.o. Boote festgestellt. Feind setzt an. F.d.S.
01.51		Da bei laufendem Fühlunghalten der MGB's ein Operieren nach Westen zwecklos erscheint, nach SO abgelaufen.
01.55		Signal/46: Funkortungsziel 6 BF 3653 1.u. MNO Le Havre.
02.00	Qu 3661 M.u.	MGB's kommen außer Sicht. Sämtliche gesichtete Feindfahrzeuge, sowie Funkortungsziele 2 und 3 hatten sich im Fu.M.B. nicht abgezeichnet. Wegen alarmierter Abwehr auf Weg Karo nach Süden gelaufen, um von Ansteuerungstonne noch mals nach Westen vorzustoßen.

Datum und Uhrzeit	Ang See
02.06	
02.14	
02.19	Qu
02.20	
02.27	
02.28	
02.31	
02.46	
02.47	
02.50	
02.55	
02.58	
03.04	
03.33	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
02.06		Signal/47: 2. Sfl. Feind hat Fühlung verloren BF 3661 1.u. F.d.S.
02.14		Signal/48: Funkortungsziel 4 BF 3661 o.k.r. MNO Le Havre.
02.19	Qu 3664 M.u.	ES-Austausch mit Vp-Booten.
02.20		Im Süden Artilleriegefecht beobachtet. In der Annahme, das es sich um die 6. Sfl. handelt, darauf zu gelaufen. UK-Verkehr mit 6. Sfl., der plötzlich abreist.
02.27		Signal/49: Funkortungsziel 4 2. Sfl.
02.28		Im Süden 3 Schatten gesichtet, die als MTB's mit ~~Masch~~ Mast erkannt werden. MTB's drehen im gutliegendem Feuer nach Westen ab.
02.31		Signal/50: Funkortungsziel 4 BF 3637 u.K.M. MNC Le Havre.
02.46		Signal/51: BF 3691 1.o. 3 MGB's 2. Sfl.
02.47		Gestoppt. Zum erneuten Angriff auf Gegenkurs gegangen, dann nach Norden gelaufen, um dem Gegner, der laufend zu sehen war, aus dem dunklen Horizont anzugreifen.
02.50		Signal/52/ 2. Sfl. Eigenen Standort melden. F.d.S.
02.55		Signal/53: Mein Standort ist BF 3667 1.u. 2. Sfl.
02.58		Signal/54: Funkortungsziel 1 BF 3682 1.o. MNO Le Havre.
03.04		Gestoppt. MTB's außer Sicht.
03.33		Signal/55:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
		Funkortungsziel 2	04.44
		2. Sfl.	
03.38		Signal/56:	
		Funkortungsziel 2 BF 3655 l.u.E.	
		MNO Le Havre.	
03.40		Da Zeitmangel erneuten Angriff nicht mehr zu-	
		ließ, Rückmarsch angetreten.	7.8.44
03.47		Signal/57:	
		Funkortungsziel 5 BF 3654 M.u.	
		MNO Le Havre.	
03.51	Le Havre.	Molen einlaufend passiert.	18.00
03.59		FT 351/58:	
		F.d.S.	
		04.10 alle Boote Le Havre ein.	
		2. Sfl.	
04.10		Alle Boote Bunker fest.	
			23.00
6.3.44.			
14.32	Le Havre	FT 1414/30:	
		2., 6. Sfl., Einsatzstab Dackel:	
		Gleicher Einsatz wie für gestern.	01.50
		F.d.S.	
16.44		FT 1628/34:	
		Le Havre-Boote auf Grund KB-Lage 2. Sfl. heu	
		nur Dackeleinsatz mit 3 Booten nach Anweisun	
		Einsatzleiter. Hierfür S 174 6. Sfl. zugete	
		F.d.S.	3.8.44
22.45		FT 2209/97 KWK:	14.25
		2.,6.Sfl. mit 3 Booten 01.30 Le Havre aus zu	
		Ansteuerungstonne. Rückkehr ab 03.00 Uhr.	
		Chef 6. Sfl.	
01.52		Bunker abgelegt mit den Booten S 174, 176, 7	
		Führung/ Kommandant S 174, Kaptlt. Wendler.	19.31
02.26	Weiße Abschußtonne	S 174 schießt 1. Torpedo.	
	Qu 3667 l.u.E.	Schießen planmäßig nach Dackeleinsatzleiter.	
02.50	Wetter Wind WNW 1-2,	Schießen beendet. Rückmarsch angetreten.	
03.11	See 1, c 7, Sicht 2-3	Mole einlaufend passiert.	23.10
03.25	sm.	Alle Boote Bunker fes .	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
04.44		FT 0337/35 KWK: 2.,6.Sfl. mit 3 Booten 03.15 Le Havre ein. S 174.
7.8.44.	. . .	
	Le Havre	Einsatzbefehl: 2.Sfl. mit einer Rotte Torp.Einsatz gegen Zerstörer und Schiffe östl. Seine-Bucht. F.d.S.
18.00		Absicht abgesetzt: 2. Sfl. mit 2 Booten 22.30 Le Havre aus auf Weg Karo nach Qu 3662 von dort Absprung nach N. Zusatz für F.d.S.: Von Qu 3635 nach Westen. Chef 2. Sfl.
23.00		Ausgang FT: Starke Dunstbildung, keine Kimm. 2. Sfl. Sofortbereitschaft. Auslaufen bei Sichtverbesserung. Chef 2. Sfl.
01.50		Ausgang FT: Keine Sichtverbesserung. Auslaufen entfällt. Halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.
3.8.44 14.25	Le Havre	FT 1413/56: 2., 6.Sfl. rottenweise Torp.Einsatz gegen Zerstörer in Abhängigkeit Sichtentwicklung. Dackeleinsatz erst wieder nach Eintreffen neuer Torpedos. F.d.S.
19.31		FT 1916/98: Chef 2.Sfl. mit 3 Booten Dackel-Einsatz da Nachschub eingetroffen und heute 1o T 3 D klar. F.d.S.
23.1o		FT 22.25/66: KWK 2., 6. Sfl. mit 3 Booten o3.15 Le Havre aus

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18
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
z		zur Ansteuerungstonne. Rückkehr gegen 04.30 Uhr.	00.09
		Chef 2. Sfl.	
03.18		Bunker abgelegt mit den Booten S 174,180,79	
03.23		FT 0316/16: BP 3667	00.10
03.31		Molen auslaufend passiert. VP-Boote Gefecht mit feindlichen S-Booten. F.d.S.	00.11
03.55	Qu 3667 1.u.E.		
03.59	Wind WNW 1-2, See 0-1. Sicht 2-3 sm,c7,kurze Dünung.	S 174 schießt 1. Torpedo. Während des Schie liegt Feuer deutscher Küstenartillerie auf MGB's im NW. Mit MGB's keine Gefechtsberührun	
n			00.17
04.20		Schießen beendet.	00.40
04.35		Mole einlaufend passiert.	00.42
04.49		Alle Boote Bunker fest.	
05.00		FT 0500/15: KWK	
		2., 6.Sfl. 04.45 Uhr Le Havre ab.	
		S 174.	00.48
			01.20
9./10.8.44 Le Havre		Eingang Einsatzbefehl FT 1422/66:	01.42
14.45		1) 2 Boote 2. Sfl. u. S 79 Dackeleinsatz nach Anweisung Einsatzleiter.	
		2) 1 Rotte Torp. Einsatz gegen Zerstörer wie für 7.8. vorgesehen.	01.58
		F.d.S.	
18.58		FT 1828/42 KWK:	
		Absicht:	02.03
		2 Boote 2.Sfl. 22.45 Le Havre aus nach Norden	
		3 Boote 04.00 Le Havre aus nach Westen.	02.05
		Chef 2. Sfl.	
22.31		Der Führer der Rotte Kptlt. Wenker meldet:	
		Bunker abgelegt mit den Booten S 174,181	
22.59		Signal / 26:	
		Funkortungsziel 2 BP 3658 1.M.	
		MNO Le Havre	
23.02	Wind WNW 2, See 1-2, lange Dünung,Sicht 2-3 sm.	Ab Ansteuerungstonne auf Weg Karo und Weg He bis Qu 3639 1.u. wegen mäßiger Sicht mit 15	02.23
		20 sm gelaufen.	02.18
23.39		FT 2332/27:	
		Ab 23.00 eigene Nachtjagd im Le Havre Raum. Schwerpunkt Antifer. F.d.S.	02.21

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.09		FT 2359/22: Eigenes U-Boot 23.00 Le Havre aus mit 7 sm nach Norden. MNO Le Havre.
00.10		Auf Grund Sichtverbesserung Fahrterhöhung auf 34 sm.
00.11		Beabsichtigtes Signal: "Mein Standort ist BF 2633 r.K.u., Fahrt 34 sm S 174" wird von Leitstelle nicht gehört.
00.17	BF 3639 l.u.	Vom Weg nach Norden abgesprungen.
00.40	Qu 3633 u.K.l.	Kurs 300°.
00.42		FT 0021/30: Gegner meldet wahrscheinlich 3 R.-Boote gestopp Qu BF 3667 M. F.d.S.
00.48	Qu 3632 l.M.	Mit 270° nach Qu 3622 M.
01.20	Bei weißer Blitztonne (Wiederkehr 5 sec.)	Mit 249°, Fahrt 34 sm auf Geleitweg in Kanal 7 eingedreht.
01.42	Qu 3624 l.o.	Im Norden Tonne mit gleicher Kennung. Kurs 170°, Fahrt 34 sm. Weitere Tonnen im Süden in Linie.
01.58	Qu 3627 M.l.	Bb.querab Tonne mit weißen Einzelblitzen, Wiederkehr ca. 1 sec. (Fummeltonne). Nächste Tonne (weiß Blitz, ca. 5 sec. Wiederkehr) in 180° Kurs 180
02.03	Qu 3627 u.K.l.	In 150° Abstand ca. 3 sm 2 Zerstörer mit westlichem Kurs.
02.05		Gestoppt. S 174 schießt T V mit Gegnerfahrt 10, Lage 40, Entfernung ca. 4000 m. Nach 3 1/2 Min. Laufzeit T V - Schuß S 181, Gegnerfahrt 10, Lage 50, Entfernung 3000 m. Zerstörer erhöhen die Fahrt auf 15 - 20 sm und drehen zunächst auf Lage 20 bis 30 zu. Nach 3 maligem ES-Anruf "N" unter LG- und Seezielbeschuß von Zerstörer nach Osten gejagt.
02.23	Qu 3628 M.	Zerstörer kommen auser Sicht.
02.18		Signal/32: Funkortungsziel 3 BF 3655 M. MNO Le Havre.
02.21		Signal/33:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
S 1		S 174 eigenen Standort melden. F.d.S.
		Da Boote auf Geleitweg entdeckt waren, weiterer Vorstoß auf Landekopf aussichtslos. Dahe von Westen auf Position 3 (Qu 3629 und Qu 3653) operiert.
02.29		Mit Signal/34: "Funkortungsziel 3 S 174" Ortungsergebnisse angefordert.
02.35	Qu 3653 M.o.	Bombenangriff durch Jabo. Bombe detoniert m hoher Brizanz im Kielwasser S 181. Keine Aufälle.
02.35		Signal/35: Feind SO 3, F.d.S.
		Nach Bombenwurf laufende Überflüge mit Bordwaffenbeschuß durch mehrere Jabos. Unterlaufender starker Fahrt- und Kursänderung auf eigene Küste zugelaufen um in Bereich eigener Küstenartillerie und Vp.-Boote zu kommen.
		Bereitschaftsspind vorderer 2 cm auf S 181 brennt. S 181 schießt Bb.Torpedo wegen Brandgefahr. Da beide Boote verwundete und zahlreiche Treffer haben, mit 36 sm Rückmarsch.
02.41		Signal/36: Funkortungsziel 3 BF 3655 l.u. MNO Le Havre.
03.04		Signal/38: Mein Standort ist BF 3661 M, Kurs S. S 174.
03.08		Eigene Vp.-Boote Stb. voraus. Zwischen Land und Vp.-Booten nach Süden gelaufen. Dabei gemeinsam mit Vp. (Abstand etwa 100 m) Jabo-Angriff abgewehrt, gleichzeitig mehrmals ES-Austausch. Nach Passieren von 4 Vp.-Booten von 5. Boot KFK mit 2 cm beschossen. S 174 Treffer in der Back. Nach Schießen ES-Patrone und Abgabe Not- ES stellt Vp. Feuer ein.
03.42		Molen einlaufend passiert.
03.55		Beide Boote Bunker fest.

Datum und Uhrzeit	
04.42	
04.00	
04.25	
04.49	
05.06	
05.12	
05.25	
05.30	
05.40	
06.00	
10.8.44	
14.50	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
04.42		FT 0419/41 KWK: Mit S 181 04.00 Le Havre ein. S 174. Beide Boote je 2 Schwer- und 1 Leichtverwundeten. Wegen Trefferschäden in Maschine und Unterwasserlinie zunächst a.K.B. Auf Grund dieser Unternehmung eröffnen sich weitere Möglichkeiten von N bzw. NW in den Landekopf zu stoßen, während ein direkter Durchbruch nach W. immer eine Glückssache sein wird.
04.00		S 177, 180, 79 Bunker abgelegt zum Dackeleinsatz.
04.25		Molen auslaufend passiert.
04.49	Weiße Abschußtonne Qu 3667 1.u.E.	Auf Anmarsch zur weißen Schußtonne bei hafenschutzbooten in Rufweite gegangen um diese von dem Schießen zu unterrichten. 1. Schuß vom Führerboot. Während des Schießens starkes Abwehrfeuer eigener Hafenschutzboote gegen Jabos beobachtet.
05.06		Auch eigene Boote werden laufend überflogen Boote werden von Jabo angeflogen. Bombenwurf. Bombe detoniert an Stb.Seite von S 180 im Abstand von 10 m. S 180 3 Tote, 2 Schwer- und 2 Leichtverletzte. Leichte Splitterschäden an Oberdeck und Schäden in Maschine. Boot kann nicht stoppen. Nach L.H. entlassen.
05.12		Schießen beendet. Nach Le Havre eingelaufen.
05.25		Molen einlaufend passiert.
05.30		S 180 Bunker fest, außer K.B.
05.40		Boote Bunker fest.
06.00		Ausgang FT KWK: Mit 3 Booten 05.30 Le Havre ein. Chef 2. Sfl.
10.8.44 14.50	Le Havre	Eingang Einsatzbefehl: FT 1429/81: 2.Sfl. Dackel-Einsatz gem. K.B.-Lage und Klarwerden T 3 D. Prüfen und melden. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 18 - Vorkommnisse
18.00		FT 1758/2o KWK: Absicht: 2 Boote 2. Sfl. 22.45 Le Havre aus nach Norden bis "u 3662. Von dort Absprung ins Operationsgebiet. 2 Boote 6. Sfl. und 1 Boot 2. Sfl. o4.oo Uhr Le Havre aus nach Westen. Chef 2. Sfl.
22.36		Der Führer der Rotte Kmd. S 122, Kptlt. Nemler meldet Bunker abgelegt mit den Booten S 174, 18o.
22.47	Wind WNW 3, See 2-3,	Molen auslaufend passiert.
22.55	Sicht 1 - 2 sm	Ab Ansteuerungstonne mit 34 sm Qu 3664, r.o. angesteuert.
22.58		FT 2247/51: 2.Sfl. Eigene Luft 23.35 aus nach SW, Rückflug auf gleichem Wege ab oo.2o Uhr. F.d.S.
23.17		Wegen starker Sichtverschlechterung Fahrt 9
23.26	Wind WNW 2, See 2 - 3, Sicht nach N 8oo -looo	Auf Grund Sichtverhältnisse Rückmarsch angetreten, Fahrt 9 sm.
23.35	nach W. teilweise bis zu 1 sm.	Signal/54: Habe Rückmarsch angetreten. S 174.
oo.o8		ES-Austausch mit Vp.-Booten.
oo.41		Mole einlaufend passiert.
oo.56		Beide Boote Bunker fest.
o1.oo	Ausgang FT KWK mit S 18o	Le Havre ein.
o2.1o	FT o2o6/62: Schattensicht unter looo m.	Keine Sichtverbesserung. S 174, 18o halbstündige Bereitschaft. Sofortbereitschaft S 174. S 174
o4.o5		S 177 mit 6. Sfl. aus zum Dackeleinsatz. S 177 Bunker fest.
11./12.8.44 16.37	Le Havre	Eingang Einsatzbefehl: 1624/1oo: 2., 6. Sfl. von Le Havre f.-Einsatz gegen Schiffe und Zerstörer, gruppen- bzw. rottenweise in Abhängigkeit Sichtentwicklung. F.d.S.
17.5o		FT 1757/36 KWK:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Absicht: 2. Sfl. mit 3 Booten 22.3o Le Havre aus nach Norden. 6. Sfl. mit 2 Booten o2.3o Le Havre aus nach Westen. Chef 2. Sfl.
21.3o		FT 2116/66: Eigene Luft Küstenausflug Trouville oo.oo Uhr Küsteneinflug Antifer ab o1.2o für Verminung nordl. Coursoulles. F.d.S.
o22.45		Bunker abgelegt mit den Booten S 177,17o,174.
22.58		Molen auslaufend passiert.
23.o7	Wind NW O-1, See O-1, Sicht 1 sm,klarer Himmel.	Ab Ansteuerungstonne mit 34 sm Qu 3664 r.o.angesteuert.
23.13		Gestoppt. Da sich vor allem im Norden und NW die Sicht bis unter 1ooo m verschlechtert hatte (keine Kimm), Rückmarsch angetreten.
23.17	Qu 3667 M.1.	Gegenkurs, Fahrt 2o sm.
23.19		Schatten Stb. achteraus, erst auf 3oo m vor letztem Boot erkannt. Kurze Fahrterhöhung auf 34 sm. Schatten kommen auser Sicht.
23.2o		FT 232o/69: F.d.S. Rückmarsch angetreten wegen schlechter Sicht. Chef 2. Sfl.
23.3o		Signal /71: BF 3667 1.o. M.G.B. 2. Sfl.
23.39		Molen einlaufend passiert.
24.oo		Alle Boote Bunker fest.
oo.34		2., 6.Sfl. oo.oo Uhr Le Havre ein, Schattensicht unter 1ooo m, Sofortbereitschaft. Chef 2. Sfl.
o1.oo		Nach Tel. Rücksprache mit F.d.S. halbstündige Bereitschaft.
13.3.44		
15.33	Le Havre	FT 15.22/16 2. Sfl. mit 4 Booten Torp.Einsatz gegen Schiffe Süd-Seinebucht. Anmarsch nach Absprung von Antifer unter Ausholen nach Norden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Und Umgehung Sicherheitsgürtel, 6. Sfl. mit 2 Booten Bindung und Ablenkung feindlicher Sicherung. Nordwärts und östlich Le Havre in zeitlicher Abstimmung mit 2. Sfl. Bindung und Ablenkung auch für Rückmarsch 2. Sfl.
		F.d.S.
19.oo		FT 1827/66
		Absicht: 2. Sfl. mit 4 Booten 22.45 Le Havre aus nach Norden. Rückmarsch in 2 Rotten. 6. Sfl. mit 2 Booten 22.45 Le Havre aus nach Nordwesten.
		Chef 2. Sfl.
22.4o		Unmittelbar nach 6. Sfl. Bunker abgelegt mit den Booten S 177, 18o, 174, 181.
22.55		Molen auslaufend passiert.
		Absicht war, das die 6. Sfl. 35sm östlich des Weges und 2,5 sm auf Weg Aaro gleichzeitig nach Norden stoßen um das Ortungsbild des Geners zu täuschen.
23.o3		Bei Ansteuerungstonne stop zur UK- Abstimmung auf Sicherungsbereichskanal.
23.o8		Vormarsch auf Weg Aaro mit 34 sm. Nach kurzer Fahrt auf 2o, und dann auf 15 sm heruntergegangen.
23.21	Qu 3667 m.o. Wind NW 2 See 1 -2, Sicht looom	Gestoppt. Wegen schlechter Sicht keine Kimm. Rückmarsch angetreten. 6. Sfl. war davon unabhängig auf 15 sm gegangen.
23.4o		Signal 94: Habe Rückmarsch angetreten.
		2. Sfl.
23.53		Bei Kap de la Heve 6.Sfl.rangeschlossen. Molen einlaufend passiert.
23.54		FT 2345/95
		F.d.S., schlechte Sicht, keine Kimm,
		Chef 2. Sfl.
oo.15		Alle Boote Bunker fest.
oo.3o		FT o3o/95 KWK
		2., 6.Sfl. oo.15 Le Havre ein. Halbstündige Bereitschaft.
		Chef 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit
3./14.8.
2.4o
3.47
23.oo
4./15.44
15.39
18.29
oo.4o
5.3.44
15.18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13./14.8.44 02.40	Le Havre	FT 1231/48: 2., 6. Sfl. Einsatz wie gestern in Abhängigkeit Sichtentwicklung. BF 3684 u. 85 heute für E-Boote gesperrt. F.d.S. FT 1322/61 KWK Chef 2. Sfl. meldet Absicht: 2. Sfl. mit 4 Booten 22.45 Le Havre aus nach Norden. Rückkehr in 2 Rotten. 6. Sfl. mit 2 Booten 22.45 Le Havre aus nach NW. FT 2232/69 KWK Einsatz 2., 6. Sfl. entfällt. Nebel, halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.
14./15.44 15.39	Le Havre	Eingang Einsatzbefehl. FT 1533/83 1) 2. Sfl. mit 4 Booten Torp. Einsatz wie für 11.3. vorgesehen. 2. 6. Sfl. mit 2 Booten Dackeleinsatz nach Anweisung Einsatzleiter. F.d.S. FT 1803/57 Absicht: 2. Sfl. mit 4 Booten 22.3o Le Havre aus nach Norden. Rückkehr in 2 Rotten. 6. Sfl. mit 2 Booten 22.3o Le Havre aus nach Westen. Chef 2. Sfl. FT oo7/88 6. Sfl. 23.47 Le Havre ein. Einsatz 2. Sfl. entfällt wegen Wetterlage. Beide Flottillen halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.
15.3.44 15.18	Le Havre	FT 1456/16 2., 6. Sfl. mit 6 Booten Torpedoeinsatz wie für 12.3. befohlen in Süd - Seinebucht BF 3684/85 gesperrt. Dackeleinsatz voraussichtlich erst wieder 16./17. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.35		FT 1748/14 KWK Absicht: 2. Sfl. mit 4 Booten 22.45 Le Havre aus nach Norden. (. Sfl. mit 2 Booten 22.45 Le Havre aus nach Nordwesten. Chef 2. Sfl.
23.1o		FT 2244/27 KWK Einsatz 2., 6. Sfl. entfällt, Schattensicht unter 1ooo m. Regen, halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.

den 17. August 1944

Anl. z. T.B. Nr. 9155

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

Abschnitt: M a s c h i n e .

Flottillenchef:	Korv.Kapt. Opdenhoff
Flottilleningenieur:	Kaptlt. (Ing) Bielitzer
2. Ingenieur-Offizier:	Lt. (Ing) Brünche

Boot:		Leitender Maschinist:	
S 174		Ob.Masch.	Medau
S 176	i.V.	Ob.Masch.Mt.	Rheinsberg
S 177		Ob.Masch.	Neumann
S 180		Ob.Masch.	Specht
S 181		Ob.Masch.	Granzow
	i.V.	Ob.Masch.Mt.	Stock

Angefangen: 1.8.44

Abgeschlossen: 15.8.44

Anl. Nr. 5 zu 1/Skl 35908 /44 g Kdos.

Im Berichtsabschnitt befanden sich folgende Boote a.K.B.:
S 177 vom 31.7.-9.8.44 Leckagen am Spiegel. Schäden durch Bombenangri
S 176 vom 3.8.-voraus.2o.8. Kollision. Schäden Bb. Seite Vorschiff.
S 18o vom 3.8.-4.8.44 Trefferschäden Bb. Seite Abt. IV.
S 181 vom 6.8.-9.8.44 Schaden an Laderkupplung Motor m
S 181 vom 1o.8.-12.8.44 Trefferschäden Abt. I, IV, VII, Proppellerwech

1.8.44	Le Havre	23.15	Halbstündige Bereitschaft für alle Boote.
2.8.44	Le Havre	19.oo	Bombenangriff auf Le Havre. Keine Ausfälle. So
		22.oo	bereitschaft für alle Boote.
3.8.44	Le Havre	o2.oo	S 174, S 176, S 18o, S 181 zur Torpedounterneh
			ausgelaufen.
	In See	o3.oo	Gefecht mit großen MGB. S 18o erhält 7,5 cm-Tr
			fer über der Wasserlinie Bb Seite Abt IV. Loch
			om Ø in der Bordwand, Spanten, Längs- und Diag
			stringer durchschlagen, Ölbetriebsbehälter zer-
			fetzt, Ölfilter, Ölleitungen beschädigt. Keine
			sonalausfälle. Der Mittelmotor muß abgestellt
			den.
			S 181 erhält 7,5 cm Treffer in die Kalotte, Bb
			Seite Steuerstand.
		o3.2o	erneute Gefechte mit MGB. S 18o erhält weitere
		und o4.o5	Treffer in die Motorenräume durch die auch zeit-
			weilig der Bb-Motor ausfällt. Dadurch kommt S 17
			schnell auf, läuft an Bb Seite S18o vorbei und
			kann Kollision mit S 18o vermeiden, kommt aber i
			Rammposition mit S 176. Bei erfolgter Kollision
			mit S 176 wird Vorschiff Abt VII und VIII an Bb-
			Seite eingedrückt. Steven ab WL nach Stb versch
			ben. Deck bis Höhe Torp.Rohr-Deckel ca. 2o cm an
			Bb-Seite angehoben. Spantenverbindung mit Knote
			blech eingedrückt. Rahmenlängsspanne gestaucht u
			zum Teil gebrochen. Längsstringer angebrochen. Bo
			macht kein Wasser.
			S 174 Stb. Scheuerleiste beschädigt. Stb. achter
			Reeling eingedrückt. Der Weitermarsch wird mit 9
			sm angetreten.
			Auf S 18o werden beide ausgefallenen Motoren wied
			klar, Motor m durch Umgehung Ölbetriebsbehälter,
			Ölfilter.

Le Havre 05.10 Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus. S 176 und S 180 werden a.K.B. gemeldet. S 176 provisorische Instandsetzung im Bunker Le Havre mit Werfthilfe. Voraussichtliche Fertigstellung 20.8. 44. S 180 Instandsetzung durch eigenes Masch.Personal und Werfthilfe im Bunker Le Havre. Vorauss. K.B. 4.8.44.

Le Havre Lt. (Ing) Bräunche übernimmt Bergung und Ausschlachtung gesunkener S.-Boote von Oblt. (Ing) Gundel (Flo-Ing 9.S.Fl.). Bisher S 150 und S 169 an B.A. zur weiteren Abwrackung übergeben. S 172, S 173, S 146 und S 138 sind gehoben und auf Strand gezogen. Motoren bereits zum Teil ausgebaut. Weiteres Vor- und Achterschiff in Dock 4 gebracht. Dock wurde beim Bombenangriff am 30.7. beschädigt und ist für unabsehbare Zeit unter Wasser. Mit Bergung der am 2.8. gesunkenen Boote der 6. S.-Flottille (S 39, S 144) wird begonnen.

Le Havre Strom- und Wasserversorgung des Bunkers ist seit letztem Bombenangriff wieder unterbrochen. Das Wasser muß zum Teil in Fässern angefahren werden, da der einzige verfügbare Wasserprahm zur Übernahme viel Zeit braucht und die Ergänzung des Wasservorrats der S-Boote und anderer Einheiten kaum bewältigt.

4.8.44 Le Havre 00.00 Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für alle Boote.
20.00 S 180 wird K.B. gemeldet. Terminverlängerung S 177 bis 8.8.44 durch unzulängliches Ansetzen der Arbeitskräfte durch B.A. bei Fertigstellung Abt. I, auch unter Berücksichtigung der erschwerten Verhältnisse.

Le Havre Besprechung über Bunkerfragen R-Bunker Le Havre zwischen Bauaufsicht, Vertreter Mar. Bauamt und Kmdo 2. Sfl.
Nochmalige Klärung der Bunkerbelange bzw. Hausherrbelange, Instandsetzung der notwendigen Anlagen, Bewachung derselben gemäß Besprechung und Vereinbarung Verb.Ing. F.d.S.
Lt. (Jng) Elze B.A. Le Havre für Instandsetzung R-Bunker von Qwst. Paris eingesetzt.

Forderungen des Kommandos:
Instandsetzung der Masch.Anlagen, Einrichtungen der Werkstätten mit dazugehörigen Boots- und Baupersonal, das der Bauaufsicht Abt. S.-Boote unterstellt ist. Betreuung der E.- und Werkzeugmaschinen einschließlich Kran- und Hebebühnenanlage. Instandsetzung der Lagerräume. Beschaffung von Werkzeug. Lagerung von Material. Inbetriebnahme aller E.-Maschinen mit allen Verbrauchern. Auswechseln verschiedener Antriebsmotoren für gleiche vorhandene Betriebsspannung bzw. Beschaffung eines Trafo 380/220 Volt. Den Forderungen wurde zugestimmt. Wege zur Durchführung werden eingeleitet.
Die Schaffung von Arbeitsgruppen für Bunkermaschinenpersonal, Aufstellung einer Gruppe von 1o Bootsbauern und 6 Schiffsbauern für Bunker und Docks wurde von der B.A. zugesagt, ebenfalls Bedienungspersonal für die notwendigen Anlagen.
Um Terminverlängerungen bei Instandsetzungen der Boote wegen Mangel an Fach- und Arbeitskräften zu vermeiden, hat B.A. Weisung kriegswichtige Belange der S.-Boote sofort durchzuführen.

5.8.44 Le Havre ca.15 S 174, S 130 und S 181 zum Einsatz "Dackel" auslaufen.
ca.19 Alle Boote im Bunker fest.
Le Havre bootsbauliche Instandsetzung S 176 verzögert, da Schwierigkeiten mit französischen Arbeitskräften.
Le Havre S 39 (6.S.Fl.) wird gehoben und auf Strand gesetzt. Abt. I - V sind noch vorhanden.

6.8.44 Le Havre ca.15 S 174, S 130 und S 181 zum T.-Einsatz auslaufen.
In See ca.3o S 130 Ausfall Kompaßanlage. Damit ist auf 5 Booten nur noch eine einzige Anlage (S 174) bedingt einsatzklar. Fatinmonteur und entsprechende Ersatzteile werden angefordert. Es wird versucht, mit Bordmitteln die Kom-

	Le Havre	04.10 22.00	paßanlagen soweit wie möglich instandzusetzen. Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus. S 181 bei Standprobe fällt plötzlich Lader Motor m aus. Öldruck und Laderkupplung werden kontrolliert. Der Öldruck wird in Ordnung befunden. Es wird vermutet, daß die Kupplungsbolzen abgeschoren sind, was sich auch nach dem Ausbau der Laderkupplung bestätigt (Vergl. Masch.Stör.Meldg.S 181 Nr. 5/A) Das Boot wird a.K.B. gemeldet, da beabsichtigte Auswechselung der Laderkupplung mit der des Motor m S 176 infolge des Zahnflankenspiels nicht möglich und Auswechslung der einzelnen Kupplungsbolzen erforderlich. Zur späteren Instandsetzung Laderkupplung S 176 DB-Monteur und Ersatzkupplungsbolzen angefordert.
7.8.44	Le Havre	01:50	S 174 und S 176 zum Einsatz "Dackel" ausgelaufen. S 176 für Einsatz "Dackel" fahrbereit.
		03.25	Beide Boote im Bunker fest.
	Le Havre		S 177 Ausbesserung der Bombenschäden beendet. Instandsetzung des Spiegels geht nur langsam vor sich. Ausfall Stb. Hi Mot hinteres Kugellager der Steuerwelle gebrochen (Vergl. Masch.Stör.Meldg. S 177 Nr. 48)
	Le Havre		S 114 (6.S.Fl.) gehoben und zum Ausschlachten auf Strand gesetzt.
8.8.44	Le Havre	01.00	Halbstündige Bereitschaft für alle Boote.
	Le Havre		S 177 erhält neue Pockholzlager für die Staukörper.
9.8.44	Le Havre	03.15	S 174 und S 180 zum Einsatz "Dackel" ausgelaufen.
		04.50	Beide Boote Bunker fest und Feuer aus.
		10.00	S 177 dockt aus und wird K.B. gemeldet.
		18.00	S 181 Lader instandgesetzt. Boot wird K.B.gemeldet.
	Le Havre		Auf S 114 ist das Achterschiff bis Abt. III unbeschädigt, Abt. IV zum Teil zerstört. Restliche Abteilungen fehlen. S 144 (9. S.Fl.), das unter Schwimmdock eingeklemmt liegt, kann nicht gehoben werden.
	Le Havre	22.30	S 174 und S 181 zum Torpedoeinsatz ausgelaufen.Da LM S 181 an Ruhr erkrankt, fährt auf S 181 Ob. Masch.Dörner in Vertretung.
10.8.44	In See	02.35	Bombenangriff durch Jabo. Bombe detoniert im Kiel-

wasser S 181. Keine Ausfälle. Es folgen mehrere Überflüge mit Bordwaffenbeschuß. Auf S 181 durch 2 cm Treffer achterer Bereitsch. Spind vorderer 2 cm Kanone in Brand geschossen. Der Brand konnte sofort gelöscht werden. Treffer in Stb. Torpedorohr und Motorenräume. Splitter der in Brand geratenen Munition Abt. VII durchschlagen den Schiffsboden. Die Abt. macht Wasser. Treffer durch Spiegel in Abt.V schlagen Bb achteren Brennstofftank leck. Schottwand Abt. I/II durchschlagen. Schäden an Oberdeck und Aufbauten. Der Leitende Maschinist, Ob.Masch. Dörner wird verwundet.

S 174 erhält Treffer in das Vorschiff und in die Motorenräume. Stb. Seite Abt. VII unter der WL durchschlagen. Das Boot macht Wasser. Treffer in Abt. VI beschädigt Stb. vorderen Brennstofftank. Beschädigungen des Oberdecks und der Aufbauten. Treffer in Abt. IV beschädigt Stb. Generator. Der Masch.Ob.Gfr. Holly wird verwundet.

Le Havre 03.55 Beide Boote im Bunker fest.
Schäden S 174 lassen sich leicht ausbessern. Unterwassertreffer Abt. VII kann bei gekrängtem Boot abgedichtet werden. Das Boot ist mit einem Generator einsatzbereit.
S 181 wird a.K.B. gemeldet. Das Boot muß zur Instandsetzung Trefferschäden docken. Da beim Einlaufen Treibholz in die Schrauben gekommen ist und heftige Erschütterungen in der Mittelwellenanlage zu spüren waren, soll gleichzeitig Schraubenkontrolle vorgenommen werden.

Le Havre 04.00 S 177 und S 180 zum Einsatz "Dackel" ausgelaufen.

In See 05.00 Boote werden durch Jabo angegriffen. Bombenwurf. Bombe detoniert an Stb Seite S 180. Abstand 10 m. Hierdurch leichte Splitterschäden in Oberdeck und Maschine. Boot kann nicht stoppen, da Luftleitungen durchschossen. Masch.Ob.Gfr. Voigt gefallen. Masch.Ob. Mt. Bomm verwundet.

	Le Havre	05.30	S 180 Bunker fest und Feuer aus. Die Schäden werdem behoben. Boot wird nicht a.K.B. gemeldet.
		05.40	S 177 Bunker fest und klar.
		14.00	S 181 dockt ein. Schiffsboden 3 2 cm Durchschüsse. Flügel Stb. Schraube sehr stark verbogen. Da Propeller mit erhöhter Steigungg Wechsel aller Propeller erforderlich. Instandsetzung durch Bordpersonal und Werfthilfe. Vorauss. K.B. 12.8. 44. Der beschädigte Brennstofftank und Munitionsspind werden durch solche gehobener Boote ausgewechselt.
		22.35	S 174 und S 180 zum Torpedoeinsatz ausgelaufen.
11.8.44	Le Havre	01.00	Beide Boote im Bunker fest und Feuer aus.
	Le Havre		Instandsetzung S 176 verläuft nun planmäßig.Ein weiteres Achterschiff (bis Abt. V) wird gehoben und auf Strand gesetzt. Achterschiff gehört wahrscheinlich zu S 84 (5. S.Fl.
	Le Havre	22.45	S 174, S 177 und S 180 zum Torpedoeinsatz ausgelaufen.
		24.00	Alle Boote im Bunker fest.
12.8.44	Le Havre	20.00	S 181 dockt aus und wird K.B. gemeldet.
			S 774. Beim Klarmachen des Mittelmotors wird Wasser im Öl festgestellt. Die Untersuchung ergab, daß Ölkühler leck war. (Vergl. Masch.Stör.Meldg. S 174, Nr. 5/A). Der Ölkühler wurde ausgewechselt.
		22.40	S 174, S 177 und S 180 zum Torpedoeinsatz ausgelaufen.
13.8.44	Le Havre	00.15	Alle Boote im Bunker fest. Halbstündige Bereitschaft.
	Le Havre	23.00	Einsatz entfällt wegen Wetterlage.
14.8.44	Le Havre	00.40	Halbstündige Bereitschaft für alle Boote.
15.8.44	Le Havre	23.00	Halbstündige Bereitschaft für alle Boote.
			Im Berichtsabschnitt wurden 13 Zylinder infolge Kühlmantelleckagen geschweißt.

gesehen:

Korv. Kapt. und Flo-Chef

Kaptlt. (Ing) und Flo-Ing

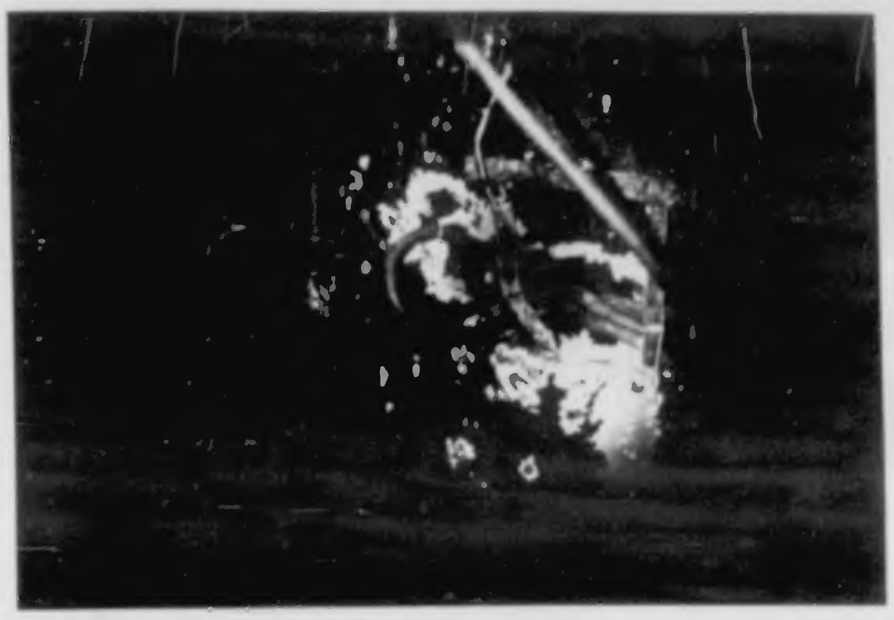
gesehen:

Korv. Kapt. u. Verb. Ing

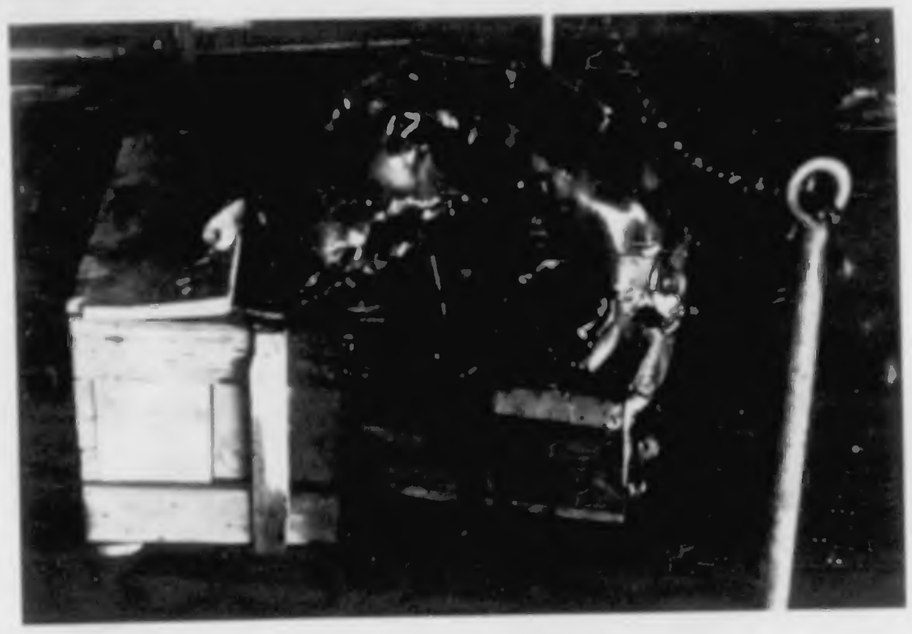
A n l a g e n

zum K. T. B. - Maschine - 2. S.-Flottille v.1. bis 15.8.44

Kalotte S 181



Rückwand Steuerstand S 181



Vorschiff S 176

Flottenkommando

B.Nr. Gkdos 9155 Tr

An Bord, den 7. Dez. 1944.

