PG 73156 NI D

KOPIE

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

Kr 1/04
M Fl 24.12.40
Aktenzeichen Ia 146
Fo 22249

Geheim!

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Bergelt.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/93156/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY IMPORTANT ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.
Q.O.

Begonnen: 1.September 1939.
Abgeschlossen: 15.September 1939.
16.9. - 31.10.39

AI 12685/9

Mr 69/39 geh.

PG/73156

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY

DATE: 1 SEPT. - 31 SEPT. 1939

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.39. 0000 - 2400 Uhr	Swinemünder Bucht, NW 1 - 2, diesig, gegen Abend gute Sicht.Vollmond.	U-Bootsüberwachung in der inneren Pommerschen Bucht im Zusammenarbeiten mit "Strahl". Jeweils 3 R-Boote an "Strahl" angehängt. Hetzel
0300		5 R-Boote und "Nettelbeck" ausgelaufen zur Stichfahrt nach Stolpmünde und zurück. Keine besonderen Ereignisse. Hetzel
2.9.39. 0745	Swinemünde - Kohlenhafen.	Flottille festgemacht. Ruhe. Hetzel
3.9.39. 1500	Pommersche Bucht, NO bis O 5-6,Seegang 4, einzelne Wolken, gute Sicht.	Swinemünde ausgelaufen zum Marsch nach Pillau. Hetzel
4.9.39. 0200	Abflauender Wind aus SO,Stärke 2-3.	
1540		Pillau festgemacht. Brennstoff und Proviant ergänzt. Hetzel
5.9.39. 0500	Wind SO 1, glatte See, einzelne Wolken, gute Sicht.	Mit 150 m Suchgerät von Pillau auf Küstenweg Richtung Danzig marschiert. Hetzel
1025		Im Quadrat 2035 1.u. Sehrohr gesichtet. U-Boot mit W.B. bekämpft. Erfolg nicht beobachtet. Anschliessend Gebiet nach Spuren des U-Bootes abgesucht und auf eine Horchmeldung des Begleitschiffes "Nettelbeck" erneut W.B. geworfen.
1600		Weitermarsch mit Gerät angetreten. Im Quadrat 2135 3.R.Flottille abgelöst. Hetzel
5.9.39. 1856		Weichseldurchstich gesankert. Hetzel
6.9.39. 0730 - 1555	Danziger Bucht,Wind S 1 - 2,Seegang 1, heiter,gute Sicht.	Mit 150 m Suchgerät Freisuchen im Quadrat 2135 e. Hetzel
1503		Von einer leichten Batterie auf Hela kurz beschossen. Unter Nebelverwendung nach Süden abgelaufen.
10		Von Fischerboje im Quadrat 2135 Stichfahrt mit 150 m Räumgerät mit Spr.Gr. in Richtung auf Redlauer Spitze. Keine Minen festgestellt. Geräte beim Aufnehmen auf flachem Wasser ausgeschlippt. Anschliessend Marsch zum Weichseldurchstich. Ruhe. Hetzel
7.9.39. 0930	Danziger Bucht,Wind S 1, Seegang 0, gute Sicht.	Marsch nach Brösen, um Kabeldraggen zu übernehmen. Davon abgesehen, da Westerplatte unterdessen gefallen und ein Schneiden des Kabels zwischen Adlerhorst und Westerplatte nicht mehr erforderlich war.
1254		Sucharbeit im Quadrat 9816 fortgesetzt.
1830		Quadrat 9816 obere Kante Mitte. Beginn der Stichfahrt mit 150 m R.R.G. mit Spr.Gr.in Richtung Gedingen.
2004		2 sm vor Gedingen Gerät aufgenommen. Anlauf war bis 8,5 m Tiefe Minenfrei. Anschliessend Neufahrwasser eingelaufen. Hetzel

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS RECORD NUMBER IS P G/73106. NO PART OF ANY KIND MAY BE CUT, BUT ... ON THE WORDED OR ON ... SHEET OF PAPER. QUOTING THE RECORD NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.9.39. 0730 - 1400	Danziger Bucht, Wind SSW 1, Seegang 0, sehr gute Sicht.	Mit 150 m Suchgerät Küstenweg nachgeprüft. Keine Minen angetroffen.
1400 - 1406	Quadrat 9815 1.K.	Von feindlicher Artillerie beschossen. Anscheinend von Oxhöft. Kaliber 10 - 15 cm. Feuer lag deckend. Unter Nebelverwendung nach Osten und Südosten abgelaufen. Keine Beschädigungen.
1533 - 1815		Sucharbeiten in der Nordhälfte Quadrat 9815. Nichts Besonderes.
1844 - 1942		Stichfahrt nach Westen. Ausgangspunkt 0,5 sm südlich der Fischerboje. 150 m Räumgerät mit Spr.Gr. Marsch 5,4 sm nach Westen, dann Schwenkung nach Bb. auf Gegenkurs. Keine Minen festgestellt. Anschliessend Neufahrwasser eingelaufen. Während der Nacht jeweils 2 R-Boote Überwachung der Hafeneinfahrt. Herzel
9.9.39.	Neufahrwasser, Wind WSW 2, Seegang 1, heiter, gute Sicht.	Ruhe. 2 Boote Überwachung der Einfahrt. Herzel
10.9.39. 0910	Danziger Bucht, Wind W 3-4, Seegang 2, gute Sicht.	Mit Sucharbeiten im Quadrat 9815 begonnen. Herzel
0925		Von feindlicher Artillerie kurz beschossen. Aufschläge 300 m vor der Flottille. Sucharbeiten abgebrochen.
1026 - 1235		Küstenweg nachgeprüft mit 150 m Suchgerät. Nichts Besonderes. Neufahrwasser eingelaufen. 2 Boote Überwachung der Einfahrt. Herzel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.9.39. 0945 - 1745	Danziger Bucht, Wind W 1, Seegang 0, gute Sicht, bedeckt.	Freisuchen im Quadrat 9816. Nichts Besonderes. Anschliessend Neufahrwasser eingelaufen. Herzel
12.9.39. 1000 - 1720	Danziger Bucht, Wind NO 1-2, starke Dünung aus N zu O. Mässige, am Nachmittag gute Sicht.	Freisuchen im vorstehenden Quadrat nach Osten fortgesetzt. Eine Mine geräumt (Vom U-Boot geworfene Mine). Abends Neufahrwasser, 2 Boote Bewachung. Herzel
13.9.39. 0500	Danziger Bucht, Wind SO s.O. 3, Seegang 2, bedeckt, mittlere bis schlechte Sicht.	"R 17" und "R 19" werfen Bojenstrich auf Küstenweg zur Überführung des Lazarettschiffes "Berlin".
0530		"R 21", "R 20" und "R 24" ausgelaufen auf Blockadestellungen gemäss Befehl Chef 1.M.S.Fl.
0600		"R 23" ausgelaufen zum Marsch nach Grossendorf, um den Leiter der Bergungsarbeiten dorthin zu bringen. Wurde im Quadrat 9821 stark beschossen. Anlaufen von Grossendorf wegen Wetterlage aufgegeben.
		R 21 beschiesst zusammen mit M 8 von 1520 Uhr - 1610 Uhr die feindlichen Landstellungen östlich von Grossendorf.
ab 1800		Überwachung der Hafeneinfahrt durch 2 R-Boote, die sich laufend ablösen. Herzel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.9.39. 0550	Quadrat 9814, Wind W zu S 1 - 2, Seegang 1, bedeckt, mässige Sicht.	Neufahrwasser ausgelaufen. Begonnen mit der Herstellung eines minenfreien Weges von Ansteuerungstonne Neufahrwasser nach Gedingen. Breite des Weges 500 m, Suchtiefe 5 m, Scherdrachengerät. Karussellverfahren. Zunächst bis Redlauerspitze. Am Nachmittag verlängert bis 1 sm vor Ansteuerungstonne Gdingen.
1500		Der Weg ist bis auf 5 m Tiefe minenfrei. Anschliessend Neufahrwasser eingelaufen.
15.9.39. 0600	Quadrat 9814 und 9811. S z.W 1 - 2, Seegang 1, mässige später gute Sicht.	Ausgelaufen. Mit Scherdrachengerät in Doppeldwarslinie marschiert von Ansteuerungstonne Neufahrwasser über Redlauerspitze Tonne nach Südost-Einfahrt Gdingen. Breite der Flottille 500 m, Suchtiefe 5 m. Weg minenfrei.
0750		Gdingen festgemacht.
1445		Nach Neufahrwasser ausgelaufen. Während der Nacht Bewachung der Einfahrt durch 2 R-Boote.

1. Anlage zu B.S.O.
B.Nr. G 3052 vom 17.10.1939

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

Für Gefechtskalender eingetragen

Geheim!

Nr 139

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Korv.Kapt. Bergelt.

Begonnen: 16. September 1939.

Beendet: 30.September 1939.

AI 14839 1939

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.39. 0730 1012- 1017	Quadrat 9814 u.9811. Wind O 3 - 4, Seegang 3 mässige bis gute Sicht.	Den am 14.9. begonnenen minenfreien Weg im Kreisverfahren verlängert bis Ansteuerungstonne Gdingen. Suchtiefe 5 m. Flottille wird beschossen von Oxhöft. Ein leichtes Geschütz, Feuer lag sofort deckend. Unter Nebelverwendung nach Süden abgelaufen, keine Beschädigungen erlitten. Sucharbeiten abgebrochen und nach Neufahrwasser gegangen. Nachts Bewachung der Hafeneinfahrt durch 2 R-Boote.
17.9.39.	Neufahrwasser.	Ruhe.
18.9.39. 1208	Quadrat 9814 und 9811 Wind O 4, Seegang 3-4, bedeckt, schlechte Sicht.	Neufahrwasser ausgelaufen. Das am 16.9. im Kreisverfahren hergestellte Stück des minenfreien Weges auf 750 m Breite gebracht. Dann den minenfreien Weg im Kreisverfahren verlängert, bis die Linie Nordmole des Vorhafens und Ansteuerungstonne klar überschritten war. Keine Minen gefunden. Suchtiefe war 5 m. Anschliessend nach Neufahrwasser gegangen. R 21 während der Nacht mit R 34 entsandt in die Putziger Wiek, um den vermuteten Bootsverkehr zwischen Oxhöft und Hela bezw. Heisternest zu unterbinden. Beide Boote stellten jedoch nichts fest und liefen am 19.9. 0800 Uhr in Putzig ein.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.9.39. 0530 0620 0650- 0705 0720 0730- 0930 1040	Quadrat 9812 u.9811, Wind NO z.O 4, Seegang 3, gute Sicht.	Neufahrwasser ausgelaufen zum Vorstoß gegen Oxhöft während des gleichzeitigen Angriffs der Landtruppen. Beteiligt: M 3, 6 M-Boote S.V.K., Fuchs, Drache und 1.R.Flottille. Mit 3 Suchbooten und 1 Bojenboot als Minensicherung vor dem Verband. Scherdrachengerät beiderseitig, Tiefe 5 m, Keilformation. Marsch bis Gdingen Ansteuerungstonne im minenfreien Weg, von da ab Kurs 350°. Während der Beschiessung Oxhöfts durch die M-Boote mit M.G.C/30 auf die Steilküste gefeuert, da an Land 2 - 3,7 cm feuerten. Gerät 1 sm südlich der Ansteuerungstonne Putziger Deepke ~~Gerät~~ aufgenommen. Minen waren nicht angetroffen worden. Der Verband wurde 3 mal von einer Batterie von Hela beschossen. Keine Beschädigungen. Entlassen nach Neufahrwasser.
20.9.39.	Neufahrwasser.	Nichts Besonderes.
21.9.39. 1215 1250- 1815	Quadrat 9812 u.9811. Wind O 1, Seegang O-1 gute Sicht.	Ausgelaufen. Zwischen Ansteuerungstonne Gotenhafen und Hela mit Scherdrachengerät freigesucht. Suchtiefe 5 m, Formation A grün bezw. A rot. Freigesuchtes Gebiet: Von Ansteuerungstonne 0,5 sm nach Osten. Kurse: Von Ansteuerungstonne 0,7 sm 320°, von Ansteuerungstonne 140° 1,1 sm . Keine Minen gefunden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.9.39.	Neufahrwasser.	Überholungsarbeiten an Booten und Waffen. Hilgelz
23.9.39. 0800-1730	Quadrat 9816, Wind N z.W 3, später auf NW drehend u. auf Stärke 5-6 auffrischend. Seegang 3, später 5, gute Sicht.	Registrierfahrten mit Scherdrachengerät (mit Räumgreifern) unter Beteiligung des S.V.K. Hilgelz
24.9.39. 0755-1215	Quadrat 9816. Wind NW 2, auffrischend auf 5, Seegang 2, später 4-5 gute Sicht.	Ausgelaufen mit dem Befehl, im Quadrat 9816 rechts unten vom Schiffahrtsweg ab nach Norden freizusuchen. Grösse des Gebietes 2 x 2 sm. Wegen Wetterlage Freisuchen aufgegeben und Gebiet nachgeprüft. 5 Streifen in N-S Richtung, 2 Streifen in O-W Richtung gefahren. Formation Doppeldwarslinie durch 5 Boote mit S.D.G. Suchtiefe 12 m. Keine Minen gefunden. Nach Beendigung Neufahrwasser eingelaufen.
1715-1858	Quadrat 9611, Wind NW 2-3, Seegang 1-2, mässige Sicht, vereinzelt Regenschauer.	Stichfahrt in die Putziger Wiek mit S.D.G. Beim Anlauf nach Norden Abstand von Ansteuerungstonne Gotenhafen 1 sm, Kurs 344°. (Parallel zum Bojenstrich des minenfreien Weges.) Nach Passieren der Tonne 2 sm weitergelaufen, dann Kehrtschwenkung nach Stb. auf Gegenkurs. Passierabstand von der Tonne 2 sm. Breite der Flottille 400 m, Suchtiefe 8 m. Keine Minen festgestellt, allerdings wurde die Beobachtung der Geräte auf der Rückfahrt durch eine Regenbö sehr erschwert. Neufahrwasser eingelaufen. Hilgelz

1947

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.9.39. 0750	Seegebiet zwischen Gotenhafen und Hela. Wind NW 4, Seegang 2-3. Mässige, später bessere Sicht, vereinzelte Regenschauer.	Ausgelaufen. Boote verteilt als U-Bootssicherung und Nebelboote für "Schleswig Holstein" und "Schlesien". R 18 als Nebelboot bei M 8.
0924		"Schleswig Holstein" eröffnet das Feuer auf Hela. Von Hela Spitze wird das Feuer 0927 Uhr erwidert. 4 Geschütze werden ausgemacht. R-Boote legen während der Beschiessung auf Befehl der Linienschiffe Nebelwände.
1004		T 196 wird beschossen.
1045		Schiessen beendet. R-Boote übernehmen U-Bootssicherung bei den Linienschiffen bis zur Ansteuerungstonne. 2 Boote bleiben dann bis nachts bei der neben der Einfahrt festgekommenen "Schlesien".
1100 - 1745	Putziger Wiek.	R 18 und R 24 mit F.d.M. Fahrt nach Putzig, dann Neufahrwasser. Hilgelz
26.9.39. 1700-1920	Neufahrwasser. Wind NW 1-2, Seegang 1. Gute Sicht, einzelne Wolken, Mondschein	Überholung der Geräte und Waffen. Stichfahrt in die Putziger Wiek. S.D.G. Doppeldwarslinie (6 Boote). Tiefe 8 m. Kurse: Von φ = 54° 29,6' N λ = 18° 42,8' O Kurs 344°. Gotenhafen Ansteuerungstonne in 3 sm Abstand passiert, dann 3,5 sm weitergelaufen. Kehrtschwenkung nach Stb. auf 160°. Passierabstand von der Ansteuerungstonne 4 sm. Abstand von Hela-Spitze 4 sm. Wegen der guten Sicht ein Bojenboot nach Osten herausgestellt und nebeln lassen. In φ = 54° 30' N λ = 18° 44,8' O Gerät aufgenommen. Keine Minen festgestellt. Anschliessend Neufahrwasser eingelaufen. Hilgelz

6

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.9.39. 0600-0750	Quadrat 9815. Wind N z.W 2-3, Seegang 1-2 mässige Sicht, vereinzelt Regenschauer.	Feuerstellung Süd mit S.D.G. auf 8 m Tiefe nachgeprüft. Einmal in L gelb mit 9 hm Bootsabstand nach Norden und dann 2 sm weiter westlich nach Süden gelaufen. Keine Minen festgestellt.
0845		Boote verteilt zur U-Bootssicherung und als Nebelschutz für "Schleswig Holstein" ,"Schlesien" und "M 8". R 22, R 20 und R 24 bei "Schleswig Holstein" Feuerstellung Süd. R 21, R 17, R 23 bei "Schlesien" in Feuerstellung West. R 18 bei M 8, zeitweise bei 5.H.S.Fl. in Putziger Wiek.
1156		"Schleswig Holstein" eröffnet Feuer auf Hela-Spitze, das von 3 Geschützen sofort erwidert wird.
1805		"Schlesien" eröffnet Feuer auf Batterie Heisternest, das sofort von 2 Geschützen erwidert wird.
		Nach Beendigung der Beschiessung R-Boote U-Boot sicherung bis zur Hafeneinfahrt, dann eingelaufen. R 18 1320 Uhr auf φ - 54° 39,9' N und λ - 18° 31,6' O ein angetriebenes polnisches Übungsminengefäß aufgenommen. (Russischen Ursprunges, mit eingegossener Ladung, ohne Bleikappen und ohne Zündeinrichtung.)
		Während der Nacht R 20 und R 24 Sicherung zwischen Oxhöft und Hela.
28.9.39.	Neufahrwasser, Wind W 2, gute Sicht.	Je 2 R-Boote draußen zur Überwachung zwischen Quadrat 9811 rechts unten und Quadrat 9877 rechts unten. Nichts Besonderes.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.Nr. G. 3052 Al

Swinemünde, den 21. Oktober 1939.

Geheim!

Marine-Gruppenkommando Ost
24. OKT. 1939
B.-Nr. 1326 Anl. 1

An
das Marinegruppenkommando Ost
Swinemünde

Anliegend wird eine Ausfertigung des Kriegstagebuches der 1. Räumboots- Flottille für die Zeit vom 16.- 30.9. 1939 vorgelegt.

Im Auftrage!
Der 1. Admiralstabsoffizier

Marinegruppenkommando Ost Swinemünde, den 27.10.39
B.Nr.Geh. 2526/39 1

Arts u. B.

Geheim!

U.

Oberkommando der Kriegsmarine, 1.Abt.Skl.
z.H. Korv.Kapt. (V) P a p e
B e r l i n

1) vorgelegt.
Von seiten des Marinegruppenkommandos Ost
Der Chef des Stabes

AI 148399
1 Anl

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.9.39.	Neufahrwasser. Wind W 2 gute Sicht.	Während des Vormittags 2 R-Boote als Nebelboote bei 5.H.S.Flottille gestellt. Nichts Besonderes.
30.9.39.	Neufahrwasser.	Ruhe.
28.9.39.	Neufahrwasser, Wind W 2, gute Sicht.	Je 2 R-Boote draußen zur Überwachung zwischen Quadrat 9811 rechts unten und Quadrat 9877 rechts unten. Nichts Besonderes.

Swinemünde, den 27. Oktober 1939.

Nach Beendigung der Beschiessung R-Boote U-Boot sicherung bis zur Hafeneinfahrt, dann eingelaufen. R 18 1320 Uhr auf φ = 54° 39,9' N und λ = 18° 31,6' O ein angetriebenes polnisches Übungsminengefäß aufgenommen. (Russischen Ursprunges, mit eingegossener Ladung, ohne Bleikappen und ohne Zündeinrichtung.)
Während der Nacht R 20 und R 24 Sicherung zwischen Oxhöft und Hela.

1.

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

Anlage zu Gruppe Ost
Gdj.-Nr. Chef 1205/39

Für Gefechtskalender eingetragen

Geheim!

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Bergelt.

Begonnen: 1. Oktober 1939.
Beendet: 15. Oktober 1939.

Anl. zu Skl 697 gkdos. /39.

Zu beziehen vom Amtlichen Verlagslager der Kriegsmarine E. V. Magazin in Geschäftsstelle Buchlieferungsgebiete: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.39. 0330	Putziger Wiek und Seegebiet nördlich von Grossendorf. Wind NNW 3 Seegang 1-2, gute Sicht	Ausgelaufen zur Unterstützung des Heeres beim Vorgehen auf Kußfeld. Flottille verteilt auf innere Putziger Wiek und Seegebiet nördlich Grossendorf. R 18 und R 17 mit M 4, M 111, M 132, Nettelbeck und Hafenschutzboot "Möwe" innere Putziger Wiek. Leitung F.d.M. R 21 und R 22 überwachung der inneren Danziger Bucht auf der Linie Oxhöft - Neufähr. R 20, R 19, R 23, R 24 mit M 8, M 84, M 85, M 122 bei Grossendorf. Leitung Chef 1.M.S.Fl.
1200		Möwe, M 111 und M 132 beschießen Landziele östlich von Kußfeld.
1230		Nachricht, dass Kommandant von Hela um Übergabeverhandlungen gebeten hat. R 22 geht nach Hela Kriegshafen und holt Parlamentäroffiziere ab. 1.R.Fl. U-Bootsüberwachung in der inneren Danziger Bucht bis Dunkelwerden. Dann Neufahrwasser eingelaufen.
		Hartzell.
2.10.39. 0830	Danziger Bucht, später Kriegshafen Hela. Wind OSO 4-5, Seegang 3-4, gute Sicht.	Ausgelaufen zur Besetzung Hela. R 18, 23 und 24 Minensuchgeleit für Landungskompanien von "S X" und "S N", die auf Hafendampfern übergesetzt werden. R 17 bringt Abschnittskommandant Hel von Gotenhafen nach Hela. R 20 fährt Seebefehlshaber Danzig nach Hela. R 19, 21 und 22 gehen nach Putzig zur Überführung von Heerestruppenteilen nach Heisternest.
1100		Besetzung Hela. Am Nachmittag R-Boote Transport von Kriegsgefangenen von Hela nach Gotenhafen und Neufahrwasser, sowie von Heisternest nach Putzig.
		Hartzell.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.10.39.	Kriegshafen Hela, Wind O 4-5, Seegang 3-4 mässige bis gute Sicht	Während des Tages R-Boote weiter Gefangenentransporte wie am 2.10.
1700		Der polnische Flottenchef, Konteradmiral Unrug, steigt mit seinem Stab (19 Offiziere) kriegsgefangen auf "Nettelbeck" ein und wird nach Neufahrwasser gebracht. R 18, R 20, R 24 und R 23 Minensuchgeleit für T 196 und "Nettelbeck" von Hela Kriegshafen nach Neufahrwasser. R 19, 21 und 22 aus Heisternest entlassen und bei Dunkelwerden in Neufahrwasser eingelaufen.
		Hartzell
4.10.39.	Quadrat 9812 und 9813 Wind NNW 2, Seegang 1, gute Sicht.	Flottille hat die Aufgabe, Quadrat 9812 rechte Hälfte und Quadrat 9813 mit grösster Tiefe freizusuchen und angetroffene Minen zu räumen.
0915		Auf 54° 35' N begonnen mit Freisuchen auf Ost-Westkursen von Norden nach Süden. Ostgrenze rechte Kante Quadrat 9813, Westgrenze linke Kante der rechten Hälfte von Quadrat 9812.
1700		Arbeit abgebrochen. Freigesuchtes Gebiet ist 1200 m breit. Suchtiefe war 11,5 m. Nichts gefunden.
1830		Neufahrwasser eingelaufen.
		Hartzell
5.10.39. 0730	Quadrat 9812 und 9813, Wind W z.N 3, Seegang 2, gute Sicht.	Ausgelaufen. Zunächst direkten Weg von Ansteuerungstonne Neufahrwasser nach Hela Kriegshafen mit Gerät abgelaufen. Doppeldwarslinie (6 Boote) Tiefe 11,5 m. Weg minenfrei.
0930		Freisuchen im Gebiet des Vortages fortgesetzt. Verfahren Doppeldwarslinie, Tiefe 11,5 m.
1700		Arbeiten abgebrochen. Freigesuchtes Gebiet ist von 54° 35' N nach Süden 1,9 sm breit. Keine Minen gefunden. Nach Neufahrwasser eingelaufen.
		Hartzell

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.10.39.	Neufahrwasser.	Sechsstündige Bereitschaft, um evtl. nach Osten zu gehen. Überholungsarbeiten. Hergen
7.10.39.	Neufahrwasser.	Am Vormittag Abschiedsparade vor dem Seebefehlshaber Danzig auf dem Kohlenmarkt und Langenm Markt in Danzig. Im übrigen Bereitschaft wie vorher. Hergen
8.10.39.	Neufahrwasser	Ruhe, Hergen.
9.10.39. 0900	Quadrat 9813 und 9812 Wind O 4-5, Seegang 3, bedeckt, mässige Sicht	Fortsetzung des Freisuchens. Auf 54° 35' N begonnen und nach Norden bis an Hela Spitze freigesucht.
1420		Arbeit wegen Seegang abgebrochen. Gebiet ist bis Hela Spitze auf 11,5 m Tiefe minenfrei. Neufahrwasser eingelaufen. Hergen
10.10.39. 0745	Quadrat 9813 und 9812, Wind O 4-5, Seegang 4, bedeckt trübe, mässige Sicht.	Neufahrwasser ausgelaufen zum Fortsetzen des Freisuchens. Absicht wegen Wetterlage wieder aufgegeben, da Boote erheblich durchsetzten und an der Sperre beständig gefährdet gewesen wären. Neufahrwasser eingelaufen, Überholungsarbeiten. Hergen
11.10.39. 0700	Quadrat 9812 und 9813, Wind O z.S 3, Seegang 2-3, bedeckt, zeitweise Schneeschauer, mässige Sicht.	Freisuchen fortgesetzt von der Unterkante der beiden Quadrate nach Norden. Doppeldwarslinie mit 6 Booten.
1305		Quadrat 9813 Mitte unten auf Sperre gestoßen. Eine Mine S.M.5 geräumt. Hergen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1317-1320		Im Quadrat 9812 rechts unten 5 weitere Minen geräumt. Diese waren jedoch Bleikappenminen russischen Urpprungs. Nach dem ersten Minenalarm übergegangen zum Durchstoßverfahren, da diese Minen im Gegensatz zur S.M.5 auch bei flachster Einstellung und sogar im geräumten Zustand scharf bleiben. Es entstand der Eindruck einer etwa dreireihigen Sperre auf etwa NS-Kurs mit geringen Minen- und Reihenabständen.
1620		Arbeit abgebrochen. Das an diesem Tage abgesuchte Gebiet geht nunmehr von der Unterkante der beiden Quadrate eine sm nach Norden. Die rund 2 sm weiter östlich gefundene S.M.5-Mine scheint das Nordende einer von polnischen U-Booten geworfenen Teilladung gewesen zu sein. Hergen
12.10.39. 0845	Quadrat 9812, Wind SO z.S 3-4, Seegang 3, bedeckt, mässige Sicht, Regenschauer.	Zwischen 54° 32' N und 54° 30' N von 18° 45' O nach Westen freigesucht nach einer am 11.10. verschleppten Mine.
1130		Mine gefunden und abgeschossen.
1220	Wind frischt auf auf Stärke 4-5.	Fortsetzen des Freisuchens vom 11.10.
1445		Wegen Wetterlage abgebrochen. Es wurden insgesamt 3 Minen geräumt, das freigesuchte Gebiet hat sich jedoch nicht vergrössert. Nach Neufahrwasser eingelaufen. Hergen
13.10.39.	Neufahrwasser	Wegen Wetterlage kein Räumen möglich. Hergen
14.10.39. 1230	Quadrat 9812 und 9813, Wind O z.S 2, Seegang 2-3, bedeckt, mässige Sicht.	Zunächst das Gebiet von Neufahrwasser nach Goten-Hafen nach treibenden Minen abgesucht, nichts gefunden.
1330		Arbeiten an der Sperre fortgesetzt. Durchstoßverfahren. Hergen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1700		Arbeit abgebrochen. Es wurden geräumt insgesamt 14 Bleikappenminen, die alle abgeschossen wurden. Es zeigte sich bei 2 Minen, die beim Abschießen detonierten, dass diese Minen auch nach dem Räumen scharf bleiben. Der Befehl des B.S.O., alle treibenden Minen nach Möglichkeit aufzunehmen, ist bei R-Booten auch bei unscharfen Minen nicht durchführbar. Der Eindruck einer dreireihigen Sperre auf Generalkurs NS mit geringen Minen- und Reihenabständen bestätigte sich. Weitere S.M.5-Minen wurden nicht gefunden.
15.10.39. 0700	Quadrat 9812 und 9813, Wind S z.W 3, Seegang 2, bedeckt, trübe, Regenschauer.	Zunächst das Gebiet von Neufahrwasser bis in die Putziger Wiek nach treibenden Minen abgesucht. Dann Räumen an der Sperre im Durchstoßverfahren fortgesetzt.
1645		Arbeit abgebrochen. Räumerfolg 12 Minen russischen Ursprungs. Das noch stehende Sperrstück ist etwa noch 0,5 sm breit. Neufahrwasser eingelaufen.

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
B.Nr. Gkdos 972 Al

Swinemünde, den 28. Oktober 1939.

Gkds. Geheime Kommandosache! 1. NOV. 1939 1 Anl.

An
das Marinegruppenkommando Ost
Swinemünde

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille vom 1.10.- 15. 10. 1939 vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!
der 1. Admiralstabsoffizier

...he-Gruppenkommando Ost .

B.Nr. 1206 Gkdos

Kiel, den 1. November 1939

Geheime Kommandosache!

IIa

O.K.M., 1.Skl.
z.Hd.von Herrn Korv.Kapt.(V) P a p e
B e r l i n W 35.

Vorgelegt.

Von seiten des Marine-Gruppenkommandos Ost.
Der Chef des Stabes.

1) I [illegible]
2) I ab
3) An Kr.

Skl 647 g.Kdos. - 1 Anl. -

2. Anlage zu B.S.O.
B.-Nr. Gkdos. 1164 vom 18.11.39.

Kr 455

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

Buchstelle Gkdos. 1436/39

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Korvettenkapitän B e r g e l t .

Begonnen: 16. Oktober 1939.
Beendet: 31. Oktober 1939.

1 1442311

Zu beziehen vom Amtlichen Verbrauchsgut der Kriegsmarine E. H. Hagedorn in Schiffdorf
Bestellvermerken: Für Offiziersch.: in Kiel, für Bootsmannsch.: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. DIN A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.39.	Quadrat 9812 u.9813,	Ausgelaufen. Weiter von Süden her an der
0730	Wind SSO 2,Seegang 1,	Sperre gearbeitet. Durchstoßverfahren. 6 Minen
	bedeckt,mässige Sicht	geräumt, eine davon detonierte im Gerät von
		R 20.
1615		Gerät aufgenommen. Sperre ist geräumt.Es wur-
		den insgesamt 42 Minen geräumt. Eine Mine wurde
		von 32 m Wasser auf 70 m verschleppt und dort
		verloren.
		Während des Räumens bestätigte sich der erste
		Eindruck, dass es sich um eine dreireihige
		Sperre handelte. Reihenabstände 100 bis 200 m,
		Minenabstände höchstens 100 m. Das an mehreren
		Minen nachgemessene Ankertau ließ auf Tiefen-
		einstellung minus 3 m schließen. Die geräumten
		Minen blieben scharf, mehrere detonierten beim
		Abschießen. Ungefährer Kurs der Sperre war
		Nord/Süd gewesen.
17.10.39.	Quadrat 9813,Wind NW 3	Ausgelaufen. Das Restgebiet im Quadrat 9813
0800	Seegang 2-3,bedeckt,	freigesucht. S.D.G. Doppeldwarslinie mit
	gute Sicht.	6 Booten. Tiefeneinstellung 11,5 m.
1140		Arbeiten beendet. Das Quadrat 9813 und Quadrat
		9812 rechte Hälfte sind bis auf 11,5 m minenfrei.
1330	Quadrat 9879 u.9876	Begonnen mit Freisuchen im Gebiet der zweiten
	Wind NW 3-4,Seegang 3	Sperre. Grenzen:
	einzelne Wolken, gute	im Süden: 54° 38' N
	Sicht.	im Norden: 54° 45' N
		im Osten: 19° 10' O
		im Westen: 18° 54,6' O.
		Es wurde begonnen an der Westgrenze auf Kurs
		Nord und Süd.
1640		Gerät aufgenommen, Arbeit abgebrochen. Breite
		des freigesuchten Gebietes 1,2 sm von der
		Westkante.
18.10.39.		Ausgelaufen.
0600		
0735-0803		Wegen Nebel vor Hela-Kriegshafen geankert.
0900		Begonnen, die Lage der Sperre 2 zu erkunden. Das ruhige Wetter schien hierfür sehr günstig. Anläufe in Doppeldwarslinie (6 Boote) auf Nord/Süd-Kursen. Von Anlauf zu Anlauf 1 sm Zwischenraum.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1130		2 Minen geräumt, damit Sperre 2 gefunden. Übergang zum Durchstoßverfahren.
1610		Arbeit abgebrochen. Es wurden 6 Minen geräumt. Alle Minen waren SM 5 Minen mit Tiefeneinstellung von etwa 3 m. Ungefährer Sperrkurs 50°, einreihige Sperre. Minenabstand 300 m bis 400 m. Es besteht der Eindruck, dass das Ostende der Sperre erreicht ist. Lage der gefundenen Minen: 54° 44,6' N } (Lage der Fischerboje) 19° 03,1 ' O}
		An dieser Stelle Fischerboje mit Osttoppzeichen ausgelegt.
19.10.39.	Neufahrwasser	Wegen Wetterlage keine Räumarbeiten. R 20 und R 22 müssen nach Kiel entlassen werden, um mit der rollenden Werftliegezeit zu beginnen. Dem B.S.O. sind die Bedenken des Kommandos vorgebracht worden.
20.10.39.	Neufahrwasser	Durch Ausfall R 19 (Undichtigkeit in einem V.S.-Propeller) ist die Flottille zu planmäßiger Räum- und Sucharbeit nicht mehr imstande.
21.10.39.	Neufahrwasser	----------
22.10.39.	Neufahrwasser	----------
23.10.39.	Quadrat 9884,Wind SO	Ausgelaufen. R 19 ist aus der Werft zurück.
0600	s. O 3-4,Seegang 2-3, bedeckt,trübe,mäßige bis schlechte Sicht.	
0910		Von der Fischerboje aus planmässig nach Norden freigesucht. Bojenstrich von der Fischerboje eine sm nach Osten und zwei sm nach Westen auf Kurs 90°.
1130		Zwei sm südlich der Fischerboje einen parallelen Bojenstrich geworfen. Von da nach Norden freigesucht.
1650		Arbeit abgebrochen. Es wurden zwei Minen geräumt. Es besteht der Eindruck, daß die Sperre beseitigt ist.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10.39.		
0730		Ausgelaufen.
0916	Quadrat 9884, Wind NW 2-3, Seegang 1-2, bedeckt, mässige Sicht.	Von der Fischerboje aus nach Süden freigesucht, bis das Arbeitsgebiet des Vortages erreicht war.
1105		Arbeiten beendet. Sperre ist geräumt. Es wurden 8 Minen geräumt, einige sind vorher durch M-Boote auf ihren Stichfahrten beseitigt worden. Gesamteindruck: Einreihige Sperre auf Kurs etwa 50° mit Minenabstand von 300 bis 400 m und Tiefeneinstellung 3 m.
		Flottille erhält durch FT Befehl, beschleunigt in die Kieler Bucht zu gehen. Nach Neufahrwasser eingelaufen zur Ergänzung des Brennstoffs und der Scheerdrachengeräte.
1515	Wind NW 2, Seegang 1, bedeckt, gute Sicht, Wind frischt auf.	Ausgelaufen zum Marsch nach Kiel. Fahrt 15 sm.
1956		Fahrt 13 sm.
2350	Wind W z S 6-7, Seegang 5, einzelne Wolken, gute Sicht.	Fahrt 11 sm, da die Boote schwer arbeiten und ein Ausguck durch das überkommende Spritzwasser nicht möglich ist. Auf R 21 und R 23 werden die Wellenbrecher abgeschlagen.
25.10.39.	Wind W 6, Seegang 5,	Wegen Wetterlage in der Tromper Wik geankert.
1124	leicht bewölkt, gute Sicht.	(Arkona in 5°, 2,5 sm ab)
26.10.39.	Wind SW 3, Seegang 2,	Marsch in die Kieler Bucht angetreten.
0300	leicht bewölkt, gute Sicht.	
0815		Auf Gjedser Lotsenstation Süd Gerät ausgebracht. (S.D.G. 4 Boote in Doppeldwarslinie). Flottille hat folgenden Weg abzulaufen: von Lotsenstation Süd nach Quadrat 7824, von da nach Fehmarn-Belt Feuerschiff, von da zum Feuerschiff Kiel. Tiefeneinstellung des Gerätes 8 m.
1611	Bei Kiel Feuerschiff	Gerät aufgenommen. Keine Minen angetroffen. Nach Kiel eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.10.39.	Kiel. Sturm aus Ost.	Ruhe, Überholungsarbeiten.
28.10.39.	Kiel. Sturm aus Ost.	Ruhe, Überholungsarbeiten.
29.10.39.		
0900	Wind O z.N 2-3, Seegang 2-3, bedeckt, mässige Sicht,	Mit 150 m S.Gerät gesucht nach einem Unterwasserhindernis, das von einem U-Jäger auf 54° 37,8' Nord und 10° 45' Ost gemeldet war.
1500	NO 3-4, Seegang 2-3.	Abgebrochen. Von dem Punkt nach allen Richtungen eine sm planmässig auf 8,5 m Tiefe abgesucht. Nichts gefunden. Nach Kiel eingelaufen.
30.10.39.	Kiel	Vorbereitungen für Werftliegezeit.
31.10.	Kiel	Abgabe der Sperrgeräte, Munition, Waffen und des Brennstoffs. Am Nachmittag einlaufen in die Deutschen Werke und in die Kriegsmarinewerft Kiel zur Werftliegezeit. Wechsel des Flottillenchefs.

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

Marinegruppenkommando Ost Kiel, den 9.Dezember 39
B.Nr. Gkds. 1436/39 I

Geheime Kommandosache!

U.

Oberkommando der Kriegsmarine, 1.Abt.Skl.
z.Hd. von Korv.Kapt. (V) P a p e
B e r l i n

1/ vorgelegt.

Im Auftrage !
Der I.Admiralstabsoffizier

1 Skl. 2311 g. Kdos.
1 Anl.

1.) [illegible]
2.) [illegible]

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr. Gkdos. 1184 A1

+ 6 A I A III/4

Swinemünde, den 30. November 1939.

An

das Marinegruppenkommando

Gkds. Marine-Gruppenkommando OA
K i e l 4 DEZ. 1939
B.-Nr. 1436 Anl. 1

I

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16. bis 31. Oktober 1939 vorgelegt.

Verwiesen wird auf S. 1. Die Flottille machte am 16.Oktober 1939 beim Räumen die Erfahrung, daß die geräumten polnischen Minen scharf blieben.

Im Auftrage!
Der 1. Admiralstabsoffizier

PG 73157 NI D

2. Anlage zu Gruppe Ost
Tuch-Nr. Gkdos. 349/40

1. Anlage zu Fl. d. M. Ost B. Nr. g. Kdos. 41/40

Geheim!

2. Anlage zu B.S.O.
B.-Nr. Gkdos. 332 vom 31.1. 19 40.

Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille.

K 1359

Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann.

Begonnen: 1.1.1940.
Beendet: 15.1.1940.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/43157/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION
SHOULD BE MADE EITHER ON THE W/C
ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER.
QUOTING ITS REGISTERED NUMBER.

Anl. 2 zu 1.Skl 2956/40 Gkdos.

PG/73157

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY

DATE: 1 JAN -15 JAN. 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter pp.	Vorkommnisse
1.1.40. bis 10.1.40.	Kiel, Lützowbrücke	Restarbeiten der Boote nach der Werftliegezeit, Einzel- und Flottillenübungen in der Kieler Bucht.
11.1.40. 0700 Uhr	Westliche Ostsee, OSO 2, diesig, klarer Himmel, Sonnenschein, mittelsichtig.	0700 Uhr Lützowbrücke abgelegt mit "Nettelbeck" und den Booten "R 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24". Marsch nach Saßnitz durch den Fehmarnbelt. Marschfahrt 11,5 sm.
1400 Uhr		Marienleuchte passiert. S.B.Maßnahme 10 (Saßnitz) verschlossen für die Zeit von Sonnenuntergang bis 2200 Uhr bestellt. 10 sm westlich der südlichen Lotsendampfer der Gyedser-Sperre starkes Scholleneis. Marschfahrt 5 sm. Da "Nettelbeck" eine Fahrrinne bricht, können die Boote folgen. Jedoch ist vom 6.Boot ab die Rinne schon fast wieder dicht. R 20 fällt 2 sm vor der östlichen Eisgrenze für 1/2 Std. wegen Verstopfung der Kühlwasserpumpe durch Eisstücke aus. Die übrigen Boote werden durchgebracht. Vom nördlichen Lotsendampfer ab ist das Seegebiet wieder eisfrei. Dann macht "Nettelbeck" kehrt, um "R 20" aus dem Eis herauszubringen.
545 Uhr		In diesem Augenblick 1543 Uhr erhält 1.R.Fl. den Funkspruch von F.d.M.-Ost 1510 Uhr/56 1. R.Fl. nach Kiel zurückkehren, 6-stündige Bereitschaft. Unter der Voraussetzung, dass der Weg nach Saßnitz und der Hafen offen ist, ist das der Rückmarsch durch das Eisschollengebiet für die Boote schwieriger als der Weitermarsch.Ich nahme aber an, dass ich den Rückkehrbefehl bekommen habe, weil der Hafen nicht mehr eisfrei ist.Eingeholte Erkundigungen von Kiel aus am 10.1. er-

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS RECEIVED ON LOAN
73157
ON THE WORKS
SHEET OF PAPER
RED NUMBER

atum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter pp.	Vorkommnisse
		ergaben, dass Saßnitz eisfrei ist. Über die Eisverhältnisse in der Gyedser Enge konnte ich nichts erfahren.
30 Uhr		Der Rückmarsch durch die Sperrlücke und das Eisgebiet wurde ohne Unterbrechung durchgeführt. Über Dornbusch wurde S.B.-Maßnahme 10 abbestellt. S.B.-Maßnahme 17 und 18 (Kiel) für 2000 - 2200 Uhr bezw. 2400 - 0200 Uhr bestellt.
2.1.40. 115 Uhr		Kiel Lützowbrücke festgemacht. 6-stündige Bereitschaft. Vor der Sperre des Kieler Hafens wurden die Signale gem. Sperrordnung Ziffer 16 A b gegeben. Ich halte es nicht für richtig, dass die Kriegsschiffe ES abgeben. Die immer in der Nähe stehenden neutralen Dampfer können das E.S. ablesen. Es besteht die Möglichkeit, dass sie das Signal durch F.T. oder andere Nachrichtenverbindungen sehr schnell dem Feind zur Kenntnis bringen können.
2.1.40.		Kiel Lützowbrücke 6-stündige Bereitschaft.
3.1.40. 830 - 1700 Uhr	Kieler Bucht, W 3, diesig, Seegang 1-2	Einzel- und Flottillenübung, anschliessend Lützowbrücke festgemacht.
4.1.40.	Kiel-Lützowbrücke.	Ruhe.
5.1.40. 830- 1700 Uhr.	Kieler Bucht, NW 1-2, Seegang 1, diesig, später aufklarend.	0830 Uhr ausgelaufen. Flottillenübungen westliche Ostsee. 1700 Uhr Lützowbrücke festgemacht.

Stellungnahme des F.d.M.- O s t zum Kb.T.B.
der 1. R.-Fl. vom 1. - 15.I.1940.

zum 11.I.1940 1545 Uhr.

Ich habe die 1. R.-Flottille nach Kiel zurückgeschickt auf Grund der Eismeldungen und um sicherzustellen, daß meine einzige schnelle Flottille nicht in der mittleren oder östlichen Ostsee einfriert.
Kiel, den 23. Januar 1940.

Konteradmiral und Führer der Minensuchboote Ost

Durchdruck 1

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr. Gkds. 332 A 1

Swinemünde, den 14. Februar 1940.

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando Ost, Kiel

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille vom 1. - 15. 1. 40 mit Stellungnahme des F.d.M.O. vom 23.1.40 zweifach vorgelegt.

Verwiesen wird auf die zu 12.I.0115 gemeldeten Bedenken wegen des E.S.-Austausches vor der Kieler Sperre in der Nähe neutraler Schiffe.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes
gez. Meisel

Austausch gem.Ziff. 253 und 254 (Verhalten beim Passieren der M.S.S.) durchzuführen ist.

Für das Marinegruppenkommando Ost
Der Chef des Stabes

1.) 2. Hkl
2.) A (A I)
3.) Mitter 1. Hkl. an Kr

1. Hkl. i.A. I a

1.Skl 2956/40 Kdos. 2 Anl.

236

Marine-Gruppenkommando Ost

B.-Nr. Gkdos.348/4o AIV.

Kiel, den 4. März 1940.

Geheime Kommandosache!

An

das Oberkommando der Kriegsmarine,
- Seekriegsleitung -,

Berlin W. 35

vorgelegt.

Dem Bedenken wegen des E.S.-Austausches vor den eigenen Häfen bezw. Sperren wird zugestimmt. Für den Bereich des Gruppenkommandos ist angeordnet, daß beim Passieren der eigenen Sperren statt des E-S.-Austausches gem.Ziff. 160 der neuen E.S.-Vorschrift, der nur für die äußere Bewachungslinie - also etwa ausliegende Vorpostenfahrzeuge - , richtig ist, E.S. - Austausch gem.Ziff. 253 und 254 (Verhalten beim Passieren der M.S.S.) durchzuführen ist.

Für das Marinegruppenkommando Ost
Der Chef des Stabes

1.) 2. Skl
2.) A
3.) Akten 1. Skl. Ost

1. Skl. i.A.

1.Skl 2956/40 Gkdos. 2 Aut.

PG 73158 NID

1/-

Geheim! 2. Anlage zu B.S.O. B.Nr. Gkdos. 178/42 vom 14.5.1942

K 26472

1

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck" und Räumboote

" R 17 - 24"

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/73158 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORKING COPY OR ON SEPARATE SHEETS OF PAPER.

Begonnen: 1.3.1940
Beendet: 15.3.1940.
16.3 - 31.3.40

PG/73158

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA.

R-BOAT DEPOT SHIP "NETTELBECK" AND

R-BOATS "R17-24", WAR DIARY.

DATE: 1 MAR. - 31 MAR. 1940

Geheim

Kriegstagebuch "Maschine"
1.Räumbootsflottille mit den Booten "R17-24"
und des Begleitschiffs "Nettelbeck".

Zeit	Seegebiet, Wetter Seegang, Wind pp.	Besondere Vorkommnisse
März 1940	Kieler Hafen, Lützowbrücke	Flottille steht bis Ende März dem F.d.M. West zur Verfügung. Truppendienstliche Unterstellung bleibt unter F.d.M.Ost. 24 stündige Bereitschaft. Flottille ist mit Scherdrachengerät ausgerüstet.
- 10.März	Kieler Hafen, Lützowbrücke	Keine besonderen Ereignisse.
März	Kieler Hafen, Lützowbrücke	Befehl von B.S.O.: Flottille bleibt in Kiel, erhält weiteren von Kommandant Lützow. Befehl von F.d.M.Ost: Wegen Witterungsumschwung 6 stündige Bereitschaft. Telegraphischer Rückruf von Urlaubern nur soweit für Einsatzbereitschaft unbedingt erforderlich. Flottillenchef hat ab 12.3. verfügbar zu sein für etwa notwendig werdende Besprechungen. Befehl von Gruppe Ost: Sobald Eislage dies ohne Beschädigung zulässt, Verlegen 1.R.-Flottille nach Swinemünde.
12.3. - 15.März	Kieler Hafen,Lützowbrücke	Keine besonderen Ereignisse.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
y3158.

0007

Geheim

Anlage zu B. d. NR. Ob. d. M. Nr. G.Kdos/218/40

Kriegstagebuch "Maschine"
1.Räumbootsflottille mit den Booten "R17-24"
und des Begleitschiffs "Nettelbeck".

Anlage zu B. S. O. Nr. Gkdos 1731. vom 14.5.40

Zeit	Vorkommnisse
März 1940 bis März 1940	Keine besonderen Ereignisse

Gesehen: ges.

Korv. Kapt. (Ing.)
und F.d.M. Ost V.-I.

Gesehen:
Korv.-Kapt. (Ing.)
u. Dezernatsleiter

0007

Gesehen:

Freg.Kapt. (Ing.)
u. Verbandsingenieur BSO

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr. Gkdos.1730 Al

GKdos.

den 2. Juni 1940.

Marine-Gruppenkommando Ost
8. JUN. 1940
B.-Nr. 1076 Anl.

Geheime Kommandosache!

An das
Marinegruppenkommando Ost, (zweifach)
Kiel.

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. R.-Fl. vom 1. - 15. 3. 40 mit Abschnitt Maschine zweifach vorgelegt. Nichts zu bemerken.

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

Marine-Gruppenkommando Ost
B.-Nr. 1076 Gkdos.AVI

Eing. 1 Skl. 1.VI. 1940

Kiel, den 12. Juni 1940.

Geheime ~~Kommandosache!~~

U. Seekriegsleitung,

-5- vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Ost
Der Chef des Stabes i.V.

Den Kv. abziehen
0004 -5- 1. Skl. i.A. I au Ln. 18/6.

2a

Ks 2824 B

Kriegstagebuch
der 1.Räumbootsflottille mit den Booten R17-24
und dem Begleitschiff "Nettelbeck".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Flottillenchef: Kapitänleutnant Förstmann.
		angefangen: am 16.3.1940
		beendet: am 31.3.1940

0004

Im Auftrag des Amtlichen Werkstandpunkt der Kriegsmarine A. D. Kapitän zu Hamburg
Kommissionsverlag: Für Offiziere: in Kiel. Für Mannschaften: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch.

4. Anlage zu K. d. M. Chef St. Nr. G. Kdos 271

Kriegstagebuch 23 Tag

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3. 1000 Uhr	Kiel, Lützowbrücke	Ich melde mich beim 1.Asto Gruppe Ost. unterrichte ihn über den Bereitschaftszust der Boote und erhalte Befehl, alle Boote schnellstens mit Eisschutz zu versehen. Nach Rücksprache mit der K.M.W.Kiel wird auf 2/3 Länge der Boote auf beiden Bordwän ein 1 m breiter o,8 m/m starker Kupferblec streifen aufgenagelt. Ein widerstandsfähig Schutz ist aus Gewichtsgründen und, da die Boote längere Zeit höhere Geschwindigkeit fahren müssen, nicht möglich. Die sechsstü dige Bereitschaft der Boote wird nicht unt brochen. Forstmann
17.3. bis 19.3.		Keine besonderen Ereignisse. Forstmann
20.3.		Die Boote werden mit einem zweiten Schla boot ausgerüstet. Ich lasse jedem Boot 15 Handgranaten, 2 Sprengpatronen, 4 Sprengb und Leckstopfmaterial an Bord geben. Forstmann
21.3. 1500 Uhr		Ich melde mich beim Kommandanten Kreuzer "Lützow". Ich erhalte Befehl, die Flottill auf höchsten Bereitschaftszustand zu bring Gruppeneinteilung, Brennstoff-, Wasser-, u Proviantversorgung bei längeren Seetörns wird besprochen, ferner Längsseitkommen un Übernahme von Gerät. Forstmann
22.3.		Keine besonderen Ereignisse. Forstmann
23.3. 1000 bis 1030 1500 Uhr		Mit "R 24" bei Kreuzer "Lützow" Boje A 6 längsseit. Alle Boote sind mit Eisschutz versehen. Forstmann
24.3. 1000 bis 1100 Uhr		Mit "R 18" bei Kreuzer "Emden" längsseit Meldung beim Kommandanten. Gegenstand der Besprechung wie auf "Lützow" am 21.3. Forstmann
29.3. 0945 Uhr	Kieler Bucht, O 1 diesig	Flottille ausgelaufen zu Flottillenübungen.
1130 "	Strander Bucht, O 1 dichter Nebel	Wegen Wetterlage geankert Forstmann

Uhrzeit	Abgehende Stelle / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
					1. Anlage zu B. d. O. Nr. 1710 14.5.40.

ad Fr. 28246

Kriegstagebuch Abschn.Maschine

der 1.Räumbootsflottille mit den Booten "R 17-24" und dem Begleitschiff "Nettelbeck".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n

Flottillening.: Kapitänleutnant (Ing.) G r u n d m a n n

angefangen am: 12.3.1940

beendet am: 31.3.1940.

0004 1940

Kriegstagebuch Wilhelmshaven Kriegstagebuch. Gkdos./Stab. Din A 3 gefalzt Din A 4

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
12.-15.3.	Kiel, Lützowbrücke				Für alle Boote keine besonderen Ereignisse.
16.3.	"				"R 24" in die Bauwerft zum Einbau der von der Firma eingetroffenen Kühlwasserpumpe. Dauer ca. 3 Tage. "R 17-24" keine besonderen Ereignisse.
17.3.	"				"R 24" in der Bauwerft.(siehe 16.3.). "R 17-24" keine besonderen Ereignisse.
18.3.	"				"R 24" Einbau Kühlwasserpumpe beendet. Boot hat Probelauf gemacht. (i.O.b.) Befehl: Alle Boote sollen mit Eisschutz versehen werden. Durchführung D.W.K. und K.M.W.Kiel.
19.3.-23.3.	Kiel				"R 21,22,23,24" D.W.K. erhalten Eisschutz "R 17,18,19,20" K.M.W.Kiel erhalten Eisschutz. Am 23. sind alle Boote mit Eisschutz versehen. Auf 2/3 Länge der Boote ist ein 1 m breiter 0,8 m/m starker Kupferblechstreifen genagelt. Flottille am 23.3. 1[illegible] mit allen Booten fahrbereit.
24.3.	Kiel, Lützowbrücke				Für alle Boote keine besonderen Ereignisse.
25.3. 0945 Uhr	seeklar. Fahrübungen in der Kieler Bucht.				
	Zeitweise wegen Nebel geankert.				Für alle Boote keine besonderen Ereignisse.
1600 "	Lützowbrücke festgemacht.				
26.3. 800 Uhr	seeklar. Fahrübungen in der Kieler Bucht.				Um 1400 Uhr riß der Kühlraum des St.B. Zylinderblocks am 2. Zylinder von "R 21". Boot bleibt klar mit Bb.-Motor. Für alle übrigen Boote keine besonderen Ereignisse.
1755	Lützowbrücke festgemacht.				
27.3. 0800 Uhr	seeklar. Fahrübungen in der Kieler Bucht.				Mit Werftbeginn "R 21" zur Instandsetzung in die D.W.K. Riß wurde abgebohrt und durch Aufsetzen einer Kupferplatte mit Gummidichtung und Curilgedichtet. Für alle übrigen Boote keine besonderen Ereignisse.
2155	Lützowbrücke festgemacht.				

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
[illegible]ch 7.3.40					Störung "R 21" wurde mit Störungsmeldung B.Nr.G 460 gemeldet (Nr.4 Gr.A). Dauer der Reparatur 11 Std.
8.3. 500 Uhr	seeklar. Flottillenübungen in der westlichen Ostsee. Lützowbrücke festgemacht.				Für alle Boote keine besonderen Ereignisse.
240					
9.3. 000 Uhr	seeklar. Flottillenübungen in der westlichen Ostsee.				Gegen 2000 Uhr lief auf "R 18" das Nadellager oberes Pleuel aus. Boot bleibt klar mit Bb.-Motor. Reparatur nur durch Werft möglich. Für alle anderen Boote keine besonderen Ereignisse. Gegen Abend und zur Nacht starke Eisfeldbewegungen.
0.3.40 000 Uhr	Flottille liegt bei "Nettelbeck" in der Strander Bucht längsseit.				Gegen 0200 Uhr treiben Eisschollen und Felder auf die Flottille zu. Flottille geht unter Führung von "Nettelbeck" nach Kiel. "R 23" meldet, daß das Vorschiff Wasser macht. Ich stieg über und sah, daß Abt. VII und VIII bis zur Höhe der Wasserlinie voll waren. Wasser ließ sich durch eigene Lenzmittel halten. Boot ging sofort in die D.W.K. Zu beanstanden und nicht verständlich ist das Nichtbereitsein der Werft. Obwohl bereits beim Einlaufen über Friedrichsort an D.W.K. Hilfe angefordert war, mußte ich persönlich noch zur Werftfeuerwehr und diese um Lenzmittel bitten. Erst nachdem das Boot ungefähr 1 Std. am Pier unterfangen lag, kam die Feuerwehr. Sie stellte fest, daß sie nicht helfen könne, da sie nur 16 m Lenzleitung hat und diese nicht ausreich um an das Boot heranzukommen. Arsenalpumpendampfer sollten angeblich auch nicht zu erhalten sein. Es wurde von der Werft ein Pumpenboot der Kieler Feuerwehr angefordert. Es kam sehr bald, immerhin lag "R 23" bereits 2 Std. am Pier. Später wurde(1/2 bis 3/4 Std.) das Pumpenboot doch und endlich von einem Arsenalpumpenfahrzeug grösserer Leistung abgelöst. Es blieb unter stetigem Pumpen bis zum Eindocken längsseit. Da der St.B.-Propeller Ölverlust zeigte, wird dieser während der Dauer der Boots-

Kriegstagebuch 23 Tag

Uhrzeit	Abgebende / empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
					Bootsreparatur instandgesetzt. Wahrschein lich ist die Kohlestopfbuchse undicht. Störungsmeldung folgt. Dauer der Reparatu von "R 23" ca. 6 Tage. "R 21" hat Missohaden am Steven. K.B.-Meldung über "R 18,21 und 23" wurd abgegeben. "R 18" und "R 21" gingen ebenfalls in d D.W.K.
31.3.	Kiel,Lützowbrücke.				"R 21" und "R 23" liegen eingedockt in D.W.K. "R 18" zur Reparatur des Nadellage in den D.W.K. Das Nadellager ist völlig ausgelaufen. Kolbenbolzen und Kolben un- brauchbar. Ersatzteile werden eingebaut. Dauer ca. 3 Tage. Störungsmeldung folgt m G-B.Nr. 489.

Gesehen:
Korv.-Kapt. (Ing.)
a. Verbandsingenieur F.d.M.Ost

Gesehen:
Prog.Kapt.(IW) und
Verb.Ing. B.d.O.

gesehen:
Kapitänleutnant und Flo.Chef

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
I.Nr. Gkdos. 1724 Al

den 3. Juni 1940.

Geheime Kommandosache!

Eingang Marinegruppenkommando Ost
6. JUN. 1940
GKdos.

An das
Marinegruppenkommando Ost, (zweifach)
Kiel.

-4-

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. R.Fl. vom 16. - 31.3.40 mit Abschnitt Maschine zweifach vorgelegt. Nichts zu bemerken.

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

Marine-Gruppenkommando Ost
B.-Nr. 1074 g.Kdos.AVI

Kiel, den 12. Juni 1940.

Geheime ~~Kommandosache~~!

U. Seekriegsleitung,

Eing. 1 SKL 1.VI. A 3 E 7 5 4

-5- vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Ost
Der Chef des Stabes i.V.

1.) A (A I) 14/6. 19/6

2.) Kdr. 1. Kl. an Kr.

1 Skr 000 5/6
-5-

1. Kl. i.A. Ia

18/6.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13. 10 Uhr 10 "		Anker gelichtet. Lützowbrücke festgemacht.
13. m. hm. 10 Uhr		Einzelbootsweise Einzelübungen in See. Kompensieren der Boote. "R 21" zur Maschinenreparatur in die K.M.W. Kiel (D.W.K.). Kühlraum im St.B.Zylinderblock gerissen. Reparatur durch Abdichtung durchgeführt. Dauer 11 Std.
13. 10 Uhr 2155	Kieler Bucht, SW 5-6, gute Sicht.	Flottillenübungen westliche Ostsee.
13. 00 bis 10 Uhr	Kieler Bucht, W 4, vorübergehendes starkes Schneetreiben, sonst mittl. Sicht.	Flottillenübungen westliche Ostsee. "Nettelbeck" bleibt im Hafen.
13. 00 Uhr	Kieler Bucht, SW 1, mittlere bis gute Sicht.	Ausgelaufen zu Flottillenübungen westliche Ostsee. Die Eisgrenze schiebt sich langsam nach Süden und Westen. "Nettelbeck" erhält Befehl, die Eislage in der Kieler Bucht zu erkunden. Um 2000 Uhr ist das Fahrwasser von Kiel B bis Balkensperre mit großen Eisschollen bedeckt. Strander Bucht ist auf der Ostseite eisfrei. "R 18" St.B.-Motor Nadellager oberes Pleuel ausgelaufen. K.B. wurde abgegeben. Dauer der Reparatur 3 Tage. "R 23" im St.B.-Voith-Schneider Propeller Ölverlust. Undichte Stopfbuchse. Störung kann innerhalb der Reparaturzeit für die später aufgetretene Beschädigung beseitigt werden. K.B.Meldung wurde abgegeben.
00 "	N 0-1, mittl. Sicht	
00 "		
00 "	O 1-2, gute Sicht	Flottille geht bei "Nettelbeck" in der Strander Bucht, nahe bei Tonne C, längsseit.
13. 15 Uhr		Da größere Eisschollen und Eisfelder auf die Flottille in der Strander Bucht zutreiben, läuft die Flottille nach Kiel ein. Es hat keinen Zweck in See zu gehen, da auch in dieser Richtung Eisfelder zu sehen sind. Ich entschloß mich deshalb, hinter "Nettelbeck" mit den Booten in Kiellinie einzulaufen. "Nettelbeck" konnte die Eisschollen beiseiteschieben. Er lief nur 3 sm Fahrt. An einer Eisscholle, gegen die er mit 9 sm Fahrt angehen mußte, um sie wegzuschieben, wurde die Spier des Bugschutzgerätes und der Schuh beschädigt. K.B. wurde

ab

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		abgegeben. Es wird vorgeschlagen, die Reparatur erst durchzuführen, wenn "Nettelbeck" zum Motorenwechsel in die Werft geht. Es war nur der Weg vom Ankerplatz bis Tonne 7 mit Eisschollen bedeckt. Anschließend war der Weg eisfrei. "R 23", takt.Nr.5, meldete, daß in das Vorschiff Wasser eingedrungen, es aber mit den Lenzmitteln zu halten sei. Ich entließ es mit dem Flo.Ing. in die K.M.W.Kiel (D.W.K.). Wie sich dann später herausstellte, hatte eine Eisscholle unter Wasser, wo sie einen größeren Umfang hatte als an der Oberfläche, an der Bordwand einen 1 m langen Riß verursacht. Der Eisschutz hatte ca. 50 cm einen Eindruck, doch muß dann die scharfe Kante der Eisscholle hinter den Stoßkanten des Kupferblechs gehakt, es wie Papier zusammengeschoben und in das Holz eingeschnitten haben. In der Werft wurde vom Werftpersonal zunächst ein Pumpenfahrzeug ~~längsseit~~ der Kieler Feuerwehr längseit geholt, doch wurde dieses 1/2 Std. später von einem Arsenalschlepper abgelöst, der bei "R 23" längsseit liegen blieb, bis es eingedocktwurde. K.B.-Meldung wurde abgegeben. Dauer der Reparatur voraussichtlich 5 Tage. "R 21, takt.Nr.3, hatte das Stevenholz durch Zusammenstoß mit einer Scholle beschädigt, ohne daß Wasser in das Boot eindrang. K.B. wurde abgegeben, Dauer der Reparatur 3 Tage. Die übrigen 6 Boote kamen ohne Beschädigungen durch das Eis.
0400 Uhr		Lützowbrücke festgemacht. "R 23, 21, 18" zur Reparatur in die K.M.W.Kiel (D.W.K.). Da ich sechsstündige Bereitschaft habe, versucht die Werft die Boote in kürzester Zeit wieder fahrbereit herzurichten. "R 23" und "R 21" konnten noch am Nachmittag gedocktwerden. J Ich bin überrascht, daß die R-Boote dem Eis gegenüber so stark empfindlich sind. Die Boote haben nur sehr wenig Fahrt gemacht. (3 sm und gestoppt). Allerdings wird das Eis zum Teil eine Dicke bis zu einem Meter gehabt haben. Doch war es nicht zusammenhängend, sondern konnte bei-Seite geschoben werden. Es hat sich herausgestellt, daß die R-Boote, auch mit der geringsten Fahrt, nicht in Gewässer eindringen können, in denen jetzt noch Eisschollen liegen, die alle eine Stärke von 50-100 cm haben. Besonders gefährlich sind auch bei Nacht einzeln treibende Eisschollen, die auf Grund der Erfahrungen jede Berührung das Boot beschädigt. Ist mit derartigem Eis zu rechnen, so müssen die Boote langsam und sehr aufmerksam gefahren werden, um rechtzeitig ausweichen zu können, am besten aber von einem größeren Schiff durchgeleitet werden.
30.-31.3.	Kiel, Lützowbrücke	Keine besonderen Ereignisse.

PG 73159 NID

Kr 4947

flottille

5. 4. 1940.

Räumboot „R

R 21" über Aufg

T.T.G. R 20, R

„ R 21

„ der 1. Gruppe R 22 + R 23 ab

Karlsbahnsvern

Bericht Untern[illegible] Verlust des Fort. Jagd

„ Besatzung 2 Offz

Wegekarte R 13

Oberstabsingenieur

K. T. G.

PG/73159

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

R-BOATS R17-R24, WAR DIARY.

DATE: 1 APRIL - 15 APRIL 1940

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 603/40 Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. G. Kdos/426

2. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2703 vom 20.7. 1940

Geheim!

Kr 4947

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille mit den Booten

R 17 - R 24.

Flottillenchef: Kapitänleutnant
Forstmann.

begonnen: 1. April 1940
beendet: 15. April 1940.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/43159.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY REMARKS SHOULD BE MADE ON THE WORK HOLDING IT IN SECTIONS ON THE WORK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage 8 zu 1/Skl. 1439/40 Gkds.

Kdt. zu Lufw. Führ. Stab
91/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
1.4.	Kiel, Lützowbrücke	Gehe mit R 24 bei Blücher längsseit.
2.4. u. 3.4.	Kieler Bucht	Flottille steht Sperrschule zur Verfügung. Es wird das Scherdrachenräumgerät gefahren. Nachts fahre ich mit der Flottille abgeblendet und mache Fahrübungen, um die Kommandanten für die zukünftigen Aufgaben zu schulen.
4.4.		Wegen Wetterlage kann kein Schulfahren mit der Sperrschule durchgeführt werden. Flottille bleibt im Hafen.
4.4. - 5.4.		Keine besonderen Ereignisse. Ich bereite die Unternehmung "Weserübung" vor, nachdem ich die Befehle erhalten habe, und stelle alles für die Kommandanten zusammen.
6.4.		Habe Befehl, mit 2 Kommandanten nach Swinemünde zur Besprechung auf "Blücher" zu fahren.
1500		Besprechung mit Offizieren der Kriegsmarine.
2400		Besprechung mit Offizieren der Kriegsmarine und des Heeres.
7.4.	Kiel	Von Swinemünde kommend treffe ich mit PKW in Kiel ein.
1000		
1100	"	Flottille seeklar mit den Booten R 17-24.
1121	Stavanger Bucht	Längsseit Rau 7 u. Rau 8. Beide Boote sind der Flottille zugeteilt.
		Offiziere und Kommandantensitzung, Bekanntgabe der Aufgaben, wichtige Befehle.
		Jedes Boot bekommt ein Merkblatt (siehe Anlage) aus dem das Wichtigste für die Aufgaben betr. Landung zu ersehen ist.
1600	Kieler Bucht -	Seeklar, Marsch zum Großen Belt.
1815	SW 1, klar, Seegang 0-1	Kurs 61,5° (67°). Sperrbrecher 10 längsseit. Ich frage ihn, ob er keinen Befehl bekommen hat, mich durch den Großen Belt zu geleiten. Befehl war gerade eingetroffen für Sperrbrecher 10 u. 11. Ich hatte darum gebeten, um Sicherheit gegen Eisschollen zu haben. Das Gelingen der Unternehmung hing davon ab, daß R-Boote alle im Oslo-Fjord zur Stelle sind, deshalb lief ich auch so recht aus, um mit einer durchschnittlichen Marschgeschwindigkeit vom 10 Sm mit Sicherheit

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, See-gang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		rechtzeitig einzutreffen, ohne die Motoren anzustrengen. Ich teilte die Flottille in 2 Gruppen, in jedem Sperrbrecher eine Gruppe. Abstand der Sperrbrecher 1000 m. Rau 7 und 8 lose angehängt an erste Gruppe. Rau-Boote haben keine UK, Fahreigen-schaften ganz andere als die der R-Boote mit Voigth-Schneider, die auf jeder Fahrt-stufenänderung sofort anspringen. Des-halb im Verband fahren sehr schwierig, auch nie geübt.
1800	Großer Belt SSO 2 See ~~ohne~~ Gute Sicht.	Lotsenboot führt Verband durch das Warn-gebiet.
1943		Sperrwachschiff N passiert. Marsch durch den Großen Belt. Kurse gemäß Segelhand-buch gesteuert, Flottille abgeblendet,
2223		Marschfahrt 10 Sm. Halsko Reb Feuerschiff passiert.
8.4. 0030	Samsö Belt, SO 2-See 1, bedeckt, gute Sicht, sehr dunkel	Sperrbrecher 10 u. 11 machen Kehrt, da sie andere Befehle haben. Da bisher kein Eis angetroffen wurde, fahre ich ohne Vorsetzen der Rau-Boote weiter in T gelb.
0312	Schulz Grund	Marschfahrt 12 Sm, Rau-Boote lose ange-hängt. Feuerschiff passiert.
0658		Östern Flak westlich passiert.
0807	Samsö Belt SW 3 klar, teilweise bedeckt, sehr gute Sicht.	Läsö Rende Feurschiff passiert östlich.
1000	57 Grad 21,5' Nord 11 Grad 3' Ost SW 4 See 2-3 unver-ändert.	Rau 7 u. 8 ankern. Je 4 Boote machen dahinter am Heck fest. Längsseitliegen wegen Wetterlage nicht möglich. Mache nocheinmal Kommandantensitzung, um jetzt nach Durchsicht der Befehle aufgetretene Fragen zu klären. Nochmaliges Durch-sprechen der Landungsstellen, Verhalten beim Marsch, bei Feuer und bei Ausschif-fung der Soldaten. Sitzung war unbedingt erforderlich. Habe nicht gern geankert, da ich mit feindlichem U-Booten rechnen mußte, deshalb bin ich auch auf flaches Wasser unter die Küste gegangen.
1230		Flottille marschiert weiter. Marschfahrt 12 Sm. Rau 7 und Rau 8 500 m neben der Flottille Zicksackkurse. U-Bootsausguck, Wasserbomben klar.
1525	Kattegat Östlich Skagen	Norwegisches Flugzeug, von Westen kommend, hinter der Flottille passiert, dann etwa 5 Minuten auf gleichen Kurs, dann auf Land zugedreht und auf Süd-Kurs gegangen.

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, See-gang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
1605		Aus den Funksprüchen, die Standort der engl. Seestreitkräfte und U-Boote bezeichnen, nehme ich an, daß Unternehmung den Engländern bekannt ist. 3 Mal eigene Aufklärungsflugzeuge, DO 17 und DO 18 gesichtet.
1824	SW 3, See 3, gute Sicht	Ju 52 norwegischer Nationalität mit Nordkurs gesichtet.
2050-2150		Dämmerung, Kriegsflagge wird niedergeholt.
2117		Drehe vor dem Insichtkommen der Küste auf Westkurs, da ich bei völliger Dunkelheit in die Nähe der Küste kommen will.
2234		Östlich Leuchtturm Torbjörns Morsezeichen beobachtet, nicht abzulesen.
2335	SW 2, See 1-2, sehr dunkel, gute Sicht	Den 59. Breitengrad überschritten. Da im Kielwasser starkes Meeresleuchten, gehe ich auf 9 Sm Fahrt. Halte noch etwas mehr Steuerbord, da L'e Färder sehr hell scheint. Neu-Boote sind entlassen nach Quadrat 1686 Mitte, anschließend sollen sie nach Dröbak bezw. Oslo dem Verband folgen. Sie fahren besser allein, ich kann ihnen keine Befehle mehr geben, da sie keine UK haben. Komme ungesehen durch die Enge Bolärne, Rauöy.
9.4. 0016		Schiffe und Torpedoboote der Kampfgruppe V in Sicht an Backbord. Laufe mit Höchstfahrt nebenher und hänge mich nicht an, da der Verband schneller läuft und ich nicht zuviel aufdampfen will, um längsseit gehen zu können.
0025		Beschießung des Verbandes durch die Batterie Rauöy. Eine Granate schlägt 200 m an Bb. von der Flottille ins Wasser. Scheinwerfer suchen die ganze Linie ab.
0030	SSW 1, Seegang 0 schlechte Sicht	Scheinwerfer haben geblendet. Führe anschl. die Flottille zur "Emden", die vorübergekommen war.
0120		Anschließend R 18, R 19 "Blücher" längsseit zur Umschiffung Verband "Liesbeth". Bei allen Booten geht das Längsseitkommen in der stockfinsteren Nacht gut und schnell vor sich. R 20 rammte R 21 am Heck. Beide Boote blieben aber voll seefähig.
0240		Umschiffung aller Truppen durchgeführt. R 20 und R 24 (Rauöy), R 23, R 22 (Bolärne) R 21, R 17 (Horten) entlassen. R 18 und R 19 stehen hinter "Emden" und folgen. Ich rufe zu "Möve" mit Sprachrohr, ob er Nachricht hätte, daß Verhandlungen mit Norwegen günstig verlaufen sind, und ob Schießverbot inzwischen erlassen ist, da wir sonst in

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
		in der Enge Drøbak Feuer bekommen müssen.
0515		Kriegsflagge gesetzt.
0517		Während "Blücher" im Gefecht ist, hält sich R 18 und R 19 200 m hinter "Emden" auf.
		Während der Beschießung Aufschlag eines schweren Kalibers kurz vor dem Bug R 18.
		Keine Beschädigungen.
Gegen 0600		Lese Morsespruch von "Blücher" ab: An "Möve", sofort längsseit kommen. Gebe ihn weiter durch UK zur Übermittlung an "Lützow" , da keine direkte Verbindung..
0618	Oslo-Fjord SSW 1, Sicht wechselnd.	Fliegeralarm, norwegisches Flugzeug überfliegt den Verband. Versenkung eines Wachschiffes.
0645		R 18 und R 19 zur Ausschiffung Moss entlassen.
0710		Moss ohne Widerstand besetzt.
R		R 18 geht zurück zur "Emden", R 19 bleibt Moss, bis die Truppe feststen Fuß gefaßt hat.
0745		Befehl von "Emden", die gelandeten Truppen wieder abzuholen und nach Son zu bringen.
0845		Einschiffung durchgeführt, Marsch nach Son.
0950		"Emden" längsseit, anschließend "Lützow", dort Brennstoffergänzung.
1025		Von "Lützow" abgelegt. Habe gebeten, nach Bolärne und Rauöy gehen zu können um dortige Rotten unterstützen zu können. Von beiden
1123		Inseln war Widerstand gemeldet. Stelle fest, daß Bolärne keine Truppen. Werde von der Batterie beschossen. Drehe ab.
1400		Rauöy Landung durchgeführt, R 20 und R 23 lägen klar und warteten auf Entlassung. Batterien waren gerade in deutscher Hand. Stelle Verbindung mit Hauptmann Meng her und setze befehlsgemäß über Lage auf. Komme der Bitte des Truppenführers nach und nehme Gefangene mit; er will sie, insbesondere 30
1620		Offiziere noch vor der Nacht los sein. Ca 150 Gefangene werden nach Horten gebracht, wo sie beurlaubt werden. In Horten erhalte ich Meldung von Kommandant R 17. Wir sind alle besonders erstaunt darüber, daß nur 2 Mann gefallen sind. Von dem Boot ist nicht mehr viel zu sehen. Ich gebe Anweisung, daß brauchbare Material zu bergen. Später können unter Umständen die Propeller geborgen werden. Kommandant hatte sich tatkräftigt gleich nach einem neuen norwegischen Fahrzeug umgesehen. Ich gab ihm Befehl, möglichst bald ein für unsere Aufgaben geeignetes Fahrzeug in Dienst zu stellen.

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
1758		Erhalte Befehl.vom Lützow, den Stationschef Horten, Admiral Schmidt-Johannsen an Bord "Lützow" zu bringen. R 19 - R 22 zur Verfügung "Lützow".
1846		Stationschef an Bord R 18.
1856		Längsseit "Lützow".
1930		Erhalte Befehl, Admiral nach Horten zurückzubringen und dort weitere Befehle abzuwarten.
		An Festmacheboje Horten Hafen festgemacht, R 24 und R 22 längsseit.
10.4. 0515	Horten	Fla-Bereitschaft.
0900		Erhalte F.T. 0201 von "Lützow" mit der Zeiteinteilung. Schluß ist nicht ganz klar. Ich entnehme daraus, daß R-Flottille Sicherung bei Horten übernehmen soll.
0922		Stelle deshalb Standlinie auf. F.T. wird neu angefordert. Sehe dann, daß ich hinter Verband folgen soll.
1030		Gehe auf 15 Sm, um schnell an den Verband heranzukommen.
1132 - 1218		Fischen Gefallener aus dem Wasser an der Untergangstelle "Blücher". Da noch sehr viele an der Küste liegen, lege ich die Gefallenen in eine Jolle, die ich fest lege. Ich nehme an, daß ich Nachmittags hinfahren muß, um die Küste abzusuchen.
1320		"Lützow" längsseit Oslo-Hafen. Heck R 21 wird gedichtet, übrige Boote übernehmen Brennstoffe, Wasser und Proviant.
1530		Marsch nach Askholmen. Ich habe Befehl, ungefähre Lage des Wracks "Blücher" festzustellen. Fahre 150 M Minensuchgerät, Leine steurt ca. 17 m. Ann der Ausschlippstelle wird Fischereiboje mit Ost-Stoppzeichen geworfen.
		Anschließend werden die umliegenden Küsten abgesucht, Geärte und Gefallene geborgen. Ich warte, bis ca. 250 Überlebende "Blücher" aus dem Innern die Küste erreicht haben und schiffe sie auf 4 Booten ein.

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
11.4. 0113	Oslo Hafen	Oslo! Überlebende, Tote und Geärte werden abgegeben. Pipervik Hafen festgemacht.
0900		Meldung beim Kommandanten Emden. Ich erhalte Befehl, Truppen zu überführen. Rau 7 wieder flott zu machen und norw. Bewachungsfahrzeuge sicherzustellen. Ich soll mich um 1100 Uhr beim Admiral Norwegen melden, kann deshalb nicht mit. R 20, R 19 u. R 24 erhalten Befehl, die Aufgabe durchzuführen. 1. Schlepper besetzen mit Prisenkommando Emden und zu Rau 7 fahren (R24). 2. Stab M.A.A. und 2 Prisenkommando Emden dort abholen, Stab M.A.A. nach Horten bringen. 3. Einschiffung M.A.A. kompanie in Son und Überführung nach Raunöy (R 20 und R 19) 4. Auf dem Marsche nach Raunöy [redacted] sicherstellen, daß alle norw. Kriegsfahrzeuge nicht fahrbereit sind und weiße Flagge führen. 5. Nach Ausschiffung Truppen Boote ansetzen. durch R 20 zur Sicherstellung der Bewacher. am Eingang Oslo-Fjord. Berichte der Kommandanten sind in der Anlage beigefügt.
11.4. 1300		M. beim Admiral Norwegen. s.-R.-Flottille wird Kommandant Kreuzer "Emden" unterstellt. Erhalte Befehl zu erkunden, welche norw. Fahrzeuge im Fjord vorhanden und für Bewachungszwecke brauchbar sind. Mit dem 2. Boot, das noch zur Verfügung steht (R 18) fährt der Hafenkommandant die Battierstellung ab, mit dem 3. Boot (R 22) unternimmt der A.O. Emden dasselbe auf der Westseite. Ich selbst schiffe mich auf R 21 ein. Nach Meldung vim Kommandant Emden kann ich auslaufen.
1600	Oslo Fjord WSW 1 gute Sich, Seegang 0	Marsch nach Drøbak von dort einzel bootsweise gem. Befehl. Ich gehe mit R 21 nach Horten über das Ergebnis Meldung an Kommandant Emden abgegeben. Die Aufgabe ist so umfangreich, daß ich bis Dunkelheit nicht fertig werde, gehe auf den vorher festgelegten Sammelpunkt der Flottille und bleibe über Nacht in Horten. Hafenkommandant wird auf Raunöy erst 2200 Uhr fertig, so daß der Kommandant bei Dunkelheit ohne

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
2300		ohne Feuer nicht mehr Ausläuft wie ich es befohlen hatte. Horten haben festgemacht anschl. telefonisch Meldung an Chef des Stabes Admiral Norwegens.
12.4. 0600		R 20 steht Hafenkommandant zur Verfügung und geht nach Rauöy. R 21 da zur Zeit nicht gebraucht nach Oslo entlassen längsseit Emden zur Reparatur F.-T.-Anlage. A.O. Emden fährt mit, ebenso F.T.-Ing. zur Reparatur R 23.
0800		Erhalte 0600 F.-T., daß Dampfer Onia bei Larwick im Sinken ist und Hilfe braucht. siehe bei Bolärne Truppen für Larwick lasse ich von Horten durch R 19 und R 24 abholen, gehe selbst mit R 18 und R 22 nach Larwick-Fjord, am Eingang treffe ich 3 Boote der 7. V.-Posten-Fl. Flottillenchef unterrichtet mich, daß der Dampfer vor einer Stunde gekentert ist, die R.-Boote hätten sehr viel früher hier sein können, wenn der Funkspruch hätte schneller durchgegeben werden könne. Die Küstenkurzwelle ist zusehr überlastet, das geringe R.-Bootspersonal nicht in der Lage den Betrieb zu pberwältigen.
1026- 1500		Larwick ist noch nicht besetzt, ich warte auf die beiden Boote die die Truppen aus Horten bringen sollen. Erfahre durch F.-T. von R 24, daß Horten keine Truppen abgegeben kann. Gehe selbst mit R 18 und R 22 nach Rauöy und erhalte dort 4 Infanteriegruppen nach Larwick.
1910		Larwick Truppen ausgeschifft, lasse R 22 dort um den Truppen Rückhalt und F.-T.-Station zur Verfügung zu stellen. R 18 setzt eigenes Prisenkommando auf Norweg. Turpedoboot Hvas. Besatzung wird beurlaubt und Boot nach Horten geschleppt.
13.4. 0135		Horten festgemacht. Telefonische Meldung an Admiral Norwegen. Erhalte Befehl, Drache am Ausgang des Oslo-Fjords aufzunehmen.
0330		Horten ausgelaufen, bei Bolärne stoßen restliche Boote, die bei Nacht ohne Feuer aus Oslo ausgelaufen waren, zu der Flottille, so daß R 18, 19 20, 21, 22 u. 24 zur Stelle sind. R 23 liegt zur Reparatur des Kolbens in Oslo.

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
0527		Dracje und T 151 aufgenommen, Flottille bildet U.-Bootssicherung.
0945		Oslo längsseit Emden festgemacht.
1100		Sitzung beim Admiral Norwegen
1800		Ausgelaufen Flot. besetzt Station zur U.-Bootsüberwachung.
14.4. 0800		R 18 und R 19 entlassen nach Kiel zur Reparatur der Maschinen, ich schiffe mich auf R 22 ein.
0930		U.-Bootssicherung am Geleitzug, Nordlich Bastöy kehrt gemacht und auf Außenstation.
		Erhalte Befehl nach Tönsberg zu gehen um dort ein U.-Boot und Torpedoboot der norw. Marine abzuholen und nach Horten zu bringen.
		Habe Drache und T 157 zur Verfügung, die Hauptausgänge überwachen. Ich schicke R 22 und R 23 nördlich R 20 und R 21 südlich Nötterøy herum. Bei Melsovik werden Minenleger Laugen und Tylommen mit 2 kleineren Fahrzeugen festgestellt, Geschütze und Maschinen werden unbrauchbar gemacht. Teile ich Horte abgegeben, Besatzung wird nach Tönsberg gebracht und auf Bewachungsfahrzeug Siestre eingeschifft. Minenleger hatten Befehl, beim dortigen Minendepot Minen zu übernehmen und am 9.4. vormittags zu werfen, es werden dort Karten gefunden, anscheinen Sperrpläne, die an Kommandant Emden abgegeben werden. U.-Boot A2 wird bei Drach längsseit gebracht, der es nach Horten schleppt. Norweg. Torpedoboot Falk macht Dampf auf, erhält 2 Mann Prisenkommando von Drache und fährt mit eigener Kraft nach Horten, genau wie der Bewacher Siestre T 151 sichert den Verband. Ich gebe in Tönsberg dem N.O. Emden Meldung an Emden mit,
1700		anschließend gehen die 4 R.-Boote wieder auf Außenstation. R 24 bleibt Dröbak. Im Laufe der Nacht 2 Geleitzüge, unterrichte die Führer, daß sie bei Nacht über Dröbak Enge nicht passieren können und rate nördl. Horten auf und ab zu stehen.
15.4. 0600		Geleitzug mit 11. Minensuch-Flott. und Dampfer Uhlandshörn aufgenommen und bis Oslo geleitet, durch R 22. Verband hatte keine Seekarte. Mir schien es richtig, daß der vollgeladene Dampfer mögl. schnell Oslo einläuft. Ich schicke 3

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
		3 Boote auf Außenstation Dröbak bis Rückkehr R 22 nicht besetzt. Ich melde mich auf Emden und schlage vor, daß Lotsenstation Dröbak sofort eingerichtet werden muß. Ich melde, daß die Flottille einige Tage Ruhe braucht, da sie seit dem Verlassen von Kiel immer eingesetzt war, Personal und Material der R.-Boote sind für derartigen Beanspruchungen nicht gewachsen. Vorschlage bis zur Indienststellung der norw. Fahrzeuge die hier befindlichen Fischdampfer und M.-Boote einzusetzen. Der anstrengende Bewachungsdienst kann nur von Fahrzeugen durchgeführt werden, die genügend Personal an Bord haben, das sich laufend ablösen kann. Es kommt noch dazu, daß die R.-Boote keinerlei Mittel haben, U.-Boote festzustellen, sie können nur verhindern, daß nachts ein U.-Boot aufgetaucht in Sichtweite passiert. Es muß deshalb darauf gedrungen werden, daß Fahrzeuge mit S.-Gerät oder K.D.-B.-Gerät in die Sicherung eingestellt werden. Man macht sich Illusionen, wenn mann glaubt, daß durch das Vorhandensein von R.-Booten die Fahr des Eindringens von U.-Booten herabgemindert wird. Es ist dringend erforderlich, daß die 1. R.-Flottille einige Tage Ruhe im Hafen bekommt, damit die Besatzungen sich erholen können und Maschinenüberholungen durchgeführt werden. Diese Forderung muß umsomeher erfüllt werden, da, wie mir bekannt, ist, in nächster Zeit die Flottille zu Räumarbeiten angesetzt wird. Kommandant R 21 meldet mir, daß auf Haaoy (Tönsberg Fjord) Batterien liegen, 2- 15cm-Geschütze und mehrere kleinere. R 23 nach Frederikstad entlassen zur Sicherstellung eines Torp.-Bootes. Boot lag vor Anker auf Strom. Neuhan, Geschütze sollen noch in Horten eingebaut werden. Mit dem Hafenkapitän und Werftdirektor durch Vermittlung des Standortältesten der deutschen Armee verhandelt. Schlepper wird zugesagt. Ausgebaute Maschinenteile sollen wieder an Bord gebracht werden. Lotsenkommandeur, Pol.Meister und Werftdirektor haben ehrenwörtliche Zusicherung gegeben, daß das Boot richtig nach Horten kommt. Auf Anraten des Battaillonskommandeurs kein militärisches Kommando angefordert.
1500		Aus Oslo ausgelaufen auf Außenstation. Dort stehen R 24 und R 20 Dröbak. R 11.

Fricke.

22 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2709 vom 20.7.19 40
Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 103/40

Geheim!

Horten, den 9.April 1940.

Nr 4947

B e r i c h t

über den Verlust des Räumbootes "R 17".

Nachdem ich das Landungskorps (etwa 100 Mann mit Gepäck), Maschinengewehren und einer fahrbaren F.T.-Station) von Kreuzer "Emden" übernommen hatte, fuhr ich angehängt an die Torpedoboote Kondor und Albatros. Die beiden Torpedoboote, R 21 und R 17 wurden am 9.4. 1940 gegen 0300 Uhr zu Durchführung der H o r t e n - Aufgabe vom Verbande entlassen. Die Führung dieser Gruppe hatte der Kommandant Kondor. Gegen 0520 Uhr erhielten R 21 und R 17 folgenden Befehl: R -Boote einlaufen, Führung R 21, Torpedoboote übernehmen Feuerschutz Von R 21 bekam ich den Befehl: "Führung übernehmen, da R 21 in der Manövrierfähigkeit behindert ist."

Ich lief von Norden in Horten ein. An der Steuerbordseite wurden Erkennungssignale gegeben, die ich nicht beantwortete. In der Einfahrt wurde R 17 von dem Küstenwachschiff "Raumar" mit einem Scheinwerfer angeleuchtet. Ich lief trotzdem Ein und steuerte eine Brücke am Westufer des Hafens an. Im Hafenbecken lag der Minenleger "Olaf Tryggvarson", der R 17 anleuchtete. Ich hielt den Kurs durch. Auf der beabsichtigten Landungsbrücke standen 2 schwere Maschinengewehre mit Bedienung. Da die Gewehre nicht auf uns gerichtet wurden, legte ich an und landete die Truppen. Als die ersten Soldaten Land betreten hatten, wurde die Kriegsflagge gesetzt, gleichzeitig wurde vom Minenleger ein Warnungsschuss abgegeben. Durch U.K. meldete ich an Kondor: " Ich werde beschossen und benötige Unterstützung." Von Albatros kam die Antwort: "Ich komme". Auf diese Zusicherung hin führte ich die Landung der Truppen weiter durch. Als der größte Teil der Truppen gelandet war,,eröffnete der Minenleger "Olaf Tryggvarson" das Feuer. Der erste Schuß traf das Boot in Höhe des K-Raumes. Die restlichen Truppen wurden an Land gesetzt und die Meldung abgegeben: "Truppen gelandet".

Ich legte sofort ab. Das Boot hatte Fahrt aufgenommen; da erhielt es einen Treffer in den Maschinenraum. Beide Maschinen standen sofort. Aus dem Raume schlugen Flammen. Es waren scheinbar die Betriebsöl- und Brennstofftanks mit beschädigt. 2 Heizer (Heizergefr. G ö t z und Hzr.Gefr. M a r k m a n n) waren tödlich getroffen. 2 Unteroffiziere und der leitende Maschinist konnten durch das Maschinenluk das Oberdeck erreichen. Der Mtr.Gefr. B i n n e r wurde durch zerschossene Bojenstangen schwer verletzt, er befindet sich z.Zt. in einem hiesigen Lazarett. Ölspritzer setzten das gesamte Vorschiff in Brand. Eine Rettung des Bootes war nicht mehr möglich. Die Besatzung erreichte schwimmend das Land und schloss sich dem Landungskorps an. Dieses erzwang 2-3 Stunden später die Übergabe von Horten.

gez. Gedenan, Stbs.Ob.Strm.u.Kmdt.

Bemerkungen des Flottillenchefs:

Das Verhalten des Kommandanten und der Besatzung verdient höchstes Lob. Das Landungskorps, das auf R 17 eingeschifft war und die Besatzung von R 17 haben die Übergabe Hortens erzwungen.

gez. Poretzmann, Kaptlt.

Anlage 4 zu 1/Skl. 1434/40 Gkdos. 91/40

Geheim!

24. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 4703 vom 20.7.(9)40

K.4947

Anlage zu Gruppe Nord
B.-Nr. Gkdos. 603/40

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.
	Vorkommnis.
11.IV.40. 1130	**Bericht von R20 über Aufgabe am 11.4.40.** R20 und R19 in Oslo abgelegt. Marsch nach Son.
	In Filvat lag norwegisches U.-Boot "B 4" R 19 detachiert zur Untersuchung und Unbrauchbarmachung von Waffen und Maschinen. Besatzung hatte das Boot schon verlassen. Waffen waren bereits unbrauchbar. Brennstoffpumpe wurde zerstört. Meldung nach Durchführung auf Welle Kz durch R 19.
1425	R 20 in Son festgemacht. 20 Minuten später R 19. Anbordnahme von 1.Komp. M.A.A. Überführung nach Bolärne. Munition, MG's und 2 leichte Geschütze auf Dampfer "Ornick" vorausgeschickt. Prisenoffizier Ob.Fähnr. z.S. Stricker.
1725	Zwischen Bolärne Nord und Süd festgemacht. Ausschiffung der M.A.A.-Kompanie.
1740	Abgelegt. Schlepper "Ramse" aus Oslo mit deutschem Prisenkommando (von Emden), da im Süden von Bolärne das Aufgelaufene Walboot "Rau 7" suchte, nach Horten entlassen, da "Rau 7" bereits Morgens freigekommen und nach Horten gegangen war. Treibende Minen wurden nicht gesichtet. Ebenso im Süden der Insel keine norwegischen Bewachungsfahrzeuge. Deutsche Bewachungsfahrzeuge waren ebenfalls nicht vorhanden. Vor Südspitze Rauöy war deutsches Vorpostenboot, aus U.-Bootssicherung des Dampfergeleits mit geretteten Soldaten und 8 Toten an Bord, aufgelaufen. R 20 längsseits festgemacht zur Unterstützung. Abschleppen blieb ohne Erfolg. Schlepper "Ramse" zurückgerufen.(1950 Uhr freigekommen).
1915	An der Pier an der Ostseite von Rauöy festgemacht um festzustellen, ob M.A.A.-Truppen zur Besetzung der Batterien benötigt werden. Auf Rauöy ist eine Kompanie Infanterie und die Besatzung "Albatros" eingesetzt. M.A.A. wird nicht mehr benötigt.
1930	Im Osten von Rauöy längsseit von R 18 festgemacht. Meldung beim Hafenkapitän von Oslo, Korv.Kapt. Förster.

1947

Anlage 5 zu 1/Skl. 19379/40 Gkdos.

91/40

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, See-gang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
2. 1947.		Marsch um die Südspitze Rauöy über Bolärne zum Sammelplatz der Flottille östlich Horten.
		F.d.R. gez. Jaeger gez.Förster Lt.z.S. u. Kmdt.R 20. Kapt.
		Bericht von R 19 über Aufgabe am 11.4.40.
11.4.40. 1130		Marschfahrt von Oslo nach Son. Bei Filvet wurde das norwegische U.-Boot "B 4" an der Pier liegend gesichtet. Die Kriegsflagge von Norwegen wehte. Ob.Fähnr. z.S. Stricker setzte mit dem Schlauchboot über und fand das Boot von seiner Besatzung verlassen vor. Das Geschütz war unklar. Unter Anleitung des Ob.Masch. Peterseins wurde die Brennstoffdruckleitung bei der Motoren unbrauchbar gemacht. Es befanden sich keine Torpedos und Munition mehr an Bord. An Schriftstücken wurde nur ein Maschinen-Tagebuch über die E-Anlagen vorgefunden. Die weiße Flagge wurde gesetzt.
1445		In Son wurde das Landungskorps der III.M.A.A. übernommen und auf Bolärne abgesetzt. Der Ausgang des Oslo-Fjords wurde nach Bewachungsfahrzeugen abgesucht und nichts festgestellt. An der Südwestspitze von Rauöy ist ein Raudampfer aufgelaufen, ein Schlepper von Oslo wurde von R 20 dorthin beordert. R 19 bekam Befehl nach Bolärne zu gehen. R 24 meldete, daß für die Boote in Horten Brennstoff und Proviant bereitstände. Da ich in Bolärne nicht mehr gebraucht wurde, lief ich aus nach Horten. Östlich von Horten traf ich mit der Flottille zusammen und lief im Verband mit ein.
		gez. Welz Ob.Strm. u. Kmdt. R 19.
		F.d.R. gez. Förster, Kapt.u.Fl.Chef.
		Bericht von R 24 über Aufgabe am 11.4.40.
11.4.40 1130		Im Oslo abgelegt.
1140		Bei "Emden" längsseits und 2 Prisenkommandos abgeholt.
1150		Im Hafen von Oslo Schlepper "Ramsö" angehalten Prisen-

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein, usw.	V o r k o m m n i s s e :
		Prisenkommando an Bord gegeben mit dem Befehl nach Bolärne zu gehen, dort "Rau 7" abzuschleppen und 300 Gefangene an Bord zu nehmen.
1420		In Horten festgemacht und dort Gepäck und Leute der M.A.A. abgesetzt.
1632		Horten abgelegt. 8 Norweger nach Bolärne gebracht.
1900		Bolärne abgelegt, nach Rauöy gegangen, um Schlepper "Ramsö" nach Horten zu geleiten.

Stbs.Ob.Strm.u.Kmdt. R 24.

Gesehen:

Kaptlt.u.Flottillen-Chef.

Geheim!

15. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2703 vom 20. 7. 40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 603/40

Nr. 4947

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

Kriegstagebuch R.20, R.24.

vom 9.April 1940.

0135	SW 1, Seeg.1, O 1017, + 2° diesig	R.20 und R.24 bei Emden an Stb. längsseits festgemacht, zur Übernahme des Landungskorps. R.20 : 1 Hptm. u. 44 U.Offz.u.Mannschaften von 1/307 R.24 : 1 Ltn. u. .... U.Offz.u.Mannschaften von 1/307.
0155	Sw 1, Seeg.0, o 1017, + 1,5° starker Nebel, schlechte Sicht	Abgelegt. R.20 u. R.24 e.p. Laufen mit langsamer Fahrt (1 Masch. gestoppt, Unterwasserauspuff) in Richtung Nordspitze Rauöy. Bis 0430 vor Insel auf-und abgestanden. Das Ansteuern der Nordspitze machte Schwierigkeiten, da: 1. Feuer gelöscht 2. schlechte Sicht durch Nebel 3. Schiffsort Em ungenau 4. starker unbekannter Strom 5. unübersichtliches Schärenfahrwasser.
0635		Hauptmann u. 2 U.Offz.d. Landungskorps in Engelsviken mit Schlauchboot für 10 Min. an Land gebracht, um Schiffsort festzustellen.
0730	Leichter Nebel	Landungstruppen im Osten Rauöy mit Schlauchbooten an Land gebracht. Vorgesehener Landungsplatz im Wirkungsbereich starker Batterie. Landung unmöglich. Ausweichen nach Norden, in den Rücken der Batterie. Geschütze werden auf Boote gerichtet. R.20 findet gute Deckung gegen fdl. Sicht und Beschuß hinter einem Hügel, nachdem der Steven leicht auf Strand aufgesetzt worden ist. R.24 durch Funkspruch weiter nach Norden geschickt. Bei der Ausbootung treten keine Schwierigkeiten auf. 2 Schlauchboote, aneinandergekoppelt, werden im Pendelverkehr von Bord an Land und wieder zurückgezogen. Gepäck d.Truppen bleibt an Bord. R.20 erhält während der Ausbootung Geschütz- u.Gewehrfeuer. Granaten schlagen entweder im Hügel oder kurz hinter dem Boot ein. Antenne und Stag durchschlagen. Vereinzelt fallen Granatsplitter und Steine wirkungslos an Deck. Flankenfeuer mit Gewehr wird durch M.G. erwidert. Eine Gewehrkugel schlägt in den Maschi-

nenraum

Anlage 6 zu 1/Skl. 1434/40 Gkdos.

01/45

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
0800		nenraum ein. R.24 erhielt während des Ausbootens Gewehrfeuer u. wechselte den Landungsplatz. Brachte Soldaten an der Nordspitze über eine Leiter von der Back an Land. Landung beendet. R.20 zieht sich unter Nebelverwendung nach Norden zurück. Starker Artilleriebeschuß, vermutlich 10,5 cm. Keine Treffer.
0820	NNO 1, Seeg. 0, C 6 , 1020 + 2,5	R.20 ankert mit R 24 im Norden von Rauöy. F.T.-Landungswelle geschaltet als F.W.H. für Landungstruppen. Boote hatten keine Kenntnis von der Lage auf der Insel, da Meldungen mit Heeresschlüssel verschlüsselt waren.
1345	NNO 1, Seeg.0-1 C 9 , 1020 + 8°	Fahrt zum Ausschiffungsort auf Grund F.T.-Spruch.Flottillenchef steigt dazu von R 18 auf R 20 über. Insel ist in deutscher Hand. Besatzung hat übergeben.
1530		R. 20 und R 24 übernehmen norweg. Soldaten und Offiziere zur Überführung nach Horten.
1700		Norweger in Horten von Bord gegeben. Anschließend zur Flottille gestoßen.
		Störungen: Bei R 24 stieg das Wasser in den Propellern und trat aus dem Entlüftungsrohr heraus. Bei beiden Propellern mußte Ölwechsel vorgenommen werden. Grund: Überlastung des Achterschiffes.

Jaeger
Lt.z.S. u. Kdt. R 20.

Bemerkungen des Flottillenchefs:

Die sehr schwierige Aufgabe, an der unbekannten Küste einen günstigen Landungsplatz zu finden, wurde von dem Kommandanten R 20 sehr gut gelöst. Die Ausbootung mußte im Wirkungsbereich der fdl. Batterien erfolgen. R 24, das auf Befehl des Rottenführers an einem anderen Platz sein Landungstrupp absetzte, war ebenfalls dem fdl. Feuer ausgesetzt. Auch der Kommandant von R 24 hat sein Boot sehr gut geführt und seine Aufgabe gut durchgeführt.

gez. Forstmann, Kaptlt.

16. Anlage zu B. S. O.
B. Nr. Gkdos. 2709 vom 20. 7. 1940

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 603/40

Kr 4947

Kriegstagebuch

des

Räumbootes R 21.

Kommandant: Lt. z. S. v. Pommer Esche

Angefangen: 9. 4. 40 0210 Uhr
Beendet: 10. 4. 40 1230 "

Anlage 2 zu 1/Skl. I 349/40 g. Kdos.

21/40

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit d. Luft usw.	V o r k o m m n i s s e
9.4.	Oslofjord 59° 15' Nord, 10° 36' Ost	
0210	Wind 1, See 2, leicht bedeckt.	Bei Emden längsseit. Landungskorps übernommen Kurs vorher durch R 20 achtern gerammt. Abtlg I macht wasser. Boot bleibt klar.
0235		Bei Emden abgelegt. Im Oslofjord weiter nordwärts.
0430	Wind 1, See 0, leicht diesig, Morgendämmerung.	Die Hortengruppe, Kondor, Albatros, R 17, R 21 entlassen. Während des Auf- und Abstehens vor Horten hängen sich zwei kleinere Fahrzeuge, anscheinend Zoll- oder Wachfahrzeuge an.
0530		R 17 und R 21 werden von Kondor nach Horten entlassen. R 17 übernimmt Führung, da mit beschädigtem Heck von R 21 schlecht zu manövrieren. Im Hafen liegen neben mehreren Kriegsfahrzeugen, die sich an Land schwach ausnehmen lassen, zwei Boote unter Dampf. R 17 u. R 21 werden bald nach Passieren von Vealos angeleuchtet. Im Hafen hängt sich R 21 ab, um durch den Hafen, die Insel Mellemöy an Bb. die Truppen hinter einer kleinen Landzunge zu landen um die 15 cm - Batterie von achtern angreifen zu können. Da R 21 von einem Wachfahrzeug verfolgt wird, laufen beide Maschinen 2 mal äusserste Kraft. Nach mehrmaligem Loten wird das Boot mit dem Bug auf 1 m Wassertiefe aufgesetzt. Grund ist sandig, schlickig. Propeller auf 2 m Wasser.
0620	Wind 1, bedeckt, diesig.	Beginn der Ausschiffung. Die Soldaten steigen über den Bug in Gummiboote und müssen an einem Steg ca 10 m vom Bug entfernt an Land steigen. Kurz nach Beginn der Ausschiffung wird von einem Wachfahrzeug, dasselbe, das die Verfolgung aufnahm, mit 5 cm SK und SMG geschossen. Überall im Boot leichte Treffer; Tagestrinkwasserbehälter leck; FT unklar, beide Schleuchboote undicht und Geschirr zerschossen. Das Feuer wird von R 21

Datum und Uhrzeit	Angabe d. Ortes, Wind, Wetter, See-gang, Beleuchtung Sichtigkeit der Luft Mondschein usw.	Vorkommnisse
		mit 2 MG 6/30 erwidert. Sehr gutte Treffer werden auf der Brücke beobachtet. Das feindliche Fahrzeug zieht sich zurück und verschwindet hinter der Landzunge. Ausschiffung kann ungestört beendet werden. Ein Masch. Mt. Diete, der allein das achtere M.G. bediente, da alle ausgebildeten Soldaten bei der Ausschiffung beschäftigt, erzielt gute Treffer auf der Brücke des Wachfahrzeuges.
0715		R 21 entlassen. Das Ausschiffen ist beendet. Beim Auslaufen Feuer von zwei feindl. Fahrzeugen. Cal. ungef. 5 cm - 7,5 cm. Ein Treffer auf R 21 quer durchs Vorschiff, einer durch Maschinenoberlicht. Feuer wird von R 21 erwidert. Zwischen Mellemöy und Lövöy ausgelaufen.
0730	Wind 1, See 1 bedeckt, diesig	An Kondor, der zwischen Lövöy und Ostöy stand angehängt.
0830 bis 1345	Wind 2, See 2 bedeckt mittlere Sicht	Während dieser Zeit zur Verfügung Lützow. Motorräder mit Zubehör in Porsgrund abgeliefert. Auf 2 norwegischen Fischdampfern FT zerstört, Brennstoff ergänzt, Schäden ausgebessert.
1345 bis 1600	Wind 2, See 2 1/2 bedeckt, gute Sicht	Ein Landungskorps von Albatros zum Torpedoschießstand Travik gebracht, kein Widerstand. 2 Torpedorohre und einen E - Diesel vom Landungskorps gesprengt. Bei Lützow längsseit bezw. zur Verfügung.
1600 bis 1700		
1700 bis 2130	Wind 1, See 0 - 1 1/2 bedeckt, Sonne gute Sicht.	Landungskorps von Möve und Albatros nach Dröbak gebracht. In Dröbak soll das Fort genommen werden. Übergabe kampflos, ca 250 Gefangene, viele Offiziere darunter. Von 2000 bis 2100 Uhr zur Verfügung Möve. Durch Parlamentärflagge wird Kaholm veranlasst, Parlamentär zu schicken. Ergibt sich kampflos.
2130 bis 2235	Wind 1, See 0 3/4 bedeckt, Abend-dämmerung	Bei Lützow längsseit. Für die Nacht nach Dröbak entlassen.

Datum u. Uhrzeit	Ang.d.Ortes, Wind, Wetter, Segang, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e
2225	Wind 1 , See 0 , klarer Sternenhimmel.	An einem Anleger in Drøbak festgemacht. Neben R 21 liegen R 20 und R 19, später noch R 23.
10 4. 0820	Wind 1, See 1 1/2 bedeckt, Sonne	XXXXXI Seeklar, in Drøbak abgelegt.
0820 bis 1115 1115 bis 1230		Masch. nach Oslo. Von 0935 bis 1020 R 21 und R 23 mit 150 MS Gerät vor Lützow, Emden und Möve gelaufen. Einlaufen Oslo; 1230 bei Lützow fest.

Bemerkungen des Flottillenchefs:

Das Landen der Truppen wurde von den Kommandanten mit besonderem Schneid unter schwerem Feuer durchgeführt. Das sofort einsetzende gut gezielte Abwehrfeuer zeugt von hoher Gefechtsbereitschaft und hatte vollen Erfolg. Nur dadurch warvdie Rettung und Wiederauslaufen des Bootes möglich

Geheim! 17 Anlage zu B. S. 6 2703 20.7.40

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

Ok 4947
Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 603/40

Kriegstagebuch der 1. Gruppe R 23 u. R 22.

Rottenführer: Kommandant R 23, Stabsobersteuermann Bixecker
Kommandant R 22, Stabsobersteuermann Scheuer

9.IV.40.		
01/25 - 01/50	Oslo - Fjord	Bei "Emden" längseit zur Übernahme von Landungstruppen.
01/50		Von "Emden" abgelegt.
03/00		Zwei anscheinend norwegische Wachschiffe versuchen sich an die Rotte anzuhängen. Sie verlieren durch entsprechende Manöver die Fühlung.
05/25-	Vallö NW2, Seegang 1 f 1018 +3.5°	Truppenlandung in Vallö. Dichter Bodennebel lässt die Küste nicht erkennen, so dass ein Einsteuern Kongshavnsundet auf Bolärne nicht möglich ist. Nachdem der Hauptmann, zwei Zugf. u. ein Spähtrupp gelandet waren(Gummiboote), taucht U.-Boot auf. Nationalität war nicht sofort festzustellen. R 23 gibt Schüsse vor den Bug. U.-Boot taucht. R 23 greift mit Wasserbomben an. drei W.-B. werden geworfen. U.-Boot taucht mit Schlagseite wieder auf, um bei Annäherung R.-Boote wieder zu tauchen.
06/45		R 22 greift mit W.-B. an. Auch R 23 wirft eine W.-B. U.-Boot taucht auf und versucht R 23 zu rammen. Rammversucht misslingt. R 23 geht längseit. U.-Boot wird geentert, Besatzung in Stärke von 19 Mann gefangen genommen. Kommandant des U.-Bootes verlangt, mit seiner Besatzung an Land gesetzt zu werden,um seine Leute nicht zu gefährden.Bitte wurde abgeschlagen u. die Gefangenen unter Deck geschickt. Während der Bekämpfung des Ubootes wird ein zweites gesichtet, das auch schnell taucht. Zwei W.-B. Ergebnis kann nicht festgestellt werden, da zwei Fahrzeuge - anscheinend norw. Küstenbewacher - angreifen. Einschläge liegen dicht am Boot.
07/15		Kurs auf Bolärne.
07/20 0725		Batterien auf Bolärne eröffnen das Feuer. An dem einzigen Steg, an dem Landung möglich ist,liegt Bewachungsfahrzeug.Die an der Anlegestelle liegenden Hügel waren mit M-G's besetzt.
07/30		Die M-G's eröffnen bei Annäherung deckendes Feuer.

Anlage 8 zu 1/Skl. 14379/40 Gkdos.

91/40

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigleit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
08/00		Landungstruppen werden an R22 abgegeben. Es erfolgt zweiter Versuch, Stosstruppen zu landen. R23 übernimmt Feuerschutz. Landung wiederum nicht durchführbar. Feuer liegt deckend. Die Landung muss aufgegeben werden, da unter diesen Umständen Boote und Truppen verloren gewesen wären.
08/10		Kurs Nord. Marsch nach Horten.
12/00		Ankunft Aasgardstrand.
12/00 - 12/20		Restliche Landungstruppen wurden auf F-T-Befehl in Aasgaardstrand zur Unterstützung der Gruppe Horten ausgebootet.
12/20		Aasgaardstrand abgelegt
16/15	Einfahrt Horten	R22 entlassen nach Vallö zur Abholung des Stosstrupps, wie zwei Mann der Besatzung des Schlauchbootes, das am Morgen ausgesetzt war. Aufgabe ohne Verluste durchgeführt. R23 längseit Lützow festgemacht.
16/31		Von Lützow abgelegt
16/40		Bei Rau festgemacht und gefangene Ubootsbesatzung an Rau abgegeben.
16/45		Bei Kondor längseit
16/50		Bei Kondor abgelegt
19/00		Überlebende und Verletzte von Blücher geborgen
24/00		In Dröbak festgemacht.

Kirchner

Bemerkungen des Flottillenchefs:

Die Landung der Truppen auf Bolärne, das hartnäckig und gut verteidigt wurde, konnte trotz wiederholter, hartnäckiger Versuche der Kommandanten nicht im vollen Umfange durchgeführt werden. Das Verhalten der Abwehr, bei der Gefangennahme der Ubootsbesatzung und die Behandlung der Gefangenen sind hervorragend gewesen.
Es war richtig, dass die R.-Boote nicht noch mehr gefährdet wurden, um die Landung zu erzwingen bei Stellungen, deren Besatzungen bis zum Äussersten entschlossen zu sein schienen.

Nachtrag

Auf die Bitte des Kommandanten des norw. Ubootes, die Gefangenen an Land zu entlassen, um sie nicht zu gefährden, antwortete der Kommandant von R23 mit Gegenvorschlag. Er, der Norweger, solle als Begleiter eines Parlamentärs mit zu den Stellungen der Bolärne gehen, damit dem sinnlosen Widerstand ein Ende gemacht wird. Der Gefangene lehnt diesen Vorschlag ab.

Jensen.

Kr 4947 Anlage zu Gruppe Nord 1/a
Buch-Nr. Gkds. 603/40. 2703 20.7.40

Zusammenfassender Bericht über Unternehmung, Verlust des Bootes, Angriff und Besetzung des Stützpunktes Horten .

Bei Unterrichtung der Kommandanten durch den Chef wurde R 17 zur Landung und Besetzung einer angeblich neuen Batterie gegenüber dem Arsenal Horten angesetzt. Pläne wurden darauf eingestellt. Als wir das Landungskorps von "Emden" übernahmen und den Landeplan mit dem Stoßtruppführer Leutnant d.R. Bodäus besprachen, stellte sich heraus, daß er mit seinen Leuten von seiner Führung auf das Arsenal angesetzt war, mit seinen Männern auch eine dementsprechende Unterrichtung gemacht hatt Ausrüstung und Angriffswaffen waren für die Einnahme eines stark befestigten Punktes weniger geeignet. Ich betone dieses, da es für unsere nachherigen Entschlüsse bestimmend war. Hier muß meines Erachtens also offenbar ein Fehler unterlaufen sein. Von Bord "Emden" wurde ferner ein Sonderkommando unter Führung von Kaptlt.(Ing.) Kimmerling (zur Zerstörung, Maschinen-, F.T.-Anlagen, U.-Bootsstützpunkt Krim) übernommen. An Bord befanden sich einschl. Besatzung 90 - 100 Mann, die bis auf wenige in den unteren Räumen untergebracht wurden.

Um 0520 wurden wir und R 21 von Condor detachiert mit dem Auftrag Batterie zu nehmen und erhielten Anweisung 250 Grad zu steuern. R 17 führte. Es war noch ziemlich dunkel und stark diesig. Unser Kurs führte zu keiner Landemöglichkeit. Stark felsiges Vorgewässer machte ein Näherkommen ausgeschlossen. Ich schlug vor, wie auch schon in der Chefbesprechung geschehen, durch die Hafeneinfahrt einzubrechen. 0540 Uhr fuhren wir in die schmale Enge unter sehr geschickter Führung des Kommandanten, Stbs.Ob.Steuermann Godenau, ein. Wir wurden von einem Wachposten an Land von Steuerbord rund 50 m querab angeleuchtet, aber nicht beschossen. Im Hafen an der Boje lagen Minenleger "Ranma" mit einem Geschütz auf der Back und der Minenleger "Olav Tryggvason" mit 4 Geschützen je 2 vorn und achtern. Am Pier an unserer Bb.Seite lagen zwei Küstenpanzer nebeneinander. Beide Kriegsschiffe im Hafen leuchteten uns beim Näherkommen ebenfalls mit Scheinwerfern an. Wir leuchteten ~~xxx~~ gegen. Als wir beide Schiffe querab hatten, sahen wir, daß sich Leute an den Geschützen betätigten und diese offenbar klarmachten. Wir gingen mit hoher Fahrt auf einen kleinen Anleger los, merkten bald, daß wir dort wegen vorgebauter Pfähle nicht herankonnten. Der Kommandant übersah sofort die Lage und nahm Kurs auf eine andere in der Nähe liegende Brücke. Auf der Brücke waren 2 M.G.'s in Stellung gebracht, die von den dort befindlichen 3 norwegischen Soldaten aber nicht bedient wurden. Sie schienen durch unsere inzwischen vollzählig an Deck versammelte Mannschaft sehr eingeschüchert. Das Boot lag noch nicht fest, als der Stoßtruppführer Leutnant Bodäus und ich auf die Brücke sprangen und die 3 Soldaten gefangen nahmen, die Maschinengewehre sicherstellten. Kurz vor dem Anlegemanöver wurden wir aus Geschützen beschossen. Die Schüsse gingen vorbei. Das Boot lag um 0545 fest. Bodäus und ich liefen sofort weiter auf ein nahe gelegenes Haus zu, weil dort ebenfalls norwegische Soldaten hinliefen. Wir kamen mit ihnen in einer Wachstube an und nahmen 4 weitere Mann gefangen. Sie leisteten keinen Widerstand. Während dieser Zeit erfolgte weiterer Artilleriebeschuss. Die Landungsmannschaften boteten aus. Um 0546 Uhr erhielt R 17 den ersten Treffen i in den Motorenraum, der sofort brannte. Der Kommandant hatte, nachdem

das

1/Skl. 14319/40 01/40

das Landungskorps an Land war, seine Aufgabe unter restlosen Einsatz erfüllt war, noch ein Ablegemanöver versucht. Es erfolgte weiterhin Beschusse. Der zweite Treffer ging 0547 in das Kartenhaus. Das Boot war verloren, zumal der Brand im Motorenraum eine unrettbare Lage hervorrief. Der Leitende Maschinist, Stbs.Ob.Masch. Schumann, im brennenden und verqualtem Motorenraum stieß die noch lebenden Soldaten nach oben und verließ ebenfalls den Raum. Boot mußte verlassen werden. Während dieser Zeit wurden wir laufend durch Schiffsartillerie beschossen. Schüsse schlugen in der Nähe von uns ein. Wir nahmen Deckung hinter Bäumen und Sträuchern. Langsam erbeiteten wir uns in Schützenordnung einen bewaldeten Hügel hinauf. Von R 21, das uns immer gefolgt war, sahen und hörten wir nichts. Die Torpedoboote waren schon bei unserer Einfahrt außer Sichtweite. Es erfolgte weiterhin Beschuß, der auf uns in den Wald gerichtet war. Verluste bei uns an Land sind nicht aufgetreten, auf R 17 sind die Masch.Gefr. Markmann und Götze und zwei Soldaten der Armee sowie 3 der M.A.A. gefallen, von R 17 der Mtr.Gefr. Binner und zwei Soldaten der Armee verwundet.

Wir drangen weiter unter sehr tatkräftiger und entschlußsicherer Führung von Lt. Bodäus in den Wald ein, nahmen mehrer waffenlose Soldaten zunächst gefangen und kamen bald in die Ausläufer der Stadt. Während dieser Zeit verstummte das Artilleriefeuer. Marschrichtung von uns war zunächst das angenommene und sehr stark bestückt geschilderte Fort. Später hatten wir wegen unserer geringen Stärke und nicht genügender Bewaffnung (R 17 Besatzung überhaupt keine Waffen) jedoch Bedenken und kamen zu dem Entschluß, uns wieder rückwärts zu wenden der Stadt und dem Arsenal zu. R 17 flog, wohl infolge der noch zahlreich an Bord gebliebenen und nicht mehr zu rettenden Munition, sowie der Wasserbomben mit gewaltiger Stichflamme in die Luft. Vom Boot war späterhin nur noch wenig über Wasser der Propeller zu sehen. Durch die Explosion und durch norw. Artilleriefeuer waren in den umliegenden Häusern sämtliche Fensterscheiben zersprungen, Dächer beschädigt. Die Bevölkerung verließ zum Teil die Häuser und flüchtete landeinwärts. Unter Seitensicherung, Vorhut und Nachhut drangen wir weiter in die Stadt ein. Waffenlose uns begegnende Soldaten nahmen wir wegen unserer geringen Stärke nicht gefangen, sondern entließen sie nach rückwärts. Entgegenkommende Wagen wurden angehalten, die mit Frauen und Kindern besetzt waren, entlassen, andere Wagen für eigene Zwecke zurückgehalten. Wir kamen bis zu einem Punkte der Stadt, der uns nach Höhe und Lage für Besetzung geeignet schien. Wir hatten Blickfeld auf den Hafen und das Arsenal. Bodäus brachte im Hause eines norw. höhren Marineoffiziers M.G.'s in Stellung. Wir verhandelten mit diesem Offizier, sagten ihm, dass deutsche Flugzeuge von uns angefordert seien, die jeden Augenblick erscheinen werden und den Widerstand mit furchtbarer Gewalt brechen würden; im übrigen sei schon ganz Norwegen von uns besetz. Sichtlich beeindruckt versuchte er sofort den Admiral des Arsenal telefonisch zu erreichen um die Sachlage zu schildern. Dies gelang nicht. Nach kurzer Beratung nahm ich eine beschlagnahmten Wagen um persönlich Übergabe der Festung zu fordern. Bodäus und Kaptl.(Ing) Kimmerling hielten unseren Stützpunkt besetzt. Mit mir nahm ich einen Oberleutnant der M.A.A.. Ich fuhr mit herausgehaltenem weißem Taschentuch, kam ungehindert und ungehalten durch zwei norwegische Postensperr bis zum Arsenaltor. Hier waren zahlreiche höhere Offiziere versammelt, ein starkes Truppenkommando mit Handwaffen stand aufgelöst umher. Im Hofe sah ich eine starke Kompanie mit Gewehr heranrücken. Ich schätzte die im Augenblick zu übersehenden Soldaten auf rund 200 Mann. Sie machten alle keinen sehr kriegerischen und mutigen Eindruck, eingeschlossen die Offiziere. Ein Stabsoffizier kam auf mich zu. Ich bat darum den Admiral zu sprechen. Er kam sofort. Wir gingen zur ersten Verhandlung in eine Wachstube. Der Admiral und sein Adjutant sprachen verständliches und genügendes Deutsch. Ich eröffnete ihm, daß die Insel und Norwegen von deutschen Truppen besetzt seien. Wir wollten eine friedliche Besetzung und kein Blutvergießen und

fordenten

forderte ihn auf, die Insel zu Übergeben. Ich ließ ihm eine viertel Stunde Bedenkzeit. Gleichzeitig teilte ich ihm mit, daß mit Ablauf der fünfzehnten Minute sofort stärkstes und schwerstes Feuer auf die im Hafen befindlichen Schiffe und das Arsenal eröffnet würde. Ebenso seien von uns bereits Bombenflugzeuge in großer Zahl durch F.T. angefordert. Sie befinden sich schon auf dem Anflug. Diese letzte Mitteilung schien die größte Beachtung zu finden, denn der Admiral fragte sofort: " Wann kommen sie?" " Sehr bald, darum auch nur eine viertel Stunde Bedenkzeit, " sagte ich. Nach kurzer Beratung mit dem Chef des Stabes und seinem Adjutanten, eröffnete er mir, daß er noch keine Antwort geben könnte, er müsse erst mit Oslo sprechen. Ich willigte ein, noch einmal unter Hinweis auf die einviertelstündige Bedenkzeit, Zeit wäre nur noch 8 Minuten. Verbindung mit Oslo wurde gleich durch mehrere Telefone versucht. Sie verzögerte sich aber, da Oslo sich nicht meldete. Ich sah und hörte, das große und auch ernste Bemühen der beteiligten Offiziere Verbindung herzustellen und rief Bodhus in unserem Stützpunkt an. Ich teilte ihm den Stand der Verhandlung mit und sagte für alle hörbar, nachdem mich der Admiral um Zeitverlängerung gebeten hatte, "Noch nicht schießen, Verhandlung läuft noch." Durch sehr geschickte Gegenfragen und Antworten am Telefon waren Bodhuns und ich bei diesem Gespräch über die Lage im Arsenal und auf unserem Stützpunkt vollkommen unterrichtet. Sie sah für uns, wenn der Admiral auf meine Forderungen nicht eingehen würde, wenig günstig aus. Das Gespräch nach Oslo kam nach und 10 Minuten. Der Admiral konnte aber nur Chef des Stabes in Oslo erreichen. Ich forderte nach einer Zwischenfrage von ihm, ob er noch mit seiner Antwort Zeit hätte, die sofortige Übergabe und gab keine Fristverlängerung mehr. Das Gespräch wurde abgeschlossen, der Admiral übergab die Festung. Auf allen Schiffen wurde wie gefordert, die weiße Flagge gesetzt. Ich ließ die Übergabeverhandlung sofort schriftlich aufsetzen. Nach Unterschriften derselben fuhr ich zum Stützpunkt zurück. Mit mehreren angehaltenen Last - und Personenwagen, an der Spitze vorsichtshalber ein Lastwagen mit norwegischen Kadetten unter Bewachung, fuhren wir in das Arsenal ein. Es wurde sofort in allen wichtigen Punkten militärisch besetzt. Die Übergabe fand um 0815 Uhr statt. Dem Admiral wurde erklärt, das er alle Soldaten zu beurlauben habe. Es waren nach grober Schätzung einschl. der Schiffbesatzungen rund 1000 - 1200 Mann. Die Besetzung nahm weiterhin ihren planmäßigen Verlauf. Norwegische Soldaten wurden laufend entlassen, Über das Schicksal vom Landungskorps " R 21 " war uns bisher immer noch nichts bekannt. Wir vermuteten, daß es infolge des starken Feuers wieder ausgelaufen sei, zumal eine Rundfahrt von mir auf dem Hafen nichts vom Boot oder Truppen erkennen ließ. Wir wähnten uns mit unserer geringen Stärke allein auf der Insel. Nachricht nach außen konnte wegen fehlen sämtlicher Nachrichtenmittel nicht gegeben werden. Obwohl wir eine deutsche Kriegsflagge sichtbar auf dem Schnee ausgebreitet hatten, von allen Schiffen die weiße Flagge wehte, kam um 1000 Uhr deutsche Bombenflugzeuge und bewarfen uns. Vier Bomben fielen 100 m querab vom Arsenaltor unmittelbar neben ein von uns in Stellung gebrachtes M.G.. Sie forderten von uns einen Toten, 3 Schwerverletzte und 3 Leichtverletzte, von den Norwegern 4 tote Soldaten. Dieser Angriff wirkte sich auf unsere Truppe sehr deprimierend aus, hatte aber meiner Ansicht nach, für unsere weitere Arbeit betrachtet, einen ungeheuren Erfolg. Wenn die Norweger bis dahin noch an eine Überraschung gedacht hätten, so konnte nach dieser Wirkung wohl kaum anzunehmen sein. Die Norweger kamen mit windeseile allen unseren Wünschen nach. Es wurden Hakenkreuze auf die Dächer gemalt, weitere Kreuze durch weiße Papierstreifen sichtbar ausgebracht. Ich forderte die Kennzeichnung aller Kriegsfahrzeuge auf dem Heck durch deutsche Flaggen oder Hakenkreuze. Es wurde sofort gemacht. Um 1015 Uhr erfolgte ein zweiter deutscher Bombenangriff. Zwei Bomben fielen in das Wasser,

zwei

zwei in den Schlick nahe des Seeflughafens. Sie richteten keinen Schaden an. Im weiteren Verlauf des Tages wurden Kriegsfahrzeuge durch Kaptlt. (Ing) Kimmerling mit Sonderkommando in den Maschinen- und F.T.-Anlagen sowie Armierungen unbrauchbar gemacht. Ein schnelles Motorboot wurde als Verkehrsboot durch uns in Dienst gestellt. Am späten Mittag stiess der doch gelandete Trupp von R 21 zu uns und brachte eine schon lange erhoffte Verstärkung. Mit ihm kam Korv. Kapt. Dr. Penn und übernahm die weitere Führung auf der Insel. Am Nachmittag gelang es uns noch eine norwegische F.T.-Station in Betrieb zu nehmen und Meldung von der Besetzung abzugeben. Diese Meldung müsste aber bereits am Vormittag durch Flugzeuge geschehen sein, denn auf meine zahlreich geschossenen weissen Sterne beim Anflug deutscher Flugzeuge antwortete eines mit vorgeschriebenem Erkennungssignal.

Ich wurde am Abend durch den Flottillenchef mit "R 18" wieder abgeholt.

Allgemeines:

A.)Norwegische Verteidigung trotz personeller und materieller sehr grosser Überlegenheit äusserst schwach. Grosse Verwunderung über unsere kleine zum Teil unbewaffnete Besatzung. Wir täuschten weiterhin auf der anderen Seite der Bucht grössere deutsche Streitkräfte vor. Widerstand wurde nach der Übergabe an keiner Stelle mehr geleistet. Allen unseren Forderungen wurde nachgekommen. Norwegische Offiziere freundlich, zuvorkommend, wenn auch niedergedrückt und wie es schien, etwas verängstigt. Soldaten waren froh und lebten sichtlich auf, als sie hörten, dass sie auf Urlaub fahren konnten. Angriff war von den Norwegern erwartet, (Bewaffnung der Brücken) wenn auch seitens der Engländer. In der Stadt waren Plakate ausgebracht, in denen die Bevölkerung aufgefordert wurde, die Stadt zu verlassen, da mit dem Einfall der Engländer zu rechnen sei. Viele Häuser standen auch leer. Auf Befragen stellte ich fest, dass die Engländer genau so beschossen worden wären, wie wir.

B.)Deutsche Truppen mit grosser Begeisterung und innerem Schwung bei der Sache. Auf ersten Beschuss und seine Folgen zunächst etwas eingeschüchtert, aber bald wieder voller Siegeszuversicht und tatkräftig vorwärts dringend. Bei meiner Rückkehr vom Admiral mit Nachricht, dass Übergabe stattgefunden stolzes Siegesbewusstsein und grosse innere Stärke. " R 17 " Besatzung und Sonderkommando der "Emden" eine unentbehrliche Verstärkung des Landungskorps. Hervorragend in Führung und Einsatz: Ltnt. Bodäus und sein Hauptfeldwebel, sowie seine Unteroffiziere. (Über Leute kein Urteil, da ich sie nicht übersehen konnte.) Lobenswert und tapfer die gesamte " R 17 Besatzung", die das Boot trotz Beschuß und unbekanntem Fahrwasser festmachte,,ein Aussteigen und Erfolg überhaupt ermöglichte.
Der leitende Maschinist Stbs.Ob.Masch. Schumann zeichnete sich ferner aus durch schnelles Klarmachen eines Motorbootes, später durch die Inbetriebnahme einer ihm völlig unbekannten Maschinenanlage eines norwegischen Bewachungsfahrzeuges.
Äußerst tapfer das Verhalten aller Verwundeten.

Tote:

Tote: 8 (2 Marine, 3 Heer) 3 M.A.A.

Verwundete: 9 (1 Marine, 6 Heer, 4 schwer, 3 leicht)
2 M.A.A.

Uns unverständlich blieb das Ausbleiben und Nichteinlaufen der Torpedoboote, deren Landungstruppen und Feuerschutz bitter fehlten.

Gründelwald
Kapt. (Kgl) u. stv. Kdr. d. R.

1

Geheim!

25 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2703 vom 20.7.19 40.
Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 603/40

1ste Sjoforsvarsdistrikt

I.-nr

(Ved fremtidig Korrespondanse
om denne sak bes dette j.-nr. anfort)

Karljohansvern, 9/4 1940

K 4947

Pa befaling av den overstkommanderende for den tyske stridsmakt, er tyske Marinemyndigheter innlopat i norske havne for a understotte Norge i opretholdelsen av sin noitralität mot England. For a undga enhver mulighet av forvekslinger eller sammenstot, anmoder jeg opdrag av chefen for Gruppe Norten i.A. Kapitaenleutnent Grundmann, om sikkerstilling for at:

1. fartoyene ikke forlater havnen,

1.a. Eller straks innloper i havn og ikke mer forlater anker- eller liggepladsen.

2. At alle kanoner og andre vaben straks blir uladet, og at all ammunusjon og alle handvaben blir stuet i magasiner og andre rum slik at de star under kommandantes overvakning og ansvar. En norsk vakt i gewaer foran skibet blir tillat.

3. At maskinene blir utkoblet slik at de ikke kan manovreres, og radiostasjonene slik, at de ikke kan brukes. Dette ma skje i overensstemmelse med og efter bestemte anvisninger fra de tyske chefer.

Karljohansvern 9. April 1940.

J. Smiter-Johannsen
Kontreadmiral

Grundmann
Kaptlt.(Ing) u. Flo.Ing.
1.R.Fl.

9 1/Skl. 1439/40

91/40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 603/41 Skl. III H 26
32. Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 2703 vom 20. 7. 1940

Tr 4947

Kriegstagebuch

der

1. Räumboots-Flottille.

(Abschnitt Maschine).

Flottilleningenieur: Kptlt.(Ing.) Gronemann
Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann
Angefangen: 1. April 1940
Beendet: 15. April 1940.

Anlage 12 zu 1/Skl. 1434 I/40 Gkdos. 01/40

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
1.-6.4.40	Kiel, Kieler Bucht	Kriegstagebuch ist bei Totalverlust R 17 verlorengegangen. (Siehe unter 9.4.) Im folgenden darum nur eine Zusammenstellung bis zum 6.4. R 21 kommt am 4.4. aus den D.W. R 23 kommt am 6.4. aus den D.W. Probelauf i.O.b. Alle Boote sind fahrbereit. Bestände an Brennstoff, Schmieröl, Wasser sind voll aufgefüllt. gez. Grundmann
7.4.40.	Marsch gem. Operationsbefehl.	Marschfahrt mit 11 bis 13 sm. Alle Boote keine besonderen Ereignisse. Wachbesetzung 1/2. gez. Grundmann
8.4.40.	Marsch gem. Operationsbefehl	Marschfahrt mit 11 bis 13 sm. Alle Anlagen arbeiten einwandfrei und störungslos. Wachbesetzung 1/2. gez. Grundmann
9.4.40.	Vormarsch gemäß Operationsbefehl Oslo-Fjord, Horten	Ab 0000 Kriegswache. Die Boote der Flottille sind Rottenweise von der Leitung zur Besetzung der Inseln, Ausschiffung Landungstruppen usw. eingesetzt. Maschinenstörungen sind nicht aufgetreten. Alle Anlagen haben einwandfrei gearbeitet. Hervorzuheben und lobenswert war der Geist und die Haltung des Personals aller Boote. "R 17" Totelverlust durch Artillerietreffer im Motorenraum und Kartenhaus bei Einnahme Horten.
0547		Da ich auf R 17 eingeschifft war, trat ich nach Totalverlust zum Landungskorps. Bootsbesatzung war dem Landungskorps eine unentbehrliche Verstärkung. Bei den Kämpfen um Horten sind am 9.4. gefallen: 8 Soldaten, verwundet: 9 Soldaten. Von R 17 sind die Masch.Gefr. Markmann -O 2761/38 T- und Masch.Gefr. Götze -O 2527/38 T- gefallen, der Mtr.Gefr. Linner verwundet. Zusammenfassender Bericht an Flottillenchef gegeben. "R 21"

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
		"R 21" ebenfalls bei Horten eingesetzt, erhielt 2 Artl.Treffer. 1 durchschlug das Boot von Bb.-nach Stb.Seite durch U.-Offz.Waschraum und L.M.Kammer. 2.Treffer durchschlug das Masch.Oberlicht. Motoren blieben klar. Boot hat keine Verluste. Masch.Mt. Diete von R 21 bediente (obwohl keine Ausbildung) das achtere MG. C/30 und wehrte den Angriff des Minensuchbootes "Rauma" erfolgreich ab.
0400		Hat R 24 Wassereinbruch im Propellerraum. Einbruchstelle: Luftschächter beider Propeller. Das Wasser steht im Raum bis Unterkante Schott. Wasser im Öl. Ursache des Wassereinbruchs vermutlich durch Überlast des Bootes (Landungskorps). Das Boot wurde durch unterbringen des Landungskorps und schwerer Reserveteile im Vorschiff vorlastig gemacht. Wasserstand und ließ sich lenzen. Kein weiterer Wassereinbruch. Öl im Rücklauftank wurde in den folgenden Nächten 3mal gewechselt. Kein Wassergehalt im Öl mehr. Schnelles und gutes Erkennen und Koletten des L.M. Stbs.Ob.Masch. Loos.
0800		R 23 erhält ein Leck beim Längsseitsgehen am ein fdl. U.-Boot in Abt.IV. 4 Spanten sind gebrochen. Leck kann gedichtet werden. Boot macht kein Wasser. Alle anderen Boote haben ebenfalls Feindberührung und stehen unter Beschuß. Es treten keine Verluste auf. Maschinenanlagen bleiben voll betriebsklar. gez. Grundmann
10.4.40. 1940	Oslo- Fjord	R 23 Zylinder 4, Stb.Motor, Kolbenbolzenlager festgefressen. Die Aufnahme zeigt, daß Kolben und Laufbuchse ziemlich stark gefressen haben. Pleuel im Kolben läßt sich nicht bewegen. Boot bleibt nur noch mit Bb.Motor klar. Nur im Gefahrfall kann Stb.Motor nach Herausnahme Kolben angestellt werden. Alle anderen Boote, obwohl den ganzen Tag voll eingesetzt und zum Teil zweimal A.K. gelaufen keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann

11.4.

Datum M. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
11.4.40 ~~1912~~	Oslo-Fjord	R 23 bleibt eingesetzt mit einer Maschine. Versuch Reparatur an Stb.Motor wird aufgenommen. In Horten zu reparieren misslingt, da Arsenal vom norwegischen Personal verlassen und Werkstätten leer stehen. Kolbenbolzen läßt sich trotz aller Versuche mit Bordmitteln nicht vom Kolben lösen. Für die übrigen Boote keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann
12.4.40	Oslo-Fjord	R 23 in Oslo. Kolben und Buchse wird per Flugzeug nach Kiel (D.W.) zur Instandsetzung gegeben. Großes entgegenkommen und Verständnis der Luftwaffenleitung in Oslo. Teile gehen sofort nach Kiel und sollen auch auf dem Luftwege zurückbefördert werden. Zusätzlich wird mit Bordmitteln versucht, neuen Kolben mit neuer Buchse einzubauen. Boote sind alle mit Sonderaufgaben versehen. Sie versorgen sich laufend mit Brennstoff und Schmieröl aus "Öderbank" in Horten. Es wird angestrebt, nicht unter 7 cbm Bestand zu fahren. Einen genauen Überblick über alle Boote zu behalten ist wegen der verschiedenen Aufgaben und langer Abwesenheit nicht möglich. Ich steige vom Boot zu Boot und versuche möglichst an alle Anschluß zu behalten. Boote sind Tag und Nacht eingesetzt, Besatzungen bekommen keine oder nur sehr wenig Ruhe. Trotz dieser starken Inanspruchnahme arbeitet das Personal vorzüglich. Auf R 23 ist der Leitende Maschinist (Görler) unermüdlich und tatkräftig (seit 50 Stunden ohne Schlaf) mit der Reparatur beschäftigt. Hervorragend beteiligt waren ferner: Ob.Masch.Mt. Holz Masch.Ob.Gefr. Wagner " " " Groß. Störend wirkt sich das noch unerfahrene und erst am 4.4. an Bord kommandierte Personal aus. Die größte Arbeit lastet auf fast allen Booten auf dem eingefahrenen Personal. Es ist anzustreben und zu fordern, daß kurz vor solchen Unternehmungen, wie die augenblickliche, keine oder nur die allernotwendigsten Umkommandierungen stattfinden. Sonst keine besonderen Ereignisse. Hervorzuheben möchte ich bei allen geleisteEinsätzen der Boote den Voith-Schneider Antrieb. Ich glaube bestimmt annehmen zu können,

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
xxx		nen, daß Boote mit Schraubenantrieb nicht oder nur gefahrvoll die Aufgaben hätten lösen können, die die Flottille gelöst hat. Z.B. Längsseitsgehen bei "Emden" in stockdunkler Nacht, wo nur Manövrieren und Ausweichen auf der Stelle vor Zusammenstößen und Beschädigungen retten konnte. Ranbringen der Landungskorps an den Feind, wo tatsächlich Milimeterarbeit geleistet werden mußte. Antrieb und Boote haben einen vollen Erfolg überhaupt nur ermöglicht. gez. Grundmann
13.4.40.	Oslo-Fjord	R 23 Reparatur hat mit eigenen Kräften und Mitteln zum Ziel geführt. (Stbs.Ob.Masch. Görler) Diese schwierige Reparatur war bisher noch ohne Vorgang und ist darum umso höher anzuerkennen.
0930		Stb.Motor mit Probelauf begonnen. Er wird mit Steigung 0 und niedrigsten Umdrehungen langsam eingefahren.(20 - 30 Stunden lang).
1130		R 19 meldet Wasser im Bb.Propeller. Wassergehalt nimmt laufend zu. Er wird am Nachmittag so stark, daß Öl völlig verseift. Beim Entleeren zeigt sich, daß Wasser immer wieder nachströmt, im Tank und Propeller bis zur Höhe der Wasserlinie steht. Vermutung: Manchetten undicht, oder Gehäuse gerissen. Wahrscheinlich, daß Letzteres der Fall ist, da Bb.Propeller angeblich bereits dreimal gerissen und geschweisst. Eine Instandsetzung kann hier nicht durchgeführt werden, da Boot eindocken muß und Propeller gezogen werden muß. Boot bleibt nur noch mit Stb.Motor klar. Es muß zur Instandsetzung nach Kiel (D.W.).
2315		R 18 Kühlwasser-und Lenzpumpenblock Bb.Motor im Gehäuse bei beiden Laufbuchsen beschädigt, beide Pleuel gerissen. Motor kann mit Kühlwasser vom Stb.Motor in Betrieb gehalten werden. Bei der Aufnahme des Pumpenblocks zur Festsetzung der Pleuelstangen und dem dabei notwendig werdenden Durchtörnen des Motors, zeigen sich bei Zyl. 1, 2, 3, stark klopfende Geräusche. Kolben haben Lose im Nadellager. Sie ist so stark, daß beim Törnen diese Kolben im oberen Totpunkt hängen bleiben und erst nach 2-3 mm Abwärtsgang der Pleuel-

Datum u. Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	V o r k o m m n i s s e :
		Pleuelstange die Kolben mit hörbarem und sichtbarem Schlag folgen. Um den Motor vor größeren Beschädigungen zu bewahren, melde ich ihn unklar. Er kann nur noch im Gefahrfall gefahren werden. Eine weitere, aber in ihren Auswirkungen bedeutungslose Störung trat dadurch ein, daß der Ring zur Festsetzung des Gummiringes der Laufbuchsendichtung am 3.Zylinder nur noch an 2 Schrauben hing; die anderen waren abgerissen. Dies war mir ein sicheres Zeichen dafür, daß der Kolben infolge seiner Lose gegen die Laufbuchse vor allem am unteren Totpunkt stark gegen die Laufbuchse arbeitete und vom Dichtungsring die Schrauben abschor. Kühlwasser trat wenig perlend nach außen. Ring konnte mit Bordmitteln wieder befestigt und gedichtet werden. Schmieröl zeigte durchaus normalen Wassergehalt."R 18" soll zur Instandsetzung der Kolbenlose in den Nadellagern, zumal sich ein leises Klopfen bei Zylinder 2 am Stb.Motor auch schon bemerkbar macht, nach Kiel detachiert werden. gez. Grundmann
14.4.40	Oslo-Fjord	R 23 Kolben ist eingelaufen und hat störungsfrei gearbeitet. Boot ist wieder mit Höchstumdrehungen verwendungsbereit.
0540		R 18 und R 19 werden nach Kiel detachiert zur Instandsetzung. Beide Boote laufen nur mit einer Maschine. Werft wird über Kommen der Boote und Reparatur durch F.T. benachrichtigt. Flottille ist nur noch mit 5 Booten einsatzbereit. Sie ist Tag und Nacht mit Aufgaben betraut. An Personal und Motoren werden große Anforderungen gestellt. Brennstoff, Schmieröl und Wasser werden bei jeder sich bietenden Gelegenheit aufgefüllt. Zum Teil aus "Oderbank" in Horten (die für uns bequemste und immer bereite Übernahmestelle) z.T. aus Kriegsschiffen. Für R 20-24 keine besonderen Ereignisse. Maschinenpersonal der Boote wird teilweise zum Einbringen von Prisen benötigt. gez. Grundmann
15.4.40	Gesehen: Freg. Kapt. (Ing.) und Verbandsingeneur B.S.O. Gesehen: Korv.-Kapt. (Ing.) u. Verbandsingenieur F.d.U.-O.	Alle 5 Boote sind den ganzen Tag voll eingesetzt. Keine besonderen Ereignisse in den Motor-Anlagen.

Marinegruppenkommando Nord.
B.Nr. Gkdos. 603/40 A.II. Befehlsstelle, den 25.September 1940.

Geheime Kommandosache!

An

Seekriegsleitung,

Berlin.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1.Räumbootsflottille vom 1.4.- 15.4.40 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme des F.d.M. Ost zweifach vorgelegt.

Die Leistungen der 1.R.Fl. sind s.Zt. bei Vorlage der Gefechtsberichte gewürdigt worden.

Nichts Zusätzliches zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes.

Heim

1.Skl 143/9 Gkdos. – 23 Anl. –

Anl. zu Luftm.-Lehrstab Gkdos. 91/40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 603/40 Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. 1/IN 426

2. Anlage zu B. S. O.
B. Nr. Gkdos. 2703 vom 20.7.40

Geheime Kommandosache!

S t e l l u n g n a h m e des F.d.M. Ost

zum Kriegstagebuch 1. R.Fl. vom 1. - 15. 4. 1940.

Ich beziehe mich auf meinen Kurzbericht (F.d.M. Ost G.Kdos. 512) an O.K.M., Gruppe Ost, B.S.O. und meine Vorschläge für Verleihung des Ritterkreuzes (F.d.M. Ost G. 2705 vom 24.5.40) an O.K.M., Gruppe Ost, B.S.O..

gez. S t o h w a s s e r .

Für die Richtigkeit.

Thimme
Leutnant zur See und Flaggltn.

Anlage 1 zu 1/Skl I 4349/40 Gkdos.

Anl. zu Luftw.-Lehrstab
G. Kdos. 01/40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 603/40

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr. Gkdos 2703 A1.

An Bord, den 9. Sept. 1940.

Zweitschrift!

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando Nord. (Zweifach)

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille vom 1.-15.4.40 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme des F.d.M. Ost zweifach vorgelegt.

Die Flottille unterstand taktisch zwischen dem 1. und 15. 4.40 nicht dem B.S.O. Von einer ins Einzelne gehenden Würdigung ihrer Leistungen wird abgesehen. Die Flottille hat hervorragen zum Gelingen der Landung an der norwegischen Küste und damit zum Gesamterfolg des Norwegenunternehmens beigetragen. Ich habe meinem Dank und meiner Anerkennung u.a. durch Befürwortung von Anträgen auf Verleihung von Ritterkreuzen an verdiente Soldaten der Flottille Ausdruck gegeben. Auf B.S.O. G. 6599 vom 25.5.40 und B.S.O. G. 6792 vom 27.5.40 wird verwiesen.

gez. M o o t z

Anlage 2 zu Skl. I 349/40 Gkds.

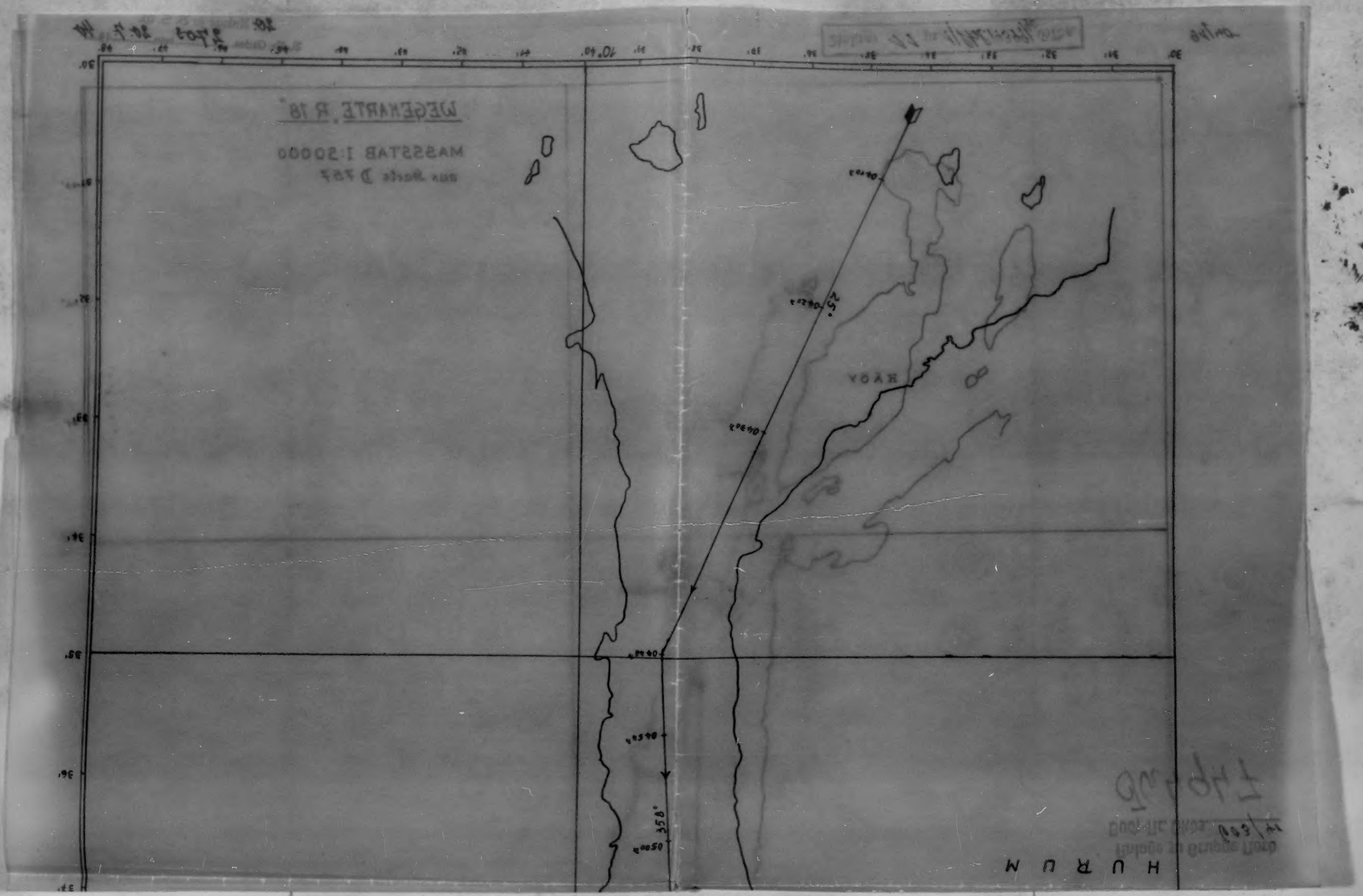
Anl. zu Luftw.-Lehrstab
g. Kdos. 91/40

WEGEKARTE „R 18"

MASSSTAB 1:50000

aus Karte D 757

59°
58'
39'
38'
36'


HAGY
HURUM
358°
25°

1. Ausf. 270/778

Geheime Kommandosache!

1.) I
2.) + 1. Hzl.
3.) I
4.) 2.
5.) A (AI)
6.) Ersatzmannschaftsstamm
7.) Bisher 1. Hzl. an Kr.

Nachricht. Mira, K, Müller haben Fhh. (2. Ausf.)

1. Hzl. i. V. I
Kr. 5/10.

pr 1.SKI 14349/40 I Kdos.
m. Anlage lt. Anl. 1-12

Lehrstab für Luftwaffenfragen
Eing. -6. NOV. 1948
B.-Nr. g. Kdos 91 Anl. 13
Fm 22/4

PG 73160 NID

Anlage zu Gruppe Nord

Buch-Nr. Ghds. 166/40

Anlage zu T. d. M. Dkt. Nr. Skl. I Z 1

B. Nr. Gkdos. 2548 vom 16.12.40

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

Kr 4087 – 528

Kriegstagebuch

der 1. Räumbootsflottille

Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck"

Kommandant: Kapitänleutnant Brodda

begonnen: 7. April 1940

beendet: 23. April 1940

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 73160. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NOTATION SHOULD BE MADE EITHER ON THE RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

1. Abt. Skl. 00889 1940

Das Recht zum Nachdruck der Kriegsmarine J. 3. Angelin in Glückstadt
Kartenlieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

PG/73160

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

R-BOAT DEPOT SHIP "NETTELBECK"

WAR DIARY.

DATE: 1 APRIL - 15 APR. 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wet… Seegang, Beleuchtung, Sichtigk… der Luft, Mondschein usw.	…ommnisse
7.4.	Kiel,Lützowbrücke	Die zur 1.R.-Flottille gehörenden Boote ausgelaufen mit unbekannten Ziel.
8.4.	" " 2 std. Bereitschaft	Ich gehe jeden Tag zur Station Gruppe Ost, um Befehle zu empfangen, da ich inzwischen erfahren habe, daß die Flottille in Norwegen eingesetzt ist, bitte ich "Nettelbeck" nachzuschicken mit der Begründung, zur Flottille zu gehören u… dringend gebraucht zu werden. Statt dessen lie…
8.4. bis 12.4.		ich 6 Tage lang in zweistündiger Bereitschaft der Lützowbrücke, während alle übrigen Einheit… Kiel verlassen haben
13.4.		Befehl von Gruppe Ost: Mit Wasserbomben und Räumleinen ausrüsten und klarhalten zum Auslaufen. Von 2210 Uhr bis 223… Wasserbomben, von 2330 - 2400 Uhr Räumleinen a… der Lützowbrücke in Kiel übernommen. Boot lieg… klar zum Auslaufen.
14.4. 0018 h		Um 0018 Uhr erhalte ich endlich vom B.S.O. B… fehl zum Auslaufen. Marsch durch Kleinen Belt nach Frederikshavem in Dänemark als alleinfahr… de Einheit erhalten. 0040 Uhr Sperre Freidrichs…
0040 h 0104 h		ort, 0104 Uhr Kiel A an BB passiert. Auf 9 sm Marschfahrt gegangen.
0405 h	Kleiner Belt O. 1 - 2, diesig	0405 geankert. Ankerplatz Pöhlshuck in 26° - 2,9 sm ab. Hier Tagesanbruch abgewartet, weil Durch… fahrt durch Sperre am Kleinen Belt bei Nacht ve… boten. Seeklar bei Hellwerden durch Ausfall des Hilfskessels verschoben. Grund: elektrischer Schnellschluß am Saakebrenner durchgebrannt.
0605 h		0605 Uhr Anker gelichtet, Marsch nach Norden fortgesetzt.U-Wasserschotten sind geschlossen,
0645 h 0705 h		Vorschiff geräumt. 0645 Uhr Südensteuerung der Sperre passiert,0705 Uhr Nordausgang der Sperre Passiert. K-Marsch durch Kleinen Belt.
0803 h	schlechte Sicht Schneefall	0803 Uhr Hohnäs StB querab passiert. 1045 Uhr Kleine Belt-Brücke passiert. Wegen starker U-Bootsgefahr wurde der Samsöbelt gemieden und durch die Aartsusbucht westlich Hjehn gesteuert
1319 h		1319 Uhr Vesborg in 88° - 1,2 sm ab. 1130 Uhr
1400 h		leichter Schneefall, Sicht 1,5 sm. 1400 Uhr sta…
1827 h		ker Schneefall, Sicht unter 300 m. 1827 Uhr
2118 h		Tangen querab. 2118 Uhr Lasö Rende am BB 300 m
2209 h		querab. 2209 Uhr U-Bootgefahr Qu.4436 gemeldet.
2300 h	Frederikshaven	2300 Uhr steht Boot vor Frederikshaven. Laternen
2329 h		wurden gesetzt und ohne Lotsen- und Platzanweisung um 2329 Uhr im Innenhafen festgemacht. M.G. C/30 bleibt wegen Fliegergefahr besetzt, Ich
15.4.	Frederikshaven	melde mich beim F.d.V.Ost, erhalte aber keinen besonderen Befehl. Das Boot liegt in 3 Std. Bereitschaft, gemäß Befehl F.d.V.Ost. Besondere Aufgabe liegt anscheinend nicht vor. Ich bat, sofort mit Geleitzug nach Oslo zur Flottille entlassen zu werden. Ich soll auf einen meiner Geschwindigkeit angepassten Geleitzug in den nächsten Tagen warten.
		16.4.

…lage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Ghds. 166/40 Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. [illegible]

Kriegstagebuch 23 Tag

Uhrzeit	Abgehende Stelle	Empfangende Stelle	Gruppe	Mitteilung	Befehl	Vorkommnisse

Anlage zu B.S.O. vom 16/7.40 2598

zu PG 4087

Kriegstagebuch

der 1. Räumbootsflottille
Begleitschiff "Nettelbeck"
Abschnitt "Maschine".

vom 7.April 1940

bis 23.April 1940

Kommandant: Kapitänleutnant Brodda
L.M. Stabsobermaschinist Agthe
Fl.Ing. Kapitänleutnant Grundmann

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF HIS BRITANNIC MAJESTY'S GOVERNMENT AND ITS RETENTION OR USE MAY BE A CRIMINAL OFFENCE. P.G. 73160.
NO MARK OF ANY KIND MUST BE MADE ON THIS DOCUMENT EXCEPT WITHIN THE BOXES PROVIDED FOR THAT PURPOSE, BUT IT MAY BE WRITTEN ON OR TYPED ON. IF NECESSARY, ADDITIONAL SHEETS OF PAPER MAY BE ATTACHED TO THIS DOCUMENT BY USING THE PERFORATED NUMBER.

1.Abt. Skl. 00889

Kriegstagebuch 23 Tag

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
8.4.40. bis 13.4.40. 1200 Kiel					2 std. Bereitschaft Keine besonderen Ereignisse. sofortige Bereitschaft. Aythe, Kpt.z.S. Masch.
14.4.40 0000 0415					Auslaufen. Wachbesetzung 1/3/6 Ankern. Magnetventil vom Sanckebrenner-Hilfskessel ausgefallen. Ventil wurde ausgebaut und überbrückt.
0610					Hilfskessel klar und Anker auf.
2330 Frederikshavn					Einlaufen Frederikshavn Aythe
15.4.40 bis 18.4.40 Frederikshavn					Keine besonderen Ereignisse. Aythe
19.4.40 Frederikshavn					Frisch- und Speisewasser aufgefüllt. Keine besonderen Ereignisse. 23 + 8 t Zeit: 1 Std. Aythe
20.4.40 Frederikshavn					Keine besonderen Ereignisse. Aythe
21.4.40. Frederikshavn 2100					Marsch nach Norden. Kriegswache. Keine besonderen Ereignisse. Aythe
22.4.40. 0300 Skagen Frederikshavn 1200 1630					Einlaufen Skagen. Aythe Auslaufen nach Frederikshavn. D. Wandsbeck im Geleit nach Skagen von da nach Oslo. Keine besonderen Ereignisse. Aythe
23.4.40 1230 Oslo					Einlaufen Oslo. Aythe Gesehen: Korv.-Kapt. (Ing.) u. Verbandsingenieur F.d.M.Gr.

Kriegstagebuch 23 Tag

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
					Gesehen: Freg. Kapt. (Ing.) und Verbandsingeneur B.S.O.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 166/40

Zweitschrift.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr. Gkdos 2598

An Bord, den 19.9.40.

Geheime Kommandosache!

An Marinegruppenkommando Nord (zweifach)

Anbei wird das Kriegstagebuch des Räumbootbegleitschiffes " Nettelbeck " von 7.-23.4.40 mit Abschnitt Maschine zweifach vorgelegt.

In Übereinstimmung mit den PdMO nichts zu bemerken.

Für den Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
Der Chef des Stabes.
gez.
H e y e .

1.Abt
Skl. 00889
1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.	Frederikshaven	0122 Uhr Fliegeralarm. 0230 Uhr Alarm beendet.
17.4. bis 19.4.	"	Keine besonderen Ereignisse.
20.4.	"	Nettelbeck geht bei der Mohle im Nordhafen vor Anker und übernimmt den Hafenschutz.
21.4. 2100 h		2100 Uhr seeklar, Marschfahrt mit 10 sm nach Skagen angetreten. Auf Befehl F.d.V.Ost Skagen Blitztonne angesteuert um dort mit der 15.M.S.Fl. zusammenzutreffen. Vereinbarte Zeit des Zusammentreffens 2300 Uhr.
2301 h	Skagerrak Mondschein	2301 Uhr steht Boot bei Skagen Blitztonne am vereinbarten Treffpunkt mit der 15.M.S-Fl. Boot fährt mit 12 sm Fahrt N-S Kurs auf und ab. Versuche um 2350 Uhr Funkspruch an 15 M.S.Fl. abzugeben.
2350 h	aufziehende Nebelwand	Frage: Treffpunkt. Es war jedoch nicht möglich, da Welle nicht frei.
22.4. 0200 h	dichter Nebel	0200 Uhr Position wegen einsetzendem dicken Nebel und keiner F.T.-Verbindung verlassen. Auf angegebenen Treffpunkt wurde 15 M.S.Fl. nicht gesichtet. Nach Skagen eingelaufen und um 0225 Uhr im Innenhafen festgemacht. Meldung durch F.T. an F.d.V.Ost. Beim Anlagen St.B.Maschine unklar, ein Einlaßventil ausgewechselt. Dauer der Reparatur 2 Std. 0800 Uhr mit Heeresdienstwagen nach Frederikshaven zum F.d.V.Ost gefahren, um Befehl zu erhalten. Ich bekam Anweisung, in Skagen zu warten, bis F.d.V.Ost persönlich dort hinkommt.
0225 h	Skagen-Hafen	
0800 h		
1200 h		1200 Uhr auf Befehl F.d.V.Ost seeklar, Marsch nach Frederikshaven angetreten. 1227 Uhr Hintzholm querab an St.B., 1355 Uhr steht Boot in der Hafeneinfahrt Frederikshaven, 1400 Uhr im Innenhafen festgemacht. Befehl vom F.d.V.Ost: Klarhalten zum sofortigen Auslaufen. Auf Befehl F.d.V.Ost um 1630 Uhr ausgelaufen nach Süden, um bei Halsbarre um 1900 Uhr das Geleit für Dampfer Wandsbeck zu übernehmen und nach Skagen Blitztonne zu geleiten. 1750 Uhr steht Boot bei Stiensnär Blitztonne, um 1900 Uhr auf Position. 1925 Uhr Geleit für Dampfer Wandsbeck übernommen. Larsö-Rende angesteuert, Fart 10 sm. Ich fahre Zickzackurs und führe den Dampfer möglichst über Wassertiefen von 8 bis 10 m wegen der U-Bootsgefahr, wobei ich hauptsächlichst seine St.B.Seite sicherte.
1227 h	Frederikshaven	
1355 h		
1400 h		
1630 h		
1750 h		
1900 h		
1925 h	Hals - Barre nach Skagen Blz.Tn. bis Oslo	
2035 h		Um 2035 Uhr 3 sm südlich Larsö-Rende einen Scherdrachen mit Draht gesichtet und aufgenommen.
2105 h		2105 Uhr Larsö-Rende 100 m St.B. quer. Marschfahrt des Geleits auf 7 sm eingestellt, da sonst der befohlene Treffpunkt (Skagen Blitztonne) an dem ich mich einem anderem, von Kopenhagen kommenden Geleitzug am 23.4. um 0100 Uhr vereinigen sollte, zu früh erreicht wird. 0045 Zusammentreffen der beiden Geleite auf der befohlenen Station. Der andere Geleitzug, geführt von der 2. M.S.Fl. bestand aus dem Dampfern: Hans Rickmers, Donau, Bochum, dem nun als Schlußschiff Dampfer Wandsbeck angehängt wurde.
23.4. 0045 h	Skagerrak - Oslo Volmond, klare Sicht	

- 0135 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 23.4.		0135 Uhr Skagen Feuerschiff 0,3 sm BB passiert. Nettelbeck setzt sich als St.B.-Schlußboot ein
0135 h		und fährt mit 11 sm Verbandsfahrt U-Bootssiche-
0825 h		rung. 0825 Lille Färder passiert.
1415 h		1415 Uhr Oslo festgemacht.

Zeit!

Kapitän z. See u. Fl. Chef.

PG 73161 NID

KODAK

Kk 4258 a

1634 - 2344 / 40

Amt Absch mit Marsch
1 Wege Karte

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS LOANED TO YOU
G/93161
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE PLACED
ON ANY PART OF IT. IT IS TO BE KEPT
CLEAN AND DRY AND WHEN NO LONGER
REQUIRED IS TO BE RETURNED
TO THE DEPOSITORY.

PG/73161

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLDTILLA

"NETTELBECK" AND R18-24", WAR DIARY

DATE: 16 APRIL - 30 APRIL 1940

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 521/40

Anlage zu [illegible] Nr. [illegible] 529
B.-Nr. Gkdos. 2606 vom 16.7.1940

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

Tk 4258 a

Kriegstagebuch

der

der 1.Räumbootsflottille mit den Booten "R 18-24"
und dem Begleitschiff "Wettelbeck".

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann.

begonnen am: 16.4.1940
beendet am: 30.4.1940.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G 73161.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT A NOTATION
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

1.Abt. Skl. 00859 /40 Kal. zu Luftw.-Lehrkdo. geheim 159/40

Zu beziehen vom Kartellamt Buchhandlung der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksburg
Auslieferungsstellen: für Ostseebereich: in Kiel für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.	Oslo-Fjord SSW 7-8, Seegang 7 mittlere Sicht	Erhalte um 0400 Uhr Befehl, 2 Boote zum torpedierten "Brummer" zu schicken zur Hilfeleistung. Wenn ich mir auch darüber im Klaren bin, daß bei dem herrschenden Wetter ein R-Boot wenig Hilfe leisten kann, laufe ich trotzdem zu der angegebenen Stelle hin, um im äußersten Notfall wenigstens treibende Menschen fischen zu können. Ich kann 8 sm laufen.
0630		R 22 und R 24 befinden sich an der SW-Ecke des angegebenen Quadrates. Es ist nichts zu sehen. Mache Meldung an "Emden", daß Br. nicht gesichtet wurde und mache Kehrt.
		Stehe Tagsüber auf Aussenstation mit R 21,22 und R 24. R 23 hat Station Dröback besetzt.
1600		Ablösung durch Hafenschutzverband Horten. R 20 bleibt auf Station, da die anderen Fahrzeuge keine F.T.-Anlage haben.
1730		Horten festgemacht.
17.4. 1500		1500 Uhr ausgelaufen zur Ablösung der seeuntüchtigen Fahrzeuge der Hafenschutzflottille. Es gehen R 22,21 und 24 mit mir auf Aussenstation, R 23 nach Dröback.
2100		Ein Lotsenkutter mit 10 Lotsen wird nördlich Bolärne gesichtet. Führer gibt an, daß sie Befehl hätten vom Oberlotsenkommandeur in Oslo, auf Station zu bleiben, um einkommende Schiffe nach Oslo zu bringen. Ich mache Funkspruch an Emden und Hafenkapitän und bitte um Bestätigung der Angaben. Der Kutter muß militärisch mitbesetzt sein, damit die Lotsen wirklich auf den Schiffen abgesetzt werden, die wir nach Oslo hinhaben wollen. Ausserdem müssen Lotsen einen Ausweis des Hafenkapitäns haben.
2130		Von 2115 bis 2130 brennt Fulehuck-Feuer. Gemäß F.T.-Spruches sollte es von 1700 bis 1900 Uhr brennen. Mache Meldung an Hafenkommandant und Emden. Über derartige Dinge müssen die auf Wache befindlichen Fahrzeuge unterrichtet sein.
18.4. 0800		Fische 3 Rettungsringe, die zwischen anderen treibenden Holzteilen herumschwimmen, 3 sm SSW von Fulehuck. Ein Ring ist vom U-Jäger 116, ein Ring vom Dampfer "Oldenburg" aus Oldenburg und ein Ring war nicht gezeichnet. Ausserdem wurde die Leiche des Johann Ziegenbalg, St.R.Nr. O.2536/38 S geborgen.
1000		Ablösung durch Fischdampfer und M-Boote.
1130		Horten festgemacht. Mache telefonische Meldung an Emden.
18.4.		Horten, Ruhe.
19.4.		Beisetzung der Masch.Gfr. Marckmann und Götz von R 17 auf dem Friedhof in Horten. Ich besuche den verwundeten Masch.Gfr. Binner, der im Lazarett in Aasgardstrand liegt. Er ist in sehr guter Pflege von norwegischen Ärzten.
20.4. 0600		Lege mit R 23 ab und fahre nach Frederikstad Ich

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.4. 0600		Ich habe den Auftrag, das norw. Torp.Boot "Tor" nach Horten zu bringen. Prisenkommando wird vom Hafenschutzverband gestellt. Ich stelle fest, daß das Boot, dessen Maschinenräume durch die norw. Marine unter Wasser gesetzt waren, durch die Bauwerft, die es gerade abgegeben hatte, leergepumpt ist. Werftdirektor gibt das gesamte Inventar und die Reserveteile, die noch auf der Werft lagern, an Bord. Das Boot hatte gerade die erste Probefahrt hinter sich. Die schwedischen Turbinen waren von schwedischen Vorarbeitern, die jetzt nach Hause gefahren sind, eingebaut worden. Die Werft ist mit ihrem Personal nicht in der Lage, die Reparatur vorzunehmen. Der Werftdirektor riet mir, das Boot in Horten zu reparieren, da dort die besten Arbeiter seien. Schlepper und Lotsen stellt der Hafenkapitän zur Verfügung. Er ist in jeder Weise entgegenkommend und deutschfreundlich. Schleppzug legt 1600 Uhr ab. Torp.Boot ist militärisch besetzt, Führer des Prisenkommandos Oberfähnr.z.S. Stricker.
1800		Nachts muß er wegen Nebel 3 Std. bei Bastöy ankern. Trifft 0800 Uhr in Horten ein. Ich sorgte für genügende Bewachung des Bootes in Horten, damit keine Teile der Ausrüstung von Bord kommen R 23 trifft in Horten ein. R 21 schicke ich dem Schleppzug zur Hilfeleistung entgegen. Die übrigen Boote hatten Ruhe in Horten.
21.4. 0700		Flottille marschiert nach Oslo. R 21 kommt nach sobald "Tor" im Hafen liegt.
		R 19 eintrifft 2100 Uhr in Oslo. Reparatur ist von den Deutschen Werken Kiel schnell und gut durchgeführt worden. (Auswechseln des BB.-Propellers).
22.4. 0900		Ich gehe zum Admiral Norwegen und erkundige mich, welche Befehle für die Flottille vorliegen. Chef des Stabes teilt mir mit, daß die Flottille dem B.S.O. unterstellt ist und ich von dort Befehle bekomme. Ich melde ihm, daß die Flottille klar ist und auf neue Aufgaben wartet.
23.4. 0100		Fliegeralarm. Erhalte Befehl, den schwedischen Dampfer "Kare" von Larwik nach Oslo zu bringen. Laufe mit 4 Booten aus. Treffe kurz hinter dem Feuerschiff den Dampfer, besetzt mit einem Prisenkommando auf dem Wege nach Oslo.
1200		Oslo festgemacht. Kommandant Emden teilt mir mit, daß ich von der 5.R.Fl. abgelöst werden soll und bis dahin ihm weiter unterstellt sei.
1215		Nettelbeck trifft endlich ein. Obwohl das Begleitschiff zum Kommando gehört, wurde es bisher für andere Aufgaben eingesetzt, zuletzt in Skagen und Freidrichshavn. Nach dem Auslaufen der Flottille lag es sechs Tage in 2stündiger Bereitschaft im Kieler Hafen, während alle anderen Kriegs- und Hilfskreigsschiffe, das eine Schraube hatte, irgendwo eingesetzt waren. Das Mut-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 23.4.		terschiff muß ähnlich eingesetzt sein, wie die R-Boote. Andernfalls wird die Dienstfreudigkeit der Besatzung des Mutterschiffes untergraben.
24.4. 0300		Oslo, Hafen, Ruhe. Fliegeralarm. Flugzeug wird einmal gesehen und kurz von der Flottille beschossen.
2100		R 20 liegt vor der Einfahrt zum Oslo-Hafen, um auf Blinkzeichen, die von Land bei englischen Fliegerangriffen gegeben werden, zu achten.
25.4. 0400		Bei Hellwerden läuft R 20 ein. Keine Wahrnehmungen.
0730		Flottille läuft mit Nettelbeck aus. Boote machen Einzelübungen.
1400	Horten	Einlaufen Horten.
26.4. 0015	helle Nacht. Mondschein sternenklar. Nordlicht.	Fliegeralarm. Wache auf Nettelbeck hört als erste die Motorengeräusche. Kurs darauf ist schwach das Flugzeug zu erkennen. Die Flottille ist auch alarmiert, die Boote ziehen sich auseinander. Das Flugzeug wird mehrmals beschossen. Es schießt mit M.G., aber ohne etwas zu treffen. 2 Treffer werden festgestellt am Flugzeug. Es müssen möglichst bald Scheinwerfer an Land zur Verfügung stehen. Flugzeuge müßten dann sehr viel höher fliegen. Als das Flugzeug in die Garben der 13 M.G.C/30 der Flottille kommt, dreht es hart ab. Type Lockheed. Sonst keine besonderen Ereignisse. Ich hoffe, daß meine Ablösung bald kommt, denn z.Zt. habe ich hier keine Aufgaben und werde auch kaum welche bekommen, die nicht auch von sehr viel kleineren und weniger leistungsfähigeren Fahrzeugen im Oslo Fjord nördlich der Linie Horten Krim gelöst werden können. Aus den Funksprüchen entnehme ich aber, daß die R-Flottillen im Sund und Belt dringend gebraucht werden.
27.4. 1600	Horten	Erhalte vom Admiral Norwegen telefonisch den Befehl, den Benzintanker "Senator" nach Larvik zu geleiten. Horten ausgelaufen.
1800 1950	Oslo Fjord	Geleit bei Drøbock für Senator aufgenommen. Marschfahrt 7 sm. Da ich den Ausgang des Oslo Fjordes gut kenne und es sternenklar ist, fahre ich durch, ohne zu ankern und halte mich dicht unter der Küste. Boote fahren auch nachts Zickzackkurse. Ich fahre auf R 22, 500 m von dem Dampfer, um ihn zu lotsen.
28.4. 0035	Südküste Norwegens, O 2, kein Mondschein, sternenklar, gute Sicht.	Ich stelle fest, daß die Richtfeuer Barkevik, am Südausgang des Toensberg Fjordes, außerdem scheint das Toesten Feuer nach dem Hafen zu, ist aber von außen gut zu erkennen. Meldung an Adm. Norwegen gemacht. Ab Hellwerden fahre ich so dicht unter der Küste, daß ich die U-Bootsicherung nur auf der BB-Seite fahren lasse, 3 Boote innere, 2 Boote äußere Sicherung.

Ich

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.4. 0400	NNO 4, Seegang 3	Ich mache an B.S.O. Meldung von der Aufgabe und daß ich beabsichtige, morgen nach Toensberg zurückzufahren, wo Nettelbeck liegt. Außerdem bitte ich um weitere Befehle.
0600	SO 6, Seegang 6	Geleit wird ohne Zwischenfälle nach Kristiansand gebracht.
29.4. 0600	ONO 5, Seegang 3-4 Sonnenschein, gute Sicht.	Kristiansand ausgelaufen. Habe Befehl vom B.S.O. nach Toensberg zu gehen. Mache auf dem Rückmarsch Küstenkunde.
0920		Arendal passiert.
1640	Toensberg	Toensberg festgemacht. Im Fjord brannten alle Feuer. Mache Meldung an Admiral Norwegen und Hafenkommandant Oslo Fjord.
30.4. 1300	Toensberg, Oslo Fjord	Erhalte Funkspruch: 1.R.Flottille beschleunigt Frederikshaven kommen, Unterschrift F.d.V.Ost.
1400		ausgelaufen, ich schicke Nettelbeck nach Oslo, damit er sich dort an den nächsten Geleitzug nach Süden anhängen kann. Er ist dann am wenigsten der U-Bootsgefahr ausgesetzt.
1530	Kattegat, SO 1-2, Seegang 1, Sonnenschein, sehr gute S.	Marschfahrt 15 sm. Formation L gelb, Abstand 500 m. U-Bootsausguck. Keine Beobachtungen.
2200	Frederikshaven	Frederikshaven eingelaufen. Ich melde mich sofort beim 1.Asto des F.d.V.Ost. Erhalte aber zunächst keine Befehle. F.d.V.Ost weiß nicht welche Aufgaben ich durchführen soll. Adjutant F.d.V.Ost telefoniert mit F.d.M.Ost und meldet gleichzeitig, daß ich in Frederikshaven eingelaufen bin.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 82/40 Kriegstagebuch 23

Anlage zu A. d. M. Ob d. M. Nr. Skdo. 529

Tag

B.-Nr. Gkdos. 2606 16/7 1940

Uhrzeit	Abgebende Stelle	Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse

zu Kr 4258.a

Kriegstagebuch

der 1. Räumbootsflottille

Abschnitt: Maschine
vom 16.April 1940
bis 30.April 1940

Flottillenchef: Kapitänleutnant

Forstmann

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing)

Grundmann

1. Abt. Skl. 00859/1940

Anl. zu Luftw.-Lehrstab geheim 859/40

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
3000 11.39 2617/254 Druckerei V

(Kriegstagebuch, Skdos.-Muster)

Ziv A 3
geändert Ziv A 4

Uhrzeit	Abgebende / empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
16.4.40. Oslo-Fjord Horten 1600					Flottille hat in Horten Ruhe.Anlagen haben im Durchschnitt 3Tage ununterbrochen gelaufen.("R 21"41/2Tg.) Es ist dringend erforderlich kleine Überholungs-und Instandsetzungsarbeiten auszuführen.Sie werden in Angriff genommen.Mit Kolben-und Triebwerkskontrolle begonnen.Brennstoffbestand wurde voll aufgefüllt.
17.4.40. Horten Oslo-Fjord 1500					Überholungsarbeiten müssen leider abgebrochen werden.Befehl zum Auslaufen zur Sicherung im Oslo-Fjord. Keine besonderen Ereignisse.
18.4.40. Oslo-Fjord Horten 1000					Flottille wird abgelöst.Nach Einlaufen Horten Instandsetzungs-und Überholungsarbeiten an allen Booten."R 21"hat durch Bootsberührung am 9.4.Leck am Spiegel.Schott zum Propellerraum hält.Sperrlast steht bis zur Höhe der Wasserlinie voll. Eine notdürftige Reparatur seitens "Lützow"am10.4. hat keine Besserung ergeben.Infolge stetigem Einsatz des Bootes konnte eine nochmalige Abdichtung bis heute nicht in Angriff genommen werden.Ich gehe mit dem Boot auf hohe Fahrt.Die dadurch entstehende Segwirkung am Heckru lutscht Wasser durch das Leck hinaus Zusätzliches Lenzen macht die Last beinahe trocken.Beplankung wird an der Leckstelle entfernt,durch Leckbretter,Stopfmaterial und Stützbalken von innen gedichtet.Zusätzlich wird von außen bei in Fahrt befindlichem Boot(sonst kein Herankommen) bis zur Heckruder-unterkante eine Gummiplatte darüber eine Blechplatte genagelt.Leck hält dicht.In der Bilge stehen in 24Std.5 cm Wasser. Durch Lenzen leicht zu entfernen. (Masch.Mt.Dietz besonders anzuerkennende schw.Arbeit außenbords
18.4.40.					außenbords,wobei er z.T. mit dem Kopf nach unten und angebunden arbeiten mußte).(Sehr gute Dichtungsarbeit Matr.Ob.Gefr.Schnaars u.Sts. Mt.Ludwig).
19.4.40. Horten 1700					Ruhe.MotorenÜberholungsarbeiten. Beerdigung der Gefallenen von"R 17". Keine besonderen Ereignisse.
20.4.40. Horten					Ruhe,bis auf "R 23" das nach Frederikstadt lief. Ich machte mit eigenem Personal einen großen Schwimmkran(200 tTragfähigkeit)klar und Versuche mit ihm "R 17" zu heben und an Land zu setzen um die noch brauchbaren Propeller zu bergen.Bergungsversuch mißlingt,da das Boot sich in den Schlick festgezogen hat,die Stahlstroppe durchschneiden einfach das Boot,ohne,daß es sich vom Grunde löst.
21.4.40. Horten Oslo-Fjord Oslo 0700					Fahrt der Flottille nach Oslo. "R 24" Kollektor am Umformer zeigt starke Funkenbildung.Nach Aufnahme wird festgestellt,daß der Kollektor angeschmort und über 1mm unrund ist. Gehäuse (Hilfspole) haben Schluß und zeigen vollen Ausschlag.Kollektor wurde abgedreht.Störung unter anerkennender Hilfeleistung der "Baden" beseitigt.Umformer war nach 12Std. wieder betriebsklar.Störungsmeldg. Nr.4.Grp.B.B.Nr.0566 v.24.4.40. Kolben "R 23"trifft mit Flugzeug aus Kiel ein.
22.4.40. Oslo 0030					"R 19"kehrt aus den D.T.Kiel zurück und stößt zur Flottille.Lobenswerte

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
noch 22.4.					Lobenswerte schnelle und gute Arbeit der Werft. Wie vermutet war ein Flügel des Propellers lose, Chromledermanschette undicht. Propeller wurde gegen Reservepropeller ausgetauscht. Boot ist wieder voll Betriebsklar. Flottille ist mit 6Booten einsatzbereit. Gründelhaum
23.4.40. Oslo 1430					"Nettelbeck" stößt zur Flottille. Keine besonderen Ereignisse.
0200					Fliegeralarm. Gründelhaum
24.4.40. Oslo 0010					Fliegeralarm. Alle Boote werden aus "Nettelbeck" mit Brennstoff auf vollen Bestand aufgefüllt.
1220					Fliegeralarm.
1530					"Nettelbeck" geht bei norweg. Tankdampfer "Orion" zur Brennstoffübernahme längsseit. Übernahme bereitet Schwierigkeiten, da keine passenden Schlauchanschlüsse vorhanden. Sie kann nur durchgeführt werden, indem ein Bunkerdeckel losgeschraubt wird, Schlauch direkt in den Bunker geführt wird. Zeitverzögerung durch Umpumpen mit eigener kleiner Pumpenleistung. Übernommen: 39 m³. Gründelhaum
25.4.40. Oslo 0730 Oslo-Fjord Horten					seeklar. "Nettelbeck" stellt Wasser im Brennstoff fest. 5Bunker, die gestern vom norweg. Tankschiff aufgefüllt wurden, zeigten stark Wasser (Seewasser). Insgesamt wurden 5Bunker aufgefüllt, die beiden zuerst aufgefüllten Bunker sind einwandfrei. Brennstoff wurde vor und während der Übernahme auf Wassergehalt untersucht. Ergebnis war gut. Es wird angenommen, daß das norweg. Schiffspersonal Sabotage trieb. Es sah, daß das Öl untersucht wurde und wird kurz nach jeder Untersuchung den Öl Seewasser zugepumpt haben. Insgesamt wurden 39 m³ übernommen. Die betroffenen Bunker wurden im Laufe des heutigen Vormittag nachmittags nach See abgepumpt. 1Bunker wurde vollständig leer gepumpt, aufgenommen und ausgewischt, das Öl der anderen beiden Bunker in den gereinigten gepumpt.

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
noch 25.4.					gepumpt. Danach wurden diese beiden Bunker ebenfalls aufgenommen und ausgetrocknet. Ich setzte sofort nach dem Festmachen in Horten Admiral Norwegen telefonisch von dem Vorfall in Kenntnis. Gründelhaum
26.4.40. Horten 0110					Fliegeralarm. Angriff engl. Bombenflugzeuge. 6v5Bomben. Abwehr erfolgreich eingesetzt. Keine Beschädigungen oder Verluste.
0930					"Nettelbeck" geht bei "Oderbank" längsseit, übernimmt Brennstoff und Schmieröl. Brennstoff: 18 m³ Schmieröl: 2190 kg. Gründelhaum
27.4.40. Horten Oslo-Fjord 1800	seeklar				Flottille führt ohne NT Geleit für Tanker "Senator" nach Christiansand. "Nettelbeck" geht nach Tönsberg. Gründelhaum
28.4.40. Skagerrak Christiansand 1600	festgemacht.				R.-Boote Geleit für "Senator". Keine besonderen Ereignisse. NT übernimmt Wasch- und Speisewasser in Tönsberg. Als Speisewasser muß Leitungswasser genommen werden. Ich habe keine Bedenken dagegen, da das Wasser außergewöhnlich weich ist. (Quell- und Gletscherwasser) Gründelhaum
29.4.40. Christiansand 0600	seeklar				Flottille geht zu NT nach Tönsberg.
Tönsberg 1645	festgemacht.				Alle Boote ergänzen nach dem Einlaufen Brennstoff und Wasser bei NT. Gründelhaum
30.4.40. Tönsberg					Ruhe. Überholungsarbeiten an allen Anlagen. Seit Beginn der Unternehmung bis heute wurden aus Tankdampfern, Kriegsschiffen usw. für alle R.-Boote und "NT" übernommen: Brennstoff insgesamt: 157,9 m³ Schmieröl " : 4156 kg. Versorgungsschwierigkeiten sind bis jetzt nicht aufgetreten. Wasser wird immer laufend ergänzt. Bei allen

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Eingang	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
doch 30.4.					Bei allen bisherigen Liegeplätzen waren Landanschlüsse vorhanden. Übergenommene Mengen sind bei dem kleinen Wasservorrat der Boote nicht genau festzustellen. Es sind einschließlich "NT" ~ 80 t übernommen. Während des Einsatzes in Norwegen haben die Anlagen folgende Betriebsstunden erreicht: "R 19" 191/20 "R 20" 179 "R 21" 224/10 "R 22" 200 "R 23" 166/10 "R 24" 209/10 "R 18" kann nicht aufgeführt werden, da in Kiel.
1330	seekinr				Flottille ohne "NT" geht nach Frederikshavn. Marschfahrt mit 15 sm/h. Keine besonderen Ereignisse. "NT" läuft nach Oslo und soll sich einem Geleit nach Süden anschließen.
	Frederikshavn gegen 2300 festgemacht.				

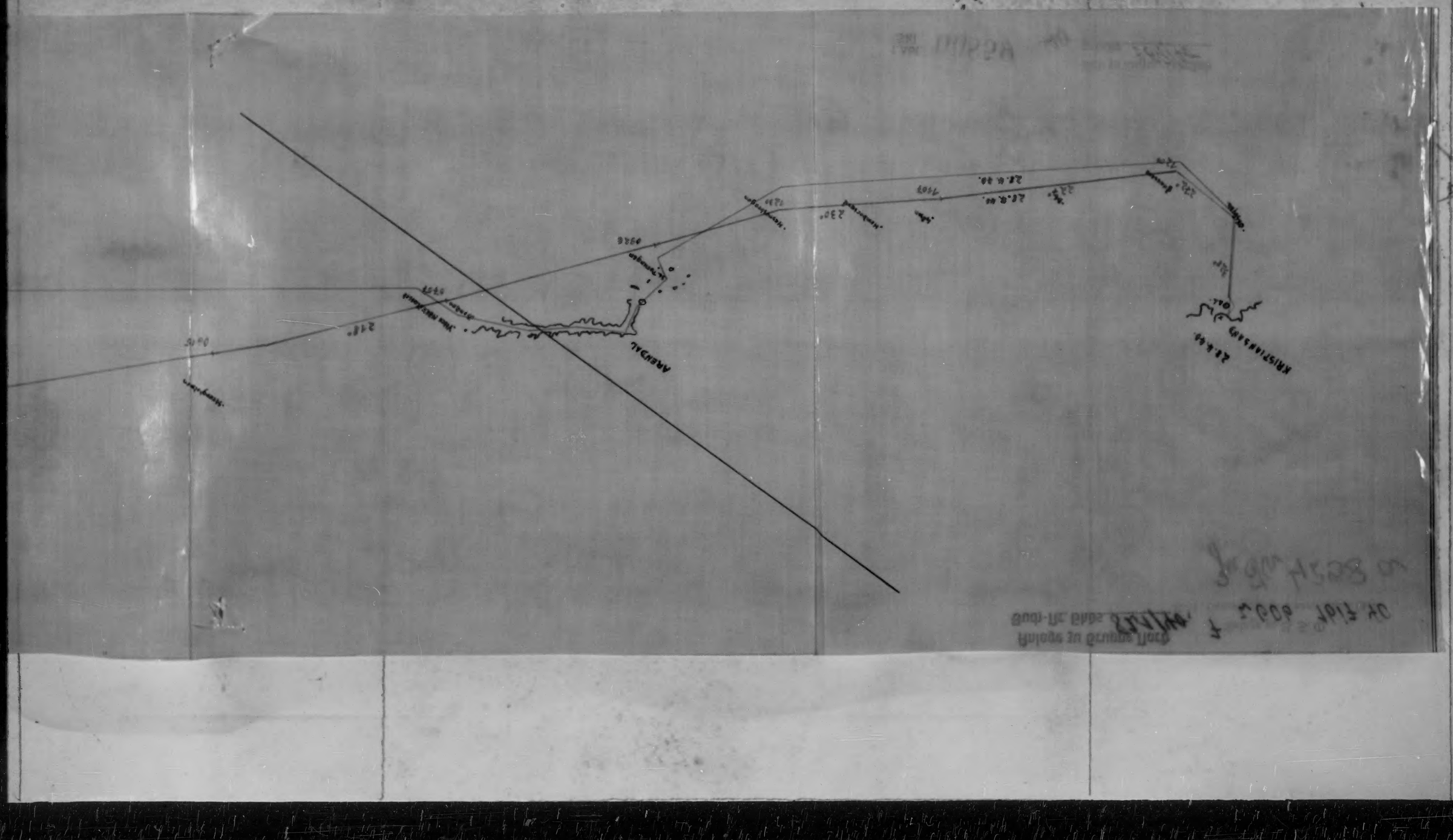
Kapitänleutnant
und Flottillenchef

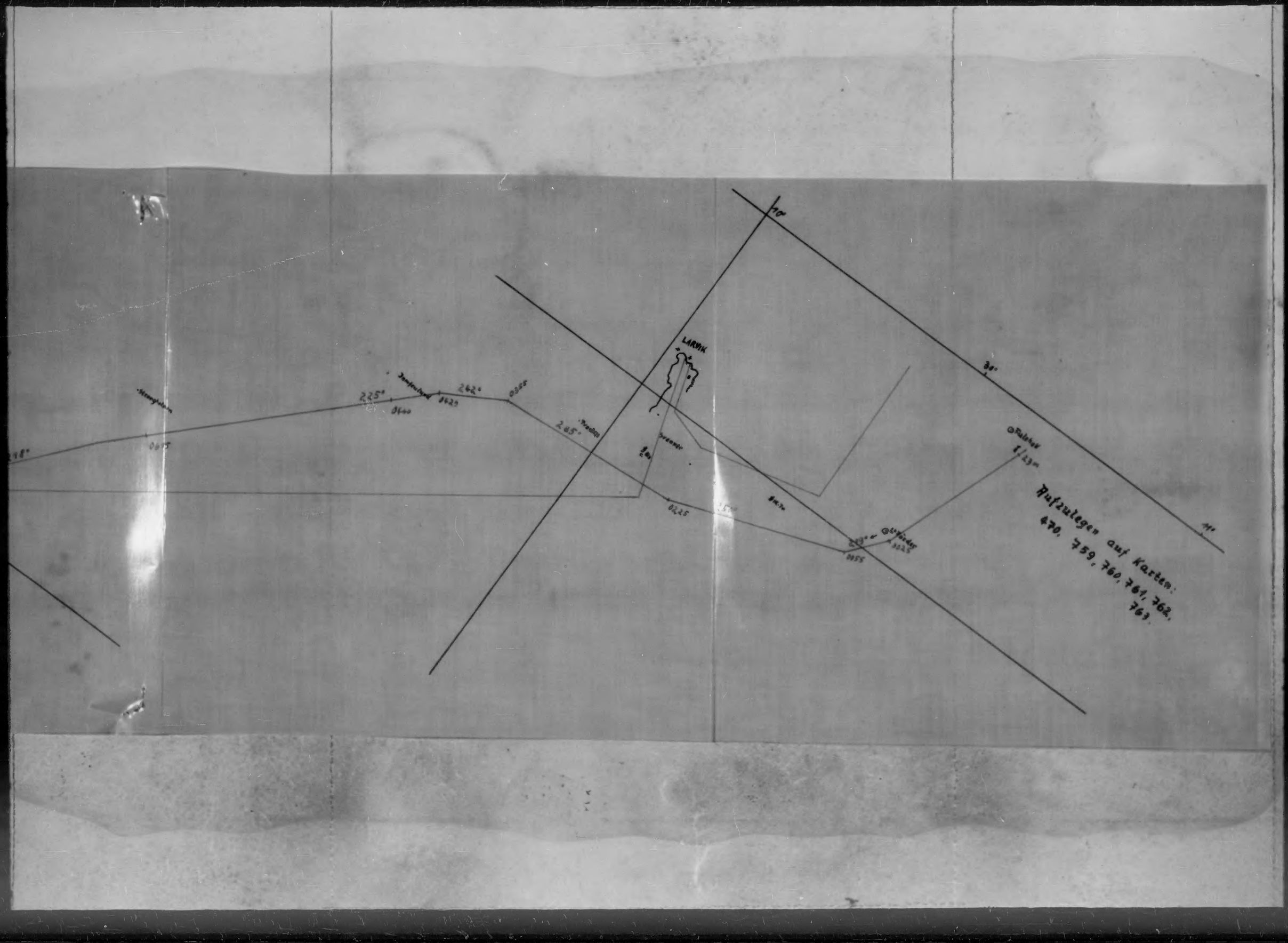
Gesehen:

Korv.-Kapt. (Ing.)
i. Verbandsingenieur F.d.M.Ost

Gesehen:

Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingeneur B.S.O.




LARVIK
225°
242°
265°
0225
0855
0640
0625
Aufzulegen auf Karten:
470, 759, 760, 761, 762,
763.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr. Gkdos 2606.

An Bord, den 19.9.1940.

Geheime Kommandosache!

An
Marinegruppenkommando Nord (Zweifach)

Marinegruppenkommando Nord
B.-Nr. Gkdos 2606 Anl. zu 4

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. R.Fl. mit Abschnitt Maschinen und Stellungnahme des F.d.M.O. zweifach vorgelegt.
Nichts Zusätzliches zu bemerken.

4

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

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. g.Kdos 821/40 A II

Befehlsstelle, den 9. Oktober 1940.

Geheime Kommandosache!

U.- Seekriegsleitung

vorgelegt.

-9-

Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes i.V.

Oberkommando der Kriegsmarine
Oberbefehlshaber
Eingang 24. OKT. 1940 19
B.-Nr. -S 189- Anl. 9

1.Abt. Skl. 00859 9-9-

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 841/40.

Geheime Kommandosache!

Anlage zu B. S. O. Nr. Gkdos 529

2. Anlage zu B. S. O.
B.Nr. Gkdos. 2606 vom 16/7.40

Stellungnahme

des F.d.M.-Ost

zum K.T.B. 1. R.-Flottille für die Zeit vom 16. - 30. April 1940.

Zu 30.4. 2200 Uhr:

Der fortgesetzte Wechsel der taktischen Unterstellung den die Weserübung mit sich brachte, wirkte sich für die Befehlserteilung sehr ungünstig aus.

Konteradmiral und
Führer der Minensuchboote-Ost.

1.Abt. Skl. 00859

Anl. zu Kriegstagebuch geheim 189/40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 121/40

Geheime Kommandosache!

Anlage zu B. d. M. Dfi. d. M. Nr. Gkdos 529

Stellungnahme

des F.d.M.-Ost

3. Anlage zu B. S. O.
M.Nr. Gkdos 26 06 vom 16/7.40

zum K.T.B. 1. R.-Flottille für die Zeit vom 16. - 30. April 1940.

Zu 30.4. 2200 Uhr:

Der fortgesetzte Wechsel der taktischen Unterstellung den die Weserübung mit sich brachte, wirkte sich für die Befehlserteilung sehr ungünstig aus.

Conteradmiral und
Führer der Minensuchboote-Ost.

1.Abt. Skl. 00859

Anl. zu Luftw.-Fährstab geheim 859/40

PG 73162 NID

Kr 4587.

Oberkommando der Kriegsmarine

Kriegstagebuch Flottille

1.5.-8.5.1940

Anl. 1 T.B. Nettelbeck 1.-5.5.1940

" Abschrift Mussinis 1.5.-7.5.1940

" Bericht Bergungsmaßnahmen engl. Messingkappen Tiefe vom 6.5.

" 3 Wegekarten

9.5.-31.5.40

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/43162 N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ONLY ON THE WORKING
RECORD OR ON SLIPS OF PAPER
CLOTHING THE RECORD

PG/73162

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

R18-R-24, WAR DIARY.

DATE: 1 MAY - 31 MAY 1940

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. G.Kdos.442

f. Unterl. [illegible] Nr. 2655 vom 16/7. 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Kr 4587 B. Nr. Gkdos. Vorkommnisse

694/40

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille mit den Booten R 18 - R 24

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann

eingefangen: am 1. 5.1940.
beendet: am 8. 5.1940.

ADMIRALTY
G 75162./NID
NO ... ON ... SHOULD ... RECORD CARD ... MADE ... NOTATIONS ... THE WORK ... OF PAPER.

Anlage 2 zu T/Skl. 156 [illegible] Gkdos.

116/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.	Frederikshaven	Befehl vom F.d.V.Ost: 3 std. Bereitschaft
0930		
1300		Befehl vom F.d.M.Ost: 1.R.Fl. am 1.5. Ruhe.
1900		Befehl vom F.d.V.Ost: Sofort auslaufen nach torpedierten Dampfern "Bahia Castillo und Buenos Aires" zur Hilfeleistung.
1910		Flottille läuft aus und geht zu "Bahia Castillo". 3.R.Fl. zu "Buenos Aires". Bahia Castillo ist im Schlepp eines M.S.-Boots. Fahre U-Bootssicherung.
2.5.		
0430		Frederikshaven eingelaufen.
		Befehl vom B.S.O.: Minensuchgeleit durch 1.R.Fl für Transporter aus Aalborg von Halsbarre durch Laesö Rinne bis Frederikshaven Ansteuerungstonne.
1200		Ausgelaufen. Aufgabe wird erledigt. Keine Minen angetroffen. Mache Meldung an B.S.O. und F.d.V.
2230		eingelaufen.
2250		Ausgelaufen, um direktes Minensuchgeleit vor dem Geleitzug zu bilden. Er wird bei Laesö-Feuerschiff aufgenommen. Geleitzug geht bei Frederikhaven Ansteuerungstonne vor Anker. Mache Meldung an F.d.V.Ost, damit 11.M.S.Fl., die Geleit ab Frederikshaven übernehmen soll, benachrichtigt wird.
0155		Frederikshaven festgemacht.
3.5.		Erhalte Befehl vom F.d.M.Ost:
		1.) Skagen Sperre von 57°43,9' N und 10°42' O bis 57°43,7' N und 10°42,8' O mit Scherdrachengerät, Tiefeneinstellung 8½ m freisuchen.
		2.) Danach Weg von Qu. 4459 r.o. von Skagen Leucht.Tn. nach Skagen RevFeuerschiff in 0,5 sm Breite freizusuchen. Angetroffene feindliche Sperren sind zu räumen.
0830	N O 3, Seegang 1-2, Sonnenschein, gute Sicht.	Frederikshaven ausgelaufen mit R 18 - 24.
1000	Skagen Rev.Feuersch. N O 0-1, Seegang 0-1,	Scherdrachengerät ausgebracht. 10 m Tiefenstander.
1500		Sperrlücke freigesucht. Keine Sperrmittel. Anschließend Weg die nördlich Sperrlücke bis Skagen Rev Feuerschiff freigesucht.
1800		Weg südlich Sperrlücke bis Qu. 4459 r.o. freigesucht.
2230		Aufgabe durchgeführt. Keine Sperrmittel.
4.5.		
0020		Frederikshaven festgemacht. Befehl vom F.d.M.O.: Weg von Ansteuerungstonne Frederikshaven über Qu. 4486 r.o. Ecke nach Skagen Blz.Tn. in 0,5 sm Breite freisuchen. Bei Minenalarm Sperrlücke 600 m herstellen.
		0815

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 4.5.	O N O 3-4, Seegang 2-3,	Frederikshaven ausgelaufen.
0815	Sonnenschein, gute Sicht	Gerät ausgebracht. Tiefeneinstellung 6,5 m.
0835		Östlich Hirsholm Minenalarm Qu. 4483 r.Kante u. Mache Kr.Funkspruch. Es wird festgestellt, daß
0920	O 2-3, Seegang 2-3, gute Sicht	es sich um englische Messingkappenminen handelt. Lasse Räumfeld-bezeichnung werfen und setze Flottille im Durchstoßverfahren an. Beim Ausholen nach Osten im Süden der Räumfeldbezeichnung werden ebenfalls Minen geräumt. Es handelt sich um eine zweite Sperre. Westlich der Räumfeldbezeichnung werden 6 Minen geräumt. Mittlerer Minenabstand 50 - 60 m. Nachdem auf 300m Breite im Westen keine Minen mehr gefunden sind, läuft Flottille östlich der Räumfeldbezeichnung an. Von der nördlichen Sperre werden weitere 7 Minen geräumt. Bojenstrich wird um 2000 m verlängert, da von der südlichen Sperre auf diesem Anlauf Minen gefunden wurden. Im Ganzen wurden im Süden 11 Minen geräumt. Streifen bis 100 m östlich der letzten Mine ist freigesucht. Lasse letzten Bojenstrich liegen. Lasse Anfangs- und Endbojen mit Fischereibojen bezeichnen, und breche dann die Räumarbeiten mit Einbruch der Dunkelheit ab.
2142		Ich habe S.D.G.1,5 m Tiefensteuerung mit Doppelgreifer und Räumgreifer gefahren. Ungefähr 50% der Minen hakten im Gerät und wurden nicht geschnitten. Stärke des Ankertaues rund 3,5 cm. Suchfahrt 12 sm. Hierdurch wurden die Räumarbeiten sehr verzögert. Hatte ein Boot eine Mine im Gerät, so mußte es detachiert werden, um sie auf flaches Wasser zu schleppen (ca. 2-3 sm). Dort wurden die Minen dann als Oberflächenstände abgeschossen, anschließend die Schwimmerboje geborgen. Hätte die Sperre weiter von der Küste ab oder im freien Seegebiet gelegen, so wäre dadurch die Fortsetzung der Räumarbeiten in Frage gestellt worden oder hätte wenigstens eine zweite Flottille zur Unterstützung herangezogen werden müssen. Ich mußte unter diesen Umständen mehrere Anläufe nur mit 3 Booten fahren, die gerade klar waren. Ich holte mir Nettelbeck zur Unterstützung heran, der herangeschleppten Minen abschoss und die Schwimmerboje barg, so daß die R-Boote wieder schneller klar wurden. Nettelbeck barg bei dieser Gelegenheit einen Minenanker Prüfungsvermerk 14.4. 40. sehr gut erhalten. Anker kann nur kurze Zeit im Wasser gewesen sein. Das Gerät arbeitete nicht einwandfrei, da die Ankertaue wahrscheinlich zu stark waren und aus sehr hartem Stahldraht bestehen, weshalb sie schwer in die Messer eingeführt wurden. Eine Mine wurde mit dem Scherdrachen verschleppt, wie später festgestellt werden konnte. Zwei Minen detoniert während des Nachschleppens, zwei Minen detoniert beim Abschießen. Eine Mine wurde leckgeschossen, detonierte aber dann nach ca. 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Minuten kurz ehe sie vollständig unter Wasser wsr. Eine Mine ließ ich als Oberflächenstand stehen hen und machte Meldung darüber an F.d.M.Ost, da ich annahm, daß wir Interesse haben, eine vollständige Mine zu bergen, Ba Befehl besteht, treibende Minen abzuschießen, habe ich erst angefragt, ob sie geborgen werden soll. Es befanden sich auf der Verschlußplatte der Mine nur 2 Messingkappen, im Gegensatz zu 4 Messingkappen auf den in der Nordsee geborgenen Minen. Ich gebe folgende Meldung nach Einlaufen an den F.d.M.O. naghrichtlich F.d.V.O. ab: Gebiet freigesucht: 57°32,9' N 10°42,2' O 57°32,9' N 10°42,5' O 57°30,7' N 10°41,2' O 57°30,7' N 10°41,9' O 57°30,7' N 10°42,5' O 57°29,2' N 10°41,9' O 57°29,2' N 10°42,5' O 1.Sperre 57°32,2' N 13 Minen. 2.Sperre 57°30,0' N 11 Minen. Nach Westen auf Kurs NS 300 m freigesucht, nach O 200 m. Beabsichtige morgen östlich und westlich bis 400 m freizusuchen. Unterschrift 1.Fl. festgemacht. Boote machen Geräteergänzung von Nettelbeck. Ich erhalte von der 3.R.Fl. noch einige Fahrwasserbojen.
2300	Frederikshaven	
5.5.	Frederikshaven O 4,	Boote übernehmen Proviant und restliche Geräte. Wegen Wetterlage hatte ich 1000 Uhr seeklar befohlen. F.T. von B.S.O.: Zum U-Bootsschleppzug SEAL zu fahren.
0930		Ausgelaufen mit R 18 - 24.
0945	O 2-3, Seegang 2,	U-Bootssicherung beim Schleppzug.
1130	Sonnenschein, gute	R 18 übernimmt mit Schlauchboot U-Bootsperso[illegible]
1400	Sicht	von 2 Wasserflugzeugen, die beim Schleppzug wasserten und bringt sie auf 1208.
1410		R 24 geht längsseit, damit der Flottillenarzt Verwundeten der englischen Besatzung behandeln kann.
1615		UvBootsgeleit bei Frederikshaven beendet. Marsch zu Räumfeld. Suchen nach Osten weiter frei, Durchstoßverfahren. Tiefeneinstellung [illegible] m/14 m. Räumgreifer. Räumen bis Eintritt der Dunkelheit 12 Minen der südlichen Sperre. An der Nordsperre im Osten keine Minen mehr geräumt. Es wurden wieder von 12 Minen 4 verschleppt. Eine Mine detonierte, nachdem sie längere Zeit (mehrere Minuten) abgeschossen und versenkt war, Ba, die Mine beim Einnehmen des Gerätes über Grund geschleift wurde, wobei Messingkappen verbogen wurden und durch den Zug des Ankertaues der Zündstromkreis geschlossen wurde. Eine Mine schwamm mit umgebogenen Messingkappen.
2330	Frederikshaven	eingelaufen. Mache Meldung an F.d.M.O. nachr. F.d.V.O.: Ab 1600 Uhr Räumarbeiten im Osten fortgesetzt. Nordsperre keine Minen mehr. Südsperre 12 Minen geräumt. Morgen Fortsetzung. Ein Minengefäß und Anker geborgen. Sperr-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Sperrwaffenoffizier Lt.(W) Faber entschärfte den Oberflächenstand. Mine hat bisher unbekannte Einrichtungen. Anker wird ebenfalls geborgen. Nettelbeck wird anschließend sofort nach Frederikshaven wegen Ausfalls des Hilfskessels durch Rohrreißer entlassen. Halte es für erforderlich, daß S.V.K.-Vertreter sich einschifft, um selbst persönlich festzustellen, warum Gerät nicht einwandfrei arbeitet. Mache diesbezügliches Fernschreiben an F.d.M.O.
6.5. 0800	S O 1-2, Seegang 0-1 bedeckt, gute Sicht	Nachdem Boote Geräteergänzung und Proviantübernahme durchgeführt haben, laufe ich aus. Chef 2.R.Fl. hatte mir Brommy zur Unschädlichmachung der verschleppten Minen zur Verfügung gestellt. Es wird im Osten der Südsperre weitergesucht. Fahre Räumgreifer mit 14 m Tiefeneinstellung. Es werden 4 Minen gefunden, alle glatt geschnitten. Fahrt 13 sm.
1400		Bis 600 m östlich der letzten Mine freigesucht. Endgültig abgesuchtes Gebiet ist aus beiliegender Skizze zu ersehen. Suche am Westende der Nordsperre nach Westen 500 m frei. Keine Sperrmittel. Vorläufige Meldung an F.d.M.O. nachr. F.d.V.O.: Räumarbeiten beendet.
1600		
1700	Frederikshaven.	Frederikshaven eingelaufen.
		G.Kdos.Fernschreiben an F.d.M.O.: Nordsperre von: 57°32,2' N 10°47,3' O nach 57°32,2' N 10°42,1' O 13 Minen geräumt. Südsperre von: 57°30,2' N 10°42,2' O nach 57°30,2' N 10°43,5' O 28 Minen geräumt. Tiefeneinstellung cm. -3 m. Mittlerer Minenabstand 50-60 m. Ostflügel der Sperre 4 Minen. Mittlerer Minenabstand 200 m. Englische, bisher hier nicht bekannte Schlaufentiefenstellermine mit Räumschutz und Versenkeinrichtung. 2 Anker und ein Gefäß geborgen. Im Ganzen wurde folgendes Gebiet freigesucht: 1. 57°32,9' N 10°40,3' O 2. 57°32,9' N 10°43,9' O 3. 57°28,9' N 10°43,9' O 4. 57°28,9' N 10°41,9' O 5. 57°30,7' N 10°41,9' O 6. 57°30,7' N 10°40,3' O
~~1000~~	~~NW 1,0, m/v 8, 1021,~~	~~Es wird freigesucht:~~
~~1900~~	~~+10° mittlere Sicht~~	~~Anschließend auf vorgeschriebenen Weg zurückgelaufen.~~
~~2000~~	~~NW 1,0, m/v,10,1021,~~ ~~+ 8° mittlere Sicht~~	
~~2005~~	~~9 Zeilen gestr.~~	~~Nähe Glockentonne Frederikshaven wird Gerät aufgenommen. Gerät fest.~~
~~2015~~		~~Chef auf "Bugard" abgesetzt.~~
~~2035~~		~~Frederikshaven fest.~~
~~2045~~		Die R-Boote mit Voith-Schneiderantrieb haben sich wieder beim Räumen der Sperren sehr gut bewährt. Detonationen in großer Nähe (50 m) haben

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		haben keine Ausfälle verursacht. Es muß noch gefordert werden, daß die Winden stärker sind, damit auch bei wenig Fahrt das Gerät eingeholt werden kann. Besonders wichtig auf flacherem Wasser. Die Boote müssen jetzt immer fast stoppen.
6.5.		K.B.-Meldung "Nettelbeck" muß abgegeben werden: Kessel 3 Rohrreißer, Fahrbereitschaft ist unterbrochen. Voraussichtliche Wiederherstellung 8.5.40. Schlage vor, den Umbau Nettelbeck jetzt durchzuführen, falls es nicht möglich ist, ein Ersatzfahrzeug für die Flottille zu bekommen, kann der Stab und Unterstab behelfsmäßig an Land untergebracht werden.
7.5.		Als ich keine Aufgaben erhalte, mache ich Fernschreiben an F.d.M.O. und bitte um Bereitschaftsbefehl. Habe dringend laufende Überholungsarbeiten an den Booten durchzuführen, für die ab mindestens 6 Stunden Zeit beabsprucht werden.
1700		Befehl vom F.d.M.O. 3 std. Bereitschaft.
1930		Nettelbeck ist wieder klar. K.B.-Meldung wird abgegeben.
8.5.		Befehl vom F.d.M.O.: 1.R.Fl. täglich ~~Weg ab~~ ab 8.5. Weg ablaufen von Frederikshaven Ansteuerung tonne nach Qu. 4483 r.u. Ecke nach Skagen Tonne, nach Skagen Feuerschiff nach Qu. 4461 Mitte s./ und zurück. Bei Minenalarm 1000 m Sperrlücke herstellen, auf Anforderung Minengeleit für ein- oder auslaufende Transporter auf genanntem Weg. Dazu Verbindung halten mit F.d.V.Ost. Außerdem sollen 2 Boote der Flottille U-Bootssicherung bei Sundwall fahren, der denselben Weg mit Minengerät abfährt.
0600	NW 0-1, Nebel	Befehl 0600 Uhr seeklar.
0730	NW 0-1, langsam aufklarend Sicht 1-2 sm	Wegen Wetterlage halbstündige Bereitschaft. Ausgelaufen. Abgelaufener Weg ist aus anliegender Skizze zu ersehen. Habe starke Stromversetzung um 1 sm bis Skagen Bln.Tn.
1009	Sicht 1-1,5 sm	2 Minen detonierten im Gerät. Minen scheinen sehr tief zu stehen. Gerät steuert 11,5 m. Nehme Gerät auf und fahre vom Feuerschiff aus auf die Sperrlücke zu. Minenfreier Anlauf.
1200	Sicht 3-4 sm	Mache Meldung an F.d.M.O. durch F.T.: Auf 57° 44,7' N, 10°44,6' O zwei Minen im Gerät detoniert, Tiefeneinstellung 11,5 m. Annehme eigene M-Bootssperre. Weg durch Sperrlücke ist frei.
		Ich persönlich weiß nicht, wo der Westflügel der Sperre liegt, konnte es auch beim F.d.V.Ost nicht ganz genau erfahren. Halte aber die genauen Kenntnisse für die, die dort im Minenabwehrdienst arbeiten erforderlich.
		Um ganz sicher zu sein, daß keine Minen in der Sperrlücke liegen, laufe ich noch einmal nach Norden bis 4461 m.o. Minenfrei. Auf dem Rückwege eine Mine auf 57°42,8' N 10°41,5' O. Detonationserscheinung die Gleiche. Ich nehme

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nehme deshalb an, daß es wieder eine eigene Mine ist, suche aber nun mit Hilfe von Bojenstrichen planmäßig das Gebiet ab. R 19 und R 20, die bisher heute bei Sundewall gewesen sind, sind zur Stelle, da S. sie nicht mehr braucht.
		Es wird abgesucht:
		57°45,5' N 10°43,7' O
		57°45,2' N 10°44,3' O
		57°43,6' N 10°41,6' O
		57°44,8' N 10°41,0' O Keinen Räumerfolg.
1600		Ein Geleitzug mit 3 großen Dampfern und B.S.O.-Schulflottille passiert von Süden die Sperrlücke, schicke ein Boot entgegen zum Durchlotsen.
1800		Bis an die 10 m Linie heran freigesucht. Laufe nach Süden mit doppelseitig ausgebrachtem Gerät auf dem vorgeschriebenen Weg.
2035		Mache Meldung an F.d.V.O., daß der Weg frei ist. Frederikshaven festgemacht.
2230		Fernschreiben an F.d.M.O. wird abgegeben. Befehl vom F.d.M.O.: 1.R.Fl. 12 std. Bereitschaft

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 694/40 Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. KdM 442
13 Anlage zu B. S. O.
H. Nr. Gkdos. 2655 vom 16/7.40

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

zu K. 4587

K r i e g s t a g e b u c h
des
Räumbootsbegleitschiffes N e t t e l b e c k .