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine -1 Skl I ac-

-9- vorgelegt. Es ist nichts zu bemerken.

Im Auftrage

Eingegangen am 13/12
1. Skl. B. Nr. 35908
mit 10 Anl.

Führer der Schnellboote
B.Nr. Gkdos. 3634 FOp

O.U., den 23. November 1944

An

Geheime Kommandosache

Flottenkommando (Führungsstab) Gkdos.

Flottenkommando
29. NOV. 1944
B.Nr. 9155 Anl. 9

Betrifft: Kriegstagebücher der S.-Flottillen
- Ohne Vorgang -

Anliegend werden die Kriegstagebücher der im Westraum eingesetzten S.-Flottillen mit Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt. Es handelt sich um die K.T.B.'s der 2., 6., 8., 9., 10. S.-Flottille vom 1.- 15. 8. 1944 und der 4. S.-Flottille vom 1. - 31. 8. 1944 ohne Abschnitt Maschine.

Anl. Nr. 1 zu 1/Skl 35908/44 g Kdos

Stellungnahme des Führers der Schnellboote
zum K.T.B. des Chefs der 1o. S.-Flottille vom 13./14.8.1944.

Die 1o. S.-Flottille lief zur Minenverseuchung eines Geleitweges im Themsegebiet mit 6 Booten geschlossen an. Sie stieß dabei auf einen Zerstörer, der die Boote mit allen Waffen und LG's bekämpfte und von 3 MGB's bei der Bekämpfung der Boote unterstützt wurde. Die Flottille wurde vom Geleitweg abgedrängt und konnte die Aufgabe nicht durchführen. Durch FT-Ausfall auf dem Führerboot gelang es dem Flottillenchef nicht, wenigstens eine Gruppe zur Durchführung der Aufgabe zu bringen, bzw. im Ausweichgebiet zu werfen. Abschließend stellt der Flottillenchef fest, daß die Unternehmung gezeigt hat, daß ein Operieren in geschlossener Flottille unzweckmäßig ist. Mit mehr als 4 Booten kann die notwendige Beweglichkiet nicht mehr erreicht werden.

Die Bekämpfung der S.-Boote aus der Luft und leichte Seestreitkräfte vor den Geleitwegen, sowie die Sicherungsmethode der brit. Geleitzüge, hat im letzten Jahr immer mehr dazu geführt, von dem geschlossenen Anmarsch, zum Teil sogar mehrerer Flottillen, abzugehen und nach dem Prinzip, getrennt marschieren - vereint schlagen, zu verfahren. Hierbei trat bereits mehrfach in Erscheinung, daß die Flottillen feindlichen Luftangriffen eher entgingen, Seestreitkräften eher ausweichen konnten bzw. deren Einwirkung auf einzelne Teile des Angriffsverbandes beschränkt blieben. Auch der feindlichen Landortung gegenüber ist die geringere Massierung der Boote vorteilhaft, da 6 Boote besser und weiter geortet werden als 3 oder 4 Boote. Auch der Gegner hat anscheinend die gleiche Erfahrung gemacht. Aus Beutematerial geht hervor, daß im wesentlichen aus führungs- und nachrichtentechnischen Gründen die brit. Kampfgruppen nicht größer als 4 Boote sein sollen. Der Brite operiert daher im allgemeinen mit Gruppen von je 3 Booten.

Ausschlaggebend für diese Abwandlung unserer bisherigen Taktik, ist das Wegfallen des Überraschungsmomentes. Die Küstenvorfeldüberwachung durch Flugzeuge und Seestreitkräfte ist so lückenlos, daß selbst mit einem überraschenden Eintritt in das von Ortungsgräten überwachte Küstengebiet nicht mehr gerechnet werden kann.

Zum Einsatz

Zum Einsatz vom 15./16.8.1944

Es war richtig, daß der Flottillenchef, als er auf dem äußeren Geleitweg auf einen Zerstörer stieß, nachdem er aus den FT's des F.d.S. ersehen konnte, daß die Flottille seit 2354 Uhr durch Landortung festgestellt war, die Minen sofort werfen ließ.

Aus der beiliegenden Skizze sind die Ortungsreichweiten des Gegners bei diesen beiden Einsätzen, sowie seiner nachweisbaren Abwehrbewegungen ersichtlich. Da die Wegekarten nicht vorliegen und nicht nachgeliefert werden können, beschränkt sich die Darstellung des Kurses der Flottille auf die Unterlagen aus den Meldungen des Feindes.

Die beiden ersten Einsätze der 1o. S.-Flottille brachte sie in Gefechtsberührung mit Flugzeugen, MGB's und Zerstörern und stellte die Flottille sofort vor ernste, schwere Situationen. Sie sind gemeistert worden. Die Operationsfreudigkeit und der gute Kampfgeist den die Flottille in diesen beiden Einsätzen zeigte, wird der Flottille Erfolge nicht vorenthalten.

Stellungnahme zum K.T.B. der 2. S.-Flottille vom 1. - 15.8.1944.

Bei Gefechten in der Seine-Bucht mit " sehr großen MGB's" erhielt die 2. S.-Flottille mehrere Granattreffer. Die Flottille nahm an, daß die Einschläge von 7,5 cm-Geschossen herrührten. Vermutlich und wahrscheilich stammten die Granaten - falls die Gegner MGB's waren- aus der 5,7 cm-Kleinbootskanone, mit der britische Boote neuerdings allgemein ausgerüstet werden. Wenn es sich nicht um britische MGB's vom 100 BRT-Typ gehandelt hat, und die Granaten tatsächlich als 7,5 cm-Kaliber festgestellt worden sind, so sind als Gegner amerikanische Patruoillenfahrzeuge anzunehmen, die sich im Kanal seit der Invasion sehr häufig zeigen. Es wird vermutet, daß es sich um Fahrzeuge von 13o t und größer handelt.

Stellungnahme zum K.T.B. der 6. S.-Flottille vom 15.8.1944.

Der Flottillenchef meldet folgende Erahrung:
Das Herankommen an die Geleitzüge im Kanal ist wegen der starken Sicherung nur mit hoher Fahrt und wechselnden Kursen möglich. Sicht muß so gut sein, daß Zerstörer und MGB-Gruppen umgangen werden können, bevor diese klar sehen. Das FuMB-Gerät ist hierbei eine gute Hilfe, Die Gruppen sind oft auf Zerstörer gestoßen, ohne vorher durch FuMB-Peilung gewarnt zu sein.

Beim Anmarsch

Beim Anmarsch dürfen Boote nicht zu eng beieinander stehen, um jederzeit genügend Bewegungsfreiheit gegenüber MGB's, die als abgesetzte Sicherungs fahren, zu haben. Begegnungsmöglichkeiten mit eigenen Booten müssen dabei in Betracht gezogen werden und lassen sich nicht ausschließen.

3616 3624 3625 3626 3634

3619 3627 3628 3629 3637

3643 3651 3652 3653 3661

3646 3654 3655 3656 3664

——— geortete Feindziele
——— 2. S-Flottille

3624 3625 3626 3634 3635

3627 3628 3629 3637 3638

3651 3652 3653 3661 3662

3654 3655 3656 3664 3665

FECAMP

—— geortele Feindziele

3646 3654 3655 3656 3664

3649 3657 3658 3659 3667

3673 3681 3682 3683 3684

02.16 01.08 02.38 01.54 00.45 01.38 01.28 03.08

02.08

23 S.D. 43 00.50 00.55

LE HAVRE

Feindliches Ziel auf wechselnden Kursen

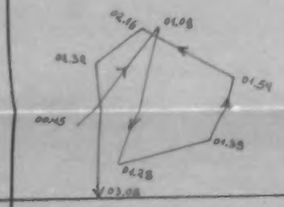
—— geortete Feindziele
—— 2. S-Flottille

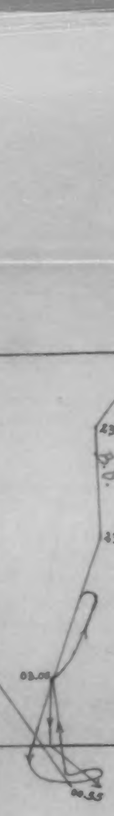
5./6. VIII.

3654 3655 3656 3664 3665

3654 3658 3659 3667 3668

3681 3682 3683 3684





geortete Feindziele
2. S-Flottille

5./6. VIII.

LE HAVRE

Feindliches Ziel auf wechselnden Kursen

0°

50°

3621 3622 3623 3631 3632 3633

42 50 56 09 13 17 19 27 29 35 37 44 50 54 52 03:05 31 24 27 12

3624 3625 3626 3634 3635 3636

3627 3628 3629 3637 3638 3639

3651 3652 3653 3601 3602

wlot Kanał

wlot stawu

Cap d. Antifer

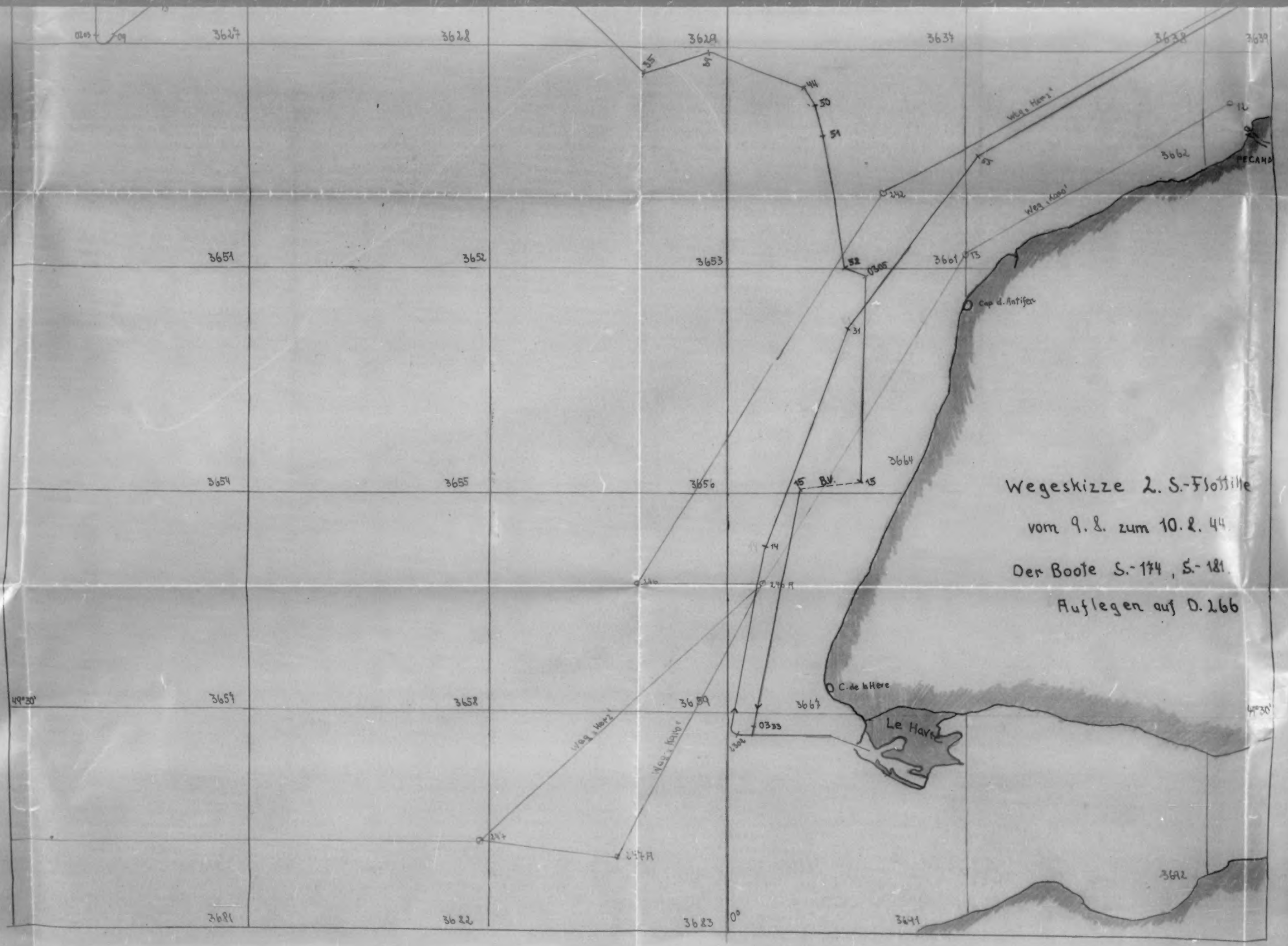
PLAŻA

Wegeskizze 2. S.-Flottille

vom 9. 8. zum 10. 8. 44

Der Boote S.- 174 , S.- 181

Auflegen auf D. 266



3619 3627 3628 3629 3637

Feindliche Ziele auf wechselnden Kursen

3643 3651 3652 3653 3661

3646 3654 3655 3656 3664

3649 3657 3658 3659 3667

B.U.

gestrichene Feindfahrt

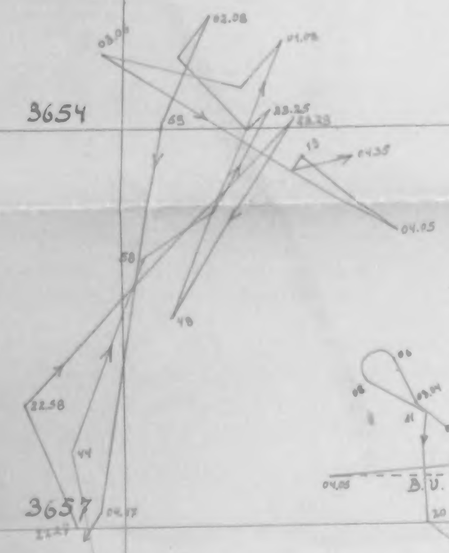
2. S-Flottille

2./3. VIII.

3627 3628 3629 3637 3638

Feindliche Ziele auf wechselnden Kursen

3651 3652 3653 3661 3662



3664 3665

geortete Feindziele
2. S-Flottille

2./3. VIII.

3667 3668

3646 3654 3655 3656 3664

3649 3657 3658 3659 3667

3673 3681 3682 3683 3691

3676 3684 3685 3686 3694

B.U.

2. S-Flottille

2./3. VIII

3654 3655 3656 3664 3665

3657 3658 3659 3667 3668

3681 3682 3683 3691 3692

3684 3685 3686 3694 3695

Quartier Feindliche
2. S-Flottille

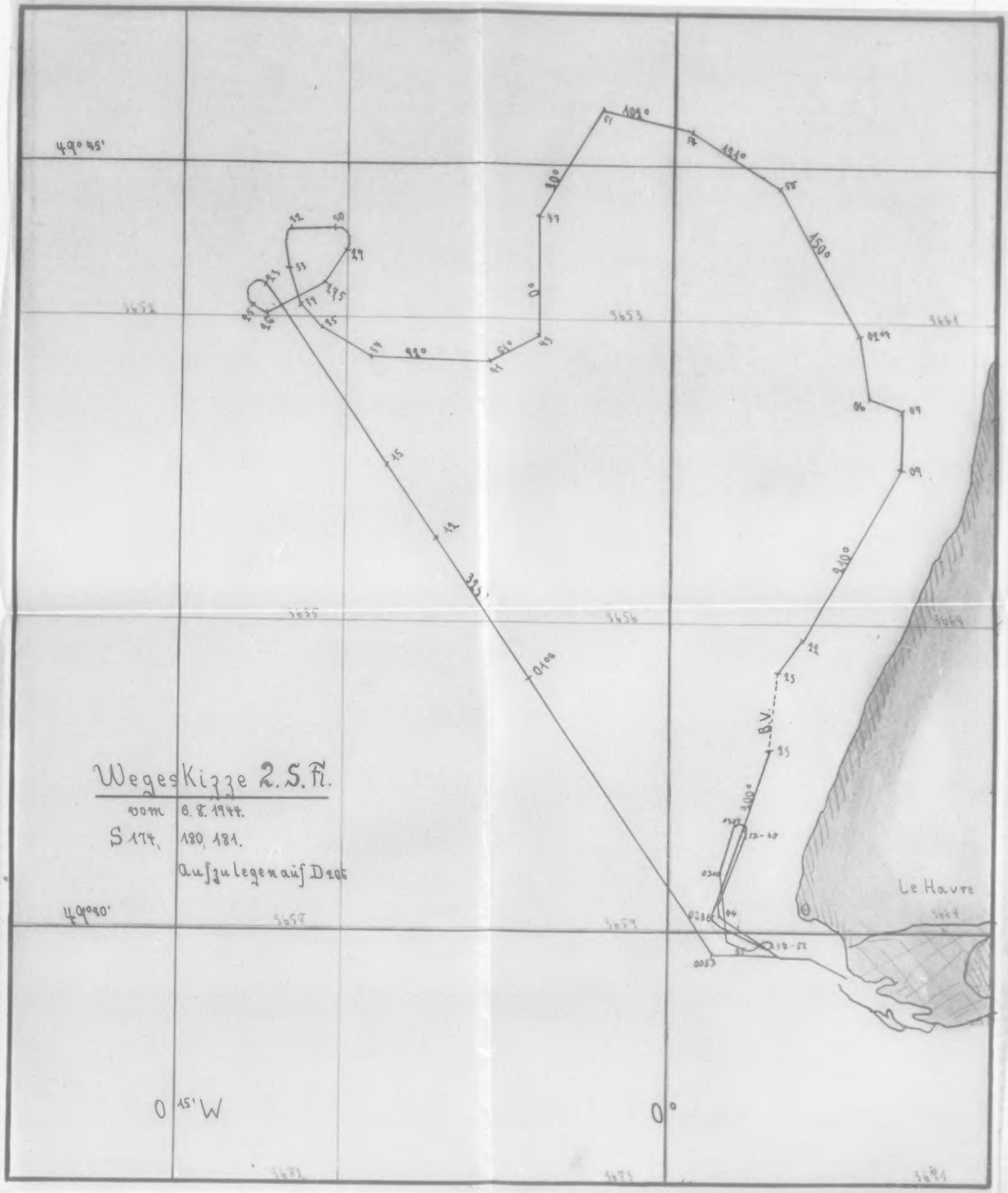
2./3. VIII.

Wegeskizze 2. S. Fl.

vom 6. 8. 1944.

S 174, 180, 181.

Aufzulegen auf Deck



3655

3656

3664

49°30'

Cap de La Heve

Le Havre

3658

3654

3667

3673

3683

0°

Wegeskizze

vom 3.8.44.

S 176, 180, 174, 181.

aufzulegen auf D 266

PG- 71292-NID

PG/71292

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.8.44 - 31.8.44

Akten 5492/44

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

M 47540a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

2. Schnellbootsflottille

für die Zeit vom 16. bis 31. August 1944

Flottillenchef: Korvettenkapitän Cpdenhoff

Taktische Gliederung:

Boot:	Kommandant:	
S 174	Kapitänleutnant	Wendler
S 176	Leutnant zur See	Stockfleth
S 177	Leutnant zur See	Boseniuk
S 180	Oberleutnant zur See	von Stempel
S 181	Oberleutnant zur See	Schlenck

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71292 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THE DOCUMENT OR ANNOTATIONS
NOT TO BE MODIFIED ON THE WORK
OR ON ANY ATTACHED SHEET OF PAPER.
COPY NUMBER

Anl. Nr. 3 zu 1/Skl 45 g Kdos

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.8.44		
15.3o	Le Havre	FT 1452/36: 2., 6. Sfl. (6 Boote) gem. Einsatzbefehl 15.8. F.d.S.
19.34	Le Havre	FT 1802/86 KWK: Chef 2. Sfl.: 22.45 Le Havre 2. Sfl. mit 4 Boote aus nach N. 6. Sfl. mit 2 Booten aus nach NW.
23.23	Le Havre	FT 2256/95 KWK: Einsatz 2., 6. Sfl. entfällt wegen See, ungenügender Sicht. Halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.
17./18.8.		
14.4o	Le Havre	FT 1413/54: Einsatz S.-Flottillen wie für 16.8. befohlen in Abhängigkeit Wetterentwicklung. 6. Sfl. Dackeleinsatz. F.d.S.
19.23	Le Havre	FT 1855/85 KWK Absicht: 23.45 Uhr mit 2 Booten Le Havre aus nach Westen, 2. Sfl. mit 5 Booten 22.3o Uhr Le Havre aus nach Norden. Rückkehr in 2 Gruppen. Chef 2. und 6. Sfl.
22.35	Le Havre	Bunker abgelegt mit den Booten S 176, 18o, 177, 174, 181.
22.46	Wind NO 2-3, See 2,	Mole auslaufend passiert.
23.oo	lange Dünung, Sicht	Bei Ansteuerungstonne gestoppt.
	8oo bis 1ooo m, keine	Auf Grund der sehr schlechten Sichtverhältnisse Rückmarsch angetreten.
	Kimm.	FT/1oo: F.d.S.
23.o8		Rückmarsch angetreten, keine Kimm, Schattensicht unter 1ooo m. Chef 2. Sfl.
23.2o		Molen einlaufend passiert.
23.4o		Alle Boote Bunker fest.
		Da 6. Sfl. bei Ansteuerungstonne Funkspruch über eventuelle Wetterverbesserungen abgeben wollte, bleibt Flottille zunächst in Sofortbereitschaft.
00.36		FT 2350/22 KWK. 2. Sfl. 00.oo Uhr Le Havre ein. Sofortbereitschaft. Chef 2. Sfl.
00.47		FT 0040/5: 2. Sfl. Keine Sichtverbesserung . Chef 6. Sfl.
		Sofortbereitschaft bleibt bestehen um zur Unterstützung 6. Sfl. klar zu liegen.
01.oo		FT 0034/7: F.d.S. Qu. 3659 r.u. anscheinend 2 Zerstörer in künstlichem Nebel. Beschuß durch Seeziel und 4. cm. Kehrtgemacht, warte ab. Chef 6. Sfl.
01.58		Zur Unterstützung 6. Sfl. ausgelaufen. Bunker abgelegt mit den Booten S 176, 18o, 177, 174, 181.
02.12		Mole auslaufend passiert. Bei Ansteuerungstonne gestoppt, da keine Gefechtshandlung beobachtet.
02.54		Signal/22: Rückmarsch angetreten. Chef 6. Sfl.
		Auf Grund dieses Funkspruches, Rückmarsch. Gleichzeitig Schatten im Westen, in von eigener Küste geschossenen LC. als 6. Sfl. erkannt.
03.o7		Molen einlaufend passiert.
03.2o		Mit 6. Sfl. Bunker fest.
03.3o		FT 0323/61 KWK: 2., 6. Sfl. 03.oo Uhr Le Havre ein. Chef 2. Sfl.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P C/41292./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, ...

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18./19.8.		
15.55	Le Havre	FT 1422/77: 1.) -- 2) -- 3) 2.,6. Sfl. (5 und 2 Boote) Torp.Einsatz Seine-Bucht. 2. Sfl. Absprung Antifer - Fecamp und Ausholen nach Norden. 6. Sfl. Bindung und Ablenkung Sicherungsstreitkräfte NW Le Havre. F.d.S.
17.31		FT 1645/90 KWK: Absicht: 2. Sfl. mit 5 Booten 22.30 Le Havre aus nach N. Rückkehr in 2 Gruppen, 6. Sfl. mit 2 Booten 22.30 Le Havre aus nach NW. Chef 2. Sfl.
23.06		FT 2242/5 KWK: Einsatz 2., 6. Sfl. entfällt, starker Dunst, keine Kimm. Halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.
02.51		FT 0234/53: 2., 6. Sfl. Sofortbereitschaft, Fallschirmspringer Dieppe und Le Havre. F.d.S.
03.35		FT 0326/58: Zu FT 0234 Uhr: Fallschirmspringer nicht bestätigt, wieder halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
19./20.8.		
15.50	Le Havre	FT 1529/1: 2. Sfl. in 2 Gruppen Einsatz gegen Ostgeleit bei Tonne C 2 A. Vormarsch über BF 3639 l.u. Stich 01.30 Uhr l.o. Auflösung südlich 50° Nord. Rückkehr Le Havre oder Dieppe. FT SB 2. F.d.S.
19.00		FT 1804/96: 2. Sfl. mit 5 Booten 22.15 Le Havre aus nach Norden. Chef 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.38		FT 2225/66: 2., 8., 10. Sfl. Einsatz gegen Ostgeleit wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben. Halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
20./21.8.		
15.07	Le Havre	FT 1417/18: 1) 2., 8., 10. Sfl. Torp.Einsatz wie für 19.8. befohlen in Abänderung gestr. Befehls. 2. Sfl. Rückkehr Le Havre unter Ablenkungseinsatz 6. Sfl. nördl. und NW D'Antifer. F.d.S.
17.50		FT 1743/56 KWK: 2. Sfl. mit 5 Booten 22.15 Le Havre aus nach N. Rückkehr Le Havre in 2. Gruppen. Chef 2. Sfl.
22.22		FT 2207/84: F.d.S. Für heutigen Einsatz Bezugspunkt gleich Qu. 3291 M. Verfügungssignal 10 gleich Bezugspunkt passiert. 2. Sfl.
22.24	- 1-Wegspeise-	Bunker abgelegt mit den Booten S 176, 180, 177 174, 181.
22.39		Molen auslaufend passiert.
22.50		Signal 85: Funkortungsziel 6 BF 3656 r.K.u., Kurs ostw. NNO Le Havre.
22.51	Wind NNO 1-2, See 2, lange Dünung, Sicht 1/2 sm, c 7.	Mit 34 sm ab Ansteuerungstonne nach Qu. 3639 l.o.
23.02	Qu. 3662 l.u.	Im Westen wird eine gestoppt liegende MGB.-Gruppe auf 200 m passiert.
23.14		Signal 86: Funkortungsziel 4 BF 3661 r.o. F.d.S.
23.16	Qu. 3664 r.o.E.	Wiederum gestoppt liegende MGB-Gruppe im Westen

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.24.8.		auf 200 m passiert.
23.31		Signal 87: Funkortungsziel 5 BF 3637 M.u. F.d.S.
23.36		Signal 88: Funkortungsziel 6 BF 3667 1.o. südl. MNO Le Havre.
23.40	Qu. 3639 1.o.	Nord-Kurs, Fahrt 34 sm.
23.56		Signal 89: 2. Sfl. Boote festgestellt BF 3662 1.o. 23.30 F.d.S.
23.59	Qu. 3633 1.M. Entlassungspunkt	Wegen starker LG-Tätigkeit in NW und W zunächst gemeinsamen Vormarsch weiter fortgesetzt bis Qu. 3299 1.o.
00.18	Qu. 3299 . 1.o.	2. Gruppe entlassen. 1. Gruppe weiterer Vormarsch nach Qu 3295 r.o.
00.29	Qu. 3295 r.o.	Vor Zerstörer im NW nach Süden abgedreht, dann über Ost nach N und NW bis Qu. 3292 r.o.
00.31		Signal 90: BF 3297 M.o. Zerstörer. 2. Sfl.
00.49	Qu. 3293 r.o.	Zum Ansatz auf Punkt Lucie nach Qu. 3259 r.u.
01.06		Signal 91: Boote von Land geortet 01.00 BF 3268, Kurs NO F.d.S.
01.15	Qu. 3259 r.u.	Mit 34 sm auf Geleitweg Punkt Lucie gestoßen.
01.17	Wind SW 3-4, See 3, bedeckt, Sicht	Signal 92: 2. Sfl. Feind nördl. F.d.S.
01.30		Tonne C 3 in NNW gesichtet. (Blitz 2, 10 sec.)
01.31		FT 0110/93: 2. Sfl. bei ergebnislosem Stich nach W aufklären. F.d.S.
01.32		Signal 94: Feind NW. Feind setzt an. F.d.S.
01.39		Signal 95: 01.30 1. Gruppe, 2. Gruppe BF 3264 M.o. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.40	Qu 3253 M.u Pkt. (1/2 sm südl. Lucie)	Rote Morsezeichen im Norden und Osten, aber keine Fahrzeuge zu erkennen. Daher nach NW ausgewichen und bei Punkt Karl auf Geleitweg gestoßen. Da Geleitweg gut eingesehen und nichts gesichtet, gem. F.d.S.-Befehl auf Geleitweg nach Westen aufgeklärt.
01.46	Tonne C 3 Wind NW 4, See 3, sehr schlechte Sicht, Schattensicht unter 500 m.	An Stb. passiert. Auf Grund Sichtverhältnisse, lies sich weiterer Vorstoß auf Geleitweg nach Westen nicht mehr durchführen, daher nach SO abgedreht und Qu 3291 M. (Bezugs- und Sammelpunkt) angesteuert.
01.50		Signal 96: Habe Rückmarsch angetreten. 1. Gruppe 2. Sfl.
01.51		FT 0149/97: Feind soll C 2 A suchen. F.d.S.
02.15	Qu. 3267 1.u.	Zerstörerbeschuß aus Ost. mit LG- und Seezielartillerie. Mit 38 sm unter Nebelverwendung über West nach Süden abgelaufen.
02.16		Signal 98: Funkortungsziel 8 BF 3661 r.o. MNO Le Havre.
02.20		Signal 99: Feind BF 3372 1.MM. F.d.S.
02.21	Qu 3283 r.o.	Zerstörer gibt Jagd auf, sucht jedoch weiter mit LG's. Marschfahrt wieder 34 sm.
02.23		Signal 100: Verfügungssignal 10. 1. Gruppe 2. Sfl.
02.29	Qu. 3286 r.o.	Zerstörer kommt erneut von Osten und nimmt Jagd mit LG- und Seezielbeschuß wieder auf. Mit Fahrt 38 sm über SW nach S und SO abgelaufen.
02.34		Signal 1: Feind ostw. Feind setzt an. F.d.S.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barensstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
02.36		Signal 2: BF 3291 M Zerstörer, Kurs südl. 1. Gruppe 2. Sgl.
02.41		Signal 4: Mein Standort ist BF 3295 M. Kurs 160°, 2. Gruppe 2. Sfl.
02.42		Zerstörerjagd beendet. Rückmarsch mit 34 sm fortgesetzt.
02.44		Signal 3: Feind BF 3297 r.u. 02.3o Kurs südl. F.d.S.
02.47		FT 0231/4: F.d.S. von Chef 6. Sfl. "Habe Rückmarsch angetreten wegen Sicht, Regen."
02.47	Qu 3297 l.K.M.	S 177 bleibt wegen Ruderschaden achteraus und kommt auser Sicht.
02.49		gestoppt. Da S 177 nicht gesichtet wurde, nach einigen Minuten grünen Stern geschossen. Unmittelbar danach einsetzende Zerstörerjagd von Nordost. S 177 sammelt mit 1. Gruppe und steuert ab 02.55 mit Notruder.
02.55		Signal 6: 2. Gruppe 2. Sfl. Feind ostw. F.d.S.
02.58		Signal 7: BF 3299 i.K.M. Zerstörer. 2. Gruppe 2. Sfl.
03.o1		2 Zerstörer aus N und NO und eine MGB-Gruppe aus West eröffnen Feuer mit LG- und Seezielartillerie.
03.o4	Qu 3297 u.K.L.	nachdem S 177 herangeschlossen hatte, mit 38 bis 4o sm nach S abgelaufen. Zerstörer verfolgen Boote mit gutliegendem LG- und Seezielbeschuß bis auf eigenen Geleitweg NW Antifer. Dabei Anflug von Jägern mit Bordwaffenbeschuß
	Wind W 5-6, auffrischend, strichweise Regenböen.	Da S 177 UK-Gerät auf "Senden" geschaltet und dadurch keine UK.-Verbindung mit S 177:
03.24		FT 035o/8: S 177 UK-Sender aus.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
03.38		Signal : Mein Standort ist BF 3639 M. 2. Gruppe 2. Sfl. (Wird von Landstelle nicht wiederholt)
03.42		Signal 9: Funkortungsziel 5 BF 3637 r.M., Funkortungsziel 7 BF 3661 r.o.E. MNO Le Havre.
03.45		FT 032o/1o F.d.S. von 2. Sfl. "Werde gejagt Qu 3632, S 177 Ruderversager."
03.46	Punkt Herz 242	Zerstörer drehen ab und geben Jagd auf. Mit wechselnden Kursen und wechselnden Fahrtstufen zwischen 2o - 34 sm nach Le Havre gelaufen.
04.oo		Signal 12: 1. u. 2. Gr. 2. Sfl. eigenen Standort melden. F.d.S. Gekoppelter Standort: 49° 49,1' N; 0° 28,75 Ost, wahrer Standort: 49° 48,1' N; 0° 4,5' Ost. Durch den aufkommenden Seegang und laufendes Ausweichen des gutliegenden Seezielbeschusses, ferner durch öfteres Ausscheren von S 177, - bedingt durch den Ruderversager, und dadurch verbundenes Nachdrehen des Führerbootes, um die Fühlung mit S 177 nicht zu verlieren ist die hohe Besteckversetzung zu erklären.
04.o5		Signal 13: BF 3639 l.u. Funkortungsziel 6, Funkortungsziel 7 BF 3661 r.M. MNO Le Havre
04.12		FT 04o1/15: Keine eigenen Boote südl. Antifer. MNO Le Havre
04.22		FT 0414/16: Erbitte Maßnahme Antifer und Le Havre. Chef 2. Sfl.
04.3o	Le Havre	Molen einlaufend passiert.
04.36		FT 0425/17: 1. Gr. 2. Sfl. 04.45 Le Havre fest. Chef 2. Sfl.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
04.42		FT 0423/18: Mein Standort ist Qu 3662 M.o. 60°, Fahrt 9 sm, Aufnahmestellung. 2. Gr. 2. Sfl.
04.45		Signal 18: Funkortungsziel 7. S 174
04.5o		Alle Boote Bunker fest.
05.55		2. Rotte Bunker ein. Der Führer der 2. Rotte, Kaptlt. Wendler, meldet:
00.2o	Qu 3299 l.o.	2. Rotte zum Stichansatz auf Punkt Otto entlassen. Zunächst mit N., dann mit NW Kurs und Fahrt 34 sm nach Qu 3267 M.u. gelaufen.
01.o2	Qu 3267 M.u.	Mit N-Kurs zum Stichansatz Otto angesteuert. Während des Vormarsches 6 mal MGB-Gruppen ohne Gefechtsberührung ausgewichen. Abstände Zwischen 2oo und 5oo m.
01.38	Tonne C 2 A (Blitz 4, 1o sec.)	an Stb. passiert. Da auf Geleitweg nichts gesichtet, bis 1 1/2 sm nördl. des Weges vorgestoßen. 3 MGB's im Nordosten, die SO-Kurs laufen, Abstand ca. 2oo m. Nach SW abgelaufen.
01.46		MGB's behalten alten Kurs bei. Erneut nach N vorgestoßen und Geleitweg zwischen Punkt M und N überlaufen, nichts gesichtet. 1 sm nördl. Weg, Rückmarsch angetreten.
01.49		Qu 3291 M angesteuert.
	Qu 3267 M.o.	Schatten im Süden nach Osten umgangen.
02.2o	Qu 3291 M. (Sammelpunkt)	Auf U.A. 1. Gruppe gerufen. Da sich die 1. Gr. nicht meldet mit wechselnden Kursen Fecamp angesteuert.
02.51		2 Zerstörer im Norden und Nordwesten laufen hinter den Booten her und schießen LG's nach Bb. und Stb. voraus. Unter Nebelverwendung nach 2o Min. abgeschüttelt.
03.15		Fecamp voraus in Sicht.
03.3o		4 Bomben Stb. querab Abstand etwa 15o m. Da gleichzeitig Abschüsse an Land beobachtet wurden, ES-Austausch mit Küste in der Annahme,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		daß es sich um Beschuß durch eigene Küste handelt.
03.33	Weg Herz 4 sm nördlich Fecamp	Auf Weg bis Punkt Herz 241 gelaufen.
04.o2		Südwestlich Antifer im LG'Licht eigener Batterien 3 MGB's mit Nordkurs erkannt, MGB's gaben Morsebuchstaben X (Gültiger Antwortbuchstabe Küsten-ES) und schossen 2 weiße Sterne (Eigenes Patronen ES: 4 weiße Sterne) Da gleichzeitig die 1. Gruppe Ruderversager und Zerstörerjagd meldet, auf Gegenkurs mit 9 sm Fahrt vor Fecamp in Aufnahmestellung gegangen. Gleichzeitig FT-Ausgang: Signal: "Mein Standort ist Qu 3662 l.u., Kurs 60°, Fahrt 9 sm", Aufnahmestellung". S 174. Dieses Signal sowie die darauffolgenden Anforderungen des Funkortungszieles 7 werden von Land nicht gehört.
04.36	Qu 3662 r.o.	Auf Grund Einlaufmeldung 1. Gruppe Rückmarsch angetreten. Von F.d.S. angeforderte Standortmeldung wird von Land nicht gehört.
05.45		Molen einlaufend passiert.
05.56		2. Rotte Bunker fest.
06.1o		FT 0606/46: 05.45 mit 5 Booten Le Havre ein. Chef 2. Sfl.
		Dadurch, daß die letzten Funksprüche über Standortangaben der 2. Gruppe weder von der Landstelle noch von der ersten Gruppe gehört wurden, lief die 1. Gruppe vor der 2. Gruppe in Le Havre ein, in der Annahme, daß die 2. Gruppe bereits eingelaufen sei.
21./22.8.	Le Havre	FT 1348/59: 1) 1o. Sfl..... 2) 2. Sfl. und 1. Gr. 8. Sfl. Sofortbereitschaft für Torp.-Einsatz westl. Beachyhead. SB II. Einsatz Wetterabhängigkeit.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		FT 2035/24: 2. Sfl. 01.3o Uhr Stich Fritz und Ida, Rückmarsch Le Havre mit Ablenkungseinsatz 6. Sfl. wie gestern. 2.) 1. Gruppe 8. Sfl. 01.3o Stich Lucie und Otto. Rückmarsch Dieppe. Zerstörerpatrouille etwa BF 3295. F.d.S. FT 2115/25: Falls Wetterlage oder Sicht zum Abbrechen Einsatz zwingt, auserhalb Ortungsbereich kehrt machen. F.d.S. FT 2224/26: Einsatz 1o. Sfl. und 2. Gr. 8. Sfl. entfällt wegen NQ 6 und Schattensicht unter 1000 m. Boote halbstündige Bereitschaft. F.d.S. FT 2221/27: Nebelartiger Dunst, Sicht unter 5oo m. Einsatz entfällt. Chef 2. Sfl.
22./23.8.		
14.12	Le Havre	FT 1402/78: S.-Flottillen Einsatz wie 21.8. in Abhängigkeit Wetterlage. F.d.S.
22.39		FT 2234/37: 2., 8. Sfl. bei schlechter Sicht auserhalb Ortungsbereiche kehrt. F.d.S.
23.o8		FT 2231/31 KWK: Nebelartiger Dunst, keine Kimm, Einsatz 2. Sfl und 1. Gr. 8. Sfl. entfällt. Flottillen halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23./24.8.		
14.45	Le Havre	FT 1422/95: 1) 2. 8. 1o. Sfl. Einsatz wie 21.8. F.d.S.
22.17		FT 2159/55: Sicht unter 1ooo m, tief hängende Wolken, Bauerregen. Einsatz 2., 6. Sfl. entfällt. Flottillen halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.
24./25.8.		
14.28	Le Havre	FT 1406/1o: 1) S.-Flottillen Torp.Einsatz von Le Havre, Dieppe und Boulogne wie für 21.8. befohlen. 2) Rotte S 132, 91 verlegt Le Havre - Boulogne. F.d.S.
14.33		FT 1408/11: Zu heutigem Einsatzbefehl: Eingeschränkte K.B.-Rotte S 132, 91 bei Einsatz 2. Sfl. an diese bis Fecamp angehängt, sonst Geleit bis ostwärts Antifer durch 6. Sfl. F.d.S.
22.o3		Bunker abgelegt mit den Booten S 176, 18o, 177, S 174, 181.
22.15		Molen auslaufend passiert.
22.23	Ansteuerungstonne	mit 9°, Fahrt 34 sm bis Bagger-Schütt-Tonne.
22.26	Wind NNW 0-1, See 1, lange Dünung, Sicht 5 - 6 sm.	FT 2212/74: Heute Qu 3283 M gleich Bezugspunkt. Chef 2. Sfl.
22.3o	Bagger-Schütt-Tonne	Kursänderung auf 26°.
22.32		Signal 75: Funkortungsziel 3 BF 3653 r.u.E. MNC Le Havre
22.46		Signal 76 Funkortungsziel 5 BF 3661 M.o. MNO Le Havre
22.52	Sichtbesserung auf 6 bis 8 sm	mit 38° Qu 3638 r.u. angesteuert.