Kommandant: Kapitänleutnant B r o d d a

angefangen am: 1.5.1940
Beendet am: 5.5.1940.

Anlage 4 zu 1/Skl. 1561/40 Gkdos. 116/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5. 2340-0230		Fliegerangriff in Oslo
2.5. 2330-0200		Fliegerangriff auf Oslo, Boot feuerte zur Abwehr mit S.M.G. und M.G.C/30.
3.5. 0600	Oslo nach	Oslo ausgelaufen, zum Geleit mit der 1.M.S.Fl. und 2.M.S.Fl., der Dampfer: Weiße See, Eider, Utlandshörn, Saar, Krete und Wiegand.
	Frederikshaven	
0930	klares Wetter Wind S 3	Wegen Kesselschaden Dampfruder ausgefallen, Handruder eingekoppelt
0955		Kesselschaden repariert, Dampfruder wieder in Betrieb. Es wurde ein feindliches U-Boot festgestellt
1830		und von einem Boot des Sicherungsverbandes vernichtet.
2000		Bei Skagen Feuerschiff vom Geleitverband entlassen. ~~Bei der~~ Fahrt nach Frederikshaven allein fortgesetzt.
2210		Im Hafen von Frederikshaven festgemacht.
4.5. 1400	bewölkt	Auf Befehl des Fl.Chefs ausgelaufen. Qu.4486 m.
1500-1600		o. Bei Hirsholm dicht beim Feuerturm eine Mine durch Minengefahrenboje bezeichnet. Boje wurde vom Kutter ausgelegt.
1710	Hirsholm	Als Begleitschiff der Flottille eine englische Mine abgeschossen.
1810		Die zweite englische Mine abgeschossen.
2000		Die dritte englische Mine abgeschossen.
2030		Die vierte englische Mine abgeschossen, die in einem Abstand von 80 m detonierte. Von der letzten Mine wurde der Stuhl der Mine mit dem Ausgabevermerk: 11.4.1940 nebst Anker aufgenommen.
2232		In Frederikshaven eingelaufen.
5.5. 1200	Hirsholm NO 3-4, klar	Frederikshaven ausgelaufen, bei Hirsholm geankert. Motorboot und Schlauchboot ausgesetzt, um eine am Vortage dort verankerte englische Mine zu entschärfen. Hilfskessel ausgefallen.
1405		Lt.(W) Faber meldet das die Mine entschärft ist.
1425		Mine muß mit der Handwinde an Bord gehievt werden.
1600		Mine an Bord genommen.
1620		Minenstuhl mit Anker an Bord genommen.
1700		In Frederikshaven eingelaufen und festgemacht.

gesehen:

Kapitänleutnant
und Flottillenchef

Zu beziehen vom Amtlichen Verkaufslager der Kriegsmarine J. V. Kogelin in Glückstadt
Zahlungsempfänger: für Ostseebereich: in Kiel. für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. Gkdos. 4421

Kriegstagebuch 23

Tag

Anlage zu F. d. M. Ost B.-Nr. Gkdos. 2655 36/7 40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 694/40

Zu Kr 4587

Uhrzeit	Abgegangene Stelle	Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse

Kriegstagebuch

der 1. Räumbootsflottille
Abschnitt "Maschine"

vom 1. Mai 1940
bis 7. Mai 1940

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Grundmann

Anl. zu Kriegstagebuch
d. Gkdos. 116/40

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
5000 31. 38 2617/254 Druckerei V

Anlage 9 zum Kriegstagebuch Nr. 1 Gkdos. 116/40

Vordr. A 6
gedruckt Vordr. A 6

Uhrzeit	Abgebende Stelle	Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
1.5.40. Frederikshavn Kattegat						Gegen 20 Uhr erhält Flottille Befehl, beschleunigt seeklar zu machen. Da Urlauber noch nicht alle zurück, wird das auf den Booten befindliche Personal verteilt und mit ihm 4 Boote seeklar gemacht.
2030						Bei 2 x AK Fahrt fährt ~~der~~ nach 1/2 St. der 7. Kolben der Stb. Maschine von "R 20" fest. Boot wird nach Frederikshavn zur Reparatur entlassen. Aufnahme zeigt, daß die Kolbenbolzenbuchse sich verdreht hat, dadurch der Ölkanal verdeckt war und keine Schmierung mehr stattfinden konnte. Kolben und Zylinderbuchse haben stark gefressen. Reparatur wird mit eigenem Personal durchgeführt. Kolben und Laufbuchse wurden ausgewechselt. Störungsmeldung Nr. 6 Gruppe A. v. 4.5.40.
2.5.40. Frederikshavn						Ich gebe an D.W. Fernschreiben über Ersatzlieferung von 2 Kolben mit eingebauten Pleuelstangen und eingepaßten Laufbuchsen. Wie wichtig es ist, diese Teile passend und einbaufertig auf den Booten zu haben, zeigt Reparatur von "R 20" (Vorgang schon bei "R 23" in Norwegen).
0230	festgemacht.					Flottille läuft mit 5 Booten aus.
Kattegat Stichfahrt u. Minengeleit						"R 20" kann mit Standprobe beginnen. Personal hat unter sicherer und tatkräftiger Leitung von L.M.Ob.Masch. Schawaller lobenswerte Arbeit geliefert und in 14 Std. ununterbrochener Anspannung Kolben und Laufbuchse ausgewechselt. Probelauf ist einwandfrei. Motor wird mit geringsten Umdrehungen 20 Std. lang eingefahren.
1200	seeklar					"R 20" kann vorübergehend damit nur 10 kn laufen.
1230						"R 18" kehrt aus Kiel zurück und stößt im Kattegat zur Flottille.
100						Flottille ist wieder mit allen Booten fahrbereit.
.5.40. rederikshavn						Keine besonderen Ereignisse.
150	festgemacht					"NT" kehrt aus Oslo zurück und macht
330	seeklar					in Frederikshavn fest.
Sperrarbeiten bei Skagen						

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
4.5.40. Frederikshavn 0150 festgemacht 0800 seeklar Räum-u.Sperrarbeiten bei Skagen Frederikshavn 2315 festgemacht.					24 Boote ergänzen Brennstoff bei NT. 24 engl.Minen geschnitten. "NT" übernimmt Brennstoff aus Tanker "Terra" (81 m³) Keine besonderen Ereignisse.
5.5.40. Frederikshavn Kattegat U.-Bootsgeleit u.Räumarbeiten 0940 seeklar					Flottille führt Geleit für eingebrachtes engl.U.-Boot "Seal".
1415					"NT" meldet 3 Rohrreißer.Kessel macht Feuer aus.Schiff kann nur noch mit Handruder fahren,Spills sind-da ohne Dampf-ebenfalls ausgefallen.Ausfall wirkte sich besonders störend aus,da "NT" gerade beim Bergen einer engl.Mine war, alle Heißarbeiten jetzt mit der Hand vorgenommen werden mußten.Störung zeigt,daß für das Begleitschiff 2 Kessel lebensnotwendig sind.Umbau Maschinenanlage muß so bald wie möglich durchgeführt werden.Der Kessel hat ein Alter von 22 Jahren.Kessel wird aufgenommen. Reparatur mit Bordmitteln durchgeführt,Rohre dichtgepfropft.(Störungsmeldung Nr.23 Gr.A.v.8.5.40.)
1915					"R 21" Druckminderventil in der Anlaßleitung gebrochen.Reparatur ist mit Bordmitteln möglich.Kein Ausfall des Bootes.
2210					"R 19" 2 Schrauben von Schaudeckeln der Zylinderbuchsenüberwachung am Bb.Motor durchgerostet.Kühlwasserraum Luft leer.Maschine konnte Betrieb behalten,da mit eingesetzten alten Schrauben nur geringer Wasserverlust.Sie wurden nach dem festmachen des Bootes ausgewechselt. Bei Räumarbeiten 12 engl.Minen geschnitten. Keine besonderen Ereignisse.

Uhrzeit	Abgebende / Empfangende Stelle	Frage	Meldung	Befehl	Vorkommnisse
6.5.40 Frederikshavn 0800 seeklar					"NT" führt Kesselreparatur durch. K.B.Meldung abgegeben.
Räumarbeiten Gegen 1600 festgemacht					Alle Boote ergänzen Schmieröl bei "Neufundland" und Brennstoff bei "NT". insgesamt: Schmieröl übernommen 1575 kg
7.5.40. Frederikshavn					"NT" Kesselreparatur.Sie stößt auf Schwierigkeiten,da die Mannlochdeckel so klein,daß kein Befahren möglich ist. Rohre müssen mit Hilfswerkzeugen dichtgesetzt werden.1 dichtgesetztes Rohr leckt beim Drücken wiederholt.Eine Folge der unmöglichen Bauart des alten Kessels,die ein Herankommen an die Rohre unmöglich macht.Instandsetzung verzögert sich dadurch um einen vollen Tag.Obwohl Werft Frederikshavn neue Packungen angefertigt,sind die Deckel der Unterschenkelrückseite(Verbindungsrohr)mehrere Male nicht dichtzubekommen.Überaus schwieriges Arbeiten an diesen Deckeln,da von ihnen bis zur Schottwand nur 30 cm Platz ist, das Personal nur von der Seite aus arbeiten und herankommen kann.Mehrere Ventile und Flanschen lecken beim Drücken. (12+3kg)Die Anlage ist so alt und abgewirtschaftet,daß eine Reparatur kaum noch lohnt,zumindest für das Bedienungspersonal gefahrvoll bleibt.Umbau Masch.Anlage "NT" muß dringend gefordert werden.(dabzgl. Fernschr.heute morgen an F.d.M.Ost gegeben)
1930					Alle Boote führen kleine Überholungsarbeiten und Instandsetzungsarbeiten aus. Kessel wird abermals gedrückt(12+3kg).Er hält,endlich nach 4Versuchen,dicht.Kessel wird langsam erwärmt,dann auf 3kg Druck gebracht.Feuer aus und nachgezogen.Anschließend Betriebsdruck aufgenommen. Bei Werft Frederikshavn wurden folgende Arbeiten in Auftrag gegeben: 1)Neuanfertigung eines Bremsbandes für Bugspill. 2)Anfertigung verschiedener Packungen für den Kessel. 3)Lieferung mehrerer Schrauben und Scheiben.

Gesehen: Kapitänleutnant und Flottillenchef

Korv.-Kapt.(Ing) u. Verbandsingenieur F.d.M.O.

Gesehen:

Freg.-Kapt.(Ing) und Verbandsingeneur B.S.O.

Buch-Nr. Gkdos. 1941. 16 Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 4655 vom 7.6.17 1940

den 6. Mai 1940.

Zu Ru 4587

Bericht

über

die Bergung einer englischen Messingkappenmine (U-Bootsmine MARK XVI).

Am 4.5.40 wurde durch ein Boot der 1.R.-Flottille eine Mine auf flaches Wasser geschleppt und die Lage bezeichnet. Am 5.5.40 ging ich mit einem Schlauchboot an das Minengefäß heran. Ich öffnete den Handlochverschluß auf der Verschlußplatte durch Lösen des Preßringes und entfernte den Zünder aus dem Gefäß. Dazu schnitt ich die beiden Zünderzuleitungen ab und zog an diesen den Zünder aus der Sprengbüchse heraus. Dabei mußte der Auslösehebel zurückgedrückt werden. Ein Herausnehmen der Sprengbüchse gelang mir nicht. Nach dem Dichtsetzen des Handlochverschlusses wurde das Gefäß, das noch mit dem Anker verbunden war, mit einer langen Leine mit dem Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck" verbunden. Die Mine wurde bis kurz an das Heck des Bootes herangehievt und das Ankertau kurz unterhalb des Gefäßes von der Verankerung gelöst. Das Ankertau wurde mit einer zweiten Leine verbunden, Mine und Anker getrennt an Deck genommen. Sämtliche Messingkappen waren beim Entschärfen unversehrt. Beim Anbordnehmen wurde der größte Teil verbogen.

An Deck öffnete ich die Verschlußplatte, um die Sprengbüchse zu entfernen. Durch Stoßwirkung beim Arbeiten an der Platte begann eines der beiden Uhrwerke der Versenkeinrichtung zu laufen. Beim Entschärfen war mir die Versenkeinrichtung noch unklar. Ich habe nichts bemerkt, daß eines der beiden Uhrwerke lief. Dabei muß sich ein Kontakt im Uhrwerk gelegt haben, der den Stromkreis über die Batterie zum Versenkzünder geschlossen hat, so daß der Versenkzünder zerknallte. Die Versenkeinrichtung besteht aus zwei voneinander unabhängig arbeitenden Teilen, zu denen je ein Uhrwerk mit Batterie und Versenkzünder gehört. Die Uhrzeit war auf der einen Uhr auf 34 Tage, 21 Stunden und in der anderen, die gezündet hatte, auf 33 ½ Tage und 12 ½ Stunden eingestellt. Die beiden Batterien sind abgeklemmt und der Versenkzünder entfernt.

Nach der Aufschrift auf der Mine handelt es sich um den Typ

MARK

Anlage 5 zu 1/Skl. 1561/40 Gkdos.

Mat. zu Lehrstab
B.Nr. 116/40

M A R K XVI mit 9 Messingkappen. Mine und Anker sind vermutlich in allen Teilen vollständig, bis auf den Schlaufentiefensteller, der nach dem Verankern der Mine abfällt. Bemerkenswert ist der Räumschutz, der 2 bis 2,5 m unterhalb des Gefäßes sitzt. Beim Räumen dieser Minen wurden aus diesem Grunde ungefähr 35% der geräumten Minen verschleppt. Der Anker und das Ankertau waren noch sehr gut konserviert, so daß anzunehmen ist, daß die Mine nicht allzulange im Wasser gelegen hat.

Fahrer

Leutnant (W).

Anlage zu Gruppe Nord

Buch-Nr. Gkdos. 693/v. Anlage zu F. d. M. Ob.d.M. Nr. Skrl 669

B.Nr. Gkdos. 2597 vom 26.7.1940

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

669

Kr 56040

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

der

1.Räumbootsflottille mit den Booten "R 18 - R 24" und dem Begleitschiff "W e t t e l b e c k".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r e t m a n n .

angefangen am: 9.5.1940.
beendet am: 31.5.1940.

Anlage 3 zu 1/Skl. 1591 II/40 Gkdos.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 691/40
Anlage zu B. d. M. Ob. d. M. Nr. Gkdos 664
Anlage zu B. S. O. Nr. 2597 vom 16/7 40

Kr 5604/6

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.5.	Frederikshavn	1.R.Fl. 12 std. Bereitschaft. Ich nütze die Zeit aus, um notwendige Überholungs- und Reparaturarbeiten durchführen zu lassen.
10.5.		Erhalte Befehl vom F.d.M.O.: " Schleppzug RÖsing (Seal) zu geleiten.
1045	SW 6, Seegang 2-3	mit 6 Booten ausgelaufen, fahre U-Bootssicherung.
2128	gute Sicht, abflauend	Sicherungsflugzeug meldet großen Ölfleck voraus in Sicht. Ich stoße dorthin vor und werfe in den Ölfleck 3 Wasserbomben, wenigstens als Schreckbomben, falls ein U-Boot in der Nähe ist.
2250		Bei Schultz-Grund Feuerschiff vor Passieren der Netzsperre entlassen. Rückmarsch nach Frederikshavn.
11.5. 0530	Frederikshavn	eingelaufen. 3 std. Bereitschaft.
12.5.		Befehl vom F.d.M.O.: "1.R.Fl. Weg ablaufen von Frederikshavn Ansteuerungstonne nach 4483 r.u.E. nach Skagen Leht.Tn. nach Skagen Feuerschiff nach 4461 Oberkante Mitte nach 4438 r.o.E. nach 4468 r.u.E. nach Frederikshavn. Gerät S.D.G. 11,5 m. Bei Minenalarm ausserhalb der eigenen Skagen-Sperre Kr.-Meldung und Ausdehnung der Sperre feststellen und bezeichnen. Bei Räumen eigener UMA aus der Skagen-Sperre Minen abschießen, Meldung darüber nach Einlaufen."
0800	NO 3-4, Sonnenschein,	Frederikshavn ausgelaufen.
0816	gute Sicht	Gerät ausgebracht. Stichfahrt durchgeführt. Keine Ereignisse.
1650		Gerät aufgenommen.
1720		Frederikshavn eingelaufen.
13.5.	Frederikshavn	Ruhe
14.5.	Östlich Skagen	
0600	S 1, gute Sicht, Sonnen- schein	ausgelaufen Habe Befehl vom F.d.M.O.:" 1.) 1.R.Fl. Weg ablaufen von Frederikshavn nach 4489 r.u.E. nach Skagen Tonne nach Skagen Tn. Feuerschiff nach 4461 Oberkante Mitte. Bei Minenalarm Kr-Meldung und angetroffene Sperre räumen. Nach Weg ablaufen eigene Skagensperre von 57°43,7' N und 10°42,8' O bis 57°41,7' N und 11°0,8' O mit S.D.G. 8,5 m freisuchen. Stützpunkt Skagen. Täglich kurze Lagemeldung. 2.) Auf Anforderung F.d.V.O. Minengeleit auf Weg Skagen West. Das für Transport Aalborg-Sames abgeteilte R-Boot von dort anweisen, wohin es nach Erledigung Aufgabe kommen soll."
0930		Stichfahrt durchgeführt.
1020	SSO 2-3, Seegang 1-2	Am Westende mit dem Freisuchen begonnen.
2100		Gerät eingenommen.
2130		Skagen eingelaufen, längsseit Nettelbeck festgemacht. Nettelbeck ist 1800 aus Frederikshavn ausgelaufen

Kriegstagebuch
der
1. Minensuchflottille
Abschnitt: Maschine
vom 8. Mai 1940
bis 31. Mai 1940

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Grundmann

Anlage 4 zu 1/Fltl. 15111/40 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.5.40. Frederikshavn Kattegat Stichfahrt 0800	seeklar	"NT" übernimmt aus Tanker "Wollin" Brennstoff: 35,30 m³ Speisewasser: 6 t Trinkwasser: 14 t Gestern hatte die Flottille 3 stdl.Bereitschaft.Auch dieser Bereitschaftszustand wurde erst sehr spät befohlen.Da die Flottille nicht eingesetzt wurde, hätten an 7.4.wichtige Überholungsarbeiten (undichte Zylinderdeckel,Säuberung der Auspuffe usw.)durchgeführt werden können.Sie konnten nicht in Angriff genommen werden,da anfänglich mit sofortigen seeklar gerechnet werden mußte und späterhin bei 3 stdl.Bereitschaft eine Reparatur in dieser kurzen Zeit auch nicht zu machen war.Es ist angebracht und erwünscht,daß sofort nach der Lage- und Einlaufmeldung der Flottille,Bereitschaftszustand befohlen wird.Bis jetzt ist seit dem 7.4. noch keine Zeit für größere allg. Reparaturen gewesen.(Entsprechendes Schreiben heute an F.d.M.gegeben)Ich muß,um solche Arbeiten befehlen zu können,wissen,daß mindestens 6 Std. Zeit dafür verhanden ist.Gestern war Gelegenheit dazu,doch infolge der 3 stdl. Bereitschaft keine Möglichkeit.Am Abend Telefongespräch mit F.d.M.Jng.in Aarhus,Über Umbau "Nettelbeck","R 17"Besatzung(neues Boot),rechtzeitige Bereitschaftsmeldung. Flottille bei "NT" festgemacht. gez. Grundmann
2000 Frederikshavn		
9.5.40. Frederikshavn		Gestern abend wurde 12 std.Bereitschaft befohlen,daher heute größere Instandsetzungsarbeiten an allen Booten.(Auspuffe gereinigt,Zylinderdeckel aufgenommen). Werft Frederikshavn erhält folgende Arbeitsaufträge: 1.)Anbringen der Heckrolle auf "R 23" 2.)Reparatur Steven(oben)und Schweißen eines Auspuffrohres auf "R 20" 3.)Abdrehen eines Kollektors auf "R 22" 4.)Instandsetzen eines Ventils auf "R 19" Abends Meldung an F.d.M.abgegeben über ausgeführte Reparaturarbeiten. Sonst keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann
10.5.40. Frederikshavn 1030	seeklar	Flottille ohne "NT"und "R 21"führt Geleit für abzuschleppendes U.-Boot "Seal". "R 21"geht in die Werft Frederikshavn zur Instandsetzung der durch Artillerie
1030		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 10.5.		Artillerietreffer beschädigten Jnneneinteilung im Vorschiff(L.M.Kammer,Klosett und U.-Offs.Waschraum.) Keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann
11.5.40. Frederikshavn 0520 1700	Flottille festgemacht bei "NT"	"R 21"liegt noch zur Reparatur in der Werft. Im Laufe des Vormittags Meldung an F.d.M.,der in Frederikshavn liegt.Ersatzteilbestellungen erledigt. "R 21" aus der Werft zurück. Keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann
12.5.40. Frederikshavn Kattegat Skagerrak 0800 Stichfahrt 1725	seeklar festgemacht	Alle Boote Übernehmen Brennstoff aus "NT" Keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann
13.5.40. Frederikshavn		Ruhe.E.K.Verleihungen. Keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann
14.5.40. Frederikshavn 0600 Stichfahrt,Hilfsarbeit bei Skagen. 1600 1800 2130	seeklar Flottille bei "NT"festgemacht.	Ich bleibe mit "NT"in Frederikshavn und gehe zum F.d.M.Besprechung über neu in Dienst zu stellendes K.-Boot "R 49"und Umbau "Nettelbeck" bezw.Ersatz für "NT"(F.d.Ohlrogge). "NT"Übernimmt aus Tanker "Wollin" Brennstoff: 40 m³ "NT"geht nach Skagen. Keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann
15.5.40. Skagen 0600 1830	seeklar Flottille festgemacht bei "NT"	Ich fahre mit P.K.W.zu Besprechungen zum F.d.M. nach Frederikshavn. Nach dem Einlaufen meldet "R 19",daß Schläge im Bb.Propeller spürbar sind.Ich lasse ihn durch Taucher untersuchen.Er stellt fest,daß 2 Messer fehlen,2 verbogen sind.Ursache ist:Irgendwie nicht festzustellen,anzunehmen ist:1.)Materialfehler(Propeller ist ein alter,in Reserve gelagert gewesener,in "R 19"erst am 20.4.eingebaut,siehe hierzu Störungsmeldung Nr.8Grp.A B.Nr.G 563 v.24.4.40.)2.)evtl.Beschädigung durch in der Nähe stattgefundene Minendetonation. Grundberührung hat nicht stattgefunden.Es soll versucht werden,Reparatur mit eigenen Mitteln im Dock in Frederikshavn durchzuführen. (Strgsm.Nr.7 Grp.A v.17.5.40.) "R 21"meldet,daß der Riß im Stb.Zylinderblock, der Ende März von der D.W.Kiel gedichtet

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 15.5.40.		gedichtet worden ist,sich vergrößert hat. Ein haarfeiner,ungefähr 3 cm langer Riß ist jetzt auch oberhalb der Dichtungsplatte zu sehen.Kühlwasser tritt bei starken Beanspruchungen des Motors sichtbar perlend nach außen.Reparatur mit eigenen Mitteln ist nicht durchführbar.Da "R 21"wegen Bootsreparatur in den nächsten Tagen sowieso zur Instandsetzung nach Kiel soll,die Flottille durch den Ausfall von "R 19"im Augenblick schon stark geschwächt ist,muß das Boot einsatzbereit bleiben.Ich habe auch keine Bedenken dagegen,da bei vorsichtigem Fahren(nicht mehr als große Fahrt),der Riß sich kaum vergrößern wird. Beim Drücken des Meters im Stillstand(0,4kg) das sind 0,2kg über Betriebsdruck)trat kein Wasser nach außen. Alle Boote haben jetzt die Betriebsstundenzahlen erreicht(500),bei denen durch Alters-und Beanspruchungserscheinungen laufend kleine Reparaturen nötig werden,bzw. Ersatzteile eingebaut werden müssen.z.B. Größere Brennstoffkühlleitungen auswechseln,Auswechseln von Brennstoffventilen Neueinziehen von durchgeresteten Schrauben,Auswechseln von Sauge-und Druckventilen in den Kühlwasserpumpen.Brennstoffventile neu einstellen.Auswechseln von Unterdruckventilen.Dichten verschiedener wasserführender Leitungen usw.usw.Häufig werden diese Arbeiten in See und in Fahrt ausgeführt,andere werden nach dem Einlaufen in kurzen Ruhestunden vorgenommen.Durch solche Arbeiten ausgefallen und somit für die Aufgaben der Flottille vorübergehend nicht mehr zur Verfügung stehend,ist noch kein Boot.Dies ist der Verdienst des Personals, in der Hauptsache der Leitenden Maschinisten aller Boote.Die Aufsichtspflicht und das Verantwortungsbewußtsein der Leitenden,die alle bestrebt sind auch größere,früher nur durch die Werft ausgeführte Arbeiten, allein durchzuführen,ist vorbildlich und über alles Lob erhaben.Alle Leitenden stehen in Können,Haltung und Einsatz weit über Durchschnitt. gez. Grundmann
16.5.40. Skagen 0600	seeklar Räumarbeiten	Ich gehe mit "R 19"nach Frederikshavn. Boot wird eingedockt.Nach dem Eindocken wird durch Bordpersonal Auswechslung der abgebrochenen Messer in Angriff genommen
noch 16.5.40.		in Angriff genommen.Sie vollzieht sich störungslos.2 neue Messer werden eingesetzt.Auch diese Reparatur war bisher ohne Vergang.und konnte bislang nur durch Werft und Spezialpersonal durchgeführt werden.Hervorragende Arbeit des L.M.Stbs.Ob.Masch.Neumann,Ob.Masch. Mt.Baudrexl,Masch.Mt.d.R.Luther.(Störgem.Nr.9 Gr.A v.18.5.40.) Die 2 verbogenen Messer wurden mit Schweißapparat unter Hilfeleistung der Werft erwärmt und dann gerichtet.Hervorheben und besonders erwähnen möchte ich die Werft Frederikshavn.Sie ist zu jeder Zeit und Stunde bereit,schnell und gut auch schwierige Reparaturen durchzuführen. Leitung,Aufsichtspersonal und Arbeiter sind immer entgegenkommend und leisten ihr Bestes.Die Werft hat der Flottille laufend wertvolle Hilfe gegeben.Sie erhielt bei der Instandsetzung von "R 19"heute folgende Arbeitsaufträge: 1.)Eindocken von "R 19"Hilfeleistung bei der Reparatur am Bb.Propeller. 2.)Ausbessern des Heckbeschlages(Kupfer). 3.)Befestigen einer Relingstütze. 4.) " " Wasserbombenhalterung.
Frederikshavn 1400	Flottille festgemacht bei "NT"	
1600		Musterung durch Gruppenbefehlshaber. Alle Boote nehmen Brennstoff bei "NT". gez. Grundmann
17.5.40. Frederikshavn 0900		"R 19"Reparatur beendet.Probefahrt i.o.H.Ich lasse alle Boote durch Taucher an den Propellern untersuchen.Ergebnis: "R 21"beide Propeller Messer wenig nach innen verbogen. "R 20"1Messer abgebrochen.Ursache unbekannt,wahrscheinlich Materialfehler.Boot wird sofort eingedockt.Reparatur wieder mit Bordpersonal durchgeführt.Schon nach 6 Stunden ist sie beendet.Gute Arbeit durch L.M.Ob.Masch.Peterseim Masch.Mt.Böhm,Masch.Gefr.Hoffmann. Werft Frederikshavn erhält folgende Arbeitsaufträge: 1.)Eindocken eines R.-Bootes. 2.)Ausbessern des Kupferbeschlages am Vorschiff. Zu "R 20" siehe Störgem.Nr.7 Gr.A v.19.5.40. An "R 21"wird keine Reparatur vorgenommen,da Boot noch gute Fahrt macht,es in wenigen Tagen sowieso zur Instandsetzung nach Kiel soll.Bisher war dieser Schaden noch gar nicht bemerkt worden,zeigt also,daß er noch unbedeutend sein muß.Propeller können gefahrlos weiter gefahren werden. gez. Grundmann

Zu beziehen vom Amtlichen Verkaufslager der Kriegsmarine z. H. Kapelle in Wilhelmshaven Kabellieferungsstellen: für Offiziersrecht: in Kiel. für Mannschaftsrecht: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 5

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.5.40. Frederikshavn 0445 Räumarbeiten bei Skagen 1415	seeklar	"NT" übernimmt 49,0 m³ Brennstoff aus Tanker "Terra" und geht am Nachmittag nach Skagen. Ich docke mit "R 20" bei Werftbeginn aus, und laufe der Flottille nach. "R 19" meldet: Stiftschraube von Sicherheitsventil am 3. Zylinder gerissen. Ich steige über Kompressionsluft entweicht. Schaden kann in See nicht behoben werden, da Stiftschraube ausgebohrt werden muß. "R 19" wird zur Reparatur nach "NT" entlassen. Nach 3 Std. ist sie durchgeführt und das Boot wieder bei der Flottille. (siehe StÖrgsm. Nr. 10 Gr. A v. 20.5.40.) gez. Grundmann
19.5.40. Skagen 0045 0600 2210	Flottille bei "NT" festgemacht. seeklar, Räumarbeiten. Flottille bei "NT" festgemacht.	Keine besonderen Ereignisse. Alle Boote übernehmen Brennstoff bei "NT". gez. Grundmann
20.5.40. Skagen		Ruhe. Alle Boote führen Überholungs- und Instandsetzungsarbeiten aus. Schmieröl-Übernahmen aus "NT". Keine besonderen Ereignisse. gez. Grundmann
21.5.40. Skagen 0600	seeklar Räumarbeiten	"NT" fährt als Bojenboot. Beide Motoren-Kühlwasserpumpen fallen aus. Aufnahme zeigt, daß Haltebügel der Ventilteller und federn vollkommen durchgerostet sind. Sie können unmöglich während letzter Werftliegezeit überholt worden sein, denn von ihrer ursprünglichen Stärke sind sie beinahe um die Hälfte abgerostet. Diese Versager dürfen in einer solchen Form nicht beobachtet werden. In der Werftliegezeit müssen s sämtliche Ventile aufgenommen und kontrolliert werden. Das es nicht geschehen ist, ist z.T. ein Versager des Personals, daß auf genügende Gründlichkeit in der Überholung nicht Wert genug gelegt hat. Es ist entsprechend belehrt. Es ist anzunehmen, daß bei weiteren, Seewasserführenden Leitungen, Ventile usw, ähnliche Erscheinungen ebenfalls bald auftreten werden. Störung zeigt, daß die Anlage abgewirtschaftet ist, baldiger Umbau Maschinenanlage immer mehr erforderlich wird. "NT" bleibt mit Feuerlösch- und elektr. Kühlwasserpumpe bedingt betriebsklar. (siehe StÖrgs. Nr. 24 Gr. B v. 23.5.40.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 21.5.40. 1815	Flottille bei "NT" festgemacht.	gez. Grundmann
22.5.40. Skagen		Pumpenventile von "NT" werden mit Auto nach Frederikshavn'er Werft gebracht. Am Nachmittag ist Reparatur durchgeführt, "NT" voll betriebskl. Boote Ruhe. gez. Grundmann
23.5.40. Skagen 0300 1945	seeklar Kiel, Lützowbrücke festgemacht.	Marsch der Flottille nach Kiel. Keine besonderen Ereignisse. ges. Grundmann
24.5.40. Kiel 0800	Lützowbrücke	Alle Boote bis auf "R 22" gehen zu Instandsetzarbeiten in die Deutschen Werke. "R 21" bleibt bis voraussichtlich 15.6. in der Werft. (Bootskörperreparatur, Schweißen Stb. Zylinderblock, Ausbau beider Propeller) K.B. Meldung abgegeben. gez. Grundmann
25.5.40. Kiel	Lützowbrücke	Reparaturarbeiten der Boote wie am 24.5. "NT" übernimmt: Kesselspeisewasser: 14 t Brennstoff: 50 m³ Schmieröl: 2868 kg gez. Grundmann
26.5.40.		Instandsetzungsarbeiten der Boote bis auf "R 23" beendet. ("R 21" siehe 24.5.) Flottille klar mit 5 Booten. ("R 23" folgt 29.5.-30.5.) Flottille soll morgen Rückmarsch nach Frederikshavn antreten. Ich bleibb bei "R 21 + 23" in Kiel und habe Befehl anschl. zur Abnahme "R 49" nach Lehmwerder (Abeking-Rasmußen) zu fahren. Während meiner Abwesenheit von der Flottille übergebe ich die Geschäfte des Flottilleningenieurs heute Stbs.Ob.Masch.Schlenker. gez. Grundmann
27.5.40. Kiel		Ich habe die Dienstgeschäfte des Flottilleningenieurs übernommen. Stbs.Ob.Masch.
1000	seeklar	Marsch der Flottille mit "NT" und 5 Booten nach Frederikshavn. Keine besonderen Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.5.40.		
0045	Boote festgemacht in Frederikshavn.	6 stdl.Bereitschaft.
0455	"NT" festgemacht in Frederikshavn.	Keine besonderen Ereignisse.
		T. Schumacher
29.5.40.		
Frederikshavn		
0600	seekler	Flottille geht mit "NT" und 5 Booten in See.
Räumarbeiten		Nach dem Einlaufen mußte das Auslaßventil
1500	Flottille festgemacht in Frederikshavn.	der Stb.Maschine "NT" ausgewechselt werden. Grund: Bruch des Kegels. Dauer: 1½ Std.
		Oblt. Schumacher T. Schumacher
30.5.40.		
Frederikshavn		Ruhe.Boote führen laufende Instandsetzungsarbeiten durch."R23"kehrte zur Flottille zurück.
		Keine besonderen Ereignisse.
		T. Schumacher
31.5.40.		
Frederikshavn		
1300	seekler	Flottille läuft mit 6 Booten aus.
Stichfahrt		
1915	Flottille macht bei "NT" fest.	Sämtliche Boote übernehmen Brennstoff aus "NT".
		Keine besonderen Ereignisse.
		T. Schumacher
		ges.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Gesehen:
Fabelstein
Korv.-Kapt. (Ing.)
u. Verbandsingenieur F.d.M.O.Ost

Gesehen:
Altmay
Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.O.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 16.5.		ausgelaufen nach Skagen. Mache Meldung an F.d.M.O.: 1.) Stichfahrt durchgeführt.Keine Ereignisse.2.) Bis 57°43,1' N 10°48,4' O freigesucht 4 UMA geräumt.
2300		R 21 zurück von Sonderaufgabe Sams8.
		Fischer
15.5.		
0600	OSO 1-2,gute Sicht,	Skagen ausgelaufen.
0640	Seegang 1	Gerät ausgebracht.Freisuchen nach Osten fortgesetzt.
1055		Erhalte F.T. 0918 Uhr: An 11.M.S.Fl.,B.S.O.-Schulfl.,1.R.Fl.,3.R.Fl., U-Jäger 113 und 116, U-Jagd Qu. 4572 und eine R-Flottille und U-Jäger 113 und 116. Leitung Ältester Chef. Unterschr. B.S.O.
1104		Habe Gerät aufgenommen. Gebe F.T. ab: 1.R.Fl. auf dem Marsch nach Qu. 4572.
1200		Stelle fest, daß bereits 3.R.Fl. U-Boot sucht. Frage an, ob noch Wasserbomben benötigt werden.
1209		Es werden keine gebraucht. Gebe F.T. ab: An B.S.O.,F.d.M.O. Werde nicht benötigt. Weiter alte Aufgabe. 1.R.Fl.
1300	NO 2-3,Seegang 1-2, schnell auffrischend	Gerät wieder ausgebracht.
1715	NO 4-5,Seegang 3-4	Wegen des Seeganges steuert das Gerät schlecht. Ich fasse bei einem Anlauf 3 Minen. Ich gebe deshalb das Freisuchen auf und breche wegen Wetterlage ab. Die R-Boote werden durch den Seegang in ihrer Fahrtgeschwindigkeit sehr beeinträchtigt. Durch die ungleichmäßige Geschwindigkeit durch das Wasser, hängen die Leinen stark durch. Normale Sperren können können trotzdem geräumt werden. Die Bedienung der Geräte macht keine Schwierigkeiten. Aber für diese besondere Aufgabe ist der Seegang schon zu hoch.
1830		Skagen festgemacht. Mache Meldung an F.d.M.O.: Wegen Wetterlage 1800 Uhr abgebrochen. Gerät hängt zu sehr durch. Bis 57°42,5' N 10°53,8' O freigesucht bis 8,5 m Tiefe. 13 UMA's geräumt.
		Fischer
16.5.		
0600	NNO 3-4,auffrischend	Skagen ausgelaufen.
0700	Seegang 2-3,dunstig	Gerät wird ausgebracht.Weiter nach Osten freigemacht. Nach 5 Anläufen 9 Minen geschnitten.
0800	NNO 4-5,Seegang 3-4	Breche wegen Wetterlage ab. Habe Befehl vom F.d.M.O. Stichfahrt Weg Skagen West durchzuführen und 1400 Uhr Frederikshavn einzulaufen zur Musterung durch Gruppenbefehlshaber Ost.
1000	NNO 4-5,Seegang 4	Qu. 4461 obere Kante Mitte wird Geleitgerät ausgebracht. Tiefensteuerung 11,5 m.
1300		Gerät bei Frederikshavn Ansteuerungstonne aufgenommen. Keine besonderen Ereignisse.
1315		Frederikshavn festgemacht. Nettelbeck war 1245 eingelaufen von Skagen.
1600	Frederikshavn	Musterung des F.d.M.O.- und F.d.V.O.-Verbandes durch den Gruppenbefehlshaber Ost. Gruppenbefehlshaber spricht der Flottille mehrmals die Wort gest. Fischer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 16.5.		die besondere Anerkennung aus für die Leistungen bei der Besetzung des Oslo-Fjordes am 9.4.
17.5.	Frederikshavn	Ruhe
0845		R 19 ausgedockt. Propeller wieder klar. Nur eigenes Personal. Hatte am 16. um ~~0010~~ Uhr eingedockt. R 20 eingedockt wegen Auswechseln von 2 Messern am Voith-Schneider Propeller.
1700		
18.5.		
0445	0 2-3, Seegang 1-2, gute Sicht	Frederikshavn abgelegt. Gehe zur Skagensperre, um Freisuchen fortzusetzen.
0600	abflauend, Sonnensch.	Gerät ausgebracht.
1300		R 20 meldet sich zur Stelle. Propeller ist wieder klar. Nur eigenes Personal.
1935		Stehe am Westende der Sperrlücke, suche noch 1000 m weiter nach Osten, ohne Minen zu fassen.
2132		Beim Gerätaufnehmen Anruf von einem Flugzeug. Mir folgen. Ich folge sofort nach Osten. Flugzeug meldet: Getauchtes U-Boot gesichtet. Es werden an der Stelle, wo Farbbeutel des Flugzeuges liegt, 3 Wasserbomben geworfen. Außerdem 3 weitere auf einen Ölfleck in der Nähe. U-Jäger Mimin und Hugin kamen etwas später an. Ich lasse alle Motoren abstellen, um Jäger nicht zu stören. Als sie nach einer halben Stunde nichts hören, fragä ich an, ob sie Wasserbomben benötigen oder ich sie sonst irgendwie unterstützen kann. Ich erhalte die Antwort: Nein. Sammele die Flottille und laufe nach Skagen zurück. Da ich keine Horchgeräte habe, kann ich keine U-Bootsjagd mit den Booten machen.
19.5.		
0035		Skagen festgemacht. Nettelbeck war um 1600 Uhr am 18.5. eingelaufen von Frederikshavn kommend. Mache Meldung an F.d.M.O.: Sperre westlich Sperrlücke freigesucht, Tiefeneinstellung 11,5 m. Im ganzen Sperrstück 63 UMA geräumt. Auf östlichem Ende auf 3,5 sm allein 50. Absicht für Morgen, Östliche Sperrlücke weiter freisuchen. 1.R.Fl.
		Tiefeneinstellung wurde berichtigt, statt 11,5 m muß es heißen 8,5 m.
		Absicht auf Grund persönlicher Rücksprache mit A I F.d.M.O. in Frederikshavn am 17.5.
		Die Tatsache, daß ich von der Sperre, deren Minen 12 m tief stehen solten mit 8,5 m Tiefeneinstellung 63 Minen geräumt habe, davon im östlichen Teil auf 3,5 sm allein 50, führt zu folgenden Überlegungen:
		1.) Die Tiefeneinstellung der U.M.A.'s auf 12 m Tiefe genau einzustellen ist sehr schwierig. Auf mittleren Wassertiefen, die dazu noch auf kurzen Strecken sehr wechselnd sind, dürfen UMA's mit so flacher Einstellung nicht geworfen werden. Sie sind nur auf größeren Tiefen und nur mit mindestens 20 m Tiefeneinstellung zu werfen. Es muß damit gerechnet werden, daß ~~x~~ ~~+05~~ m falsch stehen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		hen. Werden flachere Einstellungen gefordert, müssen Voreilankerminen geworfen werden.
		2.) Das Räumen flacher Sperren über tiefstehenden U-Bootsminen ist schon im Frieden bei Übungen erprobt worden. Es wurde s.Zt. das ORG von U-Booten gefahren. Bei diesem Gerät hängen die Leinen sicherlich weniger durch als beim Scherdrachengerät, besonders, wenn dieses von R-Booten gefahren wird. Es wurden damals schon die Erfahrungen gesammelt, daß die Leinenbuchten wesentlich unruhiger steuern und mehr durchhängen, als nach den Tiefensteuerungstabellen angegeben ist. Auch die tieferstehenden Minen wurden geräumt. Diese Friedenserfahrungen sind jetzt wieder bestätigt worden, denn es ist nicht anzunehmen, daß soviele Minen falsch gestanden haben.
		3.) Wird festgestellt, daß die Minen einer Sperre zu flach stehen, so ist es zweckmäßig, die ganze Sperre zu räumen und neu auszulegen. Z.Zt. ist es so, daß die Skagen Sperre derartig gelichtet ist, daß man nicht weiß, wo noch eine Mine steht. Als Schutzsperre ist sie wertlos.
		4.) Die Minen werden, da das Gerät flach steuern soll, in vielen Fällen unter dem Gerät oder am Federpuffer gefaßt. Die Greifer können dann nicht arbeiten, die Minen werden verschleppt. Das Räumen dieser verschleppten Minen bedeutet eine ungeheure Mehrarbeit.
		5.) Die Sperre wurde erst vor wenigen Tagen von der 2.R.Flottille auf 3,5 m freigesucht. Da die Aufgabe aus den erwähnten Gründen sowieso sehr schwierig ist und unberechenbar die Minen geräumt werden, muß vermieden werden, daß so kurz hintereinander 2 Flottillen in mehrtägiger Arbeit eingesetzt werden. Die Boote werden, da bei dem Räumen hohe Fahrt gelaufen werden muß, sehr beansprucht und sind dann später bei der geringen Anzahl von Flottillen, die uns zur Verfügung stehen, für neue Aufgaben nicht mehr einzusetzen. Die Betriebsstunden der Boote wurden um 55 Std. während dieser Tage erhöht. Im Frieden wurde nach 600 Std. eine Maschinenüberholung und nach weiteren 600 Std. die große Werftliegezeit durchgeführt.
noch 19.5.		Skagen ausgelaufen,
0600	NO 1, Sonnenschein, gute Sicht	Gerät ausgebracht östlich Sperrlücke. Beginn mit dem Freisuchen. Tiefeneinstellung 8,5 m.
0800		Erhalte F.T. 0955 Uhr (eingegangen 1018) von F.d.M.O.: Östlich Sperrlücke nicht freisuchen. Sofort beginnen mit Freisuchen 4467.
1040		Gerät aufgenommen. 9 UMA's sind geräumt. Marsch nach Qu. 4467 angetreten.
1045		Gerät ausgebracht. Tiefeneinstellung 11,5 m. Quadrat wird von Westen nach Osten freigesucht. Ich hole mir Nettelbeck zu Hilfe als Bojenboot. Dadurch brauche ich nur ein R-Boot als Bojenboot abzuteilen und habe 6 Gerätboote.
1250	NW 2, Seegang 1-2	

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.5. 2120 2219		Gerät wird aufgenommen. Skagen festgemacht. Mache Meldung an F.d.M.O.: Östlich der Sperrlücke 9 UMA's geräumt. Linkes Drittel Qu. 4467 freigesucht. Tiefeneinstellung 11,5 m. Morgen Fortsetzung.
20.5.	NW 4-6, Seegang 4-6	Wegen Wetterlage laufe ich nicht aus. Mache Meldung an F.d.M.O. und bitte um 6 stündige Bereitschaft, um Instandsetzungsarbeiten an den Maschinen durchführen zu können.
21.5. 0400 0600	O 4-3 abflauend @ 2-3, Seegang 2, Sonnenschein gute Sicht	Gebe Befehl 0600 Uhr seeklar. Flottille läuft aus mit Nettelbeck. Nettelbeck ist abgeteilt zum Bojenwerfen, R 21 lichtet Bojen und gibt sie von Zeit zu Zeit an Nettelbeck zurück. Zum Lichten ist Nettelbeck nicht zu verwenden, da die Maschinenanlage die dabei notwendige Beanspruchung nicht mehr aushält. Die Unterstützung durch NT ist bei dieser Aufgabe besonders wertvoll, da die Bojenstriche genauer geworfen werden können als von einem R-Boot. Es werden zum Freisuchen des Quadrates bei dem herrschenden guten Wetter im Ganzen 19 Stunden benötigt. Es werden 2 UMA's der Skagensperre am Nordende des Quadrates geräumt.
0640 1720 1810		Gerät wird ausgebracht, Tiefeneinstellung 11,5 m. Gerät wird aufgenommen. Skagen festgemacht. Nettelbeck hat so umfangreiche Maschinenstörungen, daß ich das Boot für mindestens 12 Std. dem F.d.M.O. nicht fahrbereit melden muß. Ich melde an F.d.M.O., daß die Aufgabe durchgeführt ist. Tiefeneinstellung 11,5 m. Befehl vom F.d.M.O.: Fehllage Skagensperre läßt Wassertiefen vermuten, die mit Kartentiefe nicht übereinstimmen. Deshalb Nettelbeck am 22.5. unter sorgfältigster Navigation vom westlichen Sperrflügel bis Westkante mittlere Sperrlücke mehrere Lotlinien nördlich und südlich Sperrkurs in 0,5 bis 1 sm Abstand legen. Kartenpause in 2facher Ausfertigung baldigst vorlegen.
22.5. 1500 1530		3 Stündige Bereitschaft. Nettelbeck wird bis 1500 Uhr klar. Ventilscheiben, die vollständig verrostet waren, wurden in Frederikshavn auf der Werft erneuert. NT macht Maschinen klar zur Durchführung Lotaufgabe. Erhalte folgenden Befehl vom F.d.M.O.: 1.R.Fl. bis 28.5. Ruhe. 24 std. Bereitschaft. Nettelbeck führt 23.5. Lotaufgabe durch. Anheim stelle nach Kiel oder Aarhus zu gehen. Absicht melden. Fl. 28.5. morgens in Frederikshavn in 3 std. Bereitschaft. Ich

776

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 21.Oktober 1940.
B.Nr. Gkdos. 693/40 A.II.

Geheime Kommandosache!

An
die Seekriegsleitung, Berlin,
nachrichtlich:
den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee.
-auf dort. B.Nr. Gkdos. 2597 A.I. v. 15.9.40-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1.R.Fl. vom 9.-31.5.40 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme des F.d.M.O. zweifach vorgelegt.

Es wird bemerkt:

Zum 19.5. 00.35 Uhr des K.T.B.

Zu 1.) Der Beurteilung der U.M.A. durch den Flottillenchef wird nicht zugestimmt. Die Mine ist durch die Art ihrer Tiefeneinstellung zwar nur bedingt geeignet. Sie kann aber dort, wo einigermaßen gleichmäßige Wassertiefen sind, arbeitsmäßig, d.h. unter ständigem Loten und mit geringer Wurffahrt, ausreichend genau geworfen werden.

Zu 2.) Das bei dieser Sperre benutzte S.D.G. ist im Herbst vorigen Jahres vom S.V.K. als geeignetes Gerät für diese Aufgaben bezeichnet worden. Es war allerdings noch nicht restlos erprobt.
Der Erfolg gibt dem Flottillenchef recht.

Zu 3.) Der Stellungnahme des B.S.O. hierzu wird zugestimmt.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes.

1.) [illegible]
2.) A (AE)
3.) Mine (Sta)
4.) Viller 1. Hof. Ost Kr.

Eingang M.Wa. 18. Nov. 40

1.SKL 1581/40 Gkdos. -II-

Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. Gkdos 669

Geheime Kommandosache! Anlage zu B. S. O. 4597 16/7 40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 693/40

Stellungnahme F.d.M. Ost

Zum Kriegstagebuch der 1. R.Fl. vom 9. - 31.5.40.

Zu 19.5.:

Der Stellungnahme des Chefs der 1. R.Fl. über das Nachprüfen der Skagensperre stimme ich zu und beziehe mich auf die Bemerkungen in meinem Kriegstagebuch.

Sonst nichts zu bemerken.

Konteradmiral und
Führer der Minensuchboote-Ost.

1.

Anlage 1 zu 1/Skl. 1581/40 Gkds.

Anlage zu Gruppe Nor
Buch-Nr. Gkdos 693/40

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee.
B.Nr.Gkdos 2597 Al.

An Bord, den 15. Sept. 1940.

(Zweitschrift!)

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando Nord (Zweifach).

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. R.Fl. vom 9. - 31.5.40 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme des F.d.M.O. zwecks Kenntnis vorgelegt.

Ergänzend wird zu den vom Flottillenchef zu K.T.B. 19.5.40 berichteten Überlegungen folgendes bemerkt:

Zu Ziffer 1: Der B.S.O. hat eine Nachprüfung der Wassertiefen veranlaßt und genaue Lotlinien legen lassen. Das Ergebnis war, daß die Wassertiefen mit den Angaben der Seekarten ziemlich übereinstimmen. Bei richtigem Abstecken der Ankertaue hätte die Sperre daher eigentlich annähernd richtig liegen müssen. Die Räumung der zahlreichen Minen ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß das S.D.G. einen größeren Durchhang hat wie vom F.d.V.O. angenommen wurde. Das Gerät ist noch nicht bis zum Letzten erprobt und sicher.

Zu Ziffer 2: Zugestimmt.

Zu Ziffer 3: Die Durchführung des Vorschlages der Flottillenchefs setzt Minenbestände voraus, die nicht vorhanden sind.

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

gez. H e y e

Anlage 2 zu 1/Skl. 1581/40 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 22.5.		Ich entschließe mich,nach Kiel zu gehen, dem Heimathafen der Flottille. Mitbestimmend ist der Umstand, daß alle Boote Reparaturen durchzuführen haben, von denen ich möglichst viele in diesen Tagen erledigen lassen will. Ausserdem Kompasse kompensieren,Materialergänzungen.
1600		Nettelbeck läuft aus zur Lotaufgabe.
1700		R 19 und R 24 waren zum Kompensieren nach Frederikshavn gegangen. Kompasse sind schlecht kompensiert. Durch dänisches Personal.
2230		Lotaufgabe beendet.
23.5.		
0031		Entlasse Nettelbeck nach Kiel. Gebe zur Begleitung R 24 mit.
0700	SO 2-3,gute Sicht	Flottille läuft aus zum Marsch nach Kiel.Marschfahrt 14 sm. Keine Ereignisse.
2030	K i e l	Lützowbrücke festgemacht.
2430		Nettelbeck und R 21 festgemacht.
24.5.		
0645		R 21 läuft Deutsche Werke ein.
0745		R 18,R 19,R 20,R 23,R 24 laufen Deutsche Werke ein. Diese Boote haben alle kleinere Reparaturarbeiten durchzuführen, die in Frederikshavn nicht erledigt werden können. Ich spreche mit den zuständigen Stellen und meine Wünsche werden erfüllt. Bauaufsicht Kriegsmarinewerft ist ebenfalls unterrichtet. R 23 hat umfangreichere Aussenhautreparaturen durch Druckstellen von Fendern beim Längsseitgehen am norwegischen U-Boot am 9.4. morgens im Oslo Fjord. Ich entscheide, daß Reparatur trotzdem durchgeführt wird. Termin ist 28.5.40. R 21 hat Motoren- und Aussenhautreparatur. Termin ist der 15.6. K.B.-Meldung wird abgegeben. Nache Meldung an F.d.M.O.:"Wegen Aussenhautreparatur R 23 erst 28. abends fahrbereit. R 23 geht anschließend selbständig nach Frederikshavn. Auslaufen mit 5 Booten und Nettelbeck 27.5. morgens. R 21 St.B.-Motor Schweißen der Zylinderblocks, Ausbauen beider Propeller und Überholungsarbeiten an beiden Motoren. Reparatur der Aussenhaut am Heck und Vorschiff.
25.-26.5.	Kiel,Lützowbrücke	Reparaturen werden durchgeführt. Alle Boote kompensieren. Material und Ausrüstung wird ergänzt.
27.5.	SO 3-4,Regen, schlechte bis mittlere Sicht.	Flottille läuft aus mit den Booten R 18,R 19, R 20,R 22,R 24 und Nettelbeck. Marschfahrt 15sm. Nettelbeck 12 sm. Ich nehme an,daß ich in Frederikshavn nach dem Einlaufen gleich wieder eingesetzt werde und will der Besatzung noch einige Stunden Ruhe davor geben können.
28.5.		
0330	Frederikshavn	eingelaufen mit den R-Booten.
0430		Nettelbeck eingelaufen.

noch 28.5.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.5.	Frederikshavn	Ruhe, keine Aufgaben, 6 std. Bereitschaft.
29.5.		Befehl vom F.d.M.O.:" Qu. 4494 östlich Hirsholm nachprüfen".
0600	Kattegat, SO 1 Seegan 0-1, Sonnensch., diesig	Mit 5 Booten und Nettelbeck ausgelaufen. Nettelbeck und R 20 fahren als Bojenboot, auch beim Nachprüfen lasse ich Ausbojen, 1. wegen des Stromes, der aus verschiedenen Richtungen kommt und 2. sind z.T. keine Landobjekte zur laufenden Kontrolle des Schiffsortes zu sehen.
1500		Aufgabe durchgeführt. Meldung an F.d.M.O.:" Aufgabe durchgeführt, 11,5 m Tiefeneinstellung. Keine Ankertauminen".
1630	Frederikshavn	eingelaufen.
30.5.	Frederikshavn	Ruhe, Boote werden instandgesetzt.
31.5.		Befehl vom F.D.M.O.:" Wegablaufen schwarz 17,20, 22,21,17. Bei Minenalarm Kr.-Meldung und angetroffene Sperre räumen". Vormittags haben 110 Mann der Besatzungen Gelegenheit zwei Wochenschauen und einen Spielfilm in einem Kino in Frederikshavn zu sehen, anschließend ausgelaufen.
1300 2000	NW 1-2, Seegang 1, Sonnensch., zeitw. Nebel	Frederikshavn festgemacht. Mache Meldung an F.d.M.O.:"Aufgabe durchgeführt, 11,5 m Tiefeneinstellung. Kein Räumerfolg. 4 UMA's der Skagen Sperre geräumt". Die UMA's wurden geräumt, da der Weg an der Skagen-Sperre vorbeiführt. Die Minen sollen 12m tief stehen. Das Gerät steuerte theoretisch 11,5 m, hängt aber durch.

735

MARINEGRUPPENKOMMANDO NORD
B.Nr.Gkdos.694 AII.

Befehlsstelle, den 21.Okt.1940.

Geheime Kommandosache!

An

die Seekriegsleitung,

B e r l i n W. 35

nachrichtlich: Befehlshaber der Sicherung der Ostsee (dort.B.Nr. Gkdos,2655 AI v.6.9.40).

14

Anliegend wird das Kriegstagebuch der der 1.R.-Flottille vom 1. - 8.5.40 mit Abschnitt Maschine, des Räumbootsbegleitschiffes "Nettelbeck" vom 1. - 5.5.40 vorgelegt.

Die schnell und energisch durchgeführten Räumarbeiten vom 4. - 6.Mai verdienen Anerkennung, ebenso die erfolgreiche Bergung der vollständigen englischen Mark XVI - Mine.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes

1.) I
2.) A (AI)
3.) Luftwaffenführungsstab
4.) Völker 1. Skl. - Op Kr.

Bemerkt: MKA und MPA haben.

Oberkommando der Luftwaffe
Führungsstab für Luftwaffenoperationen
Eing. 15. NOV. 1940
D.-Nr. g. Kdos 1160/40

1. Skl. i. Op. Nr. 29/10.

1.Skl 15614/40 g.Kdos. — 14
— Geheime Kdos. —

Geheime Kommandosache! Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 694/40

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee

B.Nr. Gkdos.2655 Al

den 6.9.40.

Zweitschrift.

An

Marinegruppenkommando Nord, (zweifach).

— 13 —

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. Rfl. vom 1. - 8.5.40 mit Abschnitt Maschine, des Räumbootsbegleitschiffes "Nettelbeck" vom 1.-5.5.40 und die Stellungnahme des FdMO zweifach vorgelegt.

Verwiesen wird auf die Berichte über die Räumarbeiten am 4.5. und 6.5. 40.

Die Flottille verdient für ihren erfolgreichen Räumeinsatz volle Anerkennung.

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

gez. Heye.

Anl. 1 z. 1/Kdt. 1561/40 Gkds.

Kdt. zu Luftm.-Lehrstab
g. Kdos. 116/40

Geheime Kommandosache!

Z. 1655 16/7.40

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

des F.d.M.-Ost Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. 442

zum K.T.B. 1. R.-Flottille vom 1.-15. Mai 1940.

Zu 4.5.-6.5.:

Das schnelle Räumen der englischen U.-Bootsminensperre verdient Anerkennung, desgl. das Bergen einer engl. Mine mit bisher unbekannten Einrichtungen durch den Sperrwaffenoffizier der Flottille, Lt. (W) F a b e r .

gez. S t o h w a s s e r .

Für die Richtigkeit:

Timme

Lt.z.S. u. Flaggleutnant.

Anlage 2 zu 1/Skl. 1561 I/40 Gkdos.

Wegekarte

aus

D 54 nördl. Teil u. D 25 südl. Teil

MASSSTAB 1 : 150 000

Stichfahrt vom 2.5.40

Hirsholm

FREDERIKSHAVN

SÆBY

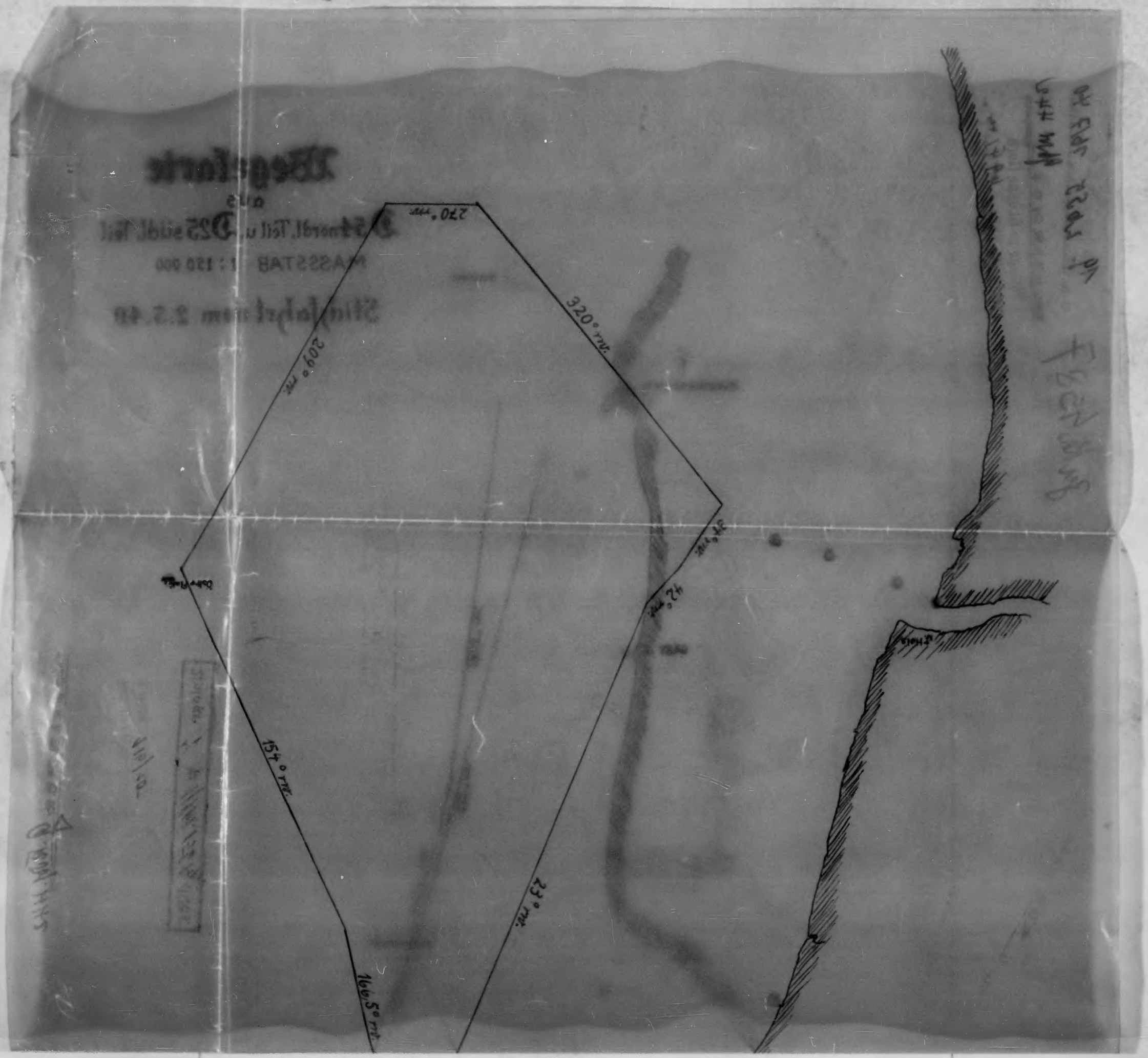
335° rw.

121,5° rw.

165,3° rw.

155° rw.

Gr. Rønde


320° rw.
209° rw.
154° rw.
166,5° rw.
23° rw.
42° rw.
34° rw.

4491

4492

Ost Flak

Lava Mndg

Xylopen

Kap Reff

Nw-Reff

Ausgleichsgerade zur Bestimmung der Deklination

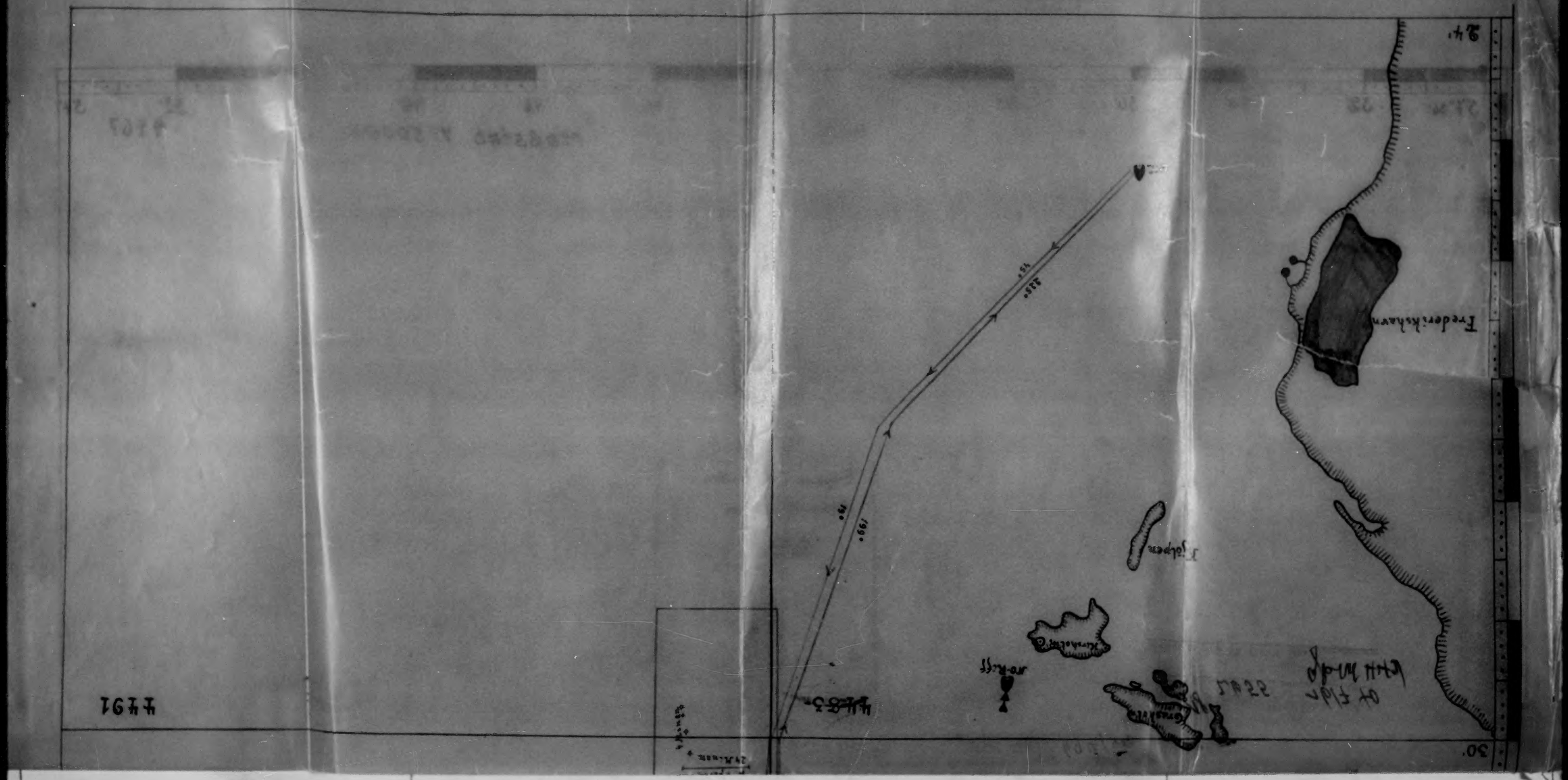
Abgelesen zum Kompaß N 40° W 10 sm

Ausgleichsgerade zur Bestimmung der Deklination N 8° E 25 sm

Kompaßrose

Kompaßrose

Kompaßrose


Frederikshavn
135°
45°
199°
90°
Skagen
Hirtshals
Læsø
Anholt
Grenaa
Ebeltoft
Århus
Samsø
Kalundborg
Jylland
Fyn
Helsingør
Helsingborg
Ven
Kopenhagen
Roskilde
Køge
Stevns
Rønne
Bornholm
Ystad
Simrishamn
Ängelholm
Helsingborg
Landskrona
Malmö
Trelleborg

4461

4456

4453

Maßstab: 1:50000

Abgesandt am 8.7.40.

Skagen-Rev

Skagen

Blå Fyr

Abgesandt am 8.7.40.

bis Dyw Mitte oben

189°

10

10

10° 32'

34'

36'

38'

40'

42'

44'

46'

48'

50'

52'

54'

57°11'

11'

42'

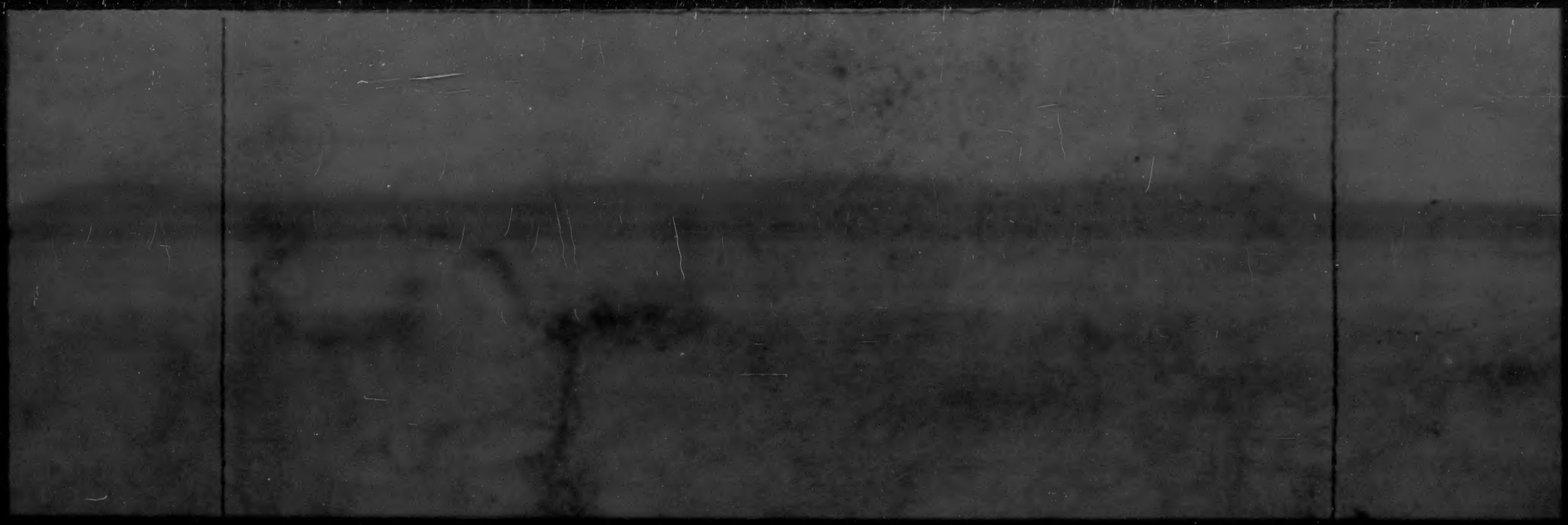
43'

44'

45'

46'

47'



PG 73163 NID

Anlage zu Gruppe Nord

Buch-Nr. Gkds. 916/40 Anlage zu F. d. M. Ost B. Nr. Gkdos 770

B. Nr. Gkdos 3604 vom 16/7-1940

Vorkommnisse Ga 4292

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

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

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten "R 18 - 24" und dem Begleitschiff "Nettelbeck".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/43163/40(D)
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE IN DE LIT. ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

angefangen am: 1.6.1940

beendet am: 15.6.1940.

16.6. - 30.6.40

1.Abt. Skl. 00898 1940

Anl. zu Lufiw.-Lehrstab

geheim 8/11

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

B. 36. Kriegstagebuch.

PG/73163

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

"NETTELBECK" AND R18-R24, WAR DIARY

DATE: 1 JUNE - 30 JUNE 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.		Befehl vom F.d.M.O.:"Weg ablaufen schwarz 17,21, 4465 r.o.E., schwarz 24,57 37,5' N und 9 31,5' O, 57 33' N und 9 O, 57 21,6' N und 8 54' O, 57 12,6' N und 8 58' O. Danach Einlaufen Hirtshals, 3 std. Bereitschaft. Bei Minenalarm Kr.-Meldung, Umgehung auf tiefstem Wasser versuchen und gefundenen Umgehungsweg funken.
0500	NW 1-2, gute Sicht, Sonnenschein	Ausgelaufen aus Frederikshavn.
0515		Gerät ausgebracht. Tiefeneinstellung 8,5 m. Nach Passieren der Skagen Sperre Gerät auf 11,5 m umgestellt.
0630		Nettelbeck läuft nach Brennstoffergänzung aus und stößt bei Punkt schwarz 24 zur Flottille. Fährt hinter der Flottille, R 20 (Bojenboot) fährt an St.B. von Nettelbeck U-Bootssicherung. Nettelbeck mit Kurs 180° nach Hirtshals entlassen.
	Skagerrak	
1237	WSW 3-4,Seegang 2-3	
1725	WSW 4-5,Seegang 4	Gerät aufgenommen, Marsch nach Hirtshals.
2026		Hirtshals festgemacht. Fernschreiben an F.d.M.O. "Aufgabe durchgeführt, Tiefensteuerung bis Skagen Sperre 8,5 m, dann 11,5 m. Keine Ankertauminen", wird telefonisch verschlossen nach Frederikshavn durchgegeben.
2.6.		
0400	H i r t s h a l s	F.d.M.O. fordert Lagemeldung. Wird durch F.T. abgegeben. Erhalte F.T. 0430 (aufgenommen 0558): "1.R.Fl. 2. Juni Stichfahrt 57°33' N und 9° O nach 57°12,8' N und 8°41,5' O nach 57°9,5' N und 8°34' O. Danach Hirtshals."
0700	S 5-6,Seegang 5	
	Skagerrak	
0900	WSW 3-4,Seegan 3, gute Sicht	Befehle wegen der Wetterlage 1/2 std. Bereitschaft. Flottille läuft aus mit 6 R-Booten. Ich entschließe mich, den Weg vom End- nach dem Anfangspunkt abzulaufen, damit die Boote mit Gerät vor dem Winde laufen können. Beim Stampfen gegen die See verlieren sie viel Fahrt, die Navigation ist ungenau und die Bootskörper werden stark beansprucht.
1100	W 4-5,Seegang 3-4	
1309	WNW 4,Seegang 4	Gerät wird am Endpunkt ausgebracht.
1430		Erhalte F.T. 1307 (aufgenommen 1345h) An 1.R.Fl. "Befohlene Stichfahrt vom Anfangspunkt nach Osten bis 57°54' N, 10°48' O ausdehnen, nach Frederikshavn Brennstoffergänzung."
		Schicke R 20 nach Hirtshals zur Unterstützung Nettelbeck beim Auslaufmanöver und Sicherung während der Fahrt nach Frederikshavn.
1600	W S 1-2,Seegang 1, gute Sicht	
2052	SSW 0-1,Seegang 1	Gerät wird Punkt 24 aufgenommen.
2330		Frederikshavn längsseit Tankdampfer Wollin festgemacht zur Brennstoffergänzung, anschließend zum Liegeplatz verholt.
2400		Nettelbeck eingelaufen. Liegeplatz Frederikshavn festgemacht. F.T. an F.d.M.O.:"Aufgabe durchgeführt, Tiefensteuerung 11,5 m. Keine Ankertauminen. 2400 Uhr Frederikshavn eingelaufen". Ich befehle 3 std. Bereitschaft für die Flottille. 3.6.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.6.		Keine Befehle. Ich behalte weiter 3 std. Bereitschaft. Durch das Radio erfährt die Flottille, daß dem Fle.Jng. Kaptlt.(Jng) Grundmann, dem Kommandanten R 17, St.Ob.Strm. Godenau und dem Kommandanten R 23, St.Ob.Strm. Rixecker das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz verliehen wurde.
1700		
2000		Telegramm des Ob.d.M. trifft ein.
4.6.		Befehl vom F.d.M.O.:" 4. Juni ab 2000 Uhr Weg ablaufen schwarz 21, 4465 r.o.E., schwarz 24,
0100	3691	3688 r.m.,3925 l.e. Danach Hirtshals. Bei Minenalarm Kr.-Meldung, Sperrlücke herstellen und Lotsendienst".
		Befehl vom F.d.M.O.: "Ab 1200 Uhr viertelstündige Bereitschaft". ~~Der FT-Spruch wird in diesem Fernschreiben nicht erwähnt.~~
	1 Satz gestr. Kaptlt.	
1930		Flottille läuft aus nach Punkt schwarz 21 zur Stichfahrt. Tiefensteuerung 11,5 m. Nettelbeck hat Befehl zu folgen und soll querab Hirtshals entlassen werden.
2200		F.T. SSD 2140 an 1.R.Fl.:" 5. Juni 0300 Uhr schwarz 21 stehen und auf F 3 warten".
		Antworte: "F.T. Leitnummer 30 wird bestätigt. Nettelbeck sofort Skagen gehen".
2208		Nehme Gerät auf und laufe Skagen an. Ankern in der Nähe Punkt schwarz 21 ist nicht möglich, da zu große Wassertiefen.
2230		Nehme F.T. 2141 an B.S.O. von F.d.M.O. auf: "Flotte eben mitteilt, daß Schlachtschiffe 10,7m Tiefgang. De Skagen Mitte nur für 10 m Tiefgang frei, werde ich Flotte durch 1.R.Fl. mit S.D.G. über Skagen Sperre geleiten". Erfahre daraus, daß ich Geleit fahren soll durch Sperrlücke. Lasse auf der Fahrt nach Skagen S.D.G. mit Doppelschneide-Greifer und 20 m Tiefenständer klarmachen.
0100	Skagen	festgemacht längsseit Nettelbeck.
5.6.		
0030		Erhalte F.T. 2315 von F.d.M.O.: " An 1.R.Fl. 5. Juni 0515 Uhr alle Boote in Doppeldwarslinie mit S.D.G. 14 m in Quadrat 4458 r.u.Ecke stehen. Kurs 0°, geringe Fahrt."
0345	Kattegat, SSW 2,gute Sicht	Ausgelaufen mit 6 R-Booten. Bojenboot R 20 ist auch klar zum Gerätfahren, falls ein Boot ausfällt. Ich lasse es aber als Bojenboot fahren, um abgeschlagene Geräte aufzufischen.
0445		F 3 mit F.d.M. in Sicht. Melde 1.R.Fl. mit 5 Gerätebooten und 1 Bojenboot zur Stelle. Es werden mir noch 2 Boote der 3.R.Fl. zugeteilt.(R 32 und R 35). Gerät wird ausgebracht.
0506		
0534		Setze Signal V.F.Verband kann folgen. Befehl von F.d.M. nicht auszubojen. Lasse 4 Boote in der 1. Reihe und 3 Boote auf Lücke dahinter fahren. Starker Oststrom, muß 10° vorhalten.
0555		R 22, mittleres Boot der hinteren Reihe hat eine Mine geräumt. Nach dem Wasserschwall zu urteilen, steht die Mine sehr tief. Gerät wird zer-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.6.		zerschlagen, da wahrscheinlich eine Bleikappe von der Räumleine berührt worden ist. R 22 macht, wie befohlen, wenn Gerät abgeschlagen ist, Minenalarm. Erhalte Befehl vom F.d.M.O., auf Gegenkurs zu gehen und von Norden noch einmal anzulaufen. Frage von F.d.M.O.:"Wieviele Geräte sind abgeschlagen?" Antwort:"Ein Gerät abgeschlagen". Befehl von F.d.M.O., Minenalarm aufzuheben, weiterlaufen.
0620		Drehen auf Punkt schwarz 24.
0648		Befehl vom F.d.M.O.,O Rot 9. Gerät aufnehmen. Gerät wird aufgenommen. Marsch nach Frederikshavn.
0940	Frederikshavn	festgemacht.
1100		Nettelbeck Frederikshavn festgemacht. 3 std. Bereitschaft.
1500		Musterung der Flottille durch den F.d.M.Ost.
6.6.		Befehl vom F.d.M.O.:"1.R.Fl. 6.6. Skagen West ablaufen, danach Skagen, 3 stündige Bereitschaft. seeklar. Flottille ausgelaufen mit 6 R-Booten und Nettelbeck. Nettelbeck marschiert nach Skagen.
0700		Aufgabe wird durchgeführt. Tiefensteuerung 11,5m. Keine Ankertauminen.
0941		Nettelbeck Skagen eingelaufen.
1300		R-Boote Skagen eingelaufen. Ich nehme um 1300 Uhr folgenden Funkspruch auf: "1209/94 SSD 1232/95 Emden, Adm.Norwegen, 1. M.S.Fl. Rückmarsch 7.6. antreten. Sicherung, 1.M.S.Fl. T 107, 108 und 1.R.Fl. Letztere für Oslo Fjord und besonders Südausgang. Weitere R-Boote je nach Marschgeschwindigkeit Emden. Beabsichtigte Auslaufzeit und voraussichtliches Passieren "Anholt" melden. Ab "Anholt" hinter Sperrbrecher 4". Daraufhin befehle ich viertelstündige Bereitschaft. Ich laufe nicht gleich aus, da der F.T. nicht auch an mich gerichtet ist. Wollte bis 1900 Uhr warten, dann Fernschreibgespräch mit B.S.O. führen.
1740		F.T. 1646/100 SSD - 1.R.Fl. von F.d.M.O.- Offz. "Ohne Nettelbeck sofort Horten gehen".
1805	WSW 2, Seegang 1, dunstig	Skagen mit 6 Booten ausgelaufen. Marschfahrt 15 sm.
2000		Nehme F.T. 1850/3 auf an B.S.O.:"Beabsichtige Ausstehen Fjord-Ausgang am 7.6. 0400 Uhr Sommerzeit. Erbitte Aufnahme R-Boote, Anholt 1445 Uhr Sommerzeit. Erbitte enge Luftsicherung - EMDEN-". Ich sehe daraus, daß ich 0400 Uhr Linie Rønby - Bolärne stehen muß.
2053	NW 3-4,Seegang 2-3	Erhalte F.T. von Kreuzer Emden (2012/6 SSD): "7.Juni 0400 deutscher Sommerzeit Ausgang Oslo Fjord stehen"
		7.6.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		~~Es hat keinen Zweck nach Horten zu gehen.~~
7.6. 0110		Ich mache für 2xStunden mit der Flottille am Anleger Rønby fest. Es ist hell genug, um durch das mir bekannte Fahrwasser dorthin zu kommen.
0310		Abgelegt.
0345		Treffe mit Emden zusammen. Erhalte Befehl 3 Boote vor den Verband, je ein Boot BB und St.B. achteraus und ein Boot im Kielwasser. Keine Zickzackkurse. Emden fragt an, wieviel Marschgeschwindigkeit ich laufen kann. Ich melde 15 sm. Die Flottille stellt sich,wie befohlen in U-Bootssicherung auf. Marsch nach Süden durch Skagen Sperrlücke Mitte.
	Kattegat	
1137	NNO 4-5,Seegan 3, gute Sicht	Erhalte F.T. 1055/39 von F.d.M.O.:" 1.R.Fl. nach Entlassung seitens Emden Frederikshavn gehen zur Verfügung F.d.V.O.".
1404		Ich werde entlassen, nachdem die 1.M.S.Fl. meine Position eingenommen hat. Qu. 4843.
1900		Marsch nach Frederikshavn. Einlaufmeldung abgegeben an F.d.V.O., B.S.O.,F.d.M.O.
		Ich befehle 3 std. Bereitschaft.
8.6. 1000	Frederikshavn	Flottille hat Gelegenheit,in einem hiesigen Kino in einer Sondervorstellung 2 Wochenschauen von der Westfront zu sehen.
1800		A 2 F.d.V.O. an Bord. Ich soll hier in Frederikshavn für eilige Fälle den F.d.V. vertreten. Flottille soll Schnellgeleit mit PIONIER und PETER WESSEL mit der T.S.Flottille machen.
9.6. 0400		Erhalte Fernschreiben F.d.M.O, daß 2 Boote 1800 Korsoer zur Verfügung F.d.M.O. stehen sollen. R 23 und R 24 ausgelaufen nach Korsoer.
0700		Telefonischer Anruf von F.d.V.O. U-Bootsalarm Qu. 4494. 1.R.Fl. sofort seeklar. Es laufen die hier befindlichen Boote R 18,R 19,R 20,R 22 aus. Flugzeug hat die Sichtstelle bezeichnet. Es werden im Ganzen 18 Wasserbomben geworfen. Ergebnis: Es kommen Holzplanken, Ankerbojen, Spillspaken, Deutsche Zigaretten an die Oberfläche. Es wird einwandfrei festgestellt, daß es sich um ein deutsches gesunkenes Fahrzeug handelt, Vorpostenboot der 13.Vorp.Fl. Flugzeug wassert und bestätigt, daß Wasserbomben die Sichtstelle getroffen haben. Durch den Seegang am Vormittag ist wahrscheinlich Öl an die Oberfläche gekommen, das den Flieger zu der Sichtmeldung veranlaßt hat.
2115		R-Boote laufen ein. Mache Meldung an F.d.V.Ost.
1900		Erhalte Fernschreiben, daß R 23 und R 24 1625 Korsoer eingelaufen sind.
10.6. 0730		Erhalte F.T. von Tender JAGD:

Zu beziehen vom Amtlichen Marinedruckort bei Reichsmarine 3. 3. Kaserne in Wilhelmshaven Auslieferungsstellen: Amt Ostseeschutz in Kiel, Amt Nordseeschutz in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0730		"0505/37 SSD Jagd um 0250 Uhr Hatterev auf 55° 54,3' N 10°49,8' O festgekommen. Schlepperhilfe erbeten. Leichte Lecke in K2 und K1". Jagd ist für Umbau Meteranlage Nettelbeck, die dringend erforderlich ist, der Flottille als Begleitschiff zur Verfügung gestellt. Setze mich mit Hafenkapitän Frederikshavn in Verbindung und fordere einen Schlepper zum Einbringen nach Frederikshavn an. Es sind z.Zt. zwei Schlepper in Richtung Kerseer unterwegs, von denen einer zu JAGD dirigiert wird. Unterrichte JAGD durch FT: "0826/43 SSD Schlepper zum Einbringen nach Frederikshavn unterwegs"
0826		
0900	2 x 00 gem.	Erhalte Befehl über F.d.V.O. von B.S.O., daß Flottille am 11.6. nicht Schnellgeleit durchführt, sondern ab 0010 Uhr in sofortiger Bereitschaft liegt. T.S.Schulflottille soll Schnellgeleit mit 4 Booten durchführen.
1115		F.T. von JAGD: "1010/49 an F.d.M.O., 1.R.Fl. Befund: Boot sitzt mittschiffs auf Steinen. St.B. Kielplatte von Abt. 9 bis 4 eingedrückt. Leckagen in Abt. 6,7 und 9. Wasser läßt sich halten. Schrauben sind klar. Boot stößt leicht". Unterrichte den Hafenkapitän vom Inhalt des Funkspruches und verlange nochmals Bestätigung, daß Schlepper unterwegs sind. Hafenkapitän hatte telef. Anruf erhalten, daß Schlepperhilfe für U-Jagd nicht mehr benötigt wird. Hatte statt U-Jagd = JAGD verstanden und Schlepper nach Kerseer beordert. B.S.O. hat daraufhin aber den Schlepper zu JAGD geschickt.
1509		Erhalte F.T. von JAGD: "1435/68 an F.d.M.O., Chef 1.R.Fl. - Von Grund los. Setze Marsch nach Frederikshavn mit eigener Kraft fort. Wasser läßt sich halten" Treffe in Frederikshavn Vorbereitungen zum Docken JAGD.
2100	1 Bulk gestrichen	R 49 läuft ein. R 49, das neunte Boot der 4. Fl. ist wegen Ausfall von R 17 (Verlust in Horten am 9.4. bei Besetzung Oslo Fjord) der Flottille zur Verfügung gestellt. Kommandant, Nr.1 und gesamtes technisches Personal von R 17 hat R 49 am 5.6. in Dienst gestellt. Das Boot ist sofort voll einsatzbereit.
11.6. 0100	Frederikshavn	Tender JAGD läuft ein. Eindocken ist nach Arbeitsbeginn vorgesehen. Umschiffung des Stabes kann erst erfolgen, wenn JAGD wieder fahrbereit. Da die Flottille dauernd den Standort ändert und mit wechselnden Aufgaben betraut wird, kann ich auf das Mutterschiff wegen Proviant, Geräten und Brennstoffergänzung nicht verzichten.
1130		Erhalte F.T.: "Sofort 3925 innerhalb 3 Meilengrenze freiräumen. Anschließend gesamte südliche Sperrlücke Skagerrak Warngebiet von Land bis 3 sm Grenze nachprüfen. Angetroffene Sperren räumen. R 23 und R 24 auf Marsch nach Norden. Treffpunkt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.6. 1145	WN 3, Seegan 2, mittlere Sicht	punkt von dort befehlen. - F.d.M.Ost". Flottille läuft mit 5 Booten aus. R 23 und R24 erhalten von mir Befehl, nach Hanstholm zu kommen. Falls erforderlich, vorher Brennstoff- und Proviantergänzung in Frederikshavn.
2000	Skagerrak W N 2 abflauend, sehr diesig und neblig, schlechte Sicht	Ich hatte beabsichtigt, das Quadrat w n Norden aus freizusuchen. Wegen der schlechten Sicht, habe ich aber keine Möglichkeit, genaue Navigation zu machen. Ich fange deshalb von der Landseite aus an, Ostseite des Quadrates ab 8m Linie, bis an die zahlreichen Fischernetze heran. Suche die östliche Hälfte dieses Teiles des Quadrates freimit den geringen Wassertiefen, Tiefensteuerung 3,5 m. Will dan das Gerät umstellen auf größere Tiefen.
2030	OSO 1, Nebel, schlechte Sicht	Erhalte F.T. von B.S.O.: "1929/52 SSD - Zu F.T. 1058/28: Aufgabe nach Westen beschränken bis 8°30' Ost".
2307		Anruf von Kreuzer NÜRNBERG: Flottillenchef in Rufweite kommen! Ich steige auf das Bojenboot über und melde, daß ich bis zur 10 m Grenze freigesucht habe. Vorschlage, daß ich NÜRNBERG lotse mit Geleit. Setze Flottille ver und fahre selbst zwischen Nürnberg und der Flottille. Geleit und Lotsendienst am Westende des Quadrates beendet.
0012		
12.6. 0030	Skagerrak	Lasse Gerät aufnehmen. Es ist so dunkel und neblig, daß ich Arbeit einstellen muß. Ankern Ostende des Bojenstriches. Ich habe folgende Aufgabe gem. F.T.: 2016/58 an 1.R.Fl.,11.M.S.Fl. - Ab 12. Juni unter Leitung Chef 1.R.Fl. folgende Aufgaben: 1.) Freisuchen 3925 innerhalb 3 sm Grenze. 2.) Nachprüfen bezw. freiräumen der gesamten südlichen Sperrlücke Skagerrak Warngebiet innerhalb 3 sm Grenze bis 8°30' nach Westen 3.) Lotsendienst und Minengeleit durch Sperrlücke. Täglich Lagemeldung. - F.d.M.O.". Ich weiß nicht, wo die 11.M.S.Fl. sich z.Zt. aufhält. Aus den Funksprüchen am Vormittag habe ich ersehen, daß sie in der Nähe war und in ein Minenfeld geraten ist. Ich weiß aber nicht, was sie anschließend getan hat. Mache deshalb F.T. an 11.M.S.Fl. und zur Unterrichtung auch an R 23 und R 24: "11.M.S.Fl.,R 23 - Habe bei Hanstholm geankert. Wann treffen Sie ein?".
	1 Wort gestrichen	
0200		Erhalte F.T.: "0015/61 S an 11.M.S.Fl.,1.R.Fl.- F.T. 2016 wird widerrufen. 1.R.Fl. Hirtshals gehen. 11.M.S.Fl. nach Passieren NÜRNBERG Frederikshavn gehen - F.d.M.O.". Gebe daraufhin Befehl an NETTELBECK, nach Hirtshals gehen, damit ich den Brennstoff ergänzen kann.
0500		Flottille hat seeklar. Lichten der noch liegenden Bojenstriche. Anschließend Marsch nach Hirtshals.
		0930

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0750		"0505/37 SSD Jagd um 0250 Uhr Hatterev auf 55° 54,3' N 10°49,8' O festgekommen. Schlepperhilfe erbeten. Leichte Lecke in K2 und K1". Jagd ist für Umbau Meterenanlage Nettelbeck, die dringend erforderlich ist, der Flottille als Begleitschiff zur Verfügung gestellt. Setze mich mit Hafenkapitän Frederikshavn in Verbindung und fordere einen Schlepper zum Einbringen nach Frederikshavn an. Es sind z.Zt. zwei Schlepper in Richtung Korseer unterwegs, von denen einer zu JAGD dirigiert wird. Unterrichte JAGD durch FT: "0826/43 SSD Schlepper zum Einbringen nach Frederikshavn unterwegs"
0826		
0900	2x00 gerh.	Erhalte Befehl über F.d.V.O. von B.S.O., daß Flottille am 11.6. nicht Schnellgeleit durchführt, sondern ab 0010 Uhr in sofortiger Bereitschaft liegt. T.S.Schulflottille soll Schnellgeleit mit 4 Booten durchführen.
1115		F.T. von JAGD: "1010/49 an F.d.M.O., 1.R.Fl. Befund: Boot sitzt mittschiffs auf Steinen. St.B. Kielplatte von Abt. 9 bis 4 eingedrückt. Leckagen in Abt. 6,7 und 9. Wasser läßt sich halten. Schrauben sind klar. Boot stößt leicht". Unterrichte den Hafenkapitän vom Inhalt des Funkspruches und verlange nochmals Bestätigung, daß Schlepper unterwegs sind. Hafenkapitän hatte telef. Anruf erhalten, daß Schlepperhilfe für U-Jagd nicht mehr benötigt wird. Hatte statt U-Jagd = JAGD verstanden und Schlepper nach Korseer beordert. B.S.O. hat daraufhin aber den Schlepper zu JAGD geschickt.
1505		Erhalte F.T. von JAGD: "1435/68 an F.d.M.O., Chef 1.R.Fl. - Von Grund los. Setze Marsch nach Frederikshavn mit eigener Kraft fort. Wasser läßt sich halten"
2100	1 Einheit gelandet	Treffe in Frederikshavn Vorbereitungen zum Docken JAGD. R 49 läuft ein. R 49, das neunte Boot der 4. Fl. ist wegen Ausfall von R 17 (Verlust in Horten am 9.4. bei Besetzung Oslo Fjord) der Flottille zur Verfügung gestellt. Kommandant, Nr.1 und gesamtes technisches Personal von R 17 hat R 49 am 5.6. in Dienst gestellt. Das Boot ist sofort voll einsatzbereit.
11.6. 0100	Frederikshavn	Tender JAGD läuft ein. Eindocken ist nach Arbeitsbeginn vorgesehen. Umschiffung des Stabes kann erst erfolgen, wenn JAGD wieder fahrbereit. Da die Flottille dauernd den Standort ändert und mit wechselnden Aufgaben betraut wird, kann ich auf das Mutterschiff wegen Proviant, Geräten und Brennstoffergänzung nicht verzichten.
1130		Erhalte F.T.: "Sofort 3925 innerhalb 3 Meilengrenze freiräumen. Anschließend gesamte südliche Sperrlücke Skagerrak Warngebiet von Land bis 3 sm Grenze nachprüfen. Angetroffene Sperren räumen. R 23 und R 24 auf Marsch nach Norden. Treffpunkt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.6. 1145	WN 3, Seegan 2, mittlere Sicht	punkt von dort befehlen. - F.d.M.Ost". Flottille läuft mit 5 Booten aus. R 23 und R24 erhalten von mir Befehl, nach Hanstholm zu kommen. Falls erforderlich, vorher Brennstoff- und Proviantergänzung in Frederikshavn.
2000	Skagerrak W N 2 abflauend, sehr diesig und neblig, schlechte Sicht	Ich hatte beabsichtigt, das Quadrat w n Norden aus freizusuchen. Wegen der schlechten Sicht, habe ich aber keine Möglichkeit, genaue Navigation zu machen. Ich fange deshalb von der Landseite aus an, Ostseite des Quadrates ab 8m Linie, bis an die zahlreichen Fischernetze heran. Suche die östliche Hälfte dieses Teiles des Quadrates freimit den geringen Wassertiefen, Tiefensteuerung 3,5 m. Will dan das Gerät umstellen auf größere Tiefen.
2030	OSO 1, Nebel, schlechte Sicht	Erhalte F.T. von B.S.O.: "1929/52 SSD - Zu F.T. 1058/28: Aufgabe nach Westen beschränken bis 8°30' Ost".
307		Anruf von Kreuzer NÜRNBERG: Flottillenchef in Rufweite kommen! Ich steige auf das Bojenboot über und melde, daß ich bis zur 10 m Grenze freigesucht habe. Vorschlage, daß ich NÜRNBERG lotse mit Geleit. Setze Flottille vor und fahre selbst zwischen Nürnberg und der Flottille. Geleit und Lotsendienst am Westende des Quadrates beendet.
0012		
12.6. 0030	Skagerrak	Lasse Gerät aufnehmen. Es ist so dunkel und neblig, daß ich Arbeit einstellen muß. Ankern Ostende des Bojenstriches. Ich habe folgende Aufgabe gem. F.T.: 2016/58 an 1.R.Fl., 11.M.S.Fl. - Ab 12. Juni unter Leitung Chef 1.R.Fl. folgende Aufgaben: 1.) Freisuchen 3925 innerhalb 3 sm Grenze. 2.) Nachprüfen bezw. freiräumen der gesamten südlichen Sperrlücke Skagerrak Warngebiet innerhalb 3 sm Grenze bis 8°30' nach Westen 3.) Lotsendienst und Minengeleit durch Sperrlücke. Täglich Lagemeldung. - F.d.M.O.". Ich weiß nicht, wo die 11.M.S.Fl. sich z.Zt. aufhält. Aus den Funksprüchen am Vormittag habe ich ersehen, daß sie in der Nähe war und in ein Minenfeld geraten ist. Ich weiß aber nicht, was sie anschließend getan hat. Mache deshalb F.T. an 11.M.S.Fl. und zur Unterrichtung auch an R 23 und R 24: "11.M.S.Fl., R 23 - Habe bei Hanstholm geankert. Wann treffen Sie ein?".
0200	1 Worz gelandet	Erhalte F.T.: "0015/61 S an 11.M.S.Fl., 1.R.Fl. - F.T. 2016 wird widerrufen. 1.R.Fl. Hirtshals gehen. 11.M.S.Fl. nach Passieren NÜRNBERG Frederikshavn gehen - F.d.M.O.". Gebe daraufhin Befehl an NETTELBECK, nach Hirtshals gehen, damit ich den Brennstoff ergänzen kann.
0500		Flottille hat seeklar. Lichten der noch liegenden Bojenstriche. Anschließend Marsch nach Hirtshals.
		0930

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0930		Hirtshals eingelaufen. R 23 und R 24 waren auf F.T. 0015 bereits selbständig nach Hirtshals gegangen.
1030		Kommandant R 49 meldet mir, daß er beim Lichten der Bojen noch ein Vorp.Boot der 11.M.S.Fl. vor Anker habe liegen sehen. Ich nehme an, daß die Flottille NÜRNBERG nicht gesehen hat und mache deshalb einen F.T. an 11.M.S.Fl.: "NÜRNBERG heute Nacht 2400 Uhr Sperre passiert." Ich will der 11.M.S.Fl. damit bestätigen, daß sie nach Frederikshavn gehen kann.
13.6. 1000	Hirtshals	B.S.O. besichtigt die Flottille, gratuliert den Ritterkreuzträgern und spricht den Besatzungen für die bisher gezeigten Leistungen Anerkennung aus.
1630	SSO 4-5, Seegang 3 gute Sicht	Ausgelaufen mit 7 Booten und NETTELBECK nach Frederikshavn. Hatte telefonischen Befehl von F.d.O. Ost Weg Skagen West abzulaufen mit Gerät. Tiefensteuerung 11,5 m. Keine Ankertauminen.
2130	Frederikshavn	eingelaufen. Stab steigt über auf Tender JAGD, der Reparatur bemadet hat. Nettelbeck hat wieder Maschinenschaden. Ein Zylinderkopf gerissen.
14.6. 0300	Frederikshavn	Nettelbeck entlassen nach Kiel, anschließend Umbau bei Nobiskrug Rendsburg. R-Boote und JAGD Frederikshavn.
15.6. 0230		R 18, R 22, R 24, R 49 ausgelaufen zum Geleit PETER WESSEL und PIONIER nach Larvik. Mir sind unterstellt T 107 und T 111. Flugzeugsicherung vorhanden.
0715	NNO 2-3, Seegang 2 gute Sicht	Flugzeug gibt an R 23, steht steuerbord achtern in der Sicherung: "Führe Sie zu verdächtiger Stelle". R 24 folgt und sieht im Wasser einen länglichen, bootsförmigen hellgrauen Streifen. Es ist möglich, daß es das Schraubwasser eines unter Wasser fahrenden U-Bootes ist. Es werden mehrere Wasserbomben auf diese Stelle geworfen. Außer Ölspuren, kein Anzeichen eines Erfolges. Flugzeug morst: "R-Boot bittet um Unterstützung, hat alle W.B.'s verworfen." Ich mache jetzt KR-Funkspruch: U-Bootsalarm Qu. 4184 -, damit U-Jäger die Verfolgung weiteraufnehmen. Ich kann das Geleit nicht weiter schwächen. Das Boot, das abhängt, bekommt bis Larwik keinen Anschluß mehr. Dauer Höchstfahrt der Boote 17 sm. R-Boot beobachtet noch 1 3/4 Std. die Wurfstelle, ohne weitere Wahrnehmungen zu machen. Es hat kein Horchgerät an Bord. Anschließend läuft es nach Larwik wo es kurz vor dem Ablegen des Geleits ankommt.
0800		Ich erhalte F.T., daß HILDEBRAND sich auf dem Wege zum Qu. 4184 befindet.
0919		

1100

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 8116/40.

Zweitschrift.

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr. Gkdos 2604

An Bord, den 19.9.40

An

Geheime Kommandosache!

das Marinegruppenkommando Nord (zweifach)

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. RHum-Flottille vom 1.-15.6.40 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme des FdMO zweifach vorgelegt.

Nichts Zusätzliches zu bemerken.

Für den Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Der Chef des Stabes.
gez. Meyer.

Konteradmiral und
Führer der Minensuchboote Ost.

1.Abt. Skl. 00898/40 Rot. zu Gruppe Nord geheim 17/16

Kriegstagebuch 1

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. g.Kdos. 816/40 A II

Befehlsstelle, den 9. Oktober 1940.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung

-9- vorgelegt.

Nichts Zusätzliches zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes

E.-Schein ab 25. OKT. 1940
Lehrstab für Luftwaffenfragen
Eing. 25. OKT. 1940
B.-Nr. -9871- Anl. 4

1.) I E M 17.
2.) 9 (AI...) 21/10 I E 1992 9/...
3.) Luftwaffen Lehrstab
4.) Über 1. Skl. an Kr.

-4-

1. Skl. i. A. I. Ia Kr. 16/10.

1. Abt. Skl. 00888 -9-

14.6. 0300	Frederikshavn	Nettelbeck entlassen nach Kiel, anschließend Umbau bei Nobiskrug Rendsburg. R-Boote und JAGD Frederikshavn.
15.6. 0230		R 18, R 22, R 24, R 49 ausgelaufen zum Geleit PETER WESSEL und PIONIER nach Larvik. Mir sind unterstellt T 107 und T 111. Flugzeugsicherung vorhanden.
0715	NNO 2-3, Seegang 2 gute Sicht	Flugzeug gibt an R 23, steht steuerbord achtern in der Sicherung: "Führe Sie zu verdächtiger Stelle". R 24 folgt und sieht im Wasser einen länglichen, bootsförmigen hellgrauen Streifen. Es ist möglich, daß es das Schraubwasser eines unter Wasser fahrenden U-Bootes ist. Es werden mehrere Wasserbomben auf diese Stelle geworfen. Außer Ölspuren, kein Anzeichen eines Erfolges. Flugzeug meldet: "R-Boot bittet um Unterstützung, hat alle W.B.'s verworfen." Ich mache jetzt KR-Funkspruch: U-Bootsalarm Qu.. 4184 -, damit U-Jäger die Verfolgung weiteraufnehmen. Ich kann das Geleit nicht weiter schwächen. Das Boot, das abhängt, bekommt bis Larvik keinen Anschluß mehr. Dauer Höchstfahrt der Boote 17 sm. R-Boot beobachtet noch 1 3/4 Std. die Wurfstelle, ohne weitere Wahrnehmungen zu machen. Es hat kein Horchgerät an Bord. Anschließend läuft es nach Larvik wo es kurz vor dem Ablegen des Geleits ankommt.
0800		
0919		Ich erhalte F.T., daß HILDEBRAND sich auf dem Wege zum Qu. 4184 befindet.

1100

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 816/40.

Anlage zu Kr. A. Nr. Dii 31. Nr. Gkdos 770
2 Bl. 04 16/7.40

Stellungnahme F.d.M. Ost
zum Kriegstagebuch der 1. R.Fl. vom 1. - 15.6.40.

Zu 1.6. und 2.6.i
Stichfahrt wurde angeordnet, da Flotte beabsichtigte, auf diesem Wege auszulaufen.

Zu 5.6.i
Über das Minengeleit der auslaufenden Flotte und deren mangelnde Unterrichtung über eigene Minenlage habe ich in meinem Kriegstagebuch berichtet.

Zu 9.6.i
Die beiden Boote der 1. R.Fl. habe ich angefordert, um den ausgelegten Bojenstrich für die auslaufende Nürnberg zu beleuchten. Das Anzünden der Bojenlampen kann vom Fischdampfer nicht schnell genug durchgeführt werden, ohne daß Bojen verschleppt werden.

Kontersadmiral und
Führer der Minensuchboote Ost.

1. Abt. Skl. 00893

Anl. zu Gruppe Nord Buch-Nr. Gkdos geheim 1711/40

Anlage zu F. d. M. Ob. d. M. Nr. Gkdos 770

Anlage zu B. S. O. 9 Abt. 16/7.40

Geheime Kommandosache!

S t e l l u n g n a h m e Verb.Ing. F.d.Ost.

zum Kriegstagebuch Abschn.Masch. 1. R.Fl. v. 1. - 16.6.40.

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 716/40.

1.) Bei verschiedenen Störungen fehlen die Abgaben über Maschinen-Störungsmeldungen.

2.) Die Angaben über die Brennstoffübernahme entsprechen nicht den gegebenen Anordnungen.

1. R.Fl. ist zu 1.) und 2.) entsprechend angewiesen.

Ferner hat die Flottille Anweisung erhalten, die Maschinenanlagen bis zur Auswechslung durch neue R-Boote durch vermehrte laufende Maschinenüberholung ev. durch Anforderung längerer Bereitschaftsfristen betriebsklar zu halten.

Im Entwurf gez. K i e l s t e i n .
K.Kapt. (Ing) u. Verb.Ing.

Für die Richtigkeit.

Thimme

Lt.z.S. und Flaggleutnant.

Gesehen:
Lehmann
Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.O.

1. Abt. Skl. 00898 1940

Rml. zu Cultus-Exemplar
geheim 5 74/43

atum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1100 1300 2130	NO 3-4, Seegang 3	Larvik eingelaufen. Larvik ausgelaufen Frederikshavn eingelaufen. Keine besonderen Ereignisse.