- 1 Wegschiff

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Drukkerij, Den Haag, Barentsstraat 18

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.56		Signal 77: Funkortungsziel 4 3638 1.M. MNO Le Havre
23.02		Aus NW laufen 3 MGB's mit hoher Fahrt auf Boote zu zu.
23.03	Qu. 3662 1.o. 3	Flottille eröffnet Feuer auf 5oo m. Fahrt 38 bis 4o sm.
23.05		S 174 Treffer (verm. 7,5 cm) in Bb.Masch.Raum. Kurzer Brand. Maschine ausgefallen.
23.06		Feuerwechsel beendet. MGB's drehen nach SW ab und versuchen sich anzuhängen. Auf Grund Maschinenausfall S 174 Fahrtverminderung auf 2o und 25 sm.
23.08		Neuer Kurs 69°.
23.15		Signal: S 174 1 Maschine ausgefallen. 2. Sfl.
23.18		Signal: BF 3662 M 3 MGB's. Signal wird von Landstelle nicht wiederholt. MGB's wurden zunächst nur achteraus geortet, kamen dann aber stark auf und hängten sich an.
23.22		Signal: BF 3662 M 3 MGB's wiederholt, wiederum von Land nicht gehört.
23.3o		2 Schatten im Norden kommen rasch auser Sicht. Die angehängten MGB's bleiben zunächst achteraus, so das die auser Sicht kommen, schieben sich dann zwischen Land und Boote und kommen rasch an Stb. auf. Da MGB's immer mehr aufkommen, andererseits auf Grund der vorher im Norden gesichteten Schatten ein Zangenangriff vermutet wurde, nach Stb. gedreht, und so den MGB's quer vor den Bug gelaufen.
23.34	Qu 3714 M.u.	Auf 3oo m kurzer Feuerwechsel, Fahrt auf 28 bis 3o sm erhöht.
23.36		Unter Nebelverwendung auf alten Kurs gedreht. MGB's bleiben achteraus. S 177 hat Treffer im Stb.Masch.Raum. Maschine ausgefallen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.4o		S 174 meldet Bb. Maschine wieder klar ohne Lader.
23.41		Signal: BF 3639 r.M. Feind hält Fühlung 23.3o. F.d.S.
		Da durch die Fahrtbeschränkung Einsatz zeitlich nicht mehr möglich war, Entschluß, S 174 und S 177 nach Dieppe zu bringen und mit dem Rest nach Le Havre zurückzulaufen.
23.44		FT Gehe nach Dieppe. Chef 2. Sfl.
00.oo		Dieppe angesteuert.
00.24	1 sm NW Ansteuerungstonne	S 174 und S 177 nach Dieppe entlassen.
01.o6	Dieppe	Beide Boote Dieppe Vorhafen fest.
00.28	Qu 3724 1.K.o.	S 176, 18o, 181 auf Gegenkurs, Fahrt 34 sm.
01.12	Qu 3717 1.o.	Boote an Bb. voraus kommen unter Land auf Gegenkurs mit hoher Fahrt auf Flottille zu und eröffnen Feuer auf 5oo bis 8oo m. Keine Treffer.
01.41		gestoppt. Eigener Geleitzug im SW im Gefecht mit MGB's; läuft Booten entgegen.
01.45		Da Abstand sich stark verringert hatte, und Boote Gefahr liefen, zwischen Geleit und MGB's zu geraten, mit Ostkurs, Fahrt 36 sm abgelaufen und gleichzeitig in das Gefecht eingegriffen.
01.49		Gefecht beendet. MGB's drehen nach Norden ab. Auf alten Kurs weitergelaufen. Geleit an Bb. passiert.
02.14		Signal 94: 1. Gr. 2. Sfl. Feindsicht und Standort melden. F.d.S.
02.21		Signal 97: Mein Standort ist BF 3664 r.o. 2. Sfl.
02.38	Le Havre Ansteuerung	an Bb. passiert.
03.oo		1. Gruppe Le Havre fest. Während gesamten Einsatzes starker Fremdstörer auf SB II, so das Verkehr sehr erschwert und viele Funksprüche nicht erfaßt wurden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25./26.8.		
13.04		FT 1228/32:
		1. Gruppe 8. Sfl. mit 3 Booten und 2. Gr.
		2. Sfl. mit 2 Booten Torp.Einsatz von Dieppe.
		Stich 02.oo Uhr gegen Ostgeleit Punkt Max u.
		Paula. 8. Sfl. Rückkehr Dieppe, 2. Sfl. Le Hav
		re. 1. Gr.2.Sfl. mit 3 Booten von Le Havre
		Torp.Einsatz südl. Seine-Bucht. Anmarsch über
		Antifer unter Ausholung nach Norden.
		F.d.S.
		S 181 bei Standprobe Laderschaden Bb.Masch.
22.57	Le Havre	Boot a.A!B.
22.57	Le Havre	Bunker abgelegt mit den Booten S 176, 18o.
23.13		Molen auslaufend passiert.
23.22	Ansteuerungstonne	gestoppt. Wegen schlechter Sicht, keine Kimm,
		Rückmarsch angetreten.
23.35		Signal 16:
		1. Gr. 2. Sfl. Habe Rückmarsch angetreten.
23.35		Molen einlaufend passiert.
23.38		FT 2338/17:
		F.d.S.
		Schlechte Sicht, keine Kimm, Sofortbereitschaf
		Chef 2. Sfl.
23.58	Le Havre	Bunker fest.
		Der Führer der 2. Gruppe 2. Sfl., Kaptlt.
		Wendler meldet:
23.22	Dieppe Vorhafen	S 174, 177 mit 8. Sfl. abgelegt.
23.26		Mole auslaufend passiert.
23.3o		FT 2312/15:
		Absicht:1 Gr. 8. Sfl. Stich bei P., 2. Gr.
		2. Sfl. bei M.
		Chef 8. Sfl.
23.32		Signal 16:
		1. Gr. 2. Sfl. Habe Rückmarsch angetreten.
23.37	Punkt Karo 1o	Ab Ansteuerungstonne mit 278°, fahrt 34 sm
	Wind NNO 1, See 1, C5,	nach Qu 3712 u.K.M.
23.54	Sicht 1ooo bis 15oo m	Signal 19:
	keine Kimm.	Funkortungsziel BF 3664 1.u.
		MNO Le Havre
00.o2	Qu 3712 u.K.M.	8. Sfl. auf Grund schlechter Sichtverhält-
		nisse Rückmarsch angetreten. S 174, 177 nach

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.8.		Le Havre entlassen.
00.o7		mit 237°, Fahrt 34 sm bis Qu 3715 1.o. Bort
		unter Berücksichtigung der schlechten Sicht
		Fahrtverminderung auf 15 sm.
00.16		mit 2oo° auf Weg Herz.
00.25	Qu 3714 r.K.u.	Auf Weg Herz mit 15 sm nach Punkt Herz 241.
00.4o		FT 0022/21:
		F.d.S. von S 174:
		Qu 3714 r.K.M. Fahrt 15 sm. Gehe Le Havre.
00.55		Da Sicht etwas besser wurde, auf 34 sm gegangen.
01.o6	Qu 3639 1.u.	gestoppt. 3 Schatten im Westen passieren Boote
		mit Gegenkurs auf 8oo m Abstand. Keine Gefechts-
		berührung.
01.o8		Kurs 230°, Fahrt 34 sm.
01.26		Signal 23:
		Mein Standort ist BF 3664 r.H.o.
		S 174
01.26		5 MGB's im Westen mit SO Kurs staffeln an
		Boote heran.
		Zunächst Versuch mit 4o sm Fahrt nach Süden
		durchzubrehen. Gegner dampf mit überlegener
		Geschwindigkeit auf und staffelt auf ca 4oo m
		heran. Daher mit Hartruder nach Bb. unter Nebeln
		auf Gegenkurs gegangen. Gegner zunächst irrege-
		führt, folgt in größerem Abstand im Kielwasser.
01.33		Signal 24:
		Funkortungsziel 6 BF 3659 r.o. Kurs SW
		MNO Le Havre
01.38		Signal 25:
		Boote festgestellt BF 3639 M. 01.oo Uhr.
		F.d.S.
01.4o		LG und kurzer MG-Beschuß von Fahrzeugen unter
		der Küste. Nach Schießen ES-Stern und Abgabe
		Not-ES Feuer eingestellt.
01.4o		Signal 26:
		Funkortungsziel 4 BF 3661 r.u. Kurs Süd.
		MNO Le Havre.
01.42		Signal 27:
		Werde gejagt. MGB's BF 3662.
		S 174

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
01.43		gestoppt. Anschliessend mit geringer Fahrt (9 bis 15 sm) auf eigenen Verband operiert um Absicht zu erfragen und gegebenenfalls nach Le Havre angehängt mitzulaufen.
02.08		FT 0100/29: S 174 von F.d.S. Notfalls nach Dieppe gehen.
02.05		Art-Träger-Verband von 6 Booten voraus.
02.08		A-Träger im Feuergefecht mit MGB's im Norden.
02.10		Gefecht beendet.
02.11		Unter ES-Austausch angehängt. Letzte Boot durch Zuruf verständigt und Sicherungsbereichskanal (UK-Kanal 17) geschaltet. Letzter A-Träger meldet angehängte S.-Boote an Verband.
02.18		Signal 30: Funkortungsziel 4 BF 3662 1.o. , Kurs NO. NNO Le Havre
02.24		3 Schatten im Norden. In gleicher Richtung Effekt von Umlaufgeräten im Fu.M.B. Schatten auf UK an A-Träger gemeldet.
02.27	Qu 3662 1.u. 2 sm NO Etrtat.	A-Träger eröffnen Feuer mit LG's und Seezielartillerie. Gegner werden als Zerstörer erkannt. 1. Anlauf S 174 nach NO aus Verband Torp.Schuss mit T V. Nach Abfeuerungsversager im starken Beschuss durch Zerstörer abgebrochen und zwischen A-Träger und Küste nach SW vorgestossen.
02.32		Signal 31: S 174 Lage melden, eigenen Standort. F.d.S.
02.35		Treffer und Brand auf einem A-Träger.
02.37		Angedreht zum T V - Schuss. Infolge LG-Mangel Gegner nicht mehr beleuchtet und im Gefecht nicht als Schatten zu erkennen. Daher auf Mündungsfeuer abgekommen. Schussrichtung 263°, Vorhalt 20°, Entfernung ca: 3000 m.
02.40		Wirkung am Ziel nicht beobachtet, da sofort nach Schuss bei brennendem A-Träger längsseit

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.8		gegangen und Restbesatzung übernommen.
02.39		T 1 Doppelschuss S 177 auf Gegner. Wirkung nicht beobachtet, da sofort Rettungsarbeiten bei im Wasser schwimmenden Überlebenden des brennenden A-Trägers. Gegner stellt kurz darauf Feuer ein und setzt sich ab. 2 A-Träger brennen.
02.45		FT 0220/33: F.d.S. von S 174: Standort 3662 M. Marsch Le Havre. An A-Träger angehängt.
02.58		Auf Bitte des A-Trägerkommandanten 1 T 1 Schuss auf A-Träger, da Vernichtung A-Träger nicht sichergestellt. Fehlschuss. Zweiter T 1 - Schuss auf A-Träger. Fehlschuss. Stb.Rohr läßt sich nicht nachladem, da Torpedo wegen Splitter im Rohr klemmt. S 177 Anweisung zur Versenkung A-Trägers gegeben. S 174 bei ablaufendem A-Träger längsseit und Überlebende übergeben. S 177 ein T 1 Fehlschuss auf A-Träger, der brennend auf Küste getrieben ist. S 174 zu weiteren Rettungsarbeiten abgelegt.
03.20		FT 0327/34: F.d.S. von S 174: Qu 3662 zwei A-Träger gesunken. Rettungsabbeiten
03.23		Signal 35: Funkortungsziel BF 3664, Kurs N. NNO Le Havre
03.38		Signal 36: S 174 Standort melden.
03.38		Während Rettungsarbeiten A-Träger bei brennendem Wrack gesichtet. Manöverierunfähigen A-Träger in Schlepp genommen, um ihn nach Fecamp einzubringen. Feuerwechsel in NNO.
03.55		Während Schleppmanöver trotz mehrfachen Abgabe Küsten-ES durch weise Sterne der Küste laufend beleuchtet. S 177 als Seitensicherung Bb. voraus gestaffelt. Dabei laufend Übernahme treibender Schiffbrüchiger.
04.25		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
04.3o		FT 0422/37: Ein A-Träger im Schlepp. Einlaufe Fecamp. S 174
05.o1	Fecamp	S 174 Mole einlaufend passiert.
05.o3		A-Träger im Vorhafen losgeworfen und festgemacht, zur Abgabe von Überlebenden. Anschließend wieder auslaufen. S 177 während dessen laufende Rettungsarbeiten 1 sm vor Fecamp
05.21		S 174 Mole auslaufend passiert.
05.22		Signal 38: S 174, 177 eigenen Standort melden. F.d.S.
05.28		Signal 39: Mein Standort ist BP 3662 r.o. S 174
05.34		mit S 177 gesammelt. S 177 mit Überlebenden überladen. Keine Schäden mehr gesichtet, daher bei Dämmerungsbeginn gemeinsam eingelaufen.
05.4o		Molen einlaufend passiert.
05.5o	Fecamp	Vorhafen fest.
06.o5		Innenhafen eingeschleust
06.18		Beide Boote Innenhafen fest.
26./27.8.		
15.36		FT 1536/66: 1. Gr. 8. Sfl. und 2. Sfl. ab 22.15 Sofortbereitschaft für Torp.Einsatz wie für 25.8. 6. Sfl. von Boulogne nach Osten verlegen. Rotte S 174, 177 Le Havre verlegen. F.d.S.
17.36		FT 1638/7o: F.d.S. S 174, 177 ausschleusen frühestens 27.8. 02.3o Torp. u. Müni-Transport geregelt. Chef 2. Sfl.
17.53		FT 1741/71: In Abänderung Einsatzbefehl: 1. Gr.2.Sfl. Boote sofort für Grundmineneinsatz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		klar machen. 2. Rotte S 174 Fecamp bleiben. Weiteres folgt. F.d.S.
23.18		FT 2307/47: 1. Gr. 2. Sfl. halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
27./28.8.		
02.ø42		FT 0232/56: S 174 , 177 Vorhafen gehen. Sofortbereitschaft. F.d.S.
06.16		FT 0603/61: Rotte S 174, 177 Sofortbereitschaft aufgehoben. F.d.S.
15.2o		FT 1501/86: 2. Sfl. Böhme verlegt Fecamp. Dort Einsatz 28./29.8. Reservetag 29./3o. geplant. Zu dieser Zeit kein S-Bootseinsatz beiderseits Fecamp und vor Landekopf.
16o5		FT 1506/9o: 4.) 1. umd 2. Gruppe 2. Sfl. halbstündige Bereitschaft. F.d.S.
28./29.8.		
15.31		FT 1428/3 und 1439/4: 1) 2. Sfl. Le Havre T V -Einsatz östl. Seine-Bucht. 2) 8. Sfl. Dieppe und 2. Gr. 2. Sfl. Fecamp Ablenkungseinsatz für Ostgebiet Fecamp-Dieppe Feindkräfte mit allen Mitteln abziehen. Trennungslinie beider Gruppen 0° 3o Min.Ost. Mindestabstand vom Geleitweg 3 sm FT-Schaltung je ein Boot KWK. Alle Boote Bereich-UK-Kanal der 2. Sidi. Auslaufuhr.-Zeit nach örtliche Absprache. 3) 1o. Sfl. Boulogne halbstündige Bereitschaft. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.42		FT 1633/6: S 174: Falls heute Böhme-Einsatz, Op-Gebiet persönlich klären. F.d.S.
20.00		FT 1922/89: Absicht: 24.00 mit 3 Booten Le Havre aus, I V Ansatz nach Ortungsbild Qu 3658 oder 59. Chef 2. Sfl.
22.39		FT 2129/90: Geleit Fecamp-Dieppe 24 Stunden verschoben, einstündige Bereitschaft. 1. Gr. 8.Sfl.
00.49		FT 0033/96: West 5-6, Auslaufen verschoben wegen Seegang und mäßiger Sicht. Sofortbereitschaft. Entscheidung 02.00 Uhr. 1. Gr. 2. Sfl.
02.23		FT 0214/99: Keine Wetterbesserung. Halbstündige Bereitschaft. Chef 2. Sfl.
29./30.8. 12.55		Da Le Havre von Land aus eingeschlossen: FT 1157/19 : F.d.S. Nach Rücksprache mit Seeko. Absicht: 1. Verminung mit 30 Minen Dämmerungsbeginn, 2. Verminung 24.00 Uhr. Danach Marsch nach Norden, je Boot 2 Torpedos. Seeko drängt auf Räumung Hafen. 2. Sfl.
15.35		FT 1438/26: 1) 2. Sfl. Le Havre Verseuchung gem. dort. sicht. FT 1157, danach Marsch nach Diepp Bei Passieren Antifer Verfügungssignal 2. Gruppe von Fecamp zunächst Entlastun einsatz für BSW-Geleit wie gestern, dana entsprechend Feindlage Durchbruch 1. Gr. bei Antifer entlasten. Rückkehr Dieppe. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.00		FT 2031/31: Wegen Böhme-Einsatz 2. Mineneinsatz erst 02.30 Uhr. Da Fecamp ungünstige Wasserverhältnisse, Vorschlag 2. Gruppe nur mit Geleit nach Dieppe. Chef.2. Sfl.
20.47		FT 2032/5: F.d.S. Gem. Besprechung mit Hako wird Hafen D. morgen gesprengt. Letzter Auslauftermin für 2. Sfl. 30.8. abends. Chef 8. Sfl.
	Wind SSW 5-6, auffrischend	
21.42	Le Havre	Bunker abgelegt mit den Booten S 176, 180, 181, Molen auslaufend passiert.
21.54		Gebiet vor Tonne A 2 von 1 sm südlich bis ca.
22.04 bis 22.14	- 1 Minuseins -	1 sm nördlich planmäßig mit Minen verseucht. Auf S 176 durch Klemmen einer Mine 3 Minen nicht geworfen.
22.46	Le Havre	Vorhafen fest zur Minenübernahme.
23.14		FT 2301/11: 22.45 Le Havre ein. Erste Verseuchung planmäßig. 2. Sfl.
02.30	Le Havre	aus. Fahrwasser von Mole bis Tonne A 2 planmäßig mit Minen verseucht. Auf S 180 klemmen 5 Minen. Da Stoppen und gegen die See dampfen nicht möglich, Minen Qu 3664 unscharf geworfen.
03.00		Ab Ansteuerungstonne auf Weg Karo, Weg Herz Marsch nach Dieppe angetreten. Fahrt 34 sm.
03.25	Qu 3664 M.u.	Detonation an Stb. in ca. 1 sm Abstand. Vermutlich Bombenwurf.
03.39		Signal 33: Verfügungssignal 9 (Habe Antifer passiert) 1. Gr. 2. Sfl.
04.01		FT 0343/34 : Chef 2. Sfl. Torpedierungsstelle Zerstörer durch 8. Sfl. BF 3714 o.H. Untergang wurde nicht beobachtet. F.d.S.
04.27		Signal 35/ 2. Sfl. Boote festgestellt. 04.15 Uhr BF 3714. F.d.S.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
05.1o 05.3o	Dieppe	Dieppe Molen einlaufend passiert. Aussenhafen fest.
29./3o.8. 21.3o	Fecamp	2. Gruppe 2. Sfl. , S 174, 177 Hafen abgelegt zum Entlastungseinsatz für BSW-Geleit.
21.37	Wind WNW 1-2, See 0-1, lange Dünung, Sicht 5 sm.	Molen auslaufend passiert. Kurs 290°, Fahrt 7. sm.
21.43		Ab Ansteuerungstonne mit 348° von Geleitweg abgesetzt.
22.oo		FT 2154/7: Zu FT 2. Sfl. 2o31 Einverstanden. Wendler an Geleit angehängt. Bei Absetzen nicht weiter als 2 sm. seewärts. F.d.S.
22.1o	Qu 3638 r.o.	Daraufhin auf Kursen zwischen 120° und 150° auf Geleitweg um an Geleit anzuhängen.
22.25		Geleit voraus im Gefecht mit 2 Feindeinheiten, Abstand noch zu gross, um Einzelheiten zu erkennen. Mit 2o sm aufgelaufen.
22.35		Signal 8: Funkortungsziel 1 BF 3682 r.o. MNO Le Havre
		Nach kurzer Unterbrechung Feuerüberfall der in Dunst und Qualm stehenden Geleits auf Feindeinheit auf kürzeste Entfernung. Kurz darauf stark schwarz qualmender Zerstörer erkannt, der mit hoher Fahrt auf Gegenkurs abläuft. Entfernung 1ooo m.
22.41		Zugedreht zum T V - Schuss.
22.49		Signal 9: 3744 Zerstörer. 1. Gr. 8.Sfl.
		Zerstörer kommt durch hartes Abdrehen im Qualm ausser Sicht.
22.5o	Qu BF 3717 o.M.	An Geleit angehängt.
22.55	WNW 2-3, See 2, Sicht 3 sm. Dieppe	FT 221o/1o: Zerstörer nach NW ausser Sicht. 8. Sfl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.31		FT 2315/13: Qu 3714 r.o. T V - Treffer auf Zerstörer, wahrscheinlich gesunken. Chef 8. Sfl.
23.38		Signal 14: S 174: Eigenen Standort melden. Geleitzug. Chef 8. Sfl.
23.44		Signal 15: Geleitzug 3715 r.M. S 174
00 .13		Signal 17: Qu 3712 l.M. Zerstörer. Kurs ostwärts. 8. Sfl.
00.2o		Signal 18: Bin im Gefecht mit MGB, Zerstörer. 1. Gr. 8. Sfl.
00.26		Signal 19: S174. Geleit eigenen Standort melden. 8. Sfl.
00.31		Signal 2o: Geleitzug 3716 r.M. S 174
00.5o		Signal 21: Geleit läuft ein. S 174
00.55		Signal 22: Qu 3713 M.o. Operiere nach B. 1. Gr. 8. Sfl.
01.o9		FT 0103/23: S 174 - Frage, folgt 2. Teil des Geleits? F.d.S.
01.o9	Dieppe	Molen einlaufend passiert.
01.25		Vorhafen fest.
01.27		FT 0105/24: 01.815 Dieppe fest. 2. Gr. 2. Sfl.
02.28		FT 0221/31: Rotte s 174 sofort Boulogne verlegen. Auslaufen melden. F.d.S.
02.5o		S 174, 177 Dieppe abgelegt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
02.57		FT 0239/32: Alle. S 174, 177, 02.5o Uhr Dieppe aus nach Boulogn F.d.S.
03.o7	Punkt Karo 1o	Kurs 348°, Fahrt 34 sm.
03.25	WNW 4-5, See 3-4,	Kurswechsel auf 18°.
04.58	Sicht 5oo bis 1ooom	Boulogne Aussenmolen einlaufend passiert. Beide Boote neben Bunker fest.
3o./31.8. 15.22		FT 142o/39: a) 2. Sfl. mit 3 Booten von Dieppe Fernsiche rung für BSW-Geleit 3 sm seewärts von Ge- leitweg in vorlicher Position. SB II. b) 1o. Sfl. Boulogne Sofortbereitschaft für Entlastungseinsatz. SB II. c) 8. Sfl. mit 2. Gr. 2. Sfl. Boulogne-Ostend verlegen. 2. Gr. 2. Sfl. von dort mit S 7 weiter nach R'dam. FT SB I und Küstenwell F.d.S.
21.45	Dieppe	Abgelegt mit den Booten S 176, 18o, 181.
21.56		Molen auslaufend passiert. An Geleitzug aufg dampf und auf befohlene Position gegangen.
22.o7		FT 214o/46: 22.oo Uhr mit 3 Booten Dieppe aus nach Norde 2. Sfl.
22.28	Qu 3721 r.o.	Bombenangriff durch Jabos, keine Ausfälle.
22.45		Signal 47: Flugzeugangriff. 2. Gr. 2. Sfl.
22.47	Qu. 3388 M.o.	Erneut durch Jabos angegriffen. Bombenwurf. keine Ausfälle.
23.o2		FT 225o/48: Laufende Flugzeugangriffe. Chef 2. Sfl.
23.2o		Signal 49: Alles klar. Chef 2. Sfl.
		Laufendes Überfliegen von Feindmaschinen, a aber Geleit angreifen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.4o		FT 233o/5o: 2. Sfl. bei weiteren Luftangriffen Seitensiche- rung ohne enge Bindung an Geleit durchführen. F.d.S.
01.2o		FT 01o2/51: Erbitte Standort und Fahrt Geleitzug. Chef 2. Sfl.
01.51		FT 0144/52: Geleitstandort 01.3o Uhr BF 3383 1.m. F.d.S.
03.49	Qu 3353 M.	6 MGB's mit SW Kurs im Norden. Keine Gefechts- berührung.
04.1o		Signal 56: BF 3353 5 MGB's. 2. Sfl.
		MGB's greifen Geleit an und drehen nach kurzem Feuerwechsel ab.
04.2o		FT 0414/57: Geleit 04.oo Uhr BF 3353 r.u.E. F.d.S.
04.3o		Signal 58: Funkortungsziel BF 3353 r.u.E. F.d.S.
04.32		FT 0426/59: 3353 Seegefecht. Wahrscheinlich Zerstörer. F.d.S.
04.36		Signal 6o: Funkortungsziel 1 Kurs SW. F.d.S.
04.42	Boulogne	Molen einlaufend passiert.
05.oo		Alle Boote Bunker fest.
3./31.8.		
22.24	Boulogne	S 174, 177 mit 8. Sfl. Bunker abgelegt.
22.4o	WNW 5, See 4-5, Sicht	Aussenmole auslaufend passiert. An 8. Sfl. an- gehängt.
	1 - 2 sm.	
22.46		Erster Bombenangriff durch Jabos. Von nun an bis Ostende laufende Bombenangriffe.
00.35	Qu 8758 M.o.	gestoppt. Von 8. Sfl. mit S 7o1 und S 196 nach Rotterdam entlassen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
00.39		Mit 77°, Fahrt 34 sm Vormarsch fortgesetzt.
01.02		Kurswechsel auf 38°.
01.45		Kurswechsel auf 25°.
02.10		Kurswechsel auf 41°.
02.30		Mit 103° Hoek von Holland angesteuret.
02.40	Hoek von Holland	Molen einlaufend passiert.
04.40	Rotterdam	Alle Boote Bunker fest.
31.8./1.9. 18.10		FT 1357/60: 2. Sfl. Mit 3 Booten in Abhängigkeit Wetterlage Verlegung Boulogne nach Osten, Endziel Amsterdam, 10. Sfl. halbstündige Bereitschaft. Kein Einsatz wegen Wetterlage. P.d.S.
21.33		FT 2045/65: P.d.S. Auslaufen entfällt wegen Wind SW 7-9. Chef 2. Sfl.

Flottenkommando
B.Nr. Gkdos 767 Tr

An Bord, den 26. Januar 1945

Geheime Kommandosache!

An das
Oberkommando der Kriegsmarine Prf.Nr. 1
1 Skl I a c

nachrichtlich :

Führer der Schnellboote Prf.Nr. 2

-610

Anliegend werden die K.T.B.'s der 2., 4., 6., 8., 9. und 10. S.-Flottille vom 15. - 31.8.1944 vorgelegt.

Das Flottenkommando nimmt dazu wie folgt Stellung :

Zum KTB (Masch) der 2. S.-Flott. v. 16.8. - 31.8. sowie zur Stellungnahme des Verb. Ing.:

Der Anerkennung des Verb, Ingenieurs für die verantwortungsfreudige, zielbewusste und erfolgreiche Tätigkeit der Flottilleningenieure der im Westraum eingesetzten S.-Bootsflottillen wird zugestimmt. Besonders tatkräftig und erfolgreich hat sich der Flo.-Ing der 2. S.Flott., Kaptlt. (Ing) Bielitzer, bei Erhaltung und Wiederherstellung der Kriegsbereitschaft seiner Flottille, bei den Bergungsarbeiten im Stützpunkt Le Havre und bei den Rückführungsmassnahmen eingesetzt.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes

an KA
1. Skl. i. A.

1./Gr. B. Nr. 341/45 g. Kdos.
Eing. 9. FEB. 1945
mit 10 Anl.

21

Stellungnahme des Führers der Schnellboote zum KTB der

2. S.-Flottille 16.-31. 8.1944.

Zum 26.8. 0258 Uhr:

Anlage zu Flotte GKdos 767

Die 2. Gruppe der 2. S.-Flott. S 174, S 177 hängte sich auf dem Wege von Dieppe nach Le Havre an eine AT-Flottille an, welche im Verlauf des Marsches durch fdl. Zerstörer und MGB's angegriffen wurde. S 174 und S 177 beteiligten sich an der Rettung von Überlebenden. Ein Art.-Träger sank, ein zweiter wurde schwer havariert und brannte. Auf Bitten des AT-Kommandanten schossen die S.-Boote drei T-eins-Schüsse, um den havarierten und aufgegebenen Art.-Träger endgültig zu vernichten. Alle Schüsse gingen fehl, der Art.-träger trieb später an der Küste an.

Die drei Fehlschüsse werden beanstandet. Zunächst sollen eigene Fahrzeuge, wenn sie nicht mehr geborgen werden können, wenn möglich mit Sprengpatronen vernichtet werden, was in der Regel möglich sein wird, solange keine direkte Feindeinwirkung erfolgt. Der Torpedofangschuss auf eigene Fahrzeuge soll eine äusserste Notmassnahme sein, die nur ergriffen werden soll, wenn andernfalls befürchtet werden muss, dass der Gegner das aufzugebende Fahrzeug erbeutet. Fangschüsse müssen mit solchen Einstellungen aus solcher Lage geschossen werden, dass mit Sicherheit getroffen wird. Die Schussentfernung soll also wenig mehr als die Sicherheitsstrecke für den Torpedo betragen. Bei flachgehenden Fahrzeugen muss evvl. Oberflächenläufer geschossen werden.

Fahrsen

r 3411

Anl. Nr. 2 zu 1/Skl /45g Kdos.

Geheim! --, den 4.9.1944.

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

Abschnitt: M a s c h i n e.

Flottillenchef:	Korv.Kapt.	Opdenhoff
Flottilleningenieur:	Kaptlt. (Ing)	Bielitzer
2. Ingenieur-Offizier:	Lt. (Ing)	Bräunche

Boot:	Leitender Maschinist:
S 174	Ob.Masch. Medau
S 176	Ob.Masch. Lihne
S 177	Ob.Masch. Neumann
S 180	Ob.Masch. Specht
S 181	Ob.Masch. Granzow

Angefangen: 16.8.44.
Abgeschlossen: 31.8.44.

Anl. Nr. 1 zu 1/Skl. /45 g Kdos.

Im Berichtsabschnitt befanden sich folgende Boote außer K.B.:

S 176 vom bis 17.8.1944
Steveninstandsetzung.
S 181 am 25.8.44.
Ausbau Lader Bb.Motor.

16.8.44. Le Havre 23.00 Einsatz entfällt wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für alle Boote.
Auf S 172 werden die drei Hauptmotoren geborgen.
Es werden außerdem die Hilfsmotoren, Luftflaschen und Brennstofftanks ausgebaut.
Auf S 176 wurden die 8 mm Kupplungsbolzen der Laderkupplung durch 10 mm Bolzen ersetzt.

17.8.44. Le Havre 22.40 S 174, 176, 177, 180, 181 zum Torpedoeinsatz ausgelaufen.

23.30 Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus.

Le Havre Zur Auflockerung des Flottillentrosses werden Taucherzug, Werkstattzug und ein Teil der Kraftfahrzeuge in das Château St. Claire bei Ivetot verlegt. Ausweichstützpunkt läuft unter Decknamen "Seehund."

Le Havre Das Vorschiff "S 114" wird gehoben und auf Strand gesetzt.
S 176 wird K.B. gemeldet.

18.8.44. Le Havre 00.00 Sofortbereitschaft für alle Boote.
01.50 Alle Boote ausgelaufen.
03.30 Alle Boote im Bunker fest.
23.00 Halbstündige Bereitschaft.

19.8.44. Le Havre 02.50 Sofortbereitschaft.
03.30 Halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden.
23.00 Halbstündige Bereitschaft.
23.00 Weiterverlegung des Trosses nach Abbeville auf Grund der militärischen Landlage. Unterbringung im Château Bainast. Telefonverbindung wird sofort hergestellt.

20.8.44. Le Havre 22.20 S 174, 176, 177, 180, 181 zum Torpedoeinsatz

			ausgelaufen.
	Le Havre		Achterschiff "S 188" (Abt. I - IV) wird gehoben und auf Strand gesetzt. Das Boot ist stark zerstört. Bergung von geringem Nutzen.
21.8.44.	In See	02.47	S 177 Ruderschaden. Kettenbolzen gebrochen. Weiterfahrt mit Notruder. Höchstfahrt 34 sm.
		05.50	Alle Boote im Bunker fest und Feuer aus. Bergungsgruppe der 9. Sfl. wird abgezogen. Infolge Azetylenmangel Personalmangel und Mangel an geeigneten Kränen stocken die Bergungsarbeiten. Ausrüstungsstelle und Bauaufsicht geben auf Grund der Landlage Sparstoffe in großen Mengen an die Flottille ab. Das Material wird mit eigenem LKW in den Hollandraum abtransportiert. Weitere wichtige Ersatzteile und Maschinen wie Aggregate, E-Motoren, Generatoren werden zum Ausweichlager "Seehund" geschafft.
	Le Havre	20.00	Einsatz entfällt wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft.
22.8.44.	Le Havre	23.00	Halbstündige Bereitschaft. Neues Bergungskommando 2/3/15 trifft ein. Keine Fortsetzung der Bergungsgruppen, da französische Arbeitsgruppen infolge Evakuierungsmaßnahmen neu zusammengestellt werden müssen. Auf "S 176" wird der Ob.Masch.Lühne als LM eingesetzt. Zur weiteren Auflockerung des Stützpunktes wird weiteres Personal nach Heemstede verlegt.
23.8.44.	Le Havre	22.15	Halbstündige Bereitschaft.
24.8.44.	Le Havre	22.00	S 174, 176, 177, 180, 181 zum T.-Einsatz ausgelaufen.
	In See	23.00	Im Gefecht mit engl. MGB's erhält S 174 7,5 cm Treffer im Mittelmotorenraum. Krümmer Ladeluftkühler-Ansaugeschacht durchschlagen. Motor zeitweilig ausgefallen. Brand in der Maschine wird sofort gelöscht. Fahrtverminderung auf 20 bis 25 sm.
	In See	23.30	Bei erneutem Gefecht mit MGB's erhält S 177 Treffer in den Seitenmotorenraum. Bb.Motor ausgefalle

Vorwärmeleitung Nähe Auspuff Bb.Seite durchschlagen, Seewasserkühlschläuche Hpt. Auspuff beschädigt. 20 cm Ø Loch in der Bordwand. Quer-, Längs- und Diagonalspanten durchschlagen.

S 174 meldet Mittelmotor ohne Lader fahrbereit.

S 174, S 177 laufen wegen Geschwindigkeitsbeschränkung Dieppe an. S 176, 180, 181 Rückmarsch nach Le Havre.

25.8.44. Dieppe 01.05 S 174, 177 Dieppe festgemacht.

Le Havre 03.00 S 176, 180, 181 im Bunker fest.

Dieppe Trefferschäden S 174 und S 177 werden behelfsmäßig ausgebessert. Werfthilfe wurde in Anspruch genommen. Auf S 174 Ausfall Bb.Aggregatpumpe. Kreisel ausgeschlagen. Beim Vorwärmen fällt außerdem der Stb. Hilfsmotor aus. Drehzahl sinkt bei Belastung bis der Motor zum Stillstand kommt. 28.8.4

Lenzpumpe Bb. wird durch die des Stb.Aggregates ausgewechselt. 29.8.4

Le Havre 20.00 S 181 bei Standprobe wird beim Bb.Motor starke Qualmentwicklung am Lader festgestellt. Es wird Laderschaden vermutet. Da Boot mit Bb.Motor nur beschränkt einsatzbereit wird Boot a.K.B. gemeldet. Ausbau des Laders ergibt kein Ergebnis. Nach Ladereinbau verläuft die Standprobe normal. Störungsursache konnte nicht gefunden werden. 30.8.4

Le Havre 22.55 S 176 und S 180 zum Torpedoeinsatz ausgelaufen.

Dieppe 23.20 S 174 und S 177 zum Durchbruch nach Le Havre ausgelaufen.

Le Havre 23.50 S 176 und S 180 im Bunker fest.

26.8.44 In See 02.00 S 174 erhält Splittertreffer im Bb.Torpedorohr bei Gefecht von A-Trägern mit fdl. Zerstörern.

Fecamp 05.00 S 174 mit A-Träger im Schlepp eingelaufen.

05.20 S 174 zu weiteren Rettungsarbeiten ausgelaufen 31.8.4

05.50 S 174 und S 177 mit Schiffbrüchigen Vorhafen fest.

Le Havre 23.00 Halbstündige Bereitschaft.

27.8.44. Fecamp 02.00 S 174, S 177 Sofortbereitschaft.

Le Havre 22.00 Halbstündige Bereitschaft.

Das restliche Stützpunktpersonal wird in den Bunker verlegt.

Fortsetzung der Bergungsarbeiten. Vorbereitung Sprengung S.-Bootswracks in Angriff genommen. Nach Besprechung mit Hako und Sperrwaffenkommando übernimmt Sperr-

waffenkommando die Sprengung im Rahmen der übrigen Hafenschleifung. 10 Schreckbomben und 17 Sprengbüchsen werden vom Kommando zur Verfügung gestellt.
Durch weiteren LKW-Transport wird Abtransport weiteren Sparmaterials sichergestellt.

Fecamp — S 174 Ausfall Mittelmotor bei Standprobe durch Kolbenfresser. Zylinder 11 Kolbenboden und Kolbenwände stark verbrannt. Kolbenringe sitzen fest. Die Störung ist auf die starken Belastungen bei den letzten Einsätzen zurückzuführen.

28.8.44. Le Havre — Keine besonderen Vorkommnisse.

29.8.44. Le Havre — Die militärischen Operationen zwingen zum Abtransport des Reststützpunktes. Die Bergungsarbeiten werden abgebrochen. Der Befehl zur Sprengung der S.-Bootswracks wird erteilt. Durchführung im Rahmen der Hafensprengung.
Die Boote nehmen volle Brennstoffüllung und sind zur Verlegung klar. Restlicher Vorratsraum wird an Bord genommen.

	Fecamp	21.30	S 174, S 177 verlegen nach Dieppe und Boulogne.
	Le Havre	22.00	S 176, 180 und S 181 aus nach Dieppe.
30.8.44	Dieppe	01.25	S 176, 180 u. 181 Vorhafen festgemacht.
		02.57	S 174 u. 177 Dieppe abgelegt nach Boulogne.
		05.15	Beide Boote Boulogne neben dem Bunker festgemac
	Dieppe	21.45	Mit den Booten S 176, 180 u. 181 ausgelaufen. Marsch nach Boulogne. Keine besonderen Vorkommnisse. Werkstattzug mit Kraftfahrzeugen von Abbeville nach Boulogne nachgezogen.
	Boulogne	22.24	S 174 u. 177 mit 8. Sfl. Rotterdam ausgelaufen.
31.8.44		04.40	S 174 u. 177 in Bunker Rotterdam festgemacht. Verlegung der Kraftfahrzeuge von Boulogne nach Ostende vorbereitet.

2. Sfl. mit den Booten S 176, 180 u. 181 in halbstündiger Bereitschaft. Wegen Wetterlage kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse.

Gielzer
Kapitänleutnant (Ing) u. Flo.Ing.

Gesehen:

Kapitänleutnant (Jng) u. Verb.Jng. Kapitänleutnant u. Flo.Chef i.V.

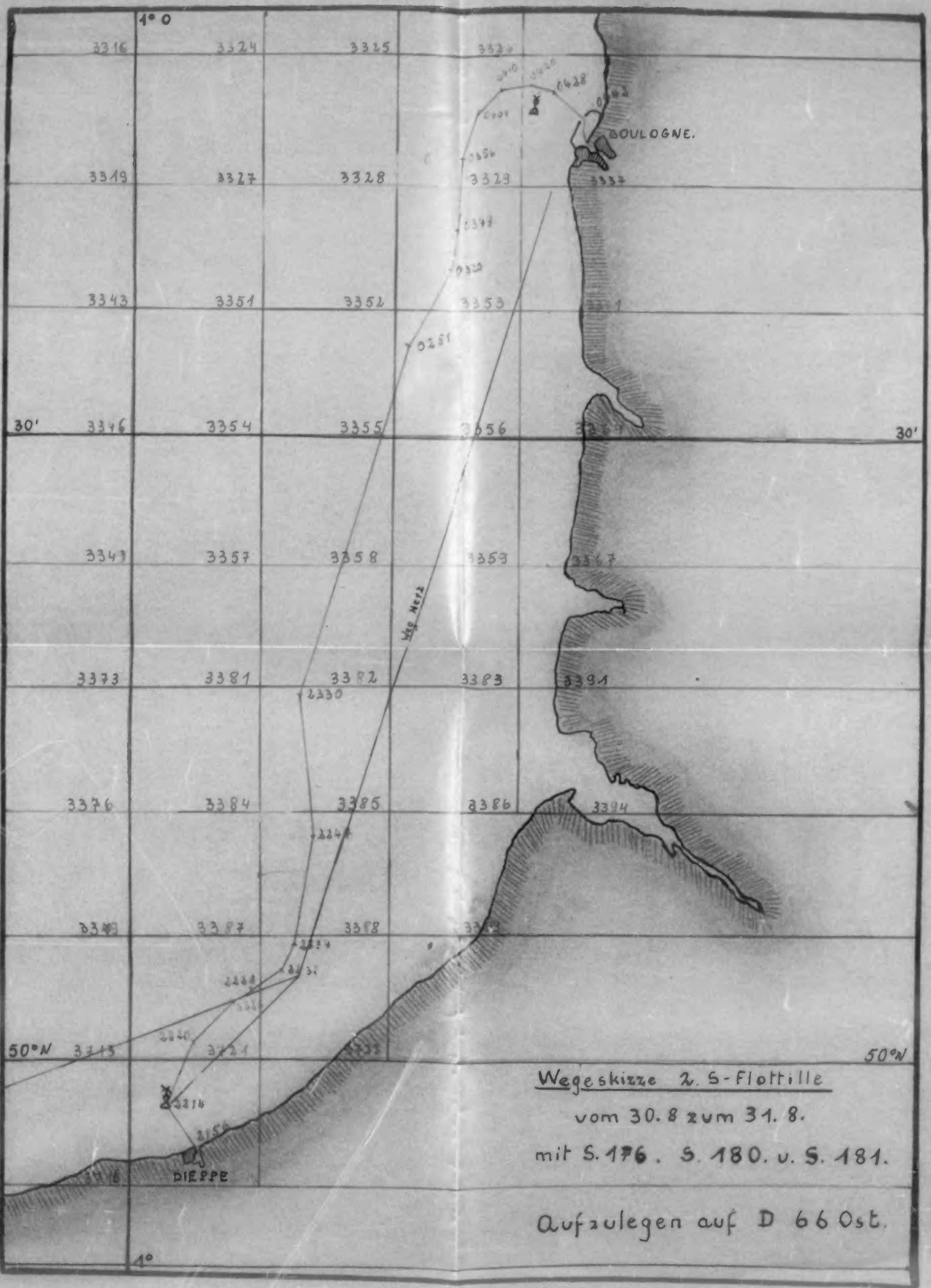
S t e l l u n g n a h m e !