Anlage zu B. d. M. Dkl. St. Nr. Gkdos. 770.

12. Anlage zu B.d.S. Nr. 4604 Gkdos. vom 16/7 40

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos. 4292

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

Kriegstagebuch

der 1. Räumbootsflottille

Abschnitt: Maschine.

Vom 1.Juni 1940

bis 15.Juni 1940

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Grundmann

1. Abt. Skl. 00895 1940

Kdl. zu Lüssm.-Lehrstab
geheim 87/42

Zu beziehen vom Amtlichen Verlagsdienst der Kriegsmarine z. Z. Augustin in Glücksburg
Auslieferungsstellen: für Österreich: in Kiel. für Nordamerika: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch

Dia A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.40. Frederikshavn		"NT" übernimmt 45 m³ Brennstoff aus Tanker "Wollin".
0500	seeklar	Flottille läuft mit 6 Booten aus.
Räumarbeiten		"NT" geht nach Brennstoffübernahme nach Hirtshals.
1330	"NT" in Hirtshals fest.	
2030	Flottille in Hirtshals fest.	
		Keine besonderen Ereignisse.
		-T. Schlenker
2.6.40. Hirtshals		
0900	seeklar	Flottille läuft mit 6 Booten aus.
Stichfahrt		
1900		"NT" legt in Hirtshals ab und geht nach Frederikshavn.
2315	Boote in Frderikshavn fest.	"R 18,19,20,22,23,24" übernehmen Brennstoff aus "Wollin". 26,5 m³
		Keine besonderen Ereignisse.
		-T. Schlenker
3.6.40.		
0015	"NT" in Frderikshavn fest.	Ruhe.
		"R 24" Stb. Auspuffsammelrohr wegen Undichtigkeit ausgewechselt. Zeitdauer: 6 Std.
		Keine besonderen Ereignisse.
		-T. Schlenker
4.6.40. Frederikshavn		
1930	seeklar	Ab 1200 1/4 stdl. Bereitschaft.
Stichfahrt		Flottille läuft mit 6 Booten aus.
2000		
2330	"NT" und Boote in Skagen fest.	"NT" läuft aus.
		Keine besonderen Ereignisse.
		-T. Schlenker
		Ich mache mit "R 49" in Vegesack Abnahmefahrt. Boot wird mit allen Fahrtstufen und Ruderlagen durchgefahren. Es zeigt sich, daß bei A.K. Fahrt und Hartruderlage (90°) das Boot so stark krängt, daß es mit seiner Oberkante die Wasseroberfläche berührt. Das ist gefahrvoll und nicht tragbar. Mit Firmenvertreter Voith-Schneider und Kriegsmarinewerft Kiel Abhilfe besprochen. Bei Ruderlage 60° beschreibt das Boot einen Drehkreis von 1 1/2 - 2 Bootslängen. Das wird als ausreichend betrachtet. Bei 2std. A.K. Fahrt kommt die Öltemperatur in beiden Propellern auf 70°. Firma sorgt nach der Fahrt durch Schaffung größerer Kühlmöglichkeit für Besserung. Bei A.K. und Überfahrt kommt Öltemperatur auf 64° und bleibt hier konstant. Ich halte das noch für zu hoch. (50° Höchsttemperatur muß gefahren werden.) Firma ist unterrichtet und will

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 4.6.		und will bei sich bietender Gelegenheit weitere Verbesserung treffen. Motorenanlge arbeitet einwandfrei. Boot macht nach Rücksprache mit E.K.K. keine Erprobungszeit.
		-T. Schlenker
5.6.40. Skagen		Mit Flaggenparade Indiehststellung "R 49".
0345	seeklar	Flottille läuft mit 6 Booten aus.
Marsch	mit Gerät.	
1000	"NT" seeklar	Marsch nach Frederikshavn.
1215	"NT" und Boote in Frederikshavn fest.	Die Stb. Kühlwasserpumpe von "R 20" klopft stark. Nach Aufnahme zeigt sich, daß das Nadellager im Pleuelkopf total verbraucht ist. Kolbenbolzen hatte dadurch Lose bekommen. Der Kolben und das untere Pleuellager waren in Ordnung. Von einem Ersatzkolben wurde Pleuel mit Nadellager und Kolbenbolzen ausgebaut und für die beschädigten Teile eingebaut. Da der Kolben und das Pleuel eingelaufen waren, konnte das Boot nach Beendigung der Reparatur sofort wieder voll eingesetzt werden. Dauer der Instandsetzung: 10 Std.
		Keine besonderen Ereignisse.
		-T. Schlenker
6.6.40. Frederikshavn		
0700	seeklar	"NT" und Boote laufen aus.
Räumarbeiten bei Skagen.		
0945	"NT" in Skagen fest.	Boote ergänzen Brennstoff aus "NT".
1145	Flottille fest.	3 stdl. Bereitschaft.
1800	seeklar	Boote laufen aus.
		Marsch nach Norden.
		Keine besonderen Ereignisse.
		-T. Schlenker
7.6.40.		
0015		Flottille macht mit 6 Booten in Rauö fest.
0300	seeklar	Flottille führt Geleit für Krz. "Emden".
1900	"NT" seeklar	Läuft aus nach Frederikshavn.
2000	Flottille in Frederikshavn fest.	Brennstoffergänzung der Boote aus Tanker "Wollin". Es wurden 20 m³ Brennstoff übernommen, an Schmieröl 1066 kg RM 85.
2115	"NT" in Frederikshavn fest.	Die Bb. Kühlwasserpumpe der Hauptmasch. von "R 22" klopft stark. Der Saugeventileinsatz mußte erneuert werden, da die Federn verbraucht waren. Ein Teil der Sitzfläche des Ventileinsatzes ist abgebrochen. Maschine war nach 4 Std. wieder voll betriebsklar. Die Kühlwasserrücklaufleitung der Bb. Masch. "R 23" ist an 2 Stellen grissen. Rohrleitung wurde von "NT" gelötet. Die Masch. war nach 3 Std. wieder klar.
		-T. Schlenker

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.6.40. Frederikshavn		Flottille Ruhe. Kleine Jnstandsetzungsarbeiten. Beim Klarmachen des Bb.E.-Diesels von "NT" trat beim Törnen Wasser aus dem Luntenhalter. Nach Aufnahme wurde festgestellt, daß die Zyl.Buchse porös war. Die Zyl.Buchse mußte ausgewechselt werden. Zeitdauer der Arbeit: 8 Std. Masch. war wieder voll betriebsklar. (Strgsm.Nr.25 Gr.B v.9.6.40.)
9.6.40. Frederikshavn		
0600	seeklar	"R 23 + 24" ausgelaufen.
		Flottille Ruhe.
1930	U.-Bootsalarm	"R 18 + 22" laufen zur Bekämpfung eines
2000		durch Flugzeug gemeldeten U.-Bootes aus. "R 19 + 20" zur Unterstützung ausgelaufen.
2045	Flottille mit 4 Booten wieder fest.	
		Keine besonderen Ereignisse.
10.6.40. Frederikshavn		Flottille Ruhe. Die Boote führen laufend kleine Jnstandsetzungsarbeiten durch. "R 20" geht in die Werft zur Bootsreparatur und legt um 1730 bei der Flottille wieder an.
2130		"R 49" stößt zur Flottille. Keine besonderen Ereignisse.
11.6.40. Frederikshavn		Jch bin mit "R 49" zur Flottille zurückgekehrt und habe die Dienstgeschäfte übernommen. Umbau "NT" und Jnstandsetzung "R 21" mit Werften in Kiel sind besprochen und geklärt. Flottille ohne "NT", "R 23+24" Räumarbeiten bei Hirtshals und Hansholm. "R 23+24" kommen nach Frederikshavn, übernehmen Brennstoff aus "NT". Anschließend Fahrt zur Flottille bei Hirtshals.
1300	seeklar	
2115		
12.6.40.		
0500	"NT" seeklar. Fahrt nach Hirtshals.	
1030	Flottille macht in Hirtshals fest.	
1050	"NT" macht in Hirtshals fest.	Boote übernehmen Brennstoff aus "NT". Durch sehr schnell zunehmende Betriebsstunden treten an einzelnen Anlagen z.Teil umfangreiche Reparaturen ein. Sie sind auf Alters- und Ermüdungserscheinungen zurückzuführen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.6.		"R 20" Stb.Tagesbetriebstank leck. "R 23" Bb.Kühlwasserkrümmer zur Verbindung der Auspuffleitung gerissen. "R 19" Ausfall der Hilfsmaschine durch Bruch der Reglerfeder. Ausfall Kühlwasserpumpe für Hilfsmasch. durch Bruch des Ansaugeventils. An der Hauptkühlwasserpumpe müssen sämtliche Teller abgeschliffen, dreht und eingeschliffen, 8 abgebrochene Federn ausgewechselt werden. Schrauben an den Schauklappen zur Zylinderbuchsenkontrolle lecken erneut. Kühlwasser tritt aus. Sämtliche Störungen werden mit Bordmitteln beseitigt.
13.6.40. Hirtshals		
.000		Musterung durch B.S.O.
1600	seeklar Stichfahrt um Skagen.	Flottille geht nach Frederikshavn. Beim seeklarmachen "NT" wird festgestellt, daß Zylinderkopf 1 gerissen. Maschine läuft mit 5 Zylindern weiter.
2125	festgemacht in Frederikshavn.	Boote übernehmen Brennstoff aus "NT". "NT" geht bei "Jagd" zur Abgabe längsseit. Während der Umbauzeit von "NT" erhält Flottille "Jagd" als Begleitschiff. "Jagd" hat auf der Fahrt nach Frederikshavn am 11.6. Grundberührung gehabt. Zellen in Masch. und Heizräumen machen Wasser. Schiff wurde am 12.6. nachm. eingedockt. Es zeigt sich, daß rund 150 Nieten der Mittelkielplatte stark lecken, Bodenplatten leicht wellenförmig verbogen sind. Schiff wurde von Werft Frederikshavn gedichtet.
14.6.40. Frederikshavn		
0100	"NT" geht nach Kiel.	"NT" geht zum Umbau der Masch. und Kesselanlage nach Umbauwerft Nobiskrug Rendsburg. Umbauzeit ~ 12 Wochen. Flottille Ruhe.
15.6.40. Frederikshavn		
0230	seeklar	"R 18,22,23,49" fahren Geleit für "Peter Wessel" und "Pionier" nach Larvik.
0310		"R 23" meldet Stb.Masch. unklar. Einlaßventil hakt. Boot läuft ein. "R 24" stößt als Ersatz zum Geleit. "R 23" war nach 11/2Std. wieder betriebsklar.
2145	bei "Jagd" in Frederikshavn festgemacht.	"R 19" "R 20" Ruhe. Keine besonderen Ereignisse.

Gesehen:
Kpt.z.S. u. Chef d. 7. M.Fl.

Gesehen:
Korv.-Kapt. (Ing.)
d. Torpedoingenieur f.d. M.Gr.

gesehen:
Kapitänleutnant u. Flottillenchef.

7.Anlage zu B. S. O.
1134/40 B.-Nr. Gkdos. 3547 vom 23.9. 19 40

Anlage zu F. d. M. Nord
B. Nr. G. Kdos. 970

Kr 4840a

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

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

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten "R 18 - 24 und 49" und dem Begleitschiff

"K e t t e l b e c k".

und "M 82".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F e r a t m a n n

angefangen am: 16.6.1940,

beendet am: 30.6.1940.

KAdM SKL 01220/40

Zu beziehen vom Amtlichen Verkaufstage der Kriegsmarine (I. V. Bauplan in Wilhelmshaven, Lieferungsstelle: für Ostseebereich: in Kiel, für Nordseebereich: in Wilhelmshaven)

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.	Frederikshavn	Ruhe, Boote führen laufende Instandsetzungsarbeiten durch. 3std. Bereitschaft.
17.6. 0300	NO 2-3, Seegang 1, gute Sicht	Mit "R 18","R 19","R 23","R 49","T 102" und "T 111" ab Ansteuerungstonne Frederikshavn Schnellgeleit durchgeführt für PIONIER und PETER WESSEL.
1100		Larvik festgemacht.
1230	SW 1, Seegang 1, gute Sicht	Larvik ausgelaufen zur Rückfahrt.
2100		Frederikshavn festgemacht.
2105		R 20,R 22,R 24 zur Verfügung 17.U.-Jagdflottille zur U-Bootssicherung bei Kabelleger NEPTUN.
18.6.		R 18,R 19,R 23 Ruhe im Hafen. R 20,R 22,R 24 U-Bootssicherung bei Kabelleger NEPTUN.
1630		Als ich Fernschreiben erhalte, daß R 21 ausgelaufen ist und noch rechtzeitig zum nächsten Geleit zur Flottille stößt, schicke ich R 49 zu NEPTUN, da ursprünglich 4 R-Boote zur Sicherung angefordert waren.
2000		R 49 bei NEPTUN.
2300		R 21 Frederikshavn eingelaufen. War zur Durchführung notwendiger Maschinenreparatur (Schweißen des Zylinderblocks) seit 24.5. in der Werft in Kiel. Während der Reparaturzeit wurde, ohne Terminverlängerung, KDB und MES eingebaut.
0915		Nettelbeck zum Umbau Meterenanlage Werft Nobiskrug, Rendsburg, eingelaufen. Fertigstellungstermin 14.9.
19.6. 0230	N 3, Seegang 2-3, gute Sicht.	R 18,R 19,R 21,R 23 mit T 108 und T 110 unter Führung Chef TS-Flottille Schnellgeleit nach Larvik.
1040		R 20,R 22,R 24,R 49 bei der Einfahrt zum Sande-Fjord aus U-Bootsgeleit NEPTUN entlassen nach Frederikshavn.
1115		Gruppe Schnellgeleit festgemacht in Larvik.
1230		Gruppe Schnellgeleit Larvik ausgelaufen.
1805		Gruppe NEPTUN Frederikshavn eingelaufen.
2200		Gruppe Schnellgeleit Frederikshavn eingelaufen.
20.6. 2030		Ruhe in Frederikshavn. R 49, Kdt. St.Ob.Strm. Gedenau ausläuft mit Flo Jng., Kaptlt.(Jng.) Grundmann und Kdt. R 23, St.Ob.Strm. Rixecker nach Kiel, damit dort Verleihung der Ritterkreuze durch Gruppenbefehlshaber erfolgen kann. Da immer besonders betont wird und die Flottille auch der Ansicht ist, daß die Verleihung der Ritterkreuze eine besondere Auszeichnung für die gesamte Flottille ist, ist es bedauerlich, daß nicht alle Besatzungen, nicht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 20.6.		nicht einmal die, deren Kommandanten mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet werden sind (nur eine Besatzung), an der Verleihung teilnehmen können. Die Ritterkreuze wurden vom Führer und Obersten Befehlshaber am 3.6. verliehen. Es ist seitdem nicht möglich gewesen, daß ein Befehlshaber für die Verleihung die Flottille besichtigte oder die Flottille für diesen Zweck zum Standort eines Befehlshabers befehlen wurde.
21.6. 0345	O 3, Seegang 1, auffrischend	R 18,R 19,R 21,R 23, T 107 und T 111 für Schnellgeleit nach Larvik mit PIONIER und PETER WESSEL ausgelaufen. Ich führe von R 23 aus, da dort z.Zt. kein Kommandant an Bord ist.
0600	NO 5-6, Seegang 5	T 111 sichtet Qu. 4429 treibende Mine. Mache KR-Funkspruch. Mine wird abgeschossen. Ich selbst kann sie mir nicht ansehen, da die Boote nicht genügend Fahrtüberschuß haben, um auf Position zu kommen. Nach Rücksprache mit Kommandanten in Larvik gebe ich genauere Beschreibung der Mine: Kein deutscher Typ, scheint sehr lange im Wasser gewesen zu sein, mehrere Stoßkappen oben. Ähnlich polnische, nicht so lang.
1200		Larvik festgemacht.
1330	NO 2-1, Seegang 2 abflauend	Larvik ausgelaufen, Torpedoboot TIGER ist auf Befehl B.S.O. mit angehängt.
1715		R 20,R 22 und R 24 Frederikshavn ausgelaufen. Haben Befehl vom F.d.V.Ost, bei Skagen zur Flottille zu stoßen, um dann U-Bootsüberwachung Qu. 4440 durchzuführen.
1950		Nach Passieren Skagen Sperre gebe ich Führung des Geleitzuges an Kommandant T 107 ab. Ich selbst fahre mit der Flottille nach Qu. 4440.
2200		U-Bootsüberwachung mit 7 Booten, Kurs Ost-West-Ost. Fahrt 12 sm.
22.6. 0200		Erhalte Befehl, nach Hirtshals zu gehen. Einstündige Bereitschaft. Ich hatte schon aus anderen F.T.-Sprüchen um 0000 Uhr erfahren, daß Flottenrückkehr sich verzögert hat.
0315	Hirtshals	Hirtshals festgemacht.
1630		Erhalte telefonischen Befehl, der später durch F.T. bestätigt wird, wieder auf Position Qu. 4440 zu gehen.
1730 2200	NO 2, Seegang 1 gute Sicht	Ausgelaufen. Flottille ist 1830 Uhr auf Position Flottille passiert SCHARNHORST, Zerstörer und T-Boote. Anschließend Marsch nach Frederikshavn.
1020-1720		R 49 hat Befehl vom F.d.M.Ost, Gerät zu M 129 im Großen Belt zu bringen. Macht anschließend in Kiel wieder fest.
23.6. 0115		Frederikshavn festgemacht. Flottille hat Ruhe.
1530		wird "M 82", daß ich als Mutterschiff für NETTELBECK bekommen hatte, entlassen zur 4.M.S.Fl. Es ist nicht zu verstehen, daß einer R-Flottille das Mutterschiff weggenommen wird und ist nur dadurch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 25.6.		dadurch zu erklären, daß die anordnenden Vorgesetzten über die Aufgaben des Mutterschiffes und die Lebensbedingungen und Unterbringung auf einem R-Boot nichts wissen. Ich werde damit vertröstet, daß ich in den nächsten Tagen ein neues Mutterschiff bekomme.
0545 - 2230		R 49 fährt mit F.d.M.Ost nach dessen Anweisung zum Großen Belt und führt dort Geleit für SCHARNHORST mit durch.
24.6. 1400	WN 1-2, Seegang 0	Schnellgeleit mit PIONIER und PETER WESSEL mit T 107 und T 111, R 18,R 20,R 21,R 24 nach Larvik durchgeführt.
1550 bis 2000	NNW 3-4, Seegang 3	T 5 und T 8 fahren zusätzlich Sicherung für Geleit und gehen anschließend nach Oslo Fjord.
2240	SW 7, Seegang 6	Larvik festgemacht. Wegen Wetterlage wird Auslaufen verschoben.
		R 19,R 22,R 23 Ruhe in Frederikshavn, R 49 Ruhe in Kiel zur Verfügung F.d.M.Ost.
25.6. 1230	S 2, Seegang 2, abflauend	Larvik mit Sicherung und Schnellgeleit verlassen.
2000		Frederikshavn festgemacht.
1000 bis 1600		R 19,R 22,R 23 ausgelaufen zur U-Bootsjagd Qu. 4438 . Befehl wird telefonisch durch F.d.V.Ost gegeben. Dort nichts festgestellt und wieder nach Frederikshavn gegangen.
		R 49 Ruhe in Kiel zur Verfügung F.d.M.Ost.
26.6. 0030	Kattegat	Ausgelaufen mit R 18,R 20,R 21,R 24 nach Qu. 4197.
0400	NNW 3-4, Seegang 2-3 schlechte Sicht, auffrischend	Kabelleger NEPTUN mit Schoner HOHNWEG im Schlepp U-Jäger 178 und 117 nach Qu. 4193 geleitet.
0500		NEPTUN soll dort Wasserschaden am Kabel nach Norwegen reparieren. Wegen Wetterlage kann NEPTUN nicht arbeiten. Gehe nach Skagen.
0600	NWN 6-7, später auffrischend auf 8	NEPTUN und U-Jäger vor Skagen geankert. 4 R-Boote Skagen eingelaufen.
0500		R 19,R 22,R 23 unter Führung von T 108 mit Schnellgeleit Frederikshavn ausgelaufen. Wegen Wetterlage können R-Boote nicht mehr Sicherung übernehmen. Geleit geht vor Skagen vor Anker und erhält Befehl, nach Frederikshavn zurückzufahren. R-Boote machen Skagen fest.
2300	WSW 2-3	R 19,R 22,R 23 werden sofort nach Frederikshavn befohlen, da Geleit erst am nächsten Tag 0900 h auslaufen soll, wäre nicht nötig gewesen, die Boote in der Nacht rüberzuholen.
1145		R 49 wird vom F.d.M.Ost entlassen nach Frederikshavn.
		27.6.

Kriegstg 1

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 5. November 1940.
B.Nr. Gkdos. 1134/40 A.II.

Geheime ~~Kommandosache~~!

An
die Seekriegsleitung,
B e r l i n.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1.R.-Flottille vom 16. - 30.6.40 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme des F.d.M. Nord zweifach vorgelegt.

Zum 20.6. wird bemerkt:

Bemerkungen sowie Kritiken rein truppendienstlicher Art gehören nicht ins K.T.B. . Der Flottillen-Chef ist von hier aus belehrt worden.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes.

1.) Pauk hg 1.
1) [illegible]
2) an K. abgeben
Stellg: B(A?), [illegible]

2.) Pauk hg 1
1) B (A?
2) [illegible]
3) über USM. [illegible]

1.Abt. Skl. 01220

-7-

1/Skr. 9 [illegible]

Stellungnahme
des
F.d.M.-Nord zum Kriegstagebuch der 1. R.-Flottille.

Anlage zu B. d. M. Nord
1134/40 g. Nr. O. Kdos. 927

Anlage zu B. S. O.
B.-Nr. Gkdos. 3577. vom 23.9.40

23.6.40: 1530 Uhr:

Es ist dringend erforderlich, daß einer Räumbootsflottille, der während ihres Einsatzes das zugehörige Begleitschiff zu Reparaturzwecken für längere Zeit entzogen werden muß, ein Ersatzbegleitschiff zur Verfügung gestellt wird. Das Wohl der Besatzungen, das für die Leistungsfähigkeit der Flottille besonders wichtig ist, wird durch den wochenlangen Mangel eines Begleitschiffes wesentlich beeinträchtigt.

gez. S t o h w a s s e r .

Für die Richtigkeit:

Leutnant z.S. u. Flaggleutnant.

1. Abt. Skl. 01225 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.6.		
0200		R 49 Frederikshavn festgemacht.
0400	WSW. 1-2	Mit NEPTUN und U-Jäger 117 und 178 Marsch nach Qu. 4436 angetreten. U-Jäger haben Befehl, Horchsuchlinien zu bilden Qu. 4433, 4434, 4437, 4198.
0800	WSW 3, Dünung 3, mittlere Sicht	Wegen der herrschenden Dünung kann NEPTUN mit der Arbeit nicht beginnen. Verband steht auf und ab.
1415		NEPTUN hat Kabeltonne auf φ 58°6'28", λ 77°12'45" geworfen und nimmt das Kabel hoch. Wegen der immer noch herrschenden Dünung bricht das Heißgeschirr. Ein Mann der Besatzung leicht verletzt. Flott.Arzt leistet Hilfe. Da der Wind nicht Ändert, entschließe ich mich, nach Skagen zu gehen.
1545		3 Boote der BSO-Schulflottille (MUMIN? ODIN, VOLKER) melden sich zur Stelle, sollen Sicherung verstärken.
1730	W 1-2, Dünung 2	Verband geht nach Skagen. BSO-Schulfl. bleibt auf Position. Ich gebe Anweisung, 4 std. Wettermeldung zu geben.
2100		Skagen festgemacht bezw. gesunkert.
0910		R 19, R 22, R 23, R 49 mit Schnellgeleit unter Führung von Chef 2.T.Flottille auf T 2 Frederikshavn ausgelaufen.
1725		Larvik festgemacht.
2300		Larvik ausgelaufen.
28.6.		
0700	Skagen W 3-4	R 19, R 22, R 23, R 49 Frederikshavn festgemacht. Wegen des noch herrschenden westlichen Windes steht immer noch zu viel Dünung an der Arbeitsstelle.
1330		Ich gehe mit R 21 nach Frederikshavn. Dort Erledigung notwendiger Kommandoarbeiten. Erfahre, daß R 51, das in 8 Tagen von der Flottille in Dienst gestellt werden soll, plötzlich zur 4.R.Fl. zugeteilt ist. Baubelehrung bereits von hier unterwegs. Ich bitte den F.d.M.Ost zu erreichen, daß dann besser R 52, das 14 Tage später von mir in Dienst gestellt werden soll, der 4.R.Fl. zugeteilt werden soll. Auf alle Fälle müßte dann sicher gestellt sein, daß ich dann aber R 49 nicht abgeben muß. Da meine Flottille die ältesten Boote hat, muß gerade sie mit Reservebooten versehen sein, da voraussichtlich hier mehr Ausfälle eintreten, als bei den neuen Booten der 4.R.Fl. Behalte ich R 49 und R 51 habe ich nur 9 Boote, wegen Ausfalls von R 17, während die 4. Flottille über 10 Boote verfügt.
2100	W 1-2	R 21 Skagen festgemacht. Mache Funkspruch an B.S.O.-Schulflottille und bitte um Wettermeldung um 0400 Uhr.
1400		Auf Befehl F.d.V.Ost soll ein R-Boot in Anholt Soldaten abholen und nach Frederikshavn bringen. Ich teile R 22 ab.
1730		R 22 Anholt festgemacht.
2200		R 22 Frederikshavn eingelaufen.
		29.6.

Zu beziehen vom Kaiserl. Marineamt bei Offizieramter d. d. Kompagnie in Gildehaus
Kaiserl. Werftdirektion: für Offiziersrecht: in Kiel. für Mannschaftsrecht: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.6. 0430		Erhalte Wettermeldung vom B.S.O.-Schulflottille. Schwache Dünung aus W, Wind NO 1-2. Joh befehle für 0800 Uhr seeklar. Wind scheint zu drehen.
0800	NO 1, Dünung O-1	Ausgelaufen mit 4 R-Booten, NEPTUN und 2 U-Jägern nach Qu. 4193.
1015		Qu. 4438 rechts oben Antennenboje gesichtet und aufgenommen. Antennenkabel 33 m lang, stark verkinkt, anscheinend von Fischern durch Netz abgerissen. Joh prüfe mit Scherdrachengerät das Gebiet in der Nähe der Kabelboje nach, da die Möglichkeit besteht, daß dort Minen in der Zwischenzeit gelegt worden sind. Es wird aber nichts gefunden. Hierdurch wird festgestellt, daß abgeschossener Gegenstand am 21.6. ebenfalls Antennenboje, ~~die hier nicht war~~, gewesen ist.
1200	NON 3, Seegang O-1	Neptun fängt an zu arbeiten am Kabel.
1330	NNW 4, Seegang 2	3 Boote der B.S.O.-Schulflottille zur Stelle Übernahmen U-Bootssicherung im Westen. Luftsicherung zur Stelle.
30.6.		R 19, R 22, R 23, R 49 Ruhe in Frederikshavn. Erhalte Befehl vom F.d.V.Ost ein R-Boot nach Frederikshavn zu entlassen. R20 wird entlassen Wegen Auftretens eines neuen Wasserfahlers in dem neu dazwischen gesetzten Kabelende werden Arbeiten um 18 Stunden verlängert, dauern also bis 1.7. mittags. Wind dreht von NW auf SW. Weht gleichmäßig in Stärke 3-4. Dünung durchschnittlich 2-3. R-Boote schlingern stark.
15.-30.6.		NETTELBECK zum Umbau Werft Nobiskrug Rendsburg.

Anlage zu B. S. O. 5
1737/42 B.-Nr. Gkdos. 3547 vom 23.9.40
Anlage zu F. d. M. Nord
B.-Nr. G. Kdos. 975

Zu Kr 48422

Kriegstagebuch
der 1. Räumbootsflottille
Abschnitt: Maschine
vom 16. Juni 1940
bis 30. Juni 1940

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Grundmann

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

1. Abt. Skl. 01225 1940

Zu beziehen vom Amtlichen Nachschublager der Kriegsmarine z. H. Bogelin in Glücksburg
Bestellungsgebühr: für Offiziersrang: 1 Rpf. für Mannschaftsrang: 1/2 Rpf.

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.40. Frederikshavn		Ruhe. Keine besonderen Ereignisse. ges. Grundmann
17.6.40. Frederikshavn 0230	seeklar	"R 18,19,23 + 49" fahren Geleit für "Peter Wessel + Pionier" nach Larvik. Keine besonderen Ereignisse.
2045	festgemacht bei "Jagd" im Frederikshavn.	
2100	seeklar	"R 20,22,24" Sender-und Geleitaufgabe für Kabelleger "Neptun". Alle Boote übernehmen im Laufe des Tages 23,84 t Brennstoff aus Tanker "Terra". "Jagd" Maschinenanlage ist stark abgewirtschaftet und hat eine Werftliegezeit dringend notwendig. Wichtige und lebensnotwendige Arbeiten werden von Werft Frederikshavn mit Unterstützung Bordpersonal in Angriff genommen. Aufnahme Maschinen usw. geschieht derart, daß eine 24 stdl. Bereitschaft nicht unterbrochen ist. Werft erhält folgende Arbeitsaufträge: 1. Beide Kreiselpumpen (Lager ausgießen evtl. Lager erneuern) 2. Hilfsmaschine (Umsteuerungsmaschinen überholen) 3. Erneuern des Kolbens der Spulpumpe. 4. Hauptmaschine: Steuerung, Exzenter ausgießen, Schnallenlager nachpassen evtl. Bolzen erneuern Halslager nachpassen } sind oval geschlagen Kreuzköpfe nachpassen } 5. K.II: Lüfter überholen (Lager ausgießen Bolzen erneuern.) 6. K.I.: Lüfter überholen (Lager ausgießen Bolzen erneuern) 7. Verlegen der E.Maschinen Kühlleitung nach Angabe Pumpenmeister. ges. Grundmann
18.6.40. Frederikshavn Skagerrak 1430 1900 1830 2330	"R 23" seeklar "R 23" festgemacht "R 49" seeklar "R 21" fest	Luft zu "R 20,22 +24" für Geleitaufgabe. "R 21" kehrt aus Kiel zurück. Hat K.d.E.u.M.S. eingebaut erhalten, Stb. Zylinderblock geschweißt, im Rahmen dieser Reparatur Maschinenüberholung durchgeführt. Probelauf i.O.b. Wiederherstellung K.B. abgegeben. Flottille wieder mit 8 Booten einsatzbereit. "R 18 +19" Schmierölübernahmen insgesamt: 663 kg. aus Tanker "Terra". ges. Grundmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.6.40. Frederikshavn Skagerak Larvik 0230	seeklar	"R 18,19,21 +23" fahren Geleit für "Peter Wessel +Pionier" nach Larvik. Keine besonderen Ereignisse.
1845	seeklar	"R 20,22,24 + 49" kehren von durchgeführter Geleitaufgabe zurück. Keine besonderen Ereignisse.
2140	"R 18,19,21 +23" machen vom Geleit kommend fest.	Keine besonderen Ereignisse. Alle Boote übernehmen 31,5 m³ Brennstoff aus Tanker "Terra". "Jagd" führt die am 17.6. aufgeführten Arbeiten Reparaturen weiter durch. Wie jetzt festgestellt wird, hält das Schiff trotz Decken und Dichten nicht dicht. Speisewasserzellen K.I u. K.II sowie Bilgen machen wenig Wasser. Zellen werden ausgetrocknet. Es soll versucht werden sie von innen durch Auszementieren zu dichten. ges. Grundmann
20.6.40. Frederikshavn		Ruhe. Keine besonderen Ereignisse.
2030	"R 49" seeklar	Fahrt mit Ritterkreuzträgern nach Kiel. Meine Vertretung übernimmt Stbs. Ob. Masch. Schlenker; Dienstgeschäfte führe ich weiter. "Jagd" meldet Wasser im Öl des E.-Diesels. Nach Aufnahme zeigt sich, daß der Zyl. Block gerissen war. Reparatur ist nicht möglich. Block muß ausgewechselt werden. E.-Turbine wird in Betrieb genommen. (Störungsmeld. Nr.5 B.Nr.0 344 Gr.B v.20.6.40.) ges. Grundmann
1430		
21.6.40. Frederikshavn 0330	"R 18,19,21,23" seeklar	Geleitzug nach Larvik. ("Peter Wessel und Pionier")
1245	"R 20,22,24" seeklar	Senderaufgabe. Keine besonderen Ereignisse.
1045	"R 49" macht in Kiel fest.	Um 1400 erfolgt Verleihung der Ritterkreuze durch Admiral Carls. "R 49" wird durch F.d.M. für durchführung Senderaufgaben in Kiel zurückgehalten. ges. Grundmann
22.6.40. Hirtshals 0320	Flottille macht mit 7 Booten in Hirtshals fest.	
1745	seeklar. Auslaufen zur U.-Bootssicherung.	Die Bb.Masch. von "R 21" mußte von 2230-2330 gesteppt werden.

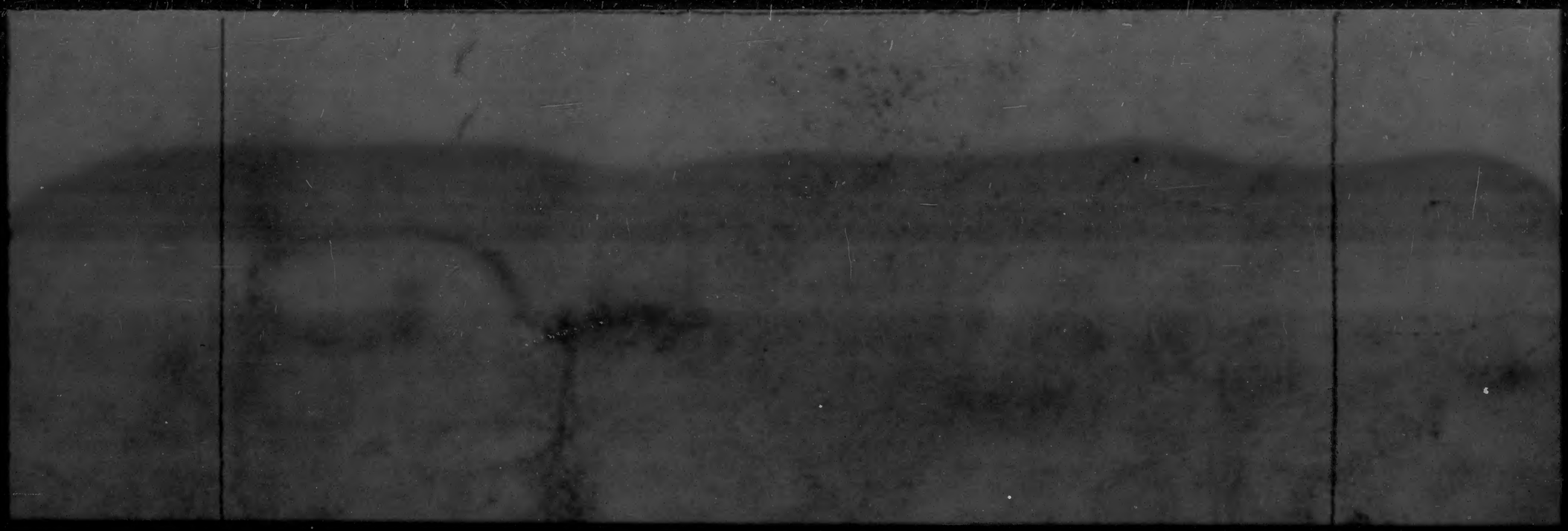
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 22.6.		Die Stiftschrauben der Kappe des Anlaßventils sind abgerissen.Dadurch hob sich die Kappe des Anlaßventils und stieß gegen den Kopfhebel.Der Weg des Kopfhebels wurde jetzt zu klein,Stößelstange bog sich durch.Die Stiftschrauben und Stößelstange wurden erneuert.Masch.war nach 1Std.voll betriebsklar. gez. Grundmann
23.6.40. Frederikshavn 0115	Flottille macht in Frederikshavn fest.	Alle Boote übernehmen 23,6 m³ Brennstoff aus Tanker "Terra". Flottille Jstdl.Bereitschaft.
1530		"Jagd"ist als Begleitschiff abgegeben. Die für das Schiff sehr wichtigen Reparaturarbeiten (siehe 17.6.)}mußten abgebrochen werden. "Jagd"läuft nach Kiel. Flottille ist jetzt ohne Begleitschiff. Schreibstuben,Unterstab,Stab sind an Land Fr.,havn behelfsmäßig untergebracht. Flottille ist in Führung und Verwaltung weit auseinander gezogen.Unerfreulicher und nicht lange ohne Folgen zu tragender Zustand. gez. Grundmann
24.6.40. Frederikshavn		Da "R 49"noch immer in Kiel vom F.d.M. zu Sonderaufgaben gebraucht wird,kehre ich mit Flugzeug nach hier zurück.
15 1430	"R 18,20,21,24"seeklar	Geleit für "Pionier u.Peter Wessel" nach Larvik. Keine besonderen Ereignisse. Restlichen Boote Ruhe. gez. Grundmann
25.6.40. Frederikshavn 1030 1600 2020	"R 19,22,23"seeklar " " " " " festgemacht. "R 18,20,21,24"vom Geleit kommend festgemacht.	U.-Bootsalarm. Keine besonderen Ereignisse. Keine besonderen Ereignisse. Die 4 Boote übernehmen aus Tanker "Terra" 13,0 m³ Brennstoff. "R 49"in Kiel zur Verfügung F.d.M.Ost. ges. Grundmann
26.6.40. Frederikshavn 0030 0930 0850	"R 18,20,21+24"seeklar "R 19,22+23"seeklar Alle Boote brechen Aufgaben ab und laufen wegen Wetterlage in Skagen ein.	Sonderaufgabe. Geleit für "Peter Wessel +Pionier"nach Larvik ges. Grundmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.6.40.		Ich trete mit dem 28.6.Dienstreise nach Rendsburg zur Werftbesprechung Umbau "NT"an.Anschließend Reise nach Kiel zur Besprechung beim E.K.K und D.W.Anschließend Abnahme und Überfahrt mit neu zur Flottille tretendemm "R 51". Während meiner Abwesenheit von der Flottille übergebe ich heute Stbs.Ob.Masch.Schlenker die Geschäfte des Flottilleningenieurs. Ich habe am heutigen Tage die Dienstgeschäfte des Flottilleningenieurs übernommen. F. Schlenker
ükürtte kagen 10	"R 19,22+23"seeklar	Sie laufen aus nach Frederikshavn.Die restlichen 4 Boote bleiben in Skagen.
40	"R 19,22+23"fest in Frederikshavn.	
50	"R 49"aus Kiel kommend in Frederikshavn fest.	
00	"R 19,22,23+49"seeklar	Fahren Geleit für "Peter Wessel+Pionier"nach Larvik.
30	in Larvik fest.	
00	in Larvik abgelegt.	Geleit nach Frederikshavn. Keine besonderen Ereignisse. F. Schlenker
.6.40. 05	"R19,22,23+49"fest in Frederikshavn.	Anschließend Brennstoffübernahme.Insgesamt:18 m³
00	"R 22"ausgelaufen nach Anholt.	
00	"R 22"festgemacht.	Die restlichen Boote "R 18,20,21+24"liegen noch in Skagen. Keine besonderen Ereignisse. F. Schlenker
.6.40. ederikshavn		Die Flottille ist geteilt,die Boote in Frederikshavn bekommen 12 Std.Zeit um größere Arbeiten in Angriff zu nehmen.Überholen der Kühlwasserpumpen,Kontrolle der Flügellagerdeckel,Nachziehen der Zyl.Köpfe,Überholen der Anlaßventile. "R 22"Kontrolle der Messer vom Propeller durch Taucher.Sämtliche Messer in Ordnung,Propeller ohne Befund. Die 4 in Skagen liegenden Boote "R 18,20,21+24"fahren U.-Bootssicherung und Geleit für Kabelleger.
0800	seeklar	Auslaufen Skagen. F. Schlenker
30.6.40. Frederikshavn		"R 19,22,23+49"liegen in Frederikshavn,"R 18,21+24"fahren U.-Bootssicherung.
1700		"R 20"stößt in Frederikshavn zu den 4 Booten. Keine besonderen Ereignisse. F. Schlenker

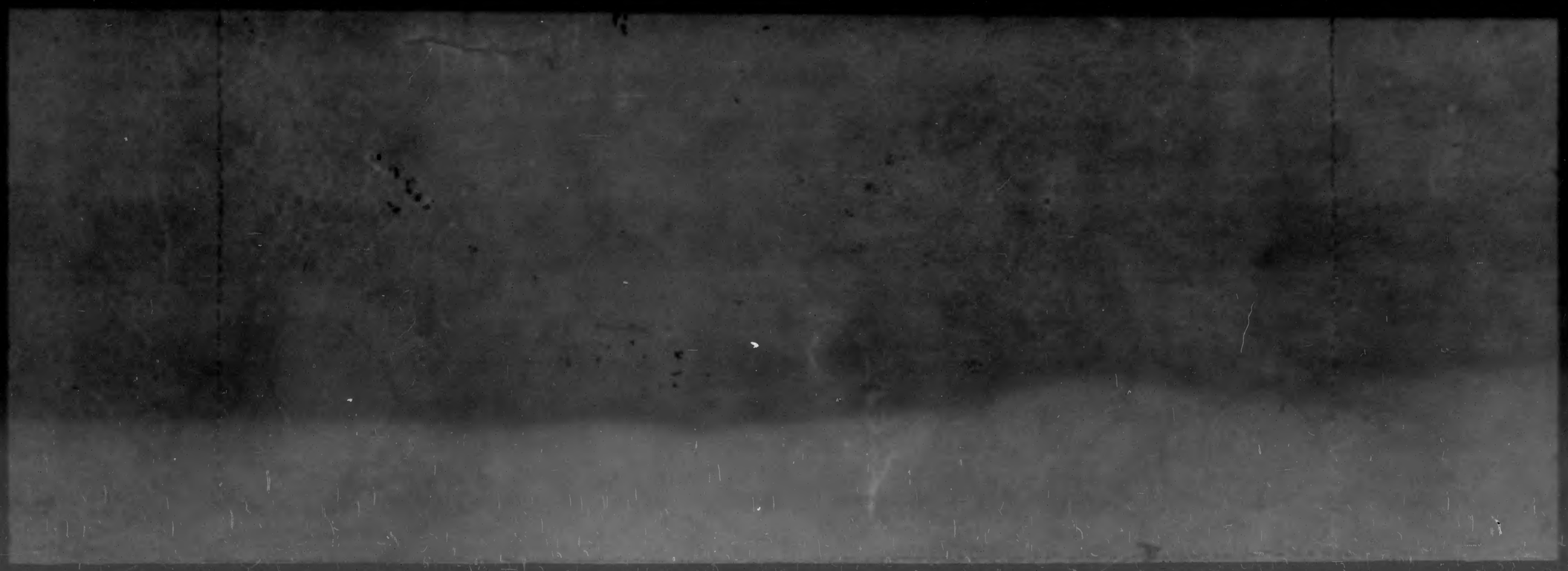
Gesehen:
Kiesbye
Korv.-Kapt. (Ing)
u. Verbandsingenieur F.d.M.OR

Gesehen:
Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Gesehen:
Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur F.d.S. Dtn A's O.



PG 73164 NID



Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 9840

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

Ch 43752

2. Anlage zu B.S.O.
B.-Nr. Gkdos. 3553 vom 23.9.40.

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

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten R 18, R 19, R 20, R 21, R 22, R 23 , R 24

und dem Begleitschiff "Nettelbeck".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n .

angefangen am: 1.7.1940.
beendet am: 15.7.1940.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P C/73164/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT IF NECESSARY ANNOTATIONS MAY BE MADE ON A PIECE OF WHITE PAPER ON THE WORK OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER. QUOTE THE REGISTERED NUMBER

1. Abt. Skl. 00988/40

Drucken von Rudolf Hartogs Nachfolger der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt
Druckereigehilfen: für Ostseebereich: in Kiel. für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

PG/73164

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA.

"NETTELBECK" AND R18-R24, WAR DIARY.

DATE: 1 JULY - 15 JULY 1940

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 9104/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.40 0000	Kattegat SSW 3, Seegang 2 auffrischend	U-Bootssicherung bei Kabelleger NEPTUN mit R 18, 21 und 24, zwei U-Jägern und drei Booten B.S.O.-Schulflottille. Qu. 4436.
1600	W z N 4-5, Seegang 4	Arbeiten beendet. Marsch nach Frederikshavn angetreten. Drei Boote B.S.O.-Schulfl. entlassen.
2100		Frederikshavn festgemacht.
0115		R 19, 22, 23, 49 mit zwei Booten 2.T.Flottille Schnellgeleit PIONIER und PETER WESSEL nach Fredriksstadt.
1120		Fredriksstadt festgemacht.
1415		Fredriksstadt abgelegt.
2.7. 0145		Frederikshavn festgemacht. Aus Schnellgeleit entlassen.
3.-5.7.		Ruhe in Frederikshavn. Boote machen Maschinen-Überholung. R 19 tauchiert Zylinderdeckel. Erhalte Erlaubnis, mit der Flottille Ausbildungsdienst in See zu machen. Jst besonders dringend, da starker Personalwechsel durch Umkommandierungen erfolgt ist.
0830	W z N 5, Seegang 2	Frederikshavn ausgelaufen mit R 18, 19, 20, 21, 22, 24, 49. R 23 tauchiert Zylinderdeckel.
2100		Übungen im Kattegat. Frederikshavn festgemacht.
6.7.		Befehl vom F.d.V.Ost: Absuchen Weg Schwarz 17,20, 22, 23 nach Qu. 4453 o.K.M. Dann Weg schwarz 25, 21, 17.
0800	SSW 3, Seegang 2-3 gute Sicht	Frederikshavn ausgelaufen mit R 18, 19, 20, 21, 22, 23, 49. R 24 tauchiert Zylinderdeckel. Aufgabe durchgeführt. Tiefensteuerung 11,5 m. Keine Ankertauminen.
1730		Frederikshavn festgemacht.
1900		120 Mann der Flottille haben Gelegenheit, an einer Varietevorführung des Reichstheaterzuges teilzunehmen.
0800		Mit Flaggenparade hat R 51 in Vegesack in Dienst gestellt, macht anschließend in Kiel kurz EKK-Erprobungen.
2200		R 22 entlassen nach Kiel. Muß beide Propellerbuchsen auswechseln, da Abdichtung nicht hält. Reparatur kann jetzt durchgeführt werden, da Flottille z.Zt. nicht so stark eingesetzt ist.
7.7.		Flottille hat Ruhe in Frederikshavn.
1200		R 51 Kiel eingelaufen.
1315		R 22 Kiel eingelaufen.

Zu Fk 49750

Kriegstagebuch

der 1.Räumbootsflottille mit den Booten

R 18 - 24, 49 und 51.

-Abschnitt Maschine-

Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann

Flottilleningenieur: Kaptlt.(Ing) Grundmann.

angefangen am: 1. Juli 1940,

beendet am: 15. Juli 1940.

ADMIRALTY PROPERTY
P 73164
NO MARK OR ... SHOULD BE MADE ON IT, BUT ... SHOULD BE ... RECORD OR ON ... QUOTING THE ...

1.Abt. Skl. 00985/40

Abdruck beim Amtlichen Materialzeuger der Kriegsmarine 3. 3. Kapitän in Gliedstadt
Auslieferungsstellen: für Ostseeküste: in Kiel, für Nordseeküste: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.7.40		
Frederikshavn		
0115	R 19,22,23 u. 49 seeklar	Auslaufen zum Geleit für PIONIER und PETER WESSEL nach Fredrikstadt.
1200	fest in Fredrikstadt	
1500	ablegen "	Keine besonderen Ereignisse.
2100	R 18,21 u. 24 in Frederikshavn fest.	T. Schlawien
2.7.40		
Frederikshavn		
0215	R 19,22,23 u. 49 in Frederikshavn fest.	Sämtliche Boote nehmen Brennstoff und Schmieröl aus den Tanker WOLLIN. Es werden 14,5 m³ Brennstoff und 3296 kg Schmieröl übernommen. Dauer: 1 Std. Die Flottille hat 12 std. Bereitschaft. Auf allen Booten werden kleine Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. R 49 baut seine neuen Ölvorratsbehälter ein. Flottille Ruhe. T. Schlawien
3.7.40		
Frederikshavn		Die Flottille macht Ausbildungsdienst. Kleine Instandsetzungsarbeiten an den Maschinen. Keine besonderen Ereignisse T. Schlawien
4.7.40		
Frederikshavn		Nach Rücksprache mit der hiesigen Werft werden größere Instandsetzungsarbeiten der Maschinen in Angriff genommen. Die undichten Zylinderköpfe werden in der Werft tuschiert. R 19 beginnt. 5 Zylinderköpfe werden abgebaut. Die Maschinen R19 sind für die Dauer von 24 Std. unklar. Die Köpfe werden im Laufe des 4.7. von der Werft fertiggestellt. Nach Aufbau werden die Maschinen klar gemeldet (R 19). Dauer der Instandsetzung: 22 Std. Die restlichen 7 Boote kleine Instandsetzungsarbeiten. Gangbarmachen von Anlaßventilen, Überholen der Brennstoffventile und Pumpen. Reinigen der Filter und Prüfen der Gestänge der Propeller. Keine besonderen Ereignisse. T. Schlawien
5.7.40		
Frederikshavn		
0830	seeklar	Die Flottille läuft, außer R 23, aus zum Gerätfahren. R 23 baut 3 Zylinderköpfe ab zu tuschieren. Die Maschinen R 23 sind nach 16 Stunden wieder betriebsklar. Bei R 20 bricht beim Vorwärmen der Maschinen ein Ölspritzrohr. Der Öldruck fällt weg, Stb-Maschine muß gestoppt werden. Das Rohr wird in der Werft gelötet. Maschine ist nach einer Stunde wieder klar. Flottille ankert bei Skagen.
1115		
1300	Anker auf.	
Frederikshavn		

2100

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2100	Frederikshavn festgemacht	Boote ergänzen Brennstoff bei Tanker WOLLIN. Es werden 10 m³ übernommen. Dauer: 15 Minuten. Keine besonderen Ereignisse. T. Schlawien
6.7.40		
Frederikshavn		
0800	seeklar	Flottille läuft aus zum Absuchen eines Weges. R 24 bleibt im Hafen für Instandsetzungsarbeiten. Abbauen von 2 Zylinderköpfen zum tuschieren. Instandsetzen des Kompensators vom Hilfsmotor und Löten von Kühlwasserrohren. Instandsetzung nach 20 Std. beendet. Maschinen wieder klar.
Frederikshavn		
1735	festgemacht	R 22 wird zum Ausbau beider Propeller und zum Auswechseln des Bb-Kühlpumpengehäuses nach Kiel entlassen. T. Schlawien
7.7.40		
Kiel		R 52 von Abnahmefahrt aus Vegesack kommend, läuft in Kiel ein. Boot zeigt bei erster Probefahrt starke Klopfgeräusche in beiden Propellern Sie werden auf die erstmalig eingebaute Fast-Kupplung zurückgeführt. Kupplung wurde noch in der Bauwerft gegen eine MAN-Kupplung ausgetauscht. Geräusche haben erheblich nachgelassen. Weitere schlagartige, nur bei bestimmten Umdrehungen auftretende Geräusche werden auf Motorschwingungen zurückgeführt, die die Regler aufnehmen und vergrößern. E.K.K. führt vom 9.-10. mit M.W.M. und Voith-Vertretern Schwingungsmessungen durch. Bei der Meilenfahrt des Bootes am 9.7. wird nur eine Geschwindigkeit von 19,8 in sm/h erreicht. Kleine Konstruktionsveränderungen des Propellers soll die Fehlerquelle sein. Firma Voith versucht Abhilfe zu schaffen. Nach den Klopfgeräuschen darf das Boot nicht unter 400 n/min. fahren. (Unter 400 n besonders starke Schläge). Sonst keine weiteren Ausstellungen an Motor, Proppeller oder Boot. Ich übernehme heute wieder die Dienstgeschäfte des Flottilleningenieurs. Boote Ruhe in Frederikshavn. R 22 in Deutsche Werke Kiel. Grundelius
8.7.40		
Frederikshavn		
0830	seeklar	Fahrübungen. Keine Ereignisse.
1830	Frederikshavn festgemacht.	Brennstoffergänzung aller Boote aus Tanker WOLLIN. 19,1 m³ Gasöl, Dauer: 45 Minuten. Grundelius
		9.7.40.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.7.40 1200 1845	Frederikshavn seeklar	Fahrübungen. R 23 meldet St.B.-Maschine unklar. Boot läuft mit einer Maschine. Das Pleuellager des 4. Kolbens ist gebrochen. Es wird nach Ausbau des Kolbens festgestellt, daß die Kolbenbolzenbuchse ausgeschlagen ist. Dadurch hat sich wahrscheinlich der auftretende Schlag auf das Pleuellager übertragen und den Bruch des Pleuellagers hervorgerufen. Es wird eine neue Zylinderbuchse, ein neues Pleuellager und ein kompletter Kolben mit Pleuel eingebaut. Gute, saubere und schnelle Arbeit des techn. Personals von R 23, das mit Bordmitteln und ohne Werfthilfe Reparatur in 16 Std. durchführt. Stör-Meld.Nr.3Gr. A vom 12.7.
10.7.40 0845 1230 1500	Frederikshavn R 19,21,24,49 seeklar	Geleit für PIONIER und PETER WESSEL nach Fredrikstadt. R 20 geht nach Kiel zum Propelleraustausch. R 24 meldet Bb-Maschine unklar. Am Schmieröl der Maschine waren Metallspäne festgestellt, in der Kurbelwanne mehrere Stücke abgebrochener Bronce gefunden, die vom Kolbenbolzenlager stammen müssen. Um die Ursache genau festzustellen, wird mit dem Zerlegen der ganzen Maschine begonnen. Nach dem Ausbau aller Kolben zeigt sich, daß die Pleuellager von Zylinder 4, 5 u. 6 gebrochen, Kolbenbolzenbuchsen z.T. ausgeschlagen sind. Es ist die gleiche Ursache wie am Vortage auf auf R 23. Ursache ist unbekannt. Es wird Metallermüdung vermutet.
2320	Frederikshavn festgemacht.	
11.7.40	Frederikshavn	Ruhe. Instandsetzungsarbeiten. R 23 macht Standprobe. Kolben wird mit geringen Umdrehungen und Steigung "0" langsam eingefahren. R 24: Reparatur kann nicht mit eigenen Mitteln durchgeführt werden. Bb-Maschine muß bis in die Grundlager aufgenommen werden, eine genaue Untersuchung wird vorgenommen. Boot muß zur Überholung nach Deutsche Werke Kiel. R 19 u. 20 machten Brennstoffergänzung aus Tanker WOLLIN. Es wurden 12,8 m³ Gasöl in 20 Min. übernommen. R 51 stößt zur Flottille. R 20 und 22 zur Reparatur in Kiel.
12.7.40 0030 2230	R 18,21,49,51 seeklar festgemacht	Geleit für PIONIER und PETER WESSEL nach Fredrikstadt. Keine besonderen Ereignisse. R 23 fährt mit gleichen Umdrehungen den Kolben langsam ein. R 19 untersucht Bb-Maschine. Zwischen Zylinder 3 u. 4 ist ein durchgehender starker Riß. Kühlwasser tritt stark perlend nach außen. Boot ist damit ausgefallen. Es muß mit einer Maschine nach Kiel zur Reparatur entlassen werden. K.B.-Meldung ist abgegeben.

13.7.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.7.40 1300	Frederikshavn Flottille läuft mit R 18,21,23,51 aus zur Handelsschiffahrtsüberwachung. R 49 läuft aus und wird an die 4.R.Fl. abgegeben.	
1400	R 22 läuft in Kiel aus.	Marsch nach Arendal. Keine besonderen Ereignisse.
14.7.40 0315	R 22 fest in Frederikshavn.	Brennstoffergänzung: 5,2 m³. Eine Kontrolle der neu eingebauten Propeller ergab keine Veränderungen. Um 0700 wurde festgestellt, daß der Propellerraum bis zu den Flurplatten voll Wasser war. Die Öldrucktanks, sowie das Propellergehäuse beider Propeller waren ebenfalls voll Wasser. Das Wasser wurde aus dem Rücklauftank sowie aus dem Propellergehäuse abgepumpt. Eine Emulgierung war noch nicht eingetreten, daß das Wasser bei Stillstand der Propeller eingetreten war. Es ließ sich also fast restlos entfernen. Als Grund für den Wassereinbruch kann mit Sicherheit das Eintrocknen der Ledermanschetten auf den Schäften der Flügel angenommen werden. Beide Reservepropeller sind vor längerer Zeit instandgesetzt worden. Nach längerer Betriebszeit wurden die Manschetten wieder geschmeidig. Wasser trat nicht mehr nach. Die Propeller waren um 1330 wieder klar.
1400	Flottille mit 4 Booten in Arendal eingelaufen.	
1410	R 22 Frederikshaven ausgelaufen.	
2215	R 22 stößt in Arendal zur Flottille.	Keine besonderen Ereignisse.
15.7.40 1000	Arendal Flottille läuft zu Kontrollfahrten im Skagerrak aus.	Keine besonderen Ereignisse.

gesehen:

Kaptlt. u. Flott.Chef

gesehen!

Korvettenkapitän(Ing.) u. Verbandsingenieur.

Gesehen:

Freg. Kapt. (Ing.) und Verbandsingenieur B.S.O.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.7.40 0830	0 o-1, Seegang 0 dunstig	Ausgelaufen zu Flottillenübungen im Kattegat mit R 18, 19, 20, 21, 23, 24, 49.
1830		Frederikshavn festgemacht. R 51 Einbau Nebelanlage Ausrüstung in Kiel. R22 im Dock DWKiel.
9.7.		Erhalte Befehl vom F.d.V.Ost: Der 9.7. steht für Flottillenübungen zur Verfügung. Übungen im nördlichen Kattegat abhalten. RUGARD steht 1430h auf Punkt 22 und marschiert über schwarz 23,24, 25 Skagen Mitte nach Frederikshavn. Während dieser Zeit Flottillenübungen in loser Anlehnung an RUGARD durchführen. Ich stelle mich darauf ein, U-Bootssicherung für RUGARD durchzuführen.
1200		Frederikshavn ausgelaufen. Halte mich ab 1430h in der Nähe RUGARD auf.
1730 1840	SW 5, Seegang 4, gute Sicht	[illegible] Treibmine EMD abgeschossen. R 23 meldet Maschinenschaden an der BB-Maschine.
2230		R 23 wird entlassen. Frederikshavn festgemacht
10.7. 0300		R 23 wird mit Bordmitteln instandgesetzt. R 19, 21, 24, 49 unter Führung Chef 2.T.Flott.
1200		Schnellgeleit nach Fredriksstadt. Fredriksstadt festgemacht.
1200		Auf dem Rückweg meldet R 24 BB-Maschine unklar. R 21 bleibt zur Unterstützung bei ihm. Entlasse R 20 nach Kiel. BB-Propeller macht Wasser. Flo.Ing., der zur Indienststellung R 51 z.Zt. in Kiel ist, hat mit der Werft vereinbart, daß R 20 am 11. mittags docken kann. Späterer Termin wegen Werftliegezeit 3.R.Flottille nicht möglich.
11.7. 0000		R 19, 49 von Schnellgeleit zurück. R 24, 21 eingelaufen. R 23 wird mit Bordmitteln repariert. Zylinderbuchse und Kolben neu eingesetzt. Nach dem Aufmachen der Maschine R 24 stellt sich heraus, daß die Reparatur R 24 so umfangreich ist, daß die mit Bordmitteln nicht beseitigt werden kann. Werft Frederikshavn z.Zt. durch Vorposten- und Minensuchflottillen überlastet. Schicke R 24 nach Kiel. Störungen an den Maschinen sind verursacht durch Materialermüdung. Im Frieden erhielten die Boote regelmäßig nach 600 Arbeitsstunden ihre kleine, 3wöchentliche Maschinenüberholung, nach weiteren 600 Stunden große Werftliegezeit. Bisher haben die Boote durchschnittlich 900 Arbeitsstunden ohne Überholung. Dazu wurden die Maschinen durch die hohen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 11.7.		hohen Dauerfahrten beim Schnellgeleit besonders stark beansprucht. Erhielt Fernschreiben, daß R 49 an F.d.M.West abzugeben ist. Ich sollte es abgegeben, sobald R 52 in Dienst gestellt ist. Da ich z.Zt. 4 Boote unklar habe, R 19 ebenfalls noch einen Tag Ruhe zur Überholung braucht, kann ich R 49 jetzt nicht abgeben, sondern muß es zum Schnellgeleit noch einmal mitnehmen.
1800		R 51 Frederikshavn festgemacht.
12.7.	Skagerrak	
0030	NO 2-3, Seegang 1 gute Sicht	Frederikshavn ausgelaufen mit R 18, R 21, R 49, R 51, T 2 und Torp.Boot LÖWE zum Schnellgeleit mit PIONIER und PETER WESSEL nach Fredriksstadt. R 24 entlassen nach Kiel. R 23 beendet Reparatur und macht anschließend Maschinenerprobungen. R 19 macht Maschinenüberholung.
0800		Lotsen für Fredriksstadt übernommen für die beiden Dampfer.
1000		Fredriksstadt festgemacht.
1230		Fredriksstadt ausgelaufen.
2230		Frederikshavn festgemacht.
		R 23 hat immer noch Metallspäne im Ölkreislauf, jedoch nicht mehr als vorher. Maschine läuft ruhig. R 23 bleibt deshalb zunächst hier, macht weiter Probefahrt, um Ergebnis der nächsten Tage abzwarten.
		R 19 meldet, daß bei Überholung Ruß im Motorengehäuse festgestellt worden ist, muß deshalb entlassen werden.
Zeit		Da z.Zt. R 22, 20, 24, 19 ausgefallen und R 23 nur bedingt klar ist, bitte ich F.d.M.Ost, ob die Möglichkeit besteht, daß ich R 49 zunächst behalten kann, besonders, da ich damit rechnen muß, daß auch noch mehr Boote in der nächsten ausfallen. Diese Bitte wird abgelehnt, obwohl die 4.R.Fl., der R 49 zugeteilt wird, jetzt 10 neue Boote in Dienst gestellt hat. Ich melde dem F.d.M.Ost und F.d.V.Ost, daß ich den Ausfall der Boote auf die zu hohe Dauerbeanspruchung während des Schnellgeleites bei durchschnittlich 900 Betriebsstunden zurückführe. F.d.V.Ost befiehlt, daß bei Sicherung durch R-Boote Höchstfahrt der Dampfer nicht mehr als 14 sm betragen soll.
13.7.		
0900		R 19 entlassen nach Kiel.
1300		R 49 entlassen nach Cuxhaven. Ich schicke Flo. Ing mit nach Kiel, damit er mit der Werft bespricht, wie die Reparatur der Boote durchgeführt werden kann. Er soll anstreben, daß Flottille, nachdem die 3.R.Fl. die Werft verlassen hat, laufend mit 1 - 2 Booten MaschinenÜberholung bekommt. Hebe

Befehlshaber der Sicherung
der Ostsee
B.Nr. Gkdos 3583

An Bord, den 8.10. 40.

Geheime Kommandosache!

An
Marinegruppenkommando Nord (zweifach)

Marinegruppenkommando Nord
1. Skl. Abt. I
GKDOS.
B.-Nr. 980 Anl. 2K

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. R.-Fl. vom 1.-15.7.40 mit Abschnitt Maschine zweifach vorgelegt.

Der FdVO. verweist darauf, daß die Flottille während der Zeit, in der sie ihm einsatzmäßig zugeteilt war, beim Sichern der Schnellgeleite nach Larvik, Oslo, Frederikstad und zurück sich durch besondere Einsatzfreudigkeit ausgezeichnet und an den Erfolgen im Geleitdienst nach Norwegen großen Anteil hat.

Dieser Anerkennung der Leistungen der 1. R.-Fl. wird voll zugestimmt.

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

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 16.Oktober 1940.
B.Nr. Gkdos. 980/40 A.II.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

Berlin

vorgelegt.

Verwiesen wird auf die Stellungnahme des B.S.O., der zugestimmt wird.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes.

1.Abt. Skl. 00088 g. -5-

1.Abt.
Skl. 00983 g.

1.) H [illegible] 23/10
[illegible] 23/10

[illegible]

[illegible] 23/10
I [illegible]

2.) Wiken 1. Skl.-Off. Kr.

-5-

1. Skl. i. V. I. Off.
[illegible] 22/10.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
nodh 13.7.		Habe Befehl vom F.d.V.Ost: "Am 13.7. um 1200 auslaufen nach Christiansand zur Handelskontrolle Südküste Norwegen von Christiansand bis Oslo-Fjord. Am 14.7. nachmittags Einlaufen Arendal und am 16.7. einlaufen Toensberg anheimgestellt. Rücksmarsch nach Frederikshaven am 17.7." Gehe mit R 18, 21, 51, 23 auf Position. Aufgabe wird mit wenig Fahrt angesetzt. Boote haben Fahrtbeschränkung 12 sm, dürfen zur Verfolgung 15 sm laufen, außer R 23, daß nicht mehr als 12 sm laufen darf. Ich stelle Boote in einem Vorpostenstreifen im Gebiet Christiansand - Arendal bis 30 sm nach Süden auf.
1300	EMD, Seegang 2, dunstig zeitw. Regenach.	
1300		R 21 schießt Qu. 4443 treibende EMD ab. Mehrere schwedische Fischerfahrzeuge werden kontrolliert, daß sie kein F.T.-Gerät an Bord haben. R 22 hat Arbeiten an Propellern beendet und läuft Kiel aus.
14.7. 0330		R 22 Frederikshavn eingelaufen. Nach dem Abstellen der Propeller steigt Wasser in den Propellerraum ein. Die Dichtungsmanschetten sind so ausgetrocknet gewesen, daß sie nicht dichten konnten. Schaden wird von Bordpersonal behoben. R 22 läuft 1400 aus Frederikshavn aus zur Flottille.
1330	WSW 4-5, Seegang 4	Flottille sammelt bei Torungen Leuchtturm. Es sind keine Dampfer festgestellt worden.
1430		Arendal festgemacht.
2200		R 22 Arendal eingelaufen.
15.7. 0900	SSW 2, Seegang 1-2, gute Sicht	Arendal ausgelaufen. Boote auf Vorpostenstreifen im Seegebiet Arendal, Oslo Fjord bis 40 sm nach Süden aufgestellt.
1830		Erhalte Befehl vom F.d.V.Ost, sofort nach Frederikshavn kommen. Flottille sammelt bei Skagen
2400		Leuchttonne.
16.7. 0400		Frederikshavn festgemacht.
1.-15.7.		Nettelbeck zur Maschinenüberholung, Nobiskrug Rendsburg.

PG 73165 NID

Zu Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 556/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse K. 3601

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

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten R 18, 19 , 20, 21, 22, 23, 24 und 51

und dem Begleitschiff "N e t t e l b e c k".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n

angefangen am: 16. Juli 1940,
beendet am: 31. Juli 1940.

THIS DOCUMENT IS
BRITISH PROPERTY
AND THE CAPTURED NUMBER IS
P.G. 73165 (RID)
ANY COPY OF THIS DOCUMENT SHOULD BE MADE
ON THIS PAPER. ANY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
SHEET OF PAPER.
DO NOT FOLD THIS NUMBER

Anlage 1 zu 1/Kdt. 13125/40 Gkdos.

12/6/40

Zu beziehen vom Deutschen Buchhändler der Reichsmarine J. D. Engelke in Glücksburg
Auslieferungsstellen: für Ostseeraum: in Kiel, für Nordseeraum: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

PG/73165

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

"NETTELBECK" AND R18-R24, WAR DIARY.

DATE: 16 JULY - 31 JULY 1940

KOPIE

Zu Gruppe West O. Kdos. Bd.-Nr. 556/40

Vorkommnisse Ju Ju 3561

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
16.7. 0400 0900	Frederikshavn festgemacht	Erhalte Befehl,mich in Aalborg beim F.d.V.Ost zu melden. Ich bin dem F.d.M.West taktisch unterstellt und soll möglichst schnell nach Cuxhaven kommen. Überführung des Stabes, Unterstabes und Schreibstuben wird geregelt, Proviant übernommen
2000	S 2, Seegang 0-1, gute Sicht	Frederikshavn ausgelaufen nach Kiel.
17.7. 1350	Großer Belt, stellenweise Nebel	Marsch nach Kiel. Lütsow Brücke Kiel festgemacht, R 18 kompensiert R 20 Propellerreparatur beendet.
18.7. 0700 0730 0800 1600		Mit R 22 Kanalfahrt nach Westen. Ich besichtige in Rendsburg Nettelbeck. R 18 eingedockt zur Propellerreparatur. R 20, 21, 23, 51 Kanalfahrt nach Westen. Flottille Cuxhaven festgemacht.
19.7.		Erhalte Befehl vom F.d.M.West: In der Nacht vom 19/20. Weg Rot ablaufen mit S.D.G. (Tiefenstander 10 m) von Qu. 8335 r.o. über 8317 r.o. 8291 l.o. nach Süden durch 600 m breite Sperrlücke in Qu. 8294 l. mitte. Eintreffen bei Sperrlücke erst nach Hellwerden. Anschließend Einlaufen nach den Helder. Weitermarsch durch Nord-Hollandsch-Kanal nach Amsterdam, dort M.E.S.-Einbau und kurze Werftüberholung.
1400	W 4, Seegang 2-3,zeitweise Regen	Mit 5 Booten und R 49 von der 4.R.Flottille ausgelaufen.
2130	W 2, Seegang 2,	Gerät ausgebracht.
2330	gute Sicht auffrischend.	An Bb in Höhe Annaborg Flakfeuer beobachtet.
20.7. 0546	SW 5-6, Seegang 5	1 sm vor Punkt 2 Gerät aufgenommen. Boote stampfen sich fest und machen fast keine Fahrt durchs Wasser. Fahrtverlust fast 7 sm bei Umdrehungen für 12 sm. 1 R-Boot der Nordgruppe der 4.R.Fl. löst die Flottille durch die Sperrlücke und nach den Helder. Bojen sind alle vertrieben bis auf die Neutralitätstonne.
0700	SW 6,Seegang 6	
0830		den Helder festgemacht.
1030		Ausgelaufen zur Fahrt durch den Nord-Hollandsch-Kanal nach Amsterdam.
1920		Drogdock - Werft Amsterdam festgemacht. Sofort Besprechung mit Baurat Ziegler vom Werftbeauftragten Holland. Es wird angestrebt, die normale kurze Maschinenüberholung, für die 18 Tage zur Verfügung stehen müssen, durchzuführen. Leistungsfähige Werft ist am Ort. Nach telef. Rücksprache mit F.d.M.West werden 10 Tage genehmigt, werden dann auf 13 Tage verlängert. In dieser Zeit ist aber eine gründliche Überholung nicht möglich. Es wird alles in Angriff genommen, was in dieser Zeit gemacht werden kann, um die Boote wieder

voll

Kriegstagebuch

der 1. Räumbootsflottille

mit den Booten R 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 und 51 und dem Begleitschiff "Nettelbeck".

-Abschnitt Maschine -

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) G r u n d m a n n

Angefangen am: 16. Juli 1940,

Beendet am: 31. Juli 1940.

Anlage 2 zu 1/Skl. 12035/40 Kdos.

Anlage zu B.C. 1266/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.7.40 Frederikshavn, Gr.Belt 0515	Flottille macht in Frederikshavn fest	Die Boote ergänzen Brennstoff und Schmieröl längsseit, Tanker WOLLIN. Es werden in einer Stunde 20,2 m³ Brennstoff und 12,09 kg Schmieröl übernommen.
2000	seeklar	Die Flottille wechselt ihren Standort. Marsch nach Kiel. Keine besonderen Ereignisse. Durch die Zerrissenheit der Flottille (kein Begleitschiff, Stab, Schreibstuben usw. an Land in Baracken untergebracht) ist es nicht möglich Störungsmeldungen als Sofortmeldungen zu behandeln. Häufig komme ich erst nach Tagen zum störfälligen Boot und bin dann sehr häufig noch nicht einmal in Verbindung mit der Schreibstube und Registratur. Alle in den Vortagen aufgeführten Störungen werden nachgemeldet, sobald Boote und Stab in Verbindung treten können. Bei der Untersuchung der Bb-Maschine R 24 in den Deutschen Werken wurde festgestellt, daß 3 Pleuellager zerbrochen, 2 angebrochen waren. Ursache wird auf Materialermüdung zurückgeführt, bei einem Lager eventuell verkantetes Einpassen. Maschinen haben nahezu 1000 Betriebsstunden. Ich befürchte, daß auch die anderen Boote ähnliche Erscheinungen aufweisen, die bis heute nur noch nicht sichtbar sind. Zur Kontrolle wird auch die Stb-Maschine R 24 aufgenommen, hier ist ebenfalls ein Lager zerschlagen. Vermutung bestätigt sich also. Einige Pleuel haben nicht tragbare Kolbenbolzen-Lose. Beide Motoren müssen bis in die Grundlager aufgenommen werden. In der Öldurchbohrung der Kurbelwellen sind größere Ölschlammablagerungen. Ich melde am 17.7. dem Flottillenchef die bei der Aufnahme der Motoren gefundenen Störungen und halte eine Maschinenüberholung der ganzen Flottille für dringend erforderlich und nicht länger aufschiebbar. R 19 erhält in den Deutschen Werken einen neuen Bb-Zylinderblock. Im Rahmen dieser Instandsetzung soll auch der Stb-Motor überholt werden. Fertigstellung R 24 wird auf den 3.8. und R 19 auf den 10.8. festgesetzt.
1200		R 20 hat Reparatur Bb-Propeller beendet. Probefahrt i.O.B. Boot bleibt in Kiel und wartet auf die Flottille.
17.7.40 Kieler Bucht, Kiel 1350	Kiel, Lütsowbrücke festgemacht	Alle Boote ergänzen aus längsseit kommendem Ölprahm 15,6 m³ Brennstoff in 30 Minuten.
		18.7.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.7.40 Kiel Nord-Ostsee Kanal Cuxhaven 0800	seeklar	Flottille läuft mit R 20, 21, 22, 23 und 51 nach Cuxhaven aus. R 18 verbleibt zum Auswechseln des Bb-Propellers in Kiel. Die beiden Hauptmotoren zeigten bei gleichen Umdrehungen eine grundverschiedene Belastung. Gleichzeitig wird ein Fahrtverlust von 2-3 sm navigatorisch festgestellt. Der Fehler wurde nicht erkannt. Ursache muß am Propeller liegen. Nachdem ich Werftbesprechung wegen R 18 in den D.W.K. erledigt habe, gehe ich mit R 51 der Flottille nach.
1545	Flottille macht in Cuxhaven fest,	Am Abend gehe ich zum Verbandsingenieur F.D.M. West und melde Zustand der Motorenanlagen. Er hält nach den geschilderten Störungen auf R 24, 23, 19, 18 Motorenüberholung für sofort erforderlich und will nach Rückkehr F.d.M. diesem über Zustand der Motorenanlagen Meldung machen. Flottille ist in keiner Weise maschinell voll einsatzbereit.
19.7.40 Cuxhaven-Nordsee 1415	seeklar	Flottille ist nach Holland verlegt und tritt Marsch über Den Helder nach Amsterdam an. Hier soll kurze Maschinenüberholung angestrebt werden. Flottille ist in Frederikshavn auf Lastwagen verladen und soll Büro-Räume in Cuxhaven einrichten. Notwendige abzugebende Störungsmeldungen und andere Schreiben können wegen Abwesenheit der Schreibstube noch und soweit zu übersehen, auch in naher Zukunft nicht abgegeben werden.
20.7.40 Nordsee Den Helder Nord-Holland Kanal Amsterdam 0640	Den Helder festgemacht	Über Hafenkapitän wird Marinebeauftragter für Holland in Haag von Eintreffen Flottille in Amsterdam benachrichtigt. Er soll beim Einlaufen, wenn möglich, anwesend sein um Möglichkeit Motorenüberholung zu besprechen.
1920	In Amsterdam Drog-Dock-Werft festgemacht	Mit Mar.Baurat Ziegler wird über Umfang Motorenüberholung gesprochen. Er hält Durchführung für durchaus gegeben. M.F.S. soll auf allen Booten eingebaut werden. Schiffswerft G.de Vrieslentsch wird mit Durchführung beauftragt. Für Motorenüberholung wird die Fa. Kaller, Rotterdam herangezogen.
21.7.40 Amsterdam Drog-Dock.Werft Werft Vrieslentsch 1500	seeklar, verholen nach Werft Vrieslentsch	

Mit

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1000 21.7.		Mit Fa. Keller werden die notwendig durchzuführenden Arbeiten besprochen. Es ist bedauerlich, daß keine gründliche Überholung stattfinden kann, da Fertigstellung aller Boote am 1.8. gefordert wird. Auch die Firma ist sich über die Schwierigkeit der Überholung in der kurzen Zeit klar und bittet uns um eine Woche Verlängerung. Am Abend spricht Flottillenchef noch einmal mit F.d.M. in Cuxhaven telefonisch und bittet um Zeitverlängerung. Der 5.8. wird als Fertigstellungstermin zugelassen. Jetzt sind genau 14 Tage Zeit zur Verfügung. Auch diese Zeit ist nicht ausreichend, um z.B. alle Kolben ziehen zu können. Es sollen daher nur die dringensten und notwendigsten Arbeiten in Angriff genommen werden. Als wichtigste sind festzuhalten: Abbau aller Zylinderköpfe und Einschleifen sämtlicher Ventile, Kontrolle aller Pleuellager, Überholen aller Brennstoffventile und Pumpen. Das technische Personal wird voll zur Hilfeleistung herangezogen.
22.7.40 Amsterdam, Werft Vrieslentsch		Am Mittag kommt Fa. Keller mit 24 Monteuren und Arbeitern. Auftraggemäß werden die aufgegebenen Arbeiten in Angriff genommen. Es werden täglich 10 Stunden gearbeitet. Die Arbeiter sind bis zu 16 Stunden unterwegs, da sie alle aus Rotterdam kommen und nach Arbeitsschluß auch wieder dorthin zurückfahren. Brennstoffübernahme aller Boote aus Leichter der N.V. Petroleum Handel Matschappig Amsterdam. 24,37 m³, Dauer: 4 1/4 Stunden. K.B.-Meldung über alle Boote abgegeben. Wiederherstellung 5.8. vorgesehen.
23.7.40 Amsterdam 1430		Motorenüberholung R 18 stößt aus Kiel kommend zur Flottille und beginnt ebenfalls mit Motorenüberholung.
24.-30.7.40 Amsterdam		Am 25. wurde für alle Boote von der Panta Petroleum Matschapping N.V. 3995 kg Schmieröl aus Fässern übernommen. Alle Boote haben Ölwechsel gemacht. Motorenüberholung. Keine besonderen Ereignisse.
31.7.40 Amsterdam 1030	R 21 seeklar	Probefahrt. Boot macht eine 2 std. Belastungsfahrt. A.K. kann wegen enger Gewässer nicht gefahren werden. Keine Ausstellungen bei der Probefahrt.
1145	" festgemacht gesehen:	

Kapt.lt. und Flott. Chef

Geprüft:

den 28. August 1940

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G.Kdos 1266 A III.

Geheim! Kommandosache!

An
das Marinegruppenkommando West.

Marinegruppenkommando West
Eing.: - 1. SEP. 1940
Anl. 6

5 Anlagen

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1. [illegible]-Fl nebst Kriegstagebuch Maschine (2 fach), sowie takt. Gliederung (2 fach) für die Zeit vom 16.7. - 31.7.1940 vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

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

Marinegruppenkommando
West

Stabsquartier, den 3. September 1940.

B.Nr. g.Kdos. 556/40 A2.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung

nach Kenntnisnahme vorgelegt.
nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

1.) Tab
2.) An Kr.
Anruf Nr. 2 an R (Rt)

1. Skl. i.A. Tac Kr. 11/9.

1.Skl 13123/40 Kdos -6 Kopf.-

An Gruppe West G. Kdos. B.-Nr. 556/40

Taktische Gliederung der 1.R.Flottille vom 33.7.40.

	Anruf	Signal
1.Räumbootsflottille Chef: Kaptlt. F o r s t m a n n	x p	r l
Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck" Kommandant: Kaptlt. B r o d d a	n t	965

Takt.Nr.:	Boot:	Kommandant:		takt.Zeichen:	
1	R 18	Ob.Strm.	Ricken	r a t	718
2	R 22	" "	Wels	r a x	722
3	R 21	Lt.z.S.	v.Pommer-Esche	r a w	721
4	R 24	St.Strm.	Deters	r a z	724
5	R 23	Ob.Strm.	Wagner	r a y	723
6	R 31	St.Ob.Strm.	Godenau	r e d	751
7	R 20	Lt.z.S.	Jaeger	r a v	720
8	R 19	" "	Stricker	r a u	719

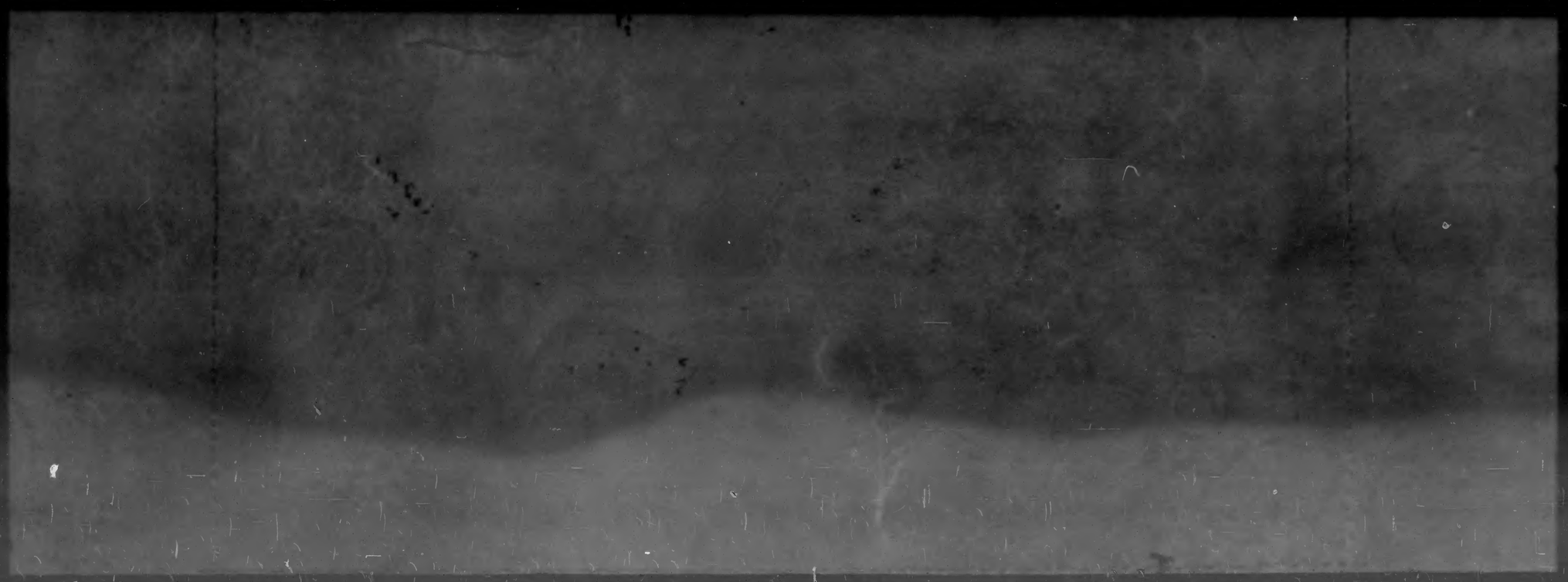
Anlage 2 zu 1/Skl. 13123/40 Gkdos.

Anlage zu D. 6. H. O. Skl. 1266/40

Die Räumboote vom Amtlichen Kartenverlag der Kriegsmarine O. H. Ergänzung in Stettin
Kartenvertriebsstellen: für Ostseebereich: in Kiel, für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

...tum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		voll verwendungsbereit zu machen.
21.7.	Amsterdam	Motorenwerft Keller wird unterrichtet, Arbeiter bestellt, so daß am nächsten Tage die Arbeiten beginnen können. R 18 Kiel ausgelaufen nach Cuxhaven.
22.7. 2100	Amsterdam	Beginn der Motorenüberholung, Einbau M.E.S. R 18 Cuxhaven ausgelaufen. R 18 den Helder eingelaufen, meldet Oberflächenstände Qu. 8266, englische Minen.
23.7. 1300 1400		R 18 Amsterdam eingelaufen. R 49 Einbau M.E.S. beendet, entlassen nach Vlissingen.
24.-31.7.		R 18, 20, 21, 22, 23 Maschinenüberholung Amsterdam beendet. R 51 am 24.7. Masch.Überholung beendet. R 19,24 Maschinenüberholung Deutsche Werke Kiel.
16.-31.7.		Nettelbeck Maschinenüberholung Nobiskrug Rendsburg.

PG 73166 NID



Anlage zu Gruppe Nord Anlage zu F. d. M. Nord
Buch-Nr. Gkds. 766/41 B. Nr. G. Kdos. 1237

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

Pk 5335

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten R 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 51, 52

und dem Begleitschiff " Nettelbeck ".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n .

H. DOCUMENT
...LTY PP.
REGISTERED
G/73166.
...BANK OF ...
...SUFF A...
...SHOULD BE
...RECORD OF
QUOTING
...OAK
...PAPER.

begonnen: 1. August 1940
beendet: 15. August 1940.
16. 8 - 31. 8. 40.

Anlage 1 zu 1/Kl. 1535/40

Anlage zu B. d. M. Kdos 1849/40

Anl. zu Luftm.-Lehrstab
Kdos. 192/40

Zu beziehen vom Amtlichen Nachdrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksburg (Landesregierungsbezirk). Für Ostpreußen: in Kiel. Für Nordschleswig: in Rüdesheim/Rhein.

PG/73166

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

"NETTELBECK" AND R18-R24, R51, R52, WAR DIARY.

DATE: 1 AUG. - 31 AUG. 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Seegang, Beleuchtung, der Luft, Mondschein		Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-4.VIII	Amsterdam	Beendigung der Masch.Überholung. Boote machen Probefahrten. R 18, 20, 21, 22, 23 erhalten die Heckwulst und neue Führungsrollen, wie sie die neuen Boote haben und wie es für die alten angeordnet ist. Fricke			Boote werden zugleich durchgeschleust. Habe gestern abend Öl bestellt für die Boote, da ich nicht weiß, ob in Borkum die Möglichkeit besteht. Da ich außerdem für die Boote Proviant brauche, will ich alles zusammen erledigen. Ölprahm kommt zufällig erst hinter uns durch den Kanal. Da er nicht die passenden Anschlüsse hat, muß das Öl in einen anderen Prahm gepumpt werden.
5.VIII		K.B.-Meldung wird abgegeben. Wegen der neuen Heckwulst müssen die Decksbuchsen für die Transbahnen versetzt werden. Ich lasse deshalb ein Stell Transportbahnen aus Cuxhaven kommen, die erst am 5. abends in Amsterdam sein können, da keine frühere Transportmöglichkeit besteht. F. d.M. ist unterrichtet und sagt zu, daß Flottille bis Verpassen der T.B. in Amsterdam bleiben kann. Erhalte teleph.Anruf von F.d.M.West, daß Fernschreiben unterwegs ist, daß Flottille sofort auslaufen soll. Da um 2400 Uhr noch kein F'schr. eingetroffen ist, telephoniere ich an, Flottille soll für Räumarbeiten nach Borkum verlegt werden, anschl. nach Amsterdam zurück zum Verpassen der T.B.'s. Fricke	1305 Uhr		Firma hatte von Reichsbeauftragten für Mineralöl beim Reichskommissar der Niederlanden Erlaubnis einholen müssen, Brennstoff abgeben zu können. Nachdem ich 1 1/2 Std. gewartet habe, bekam ich von der Firma tel. Anruf, daß das Umpumpen zu lange dauert und ich in Delfzyil Brennstoff nehmen möchte. Da Proviant inzwischen an Bord, fahre ich sofort nach Delfzyil und übernehme bei der Tankstelle der Shell Öl. Wegen schlechter Übernahmemöglichkeit, jedes Boot einzeln, dauert die Übernahme sehr lange (1305 - 1630 Uhr). In Delfzyil müssen Boote einzeln durchgeschleußt werden.
6.VIII. 0600 Uhr		Amsterdam ausgelaufen. 1 Mann der Flottille unterrichtet Firmen, daß Arbeiten später fortgesetzt werden. T.B.'s und noch zu liefernde Reserveteile für die Maschinen werden bei S.V.K.-Zweigstelle abgegeben. Rechnungen werden bezahlt, wenn Flottille zurückkehrt. Gehen durch Orange Schleuse. Ich laufe in das Ijssel-Meer. In der Schleuse haben 6 Boote gerade Platz. Nach dem Verlassen der Schleuse dichter Nebel, so daß Boote 2 Std. vor Anker gehen.	1705 Uhr 1805 Uhr	NW 2-3 gute Sicht	Marsch nach Borkum Hafen. Borkum festgemacht. Hole Befehle von Fernschreibstelle und laufe dann wieder aus. Wegen des guten Wetters ist Ankern im Hubert Gat möglich. Ich gewinne dadurch für morgen 1 1/2 Std. Hubert Gat geankert.
0830 Uhr		Weitermarsch nach Lemmer, Lotse nicht zu erhalten. Habe mir Segelanweisung auf der Schleuse geben lassen, da ich keine Seekarten an Bord habe. Da die Wassertiefen durchschnittlich 3-4 m betragen, können die Boote nur Umdrehungen für 11 sm machen, Fahrt über Grund 8,5 sm. Flottille wird durch Schleuse Lemmer gebracht, 3 mal 2 Boote. Kanal ist eng. Besonders anfangs sehr starke Krümmungen, Drehen nur mit Bootshaken und Verholen möglich. Boote können nur wenig Fahrt machen, da reger Schiffsverkehr. Wassertiefen 2 m. In Lemmer 1 Lotsen übernommen. Komme bis zur Dunkelheit bis zur Gaarnikken Schleuse. Nachts kein Verkehr möglich. Es haben alle 6 Boote Platz in der Schleuse. Im Kanal festgemacht.	2220 Uhr 0800 Uhr		R 52 hat in Vegesack in Dienst gestellt, anschl. Marsch nach Kiel über Cuxhaven angetreten. R 24 KB wiederhergestellt. Marsch von Kiel über Cuxhaven zur Flottille angetreten. Fricke
2230 Uhr					
7.VIII. 0530 Uhr		Weitermarsch. Eine zur Zeit beschädigte Brücke kann nicht geöffnet werden. Deshalb müssen Masten umgelegt und Kartenhausreeling niedergelegt werden. Lichte Durchfahrtshöhe 5 m.	8.VIII. 0300 Uhr	W z N 3-4 Seegang 2 gute Sicht	Anker gelichtet. Marsch über Weg I nach Qu 6958 l.o.E. Habe Befehl Sperre zu räumen und Wracks zu bezeichnen.
0730-0755 Uhr		Osterschleuse Groningen festgemacht. 6 Boote	0830 Uhr	W z N 4-5 auffrischend, Seegang 2-3	Gerät wird ausgebracht. Fahren zunächst in H-Formation, um festzustellen, wo die Minen liegen. Kurs Ost West-Ost. Es liegen einzeln Fahrwasserbojen und 1 Fischereiboje, die mir als Anhalt dienen.
			1030 Uhr	W. z N 3-4 Seegang 3	Sperre gefunden. Es werden auf West-Kurs in einem Anlauf 10 Minen geräumt. BB Flügelboot räumt keine Minen. Da ich nur 6 Boote zur Vfg. habe, habe ich nur 1 Bojenboot abgeteilt. Lasse Räumfeldbezeichnung werfen. Da die Räumfeldbezeichnung noch nicht liegt, als die Flottille klar zum nächsten Anlauf ist, fahre ich nochmals in H-Formation 300 m nördlich der Minengefahrboje vorbei nach Osten. Es werden 15 Minen geräumt. Lasse Gerät aufnehmen und von allen Booten Minen abschießen. Dauert 3/4 Std. Es wird nun im Durchstoßverfahren weitergeräumt. Es liegen voraussichtlich 2 Sperren in 1750 m Abstand mit ca. 50 Meter Minenabstand. Kurs der Sperre 300 - 3200

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY
73166.

Habe

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Habe Befehl, nach Möglichkeit eine Mine einzubringen. Es ist von Wichtigkeit, Dauer des Ausliegens der Sperre festzustellen. Bewuchsproben sind beim biologischen Institut Helgoland abzugeben. Entlassen R 23 mit Sperroffizier mit 1 Minengefäß im Schlepp nach Helgoland. Hat Befehl, dort im ruhigen Wasser Mine zu entschärfen und abzugeben.
1400 Uhr	SW 6-7 Seegang 5-6 Strichweise Regen, schlechte Sicht.	Räumarbeiten müssen abgebrochen werden wegen Wetterlage. Es sind nördlich der Räumfeldbezeichnung 350 m freigesucht. Außer der Räumfeldbezeichnung liegt 150 m nördlich davon ein schwarzer Bojenstrich. Ost-Ende wird mit Fahrwasserboje mit S-Toppzeichen bezeichnet. Im ganzen wurden 27 Minen geräumt.
1520 Uhr		Marsch nach Borkum angetreten.
1600 Uhr		R 24 zur Flottille gestoßen.
2030 Uhr		Borkum festgemacht. Lagenmeldung tel.an F.d.M. gegeben.
2300 Uhr		Erhalte tel. Anruf von Helgoland, daß R 23 nicht einlaufen kann und Mine nach Cuxhaven bringen soll. Gebe Befehl für R 23 in Lee der Düne zu ankern und morgen zur Flottille zu kommen, nachdem in Helgoland Mine abgegeben und entschärft ist.
9.VIII.	Westliche Winde 7-8	Wegen Wetterlage ist Auslaufen nicht möglich. Erhalte Fernschreiben von F.d.M.West, daß Sperre um Wrackstelle von U-Jäger 175 soweit geräumt werden soll, daß Tauchereinsatz ungefährdet möglich ist. Wrackstelle soll möglichst dauerhaft bezeichnet werden.
		Erhalte Anruf von R 23, daß Mine gestern abend verankert wurde und das Boot mit Lotsenhilfe in Helgoland eingelaufen ist. Beim Einlaufen hat das Boot Grundberührung gehabt und Außenhaut beschädigt, trotz Lotsenhilfe. Ferner meldet mir der Kommandant, daß die verankerte Mine, deren Messingkappen umgebogen waren, abgetrieben sei und nicht mehr gefunden wurde, obwohl sie mit 60 kg Anker verankert worden war. Wegen des schlechten Wetters WSW 6, habe der Kommandant zwischen Düne und Insel Ankern sollen und am Tage dann die Mine abgeben können. Er hat den Versuch zu Ankern nicht unternommen, da angeblich der Anker nicht halten sollte. Bei größerer Umsicht hätte die Beschädigung des Bootes vermieden werden können. Es war von hier angenommen, daß Sperrwaffenausrüstungsstelle und Inselkommandantur mehr Unterstützung einem einzelnen R-Boot gewähren würden. Ich mache M. an F.d.M., der befiehlt, daß R 23 Reparatur bei Abeking u. Rasmussen durchführen soll. Kdt. R 23 hat die unscharfe Mine lediglich mit Bootsanker auf flachem Wasser verankert und glaubte, daß sie bei Niedrigwasser trocken fiel.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.VIII 0500 Uhr	W S W 4	Borkum ausgelaufen. Bis zum Eintreffen an der Arbeitsstelle hat es wieder stark aufgebrieest. Ich stelle 2 große Ölflecken fest, die bezeichnet werden. Es ist wegen des Seegangs nicht möglich, planmäßig zu räumen. Ich muß die Räumarbeiten wieder abbrechen. Es wurden 4 Minen geräumt.
1200 Uhr	S W 7, Seegang 5-6	Mache nach dem Einlaufen in Borkum an F.d.M.Nord folgendes Fernschreiben: Vor Beginn der Räumarbeiten 2 Ölflecke und starker Ölgeruch bemerkt. Flecke wurden bezeichnet: 1) Breite 54° 6' N, Länge 5° 46' O (Auf 2 sm genau) Fischereiboje mit Aufschrift "Wrack" und Wimpel Null.
		2.) Von Punkt I in 260° - 1500 m ab, zweiter Ölfleck etwas kleiner, bezeichnet mit Fischereiboje Aufschrift: "Wrack", Westtoppzeichen und Wimpel Null. An beiden Stellen aufsteigende Ölblasen gesichtet. Bezeichnete Stellen liegen in 350 m breiten, freigesuchtem Räumfeld. Nach Süden der bezeichneten Stelle 50 m, nach Norden 300 m freigesucht. Es liegen von Süden nach Norden rote Räumfeldbezeichnung, schwarzer und roter Bojenstrich Richtung 260°.
		Östlicher Ölfleck liegt 550 m westlich der auf 320° liegenden ersten englischen Sperre. Westlicher Ölfleck liegt auf der in gleicher Richtung liegenden zweiten englischen Sperre.
		1.500 m südlich der östlichen englischen Sperre wurde eine Fischereiboje mit Südtoppzeichen gefunden, die von einem anderen Kommando herrührt. Es setzte heute Strom in Richtung 70°. Wind aus SW.
11.VIII	Winde aus W bis NNW 6-7, in Böen 8.	Wegen Wetterlage Auslaufen nicht möglich. Erhalte Fernschreiben von F.d.M.Nord: Auf Weisung Gruppe Nord ist das Räumen auf der auf Weg I liegenden englischen Sperren zunächst abzubrechen. Vordringlich ist Feststellen der Ausdehnung der Sperre, wobei an westlich gelegener Sperre nur nachts gearbeitet werden darf. Die westliche Sperre liegt Qu 6941.
12.VIII und 13.VIII	westliche Winde 5-6	Wegen Wetterlage Auslaufen nicht möglich. 13.8. R 52 trifft Borkum ein. Nach Erledigung Restarbeiten und Übernahme Ausrüstung in Kiel ist das Boot fahrtbereit.
14.VIII 0515 Uhr	W z W/gute Sicht	Borkum Hafen ausgelaufen über Tonne D, Weg I zur Sperre. Die bei den Wracks ausgelegten Fischereibojen am 11.8. sind trotz des schlechten Wetters nicht vertrieben. Die Ölflecke sind einwandfrei zu erkennen. Auf Grund des neuen Befehls

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1030 Uhr	W 3, Seegang 3	fehls, daß Ausdehnung der Sperre zunächst vordringlich ist, laufe ich in Dwarslinie mit S. D.G. 20 m Tiefenstander nördlich des letzten Bojenstrichs mit der Flottille mehrmals in Ost-West-Ost Richtung.
1215 Uhr	W 2-3, Seegang 2-3	Erhalte F.T. 1447 von F.d.M.Nord: Sofort Weg Rot Alpha bis Punkt II ablaufen. Bei Minenalarm KR-Meldung und Sperrlücke herstellen. Lasse Gerät aufnehmen. Habe festgestellt, daß Sperren in ca. 320° verlaufen und bisher 2,5 sm lang sind Es wurden 43 Minen geräumt.
1230 Uhr		Minendetonation am Heck R 21. Beim ersten Hieven des TSG-Drachens wurde stärkerer Zug als normal bemerkt. Der Kommandant, Lt.z.S. von Pommer-Esche ging daraufhin persönlich nach achtern um das Aufnehmen zu leiten. Die Winde arbeitete dann wieder leichter. Der Kommandant konnte keinen stärkeren Zug feststellen. Die Drachenleine wurde ganz langsam weitergehievt, als 10 m hinter dem Heck eine Mine an die Oberfläche kam. Die Bremse für die Drachenleine wurde schnell aufgedreht und Lose gegeben. Durch das Losegeben der Drachenleine steuerte der Drachen wieder tiefer und zog die beiden Räumleinen nach der Mitte zusammen. Hierbei müssen sie die Messingkappen der Mine verbogen haben, die, obwohl vom Anker losgeschnitten, noch scharf war. Gleichzeitig befahl der Kommandant "Volle Steigung" d.h. 12 sm Fahrt. Die Besatzung, die auf dem Achterdeck stand, versuchte nach vorne zu laufen. In dieser Zeit erfolgte die Detonation der Mine ca 20 m hinter dem Heck. Es wurde das Heck bis zur Winde aufgerissen. Die Teile flogen z.T. bis 300 m im Umkreis umher, besonders wurde das Vorschiff mit Eisen und Geräteteilen überschüttet. Ein Lukendeckel und Flaschenzug, der in der Masch.Last verstaut war, trafen den Flottillenarzt, Mar. Ass.Arzt Dr. Mittmer, der sich am Mast aufhielt, an Kopf und Knie, wodurch er schwere Verletzungen an der Kopfhaut und am Knie erhielt. Der Masch. Mt. Warnecke, der am Maschinenoberlicht stand, erhielt ebenso Verletzungen am Kopf; Masch.Gfr. Olze und Mtr.Gfr. Gießel, die in der Nähe der Winsch standen, wurden am Arm bzw. an der Brust durch Splitter verwundet.
		Ich ging mit R 52 schnell längsseit, half die Verwundeten verbinden und ließ sie auf R 52 schaffen. Da das gesamte Achterschiff bis zum Maschinenschott, das nicht mehr dicht hielt, voll Wasser war und das Boot schnell achtern absackte, zweifelte ich, daß das Boot gerettet werden könnte. Ich ließ deshalb die Besatzung übersteigen. Der Leitende Maschinist meldete mir, daß die Maschinenanlage völlig unklar sei und mit eigenen Mitteln nicht gelenzt werden kann. Der Masch.Raum machte Wasser. Die G-Sachen und alles was schnell an Ausrüstung heruntergegeben werden konnte, wurde auf R 52 und R 24 rübergegeben, die mit den Verwundeten und der Ausrüstung nach Borkum geschickt wurden. R 52 sollte F.d.M. teleph. melden, daß heute Weg nicht mehr abgelaufen werden kann. Ich teilte R 22 und R 51 ab, die R 21 in Schlepp nehmen sollten. Es mußte versucht werden, das Boot zu retten. Unterfangen war wegen des Seeganges nicht möglich. Der Kommandant, die seem.Ne 1 und der Leitende Maschinist mit einem Masch.Mt. bleiben an Bord R 21. Ich selbst klarte mit R 20 und R 18 das Räumfeld auf, warfen an den Endpunkten Fischereibojen, im NO eine mit N Toppzeichen, im NW eine mit Westtoppzeichen. Ferner wurden die geschlippten Geräte gefischt. Anschließend blieb ich mit R 20 beim Schleppzug. Da die R.-Boote für derartige Manöver nicht mit genügend starken Manilaleinen ausgerüstet sind, brachen anfangs wiederholt die Leinen, bis schließlich ein Boot die Ankerkette und Stahltrosse, das andere 2 starke Räumleinen nahm.
1400 Uhr	W z S 4, Seegang 3	Mit 4 sm Fahrt wurde geschleppt. Stbs.Ob.Masch. Schlenker setzte nun den Hilfsmotor wieder in Betrieb, nachdem er den Brennstofftank provisorisch gedichtet hatte. Der Maschinenraum wurde über die Deckwaschleitung gelenzt. Nach außenbords drückt die Pumpe wegen des vergrößerten Tiefgangs nicht mehr. Das Wasser konnte im Raum gehalten werden. Das achtere Masch.Schott bog sich wegen des Seegangs und Wasserdrucks langsam durch. Von den Schlepp-Booten wurden 2 Leckstützbalken herübergegeben und das Schott abgestützt. Leckgesprungene Nietlöcher wurden mit Holzpfropfen gedichtet. Das Licht nach dem Vorschiff und Masch.Raum wurden klar gemacht. In diesem Zustand wurde das Boot über Weg I nach Tonne D in Richtung Hubert Gat geschleppt (42 sm über die offene See). R 18 fuhr als Navigationsboot und kontrollierte nach den Tonnen die Kurse des Schleppzuges, damit ein Vertreiben in eigene Minenfelder vermieden wurde. R 52 hatte den Befehl, einen Schlepper von Borkum entgegen zu schicken mit guten Schlepplleinen. Kurz vor Hubert Gat traf ein Boot der 6. Hafenschutzflottille ein, das R 21 um 0115 Uhr übernahm. R 20 blieb bis kurz vor der Hafeneinfahrt von Borkum in der Nähe zur evtl. Hilfeleistung. Ich selbst stieg auf R 52 über, um mit den anderen Booten am nächsten Morgen für die neue Aufgabe klar zu sein. Ich hatte R 21 Anweisung gegeben, daß F.d.M.Nord unterrichtet und gebeten wird, zu erwirken, daß R 21 in Emden gedockt und gedichtet wird, damit es dann, falls möglich, bei einer Bootswerft repariert werden kann. K.B.-Meldung wurde abgegeben: "R 21 infolge Minendetonation außer K.B. Es muß noch geprüft werden, ob Boot wieder in stand gesetzt werden kann". M 117 wurde zur Verfügung gestellt, um R 21 am 15. nach Emden zu schleppen, wo es von einem Hochseeschlepper übernommen werden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.	. . .	werden konnte bis es am 16. früh gedockt wurde. Foste
15.VIII. 0115 Uhr	W z S 4, Seegang 3	Steige auf R 52 über und ankere mit den übrigen Booten der Flottille um 0230 Uhr im Hubert Gat.
0600 Uhr	W 3-4, Seegang 2-3	Hatte gestern um 2200 Uhr F.T. von F.d.M.Nord erhalten: Nach Hellwerden Marschfahrt auf Rot Alpha bis 5° Ost, dann dort Weg ablaufen nach IIa, nach II nach I. Bei Minenalarm Kr.-Meldung. Sperrlücke herstellen. Aufgabe wird durchgeführt. Es wird S.D.G. gefahren. Tiefensteuerung 11,5 m. Es werden keine Ankertauminen angetroffen.
2015 Uhr		Hubert Gat Ansteuerungstonne passiert.
2150 Uhr		Borkum Hafen festgemacht. Mache Meldung an F.d.M. Nord. Flottille erhält 6 stündige Bereitschaft. Morgen Ruhe, Zeit für Brennstoffergänzung. ~~xBorkum~~ Delfzyil und Proviantergänzung. In Borkum besteht keine Möglichkeit, Brennstoff zu übernehmen. Foste

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 766/40

Anlage zu F. d. M. Nord
B. Nr. G. Kdos. 1232

Taktische Gliederung der 1. Räumbootsflottille
vom 15. August 40.

---

1. Räumbootsflottille	Anruf:	Signal:
Chef: Kaptlt. F o r s t m a n n	x p	r l
Räumbootsbegleitschiff "Hettelbeck"		
Kommandant: Kaptlt. B r o d d a	n t	965

Takt.Nr.:	Boot:	Kommandant:	takt.Zeichen:		
1	R 52	Ob.Strm. Ricken		r c e	752
2	R 18	St.Ob.Strm.Habenicht		r a t	718
3	R 19	Lt.z.S. Strieker		r a u	719
4	R 24	St.Ob.Strm.Deters		r a z	724
5	R 20	Lt.z.S. Jaeger		r a v	720
6	R 22	Ob.Strm. Wels		r a x	722
7	R 51	St.Ob.Strm.Godenau		r e d	751
8	R 23	Ob.Strm. Wagner		r a y	723

Anlage 3 Kdos. 1537/40

Anlage zu B. d. M. Nord Kdos. 1404/40

Anl. zu Luftw.-Lehrstab
Kdos. 192/40

786
~~795~~

MARINEGRUPPENKOMMANDO NORD
B.Nr.Gkdos.766/4o AII.

Befehlsstelle, den 21.Oktober 1940.

Geheime Kommandosache!

An

die Seekriegsleitung,

B e r l i n W. 35

nachrichtlich: Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (auf dort.B.Nr. Gkdos.1494 AIII vom 27.9.40.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1.R.Flottille vom 1. - 15.8.40 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Die Bergung des durch Mine schwer havarierten "R 21" ist eine anerkennenswerte seemännische Leistung.

Verwiesen wird auf die Stellungnahme des B.S.N. zum K.T.B.

Nichts Zusätzliches zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes

Eing. bei M.Wa.: 18. Nov. 1940
Lehrstab für Luftwaffenf...
Eing. 10. NOV. 1940

Anlage zu Gruppe Nord Anlage zu F. d. M. Nord
Buch-Nr. Gkds. 766/40 B. Nr. G. Kdos. 1237

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

Zu Kr 5335

Kriegstagebuch

der 1. Räumbootsflottille

mit den Booten R 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 51, 52
und dem Begleitschiff "Nettelbeck".

- Abschnitt Maschine -

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n
Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) G r u n d m a n n.
Vertreter: Ob.Fähnr.(Ing) P i e t z k a

angefangen: 1. August 1940
beendet: 15. August 1940

Anlage 2 zu Kdt. 1237/40

Anlage zu B. d. U. 1494/40

102/40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
1.8.-2.8.	Amsterdam	Motorenüberholung. Prekka	2
3.8. 1000 Uhr 1145 " 1300 " 1430 " 1330 " 1500 "	Amsterdam seeklar, R 20 u.23 festgemacht. seeklar R 18 festgemacht. seeklar R 22 festgemacht.	Alle vier Boote machen Probefahrt. Die Wasserverhältnisse lassen nur eine beschränkte Probefahrt zu. Kleine Ausstellungen wurden nach der Fahrt beseitigt. Prekka	9
4.8.	Amsterdam	Ruhe. Prekka	1 0
5.8.	Amsterdam	Restarbeiten werden durchgeführt. Alle Boote sind klar zum Auslaufen. Prekka	0 1
6.8. 0600 Uhr 2240 Uhr	Amsterdam seeklar Im Kanal festgemacht.	R 18, 20, 21, 22, 23 u.51 laufen durch die Kanäle nach Delfzyil. Die Fahrt wurde unter erschwerten Umständen durchgeführt, da es zeitweise äußerst geringe Wassertiefen und enge Durchfahrten gab. Prekka	1 1 1 1 0
7.8. 0530 Uhr 0815 Uhr 1050 Uhr 1300 Uhr 1700 Uhr 1840 2100 Uhr 2210 Uhr	Im Kanal seeklar Groningen festgemacht seeklar festgemacht festgemacht seeklar geankert, Hubert Gat	Die Fahrt wird mit allen Booten fortgesetzt. Bis auf R 20 setzen die Boote den Marsch fort. R 20 übernimmt Proviant. In Delfzyil wird der Brennstoff ergänzt. Es wurden 19,460 m³ übernommen. Dauer 2 2Std.30 Min. N.V. Bataafsche Import Matschapping.Um 1500 Uhr stößt R 20 zur Flottille. Weitermarsch nach Borkum. Auslaufen zum Ankern auf Reede Prekka	
8.8. 0500 Uhr	Borkum Reede seeklar	Marsch nach der Minensperre. Sperre wird geräu R 24 stößt zur Flottille. R 23 meldet St.Masch unklar. Stößelstange hat sich verbogen. Stange wird ausgewechselt. Nach 1 Std. wieder klar R 23 1300 Uhr Marsch nach Helgoland mit 1 Min	u h r n

im

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2025 Uhr	Borkum festgemacht.	im Schlepp. Pietzka
9.8.	Borkum	Räumarbeiten wegen schlechten Wetters unterbrochen. Boote setzen kleine Instandsetzungsarbeiten durch. R 23 vor Helgoland Grundberührung. Boot wird nach Abeking u. Raßmussen, Lemwerder zur Instandsetzung befohlen. Schiffsboden und Kiel wird ausgebessert. Anschließend geht R 23 nach Mar. Werft Kiel zur Instandsetzung der Propeller. K.B.-Meldung abgegeben. Pietzka
10.8.	Borkum	
0515 Uhr	seeklar	Flottille läuft mit 6 Booten aus nach der Sperre
1655 Uhr	Borkum festgemacht.	Brennstoffübernahme der Boote von Begleitschiff "v.d.Groeben". Es wurden 23 m³ übernommen. Dauer: 1 Std. 20 Min. Pietzka
11.8.	Borkum	Flottille Räumarbeiten werden wegen schlechten
12.8.	"	Wetters eingestellt.
13.8.	"	R 52 stößt zur Flottille. Pietzka
14.8.40	Borkum	
0515 Uhr	seeklar	Räumarbeiten der Flottille in der Sperre. R 21 Minendetonation hinter dem Heck. Boot macht bis einschl. Abt.IV Wasser. Boot wurde von der Besatzung verlassen, außer Kdt. u. No 1. Boot wurde von R 22 und R 51 in Schlepp genommen. Bericht des Stbs.Ob.Masch. Schlenker: R 21 sollte nach der Detonation von R 51 u. 22 geschleppt werden. Das Achterschiff R 21 hing bereits bis zur Höhe der Nebelgeräte im Wasser. Der gesamte Mannschaftsraum sowie Kombüse und achterer Waschraum waren vollgelaufen. Beim Übernehmen der Schleppleinen stieg ich mit dem Masch.Mt. Bode auf R 21 über. Vorher hatte ich mich beim Kdt. R21 nach dem Wasserstand erkundigt in der Maschine R 21 erkundigt. Das Wasser stand im Masch.Raum bis zu den Flurplatten. Der Hilfsmotor als letzte Lenzmöglichkeit war infolge Leerlaufens des Brennstofftanks ausgefallen. Der Br.Tank wurde an den abgerissenen Rohren provisorisch gedichtet. Der Hilfsmotor wurde in Betrieb gesetzt und die Maschine über die Deckswaschleitung gelenzt. Nach außenbords drückte die Pumpe infolge des Tiefgangs nicht mehr. Das achtr.Maschinenschott bog sich infolge des Wasserdrucks und Seegangs langsam durch. Ich ließ mir vermittels Wurfleine von R 22 u. 51 einen starken

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		starken Leckstützbalken geben. Mit Hilfe der Balken konnte das achtere Masch.Schott abgestützt und gesichert werden. Leckgesprungene Nietlöcher dichteten wir vermittels kleiner Holzpfropfen. Die gesamten Licht- und Kraftleitungen nach dem Achterschiff wurden entsichert und das Licht nach der Maschine und dem gesamten Vorschiff klargemacht. Beim Anstellen des Umformeraggregates trat eine starke Erschütterung des achteren Maschinenschottes auf, da der Umformer am acht.Masch.Schott hängt. Dank der Abstützung hielt das Schott. Die Inbetriebnahme des Umformers war unbedingt erforderlich, da in der Nacht Licht im Schiff, vor allem in der Maschine gebraucht wurde. Durch einen Bergungsschlepper wurde der Wohnraum gelenzt. Infolge des außenbords steigenden Gegendrucks sank der Spiegel nur sehr langsam. Das Boot wurde nach Emden geschleppt und gedockt.
		Pichka
15.8. 0200 Uhr 0600 Uhr 2100 Uhr	Flottille ankert Hubert Gat. Anker lichten. Borkum festgemacht.	Räumarbeiten in der Sperre.
		Pichka
		Finken
		Gesehen: Kielstein Freg. ~~Kom~~.-Kapt. (Ing) u. Verbandsingenieur f. d. M. Nord
		Gassen Leutnant Fähnrich zur See u. Kdtr.-Adj.

Kr 6810 a, b

K.T.B.

1. Räum boots flottille

a, 16.8. - 31.8.1940
b, Abschnitt Muschine

1 Anlage zu Flotte G. Skl 1881/40

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

Pk 5752

Anlage zu Gruppe West 2119 – 1.

Anlage zu Flotte G. 1146

Kriegstagebuch

der

I. Räumbootsflottille mit den Booten

R 18, R 19, R 20, R 21, R 22, R 23, R 24, R 51, R 52

und dem Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck".

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann.

begonnen: 16. August 1940
beendet: 31. August 1940

1. Abt. Skl. 01132

Anl. 2

1.) I E 1 h.
2.) A (A-D) 2/1 1/1 E 1/2

15

3) ~~Luftnachrichtenabteilung~~ Nachr. Abt. Nr.
4.) Pilot 1. Kl. an Kr.

1. Kl. A. Abt. Nr. 2 III.

1.Abt. Skl. 01197 g
15

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.8.40 0915 Uhr	Borkum W z N Seegang 2-3	Erhalte Fernschreiben vom F.d.M.Nord, für Seenotdienst sofort mit 4 Booten auszulaufen.
0945 Uhr	auffrischend	Laufe mit R 51, 52, 18, 24 aus. 3 sm nördlich Hubert Gat Ansteuerungstonne treffe ich Vorpostenboot 211 mit 1 Maschine im Schlepp(DO XVIII). Lasse R 18 und R 52 zur Hilfeleistung beim Vorpostenboot. Erfrage von 211 die Position des zweiten Flugzeuges. Erhalte Mitteilung, dass es in Richtung 285° 5 sm ab von einem zweiten Vorpostenboot geschleppt wird. Kann wegen des starken Seeganges nur 12 sm laufen. Auf der angegebenen Position finde ich kein Flugzeug und Vorpostenboot. Laufe deshalb weiter in Richtung Qu 6997, das durch F.T. übermittelt wurde von F.d.M.Nord.
1320 Uhr	W z N 5, Seegang 4	Erhalte F.T., daß Seenotfall erledigt ist. Flottille soll einlaufen. Mache kehrt und treffe bei der Ansteuerungstonne Hubert Gat R 18 und R 52 bei dem Wrack der DO XVIII. Das Flugzeug war bald nach dem Eintreffen der R.-Boote gekentert. Das Vorpostenboot hat die Schlepplein losgeworfen und ist eingelaufen. Die R.-Boote ~~konnten~~ versuchten das Wrack einzuschleppen. D Leitende Maschinist, Ob.Masch. Metzger, wurde mit einem Schlauchboot abgesetzt und befestigte eine Schleppleine am Schwimmkörper. Die R-Boote konnten sich aber gerade gegen den Strom und Wind mit 2-3 sm Fahrt über den Grund halten. Flugsicherungsboot Krischan trifft ein und übernimmt das Flugzeug. Schlepppleinen wurden von Ob.Masch. Metzger wieder belegt, der nach 3 st Aufenthalt auf dem Wrack anschließend wieder an Bord geholt wurde. Krischan hat R-Boote nicht mehr nötig. Ich laufe ein.
1530 Uhr	W z N 5, Seegang 4	Borkum Hafen festgemacht.
1730 Uhr		
17.8.40	West bis Nordwest 5	Wegen Wetterlage ist Auslaufen zu Räumarbeiten an der Sperre nicht möglich. Ich benutze deshalb den Tag, um die Boote in Delfzyl mit Brennstoff und Proviant ausrüsten zu lassen. Ich selbst gehe mit R 52 nach Emden, um mir R 21 anzusehen.
0830 Uhr 1000 Uhr 1030 Uhr	B	Borkum ausgelaufen. R 20, 18, 19, 22, 24, 51 Delfzyl festgemacht. R 52 Emden festgemacht. Dort Brennstoffergänzung. Ich besichtige R 21, das bei der Werft Schulte und Bruns im Dock liegt. Das Achterschiff wird bis zum Schott der Masch.Last abgeschnitten. Das Schott selbst ist ganz zerfetzt und wird weggenommen. Das Masch.Schott wird abgedichtet. Propeller, Propellerbrunnen, Winde, Nebelgerät und alle schweren Teile werden von Bord genommen. Das Boot soll am 21.VIII. durch die Kanäle über Oldenburg nach Vegesack zu Abeking und Rasmussen geschleppt werden. Dort endgültiger Entscheid, bis wann das Boot wieder fahrbereit sein kann.

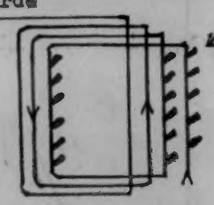
Treffe

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1610 Uhr	NW z W 5-6, Seegang 2	Treffe mit R 52 Delfzyl ein. Brennstoff war vorher über Hafenkapitän Delfzyl in Emden bestellt worden. Da kein seegehender Prahm ~~zur~~ zur Verfügung stand, konnte er nicht nach Borkum geschickt werden. Es ist praktischer in Delfzyl zu übernehmen als in Emden, da der Weg nicht so weit und kein Durchschleusen erforderlich.
1700 Uhr		Mit Flottille Delfzyl ausgelaufen.
1830 Uhr		Borkum festgemacht.
18.8.40	W N W 4-5	Wegen Wetterlage Auslaufen nicht möglich.
19.8.40 0630 Uhr	0400 Uhr W 4 N 1-2	Borkum meldet W 4, Helgoland NW 4 auffrischend, Regenschauer. Nach einer starken Regenbö läßt der Wind schnell nach. Ich entschließe mich, auszulaufen.
0700 Uhr		Mit R 52, 18, 19, 20, 22, 24, 51 ausgelaufen.
0900 Uhr	N 4, Seegang 2-3	R 24 meldet: Starkes Klopfen in der Lenzpumpe der Stb.Maschine. Maschine muß abgestellt werden. Untersuchung und Reparatur in See nicht möglich. R 24 wird entlassen. Wenn möglich in Borkum reparieren mit Bordmitteln. Andernfalls Emden gehen, und über R 21 sich mit der Bausaufsicht in Verbindung setzen. Meldung machen an F.d.M.Nord.
1000 Uhr	N z W 4 Seegang 3	Treibende Mine abgeschossen = 52° 47,7' Nord, = 6° 11,0' Ost.
1200 Uhr	N z W 5, Seegang 4	Es handels sich um eine Mark III Bleikappenmine. Ich stelle fest, daß die ausgelegten Fischereibojen bisher nicht vertrieben sind. Ich laufe zunächst nördlich der Fischereiboje mit Gerät in Ost West Ost Richtung mehrere Anläufe, um das Nordende der Sperre festzustellen. 1500 m nördlicher Bojen freigesucht, Tiefensteuerung 15 m, anschließend im Süden dasselbe. Es werden keine Minen mehr gefunden. U-Jäger 175 und das U-Boot müssen also auf dem Südzipfel der Sperre aufgelaufen sein. Wegen Wetterlage ist Durchführung der Aufgabe Qu 6941, die nur bei Nacht erledigt werden soll, nicht möglich.
1500 Uhr	N z W 5-6 Seegang 4-5	Ich muß einlaufen. Gerät wird aufgenommen. Die Endpunkte vermessen, Anschließend Marsch nach Borkum.
2100 Uhr		Dort.Fernschreiben an F.d.M. Nord, nachr. B.S.O. Gr. Nord. Sperrlage festgestellt:1.) Sperre Ost-Ende 54° 6' Nord 5° 44' Ost, zugleich Wrackstelle, bezeichnet mit Osttoppzeichen und Wimpel Null. Nord-Ende in Richtung 315° 4000 m von Ost-Ende entfernt gezeichnet mit Nordtoppzeichen. 2.) Sperre Süd-Ende 54° 6' Nord 5° 42,6' Ost zugleich Wrackstelle, gezeichnet mit Südtoppzeichen und Wimpel Null. West-Ende in Richtung 300° 2850 m von Süd-Ende entfernt, gezeichnet mit Westtoppzeichen. Es wurden 75 Minen Mark XIV geräumt. Die Wrackstellen sind einwandfrei erkannt. Fahrwasserbojen müssen möglichst bald durch Tonnen ersetzt werden.

B. 36. Stieglitzgrün. Din A 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		werden, damit Arbeit nicht umsonst gewesen ist. Die navigatorischen Angaben sind auf 2 sm genau. Das Bezeichnen der Wrackstellen mit einfachen Bojen durch ein kleines Fahrzeug, evtl. M-Boot, erscheint besonders wichtig, da, soweit hier bekannt, es beabsichtigt ist, danach zu tauchen. Die Fischereibojen haben aber nur begrenzte Lebensdauer. Erhalte telefonischen Anruf von R 24: Bruch des Pleuels der Lenzpumpe und des Pumpengehäuses, eine Störung, die schon wiederholt bei den MAN Maschinen aufgetreten ist. Damit das Boot schnellstens klar ist, wird das Pumpengehäuse von R 21 ausgebaut und auf R 24 eingebaut. Reparatur wird mit Bordpersonal unter Zuhilfenahme der Werft Schulte und Bruns durchgeführt. Dauer zwei Tage. K.B.-Meldung wird abgegeben.
20.8.		Da keine Wetterbesserung, muß ich im Hafen bleiben.
21.8.		Das schlechte Wetter hält an. Erhalte nachrichtlich fast täglich Fernschreiben von F.d.M.West daß Gruppe Nord um Entlassung 1.R.Fl. gebeten wird. Heute teilt der F.d.M.West mit, daß Texel Sperrlücke erst verbreitert werden kann, wenn 1.R.Fl. zur Verfügung steht. Da Wetterverbesserung vorläufig nicht abzusehen ist, will ich wenigstens nach Amsterdam, um Restarbeiten erledigen zu können. Ich kann immer wieder in 24 Std. in Borkum sein. Von Den Helder nach der festzustellenden Sperre in Weg I Qu. 6941 ist es fast genau so weit, wie von Borkum aus. Heldern melde immer besseres Wetter. Dann kann ich wenigstens dort schon angesetzt werden und Aufgabe I erledigen, wenn das Wetter sich beruhigt hat. Im Übrigen habe ich den Eindruck, als ob der B.S. und die Gruppe West auf das Freimachen des Weges I keinen Wert mehr legen. Ich glaube auch nicht, daß in absehbarer Zeit dort Taucherarbeiten unternommen werden können. F.d.M. teilt mit, daß Weg ~~rot~~ I aufgegeben worden ist.
0800	+ Wort gestr. kapitlt.	Ich mache Fernschreiben an F.d.M.Nord: Wegen augenblicklicher schlechten Großwetterlage kann Nachtaufgabe Qu. 6941 voraussichtlich in den nächsten Tagen nicht durchgeführt werden. Erbitte deshalb Entlassung nach Amsterdam zur Erledigung Restarbeiten. Flottille kann bei günstiger Wetterlage immer innerhalb 24 Std. in Borkum bzw. Qu. 6941 stehen. — 1.R.Fl.—
1600		Erhalte Fernschreiben: 1.R.Fl. mit Dank und Anerkennung entlassen nach Amsterdam zur Erledigung Restarbeiten und zur Verfügung F.d.M.West Auf dem Marsch nach Westen ablaufen Weg Rot. F.d.M.Nord

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.8. 0400	Borkum N.W 3-4 Seegang 3 auffrischend	Borkum abgelegt. Zum Auslaufen habe ich Maßnahme W bestellt. Weg Rot wird mit S.D.G. abgelaufen. Tiefensteuerung 11,5 m.
0800	N W 5, Seegang 3-4 mittlere Sicht	
1300	N W 5 Seegang 4	53°7,5' N und 4°34,5' O treibende MARK III abgeschossen.
1400		Gerät Texelsperre aufgenommen.
1500	Den Helder	eingelaufen. Eine Mine MARK III wird vo der F.T.-Station an der Einfahrt treibend gefunden und abgeschossen.
1530	N W 6	Mit Flottille durch den Nordhölländischen Kanal nach Süden eingeschleust.
2200	+ Buchst. eingefügt kapitlt.	Hinter der Schleuse Purmerad wegen wegen Dunkelheit festgemacht.
23.8. 0530		Weiterfahrt nach Amsterdam angetreten.
0800		Flottille Werft Lentsch de Vries festgemacht. Arbeiten werden sofort in Angriff genommen. Erhalte Zusage, daß morgen Abend alle Boote fertig sind.
24.8.		Melde mich beim Chef 36.M.S.Fl. Den Haag. Vergleiche Minenkarten und erhalte Aufgabe. Abends mit Dunkelwerden Werftarbeiten beendet. Es herrschten gestern und heute orkanartige Stürme, daß ich froh bin, noch rechtzeitig von Borkum hierher gekommen zu sein.
25.8. 0300		Werft abgelegt. Marsch durch den Kanal nach Den Helder.
2030		Den Helder festgemacht.
2330		Fliegeralarm.
26.8.	Den Helder	Habe die Aufgabe, gesamte Texelsperre mit 32.M.S.Fl. zu räumen. 32.M.S.Fl. ist zunächst anderweitig angesetzt.
0515	südl. Nordsee- S W 2, Seegang 1-2, mittlere Sicht	ausgelaufen. Ich fange zunächst auf 4°29' O an und räume nach Westen. Den östlichen Teil lasse ich für 32.M.S.Fl. stehen, damit sie einen möglichst kurzen Anmarsch hat. Ab Donnerstag soll sie mit mir räumen. Habe 2,8 sm nach Westen geräumt. 41 Minen. Räumfeld wird aufgeklart. Letzten Bojenstrich mit Fischereibojen begrenzt.
1830		Den Helder eingelaufen. Boote machen Gerätetausch. Mache Meldung an 36.M.S.Fl. und F.d.M.W.: Zwischen 4°24,5' und 4°29' Texelsperre geräumt. 41 Minen. Morgen Fortsetzung.
2100		Ich räume im Durchstoßverfahren quer zur Sperrichtung

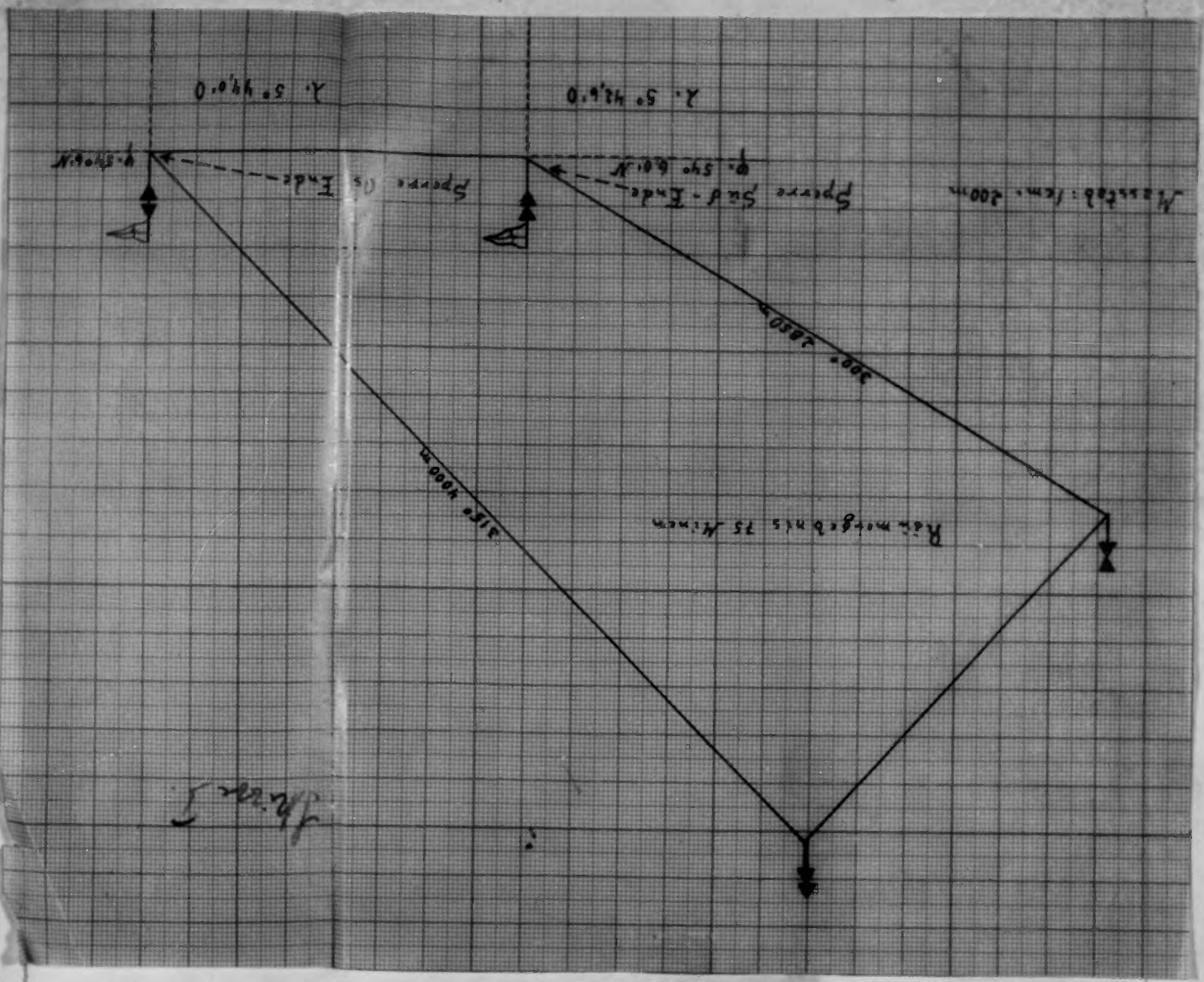
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Sperrichtung. Bojenstriche liegen fast in Stromrichtung, nur ca. 2 Std. setzt der Strom quer. Ich lasse auch im Durchstoßverfahren alle Boote, außer dem Führerboot, doppelseitig ausbringen, um auf alle Fälle sicher zu sein, daß gut überlappt gefahren wird und der abgelaufene Streifen bestimmt frei ist. Das Führerboot hat einseitig ausgebracht zum Anlahnen. Da kein Sperrschutz vorhanden ist und wenige Geräte deshalb abgeschlagen werden, dem dann der Hintermann ausweichen muß, kann ich doppelseitig fahren lassen. Der Seitenwechsel dauert bei den R-Booten sehr lange, da die Winsch nur langsam das Gerät einholt. Ich fahre deshalb im Kreis und lehne an beiden Seiten des Bojenstriches an. Muß ich im Luv anlahnen und im Lee der Flottille Bojen werfen, so wird doppelt überlappt beim Bojenwerfen. Zwar ist dieser abgesuchte Streifen nicht so breit, aber dieses Verfahren geht schneller, als wenn ich Seitenwechsel mit dem Führerboot machen würde
		
		Sind die Bojenstriche zusammengekommen, stoße ich ca. 2000 m nach Westen in die Sperre vor und räume so einen zweiten Abschnitt usw. Wegen der treibenden Minen, die geräumt werden, brauche ich ein Boot zum Abschießen. Zwei Boote werden zum Bojenwerfen abgeteilt, so daß ich 5 Räumboote habe. 50 % aller Anläufe muß ich mit nur vier Booten fahren, da ein ~~schleppt~~ Boot entweder eine Mine im Gerät mitschleppt (mit Scherdrachen oder TSG-Drachen) oder eine im Gerät detonierte Mine das Gerät abgeschlagen hat. Die Schneidegreifer schneiden sehr gut.
	+ West zugefügt Kapitlt.	
2300		Fliegeralarm.
2030		R 23 zur Flottille gestoßen. Boot konnte wegen Wetterlage zwei Tage von Cuxhaven nicht auslaufen.
27.8.		
0400	W 3, nachm. auffrischd.	Fliegeralarm.
0600	auf 4, Seegang 2-3, gute	ausgelaufen.
0730	bis mittlere Sicht.	Fortsetzung der Räumarbeiten nach Westen. Bis
bis		4°18', 4,1 sm freigesucht. 67 Minen.
1900		
2110		Den Helder festgemacht.
		Mache Meldung an 36.M.S.Fl., F.d.M.West: Nach Westen bis 4°18' freigesucht. 67 Minen. Morgen Fortsetzung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.8.		Erhielt heute Nacht Befehl von Chef 36.M.S.Fl.: 1.) Ein Boot nach Amsterdam entlassen. Soll dort Schleppspulgerät von S.V.K. übernehmen und Hafen Ymuiden überprüfen bis Weg Rot. 2.) Ein Boot 0600 Uhr Texelsperrlücke stehen und an 12.U.Jagdfl. Punkte Weg Rosa übergeben.
0430	W 1-2, Seegang 1-2, Sonnenschein, gute Sicht	R 20 läuft aus zur Sperrlücke zur Übergabe der Angaben Weg Rosa.
0630		R 51 entlassen nach Amsterdam. Laufe mit den übrigen Booten aus zur Fortsetzung der Räumarbeiten. Um R 20 nicht untätig warten zu lassen, gehe ich an den Ostflügel der Sperre, da ich von hier aus sehen kann, wann 12.U.Jagdfl. passiert. Jst 1600 Uhr tatsächlich vorbeigekommen.
		Bis 1100 Uhr habe ich das Ostende geräumt bis zur Sperrlücke. 21 Minen. Gehe anschließend nach
1100		Westen. (Skizze)
1230		Nach zwei Anläufen (5 Minen) erhalte ich F.T. 1230 Uhr: Arbeiten Texelsperre abbrechen, Schaffen Sperrlücke 2 sm Breite Weg Rot Qu. 8265 Y.1.u. Freimeldung B.S.N. —36.M.S.Fl.—
1350	N 2, starke Dünung, Sonnenschein, gute Sicht	Marsch nach Qu. 8265 angetreten. Jch bringe 1 1/2 sm vor Tonne N das Gerät aus. Tiefeneinstellung 11,5 m und laufe dann mit 5 Booten in Richtung des Weges Rot 1 sm nördlich an, um festzustellen, wo die Sperre liegt. Es wird ausgebojt. Auf 4°47,5' O Länge mache ich kehrt und laufe 200 m südlich des Bojenstriches zurück. So führe ich 6 Anläufe durch. Es wird jedesmal ausgebojt, damit ich einen besseren Anhalt auch beim Nachprüfen habe. Es wird nichts geräumt.
		Eine ganz vor Kurzem erst geworfene deutsche E.M.A.-Mine wird treibend abgeschossen. Anschließend laufe ich Weg Rot nach Süden mit Gerät bis
1930		Punkt II ab in breiter Dwarslinie. Punkt II dann Gerät aufgenommen und nach Den Helder eingelaufen. Den Helder festgemacht. Erhalte F.T. 1621, eingegangen 1910 Uhr: Jn Qu. 8265 links unten neue Bleikappenminensperre festgestellt.-B.S.N.-
		Jch telefoniere mit Chef 36.M.S.Fl., B.S.N. und F.d.M.Nord:
		1.) die Quadratangabe kann nicht richtig sein, da an dieser Stelle der Weg Rot frei ist. Alle von mir bisher geräumten englischen Sperren hatten einen sehr dichten (75-90)m Minenabstand. Es ist auch nicht anzunehmen, daß der Engländer zur Sperrung eines Weges in diesem Gebiet nur einige Minen wirft. Wenn er schon mal hier ist, wird er eine richtige Sperre werfen.
		2.) Wie wurden die Minen festgestellt?
		3.) Wie genau sind die navigatorischen Angaben der 16.M.S.Fl., die Minen gemeldet hat?
		4.) Um welche Uhrzeit sind sie festgestellt? Nachts? Stromversetzung? Jch erfahre, daß die Angaben ungenau sein müssen und angeblich an mehreren Stellen Minen angetroffen worden sind. Die 16.M.S.Fl. hat nachts mehrere Kursveränderungen gemacht, um einen Geleitzug aufzunehmen.
		Minenart

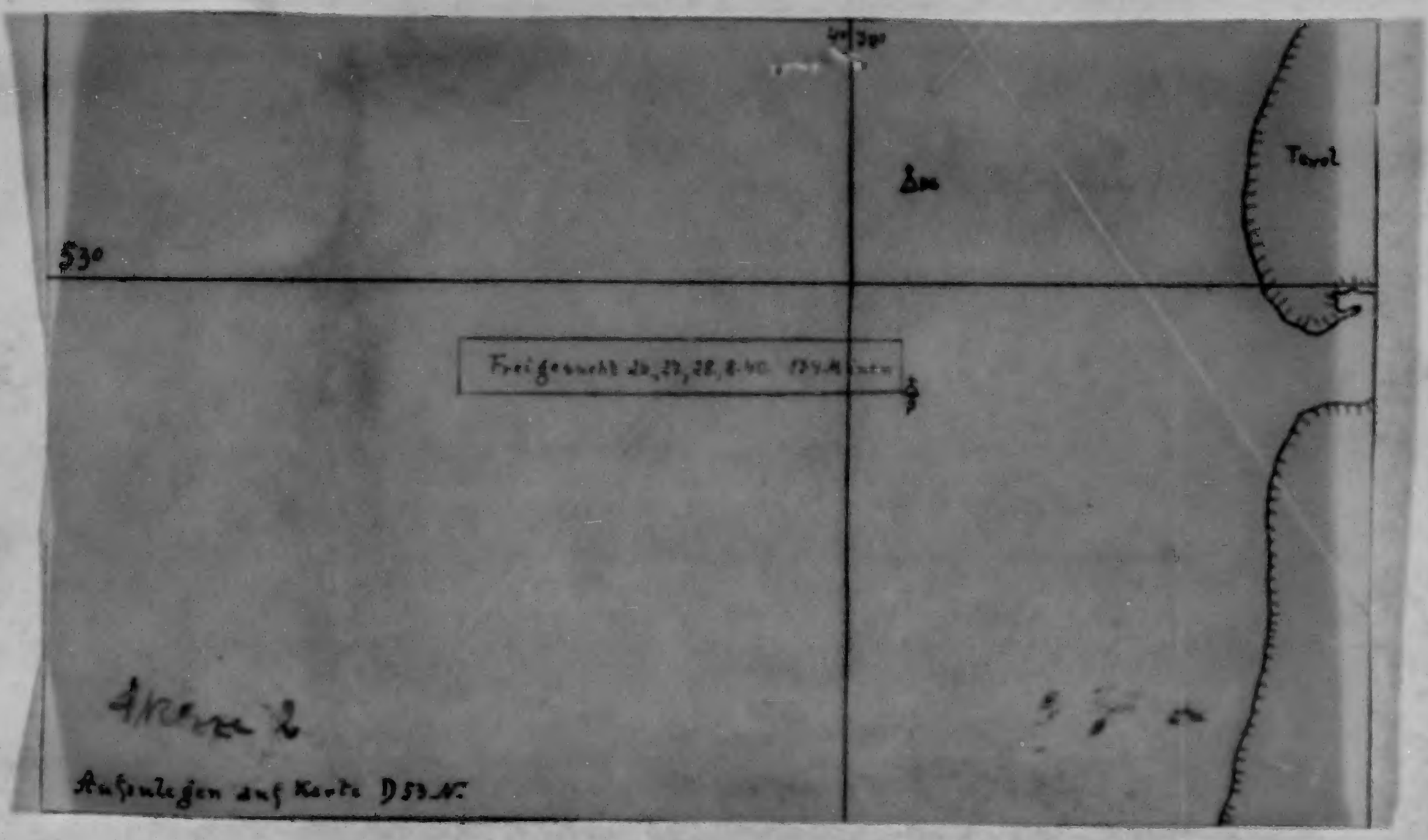
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Minenart wurde nicht festgestellt. Es können auch Grundminen gewesen sein. F.d.M. befiehlt daß ich morgen mit der Flottille den Weg Rot alpha 4 mal mit Gerät ablaufen soll von Punkt II nach Punkt IIa. Bei Auftreffen auf Minen, Umgehung durchführen über 53°13,7' N 4°31,8'
2230		Jch hatte bei der Ausrüstungsstelle Brennstof bestellt. Da aber trotzdem keine Vorbereitung getroffen waren, konnte erst um 2230 Uhr ange fangen werden. Um 0030 Uhr war das letzte Boo fertig.
29.8.		
0800	S W 6 Regenschauer	Kann wegen Wetterlage nicht auslaufen. Mache Meldung an B.S.N., F.d.M.Nord, 36.M.S.Fl.S
1030		Fliegeralarm
1300		"
1645		"
1915		"
2200		"
2330		"
0730		R 51 Amsterdam ausgelaufen mit Schleppspulgeä vom S.V.K. übernommen.
1030-1730		R 51 Gerät gefahren Jymuiden Vorhafen bis An steuerungstonne. Kein Räumerfolg.
30.8.		
0600		Fliegeralarm Ein englisches Flugzeug passiert die Flottil deren 14 M.G.'s alle besetzt sind. Er fliegt in 1000 - 1200 m Entfernung an der Flottille vorbei. Er wird stark beschossen. Mehrere Tr fer können erkannt werden, einer an der Stel an der Stb. Tragflügel und Rumpf zusammenste Das Flugzeug wird auch von anderen Flottill beschossen. Über der Hafeneinfahrt dreht es Bb. und zieht eine Rauchfahne hinter sich he Wie ich später erfahre, ist das Flugzeug auß halb des Hafens abgestürzt. Jch beantrage be Festungskommandanten Den Helder, daß Flottil an dem Abschuß mitbeteiligt wird. Das Wetter ist noch so schlecht, daß nicht ausgelaufen werden kann. Tagsüber und nachts mehrmals Fli geralarm.
0745 - 1830		R 51 Schleppspulgerät gefahren Jymuiden. Kei Räumerfolg.
31.8.		Habe Befehl F.d.M.Nord: Weg Rot zwischen 53° Nord 53°13' Nord im 2 sm Breite nachprüfen. Auftreffen holländische Sperre 8265 Mitte Sp re räumen. Sperre besteht aus 12 Minen. Aben Lagenmeldung.
0530	W N W 4, Seegang 3-4	ausgelaufen. Das Gerät wird mit 8,5 m Tiefensteuerung süd lich des Weges ausgebracht. 1. Anlauf nichts gefunden

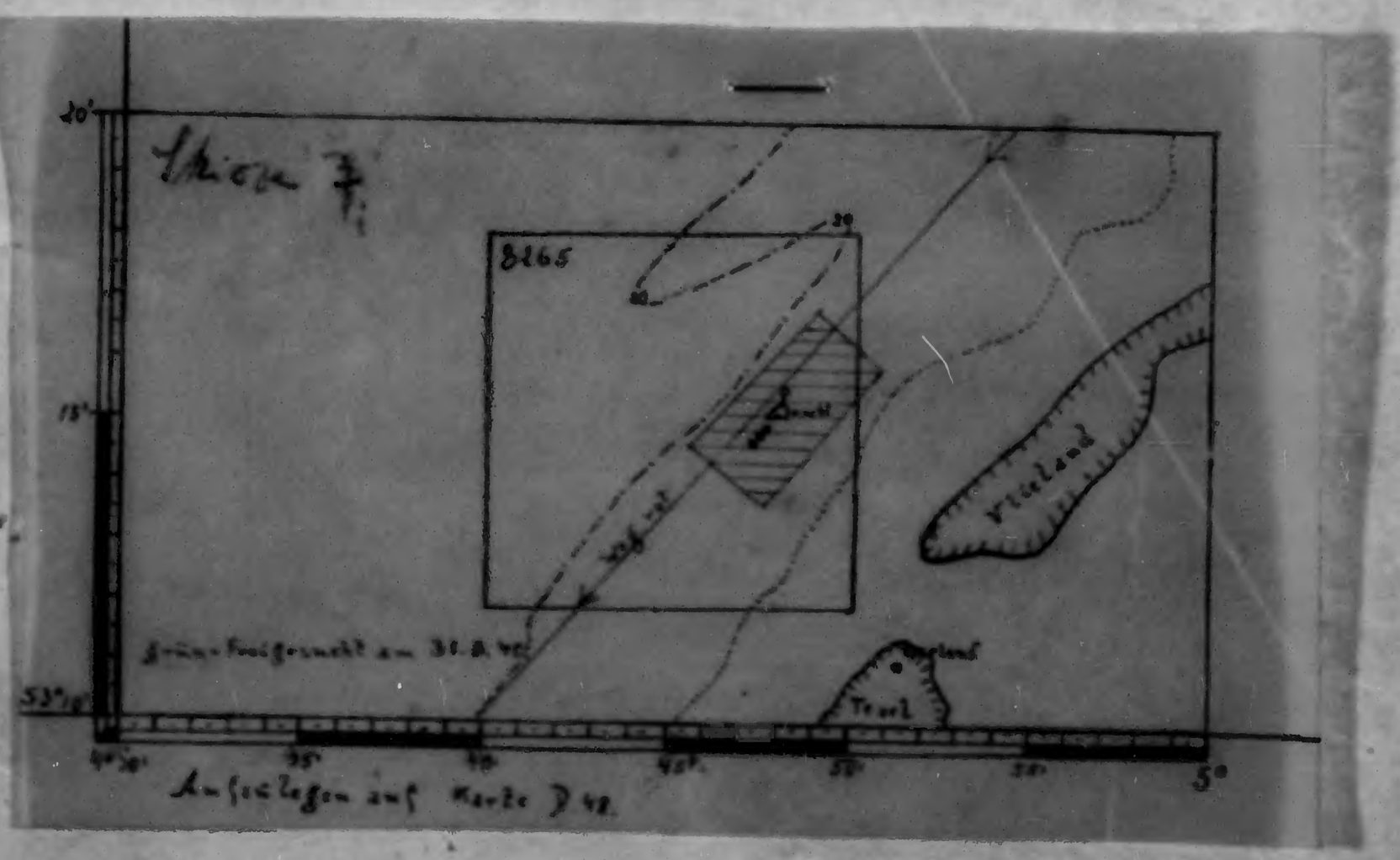
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gefunden. 2. Anlauf nichts gefunden. 3. Anlauf eine Mine geschnitten, eine im Gerät detoniert. Jch suche um diese Stelle herum 1000 m nach je der Seite. Es wird noch eine Mine geräumt. Die drei Minen liegen dicht bei der Neutralitätstonne. Anschließend wird nördlich des Weges in 1 sm Breite nachgeprüft.
400	W 3-4, Seegang 2-3	Deutsche treibende EMA abgeschossen.
605		Gerät aufgenommen und Marsch nach Den Helder ab
750		getreten. Mache dort Meldung an F.d.M.Nord: nachr. B.s.N., 36.M.S.Fl.- SSD-Geheim! "Aufgabe gem. Fernschrb. G 5626 AI v. 29.8. durchgeführt. Weg rot ist in 2 sm Breite nachgeprüft. Holländische Sperre 8265 R.K.M. nicht gefunden. Drei Minen MARK III. Holländische Neutralitätstonne in durchschnittlich 35° 1100, 700 und 500 m ab geräumt. Darauf Gebiet 53° 16,8' Nord 4°49,2' O, 53°15,8' Nord 4°50,9' Ost, 53°14,7' Nord 4°45,6' Ost, 53°13,7' Nord 4°47,8' Ost freigesucht. Keine weiteren Ankertauminen. Tiefensteuerung 8,5 m. Minen lagern lange im Wasser, keine dunkle Farbe mehr, nur Mennige, etwas bewachsen. Annehme, vertrieben aus holländischer Sperre. Bisher wahrscheinlich nicht gefunden, da ungefähr in Kursrichtung und Tonne immer westlich passiert wird. Eine Mine im Gerät detoniert. Nach Aussehen Detonation schließe ich auf mindestens 5 m Tiefeneinstellung. Navigatorische Angaben sind auf Neutralitätstonne ausgerichtet, da heute keine Landobjekte in Sicht. Tonne lag vor drei Tagen richtig. (Skizze 3)
		Zusatz für 36.M.S.Fl.: Beabsichtige Morgen Fortsetzung an Texelsperre. —1.R.Fl. g 85 A—
230		R 51 meldet sich bei der Flottille zur Stelle.
300		Hat Schleppspulgerät in Amsterdam abgegeben. Erhalte Feraschreiben von F.d.M.West: Sofort nach Calais kommen.
		Jch habe einige Ausrüstungsteile auf der Werft zur Reparatur, bestellte Bojenausrüstung und Räumgeräte lagern auf Sperrausrüstungsstelle. Diese Sachen kann ich erst morgen früh erledigen und laufe dann 0830 Uhr aus.

Kriegstagebuch (Kriegstagebuch) (Anlagen)



KODAK SAFETY FILM


Texel
Aufgelegen auf Karte D 53 N.


8165
Vlieland
Texel
Aufgelegen auf Karte D 48.

Taktische Gliederung der 1. Räumbootsflottille

vom 31. August 1940.

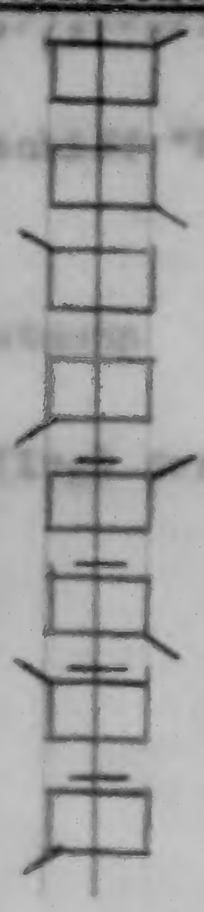
1. Räumbootsflottille — Anruf: Signal

Chef: Kaptlt. F o r s t m a n n — x y — r l

Räumbootsbegleitschiff " Wettelbeck "

Kommandant: Kaptlt. B r o d d a — n t — 965

Takt.Nr.:	Boot:	Kommandant:	takt.Zeichen:		
1	R 52	Ob.Strm. Ricken		r o e	752
2	R 18	St.Ob.Strm.Habenicht		r a t	718
3	R 19	Lt.z.S. Stricker		r a u	719
4	R 24	St.Ob.Strm.Deters		r a s	724
5	R 20	Lt.z.S. Jaeger		r a v	720
6	R 22	Ob.Strm. Wels		r a x	722
7	R 51	St.Ob.Strm.Godenau		r o d	751
8	R 23	Ob.Strm. Wagner		r a y	723



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

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

Abschn. Maschine

mit den Booten R 18,19,20,21,22,23,24,51,52 und

des Räumbootsbegleitschiff "Wettelbeek"

Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann

Flottilleningenieur: Kaptlt.(Ing) Grundmann

begonnen: 16.August 40
beendet: 31. August 40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.8.	Borkum	"R18,24,51,52 ausgelaufen zur Bergung eines
830	seeklar	in Seenot befindlichen Flugzeuges.
820	festgemacht	"R19 stößt zur Flottille.
		Flottille läuft bis auf R52 nach Delfzyl,
17.8.	Borkum	Brennstoffübernahme aus. Es wurden 31,64m³
0830	seeklar	Brennstoff und 1890 kg Schmieröl von der Ma
1000	festgemacht	ausrüstungsstelle übernommen. Dauer 2 1/2
		R 52 fährt nach Emden zur Information über
		Beschädigungen auf R21 und ergänzt dort se
		Brennstoff-u.Schmierölbestand. Von der Ausr
		ungsstelle wurden 7,612m³ Brennstoff und 54
		Schmieröl übernommen. Dauer 1 Std. Es
		besteht in Borkum keine Gelegenheit Brenns
		und Schmieröl zu übernehmen. Die Flottille
		gezwungen, nach Delfzyl oder Emden zu fahren
		da dies die nächsten Häfen sind. Dadurch erl
		die Flottille einen Zeitverlust von wenig
		einen halben Tag. Es wäre angebracht, wenn
		Ergänzungsmöglichkeiten in Borkum geschaff
1700	seeklar	werden. Um 1600 Uhr macht R52 in Delfzyl f
1830	festgemacht	Marsch nach Borkum.
18.8.		Wegen schlechten Wetters Räumarbeiten unt
		brochen. Instandsetzungsarbeiten. Heute wur
		Nachträglich die Störungsmeldungen folgen
		Boote abgesandt.
		"R 18" Störungsmeldung Nr. 7 Gruppe A B. N.
		G57 A gehört zum 18.7.40
		"R19" Störungsmeldung Nr. 11 Gr. A. B. N.5
		gehört zum 12.7. 40
		"R20" Störungsmeldung Nr. 8 Gr. A.B. Nr.G.
		gehört zum 10. 7. 40
		"R22" Störungsmeldung Nr. 1 Gr. A. B. Nr.G
		gehört zum 6. 7. 40
		Störungsmeldung Nr. 2. G. B. B. Nr. G5? A
		gehört zum 6.7. 40
19.8	Borkum	Marsch nach der Sperre u. Räumarbeiten.
0700	seeklar	"R24" Stb. Maschine unklar. Die Pleuelstang
		der Kühlwasserpumpe ist gebrochen, dadurch
		wurde das Gehäuse beschädigt. R24 läuft mi
		einer Maschine nach Emden um das Kühlwass
		Gehäuse von R21 einzubauen. Die Störung
2010	festgemacht.	Ermüdung des Materials Zurückzuführen. K.
		Meldung ist abgegeben.
20.8.	Borkum	Wegen schlechten Wetters keine Räumarbei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
21.8.		Wegen schlechten Wetters keine Räumarbeiten. R 51 u.52 erhalten Reserveschmierölbehälter. Die Reserveschmierölbehälter der Boote R51 u. 52 sind nicht frontreif. Es ist ausgeschlos- sen, daß Boote mit diesen Behältern ausgerüstet werden, wenn man stets damit rechnen muß, daß sie leck werden. Ein Abdichten dieser Lecks ist bei der komplizierten Bauart äußerst schwierig. Es ist ratsam, daß die Behälter nicht mehr eingebaut werden. R24 Einbau Kühlwasserpumpe von R21 beendet. Marsch von Emden nach Borkum zur Flottille.
22.8.	Borkum	Die Flottille läuft mit den Booten R18,19,20,
0400	seeklar	22,24,51,52 über Den Helder nach Amsterdam. Durch den Anbau der Heckwulst müssen die Ver- schraubungen der Maschinen versetzt werden. Von Den Helder führt Ob. Mbnr. (Ing) Pietzke zur Besprechung mit der Werft. Die Vorbereitu ungen werden von der Werft in Angriff genommen damit sofort mit den Arbeiten begonnen werden kann, wenn die Flottille eintrifft.
2130	Parament festgem.	
23.8.	Parament	Marsch nach Amsterdam.
0530	seeklar	In der Schiffswerft G. de Vriesiensch wird
0800	festgemacht.	sofort mit den Arbeiten begonnen. Fertigstellungstermin ist der 24.8. abends. Brennstoff u. Schmieröl wird ergänzt. Es wurde von der N. V. Petroleum-Handel Mntschappiy Amsterdam 30,22m³ Brennstoff u. 657 kg Schmieröl Übernommen. Dauer 4 Std.
24.8.	Amsterdam	Die Arbeiten wurden fortgesetzt und beendet.
		Ich war am 5.8. zur Abnahme R 51 nach Vegesack gefahren. Boot arbeitet in allen Anlagen ein- wandfrei und gut. Es macht keine M. K. K. Erpro- bung und wird sofort der Front eingereiht. Anschließend fahre ich nach Kiel zur Besprech- ung bei den Deutschen-Werken über Einbau M. M. S. auf R52 und Motorenüberholung R 19. M. M. S. wird auf R52 in Kiel eingebaut. R19 hat am 10.8. bei der Werftprobefahrt Kolbenbolzen- bruch. Auslaufen zur Flottille verzögert sich um Tage Am 11.8. trat ich Rückfahrt mit R52 zur Flo- tille an. und laufe auf der Heimfahrt Werft Nobiskrug an. Stand der Umbauten auf Wettelbeck macht keineswegs den Eindruck, daß der Fertig- stellungstermin 14.8. [illegible] Verspätung tritt durch die schleppgehende Anlieferung el-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.8.		aller Amerturteile seitens der Deutschen Werke Kiel ein. In Cuxhaven darüber kurze Besprechung und Meldung bei Ing. F.d.M.Wor Er fordert sofort durch Fernschreiben grö liche Abhilfe. Noch in Cuxhaven erreicht m der Befehl des Flottillenchefs sofort nach Vegesack zu R 23 fahren, da bei Helgoland Grundberührung, Bootskörper und Propellere den erlitten hat. Boot ist durch gute und schnelle Arbeit der Bauwerft Rasmussen in 7 Tagen gedichtet. Da im Augenblick noch kei überholten Reservepropeller von den Deutsch Werken zur Verfügung stehen, überführe ich das Boot nach Kiel. Hier erfolgt Austausch beider Propeller. Während Beobachtung der Werftarbeiten R 23 fahre ich nach Nobiskru Rendsburg zu MT, um mit Werft Nobiskrug Te minfertigstellung zu besprechen und mich U Stand aller Umbauarbeiten zu informieren. tigstellung ist, soweit bis jetzt zu übers nicht vor Ende September möglich. Zurückgek nach D. Kiel Abhilfe gefordert. Am Abend 15.8. telefonisch durch Chef Befehl erhalt nach Emden zu fahren, mich um R 21 zu bem und eine evtl. Reparatur des Bootes zu er möglichen. In Emden erfolgt Notdichtung des Bootes. D dort keine Reparaturmöglichkeit vorhanden, überführe ich Boot in 2 tägiger Fahrt durch Binnenkanäle nach Vegesack. Hier Untersuch durch Bauwerft Abeking u. Rasmussen. Abschrift des Berichtes über den Befund des Räumbootes R 21. Auf Grund der vorläufigen Untersuchung, die beim schwimmenden Boot vorgenommen wurde, wurde folgendes festgestellt: Das Achterschiff, d.h. Sperrlast, Propelle raum und Gerätelast ist abgerissen. Der du die Detonation erfolgte Bruch ist vom Schot 17 lediglich in der Außenhaut weitergeführt ohne die inneren Verbände wesentlich in Mit leidenschaft zu ziehen. Eine Untersuchung d Motorenfundaments ergab keine Bruchstelle. Die Beseitigung des Schadens erstreckt sich somit auf Erneuerung des Achterschiffes, Außenhaut verschließend entsprechend den Br lichen Beschädigungen der Außenhaut bis in Höhe des Motorenraumes, des Deck entsprech Die Zeitdauer für die Reparatur wird etwa 4 5 Wochen sein. Lehmwerder, den 23. August 1940 Abeking & Rasmussen gez. Paulsen Der Fertigstellungstermin soll nach mündli cher Vereinbarung der 30.9. sein. Am 14.8. konnte über Minendetonation auf R

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.8.	3 Mond	nur der Bericht des Stbs.Obermaschinisten Schlenker (Leitender Maschinist auf R 21) gegeben werden. Es verdient hier noch einmal besonders hervorgehoben zu werden, daß nur seiner Entschlußkraft, seinem sicheren schnellen Handeln und seiner großen Übersicht in den M.- Bootsgasen [redacted], es zu verdanken ist, daß das Boot schwimmfähig blieb. Sein Handeln war vorbildlich. Zur Ergänzung des unter Vorkommnisse am 14.8. aufgeführten Berichtes über R 21 wurde heutes der den Leitenden Maschinisten von "R 21" Stbs.Ob.Masch.Strecker gegeben. Am 14.8.40 um 1210 Uhr detonierte in einer Entfernung von 10 - 15 m hinter dem Heck eine englische Messingkoppelmine. Die Mine hatte sich in dem T.S.G.- Drachen verfangen. Durch die Detonation wurde das Achterschiff bis zum Propellerraum abgerissen. Ein Stück des abgerissenen Achterschiffes (3 x 2 m) schlug an Stb.- Seite, in Höhe des Kartenhausen, durch das Oberdeck. Kleinere Sprengstücke beschädigten Boot und Aufbauten unwesentlich. Die beiden V.M.-Propeller blieben an den Seilen hängen. Die Maschinen wurden wegen der durch den aus dem Stb. Tagestank auslaufenden Brennstoff entstehenden Feuergefahr sofort abgestellt. Die [redacted] Die Hilfsmaschine wurde ebenfalls abgestellt. Das Boot sackte schnell achtern weg, sodaß das ein Niederdrücken der Maschinen in kürzester Zeit aus Mangel an Brennstoff nicht erfolgen konnte. Das wurde dem Flottillenchef gemeldet. Als die Mine, beim Aufnehmen des Gerätes, gesehen wurde, befahl die seemännische Nr. 1 dem Windenheizer, die Winde zu stoppen. Die Winde wurde gestoppt und die Trommel für die Drachenleine sofort gelöst damit die Leine auslaufen konnte. Auf Befehl des Kommandanten sollte die Fahrt des Bootes erhöht werden. Mit den Propellern wurde noch auf volle Steigung gegangen. In diesem Augenblick detonierte die Mine und richtete den angegebenen Schaden an. Durch das eindringende Wasser, lag das Boot mit dem Oberdeck bis zum Peilkompaß im Wasser. Da es den Anschein hatte, daß das Boot sinken würde, wurde der Befehl zum Verlassen des Bootes gegeben. Das Personal wurde von den anderen Booten der Flottille übernommen. Das Boot wurde in Schlepp genommen. Es sollte versucht werden es nach Borkum einzubringen. Während des Schleppmanövers wurde festgestellt, daß man das Boot halten konnte. Der Hilfsmotor wurde wieder in Betrieb genommen, das Maschinenschott abgestützt und der Maschinenraum konnte lens gehalten werden.

Vordruckfabrik (Kriegsfassung) (Finkgen) Din A 3 geteilt Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 24.8.		Das Boot machte den 15.8.40 um 0615 Uhr in Borkum fest. Da hier keine Notreparatur Möglichkeit vorhanden war, wurde das Boot am selben Tage um 1030 Uhr durch M 117 nach Emden zu der Werft Schulte und Bruns weitergeschleppt. Hier wurde es am 16.8.40 um 1300 Uhr eingedockt und notgedichtet. Die V.S.-Propeller wurden ausgebaut und zur Baufirma geschickt. Am 20.8.40 um 0930 Uhr wurde ausgedockt. Am 21.8.40 Schleppfahrt, Emdem - Oldenburg - Lehmwerder. Bei der Minendetonation wurden folgende Soldaten verletzt: 1. Assistenzarzt Dr. Dittmar 2. Masch.- Maat Warnecke 3. Masch.- Gefr. Olze 4. Mtr. Gefr. Gissel Lebensgefahr bestand für keinen. Die Soldaten wurden in Borkum in das Lazarett eingeliefert. Ich kehre heute nach Amsterdam zur Flottille zurück. Während meiner Abwesenheit vertritt mich der Oberfähnrich Ing. Pietzke. Die Dienstgeschäfte führe ich weiter. Grünbaum
25.8. 1100 Uhr 2100 Uhr	Amsterdam seeklar festgemacht	Marsch nach Den Helder. Keine besonderen Ereignisse. Grünbaum
26.8. 0530 Uhr 2030 Uhr	Den Helder seeklar festgemacht	Räumarbeiten im Sperrgebiet. R 23 stößt zur Flottille. Grünbaum
27.8. 0600 Uhr 2110 Uhr	Den Helder seeklar festgemacht	Räumarbeiten im Sperrgebiet. Keine besonderen Ereignisse. Grünbaum
28.8. 0600 Uhr 2130 Uhr	Den Helder seeklar festgemacht	R 51 Marsch nach Jineuden (Sonderaufgabe) Räumarbeiten im Sperrgebiet. R 23 stellt Wasser im Schmieröl des Motors fest. Nach dem Einlaufen wird festegestellt, daß die Packung am Kolben der Kühlwasserpumpe undicht sind. Ein Nachziehen war nicht möglich. Die Pumpe wurde 8 Tage vorher von einem MAN Monteur in der Kriegsmarinewerft Kiel neu verpackt. Mit eigenem Personal wurde nach 9stündiger Nachtarbeit die Störung beseitigt. Ein Ausfall des Bootes trat nicht ein. Ölwechsel wurde durchgeführt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.8.		Brennstoffübernahme von der Versorgungsstelle Den Helder. Es wurden 50 m³ Brennstoff übernommen, Dauer 2 1/2 Stunden. Grünbaum
29.8.	Den Helder	Wegen schlechten Wetters keine Räumarbeiten. Keine besonderen Ereignisse. Grünbaum
30.8.	Den Helder	Wegen schlechten Wetters keine Räumarbeiten. Keine besonderen Ereignisse. Grünbaum
31.8. 0530 Uhr 1915 "	Den Helder seeklar festgemacht	Räumarbeiten im Sperrgebiet. R 51 stößt zur Flottille. Grünbaum

Gesehen: Flottillenchef

Kaptlt.

Anlage zu Gruppe Nord
Abt. Ia Gkdos. 1612/4

Taktische Gliederung der 1. Räumbootsflottille

vom 31. August 1940.

			Anruf:	Signal:
1. Räumbootsflottille				
Chef: Kaptlt. F o r s t m a n n			x p	r l
Räumbootsbegleitschiff " Nettelbeck "				
Kommandant: Kaptlt. B r o d d a			n t	965
Takt.Nr.:	Boot:	Kommandant:	takt.Zeichen:	
1	R 52	Ob.Strm. Ricken	r a e	752
2	R 18	St.Ob.Strm.Habenicht	r a t	718
3	R 19	Lt.z.S. Stricker	r a u	719
4	R 24	St.Ob.Strm.Deters	r a z	724
5	R 20	Lt.z.S. Jaeger	r a v	720
6	R 22	Ob.Strm. Wels	r a x	722
7	R 51	St.Ob.Strm.Godenau	r c d	751
8	R 23	Ob.Strm. Wagner	r a y	723

Forstmann

Kdos. 14874/1

Anlage 2 zu 1/Skl 18308/41 Gkdos.

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. GKdos 1761 AIII.

den 26. November 1940

Geheim! Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando Nord

Gkds.

Marinegruppenkommando Nord
28. NOV.
B.-Nr. 1612 Anl. 1

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16. bis 31.8.1940 einschl. Kriegstagebuch, Abschnitt Maschine vorgelegt.

F.d.M.-Nord bemerkt dazu:

„ Eine Ausfertigung Kriegstagebuch Maschine ist an Seebefehlshaber West gegangen.

F.d.M.-West ist gebeten worden, für seinen Bereich anzuordnen, daß die Flottillen bei Wechsel der Unterstellung die Kriegstagebücher abschließen, damit das hin- und herschikken der Kriegstagebücher unterbleibt.

[Zu den Arbeiten der 1. Räumbootsflottille auf Weg I ist nichts zu bemerken. Der ehem. F.d.M.-Nord hat in seinem Kriegstagebuch bereits dazu Stellung genommen."]

Seitens B.S.N. ist Stellungnahme des Verbands-Ing. im K.T.B. - Abschnitt Maschine- eingetragen. Sonst nichts Zusätzliches zu bemerken.

Die Flottille war mit dem 22. 8. in den Bereich Gruppe West eingetreten.

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

908

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 6. Dezember 1940.
B.Nr. Gkdos. 1612/40 A.I.I.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

B e r l i n

-3-

vorgelegt.

Nichts Zusätzliches zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes.

1.) A (A [illegible] 20/12
Eing. bei M.Wa. 23. JAN. 1941
2.) MWa Stb

2) Luftwaffenführungsstab

4) Nikon 1. Skl. an Kr.

1. Skl. i. A. Lau
Kr. 19/12.

Führungsstab für Luftwaffe
Eing. 14. FEB. 1941
3

1.Skl 18308/40 g.Kdos. + 3 Anl.

PG 73167 NID

Kr 6676.

Kriegs flottille

1.9. - 16.9.1940

mit Abschrift Kriegstagebuch

7 Wegekarten

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS R[illegible] NUMBER IS
P.G. 93164
NO MARK OF [illegible] SHOULD BE MADE
[illegible] ON THE WC
[illegible]
Q.C. [illegible]

PG/73167

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

"NETTELBECK" AND R18-R24, R51, R52, WAR DIARY.

DATE: 1 SEPT. - 15 SEPT. 1940

Ob 6676

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

Zu Gruppe West O. Befehl. D. Fl. 2374/40

1 Anlage zu Flotte G. Befl. 2145/40

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten "R 18 - 24", "R 51", "R 52" und dem Begleitschiff "N e t t e l b e c k".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/73167. /NID

NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ... ON THE WORD HOLD OR ON ... A SHEET OF PAPER OVERLYING THE REGISTERED NUMBER

angefangen am: 1.9.1940.

beendet am: 16.9.1940.

Fasl. zur Kriegstag.-Liste
d. Flott. 1M/40

Anlage 2 zu 1/Flt. 1127/40 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.40 0830	W z N 3-4, Seegang 2-3 mittlere Sicht	Laufe nach Übernahme von Ausrüstungsteilen und Geräten, die gerade aus der Heimat eingetroffen waren, aus Den Helder aus. Weg Rot nach Vlissingen. Jn einem Tage kann ich es bis Calais nicht schaffen, da ich nur bei Tage fahren will.
1800	W 2, Seegang 1, gute Sicht	Vlissingen eingelaufen. Übernehme am Tanker Brennstoff. Außerdem werden Boote mit Proviant ausgerüstet. Schleuse durch. Es gehen 8 Boote gleichzeitig in die Schleuse. Durchschleusen dauert etwa 3/4 Stunden.
2100		Jm Jnnenhafen festgemacht.
2.9.40 0640	Kanalküste	Jn der Schleuse festgemacht.
0730 1500	WNW 2, Seegang 1, Sonnenschein, gute Sicht	Abgelegt. Über Weg Rosa nach Calais marschiert. Calais festgemacht. Bahnhofspier. Fahre anschließend zum IX.F.d.M.West, um mich dort zu melden. Vergleiche meine Minenkarten und erhalte Einlaufkurse für Häfen. Bekam Anweisung, dafür zu sorgen, daß die Besatzungen an Land Quartier erhalten, damit sie nachts ausgeschifft werden können. Ferner Befehl für 3.9.40: 1.) Ablaufen eines Weges mit S.D.G., größtmöglichste Tiefeneinstellung, von Ruytingen Feuerschiff auf Weg Lila über Punkt 3 und Punkt 2 und zurück bis Ruytingen Feuerschiff ohne Gerät. 2.) Einzelne Minen sind zu räumen. Sperren sind zu bezeichnen und zu umgehen. 3.) Bei Auftreffen auf Minen keine KR-Meldung. Meldung nach Einlaufen telefonisch. 4.) Funkschaltung: B Q. 5.) Statt Ruytingen-Feuerschiff liegt eine Fischereiboje mit Nordtoppzeichen. Lage dieser Boje und Bojen West-Hinder WH 1 und Dyk-Heultonne navigatorisch nachprüfen.
3.9.40 0630 0830 1230 1500	N z W 2, Seegang 0-1, Sonnenschein, dunstig Stille, Seegang 0-1	Calais abgelegt. Gerät ausgebracht. 20 m Tiefenstander. kehrt gemacht. Gerät aufgenommen. Tiefensteuerung unter Sp.N.W.: Hinfahrt 12 m, Rückfahrt 11 m.
1800		Calais festgemacht. II.F.d.M.West erhält telefonische Meldung. Bojen liegen richtig.(Siehe Skizze I).
4.9.40		Habe Befehl: Mit Gerät von Punkt 13 Weg Rosa, Kurs Nord, 3 sm, von dort 65° 10 sm, von dort 75° 6,2 sm, dann im weißen Sektor Gravelines nach Weg Rosa, dort Gerät aufnehmen. Festgestellte Sperre melden. 1030 Uhr auslaufen.

1030 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1030	Windstille, Seegang 0,	Calais ausgelaufen.
1100	Sonnenschein, stark dunstig	Gerät ausgebracht.
1230		passiere die bekannte französische Sperre. Es werden dabei 12 Minen geräumt. Tiefensteuerung unter Sp.N.W. - 7 m.
1330		Nehme das Gerät auf und stelle es auf 10 m Tiefenstander um, drehe dann in den weißen Sektor Gravelines und fahre bis Weg Rosa mit Gerät. Tiefensteuerung unter Sp.N.W. - 3,5 m.(Skizze II)
1515		Gerät aufgenommen.
1700		Calais festgemacht.
		Melde mich bei II.F.d.M.West.Befehl für Morgen: 1.) Stichfahrt von Weg Rosa, 2 sm östlich Heultonne Calais über Dyk-Feuerschiff nach Dünkirchen A W. 2.) Stichfahrt Weg Lila von Punkt 2 nach 1.-Habe für die Besatzungen Quartier bekommen. Unteroffiziere und Mannschaften werden in Massenquartieren untergebracht, während der Nacht von 2030 - 0630 Uhr.
5.9.40 0800	S w 3, Seegang 1-2,	Calais ausgelaufen.
0845- 0935	Sonnenschein, mittlere Sicht	Aufgabe I. Tiefensteuerung unter Sp.N.W. - 14 m. (Skizze III). Anschließend Marsch nach Punkt Lila 2.
1345		Dort Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung - 10 m unter m.Sp.N.W.
1400		Punkt 2 Lila passiert.
1418		Minenalarm 1,4 sm östlich Punkt 2 Lila. Die beiden Stb.Flügelboote räumen je eine Mine MARK XIII. Minen liegen erst kurze Zeit im Wasser (14 Tage). Jch muß annehmen, das nördliche Ende einer Sperre gefaßt zu haben. Nach Norden auszuweichen, hat keinen Zweck, da Weg über tiefes Wasser führen soll und ich dafür sehr viel nach Norden ausholen müßte. Die Transporte müssen aber möglichst unter der Küste laufen. Die beste Wegeführung wäre von Punkt 2 Lila nach Punkt 1 Rosa.
1518		Minenalarm 1,9 sm südöstlich Punkt 2 Lila. Es räumt das BB.Flügelboot eine Mine. Jch nehme deshalb an, daß es nur eine kurze Sperre ist und ich das Südende schon festgestellt habe. Laufe durch bis Punkt 1 Rosa. Dort Kehrt gemacht und zurück nach Punkt 2 Lila.
1630	N W 1, dunstig, Seegang 1	Es werden abermals bei der Sperre 3 Minen geräumt. Sperrichtung: 345°, mittlerer Minenabstand: 150-200 m. Annehme, daß Sperre von Thorten Bank in Richtung Wandelaar Feuerschiff auf tiefem Wasser liegt. Führe jetzt Umgehung durch von Punkt 2 Lila, Kurs 155°. Laufe 4,5 sm und fange an, auf Grundkurs zu schwenken. Zuerst 4 dez. Auf Kurs 115° werden nach 1,2 sm drei Minen geräumt. Da die Minen dicht bei Weg Rosa liegen, laufe ich Weg Rosa von Punkt 2 nach Punkt 1 ab. Tiefensteuerung -5,5 m unter m.Sp.N.W. Keine Minen. Punkt 1

nach

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nach Bb. kehrt gemacht und Flottille 1 sm westlich des Weges zurückgeführt. Es werden 2 Minen geräumt. Minenlage: Punkt 2 Richtung 340° 1,5 sm ab.
2030		Gerät aufgenommen. Es wurden im ganzen 11 Minen geräumt. (Skizze IV).
		Marsch nach Ostende.
2115		Ostende festgemacht. II.F.d.M.West erhält ausführliche telefonische Meldung. Vorschlage Weg für große Schiffe auf tiefem Wasser Punkt 3 Lila nach Punkt 2 Rosa. Erhale Befehl, diesen Weg abzulaufen.
6.9.40	Ostende	Habe für die Boote Proviant bestellt, der vor dem Auslaufen übernommen werden muß.
0815-0930	N 0 1-2, Seegang 0-1, dunstig	Ostende abgelegt. Westlich Punkt 2 Rosa räumen die Stb.Flugboote je 1 Mine. Es ist dieselbe Sperre, die ich schon gestern festgestellt habe. Laufe weiter, um festzustellen, ob der Weg sonst frei ist. Den Rückweg lege ich 3/4 sm weiter nördlich. Weg führt südlich Tonne Kwinte-Bank vorbei. Tiefensteuerung des Gerätes -9 bezw. 11m unter Sp.N.W. (Skizze V).
1430		Gerät aufgenommen. Habe 1300 folgenden F.T. von II.F.d.M.West erhalten: "Nach Erledigung befohlener Aufgaben, Stichfahrt Weg Rosa von Punkt 2 nach Punkt 1 in 1 sm Breite nach Westen freiräumen. Abends Zeebrügge. Feststellen, ob Minen Zeiteinrichtung haben".
		Um 1600 Uhr erhalte ich F.T. von II.F.d.M.W.: "Außer Z.E.-Feststellung, versuchen, Anker zu bergen".
		R 20 wird nach Ostende entlassen zur Reparatur des Auspuffrohres. Muß geschweißt werden. Ist abends wieder klar.
1530	NNO 3-4, Seegang 1-2	Gerät umgestellt. Tiefenstander 10 m. Es wird Weg Rosa von Punkt 1 nach Punkt 2 nach Westen freigeräumt. Es werden im Durchstoßverfahren 13 Minen geräumt.
1950		Muß Gerät aufnehmen und Arbeiten wegen einbrechender Dunkelheit abbrechen.
2045		Zeebrügge festgemacht.
		Mache Meldung an II.F.d.M.West:
		Weg freigesucht von Punkt 2 Rosa
		51°22,6' N - 2°59,4' O nach
		51°22,8' N - 2°58,2' O
		nach Punkt 1 Rosa
		51°27,9' N - 3° 3,8' O nach
		51°28,1' N - 3° 3,1' O.
		Lage der westlichsten geräumten Mine:
		51°23,2' N - 2°57,6' O
		51°24,2' N - 2°59,3' O.
		Lage der östlichsten geräumten Mine:
		51°23,7' N - 3° 0,1' O
		51°22,6' N - 2°58,4' O.
		Erhale Befehl, Morgen Aufgabe zu beenden.
		1730

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1730		R 19 mit Minengefäß im Schlepp entlassen nach Zeebrügge. Soll Gefäß dort auf Strand ziehen. Sperrwaffenoffizier, Lt.(W) Reinke entschärft die Mine. Waffenoffizier stellte folgendes fest: Es war eine MARK XVI mit Z.E. ohne Räumschutz. Unter dem Gefäß 1/2 cm starke Kettenglieder. Die Uhrwerke der beiden Z.E. waren gleichmäßig auf 6 Tg. 19 Std. eingestellt, Doppelhebel lagen in Endstellung, Uhrwerke waren also abgelaufen. Da die Versenkzünder nicht gearbeitet haben, ist anzunehmen, daß die Z.E. abgeschaltet war. Minen sind scharf gewesen, da beim Räumen mehrere detonierten. Uhrwerke waren so angelegt, daß Einstellung nur vorgenommen werden kann, wenn der obere Deckel des Gefäßes und die Schutzhülse des Uhrwerkes abgeschraubt sind. Am unteren Deckel war entgegen bisherigen Feststellungen Salzstücklager.
		Zeebrügge ausgelaufen.
7.9.40 0800	W z S 1-2, Seegang 0-1, sehr dunstig	Gerät ausgebracht. Es wird noch 1 Mine geräumt.
0915		Aufgabe beendet. Weg Rosa ist sm nach Westen
1220		freigesucht.
		Ich versuche noch einen Minenanker zu bergen und fahre rottenweise Ankersuchgerät mit Suchleinen und Grundgewichten. Habe aber keinen Erfolg. Anker sind wahrscheinlich versandet. Außerdem ist es besonders schwierig wegen des Stromes. Es ist das Beste, mit Bezeichnungsgerät zu fahren und dann die Mine mit Anker von einem größeren Fahrzeug bergen zu lassen. Vorher auf flaches Wasser schleppen, damit Gefäß entschärft werden kann. Die R-Bootswinden sind für derartige Arbeiten zu schwach.
		Sucharbeiten eingestellt.
		Zeebrügge festgemacht.
		R 18 nach Ostende entlassen. Muß Regler reparieren, Firma in Nieuport stellt Ersatzteile im Laufe der Nacht her. Ostende liegt näher bei Nieuport, außerdem soll Flottille zur Erledigung neuer Aufgaben nach Dünkirchen gehen.
		R 18 nimmt in der Nacht an der Abwehr des englischen Bombenangriffes teil. Mehrere Bomben fallen in der Nähe des Bootes ins Wasser. S-Boote werden z.T. beschädigt. R 18 bleibt unverändert.
		Erhalte Befehl II.F.d.M.West, Weg Rosa auf 2 sm Breite nach Westen freizusuchen. Schade, daß Befehl nicht schon heute mittag eintraf, dann wäre ich voraussichtlich heute abend noch fertig geworden. So muß ich morgen neue Bojen werfen und Wetterlage ist auch zweifelhaft.
		Fliegeralarm. Es werden Leuchtbomben geworfen.
8.9.40 0700 0830	W 4-5, Seegang 3, abflauend, gegen Mittag sehr	Zeebrügge abgelegt. Gerät ausgebracht. Weg verbreitert. Durchstoßverfahren

Kriegsmarine Wilhelmshaven 3000 6.40 1851/43 Druck und V

Weitere Hefte (Kriegstagebuch Anlagen) Din A 3 gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 8.9.	sehr schlechte Sicht, Regenschauer	verfahren.
1015		Es werden 19 Minen geräumt.
		R 22 entlassen nach Ostende zur Reparatur Öldruckpumpe des Stb.-Voith-Schneider-Propellers.
1530		R 18 zur Stelle. Reparatur durchgeführt.
1630		Aufgabe durchgeführt. Weg ist verbreitert auf 2 sm nach Westen.
		Sperre hat am Südende noch einen besonderen Riegel, so daß an dieser Stelle die Sperre zweireihig ist, mit sehr dichtem Minenabstand. Wahrscheinlich der Rest der Minenladung des U-Bootes. Liegen auf 10 m Wassertiefe u.m.Sp.N. Wasser. Sollten wahrscheinlich weiter südlich oder östlicher liegen, was auch der Fall gewesen wäre, wenn das Wrack Wandelaar-Feuerschiff auf der richtigen Position liegen würde, wo das Feuerschiff früher gelegen hat. Engländer wußte das wahrscheinlich nicht, hat es aber als Richtungspunkt benutzt.
		Im ganzen wurde freigesucht (Skizze VD):
		51°27,8' N - 3° 4,3' O
		51°22,1' N - 2°59,5' O
		51°21,5' N - 2°52,8' O
		51°23,2' N - 2°56,2' O
		51°28,8' N - 3° 0,9' O.
1900		Befehlsgemäß Dünkirchen festgemacht.
		Die englische, erst vor kurzem geworfene Sperre wurde von der Abwehr schnell festgestellt, so daß sie keinen Schaden anrichten konnte.
1905		Melde nach dem Einlaufen sofort Ergebnis telefonisch an II.F.d.M.West. Nachtaufgabe, die in Aussicht gestellt war, kann heute noch nicht durchgeführt werden, da die befohlenen Kurse II.F.d.M. noch nicht bekannt.
		Fuchs
9.9.40 1200	Dünkirchen	II.F.d.M.West an Bord. Ich werde über Nachtaufgabe unterrichtet, kann aber dann wegen Wetterlage abends 1900 nicht auslaufen. (N 4 auffrischend).
		Tagsüber Proviantausrüstung, Brennstoffergänzung, die aus Eisenbahnwaggons sehr lange dauert. Maschinenüberholung.
		Fuchs
10.-11.9.	Dünkirchen	Keine besonderen Ereignisse. Wegen Wetterlage kann Nachtaufgabe nicht durchgeführt werden.
		Fuchs
12.9.40	"	Bin mittags zum F.d.M. und F.d.T. befohlen. Unterrichtung über Nachtaufgabe, die geändert ist. Besprechung mit Chef 2.S.Fl. und F.d.T. in Vimereux. Da es nachmittags wieder stark auffrischt (1900 Uhr W 5), muß Aufgabe abermals verschoben werden.
		Fuchs.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.9.40	Dünkirchen	Flottille liegt in Seenotbereitschaft, wird aber wegen Wetterlage 1700 Uhr aufgehoben. Nachts erster großer englischer Bombenangriff auf Dünkirchen. Es ist heller Mondschein und fast wolkenlos. Die Flugzeuge fliegen so hoch, daß sich die Boote an der Abwehr nicht beteiligen können. Nachdem ich schon vorher die Besatzungen, außer den M.G.-Bedienungen, bei Fliegeralarm von Bord habe gehen lassen, schicke ich jetzt alle Leute in die Luftschutzräume. Quartiere an Land sind in Dünkirchen nicht zu bekommen. Ich habe Verbindung mit der Hafenabteilung aufgenommen, die die in unmittelbarer Nähe der Liegeplätze liegenden Kasematten für demnächst eintreffende Soldaten belegt hat. Da diese noch nicht hier sind, erhalte ich zwei große Kasematten, die mit Strohsäcken ausgelegt sind, in denen ich alle Leute sehr gut unterbringen kann. Es ist eine für hiesige Verhältnisse sehr gute Lösung. Die Kasematten sind so stark, daß solche Bomben, wie sie bisher hier abgeworfen wurden, die Mauern nicht durchschlagen. Bisher habe ich die M.G.C/30 immer besetzen lassen, um mich an der Abwehr zu beteiligen und direktes Anfliegen der Boote zu verhindern. Da die Bomben aber aus solcher Höhe geworfen werden, an die die Geschosse der 2 cm nicht hinreichen, hat es keinen Zweck, die Bedienungen unnötig zu gefährden. Es werden in der Nacht ca. 40 Bomben geworfen. Flottille hat keine Verluste oder Beschädigungen. Die Boote liegen zu je 2 Booten hintereinander am Kai.
		Fuchs
14.9.40 1200		R 24 ausgelaufen nach Rotterdam. Hat Befehl, über Nacht Vlissingen anzulaufen. Hat V.S.Propeller zu reparieren, was hier nicht gemacht werden kann. Durchführung bei Fa. Keller Rotterdam. K.B.-Meldung wird abgegeben.
		Flottille liegt in Seenotbereitschaft im Hafen, die aber wegen schlechter Wetterlage am frühen Nachmittag aufgehoben wird.
1730		Telefonischer Anruf von II.F.d.M.West, Flottille sofort auslaufen, Seenotdienst zwischen Calais und Dünkirchen.
1745	N W 5, Seegang 4	Ausgelaufen. 2 Boote Position Ruytingen Fsch., 2 Boote nördlich Tonne A W und 2 Boote Dyk-Fsch.
1830		R 19 ausgelaufen nach Weg Rosa westlich Dünkirchen. R 52 stellt fest, daß die Fischereiboje, die auf der Position des Ruytingen-Fsch. liegen sollte, verschwunden ist. Sie ist wahrscheinlich im Seegang leck geschlagen. R 52 legt neue Fischereiboje mit Ost-Toppzeichen. II.F.d.M.West erhält Meldung nach dem Einlaufen. R 22 fischt gefallenen Fliegeroberfeldwebel auf. Keine Erkennungsmarke. Papiere aufgeweicht und unleserlich. Truppenteil nicht festzustellen. Muß schon vor einigen Tagen abge-

stürzt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		stürzt sein. Wird nach dem Einlaufen am nächsten Morgen durch Hafenkommandant Dünkirchen abgeholt.
2140		Boote Dünkirchen festgemacht.
ab 2200		Bombenangriffe auf Dünkirchen. Flottille hat keine Verluste oder Beschädigungen. Besatzungen halten sich in den Kasematten auf.
		Fmke
15.9.40	Dünkirchen	Flottille liegt in Seenotbereitschaft im Hafen. Wegen Wetterlage soll Position in See nicht eingenommen werden.
1500		R 24 Rotterdam eingelaufen.
1800		Erhalte Anruf von II.F.d.M.West, notgelandete DO 18 Qu. 7996 m.u. zu bergen. Stelle wird von Jägern und vier anderen DO 18 umkreist.
1820	N W 5, Seegang 4-5	R 51 und R 23 ausgelaufen.
1925		Eintreffen an der Unfallstelle. R 48 von 4.R.Fl. hat bereits das Flugboot im Schlepp. Auf Anfrage wird Unterstützung nicht benötigt. Besatzung ist geborgen. R 51 und R 23 bleiben noch in der Nähe, um evtl. Hilfe leisten zu können. Flugzeug droht im Seegang unterzuschneiden.
1945		Boote werden durch Batterie Dover (anscheinend 15-20 cm Geschosse) beschossen. Aufschläge fallen in unmittelbarer Nähe von R48. R 48 schlippt das Flugzeug, das absackt und auf den Tragflächen anscheinend weitertreibt. R 51 und R 23 laufen nach Dünkirchen zurück.
2115		Dünkirchen festgemacht.
ab 2200		Bombenangriff auf Dünkirchen. Bomben werden wieder aus 3-4000 m Höhe geworfen, noch nicht einmal die schwere Flak schießt. Durch den hellen Mondschein können die Scheinwerfer die Flugzeuge nicht fassen. Flottille hat keine Beschädigungen oder Verluste. Ein Blindgänger bleibt 100 m von den Booten auf der Pier liegen.
		Fmke
1.-15.9.		Nettelbeck Einbau der neuen Maschinen in Rendsburg, Werft Nobiskrug.
		Fmke

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Ju k 6676
		2374/40
		Kriegstagebuch
		der
		1. Räumbootsflottille
		-Abschnitt Maschine-
		mit den Booten R 18,19,20, 21,22,23,24,51,52 und
		und das Räumbootsbegleitschiff Nettelbeck
		Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann
		Flottilleningeneur: Kaptlt. (Ing) Grundmann
		begonnen: 1. September 1940
		beendet: 15. September 1940

Anlage 11 zum Kdo. 1227/40 Gkdos. g.Kdos. 107/41

Zu beziehen vom Vertriebsamt des Reichsamts: [illegible] B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.40 0800 2135	Den Helder seeklar festgemacht	Marsch nach Vlissingen. Von der Versorgungsstelle Vlissingen wurden 31,oo m³ Brennstoff, j=o.84 und 76o kg Schmieröl übernommen. Dauer 1 Std. Die Übernahme vom Tanker "Toiler" wurde gut und schnell durchgeführt, da der Tanker passende Anschlüßem hatte. Die in letzter Zeit häufig auftretenden Störungen sind wahrscheinlich auf die hohen Betriebsstunden zurückzuführen. Im folgendem werden die Betriebsstunden nach der letzten Grundüberholung im Nov. - Dez. 1939 bis 31. Aug. 1940 aufgeführt.

	Bb.- Motor	Stb.- Motor
R 18	1155	1156
R 19	1069	1114
R 20	1152	1152
R 21	——— siehe Bem.	———
R 22	1161	1130
R 23	1030	1050
R 24	1099	1117
R 51	358	357
R 52	188	188

R 21 konnte heute nicht angegeben werden, da es wegen Minentreffer zur Instandsetzung in Vegesack liegt. Gleichzeitig mit der Bootsinstandsetzung wird mit Stb.- Motor Zylinderblockwechsel durchgeführt. Mit beiden Motoren soll Überholung stattfinden.

Die Boote R 19 und 24 machten im August 1940 im Rahmen einer notwendig gewordenen Reparatur eine Maschinenüberholung in der K.M.W., Kiel, R 19 Instandsetzung der Bb.- Maschine R 24 Instandsetzung der Grundlager der Stb.- Maschine. Während dieser Zeit wurden die anderen Maschinenanlagen zum Teil mit überholt. Diese Maschinenüberholungszeit kann nicht als Grundüberholung betrachtet werden, da der Termin für eine Grundüberholung nicht ausreichend war und nur die notwendigsten Arbeiten gemacht werden konnten. Die Betriebsstunden nach dieser Überholung betragen:

	Bb.- Motor	Stb.Motor
R 19	161	161
R 24	206	179

Gründelen

2.9.40 0625 1425	Vlissingen seeklar festgemacht	Marsch nach Calais. Keine besonderen Ereignisse. Gründelen
3.9.40 0600	Calais seeklar	Stichfahrt. R 19 hat die Bb.- Maschine unklar.
noch 3.9.40		Die Untersuchung ergab einen Kolbenfresser Zyl.3 Nach dem Einlaufen wird sofort mit eigenem Bordpersonal die Störung beseitigt. Die genaue Untersuchung zeigte, daß der Kolbenbolzen in der Kolbenbolzenbuchse gefressen ghatte und nicht mehr zu bewegen war. Dadurch war auch ein Bewegen des Kolbens nicht mehr möglich. An 4 Stellen des Kolbens zeigten sich Freßspuren. Es wurden in die Laufbuchse und der Kolben mit Treibstange gegen Ersatzteile ausgewechselt. Nach einer durchgehenden Arbeitszeit von 16 Stunden konnte mit dem Probelauf begonnen werden. Nach dem Probelauf wurden keine Ausstellungen gefunden. Die Störungsmeldung lfd. Nr. 12 Gr.A B.Nr.G1461 wurde eingeschickt. Wegen Erkrankungsgefahr darf übernommenes Wasser nur noch im abgekochten Zustand verwendet werden. Gründelen
4.9.40 1000 1710	Calais seeklar festgemacht	Marsch nach dem Sperrgebiet. Räumarbeiten. R 19 läßt die Bb.- Maschine mit langsamen Umdrehungen einlaufen. Nach dem Festmachen wurde Brennstoff und Schmieröl von der Versorgungsstelle Calais übernommen. Die übernommene Menge betrug 28,5 cbm Brennstoff Spe.Gew. = 0,848, und 1873 kg Schmieröl. Dauer 6 Stunden. Die Brennstoffübernahme bereitete Schwierigkeiten, da keine passende Schläuche und Anschlüße vorhanden waren. Die Versorgungsstelle will versuchen, diese Mängel zu beseitigen. Die Besatzungen der Boote mußten bis auf die Wache, wegen Fliegerangriffe, an Land schlafen. Gründelen
5.9.40 0800 2130	Calais seeklar. festgemacht	Stichfahrt. Anschließend Marsch nach Ostende. Keine besonderen Ereignisse. Gründelen
6.9.40 0800 2050	Ostende seeklar festgemacht	Sichfahrt. Anschließend Marsch nach Zeebrügge. Keine besonderen Ereignisse. Gründelen
7.9.40 0800 1600	Zeebrügge seeklar festgemacht	Stichfahrt. Anschließend einlaufen Zeebrügge. R 18 1030 Uhr Bb.- Maschine unklar. Der Regler fing an stark zu schlagen und arbeitete ungegelmäßig. Als Ursache der Störung wurde festgestellt daß dich eine Mutter gelöst hatte. Diese fiel zwischen beide Zahnsegmente. Bei der Betätigung der Segmente brachen mehrere Zähne aus. Zur Instandsetzung wurde R 18 nach Ostende beordert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 7.9.40		Unter Hilfeleistung der Bauaufsicht in Ostende konnten neue Zahnsegmente in Nieuport angefertigt werden. Die schadhaften Zahnsegmente wurden ausgewechselt. Die Störungsmeldung lfd.Nr.8, Gr.A, B.Nr. G 1464 wurden eingereicht.
8.9.40 0700	Zeebrügge seeklar	Räumarbeiten im Sperrgebiet. R 22 1000 Uhr Schmierölpumpe Bb.- Propeller unklar. Boot wird zur Instandsetzung nach Ostende beordert. Als Ursache wurde festgestellt, daß eine zu große Lose zwischen den Buchsen und den Wellen vorhanden war. (Ausgearbeitet) Dadurch trat ein Ölverlust ein. Die Schmierölpumpe wurde ausgewechselt, die alte, in Dünkirchen, über Bauaufsicht in Reparatur gegeben. Die Störungsmeldung lfd.Nr.3,Gr.A,B.Nr. G 1510 vom 8.9.40 wurde eingeschickt.
1530		R 18 und 22 ergänzen von der Versorgungsstelle Ostende Brennstoff und Schmieröl. Es wurden 11,5 cbm Brennstoff und 600 kg Schmieröl übernommen. Die Dauer der Übernahme betrug eine Stunde. R 18 stößt zur Flottille. Flottille Marsch nach Dünkirchen.
1900 2200	festgemacht R 22 in Dünkirchen festgemacht.	
9.9.40.		Wichtige Überholungsarbeiten werden durchgeführt. Von der Versorgungsstelle Dünkirchen wurde Brennstoff und Schmieröl übernommen. Der Der Brennstoff wurde von Eisenbahnwegen übernommen. Die Übernahme dauerte 1o Std., da mit dem Gefülle vom Wagen zum Boot übernommen werden mußte. Es wurden 39 m³ Brennstoff Spec.Gew.=o,85, und1ooo kg Schmieröl übernommen. ~~Wegen schlechter Wetterlage keine Auslaufen~~
10.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen. Keine besonderen Ereignisse.
11.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen. Heute wurden die Störungsmeldungen des Bootes R 24 lfd.Nr.5, Gr.A,B.Nr.G 1463 und die Störungsmeldung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.9.40		lfd.Nr. 6, Gr. A, B.Nr. 1463 gehört zum 19.8.40 eingeschickt.
12.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechten Wetters kein Auslaufen. R 24 stellt ein Neigen des Ölstandes im Stb.-Propeller fest. Trotz mehrerer Unteruchungen konnte die genaue Ursache nicht festgestellt werden. Es wird angenommen, daß der Radkörper beschädigt ist. Um die Ursache festzustellen, ist ein Docken unbedingt erforderlich. Mit Hilfe der Bauerft wird es möglich, daß R 24 am nächsten Tage docken kann.
13.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechten Wetters kein Auslaufen. R 24 dockt in Dünkirchen. Das Docken wird unter schwierigen Umständen mit Hilfe der Technischen Nothilfe durchgeführt. Die Schwierigkeiten bestanden zum Teil darin, daß keine passenden Geräte und Werkzeuge vorhanden waren und erst angefertigt werden mußten, daß eine Verzögerung des Dockens hervorrief. Die Annahme, daß der Radkörper beschädigt sei, bestätigte sich. Die genaue Untersuchung zeigte, der Radkörper gerissen war. Da in Dünkirchen keine Gelegenheit besteht, die Reparatur durchzuführen, wird die Firma Keller, Rotterdam, in Erwägung gezogen, da die Firma bereits andere Propellerreparaturen durchgeführt hat.
14.9.40 18 00 21 30	Dünkirchen seeklar festgemacht	Flottille läuft zum Seenotdienst aus. R 24 dockt aus und wird zur Instandsetzung nach Rotterdam befohlen.
12 30	R 24 seeklar	Marsch nach Rotterdam.
		Ich fahre mit einem P.K.W. nach Antwerpen, um dort mit Baurat Ziegler Besprechungen wegen Reparatur R 24 zu führen. Am 15. Weiterfahrt nach Rotterdam zur Firma Keller. Ingeneur Bau~~rat~~ und Monteur Wittmann sind von der Firma Voith - Schneider anwesend. Reparatur wird sofort in Angriff genommen. Großes Entgegenkommen seitens der Maschinenfabrik Keller, die trotz Schwierigkeiten auch nachts arbeiten läßt. Ich bestelle für alle Propellertypen der Boote Austauschpropeller von den D.W.,Kiel. Es soll versucht werden Propeller R 24 zu schweißen. Bei Unmöglichkeit - wegen Gefahr von Auftreten Dauerbrüche - muß auf die anrollenden Propeller

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.9.40		aus Kiel gewartet werden. K.B.- Meldung ist abgegeben. Bei Durchführung Reparatur ohne Störungen und mit Schweißung ist der 22.9. als Fertigstellungstermin festgesetzt. Störungsmeldung wird nachgereicht.
15.9.40 1820 2130	Dünkirchen festgemacht	R 23 u. 51 auslaufen zum Seenotdienst. Die Besatzungen müssen wegen der nächtlichen Fliegerangriffe in Bunkern an Land schlafen.

Gesehen: Flottillenchef:

Kaptlt.

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

Zu Ka 6676

Anlage zu Kiste C Nr. 2145/40
zu Gruppe Ch 2 C. Nr. 2374/40

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

-Abschnitt Maschine-

mit den Booten R 18,19,20, 21,22,23,24,51,52 und

und dem Räumbootsbegleitschiff Wettelbeck

Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann

Flottilleningenieur: Kaptlt. (Ing) Grundmann

begonnen: 1. September 1940
beendet: 15. September 1940

Anlage 12 zu 9/Kdt. 1827/40 Gkdos. g. Kdos. 107/41

Zu beziehen durch Buchdrucker der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Kaiserl. Druckerei: Die Offizierbuch: in Kiel. Die Kartenbuch: in Glückstadt

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.40 0800 2135	Den Helder seeklar festgemacht	Marsch nach Vlissingen. Von der Versorgungsstelle Vlissingen wurden 31,oo m³ Brennstoff, j=o.84 und 76o kg Schmieröl übernommen. Dauer 1 Std. Die Übernahme vom Tanker "Teiler" wurde gut und schnell durchgeführt, da der Tanker passende Anschlüßes hatte. Die in letzter Zeit häufig auftretenden Störungen sind wahrscheinlich auf die hohen Betriebsstunden zurückzuführen. Im folgenden werden die Betriebsstunden nach der letzten Grundüberholung im Nov. - Dez. 1939 bis 31. Aug. 1940 aufgeführt.

	Bb.- Motor	Stb.- Motor
R 18	1155	1156
R 19	1069	1114
R 20	1152	1152
R 21	—— siehe Bem.	——
R 22	1161	1130
R 23	1030	1050
R 24	1099	1117
R 51	358	357
R 52	188	188

R 21 konnte heute nicht angegeben werden, da es wegen Minentreffer zur Instandsetzung in Vegesack liegt. Gleichzeitig mit der Bootsinstandsetzung wird mit Stb.- Motor Zylinderblockwechsel durchgeführt. Mit beiden Motoren soll Überholung stattfinden.

Die Boote R 19 und 24 machten im August 1940 im Rahmen einer notwendig gewordenen Reparatur eine Maschinenüberholung in der K.M.W., Kiel, R 19 Instandsetzung der Bb.- Maschine R 24 Instandsetzung der Grundlager der Stb.- Maschine. Während dieser Zeit wurden die anderen Maschinenanlagen zum Teil mit überholt. Diese Maschinenüberholungszeit kann nicht als Grundüberholung betrachtet werden, da der Termin für eine Grundüberholung nicht ausreichend war und nur die notwendigsten Arbeiten gemacht werden konnten. Die Betriebsstunden nach dieser Überholung betragen:

	Bb.- Motor	Stb.Motor
R 19	161	161
R 24	206	179

.9.40 0625 1425	Vlissingen seeklar festgemacht	Marsch nach Calais. Keine besonderen Ereignisse.
.9.40 600	Calais seeklar	Stichfahrt. R 19 hat die Bb.- Maschine unklar.
noch 3.9.40		Die Untersuchung ergab einen Kolbenfresser Zyl.. Nach dem Einlaufen wird sofort mit eigenem Bordpersonal die Störung beseitigt. Die genaue Untersuchung zeigte, daß der Kolbenbolzen in der Kolbenbolzenbuchse gefressen ghatte und nicht mehr zu bewegen war. Dadurch war auch ein Bewegen des Kolbens nicht mehr möglich. An 4 Stellen des Kolbens zeigten sich Preßspuren. Es wurden in die Laufbuchse und der Kolben mit Treibstange gegen Ersatzteile ausgewechselt. Nach einer durchgehenden Arbeitszeit von 16 Stunden konnte mit dem Probelauf begonnen werden. Nach dem Probelauf wurden keine Ausstellungen gefunden. Die Störungsmeldung lfd. Nr. 12 Gr.A B.Nr.01461 wurde eingeschickt. Wegen Erkrankungsgefahr darf übernommenes Wasser nur noch im abgekochten Zustand verwendet werden.
4.9.40 1000	Calais seeklar	Marsch nach dem Sperrgebiet. Räumarbeiten. R 19 läßt die Bb.- Maschine mit langsamen Umdrehungen einlaufen.
1710	festgemacht	Nach dem Festmachen wurde Brennstoff und Schmieröl von der Versorgungsstelle Calais übernommen. Die übernommene Menge betrug 28,5 cbm Brennstoff Spe.Gew. = 0,848, und 1873 kg Schmieröl. Dauer 6 Stunden. Die Brennstoffübernahme bereitete Schwierigkeiten, da keine passende Schläuche und Anschlüße vorhanden waren. Die Versorgungsstelle will versuchen, diese Mängel zu beseitigen. Die Besatzungen der Boote mußten bis auf die Wache, wegen Fliegerangriffe, an Land schlafen.
5.9.40 0800 2130	Calais seeklar. festgemacht	Stichfahrt. Anschließend Marsch nach Ostende. Keine besonderen Ereignisse.
6.9.40 0800 2050	Ostende seeklar festgemacht	Stichfahrt. Anschließend Marsch nach Zeebrügge. Keine besonderen Ereignisse.
7.9.40 0800 1600	Zeebrügge seeklar festgemacht	Stichfahrt. Anschließend einlaufen Zeebrügge. R 18 1030 Uhr Bb.- Maschine unklar. Der Regler fing an stark zu schlagen und arbeitete unregelmäßig. Als Ursache der Störung wurde festgestellt, daß sich eine Mutter gelöst hatte. Diese fiel zwischen beide Zahnsegmente. Bei der Betätigung der Segmente brachen mehrere Zähne aus. Zur Instandsetzung wurde R 18 nach Ostende befördert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 7.9.40		Unter Hilfeleistung der Bauaufsicht in Ostende konnten neue Zahnsegmente in Nieuport angefertigt werden. Die schadhaften Zahnsegmente wurden ausgewechselt. Die Störungsmeldung lfd.Nr.6, Gr.A, B.Nr. G 1464 wurden eingereicht.
8.9.40 0700	Zeebrügge seeklar	Räumarbeiten im Sperrgebiet. R 22 1000 Uhr Schmierölpumpe Stb.- Propeller ausklar. Boot wird zur Instandsetzung nach Ostende beordert. Als Ursache wurde festgestellt, daß eine zu große Lose zwischen den Buchsen und den Wellen vorhanden war. (Ausgearbeitet) Dadurch trat ein Ölverlust ein. Die Schmierölpumpe wurde ausgewechselt, die alte, in Dünkirchen, über Bauaufsicht in Reparatur gegeben. Die Störungsmeldung lfd.Nr.3, Gr.A, B.Nr. G 1510 vom 8.9.40 wurde eingeschickt.
1530		R 18 und R2 ergänzen von der Versorgungsstelle Ostende Brennstoff und Schmieröl. Es wurden 11,5 cbm Brennstoff und 600 kg Schmieröl übernommen. Die Dauer der Übernahme betrug eine Stunde. R 18 stößt zur Flottille. Flottille Marsch nach Dünkirchen.
1900 2200	festgemacht R 22 in Dünkirchen festgemacht.	
9.9.40		Wichtige Überholungsarbeiten werden durchgeführt. Von der Versorgungsstelle Dünkirchen wurde Brennstoff und Schmieröl übernommen. Der Der Brennstoff wurde von Eisenbahnwagen übernommen. Die Übernahme dauerte 10 Std., da mit den Gefäße von Wagen zum Boot übernommen werden mußte. Es wurden 39 m³ Brennstoff Spec. Ger. =0,85, und 1000 kg Schmieröl übernommen. [illegible]
10.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen. Keine besonderen Ereignisse.
11.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen. Heute wurden die Störungsmeldungen des Bootes R 24 lfd.Nr.5, Gr.A, B.Nr.G 1462 und die Störungsmeldung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.9.40		lfd.Nr. 6, Gr. A, B.Nr. 1463 gehört zum 19.8.40 eingeschickt.
12.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechten Wetters kein Auslaufen. R 24 stellt ein Mängel des Ölstandes im Stb.-Propeller fest. Trotz mehrerer Unteruchungen konnte die genaue Ursache nicht festgestellt werden. Es wird angenommen, daß der Radkörper beschädigt ist. Um die Ursache festzustellen, ist ein Docken unbedingt erforderlich. Mit Hilfe der Bauwerft wird es möglich, daß R 24 am nächsten Tage docken kann.
13.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechten Wetters kein Auslaufen. R 24 dockt in Dünkirchen. Das Docken wird unter schwierigen Umständen mit Hilfe der Technischen Nothilfe durchgeführt. Die Schwierigkeiten bestanden zum Teil darin, daß keine passenden Geräte und Werkzeuge vorhanden waren und erst angefertigt werden mußten, daß eine Verzögerung des Dockens hervorrief. Die Annahme, daß der Radkörper beschädigt sei, bestätigte sich. Die genaue Untersuchung zeigte, der Radkörper gerissen war. Da in Dünkirchen keine Gelegenheit besteht, die Reparatur durchzuführen, wird die Firma Keller, Rotterdam, in Erwägung gezogen, da die Firma bereits andere Propellerreparaturen durchgeführt hat.
14.9.40 18 00 21 30	Dünkirchen seeklar festgemacht	Flottille läuft zum Seenotdienst aus.
12 30	R 24 seeklar	R 24 dockt aus und wird zur Instandsetzung nach Rotterdam befohlen. Marsch nach Rotterdam.
		Ich fahre mit einen P.K.W. nach Antwerpen, um dort mit Baurat Ziegler Besprechungen wegen Reparatur R 24 zu führen. Am 15. Weiterfahrt nach Rotterdam zur Firma Keller. Ingeneur Bauer und Monteur Wittmann sind von der Firma Voith - Schneider anwesend. Reparatur wird sofort in Angriff genommen. Großes Entgegenkommen seitens der Maschinenfabrik Keller, die trotz Schwierigkeiten auch nachts arbeiten läßt. Ich bestelle für alle Propellertypen der Boote Austauschpropeller von den D.W., Kiel. Es soll versucht werden Propeller R 24 zu schweißen. Bei Unmöglichkeit - wegen Gefahr von Auftreten Dauerbrüche - muß auf die anrollenden Propeller

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.9.40		aus Kiel gewartet werden. K.B.- Meldung ist abgegeben. Bei Durchführung Reparatur ohne Störungen und mit Schweißung ist der 22.9. als Fertigstellungstermin festgesetzt. Störungsmeldung wird nachgereicht.
15.9.40 1820	Dünkirchen	R 23 u. 31 auslaufen zum Seenotdienst.
2130	festgemacht	Die Besatzungen müssen wegen der nächtlichen Fliegerangriffe in Bunkern an Land schlafen.

Geschen: Flottillenchef:

Kaptlt.

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

Anlage zu Flotte [illegible] 3774/40

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

-Abschnitt Maschine-

mit den Booten R 18,19,20, 21,22,23,24,31,32 und

und dem Räumbootsbegleitschiff Nettelbeck

Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann

Flottilleningenieur: Kaptlt. (Ing) Grundmann

begonnen: 1. September 1940
beendet: 15. September 1940

Anlage 13 zu 1/Skl. 1317/40 Gkdos.