Die vom Flo.-Ing der 2. S.-Flottille vorausschauend durchgeführte Auflockerung des Flottillentroßes, die Einrichtung von Ausweichstützpunkten bei Ivetot und später in Boulogne, sowie die verlustlosen Rückführung des gesamten Troßes und die Bergung von wertvollen Sparstoffen, Werkstattmaschinen und Fertigwaren aus Le Havre und aus den im weiteren Verlaufe der Rückverlegungen aufgegebenen S.-Bootsstützpunkten wird besonders anerkannt.

An der Bergung der durch den schweren Luftangriff am 14.6.44 und bei späteren Luftangriffen in Le Havre gesunkenen S.-Boote haben die 4., 9. und 2. S.-Flottille besonderen Anteil. Die Bergungsmaßnahmen wurden durch den Flo.-Ing der 4. S.-Flottille Oblt.(Ing.) d.R. Marx eingeleitet, später vom Flo.-Ing. der 9. S.-Flottille Kptlt.(Ing.) Gundel fortgesetzt und von der 2. S.-Flottille mit eigenem Personal und Personal der 9. S.-Flottille unter beachtenswerter Energie und unermüdlichem Arbeitsaufwand der beteiligten Soldaten zum Abschluß gebracht. Die Arbeiten waren durch die umfangreichen Zerstörungen im Hafen Le Havre, durch den Tidenhub und durch den Mangel an Bergungsgerät sehr erschwert. Es ist besonders bedauerlich, daß diesem enormen Arbeitsaufwand der Flottillen der endgültige Erfolg durch den schnellen Fortschrift der Ereignisse versagt geblieben ist, da der größte Teil der geborgenen Anlageteile und Maschinen auf dem Rücktransport in Rouen gesprengt werden mußte. Nur ein geringer Teil konnte auf dem der 2. S.-Flottille zur Verfügung stehenden Laderaum abtransportiert werden.

In den letzten Tagen des August hat der Flo.-Ing der 2. S.-Flottille Kptlt.(Ing.) Bielitzer es verstanden, die seit Anfang an im Invasionseinsatz stehenden Boote der 2. S.-Flottille mit den nur geringen noch in Le Havre zur Verfügung stehenden Werftmitteln jeweils in kürzester Zeit wieder kriegsbereit zu machen. Er hat bei der Durchführung dieser Instandsetzungsarbeiten, ebenso wie bei den vorher durchgeführten Bergungsmaßnahmen, besonderes technisches Können, Entschlußkraft, Organisationsvermögen und Verantwortungsfreudigkeit gezeigt.

Korv.Kapt.(Ing.) u.Verbands-Ingenieur



Wegeskizze 2. S-Flottille

vom 30.8 zum 31.8.

mit S. 176. S. 180. u. S. 181.

Aufzulegen auf D 66 Ost.

0°

0° 05'

Minenskizze 2. S-Flottille

vom 29.8. zum 30.8.44.

Anfangspunkt: 49,° 29,3' N 0° 5,2' ø

Minenkurse: rw. 289° 1 Sm

rw. 270° 1 Sm

Anfangspunkt: 49° 29,5' N 0° 1,75' ø

Minenkurse: rw. 215° 1 Sm

rw. 0° 0,65 Sm

rw. 22° 1,3 Sm

Maßstab: 1 : 50 000

49° 30'

49° 30°

Le Havre

Stadt

und

Hafen

tw. 0° 0,65 sm

tw. 22° 1,3 sm

Maßstab: 1 : 50 000

49° 30'

49° 30'

Le Havre

Stadt

und

Hafen

0°

0° 05'

0°20'
0°
1°
51°
50°
30'
Eastbourne
C3
C2
C1
Cap d. Antifer
Le Havre
Wegeskizze
vom 20.8.44 — 21.8.44.
1. Grp. S 176.–177.–180.
2. Grp. S 174.–181.
aufzulegen auf D 66 ø

Wegeskizze

vom 20.8.44. – 21.8.44.

—— 1. Grp. S 176.–177.–180.

—— 2. Grp. S 174.–181.

aufzulegen auf D 66 ø

C 241°

C 2

B.V.

Cap d. Antifer

Le Havre

30'

50'

0°20'

0°

1°

50°N

3624

3625

3626

3627

3628

3629

3630

3631

3632

3633

3634

3635

3636

3637

3638

3639

3640

3641

3642

3643

3644

3645

3646

3647

3648

3649

3650

3651

3652

3653

3654

3655

3656

3657

3658

3659

3660

3661

3662

3663

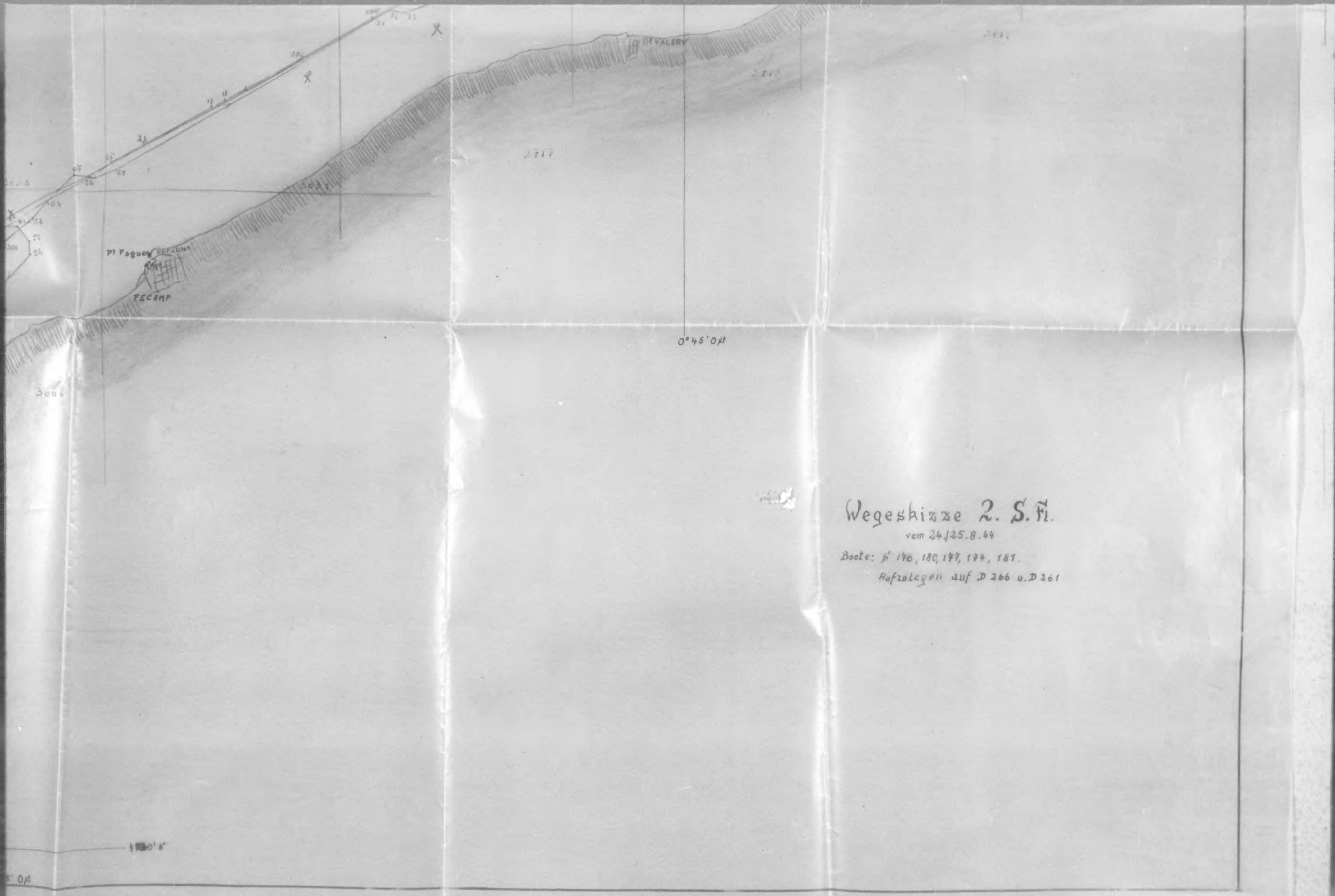
Wegeskizze 2. S. Fl.

vom 24./25.8.44

Boote: F 170, 180, 177, 174, 181.

Aufzulegen auf D 266 u. D 261

ST VALERY
0°45' Ost
Pt Paguet
PECAMP
3001
3002
3003
3004
3005
3006
3007
Cap d'Antifer
Cap de la Heve
LE HAVRE
40°30' N
41°0' N
0°
0°15' Ost



Wegeskizze 2. S. Fl.

vom 24./25.8.44

Boote: F 170, 180, 177, 174, 181.

Aufzulegen auf D 266 u. D 261

PG- 71293-NID

RG/ 71293

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.10.44 - 15.10.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	- 1 - Vorkommnisse

Geheime Kommandosache! 747585 748

Anlage zu Flotte GKdos

Kriegstagebuch

der 2. Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.10.1944

Flottillenchef: Korv.Kapt. O p d e n h o f f

Taktische Gliederung.

S 174	Kaptlt.	Wendler
S 176	Lt. z.S. (K.O.)	Stockfleth
S 177	Lt. z.S. (K.O.)	Boseniuk
S 180	Oblt. z.S.	Pillet
S 181	Oblt. z.S.	Schlenck
S 209	Oblt. z.S.	Neugebauer
S 210	Oblt. z.S.	Weisheit
S 221	Ob.Strm.	Schneider

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/41293 /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

Anl. Nr. 2 zu 1/Skl. 3410/45 g Kdos

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungsstelle für die besetzten Gebiete: Roepers' Druckerij, Den Haag, Barentsstraat 12

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	W'haven, Westwerft	S 174, 176, 177, 180, 181 Werftüberholung. S 209, 210, 221 Restarbeiten gemäß Anweisung E.A.K.
1.10.44.		
12.30	Vegesack	S 209 aus nach Wesermünde.
15.00	Wesermünde Zerstörergelände	S 209 fest.
2.10.44.		
18.00	Wesermünde	S 210 aus nach Vegesack.
20.30	Vegesack	S 210 fest.
3./4.10.44.		Alle Boote Werftliegezeit bzw. Probefahrten und Restarbeiten nach Anweisung E.A.K.
5.10.44.		
15.30	Wesermünde	S 209 aus nach Vegesack.
18.00	Vegesack	S 209 fest.
6.10.44.		Alle Boote Werftliegezeit bzw. Probefahrten und Restarbeiten nach Anweisung E.A.K.
7.10.44.		
12.00	Vegesack	S 210 aus nach Wesermünde.
14.20	Wesermünde	S 210 fest.
19.30	Wesermünde	S 210 aus nach W'haven.
19.58		Rückmarsch wegen Nebel.
20.00	Unterwasser, Tonne 24	Beim Wenden Grundberührung an Stb-Seite des Fahrwassers. Schraubenschaden.

Stellv. Gl Fkp

Geheim!

23.10.1944

Kriegstagebuch

2. S.-Flottille

Abschnitt: Maschine

Flottillenchef: Korv.Kapt. Opdenhoff
Flottilleningenieur: Kptltl.(Ing) Bielitzer
2. Ingenieur-Offizier: Lt. (Ing) Brüncho

Boot:	Leitender Maschinist:
S 174	Ob.Masch. Medau
S 176	Ob.Masch. Lühne
S 177	Ob.Masch. Blank
S 180	Ob.Masch. Specht
S 181	Ob.Masch. Schmitt
S 209	Ob.Masch. Hansen
S 210	Ob.Masch. Kutsche
S 221	Ob.Masch. Schollbach

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER
P G/41093
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

Angefangen: 1.10.44
Abgeschlossen: 15.10.44

Im Berichtsabschnitt befanden sich folgende Boote außer K.B.:

S 174	vom	1.10.	bis 15.10.44	
S 176	"	1.10.	" 15.10.44	
S 177	"	1.10.	" 15.10.44	
S 180	"	1.10.	" 15.10.44	
S 181	"	1.10.	" 15.10.44	
S 209	vom	1.10.	bis 15.10.44	EKK Restarbeiten
S 210	"	1.10.	" 15.10.44	EKK Restarbeiten
S 221	"	1.10.	" 15.10.44	EKK Restarbeiten

1.10.44	Wilhelmshaven	Alle Boote Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
2.10.44	Wilhelmshaven	Auf S 177 wird das hintere Lager der Stb.Nocken=welle Motor Stb. eingezogen und die beschädigte Nockenwelle ausgewechselt. S 177 bekommt die Propeller aufgesetzt. Alle weiteren Arbeiten gemäß vorliegender Arbeitsauf=träge zu Beginn der Werftliegezeit gehen plan=mäßig vonstatten.
3./4.10.44	Wilhelmshaven	Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
5.10.44	Wilhelmshaven	Schwerer Bombenangriff. Boote erhalten keine Beschädigungen.
6.10.44	Wilhelmshaven	Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
7.10.44	Wilhelmshaven	Erneuter Bombenangriff. Keine Beschädigung der Boote. Verzögerung laufender Arbeiten vorläufig noch nicht zu übersehen.
8.10.44	Wilhelmshafen	Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
9.10.44	Wilhelmshaven	Überholung der Kraftfahrzeuge durch eigenes Per=sonal zum größten Teil abgeschlossen. Restliche Fahrzeuge werden in Aurich und Leer durch H K P Bremen instandgesetzt. Gem. Entscheidung F.d.S. werden 2 P K W, 1 L K W und 1 K O M auf Gas=generatoren umgebaut. Weiteres über den Umbau der Kraftfahrzeuge folgt.
0200 Uhr	Wilhelmshaven	S 210 nach erfolgter EKK-Erprobung zur Durch=führung Restarbeiten Westwerft fest.
10.10.44	Wilhelmshaven	Auf S 174 und S 177 werden nach Teilüberholung die Bb.Hi.-Aggregate eingebaut.
11.10.44	Wilhelmshaven	Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.

12.10.44	Wilhelmshaven	Instandsetzung Unterwasserteile S 180, S 181 fertiggestellt. Infolge Einbaues 2 cm-Zwilling über Abt. IV/V müssen alle Luftflaschen tiefer gesetzt werden.
13.10.44	Wilhelmshaven	Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
14.10.44	Wilhelmshaven	S 210 aus dem EKK Verhältnis entlassen. S 180 wird ausgedockt.
15.10.44	Wilhelmshaven	Schwerer Terrorangriff auf Stadt und Hafen. Boote keine Schäden. Wahrscheinlich durch vorübergehenden Ausfall obdachloser Arbeiter Störung der Arbeitsplanung.

gesehen:

Korv.Kpt. u. Flo.Chef

Lt.(Ing) u.Flo.-Ing i.V.

gesehen:

Korv.Kpt.(Ing) u. Verb.Ing.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.35	Wesermünde	S 210 fest.
10.44.		
4.00	Wesermünde	S 210 aus nach W'haven.
10.44.		
2.00	Wilhelmshaven	S 210 fest.
./11.10.44.		Alle Boote Werftliegezeit bzw. Probefahrten und Restarbeiten nach Anweisung E.K.A.
.10.44.		
5.00	Kiel	S 221 aus nach Travemünde.
7.00	Travemünde	S 221 ein.
.10.44.		
9.00	Vegesack	S 209 aus nach W'haven.
2.45	W'haven, U-Stützpunkt	S 209 fest.
./15.10.44.		Alle Boote Werftliegezeit bzw. Probefahrten und Restarbeiten nach Anweisung E.K.A.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stellungnahme des Führers der Schnellboote
		Nichts zu bemerken.
		Z.V. Kolbermann

PG-71294-NID

FG/71294

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16.10.44 - 31.10.44

Kg 460 86.

Kfg.

2. Schnellbootsflottille

16.10. - 31.10.1944

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IT'S REGISTERED NUMBER IS
P.G/41294/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
AND GIVEN THE ABOVE REGISTERED NUMBER

Admiral östliche Ostsee O.U., den 6.Dezember 1944.
B.Nr. Gkdos 5810 / FI

U. Geheime Kommandosache! Gkdos.

Marine-Oberkommando Ostsee- Führungsstab -

K i e l

Marine 14. DEZ. 1944 5756 1

FIa

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2.Schnellboots-Schulflottille für die Zeit vom 16.-31.Oktober 1944 vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den Admiral östliche Ostsee
Der Chef des Stabes i.V.

ADMIRALTY
AND
PG/41294/NID
NO MARK ON IT, BU SHOULD RECORD OR DOTING
MADE IONS WORK PAPER.
36996
Anl. Nr. 1 zu 1/Skl /4 g Kdos.

9. Sicherungsdivision
B.Nr. Gkdos 1961 F1

-, den 28.Nov.1944

Geheime Kommandosache!

An

Admiral östliche Ostsee.

Admiral östliche Ostsee
30. NOV. 1944
5810 Anl. -1-

Anliegend wird das Kriegstagebuch 2.S.-Schulflottille für die Zeit vom 16.-31.1o.44 (1-fach) vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Marineoberkommando Ostsee

Op. B.Nr. Gkdos. 5756/44 FIa. Kiel, den 23. Dezember 1944.

Geheime Kommandosache

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. Ia c -

Eingegangen am 26.12.44
Skl. B. Nr. 1 B 6996/44 Gkdos
mit 2 Anl.

vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

Ruemmler

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
17.10.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
18.10.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
19.10.44	Windau	
14.15		S 117 ausgelaufen mit dem Chef des Generalstabes XXXXIII. Armeekorps, Oberst H e t z e l, zum Marsch nach Montu.
16.25	Montu	S 117 eingelaufen.
21.05		S 117 ausgelaufen mit 35 kranken und kampfunfähigen Soldaten.
23.40	Windau	S 117 eingelaufen. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
20.10.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
21.10.44	Windau	Gemäß Sperrbefehl der 9. Sicherungsdivision für die Verseuchung der Arensburger-Bucht S 117 und S 81 Windau ausgelaufen als Navigationsrotte ins Operationsgebiet zum Fischereibojenwerfen.
14.30		
16.20		S 81 5 sm östlich Zerel eine Maschine ausgefallen.
16.24		S 81 nach Montu entlassen um Boje von S 117 noch rechtzeitig vor Einbruch der Dunkelheit werfen zu können.

Anlage Admiral Östliche Ostsee Anlage zu 9. Sich. Div. B.Nr.G.Kdos. 1461
Gkdos 5840 /44

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Anlage zu 2.Schnellb.Schulfl
B.Nr.g.Kdos 324/44 v.1.11.44

Geheime Kommandosache

3 Ausfertigungen
1.Ausfertigung

K r i e g s t a g e b u c h
der
2. Schnellbootsschulflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K l o s e
Stellvertr.Flottillenchef: Oberleutnant zur See H o w a l d t

Anlagen:

Begonnen: 16.10.44
Abgeschlossen: 31.10.44

S 76	Obersteuermann	W i l d n e r
S 69	Oberleutnant zur See	R u n g e
S 99	Leutnant zur See	N i e n s t e d t
S 64	Obersteuermann	S c h e n k e
S 117	Oberleutnant zur See	H o w a l d t
S 81	Oberleutnant zur See	W ü l f i n g
S 135	Oberleutnant zur See	S c h w e p c k e
S 83	Leutnant zur See	H o f f m a n n

16.10.44	Windau	
14.45		S 117 ausgelaufen mit Divisionschef 9.Sicherungsdivision zum Marsch nach Montu (Sworbe):
	SO 4 - 5 See 2 - 3	
16.00	Gotenhafen	S 99 ausgelaufen zum Marsch nach Windau.
16.35	Montu (Sworbe)	S 117 eingelaufen.
21.30		S 117 ausgelaufen.
23.55	Windau	S 117 eingelaufen.
23.55		S 99 eingelaufen.

Klose .

Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Anl.Nr. 2 zu 1/Skl 3699 g/44 g Kdos.

Hoftrand

Tag Uhrzeit
noch
21.1
23.
22.1
00.1
00.4
02.2
02.3
04.2
06.0
14.3
18.0
18.2
18.2
18.2
20.3
21.2
21.3

B. 36. (

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 21.10.44		
23.30		2. Gruppe mit S 117, S 81, S 64 nach Montu entlassen zur Abholung eines Generalstabsoffiziers. Übrige Boote auf 1. Räumbootsflottille gesammelt. 1. Räumbootsflottille führt Verseuchung mit RB's 2,5 sm südlich der eigenen Verseuchung durch, während die beiden Schnellbootsflottillen die Durchführung der Aufgabe abwarten.
22.10.44		
00.15	Montu	S 117, S 81, S 64 Montu eingelaufen.
00.45		Montu ausgelaufen, da der Generalstabsoffizier bereits abgereist war.
02.20	Windau	S 117, S 81, S 64 Windau eingelaufen.
02.30		Nach Eingang Meldung 1. Räumbootsflottille über Durchführung der Aufgabe planmäßiger Rückmarsch auf gleichem Weg wie Anmarsch angetreten.
04.20	Windau	Beide Flottillen Windau eingelaufen.
		Kapitänleutnant und Flottillenchef.
06.00	Stettin Swinemünde	S 135 und S 83 ausgelaufen zum Marsch nach Gotenhafen bzw. Windau.
14.30	Gotenhafen	S 135, S 83 wegen Wetterlage eingelaufen.
18.00	Windau	2. Schnellbootsschulflottille mit S 76, S 69, S 99, S 117, S 64, S 81 und 5. Schnellbootsflottille gemäß Sperrbefehl 9. Sicherungsdivision vom 22.10.1944 die abschließende Fortsetzung der Sperrung B.Nr. Gkdos. 1827 A1 " Olympia II " der Arensburger-Bucht ausgelaufen.
18.20		Zahlreiche Leuchtschirme über Hafengebiet Windau. Fliegeralarm.
18.23		S 67 wegen Kurbelwannenexplosion nach Windau entlassen, S 81 zur 5. Schnellbootsflottille abgestellt.
18.24		Zahlreiche Bombenwürfe auf Land und Hafengebiet.
		Nach Fliegeralarm Weitermarsch über blau 18a, 22 nach Kap Kolka zur Ermittlung genauen Schiffsortes.
20.35	Kap Kolka	Kap Kolka querab, mit Nordkurs über Quadrat 6543 ins Wurfgebiet gelaufen.
21.21	Quadrat 6513 rechte untere Ecke	Position " Arena " erreicht, rote Fischereileuchtboje geworfen.
21.30		5. Schnellbootsflottille und S 81 marschieren zum Wurfgebiet Quadrat 6513 obere Kante rechts, während 2. Schnellbootsschulflottille bei der Boje sichernde Wartestellung einnimmt.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 21.10.44		
16.47	Quadrat 6515 links Mitte	4 russische Kanonenboote gesichtet.
16.50		Delta-Signal abgesetzt: Quadrat AO 6515 links Mitte. 4 feindliche Schnellboote Kurs Süd, Fahrt 15 sm. Halte Fühlung. S 117.
17.05		Delta-Signal abgesetzt: 4 Fugas. S 117. Mit einer Maschine herangelaufen. Auf 2000 m Entfernung eröffnet Feind das Feuer mit 7,5 cm Kanonen. Eine Boje auf 58 Grad 2,7 Minuten Nord und 22 Grad 20,6 Minuten Ost geworfen, abgelaufen und Fühlung gehalten. Feind fuhr augenscheinlich Vorpostenstreifen. Fahrt bis 20 sm. Morseverkehr läßt weitere Fahrzeuge im Norden evtl. erneuten Landungsversuch vermuten. Feindfeuer kurzfristig mit 4 cm erwidert. Auf beiden Seiten keine Ausfälle. Wegen Dunkelheit und Durchführung befohlener Aufgabe nach SW abgelaufen und zweite Boje auf 57 Grad 58,3 Minuten Nord und 25 Grad 16 Minuten Ost geworfen.
17.20		
17.40	Montu	S 117 eingelaufen. Der Kommandant erstattet Lagemeldung fernmündlich über Fregattenkapitän B r a u n e i s an Seekommandant baltische Inseln und 9. Sicherungsdivision.
17.50		Delta-Signal abgesetzt: Habe Fühlung verloren, mein Standort ist Montu. S 117.
17.57		Delta-Signal abgesetzt: Alles klar. S 117.
20.30	Montu	S 117 ausgelaufen.
20.54	Quadrat 6541 rechte obere Ecke	Auf Chefgruppe gesammelt.
18.00	Windau	2. Schnellbootsschulflottille mit S 76, S 69, S 99, S 64 Windau ausgelaufen mit 5. Schnellbootsflottille. Gemeinsamer Anmarsch über blau 18a, 22 nach Quadrat 6541 rechte obere Ecke.
19.42		F.T. SSD! Klose: Auf Rückmarsch ein S.-Boot Abholung Oberstleutnant B a c h. 9. Sicherungsdivision.
20.00	Quadrat 6541 rechte obere Ecke	Mit 1. Räumbootsflottille und Rotte S 117, S 81 zusammengetroffen.
20.08	NW 3, See 1 Sicht 15 sm.	Rote Fischereileuchtboje geworfen als navigatorischer Anhaltspunkt. Nach Besprechung gemeinsamer Vormarsch beider Flottillen ins Wurfgebiet. 1. Räumbootsflottille verhält bis zur Klärung der Feindlage im Quadrat 6518 links oben.
23.00	Quadrat 6512 Mitte	5. Schnellbootsflottille zur befohlenen Minenverseuchung entlassen. Von Quadrat 6512 rechte Kante unten ~~und~~ nach Quadrat 6512 rechts unten Sperre unbemerkt geworfen auf 0,4 sm genau.
23.26		Werfen beendet. Minenverseuchung durchgeführt mit 40 UMB mit Reißleinen.(2. Schnellbootsschulflottille 24, 5. Schnellbootsflottille 16 Minen).

Heftrand

Tag Uhrzei
noch 25.10.
13.00
14.15
14.23
15.35
15.55
16.28
16.43
18.00
18.20
26.10.4
17.00
27.10.4
01.50

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 25.10.44		5. Schnellbootsflottille
13.00		2. Schnellbootsschulflottille mit S 76, S 69, S 117, S 99 ausgelaufen und 5. Schnellbootsflottille entgegengelaufen. Anmarsch über Quadrat 6468 links unten.
14.15	Quadrat 6466 Mitte unten	Auf 5. Schnellbootsflottille gestoßen. Oberbefehlshaber der Heeresgruppe Nord, Generaloberst S c h ö r n e r, Admiral östliche Ostsee, Vizeadmiral B u r c h a r d i und Generalleutnant A n t o n von S 67 mit Stabsoffizieren und drei Verwundeten an Bord S 76 übernommen.
14.23		S 76 und S 69 laufen auf Befehl Admiral östliche Ostsee über Punkt 18a zurück nach Windau, während S 117 und S 99 bei den Booten der 5. Schnellbootsflottille zur Hilfeleistung bleiben. S 117 stellt Schleppverbindung mit S 110 her, da Boot stark brennt, Feuerlöschunterstützung und Schlepphilfe notwendig.
15.35	Windau	Festgemacht. Oberbefehlshaber mit Stab und Verwundete von Bord gegeben.
15.55		Ausgelaufen mit S 76, S 69, S 81 und S 64.
16.28		Auf S 67 und S 99 gestoßen in Höhe des Feuers Lyserort. Beide Boote und S 81 und 64 entlassen nach Windau.
16.43		Auf S 110 und S 117 gestoßen, und Rückmarsch geführt und gesichert. S 117 hat S 110 bis auf Höhe der Mole Windau in Schleppverbindung.
18.00	Windau	S 67, S 99, S 81 und S 64 eingelaufen.
18.20		S 76, S 117, S 110 und S 69 eingelaufen.

Klose.

Kapitänleutnant und Flottillenchef.

26.10.44		
17.00	Gotenhafen	S 135 und S 83 ausgelaufen zum Marsch nach Windau
		Keine besonderen Vorkommnisse.

Klose.

Kapitänleutnant und Flottillenchef.

27.10.44		
01.50	Windau	S 135 und S 83 eingelaufen, fest und klar.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 22.10.44		
21.59	Qua.6513 M.o.- Qua.6513 r.M.	Werfen der Sperre mit 12 UMB von 58 Grad 10,7 Minuten Nord 22 Grad 39,2 Minuten Ost nach 58 Grad 9,2 Minuten Nord 22 Grad 39,2 Minuten Ost. Sperre auf 0,2 sm genau geworfen. Danach abgelaufen nach Arena.
22.18	Quadrat 6513 rechte untere Ecke	5. Schnellbootsflottille und S 81 zu 2. Schnellbootsschulflottille gestoßen und nach Süden weitergelaufen, während 2. Schnellbootsschulflottille auf Wurfkurs geht.
22.30- 22.52	Qua.6521 l.K.u.- Qua.6516 M.o.	Von 58 Grad 5,3 Minuten Nord 22 Grad 37,5 Minuten Ost nach 58 Grad 6,2 Minuten Nord 22 Grad 42,7 Minuten Ost auf 0,2 sm genau Sperre mit 20 UMB geworfen.
	Wind NO 4-5 See 3 zunehmend	Beide Sperren wurden vom Feind unbemerkt geworfen.
22.56	Sicht 15 sm	Gemeinsamer Rückmarsch beider Flottillen über Quadrat 6542, 22, 18a nach Windau.
23.10.44		
01.30	Windau	Alle Boote eingelaufen, fest und klar. Keine besonderen Vorkommnisse. Elsner Kapitänleutnant und Flottillenchef.
24.10.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Elsner Kapitänleutnant und Flottillenchef.
25.10.44	Windau	5. Schnellbootsflottille liegt seit 09.15 Uhr in Montu mit S 110, S 67 zur Überfahrt von Oberbefehlshaber der Heeresgruppe Nord, Generaloberst Schörner, Admiral östliche Ostsee, Vizeadmiral Burchardi und General Anton.
11.47		Eingeng F.T.: Kr.Kr. Bei laufenden Luftangriffen um Boote bisher Splitterschäden. 1 Toter, ein Verwundeter. Auslaufen 12.30 beabsichtigt, Jäger sind zu weit ab. Chef 5. Schnellbootsflottille Nach sofortiger Rücksprache Flottillenchef beim 1. Admiralstabsoffizier 9. Sicherungsdivision Befehl zum Auslaufen von 4 Booten zur eventuellen Hilfeleistung für die

Heftrand

B. 36. (ne

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch. 31.10.44		befohlenen Unternehmung.
		Anmarsch über Quadrat 6482 rechte untere Ecke, 6188 obere Kante rechts, Quadrat 2999 Mitte links, und 6276 obere Kante links. Auf dem Anmarschweg zunehmende Wetterverschlechterung und starke Sichtabnahme.
	18.42 Quadrat 0276 obere Kante Mitte	(Abgabe Delta-Signal) F.T. abgesetzt: Quadrat 0276 obere Kante Mitte. Rückmarsch angetreten wegen Sicht und Wetterlage. Chef 2. Schnellbootsschulflottille.
		Wind SW 5-6 auffrischend, See 4, Sicht teilweise unter 200 m.
		Der Rückmarsch wurde befohlen, da die Durchführung der Minenaufgabe und Waffeneinsatz auf Grund der Wetterverhältnisse nicht mehr möglich waren.
	19.35 Quadrat 2998 rechts unten	Bei 120 m geloteter Wassertiefe alle Minen unscharf geworfen, da die Minenschienen die Minen nicht mehr halten und die Boote schwer arbeiten. Rückmarsch über Quadrat 0276 obere Kante links, Quadrat 2999 Mitte links, Quadrat 6159 Mitte und Quadrat 6459 unten rechts, mit Marschfahrt 15 sm/h bzw. 26 sm.
	00.40. Windau	Alle Boote, zum Teil mit Seeschäden, eingelaufen.

Else

Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 27.10.44		Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
28.10.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
29.10.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
30.10.44	Windau	Gemäß Sperrbefehl 9. Sicherungsdivision B.Nr. Gkdos. 1891 vom 30.10.44 ist von 5 Schnellbooten mit je 4 UMB der Soelo-Sund zu verseuchen. Ausrüstung der Boote mit Minen.
14.10		Gemäß Anruf 1. Admiralstabsoffizier 9. Sicherungsdivision wird Unternehmen nicht durchgeführt.
14.20- 15.50		Abgabe der Minen. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
31.10.44	Windau	Gemäß Sperrbefehl 9. Sicherungsdivision B.Nr.Gkdos
1900		vom 31.10.44 ist mit 5 Booten die Sperre " Oktoberfest " im Finnischen-Meerbusen vor Reval auszulegen, gleichzeitig mit 4 Booten einen Torpedoeinsatz nach Hangö zu fahren. Beladung der Boote S 76, S 69, S 65, S 83, S 99 mit je 4 UMB.
13.25		2. Schnellbootsschulflottille mit S 76, S 69, S 65 (5.Schnellbootsflottille), S 83, S 99, S 117, S 135, S 81, S 64 ausgelaufen zur

PG-71295-NID

RG/71295

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1.11.44 - 15.11.44

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse Anlage zu 2. S. Schnäpfe.

Ob 17420

B. Nr. g. Kdos 3444/44

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

2.Schnellbootsschulflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K l o s e
Stellvertretender Flottillenchef: Oblt. zur See H o w a l d t

Anlagen:

Begonnen: 1.11.1944
Abgeschlossen: 15.11.1944

S 76	Obersteuermann	W i l d n e r
S 69	Oberleutnant zur See	R u n g e
S 83	Leutnant zur See	H o f f m a n n
S 99	Leutnant zur See d.R.	N i e n s t e d t
S 117	Oberleutnant zur See	K o w a l d t
S 135	Oberleutnant zur See	S c h w e p c k e
S 81	Oberleutnant zur See	W ü l f i n g
S 64	Obersteuermann	S c h e n k e

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF HIS BRITANNIC MAJESTY'S GOVERNMENT AND IS LENT TO THE RECIPIENT ON CONDITION THAT IT IS NOT COPIED, SHOWN OR LENT TO ANY UNAUTHORISED PERSON. IT MUST BE KEPT IN A SECURE MANNER AND ITS CONTENTS MUST NOT BE DISCLOSED. IT MUST BE RETURNED WHEN REQUIRED AND IN ANY EVENT ON THE CONCLUSION OF THE PRESENT WAR.
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RETURN WHEN NO LONGER REQUIRED IS DEMANDED BY THE LORDS COMMISSIONERS OF THE ADMIRALTY
PG/71295/N 19.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

1.11.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
2.11.44	Windau	In der Lou-Bucht an der Westseite von Sworbe sind russische Bwacher bzw. Fugas gemeldet.
17.15	Windau	Gemäß mündlichen Befehls 1. Admiralstabsoffizier 9. Sicherungsdivision 2. Schnellbootsschulflottille ausgelaufen mit S 135, S 65 (5. Schnellbootsflottille), S 117, S 64 zum Aufklärungsvorstoß in die Lou-Bucht.
		Anmarsch über Quadrat 6459 Mitte rechts, 6435 rechte untere Ecke, 6436 Mitte oben und 6433 Mitte unten.
19.51		Vor der Lou-Bucht stehend nichts gesichtet.
20.14	Quadrat 6433 Mitte	Auf K.F.K.-Gruppe "Grützner" gestossen.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
noch 11.1944		F.T. abgesetzt: SSD QU 6433 Mitte "Grützner" getroffen. Bisher nichts gesichtet. K l o s e.
		Bei guter Sicht weitere Aufklärung bis Quadrat 6198 rechte untere Ecke.
20.46	Quadrat 6198 rechts unten Wetter: Wind SW 5 See 4	Delta-Signal abgesetzt: Mein Standort ist Quadrat AO 6198 rechts unten. Habe Rückmarsch angetreten.
		Rückmarsch über Quadrat AO 6198 rechte untere Ecke über Quadrat AO 6459 Mitte rechts.
22.00		Eingang F.T.: Kr.Kr. Klose gemeldeter Feind jetzt Quadrat 6511 unten links im Blinkverkehr mit Land. Brauneis. Bei dem gemeldeten Blinkverkehr handelt es sich offensichtlich um den Morseverkehr zwischen K.F.K.-Gruppe "Grützner" und meiner Flottille.
22.04		F.T. abgesetzt: Kr.Kr. Brauneis: Ansteuern Quadrat 6511 links unten bei Nacht und dieser Wetterlage nicht möglich. Chef 2. Schnellbootsschulflottille.
23.00	Windau	S 135, S 65, S 117 und S 64 eingelaufen. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
3.11.1944	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
4.11.1944	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
5.11.1944	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
6.11.44 20.00	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. S 81 ausgelaufen nach Gotenhafen zur großen Werftliegezeit. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
7.11.44	Windau	An der Ostseite von Sworbe sind in den vergangenen Nächten im Quadrat AO 6514 feindliche Fahrzeuge beobachtet worden. Der Chef der 2. Schnellbootsschulflottille erhält mündlichen Befehl zum nächtlichen Vorstoss in das angegebene Quadrat.
02.45		2. Schnellbootsschulflottille unter Führung Flottillenchef Windau ausgelaufen mit S 76, S 69, S 83, S 99, zum Vorstoss in das befohlene Seegebiet. Anmarsch über Quadrat AO 6544, 6545 links oben 6542 linke Kante 6518 und Quadrat 6515 linke Kante.
05.10		Quadrat AO 6514 rechte Kante erreicht.
05.10	SO 2, See 1-2 aufgerissene Bewölkung.	Folgendes Delta-Signal abgesetzt: Mein Standort ist Quadrat AO 6514 rechte Kante Mitte. Chef 2. Schnellbootsschulflottille.
		Bei guter bis vorzüglicher Sicht von Morgendämmerung bis Hellwerden gestoppt auf Lauerposition gelegen. Keinerlei Feind gesichtet.
06.36		Folgendes Delta-Signal abgesetzt: Quadrat AO 6514 rechte Kante Mitte habe Rückmarsch angetreten. Chef 2. Schnellbootsschulflottille.
		Rückmarsch über Quadrat AO 6542 Mitte links.
06.46		Auf K.F.K.-Gruppe "Rausch" gestossen. Weitermarsch über Quadrat AO 6541 rechte untere Ecke, 6544, 6466 rechte untere Ecke.
08.30	Windau	Alle Boote eingelaufen.
04.30	Gotenhafen	S 81 eingelaufen zur grossen Werftliegezeit. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
8.11.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Heftrand

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71295. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORKING RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.