Für Inhalt von Kriegstagebüchern der Frontdienststellen: Z. Z. Kriegsmarine-Feldpostamt in Gruppe [illegible]
Kriegstagebücher: für Oberkommando: in Kiel, für Kriegsmarine: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.40 0800 2135	Den Helder seeklar festgemacht	Marsch nach Vlissingen. Von der Versorgungsstelle Vlissingen wurden 31,00 cbm Brennstoff, spez. 0.84 und 760 kg Schmieröl übernommen. Dauer 1 Std. Die Übernahme von Tanker "Toiler" wurde gut und schnell durchgeführt, da der Tanker passende Anschlüsse hatte. Die in letzter Zeit häufig auftretenden Störungen sind wahrscheinlich auf die hohen Betriebsstunden zurückzuführen. Im folgenden werden die Betriebsstunden nach der letzten Grundüberholung im Nov. - Dez. 1939 bis 31. Aug. 1940 aufgeführt. Bb.- Motor / Stb.- Motor R 18: 1155 / 1156 R 19: 1069 / 1114 R 20: 1152 / 1152 R 21: —— siehe Bem. / —— R 22: 1161 / 1130 R 23: 1030 / 1030 R 24: 1099 / 1117 R 51: 358 / 357 R 52: 188 / 188 R 21 konnte heute nicht angegeben werden, da es wegen Minentreffer zur Instandsetzung in Vereeck liegt. Gleichzeitig mit der Bootsinstandsetzung wird mit Stb.- Motor Zylinderblockwechsel durchgeführt. Mit beiden Motoren soll Überholung stattfinden. Die Boote R 19 und 24 machten im August 1940 im Rahmen einer notwendig gewordenen Reparatur eine Maschinenüberholung in der K.M.W., Kiel, R 19 Instandsetzung der Bb.- Maschine R 24 Instandsetzung der Grundlager der Stb.- Maschine. Während dieser Zeit wurden die anderen Maschinenanlagen zum Teil mit überholt. Diese Maschinenüberholungszeit kann nicht als Grundüberholung betrachtet werden, da der Termin für eine Grundüberholung nicht ausreichend war und nur die notwendigsten Arbeiten gemacht werden konnten. Die Betriebsstunden nach dieser Überholung betrugen: Bb.- Motor / Stb.Motor R 19: 161 / 161 R 24: 206 / 179 Grundlehen
2.9.40 0625 1425	Vlissingen seeklar festgemacht	Marsch nach Calais. Keine besonderen Ereignisse. Grundlehen
.9.40 0600	Calais seeklar	Stichfahrt. R 19 hat die Bb.- Maschine unklar.
noch 3.9.40		Die Untersuchung ergab einen Kolbenfresser Zyl.3 Nach dem Einlaufen wird sofort mit eigenem Bordpersonal die Störung beseitigt. Die genaue Untersuchung zeigte, daß der Kolbenbolzen in der Kolbenbolzenbuchse gefressen hatte und nicht mehr zu bewegen war. Dadurch war auch ein Bewegen des Kolbens nicht mehr möglich. An 4 Stellen des Kolbens zeigten sich Preßspuren. Es wurden in die Laufbuchse und der Kolben mit Treibstange gegen Ersatzteile ausgewechselt. Nach einer durchgehenden Arbeitszeit von 16 Stunden konnte mit dem Probelauf begonnen werden. Nach dem Probelauf wurden keine Anstellungen gefunden. Die Störungsmeldung lfd. Nr. 12 Gr.A B.Nr.01451 wurde eingeschickt. Wegen Erkrankungsgefahr darf übernommenes Wasser nur noch im abgekochten Zustand verwendet werden. Grundlehen
4.9.40 1000	Calais seeklar	Marsch nach dem Sperrgebiet. Räumarbeiten. R 19 1820 die Bb.- Maschine mit langsamen Umdrehungen einlaufen.
1710	festgemacht	Nach dem Festmachen wurde Brennstoff und Schmieröl von der Versorgungsstelle Calais übernommen. Die übernommene Menge betrug 28,5 cbm Brennstoff spez.Gew. = 0,848, und 1873 kg Schmieröl. Dauer 6 Stunden. Die Brennstoffübernahme bereitete Schwierigkeiten, da keine passende Schläuche und Anschlüsse vorhanden waren. Die Versorgungsstelle will versuchen, diese Mängel zu beseitigen. Die Besatzungen der Boote mußten bis auf die Wache, wegen Fliegerangriffe, an Land schlafen. Grundlehen
5.9.40 0800 2130	Calais seeklar. festgemacht	Stichfahrt. Anschließend Marsch nach Ostende. Keine besonderen Ereignisse. Grundlehen
6.9.40 0800 2050	Ostende seeklar festgemacht	Stichfahrt. Anschließend Marsch nach Zeebrügge. Keine besonderen Ereignisse. Grundlehen
7.9.40 0800 1600	Zeebrügge seeklar festgemacht	Stichfahrt. Anschließend einlaufen Zeebrügge. R 18 1030 Uhr Bb.- Maschine unklar. Der Regler fing an stark zu schlagen und arbeitete unregelmäßig. Als Ursache der Störung wurde festgestellt, daß sich eine Mutter gelöst hatte. Diese fiel zwischen beide Zahnsegmente. Bei der Betätigung der Segmente brachen mehrere Zähne aus. Zur Instandsetzung wurde R 18 nach Ostende befördert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 7.9.40		Unter Hilfeleistung der Bauaufsicht in Ostende konnten neue Zahnsegmente in Nieuport angefertigt werden. Die schadhaften Zahnsegmente wurden ausgewechselt. Die Störungsmeldung lfd.Nr.5, Gr.A, S.Nr. 1454 wurden eingereicht.
8.9.40 0700	Ostende neblig	Bauarbeiten im Sperrgebiet. R 22 1000 Uhr Schmierölpumpe Sb.- Propeller undicht. Boot wird zur Instandsetzung nach Ostende befördert. Als Ursache wurde festgestellt, daß eine zu große Lose zwischen den Buchsen und den Wellen vorhanden war. (Ausgearbeitet) Dadurch trat ein Ölverlust ein. Die Schmierölpumpe wurde ausgewechselt, die alte, in Dünkirchen, über Bauaufsicht in Reparatur gegeben. Die Störungsmeldung lfd.Nr.3, Gr.A, S.Nr. 1510 vom 8.9.40 wurde eingeschickt.
1530 1900 2200	festgemacht R 22 in Dünkirchen festgemacht.	R 18 und 72 ergänzen von der Versorgungsstelle Ostende Brennstoff und Schmieröl. Es wurden 11,5 cbm Brennstoff und 600 kg Schmieröl übernommen. Die Dauer der Übernahme betrug eine Stunde. R 18 stößt zur Flottille. Flottille Marsch nach Dünkirchen.
9.9.40.		Wichtige Überholungsarbeiten werden durchgeführt. Von der Versorgungsstelle Dünkirchen wurde Brennstoff und Schmieröl übernommen. Der Der Brennstoff wurde von Eisenbahnwagen übernommen. Die Übernahme dauerte 1o Std., da mit den Gefälle von Wagen zum Boot übernommen werden mußte. Es wurden 30 m3 Brennstoff Spez.Gew.=o,85, und1ooo kg Schmieröl übernommen. ~~Kesselreinigung und Wetterlage~~ ~~Instandsetzung~~
10.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen. Keine besonderen Ereignisse.
11.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen. Heute wurden die Störungsmeldungen des Bootes R 24 lfd.Nr.5, Gr.A, S.Nr.o 1452 und die Störungsmeldung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.9.40		lfd.Nr. 6, Gr. A, S.Nr. 1463 gehört zum 19.8.40 eingeschickt.
12.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechten Wetters kein Auslaufen. R 24 stellt ein Anlegen des Motorbootes im Stb.-Propeller fest. Trotz mehrerer Untersuchungen konnte die genaue Ursache nicht festgestellt werden. Es wird angenommen, daß der Radkörper beschädigt ist. Um die Ursache festzustellen, ist ein Docken unbedingt erforderlich. Mit Hilfe der Bauwerft wird es möglich, daß R 24 am nächsten Tage docken kann.
13.9.40	Dünkirchen	Wegen schlechten Wetters kein Auslaufen. R 24 dockt in Dünkirchen. Das Docken wird unter schwierigen Umständen mit Hilfe der Technischen Nothilfe durchgeführt. Die Schwierigkeiten bestanden zum Teil darin, daß keine passenden Geräte und Werkzeuge vorhanden waren und erst angefertigt werden mußten, daß eine Verzögerung des Dockens hervorrief. Die Annahme, daß der Radkörper beschädigt sei, bestätigte sich. Die genaue Untersuchung zeigte, der Radkörper gerissen war. Da in Dünkirchen keine Gelegenheit besteht, die Reparatur durchzuführen, wird die Firma Keller, Rotterdam, in Erwägung gezogen, da die Firma bereits andere Propellerreparaturen durchgeführt hat.
14.9.40 16 00 21 30 12 30	Dünkirchen neblig festgemacht R 24 neblig	Flottille läuft zum Seenotdienst aus. R 24 dockt aus und wird zur Instandsetzung nach Rotterdam befohlen. Marsch nach Rotterdam.
		Ich fahre mit einem B.K.F. nach Antwerpen, um dort mit Baurat Ziegler Besprechungen wegen Reparatur R 24 zu führen. Am 15. Weiterfahrt nach Rotterdam zur Firma Keller. Ingenieur Bauer und Monteur Wittmann sind von der Firma Voith - Schneider anwesend. Reparatur wird sofort in Angriff genommen. Großes Entgegenkommen seitens der Maschinenfabrik Keller, die trotz Schwierigkeiten noch nachts arbeiten läßt. Ich bestelle für alle Propellertypen der Boote Austauschpropeller von den D.W., Kiel. Es soll versucht werden Propeller R 24 zu schmieden. Bei Unmöglichkeit - wegen Gefahr von Auftreten Dauerbrüche - muß auf die anrollenden Propeller

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.9.40		aus Kiel gewartet werden. K.B.- Meldung ist eingereicht. Bei Durchführung Reparatur ohne Störungen und mit Schweißung ist der 22.9. als Fertigstellungstermin festgesetzt. Störungsmeldung wird nachgereicht.
15.9.40 1820	Dünkirchen	R 23 und 51 auslaufen zum Seenotdienst. Die Besatzungen müssen wegen der nächtlichen Fliegerangriffe in Bunkern an Land schlafen.

Gesehen: Flottillenchef:

Kaptlt.

Taktische Gliederung der 1. Räumbootsflottille

vom 15. September 1940.

Zu Gruppe Chef d. Kdos. d. Kr. 2374/40 g, Anlage zu Flotte G. Nr. 2145/40

				Anruf:	Signal:
1. Räumbootsflottille				q p	R 1
Chef: Kaptlt. F o r s t m a n n				t p	∽231
Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck"					
Kommandant: Kaptlt. B r o d d a				n t	7098
Takt.Nr.:	**Boot:**	**Kommandant:**	**Takt.Zeich.:**		
1	R 52	Ob.Strm. Ricken		r e e	2252
2	R 18	St.Ob.Strm.Habenicht		r a t	2218
3	R 19	Lt.z.S. Stricker		r a u	2219
4	R 24	St.Ob.Strm.Detera		r a z	2224
5	R 20	Lt.z.S. Jaeger		r a v	2220
6	R 22	Ob.Strm. Wels		r a x	2222
7	R 51	St.Ob.Strm.Godenau		r e d	2251
8	R 23	Ob.Strm. Wagner		r a y	2223

Anlage 3 zu 1/Skl. 1127/40 Gkdos. Nr. 105/41

Führer der Minensuchverbände West ,den 25. Oktober 1940

B.Nr. Gkdos 948

Geheime Kommandosache

Eing. 6. NOV. 1940

Nr. 2145

An

Seebefehlshaber West.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 1.R.-Flottille (1fach-, Abschnitt Maschine 2fach, Taktische Gliederung 1fach) vorgelegt.

Zum 7.9.: Auf die Schwierigkeiten mit R-Booten Anker zu bergen wird hingewiesen.

Zum 13.9.: Einheitliche Schaffung von Luftschutzräumen für alle Flottillen ist inzwischen in die Wege geleitet.

Sonst nichts zu bemerken.

K.Adm. zu Befehlsh. d. Minensuchverbände

Seebefehlshaber W e s t .
B.Nr. G'Kdos 2145 A 2 .

Jn See, den 20.11.1940

Marinegruppenkommando West
Eing.: - 1 DEZ 1940
Al.-Nr. G. Kdos. 2374
8+4 KTB

Geheime Kommandosache!

U. Gruppe West.
vorgelegt. Nichts zu bemerken.

- 11 -

Für den Seebefehlshaber West.
Der Chef des Stabes.
i.V.

Anlage 1 zu 1/Skl. 1821/40 Gkdos

Marinegruppenkommando West
B.Nr. g.Kdos. 2374/40 A2.

Stabsquartier, den 2. Dezember 1940.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

-13-

nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

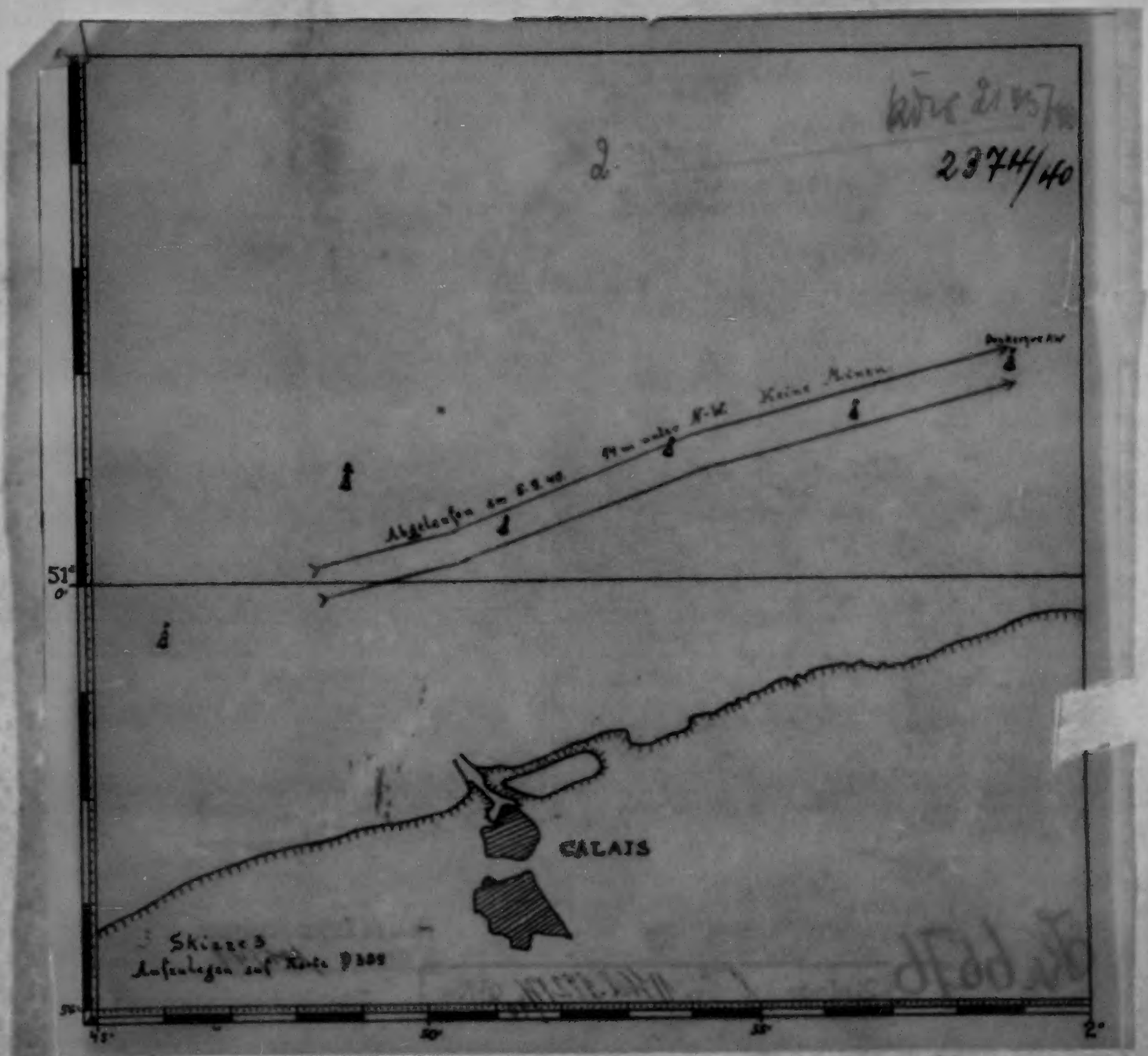
Für den Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

Rieve

1.Ski 18217/40 g.Kdos. -13-

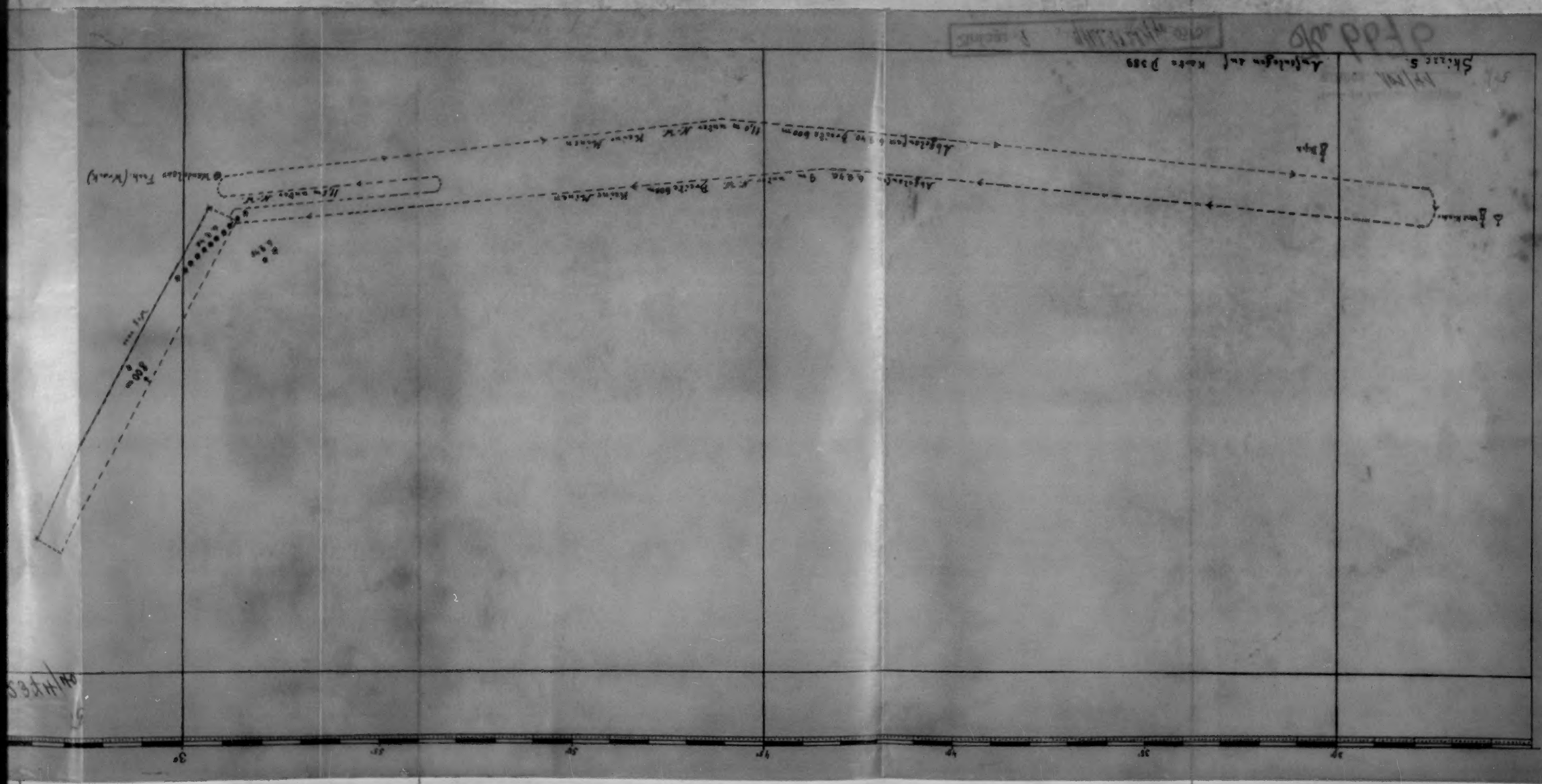
Küste 2 N 57 W

2374/40



CALAIS

GRAVELINES



35' 40' 45' 50' 55' 3° 5' 10'

51° 30'

25'

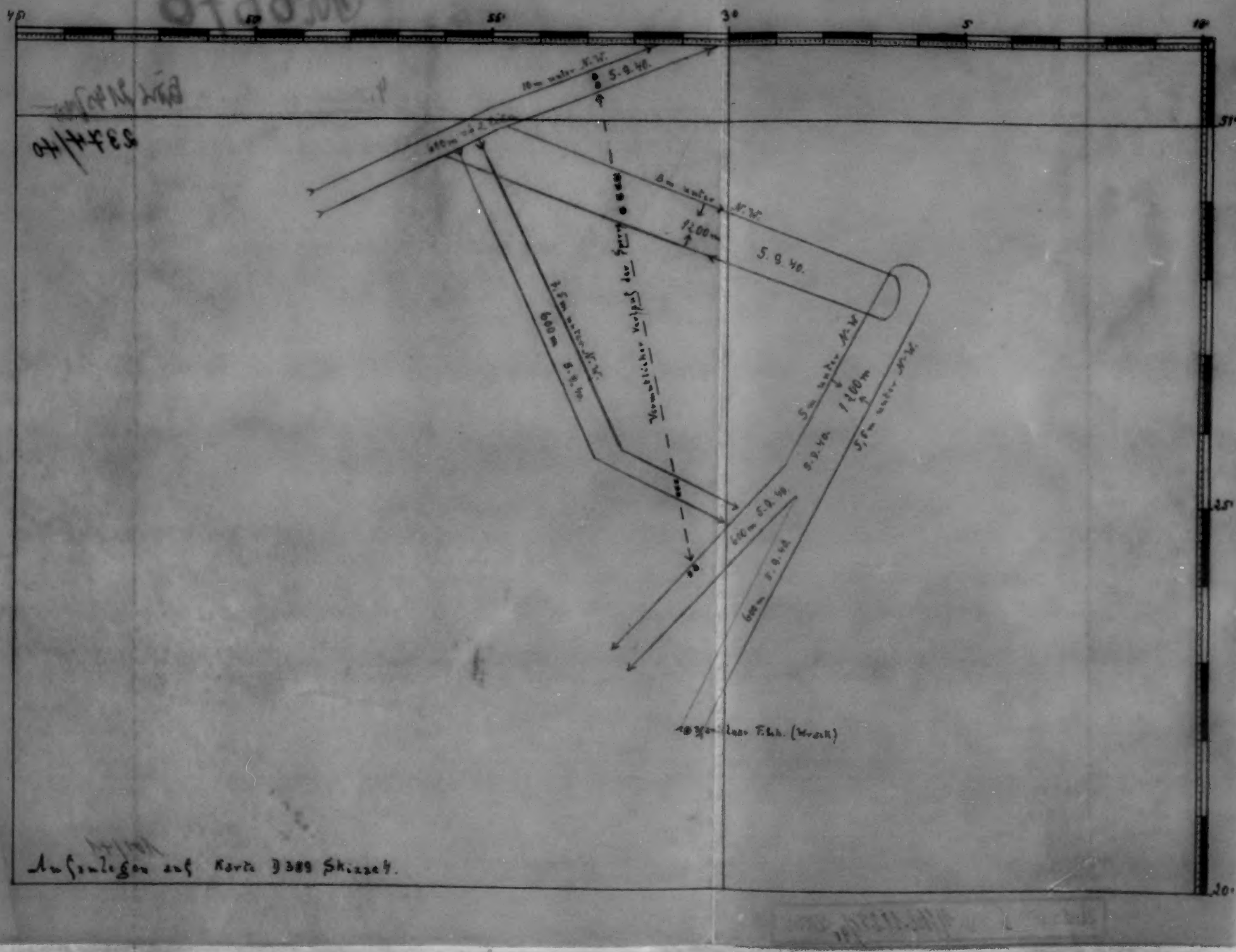
Abgelesen 6.9 m unter N.W. Breite 600m Meine Meinung

11,0 m unter N.W.

Abgelesen 6.9 m Breite 600m 11,0 m unter N.W. Meine Meinung

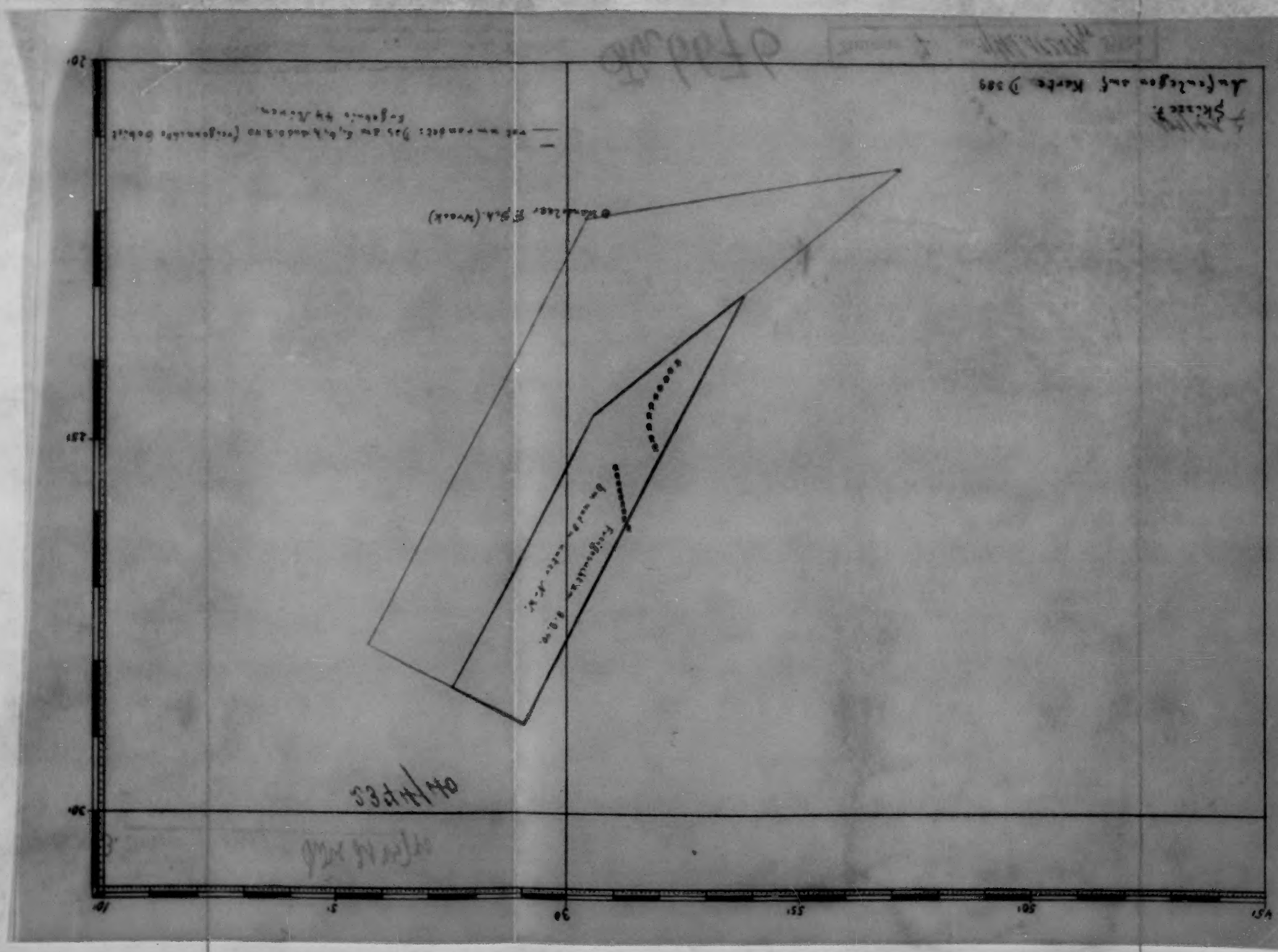
Wandelaar Fruh. (Wrack)

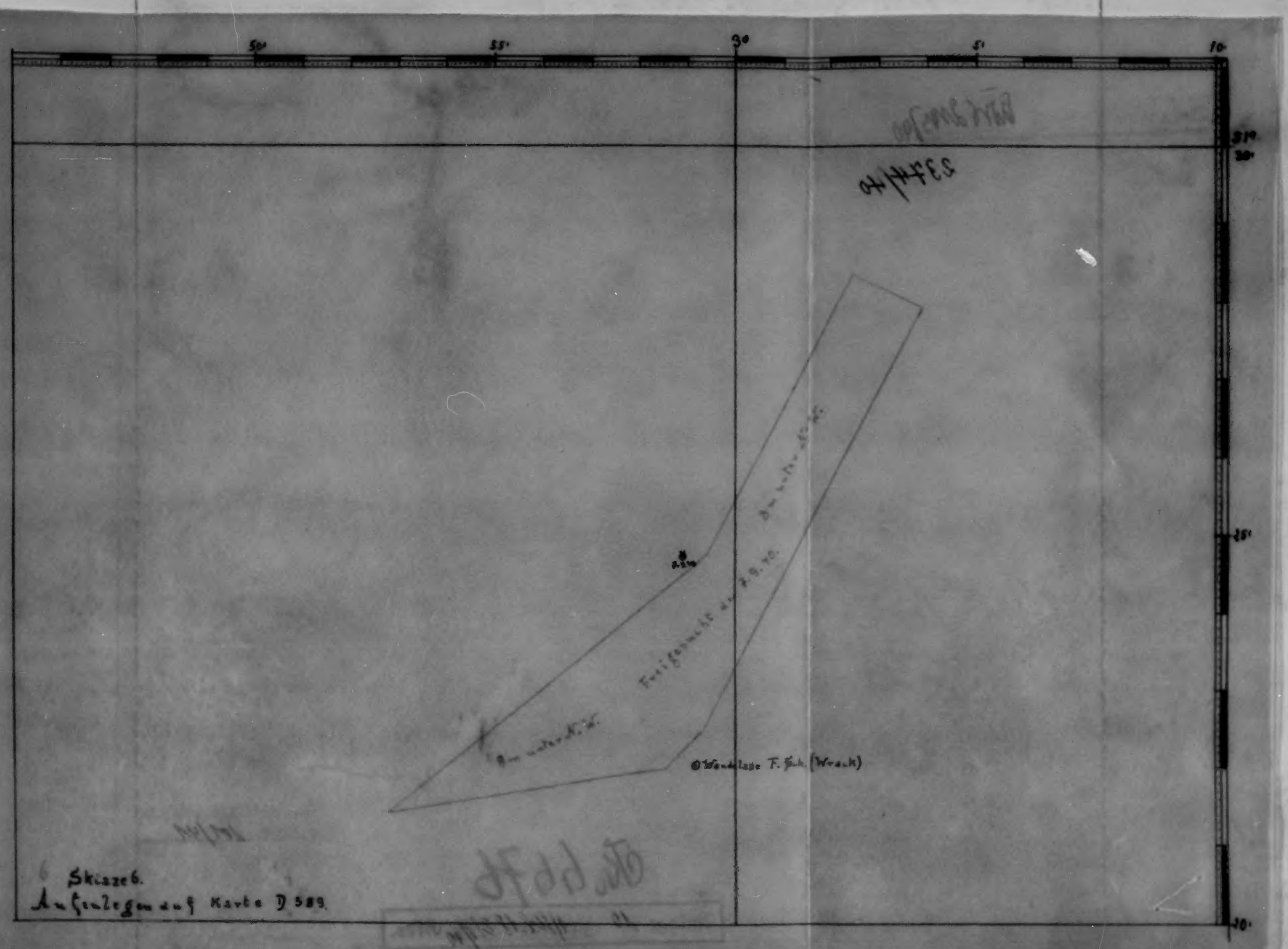
...festgelegen auf Karte D 389



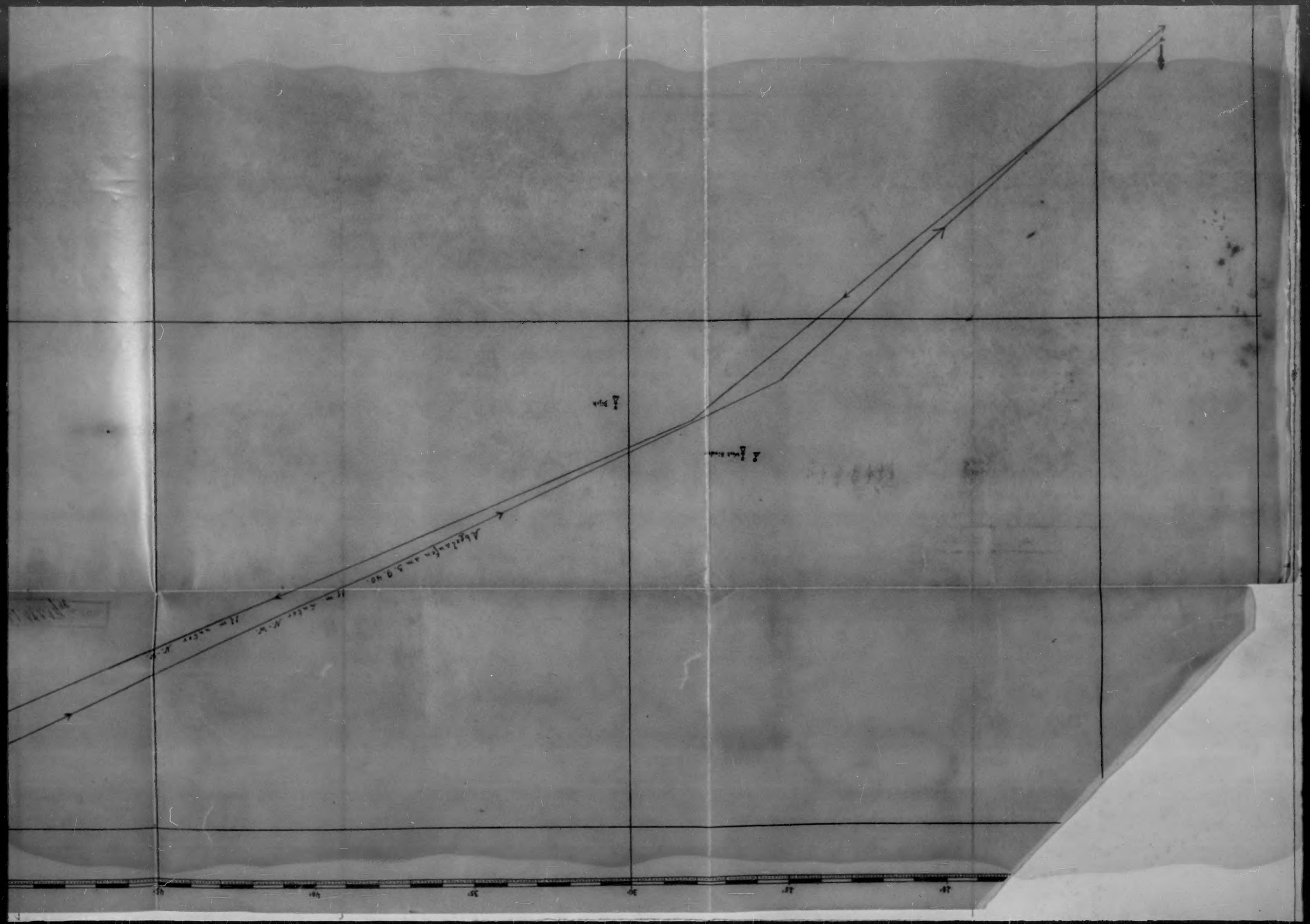
Auflagen auf Karte D 389 Skizze 4.

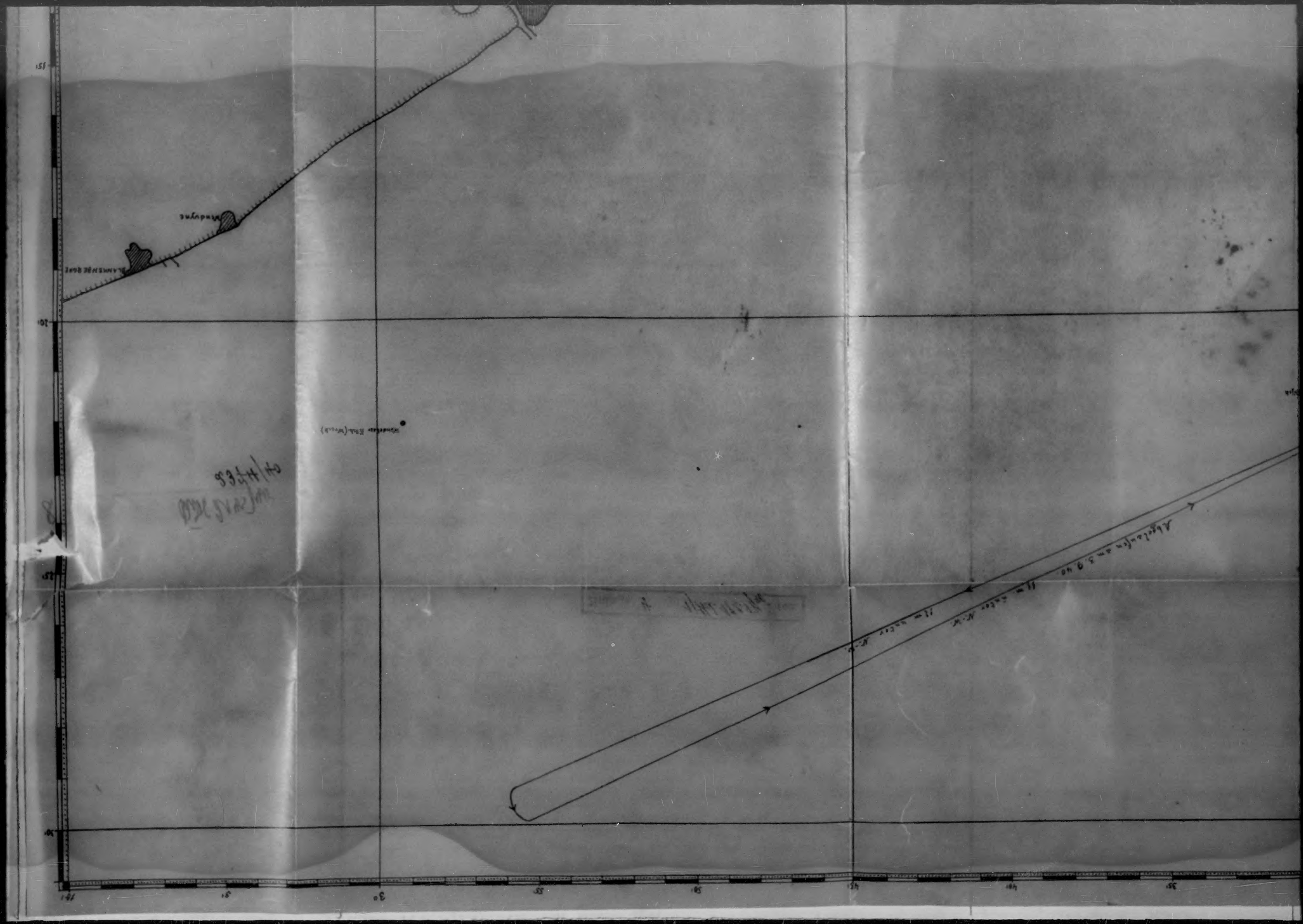
Skizze zu
Abgrenzung und Karte 1) 389


Grenze des Forstbezirks Wesuwe
Forstgrenze
Forstgrenze
Forstgrenze

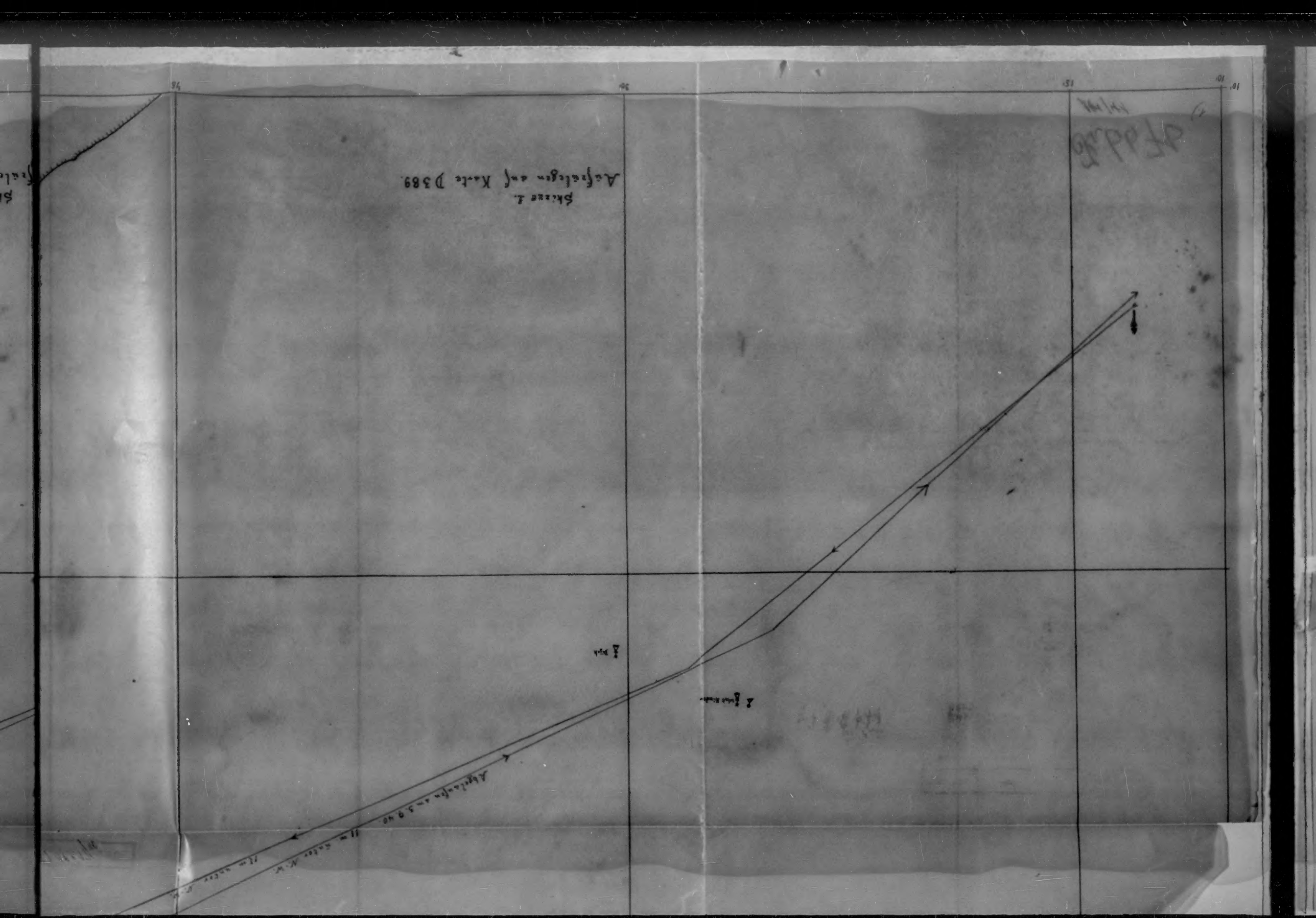


Skizze 6.
Aufzulegen auf Karte D 589.




Mindyne
BLANKENBERGHE
Abgelaufen am 3.9 40
Abgelaufen am 3.9 40

Skizze 1.
Aufstellgen auf Karte D389.



Abgelaufen am 3.9.40 11 m unter N.W. 11 m unter N.W.

Wandelaar Bnk (Wreck)

BLANKENBERGE

Windvyne

OSTENDE

25'

20'

15'

10'

Skizze 1.
Festlegen auf Karte D 389.

913

Geheime Kommandosache!

1.) I E

2.) A (A I)

3.) M 4a (3 4a)

4.) Luftwaffenbefehlshaber

5.) Über 1. Hel. an Kr.

Eing. b. d. Ob. d. Wa.: 2. JAN. 1941

Lehrstab für Luftwaffenfragen

Eing. 28. [illegible] 1941

Anl. 3 Kriegsstärke 107 Bnl. 13

1. Ob. d. L. 10/12.

1821/41 geh. Kdos.

PG 73168 NID

Kr 7294 a 6.

K.T.B. 1. Räum Boots Flottille

a) 16.9. - 30.9.1940

b) Abschrift Maschine

mit 1 Wegekarte

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS LOANED FOR MILITARY USE
P 73468 NID.
NOT TO BE COPIED OR
LENT TO PERSONS
NOT AUTHORISED
TO RECEIVE IT

PG/73168

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA.

"NETTELBECK" AND R18-R24, R51, R52,

R153, R154, WAR DIARY.

DATE: 16 SEPT. - 30 SEPT. 1940

1. Anlage zu B.S.W.
B.Nr.Gkdos. 142 vom 7.11.1940

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

Tr 72942

Zu Gemeinsch. O. Kdos. Buch 2813

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten "R18 - 24, R 51, R 52" und dem Begleitschiff "Nettelbeck".

jetzt R153 - R154

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann.

angefangen am: 16.9.1940.
beendet am: 30.9.1940.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/31662
NO PART OF THIS BOOK OR DOCUMENT MAY BE
ON ANY PAPER BUT
THIS BOOK OR DOCUMENT IS
ADDED OR ON
ON THE WORK
SHEET OF PAPER
OTHER THAN THE REGISTERED NUMBER

Anl. zu Kdos. Chefstab
Kdos. 253/41

Anlage 2 zu 1.SK 562/41 Kdos

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.40	Dünkirchen	
0700	SW 2-3, Seegang 2-3, gute Sicht	R 20 nach Ostende ausgelaufen zum Einbau Großnebelanlage durch Spezialarbeiter der Kriegsmarinewerft Kiel.
1000		R 20 Ostende eingelaufen.
1200	SW 2-3, Seegang 2-3, auffrischend, mittlere bis schlechte Sicht	Flottille läuft mit den restlichen 6 Booten aus für Seenotdienst. R 51, 52 stehen bei Ruytingen Fsch., R 18, 23 nördlich Tonne Dünkirchen AW. R 19,22 Position Dyk-Fsch.
1400	SW 4-5, Seegang 4, auffrischend	Boote sind auf Position. Über R 18 stößt englische Bristol Blenheim aus den Wolken heraus. Höhe 250 m. Wirft 2 größere und 8 kleine Bomben. Aufschlag bis 200 m vor dem Boot. Flugzeug geht anschließend sofort wieder in die Wolken. Abwehr konnte nicht eingesetzt werden. R 23, das in der Nähe steht, sichtet die Maschine etwas länger. Flugzeug schoß gültiges E.S. Nach dem Angriff auf R 18 wird Flugzeug nochmals kurz gesehen, Entfernung 400 m, Flughöhe 250 m. Zwei Minuten auf das Flugzeug geschossen, das Feuer mit M.G. erwidert. Flugzeug hat nach den Beobachtungen der Besatzung einige Treffer erhalten. Es fliegt den in der Nähe stehenden Geleitzug, der von Vorpostenboot 1306 nach Westen geführt wird, an und wirft nochmals Bomben. R 18 und R 23 bleiben 1/2 Std. in der Nähe des Geleitzuges, um Feuerschutz mit zu übernehmen.
1820	S 6-7, Seegang 5, schlechte Sicht	Erhalte F.T. von 2.F.d.M.West: "1.R.Fl. einlaufen, Nachtunternehmung stattfindet gemäß Befehl. Uhrzeiten 1/2 Std. verschoben".
1915		F.T. an 1.R.Fl. von 2.F.d.M.West: "Nachtübung fällt aus. Einlaufen Dünkirchen, F.d.M. melden".
1940		Dünkirchen festgemacht. R 153 meldet sich zur Stelle, ist der Flottille zugeteilt. In der Nacht keine Fliegerangriffe. Besatzungen schlafen in den Kasematten.
17.9.40		Erhalte Anruf von R 20, Kommandant befürchtet, daß durch Einbau Nebelanlage das Heck so weit tiefer taucht, daß Propellerräume voll Wasser laufen. Fahre selbst nach Ostende, um evtl. entscheiden zu können. Stelle dort fest, daß Werftpersonal nur ungefähre Angaben hat und Anlage fest einbauen will. Ich weiß aber durch F.d.M., daß Anlage auszuwechseln sein muß und nur die Halterungen hergerichtet werden sollen. Lasse Arbeiten einstellen, rufe F.d.M. an, der morgen Personal aus Boulogne schickt, das die Arbeiten schon bei der 4.R.Fl. ausgeführt hat und Bescheid weiß. Es herrscht den ganzen Tag über ein orkanartiger Sturm, sodaß Flottille im Seenotbereitschaft im Hafen liegt.
ab 2130		Sehr heftige Bombenangriffe auf Dünkirchen. Ein Treffer setzt Munitionslager in Brand, wodurch 3 Stunden lang das gesamte Munitionslager im Westhafen in die Luft fliegt. Es werden laufend Spreng-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Spreng- und Brandbomben geworfen. Mehrere Anflüge, die anscheinend auch der Flottille galten. Treffer wurden nicht erzielt. Es fliegen dauernd Splitter und Sprengstücke von Flugzeugbomben und hochgegangener Munition über die Boote weg. Zwei Kartenhäuser werden durch ein Sprengstück durchschlagen. R 153 erhält einige Schrammen an der Aussenhaut. Auf R 19 brennt die Gräting auf dem Maschinenoberlicht. Das Feuer wird, ohne besonderen Schaden angerichtet zu haben, schnell gelöscht. Im Übrigen aber bleiben die Boote unversehrt. Sie waren durch den Qualm, der mehrere Stunden über den Hafen wegzog, auch für die tiefer anfliegenden englischen Flieger schwer auszumachen. Die Abwehr durch die Flak war sehr gering. R 20 hatte in Ostende ebenfalls Fliegerangriffe mitgemacht. Besatzung schläft dort, bis auf Löschkommando, an Land in einem Hotel. Durch anscheinend gute Flakabwehr hatten die Engländer keine Erfolge.
18.9.40		Erhaltene Schäden können schnell ausgebessert werden mit Bordmitteln.
1600		II.F.d.M.West an Bord. Besprechungen wegen Einbau Nebelanlage in Ostende. II.F.d.M. will selbst nach Ostende fahren. Inzwischen ist Arbeitstrupp der Werft in Ostende heute nachmittag eingetroffen, der Bescheid weiß. R 23 habe ich heute als zweites Boot nach Ostende geschickt, damit die Arbeiter an 2 Booten gleichzeitig arbeiten können. Ich überzeuge mich auch selbst davon. R 20 soll morgen nachmittag fertig sein, sodaß ich dann das nächste Boot schicken kann. Wegen der bevorstehenden Nachtaufgabe kann ich nicht mehr Boote entlassen, um die Flottille nicht zu sehr zu schwächen. Das Wetter soll ab morgen besser werden.
2200		Drei Boote lagen heute in Seenotbereitschaft. Nachts Bombenangriff auf Dünkirchen. Eine Bombe fiel dicht neben die Boote ins Wasser. Außenhaut von R 18 wurde von mehreren Splittern leicht beschädigt, 4 Splitter durchschlugen die Bordwand. 3 Splitter rissen daumengroße Löcher in ein Schlauchboot. 1 Splitter drang quer durch das Kartenhaus und durch das Kartenhaus des Nachbarboote R 19. An Rohrleitungen wurden auf R 18 zwei Leitungen zum Waschwassertank und die Kühlwasserleitung in der Maschine durchschlagen. Ein Splitter drang durch den Wasserbehälter für die Heizung. Die Rohrleitungen und der Kühlwasserbehälter wurden im Laufe des Tages repariert, die übrigen Schäden mit Bordmitteln beseitigt. R 51, das Außenboot des anderen Päckchens, erhielt ebenfalls mehrere Splittertreffer ins Kartenhaus und die Außenhaut. Lebenswichtige Teile wurden nicht getroffen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.9.40 1500		Splitterschäden werden beseitigt. Englisches Flugzeug kommt kurz aus den Wolken heraus, verschwindet aber schnell wieder. Wolkenhöhe 800-1000 m. M.G.C/30 werden besetzt. Zehn Minuten später wieder gesichtet im Anflug auf die Flottille und sofort Feuer eröffnet mit 16 Rohren. Einige Treffer werden festgestellt. Blenheim dreht hart ab und macht anscheinend Notabwurf, ganz schnell hintereinander 2 große, 6 kleinere Bomben. Deutsche Erkennungszeichen werden festgestellt. Flugzeug wird dann nicht mehr gesehen. Ortsfeste Flak beginnt sehr viel später mit dem Schießen.
1800		Erhalte Nachricht von II.F.d.M.West, daß Nachtaufgabe nicht mehr stattfindet, da das Minenunternehmen aufgegeben worden ist. Ich soll morgen mit der Flottille Weg Rosa bis Punkt II mit Gerät hin und zurück ablaufen.
2000		R 20 von Ostende zurück. Vorbereitungen zum Einbau der Nebelanlage sind getroffen. Nachts keine Bombenabwürfe. Frühzeitig einsetzendes schweres Flakfeuer vertreibt gesichtete englische Flugzeuge.
20.9.40 0800	WNW 5-6, Seegang 4, gute Sicht	Mit 7 Booten ausgelaufen. Fahre mit Gerät Weg Rosa bis Punkt II. Tiefensteuerung 5-7 m unter m.Sp.N.W. Wegen der vielen Schiffsreste, die auch z.T. nicht über die Wasseroberfläche hinausragen, wird das Gerät zweimal abgerissen. Ankertauminen werden nicht gefunden. Wegen des Seeganges kann ich nur vor der See mit Gerät fahren. Rückmarsch wird ohne Gerät durchgeführt. R 18 und R 19 nach Ostende entlassen zum Einbau Nebelanlage.
1700	WNW 7, Seegang 3-4, gute Sicht	Eingelaufen. II.F.d.M.West erhält Meldung. Erhalte Befehl für morgen, Weg Lila abzulaufen. Nachts einige Bombenabwürfe. Keine Schäden an den Booten.
21.9.40 0800 0905	S 2-3, Seegang 1, mittlere bis schlechte Sicht	Dünkirchen ausgelaufen mit 5 Booten. Gerät wird bei Punkt 3 Weg Lila ausgebracht. 5 m Tiefenstander. Weg abgelaufen bis Punkt 2, Weg Rosa, Tiefensteuerung 10-11 m unter m.Sp.N.W. (siehe Skizze 1). Da ich nur 5 Boote habe, lasse ich 4 Boote nebeneinander in Dwarslinie fahren und ein Bojenboot zum Fischen von abgerissenen Geräten dahinter (R 22 hat nur eine Maschine klar). Gerät aufgenommen. R 22 meldet, daß Stb.-Propeller ausgefallen ist, macht viel Wasser.
1345	S x W 3, Seegang 1, mittlere Sicht	R 22 wird nach Rotterdam zur Durchführung der Reparatur entlassen. Reparatur in Dünkirchen nicht möglich. R 23 meldet sich von Ostende zurück. Nebelanlage ist eingebaut.
1630		Dünkirchen eingelaufen. Nachts wieder heftige Bombenangriffe. Brände im Holzlager bei den Hellingen, in der Halle der Versorgungsstelle

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Versorgungsstelle, wo mehrere Tonnen Treiböl, Schmieröl und Benzin gelagert waren und in der Stadt. Flottille erhält keine Beschädigungen. Nettelbeck hat Maschineneinbau beendet. Macht heute Probefahrt, anschließend Einlaufen Arsenal Kiel für Restarbeiten.
22.9.40 1730	Dünkirchen	Vormittags Ruhe im Hafen, nachmittags 3 Boote in Seeeinsatzbereitschaft im Hafen. R 18 und R 19 melden sich von Ostende zurück. Es haben jetzt 4 Boote der Flottille, R 18, 19, 20 und 23 die Anschlüsse für große Nebelanlagen eingebaut.
23.9.40 0400 - 0600		Bombenangriffe auf das Hafengelände. Keine Beschädigung der Boote. Anscheinend auch Minenabwurf. Fahrwasser wird gesperrt. Habe Befehl für Tonnenleger Mellum Flakschutz beim Tonnenlegen und Auffüllen einer Tonne mit Gas zu übernehmen.
0800		Ein Logger der 38.M.S.Fl. läuft mit SSG aus zum Absuchen des Fahrwassers. Mellum kann nicht ohne diese Sicherung auslaufen. Hat kein M.M.S. an Bord eingebaut. Fahre mit dem Tonnenleger und der Flottille hinter dem Logger bis Punkt 19 Weg Rosa.
1100	W 3-4, Seegang 2, gute Sicht	Erhalte von Signalstation Calais folgenden Winkspruch: "Seenotfall Richtung 45° unter der Küste". Schicke R 153 dorthin und lasse nördlich Dyk-Fsch. und Tonne AW das Gebiet absuchen. Es wird nichts gefunden.
1400		Tonnenleger Mellum füllt Leuchttonne südlich Le Colbart-Grund mit Gas auf. Flottille liegt in 300-500 m Abstand um ihn herum verteilt in Fla-Bereitschaft. Es ist gut sichtig, sodaß ich damit rechne, daß wir von der englischen Küste aus gesehen werden können und Angriff zu erwarten haben. Arbeiten an dieser Tonne sind beendet. Anschließend wird eine Bezeichnungstonne 12 nordöstlich davon aufgenommen.
1620		Während dieser Arbeit kommt englisches Bombenflugzeug. Es wird E.S. geschossen, Flugzeug ist 2500-3000 m entfernt und sehr hoch. E.S. wird nicht beantwortet, daraufhin sofort von allen Booten Feuer eröffnet. Es werden 5 Bomben geworfen aus großer Höhe. Eine schlägt ca. 50 m querab vom Tonnenleger ins Wasser. Verursacht kleine Splitterschäden, keine Verletzte. Mellum ist gerade fertig und dampft auf die Küste zu. Abermals Bombenangriff von 2 Flugzeugen, die nochmals jeder 3 und 5 Bomben werfen, die aber nicht treffen und keine Beschädigungen verursachen.
1650	W 4, Seegang 2-3, gute Sicht	Feuer der Flottille zwingt Bomber, große Höhe zu halten. Fl.-Meldung wird abgegeben. 2 Jäger überflogen noch vor 10 Minuten die Flottille. Bringe den Tonnenleger bis kurz vor die Einfahrt nach Boulogne und laufe dann mit der Flottille nach Dünkirchen.

2000

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2000		Dünkirchen festgemacht. Im Laufe der Nacht Bombenangriffe, keine Beschädigungen. F.d.M. erhält Meldung. Ich bekomme Befehl: Weg ablaufen von Tonne 6 (nördlich Calais) Kurs 270° bis 1°30' Ost, von dort nach Punkt 14 Weg Rosa.
24.9.40 0800 0950		Dünkirchen ausgelaufen mit 7 Booten. Gerät ausgebracht nördlich Tonne 6, Tiefenstander 20 m. Kurs 270°.
1050		Auf 1°33,2' Ost trifft Flottille auf eine Sperre. Es werden sofort 7 Minen geräumt, z.T. detonieren sie im Gerät. R 52 hat Mine im Gerät. Ich entlasse R 52, das versuchen soll, Mine auf flaches Wasser zu schleppen bei Calais, um evtl. Anker zu bergen. Aber auf dem Weg dorthin wird Mine geschnitten, dann abgeschossen. R 19 wird entlassen mit Minengefäß im Schlepp, um es auf Strand zu setzen für Untersuchung auf Zeiteinrichtung. Minengefäß wird dort vom Sperrwaffenoffizier entschärft. Zeiteinrichtung läuft. Es sind wieder MARK XVI, Minen, die erst vor wenigen Tagen geworfen worden sind. Minen haben krallenförmigen Räumschutz bezw. Leinenschleuse. Laufe nochmals 600 m südlich der Minengefahrboje nach Osten, um Sperrkurs festzustellen. Es werden 4 Minen geräumt. Sperre liegt ungefähr in Nord-Süd Richtung.
1115		Werden von Dover aus von Küstenbatterien beschossen. Feuer liegt 2000 m zu kurz. Es werden 10 Aufschläge beobachtet. Weiteres Arbeiten hat hier angesichts der englischen Küste (10 sm ab) bei diesem klaren Wetter keinen Zweck. Ich versuche noch festzustellen, ob der Weg von 1°30' Ost 51°1,1' Nord nach Punkt 14 Weg Rosa minenfrei ist. Während des Gerätausbringens wird ein englisches Bombenflugzeug gesichtet. Befehle für die Boote Höchstfahrt. Da den ganzen Vormittag über Jäger über die Flottille flogen, nehme ich an, daß Bomber schnell verjagt sind. Engländer wirft Bomben in die Flottille, bleibt wegen Abwehrfeuer wieder sehr hoch (2000 m). Fl.-Meldung wird abgegeben. Anschließend wird über der englischen Küste eine Bombenstaffel von 10 Flugzeugen gesichtet. Lasse jetzt Gerät aufnehmen. Bomber sind aber schneller bei der Flottille. Gerät wird von 2 Booten gekappt, 2 Boote bekommen es noch an Bord. Von mehreren Seiten wiederholt Bombenabwürfe, die z.T. dicht bei den Booten einschlagen. Abwehrfeuer der Boote liegt gut. Es können Treffer beobachtet werden. Ein Bomber überfliegt in 500 m Höhe R 18 und schießt mit M.G. aber erfolglos. Hat anscheinend keine Bomben mehr. R 20 ein Splittertreffer Kartenhaus, einer Leitenden Maschinisten Kammer Stb., 50 cm über der Wasserlinie. Splitter durchschlägt die Holzschotten und bleibt in einem Spind des U-Raumes an Bb. Seite hängen.
1410	W 2, Seegang 1, gute Sicht	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		hängen. R 23 Kartenhaus 3 Scheiben zerschlagen. 3 Splitter in der Stb.Bordwand über der Wasserlinie. Oberlicht zum U-Raum durchschlagen, 1 Splitter Wand des Kartenh-uses, mehrere Einschläge an der Bordwand über der Wasserlinie. Der Bb. Treiböltank wird in der oberen Hälfte leicht beschädigt. Tank kann nicht mehr ganz voll gefahren werden. Auf R 23 werden folgende Soldaten verwundet: 1.) Mtr.Gfr. Hentschel. Splitter im Hinterkopf, Kleinhirn, lebensgefährlich. 2.) Sig.Gfr. Hallmann, Verletzung an der Hinterseite des Brustkorbes, links und rechts unterhalb der Schulterblätter mit Rippenbrüchen. Zustand ernst. 3.) Ob.Btsmt. Frohnert, Splitter in Weichteilen oberhalb des linken Kniegelenks. 4.) Ob.Masch.Mt. Holz, Splitter in Weichteilen oberhalb des rechten Ellenbogengelenks. R 23 wird sofort nach Calais entlassen. Arzt ist auf R 51, übersteigen aber zZt. nicht möglich. Der Mtr. Butenhoff, R.O.A. und Handelsschiffsoffizier verbindet die Verwundeten hervorragend, was mir später nochmals besonders anerkannt wird vom Arzt des Lazaretts. Verletzte werden mit Sankawagen zum Armeefeldlazarett 5/572 Calais gebracht, Hentschel sofort weiter nach St.Omer zum Gehirnspezialisten transportiert.
1530		Gehe selbst noch kurz nach Calais, um mich zu überzeugen, daß Kranke richtig abgeliefert sind. Ferner rufe ich II.F.d.M.West an und bitte ihn, ausgebildete Spezialisten von S.V.K. für Untersuchung der Mine zu schicken, damit einwandfrei sicher festgestellt wird, wie die evtl. vorhandene Zeiteinrichtung arbeitet. R 20 und R 51 bleiben gemäß F.T. von 2.F.d.M. in Seenotbereitschaft bei Kap Gris Nez, werden dort aber 1630 entlassen. Mit den übrigen Booten aus Calais ausgelaufen.
1650		
1830		Flottille mit 7 Booten Dünkirchen festgemacht. Erhalte Befehl von 2.F.d.M., morgen nochmals dieselbe Aufgabe durchzuführen. Ich melde, daß systematische Räumarbeiten wegen Nähe der englischen Küste nicht möglich sind, wenn nicht Fla-Schutz durch Jäger gestellt wird. Außerdem wird der Engländer, wenn er sieht, daß eine Sperrlücke hergestellt wird, diese sofort wieder dichtwerfen oder weiter westlich eine neue Sperre werfen. Vorschlage, dort häufig Stichfahrten zu machen, bei denen jedesmal Minen geräumt werden, bis der Weg frei ist. Eine R.Fl. kann dort ohne Schutz höchstens einmal vorbeifahren. 2.F.d.M.West will für morgen für 1 1/2 Std. Fla-Schutz durch Jäger anfordern, solange die Flottille auf den Wegen entlang fährt.
25.9.40 0800	NNO 5	Wegen Wetterlage auslaufen nicht möglich. Ich fahre nach Calais, um die Verwundeten zu besuchen, anschließend melde ich mich beim 2.F.d.M. an Stelle fest, daß das geborgene und vom Waffenoffizier

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Waffenoffizier der Flottille entschärfte Minengerät erst heute zum Sperrwaffenkommando nach Boulogne zur Untersuchung gebracht wird. Ich stelle dort für die Untersuchung folgende Fragen, die geklärt werden müssen: 1.) Wie ist die Z.E. eingestellt? 2.) Wird nach Ablaufen der Z.E. Versenkzünder betätigt oder Mine unscharf? 3.) Warum ist die Mine unscharf gewesen? K.E? Die Minen sind mit dem bekannten korbähnlichen Räumschutz oder Leinenschleuse, die an einer 60 cm langen Kette angebracht sind, versehen. Die Länge des geschnittenen Ankertaues bis Oberkante Leinenschleuse betrug 4,90 m. Das Gerät steuerte 14 m unter m.Sp.N.W. Greifer muß am Ankertau geklettert sein, da die Mine kaum so tief gestanden haben wird. Erhalte von R 24 und R 22 Nachricht aus Rotterdam, daß Fertistellung bis 1.10. verzögert, da Reserveteile trotz Luftpostversand nicht schneller eintreffen. Nachts nur schwache Bombenwürfe. Fenske
26.9.40		
0800	N 5	Vormittags wegen Wetterlage nicht ausgelaufen.
1300		Sehr starker Regen, anschließend fast völlig Windstille. Calais meldet auch nur schwache Winde. Ich entschließe mich, auszulaufen. Unterrichte 2.F.d.M.West wegen des Jagdschutzes, der gestellt werden soll.
1345		Ausgelaufen mit 6 Booten. R 23 muß Propellerschaden reparieren, der offenbar durch die in der Nähe einschlagenden Flugzeugbomben entstanden ist.
1515	NNO 3-4, Seegang 2-3, auffrischend, Sicht 8 sm	Gerät wird ausgebracht. Tiefenstander 20 m. Beim Passieren der englischen Sperre schneiden das Bb.Flügelboot der vorderen Reihe und das Bb.Flügelboot der hinteren Reihe Minen. Es werden 4 Minen geschnitten. Flottille steht also offenbar etwas südlicher als das letzte Mal und hat die Sperrlücke von 600 m um 200 m nach Süden verbreitert. Flottille stößt bis 1°28,1' nach Westen vor und marschiert zurück nach Punkt 14 Weg Rosa. Es werden auf diesem Wegstück keine Minen mehr gefunden.
1715		Gerät aufgenommen. Flugzeug wurde von einem Aufklärungsflugzeug begleitet und gesichert.
1945		Dünkirchen festgemacht. Erhalte Meldung, daß der Sig.Gfr. Hallmann und der Mtr.Gfr. Hentschel ihren Verletzungen erlegen sind. Die Beerdigung soll in Calais morgen 1400 Uhr stattfinden. R 154 meldet sich zur Stelle, ist der Flottille zugeteilt. Fenske

27.9.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.9.40		
0530	S 1-2, Seegang 1, auffrischend	Schwache Bombenangriffe auf den Hafen.
1100	S 3-4, Seegang 3, auffrischend	R 20, 19, 153, 154 ausgelaufen zum Seenotdienst zwischen Cap Gris Nez und Cap Blanche.
2000		Boote fest, keine Ereignisse.
1400		Beerdigung der beiden gefallenen Soldaten von R 23 auf dem Soldatenfriedhof in Calais. Es nehmen zwei Bootsbesatzungen daran teil. Fenske
28.9.40		
0630		Schwache Bombenangriffe auf den Hafen.
1115	NW 5, Seegang 3-4, zunehmend	R 20, 18, 153, 154 Seenotdienst Cap Gris Nez. Die übrigen Boote Maschinenüberholung und Probefahrt. Voith-Schneider Spezial-Monteur beseitigt verschiedene Propellerschäden an den Booten. Seenotboote Dünkirchen festgemacht. Während der dunklen Nächte nur geringe feindliche Fliegertätigkeit in der Morgendämmerung. Es schlafen alle Soldaten nachts in den Bunkern. Fenske
2015		
29.9.40		Befehl von 2.F.d.M.West: "1.R.Fl. Ruhe". Leider ist das Wetter so schlecht, daß die Besatzungen keine längeren Spaziergänge zur Erholung unternehmen können. Ich habe auch keine Möglichkeit mehr für heute L.K.W. oder Omnibus für die Besatzungen zu bekommen, damit sie einmal einen Ausflug nach Langemark usw. machen können. Eine derartige Ablenkung wäre einmal unbedingt erforderlich, da den Besatzungen in Dünkirchen nichts geboten werden kann. Fenske
30.9.40		Habe Befehl, Weg Rosa von Dünkirchen nach Osten abzulaufen mit Gerät.
0800		Seeklar, mit 8 Booten ausgelaufen. Gerät ausgebracht. Bei Tonne 8 E werden 3 Geräte durch ein unter Wasser liegendes Wrack abgerissen. Gerät steuert nach Tiefensteuerungstabelle höchstens 4-5 m. Halte Nachprüfung des Fahrwassers für erforderlich. Bei Niedrigwasser ist es schon für Fischdampfer gefährlich. Bei Tonne 4 E werden auch 2 Geräte abgerissen. Ab Punkt 3 Gerät umgestellt auf 10 m Tiefenstander. Zwischen Punkt 1 und 2 überhole ich 8 Motorkutter der 32.M.S.Fl., die ebenfalls den Weg ablaufen. Auf dem Rückweg nehme ich das Gerät bei Punkt 6 auf. Westlich Punkt 3 werden 2 treibende Minen, stark bewachsen, abgeschossen, eine MARK III und eine MARK XIV.
1730		Dünkirchen festgemacht. 2.F.d.M.West erhält Meldung. Fenske

Kettelbeck ab 22.-30.9.40 Arsenal Kiel zur Erledigung von Restarbeiten. Fenske

3. Anlage zu B.S.II
B.-Nr. Gkdos. 1448 vom 7.11.1940

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

Gkdos. B.-Nr. 672943
2848

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

-Abschnitt Maschine-

mit den Booten R18,19,20,21,22,23,24,51,52 u.153,154
und dem Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck"

Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann

Flottilleningenieur: Kaptlt.(Ing) Grundmann

begonnen: 16.September 1940
beendet: 30.September 1940

Anlage 4 zu 1.Skl 562 Kdos

Kdos. zu Tgb.-Nr. Skl Abt. I
g. Kdos. 253/41

Zu beziehen vom Marinearsenal für Buchdruckereien G. m. b. H. Wilhelmshaven in Mischgut
Lieferungsgebühren: für Unteroffizier: 10 Pfg. für Mannschaften: 15 Pfg.

B.-Nr. d. Kriegstagebuch.

Din A 3

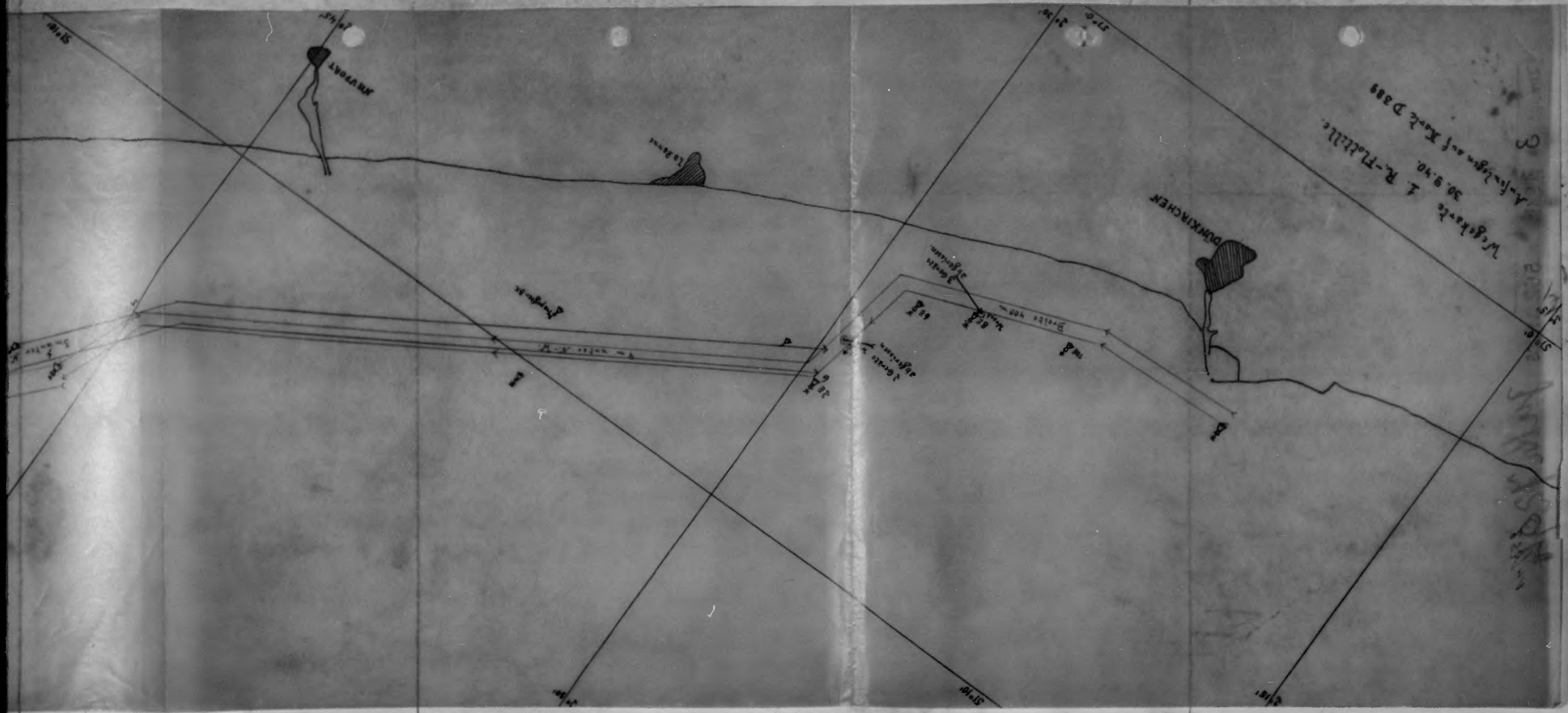
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.9.40 0800 2000	Dünkirchen seckler festgemacht	Flottille mit den Booten R 18,19,20,23,51, 52,153 zum Flakschutz für Tonnenleger "Neller" ausgelaufen Ich bin in Kiel zu Erledigung Restarbeiten auf "Nettelbeck"und Werftbesprechung bei den Deutschen-Werken Kiel zur Einrichtung einer V.-S.-Propeller Reparaturwerkstatt bei der Firma Keller in Rotterdam. Alle Ersatzpropeller und Reserve-Teile der Flottille gehen per Bahn und Lastwagen mit Monteur nach Rotterdam.Es ist für den Einsatz der Flottille ,bei der hohen augenblicklichen Störfälligkeit der Propeller nicht tragbar,daß Boote mit zum Teil nur leichten Antriebsschäden wegen Instandsetzung bis nach Kiel geschickt werden müssen. Eine Reparaturwerkstatt mit dauernder Anwesenheit eines Spezialmonteurs in der Nähe der Einsatzhäfen ist Frontnotwendig und muß dringendst gefordert werden. Grundelium
24.9.40 0800 1400 1835	Dünkirchen seckler festgemacht	Flottille läuft aus zur Stichfahrt Dover-Calais. Bombenangriffe auf die Flottille.Durch Splitterwirkung werden auf "R23"verletzt: schwer: Mtr.Gefr. Hentschel " Sig.Gefr. Hallmann leicht: Ob.Masch.Mat Holz " Stant. Frohnert Keine Bootsausfälle.Leichte Splitterschäden am Bootskörper werden mit eigenen Mitteln ausgebessert."R23 und51"haben in Gefahrenzone momentan Ruderversager. Störungsmeldung wird nachgereicht.
25.9.40. 1830-2040	Dünkirchen Brennstoffergänzung	Ich bin in Vegesack bei R21.Bootskörperreparatur ist soweit beendet,daß Boot am 23.9. Aufschwimmen konnte.Stb.-Motor,der zur Grundüberholung in Kiel war, trifft am Abend mit dem Reservepropeller ein.Mit Einbau der Maschinenanlage wird am 25.9. begonnen.Fertigstellung soll zwischen den 3.-5. 10. sein. Grundelium "Von der Versorgungsstelle Dünkirchen Übernehmen"R 153,20 und 51" vom Tanker mit einer Schlauchlänge über Trichter 18,2m³ rumänisches Treiböl. Dauer 2 Stunden 10 min.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 25.9.40		Über die Firma Keller bestelle ich auf unseren Arbeitsauftrag bei der M.A.N. je 2 Kühlwasserpumpen komplett für Typ V 8 V30/38. Sie sind als notwendige Reserve gedeckt,da die Motoren an den Pumpen sehr leicht schadenanfällig sind. Auf der Rückfahrt zur Flottille suche ich R 24 und 22 in Rotterdam bei Firma Keller auf. Ing. Bauer der Firma Voith-Schneider ist anwesend. Durch Fernschreiben erhalte ich vom Chef Nachricht über Ruderversager auf R 23 und 51. Ingeneur Bauer tritt mit mir Weiterfahrt zur Flottille an. Grundelium
26.9.40 0830-1020	Dünkirchen	Von der Marineversorgungsstelle Dünkirchen Übernehmen R 52, 19, 18 u.23 vom Tanker mit einer Schlauchlänge über Trichter 16,8 cbm rumänisches Treiböl. Zeit 1 Stunde 50 Min. Dauer. Schaden:Übernahme 600 kg R 85.R 23 verbleibt im Hafen zur Überprüfung der V.S.-Steuergestänge. Flottille läuft aus zur Stichfahrt Dover – Calais.
1345	seckler	
1945 2020	festgemacht	R 154 von der 11.U.-Flottille vorübergehend zur 1.U.- Flottille zugeteilt. Grundelium
27.9.40 1000 0935	Dünkirchen seckler festgemacht	Flottille liegt in Seenotbereitschaft. R 19,20,153 u.154 zum Seenotdienst ausgelaufen. Ich treffe mit Ing. Bauer bei der Flottille in Dünkirchen ein. Wir untersuchen sofort R 23 und stellen fest, daß das Steuergestänge seine Länge verändert hat, die Neuser der Propeller bei Ruderlage 0 nicht mehr in Mittellage stehen, sondern gegenseitig verschoben sind. Ursache wahrscheinlich der Bombentreffer der 10 bis 15 Meter hinter dem Heck detoniert ist und Verschiebung verursacht hat. Gestänge werden nachreguliert, Propeller den Diagramm nach in Mittellage gebracht. Anschließend Probefahrt ergibt keine Ausstellungen mehr. Mit R 51 gehe ich in See und versuche Ruderversager zu rekonstruieren. Bei kleineren Fahrtstufen gehorcht das Boot auch den schnellsten Ruderbewegungen. Bei "Alle Fahrt" tritt plötzlich wieder zweimal nacheinander Ruderversager auf. Boot dreht nach St.B., wenn Bb.-Ruder liegt. Untersuchung ergab, daß der Ruderservomotor Bb.Propeller nicht folgt, sondern bockt. In Augenblick ist keine Änderung möglich, da kein Ersatz-Servomotor vorhanden. Störung ist nach mehrmaligen Versuchen sofort behoben, wenn man mit dem Ruder bei auftretendem Versager noch einmal

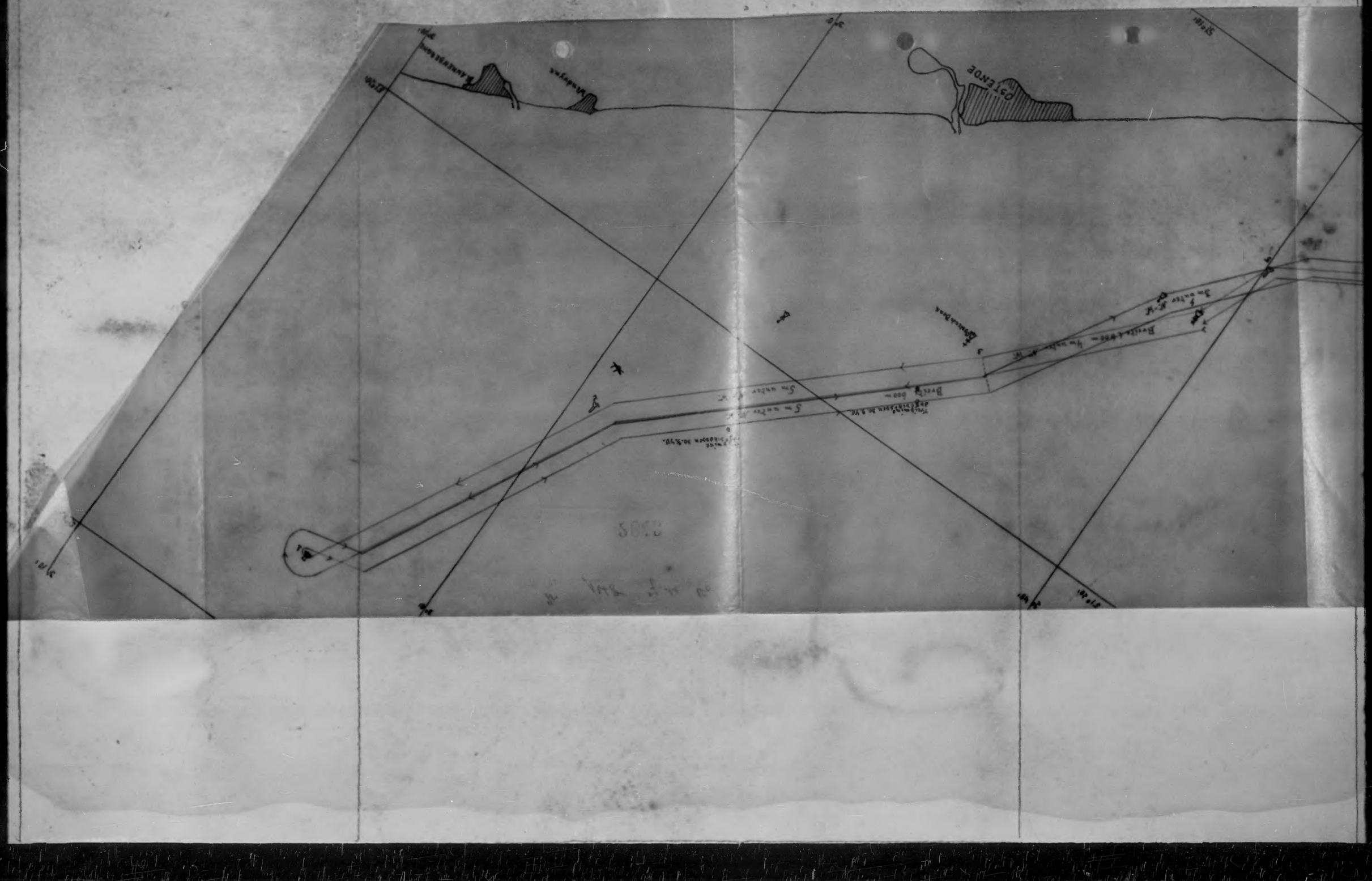
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.9.		schnell in die Nullstellung fährt und dann nach Bb. dreht. Dies ist natürlich kein Betriebszustand, es scheint, um einen Ausfall des Bootes zu vermeiden, im Augenblick aber tragbar, da man den Fehler kennt. Kdt. und Maschinenpersonal dementsprechend handeln müssen, die Störung außerdem nur auftritt, wenn plötzlich von kleine auf große Fahrtstufe gegangen wird. Ing. Bauer veranlaßte, daß Flottille einen neuen Servomotor erhält. Auf T 19 kommen die Messer nicht mehr auf große Steigung(19). Ruder läßt sich sehr schwer bewegen und läuft beim Loslassen von selbst in die Nullage zurück. Messer werden dem Diagramm nach auf größte Steigung gebracht. Das Gestänge war gelöst und durchgefahren. Beim Durchfahren ohne Anschluß an die Propeller läßt sich das Ruder spielend bewegen. Fehler muß also an der Verbindung Propellergestänge liegen. Hier sind die Verbindungsbolzen bei der anschl. Untersuchung stark angerostet und schwergängig. Sie lassen sich nur durch Hammerschläge lösen. Nachdem alle Bolzen und Bohrungen gängig gemacht und geölt sind, ist das Ruder leicht zu bewegen. Die Bolzen haben keine Schmiermöglichkeit. Die Störung zeigt, daß bei den Propellern alter Bauart (T 17 bis 20) unbedingte Schmiermöglichkeit seitens der Baufirma geschaffen werden muß. Öftere Kontrolle seitens des Maschinenpersonals ist ab sofort sichergestellt. Störungsmeldungen werden nachgereicht.
28.9.40 1145	Dünkirchen Seekler	Flottille liegt in Seenotbereitschaft. T 18, 20, 153 und 154 zum Seenotdienst ausgelaufen.
29.9.40	Dünkirchen	Flottille bei Tagesruhe.
30.9.40 0800 1715	Dünkirchen Seekler festgemacht	Ablaufen eines Weges nach Osten. Keine besonderen Ereignisse.

Gesehen:
Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur B. d. U.

Gesehen: Flottillenchef
Kaptlt.



KODAK SAFETY FILM


OST ENDE

Befehlshaber der Sicherung
West

B. Nr. G.Kdos. 148 A1

Den 16. Dezember 1940.

Marinegruppenkommando West
Eingang 18. DEZ. 1940.
Tgb.-Nr. G. Kdos. 2828
Anl. 4 Brief-Nr.

Geheime Kommandosache!

An

das Marinegruppenkommando West

Paris.

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. R.-Flottille vom 16. bis 3o.9.4o mit Abschnitt Maschine und abschriftlicher Stellungnahme des 2. F.d.M. Nordfrankreich vorgelegt.

Der F.d.M. West bemerkt zu ihm :

" Zum 17.9.

1.) Die Anlage für Dauernebel sollten nur die neuen bzw. größeren Boote erhalten (ab R21 bzw. R51, 52).

2.) Die heftigen Luftangriffe dieses und der folgenden Tage zeigen sehr deutlich die Notwendigkeit in den Häfen auch für die Boote selbst Unterstände u. Splitterschutz zu schaffen. Später muß diese Maßnahme auf größere Fahrzeuge ausgedehnt werden, als Vorbereitung hierfür sind umlegbare Masten auch für solche Fahrzeuge zu fordern.

Zum 24.1o.

Siehe Stellungnahme ". F.d.M. Nordfrankreich. Der Ansatz der Flottille zum Herauslocken englischer Luftstreitkräfte wird in unmittelbarem Zusammenarbeiten 2. F.d.M. mit örtlichem Jagdfliegerführer bei jeder sich bietenden Gelegenheit und Wetterlage wiederholt.

Hervorzuheben ist die dauernde Beanspruchung der Flottille, die in See stets in stark durch Minen, Luft- und Seestreitkräfte gefährdetem Gebiet arbeitet, aber auch Nachts wegen laufender Luftangriffe auf die Kanalhäfen nicht zur Ruhe kommt."

Die Leistungen der Flottille werden auch vom B.S.W. voll anerkannt. Von eigener Stellungnahme im einzelnen zum Einsatz der Flottille wird abgesehen, da die Dienstgeschäfte des B.S.W. erst am 27.1o.4o übernommen wurden.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

1003

Marinegruppenkommando
West

Stabsquartier, den 6. Januar 1941.

B.Nr. g.Kdos. 2843/40 A2.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung.

-4- nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Der Stellungnahme des F.d.M. West wird zugestimmt.

für den Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

1.) IE M I Fricke
4. 2.) A (Fricke) 17/1 I/Skl 18/1 I/Skl 1/2 I/Skl 1/2
3) m P A I a 18
4a) M I a 23/2 I/Skl 13/2 I/Skl 16/1 I/Skl 19/2 a I a 11/2 I/Skl 24/1 3 I/Skl 19/3
5) Luftwaffenverbindungsstab

Eing. 1. Skl. Wa. 1941 Fol. 1011

Lehrstab für Luftwaffenfragen
Eing. 26. Mrz. 1941
B.-Nr. Gkdos. 253 Anl. 4

5.) Nächster 1. Skl. an G.

1. Skl 562 Kdos. 41

4 Anl. 1. Skl. i. Chef 11/1.

Stellungnahme des 2. F.d. M. Norfrankreich!

Abschrift.

1.) 24.9.1940 1050 Uhr:

Die vom der 1. R.-Flottille an dieser Stelle festgestellte Sperre scheint überwacht und verteidigt zu werden. Der Bombenangriff und der Artilleriebeschuß setztem in dem Augenblick ein, als die Flottille in der Sperre stand. Wie nachträglich festgestellt wurde, sind an diesem Tage 3 Wellen englischer Bomber zur Verteidigung dieser Sperre über dem Kanal gewesen, von denen durch Jäger angeblich 8 abgeschossen werden konnten.

Auf Grund dieser Meldung wurde bereits fernmündlich vom 2. F.d.M. Nordfrankreich vorgeschlagen, die R.-Flottille noch einmal unter starkem Jagdschutz anzusetzen, um englische Bomber anzulocken. Dieser Vorschlag wurde von der Gruppe West später bestätigt und auch durchgeführt. Er müßte zu gegebener Zeit evtl. öfter wiederholt werden.

2.) 24.9.1940 1410 Uhr:

Der Bericht des Vertreters vom Sperrwaffen-Kommando Boulogne, über die bei Calais geborgene Mine ist mit 2. F.d. M. Nordfrankreich B.Nr. G. 825 an F.d. M. West weitergereicht worden. Ebenso die Stellungnahme des Sperroffiziers der 1. R.-Flottille zu Gruppe West B.Nr. G. 1136 A3 v. 12.9.40 betr. englische Minen-Zeiteinrichtung.

In Vertretung
gez. Berger

Anlage 1 zu 1.SKl 562/41 K.Kdos 253/41

PG 73169 NID

KODAK SAFETY

Kr 7397.

...vats flottill...

1.10.-15.10.19...

mit 6 Skizzen

" Abschrift

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P.G/43169/N...
MAY NOT BE COPIED OR PHOTOGRAPHED
OR IF, BUT ONLY WITH THE PERMISSION
AND UNDER THE CONDITIONS LAID DOWN BY
THE CONTROLLER OF H.M. STATIONERY OFFICE

PG/73169

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

"NETTELBECK" R18-24, R51, R52, R151,

R153, R154, WAR DIARY

DATE: 1 OCT-15 OCT.1940

3. 372 2.12 4a

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

Kr 7397

2836

Zu Gruppe West O. Kdos. B.Nr.

Geheime Kommandosache

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

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten "R 18 - 24, R 51, 52, 151, 153 und 154 und dem Begleitschiff "N e t t e l b e c k".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/43169 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

angefangen am: 1.10.1940.
beendet am: 15.10.1940.

Anl. zu Luftw.-Lehrstab
g. Kdos. 174/41

Anlage 2 zu 1/Ia. 340/41 Kdos.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
3000) 4.40 1011/43 Druckerei V

Wetterkarte (Kriegstagebuch)
(Einlagen)

Din A 3
gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.40 0800	Dünkirchen O z N 4-5, Seegang 2-3 gute Sicht	Habe Befehl, Weg Lila mit Gerät abzulaufen. Mit 8 Booten Dünkirchen ausgelaufen. Wegen des starken, noch zunehmenden Ostwindes fahre ich zunächst ohne Gerät über Weg Rosa nach Punkt 3 Weg Rosa. Bringe das Gerät aus. Mit achterlichem Wind ist trotz des Seeganges das Fahren mit Gerät noch möglich.
1045	ONO 5, Seegang 4-5, gute Sicht	Gerät ausgebracht. Tiefenstander 15 m. Weg abgelaufen. 3 treibende Minen MARK III, die schon sehr lange im Wasser liegen müssen, abgeschossen.
1515 1630	ONO 6, Seegang 4-5, gute Sicht	Gerät bei Punkt 3 Weg Lila aufgenommen. Dünkirchen festgemacht. Befehl für morgen, 4 Boote Seenotbereitschaft, 4 Boote Ruhe.
2.10.40	ONO 7, abflauend	Ich habe gestern abend von dem Seekommandanten Flandern in Calais einen Omnibus und einen P.K.W. für heute zur Verfügung gestellt bekommen. Zusammen mit dem L.K.W. der Flottille können 3 Bootsbesatzungen am nachmittag einen Ausflug nach Langemark und Ypern machen. Ich melde mich beim 2.F.d.M.West. 1.R.Flott. soll nochmals an der Sperre nördlich Cap Gris Nez angesetzt werden, um englische Bombenflugzeuge herauszulocken. Luftflotte 2 soll von dieser Unternehmung unterrichtet werden, um Jäger bereitzustellen, die die Gelegenheit zum Angriff auf Bomber ausnutzen sollen. Ich habe den Auftrag erhalten, mir das Gelände anzusehen, wo bei Calais die Baracken für die R-Flottillen aufgestellt werden. Das Gelände selbst ist gut geeignet. Ich halte aber den Hafen Dünkirchen für geeigneter als Liegehafen als Calais. Folgende Gründe: 1.) Das Hafenbecken des Außenhafens in Dünkirchen ist größer, es gibt dort mehr Liegeplätze als in Calais. 2.) Da eine Flottille in Boulogne liegt und das Gebiet des 2.F.d.M.West bis Ostende reicht, ist es praktischer, die Flottillen weiter auseinander zu legen. 3.) Dünkirchen liegt weiter von der englischen Küste ab, ist also voraussichtlich Artilleriebeschuß nicht so ausgesetzt wie Calais. Wie auch die letzten Nächte zeigen, haben die englischen Flieger häufiger Calais bombardiert als Dünkirchen. Ich schlage deshalb vor, die Baracken in der Nähe von Dünkirchen aufzustellen. Ferner bringe ich zur Sprache, daß die Baracken kasernenartig auszurüsten sind. Sie müssen durch die Standortverwaltung wohnlich eingerichtet werden, da die Besatzungen während der langen dunklen Nächte im Winter sich dort aufhalten müssen. Es wird wegen Wetterlage oft vorkommen, daß die Besatzungen mehrere Tage hintereinander dort wohnen. Spinde sind einzubauen,

in

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		in denen die Soldaten ihren Ausgehanzug und Privatsachen unterbringen können. Eß- und Kochgeschirr, Decken müssen vorhanden sein, da die Boote auch unvorhergesehen, nicht jeden Abend, nach Dünkirchen zurückkehren werden. Die unmittelbare Nähe von Luftschutzräumen muß angestrebt werden, in die bei akutem Angriff die Besatzungen schnell untertreten können. Ein Wachkommando, das überplanmäßig zur Flottille zu kommandieren ist, ist vorzusehen.
0930	NO 4-5, Seegang 4, mittlere bis gute Sicht	R 51, R 23, R 19, R 154 ausgelaufen zur Seenotbereitschaft zwischen Boulogne und Calais. Boote erhalten Anweisung von mir, falls Rückkehr wegen Seeganges nicht möglich, nach Calais oder Boulogne zu gehen.
1100	NO 5-6, Seegang 4-5	Boote sind auf Position. Positionen können wegen des herrschenden Seeganges nicht eingehalten werden. Boote halten sich in der Nähe von Cap Gris Nez auf. U.K.-Verbindung ist aufgenommen. Boote hören die Landstelle sehr gut, doch kann die Landstelle die Boote nicht hören, zurückzuführen auf ungenügende Gerätbedienung der Landstelle. Nach den Gebesziehen zu urteilen, sitzt dort ein junger, unerfahrener Gast. Optische Verbindung ist vorhanden.
1230		Meldung von Cap Gris Nez: Seenotfall Qu. 3337. R 154, das in der Nähe steht, nimmt 10 Pioniere auf, die in einem Floß von Land abgetrieben waren. R 154 läuft mit den Soldaten um 1445 Uhr nach Boulogne ein und bringt sie an Land. Da Wind und Seegang weiter zunehmen, bittet Kommandant R 51 2.F.d.M.West über Cap Gris Nez um Entlassung der Boote.
1315	NO 6-7, Seegang 6, mittlere Sicht	Befehl von 2.F.d.M.West: "R-Boote entlassen nach Dünkirchen". Da die Boote gegen die See nicht laufen können, machen sie 1340 Uhr kehrt und gehen nach Boulogne.
1510		R 51, 23, 19 Boulogne festgemacht. R 154 lag schon dort. 2.F.d.M.West wird telefonisch unterrichtet. Ein Boot, R 154, erhält Befehl, weiter in Seenotbereitschaft zu bleiben.
1600		Befehl für R 154: "Seenotfall zwischen Dover - Cap Gris Nez". Stelle, an der auch eine treibende Mine und Balken schwimmen, wird durch HS 126 bezeichnet. Gegenstände werden gefunden.
1815		HS 126 fliegt zur Küste zu. Nach erfolglosem Suchen, Befehl über Gris Nez, nach Boulogne einlaufen.
1930		R 154 südlich des Äußeren Molenkopfes Grundberührung. Freikommen mit eigener Kraft nicht möglich. Der Kommandant ist zwischen den südlichen Molenkopf und den in Bau befindlichen Teil der Südmole eingelaufen. Er hat die Signalstelle durch Morsespruch gebeten, Boote zur Hilfeleistung herauszuschicken. Ein Schlepper und ein Motorboot erscheinen, als das Wasser so weit gefallen war, daß das Boot erst wieder mit einsetzendem Hochwasser freikommen konnte. Durch den Schwell schlug das Boot auf die

Steine

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Steine hart auf. Es entstanden Lecks im Maschinenraum, sodaß der Raum voll Wasser lief und mit den Lenzmitteln nicht lenz gehalten werden konnte. Als das Boot mit steigendem Hochwasser freikam, wurde es von R 152 eingeschleppt. Am nächsten Tage wurde das Boot aufgeslippt. Der Kiel des Bootes ist mittschiffs auf 5-6 m gequescht und stark gesplittert. Mehrere Lecks und Undichtigkeiten befinden sich an der Aussenhaut. Beide Schrauben sind beschädigt, der Stb.Wellenbock gerissen, die Stb. Welle krumm. Die Motoren müssen gründlich gereinigt, die E-Aggregate getrocknet werden. Boot wird nach Rücksprache mit der Marine-Bauaufsicht auf der Werft in Boulogne bis zum 25. Oktober 1940 wieder hergestellt. Der Unfall ist dadurch entstanden, daß der Kommandant, Lt.z.S. Robbers, nicht mit dem erforderlichen Verantwortungsbewußtsein navigiert hat. Er war schon zur Zeit des Hochwassers über dieselbe Stelle eingelaufen, sich aber nicht im Klaren, ob es die richtige Einfahrt ist. Er hätte gewissenhaft sich dann wenigstens im Hafen erkundigen müssen. Ich habe ihn bestraft. Ablösung wird nicht beantragt, da er erst kurze Zeit Kommandant ist. Er hat bisher gezeigt, daß er fahren kann und auch sein Boot gut geführt. Es ist anzunehmen, daß dieser Vorfall ihm eine ernste Lehre ist und ein derartiger Versager nicht wieder vorkommt. Ich schlage vor, um die Einfahrt auch für ungeübte Kommandanten besser sichtbar zu machen, daß im Richtung des Einlaufkurses an Stb. zwei rote Priken ausgelegt werden. Besatzungen der Boote in Boulogne erhalten vom Hafenkommandanten Quartier in einer Schule in der Stadt angewiesen, das für eine Nacht genügt. Fonke.
3.10.40	O 3, Seegang 2, bedeckt, sehr diesig	Aufgabe mit Jägern nördlich Cap Gris Nez kann wegen der Wetterlage nicht durchgeführt werden. Nachdem für frühere Aufgaben die Flottille oft mehrere Tage lang auf gutes Wetter und weniger Wind gewartet hat, fehlt heute die für die jetzige Aufgabe erforderliche Sicht. Ohne diese, ca. 6-8 sm, ist das Auslaufen aber zwecklos, da die Jäger nicht angesetzt werden können. Ich liege bis 1300 Uhr in Bereitschaft, anschließend muß die Unternehmung um 24 Std. verschoben werden.
1145		Fliegeralarm. Unbekanntes Flugzeug über den Wolken steht über Dünkirchen. Fahre nachmittags mit A1 2.F.d.M.West in die Umgebung von Dünkirchen, um einen geeigneten Platz zum Aufstellen der Baracken ausfindig zu machen. Geeignetes Gelände wird in Bergues gefunden, 9 km vom Liegeplatz entfernt. Näher am den Hafen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Hafen war bisher nichts zu finden, da kaum Wiesengelände und nur wenig Baumgruppen, unter die die Baracken aufgestellt werden müssen, vorhanden sind.
1600		R 51, R 23, R 19 liegen in Boulogne in Seenotbereitschaft. R 154 wird in der dortigen Werft auf Slip gesetzt und anschließend auch dort repariert. R 51, R 23, R 19 werden in Boulogne entlassen und marschieren nach Dünkirchen.
1930		Boote Dünkirchen festgemacht. Fonke.
4.10.40	W 3-4, auffrischend, schlechte Sicht, Regenschauer, tiefe Wolkendecke	Die Wetterlage ist ähnlich, wie gestern, der Wind hat nachgelassen, aber die Sicht ist schlecht. Flottille bleibt in Bereitschaft. Als gegen 1100 Uhr die Sicht besser wird, will ich auslaufen, muß es aber wieder aufgeben, da erneut Regenfälle und starke Eintrübung. Erhalte 1200 Uhr Anruf vom 2.F.d.M.West, daß bei Gris Nez gute Sicht und klares Wetter herrscht. Laufe sofort aus. Sicht beträgt hier immer noch nur 3-4 sm, wird aber nach Westen besser.
1210		Dünkirchen ausgelaufen mit den Booten R 52, 51, 18, 19, 20, 23, 151, 153. Bei der Ansteuerungstonne hängen sich R 22 und R 24 an, die von Rotterdam sich nach beendeter Reparatur zur Stelle melden. Reparatur dauerte so lange, da die Ersatzteile noch nicht in Rotterdam lagerten und erst von Deutschland herangeschafft werden sollten. Da der Antransport zu lange dauerte, wurden die beschädigten Teile repariert und geschweißt. Es bleibt abzuwarten, ob diese geflickten Teile der Propeller die Beanspruchungen aushalten.
1400		Flottille bringt bei Tonne 6 das Gerät aus. H gelb. 5 Boote in der ersten Reihe, 4 Boote in der zweiten Reihe auf Lücke. Tiefenstander 20 m, dadurch Gerätsteuerung 8-9 m unter m.Sp.N.W. HS 126 überfliegt die Flottille. Es wird U.K.-Verbindung aufgenommen. Gelingt anfangs nicht, da das Flugzeug nicht die für heute gültige Frequenz geschaltet hat sondern auf der Ausweichfrequenz liegt. Es überfliegen auch deutsche Ju 88 die Flottille. E.S. wird ausgetauscht. Eine Bristol Blenheim, die aber als solche nicht erkannt wird, fliegt in sehr großer Höhe über die Flottille. Es wird angenommen, daß es ein feindliches Flugzeug gewesen ist, da es kurze Zeit später, als es über der Küste steht, von deutschen Flakgeschützen beschossen wird. Um jede Verwechselung auszuschließen, wird vorgeschlagen, daß bei derartigen Unternehmungen keine Bombenflugzeuge in Reichweite der Flottille sich aufhalten, damit auf jedes Bombenflugzeug sofort geschossen werden kann. Die Flottille ist, wenn sie weiß, daß deutsche Flugzeuge mit ihr zusammenarbeiten, natürlich sehr vorsichtig mit dem Eröffnen des Feuers und

wartet

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Man muß die Flüsse zu nehmen lernen! Freund oder Feind! M	wartet damit solange, bis entweder E.S. beantwortet ist oder Flugzeug einwandfrei erkannt ist. Ist es aber ein feindliches Flugzeug, dann setzt die Abwehr unter diesen Umständen zu spät ein. Nur frühzeitig, geschlossen eröffnetes Abwehrfeuer hat Aussicht auf Erfolg, hindert zumindest Flugzeuge am gezielten Abwurf und zwingt sie in größere Höhen.
1430	W 4-5, Seegang 3, gute Sicht, später schlecht	Es stehen zahlreiche Jäger von diesem Zeitpunkt ab fast ununterbrochen bei der Flottille. Der erste Anlauf wird 1 sm nördlicher als bisher angesetzt. Es werden keine Minen geräumt. Auf 1°30' Ost macht Flottille nach BB. kehrt. Das Führerboot, mittleres Boot der vorderen Reihe, räumt mit dem BB. Gerät drei Minen, die offenbar sehr dicht beieinanderlagen und detonieren. BB. und Stb. Nachbarboote räumen je 1 Mine, die ebenfalls hochgehen. Nach Passieren der Sperre abermals kehrt gemacht nach Stb. Es werden keine Minen geräumt, anschließend nach Westen nochmals die Sperre passiert und nichts geräumt. Nach dem ersten Anlauf wird es unter der französischen Küste so diesig, daß keine Peilungen mehr genommen werden können. Es setzt starker Strom nach Norden. Anhalt für die Flottille nee ist die noch ausliegende Tonne 2 51°4,2' N, 1°36,1' Ost, nach der hin audh die Sperre zu führen scheint.
1600		Starke Eintrübung, sodaß auch die englische Küste außer Sicht kommt. Ich muß 1630 Uhr die Sperre verlassen, um vor Dunkelheit in Dünkirchen zu sein.
1730	W 6, Seegang 4-5, Regenschauer, schlechte Sicht	Jäger haben die Flottille verlassen. Bei Tonne 6 wird das Gerät aufgenommen. Anschließend Marsch nach Dünkirchen angetreten, (Skizze 2).
1945		Dünkirchen festgemacht. 2.F.d.M.West erhält Meldung. 5 Minen geräumt.
5.10.40.		Befehl für heute: "4 Boote Seenotbereitschaft". 3 Bootsbesatzungen machen einen Ausflug nach Langemark und Ypern. Erhalte einen Omnibus und einen L.K.W. vom Seekommandanten Flandern.
1530		Dynamo R 19 wird durch Abreißen eines Lüfterbleches beschädigt, dabei ein Heizer am Beim wenig verletzt. Es muß angenommen werden, daß Materialermüdung die Ursache ist. Der Dynamo hat seit der letzten Grundüberholung 1956 Arbeitsstunden. Die Fahrbereitschaft bleibt erhalten, doch kann das Boot im See kein F.T. besetzen und kein Gerät fahren, da die Winde keinen Strom erhält. Es wird morgen früh geklärt, ob die Reparatur hier durchgeführt werden kann. Erhalte Befehl von 2.F.d.M. West, morgen mit der Flottille Weg Rosa bis Dieppe abzulaufen und nachts dort zu bleiben. Rückmarsch am folgenden Tag.
		2.F.d.M.West