B. 38 (Neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Angustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.11.44	Windau	Der Oberbefehlshaber des Marineoberkommando Ostsee, Generaladmiral K u m m e t z und der Admiral östliche Ostsee, Vizeadmiral B u r c h a r d i sind zu Besprechungen nach Montu zu bringen.
03.00	See 1-2, Wind SO 3-4 bedeckt	Die Befehlshaber gehen an Bord von S 117 mit Stab.
03.10		S 117 und S 135 Windau ausgelaufen zum Marsch nach Montu.
05.08	Montu	S 117 fest, während S 135 auf Reede liegen bleibt. Die Befehlshaber gehen mit ihrem Stab von Bord.
06.18		S 117 ausgelaufen zum Rückmarsch mit S 135 nach Windau.
08.20	Windau	S 117 und S 135 eingelaufen. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
10.11.44- 11.11.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
12.11.44	Windau	Gemäß Befehl i. Admiralstabsoffizier 9. Sicherungsdivision ist die Sperre " Oktoberfest " auszulegen, die am 31.10.1944 wegen Wetterlage abgebrochen werden mußte.
10.00- 12.20		Acht Boote übernehmen je 4 UMB.
12.30		Sofortbereitschaft der Flottille.
13.12		Der vorgesehene Einsatz wird von Seiten der 9. Sicherungsdivision abgesagt und auf einen späteren Zeitpunkt aus taktischen Erwägungen verschoben.
13.20- 15.30		Die übernommenen UMB werden abgeladen. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Hoftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
13.11.44	Windau	Da in der letzten Zeit keine Aufklärungsunterlagen aus dem Rigaer Meerbusen vorliegen, sind gem. 9. Sicherungsdivision Gkdos. B.Nr. 2056 vom 13.11.1944 2 Schnellbootsgruppen zu einem umfassenden Vorstoss 1.) nach Riga und der lettischen Küste und 2.) zur Pernau-Bucht sowie zum Moon-Sund anzutreten.
14.00		2. Schnellbootsschulflottille unter Führung Flottillenchef mit S 76, S 69, S 65 (5. Schnellbootsflottille), S 83, S 99, S 117, S 135, S 116 (5. Schnellbootsflottille), S 64 ausgelaufen zum Marsch in den Rigaer Meerbusen.
14.23		S 83 vor Mole Windau entlassen wegen Ausfalls der Mittelmaschine.
14.53		S 116 nach leichter Kurbelwannenexplosion nach Windau entlassen.
16.00		Anmarsch über Tonne 18 A nach Quadrat 6543 rechts unten. Querab von Kap Kolka genaue Schiffsortkontrolle.
16.08		S 117, S 135 und S 64 entlassen zum Vorstoss in die Pernau-Bucht und zum Moon-Sund. 1. Gruppe setzt Vormarsch bis Quadrat 6832 rechts Kante Mitte fort. Von dort aus bei guter Sicht Weitermarsch bis Quadrat AO 6914 links unten unter laufender Aufforderung zur E.S.-Abgabe von russischer und deutscher Seite. Im Quadrat AO 6914 links unten geht Gruppe auf stopp wegen der Minenlage vor Riga und liegt 30 Minuten in Warteposition. Stadt Riga ist hell erleuchtet. Vor der Dünamündung ist bei guter Sicht keinerlei Bewacher oder Verkehr festzustellen. Weitermarsch von Quadrat AO 6914 links unten mit 90° nach Quadrat AO 6515 links unten. Boote gehen bis auf 1000 Meter an die Küste und laufen in diesem Abstand mit 9 sm/h bei starker Sichtverschlechterung nach Quadrat AO 6913 Mitte links, um den Bahnhof Pabazi unter Feuer zu nehmen.
19.23		Gruppe steht querab von Bahnhof Pabazi. Auf dem Bahnhof selbst können zwei Lokomotiven und starker Verkehr ausgemacht werden.
20.40	Quadrat 6913 Mitte links SO 1-2 See 1	Bei Annäherung an den Bahnhof setzt L.G.- und 10 cm-Beschuß ein, sodass die Boote mit drei Maschinen ablaufen müssen. Mit 15 sm Fahrt in 1 sm Abstand bis Skultes Osta gelaufen unter stärkerem Beschuß.
20.53		Es wird kein Fahrzeug gesichtet.
20.58	Quadrat AO 6679 Mitte links	Wegen weiterer Sichtabnahme, bis unter 300 m Rückmarsch angetreten nach Quadrat AO 6543 rechts unten.
16.08		2. Gruppe marschiert unter Führung Oberleutnant zur See H o w a l d t von Kap Kolka nach Quadrat 6553 rechts oben und 6615 links oben.
16.58		Die Gruppe steht nördlich der Insel Runö. Auf der Insel wurde nichts festgestellt.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 13.11.44 18.05	Quadrat 6615 links oben	Die Gruppe steht vor der Pernau-Bucht. Bei zunehmender Sichtverschlechterung- Sicht 500 Meter teilweise bis zu 300 Meter - und Nieselregen kein Feind gesichtet.
18.21		Delta-Signal abgesetzt. Mein Standort ist Quadrat 6615 Mitte, - Sicht 500 Meter -. Schnellbootsgruppe H o w a l d t.
19.18		Deshalb abgelaufen mit 260° und 9 sm Fahrt.
21.07	Quadrat 6295 rechts Mitte	Von Quadrat 5295 Mitte zum Moon-Sund mit Fahrt 28 sm marschiert.
21.50	Windstille See 0, Sicht 7 sm	Qua 6295 erreicht. Vor Moon-Sund nichts gesichtet. Südlich Leuchtturm Pööralaid nach Westen abgelaufen, um Weg nach Arensburg einzusehen. Auch hier nichts gesichtet.
22.00	Quadrat 6294 links Mitte	Bei anhaltendem Nieselregen und schlechter Sicht Rückmarsch angetreten.
23.30		Delta-Signal.
23.40	Quadrat 6543 rechts Mitte	2. Gruppe stößt auf Chefgruppe.
23.00		Eingang Delta-Signal: Schnellbootsgruppe Howaldt: Sammeln bei Quadrat AO 6543 rechts Mitte, Chef 2. Schnellbootsschulflottille.
14.11.44		Gemeinsamer Rückmarsch über Quadrat AO 6469 Mitte oben und Tonne 18 A.
01.30	Windau	S 76, S 69, S 65, S 99 und S 117, S 135, S 64 eingelaufen.

Klose.
Kapitänleutnant und Flottillenchef.

11.26	Windau	Eingang F.T. Kr. Brauneis, Prater: In Quadrat 6515 gesichtet 10 Fahrzeuge grösserer Art. Frage angreifen. Grützner.
		Gemäß oben angeführtem F.T. wird an der Ostseite Worbes ein Landungsverband vermutet.
13.15		Nach mündlicher Rücksprache Chef 2. Schnellbootsschulflottille beim 1. Führungsstabsoffizier 9. Sicherungsdivision Windau ausgelaufen mit S 76, S 135, S 117, S 64 unter Führung des Flottillenchefs zum Vorstoss in Quadrat 6515. Anmarsch über Quadrat AO 6468 links unten und 6541 links unten mit 28 sm Marschfahrt.
15.12	Quadrat 6515	Quadrat erreicht. Bei guter Sicht keinen Feind ausgemacht.
16.26		Folgendes Delta-Signal abgesetzt: Mein Standort ist Quadrat AO 6515. Kein Feind. Chef 2. Schnellbootsschulflottille.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 14.11.44		
15.28		Voraus kommen Schatten in Sicht, die als zwei Schnellboote ausgemacht werden können, die mit sehr hoher Fahrt nach SW laufen.
15.28		Folgendes Delta-Signal abgesetzt: Quadrat AO 6515 feindliche Schnellboote. Chef 2. Schnellbootsschulflottille.
		Beide Boote laufen zu russischem Bewacher, der unter Land vor Anseküla liegt.
		Eigene Schnellboote laufen in Kiellinie weiter bis Quadrat 6515 Mitte.
15.35		Der russische Bewacher eröffnet auf grössere Entfernung das Feuer mit 7,5 cm, gleichzeitig setzt Artilleriebeschuss von Land her ein, vermutlich mit Kaliber 10 cm.
15.41		Folgendes Delta-Signal abgesetzt: Bin im Gefecht mit Bewacher Quadrat AO 6515. Chef 2. Schnellbootsschulflottille.
15.44		Beim Ablaufen auf Gegenkurs erwidert S 64 mit 4 cm das Feindfeuer. Das feindliche Feuer wird von schwererem Kaliber getragen und liegt größtenteils in unmittelbarer Nähe der Gruppe. Landbatterie feuert bis zur äussersten Grenze ihrer Reichweite vermutlich mit 10,5 cm. Treffer unmittelbar vor S 117. Keine Splitterwirkung. Kein Ausfall.
15.47		Delta-Signal: Quadrat 6514 rechts oben 1 Bewacher, 2 Schnellboote. Kein Landungsverband. Gut liegender Beschuss von Land. K l o s e.
		Während eigene Gruppe abläuft, stößt der Feind nicht nach, sondern bleibt unter Landschutz auf flachem Wasser liegen.
16.07	Quadrat 6515 unten	Erneuter Vorstoß zur Mitte des Quadrates. Bei einbrechender Dämmerung kann ausser regem Morse- und Blinkverkehr an Land nichts ausgemacht werden, feindliche Fahrzeuge werden nicht mehr gesichtet.
16.36		Folgendes Delta-Signal abgesetzt: Standort Quadrat 6515 Mitte. Alles ruhig. Rückmarsch angetreten. K l o s e.
17.06	Quadrat 6517 rechte Kante ~~oben~~ Mitte	A.T.-Gruppe L i n d e n b e r g begegnet und in die Lage eingewiesen. Weitermarsch über Quadrat AO 6542 links unten und Quadrat 6468 links unten.
18.50	Windau	Alle Boote eingelaufen und klar.
		Kapitänleutnant und Flottillenchef.
15.11.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse.
		Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Stellungnahme des Führers der Schnellboote zum K.T.B.

der 2. S.-Schulflottille v. 1. bis 15. 11. 44.

59.

Anlage zu Flotte Gkdos.

Nichts zu bemerken.

v.

3412 -

Anl. Nr. 4 zu 1/Skl. [redacted] 43 g Kdos

Heftrand

Kommando
der Schnellbootsschulflottille 2.

Nr. G 2209

Geheim

An Bord, den 17. Nov. 1944

An

den Führer der Schnellboote,

Postort

Betrifft: K.T.B. Abschnitt Maschine vom 1.10. bis 15.11.44.

Vorgang : S.M.J. G 9900 M VI a vom 20.6.44.

Anliegend wird das K.T.B. Abschnitt Maschine mit Anlage in dreifacher Ausfertigung vorgelegt.

Heftrand

Kommando
Schnellboots-Lehrdivision
B.Nr. G 5189

Swinemünde, den 21. November 1944

T. d. S.
Eing. 30. NOV. 1944
B.Nr. G 71 Fop Anl. 3

Geheim!

U. Führer der Schnellboote

Postort

Nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Anmerk:

Kriegstagebuch (Abschnitt Maschine)

der

2. Schnellbootsschul - Flottille

Flottillenchef	:	Kptlt.	K l ● s e
1. Flottilleningenieur	:	Ob.Ltn.(Ing)	P u t z
2. Flottilleningenieur	:	Ltn.(Ing)	L e m k e

Bootsnummer :		Leitende Maschinisten :	
S	64	Ob.Masch.	Kreitlow
S	69	" "	Henke
S	76	" "	Wöllner
S	81	" "	Kirkam
S	83	Stabs " "	Jansen
S	99	" "	Eichinger
S	117	" "	Stegmann
S	135	" "	Lorenzen

Begonnen am : 1.11.44

Abgeschlossen am : 15.11.44

Seitenzahl : 9 - 12

Im Berichtsabschnitt außer K.B.befindliche Boote :

S 81 seit 2.11.44 Danzig — Große Werftliegezeit.Wechsel der drei Hauptmotoren. Boot steht ab 9.11.zur Verfügung Danziger Werft(Abt.Waggonfabrik).

1.11.44 — S 81 Windau — Eine eingehende Untersuchung des Mittelmotors nach 1572 Betriebsstunden ergab bei den Probezylindern stark eingeschlagene Ventile u.Ventilsitze,sowie starke Verkokung der Kolben und Kolbenringe und leichte Rißbildung an den Kolbenpilzen. Kolben Nr. 7 zeigte starke Verbrennungserscheinungen am Kolbenbodenumfang. Er mußte gewechselt werden.

Die Triebwerkskontrolle ergab keine besonderen Ausstellungen.

Eine nochmalige kleine Überholung wurde nicht für zweckmäßig gehalten, da beim Einschleifen der Ventile,Auswechseln der Kolben und Erneuern der Kolbenringe höhere Beanspruchungen des Triebwerks die Folge gewesen wären.Pleuellager 2 und 12 wiesen gegenüber den anderen Lagern eine etwas größere Lose auf.-Die höhere Beanspruchung des Triebwerkes wäre h.E.nicht mehr vertretbar gewesen.Das Boot wurde mit Fahrtbeschränkung 2 X G F (12oo Umdr/min) aus der Front entlassen.Boot ging nach Danziger Werft Abt.Waggonfabrik zur gr. Motorenüberholung und Grundinstandsetzung des Bootes.

2.11. bis 12.11.44 — Keine besonderen Vorkommnisse

13.11.44. 14 23	S 83 vor Windau	Der Mittelmotor wurde abgestellt,da Wasser im Öl festgestellt wurde. Starker Dampfaustritt und Kondenswasserabscheidungen aus den Kurbelwannenentlüftungen ließen auf Wassereinbruch in den Ölkreislauf schließen. Boot muß die Unternehmung abbrechen. Die Öluntersuchung ergab einen Wassergehalt im Öl von 3 %. Siehe Stör.Meldg. " S 83 " Nr. 1 A vom 13.12.44.
14.11. bis 15.11.44.		Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen :

Kapitänleutnant und
Flottillenchef

Oberleutnant (Ing) und
Flottilleningenieur

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

Der Mittel-Motor von "S 81" ist bewußt bis über 1500 U-

ilzen.
nnungs-
g. Er

gab keine

rholung
en, da
wechseln
ringe
erks die
und 12
n eine
Bean-
.nicht
urde mit
mdr/min)
nach
r gr.
setzung

14.11. bis 15.11.44. Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen :

Kapitänleutnant und
Flottillenchef

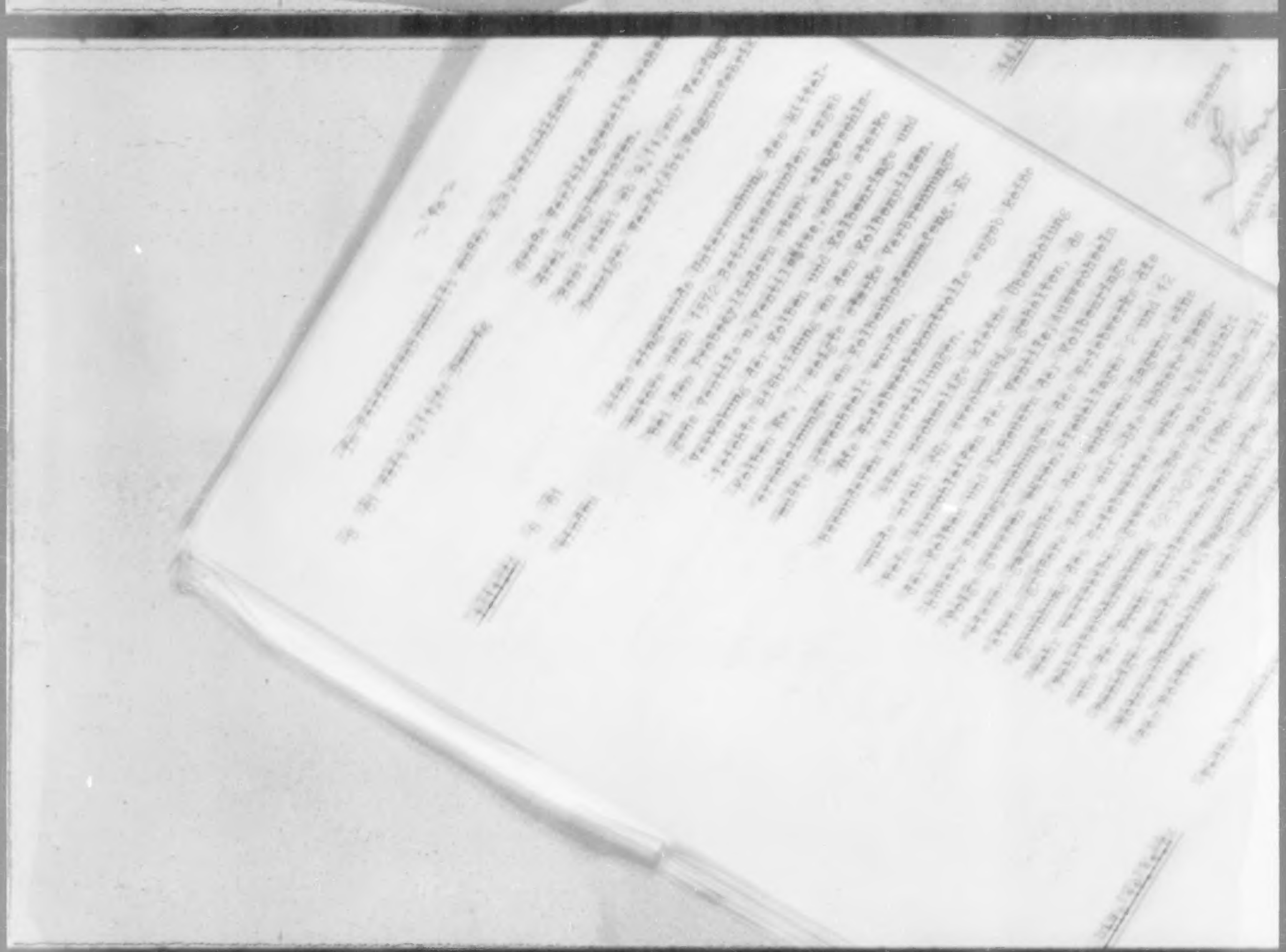
Oberleutnant (Ing) und
Flottilleningenieur

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

Der Mittel-Motor von "S 81" ist bewußt bis über 1500 Betriebsstunden gefahren worden, um festzustellen,wie sich die Steuerorgane und das Triebwerk mit zunehmenden Betriebsstunden verhalten. Bei diesem Versuch muß besonders erwähnt werden, daß "S 81" längere Zeit bei der S.L.D. als Schulboot gefahren und dabei eine Geschwindigkeitsbeschränkung bis maximal 26 sm eingehalten hat. Erst während des Fronteinsatzes in der östlichen Ostsee wurde die Geschwindigkeitseinschränkung aufgehoben. Wenn auch die Begründung, daß ein nochmaliges Einschleifen der Ventile, Auswechseln der Kolben bzw. Erneuern der Kolbenringe eine höhere Beanspruchung des Triebwerkes zur Folge gehabt hätte, nicht geteilt wird, so läßt doch der Befund der Pleuellager 2 und 12 darauf schließen, daß eine starke Abnutzung in den Lagern eingetreten ist, und daß ein weiterer Betrieb dieses Motors ohne Gefährdung der Kurbelwelle nicht verantwortet werden kann.

Die Abnutzung der Ventile und Ventilsitze, die Verkokung der Kolben und die Verbrennungserscheinungen am Kolben Nr. 7 beweisen erneut die Notwendigkeit der Motorenteilüberholungen. Diese Abnutzungen sind jedoch nicht ausschlaggebend für die Festsetzung der Betriebsstundengrenze, d.h. für die Betriebsstundenzahl zur Grundüberholung der Motoren. Dieser Versuch zeigt, wenn auch vorübergehend mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung durchgeführt, erneut, daß die MB 501 Gleitlagermotoren eine wesentlich höhere Lebensdauer als Rollenlagermotoren haben und damit die Richtigkeit der Festsetzung der Betriebsstundengrenze für Gleitlagermotoren auf 1000 Betriebsstunden für Frontboote.

Korv.Kapt.(Ing.) u.Verbands-Ingenieur



Anlage zum K.T.B. - Abschnitt Maschine vom 1.11. bis 15.11.1944

Datum	S 64	S 69	S 76	S 81	S 83	S 99	S 117	S 135	Bemerkungen
1.11.44.	Windau ●	Windau ●	Windau ●	Windau ●	Windau ●	Windau ●	Windau ●	Windau ●	8 Boote ●
2.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	7 " ●
3.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	1 " ●
4.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
5.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
6.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
7.11.	" ●	" ●	" ●	Gotenhf. ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
8.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
9.11.	" ●	" ●	" ●	Danzig ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
1o.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
11.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
12.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" " "
13.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	5 Boote ●
14.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	1 " ● 1 Boot ○
15.11.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	7 " ●
									1 " ●
									" " "

Erläuterungen : ● = außer K.B. ● = fahrbereit ○ = nicht fahrbereit

PG 71296-NID

RG/71296

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

2ND M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY

DATES 1.12.44 - 15.12.44

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Anlage zu 9. Sich. Div B.Nr. G. Kdos. 2517

Anlage Admiral Östliche Ostsee Gkdos 6266/44

Geheime Kommandosache

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

d e r

2. Schnellbootsschulflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant K l o s e

Anlagen:

Begonnen: 1.12.1944
Abgeschlossen: 15.12.1944

Takt.-Nr.	Boot	Kommandant	Anzahl der Seetage	Bemerkungen:
1	S 117	Oblt.zur See Howaldt	- 3 -	-.-
2	S 69	Oblt.zur See Runge	- 2 -	-.-
3	S 64	Oblt.zur See Wülfing	- 2 -	-.-
4	S 83	Lt.zur See Hoffmann	- 2 -	bis 10.12.Gotenhafen, seit 11.12. KB Windau.
5	S 135	Oblt.zur See Schwepcke	- 1 -	seit 11.12. Danziger-Waggonfabrik.
6	S 76	Obstrm. Wildner	- 1 -	seit 11.12. Danziger-Waggonfabrik.
7	S 99	Lt.zur See d.R.Nienstedt	- . -	seit 29.11. Danziger-Waggonfabrik.
8	S 81	z.Zt. ohne Komdt.	- . -	seit 7.11. Danziger-Waggonfabrik.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/ 71296/NID NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anl. Nr. 2 zu 1/Skl 2126/44 g Kdos.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
1.12.44	Windau	Als vorläufiger Abschluss der Verminung der Irbenstrasse mit Grundminen sind die Sperren " Veilchen V " und " Veilchen VI " zu werfen.
12.00-15.00		Die Boote S 69, S 64, S 117 und S 116, S 65, S 68, S 120 werden beladen mit insgesamt 38 LMB.
15.20	Windau	Gemäss 9. Sicherungsdivision Gkdos.2327 vom 1.12.1944 2. Schnellbootsschulflottille mit S 69, S 64, S 117 und S 116, S 65, S 68, S 120 von der 5. Schnellbootsflottille unter Führung Chef 2. Schnellbootsschulflottille ausgelaufen zur Minenunternehmung " Veilchen V ".
		Anmarsch über Quadrat AO 6467 rechte obere Ecke, bei der Saara-Laimadal-Bank durch Anlotungen Schiffsort verbessert.
17.11	Quadrat 6462	Wurfgebiet erreicht.
17.17-17.32	Wind SSW 4 auffrischend, See 3, Sicht 2 - 3 sm.	Befohlene Sperre von 57° 53,4' N 21° 57' Ost nach 57° 51,9' N 21° 52' Ost mit 36 LMB vom Feinde unbemerkt geworfen. Durch Klemmung des Minenwagens auf S 64 konnten 2 LMB nicht geworfen werden. Da alle Versuche, den Fehler zu beheben ohne Erfolg blieben und die Flottille dicht unter die feindliche Küste kam, wurden die beiden Minen mit zurück genommen.
		Die Minenabstände betragen 125 m.
17.38	Wind SSW 5, See 3 - 4 weitere Sichtabnahme, Nieselregen	Rückmarsch angetreten über Quadrat 6467 rechte obere Ecke.
19.00		Alle Boote eingelaufen.
		Der Flottillenchef erstattet bei der 9. Sicherungsdivision Meldung über das durchgeführte Unternehmen.
		Wegen der Wetterverschlechterung wird das für die Nacht vorgesehene Minenunternehmen " Veilchen VI " auf Befehl der 9. Sicherungsdivision nicht durchgeführt.
		Klose.
		Kapitänleutnant und Flottillenchef.
2.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse.
16.15	Swinemünde	Schnellbootsbegleitschiff "Tsingtau" Swinemünde-Eichstaden fest. Das Schiff steht vor dem Beginn der Werftliegezeit.
		Klose.
		Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Tag Uhrzeit
3.12.44
4.12.44
5.12.44
6.12.4
7.12. 15.3

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
3.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
4.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Wegen andauernder Schlechtwetterlage können S 135 und S 76 nicht nach Danzig zur Behebung der Havarieschäden überführt werden. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
5.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
6.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.
7.12.44 15.30	Windau	Auf Befehl der 9. Sicherungsdivision werden die Boote S 117, S 69 und S 68, S 120 (5.-Schnellbootsflottille) in ½ stündige Bereitschaft gelegt, da eine Gruppe Räumboote und Minensuchboote zum Minenunternehmen " Nordlicht I " ausgelaufen sind. Klose Kapitänleutnant und Flottillenchef.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/71296 /N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
8.12.44 02.20	Windau	Die ½ stündige Bereitschaft wird aufgehoben. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
9.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
10.12.44 21.00	Windau	S 135, S 76 und S 65 (5. Schnellbootsflottille) ausgelaufen zum Marsch auf Weg 82 nach Danzig (Waggonfabrik), Marschfahrt 20 sm/h.
22.20	Wind SO 6, See 4 lange SW-Dünung	S 135 tritt wegen Wetterlage Rückmarsch nach Windau an.
23.20	Windau	S 135 eingelaufen. Klose. Kapitänleutnant und Flottillenchef.
11.12.44 00.00	Gotenhafen	S 83 nach Behebung Maschinenschaden ausgelaufen zum Einzelmarsch nach Windau.
03.00	Quadrat AO 9357 rechts Mitte	S 65 und S 76 ohne besondere Vorkommnisse auf dem Marsch nach Danzig. Der im Einsatzstützpunkt vorerst wiederhergestellte Bootskörper von S 76 hält trotz langer Südwest-Dünung, See 4.
2 07.45 10.45	Windau	S 83 Windau eingelaufen. Gemäss Befehl 9. Sicherungsdivision soll die Sperre "Veilchen VI", die in der Nacht vom 1. zum 2.12.1944 auf Befehl der 9. Sicherungsdivision wegen der Wetterverschlechterung (vergleiche Kriegstagebuch vom 1.12.1944) nicht geworfen worden war, heute bei Dunkelheit ausgelegt werden als vorläufiger Abschluss Verminung der Irbenstrasse.

Tag Uhrzeit	
noch 11.12.44	
10.50- 13.30	W
12.00	D
13.00	W
14.10	W
15.34	
15.37- 15.53	
15.54	
17.18	
21.00	
18.30	
12.12.4	
07.08	
07.09	
08.3	
10.1	
11.1	

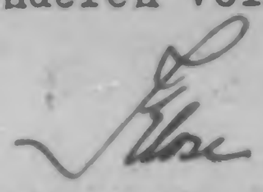
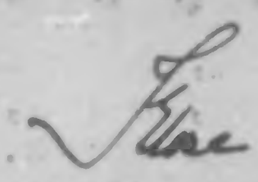
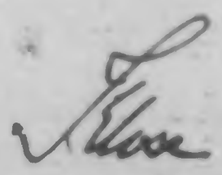
Ebbinghaus

B. 36.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 11.12.44		
10.50- 13.30	Windau	Beladung der Boote S 117, S 69, S 64, S 83 und S 68, S 116 und S 120 mit insgesamt 38 LMB.
12.00	Danzig	S 65 und S 76 Danzig ein.(Danziger Waggonfabrik). Wegen Dockschwierigkeiten wird als KB-Termin für S 76 der 18. Januar 1945 gemeldet.
13.00	Windau	S 135 Windau ausgelaufen zum Einzelmarsch auf Weg 82 nach Danzig.
14.10	Windau	Gemäss 9. Sicherungsdivision Gkdos. 2327 vom 1.12.1944 und gemäss mündlichen Befehls 1.Führsto 2. Schnellbootsschulflottille mit S 117, S 69, S 64, S 83 und 5. Schnellbootsflottille mit S 68, S 116, S 120 ausgelaufen zum befohlenen Unternehmen. Führung Chef 2. Schnellbootsschul-flottille.
	Wind NO 3, See 2	Anmarsch über Quadrat AO 6468 links unten. Durch Anlotung der Berezina-Bank Schiffsort kontrolliert.
15.34	Quadrat AO 6462	Wurfgebiet erreicht.
15.37- 15.53	Wind NO 3-4, See 2-3, Sicht 1 sm, andauernder Regen	Befohlene Sperre von 57° 50,8' N 21° 52,5' Ost nach 57° 48,5' N 21° 49,5' Ost mit 38 LMB vom Feinde unbemerkt geworfen. Die Sperre liegt auf 0,4 sm genau. Die Minenab-stände betragen 120 m.
15.54		Rückmarsch angetreten über Quadrat AO 6464 rechte untere Ecke.
17.18	Windau	Alle Boote eingelaufen.
		Der Flottillenchef erstattet bei der 9. Siche-rungsdivision Meldung über das durchgeführte Unternehmen.
21.00	Danzig (Waggonfabrik)	S 135 eingelaufen . Als KB-Termin wird der 18.1. gemeldet.
18.30	Windau	2 stündige Bereitschaft für alle Boote der Flottille.
12.12.44		Bei der Durchführung eines Minenunternehmens sind im finnischen Meerbusen die Zerstörer "Z 35" und "Z 36" in Verlust geraten im Quadrat 3545.
07.08	Windau	(Gemäss) Mündlicher Befehl von der 9. Sicherungs-division zum sofortigen Vorstoss in das Quadrat AO 3545.
07.09		Befehl an alle Boote, forciert seeklar zu machen.
08.35		S 117, S 116, S 68 und S 120 ausgelaufen zum Marsch nach Quadrat 3545. Marschfahrt 28 sm/h. S 83, S 64 und S 69 liegen in Sofortbereitschaft.
10.17	Quadrat AO 6453 obere Kante Mitte	Folgenden FT abgesetzt: Habe Rückmarsch angetreten wegen Wetterlage. Süd 6 auffrischend, See 4. K l o s e.
11.10	Windau	S 117, S 116, S 68 und S 120 eingelaufen.

Kapitänleutnant und Flottillenchef.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
13.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse.  Kapitänleutnant und Flottillenchef.
14.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse.  Kapitänleutnant und Flottillenchef.
15.12.44	Windau	Keine besonderen Vorkommnisse.  Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Datum	S 64	S 69	S 76	S 81	S 83	S 99	S 117	S 135	Bemerkungen

Datum	S 64	S 69	S 76	S 81	S 83	S 99	S 117	S 135	Bemerkungen
1.12.44.	Windau ●	Windau ●	Windau ○	Danzig ●	Gotenh. ●	Danzig ●	Windau ●	Windau ○	3 = ● 3 = ● 2 = ○
2.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	3 = ● 3 = ● 2 = ○
3.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	3 = ● 3 = ● 2 = ○
4.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	3 = ● 3 = ● 2 = ○
5.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	3 = ● 3 = ● 2 = ○
6.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	3 = ● 3 = ● 2 = ○
7.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	4 = ● 2 = ● 2 = ○
8.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	4 = ● 2 = ● 2 = ○
9.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	4 = ● 2 = ● 2 = ○
1o.12.	" ●	" ●	" ○	" ●	" ●	" ●	" ●	" ○	4 = ● 2 = ● 2 = ○
11.12.	" ●	" ●	" ●	" ●	Windau ●	" ●	" ●	" ○	4 = ● 3 = ● 1 = ○
12.12.	" ●	" ●	Danzig ●	" ●	" ●	" ●	" ●	Gotenh. ○	4 = ● 3 = ● 1 = ○
13.12.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	Danzig ●	4 = ● 4 = ●
14.12.	" ●	"A ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	4 = ● 4 = ●
15.12.	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	" ●	4 = ● 4 = ●

Erläuterungen : ● = K.B. ● = außer K.B. ○ = fahrbereit

Admiral östliche Ostsee
B.Nr. Gkdos 6266 /. FI

O.U., den 2.Januar 1945

Geheime Kommandosache!

U.

Marine-Oberkommando Ostsee- Führungsstab -

K i e l

Marine-Oberkommando Ostsee
12. JAN. 1945
181

F.a.d.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 2.Schnellbootsschulflottille für die Zeit vom 1.-15.Dezember 1944 vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den Admiral östliche Ostsee
Der Chef des Stabes

Anl. Nr. 2 zu 1/Skl 2126/44 g Kdos

9. Sicherungsdivision
B.Nr. Gkdos 2517 F1

-, den 2o.Dez.1944

Geheime Kommandosache!

An

Admiral östliche Ostsee
Führer der Schnellboote.

Admiral östliche Ostsee
Eing. am 26. DEZ. 1944,
B.-Nr. G. Kds. 6266 Anl. -1-

Anliegend wird das Kriegstagebuch 2.S-Schulfl. für die Zeit vom 1.-15.12.44 (1-fach) vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

944

he Ostsee

DEZ. 1944

Anl. -1-

die Zeit

-141-

Marineoberkommando Ostsee
Op.B.Nr. GKdos 181 FIa

Kiel, den 18. Januar 1945

Geheime Kommandosache.

U. Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. I a c -

Eingegangen am 24. 1. 45
1/Skl. B. Nr. 2126
mit -2- Anl.

-2- vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Auftrage !

1. Skl Qu A I

2. Über 1 Skl an KA

1 Skl I A

Zu 1/Skl 2126/45 gKdos -2-

PG-71519-NID

KODAK SAFETY▲ FILM●■

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

5th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE: 1.1. - 15.1.1943.

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 1175/43 1./

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

Anlage zu Gruppe Nord
Tgb.-Nr. Gkdos. 1427

1. Anlage Flotte Gkdos. K 150/43

Geheime Kommandosache

Ok 26102

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

der

5. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kaptlt. K l u g.

Begonnen: 1.1. 43
Beendet: 15.1. 43

					Seetage:
1.)	"S 112"	Oblt. z.	See	Müller (Ab 18.12.42 zur Werftüberholung in Deutschland)	-
2.)	"S 116"	Oblt. z.	See	Moritzen	1
3.)	"S 85"	Oblt. z.	See	Kolbe	1
4.)	"S 82"	Oblt. z.	See	Jürgensmeyer (verwundet z.Zt. im Lazarett) Vertreter: Lt.z. S. Pillet	1
5.)	"S 81"	Oblt. z.	See	Wendler	1
6.)	"S 77"	Oblt. z.	See	Dietrich (Ab 18.12.42 zur Werftüberholung in Deutschland)	-
7.)	"S 68"	Oblt. z.	See	Goetschke	1
8.)	"S 65"	Oblt. z.	See	Sobottka	1
9.)	"S 90"	Lt. z.	See	Stohwasser (z.Zt. E.K.K.)	-
10.)	"S 121"	Oblt. z.	See	Klocke (Indienststellung 13.1.43 in Travemünde)	1

mit 1 Wegeskizze

Abschrift Muschke

THIS DOCUMENT
{ADMIRALTY PROPERTY
AND IS ...
PG 71519/NID
NO MARK ... MADE
ON IT, BUT ... MATERIAL IS
SHOULD BE ... MARK
RECORD OR ... PAPER,
QUOTING TI...

Anlage 1 zu 311 1/5 1027/43 Gkdos.

2)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
1.1.43	Cherbourg SW-W 6-8, böig, gegen Mitternacht drehend auf NW-N, Schauer, Sicht 5 sm, Seegang 5-6, hohe Dünung aus SW.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
2.1.43	Cherbourg NW 7-8, böig, bewölkt, Regenschauer, Seegang 5-6, starke NW Dünung.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
3.1.43	Cherbourg N-NW, 6-4 abflauend auf 3, gegen Morgen wieder auffrischend, wolkig, Schauer, Sicht 10-15 sm, Seegang 3-4, lange, mittelhohe Dünung aus NW.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für S 65, 81, 85 und S 116 von 20.00 Uhr bis Hellwerden.
4.1.43	Cherbourg SW 4, bedeckt, Niederschläge, Seegang 2-3.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für S 68 und S 85 von 20.00 Uhr bis Hellwerden.
5.1.43 23.39	Cherbourg, Kanal. S 3-4, im Laufe der Nacht auffrischend auf 5-6, Seegang 3-4, später 4, mittelhohe Dünung aus W. Gute Sicht die laufend schlechter wird, vollständig bewölkt, Dauerregen.	Gem. F.d.S. Gkdos 51 Al v. 5.1.43 mit S 82, S 116, S 68, S 85, S 81, S 65 um 21.45 Uhr Cherbourg ausgelaufen zum Stichansatz in der Lyme-Bay. Vormarsch durch Kanalinseln mit 30 sm, Funkstille, U.K. ausgeschaltet mit dem Befehl: Einschalten rottenweise zu verschiedenen Zeiten nach rottenweiser Entlassung auf Punkt "Max" (etwa 01.15 Uhr). Vormarsch in Kiellinie über Qu. 2664, 2653 r.K.M. auf w-licher Länge auf Punkt "Max".
6.1.43 01.15 01.23		Besteckvergleich. entlasse ich die 2. und 3. Rotte zum Stichansatz auf befohlene Punkte unter Ausweichen vor eigenen Verseuchungsstellen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.1.43. 01.24		1. Rotte (S 82, S 116) weiterer Vormarsch mit 20 sm auf Ansatzpunkt Qu.2364 r.M.
01.43		U.K. eingeschaltet.
01.47		meldet S 65 (3. Rotte):"Fahzeug 4 Dez an Stb.".
02.02		stehe ich mit der Rotte auf Position, als ein im Süden stehendes Fahzeug die Rotte mit L.G. beschießt und mit Scheinwerfer anscheinend in der Nähe stehende M.G.B. in Richtung auf die Rotte einweist. Schießendes Fahrzeug wird nach Art des L.G.-Schiessens und nach später einsetzenden Seezielbeschuß mit mittlerer Artillerie für Zerstörer gehalten, jedoch nicht gesehen.
02.03		Bei inzwischen einsetzendem stärkeren Regen und zunehmender Sicht- und Wetterverschlechterung unter Ausholen nach SW mit zunächst. 24 sm, später 30 sm dem laufend gut liegenden L.G.-Beschuss ausgewichen.
02.06	entschließe ich mich, infolge der äußerst ungünstigen Witterungs- und Sichtverhältnisse die Unternehmung abzubrechen und gebe durch U.K.: "An Alle. Rückmarsch antreten." U.K. wird anscheinend nicht verstanden, daher 02.19 Uhr Schnepfesignal:"Rückmarsch antreten".	
02.20		eingeht F.T. 0211/3 vom F.d.S.: "5.S.-Flottille vermutlich geortet."
02.27		bis 02.27 Uhr (Qu.2383 M.) 1. Rotte gejagt. Rückmarsch auf Sammelquadrat 2626.
02.41		ist auf dem Führerboot die Leitstelle auf der S.-Bootswelle kaum noch zu hören. Auch eigenes Schnepfesignal über Rückmarsch wird nicht wiederholt, jedoch vom allen Booten der Flottille gehört..
03.20		Mitte Sammelquadrat 2626 gestoppt.
	Ich gehe mit S 82 unter Abgabe von grünen Blinken zunächst auf H.F., dann unter Abgabe von roten Blinken zügig über L.F., M.L.F. auf Stopp und sehe S 116 in ziemlich grossem Abstand achteraus. Nachdem Führerboot gestoppt hat, sehe ich S 116 von achtern aufkommen, nehme jedoch an, daß das Boot, da sein Kurs parallel zum Führerboot liegt in Rufweite kommen will. Plötzlich dreht S 116 mit harter Bewegung auf S 82 zu. Ich befehle:"Alle Maschinen langsame Fahrt, Hart Bb!" Jedoch wird S 82, ohne daß das Manöver noch zur Auswirkung kommt, von S 116 in Abtlg. III Bb.-Seite gerammt. Die Sicht war durch starke Regenböen und durch Seegang mit überkommenden Wasser sehr schlecht. Nach Überprüfung des Schadens auf S 82 entschließe ich mich sofort mit geringer Fahrt anzugehen, Abtlg. III und IV, die beide leck sind, abzuriegeln , um nach Ausfall der beiden Hilfsmotoren und der E.-Anlage die beiden Seitenmaschinen laufend in Betrieb zu halten. Durch diese Maßnahme wurde auch ein weiteres Ansteigen des Wassers im Abltg.IV (Mittelmaschinenraum) verhindert, da durch Höherkommen des Achterschiffs und die Sogwirkung des Fahrtstroms die beschädigten Räume weniger gefährdet blieben.	
04.10		S 116 in U.K.-Verbindung, jedoch außer Sicht, kann zunächst nicht weitermarschieren, Führerboot bleibt in der Nähe. Ich gebe Befehl an S 116 "Vorschiff behelfsmässig abdichten und abstützen". Als 04.10 Uhr S 81 in U.K.-Reichweite kommt, Befehl an S 81:"Zu schwer havariertem S 116

THIS DOCUMENT IS [ADMIRALTY PROPERTY] AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG 71519 /MD
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE M... ON IT. ANY NECESSARY ANNOTA... SHOULD BE MADE EITHER ON THE ... OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER. ... REGISTERED NO. ...

4./

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.1.43.		Qu.2629 gehen und bei ihm bleiben." . . .
		S 116 hatte vorher gemeldet; kann mit 7 sm.
		marschieren, und Befehl erhalten St.Peter Port
		einzulaufen. Für S 82 war 7 sm zu gering, da
04.15		ungünstige Fahrtstufe.
		S 82 mit Seitenmaschinen L.F. (ca 12 sm) Rück-
		marsch angetreten, 08.15 Uhr Cherbourg einge-
01.15		laufen.
		2. Rotte(S 68, S 85) 01.15 nach Entlassung
		unter Ausholen um eigene Verseuchungsgebiete
-02.17		und nach Verhalten nach L.G.-Beschuß der 1.
		Rotte um 02.17 Uhr auf Position Qu. 2356 M.
02.29		Nach Eingang Rückmarschsignal des Führerboo-
		tes 02.29 Uhr Rückmarsch über Sammelquadrat
		2626, wo die Rotte vom Führerboot nur kurzsei-
06.30		tig auf U.K. gehört wurde, durch Kanalinseln
01.15		nach Cherbourg, dort 06.30 eingelaufen.
		3. Rotte (S 81 u. S 65) vom Führerboot auf
01.44		Punkt M entlassen. Kurs 40°, Fahrt 20 sm.
		2 kleine Schatten voraus (vermutlich M.G.B.).
01.59		gestoppt. Fahrzeuge laufen nach W.ab.
02.04		Kurs 40°, Fahrt 9 sm.
		L.G.-Feuer im rw. 320°, L.G.-Fächer wandert
02.09		nach SW aus.
		Auf schiessendes Fahrzeug in ungefähr 270° rw.
02.20		(vermutlich Zerstörer) zugedreht undangelaufen.
		Anlauf abgebrochen, da Entfernung zu groß und
02.27		Fahrzeug schnell nach SW auswandert.
02.39		Weitermarsch nach NO, Kurs 25 °, Fahrt 9 sm.
		gestoppt. Zuruf von S65:"F.T. von Führerboot:
		"S 82 Rückmarsch angetreten" (F.T. S 81 un-
		klar.) Wegen starker Wetterverschlechterung
		(Regenböen, auffrischender Wind aus SO) wird
		ebenfalls Rückmarsch angetreten. Zuruf an S 65:
		"192°, 30 sm".
02.46		Rückmarsch.
0253		U.K.-Spruch von S65:"Habe Vordermann verloren,
		Mittelmaschine unklar!"
		Sofort gestoppt. Motorengeräusch S 65 wird nicht
		gehört.
03.00		U.K. an S 65:"Stoppen, gehe mit 3 Maschinen an,
		melden, wenn sie mich hören!"
		Plötzliche Verschlechterung und Abreißen der
		U.K.-Verbindung. U.K.-Spruch von S 65:" Maschine
		wieder klar, alter KursL" kommt auf S 81 nicht
		-mehr an. Daher nach Abreißen U.K.-Verbindung
03.10		S 81 Rückmarsch mit 185°, 24 sm, um in der
		Nähe von S 65 zu bleiben.
03.08		S 65 2 M.G.B. ausgewichen.
03.55		Kursänderung zum Absprungpunkt (Qu.2664 r.K.M.)
		auf 170°, um Flottille hier in U.K.-Reichweite
etwa		zu bekommen.
04.10		U.K.-Spruch von Führerboot:"Wer hört mich?"
		Darauf mit U.K. gemeldet.
		U.K.-Spruch von S 82:"S 81 zu schwer havarier-
		tem S116 Qu.2629 gehen und bei ihm bleiben".
		U.K.-Verbindung auf S 81 sehr schlecht, häufige

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.1.43. etwa 04.40		Rückfragen U.K.-Spruch von S 82:"S 116 steht Qu.2629, Otto 6, Gustav 7".
04.51 05.13		nach Eingang Qu.2661 r.o. gestoppt. Dann mit A.K. nach Qu.2629 u.K.r. gelaufen und gestoppt. Auf mehrfachen U.K.-Anruf antwortet S 116 mit Lautstärke 2. U.K.-Spruch an S 116: "bitte grünen Stern schiessen!"
05.20		Darauf U.K.-Spruch von S 116:"Stehe Qu.2653 r.K.u.!"
		U.K.-Anfrage von S 116:"Kommen Sie?" Antwort von S 81:"Jawohl, ich komme!"
05.52		Auf neuen Standort von S 116 mit A.A.F. zugelaufen. Nach 4 Min. auf neuem Kurs gestoppt und S 116 gerufen. Keine U.K.-Verbindung. Darauf weiter nach Qu.2653 r.K.u.
bis 06.30		Hier S 116 mehrfach erfolglos mit U.K. gerufen. daraufhin SEV 2 mal Handsignalscheinwerfer (aufs Wasser) gerufen. Keine Antwort. Daraufhin unter häufigem Stoppen und Anrufen mit U.K. weitergelaufen nach Qu.2664 r.K.M., da nach meiner Koppelung S 116 nun dort stehen konnte. Qu.2664 S 116 erneut ergebnislos mit U.K. gerufen und anschließend 2 mal mit Handsignalscheinwerfer (schräg nach oben) gerufen. Von hier mit L.F. 3 sm nach Osten abgelaufen und mehrfach mit U.K. gerufen. Erneut mit Handsignalscheinwerfer (1 mal schräg nach oben) S.E.V. gerufen. Keine Antwort. Da keinerlei Zeichen von S 116 wahrgenommen wurden und meine F.T. unklar war besaß ich keine Unterlagen über den Standort von S 116. Nach der Koppelung zwischen dem mir vom Führerboot gegebenen Standort (04.40 Uhr Qu.2629) und dem von S 116 übermittelten Standort (05.20 Uhr Qu.2653 r.K.u.) mußte S 116 bereits wieder höhere Fahrt gelaufen sein (ungefähr 12 - 14 sm). Ich nehme an, dass S 116 nicht mehr in der Nähe sei und halte ein weiteres planloses Suchen an dieser Stelle für erfolglos.
06.45		Rückmarsch angetreten,um bei Helligkeit in Cherbourg zu sein.
07.05		S 65 Cherbourg ein .
08.30		S 81 Cherbourg ein.
		Beitrag S 116 zum K.T.B. 5.S.-Flottille:
03.18		sehe ich lange grüne Blinke vom Führerboot und gehe daraufhin über A.F., G.F. auf H.F. S 82 habe ich stets in weitem Abstand voraus in Sicht. Weitere Blinksignale sind weder von mir, noch von einem anderen Soldaten der Besatzung gesehen worden. Plötzlich sehe ich das Führerboot in kürzester Entfernung vor mir. Ich befehle:"Alle Stopp!". "Hart BB.!" Das Maschinenkommando kommt noch zur Ausführung, das Ruder liegt Bb 20, ich ramme S 82 an Bb.-Seite achtern. Der L.M. begibt sich sofort in Abtlg. VIII und meldet mir, dass das Kollisionsschott eingedrückt ist und mehrere Längs-

6./

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		apanten an Stb.-Seite in Abtlg. VIII und IX gebrochen sind. Das Boot macht stark Wasser, die Lenzmittel reichen nicht aus um das Boot lenz zu halten. Das Kollisionsschott wird sofort abgestützt, da Gafahr besteht, daß es infolge des starken Seeganges vollkommen eingedrückt wird. U.K.-Befehl von S 82:"Vorschiff behelfsmässig abdichten und abstützen." Antwort:"Vorschiff ist abgestützt, kann nur M.K.F. laufen."
		Da ich das Führerboot außer Sicht bekommen habe, bitte ich daraum, im Rufweite zu kommen. U.K.-Befehl vom Führerboot:"Setzen Sie einen Funkspruch ab, daß die beiden anderen Rotten in ihre Nähe kommen." Antwort:"Sowohl der Empfänger als auch der Sender sind ausgefallen."
04.10		meldet mir der U.K.-Gast, daß S 81 vom Führerboot den Befehl erhalten hat, zu mir zu gehen. U.K.-Spruch von S 82:"Muß mindestens 9 sm laufen, damit die Maschinenräume nicht vollaufen, kann nicht bei ihnen bleiben. Habe S 81 zu ihnen beordert. Laufen Sie ~~im~~ den Ausweichhafen an!"
		Ich versuche über den Achtersteven weiterzulaufen, das Boot ist aber nicht auf Kurs zu halten.
04.20		Ich laufe weiter über den Vorsteven mit M.L.F. Kurs 160°, Fahrt 7 sm. Ich kopple mit 7 sm, mache aber nur, wie es sich später herausstellt, 5 sm Fahrt über den Grund.
		Das Wasser steigt immer mehr an in Abtlg. VIII
04.35		Schiesse ich beide Torpedos ab.
05.13		höre ich S 81 auf U.K. mit Lautstärke 4 bis 5. U.K.-Spruch von S 81:" Bitte grünen Stern schiessen!" Da ich annehme, dass es sich eventuell um ein Täuschungsverfahren eines engl. Fahrzeuges handeln kann und ich andererseits völlig unerkannt bleiben will, gebe ich zurück:"Bitte schiessen Sie einen grünen Stern flach aufs Wasser. Stehe Qu.2653 r.K.o." Kurz darauf frage ich an:"Frage kommen Sie?" Antwört:" Ich komme". Unmittelbar darauf bricht die U.K.-Verbindung ab.
05.01		Kursänderung auf rw. 180° . Da ich mich nicht genau auf meinen Schiffsort verlassen könnte hielt ich weiter nach Westen, um auf keinen Fall in die Sperre zu geraten.
05.55		Stütze ich den K.-Raum ebenfalls ab, da das Wasser bereits bis über den Heuboden eingedrungen ist.

6.1	
06.	
06.	
07.	
09.	
11.	
6.1	
7.1	
17.	
19.	
20.	
22.	
8.1	
9.1.	
10.1	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.1.43 06.11 06.38 07.3o 09.45 11.1o		Kursänderung auf 136°. sehe ich 1 Dez an Bb. voraus, wie mit einem Handsignalscheinwerfer S.E.V. schräg nach oben abgegeben wird. Aus der vorhergehenden Überlegung heraus, antworte ich nur ganz kurz mit ii. Fliegerfeuer auf Guernsey recht voraus gesehen; es ist mein Bestreben so schnell wie irgend möglich, unter Land zu kommen, um somit einem evtl. Fliegerangriff auszuweichen. erreiche ich die Vatson-Bay auf Guernsey. Weitermarsch unter der Küste. St. Peter Port eingelaufen. gez. Moritzen Ob.Lt.z.S. u.Kmdt.S 116.
6.1.43	Cherbourg. W 4-5, auffrischend auf 6, wolkig einzelne Schauer, Seegang 2-3, zunehmend, mittlere W-Dünung.	5. S.-Fl. Ruhe.
7.1.43 17.oo- 19.15 20.oo - 22.3o	Cherbourg. N-NW 3-4, gegen Morgen auffrischend bis WSW 6, bedeckt, Seegang 2, lange niedrige Dünung aus WNW.	5. S.-Fl. kein Einsatz. Rotte S 81, 65 Marsch nach St. Peter Port zur Überführung beschädigten S 116 nach Cherbourg. Rückmarsch aller drei Boote nach Cherbourg. Keine besonderen Vorkommnisse. Halbstündige Bereitschaft Rotte S 68, 85 für Dauer der Überführung. S 82 eingedockt.
8.1.43	Cherbourg SW 5-6, Seegang 4, bedeckt, leichter Regen Sicht 3-5 sm.	Der befohlene Mineneinsatz entfällt wegen Wetterverschlechterung. Halbstündige Bereitschaft für S 65, 68, 81 und 85 von 20.oo Uhr bis Hellwerden.
9.1.43	Cherbourg SO 5-6, bedeckt, Regen schlechte Sicht, Seegang 4, kräftige Dünung aus SO.	S 116 eingedockt. Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
1o.1.43	Cherbourg S-SO 3-4, auffrischend	

6./ 8./

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.1.43 19.00 - 08.00	auf 6, bedeckt, Regen Seegang 3-4, schlechte Sicht.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Während Dauer Unternehmung 2. T.-Fl. halbstündige Bereitschaft für alle Boote 5. S.-Flottille.
11.1.43	Cherbourg SW 8-9, böig, wolkig, einzelne Schauer, Seegang 4-5, schlechte Sicht.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
12.1.43	Cherbourg. W 8-9, abflauend auf 7-6, wolkig, Seegang 6 abnehmend auf 4.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
13.00 bis 13.1.43 10.30	Kiel	Marsch S 90 zusammen mit S 120/89 von Kiel nach Cuxhaven. Weitermarsch nach Wilhelmsha entfällt wegen Wetterlage.
13.1.43	Cherbourg S-SO 7-8, Seegang 6-7 bedeckt, Regen schlechte Sicht.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
13.13	Travemünde.	Indienststellung S 121. Kmdt. Oblt. z. See Klocke.
14.1.43	CHerbourg. NW-W, 7-5 abflauend bis 4, Sicht 8-10 sm, wolkig bis heiter, Seegang 5-3, mittelhohe-mittellange Dünung aus NW.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
15.1.43	Cherbourg. NW 5-4, böig, wolkig, Sicht 10-12 sm. Seegang 4, Dünung mittelhoch, mittellang aus NW.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
12.00- 16.00	Travemünde	S 121 Marsch Travemünde - Kiel.

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

d e s

Führers der Schnellboote.

Zu Seite 3.: 0241 Uhr: Die Schwunderscheinungen auf S-Bootswelle im mittleren Kanal haben sich auch durch Wellenwechsel bisher nicht beseitigen lassen. Der Empfang ist dort oft auch durch Fremdstörer stark gestört. Daß der FT des Führerbootes an Land nicht gehört wurde, kann auch auf zu geringer Sendeleistung des Bootes beruhen, die durch überkommendes Wasser und Regen vermindert wird.

Zum Einsatz; Das vorhandene B-Material erweckt den Eindruck, daß das Westgeleit tatsächlich um 0000 Uhr oder etwas später Portland Bill passiert hat. Der Zerstörer, der die S-Boote gemeldet hat, ist ein Geleitzerstörer und warnt das Geleit vor einem Angriff von Norden. Es ist also damit zu rechnen, daß der bisher angenommene Geleitweg in der Lymebucht weiter benutzt wird. Die Ortungen unserer Boote dürften in erster Linie UK-Ortungen sein.
Die Maßnahmen nach der Ramming von S 116 und 82 werden gebilligt. Für die Ramming selbst ist in erster Linie das aufkommende Boot S 116 verantwortlich zu machen. Auch wenn der Vordermann plötzlich stoppt, ist das kein Grund, ihn zu rammen, zumal wenn mit dem Stoppen keine Kursänderung verbunden ist.

Zum Abschnitt Maschine:

Zu Seite 2 : Die beiden Boote S 82 und S 116 wurden durch die Folgen des Zusammenstoßes in ihrer Fahrbereitschaft erheblich eingeschränkt. Die Instandsetzung der Boote bei der Maureb Cherbourg wird etwa 3 Monate in Anspruch nehmen.
Durch die Beschädigungen traten auf S 82 mit den angegebenen noch folgende Ausfälle an Gefechtswerten ein:

1.) Die gesamte 110 Volt-Anlage
2.) die gesamte Lenzanlage des Bootes bis auf die Lenzeinrichtung des Seitenmotorenraumes.
3.) die 24 Volt-Anlage, erst nach dem Festmachen durch Ansteigen des Wasserstandes bis in Höhe der Schalttafel und des Zellenschalters.

Als besondere Kriegserfahrung ist herauszustellen, daß durch

das

das Angehen mit den Seitenmotoren der Wasserstand in den lecken Abteilungen infolge der Sogwirkung fiel und somit die 24 Volt-Anlage während der Fahrt betriebsklar blieb. Auf S 116 trat durch den Zusammenstoß keine direkte Beeinflußung der Maschinenanlage ein. Der Wassereinbruch im Vorschiff und die sich daraus ergebende Beansprucung des Schottes Abtlg. VI/VII und Trimmlage des Bootes wirkten sich mittelbar auf die Maschinenanlage aus.

1.) Das Vollaufen des Vorschiffes und die Beanspruchung der abgestützten Querschotten im Seegang zwangen zur erheblichen Geschwindigkeitseinschränkung.

2.) Die starke Vorlastigkeit des Bootes hatte zur Folge, daß die Propeller aus dem Wasser herausschlugen und die Fahrt des Bootes infolge ungünstigem Propellerwirkungsgrad nicht der Drehzahl und der Belastung der Motoren entsprach. Die Frischkühlwassertemparatur stieg infolge unzureichenden Seewasserdurchfluß im Kühler unzulässig hoch.

Die Wassereinbrüche auf S 82 und S 116 waren mit den vorhandenen Lenzeinrichtungen nicht zu bekämpfen. Eine Untersuchung der Lenzanlage hinsichtlich ihres Gefechtswertes zeigt erneut, wie notwendig die mit O.K.M. K I K (Ba) Nr. 12535/42 geh. v. 5.11.42 angeordnete Änderung der Lenzanlage durch Anschluß der Seewasserpumpen d er Hauptmotoren und der Einbau eines Schottschiebers zwischen den Motorenräumen ist. Falls diese Änderung auf S 82 bereits durchgeführt gewesen wäre, hätte der Wassereinbruch in Abtlg.III und IV bekämpft werden können.
Bei der Betrachtung der Vorgänge auf S 116 stellt sich heraus, daß der Anschluß des Vorschiffes an die nach der oben erwähnten Änderung mit sehr leistungsfähigen Lenzeinrichtungen ausgestatteten Motorenräume unerlässig ist. Starke Wassereinbrüche im Vorschiff können im gleichen Maße wie auf S 116 auch als Auswirkung von Artillerietreffern eintreten. (Vergl.Artillerietreffer mit Wassereinbruch im Vorschiff S 113 und Stellungnahme des F.d.S. zum K.T.B. (Abschnitt Maschine) 6. S.-Flottille vom 1.-15.11.42.)
Die Verstärkung der Lenzeinrichtung für das Vorschiff der S.-Boote würde mit F.d.S. G 7527 Ing v.20.11.42 beantragt . Die

5. S.-Flottille hat Anweisung erhalten, die eingetretenen Ausfälle mit der Annahme, daß die Beschädigungen durch Zerstörerbeschuß eingetreten sind, für neu aufzustellende Trefferbilder auszuwerten.

Petersen.

Korvettenkapitän.

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

1)

5. S-Flottille G ..203..... vom ..18.1..... 43

Geheim

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

Abschnitt Maschine

der 5. Schnellbootsflottille
vom 1.1. bis 15.1.43

Flottilleningenieur: Kptlt (Ing.) Sander

Begonnen: 1.1.43
Beendet : 15.1.43

...ben vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
...nasstellen: 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
22.12.42 bis 15.1. /43/	W'haven S 77, 112 nicht fahrbereit	Maschinenüberholung in der Westwerft.	3 20
1.1. bis 11.1.43	Kiel S 90 fahrbereit	Erprobungen. Da die Meilenfahrten am 6.1. erneut unbefriedigend verliefen, dockte das Boot zum Richten der Propeller und Nachprüfen der Wellen nochmals ein.	
1.1. und 2.1.43	Cherbourg S 65, 68, 81, 82, 85, 116 kriegsbereit	Keine besonderen Ereignisse.	
3.1.43 20 00	Cherbourg S 65, 81, 85, 116 kriegsbereit	Halbstündige Bereitschaft bis zum Hellwerden.	
4.1.43 20 00	Cherbourg S 68, 85	Halbstündige Bereitschaft bis zum Hellwerden.	
5.1.43 21 30	Cherbourg S 65, 68, 81, 82, 85, 116 kriegsbereit	Auslaufen zum Torpedoeinsatz.	
6.1.43 02 30	S 65	Mot m kurzzeitig ausgefallen durch Warmwerden des Abgaskrümmers. Die gleiche Störung tritt einige Zeit später nochmal auf. Siehe Untersuchungsbefund am 8.1.	5 30 7 05 3 30

0220

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3 20	S 82, 116	Kollision. S 116 rammt das gestoppt liegende S 82 mit HF an Bb zwischen Abt III und IV. Im Augenblick des Zusammenstoßes geht S 82 mit LF und Hart Bb an, so daß sich die Boote sofort wieder voneinander lösen. S 82: Abt III und IV laufen voll Wasser, die benachbarten Abteilungen werden nicht in Mitleidenschaft gezogen. Mot m und beide Hilfsmotoren sind ausgefallen. Das Boot tritt mit Mot Stb und Bb mit LF (rd 12 sm/h) den Rückmarsch an. Während der Fahrt fällt durch die Sogwirkung das Wasser in Abt III und IV wieder ab. Das Boot läuft um 08 15 in Cherbourg ein. S 116: Das Kollisionsschott ist eingedrückt und an Stb von der Bordwand getrennt, die Wand zwischen Waschraum und Unteroffiziersraum ist beschädigt. Die Spanten an Stb in Abt VII vorn sind gebrochen. Das Boot macht stark Wasser, die Lenzmittel reichen nicht aus, um das Boot lenz zu halten. Der LM stützt das Kollisionsschott und die Bordwand Abt VII vorn ab, da Gefahr besteht, daß sie bei dem herrschenden Seegang vollkommen eingedrückt werden. Der Kdt versucht, über den Achtersteven zu laufen, kann das Boot aber nicht auf Kurs halten und läuft wieder über den Vorsteven mit Mitte LF. Das Wasser steigt in Abt VII bis zur Wasserlinie, das Vorschiff taucht so tief ein, daß der Propeller zeitweise aus dem Wasser schlägt. Der Kdt schießt beide Torpedos ab. Dadurch, daß der Propeller aus dem Wasser schlägt und das Boot nur 5 sm/h macht, steigt die Temperatur des Frischkühlwassers stark an. Der LM wechselt laufend den Motor. Er stützt später das vordere Schott des Kommandantenraumes als Vorsichtsmaßnahme ab und stellt einen Posten auf, es dringt jedoch kein Wasser ein. Später, bei ruhigerer See und unter Land, läuft das Boot mit 3 Motoren KF, es läuft um 11 10 in St Peter Port ein.
	Cherbourg	
6 30	S 68, 85	
7 05	S65	
8 30	S 81	
	kriegsbereit	Einlaufen S-Bootsbunker.
	S 82 nicht kriegsbereit	Im Bunker laufen Abt III und IV wieder voll Wasser. Es wird mit einer Feuerlöschpumpe der Werftpolizei gelenzt, das Leck wird durch Lecksegel und Persennings ge-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		dichtet, die beiden Räume lassen sich lenz halten. Es stellt sich heraus, daß das auslaufende Mot Öl des bei der Kollision zerstörten Mot Ölvorratsbehälters Bb den ganzen Raum mit einer Ölschicht überzogen hat, die den Motor und die Hilfsmotoren ganz gut vor der Einwirkung des Seewassers schützte.
	St Peter Port S 116 nicht kriegsbereit	Abt VII wird durch ein Feuerlöschboot gelenzt. Unter Mithilfe des Hafenkommandanten und der OT setzt der LM das Vorschiff folgendermaßen notdürftig instand: In Abt VII Stb vorn (im Waschraum) wird eine Bretterwand hochgezogen und der Zwischenraum zur Bordwand mit Zement ausgefüllt. Der Steven wird außen ebenfalls mit Bretterwand und Zementfüllung abgedichtet und darüber zum Schutz ein Segeltuch genagelt und geteert.
7.1.43 06 30	Cherbourg S 82 nicht kriegsbereit	Eindocken. Siehe Masch Störm Nr 5, 5. S-Fl G 124 vom 10.1. Motor m, Hilfsmotoren, 24 V Umformer und Drucklager werden in Tag- und Nachtarbeit vom Bordpersonal ausgebaut, in den Bunker geschafft und dort auseinandergenommen und gereinigt. Nach dem Zusammenbau wurden der Motor (Nr 190 585) an Daimler-Benz, Stuttgart-Untertürkheim, und die Hilfsmotoren und Drucklager an die Westwerft W'haven durch Waggontransport unter Bewachung von je einem Unteroffizier und einem Mann geschickt.
17 00 bis 19 00	S 65, 81 kriegsbereit	Marsch nach St Peter Port zur Überführung S 116.
20 00 bis 22 30	S 65, 81, 116 Rüc	Rückmarsch nach Cherbourg. S 116 läuft mit 3 Motoren LF, die Abdichtung hält, Abt VII bleibt trocken.
17 00 bis 22 30	S 86, 85 kriegsbereit	Sofortbereitschaft, anschließend halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden.

Anlage I zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 1.1. **bis** 15.1.43 **G** 203/43

Geheim

Datum	In KB	ausser KB	fahrbereit, aber nicht einsatzbereit	Bemerkungen
1.	6	2	1	§ 77, 112 Kurt Überholung § 90 Reparaturen
2.	6	2	1	
3.	6	2	1	
4.	6	2	1	
5.	6	2	1	
6.	4	4	1	§ 82, 116 Kollision
7.	4	4	1	
8.	4	4	1	
9.	4	4	1	
10.	4	4	1	
11.	4	4	1	
12.	4	4	1	
13.	4	4	2	§ 90 Zwischenfüllung
14.	4	4	2	
15.	4	4	2	

Anlage 2 zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 1.1. bis 15.1.43 G 203/43

Geheim

Datum	S 65	S 68	S 77	S 81	S 82	S 85	S 90	S 112	S 116	S 121	S	S	S	S
1.	Cherbourg	Cherbourg	H'haven	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	Kiel	H'haven	Cherbourg					
2.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
3.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
4.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
5.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
6.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
7.	"	"	"	"	"	"	"	"	H. Peter Port	Probefahrtstellung				
8.	"	"	"	"	"	"	"	"	Cherbourg					
9.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
10.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"					
13.	"	"	"	"	"	"	Cuxhaven	"	"	Travemünde				
14.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
15.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Travemünde-Kiel				

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.43	Cherbourg S 65 kriegsbereit	Mot m, Kerbverzahnung von Mitnehmer und Kupplungshülse der Kühlwasserpumpenantriebswelle abgeschliffen. Die Teile werden vom Bordpersonal ausgebaut und durch neue ersetzt. Masch Störm Nr 15, 5. S-Fl G 126 vom 10.1.
00	S 65, 68, 81, 85, kriegsbereit	Halbstündige Bereitschaft bis zum Hellwerden. Lurdes
1.43 30	Cherbourg S 116 nicht kriegsbereit	Eindocken. Die Gummierung des Ruders ist beschädigt. Siehe Masch Störm Nr 10, 5. S-Fl G 178 vom 15.1. Das Ruder ist erst seit 15.10.42 im Boot. Es wird gegen das bei der Flottille befindliche Reserveruder ausgewechselt und zur Instandsetzung an die Hamburg-Neu Yorker Gummiwarenfabrik Traun und Söhne in Haarburg gegeben. Siehe KTB vom 16.10. und 11.11.42 und Bemerkung Ende November. Lurdes
1.bis .1.43	Cherbourg S 82, 116 nicht fahrbereit	Instandsetzung im Maureb. Da es die erste größere schiffbauliche Instandsetzung des Maureb ist, fordert der FdS einen Schiffbaumeister der Firma Lürssen an. Der Maureb entsendet einen Schiffbauer nach Lürssen zur Abholung des hier nicht vorhandenen Materials (Holz und Leichtmetall). Einen Fertigstellungstermin kann der Maureb erst nach Eintreffen des Sachverständigen und der Materiallieferung angeben. Es wird mit 3 Monaten Instandsetzungszeit gerechnet. Lurdes
.1.43 10	Cherbourg S 65, 68, 81, 85 kriegsbereit	Halbstündige Bereitschaft bis 08 00Uhr Lurdes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.1.bis 15.1.43	Cherbourg S 65, 68, 81, 85 kriegsbereit	Kein Einsatz wegen Wetterlabge. S 65 wechselt bei Brennerkontrolle 6 Brenner wegen Rißbildung und einen Zylinder wegen festgebrannten Brenners aus. Meldung durch Sammelmeldung.
12.1.43	Kiel S 90 fahrbereit	Erprobungen beendigt, Marsch nach Cuxhaven.
13.1.bis 15.1.43	Cuxhaven S 90 fahrbereit	Weitermarsch wegen Wetterverschlechterung nicht möglich.
13.1.43 13 13	Travemünde S 121 fahrbereit	Indienststellung. Kdt: Oblt z S Klocke LM : Ob Masch Herbrich (3. Besatzung).
14.1.und 15.1.43	Travemünde S 121 fahrbereit	Ausrüstung und Marsch nach Kiel.

gesehen:

Der Flottillenchef

Kapitänleutnant

Der Flottilleningenieur

Kapitänleutnant (Ing.)

Kapitänleutnant (Ing.) u. Masch.-Ing.

Flottenkommando

B.Nr. GKdos K 150

An Bord, den 12.März 1943

Geheime Kommandosache

GKds.

Flottenkommando Nord
15. MRZ. 1943
1427
Anl. 1

An das

Marinegruppenkommando Nord.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 5.Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1. - 15.1.1943 und Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt.

Nichts zu bemerken. /wa

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. Gkdos.1427/43 A op.

Befehlsstelle, den 16. März 1943.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
Eing. 25. MRZ. 1943
Abt. 1
Nr. 1175

U. Marinegruppenkommando West

zuständigkeitshalber übersandt.

Im Auftrage:

Geheime Kommandosache

SKL 10271 g.Kdos.

1) I West
2) Chef MND
3) Chef OKH
4) K IV C
5) Ueber I/Skl. an Kr
I/Skl.
i.A. Iac

(108)

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führungsstab Gkdos 1175/43 A5

Fü.Qu., den 28. Juli 19

Ü. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

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

1.Skl 1022/43 g.Kdos.
9 April 1943

Jnkl 28108

Wegeskizze zum Torpedoeinsatz 5.-S. Fl.

vom 5.16.1.43. – Auflage: D66

2. Anlage Flotte Gkdos. K 150/43

Portland

Bill of Portland

Hilsea C.D.

Casquets

Alderney

Cap de la Hague

CHERBOURG

1 Rotte: S 82, S 116

2 Rotte: S 68, S 85

3 Rotte: S 81, S 65

1. Rotte : S 82, S 116
2. Rotte : S 68, S 85
3. Rotte : S 81, S 65
Marsch S 116 nach der Kollosion

Casquets

Alderney

Cap de la Hague

CHERBOURG

Guernsey

Herm

Sark

westl. Länge von Greenwich

PG-71520-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

5th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.1. - 31.1.1943.

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

5th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 16.1. - 31.1.1943.

Anlage 3 zu Mar. Gr. Kdo. Skl. Abt. B. Nr. 1187/43 1.)

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

Skl. I b 1692

3. Anlage Flotte Gkdos. K 165/43

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der
5. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. Klug.

Begonnen: 16.1.43.
Beendet : 31.1.43.

				Seetage
1.)	"S 112"	Oblt.z.S.	Müller (Ab 18.12.42 zur Werftüberholung in Deutschland).	--
2.)	"S 116"	Oblt.z.S.	Moritzen (z.Zt. in Deutschland zur Indienststellung "S 93").	--
3.)	"S 85"	Oblt.z.S.	Kolbe	2
4.)	"S 82"	Oblt.z.S.	Jürgensmeyer (verwundet z.Zt. im Lazarett) Vertreter Lt.z.S. Pillet.	--
5.)	"S 81"	Oblt.z.S.	Wendler	2
6.)	"S 77"	Oblt.z.S.	Dietrich (Ab 18.12.42 zur Werftüberholung in Deutschland).	--
7.)	"S 68"	Oblt.z.S.	Goetschke	2
8.)	"S 65"	Oblt.z.S.	Sobottka	2
9.)	"S 90"	Lt.z.S.	Stohwasser	--
10.)	"S 121"	Oblt.z.S.	Klocke	1

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G. 71520
NO COPY OF THIS DOCUMENT SHOULD BE MADE
ON PAPER AND ANY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anlage 2. zu I/Skl. 10387/43 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bemerkungen
16.1.43.	Cherbourg. SO-S 3-4, gegen Morgen drehend auf S bis SW, auffrischend auf 5-6, bedeckt, strichweise Regen. Seegang 3, Sicht 10 sm.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für 4 Boote. (S 81, S 65, S 68, S 85) von 20.00 Uhr bis zum Hellwerden.
16.1.43. bis 31.1.43.	Wilhelmshaven	S 116 und S 82 Beseitigung Havarieschäden im Maureb. Cherbourg. S 90 in Werft W'haven.
17.1.43.	Cherbourg. SO 3-4, zeitweilig auffrischend auf 5-6, wolkig, strichweise Regen, Sicht 10 sm, Seegang 3.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
18.1.43.	Cherbourg. SO - S 2-3, wolkig, vereinzelt Schauer, Sicht 5-8 sm, Seegang 2.	Der befohlene Mineneinsatz entfällt wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für 4 Boote (S 65, S 68, S 81, S 85) von 20.00 Uhr bis zum Hellwerden.
19.1.43.	Cherbourg. SO-S 4-5, bedeckt, Sicht 5-8 sm, strichweise Regen, Seegang 3, später zunehmend auf 4.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
20.1.43.	Cherbourg. S-SSW 4-5, 2. Nachthälfte auffrischend auf 6, Seegang 4, schlechte Sicht.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für 4 Boote. (S 65, S 68, S 81, S 85) von 20.00 Uhr bis zum Hellwerden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.1.43.	Cherbourg. SO 3-4, wolkig, Sicht 8-10 sm, Seegang 3.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.
22.1.43.	Cherbourg. S-SW 4-5, auffrischend auf 6, wolkig, Schauer, Sicht 8-10 sm, See-gang 3-4.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für 4 Boote. (S 85, S 81, S 68, S 65) von 20.00 Uhr bis zum Hellwerden.
23.1.43.	Cherbourg. NW-W 2, Sicht 12 sm, Seegang 2_1, leichte Dünung aus WNW ab-nehmend.	Der befohlene Mineneinsatz entfällt wegen klarer, wolkenloser Vollmondnacht. Halbstündige Bereitschaft für 4 Boote (S 65, S 68, S 81, S 85) von 20.00 Uhr bis zum Hellwerden.
24.1.43. 18.15 bis 00.30	Cherbourg/Boulogne 1. Nachthälfte schwachwindig um S. 2. Nachthälfte auf-frischend auf 5-6, wolkig, gegen Morgen Regen, vereinzelt Nebel. Sicht 10 sm, Seegang 1-2 zunehmend auf 4.	S 85, S 68, S 81, S 65 Marsch Cherbourg Boulogne zur Durchführung Aufgabe "Xanthippe" in der Nacht vom 25. zum 26.1. Keine besonderen Vorkommnisse.
07.00- 17.15	Kiel- W'haven	S 121 verlegt von Kiel nach Werft W'haven zum Schraubenwechsel und Einbau Echolot, da Dock und Facharbeiter in Kiel nicht zur Ver-fügung.
25.1.43. 09.00- 14.00	Boulogne SW 5-6, bedeckt, später drehend auf NW bis W 3-4, strich-weise Regen, Seegang 3. Bewölkerungsauf-lockerung, Sichtzu-nahme bis 10 sm.	Boote mit T.M.B. beladen.
14.00		begebe ich mich zur 2. Sicherungsdivision zur Informierung über Minenlagen, Wetterlage, An-gabe eigener Absichten. Anschließend persönliche Wetterberatung durch Wetterwarte Boulogne-Wimereux.

ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G. 71520 D
NO ... SHALL BE MADE ... STATIONS ... WORK ... PAPER.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.1.43. 18.30		Nach tel. Rücksprache mit Chef F.d.S. entfällt Durchführung Aufgabe "Xanthippe" wegen Wetterlage. Keine besondere Bereitschaft.
26.1.43. 17.00	Boulogne W-SW 4-5, wolkig bedeckt, stellenweise Regen. Sicht außerhalb der Niederschläge 5-8 sm, Seegang 2-3.	Nach tel. Rücksprache mit Chef F.d.S. endgültige Entscheidung über Durchführung Aufgabe wegen schlechter Wetterlage um 21.00 Uhr. Einsatz entfällt auch heute wegen ungünstiger Wetterentwicklung.
27.1.43. 18.00	Boulogne/Kanal SW 3-4, Seegang 3, bewölkt, gute Sicht, später auffrischend auf 5-6 zunehmender Seegang.	S.-Bunker Boulogne mit S 85, S 68, S 81, S 65 ausgelaufen zur Unternehmung "Xanthippe" (Minenverseuchung Bassurelle - Bank gem. F.d.S. Gkdos. Chefs. 2/43 AI.)
		Nach tagelanger Schlechtwetterperiode erschien mir eine vorübergehende Beruhigung von nur wenigen Stunden Dauer für die Durchführung günstig, obwohl für den geplanten Einsatz Grenzwetterlage herrschte. Nach dem in See gewonnen Eindruck wollte ich anschließend den Rückmarsch nach Cherbourg versuchen.
18.09		Boulogne Aussenmole auslaufend passiert. Funkstille, U.K. ausgeschaltet mit dem Befehl: "Einschalten mit Ausführungsblink für Wurfbeginn". Kurs 251°, 31 sm Fahrt.
18.42		Qu.3352 1.K.M. Keilformation, Fahrt 9 sm, alle Boote Freilotungen bis an die 20 m-Linie.
18.52		Kurs 223° (Wurfkurs), da Führerboot und S 81 gleichzeitig 20 m loten, Fahrt 15 sm.
18.53 19.11		1. Mine geworfen. Bis Verseuchung gem. Sperrmeldung durchgeführt von 50° 39,2' N, 1° 08,2' 0 mit rw. 223° 4,0 sm nach 50° 36,2' N 1° 04,0' 0 bei 4 m über Kartennull. 28 T.M.B. geworfen, da auf S 65 und S 68 je eine Mine (letzte Mine) kurz vor dem Wurf durch Verkanntung bzw. Wagenbruch klemmt und nicht fallen kann.
19.12	Da mir die Wetterlage Weitermarsch nach Cherbourg noch günstig erscheint mit Kurs 180°	trotz leichter Windstärkenzunahme für den Marsch auf Weg Herz angetreten. 20 sm Fahrt.
19.15		meldet S 65 durch U.K.:"Vordermann ausser Sicht, Kielwasserlaterne setzen". Ich laufe daher zunächst nur mit 20 sm weiter und lasse

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.1.43.		alle Boote Kielwasserlaternen setzen. Trotz fortgesetzten Rufens auf U.K. und mit Scheinwerfer ist S 65 nicht zu hören oder zu sehen, daher gestoppt und S 65 weiter gerufen.
19.23		Nichts gehört.
19.39		Mit Kurs 196°, 30 sm weitergelaufen, weil ich annehme, dass S 65 auf vorher festgelegtem Kurs inzwischen an der Flottille vorbeigelaufen sein kann.
~ 19.50		Schnepfesignal an S 65:"Standort melden".
19.57	Da ich bis 19.57 Uhr noch keine Verbindung mit S 65 hatte, erneut gestoppt, um nicht mit auf Stichfahrt im gleichen Gebiet befindlicher 2. R.-Flottille zusammenzutreffen.	
		S 81 setzt Sperrwaffenwart auf S 68 zum Entschärfen an Bord verbliebener Mine über.
20.14	Nach Eingang F.T. Meldung von S 65, daß Boot auf Rückmarsch vor Boulogne steht und auf Grund sich verschlechtender Wetterlage,	
20.15	entschließe ich mich ebenfalls den Rückmarsch nach Boulogne anzutreten und gebe F.T.: "An F.d.S., S 65:"Rückmarsch Boulogne angetreten" ab.	
20.45		Kurs 90°, 20 sm auf Weg Herz zu.
21.03		Kurs 17° (Qu.3383 l.o.)
21.19		Auf Anforderung F.d.S. Standortmeldung: Qu.3359 M.
		Sämtliche vom F.d.S. eingehenden Funksprüche sind unklar. Die Untersuchungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.
21.55		Boulogne Mole einlaufend passiert.
22.10		S.-Bunker mit allen Booten festgemacht.
28.1.- 31.1.43.	Boulogne	Keine besonderen Vorkommnisse. Rückmarsch aller Boote nach Cherbourg entfällt wegen Wetterlage.

Geheim

Anlage 2 zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 16.1. **bis** 31.1.43 **G** 553/43

Datum	S 65	S 68	S 77	S 81	S 82	S 85	S 90	S 112	S 116	S 121	S	S	S	S
16.	Cherbourg	Cherbourg	H'haven	Cherbourg	Cherbourg	Cherbourg	H'haven	H'haven	Cherbourg	Kiel				
17.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
18.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
19.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
20.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
21.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
22.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
23.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
24.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	H'haven				
25.	Boulogne	Boulogne	"	Boulogne	"	Boulogne	"	"	"	"				
26.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
27.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
28.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
29.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
31.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				

4 Ge-
3 Funk-
über

Anlage 1 zu Mar. Gr. Abs. West G. Kdos. B. Nr. 1181/43 i. Anlage Flotte Gkdos. K 165/43

Stellungnahme des Führers der Schnellboote:

Zu Seite 3, 2119 Uhr vom 27.1.1943:

Die Flottille war länger als vorher abzusehen von ihrem Stützpunkt getrennt geblieben und verfügte nicht mehr über die am Tage gültigen Funkunterlagen. Der Adjutant der Flottille hatte fehlerhafte Meldung über die von den Booten benutzten Funkunterlagen gemacht.

Zu Abschnitt Maschine:

Keine Bemerkungen.

In Vertretung

Korvettenkapitän

Anlage 1 zu 1/Skl 10387/43 Gkdos.

Marinegruppenkommando West
Eing.: 25. MRZ. 1943
B.-Nr. GKdos 1181
Abt. Ag. Boulogne

A 5 II

Flottenkommando
B.Nr. GKdos K 165

Boulogne, 18. März 1943.

Geheime Kommandosache

GKdos.

Marinegruppenkommando Nord
20. MRZ. 1943
1531
B.-Nr. Anl.

An das
Marinegruppenkommando ~~West~~.

3/4

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 5.Schnellbootsflottille für die Zeit vom 16. - 31.1.1943 mit Stellungnahme des Führers der Schnellboote vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
Gr.Führungsstab Gkdos 1981 145 A5

Fü.Qu., den 28. Juli 1943

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

1/Skl an Kr
1/Skl.
i.A.

1.Skl 10.4.43 g.Kdos.

Anlage 2 zu Mar. Gr. Abo. West G. Abos. B. Nr. 1187/43 1/

Lage des Ortes, Wind, Wetter, Bewölkung, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	5. S-Flottille ... 553/43 vom ... 10.2.43 ...

1. Anlage Flotte Gkdos. K 165/43

Geheim

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der 5. Schnellbootsflottille
vom 16.1. bis 31.1.1943.