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		2.Fd.M.West hat einen Platz in St.Pol für die Baracken ausfindig gemacht. Ich soll ihn mir heute ansehen. Dieser Platz hat den Vorteil, daß er 2 km näher an Dünkirchen heran liegt, außerdem ist die Gegend nicht so zerstört wie in Bergues, sodaß die Besatzungen dort an Land im Winter auch etwas Abwechselung haben werden. Nachteilig ist, daß Luftschutzräume angelegt werden müssen. Außerdem ist das Gelände wegen der in der Nähe stehenden Flak- und Haubitz-Batterie gefährdet. Die Nachteile werden in Kauf genommen.
		Erhalte Nachricht von Nettelbeck, daß das Boot wieder kriegsbereit ist. Mache Meldung an 2.F.d.M.West. Hatte gebeten, das Boot im Geleitdienst oder für ähnliche Aufgaben an der holländischen Küste zwischen Den Helder und Vlissingen einzusetzen. In den Häfen der französischen Kanalküste ist es zu gefährdet. Die Begleitschiffe haben eine zu schwache Flak-Armierung. 2 cm M.G.C./30 und 10,5 sm UTO-Flak. Das Geschütz ist nur bedingt als Flakgeschütz zu verwenden, da die Erhöhung nicht ausreicht. Die Boote müßten mit einer 3,7 cm Doppelflak ausgerüstet sein.
		+50° −10°
6.10.40 0800	SSW 5-6, auffrischend Windwarnung	Wegen Wetterlage Auslaufen nicht möglich. Reparatur der Dynamo-Maschine R 19 kann in Dünkirchen durchgeführt werden, wenn die Firma genügend Material (Kupferdraht) bekommt. Das soll morgen beschafft werden. Maschine soll dann in wenigen Tagen wieder klar sein. K.B.-Meldung wird abgegeben.
7.10.40 0800	SW 5, Seegang 4	Aufgabe, Absuchen Weg Rosa nach Dieppe kann wegen Wetterlage nicht durchgeführt werden. Erhalte abends von 2.F.d.M.West Befehl, daß Ablaufen Weg Rosa nach Dieppe vorläufig nicht stattfindet, da andere wichtigere Aufgaben vordringlicher sind. Für morgen erhält die Flottille folgende Aufgaben:
		1.) Es ist beabsichtigt, im Kanalgebiet Seenotbojen auszulegen, die für die Aufnahme von abgestürzten Fliegern gedacht sind. Aus der anliegenden Skizze sind die Positionen der zuerst auszulegenden Bojen ersichtlich.
		2.) Bei günstiger Wetterlage werden am 8.10. die 19, 22 und 25 ausgelegt. Im Anschluß daran Tonne 18, 17, 20 und 21. Um für die Tonnenleger Minensicherheit zu gewährleisten, läuft 1.R.Fl. am 8.10. folgenden Weg ab: von der Heultonne 1 auf 50°59,5' N, 1°46' Ost über die Tonnen 19, 18, 17, 20, 21, 22 und zurück.
		3.) Im Anschluß an das Wegablaufen muß eine Wegeskizze durch ein besonders abgeteiltes Boot

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Boot sofort nach Calais gebracht werden und beim Hafenkommandanten mit der Aufschrift "Für K.Kapt. Gräf" abgeliefert werden. 4.) Weitere Wege, die für den Seenotdienst abzulaufen sind, werden der Flottille rechtzeitig bekannt gegeben.
8.10.40 0430- 0630		Fliegerangriffe auf Dünkirchen. Nachdem die letzten Nächte verhältnismäßig ruhig gewesen, in einigen keine Angriffe auf Dünkirchen gewesen sind und nur das Gebiet überfliegende Flugzeuge beschossen wurden, wurde heute der Hafen selbst wieder angegriffen. Flottille erhielt keine Beschädigungen.
0800		Dünkirchen ausgelaufen mit R 52, R 51, R 18, R 20, R 22, R 23, R 24. Gerät bei Tonne 1 ausgebracht. Tiefenstand 20 m. Ich lasse 8 Boote in H-Formation, 4 Boote in jeder Reihe mit Gerät fahren. Ein Boot als Bojenboot zum Fischen von abgeschlagenen Geräten bzw. Minenabschießen. Bei der herrschenden guten Sicht ist genaue Navigation möglich. Aufklärungsflugzeuge HS 126 sind zur Stelle. U.K.-Verbindung wird hergestellt. Es überfliegen auch ab und zu anfangs Jagdflugzeuge die Flottille, aber sehr viel seltener als das letzte Mal, sodaß die Boote während der meisten Zeit auf dem Weg ohne Jagdschutz sind. Bei dem zunehmenden Seegang wäre die Fliegerabwehr kaum durchführbar gewesen, wenigstens sehr erschwert worden. Ich halte trotzdem durch. Südwestlich Tonne 2 in 400 und 500 m Abstand werden von den BB. Flügelbooten je eine Mine MARK XIV geräumt. Sie gehören zu der bekannten Sperre. Es erscheint unverständlich, daß der Engländer die Boote, ohne sie zu stören, in dieser Gegend fahren läßt. Die Sicht ist besonders gut.
1430		Gerät aufgenommen. Tiefensteuerung unter m.Sp. N.W. 11 m. Wegeskizze wird in Calais beim Hafenkommandanten abgegeben.(Skizze 3). Dünkirchen festgemacht. Es gelingt mir noch, einen Teil der Besatzungen an einer K.D.F.-Varietevorstellung teilnehmen zu lassen, eine Abwechslung für die Soldaten, die in Dünkirchen besonders begrüßenswert und einmal notwendig ist. Geschlossene Teilnahme der Flottille ist wegen nicht rechtzeitig möglich gewesener Anmeldung nicht zu erreichen. Erhalte abends Befehl für morgen von 2.F.d.M. West, 4 Boote in Seenotbereitschaft zu legen. Das Auslegen der Seenotbojen hat sich verzögert. Es sind auch zunächst nur 5 Bojen klar. Es hat also keinen Zweck, jetzt schon den Weg dafür abzusuchen. Der Engländer muß merken, daß wir in dieser Gegend etwas vorhaben und wird dann, falls noch keine Minen ausliegen,
		unter

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		unter Umständen das Gebiet verminen. Die Stichfahrten auf diesen Wegen haben meiner Ansicht nach den Zweck, festzustellen, ob überhaupt Minen liegen. Werden welche angetroffen, so muß der Tonnenleger an dieser Stelle nur bei Hochwasser arbeiten, um ungefährdet zu sein. Wird nichts gefunden, so kann er zu jeder Tageszeit die Bojen auslegen.
2200-2400		Fliegerangriffe auf Dünkirchen.
9.10.40	SO 5,schlechte Sicht zeitweise Regen	4 Boote der Flottille liegen in Seenotbereitschaft. Es herrscht wieder so schlechtes Wetter, daß Gerätfahren nicht möglich wäre.
1100		Fliegeralarm. Batterien im Süden der Stadt beschießen ein englisches Flugzeug, das beim Überfliegen des Hafens in den Wolken bleibt. Mar.Baurat Gräfe vom Mar.Befehlshaber Frankreich, der vom 2.F.d.M.West zu mir geschickt wurde, besichtigt abends mit mir das Gelände, wo die Baracken aufgestellt werden sollen. Einzelheiten für die Ausführung werden besprochen. Nettelbeck erhält vom 2.F.d.M.West Befehl, nach Vlissingen zu gehen. Halte es nicht für richtig, daß das Boot allein marschiert. Gebe ihm deshalb durch Fernschreiben den Befehl, sich mit R 21, das z.Zt. noch in Vegesack liegt und heute fertig sein soll, in Verbindung zu setzen und einen Treffpunkt in der Deutschen Bucht zu verabreden, damit Nettelbeck mit R 21 bis Vlissingen marschiert. 2.F.d.M.West erhält Meldung und ist einverstanden. Erhalte Befehl auch aufrecht, als ich von R21 Nachricht bekomme, daß wegen Maschinenstörung bei der Probefahrt Fertigstellung um 3 Tage verzögert wird. Da Nettelbeck nicht so dringend hier gebraucht wird, spielt es keine Rolle, wenn er 3 Tage später hier eintrifft.
2030-2300		Fliegerangriffe auf Dünkirchen und Hafengelände.
10.10.40	SSW 3	4 Boote liegen in Seenotbereitschaft. Das Auslegen der Seenotbojen verzögert sich, sodaß Stichfahrten nicht durchgeführt werden sollen. Heute kommt Vertreter des Marineunterkunftamtes in Boulogne, Herr Mai, zu mir wegen des Barakkenaufbaues. Es werden die erforderlichen Handwerker, das nötige Material und Transportfahrzeuge bestellt, sodaß voraussichtlich morgen mit den Vorarbeiten begonnen werden kann. Erhalte für morgen Befehl, Weg Rosa nach Dieppe abzulaufen. Bei Überholung der Stb.Maschine R 23 wird festgestellt, daß 2 Zähne des Antriebrades der Kühlwasserpumpe ausgebrochen sind. Bruchstücke werden gefunden. Es liegt Materialermüdung vor.
		Ersatz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Ersatz mit Begleitmann wird von M.A.N.Fabrik angefordert, da Ersatzteilherstellung hier nicht möglich ist. K.B.-Meldung wird abgegeben.
11.10.40 0800	SW 2, gute Sicht, Sonnenschein	Dünkirchen ausgelaufen mit R 52, R 51, R 18, R 20, R 22, R 24, R 151, R 153.
0815		Gerät auf Weg Rosa ausgebracht. Tiefenstander 10 m. Der Weg wird abgesucht nach Westen.
1304	W 2, Seegang 1, Sonnenschein, gute Sicht	Auf 50°39,2' Nord, 1°31' Ost wird Gerät umgestellt und mit 15 m Tiefenstander weitergefahren. Flottille hat Punkt 17 a erreicht und nimmt Gerät auf. Anschließend Marsch nach Dieppe (Skizze 4 u.5)
1700		
1808		Dieppe festgemacht. 2.Fd.M.West erhält Meldung.
		R 24 hat heute denselben Schaden an den Antriebsrädern der Stb.Lens- und Kühlwasserpumpe wie R 23. Auch Materialermüdung. Die Antriebsräder werden in der Nacht ausgebaut. Die Stb.Maschine wird durch Kühlwasserpumpe der BB.Maschine mitgekühlt. Das Boot kann noch 14 sm laufen und als Bojenboot eingesetzt werden. Unterrichte die Bauaufsicht Dünkirchen, damit sofort die Zahnräder bestellt und wenn möglich, mit denen von R 23 angeliefert werden können.
12.10.40 0730	Dieppe	Wegen Nebel Auslaufen nicht möglich. Warte ab, bis es aufklart.
1100		Nebel ist noch nicht gewichen. Ich rufe den 2.F.d.M.West an, ob ich ohne Gerät noch heute zurücklaufen oder morgen früh mit Gerät den Weg ablaufen soll. Erhalte Befehl, heute nicht mehr auszulaufen und morgenfrüh es erneut zu versuchen. Falls ich nicht rechtzeitig wegen Nebels den Hafen verlassen kann, soll ich dann ohne Gerät zurückfahren, da ich im Kanal dringend benötigt werde zur Unterstützung beim Auslegen der Seenotbojen. Besatzungen schlafen in Dieppe an Bord.
13.10.40 0745	O 3-4, mittlere Sicht, später vorübergehend Nebel	Ausgelaufen. Es ist klar. Nach Passieren der Ausfahrt wird es stark neblig, weiter draußen wird es besser, sodaß ich Punkt 17 a als Ausgangspunkt finde. Dort wird Gerät ausgebracht. 15 m Tiefenstander.
1045	O 3, mittlere Sicht, vorübergehend Nebelschwaden	Flottille durchfährt dichte Nebelbänke. Sicht 200 - 400 m. Boote werden gut zusammengehalten. Nebenmann ist fast immer auszumachen, das hintere Glied sieht die Schwimmerbojen. Ich fahre mit ausgebrachtem Gerät weiter, da ich annehme, daß der Nebel nur vorübergehend herrscht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		herrscht. Nach einer halben Stunde wird es wieder klar.
		Bei Punkt 13 wird R 20 und R 151, R 153 entlassen nach Boulogne. R 20 soll als Nebelboot bei einer Landungsübung in Boulogne morgen teilnehmen, läuft dort 1530 Uhr ein.
		R 151, 153 sollen zu ihrer Flottille (7.R.Fl.) entlassen werden und in Boulogne weitere Befehle bekommen. Die Boote waren eine wertvolle Verstärkung meiner Flottille gerade jetzt, als einige Boote der 1.R.Flottille wegen Maschinenschadens vorübergehend ausgefallen waren.
1600	O 4, gute Sicht, Sonnenschein	vor der Hafeneinfahrt Dünkirchen wird das Gerät aufgenommen. Es wurde nichts gefunden. (Skizze 4
1630		Dünkirchen festgemacht. u.5)
		Nachts schwache Angriffe auf den Hafen von Dünkirchen.
14.10.40	Dünkirchen	Habe für heute Befehl, vor den Schleppern, die die Seenotbojen auf Position schleppen, Minensuchsicherung zu fahren und dabei Flakschutz zu übernehmen. Halte mit dem Leiter, K.Kapt. Gräf, telefonische Verbindung aufrecht. Ich sollte 1030h vor Calais mit der Flottille stehen. Wegen dichten Nebels, der den ganzen Vormittag anhält, muß das Auslaufen verschoben werden. Vorschlage, Aufgabe evtl. heute nachmittag durchzuführen, auch wenn nicht die beabsichtigte Anzahl Bojen ausgelegt werden kann.
1230	S 4, schlechte Sicht	Erhalte Anruf von K.Kapt. Gräf, daß er um 1430h mit 2 Schleppern vor Calais steht. Laufe 1245h aus mit den Booten R 52, 51, 18, 22, 24.
		R 19 und R 23 führen Maschinenreparatur durch.
		Beim Auslaufen aus Calais bricht das Ankertau der beiden Bojen. Schlepper Wik kann das Ankertau der Boje 19 reparieren und dampft auf die Position zu. Ich fahre auf dem Bojenboot und halte ihn im abgesuchten Streifen, was Schwierigkeiten macht, da starker Querstrom setzt.
		Schlepper Armgard ist eingelaufen. Flottille fährt den Weg vom Calais I bis zur Position 19 zweimal ab.
1550		Schlepper ist auf Position 19. Boje wird verankert. Die Rettungsleine der Boje ist unklar. Schlauchboot wird ausgesetzt und durch 2 Mann die Leine klariert. An der Leine sind Holzstücke eingesetzt, die bei Stauwasser beim Stromkentern und durch den Wind immer vertörnt werden. Die Rettungsleine muß möglichst glatt sein, am besten Korkschleppleine, die auch genügend steif ist, wodurch ein Vertörnen erschwert werden würde. Am Ende kann ein Holzstück zum besseren Festhalten angebracht sein.
1540	SSO 4, Seegang 2, mittlere Sicht	R 20 meldet sich bei der Flottille zurück. Hatte heute an der Landungsübung zwischen Equichen und St.Gabriel teilgenommen. War als Nebelboot eingesetzt. Wetter war sehr ungünstig. Ablandiger Wind 3-4, der die Nebelwand sehr schnell vertrieb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		vertrieb. Die Nebelwand wurde nicht, wie vorgesehen, durch Flugzeuge verstärkt, da sie wegen der Wetterlage nicht starten konnten. Flottille bleibt beim Schlepper zum Fla-Schutz und geleitet ihn bis vor Calais. Boote gehen dann nach Dünkirchen. Ich selbst fahre mit R52 nach Calais, um dort K.Kapt. Gräf zu sprechen. Er teilt mir mit, daß das Auslegen erst fortgesetzt werden würde, wenn stärkeres Ankertau geliefert worden ist. Er erkundigt sich bei mir nach der Minenlage. Ich unterrichte ihn, wie die Schlepper im Strom hinter der Flottille folgen müssen. Dünkirchen eingelaufen.
15.10.40 0945	S z W 3-4, gute Sicht	Flottille läuft aus Dünkirchen mit R 52, 51, 18, 19, 20, 22, 24. Da ich schon morgens früh nach Calais zur Registratur der Flottille gefahren bin, ließ ich die Boote bis Calais allein fahren und mich dort durch R 52 abholen. Ich sollte heute wieder auf Weg A westlich Tonne 6 fahren, um englische Bomber heranzulocken.
1215	S z W 4-5, Seegang 4, kurze hohe Dünung, gute Sicht	Flottille bringt bei Tonne 6 nördlich von Calais Gerät aus. Tiefenstander 20 m. Ich benutze die Gelegenheit, um festzustellen, ob die Positionen der demnächst auszulegenden Seenotbojen minenfrei sind, und um das Nordende der s.Zt. gefundenen Sperre zu erkunden. Durch Seegang und Strom mache ich nur 7 sm Fahrt über Grund. Ich halte trotzdem mit Gerät durch, da Jagdschutz und Flugzeugaufklärung vorhanden ist.
1405-	SSW 5, Seegang 4, sehr gute Sicht, kurze hohe Dünung, abflauend	Werde durch Artillerie beschossen. Batterie steht westlich von Dover. Nach den Aufschlägen immer 2 Schuß, die gut zusammenliegen, muß es mindestens eine 15 cm Batterie sein. Aufschläge liegen anfangs 1000 m nördlich der Flottille, später bis 200 m heran. Ich nehme an, daß ich nun auf eine englische Sperre komme, die verteidigt wird. Deshalb fahre ich noch weiter nach Westen, finde aber nichts. Drehe dann erst 2 dez., dann nochmals 2 dez. ab, nach dem Feuereinstellen drehe ich wieder zurück. Zeit vom Sichten des Mündungsfeuers bis zum Aufschlag 33 sec. Werde nochmals kurz durch eine Batterie beschossen, die oberhalb Dover steht (bei den Funkmasten), Aufschläge liegen wieder zu kurz. Die abgelaufenen Kurse sind aus der Wegeskizze zu ersehen.
1710		Nehme Gerät auf bei Tonne 6. Es wurden keine Minen gefunden. Nach Ablauf der Zeiteinrichtung müssen die s.Zt. gefundenen Minen nicht mehr stehen. Die Position der Leuchttonne 8, die aber nicht mehr brennt, festgestellt auf 50°57,8' N, 1°30' Ost. Die Sicht war sehr gut, sodaß der Schiffsort laufend kontrolliert werden konnte.(Skizze 6).
1930		Dünkirchen festgemacht.

6. Anlage zu B.S.Befehl Nr. 372 vom 2.12.1940

Kr 7397

2836

Zu Gruppe West O. Kdos. Befl.

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten "R 18 - 24, R 51, 52, 151, 153 und 154" und dem Begleitschiff "Nettelbeck"

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Grumdmann

angefangen am: 1.10.40,

beendet am: 15.10.40.

Kml. zu Luftw. Lehrstab g.Kdos. 114/41

Anlage 9 zu Nr. 571/40 Kdos.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven 3000 6.40 1911/853 Druckamt V

Wetterkarte (Kriegstagebuch (Anlagen)

Din A 3 gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.40 0800 1615	Dünkirchen seeklar festgemacht	Flottille zum Absuchen Weg Lila ausgelaufen.
2.10.40 0930 1510 1930	Dünkirchen seeklar festgemacht	R 19, 23, 51 und 154 zum Seenotdienst ausgelaufen. R 19, 23, 51 wegen schlechter Wetterlage in Boulogne eingelaufen. R 154 hatte eine Sonderaufgabe und ist anschließend bei dem Einlaufen in die Hafeneinfahrt Boulogne auf Grund gelaufen. Das Boot wird durch R 152 freigezogen und anschließend nach Boulogne eingeschleppt. Maschinenraum ist bis zur C W L unter Wasser.
3.10.40	Dünkirchen	Am heutigen Tage übernehmen die Boote R 18 [illegible] 52 und 153 von der Marineversorgungsstelle Dünkirchen vom Tanker Shell III mit einer Schlauchlänge über Trichter 20 m³ Treiböl rumänischer Herkunft mit = 0,85, Zeitdauer 2 ½ Stunden. Die Boote R 19, 23 und 51 übernehmen Brennstoff von der Marineversorgungsstelle Boulogne 16 m³, Zeitdauer 1 Stunde.
1600 1930	Boulogne, seeklar festgemacht	R 19, 23 und 51 ausgelaufen und in Dünkirchen eingelaufen. Am heutigen Tage werden die Maschinenstörungsmeldungen der Räumboote R 23 B.Nr.G 1599, R 51 B.Nr. 1600, R 19 B.Nr. 1601 eingereicht. Sämtliche Störungen gehören zum 27.9.40. Bemerkungen für R 154 Ich fahre zu R 154 nach Boulogne. Das Boot wurde um 1400 Uhr auf den Slip genommen. Nach genauen Untersuchungen unter Anwesenheit der Bauaufsicht Boulogne (Mar.Ob.Baurat Witte [illegible] Mar.Ing. Wolf) wurden nachfolgende Beschädigungen festgestellt und der Fertigstellungstermin auf den 25.10.40 festgelegt. Infolge des starken Wassereinbruches in den Maschinenraum haben ein großer Teil der E-Aggregate unter Wasser gestanden. Sämtliche E-Aggregate im Maschinenraum müssen daher ausgebaut, getrocknet und geprüft werden. Die beiden Hauptmotoren müssen, da dieselben noch kurze Zeit unter Seewasser gelaufen haben, ebenfalls auseinandergebaut, gereinigt und geprüft werden. Die Stb. Schraubwelle ist verbogen, der Stb. Wellenbock gerissen und die Schraube unbrauchbar. Die BB. Schraube ist weniger beschädigt. Auf Grund dieser Feststellungen ist es erforderlich, daß die Stb. Welle gezogen und gerichtet wird und der Stb. Wellenbock sowie beide Schrauben durch neue ersetzt werden. In Abtlg. IV (Maschinenraum) sind 4 größere Löcher

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Löcher unterhalb der CWL, wodurch der starke Wassereinbruch in diese Abteilung begründet ist. Weiterhin sind mehrere, am unteren Schiffskörper hinziehende kleinere Leckagen festgestellt. (Stoßstellen der Beplankung). Der Kiel selbst ist ungefähr in der Bootsmitte 5-6 m gequescht und gesplittert. K.B.-Meldung ist abgegeben. Es liegt Havariefall vor. Meldung über Befund des Bootes und der Maschinenanlage an Chef gegeben.
4.10.40 1200 1315 1950	Dünkirchen seeklar festgemacht.	Flottille mit den Booten R 18, 19, 20, 23, 51, 52 und 153 zur Stichfahrt Dover - Calais ausgelaufen. R 151 von der 11.R.Fl. vorübergehend zur 1.R.Fl. getreten. R 22 und 24 von Rotterdam zur Flottille gestoßen. Beide Boote machen diese Stichfahrt mit.
5.10.40 1530	Dünkirchen	Wasserergänzung der Flottille Auf dem Räumboot R 19 haben sich während des Betriebes der Hilfsmaschine die Lüftungsbleche am Dieseldynamo gelöst. Wahrscheinlich haben sich die Sicherungsschrauben des Lüfterrades gelöst. Der Dynamo befand sich unter Belastung zum Laden der Batterie. Durch die ausgerissenen Lüftungsbleche traten sehr starke Beschädigungen an den Anker- und Feldwicklungen auf. Infolge des Ausfalls von dem Diesel-Dynamo sind nachstehende Anlageteile ab sofort in keinem betriebsklaren Zustand mehr: 1.) F.T. Anlage, 2.) Leinenwinde, 3.) Speisung der Batterie und des Lichtnetzes, 4.) Kompressoranlage zum Laden der Anlaßluftgefäße für Hauptmotoren. Der Dynamo ist eine veralterte Ausführung, die nur auf den R-Booten 17-20 eingebaut ist. Ersatz ist hier und in der Heimat nicht vorhanden. Ich versuche daher mit Hilfe der Bauaufsicht Dünkirchen Material zur Neuwicklung der Pole und des Ankers in Dünkirchen zu erhalten. Für die Polwicklung ist Material am Orte zu beschaffen, die Ankerwicklung ist jedoch auch in der näheren Umgebung (bis einschl. Lille) nicht zu erhalten. Mit mehreren größeren Spezialfirmen in Lille wird Verbindung aufgenommen. Firma Dasmet will Material aus Paris beschaffen. Zeitverzögerung! Sicherheitshalber frage ich gleichzeitig bei Werftbeauftragten Holland-Belgien und Werft Kiel um Durchführung Reparatur bezw. Materialbeschaffung an. Ablehnender Bescheid aus Holland-Belgien, aus Kiel kommt Nachricht, daß Reparatur nur bei Firma Still in

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
3000 6.40 1911/403 Druckerei V

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		~~in Hamburg möglich und mindestens 14 Tage~~ dauert (also einschl. Transport mindestens 3-4 Wochen). Ich rufe Werftbeauftragten für Frankreich in Paris an und bitte der Firma Dêsmet Lille bei Materialbeschaffung in Paris zu unterstützen und Transport nach hier durch Kurier sicherzustellen. R 19 ist mit beiden Hauptmotoren betriebsklar. Anlaßluft wird mit Hilfsmotor selbst geladen oder wenn möglich durch besonders zu diesem Zwecke schon für das Norwegenunternehmen beschaffte Luftleitung mit Anschluß an den Kompressor des Nebenbootes. Batterie wird ebenfalls über fliegende Leitung durch Nebenboot geladen. Boot bleibt also ohne F.T., M.E.S. und Winde einsatzbereit. K.B.-Meldung ist abgegeben. Störungsmeldung folgt. Am heutigen Tage werden die Maschinenstörungen der Räumboote R 24 Nr.7 Gr.A B.Nr.G 1616 gehört zur Störung am 12.9.40, R 22 Nr.4 Gr.A B.Nr.G 1615 gehört zur Störung am 21.9.40 eingereicht.
6.10.40	Dünkirchen	Diesel-Dynamo auf R 19 wird ausgebaut und zur Reparatur abgegeben. Durchführung Werft Dünkirchen.
7.10.40	Dünkirchen	Flottille liegt in Seenotbereitschaft. Keine besonderen Ereignisse.
8.10.40 0800 1430	Dünkirchen seeklar festgemacht	Flottille mit den Booten R 18, 20, 22, 23, 24, 51, 52, 151 und 153 zur Stichfahrt Dover-Calais ausgelaufen. R 19 bleibt im Hafen.
9.10.40	Dünkirchen	R 23 hat im Trockendock Dünkirchen eingedockt. Die Flottille liegt in Seenotbereitschaft. R 23 Instandsetzung des Auspuffrohres vom Hilfsmotor. Rohr macht Wasser. Störungsmeldung folgt.
10.10.40	Dünkirchen	R 23 stellt bei der monatlichen Lagerkontrolle folgendes fest: Zu dem auf dem Wellenstumpf sitzendem Antriebsrad für die Kammräder der Kühlwasserpumpen sind Zähne ausgebrochen. Die Zahnung der beiden Kammräder ist ebenfalls stark beschädigt. R 23 verbleibt im Deck. Durch Fernschreiben werden von der M.A.N. Augsburg Ersatzteile und Monteur angefordert. Ursache der Störung ist noch unbekannt. Störungsmeldung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		dung folgt. Die Flottille nimmt 856 kg Schmieröl aus Fässern von der M.V. Dünkirchen.
11.10.40 0800	Dünkirchen seeklar	Marsch der Flottille mit Gerät nach Dieppe. R 23 und R 19 verbleiben in Dünkirchen. R 24 meldet in der Stb. Maschine starke Geräusche. Maschine wird gestoppt. Nach erfolgter Untersuchung wird festgestellt, daß das Zahnrad auf dem Wellenstumpf ebenfalls wie auf R 23 stark ausgebrochen ist. Die Kammräder beider Kühlwasserpumpen werden ausgebaut. Zeitdauer 14 Stunden. Die Stb. Maschine wird von BB. Maschine gekühlt. Die Maschine ist beschränkt verwendungsfähig (n = 550). Störungsmeldung folgt. Ersatzteilanforderung bei M.A.N.Augsburg wie bei R 23. Die Störungen an den Antrieben der Kühl- und Lenzpumpen sind erstmalig. Eigenartig ist die beinahe gleichzeitige und völlig gleichartige Störung auf beiden Booten. Ich vermute, daß diese Beschädigungen mit den seinerzeitigen Pleuellagerschäden der beiden Boote in Frederikshavn (Dänemark) im Zusammenhang stehen. Untersuchung des Schwingungsdämpfers ergab keine Ausstellungen. Es ist daher möglich, daß die Kurbelwelle gelitten hat, sich nur um einige Hunderstel verlagert hat und damit auch das Spiel der Zahnräder verstellt. Das zu harte Arbeiten des Zahnrades auf dem Wellenstummel hat auch die größeren Arbeitsräder der Pumpen zum Beschädigen und letzten Endes zum Ausbrechen der Zähne geführt. Eine Untersuchung der Antriebe der anderen Boote auf gleiche Fehler war ergebnislos. Näherer Befund des Spezialmonteurs muß abgewartet werden. Boote haben jetzt eine Durchschnittsbetriebszeit von 1350 Stunden mit den Hauptmotoren und 2000 Stunden mit dem Hilfsmotor. Die jetzt sehr häufig an den Booten auftretenden Störungen sind in den meisten Fällen auf lange Beanspruchung und Materialermüdung zurückzuführen. Boote haben die Zeit für eine größere Maschinenüberholung schon zweimal überschritten. Obwohl alle Leitenden Maschinisten über große Erfahrungen verfügen und mit besonders anerkennenswertem Diensteifer die Anlagen warten, muß die Führung damit rechnen, daß wegen der Überlastung der Maschinenanlagen laufend nicht 9 sondern weniger - in den letzten Wochen waren es 6 - Boote einsatzbereit sind. Infolge Materialknappheit, schlechten z.T. zerstörten Werkstätten, wegen des langen Transportweges von der Heimat zum Einsatzhafen, dauert fast jede Reparatur sehr viel länger als unter normalen Verhältnissen in Deutschland.
		830 Dieppe festgemacht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.10.40	Dieppe	Die Flottille verbleibt im Hafen. Brennstoff-Übernahme der Boote. Es werden von der Mar. Versorgungsstelle 40 m³ Brennstoff übernommen. Zeitdauer 1 Std. Keine besonderen Ereignisse.
13.10.40 0745 1400	Dieppe seeklar	Marsch der Flottille mit Gerät nach Dünkirchen R 20, R 151, R 153 werden querab Boulogne entlassen. R 151 und R 153 verlassen den Verband der 1.R.Flottille. R 20 nimmt an einer Nebelübung teil.
1615	Dünkirchen festgemacht.	
14.10.40 0830 1245	Dünkirchen seeklar	viertelstündige Bereitschaft. Flottille mit den Booten R 18, R 22, R 24, R51, R 52 zum Geleit- und Flakschutz für Tonnenleger Wick ausgelaufen (Zwischen Calais und Blanch Nez).
1615 1815	Flottille in Dünkirchen mit den Booten R 18, 20, 22, 24, 51 festgemacht.	R 52 nach Calais eingelaufen. R 19 und R 23 blieben im Hafen.
1950	R 52 aus Calais zurück.	R 23 wechselt Stb. Auspuffsammelrohr aus. Störungsmeldung folgt. Monteur von M.A.N. trifft mit 2 Ersatzzahnrädern ein und beginnt mit Instandsetzung R 23.
15.10.40 1000	Dünkirchen seeklar	Flottille mit den Booten R 18, 19, 20, 22, 24, 51 und 52 ausgelaufen. Stichfahrt Dover - Calais.
1900	festgemacht in Dünkirchen	R 23 blieb im Hafen. Material zur Ankerwicklung R 19 ist nach vielen Schwierigkeiten in Lille eingetroffen. Anker und Gestell werden, weil Lille besser und schneller arbeitet mit eigenem Lastwagen nach dort zur Firma Desmer gesandt und die Restarbeit der hiesigen Firma entzogen.

gesehen:

Kaptlt. und Flottillenchef

Gesehen:

Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.W.

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 372 vom 2.12.1940

Führer der Minensuchverbände West
B.Nr. Gkdos 963

...., den 25. November 1940.

Zu Gruppe Mar. O. Kdos. B.-Nr. 2836

Geheime Kommandosache!

An

den Befehlshaber der Sicherung der Westküste

Trouville.

Betrifft: K.T.B. der 1.R.Flottille.
Vorgang: 2.F.d.M. Nordfr. Gkdos 368 A 1 v 24.10.40

Anliegend wird das K.T.B. der 1.R.Flottille für die Zeit vom 1.-15.10.40 in einfacher Ausfertigung, Abschnitt Maschine in zweifacher, Taktische Gliederung in einfacher und 6. Wegeskizzen in 1facher Ausfertigung vorgelegt.

Folgendes wird bemerkt: 2.10. 19^{30} Uhr: Lt.z.S. Robbers ist wegen des durch seine Leichtfertigkeit verschuldeten Auflaufens von R 154 als Kdt. abgelöst worden. 4.10. 1400 Uhr: Die Zusammenarbeit mit Aufklärungsflugzeug Hs. 126 bewährt sich gut. 4.10./8.10.u.15.10. Die Unternehmungen, die die Flottille - teilweise bei sehr sichtigem Wetter - bis unter die Geschütze der engl. Küste führten, verdienen volle Anerkennung.

Im Entwurf gez. R u g e
Von Seiten des Führers der Minensuchverbände West
Der 1.Admiralstabsoffizier i.V.

Rocny

Anl. zu Luftw.-Lehrstab
g. Kdos. Gkdos 214/41

Anlage 1 zu 1./III. 671/41 Gkd.

Befehlshaber der Sicherung
West
B. Nr. G.Kdos. 372 A1

Den 19. Dezember 1940.

Geheime Kommandosache!

Marinegr.-Kdo. West
18 DEZ. 1940
2096
B.-Nr. G. I
Anl. 1
K.T.B. Paris

An

das Marinegruppenkommando West

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. R.-Flottille vom 1. bis 15.1o.4o mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme des F.d.M. West vorgelegt.

Die Leistungen der Flottille bei ihren verschiedenen Unternehmungen in der Doverstraße verlangten vollen Einsatz und sind hoch zu bewerten.

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

53
997

Marinegruppenkommando
West
B.Nr. g.Kdos. 2836/40 A2.

Stabsquartier, den 4. Januar 1941.

Geheime Kommandosache!

		Prüf-Nr.
U.	Seekriegsleitung	1

nachrichtlich:

Befehlshaber der Sicherung West 2

-9-

Anliegend wird das K.T.B. der 1. R.-Flottille für die Zeit vom 1. - 15.10. nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Zu 3.10., 1400 Uhr:

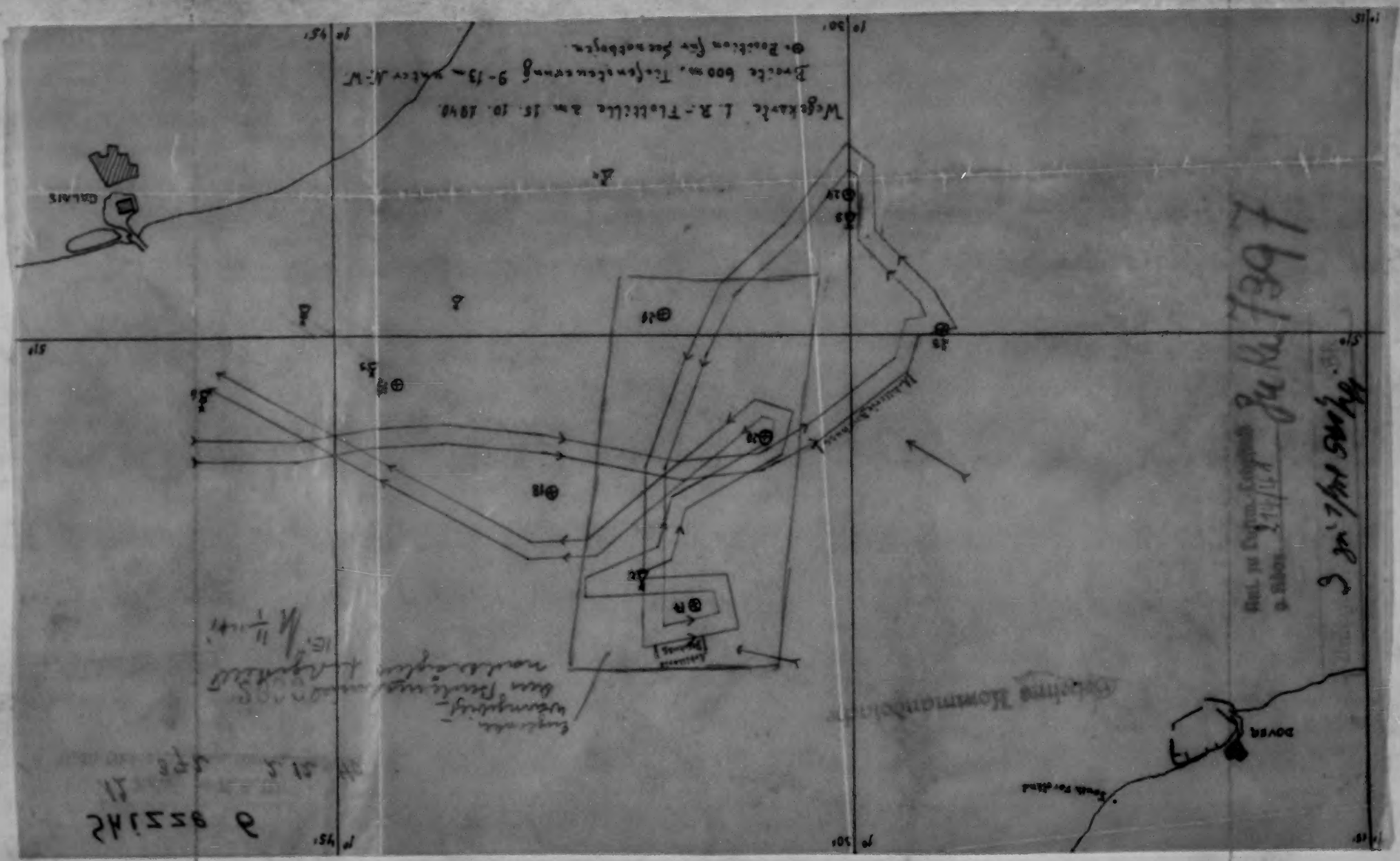
Der Vorschlag, bei derartigen Unternehmen das Gebiet für eigene Bomber zu sperren, läßt sich bei der Wichtigkeit der übrigen Aufgaben der Bombenflugzeuge nicht durchführen.

Für den Marinegruppenkommandeur West:
Der Chef des Stabes

1.SKl Iac 541 g.Kdos. 4 Anl.

Eing. bei M.Wa.: 13. 2. 41

Lehrstab für Abwehrfragen
Eing. 11. MRZ 1941
B.Nr. 9000. 214 Anl. 40



KODAK SAFETY FILM

DÜNKIRCHEN

GRAVELINES

CALAIS

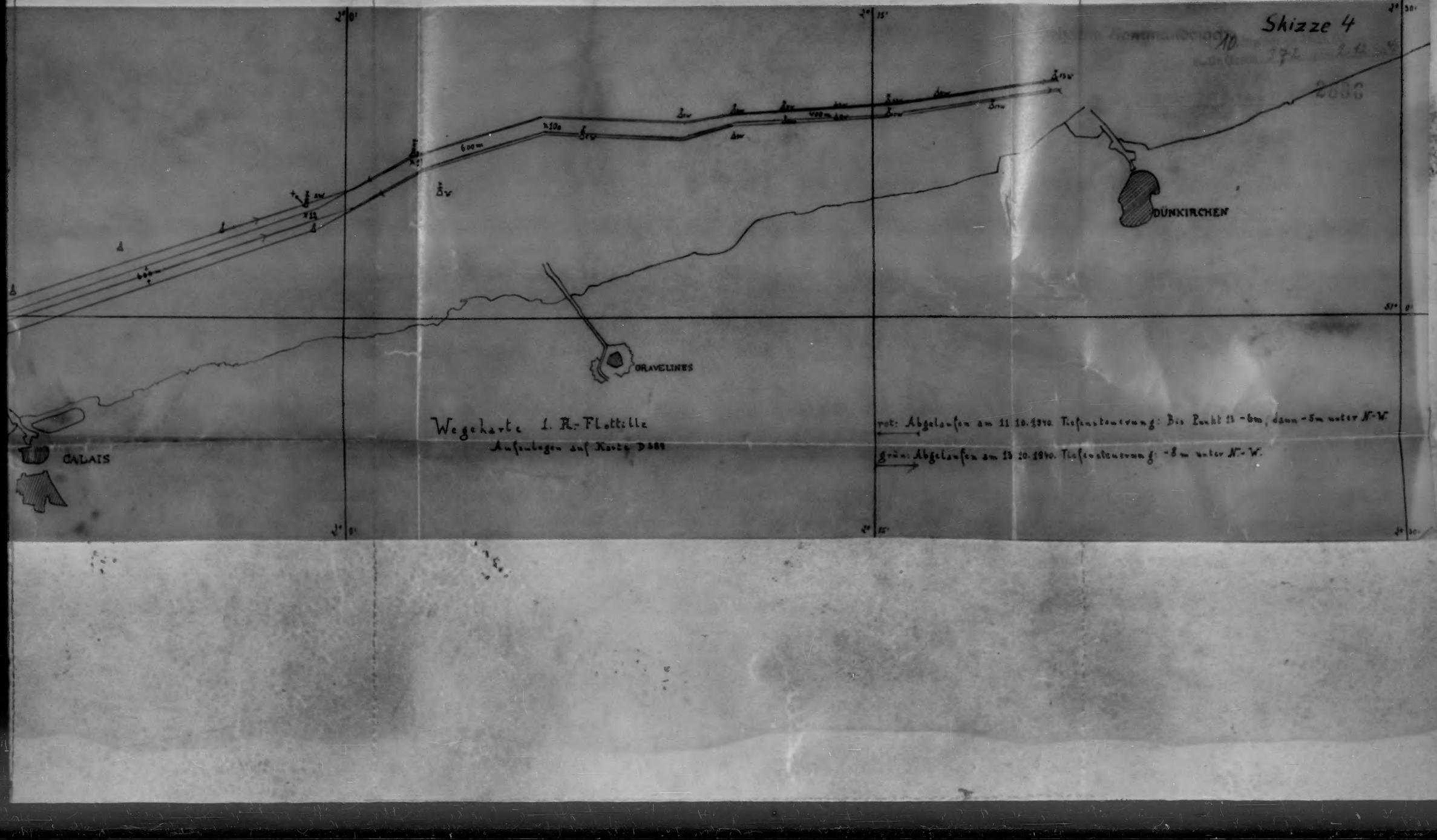
Wegekarte 1. R-Flottille

Auflagen auf Karte D 588

rot: Abgelaufen am 15.10.1940. Tiefensteuerung: Bis Zenit

grün: Abgelaufen am 15.10.1940. Tiefensteuerung: -8 m unter

Skizze 4



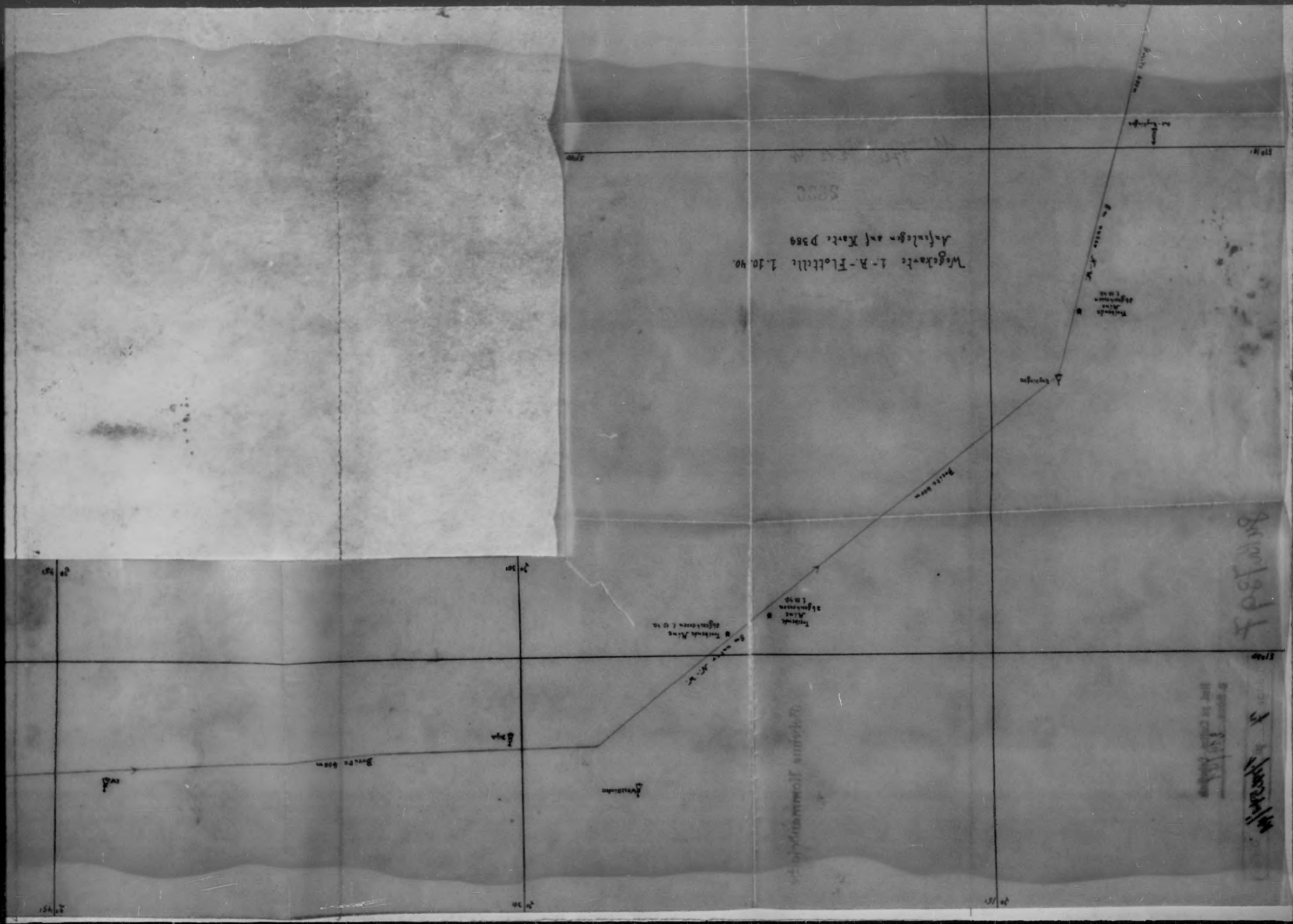
Wegekarte 1. R.-Flottille
Auflagen auf Karte D 589

rot: Abgelaufen am 11.10.1940. Tiefensteuerung: Bis Punkt 11 -6m, dann -5m unter N.W.

grün: Abgelaufen am 13.10.1940. Tiefensteuerung: -8m unter N.W.

Wedgetail E.R.-Flottille 2.10.40.

Ausfuhrungen und Karte P389


Bericht über
Wasserstand
Bericht über
Wasserstand
Bericht über
Wasserstand

K O

Wegekarte 1.-R.-Flottille 1.10.40.
Aufzulegen auf Karte D 389

50° 30'

50'18'

50° 0'

1° 0'

1° 15'

SOMME MÜNDUNG

DIEPPE

Le Tréport

rot: : Abgelaufen am 11.10.40. Tiefenlot

grün: Abgelaufen am 13.10.40 Tiefenlot

SOMME MÜNDUNG

Somme B

Le Crotoy

St VALERY

Le Tréport

DIEPPE

Wegekarte 1. R-Flottille
am 11. und 13. 10. 1940.
Aufzulegen auf Karte D 261

rot: Abgelaufen am 12.10.40. Tiefenmessung: Punkt 15 - 5m, Punkt 16 - 6 m, Punkt 13 - 10,5 m

grün: Abgelaufen am 13.10.40 Tiefenmessung: Punkt 17 - 6 m, Punkt 18 - 6 m, Punkt 19 - 5 m, Punkt 15 - 6 m, Punkt 14 - 7 m unter N.-W.

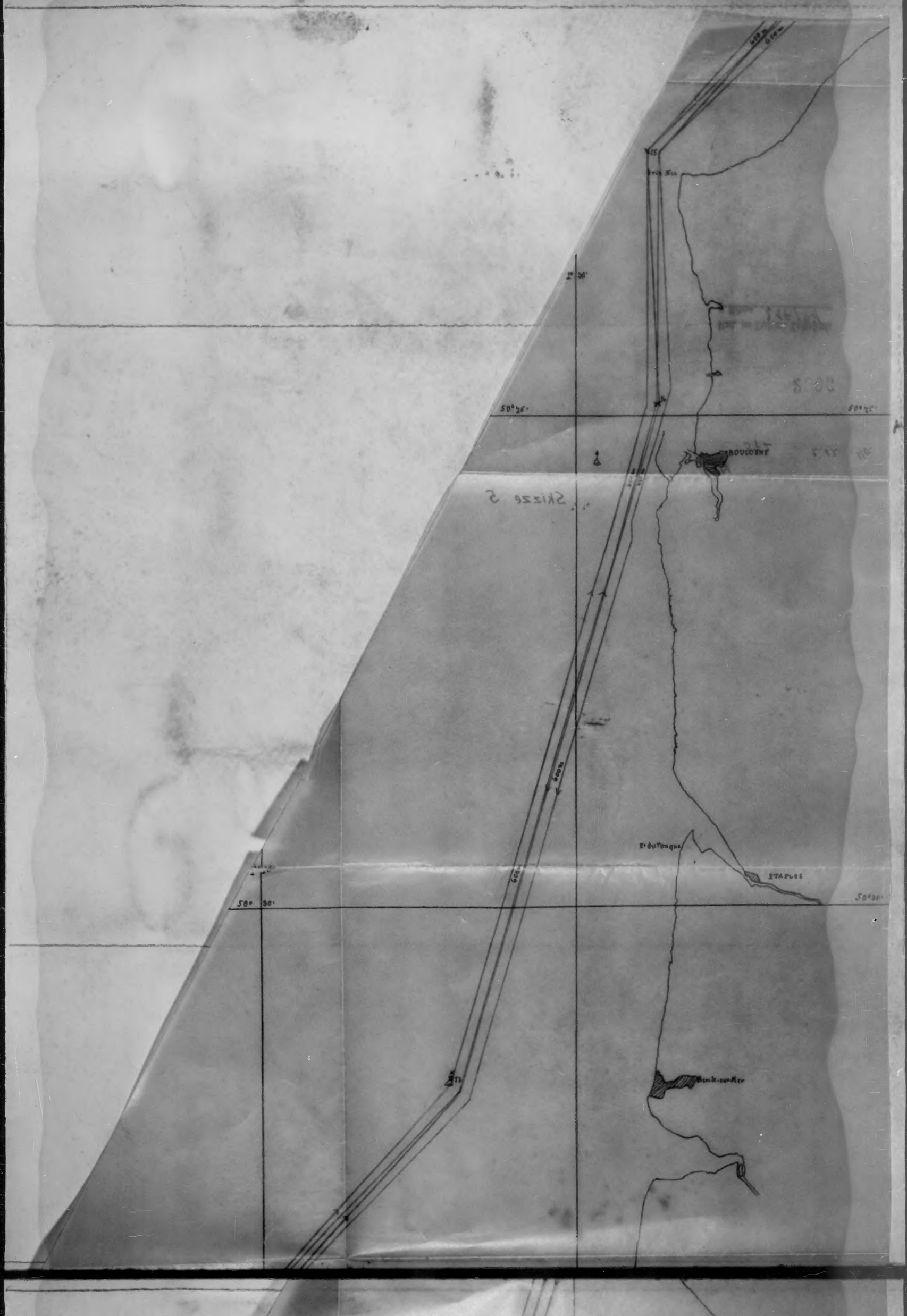
1° 15

1° 30

50° 30'

50° 0'

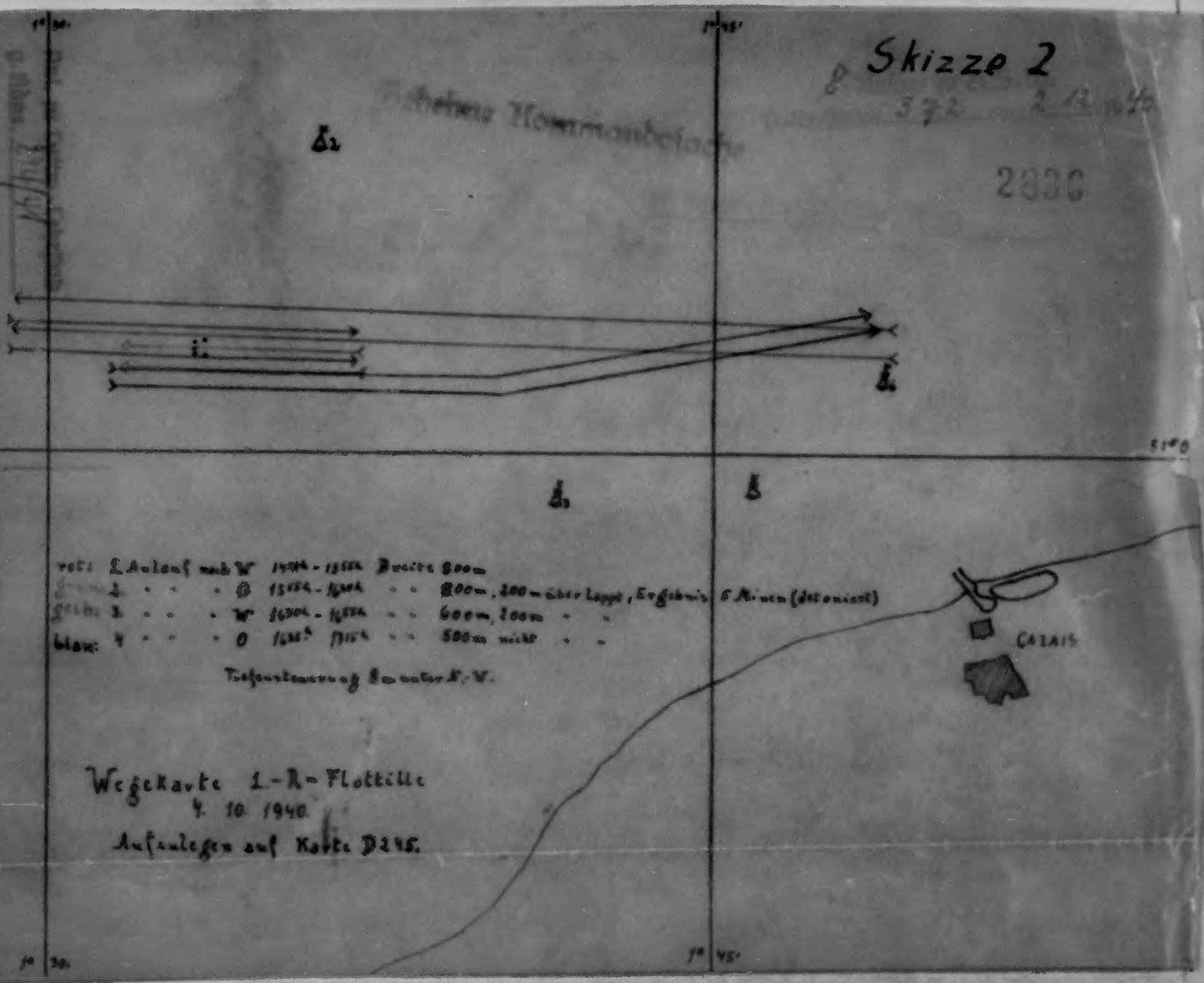
KODAK SAFETY

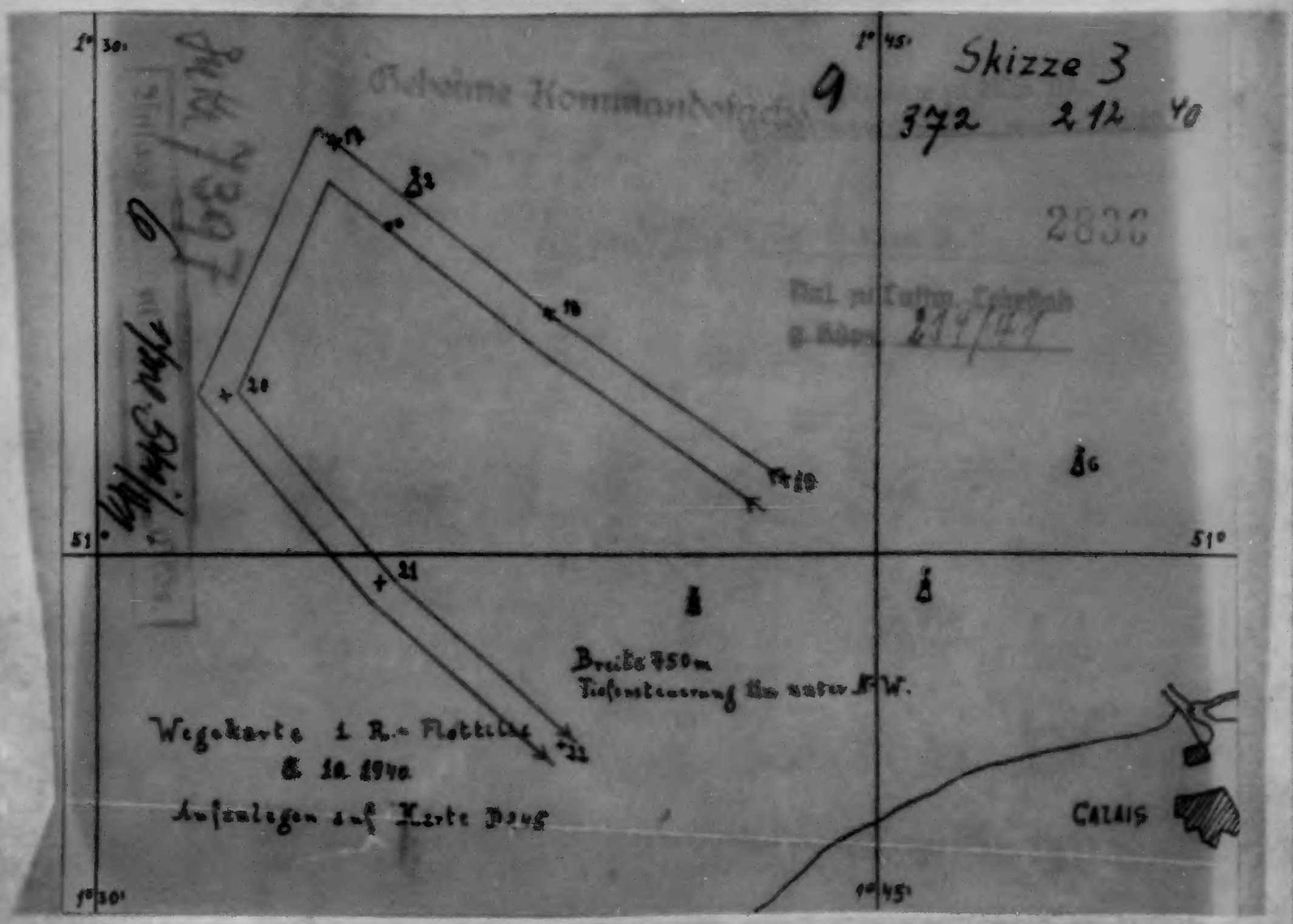

BOULOGNE
ETAPLES
Le Touquet
50°35'
50°30'

Skizze 2

372 2.12.40

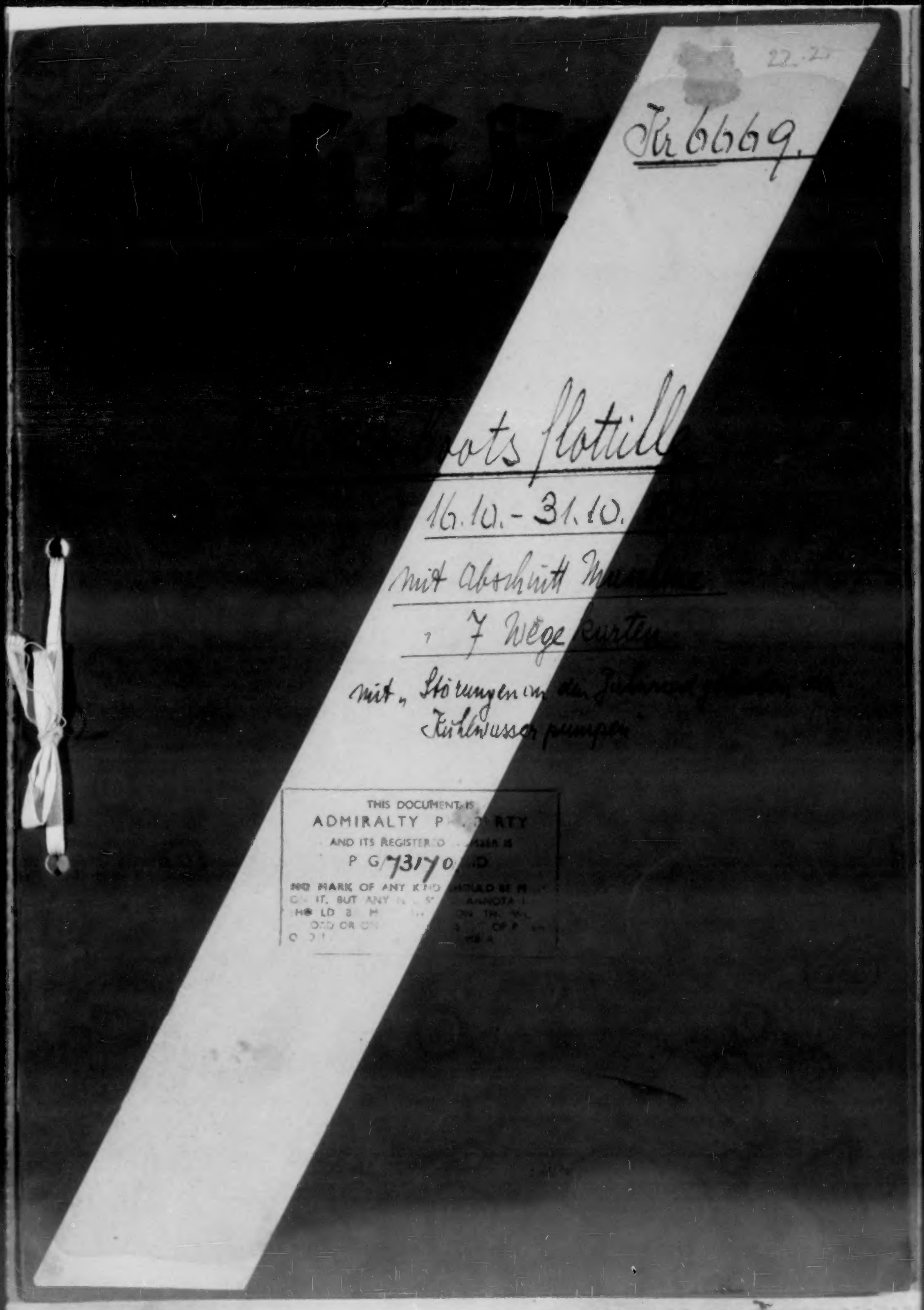
2336




1° 30'
1° 45'
51°
51°
Skizze 3
372 212 40
2830
Bl. zu Kriegstagebuch
9. Armee 217/41
9
Brücke 750 m
Tiefenmessung im unteren K-W.
Wegekarte 1 R.-Flottille
& 18.1940
Aufzulegen auf Karte Dover
CALAIS
1° 30'
1° 45'

PG 7317ONID

KODAK SAFETY FILM


Kr 6669.
ots flotill
16.10.-31.10.
mit Abschnitt
7 Wege
mit Störungen
Kühlwasser
THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY P RTY
AND ITS REGISTERED
P G/73170
NO MARK OF ANY KIND
ON IT, BUT ANY
HOLD S
OR

PG/73170

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

"NETTELBECK" R18-R24, R51, R52, WAR DIARY

DATE: 16 OCT. - 31 OCT. 1940

2. Anlage zu B.S.D.
B.-Nr. Okdos. 675 vom 26.12.1941

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Zu Gruppe West O. Kdos. B.-Nr. 7/Ma/41

Kr 66669

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

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten "R 18 - 24, 51, 52" und dem Begleitschiff

" N e t t e l b e c k".

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY AND ITS RETURN TO THAT DEPARTMENT IS REQUIRED BY PG/78170
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NOTATIONS SHOULD BE MADE ON THE WORK PROPER OR ON SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REFERENCE NUMBER

angefangen am: 16.10.1940,
beendet am: 31.10.1940.

Anlage 1 zu 1/Skl 3752/40 Kdos.

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
Vordr. 4.40 151.643 Truck.rel.V
Kriegstagebuch (Kriegstagebuch) (Einlagen)
Din A 3 gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.40	Dünkirchen	Beschießung Dünkirchens von See aus durch englische Monitore mit 38 cm Geschützen. Es wurden keine Schäden verursacht. Z H B Flugzeug wirft Leuchtschirm, um das Ziel sichtbar zu machen.
0800	SO 1-2, dunstig, mittlere bis schlechte Sicht	Dünkirchen ausgelaufen mit den Booten R 52, 51, 18, 19, 20, 22, 24. Habe Befehl, Weg Lila abzulaufen mit Gerät. Bei Punkt 3 Weg Lila wird das Gerät ausgebracht. Tiefenstander 15 m.
0905		
1311	SO 3, Seegang 1, dunstig schlechte Sicht	Gerät bei Punkt 2 Rosa aufgenommen. Wegen der günstigen Wetterlage entschließe ich mich, mit Gerät den Weg Rosa bis Dünkirchen abzulaufen, eine Aufgabe, die der Flottille in den nächsten Tagen zur Durchführung gestellt werden soll. Bei Punkt 1 Rosa wird das Gerät ausgebracht, Tiefenstander 10 m. Anschließend Marsch nach Punkt 6 Rosa. Dort Gerät aufgenommen. Es wurden keine Ankertauminen angetroffen.(Skizze 1).
1745		Dünkirchen eingelaufen, anschließend Brennstoffübernahme. Kapitän vom Tonnenleger "Mellum" bittet mich, morgen 2 Boote als Fla-Schutz bei Arbeiten an ausliegenden Tonnen zu stellen. Ich mache Meldung an 2.F.d.M.Nordfrankreich, der Fla-Schutz für den Tonnenleger anordnet.
17.10.40		4 Boote der Flottille haben Seenotbereitschaft. 4 Boote machen Maschinenüberholung. Ich melde dem 2.F.d.M.Nordfrankreich, daß bei dem Einsatz der Boote darauf Rücksicht genommen werden muß, daß sie sehr viele Betriebsstunden seit der letzten großen Maschinenüberholung haben (durchschnittlich 1350 Arbeitsstunden). Die Anlagen sind jetzt an dem Punkt angelangt, wo man dauernd mit irgendwelchen Ausfällen rechnen muß. Bei 2 Booten (R 23 und R 24) sind die Grundlager der Kurbelwellen so weit ausgelaufen, daß die Antriebsräder der Kühlwasser- und Lenzpumpen ausgebrochen sind. Die Reparatur wird z.Zt. mit Hilfe eines M.A.N.Monteurs, der Ersatzteile von der Fabrik mitgebracht hat, durchgeführt. Bei 2 weiteren Booten (R 19 und R 20) wird festgestellt, daß die Antriebsräder ebenfalls schon etwas beschädigt sind. Ich hoffe, daß durch Nacharbeiten der Räder größerer Schaden vermieden ist und die Pumpen bis zur Werftliegezeit durchhalten. Es muß damit gerechnet werden, daß von der Flottille laufend 1 Boot nicht fahrbereit ist. Erhalte Meldung von R 21, daß K.B. wieder hergestellt ist. R 21 muß kompensieren und marschiert anschließend nach Dünkirchen. "Nettelbeck" ist in Delfzyl und versucht dort einen Geleitzug nach Vlissingen zu bekommen. Da die Flottille und "Nettelbeck" nicht zusammenliegen, führt "Nettelbeck" eigenes Kriegstagebuch.
		1000

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1000	SW 2, gute Sicht	R 51 und R 24 gehen für Tonnenleger "Mellum" als Fla-Schutz in See. Marsch nach Punkt 6 Weg Rosa. Dort liegende Tonne wird abgeblendet, anschließend Rückmarsch nach Dünkirchen.
1300		R 51 und R 24 Dünkirchen festgemacht. R 20 und R 22 Seenotbereitschaft.
18.10.40		
0900	NO 2, mittlere Sicht	R 51 und R 18 Dünkirchen ausgelaufen mit Tonnenleger "Mellum" nach Tonne DYK (West Hinder). Tonne wird abgeblendet. "Mellum" wird anschließend bis Calais 1 geleitet.
1500		Tonnenleger nach Calais entlassen, Boote treten Rückmarsch nach Dünkirchen an.
1630		R 51 und R 18 Dünkirchen festgemacht.
19.10.40		4 Boote Seenotbereitschaft. Besatzungen zweier Boote machen Ausflug nach Ypern und Langemark. R 23 und R 24 führen ihre Maschinenüberholung weiter durch. Fertigstellung wird verzögert, da die Ersatzteile, die von der Firma geschickt worden sind, nicht passen.
20.10.40		Ich erhalte vom 2.F.d.M.Nordfrankreich folgenden Befehl für heute: 1.Aufgabe: Herstellen einer Verbindungslinie für die S-Boote von Punkt 3 Weg Rosa nach der West Hinder Nord-Heultonne. 2.Durchführung: 1.R.Flottille macht am Sonntag, den 20.10.40 eine Stichfahrt mit S.D.G., größtmöglichste Tiefeneinstellung, von einem Punkt auf 51°19' N 2°48,8' Ost mit Kurs 325° bis zu einem Punkt 51°30' N, 2°36,8' Ost und zurück. 3. Der Weg von Punkt 3 Weg Rosa bis zu einem Punkt auf 51°19,2' N, 2°48,8' Ost wird von einer Gruppe der 32.M.S.Flottille am gleichen Tage mit Korbsuchgerät abgesucht. 4. Von Dünkirchen bis zum Anfangspunkt ohne Gerät.
0800	O 3, Seegang 2, sehr diesig, Sicht ca. 1 sm, Sonnenschein	Mit den Booten R 52, 18, 19, 20, 22, 51 ausgelaufen nach Punkt 51°19,2' N, 2°48,8' Ost über Weg Rosa.
1315		Gerät ausgebracht mit 20 m Tiefenstander. Der Weg wird abgelaufen, im Norden kehrt gemacht und am Anfangspunkt wieder Gerät aufgenommen. (Skizze 2) Gegen 1300 Uhr, kurz vor Beendigung der Stichfahrt, ist das Aufklärungsflugzeug zur Stelle. Wegen der schlechten Sicht hat das Flugzeug
		die

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
30000 4.40 1931/563 Druckerei V

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		die Flottille nicht gefunden. U.K.-Verbindung hergestellt. Ich gebe an das Flugzeug, daß ich es nicht mehr benötige.
1600		Marsch nach Dünkirchen und eingelaufen. Der Kapitän vom Tonnenleger "Mellum" bittet mich um Geleit für ihn von Calais nach Dünkirchen, da er von hier aus mit mir nach West Hinder-Nord Leuchttonne fahren und diese nach Norden verlegen soll. Ich unterrichte 2.F.d.M. Nordfrankreich und schicke R 22 und R 18 nach Calais zum Geleit des Tonnenlegers.
1830		R 22 und R 18 mit Tonnenleger "Mellum" eingelaufen. Ich bitte "Mellum", von dem hiesigen Tonnenhof eine instandgesetzte Tonne mitzunehmen und diese auszulegen, da unter Umständen die alte Tonne nicht in Ordnung ist und die Instandsetzung auf See längere Zeit erfordert. Je nach Lage wird dann die alte Tonne aufgenommen oder abgeschossen. Erhalte Befehl vom 2.F.d.M.Nordfrankreich, daß "Mellum" zur Bezeichnung eines Wracks 400 m süd-westlich der Ostende-Bank Tonne eine Wracktonne auslegen soll. Die Tonne wird von "Mellum" ebenfalls übernommen. Genaue Lage wird von dem Flott.Chef 32.M.S.Flottille in Ostende erfragt.
21.10.40 0730	SO 1, schlechte Sicht, zeitweise Nebel	Mit "Mellum" zur Durchführung der Aufgabe ausgelaufen mit den Booten R 52, 51, 18, 19, 20, 22. Ich bringe auf 51°19,2' N, 2°48,8' Ost Gerät aus und verbreitere den gestern abgelaufenen Weg um 500 m nach Osten. Von West Hinder-Nordtonne laufe ich 6 sm nach Norden. (Skizze 3) Es werden keine Ankertauminen angetroffen. "Mellum" legt 5 sm nördlich der West Hinder Nordtonne eine neue Leuchtboje. Boote fahren nach dem Aufnehmen des Geräts U-Bootssicherung für "Mellum". Wegen der günstigen Wetterlage und ruhigen See, lasse ich "Mellum" die alte Tonne aufnehmen. Bezeichnungstonne wird abgeschossen. Anschließend Marsch nach Punkt 3 Weg Rosa. Ich hatte heute wieder kein Aufklärungsflugzeug, da es wegen starken Bodennebels nicht starten konnte. Ich hatte 2.F.d.M.Nordfrankreich gebeten, die Flottille nach Vlissingen gehen zu lassen, wo augenblicklich "Nettelbeck" liegt, der die Vierteljahrsausrüstung für die Boote mitgebracht hat. Bei Punkt 3 Weg Rosa schicke ich R 22 mit "Mellum" nach Dünkirchen. R 22 erhält Befehl, "Mellum" morgen nach Calais zu geleiten, anschließend selbst wieder nach Dünkirchen zurückzugehen. Ich fahre mit den übrigen 5 Booten nach Vlissingen.

1630

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1630		R 22 Dünkirchen eingelaufen. Flottille mit R 52, 51, 18, 19, 20 Vlissingen längsseit "Nettelbeck" festgemacht. Anschließend Brennstoffergänzung und Materialübernahme. Hafenkommandant bittet mich, den Hafen nachts, wenn möglich, zu räumen. Ich gehe mit "Nettelbeck" und den Booten 5 sm oberhalb Vlissingen auf der Schelde vor Anker.
22.10.40	Vlissingen	Vormittags übernehmen die Boote das restliche Material.
0800		R 22 geleitet Tonnenleger "Mellum" nach Calais.
1225		R 22 Dünkirchen eingelaufen.
1230	NO 1, Seegang 0, schlechte Sicht	Vlissingen ausgelaufen mit 5 Booten nach Dünkirchen.
1645	Dünkirchen	Mit den 5 Booten R 52, 51, 18, 19, 20 Dünkirchen festgemacht. Melde mich telefonisch bei 2.F.d.M.Nordfrankreich zurück. Erhalte Befehl für morgen, auszulaufen, wenn die Sicht genügend gut ist und zwischen Dover-Calais mit S.D.G. Positionen der Seenotbojen nachzuprüfen, um englische Bombenflugzeuge herauszulocken. Außerdem soll die genaue Lage der Landbatterien festgestellt werden.
23.10.40	NO 5-6, Seegang 2-3, Sicht 1000 m	Wegen Wetterlage kann ich nicht auslaufen. Bis Mittag 1/2 stündige Bereitschaft, anschließend muß Aufgabe verschoben werden. Erhalte heute Schreiben von B.S.O. vom 8.10.40 an das Gruppenkommando Nord (für 1.R.Flottille zur Kenntnisnahme): "Anbei wird das K.T.B. der 1.R.Fl. vom 1. - 15.7. mit Abschnitt Maschine zweifach vorgelegt. Der F.d.V.Ost weist darauf hin, daß während der Zeit, in dem sie ihm einsatzmäßig zugeteilt war, beim Sichern der Schnellgeleite nach Larvik, Oslo, Fredriksstadt und zurück sich durch besondere Einsatzfreudigkeit sich ausgezeichnet und an den Erfolgen im Geleitdienst nach Norwegen großen Anteil hat". Dieser Anerkennung der Leistungen der 1.R. Flottille wird voll zugestimmt. Für den B.S.O. der Chef des Stabes gez. Unterschr." Leider trifft diese Anerkennung für die Leistungen der Besatzungen jetzt nach über 3 Monaten bei der Flottille ein. Die Wirkung ist dadurch, besonders nach den Ereignissen der letzten Wochen, sehr abgeschwächt.

24.10.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.10.40	0 5, schlechte Sicht, ca. 1 sm	Aufgabe wird mittags wegen Wetterlage verschoben, da die Sicht ungenügend ist.
0820		Mellum wird von R 21 und R 51 zum Tonnenaufnehmen und Auslegen auf Weg Rosa zwischen Calais und Dünkirchen begleitet. Aufgabe kann aber
1030		nicht durchgeführt werden, da der Seegang zu stark ist. Kurz vor dem Einlaufen Dünkirchen, fliegt englisches Bombenflugzeug den Geleitzug tief an. R 21 und R 51 eröffnen sofort das Feuer. Flugzeug dreht hart ab und kommt in der niedrigen Wolkendecke schnell außer Sicht. Bomben wurden nicht abgeworfen. Zur gleichen Zeit ist in Dünkirchen Fliegeralarm. M.G.'s der Boote werden besetzt. Flugzeug kommt nicht in Sicht.
25.10.40	NO 5, gute Sicht	In der Nacht wehten stürmische Winde, die gegen Morgen auf Stärke 5 abflauten. Ich warte mit dem Auslaufen, da ich annehme, daß es gegen Mittag noch ruhiger wird.
0930		Erhalte Anruf von 2.F.d.M.Nordfrankreich, daß Aufgabe heute nicht durchgeführt werden soll, da die Luftwaffe wegen des besonders klaren Wetters andere größere Aufgaben heute vor hat. Ich soll 2 Boote zur Seenotbereitschaft Qu. 3331 links oben schicken. Die übrigen Boote Maschinenüberholung.
1030	NO 4, Seegang 4, gute Sicht, Sonnenschein	R 21 und R 22 ausgelaufen zur Seenotbereitschaft.
1245		Boote auf Position.
1315	NO 4, Seegang 3, auffrischend, wechselnde Sicht.	Boote erhalten Artilleriebeschuß von der Batterie westlich Dover. Mündungsfeuer ist zu erkennen. Aufschläge lagen 1000 m zu kurz. Es wurden 5 Aufschläge beobachtet.
1320		Es wird ein Fallschirmabsprung beobachtet. Entfernung 5 sm in nördlicher Richtung. Maschine war nicht auszumachen. R 21 läuft in Richtung der Unfallstelle. Dort hat eine He 60 gewassert. Mehrere Jagd- und Aufklärungsflugzeuge in der Nähe. He 60, die anschließend wieder aufsteigt und ein Aufklärungsflugzeug überfliegen R 21 und winken ab, zum Zeichen, daß der Mann geborgen ist.
1630	NO 5-6, Seegang 5, auffrischend, mittlere Sicht	R 21 und R 22 werden entlassen nach Dünkirchen.
1900		Dünkirchen festgemacht.
26.10.40		Ich erhalte Befehl vom 2.F.d.M.Nordfrankreich, 2 Boote zur Fla-Sicherung bei einer Landungs-Übung vor Gravelines zu schicken.
0745	0 5, Seegang 3, gute Sicht	R 20 und R 18 ausgelaufen nach Gravelines.
0845		Boote auf Position.
1300		R 20 und R18 werden entlassen und laufen 1445h Dünkirchen ein.

Mit

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mit den restlichen 5 klaren Booten soll ich für den Schlepper beim Auslegen der Seenotbojen vor Calais Minensicherung und Fla-Schutz bilden. Wegen Wetterlage kann das Auslegen der Seenotbojen nicht stattfinden. Erhalte 1030 Uhr endgültigen Bescheid, daß Aufgabe heute nicht durchgeführt wird. Mache Meldung an 2.F.d.M.Nordfrankreich. Erhalte Aufgabe, von Tonne A W nach Ruytingen-Bank Westtonne und zurück nach Dyk-Feuerschiff mit Gerät zu laufen.
1045	0 5, Seegang 4, gute Sicht	Mit R 52, 51, 21, 22, 19 ausgelaufen. Gerät ausgebracht. Dwarslinie mit 4 Booten. 1 Bojenboot. Gerätfahren ist mit seitlicher See noch möglich.
1600		Gerät aufgenommen. Keine Ankertauminen festgestellt, Rückmarsch Dünkirchen angetreten. Dünkirchen festgemacht. (Skizze 4).
27.10.40		Ich habe mit dem Leiter des Auslegens der Seenotbojen, Kaptlt. Hankow, abgemacht, daß ich mit der Flottille um 1000 Uhr vor Calais stehe, zum Geleiten der Schlepper.
0830	SW z W 3, Seegang 1-2,	Ausgelaufen mit R 52, 51, 18, 19, 20, 21, 22, 23.
1045	sehr gute Sicht	Geleit aufgenommen, Schlepper hatten sich verspätet, da die Seenotbojen im Innenhafen lagen und wegen des Wasserstandes nicht rechtzeitig ausgeschleust werden konnten. Schlepper können nur 7 sm laufen. Es sollen die Bojen 21, 22, 24, 25 ausgelegt werden.
		Da die Sicht sehr gut ist und genaue Navigation möglich, laufe ich mit 5 Booten den Weg der Schlepper ab. Tiefenstander 15 m. 4 Boote lasse ich als Fla-Schutz zurück. Es werden keine Minen gefunden. Es ist Jagdschutz und Flugzeugaufklärung vorhanden.
1253		In der Nähe Punkt 24 versuchen 2 englische Bombenflugzeugex die Flottille, die noch Gerät fuhr, anzugreifen. Es fallen mehrere Bomben aus großer Höhe, die keinen Schaden verursachen. Flugzeuge sind zum Beschießen nur kurz auszumachen, da sie nur in den Wolkenlöchern zu sehen sind. Jäger hatten durch das Abwehrfeuer und Bombenabwurf Bomber gesichtet. Ein Bomber wird in der Nähe der englischen Küste abgeschossen.
		Nach Ablaufen des Weges (Skizze 5) nehme ich Gerät auf und verteile die Boote auf die Schlepper als Fla-Schutz. Schlepper "Seefalke" legt Tonne 22 und 25 aus, "Mellum" 21 und 24. Keine weitere Feindberührung.
1530	W z N 3, Seegang 2, gute Sicht	Aufgabe durchgeführt. "Mellum" erhält Fla-Schutz durch 3 Boote zum Abblenden Tonne K und Aufnehmen Tonne 5.
1324		Erhalte Funkspruch von 2.F.d.M.Nordfrankreich: "An 1.R.Fl. Stichwort Nordsee heute 1900 Uhr".
1600		Mache selbst Calais fest, um Leiter des Auslegens der Seenotbojen zu sprechen wegen morgiger Aufgabe.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1620		Aufgabe. Calais ausgelaufen. Boote gehen auf Position Weg Lila zum Seenotdienst für Aufgabe Nordsee.
1830		R 19 meldet Stb.Maschine ausgefallen; da er bei Helligkeit nicht mehr nach Dünkirchen kommt und ich ihn allein nicht bei Nacht fahren lassen will, erhält er Befehl, bei der Rotte R 20, R 21 auf der Position Ruytingen Feuerschiff zu bleiben. Die nächsten Position zwischen Tonne West Hinder und Ruytingen Feuerschiff nehmen R 51 und R 22 ein. Sie sollen sich als Anhalt Fischereibojen werfen, damit sie nachts genauen Schiffsort behalten. Bei West Hinder Leuchttonne steht R 18 und R 23, bei Kwinte Bank-Tonne R 52.
1920	W z N 3, Seegang 2, zeitweise Regen, sehr dunkel	Alle Boote haben Positionen eingenommen. Gegen 2030 Uhr wird in Richtung Nord-Hinder mehrmals Aufblitzen beobachtet. Scheinwerferleuchten an der deutschen und englischen Küste, wiederholtes E.S.-Schießen von Flugzeugen wird festgestellt. Eigene He 60 überfliegt mehrmals die Boote in niedriger Höhe. Flugzeuggeräusche eigener Kampfflugzeuge sind wegen eigenen Motorenlärms nicht zu hören. Es ist stockdunkel, die Sicht zeitweise nur wenige hundert Meter.
2130		Erhalte F.T.:"Aufgabe beendet. Einlaufen!" Wie mit den Kommandanten besprochen, laufe ich Weg Lila ab und nehme die einzelnen Boote beim Passieren mit. Das Sammeln, völlig abgeblendet, gelingt. Laufe dann mit der Flottille ein. Tonnen auf Weg Rosa, westlich Dünkirchen brennen nicht. Vor dem Einsteuern in den Hafen wird zweimal E.S. geschossen. Ich werde nicht beleuchtet.
28.10.40 0140		Dünkirchen festgemacht. Maschinenanlage R 24 ist wieder klar.
0830	O 3, Seegang 1-2, Küstennebel, auf See sehr diesig, später aber aufklarend	Ausgelaufen mit den Booten R 52, 51, 18, 20, 21, 22, 23 und 24 nach Calais. Schlepper stehen 1000 Uhr nicht vor der Einfahrt, so daß ich einlaufe. Anrufe Kaptlt. Hamkow, der mir mitteilt, daß Bojen eben erst übernommen werden konnten. Fragt mich, ob ich auslaufen will trotzt der Sichtverhältnisse. Luftwaffenoffizier hat für heute keinen Jagdschutz zugesagt, da nicht verfügbar. 2.F.d.M.Nordfrankreich bestätigt dies. Es seien sowieso laufend Flugzeuge über dem Kanal unterwegs. Ich laufe aus und vertraue auf die schlechte Sicht, bei der wir wahrscheinlich von der englischen Küste aus garnicht zu sehen sind. Die Wolkenhöhe ist auch so groß, daß ich durch Flugzeuge nicht überrascht werden kann. 3 Boote bleiben bei den Schleppern. Ich fahre mit 5 Booten die Positionen 18, 17, 20, 23 ab mit Gerät. Tiefenstander 15 m. Es werden keine Minen gefunden.

Zwei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Zwei treibende alte Minen (Typ: französische Bleikappenmine mit Bügel) werden abgeschossen. Eine detoniert.
		Schlepper "Seeteufel" legt Bojen 18 und 17, "Mellum" 20 und 23. Ab 1300 Uhr ist Jagdschutz und Flugzeugaufklärung zur Stelle. Die Sicht über dem Wasser ist so schlecht, ca. 3-5 sm, daß die Küste nicht zu sehen ist. Aufgabe wird unbehelligt durchgeführt. (Skizze 5)
1600		Schlepper nach Calais zurückgebracht. Flottille geht anschließend nach Dünkirchen.
1845		Dünkirchen festgemacht.
29.10.40 0800		Erhalte Bescheid, daß die Schlepper heute rechtzeitig auslaufen, worum ich besonders gebeten habe, damit sie wieder vor Dunkelheit zurück sind.
0830		Ausgelaufen mit R 52, 51, 18, 20, 21, 22, 23, 24. R 19 nach Kiel Deutsche Werke entlassen zur Maschinenreparatur über Vlissingen, Rotterdam. Geleit für Schlepper übernommen. Konnten nicht eher auslaufen, da die Seenotbojen, die sie übernehmen sollten, bei Niedrigwasser trocken fielen. Laufe über Weg Lila bis 1 sm nördlich Ruytingen Leuchttonne. Drehe dann auf Westkurs und bringe mit 5 Booten Gerät aus. 10 m Tiefenstander. Fahre mit Gerät bis Seenotpunkt 15. Dort Gerät aufgenommen.
1030	OSO 2, Seegang 1, diesig	R 18, das Fla-Sicherung führt, meldet, daß die BB.Maschine unklar ist, da 6% Wasser im Öl. Ich lasse es bei Schlepper "Jasmund" als Fla-Schutz und gebe ihm Befehl, "Jasmund" nach dem Auslegen der Seenotboje 15 bis Tonne B W zu geleiten, dann nach Dünkirchen zu gehen, um zu versuchen, ob notdürftige Reparatur durchgeführt werden kann. Hole auf 51°11' N, 2°0,8' Ost ein Stück eines gelbgestrichenen Mastes mit dem Gerät hoch. Das Wrack scheint noch nicht sehr lange im Wasser zu liegen.
1245	OSO 3, Seegang 2, Sicht 3-5 sm, Sonnenschein	Mit dem Schlepper "Seeteufel" und dem Tonnenleger "Mellum" fahre ich mit den restlichen 7 Booten weiter. 5 Boote fahren Gerät von Position Ruytingen Feuerschiff aus nach Position 13, von dort aus 2 Boote mit "Mellum" nach Position 12, 3 Boote mit "Seeteufel" nach Position 14 und 15. Wege werden zweimal abgefahren, sodaß genügend Sicherheit vorhanden ist. (Skizze 6). Seenotbojen 12, 13, 14, 15, 16 werden planmäßig ausgelegt. Jagdschutz wird zwischen 1200 und 1300 Uhr durch 2 Jäger geflogen, dann fehlt jeglicher Schutz. Aufklärungsflugzeug ist auch nicht gestellt.
1315		Englisches Aufklärungsflugzeug zweimal gesichtet.

Kommt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Kommt nicht in Reichweite der M.G.G./30 der Boote dreht ab.
		Auf ungefähr 51°15' N, 2°2' Ost ragen zwei Mastspitzen aus dem Wasser, bei Hochwasser ca. 1/2 m. Die Masten, die gelb gemalt sind und ca 1 m lange weiße Spitzen haben, stehen ca. 7 m auseinander. Da die Farbe noch gut erhalten ist, scheint das Wrack noch nicht lange Zeit im Wasser zu liegen. Es bildet ein Schiffahrtshindernis.
1530		Tonne 16 ist ausgelegt. Trete mit Schlepper "Seeteufel" Rückmarsch an. Tonnenleger "Mellum" war eher fertig und wird durch 3 Boote bis Punkt 2 Weg Lila, dann durch 1 Boot bis Tonne 9 W auf Weg Rosa geleitet und anschließend nach Dünkirchen entlassen. Schlepper "Seeteufel" wird durch 1 Boot bis Punkt 3 Weg Lila geleitet und anschließend nach Calais entlassen. Längeres Geleit kann nicht gestellt werden, da die Flottille bis 1830 Uhr die Positionen für die Nachtaufgabe "Nordsee" eingenommen haben muß, was ich durch F.T. mitgeteilt erhalte.
1700	0 x S 3, Seegang 2-3, Sicht 3-5 sm	R 52 marschiert nach Kwinte Bank-Tonne, R 21 und R 51 nach West Hinder-Leuchttonne. R 22 und R 24 nach Position zwischen West Hinder und Ruytingen Feuerschiff. R 20 und R 23 geleiten die Tonnenleger und haben dann Befehl, bis 1830 Uhr Position bei Ruytingen Feuerschiff eingenommen zu haben.
2100	0 x S 1, schwache Dünung, teilweise bedeckt im Westen und Norden sehr dunkel	Erhalte Funkspruch: "Aufgabe beendet, einlaufen!" Boote haben keine besonderen Ereignisse bemerkt. Laufe den Weg Lila zurück und nehme die Boote mit. Da die noch auszulegenden Seenotbojen weiter im Westen gelegt werden müssen, gehe ich mit der Flottille nach Calais, damit ich morgenfrüh rechtzeitig auslaufen kann.
30.10.40 0100		Calais festgemacht.
		Erfahre um 0800 Uhr, daß die Schlepper heute morgen erst die Anker der Bojen übernehmen müssen und noch nicht wissen, wann sie auslaufen sollen. "Jasmund" ist seit gestern nachmittag in Calais.
0915		Nachdem die Anker endlich übernommen sind, können die Schlepper um 0915 Uhr auslaufen. Ich bat den Leiter des Auslegens, heute für Jagdschutz und Aufklärung zu sorgen. War gestern auch bestellt aber nicht gestellt worden.
0930	S x O 2, Seegang 1, Sicht 6-8 sm, klarer Himmel	Mit R 52, 51, 20, 21, 22, 23 und 24 ausgelaufen.
		Schlepper "Seeteufel" legt mit R 20, 21, 22 Bojen auf Position 19 und 28 planmäßig aus.
		Ich

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Ich fahre mit den Booten R 51 und 24 den Weg mit Gerät ab bis Position 26.
1030		Als um 1030 Uhr noch kein Flieger über der Flottille zu sehen ist, bitte ich über Gris Nez den 2.F.d.M.Nordfrankreich, für Jagdschutz und Aufklärung zu sorgen. Halte das für erforderlich, da die Sicht so gut ist, daß ich bis auf 10 sm die englische Küste ausmachen kann.
1113		Bei Punkt 25 Gerät ausgebracht, 10 m Tiefenstander.
1130		Jagdschutz zur Stelle.
1200		Aufklärung zur Stelle.
		"Jasmund" und "Seeteufel" fahren hinter den Gerätbooten her und bringen Bojen 28 und 27 aus, ich laufe weiter nach 26. Mache dort kehrt und laufe zurück mit Gerät, sodaß genügend Sicherheit besteht, daß keine Sperren hier liegen.
1300		"Seeteufel" wird nach Auslegen Boje 28 mit den 3 R-Booten nach Calais entlassen.
		"Jasmund" hat ungünstige Arbeitstakelage und benötigt sehr lange, bis die Boje 27 ausliegt.
1250		Treibt ca. 1 1/2 sm im Strom nach Nord-Osten. Gerät aufgenommen. Laufe dann mit "Jasmund", R 52, 23 und 24 nach Position 26.
1320-1325	teilweise bedeckt	Vor Erreichen der Position schlagen Artilleriegeschosse zwischen die Boote. Anscheinend Batterie mit vier 15 cm-Geschützen. Zwei Salven. Sie liegen sehr gut. Ein Geschoß schlägt vor dem Führerboot ins Wasser. Sprengstücke fliegen über das Boot. 1 Mann am Stahlhelm getroffen, aber abgeprallt und Mann nicht verwundet. Zwei weitere Boote bekommen ebenfalls durch andere Aufschläge Sprengstücke an Deck. Befehle an R-Boote: Nebelwand zu legen und gebe an "Jasmund" Befehl, die Boje auf der Stelle sofort auszulegen. Er aber wirft die Boje los und dampft zurück.
		Gebe F.T. ab: KR. Werde beschossen von Landbatterie"!
		Ich gehe mit dem Führerboot hin zur Boje, nehme sie in Schlepp und bringe sie zu "Jasmund" längsseit. Ich habe sie an einer S.D.G. Leine, 60 m, die ich an einem Bügel auf der Boje befestigt habe, mit 6 sm geschleppt, sodaß die Halterung stark genug ist.
1340		Luftkämpfe über der Flottille. Englische Bomber sind so hoch, daß sie kaum zu sehen sind. Werde durch M.G.Feuer aufmerksam.
		Ich befehle "Jasmund" die S.D.G. Leine an den Anker zu schäkeln und die Boje dann zu verankern. Boje wird dann 1 sm nordöstlich der befohlenen Position ausgelegt. Das Wegfieren des Ankers dauert lange, da der Haken des Takels klemmt. Ich befehle das Takel zu kappen, da ein unnötig langer Aufenthalt in diesem Gebiet nicht möglich ist. R-Boote legen Nebelwand zwischen Küste und Schlepper. (Skizze 7).
1547		Aufklärungsflugzeug meldet feindliche Streitkräfte aus Dover ausgelaufen. Ich gebe das als
		KR!-Funkspruch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		KR.-Funkspruch weiter. Flugzeug meldet sich ab, da Brennstoff zu Ende geht. Ich bitte verstärkten Jagdschutz anzufordern, da ich mit Bombenangriffen rechne.
1350		Rückmarsch angetreten.
1500		"Jasmund" nach Calais entlassen. Gehe mit den 4 R-Booten nach Dünkirchen. Die übrigen Boote haben "Seeteufel" bereits bis Calais geleitet und sind nach Dünkirchen entlassen.
		Bei Seenotboje 25 Seenotfall. He 60 wassert und übernimmt einen Flieger. R 22 nimmt Schlauchboot und einen geschlossenen Fallschirm an Bord.
1630		Flottille Dünkirchen festgemacht.
		Fenske
31.10.40	S 5	Kein Seeklar. Boote übernehmen Brennstoff und machen Maschinenüberholung.
		Gemäß F.d.M. G 7870 A2 vom 16.10.40 wird gemeldet:
		Die 1.R.Flottille hat im ersten Kriegsjahr 410 Ankertauminen geschnitten.
		Polenfeldzug, Danziger Bucht 54
		Skagerrak - Kattegat 144
		Nordsee und holländische Küste 212
		410
		In der Zeit vom 1.9.-31.10.40 wurden im Seegebiet des englischen Kanals 93 Ankertauminen geschnitten.
		Fenske

3. Anlage zu M.S.M. 57 24.12.40

24 Kr 6669

Zu Gruppe Chef C. Abes. B.-Nr. 7744

Kriegstagebuch

der

1.Räumbootsflottille

Abschnitt Maschine.

mit den Booten R 16 - 24, 51 und 52".

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann
		Flottilleningenieur: Kapitänleutnant (Ing.) Grundmann
		angefangen am: 16.10.1940,
		beendet am: 31.10.1940.

Anlage 3 zu 1/Skl 3758/40 geh.

Reichsdruckerei Wilhelmshaven 10000 4.40 1911/663 Drenfried V

Weltkrieg (Kriegstagebuch) (Original)

Din A 3 gefaltet Din A 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.40 0800	Dünkirchen seeklar	Flottille mit den Booten R 18, 19, 20, 22, 24, 51 und 52 ausgelaufen. Stichfahrt Weg Lila und Rosa.
1745	Dünkirchen festgemacht	Von der Marineversorgungsstelle wurden in Dünkirchen 29,1 m³ (γ = 0,855) Gasöl übernommen. Es übernehmen folgende Boote: R 18, 19, 20 und 52. Wegen der Dunkelheit mußte die Übernahme abgebrochen werden. Getankt wurde vom Tanker Shell III mit einer Schlauchlänge über Trichter. Dauer 2 Std.
17.10.40	Dünkirchen	Die Brennstoffübernahme wurde fortgesetzt. Es übernehmen folgende Boote: R 22, 24 und 51. Es wurden 16,6 m³ (γ = 0,855) Gasöl übernommen. Dauer 1 1/2 Std.
1000 1300	seeklar festgemacht	R 24 und 51 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum".
	Dünkirchen	Flottille liegt in Seenotbereitschaft.
0900		R 18 meldet BB.Maschine unklar. Zahnsegmente Vom BB. Regler sind ausgebrochen. Es wurden neue Zahnsegmente eingebaut.
1630		war BB. Maschine wieder klar. Auf R 24 wurde der Antrieb für Stb. Kühlwasserpumpe ausgebaut. Stb.Maschine ist für längere Zeit unklar. Auf R 20 ergab eine Untersuchung, daß die Zahnräder vom Antrieb der Stb. Kühlwasserpumpe gefressen hatten. Die Zahnräder wurden nachgearbeitet. Die Maschinenanlage blieb klar. Auf R 19 hatten die Zahnräder vom Stb.Kühlwasserpumpenantrieb gefressen. Die Zahnräder wurden nachgearbeitet. Die Maschinenanlage blieb klar. Ich vermute, daß die Kurbelwellen durch die bis heute erreichten sehr hohen Betriebsstunden sich ein zu großes Lagerspiel erarbeitet haben. Die Kurbelwellen haben sich gesenkt, der Wellenstummel vom Pumpenantrieb drückt auf die Antriebszahnräder der Pumpen und zwar so, daß der Zahnrücken des Wellenstummels stark in das Fleisch der Zahnräder eingreift, diese beschädigt und die Zähne zum Ausbrechen bringt. Diese Vermutung bestätigte sich bei der Kontrolle der Pumpenantriebe der anderen Boote und wird erhärtet durch die gleichzeitige und gleichartige Störung auf den Booten R 23 und 24. Auf R 19 und 20 waren diese Zahnschäden weniger groß. Durch Nachfeilen der Zähne, Entfernen von Bradansatz usw. sind bis heute noch Störungen an diesen Booten vermieden worden. Lange jedoch kann auch dieser Fahrzustand ohne Ausfall der Boote nicht mehr aufrecht erhalten werden. Eine Kontrolle des Zahnspiels auf allen Booten durch einen M.A.N. Monteur ergab,mit Ausnahme von R 22, ein zu geringes Spiel aller Zahnantriebe.
		Restlos behoben werden diese Störquellen m.E. erst dann sein, wenn die Kurbelwellen neu gelagert und ausgerichtet sind. Eine Kontrolle des Lagerspiels ist jetzt wegen des Einsatzes der Boote und Fehlen geeigneter Meßinstrumente nicht möglich. Eine andere Möglichkeit, diese Störungen zu begründen, sehe ich darin, daß das Pumpengehäuse in seinen Befestigungsschrauben am Zylinderblock sich lockert, sodaß das ganze Pumpengehäuse atmet, das Zahnspiel verloren geht, Zähne zu hart arbeiten. Welche Vermutung die richtigere ist, muß sich bei Werftliegezeit durch Untersuchung der Baufirma ergeben.
18.10.40 0900	Dünkirchen seeklar	R 18 und 51 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum". Flottille liegt in Seenotbereitschaft.
1630	Dünkirchen festgemacht.	
19.10.40	Dünkirchen	R 20 und 51 Seenotbereitschaft. Flottille bleibt im Hafen. Keine besonderen Ereignisse.
20.10.40 0800	Dünkirchen seeklar	Flottille mit den Booten R 18, 19, 20, 22, 51 und 52 ausgelaufen. Stichfahrt Ostende-Bank - West Hinder.
1515 1530	festgemacht seeklar	R 23 und 24 blieben im Hafen. R 18 und 22 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum".
1800	festgemacht Dünkirchen	R 19 beginnt mit dem Einbau der Dynamomaschine.
21.10.40 0730	Dünkirchen seeklar	Flottille mit den Booten R 18, 19, 20, 22, 51 und 52 ausgelaufen. Geleit und Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum" zwischen Ostende-Bank und Nord Hinder.
1400		"Mellum" wird mit R 22 entlassen. Flottille Marsch nach Vlissingen.
1610	Vlissingen festgemacht.	Begleitschiff "Nettelbeck" und R 21 stoßen zur Flottille. Von "Nettelbeck" werden 23,0 m³ Treiböl und 650 kg Motorenöl übernommen. Es wurde mit einer Schlauchlänge getankt. Dauer 2 Std. Die Dynamomaschine auf R 19 ist wieder klar.
1830		Flottille läuft aus, ankern Vlissingen Reede. R 23 und 24 blieben in Dünkirchen.

22.10.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.10.40	Vlissingen	
0830	festgemacht.	
1230	seklar	Flottille läuft mit den Booten R 18, 19, 20, 21, 51 und 52 aus. Marsch nach Dünkirchen. Begleitschiff "Nettelbeck" wird nach Rotterdam entlassen. Jn Dünkirchen meldet sich R 22 zur Flottille zurück.
1645	festgemacht Dünkirchen.	
23.10.40	Dünkirchen	Flottille liegt im Hafen. Keine besonderen Ereignisse.
24.10.40	Dünkirchen	
0830	seeklar	R 21 und 52 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum".
1200	festgemacht, Dünkirchen	Flottille bleibt im Hafen.
25.10.40	Dünkirchen	
1020	seeklar	R 21 und 22 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum".
1830	festgemacht	Flottille bleibt im Hafen.
26.10.40	Dünkirchen	
0745	seeklar	R 18 und 20 laufen aus nach Gravelines.
1105	seeklar	Flottillemit den Booten R 52, 51, 19, 21, 22 ausgelaufen.
1445	festgemacht	R 18 und 20 Dünkirchen festgemacht.
1545	festgemacht	Flottille Dünkirchen festgemacht.
1430		Jch mache mit R 23 Probefahrt (i.O.B.).
27.10.40	Dünkirchen	
0800	seeklar	R 18 und 20 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum".
0830	seeklar	Flottille mitvden Booten R 52, 51, 19, 21, 22, 23 ausgelaufen.
1500		Jch mache mit R 24 Probefahrt (i.O.B.).
1253		Bombenangriff englischer Bomber auf Flottille. Es sind keine Schäden entstanden.
1840		R 19 meldet Stb.Maschine unklar. Maschine lief 600 Umdr. Jm Zylinder II beide Bolzen der Pleuelstange gebrochen. Die Pleuelstange und das Lager zerschlugen die Ölwanne, Laufbuchse und Zylinderblock. Die Nockenwelle wurde verbogen. Der Zylinderkopf ist gerissen. Siehe Störungsmeldung Nr.15 Gr.A v. 2.11.40.

28.10.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.10.40		
0000		Flottille in See.
0140	festgemacht Dünkirchen	Flottille mit den Booten R 52, 51, 18, 20, 21, 22, 23 und 24 um 0830 Uhr ausgelaufen.
0830	seeklar	Flottille hat von 1050-1135 Uhr in Calais festgemacht.
1050	festgemacht Calais	R 19 wird mit einer Maschine nach D.W.Kiel entlassen.
1135	seeklar	
1730	festgemacht Dünkirchen	
29.10.40	Dünkirchen	
0830	seeklar	Flottille mit den Booten R 52, 51, 18, 20, 21, 22, 23, 24 ausgelaufen zum Schutze vom Tonnenleger "Mellum". An 1830 hat die Flottille Seenotdienst.
1030		R 18 meldet BB. Maschine unklar. 6% Wasser im Öl. Es wurde festgestellt, daß der Rundgummidichtungsring unter an der Zylinderbuchse 4 nicht dichthielt. Das Boot wurde, nachdem es seine Aufgabe erledigt hatte um 1400 Uhr nach Dünkirchen entlassen. R 18 Übernahm von "Shell III" 7,5 m³ Treiböl. Siehe Störungsmeldung Nr.9 Gr.A vom 2.11.40. Jch telefoniere mit Verb.Jng. F.d.M. und erhalte Befehl, Werftliegezeit der Flottille vorzubereiten, Arbeitsaufträge an Werft Kiel geben.
30.10.40		
0000	in See	
0030	festgemacht Calais.	
0900	seeklar	Flottille mit den Booten R 52, 51, 20, 21, 22, 23, 24 laufen zum Schutze der Schlepper "Seeteufel" und "Jasmund" aus. R 20, 21 und 22 wurden nach dem Auslaufen mit Schlepper "Seeteufel" entlassen.
1640	festgemacht Dünkirchen	Flottille mit den Booten R 52, 51, 23 und 24 festgemacht. R 18 bleibt zur Durchführung Reparatur in Dünkirchen. Durchführung: Bordpersonal.
1320		wurde die Flottille von englischer Küstenbatterie beschossen. Die Boote nebelten sich ein. Schäden sind durch die Beschießung nicht aufgetreten. R 18 hat von der Versorgungsstelle Dünkirchen 600 kg Schmieröl Nr. 7 Übernommen. R 20, 21 und 22 übernahmen von "Shell III" 25,9 m³ Treiböl. Dauer 1 Std. 40 Minuten
		Gesehen: Freg. Kapt. (Jng.) und Verbandsingenieur B.S.W.
31.10.40	Dünkirchen	Die Flottille lag am heutigen Tage im Hafen. R 52, 51, 23 und 24 übernahmen vom Tanker "Shell III" 26,15 m³ Treiböl. Dauer 2 1/2 Std. Von der Versorgungsstelle Dünkirchen wurden 2730 kg Schmieröl Nr.7 übernommen. R 18 Reparatur beendet. Probefahrt i.O.B.
1730		gesehen: Kaptlt. und Flott.Chef

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.10.40	Vlissingen	
0830	festgemacht.	
1230	seeklar	Flottille läuft mit den Booten R 18, 19, 20, 21, 51 und 52 aus.
		Marsch nach Dünkirchen.
		Begleitschiff "Nettelbeck" wird nach Rotterdam entlassen.
		Jn Dünkirchen meldet sich R 22 zur Flottille zurück.
1645	festgemacht Dünkirchen.	
23.10.40	Dünkirchen	Flottille liegt im Hafen.
		Keine besonderen Ereignisse.
24.10.40	Dünkirchen	
0830	seeklar	R 21 und 52 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum".
1200	festgemacht, Dünkirchen	Flottille bleibt im Hafen.
25.10.40	Dünkirchen	
1020	seeklar	R 21 und 22 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum".
1830	festgemacht	Flottille bleibt im Hafen.
26.10.40	Dünkirchen	
0745	seeklar	R 18 und 20 laufen aus nach Gravelines.
1105	seeklar	Flottillemit den Booten R 52, 51, 19, 21, 22 ausgelaufen.
1445	festgemacht	R 18 und 20 Dünkirchen festgemacht.
1545	festgemacht	Flottille Dünkirchen festgemacht.
1430		Jch mache mit R 23 Probefahrt (i.O.B.).
27.10.40	Dünkirchen	
0800	seeklar	R 18 und 20 laufen aus zum Fla-Schutz für Tonnenleger "Mellum".
0830	seeklar	Flottille mitvden Booten R 52, 51, 19, 21, 22, 23 ausgelaufen.
1500		Jch mache mit R 24 Probefahrt (i.O.B.).
1253		Bombenangriff englischer Bomber auf Flottille. Es sind keine Schäden entstanden.
1840		R 19 meldet Stb.Maschine unklar. Maschine lief 600 Umdr. Jm Zylinder II beide Bolzen der Pleuelstange gebrochen. Die Pleuelstange und das Lager zerschlugen die Ölwanne, Laufbuchse und Zylinderblock. Die Nockenwelle wurde verbogen. Der Zylinderkopf ist gerissen. Siehe Störungsmeldung Nr.15 Gr.A v. 2.11.40.