Flottilleningenieur: Kaptlt (Ing.) Sander

Begonnen: 16.1.43
Beendet : 31.1.43.

Anlage 3 zu 1187/43 Gkdos

Im Verlage vom Vordruckager der Kriegsmarine: E. H. 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
22.12.42 bis 31.1. 1943	W'haven S 77,112 nicht fahrbereit	Maschinenüberholung in der Westwerft. Die Überholung sollte am 30.1. für bei beendet sein. Am 31.1. konnte jedoch n Probefahrt machen, S 112 wartet auf da werden eines Docks zum Aufsetzen der P ler.
9.1. bis 31.1.43	Cherbourg S 82, 116 nicht fahrbereit	Instandsetzung im Maureb. Am 25.1. tri von Minesen angeforderte Schiffbaumeis Unter seiner Leitung werden die Vorarb bis zum Eintreffen der Materiallieferu (Holz und Leichtmetall) in Angriff gen
16.1. bis 31.1.43	W'haven S 90 fahrbereit	Erprobungen und Ausbildung.
16.1. bis 23.1.43	Kiel S 121 fahrbereit Cherbourg S 65,68,81,85 kriegsbereit	Erprobungen und Ausrüstung. Keine besonderen Ereignisse. Am 16.,19.,20.,22., und 23.1. halbstün Bereitschaft ab 2000 Uhr bis zum Hellw
24.1.bis 31.1.43	W'haven S 121 fahrbereit	In der Westwerft zum Propellerwechsel u Einbau der Echolotanlage.
24.1.43 18[15]	Cherbourg S 65,68,81,85 kriegsbereit	Auslaufen zum Marsch nach Boulogne

um	In K
6.	
7.	
8.	
9.	
20.	
21.	
22.	
23.	
24.	
25.	
26.	
27.	
28.	
29.	
30.	
31.	

S 65,6 krieg

Gese

Der

Kap

...age I zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 16.1. **bis** 31.1.43 **G** 553/43

Geheim

...um	in KB	ausser KB	fahrbereit, aber nicht einsatzbereit	Bemerkungen
6	4	4	2	S 77, 112 Wasserübernahme S 82, 116 Instandsetzung. S 90, 121 Erprobung
7.	4	4	2	
8.	4	4	2	
9.	4	4	2	
20.	4	4	2	
21.	4	4	2	
22	4	4	2	
23	4	4	2	
24.	4	4	2	
25.	4	4	2	
26.	4	4	2	
27.	4	4	2	
28.	4	4	2	
29.	4	4	2	
30	4	4	2	
31.	4	4		

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Boulogne S 65,68,81,85 kriegsbereit	Einlaufen im Schnellbootbunker. Linder
Boulogne S 65,68,81,85 kriegsbereit	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Linder
Boulogne S 65,68,81,85 kriegsbereit	Mineneinsatz. Linder
Boulogne S 65,68,81,85 kriegsbereit	Rückmarsch nach Cherbourg wegen Wetterlage nicht möglich. Linder
Gesehen: Der Flottillenchef Kapitänleutnant	Der Flottilleningenieur Linder Kapitänleutnant (Ing.)

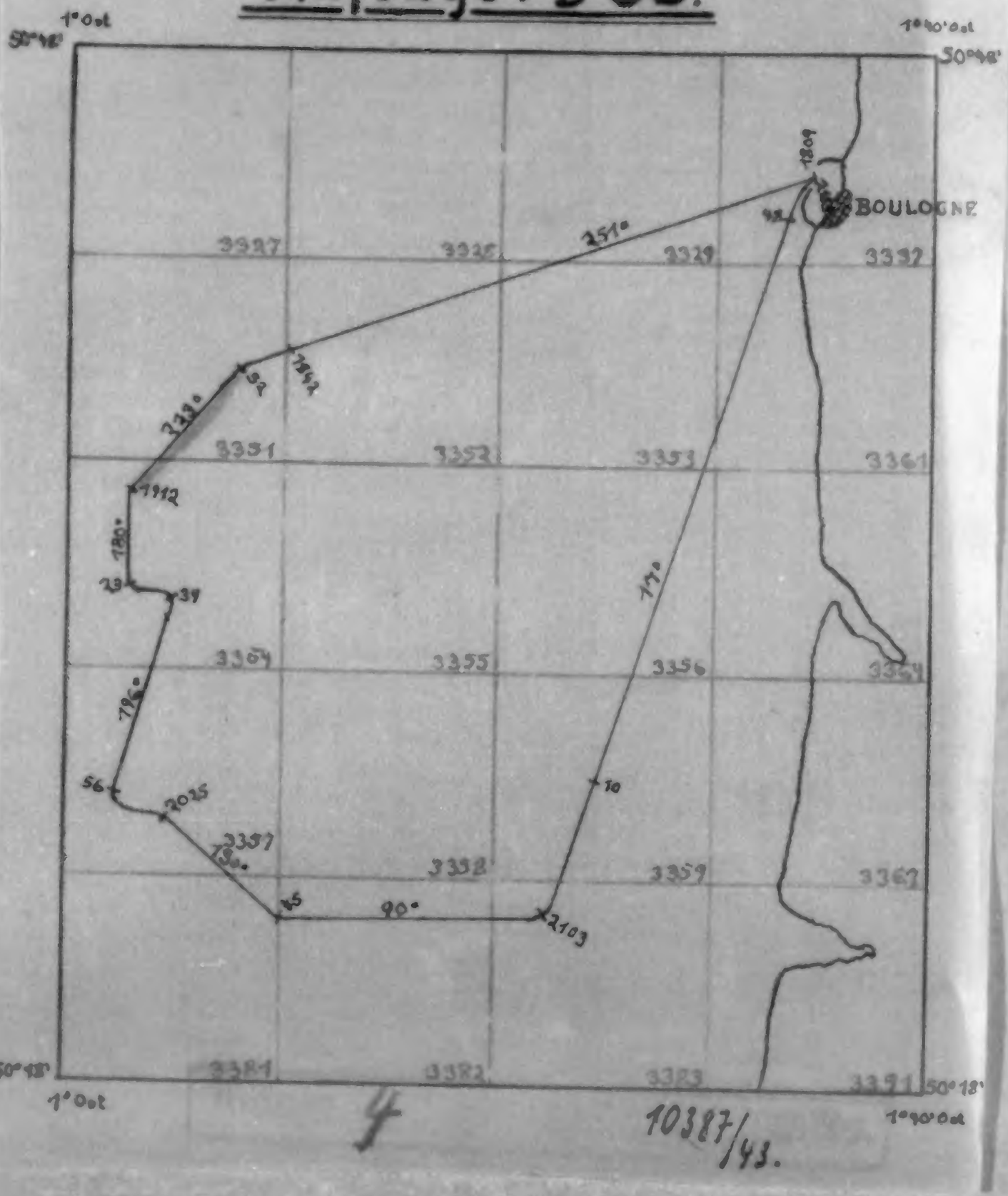
Gesehen:
Fürst
Kapitän-Leutn. u. Masch.-Ing.

4. Anlage Flotte Gkdos K 165/43

Wegeskizze zum Mineneinsatz

5. S.-Flottille vom 27. I. 43.

Auflage: D 66.



4

10387/43.

PG-71521-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

5th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATE:. 1.2. - 15.2.1943.

Anlage 1 zu Mar. Gr. Abo. [illegible] Nr. 1183/43 1)

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

1. Anlage Flotte Gkdos. K 167/43

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

5. Schnellbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. K l u g , i.V. Obl't.z.S. Müller

Begonnen: 1.2.43.
Beendet :15.2.43.

		Seetage
1.)	"S 65" Oberleutnant zur See Sobottka	2
2.)	"S 68" Oberleutnant zur See Goetschke	2
3.)	"S 77" Oberleutnant zur See Dietrich	3
4.)	"S 81" Oberleutnant zur See Wendler	2
5.)	"S 85" Oberleutnant zur See Kolbe	2
6.)	"S 90" Leutnant zur See Stohwasser (Boot in W'haven, Kmdt. u. Besatzung z.Zt. bei S.-Schulflottille.)	-
7.)	"S 93" Oberleutnant zur See Moritzen (Indienststellung 4.2.43 in Vegesack.)	3
8.)	"S 112" Oberleutnant zur See Müller (Boot z.Zt. in Deutschland, Einbau Panzer und drehbarer Fu.M.G.-Antenne.)	1
9.)	"S 121" Oberleutnant zur See Klocke (z.Zt. in Deutschland, Erprobungen.)	-
10.)	"S 84" Leutnant zur See Pillet (am 10.2. v.S.-Schulfl. übernommen. Boot z.Zt. in Kiel-Werft.)	
11.)	"S 116" u. "S 82" Reserveboote ohne Kommandanten (Maureb. Cherbourg zur Beseitigung von Kollisionsschäden.)	-

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS PG/71521/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage 1 zu 1/SKL 1369/43 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.43.	Boulogne SW 5-7, böig, wolkig, vereinzelt Schauer, Seegang 5-6, kräftige Dünung aus SW.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Rückmarsch nach Cherbourg entfällt wegen Wetterlage.
	Wilhelmshaven	S 77 K.B. Sofortige Verlegung in das Operationsgebiet entfällt wegen Wetterlage. S 121 Terminverzögerung wegen Propellerschadens und anschließender Erprobung.
1.-15.2.43	Kiel	S 84 Werft Kiel. Einbau des 3. Motors. i.V. Müller
2.2.43. und 3.2.43.	Boulogne W-SW 6-5, abflauend bis 4, wolkig, Schauerniederschläge, Seegang 4, abflauend auf 3, lange mittelhohe Dünung aus WSW.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Rückmarsch nach Cherbourg entfällt wegen Wetterlage. i.V. Müller
4.2.43. 00.00 bis 05.15	Boulogne/Le Havre NW 5-4, wolkig, Sicht 15 sm, Seegang 4-3,	Verlegung 1. Gruppe 5.S.-Flottille (S 85, S 68, S 65) unter Führung Ä.K. i.V., Oberleutnant zur See Kolbe (Kommandant S 85) von Boulogne nach Le Havre. Keine besonderen Vorkommnisse.
17.00	Vegesack – W'haven	S 93 mit Flaggenparade in Dienst gestellt, Kommandant Oberleutnant zur See Moritzen. Anschließend Ausrüstung und Erprobungen. Marsch S 77 mit S 120 und S 89 von W'haven nach Hoek van Holland. i.V. Müller
5.2.43. 22.00 bis 05.30	Le Havre SW 5-6, bedeckt, strichweise Regen, Seegang 3-4, Sicht 8-10 sm.	1. Gruppe kein Einsatz wegen Wetterlage. S [illegible] außer K.B. wegen Instandsetzung Stevenschiel Marsch S 110, S 77, S 62 von Hoek van Holla nach Boulogne. Bilden dort unter Führung Ä. 5.S.-Flottille (Oberleutnant zur See Müller 2. Gruppe 5.S.-Flottille. i.V. Müller

Marinegruppenkommando West
Eing.: 25. MRZ. 1943
B.-Nr. G. Kdos 1183
Anl. ~~An Bord~~ ~~den 18. März~~ 1943.

Flottenkommando
B.Nr. GKdos K 167

Geheime Kommandosache

Marinegruppenkommando West
Eing.: 27. MRZ. 1943
1531
B.-Nr. Anl. 2

An das

Marinegruppenkommando ~~West~~.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 5.Schnellbootsflottille für die Zeit vom 1. - 15.2.1943 und Stellungnahme des F.d.S. vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für das Flottenkommando
Der Chef des Stabes i.V.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West — Fü.Qu., den 28. Juli 1943

Führungsstab Gkdos 1183/43 A5

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

-2-

Nichts zu bemerken.

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

1.Skl 11369 g.Kdos.
18 April 1943

2 Ausf.

01
1

11

2.

tum nd zeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
43.	W'haven	Verlegung S 112 von W'haven nach Vegesack (Lürssenwerft) zum Umbau Fu.M.G.-Antenne und Einbau Panzer. i.V. Müller
43.	Le Havre u. Boulogne	1. u. 2. Gruppe 5.S.-Flottille kein Einsatz wegen Wetterlage. S 81 K.B. i.V. Müller
43.	Le Havre/Boulogne NW 6-7, Böen bis 8, gegen Morgen abflauend, wolkig, Seegang 5-6, gegen Morgen abnehmend.	1. u. 2. Gruppe 5.S.-Flottille kein Einsatz.
0- 0	Vegesack	S 93 Marsch Vegesack/Kiel zur Fortsetzung Erprobungen. i.V. Müller
.2.43. .03	Cherbourg/Le Havre NW-W 6_7, abflauend auf 5-4, vorwiegend bedeckt, vereinzelt leichter Regen. Sicht ausserhalb der Niederschläge 5-8. sm, Seegang 5, abnehmend auf 3.	Eintrifft fernschriftlicher Befehl zur sofortigen Inmarschsetzung im P.K.W. nach Le Havre zur Durchführung Fernsicherungsaufgabe von dort. Abfahrt Cherbourg, es begleiten mich der Flo. Ing. und Adjutant. Eintreffen Le Havre R.-Bootsbunker.
.21 .00 is .00 .50		Halbstündige Bereitschaft, da Einsatzbefehl für 1. Gruppe noch nicht vorliegt. Eingeht fernmündlicher Befehl, daß Sicherungsaufgabe entfällt i.V. Müller.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71521 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.2.43.	Le Havre Um W 5-7, bedeckt, Regen, Sicht 5-8 sm, Seegang 4.	Gem. tel. Rücksprache mit Al F.d.S. kein Einsatz für 1. Gruppe 5.S.-Flottille, da satzabsicht verschoben. Normale Bereitschaft. Überführung Le Havre Cherbourg entfällt we Wetterlage. i.V. Müller
12.2.43.	Le Havre Um W 5-7, böig, wolkig, Seegang 4-5, lange mittelhohe Dünung aus W.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Überführung der Boote Le Havre-Cherbourg entfällt wege Wetterlage. Wegen ungünstiger Wettervorhersage fahre i mit dem P.K.W. nach Cherbourg zurück. i.V. Müller
13.2.43. 23.55 14.2.43. 03.30	Le Havre/Cherbourg. NW 6-5, Nacht ab- flauend auf 4-3, wolkig bis heiter, Seegang 4-3, Dünung mittelhoch, mittel- lang aus NW	Auslaufen S 85, S 81, S 68 u. S 65 unter Führung Kommandant S 85 (Oberleutnant zur Kolbe) Le Havre zur Verlegung nach Cherbo Keine besonderen Vorkommnisse. Cherbourg, S.-Bunker fest. i.V. Müller
14. und 15.2.43.	Cherbourg	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Keine besonderen Vorkommnisse. i.V. Müller

Datum und Uhrzeit

Zu beziehen vom Lieferungsamt:

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

Anlage 2 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 1183/43

1.)

Ch 260562

2. Anlage Flotte Gkdos. K 168/43

5. S-Flottille G ..603... vom .16.2. 43.

Geheim

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der 5. Schnellbootsflottille
vom 1.2. bis 15.2.43

Flottilleningenieur: Kptlt (Ing.) Sander

Begonnen: 1.2.43
Beendet : 15.2.43

Anlage 2 zu 1/SKB68 Gkds.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11 9.1.bis 15.2.43	Cherbourg S 82, 116 nicht fahrbereit	Instandsetzung im Maureb. Die Vorarbeiten sind bis 15.2. erledigt; die Ersatzteile von Lürssen sind am 1.2. abgegangen und am 10.2. eingetroffen. Voraussichtlicher Fertigstellungstermin 26.3.43.
12 1.2.bis 15.2.43	Wilhelmshaven S 90 fahrbereit	Boot wartet auf Besserung der Wetterlage und Überführungsmöglichkeit nach dem Westraum.Kommandant ist zur Ausbildung bei S-Schulflottille.
1.2.bis 15.2.43	Wilhelmshaven S 121 nicht fahrbereit	Bei EMK-Erprobungen kamen die Motoren nicht auf Umdrehungen: Mot Stb 1600 Mot m 1560 Mot Bb 1600 Die Propeller (Stahl) wurden abgebaut und bekamen beim Richten starke Risse. Eine weitere Fahrt mit neuen Propellern hatte dasselbe Ergebnis. Der zweite Propellersatz wird geschweißt. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Echolotanlage eingebaut.
1.2.bis 4.2.43	Wilhelmshaven S 77 kriegsbereit S 112 nicht kriegsbereit	Boot wartet auf Besserung der Wetterlage zur Überführung nach dem Westraum. Eindocken und Aufsetzen der Propeller. Verzögerung durch Warten auf das Freiwerden eines Docks.
	Boulogne S 65, 68, 81, 85 kriegsbereit	Keine besonderen Ereignisse.
4.2.43	Vegesack S 93 fahrbereit	Indienststellung. Kdt: Oblt z S Moritzen LM : Ob Masch Hickmann (6. Besatzung).

Anlage 2 zum KTB (Maschine) 5. S-Flottill

Datum	S 65	S 68	S 81	S 82	S 84	S 8
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						
11.						
12.						
13.						
14.						
15						

Anlage 1 zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 1.2. **bis** 15.2.43 **G** 603

Datum	In KB	ausser KB	fahrbereit, aber nicht einsatzbereit	Bemerkungen
1.	5	4	1	S 82, 116 Instandsetzung S 124 Propellerschaden
2.	5	4	1	S 112 Umbau S 90 ohne Kommandobrd
3.	5	4	1	
4.	5	4	2	S 93 Indienststellung
5.	4	5	2	S 81 Erneuern Steuerbord
6.	5	4	2	S 81 K B
7.	5	4	2	
8.	5	4	2	
9.	5	4	2	
10.	5	4	3	S 84 von S. Schütze
11.	5	4	3	
12.	5	4	3	
13.	5	4	3	
14.	5	4	3	
15	5	4	3	

(Gu...

...erlage

...reiwer-

...ler.

...Pro-

...lern

...ese.

...ent

...000

...lage

Anlage 2 zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 1. 2. **bis** 15. 2. 43 **G** 603

Datum	S 65	S 68	S 77	S 81	S 82	S 84	S 85	S 90	S 93	S 112	S 116	S 121	S	S
1. 2. 43	Boulogne	Boulogne	W'haven	Boulogne	Cherbourg		Boulogne	W'haven		W'haven	Cherbourg	W'haven		
2.	"	"	"	"	"		"	"	4. 2. 43 Intinstellung	"	"	"		
3.	"	"	"	"	"		"	"		"	"	"		
4.	"	"	"	"	"		"	"	Flensburg	"	"	"		
5.	Le Havre	Le Havre	H. v. Holl	Le Havre	"		Le Havre	"	"	Flensburg	"	"		
6.	"	"	Boulogne	"	"		"	"	"	"	"	"		
7.	"	"	"	"	"	Umstellungsmeldung von 1. S-Schiff. vom 10. 2. 43	"	"	"	"	"	"		
8.	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"		
9.	"	"	"	"	"		"	"	Kiel	"	"	"		
10.	"	"	"	"	"	Kiel	"	"	"	"	"	"		
11.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
12.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
13.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
14.	Cherbourg	Cherbourg	"	Cherbourg	"	"	Cherbourg	"	"	"	"	"		
15.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		

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

d e s

Führers der Schnellboote.

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

In Vertretung!

Den 2. März 1943

Korvettenkapitän.

tum nd gkeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Indienststellung verzögert durch Propellerschwierigkeiten.
bis 43	Vegesack S 93 ~~nicht~~ fahrbereit	Restarbeiten, Ausrüstung.
43 0 5	Boulogne S 65, 68, 81, 85 kriegsbereit Le Havre S 81 nicht kriegsbereit	Auslaufen zum Marsch nach Le Havre. Einlaufen R-Bootsbunker. Im Dock zum Erneuern des Stevenbandes und zur Besichtigung der Unterwasserteile aus inchromiertem Stahl. Bericht wird FdS vorgelegt.
.bis 2.43	Le Havre S 65, 68, 81, 85 kriegsbereit	Keine besonderen Ereignisse. Am 10.2. halbstündige Bereitschaft von 18 00 bis 24 00 Uhr.
.bis 2.43	Boulogne S 77 kriegsbereit Vegesack S 112 nicht kriegsbereit	Keine besonderen Ereignisse. Einbau FuMG und Einbau Panzerschutz.
.bis 2.43	Kiel S 93 fahrbereit	Erprobungen.
.2.bis .2.43	Kiel S 84 nicht kriegsbereit	Boot wechselt am 10.2. von S-Schulflottille zur 5. S-Flottille; es bleibt bis zur Beendigung seiner Erprobungen dem EKK unterstellt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.2.43 00 00	Le Havre S 65, 81, 85 kriegsbereit S 68 eingeschränkt kriegsbereit	Auslaufen zum Marsch nach Cherbourg. Auf S 68 war beim Probelauf der Mot Ölkühler m undicht. Da das Boot mitfahren sollte, wurde die mit FdS B Nr G 5975 Ing v 24.9.42 befohlene Notkühlung des Mot Öls durch den Mot Ölsammelbehälter durchgeführt, wobei das Boot während des ganzen Marsches ohne besondere Schwierigkeiten 1340 Uml/min (2 x AF) lief. Masch Störm Nr 6, 5. S-Fl B Nr G 596 vom 16.2.43. Über die Erfahrungen mit der Notkühlung des Mot Öles wird dem FdS gesondert berichtet.
03 30	Cherbourg	Einlaufen Schnellbootsbunker.
14.2.bis 15.2.43	Cherbourg S 65, 68, 81, 85 kriegsbereit	S 68 Mot Ölkühler m wird ausgewechselt.- Mot Stb Zyl 1 und 2 undicht. S 65 Mot Stb Zyl 11 und 12 undicht. S 81 Mot Bb Zyl 5 undicht. S 85 Mot Bb Zyl 12 und 17 undicht. Alle Zylinder wurden durch den Flottillenmonteur geschweißt, Meldung durch Sammelmeldung.

gesehen:

Der Flottillenchef i.V.

Oberleutnant zur See

Der Flottilleningenieur

Kapitänleutnant (Ing.)

PG-71522-NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND.

5th M.T.B. FLOTILLA

WAR DIARY.

DATES. 16.2. - 28.2.1943.

Anlage zu Gruppe Nord/Flotte
Buch-Nr. Chds. 2227

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

Anlage 1 zu Mar. Gr. Abt. West G. Chds. B. Nr. 1857/43

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

5. Schnellbootsflottille.

Flottillenchef: Kaptlt. K l u g i.V. Oblt.z.S. Müller

Begonnen: 16. 2. 43
Beendet: 28. 2. 43

				Seetage
S	65	Oberleutnant zur See	Sobottka	4
S	68	Oberleutnant zur See	Goetschke	3
S	77	Oberleutnant zur See	Dietrich	3
S	81	Oberleutnant zur See	Wendler	3
S	85	Oberleutnant zur See	Kolbe	3
S	90	Leutnant zur See	Stohwasser	3
S	93	Oberleutnant zur See	Moritzen (Kiel, EKK-Erprobungen)	5
S	112	Oberleutnant zur See	Müller (Boot z.Zt. in Deutschland, Einbau Panzer u. drehbarer Fu.M.G.-Antenne.)	0
S	121	Oberleutnant zur See	Klocke (Z.Zt. in Deutschland, Erprobungen.)	2
S	84	Leutnant zur See	Pillet (Kiel E.K.K.-Erprobungen.)	5
S	116 u. S 82	Reserveboote ohne Kommandanten (Maureb Cherbourg zur Beseitigung von Kollisionsschäden.)		0

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/71522/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY REQUIRED REFERENCE
SHOULD BE MADE TO THE ABOVE MARK
RECORD GROUP AS PAGE 4,
QUOTING THE REGISTERED NO.

Anlage 1 zu 1/Stl 14680 Abt. 43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Dr. Seegang, Beleu der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit	Ange See
16.2.43	Cherbourg Um N 8–6, im Laufe der Nacht rückdrehend auf NW 6-5, Seegang 6-5 abnehmend auf 4, vereinzelt leichte Schauer.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Normale Bereitschaft.	.2.43 .30 – .30	Le NO– 3–5
	Boulogne.	S 77 wartet auf Überführungsmöglichkeit nach Cherbourg.		
	Vegesack.	S 112 Einbau Panzer und Umbau Fu.M.G.-Antenn	..2.43	Ch Sc ös wi
	W'haven.	S 121 restliche E.K.K.-Erprobung.		
	Kiel.	S 93 Erprobungen. S 84 Typ-Erprobungen.	0.00 6.00	Mo ei in du Se
17.2.43	Cherbourg. Um W 3-4, wolkig bis bedeckt, strichweise Regen, Sicht 5-8 sm, Seegang 2.	Kein Einsatz wegen klarer Vollmondnacht, Halbstündige Bereitschaft für 4 Boote von 20. Uhr bis Hellwerden.	22.2.43	Ch Sc de Fr
18.2.43	Cherbourg. Schwache Winde aus NO, bedeckt, Sicht 8-10 sm, Seegang 1.	Kein Einsatz wegen K.B.-Lage Flottille (nur 3 Boote klar.) Halbstündige Bereitschaft für 3 Boote von 20. Uhr bis Hellwerden. S 68 außer K.B. wegen zu geringer Umdrehungsz Mot. Mitte. Docken erforderlich.	23.2.43	Cl S b M S
19.00- 08.30	Boulogne.	Marsch S 77 mit Vp.-Booten 1520 und 1524 von Boulogne nach Le Havre. Keine besonderen Vorkommnisse.	09.00 10.00	B
19.2.43 19.00	Cherbourg. schwache Winde aus wechselnden Richtungen, heiter, am Ende der 2. Nachthälfte starker Dunst und strichweise starker Nebel, ruhige See.	Auslauft Rotte S 81, 65 nach Osten bis Baggerschütt- Tonne, um von dort S 77 nach Cherbourg zu überführen. Da S 77 wegen des starken Nebels nicht auslaufen kann, entschließe ich mich ebenfalls nach Le Havre zu gehen, um dort auf baldmöglichste Überführungsmöglichkeit zu warten.	24.2.43 09.00	

	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	1.2.43 .30 – .30	Le Havre. NO–O 3–4, wolkig, Sicht 3–5 sm, Seegang 2.	Überführung S 77 von Le Havre nach Cherbourg durch Rotte S 81, 65. Keine besonderen Vorkommnisse. Nach Einlaufen Cherbourg 2 Boote halbstündige Bereitschaft von 20.00 Uhr bis Hellwerden. Mueller
nach ntemne	1.2.43	Cherbourg. Schwache Winde aus östl.Richtung, vorwiegend heiter, gegen Morgen Ausbildung einer Hochnebeldecke, im Küstengebiet stark dunstig und nebelig, Seegang 1–2.	Kein Einsatz wegen Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für eine Gruppe von 20.00 Uhr bis Hellwerden. Ausläuft S 90 aus W'haven zusammen mit S 92 nach Ymuiden. Einlaufen beider Boote Borkum wegen Wetterlage. Mueller
n 20.	22.2.43	Cherbourg. Schwach windig, bedeckt, Sicht 2–3 sm, Frühnebel, Seegang 1.	Kein Einsatz wegen ungünstiger Wetterentwicklung. Eine Gruppe halbstündige Bereitschaft von 20.00 Uhr bis Hellwerden. Mueller
nur 3 n 20. ungsz	23.2.43	Cherbourg. Schwach windig, meist bedeckt, Sicht 3 sm, Morgens Nebelfelder, Seegang 1.	Kein Einsatz wegen ungünstiger Wetterlage. Halbstündige Bereitschaft für eine Gruppe von 20.00 Uhr bis Hellwerden.
von Vor-	09.00 10.00	Borkum.	S 90, 92 Borkum aus nach Ymuiden. Borkum ein wegen Nebel. Mueller
gger- rbour uslau- nach chste	24.2.43	Cherbourg. Umlaufende Winde, heiter bis wolkig, Sicht 8–5 sm, abnehmend, im Küstengebiet Nebel, Seegang 1.	Befohlener L.M.F.– u.Torp.–Einsatz entfällt wegen ungünstiger Wetterentwicklung. Halbstündige Bereitschaft für eine Gruppe von 20.00 Uhr bis Hellwerden.
	09.00	Borkum.	Weitermarsch S 90, 92 nach ~~Ymuiden~~. Mueller

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/ 71522 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ... WORK ... PAPER, ... REGISTERED NO ...

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.2.43 1821	Cherbourg/Kanal W-NW 3-4, wolkig, Schauer, Seegang 2, Sicht 8-10 sm.	Mit S 77, 65, 85, 81 u. 68 Cherbourg ausgel fen; durch Kanalinseln nach Westen. UK aus schaltet; Funkstille.
1840		eingeht FT 1817/12 von F.d.S.: "2400 Uhr St Westgeleit 2 sm westlich Tonne Dora 3 und 2 südwestl. Dora 2. Dann beide Gruppen auf W nach NO.".
1900		eingent FT 1827/13 von F.d.S. "Westgeleit 2 Schiffe, 7 Sicherungsfahrzeuge. 1700 Uhr Sta Point."
2012		gestoppt Qu. 2665 l.K.M. Anweisungen über D führung des Einsatzes durch Sprachrohr ge.
2023		277°, 30 sm.
2324		gestoppt Qu. 2519 r.M. UK eingeschaltet.
2325		9 sm, 334°. 2. Rotte auf Position entlassen. Auf 10 sm kommt Feuer Lizard Head in Sicht. Kennung: rot, Buchstaben "UM" alle 10 sec. B der guten Feuersicht kommen bald Tonne D 2 u D 1 in Sicht. Die von F.d.S. bekanntgegebene Kennung ist richtig.
2345		Eine halbe Stunde lang steht westl. Lizard ein Scheinwerferdom von 10-13 Scheinwerfern. Diese Erscheinung ist mir gerade an der Südk häufiger aufgefallen. Ich glaube nicht, daß d Engländer dadurch S.-Boote anzeigen will oder Dom als Ansteuerungspunkte für Geleite benut Wahrscheinlich ist es die Bezeichnung einer S flugschneise für rückkehrende Flugzeuge. Am 2 wurden in der Höhe von Exmouth bis Seaton die selben Erscheinungen beobachtet und 42 Flugze gesichtet.
2345		Geleitweg bei guter Sicht eingesehen.
26.2. 0010		Beide Rotten operieren nach Nordosten. Ich habe die 2. Rotte nach Süden herausgesetzt um dadurch den vom U.K.M. neu herausgegebenen Verlauf des Geleitweges mit zu überdecken.
0224		1. Rotte 15 sm. Die gute Sicht ermöglicht die Fahrtstufe. Ab Punkt Ida gehe ich nördlich des Geleitweges um etwa westl. der Eddystones ste Fahrzeuge sicher zu erfassen.

Datum und Uhrzeit	Angab Seega de
315 - 408	
408	
328	
0730	
0730	
0750	
0805	
0808	
26.2.43	
1345	
1900	

Zu beste Auslieferung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
315 – 408		Von östl. Eddystone bis Qu. 2296 l.u. aufgeklärt. Nichts gesichtet. Rückmarsch angetreten. FT mit Rückmarschbefehl kam auf dem Führerboot durch Schlüsselfehler nicht raus.
0328		2. Rotte südl. Punkt F. Rückmarsch angetreten nach Eingang FT: "Rückmarsch 0330 Uhr." 1. Rotte marschiert nördl. Guernsey, da 2. Rotte wegen dringenden Dockens S 81 Cherbourg zu erreichen versucht. 2. Rotte stand durch Besteckversetzung sehr weit südlich und lief Peter Port ein.
0730		ausgeht Kurzsignal vom Führerboot: "S 81 Standort melden."
0730		eingeht FT 0735/23: "S 81, 68 0730 Uhr Peter Port ein."
0750		ausgeht FT 0805/24: "Bis 0800 Uhr alle Boote Peter Port ein. Chef-5. S.-Fl."
0805		Peter Port festgemacht.
0808		Obwohl die Boote bei Tonne D 2 sehr dicht unter Land standen, ist anscheinend vom Gegner keine Gegenmaßnahme ergriffen worden. Ich bin der Ansicht, daß die Aufklärermeldung der Luftwaffe eine Fehlbeobachtung ist und daß es sich um ein Ostgeleit gehandelt hat.
26.2.43	Peter Port, Kanalinseln. Wind um N 4-3, wolkig, Sicht 10 sm, Seegang abnehmend auf 1.	Die Flottille liegt mit 5 Booten in Peter Port. Brennstoffergänzung gestaltet sich äußerst schwierig und langwierig, da nur aus Fässern übernommen werden kann, alle Liegeplätze belegt sind und die Kräne nur über 2 Boote hinreichen.
1345		eingeht FT 1313/43 von F.d.S.: "1845 Sofortbereitschaft für Torpedoeinsatz." Bis zu diesem Zeitpunkt hoffen wir genügend Brennstoff für eine Unternehmung aufgefüllt zu haben.
1900		erhalte FT 1742/43 von F.d.S.: "Auslaufen zur Lyme-Bucht." Die Verzögerung wurde hinterher geklärt. Der Funker meldete, daß der FT wegen Störungen dauernd wiederholt worden sei und erst um 1845

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit	An Se
		1845 Uhr richtig aufgenommen wurde. Ich rufe sofort telefonisch F.d.S. an. Rücksprache mi Al ergibt, daß die Zeit äußerst knapp ist. S 77 wird durch mich gefahren.	030	
1913		Peter Port mit S 77, 65, 65, Stund 68 abgelegt. UK ausgeschaltet, Funkstille.	046	
1917		Mole passiert.	055	
1917		eingeht FT 1856/43 von F.d.S.: "2200 Uhr Stic Westgeleit Ida und Karl Zusatz Ost. Dann Lau gegen Ostgeleit, das etwa 0100 Uhr passiert. Eine klare Überlegung ergibt, daß der Stich zeitlich nur noch zu erreichen ist, wenn der kürzeste Anmarschweg benutzt wird. Daher entschließe ich mich trotz ungefähren Springwas sers durch den "little russel" auszulaufen. Der Weg durch den großen "russel" oder südlich um Guernsey herum hätte unter Einbeziehung d nötigen Sicherheitsfaktors eine zeitliche Ver zögerung von 40 Min. hervorgerufen. Das woll ich vermeiden, um nicht noch näher an die eng lische Ortungsbasis Start Point heranzukomme Durch den „little russel" war ich bisher noch nicht gefahren. An Bord befand sich ein neu kommandierter Obersteuermann und der Steuerma maat Wendlik.	057 102 107 109 134 151 225	
1919		15.sm, 210°. Dieser Kurs wurde gewählt, um vor der 2,7 m Stelle Agenor freizukommen, die ge auf dem vorgeschriebenen Auslaufkurs liegt.	355 003	
1921		3710, 15 sm.	037	
1923		Grundberührung mit S 77, vermutlich etwas südlich des Felsens Mervilliere. Sofort Wassereinbruch im Kommandanten- und Funkraum und in der Seitenmaschinenraum. Es gelingt noch die dicht aufgeschlossenen Boote zu stoppen. Die Berührung erfolgte mit der Backbordseite. Erklärt werden kann sie nur dadurch, daß abweichende Stromverhältnisse bestanden haben und der Rudergänger etwas nach Backbord versteuert hat. Da ich das Boot fuhr, bin ich zur Überprüfung des Steuermannsmaaten nicht in das Kartenhaus gekommen. Der Obersteuermann navigierte nicht, da er über keinerlei Erfahrung hat.	049 050 105	
1948		Die Seitenmaschinen müssen abgestellt werden. Mit 9 sm Fahrt Peter Port eingelaufen und Boot im alten Hafen auf Sand gesetzt.	116 119	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0300		befehle ich dem Adjutanten die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen und steige selbst auf S 65 über. Nach telefonischer Rücksprache des Oblt.z.See Wendler mit F.d.S., sollen die Boote sofort wieder auslaufen.
2046		Mit S 65, 85, 81 68 Peter Port aus. UK ausgeschaltet, Funkstille.
2055		vorliegt FT 2023/44 von F.d.S.: "0100 Uhr Stich Ostgeleit Karl und Ida, Zusatz Ost."
2057		ausgeht FT 2057/47: "2045 Uhr Peter Port aus nach Nord-West."
2102		176°, 20 sm.
2107		30 sm.
2109		270°, 30 sm.
2134		gestoppt und durch Sprachrohr Anweisungen gegeben für Durchführung des Einsatzes
2151		15 sm, 347°. Wir haben genügend Zeit, daher zuerst die geringe Fahrtstufe. Nach Eintritt in den Ortungsbereich will ich hohe Fahrt laufen.
2225		30 sm.
2355		gestoppt.
0003		Qu. 2386 u.K.M. 2. Rotte nach Punkt ~~Ida~~ Karl entlassen. 9 sm, 332° nach Punkt Ida.
0037		gestoppt etwas südlich des Weges. Es ist klarer Himmel und gute Sicht..
0049		sichte ich Schatten in 340°.
0050		7 sm, 351°. Laufe auf die Schatten zu.
0105	Mir ist von vornherein klar, daß wir falls es sich um das Ostgeleit handelt, hinein in das Geleit hineinstoßen. Zuerst hielt ich die erkannten Fahrzeuge für Hilfsminensucher. Schatten bald als Geleit erkannt, das bis zum Torpedoschuß Lage 120 haben mußte. Ein Vorsetzen hielt ich für unzweckmäßig, da die 2. Rotte 4 sm östlich stand.	
0116		1. Rotte zum Angriff übergegangen auf 2 Dampfer und 2 erkannte Bewacher.
0119		Durch UK an S 85: Klar zum Schießen.
		S 65 Einzelschuß auf Bewacher.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
		S 85 hat nicht geschossen, deshalb mit Kurs 900 etwas abgelaufen und neu angegriffen.	0455
0139		An S 85: Schießen. S 65 Fehlschuß auf Überlebende rettenden Bewacher, der mit Maschin manöveriert. S 85 schießt auf mittleren Dampfer. Treffer wurde beobachtet. LG-Abwe	0503 0519 0530
0141		aus Norden. LG's liegen schlecht, Sinken de Dampfers kann nicht beobachtet werden. Es handelte sich um ein markantes, kurzes, dic Schiff, das beim nächsten Anlauf trotz der sehr guten Sicht nicht mehr gesehen wurde.	0550 0615
0144		mit 15 sm etwas abgelaufen nach Südosten um wieder vorlicher zu kommen.	0058
0211		erneut angegriffen.	0115
		304°, 9 sm.	0117
0214		schießt S 65 auf 2000 t Frachter, der Torpe wird ausmanövriert.	
0217		fliegt 2000 t Tanker, von S 85 getroffen, i die Luft und sinkt innerhalb 20 Sekunden. Hinter dem Tanker hatte ich ein langes, tie liegendes Fahrzeug gesehen, das mir keines Torpedos wert schien.	0124
0226		15 sm, Fahrzeug mit Rotte vorausgenommen.	
0234		Feuererlaubnis. Durch Maschinenwaffenversag auf S 65 nur 2 Schuß 2 cm geschossen. S 85 d hinter mir ab und schießt ein Torpedo auf d gestoppt liegende Fahrzeug, das nach Detona tionen mittschiffs nicht sinkt. Wieder hera gegangen auf 500 m.	0130 0145 0154
0242		schießt S 65 mit Artillerie gutliegendes Wi kungsfeuer auf torpediertes Schiff. Da sich nichts regt, lasse ich S 85 herangehen.	0201 0225
0245		schießt S 85 auf Geschützbedienungen und ge anschließend längsseit. Keine Abwehr, 2 Off und 9 Soldaten werden übernommen. Funkraum und Kartenraum standen schon unter Wasser, Bergung Verschlußsachen nicht möglich.	
0307		auf T 381 Torpedofangschuß geschossen. Das Bezeichnungssignal, für das ich die Nr. T 3 halte, stand an beiden Seiten des runden Hecks.	27.2. 0600
0308		T 381 gesunken. Schiff hatte Ruf etwa 900 t.	
0407		30 sm, 155°, Rückmarsch angetreten nach Eingang FT 0331/62 von F.d.S.: "Ein Zerstörer zum Abfangen angesetzt, Rückmarsch späteste 0400 Uhr".	
0435		FT von F.d.S.: 0421/67: "Rückmarschkurs erkannt, Haken schlagen."	
0450		FT von F.d.S. 0435/69: "Feindflugzeug angesetzt."	0830-2030

Zu beziehen
Auslieferungsstelle

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		30 sm, 180°.
0455		20 sm, 256°, da angeblich Flugzeug gesichtet.
0503		30 sm, 190°.
0519		120°.
0530		90°.
0550		Peter Port eingelaufen.
0615		
		2. Rotte.
0058		sichten beide Boote Schatten in 330°, angelaufen.
0115		Feuererlaubnis von S 81.
0117		schießt S 81 Doppelschuß auf beladenen Tanker. Fehlschuß infolge Überschätzung der Fahrt. S 68 Doppelschuß auf 2500 t Frachter. Treffer achterer Mast, Schiff tiefer und krängt nach Bb. Frachter kenterte und sank nach Kesselexplosion um 0140 Uhr.
0124		S 68 Einzelschuß auf Bewacher. Wird nach etwa 700 m Oberflächenläufer. Bewacher dreht in die Laufbahn und wird etwa mit Lage 10 am Bug getroffen. Sofort gesunken.
0130		beide Boote mit 15 und 20 sm nach Südosten abgesetzt.
0145		9 sm, angelaufen auf Punkt M.
0154		Tanker mit 2 M.G.B.'s wieder in Sicht. Tanker dreht nach Süden. Keine Schußmöglichkeit.
0201		drehen M.G.B.'s zu und verfolgen 2. Rotte.
0225		Nach Abschüttelung der M.G.B.'s Rückmarsch ohne Befehl des Fl.-Chefs angetreten, weil 1. S 81 dringend zum Docken nach Cherbourg einlaufen mußte, 2. die große Schwergängigkeit des Ruders S 81 nicht mehr genügend seemännische Sicherheit zu gewährleisten schien, und 3. das Geleit nach eigener Beobachtung als aufgerieben gelten konnte.
27.2.43		
0600		Cherbourg ein.
	Cherbourg	S 81 außer KB wegen Schwergängigkeit Ruder. Unterwasserbesichtigung wegen Verdacht Propellerschaden und abgerissener Wellenhosen.
	St. Peter Port	S 77 außer KB wegen Grundberührung. Docken erforderlich. Notdürftiges Abdichten.
		Kein Einsatz. 1/2 stündige Bereitschaft für alle Boote.
	W'haven.	
0830-2030		Marsch S 121 u. 63 von W'haven nach R'dam.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1800		stößt S 90 zur Rotte zum Weitermarsch nach Hoek von Holland.
2030		S 121, 90, 63 Hoek von Holland ein.
28.2.43 1812	Cherbourg/Kanal Schwach windig, wolkig bis heiter, Sicht 8-10 sm, Frühnebel, Seegang 1-2.	Mit S 65, 68, 85 Cherbourg aus gem. FT 1655/22: "2200 Uhr Stich Westgeleit Ida Zusatz Auf Weg nach Nordosten entgegen laufen bis Nanni.* Einlaufen Cherbourg bei Hellwerden, sonst Peterport."
		UK ausgeschaltet, wird nur auf optischen Befehl eingeschaltet. Funkstille. Vormarsch südlich Alderney mit 30 sm. Kurz vor Cap de la Hague Waffen eingeschossen.
1937		vorliegt FT 1921/26: "Stich 2215 Uhr Westgeleit Nanni Zusatz Ost. Birk hörte Nation 17 Uhr Bruno Fritz 3154."
2005		3550, 30 sm.
2010 - 2033		Heftiges Flakschießen an der französischen Küste.
2125		9 sm, UK eingeschaltet.
2145		Geleitweg mit allen drei Booten bei Punkt N eingesehen.
2207		Auf Punkt Nanny. Gestoppt. Nichts gesichtet.
2209		9 sm, 60°.
2248	Da ich annehme, daß Geleit noch östlich von mir steht, laufe ich auf dem Wege in Keilformation entgegen bis Qu. 2367 r.K.M. Da ich nach den bisherigen Erfahrungen ein späteres Passieren des Westgeleites für unwahrscheinlich halte, laufe ich 240°, 9 sm dem Ostgeleit entgegen. Während der ganzen Zeit häufiges Überfliegen d Boote durch mehrmotorige zurückkehrende Feindbomber. 42 Bomber gezählt, die alle in Einflugschneise wahrscheinlich Exmouth-Seaton al ES zwei rote Sterne schießen. ES Beantwortung durch Küste nicht be obachtet.	
2330		Gestoppt bei Punkt M. Boote kommen in Rufweite. Durch starke Eintrübung über den ganzen Horizont hat sich di Sicht auf 350 - 400 m verringert. Es ist stark dunstig.
2344	Wegen der ungünstigen Wetterlage breche in den Einsatz ab.	1810, 30 sm.
0001		ausgeht FT an F.d.S.: "Rückmarsch angetreten Stark dunstig, Sicht 400. Chef 5. S.-Fl."
0001 - 0006		2810, 30 sm.
0119	Zur Täuschung des Gegners steuere ich während der FT-Abgabe einen Scheinkurs in Richtung auf die englische Küste.	900, 30 sm.

Datum und Uhrzeit	An Se
2208	
2209	
2212	
2240	
2244	
2249	
2256	
2302	
1800	Ho
1.3.43 0115	
8.2.43	Ki

	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
ch nach	02o8		eingeht FT 0154/36: "5. Sfl. Standort melden. Schnellbootsführer."
	02o9		58°, 30 sm.
el	0212		ausgeht FT.: "Stehe 021o Uhr Qu. 3545 Mitte. 5. S.-Fl."
	0240		ES Austausch mit eigenem Geleit.
FT 1655,			
usatz 0	0244		90°, 30 sm.
en bis	0249		120°, 30 sm.
erden,	0256		ES Austausch mit eigenem Geleit.
chen Be-	03o2		Cherbourg Westmole passiert.
arsch			
Cap de	18oo	Hoek von Holland	Auslaufen S 121 u. S 90 Hoek von Holland nach Cherbourg.
Westge-	1.3.43		
tion 174	0115		beide Boote Boulogne ein wegen schlechter Sicht.
	3.2.43	Kiel	S 84 KB.
ischen			
unkt N			
ichtet.			
t, lauf			
K.M. Da			
des			
sm dem			
iegen d			
er ge-			
aton al			
icht be			
ke Ein-			
sich die			
ist			
z ab.			
etreten			
l."			
bgabe			

Müller.

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando

B.Nr. Gkdos.2227/43 Aop

Befehlsstelle, den 30. April 1943.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
Gkdos. -8. MAI 1943
B.Nr. G. Kdos. 1857
Anl. 2 Bd.

U. Marinegruppenkommando West

zuständigkeitshalber übersandt.

Im Auftrage:

Führer der Schnellboote
B.Nr. G 3838 A 1.

,den 22.April 1943.

Geheime Kommandosache

Marinegruppenkommando Nord
und Flottenkommando
29. APR. 1943
Abt. Fhd.

An
das Marinegruppenkommando Nord / Flotte.

222

Anliegend wird das K.T.B. der 5. Schnellbootsflottille vom 16.-28.2.
mit Stellungnahme F.d.S. vorgelegt.

Petersen

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West Pf.Qu., den 9. Mai 1943

Kr.Führungsstab Gkdos 1857/43 A5

U. O.K.M. / Skl.

2 -

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

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

1.Skl 14680/43 g.Kdos. +2 anl.
20.5.43

07

Beilage 2 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 1857/43

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

5. S-Flottille G 895 vom 9.5 1943

KTB mit Rd 19/3

E. d.
Eing. 23. MRZ 1943
B.-Nr. 3498

Geheim!

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der 5. Schnellbootsflottille
vom 16.2. bis 28.2.43

Flottilleningenieur: Kptlt (Ing.) Sander
i V Ltn (Ing.) Marx

Begonnen: 16.2.43
Beendet : 28.2.43

Anlage 2 zu 1/Skl 1687/43 Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.1.bis 28.2.43	Cherbourg S 82, 116 nicht fahrbereit	Instandsetzung im Maureb. Voraussichtlicher Fertigstellungstermin 26.3.43. Marx
5.2.bis 28.2.43	Vegesack S 112 nicht kriegsbereit	Einbau FuMG und Brückenpanzer. Marx
16.2.bis 26.2.43	Wilhelmshaven S 121 nicht fahrbereit	Instandsetzung der Propeller, Einbau der Echolotanlage. Marx
16.2.bis 28.2.43	Kiel S 93 fahrbereit	EKK, TEK, NEK Erprobung. Marx
16.2.bis 20.2.43	Wilhelmshaven S 90 fahrbereit	Boot wartet auf Überführungsmöglichkeit und Besserung der Wetterlage. Marx
16.2.und 17.2.43	Boulogne S 77 kriegsbereit	Boot wartet auf Begleitung zum Marsch zur Flottille. Marx
16.2.bis 282.43	Kiel S 84 nicht kriegsbereit	Boot ist bis zur Beendigung der Erprobungen dem EKK unterstellt. Marx

Anlage 1 zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 16.2. bis 28.2.43

Anlage 1 zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 16.2. **bis** 28.2.43 **G**

Datum	In KB	ausser KB	fahrbereit, aber nicht einsatzbereit	Bemerkungen
16.	5	5	2	§ 82, 116 Instandsetzung § 121 Propellerschaden § 112 Umbau § 90 ohne Akt § 84 Erprobungen und Umbau § 93 Erprobungen § 64 Propellerverlust
17.	5	5	2	
18.	4	6	2	
19.	4	6	2	
20.	4	6	2	
21.	4	6	2	
22.	4	6	2	
23.	4	6	2	
24.	4	6	2	
25.	5	5	2	§ 64 KB
26.	4	5	3	§ 77 Grundberührung, § 92 Fahrbereitschaft
27.	3	6	3	§ 87 Propellerverlust
28.	3	6	3	

Erprobun-

Marsch zur

Einbau der

Anlage 2 zum KTB (Maschine) 5. S-Flottille vom 16.2. bis 28.2.43 G

Datum	S 65	S 68	S 77	S 81	S 82	S 84	S 85	S 90	S 93	S 112	S 116	S 121	S	S
16.	Cherbourg	Cherbourg	Boulogne	Cherbourg	Cherbourg	Kiel	Cherbourg	4'haven	Kiel	Vigevano	Cherbourg	4'haven		
17.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
18.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
19.	"	"	Le Havre	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
20.	Le Havre	"	"	Le Havre	"	"	"	"	"	"	"	"		
21.	Cherbourg	"	Cherbourg	Cherbourg	"	"	"	Dunkirn	"	"	"	"		
22.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
23.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
24.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
25.	"	"	"	"	"	"	"	Ymuiden	"	"	"	"		
26.	A.P.Port	A.P.Port	A.P.Port	A.P.Port	"	"	A.P.Port	"	"	"	"	"		
27.	Cherbourg	Cherbourg	"	Cherbourg	"	"	Cherbourg	"	"	"	"	"		
28.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Rotterdam		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.2.43	Cherbourg S 65, 68, 85 kriegsbereit S 81 kriegsbereit	Keine besonderen Ereignisse. Motor Stb Zyl 9 undicht am Falz unterhalb des Frischkühlwassereintritts, Zylinder wird durch Flottillenmonteur geschweißt. Meldung durch Sammelmeldung. Marx
.2.bis .2.43	Cherbourg S 68 nicht kriegsbereit	Da der Motor m bei den letzten Fahrten stets überlastet war (Abgastemperatur um 150° C höher, ebenfalls höhere Füllung als bei den Seitenmotoren) wurde eine Meilenfahrt durchgeführt. Dabei kam der Motor m nicht höher als 1450 Uml/min bei 700° C Abgastemperatur und starkem Schwarzqualmen. Die Meilenfahrt wurde abgebrochen und am 18. das Boot eingedockt zum Propellerwechsel. Ferner erhielt das Boot neue Wellenhosen m und Bb und die Abgasaustrittverkleidung (Eisenblech) wurde ausgebessert. Am 25. wurde nach dem Ausdocken die Meilenfahrt wiederholt. Ergebnisse:

Fahrt	Motor	Uml/min	Abgas	Füllung	sm/h
GF	Stb	1140	300	62	
	m	1140	330	65	25,0
	Bb	1160	300	65	
2 x AF	Stb	1330	420	80	
	m	1330	450	73	30,8
	Bb	1340	450	80	
2 x AK	Stb	1490	550	101	
	m	1490	530	90	34,9
	Bb	1520	590	95	
3 x AK	Stb	1630	700	110	
	m	1610	640	110	37,4
	Bb	1620	690	110	

Durch den Schraubenwechsel ist die Überlastung des Motor m beseitigt. An den alten Schrauben war keine Beschädigung festzustellen; dennoch ist als sicher anzunehmen, daß der Propeller m die Ursache der Überlastung des Motors m war.

Marx

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
17.2.43 2000	Cherbourg S 65,68,81,85 kriegsbereit	Halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden. Uuarx	2.2.43 000
18.2.43	Cherbourg S 85 kriegsbereit	Luftverdichter Bb ist mehrere Stunden unklar durch Erlahmen der Feder zum Saugventil ND des vorderen Satzes. Eine selbst angefertigte Feder wird eingesetzt. Masch Störm Nr 4 5. S-Fl G 849 vom 6.3.43.	3.2.43 4.2.43
2000	S 65, 81, 85 kriegsbereit	Halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden.	.600
1900	Boulogne S 77 kriegsbereit	Auslaufen zum Marsch nach Le Havre. Uuarx	25.2.bi 28.2.43
19.2.43	Cherbourg S 65, 81 kriegsbereit	Auslaufen nach Le Havre zum Abholeh von S 77. Wegen Nebel Rückmarsch unmöglich.	
	S 85 kriegsbereit	Keine besonderen Ereignisse. Uuarx	
20.2.43 1845	Le Havre S 65, 77, 81 kriegsbereit	Rückmarsch zur Flottille.	25.2.4 1830
2030	Cherbourg S 65, 77, 81 kriegsbereit	Nach Einlaufen halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden. Uuarx	26.2. 0800
21.2.43 1800	W'haven S 90 fahrbereit	Auslaufen, Marsch zur Flottille. Borkum ein wegen Wetterverschlechterung. Uuarx	1880
22.2.und 23.2.43	Borkum S 90 kriegsbereit	Boot wartet auf Wetterbesserung zur Fortsetzung des Marsches zur Flottille. Uuarx	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.2.43 2000	Cherbourg S 81, 85 kriegsbereit	Halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden. Marx
23.2.43	Cherbourg S 65, 77 kriegsbereit	Halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden. Marx
24.2.43	Cherbourg S 81, 85 kriegsbereit	Halbstündige Bereitschaft bis Hellwerden.
1600	Borkum S 90 fahrbereit	Auslaufen nach Ymuiden. Marx
25.2.bis 28.2.43	Ymuiden S 90 fahrbereit	Boot wartet auf S 121 zum gemeinsamen Marsch zur Flottille.- Am Motor Stb wird die Motorenölpumpe ausgewechselt, da bei mehr als 1000 Uml/min der Mot Öldruck plötzlich abfiel. Masch Störm wird nachgereicht. Marx
25.2.43 1830	Cherbourg S 65, 68, 77, 81, 85 kriegsbereit	Auslaufen zum T-Einsatz. Marx
26.2.43 0800	St Peter Port S 65, 68, 77, 81, 85 kriegsbereit	Boote eingelaufen.
1830	S 77 nicht kriegsbereit	Schwere Grundberührung beim Auslaufen zum T-Einsatz. Boote laufen wieder ein. S 77 Schiffsboden an Bb aufgerissen von Funkraum bis Abt IV; Abt IV, V, VI teilweise vollgelaufen. Boot wird in St Peter Port vorläufig abgedichtet und wartet auf Möglichkeit zur Überführung nach Cherbourg, wo die Instandsetzung vorgenommen werden soll.- Ausführlicher KTB-Bericht folgt nach Eintreffen des Bootes in Cherbourg bei der Flottille.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2030 2020	S 65, 68, 81, 85 kriegsbereit Cherbourg	Erneut Auslaufen zum T-Einsatz. Alarmstufe I. Marx
27.2.43 0600 0730 0830	Cherbourg S 65, 68, 81, 85 kriegsbereit W'haven S 121 fahrbereit	Eingelaufen. Alarmstufe I beendet. Auslaufen zum Marsch zur Flottille. Marx
27.2.und 28.2.43	Cherbourg S 81 nicht kriegsbereit	Boot dockt zur Unterwasserbesichtigung, da zu geringe Drehzahl Motor m (Höchstdrehzahl 1450 Uml/min) und Ruder schwergängig. Ruderschaft wird gerichtet, ebenso Schaft des Staukörper Stb. Schraubenwechsel. Einbau einer neuen Stevenschiene. Ausbessern des Kielblechs. Fertigstellungstermin voraussichtlich 3.3.43. Marx
28.2.43 1830	Cherbourg S 65, 68, 85 kriegsbereit	Auslaufen zum T-Einsatz. Marx

Gesehen:

Der Flottillenchef i.V.
Müller
Oberleutnant z.S.

Der Flottilleningenieur i.V.
Marx
Gesehen:
Leutnant (Ing.)
Kapitänleutnant (Ing.) u. Werft-Ing.

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

5. S-Flottille G .1132.. vom .26.3.. 1943

Geheim!

Nachtrag zum Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

vom 26.2. bis 28.2.1943

Flottilleningenieur: Kptlt (Ing.) Sander
i.V. Ltn (Ing.) Marx

Begonnen: 26.2.1943
Beendet : 28.2.1943

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.2.43 1910 1923	St Peter Port S 77 Kriegsbereit	Auslaufen zum T-Einsatz zusammen mit S 65, 68, 81, 85. Starke Grundberührung. Der LM meldet hierüber: "Am 26.2.43 fuhr ich auf S 77 als Leitender Maschinist. Das Boot lief um 1910 Uhr von St Peter Port zu einem T-Einsatz aus. Kurz nach dem Auslaufen befand ich mich im Wellentunnel Mot Raum m und überprüfte die Wellenstopfbuchse m. Um 1923 Uhr verspürte ich einen Schlag von unten gegen das Vorschiff. Gleichzeitig erfolgte das Maschinenkommando "Alle Maschinen Stopp", das augenblicklich ausgeführt wurde. Während ich mich nach dem Mot Raum Bb/Stb begab, kam das Maschinenkommando "Alle LF Zurück", 1924 Uhr Maschinenkommando "Alle Stopp". - Im Mot Raum Bb/Stb meldete der Fahrmaat Motor Bb starken Wassereinbruch unter dem Mot Ölkühler Bb. Ich befahl Schließen des Schottes Abt IV/V, und alle Bootsräume auf Wassereinbruch zu untersuchen, ferner die Seitenmotoren auszukuppeln und die Kühlwasserpumpen dieser Motoren zum Lenzen aus Abt V zu schalten. Nach 2 min Laufzeit mußten die Seitenmotoren abgestellt werden, da das Wasser in die Getriebe lief. Ein Dichten des Lecks war unmöglich. Das Wasser stieg sehr schnell bis über die Öffnung der Ansaugschlichte. - Inzwischen bekam ich Meldung: Starker Wassereinbruch in Abt VI, alle übrigen Räume machen kein Wasser, alle Schotten und Bilgen werden beobachtet. - Da es zwecklos wurde, Abt V zu lenzen, ließ ich die Lenz- und Feuerlöschpumpen Hilfsmotor Bb und Stb zum Saugen aus Abt VI anstellen. - Undichtheiten am Schott Abt IV/V an den Durchführungen der Abgasrohre, der Kabel und Leitungen, vor allem aber am Durchgangsschott, da das ganze Schott sich wegen des hohen Wasserstandes in Abt V durchbog, ließen stark Wasser in Abt IV eindringen. Mit Kühlwasserpumpe m konnte ich nicht lenzen, da 1926 Uhr Motor m auf KF voraus befohlen wurde. Ich ließ daher das Schott Abt IV/V abstützen, wodurch der schlimmste Wasserzufluß beseitigt wurde, und ließ die Lenz- und Feuerlöschpumpen aus Abt V saugen, da es sich als unmöglich erwies, Abt VI lenz zu halten. So erreichte ich, daß Abt IV wieder lenz wurde; es war jedoch nicht zu vermeiden gewesen, daß auch der Motor m

Datum und Uhrzeit	Angabe Sergt

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

bis über die Öffnungen am Getriebe unter Wasser kam, sodaß auch in den Motor m Seewasser eindrang.

Alle besonderen Vorkommnisse meldete ich sofort nach Feststellung dem Kommandanten. Um 1955 Uhr machte das Boot wieder in St Peter Port fest. - Nach Trockenlegen des Bootes stellte ich folgende Schäden fest:

1.) Schiffsboden in Abt V und VI an Bb etwa 1 m breit, 7 m lang eingedrückt (zwischen Spant 35 und 46).

2.) Propeller m und Stb leicht beschädigt.

gez: Ramp"

Sofort nach dem Festmachen wurden 2 Motorpumpen beschafft (Leistung je 80 m^3/h), die aber das in Abt V und VI eindringende Wasser nicht bewältigten. Das Boot mußte daher trocken gelegt und das Leck gedichtet werden.

Der Kommandant Obltz See Müller gab um 2030 Uhr das Kommando über das Boot an den Adjutanten, Lt z See Blum, da er den befohlenen T-Einsatz in Vertretung des Flottillenchefs zu führen hatte.

Ein Docken des Boote-s war zunächst nicht möglich, da das einzige Dock, das mit Tidenhub arbeitet, belegt war. Darum wurden alle Vorbereitungen getroffen, um bei Ebbe das Boot trocken fallen zu lassen. Das Boot wurde einerseits an einem Schwimmkran verholt; auf der anderen Seite machten Hafenschutz-Boote fest, so daß das Boot mit starken Leinen unterfangen werden konnte. Es gelang, das Boot gut auf den Kiel aufzusetzen, es wurde an Stb Seite vom Schwimmkran gehalten, mit allen vorhandenen Leinen gesichert, an Bb durch untergeschobene Balken abgestützt. Ruder und Schrauben kamen gut frei vom Boden. Abgabe von Torpedos war wegen Fehlens von geeignetem Hebezeug nicht möglich gewesen, auch Treiböl (15 m^3) konnte nicht abgegeben werden.

Marx

Um 03 Uhr begann das Abdichten des Lecks durch Aufnageln von Brettern. Die Arbeit wurde durch das steigende Wasser unterbrochen, die Abdichtung des Lecks war noch ungenügend, so daß Abt

Datum und Uhrzeit	Angabe der Orts-, Wind-, Wetter-, Seegang-, Beleuchtungs-, Sichtigkeits- der Luft, Wendepunkte usw.	Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit
		V und VI trotz Einsatz aller verfügbaren Lenzmittel (Lenz- und Feuerl P Stb und Bb) und der beiden vorerwähnten Motorpumpen wieder voll Wasser liefen. Das Boot wurde dann mit Schlepper verholt zur Torpedo- und Treibstoffabgabe an S 65 und S 85. Die Maschinenmannschaft reinigte und konservierte den Motor m. Inzwischen war das Dock freigemacht worden; das Eindocken mißlang jedoch wegen zu weit vorgeschrittenen Niedrigwassers und des zu großen Tiefgangs des Bootes. Darum wurde das Boot wieder am Schwimmkran trockengelegt und die Abdichtung des Lecks durch Aufnageln von Blech und Segeltuch weitergeführt. Nach den Aufschwimmen etwa um 1930 Uhr gelang es Abt V und VI mit Hilfe der Lenz- und Feuerl P und den beiden Motorpumpen lens zu halten; die Lenz- und Feuerl P allein genügten nicht. Um 2300 Uhr konnte das Boot endlich eingedockt werden. Die Maschinenmannschaft begann sofort nach Trockenlegung der Abt V mit der Behandlung der Seitenmotoren, - Ablassen des Wassers, Ölwechsel, Reinigen und Konservieren.	
1300 1600 1930 2300		Marx	
28.2.43 0800 bis 1400 1600		Nachdichten des Lecks unter Mitwirkung der dortigen Hafenschutzflottille. Fortsetzung der Konservierung der Motoren. Das Ausdocken war wegen zu geringen Wasserstandes (Kipptide) nicht möglich.	
		Marx	

Events der Flottille.

Nach Überprüfen der getroffenen Maßnahmen bei der Grundberührung hat der LM alle Möglichkeiten, die ihm zur Verfügung standen richtig eingesetzt, um größeren Schaden zu verhüten. Nach Aussage des Kommandanten vollzog sich die Befehlsübermittlung schnell und reibungslos, die Durchführung der Befehle schnell und gründlich.

Besonders hervorzuheben ist ferner die unermüdliche und zielbewußte Arbeit der gesamten Besatzung, die trotz primitivster Hilfsmittel nicht eher ruhte, bis das Boot endgültig geborgen war. Darüber hinaus hat die Maschinenmannschaft unter Leitung des LM, Stabsobermaschinist Kamp, und mit tatkräftigster Unterstützung des Flottillenmonteurs Dl, Herrn Schrader, sofort die Konservierung und Reinigung der Motorenanlage begonnen, sodaß trotz zweimaligen Überflutens der Seitenmotoren alle Motoren instande waren, bei der

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Überführung des Bootes nach Cherbourg ~~kurze Zeit~~ mit HF zu laufen. Es steht daher zu erwarten, daß die wertvollsten Teile der Motoren klar geblieben sind. – Auch bei der Grundberührung selbst hat Herr Schrader sich energisch eingesetzt und trotz des starken Wassereinbruchs in Abt V versucht, mit Kleidungsstücken das Leck zu dichten. Marx

Gesehen:

Der Flottillenchef:

Korvettenkapitän

Der Flottilleningenieur i.V.:

Marx

Leutnant (Ing.)

Gesehen:
Görke
Kapitl. Ing. u. Ltd. Ing.

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

des

Führers der Schnellboote.

Zu Seite 3 und 4:

Torpedoeinsatz gegen Ost- oder Westgeleit in der Lymebucht am 25/26.2.43:

5.S.-Flottille hatte Befehl ab 1800 Uhr in Sofortbereitschaft zu liegen und erhielt 1805 Uhr fernmündlich den Befehl zum sofortigen Auslaufen. Die Flottille hat, obwohl sie das ensprechende Seegebiet, in dem der Geleitzug hätte stehen müssen, gut eingesehen hat, ihn nicht gefunden. Wo der Geleitzug geblieben ist, bleibt ungeklärt. Folgende Möglichkeiten sind in Rechnung zu stellen:

1.) Geleit ist in Plymouth eingelaufen.
2.) Geleit ist schneller als 8 sm gelaufen und hatte Lizard-Head schon passiert.
3.) Aufklärungsmeldung hat den Kurs des Geleites falsch gemeldet.

An sich hat mich das Erfassen des Geleites überrascht, da nach dem normalen Rythmus kein planmäßiges Westgeleit im Seegebiet westlich Eddystone Rocks stehen durfte. Sein Auslaufen aus Portsmouth war auch nicht durch Jägersprech bestätigt worden. Die hohe Zahl der bei dem Geleit stehenden Kriegsfahrzeuge läßt auch die Möglichkeit offen, daß es sich bei dem Verband um einen Übungsverband, etwa einen Landeübungsverband oder dergleichen gehandelt hat.

Zu Seite 4, 1900 Uhr:

Die wiederholten Übermittlungsschwierigkeiten auf SB II hauptsächlich durch Fremdstörer führten zur Wahl einer neuen Welle, die zur Zeit gute Übermittlungsverhältnisse verspricht.

Zu Seite 5 - 8:

Torpedoeinsatz gegen Westgeleit vom 26./27.:

Der Versenkungserfolg ist der guten Zusammenarbeit mit der Luftwaffe, dem guten Aufklärungsergebnis und dem geschickten und schneidigen Angriff der Boote zuzuschreiben. Der Stichansatz führte die Boote sofort in günstige Angriffspositionen, so daß die Richtigkeit dieser Taktik wieder bestätigt wurde. Laut B-Dienst handelte es sich bei einem versenkten Bewacher um den früher norwegischen Trawler "Harstadt" von dem keine Überlebende gerettet wurden. Nach B-Diehst sind weiterhin drei Handelsschiffe bestimmt, eins wahrscheinlich gesunken. Als Versenkungs-

ergebnis

Versenkungserfolg wurde der Flottille bestätigt:

S 85 1 Dampfer 2000 t versenkt,
1 Zerstörer 2000 t versenkt
Versorgungsschiff "I 301" (900 t) versenkt

S 65 1 Bewacher versenkt

S 68 1 Dampfer 2500 t versenkt
1 Bewacher versenkt.

Der Rückmarsch der zweiten Rotte um 0.25 Uhr ohne Befehl des Flottillenchefs und vor dem Rückmarsch der 1.Rotte um 0400 Uhr war fal
Die zweite Rotte mußte mindestens abgesetzt von Gefechtslärm und außerhalb des Ortungsbereichs von Land so lange liegen bleiben, bis die 1.Rotte sich vom Feind gelöst hatte. Die unter 0225 Uhr aufgeführten Gründe 1 - 3, die den Rottenführer veranlaßt haben, vorzeitig das Operationsgebiet zu verlassen, trugen nicht der Möglichkeit Rechnung, den beiden anderen Booten in brenzlicher Situation eventuell beizustehen zu müssen. In mindestens zwei Fällen war kurze FT-Anfrage erforderlich.

Absolut Maschine:

Der Stellungnahme der Flottille zu den durchgeführten Einsätzen nach dem Auflaufen der Boote wird zugestimmt.

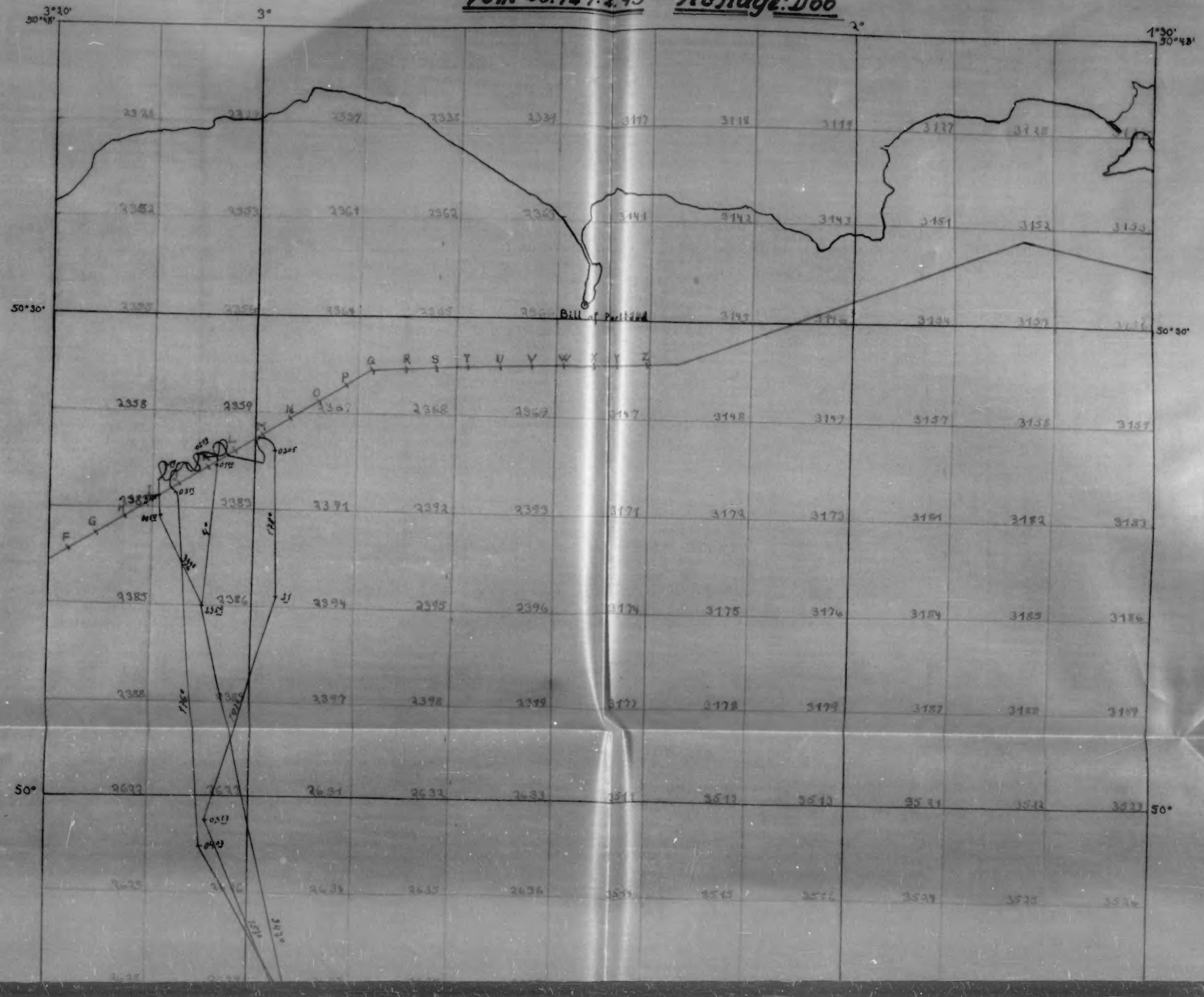
,den 22.April 1943.

Pedrazzini

Fregattenkapitän.

Wegeskizze zum Torpedoeinsatz 5.S.Fl.

vom 26.127.2.43 — Auflage: D66



50°

Alderney

Cap de la Hague

CHERBOURG

Guernsey

Herm

Sark

49°18'

3°20'

3°

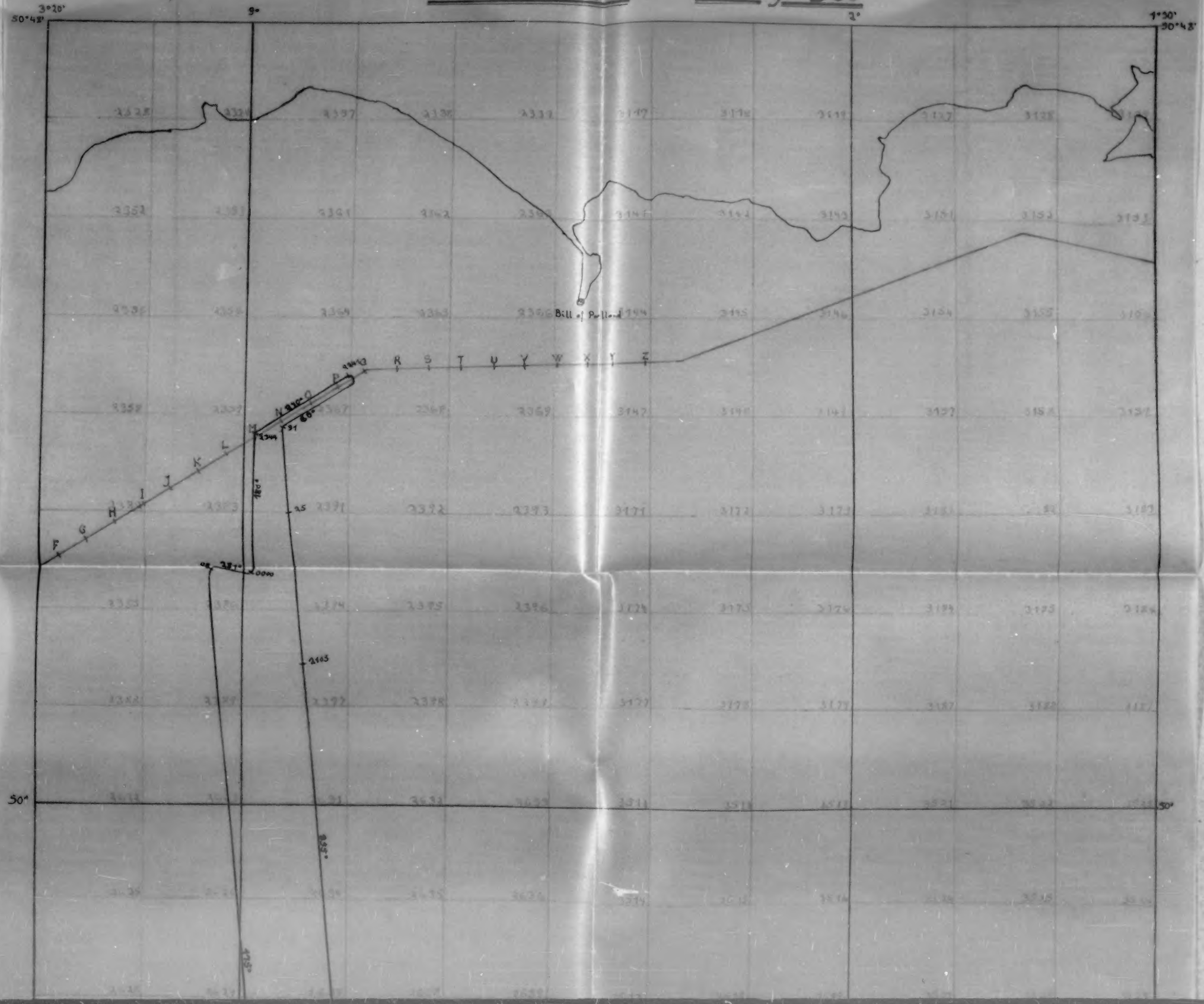
2°

1°30'

Westliche Länge von Greenwich

Wegeskizze zum Torpedoeinsatz 5. S.-Fl.

vom 28.2. / 1.3.43. — Auflage: D66



Bill of Portland

F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Casquets

Alderney

Cap de la Hague

CHERBOURG

50°

49°36'

3°20'

3°

2°

1°30'

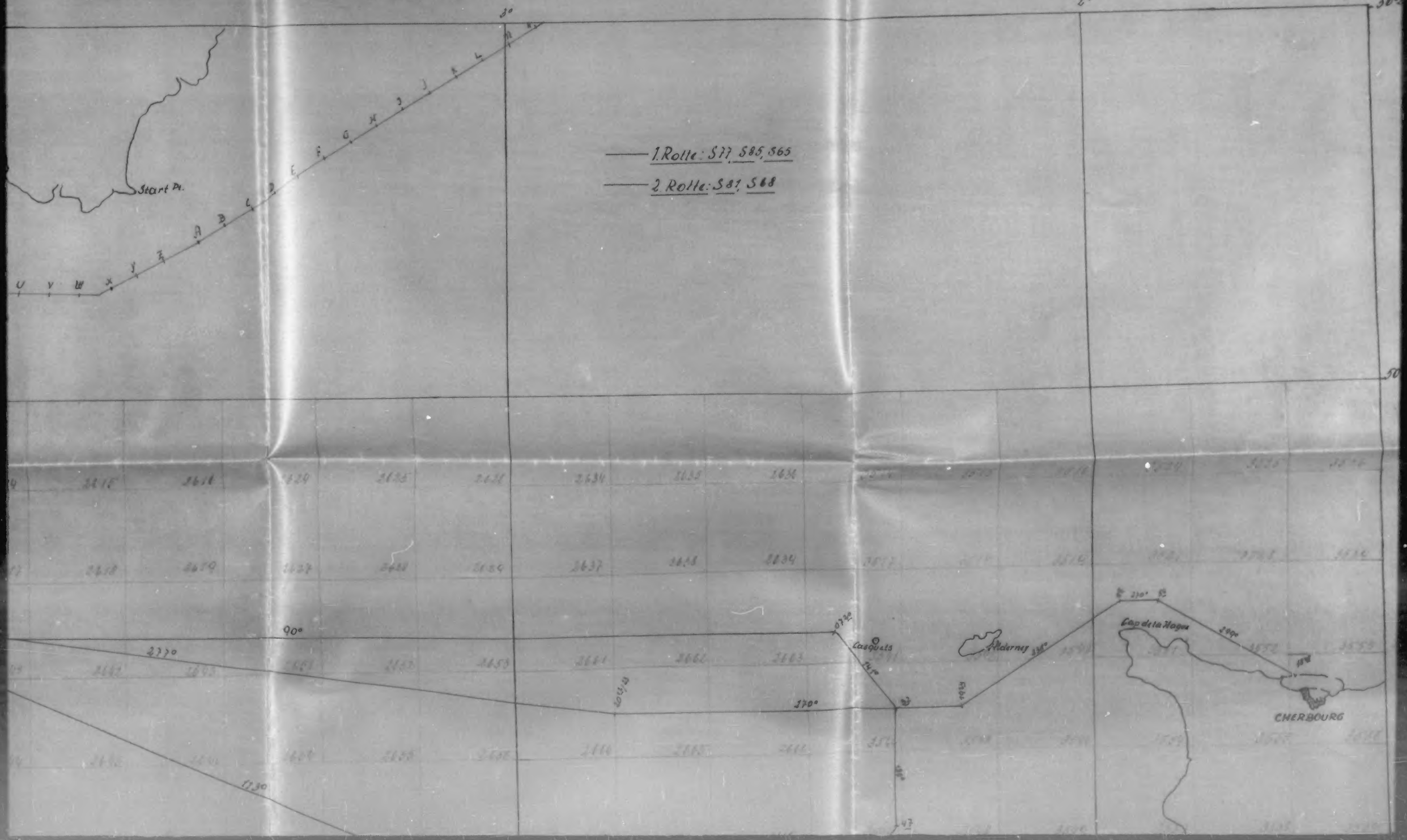
Westliche Länge von Greenwich

Wegeskizze zum Torpedoeinsatz
vom 25./26.2.43 – Auflag

50°24'
5°20
50
40
Plymouth
Start Pt.
Falmouth
Eddystone Rock
Lizard Hd.
D3
D4
A B C D E F G H J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z
72°
54°
90°
2230
1730
1330

Skizze zum Torpedoeinsatz 5. S.-Flottille

vom 25./26.2.43. – Auflage: D66



Plymouth

Start Pt.

Eddystone Rock

over 6f

Falmouth

Lizard Hd.

D1 65°

D2

D3

72°

54°

65°

55°

45°

270°

133°

090°

050°

043°

270°

180°

50°

49°30'

49°18'

5°30'

5°

4°

westliche Länge von Greenwich

—— 1. Rotte: S17, S85, S65

—— 2. Rotte: S81, S68

Start Pt.

A B C D E F G H J K L

W X Y Z

50°

90°

270°

173°

Casquets

Alderney

Cap de la Hague

CHERBOURG

St. Peter Port

Guernsey

Sark

Westliche Länge von Greenwich

3°

2°

ENDING OF

REEL I-324

DOCUMENTS • PHOTOGRAPHED

PH-J1268-N1D
2 Illus.
PH-J1296-N1D

PH-J1519-N1D
3 Illus.
PH-J1523-N1D

ONE

DATE: 24 June 1946

MACH. NO. 1202

PHOTOGRAPHED BY: Connell & Lemley