28.10.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.10.40		
0000		Flottille in See.
0140	festgemacht Dünkirchen	Flottille mit den Booten R 52, 51, 18, 20, 21, 22, 23 und 24 um 0830 Uhr ausgelaufen.
0830	seeklar	Flottille hat von 1050-1135 Uhr in Calais festgemacht.
1050	festgemacht Calais	R 19 wird mit einer Maschine nach D.W.Kiel entlassen.
1135	seeklar	
1730	festgemacht Dünkirchen	
29.10.40	Dünkirchen	
0830	seeklar	Flottille mit den Booten R 52, 51, 18, 20, 21, 22, 23, 24 ausgelaufen zum Schutze vom Tonnenleger "Mellum".
		An 1830 hat die Flottille Seenotdienst.
1030		R 18 meldet BB. Maschine unklar. 6% Wasser im Öl. Es wurde festgestellt, daß der Rundgummidichtungsring unter an der Zylinderbuchse 4 nicht dichthielt. Das Boot wurde, nachdem es seine Aufgabe erledigt hatte um 1400 Uhr nach Dünkirchen entlassen.
		R 18 Übernahm vom "Shell III" 7,5 m³ Treiböl.
		Siehe Störungsmeldung Nr.9 Gr.A vom 2.11.40.
		Jch telefoniere mit Verb.Jng. F.d.M. und erhalte Befehl, Werftliegezeit der Flottille vorzubereiten, Arbeitsaufträge an Werft Kiel geben.
30.10.40		
0000	in See	
0030	festgemacht Calais.	
0900	seeklar	Flottille mit den Booten R 52, 51, 20, 21, 22, 23, 24 laufen zum Schutze der Schlepper "Seeteufel" und "Jasmund" aus.
		R 20, 21 und 22 wurden nach dem Auslaufen mit Schlepper "Seeteufel" entlassen.
1640	festgemacht Dünkirchen	Flottille mit den Booten R 52, 51, 23 und 24 festgemacht.
		R 18 bleibt zur Durchführung Reparatur in Dünkirchen. Durchführung: Bordpersonal.
1320		wurde die Flottille von englischer Küstenbatterie beschossen. Die Boote nebelten sich ein. Schäden sind durch die Beschießung nicht aufgetreten.
		R 18 hat von der Versorgungsstelle Dünkirchen 600 kg Schmieröl Nr. 7 Übernommen.
		R 20, 21 und 22 übernahmen von "Shell III" 25,9 m³ Treiböl. Dauer 1 Std. 40 Minuten
31.10.40	Dünkirchen	Die Flottille lag am heutigen Tage im Hafen.
		R 52, 51, 23 und 24 Übernahmen vom Tanker "Shell III" 26,15 m³ Treiböl. Dauer 2 1/2 Std.
		Von der Versorgungsstelle Dünkirchen wurden 2730 kg Schmieröl Nr.7 Übernommen.
1730		R 18 Reparatur beendet. Probefahrt i.O.B.

Gesehen:

Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.D.

gesehen:

Kaptlt. und Flott.Chef

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Stellungnahme des B.S.W.:	
	Zu 17.10.40. Das Kommando hat Befehl, einen Bericht über die Untersuchungen der Zahnradtriebe vorzulegen.	
	Für den Befehlshaber der Sicherung West Der Chef des Stabes Herrn	

366 vm 9.4.41

2. Anlage zu B.S.W. B.Nr. Gkdos. 449 vom 20.2.1941.

Kommando
1. Minensuchflottille
B.d.M.Gkdos. 18

Am 12. Februar 1941.

Zu Gruppe [illegible] B.-Nr. 11854

Geheime Kommandosache!

Ju/Kz 6669

An

den Führer der Minensuchverbände - West,

Postort.

Betrifft: Störungen an den Zahnradgetrieben der Kühlwasserpumpen.

Vorgang: B.S.W. Gkdos.578 M vom 23.1.41,
F.d.M.W. Gkdos 138 M vom 28.1.41.

Von seiten der M.A.N. wird die Störung folgendermaßen erklärt:

Das auf dem Wellentunnel sitzende Zahnrad treibt je eine einfach wirkende Lenz- und Kühlwasserpumpe an. Da die anschließenden Kühlwasserleitungen für eine doppelwirkende Pumpe gedacht waren, sind die auftretenden Druck- und Saugestöße, besonders letztere, sehr stark. Wenn die Lenzleitung abgestellt ist, die Lenzpumpe also leer mitläuft, ist die Wirkung dieser Stöße derart, daß sie schließlich zum Bruch von Zähnen des Antriebrades geführt hat.

Zur Beseitigung der Störung sind auf "R 24" in die Kühlwasserleitung versuchsweise Saugwindkessel eingebaut worden, nachdem die Maßnahme bei "R 63" (5.R.Fl.) bisher gute Erfolge ergeben hatte.

Bei den neuen Motoren werden die Kühlwasserpumpen doppelwirkend gebaut. Ferner das Antriebszahnrad geteilt ausgeführt, sodaß es gegebenenfalls leicht ausgewechselt werden kann. Da es zur geteilten Ausführung wenig vergrößert werden mußte, werden die Pumpen außerdem etwas schnellläufiger werden.

Die in den Booten eingebauten Motoren sollen später die verbesserten Kühlwasserpumpen ausgerüstet werden.

Im Auftrag
Fuchs

1.Abt. SKL. 00620

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 449 M.

den 28. Februar 1941

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
- 6 MRZ 1941
B.Nr. G. Kdos. 1185
Anl. 1 Prüf-Nr.

An

Marinegruppenkommando West
Schiffsmaschineninspektion Wilhelmshaven.

Betrifft: Ergänzung K.T.B. Abschnitt Maschine der 1. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16.-31.10.40

Vorgang : B.S.W. Gkdos 578 M vom 23.1.41

Beiliegend wird der Bericht gemäss Bemerkung des B.S.W. zu K.T.B. Abschnitt Maschine zu 17.10.40 nachgereicht.

Im Auftrage !

Marinegruppenkommando
West
B.Nr. g.Kdos. 1185/41 A5.

Stabsquartier, den 12. März 1941.

Geheime ~~Kommandosache~~!

U. Seekriegsleitung -

nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

1.Abt. SKl. 00626

1.Abt.
Skl. 00620

-1-

1/Skl
i.A. i.V.

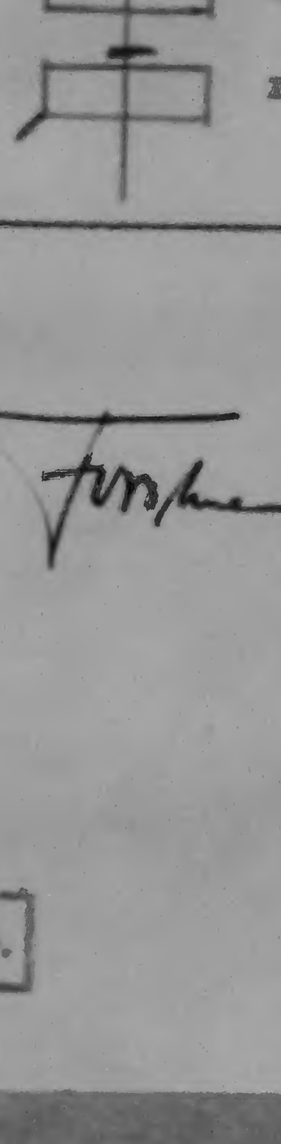
Taktische Gliederung der 1.Räumbootsflottille
vom 31. Oktober 1940.

Zu Org.-Befehl O. Abt. B.-Nr. 7744/41 — 5, Anlage zu 575 — 26.12.40

1.Räumbootsflottille — Anruf: q p — Signal: R 1
Chef: Kaptlt. F o r s t m a n n — c t p — c 231

Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck" — n t — 7098
Kommandant: Kaptlt. B r o d d a

Takt.Nr.:	Boot:	Kommandant		takt.Zeich.:	
1	R 52	Ob.Fähnr.z.S.	Ricken	r c e	2252
2	R 18	St.Ob.Strm.	Habenicht	r a t	2218
3	R 21	Lt.z.S.	v.Pommer-Esche	~~r a u 2219~~ r a u ~~2249~~	
4	R 24	St.Ob.Strm.	Deters	ra z	2224
5	R 20	Oblt.z.S.	Jaeger	r a v	2220
6	R 22	Ob.Strm.	Wels	r a x	2222
7	R 51	Lt.z.S.	Stricker	r c d	2251
8	R 23	Ob.Fähnr.z.S.	Rixecker	r a y	2223



R.19 am 29.10.40 entlassen in die Werft.

Anlage 4 zu 1/SKl 3758/40 Gkds.

1 Anlage zu B.S.W.
B.Nr.Gkdos. 578 vom 24.12.40 Kr

Führer der Minensuchverbände West
B.Nr. Gkdos 1047 Al.

,den 21. Dezember 1940

Zu Gruppe West O.Kdos. B.Nr. 7766/40

Geheime - Kommandosache !

An

Befehlshaber der Sicherung West. (2x)

Anliegend wird vorgelegt:

1.) Kriegstagebuch der 1. R-Flottille für die Zeit vom 16.- 31.10.40 einfach.
2.) 7 Skizzen, 1-fach.
3.) Kriegstagebuch, Abschnitt Maschine für die Zeit vom 16.- 31.10.40, zweifach.
4.) Taktische Gliederung, einfach.

Der 2. F.d.M. Nordfrankreich nimmt dazu wie folgt Stellung:

"29.10.1940:

Bemerkung wegen Schreiben B.S.O. vom 8.10.40 gehört nicht in das K.T.B. Flottillenchef ist von hier belehrt worden.

29.10.1940:

Wrack auf 51°15' N 2°2' Ost Schiffahrtshindernis.

30.10.1940:

Das Auslegen der am weitesten feindwärts gelegenen Seenotbojen bedeutet vollen Einsatz der Boote. Starke Sicherung durch Jäger und Aufklärer ist Vorbedingung. Diese Sicherung wurde erst auf besondere Anforderung 2.F.d.M. Nordfrankreich gestellt, obwohl verabredungsgemäß Jagdschutz durch Leiter des Auslegens anzufordern war.

Sonst nichts zu bemerken. "

Stellungnahme 1. F.d.M. West:

27.10.40: Das Sammeln der Flottille bei unsichtigem Wetter war gut.

30.10.40 1320 Uhr: Auf die Beschießung der Flottille beim Auslegen der Seenotbojen wird hingewiesen. Dank der Unterstützung durch die Flottille konnten die Bojen trotz feindl. Gegenwirkung ausgelegt werden.

31.X.40: Die Flottille steht mit ihren Räumerfolgen (503 Minen in den ersten 14 Kriegsmonaten) an der Spitze aller Flottillen.

Sonst nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. R u g e
Von seiten des Führers der Minensuchverbände West
Der 1. Admiralstabsoffizier

Anlage 1 zu 1/Skl 3752/40 Gkdos.

Befehlshaber der Sicherung West
B.Nr. Gkdos 578 A1.

den 9. Februar 1941

Marinegruppenkommando West
Eing.: 13. FEB. 1941
G. Kdos. 776
Anl. 4 T.

Geheime Kommando-Sache!

An

Marinegruppenkommando West

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille
vom 16.-31.10.40
mit Abschnitt Maschine für die gleiche Zeit und Stellungnahme des F.d.M. West vorgelegt.
Stellungnahme B.S.W. zum K.T.B. Abschnitt Maschine siehe dort.
Sonst nichts zu bemerken.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Marinegruppenkommando
West
B.Nr. Gkdos. 776/41 A5.

Stabsquartier, den 24. Februar 1941.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung

-4 + 7 Sk. 22nd-

nach Kenntnisnahme vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes
i.V.

1.SKl 3752/g.Kdos. — 11 —
41

198.

Geheime Kommandosache!

12 Ausf.

1/ Gr. I

über 1/Skl ~~X~~ c an Kr. abzugeben.

1/Skl
i.A. I a

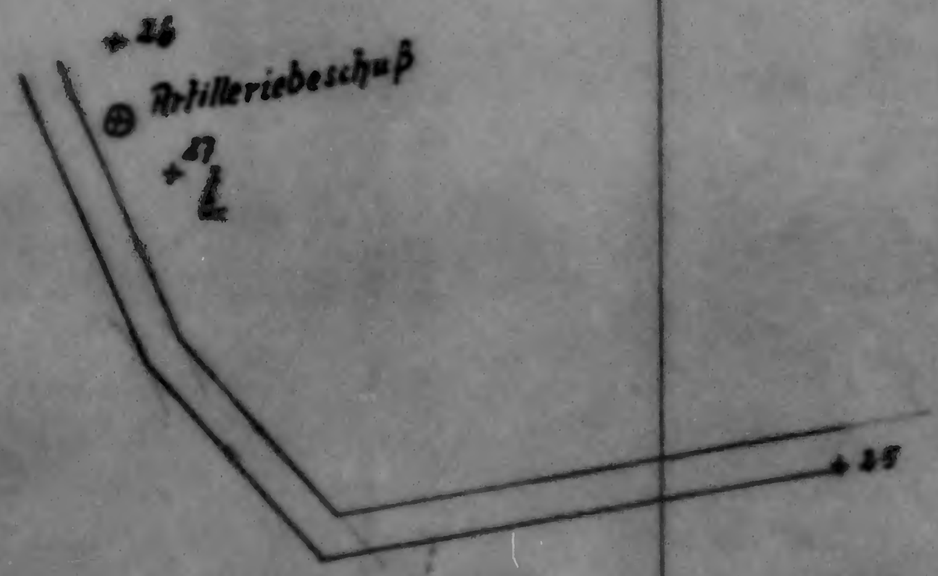
Zu: Anl. 1 – 11 1.Skl 3752/41 g.Kdos.

Skizze 7

Wegekarte der 1. R.-Flottille am 30.I.40.

Aufzulegen auf D 245

51°0'



Tiefensteuerung 6m
Breite 600m

1° 30'

Fieldmeasuring 7m
Breite 600 u. 800m

Breite 600m
+18
Breite 800m
Breite 800m
+19
⊕ Mrock
δV
+16

Wegkarte der 4 A.-Flottille am 29. X. 40
Aufzulegen auf D 389

Breite 600m

+18

2K 356 9

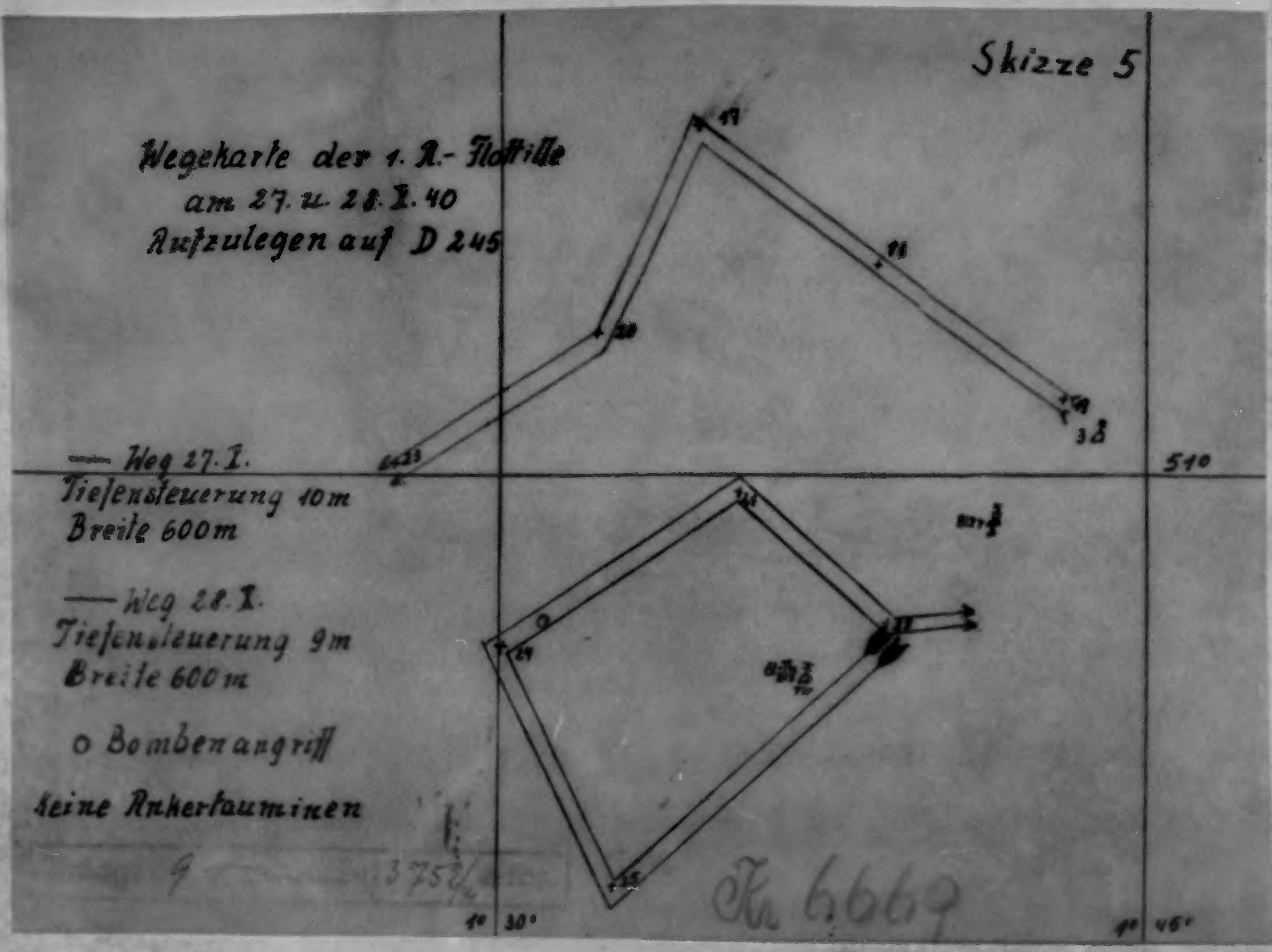
Eingang 1941

2K 669

2e 0'	2e 15'	51° 40'

Skizze 5

Wegekarte der 1. A.- Flottille
am 27. u. 28. I. 40
Aufzulegen auf D 245

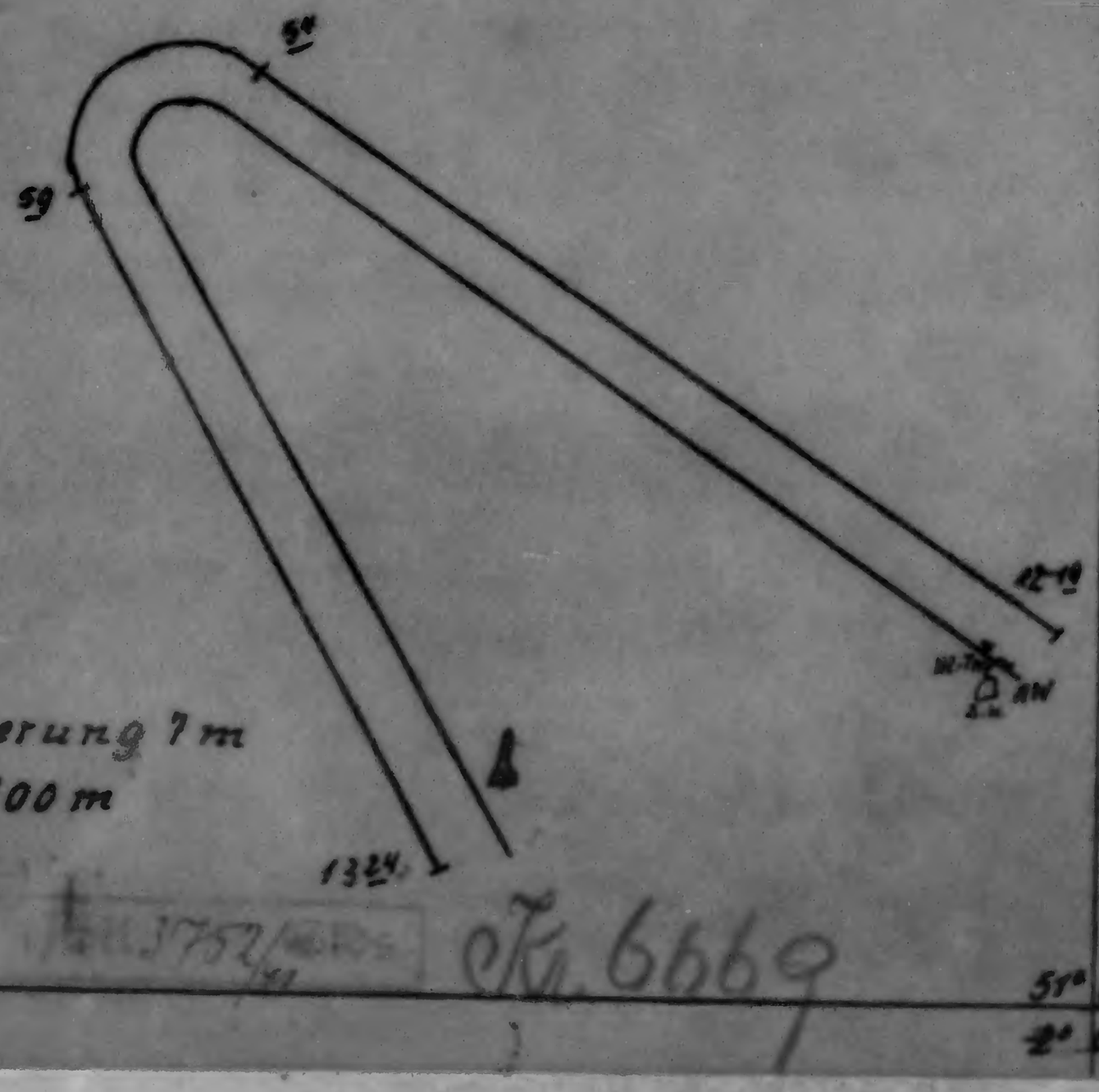


K. 6669

Wegekarte der 1. R.-Flottille am 26.10.40.

Aufzulegen auf D 389

Skizze 4



Anlage 1 zu 1.3757/41 Kdos
Kr. 6669

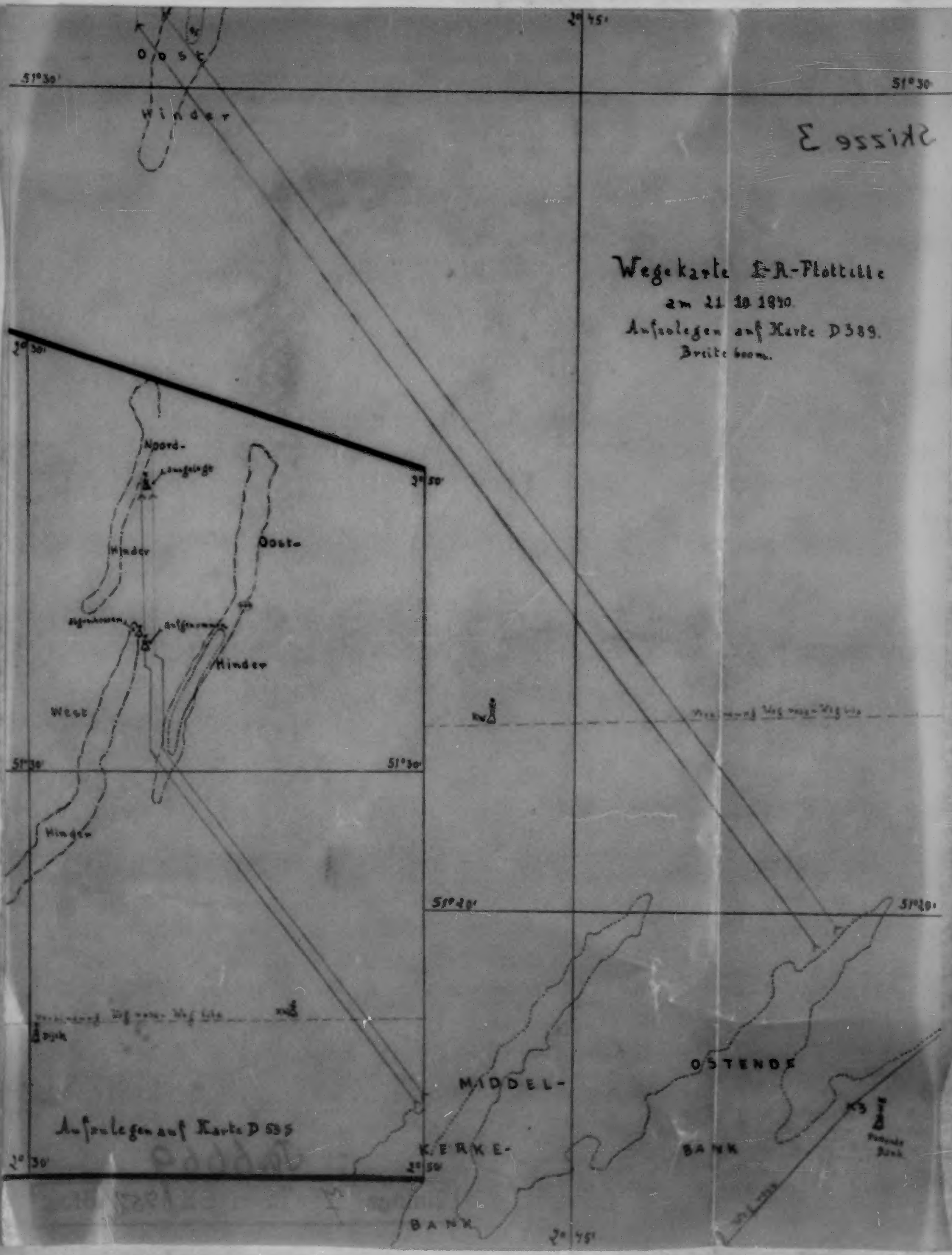
Skizze 3

Wegekarte E-R-Flottille

am 21 10 1940

Aufzulegen auf Karte D 589.

Breite 600 m.



Skizze 2

51°50'

51°30'

51°20'

2°15'

2°

Tk 6669

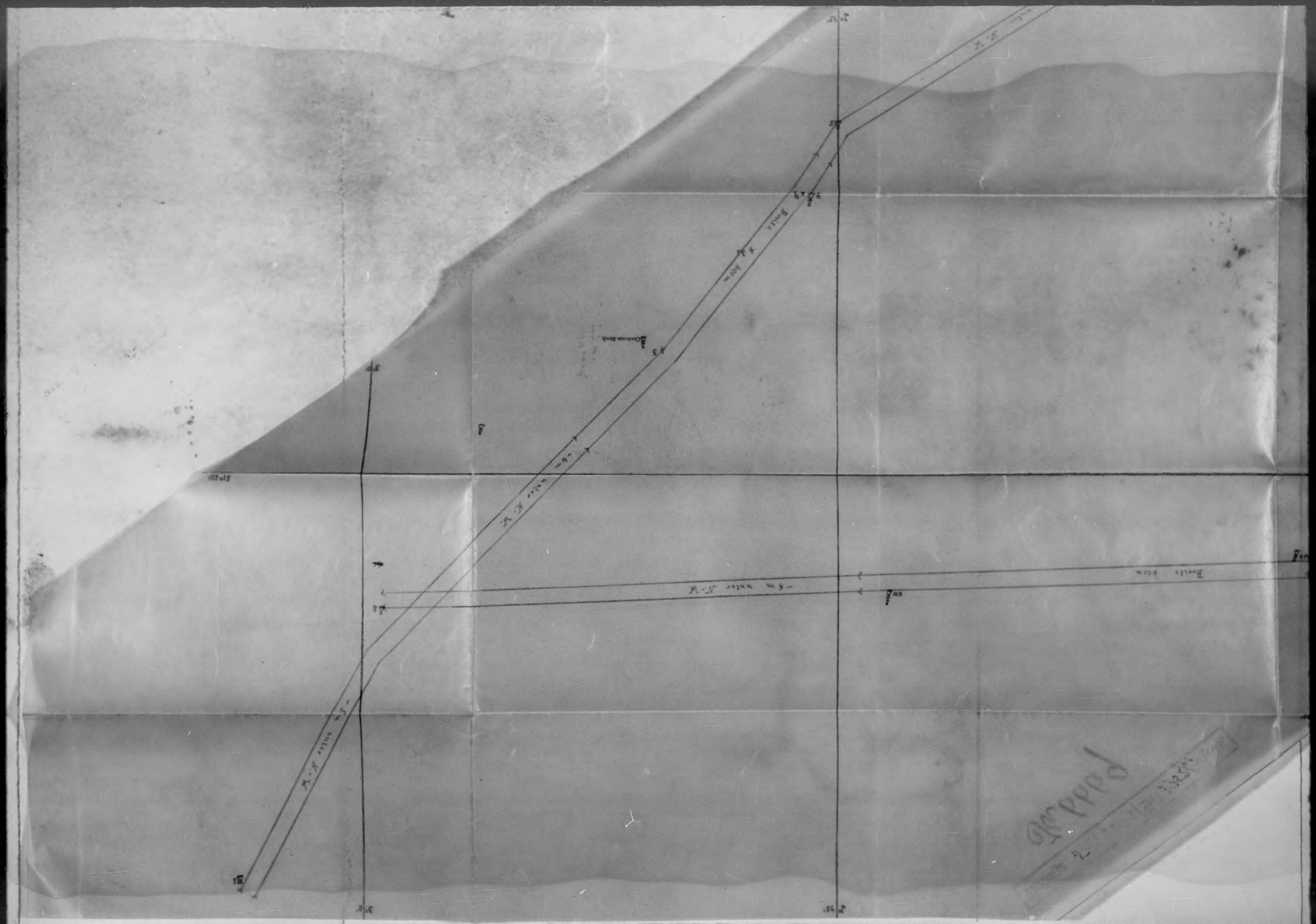
Wegekarte 1. R.-Flottille zu 20 40 40

Tiefenstörung 11,5 m unter N.W.

Skizze 1

Angelegen am 16.10.1990

Aufzulegen ab Seite D 383.



KODAK SAFETY FILM

PG 7317I NID

KODAK SAFETY FILM

1. Anlage zu B.S.ID.
1. Nr. Gkdos. 463 vom 18. 12. 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Zu Gruppe 123-? O. Kdos. B.-Nr. 70/41. Vorkommnisse OK 58742

Kriegstagebuch

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten "R 18 - 24, 51 und 52".

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y3:Y1./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE EITHER ON THE
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

angefangen am: 1.11.1940.
beendet am: 15.11.1940.
16.11. - 30.4.40.

Bd. 1 pc 1.SK! 661/41 Kdos

Zu beziehen vom Vertriebslager der Kriegsmarine: Z. Z. Kiel in Wik/Holst
Mobilisierungsstellen: für Offiziersbuch: in Kiel. für Kanzleibuch: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

PG/73171

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

R18-R24, R51, R52, WAR DIARY

DATE: 1-30 NOV. 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
1.11.40	Dünkirchen	Boote machen Brennstoffergänzung. Befehl von 2.F.d.M.Nordfrankreich, heute Ruhe für die Flottille.
2.-3.11.40		Keine besonderen Ereignisse. Die Flottille kann wegen Wetterlage ihre befohlene Aufgabe, Weg Lila abzulaufen, nicht ausführen.
4.11.40		Jn dieser Woche dürfen Teile der Flottille nach Paris fahren zur Besichtigung der Stadt. Der erste Törn, 5 Boote, fahren vom 4.-6., der zweite Törn vom 7.-9.11. Jch hatte den 2.F.d.M.Nordfrankreich darum gebeten; die Besatzungen haben während des Einsatzes in der ganzen Zeit besondere Dienstfreudigkeit gezeigt und disziplinar sich sehr gut geführt. Es besteht hier keine Möglichkeit, ihnen einmal etwas besonderes bieten zu können. Jch habe Wert darauf gelegt, daß diese Tage eine Erholung für die Besatzungen sind und habe von der Kommandantur Paris alle meine Wünsche erfüllt bekommen. Jn Omnibussen und P.K.W.'s der Marinekraftfahrbereitschaft Paris fuhren die Soldaten durch das Land über die Schlachtfelder der großen Schlacht in Frankreich in die Hauptstadt. Dort hatte ich für sie in Hotels Quartier bekommen, sodaß seit unserem Einsatz an der Kanalküste jeder einzelne wieder einmal im Bett schlafen konnte. An dem freien Tag in Paris wurden die Hauptsehenswürdigkeiten der Stadt in kleinen Trupps besichtigt, wofür auch wieder die Autos zur Verfügung standen. Am dritten Tage fuhr die Abteilung zurück nach Dünkirchen.
5.-7.11.40		Keine besonderen Ereignisse. Es liegen 3 Boote in Seenotbereitschaft
8.11.40		Habe Befehl, Ablaufen Weg Linda und Rosa bis Punkt 1 Rosa.
0800	W z N 4-5, Seegang 3, mittlere Sicht	Ausgelaufen mit R 52, R 51, R 18, R 21, R 22. Westlich Ruytingen wird treibende Seenotboje gesichtet. Südlich West Hinder Leuchttonne treibt Seenotboje 21. Bei Wandelaar-Feuerschiff treibt Seenotboje 15. Jch bitte ein Boot der 36.M.S.Flottille, das sich gerade dort aufhält, die Boje nach Ostende einzuschleppen. Von Punkt 2 Weg Rosa laufe ich mit Gerät nach Punkt 1 und zurück nach Punkt 3 Rosa. Dort Gerät aufgenommen

Anlage zu B.S.M.
B.-Nr. Okdos. 263 vom 11.11.1944

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Zu Gruppe [illegible] Okdos. B.-Nr. 70/44.

Jn 5874.6

Kriegstagebuch
Abschnitt-Maschine

der
1.Räumbootsflottille
mit den Booten "R16-24, 51 und 52".

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant(Ing) Grundmann

angefangen am: 1.11.1940.

beendet am: 15.11.1940.

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE ADMIRALTY AND ITS CONTENTS MAY NOT BE COPIED. P.G. 73176.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON THIS DOCUMENT EXCEPTA RUNS WHICH MAY BE WRITTEN ON THE WORK REQUIRED 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
1.11.40	Dünkirchen	Wegen Wetterlage kein Auslaufen.
5.11.40		Keine besonderen Ereignisse.
6.11.40	Dünkirchen	Keine besonderen Ereignisse für die Flottille. Ich bin am 5.11. durch Fernschreiben O.K.M. nach Den Haag befohlen. Bei Werftbeauftragten Belgien-Niederlande findet heute Sitzung über Reparaturmöglichkeiten der M.-Boote in den besetzten Westgebieten statt. Anwesend sind: Kaptlt.(Ing) Drömmel vom O.K.M. Ob.Ing. Steuber Deutsche Werke Kiel. Baurat Ziegler (Werftbeauftragter) Flo.Ing. 4.Räumbootsflottille. Flo.Ing. 1.Räumbootsflottille. Werft Drogdock Amsterdam wird für alle Reparaturarbeiten endgültig festgelegt. Die für die 1.R.-Flottille lagernden Ersatzteile für V.S.Propeller und Motoren bei Firma "Keller" Rotterdam werden durch Werftbeauftragten Begien-Niederlande nach Amsterdam überführt. Für ständig anwesend sind in Amsterdam 2 V.S.Monteure, Monteure der Motorenfirmen müssen von Fall zu Fall angefordert werden. Ersatzteillager wird in Amsterdam eingerichtet.
7.11.40	Dünkirchen	Keine besonderen Ereignisse.
8.11.40	Dünkirchen	Stichfahrt. Keine besonderen Ereignisse.
0800		"R52, 51, 18, 21 u. 22" Ausgelaufen.
1700	Dünkirchen festgemacht.	"R20, 23 u. 24" bleiben im Hafen.
9.11.40	Dünkirchen	Wegen Wetterlage kein Auslaufen.
14.11.40		Keine besonderen Ereignisse.
15.11.40	Dünkirchen	
0800	seeklar.	Flottille ausgelaufen nur Stichfahrt nach Osten. Keine besonderen Ereignisse. R22 und 18 führen mit Werfthilfe Dünkirchen kleine Reparaturarbeiten durch. Boote bleiben dabei aber fahrbereit.

Gesehen: Flottillenchef
Kaptlt.

Gesehen:
Kapt.(Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.W.

Befehlshaber der Sicherung West
B. Nr.: Gkdos 463 A1

den 26. 12. 40.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
Eing.: 5 JAN. 1941
Abt. G. Kdos. 70
Anl. 6

An

Marinegruppenkommando West

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille

vom

1.-15.11.40

mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

In Übereinstimmung mit dem F.d.M. West nichts zu bemerken.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		aufgenommen. (Anl. 1)
1500 1700	W z N 4, Seegang 3-4, gute Sicht	Anschließend Rückmarsch Dünkirchen. Dünkirchen festgemacht.
9.-14.11.40		Wegen Wetterlage können keine Aufgaben durchgeführt werden.
15.11.40 0830	SSW 2, Seegang 1-2, auffrischend, gute Sicht	Ausgelaufen mit R 52, R 51, R 18, R 20, R 21, R 22, R 23, R 24. R 18 und R 24 geleiten Tonnenleger "Mellum" nach Ostende zum Ausbringen einer Wracktonne. Mit den übrigen Booten laufe ich Weg Rosa bis Punkt 2 ab mit Gerät.
1205	SW 4, Seegang 2, gute Sicht	Bei Punkt 2 Weg Rosa auf Gegenkurs gegangen und mit Gerät nach Punkt 4 zurückgelaufen.
1500		Dort Gerät aufgenommen. (Anl. 1) Fahrwassertonne E 4 treibt auf dem Wasser liegend.
1600		Dünkirchen festgemacht.

Marinegruppenkommando
West
B.Nr.g.Kdos. 70/41 A2.

Stabsquartier, den 7.Januar 1941.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung

-6-

nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes
i.V.

1.) A CA I a

2.) Kptlt. 1. Skl. Ohm Kr.

1. Skl. i. A. Tau Kv. 12/1

GKdos. 1. Skl. 6 Ausf.

1 Anlage zu B.S.W.
Nr. 334 vom 22.12.1940

Zu Gruppe XVII 3 G. Kdos. B.-Nr. 702/40

Kr 6939 a

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

K r i e g s t a g e b u c h
der
1. Raumbootsflottille
mit den Booten "R 18 - 24, 51 und 52".

mit 1 Wegekarte

Flottillenchef: Kapitänleutnant F o r s t m a n n.

angefangen am: 16.11.1940,
beendet am: 30.11.1940.

Anlage 1 zu 1 Skl 2304 g.Kdos.

Zu beziehen vom Buchhandel der Kriegsmarine: D. D. Mannhia in Wilhelmshaven; Buchlieferungsstellen: für Ostseebereich: in Kiel, für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

B. 30. / Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.11.40	Dünkirchen	4 Boote der Flottille liegen in Seenotbereitschaft im Hafen.
1200		Der Hafenkommandant Dünkirchen bittet mich, ein R-Boot rauszuschicken, um ein Ruderboot, besetzt mit 3 Infanteristen von J.R.521, die vor St.Malo abgetrieben waren, zu bergen. Ich schicke R 23. Das Boot wurde Richtung 30° von Tonne 10 E nach längerem Suchen festgestellt. Das R-Boot mußte, um die Leute zu retten, über die Sände laufen, wo nur ca. 2 m Wasser gelotet wurden. Das Boot war schon halb voll gelaufen, sodaß es eine halbe Stunde später wahrscheinlich untergegangen wäre. Die Ausrüstung war völlig unzureichend. Ein Stock, an dessen Ende ein Brett genagelt war, diente als Ruder und Riemen. 1 Unteroffizier und 2 Mann wurden geborgen. Sie gaben an, den Befehl gehabt zu haben, Kohlen aus einem der gesunkenen Dampfer zu holen.
1500		R 23 festgemacht.
17.11.40		2 Boote Seenotbereitschaft.
1200	W 5-6, Seegang 5, schlechte Sicht	R 20 und R 22 erhalten Befehl Seenotfall Qu. 8776 und 8773 zu bergen. In der Richtung wurden anfangs Aufklärungsflugzeuge gesichtet. Ehe die Boote die Position erreichen, fliegen die [illegible] auf die Küste zu. Trotzdem wird das Gebiet abgesucht, aber nichts gefunden.
1615		R 20 und R 22 fest.
18.11.40		
0900	SSW 3, Seegang 2, mittlere bis gute Sicht	Ausgelaufen mit R 52, R 51, R 20, R 21. R 22, R 23, R 24. Habe Aufgabe südwestlich Sandetti-Feuerschiff Sperre festzustellen und möglichst Mine ohne Bleikappen zu bergen. Ich befehle 25 m Tiefenstander, um die Minen möglichst tief zu schneiden und zu vermeiden, Gefäße, die wahrscheinlich tief stehen, zu berühren und zur Detonation zu bringen.
1030	SSW 4-5, Seegang 4 auffrischend	Gerät wird ausgebracht in H gelb Formation. Beim ersten Anlauf werden 2 Minen geräumt. 1 Mine detoniert, das andere Gefäß treibt. Es ist ein Gefäß ohne Bleikappen. Ich gehe dann auf Gegenkurs und passiere nochmals die Sperre. Es werden 4 Minen geräumt. 3 detonieren, 1 Gefäß MARK XVI schwimmt an der Oberfläche. Ich lasse das Gefäß ohne Bleikappen im Schlepp nehmen. Bei dem herrschenden Seegang war die Bergung des Gefäßes eine sehr gute Leistung der in dem Schlauchboot arbeitenden Soldaten, Spr.Mech.Gfr. Bielazcak und Mtr.Gfr. Nienstedt sowie des Kommandanten von R 20, Oblt.z.S. Jaeger. Da das Auge am Minengefäß keinen sehr stabilen Eindruck machte, lasse ich das Gefäß mit 6 sm Fahrt schleppen und dann bei Dünkirchen auf den Strand ziehen. Die Flottille bleibt zur evtl. Hilfeleistung, falls Schleppvorrichtung bricht, bis in die Nähe der Küste nahe von R 20.

Während

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		3. Skl. 584. 22.12.40
		Kr 69392

Kriegstagebuch

der
1. Räumbootsflottille
-Abschnitt-Maschine-

mit den Booten "R18, 19, 20, 21, 22, 23, 51, 24, 52"

und das Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck"

Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann

Flottilleningenieur: Kaptlt.(Ing) Grundmann

Anlage 3 zu 1 Skl 3304 g.Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.11.4o o83o 1325 1610 1730 2000	Dünkirchen Flottille ausgelaufen "R18 u.24" fest-gemacht. Flottille festgemacht. "R51"zum Seenotdienst ausgelaufen. "R51" festgemacht.	Absuchen von Weg "Rose".
16.11. 1210 1405	Dünkirchen "R23"zum Seenotdienst ausgelaufen. "R23" Dünkirchen fest-gemacht.	Keine besonderen Ereignisse.
17.11. 1200 1408 1615	Dünkirchen "R2o u. 22" zum See-notdienst ausgelaufen. "R2o"in Dünkirchen festgemacht. "R22" in Dünkirchen festgemacht.	Keine besonderen Ereignisse.
18.11. o845 o9oo 1506 1710 1700	Dünkirchen "R18"als Flakschutz für Tonnenleger"Mellum" abgelegt Flottille mit den Booten"R52,51,2o,21, 22,23 und 24"abgelegt. Flottille mit den Booten"R52,21,22,23, 24 in Dünkirchen fest-gemacht. "R18"in Dünkirchen festgemacht. "R2o u.51"in Dünkirchen festgemacht.	Räumaufgabe im Kanal.
19.11.	Dünkirchen	Keine besonderen Ereignisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2o21.4o	Dünkirchen "R21"als Flakschutz für Tonnenleger"Mellum" ausgelaufen.	Keine besonderen Ereignisse.
21.11. o5oo 1615	Dünkirchen Flottille mit den Booten "R18,19,2o,21, 22,23,24,51 u. 52 ausgelaufen. Flottille hat in Den Helder festgemacht.	Flottille tritt Marsch nach der Heimat an. Werftliegezeit soll am 25.11.4o in den Deutschen Werken Kiel beginnen.
22.11. o81o 1115 161o	Den Helder"Nordsee" Flottille mit den Booten"R18,2o,21,22, 23,24,51 u. 52ausgelaufen. Flottille hat in Borkum festgemacht.	Bombenangriff aud die Flottille. Keine Beschädigungen oder Verluste.
23.11. o7oo 154o	Borkum Flottille mit den Booten "R18,2o,21,22, 23,24,51 u. 52 aus Borkum ausgelaufen. Cuxhaven festgemacht.	Keine besonderen Ereignisse. Nettelbeck stößt zur Flottille.
24.11. o9oo 172o	Cuxhaven Flottille mit den Booten"R18,2o,21,22, 23,24,51 u. 52 ausgelaufen. Flottille in der Wik "Lützowbrücke festmacht.	Keine besonderen Ereignisse.
25.11. o8oo 16oo	Flottille mit den Booten "R18,19,21,22, 23,24,51 u. 52 hat seeklar. Boote haben in Deutschen Werken Kiel festgemacht.	haben Die Boote im Speerzeugamt u. im Arsenal sämtliche Waffen und Geräte zur Werftliegezeit abgegeben.Anschließend gingen die Boote einzeln nach"Deutsche-Werke"zur Grundüberholung. Boote haben durchschnittlich 14oo Betriebs-stunden der Hauptmotoren und 23oo Betriebs-stunden der Hilfsmotoren erreicht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.11. - 1000	Kiel Deutsche-Werke.	Werftbesprechung! An Hand der Arbeitsaufträge werden auszuführende Arbeiten kurz besprochen. Alle Propeller werden Nach Heidenheim bzw. St. Pölten zur Überholung geschickt. Motoren werden in den Deutschen-Werken überholt. Hilfe durch M.A.N. Monteure. Voraussichtliche Probefahrt: 18.1.1941 Voraussichtliche Fertigstellung: 22.1.1941.
27.11. bis 30.11.	Kiel Deutsche-Werke.	Grundüberholung.

Gesehen: Flottillenchef

Kaptlt.

Gesehen:

Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.W.

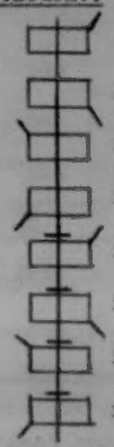
Taktische Gliederung der 1. RAumbootsflottille
vom 30. November 1940.

5. 581 26.12.40

Anruf: Signal: 7011/49

1.RAumbootsflottille	q p	R 1
Chef: Kaptlt. F o r s t m a n n	c t p	c 231
RAumbootsbegleitschiff "Nettelbeck"	n t	7098
Kommandant: Lt.z.S. Kruse.		

Takt.Nr.:	Boot:	Kommandant		takt.Zeich.:	
1	R 52	Ob.Strm.	Wagner	r c e	2252
2	R 18	St.Ob.Strm.	Habenicht	r a t	2218
3	R 21	Lt.z.S.	v.Pommer-Esche	r a w	2221
4	R.24	St.Ob.Strm.	Deters	r a z	2224
5	R 20	Ob.lt.z.S.	Jaeger	r a v	2220
6	R 22	Ob.Strm.	Wels	r a x	2222
7	R 51	Lt.z.S.	Stricker	r c d	2251
8	R 23	Ob.Fähnr.z.S.	Rixecker	r a y	2223



"R 19", Deutsche Werke, Kiel.

Finsterwalder

Anlage 4 zu 1.SKF 3303/40 g.K.

L4

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 581 A1.

den 3. Februar 1941

Marinegruppenkommando West
Eing.: - 9 FEB. 1941
Kdos. Kdos. 702
Anl. 4 Abschr. 1

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando West

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille

vom

16.-30.11.40

mit Abschnitt Maschine vom

15.-30.11.40

vorgelegt.

2. F.d.M. Nordfrankreich bemerkt dazu:

" 16.11.: Der Vorfall mit dem Ruderboot ist über Marine-befehlshaber Kanalküste gemeldet worden.
Sonst nichts zu bemerken. "

[F.d.M.West hat folgende Stellungnahme gegeben:

" Das Bergen der englischen Fernzündungsmine am Ankertau, wodurch sehr bedeutsame Erkenntnisse über diese engl. Minenart gewonnen wurden, verdient besondere Anerkennung."]

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Marinegruppenkommando
West

Stabsquartier, den 15. Februar 1941.

B.Nr. Gkdos. 702/41 A5.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung

nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

1.SKl - 3304 g.Kdos.
4 Anl.

Geheime Kommandosache

Eing. [illegible] H.Wa.: 4. März 1941

über f/Skl. Iac an Re. obzufügeben.

1 Skl. i.A.
Fae i.V.

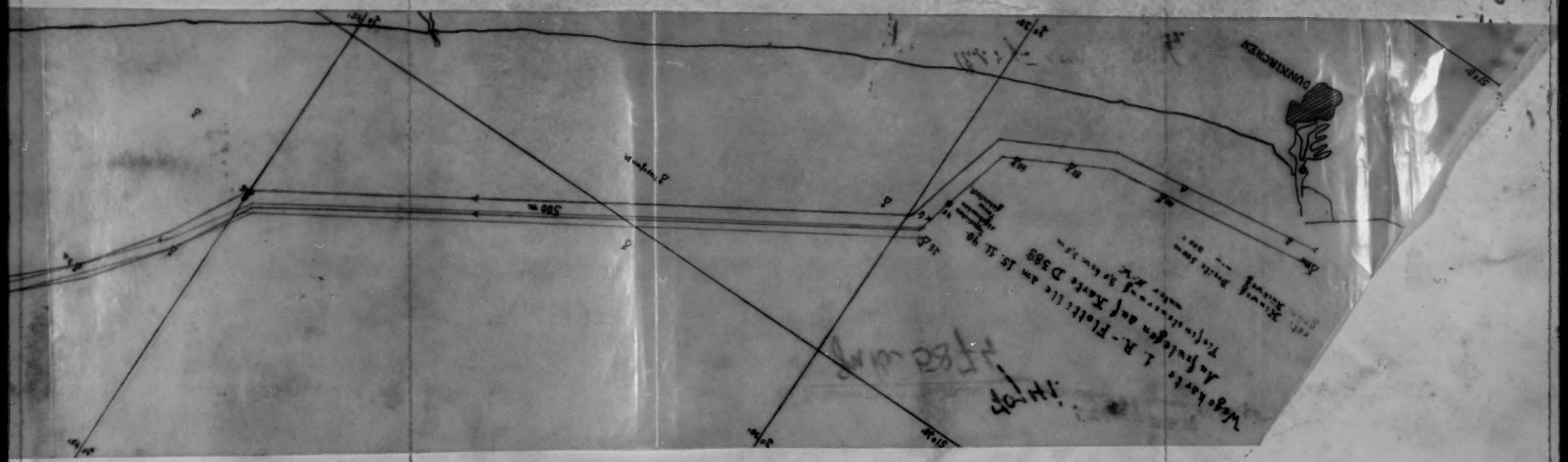
L 4 4 18/2

zu Anruf 4 4
an 1.Skl 3304 g.Kdos. -
-41

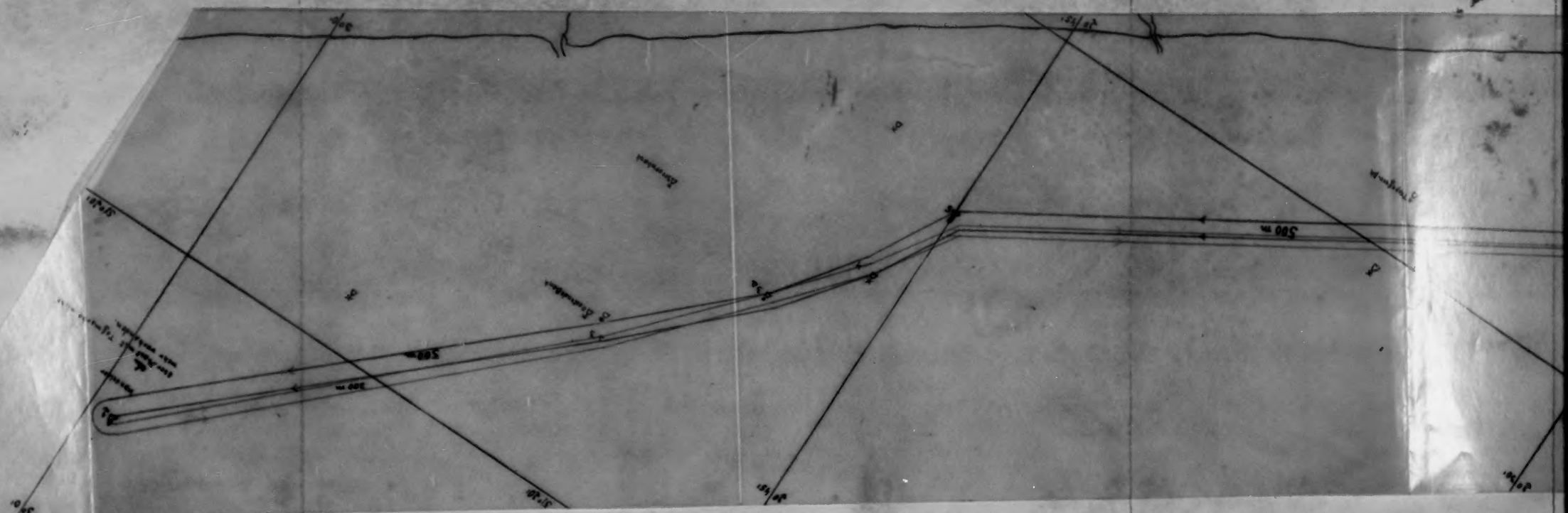
KOPIA SPRZEDAŻY

...dum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Während des Arbeitens an der Sperre war ein Aufklärungsflugzeug von 1100-1300 Uhr gestellt. Wegen des Seeganges konnte ich die Ausdehnung der Sperre nicht feststellen, sondern mußte Arbeiten abbrechen. Sperrlage und Richtung der gemischt geworfenen Sperre stimmt wie angegeben.
1715	SW 6, Seegang 5	Alle Boote Dünkirchen fest. Das Minengefäß konnte wegen der herrschen Dunkelheit heute nicht mehr geöffnet werden.]
19.11.40 0840	SW 4, Seegang 2	R 18 mit Tonnenleger "Mellum" ausgelaufen. "Mellum" nimmt Tonne W 8 auf, die auf Position E 4 gelegt wird. Leckgeschlagene Tonne E 4 wird aufgenommen. Beim Wrack Wandelaar-Vschff. wird Wracktonne ausgebracht.
1715		R 18 mit "Mellum" Dünkirchen eingelaufen. [Heute vormittag wird das angeschleppte Minengefäß entschärft durch den Sperrwaffenoffizier der Flottille im Beisein des Sprengkommandos Ostende des dortigen Sperrwaffenkommandos. Es wird festgestellt, daß es sich um eine ähnliche Zündung handelt, wie die englischen Luftminen sie haben. Die Mine kann auch schon durch starke Erschütterung - beim Räumen - hochgehen. Der Zündapparat des geborgenen Gefäßes arbeitete nicht, da die Kontakte zum Zünder nicht angeklemmt waren. Das Gefäß und die einzelnen Teile des Zündapparates wurden auf Befehl des 2.F.d.M. Nordfrankreich zur weiteren Untersuchung nach Boulogne gebracht.]
20.11.40		Ich melde die Flottille beim 2.F.d.M.Nordfrankreich ab. Der Stab wird auf die Boote verschifft.
21.11.40 0500	SSW 4, auffrischend auf 8-9, Seegang 6	Dünkirchen ausgelaufen zum Marsche nach Osten über Weg Rosa, dann Weg Rot. Trotz der groben achterlichen See können Boote auf Kurs gehalten werden.
1630		Den Helder festgemacht.
22.11.40 0815	SSW 6, kein Seegang mittlere Sicht	Den Helder ausgelaufen. Weegn des schlechten Wetters entschließe ich mich, durch den Texelstrom, Vliestrom und Stortmelk zu gehen.
1115	SSW 4, Seegang 3-4	Im Stortmelk Angriff durch einen englischen Bristol-Bomber. Abwurfhöhe 1500 m. Reihenwurf 8 Bomben. Die Bombe, die am nächsten an ein Boot heranlag, fiel 100 m querab ins Wasser. Ein größerer Splitter beschädigt das Schlauchboot von R 24. Durch das heftig einsetzende Abwehrfeuer wurde das Flugzeug beim zweiten Anflug zum Abdrehen gezwungen. Es konnte wegen der tiefhängenden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		tiefhängenden Wolken nicht höher fliegen. Fl.-Meldung wird abgegeben. 2 deutsche Messerschmidt-Zerstörer überfliegen die Flottille.
1600	SSW 5, schlechte Sicht	Borkum Hafen festgemacht.
23.11.40 0700	SSW 4, Seegang 3-4	Borkum ausgelaufen. Maßnahme Willi ist bestellt und brennt.
1600		Cuxhaven eingelaufen.
24.11.40 0900	SSW 3-2	Cuxhaven ausgelaufen zur Fahrt durch den Kanal nach Kiel.
1730		Kiel, Lützow-Brücke festgemacht.
25.11.40 0800		Boote geben Sperrgeräte, Munition und Waffen an Zeugämter ab und machen anschließend in den Deutschen Werken Kiel fest.
26.11.40		Werftsitzung. Voraussichtlicher Probefahrtstermin für R 19, das schon seit 14 Tagen hier ist, 7.1.41, für die übrigen Boote 18.1. Endgültige Fertigstellung 22.1. K.B.-Meldung wird abgegeben.
27.-30.11.40		Keine besonderen Ereignisse.
		Es wurden in der Zeit vom 1[illegible].-30.11.40 sechs Ankertauminen geräumt.



KODAK SAFETY FILM

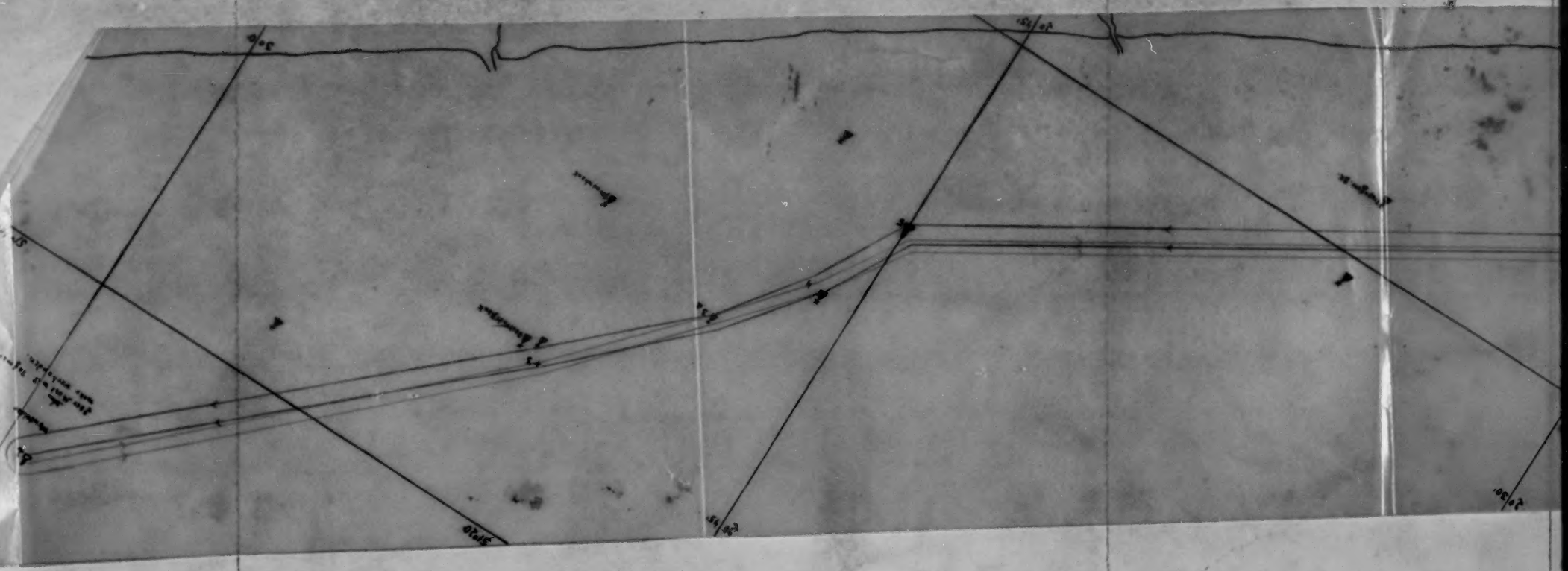

500 m
300 m
200 m

Wegekarte d. R.-Flottille am 15. 11 40.
Auflagen auf Karte D389
Tiefenangaben sind Zahlen in m unter M.W.

Hinweg
Rückweg

Brücke 60 m
— 30 —

DÜNKIRCHEN



SAFETY FILM

Weglenkarte d. R.-Flugstelle Am 8. 11. 1940.

Luftzustieg und Landestelle Das

OSTENDE

Mc Gee Kantz & Mott Co.

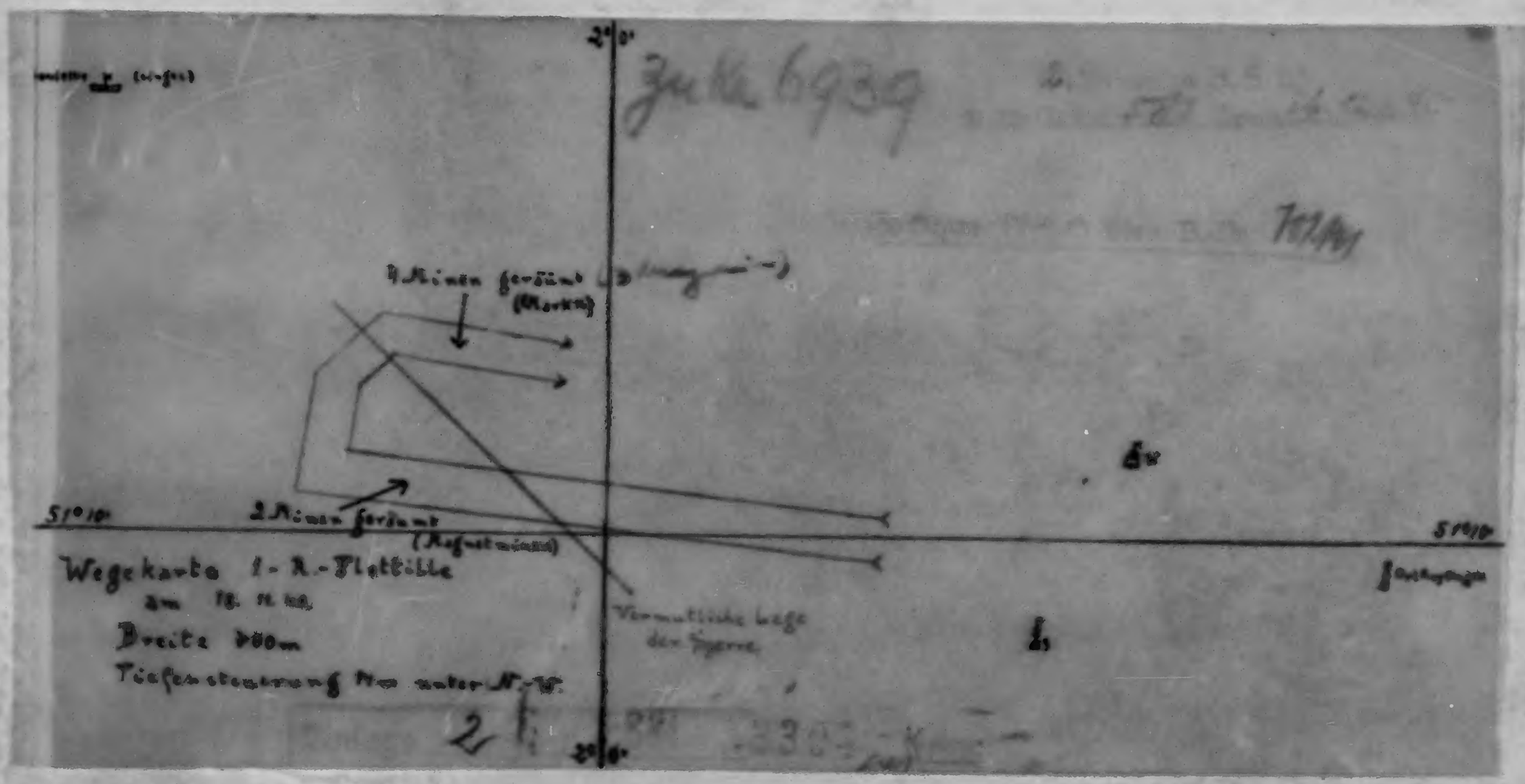
Manufacturers of Kantz Duplex Valves

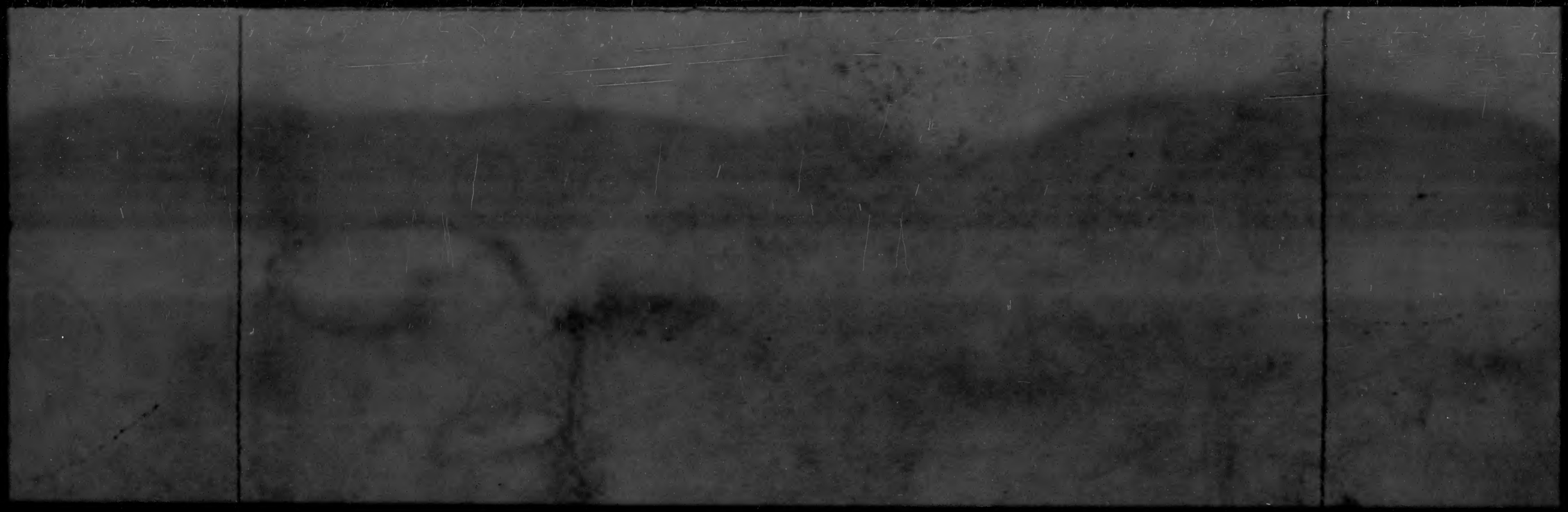
Mc Gee Kantz & Mott Co.

Manufacturers of Kantz Duplex Valves

OSTENDE

KODAK SAFETY FILM


Zu Nr. 6939
1. Minen gesichtet (Marken)
2. Minen gesichtet (Aufgetrieben)
5°10'
5°10'
Vermutliche Lage der Sperre
Wegekarte 1.-R.-Flottille
am 18. 11. 40.
Breite 200m
Tiefenstaffelung 11m unter N.-W.



PG 73172 NID

Zu Gruppe West O. Kdos. B.-Nr. 519/41 2. Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos. 109 vom 15.1.1941

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

Kriegstagebuch
der
1. Unterseebootsflottille
mit den Booten "R 16-24, 51 und 52" und dem Begleitschiff "Wittelsbach".

Flottillenchef: Kapitänleutnant Forstmann

angefangen am: 1.12.1940,
beendet am: 15.12.1940.
16.12. - 31.12.40

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/43172/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS THEREON SHOULD BE MADE ON THE WORK OR PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anlage 4 zu 1 SKL 2323/41 g.Kdos.

PG/ 73172

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

R18-24, R51, R52, "NETTELBECK" WAR DIARY.

DATE: 1-31 DEC. 1940

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter. Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.12.40	K 1 e 1, Deutsche Werke	Große Werftüberholung. Keine besonderen Ereignisse.

Fenske.

an Fr. abgeben

1/2 kl. n. Inc. D
5

4° 1.SK! 2323 .K2s.

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 109 A1.

den 28. Januar 1941

An **Geheime Kommandosache!**

Marinegruppenkommando West.

Marinegruppenkommando West
Eing.: 30 JAN. 1941
B.-Nr. G. K. 519
Anl. 2

Anliegend wird vorgelegt:
Kriegstagebuch der 1. R.-Flottille vom
1.-15.12.40
und K.T.B. Abschnitt Maschine.
Vom F.d.M.West und B.S.W. nichts zu bemerken.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Marinegruppenkommando
West
B.Nr. g.Kdos. 519/41 A2.

Stabsquartier, den 1. Februar 1941

1

Geheime Kommandosache!

U. : Seekriegsleitung

-4-

nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

Kriep

1.Skl 2325 g.Kdos. - 2 -

Zu Gruppe West O. Kdos. B.-Nr. 579/41 3. Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos. 109 vom 15.1.19 41

PK. 5966

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

Kriegstagebuch
der
1.Räumbootsflottille
Abschnitt "Maschine"
mit den Booten "R 18- 24""R 51+52"
und dem Begleitschiff "Nettelbeck"
vom 1.-15.12.1940

Flottillenchef: Kaptlt. Forstmann
Flottilleningenieur:Kaptlt.(Ing)Grundmann

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS ROSS A[illegible]
[illegible] 98172
PARK C[illegible] M .E
BUY [illegible] 3
HOLD B[illegible] ON TH. WO
CED ON [illegible] E SHEET OF PAPER.
D.O.N.G.T[illegible] RED NUMBER

Anlage 2 zu 1/=II 2323/41 Gkds.

Zu beziehen vom Vertriebsamt der Kriegsmarine: 3. Z. Kupplin in Oberbayern
Herausgeber: für Offenbach: in Vbd. für Wesermünde: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12. bis 15.12.	Kiel, Deutsche Werke	Große Werftüberholung. Keine besonderen Ereignisse.

Gesehen: Flottillenchef

Kaptlt.

Gesehen:

Freg. Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.W.

2. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 329 vom 9.2.1941.

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

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten R 18 – 24, 51, 52 und dem Begleitschiff

"Wettelbeck".

Flottillenchef: Kapitänleutnant Förstmann

angefangen am: 16.12.1940,
beendet am: 31.12.1940.

1. Abt. Skl. 563 184

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-31.12.40		
	K i e l Deutsche Werke	Große Werftliegezeit, Keine besonderen Ereignisse. I.V. [signature]

SAFETY FILM

4. Anlage zu B.S.D. 329 9.2.41

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

Kriegstagebuch
der
1.Räumbootsflottille
Abschnitt: Maschine
mit den Booten "R 18-24""R31-52"
und dem Begleitschiff "Nettelbeck"
vom 16.12.-31.12.1940

Flottillenchef: KapitÄnleutnant Forstmann
Flottillening enieur : KapitÄnleutnant (Ing.)Grundmann

1.Abt. Skl. 563 Ru

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-31.12.40	K i e l Deutsche Werke	Große Werftüberholung, Keine besonderen Ereignisse. Gesehen: Kapt.(Ing.) und Verbandsingenieur 3 b 19.i.V.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.-31.12.40	K i e l Deutsche Werke	Große Werftüberholung, Keine besonderen Ereignisse.

Gesehen:
Niemöller
Kapt. (Ing.)
und Verbandsingenieur 23 - 29.i.V.

1. Anlage z. U.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 329 vom 9.2.1941

rer der Minensuchverbände West
r. G.Kdos. 99 A 1.

, den 5. Februar 1941
Zu Gkdos. B.-Nr. 1477/41

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

An

Befehlshaber der Sicherung West.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch (1 fach) der 1. R.-Flottille sowie Kriegstagebuch Abschnitt Maschine (2 fach) für die Zeit vom 16. - 31.12.40 vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Von seiten des Führers der Minensuchverbände West.
Der 1. Admiralstabsoffizier

Skl. 565 1841

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 329 A1.

den 24. Februar 1941

Marinegruppenkommando West
Eing.: - 1. MRZ. 1941
Gkdos. 1078
Anl. 3 Brüf-Nr.

Geheime Kommandosache!

An
Marinegruppenkommando West

Anbei wird das Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille

vom
16.-31.12.40

mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme des F.d.M.West vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

-3-

Marinegruppenkommando
West
B.Nr. Gkdos. 1078/41 A5.

Stabsquartier, den 3. März 1941.

Geheime ~~Kommandosache~~ ist geheim.
Ku.

U. Seekriegsleitung
nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Für das Marinegruppenkommando West
Der Chef des Stabes

Ia

1.Abt.
Skl.

Ju 1. Abt. Skl.

~~563 g~~ Vfg.

Ln Kr

941.

3

– 3 –

1 Skl i. A.

I. Ac i. V.

Ln

L 1

Kn 7/3.

PG 73191 NID

F E T Y▲ F I L M O▲

Ou 142559

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant Dienstgrad	Kommandant Name	Seetage	Bemerkungen:
1	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	3	
2	R 73	Lt.z.S.	Godenau	3	
3	R 74	Ob.Strm.	Wels	-	
4	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roosen	-	z.Zt. in Kiel zur Vfg. E.K.K.
	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	-	
	R 66	Oblt.z.S.	Ricken	-	
	R 67	Ob.Strm.	Wisotzka	3	
	R 68	St.Ob.Strm.	Deters	3	Außer K.B., Masch.Überholung Drog-Dockwerft Amsterdam
	R 69	Ob.Strm.	Johannisberg	3	
	R 70	Lt.z.S.	Rasch	3	
	R 75	Oblt.z.S.	Rixecker	-	
	R 76	Ob.Strm.	Wagner	-	
	Räumbootsbegleitschiff		"Nettelbeck"	-	
		Oblt.z.S.	Kruse		

Flottillenchef: Korvettenkapitän Forstmann

Vertreter ab 10.1.42: Kapitänleutnant (Jng.) Grundmann

Gruppenführer für die Boote R 72-74 bis Beginn Werftliegezeit:

Oberleutnant z.S. Leesten.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/73191 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY INFORMATION REQUIRED SHOULD BE MADE IN CORRESPONDENCE AND RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

angefangen am: 1.1.42,

beendet am: 15.1.42.

-31.1.42

mit 20 Skizzen

Anlage 2 zu 1/SH 354/42 g.Kdos.

Anlage zu B. 36 31.1.42

PG/73191

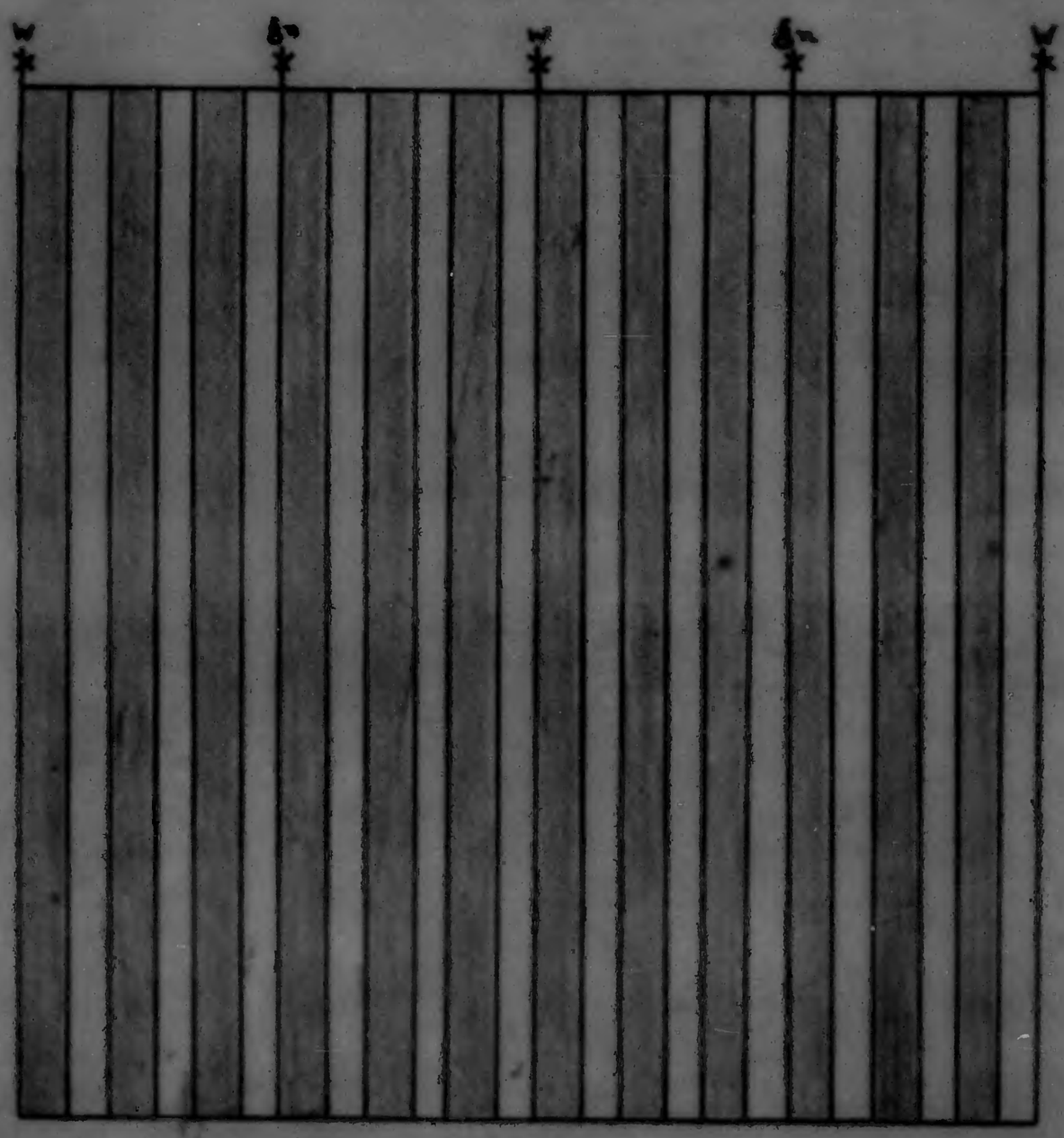
THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

R65-76, "NETTELBECK", WAR DIARY

DATE: 1-31 JAN. 1942

Skizze 1. Ju Ka 14255



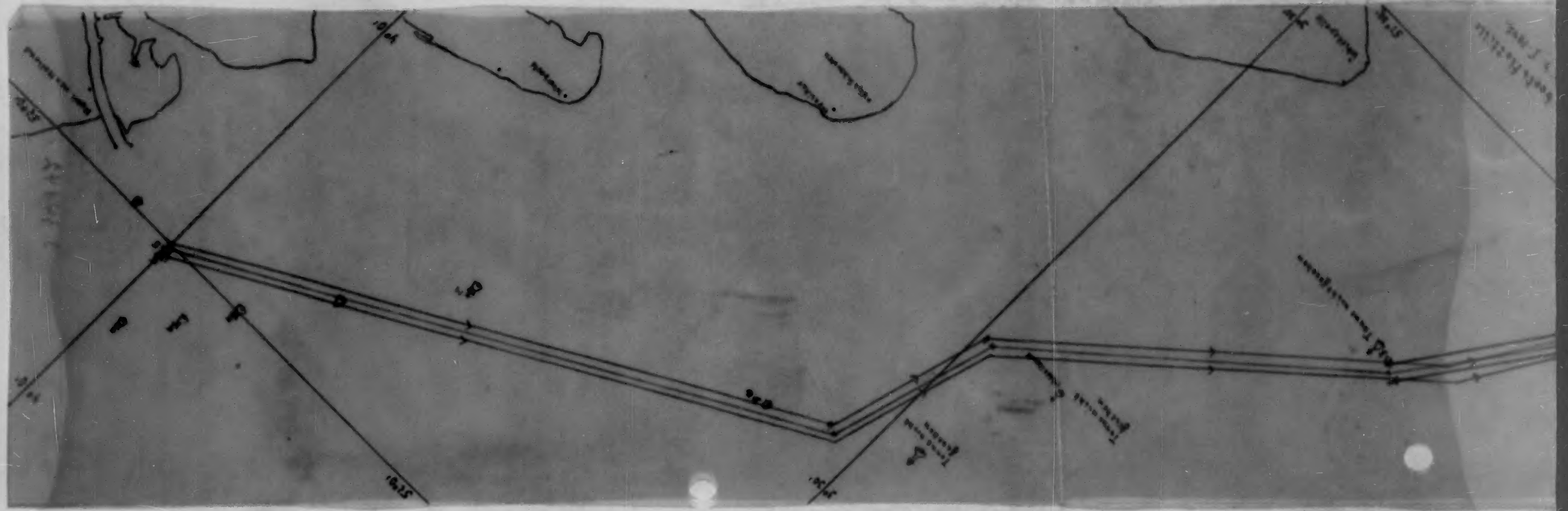
Schema über das Ablaufen der □ 8548, 8549, 8572, 8573.

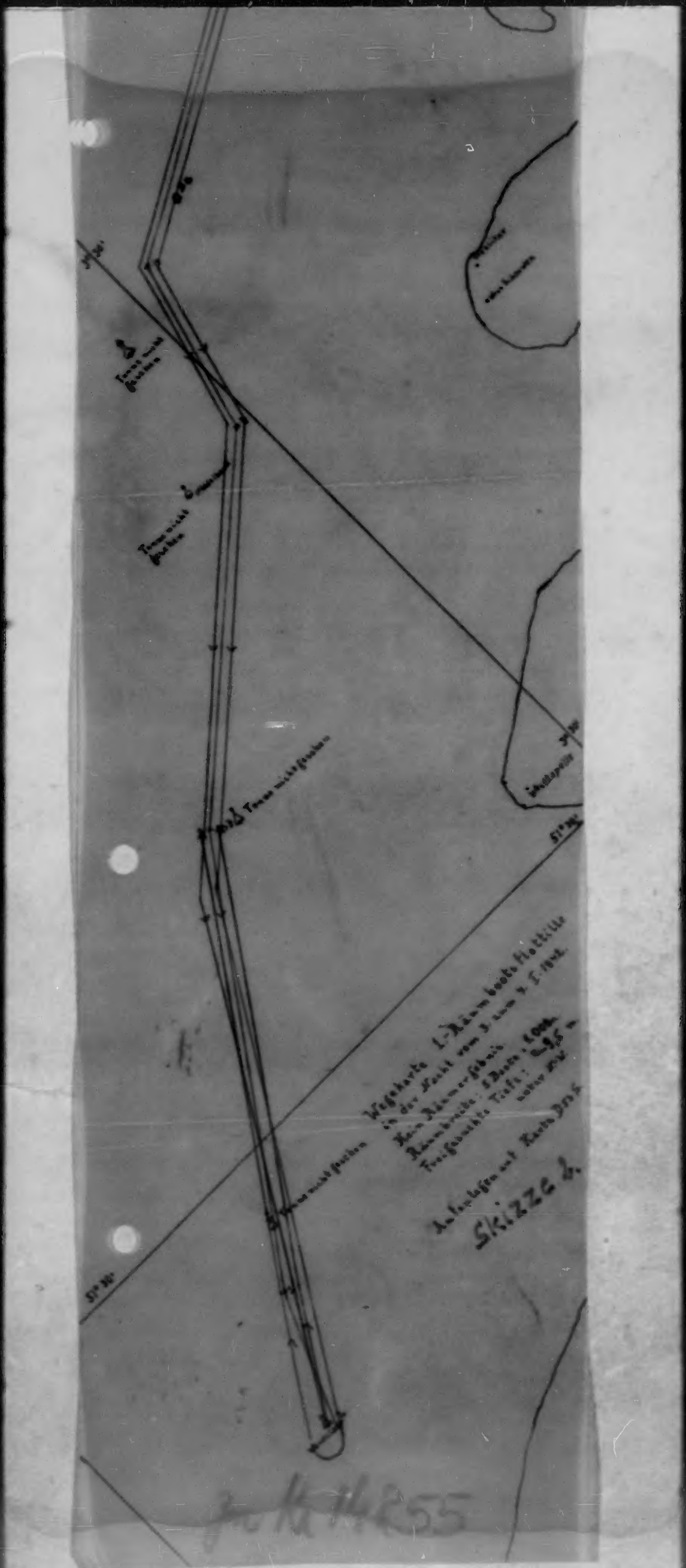
▬ abgesuchter Streifen.

† Leuchtbojen Maßstab 1cm = 1sm.

1.-Räumboots-Flottille in der Nacht vom 1 zum 2. X 16 L.

374 42




Wegekarte
Skizze

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wet Seegang, Beleuchtung, Sichtig der Luft, Mondschein usw.	
1.1.42		Erhalte folgende Aufgabe: Nachprüfen Quadrate 8548, 8549, 8572, 8573.
		Es wurden vor einiger Zeit in diesen Quadraten unbekannte Fahrzeuge geortet. Es wird vermutet, daß sie dort Minen geworfen haben. In diesem Seegebiet wird der Gegner zur Sperrung des Weges nur eine Sperre werfen, um Erfolg zu haben. Auch gegen S-Boote kann nur eine dichte Sperre wirksam sein. Ich habe für die Aufgabe 6 Boote zur Verfügung. 1 Bojenboot und 5 Gerätеboote. Letztere lasse ich in 200 m Abstand in L gelb fahren mit S.D.G. Tiefensteuerung 9-10 m. Ich erhalte so bei einem Anlauf eine Streifenbreite von 1000 m. Ich lege 12 Streifen Richtung Norden nach Süden nebeneinander mit 850 m Zwischenraum. Auf der Nordkante des nachzuprüfenden Gebietes lasse ich als Anhalt beleuchtete Fahrwasserbojen werfen in 3 sm Abstand, um Lage der Streifen nachkontrollieren zu können. Formation: R 73, 70, 72, 67, 69. R 68 Bojenboot. Aufgabe soll nachts durchgeführt werden. Da z.Zt. mondhell, ist das sehr gute möglich. Siehe Skizze 1.
1415	R o t t e r d a m , W 1, dunstig	Mit R 67, 68, 69, 70, 72, 73 ausgelaufen.
1700	W 3, auffrischend, Seegang 1-2, geringe Sicht, bedeckt	Gerät wird in der Südwestecke des nachzuprüfenden Gebietes ausgebracht. Streifen werden ohne Zwischenfälle abgelaufen. Es geht während der 12stündigen Fahrt kein einziges Gerät verloren. Sehr gute Dauerleistung. Umdrehungen für 15 sm.
2.1.42 0330		Abgabe F.T. 0258/33: An Mar.Bef.Niederlande, "Erbitte Maßnahme H D, H O, H P, H Q von 0530 - 0800 Uhr. Chef 1.R.Fl."
0510	W 4-5, Seegang 3, geringe Sicht, bedeckt	Gerät wird in der Südostecke des nachzuprüfenden Gebietes aufgenommen. Marsch nach Rotterdam angetreten.
		Die Maßnahmen sind nicht angestellt. Zum Glück ist es so sichtig, daß ich auch ohne Feuer die Einfahrt finde. Ich hatte die Feuer bestellt, da ich nach dem Wetterbericht mit Küstennebel rechnete. Die Ungewißheit, ob auf Anforderung von See aus die Feuer brennen oder nicht, ist eine unnötige Belastung der verantwortlichen Chefs, Gruppenführer und Kommandanten. Es muß dafür gesorgt werden, daß die in See befindlichen Streitkräfte sich auf jeden Fall darauf verlassen können und nach Erledigung ihrer Aufgabe sofort einlaufen können.
0745	R o t t e r d a m	Die Feuer auf der Maas wurden später zum Teil für kurze Zeit gezeigt, aber nicht alle Feuer.
1710	Kiel, Deutsche Werke	Mit R 67, 68, 69, 70, 72, 73 Ijsselhafen festgemacht. R 71 S-Bootshafen festgemacht.
3.1.42 1000	R o t t e r d a m	Erhalte Befehl von 2.S.D. Gkdos. 22 vom 2.1.42: "1.R.Fl. Nacht 3. zum 4. Januar 1942 ablaufen mit S.D.G. Weg Rot Punkt 5 bis Weg Rosa Punkt 2 und zurück bis Punkt 8 Weg Rot. Dort Gerät aufnehmen und Rotterdam einlaufen. Wegstück

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 3.1.42		Wegstück Rot Punkt 8 bis Rosa Punkt 2 nur bei Dunkelheit. U.K.- und F.T.-Gebrauch nur bei Feindberührung. Bei Ortungsnachrichten feindlicher Streitkräfte im Aufgabengebiet nach eigenem Ermessen. Auslaufen Hoek 1530 Uhr. Funkschaltung KKN, ein Boot empfangsseitig KKW. Begegnungsmöglichkeit: 1400 Uhr ausläuft Spr. Br.145 mit 3 Vp.Booten den gleichen Weg. Marschfahrt 8 sm.
1400	R o t t e r d a m , S W 4-5	Auslaufe mit R 67, 68, 69, 70, 72, 73.
1520	H o e k van Holland	Signalstelle passiert.
1640	Weg Rot Punkt 5	Gerät wird ausgebracht. Geleitgerät, 15 m Tiefenstander. Freigesuchte Tiefe 9-11 m u.m. Sp.N.W. Formation: R 70, 68, 72, 67, 69. R 73 Bojenboot, übrige Boots fahren Gerät.
1740	Tonne Boellen Garren	Gruppe Spr.Br.145 wird überholt. Ich kann nur Umdrehungen für 12 sm machen. Fahrt über den Grund gegen den Strom 7,5 sm. Weg wird planmäßig abgelaufen.
2155	Punkt 2 Weg Rosa, SW 6-7, Seegang 5, bedeckt, mondhell, mittlere Sicht	Spierentonne gesichtet. Verband macht kehrt und läuft 1/2 sm westlich des Weges bis Punkt 8 Weg Rot. Leuchttonne auf Weg Rosa Punkt 1 brennt nicht. Marschfahrt 12 sm über den Grund. Siehe Skizze 2.
2330	Punkt 8 Weg Rot	Gerät aufgenommen. Kein Räumerfolg. Rückmarsch angetreten.
4.1.42 0010		Abgabe F.T. 2333/13 an Mar.Bef.Niederlande: "Erbitte Maßnahme H D von 0130 bis 0230 Uhr. Chef 1.R.Fl."
0215	H o e k van Holland, W 7, Seegang 5-6, geringe Sicht, bedeckt, mondhell	Molenköpfe passiert. Maßnahme brennt.
0345	R o t t e r d a m	Mit R 67, 68, 69, 70, 72, 73 Ijsselhafen festgemacht.
		Bei der Abgabe des Funkspruches um 0010 Uhr, habe ich wiederum Schwierigkeiten. Ich stand zwischen Punkt 8 und Punkt 7 Weg Rot. Die Leitstelle hörte mich anfangs nicht. Ich mußte zu der normalen Sendeantenne für KLW die Antenne für KKW dazuschalten, die ich sonst zum Empfang der Langwelle benutze während des Sendens. Da ich nun beide Antennen während des Sendens benötige, konnte ich zu dieser Zeit nicht gleichzeitig empfangen, hätte also Unterbrechungszeichen etc. der Leitstelle nicht gehört.
5.1.42	R o t t e r d a m	Keine besonderen Ereignisse. 5.1.42

288

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.1.42	R o t t e r d a m	R 67, 68, 69, 70 müssen morgen nach Amsterdam zur Abgabe der Geräte vor Beginn der Werftliegezeit. Boote geben heute Kanonen und Sperrgeräte ab.
7.1.42 0915	R o t t e r d a m	R 67-70 ausgelaufen zur Fahrt nach Amsterdam durch Kanäle.
1700	A m s t e r d a m	Drog-Dockwerft festgemacht.
8.1.42	A m s t e r d a m	R 65-70, 75, 76 Maschinenüberholung Drog-Dockwerft Amsterdam. R 74 K.B. wiederhergestellt in Rotterdam. R 72, 73 Rotterdam, Ijsselhafen. R 71 Kiel, E.K.K.-Erprobungen.
9.1.42		Übergebe Dienstgeschäfte, da ich beurlaubt bin bis 22.2.42. Vertretung in allen truppendienstlichen Angelegenheiten hat der Flottilleningenieur, Kaptlt.(Ing.) G r u n d m a n n bis zum 12.2., anschließend Oblt.z.S. K r u s e. Gruppenführer für taktischen Einsatz der Boote R 72 - 74 bis 18.1.42 ist Oblt.z.S. L e e s t e n.
9.-12.1.42		Ich habe Dienstgeschäfte des Chefs übernommen. R 72, 73 Rotterdam, Ijsselhafen, R 74 Restarbeiten in der Wilton-Werft. R 71 E.K.K.-Erprobungen Kiel. Keine besonderen Ereignisse.
13.1.42		Da starker Frost einsetzt und Gefahr besteht, daß Kanäle dichtfrieren, bitte ich 1.S.D. R 72-74 nach Amsterdam in die Werft verlegen zu können. Boote sollen dann dort fahrbereit bis zum 17.1. liegen bleiben. So besteht auf alle Fälle Gewißheit, daß Beginn Werftliegezeit durch Eis nicht verhindert wird. 1.S.D. ist einverstanden.
0920		R72 und R 73 laufen zum Sperrzeugamt und geben Geräte ab.
1220	R o t t e r d a m	Ijsselhafen festgemacht. R 74 Restarbeiten in der Wilton-Werft. 14.1.42

1. Sicherungsdivision St.Qu., den 28. Januar 1942
B.Nr. Gkdos 159 A 4.

Geheime Komm[illegible]sache

Abschrift.

An

1. Räumbootsflottille

Betrifft: K.T.B. 1. R-Fl. vom 1. bis 15.1.42.
Vorgang: 1. R.-Fl. Gkdos 17 vom 15.1.42.

Zum K.T.B. wird wie folgt Stellung genommen:

2.1.42, 0510 Uhr:
Das Nichtanzünden der Maßnahmen konnte bei Marbef.Niederlande nicht restlos geklärt werden. Marbef.Niederlande hat Anordnungen erlassen, um in Zukunft derartige Versager zu unterbinden.

3.1.42, 2155 Uhr:
Das Anzünden der Leuchttonne Weg rosa Punkt 1 ist veranlasst.

4.1.42, 0345 Uhr:
Nachrichtenmittelbetrieb Niederlande hat Untersuchung der Funkanlage auf den Booten in Angriff genommen.
Sonst nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. Plath

Für die Richtigkeit:
M. Müller
Angestellte.

Anlage 1 zu 1/Skl 3514/42 Gkdos.

Anlage zu K. T. B. [illegible]

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. GKdos. 334 A III

den 6. Februar 1942.

An

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine, 1. Skl.

In der Anlage wird das K.T.B. der 1. R.-Flottille vom 1.-15.1.1942 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Der beigefügten Stellungnahme der 1. Sich.Div. wird zugestimmt.
Sonst nichts zu bemerken.

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

1) 3 Anl
2) Chef MND
3) Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A.

1.Skl 381 1/42 Kdos.
3 Anl

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.1.42 0845	R o t t e r d a m	Boote R 72-73 geben mit Einverständnis 1.S.O. Fla.-Waffen in der Wilton-Werft ab und treten anschließend mit R 74 Marsch durch Binnengewässer nach Amsterdam an.
1000	Leckhafen, auf der Maas leichtes Treibeis	R 72-74 ausgelaufen.
1020		R 72 meldet beide Maschinen ausgefallen, da wegen Vereisung kein Kühlwasser. Boot ist 1050h wieder fahrbereit.
	im Kanal, kein Treibeis.	
1900	A m s t e r d a m	R 72-74 Amsterdamsche Drog-Dockwerft festgemacht. Stindlum
15.1.42 0		R 65-70 und 72-76 liegen in der Drog-Dockwerft Amsterdam. R 71 E.K.K.-Erprobungen in Kiel. Keine besonderen Ereignisse. Stindlum

I 761

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

Kr 142556

Geheime Kommandosache!

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

- Abschnitt Maschine -

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot:	Leitender Maschinist	
	Dienstgrad	N a m e
R 65	Ob.Masch.	K a p p e l
R 66	Ob.Masch.	H o f m a n n
R 67	Ob.Masch.	L i n k
R 68	Ob.Masch.	B a u d r e x l
R 69	St.Ob.Masch.	N e u m a n n
R 70	Ob.Masch.	P e t e r s e i m
R 71	Ob.Masch.	M a i n k a
R 72	St.Ob.Masch.	S c h a w a l l e r
R 73	Ob.Masch.	H e i m b e r g
R 74	St.Ob.Masch.	S c h l e n k e r
R 75	St.Ob.Masch.	G ö r k e r
R 76	Ob.Masch.	F e h r l e
"Nt"	St.Ob.Masch.	A g t h e
	Flottillenchef:	KorvettenkapitÄn F o r s t m a n n
	Flottilleningenieur:	KapitÄnleutnant (Jng.) G r u n d m a n n

angefangen am: 1.1.42,
beendet am: 15.1.42.

Anlage 3 zu 1/Skl 3514/42 g.Kdos.

Anlage zu B. d. H. C. [illegible] / 42

R Zu beziehen durch Buchhändler des Reichsamtes: J. J. Augustin in Glückstadt
Buchlieferungsstellen: für Ostseebereich: in Kiel, für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.42	Rotterdam, Die Boote R 67,68, 69, 70,72 u. 73 liegen im Ijsselhafen.	
1415	seeklar, Ijsselhafen abgelegt zum Absuchen eines Quadrates.	
2.1.42 0745	Im Ijsselhafen festgemacht. Flottille liegt im Hafen.	Keine besonderen Ereignisse.
1710		R 71 Kiel, S-Bootshafen festgemacht.
3.1.42	Flottille liegt im Ijsselhafen.	Von der M.V.St. Rotterdam wurden längsseit von Tanker "Deutschland II" mit einer Schlauchlänge 27 m Treiböl (= 0,643) übernommen. Dauer: 2 1/2 Std., Personal: 1/2.
1400	seeklar mit R 67-70, 72 und 73, Ijsselhafen abgelegt zum Absuchen eines Weges.	
4.1.42 0345	Flottille im Ijsselhafen festgemacht	Keine besonderen Ereignisse.
5.1.42	Flottille liegt im Ijsselhafen	Keine besonderen Ereignisse.
6.1.42		Keine besonderen Vorkommnisse. R 74 K.B. wiederhergestellt gemeldet. Boot bleibt zu Restarbeiten in der Werft. In der Hauptsache sind noch F.T.-Geräte einzubauen. Boot ist für Einsatz aber klar.
7.1.42	Flottille liegt im Ijsselhafen	
0915	Die Boote R 67, 68, 69 und 70 seeklar. Fahrt durch Kanäle nach Amsterdam.	Beginn der Werftliegezeit für die Boote R 67, 68, 69 und 70 in Amsterdam. Keine besonderen Vorkommnisse. —

8.1.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.1.42	Die Boote R 72 und 73 liegen im Ijsselhafen. R 74 Wilton-Werft.	Keine besonderen Vorkommnisse. Gründelen
9.1.42 – 12.1.42	Die Boote R 72 und 73 liegen im Ijsselhafen. R 74 in der Wilton-Werft.	Keine besonderen Vorkommnisse. Ich habe am 9.1. die Dienstgeschäfte des Chefs übernommen. Gründelen
13.1.42	R o t t e r d a m , Ijsselhafen	R 72 und 73 geben heute Sperrgeräte ab. R 74 Restarbeiten in der Wilton-Werft. Gründelen
14.1.42 0000	R o t t e r d a m , Ijsselhafen seeklar für R 72-74.	Nach Abgabe der Fla-Waffen treten Boote Marsch nach Rotterdam zur Werft schon heute an, da Gefahr besteht, daß sie einfrieren. Beginn Werftliegezeit (18.1.) kann so auf keinen Fall verzögert werden.
1020		R 72 meldet beide Maschinen ausgefallen. Das starke Treibeis auf der Maas hat Verstopfung der Schlammkästen Kühlwasserpumpen zur Folge gehabt.
1050		Beide Maschinen sind nach Säuberung Schlammkästen wieder klar.
1900	R 72-74 machen in der Drög-Dock Werft, Amsterdam fest.	
15.1.42	Die Boote R 65-70 und 72-76 und Nt. liegen in Drogdock-Werft, Amsterdam. R 71 zu E.K.K.-Erprobungen in Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse. Für Chef i.V. Gründelen Kapt. (Ing)

M. g. b.
Gelesen!
Marlew.
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur B.d.U.

Gesehen:
Freg. Kapt. (Ing) und Div. Ing.

291

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

Kdos 13847

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
1. Räumbootsflottille.

mit den Booten:

Takt.Nr.Boot:	Kommandant: Dienstgrad:	Name:	Seetage:	Bemerkungen:
1	R 72 Oblt. z.S.	Leesten,	-	
2	R 73 Lt. z. S.	Godemann,	-	
3	R 74 Ob. Strm.	Weis,	-	
4	R 71 Lt.z.S.d.R.	Roosen,	-	z.Zt.Kiel, z.Vfg.EKK.
5	R 65 Ob. Strm.	Habenicht,	-	
6	R 66 Oblt.z.S.	Ricken,	-	
7	R 67 Ob. Strm.	Wiesotzka,	-	
8	R 68 St.Ob.Strm.	Peters,	-	
9	R 69 Ob. Strm.	Johannisberg,	-	
10	R 70 Lt. z. S.	Rasch,	-	
11	R 75 Oblt. z. S.	Rixecker,	-	
12	R 76 Ob. Strm.	Wagner,	-	
	Räumbootsbegleitschiff	"Nettelbeck",		
	Oblt. z. S.	Kruse,		

Anlage 1 zu 1/SA 4516/42 Gkdos

Flottillenchef:	K-Kapt.	Forstmann.
Vertreter ab 10.1.1942	Kaptlt. (Ing)	Grundmann.

Anlage zu B. Kr. T. B. 450/42

angefangen: 15. 1. 1942
beendet: 31. 1. 1942

R Zu beziehen vom Kaiserlichen Marine-Kriegsmuseum: 3. 3 Mappen in Glückstadt; Ersatzlieferungsstellen: für Ostpreußen: in Pillau, für Nordseeraum: in Wilhelmshaven B. 38. Kriegstagebuch Din A 3

Bef
der Sich
B.Nr. Ok
An.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16. 1. bis 31. 1.		"Nettelbeck" mit R 65–R 70, R 72, R 73, R 75 und R 76 Werftliegezeit Drogdock Werft Amsterdam. Keine besonderen Ereignisse. R 71 steht in Kiel dem EKK zur Verfügung. R 74 liegt in Amsterdam bei der Flottille einsatzklar und führt laufende Überholungsarbeiten durch.

Angaben gem. B.d.S.N. B.Nr. G 973 AI v. 25. 2. 1941 für die Zeit vom 1. Jan. bis 31. Jan. 1942

1.) Seetage: 2
2.) Anzahl der abgelaufenen Seemeilen: 420,9 sm

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 450 A III

Den 19. Februar 1942.

Ob.d.M.
Eing: 23.FEB.1942

An Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl.

-2- In der Anlage wird das KTB der 1. Räumbootsflottille vom 16. - 31.1.1942 mit Abschnitt Maschine vorgelegt. Flottille hat Werftliegezeit.
Nichts zu bemerken. Hw

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

an Kr
1. Skl. i.A. Iac

1.Skl 48 i 6/42 Kdos.
2 Anl.

R 71	Ob. Masch.	M a i n k a ,
R 72	St. Ob.Masch.	S c h a w a l l e r ,
R 73	Ob. Masch.	H e i m b e r g ,
R 74	St.Ob.Masch.	S c h l e n k e r ,
R 75	St.Ob.Masch.	G ö r l e r ,
R 76	Ob.Masch.	F e h r l e ,
"NT"	St.Ob.Masch.	A g t h e ,
Flottillenchef:	K-Kapt.	F o r s t m a n n ,
Vertreter ab 10.1.42:	Kaptlt. (Ing)	G r u n d m a n n ,
Flottilleningenieur:	Kaptlt. (Ing)	G r u n d m a n n .

Anlage 2 zu 1/SFl 457/42 Gkdos.

angefangen: 16. 1. 1942
beendet: 31. 1. 1942

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

- Abschnitt Maschine -

der

1. Räumbootsflottille.

mit den Booten: Boot:	Dienstgrad:	Leitender Maschinist: Name:
R 65	Ob. Masch.	Kappel.
R 66	Ob. Masch.	Hofmann,
R 67	Ob. Masch.	Link,
R 68	Ob. Masch.	Baudrexel,
R 69	St.Ob.Masch.	Neumann,
R 70	Ob. Masch.	Petersein,
R 71	Ob. Masch.	Mainka,
R 72	St. Ob.Masch.	Schawaller,
R 73	Ob. Masch.	Heimberg,
R 74	St.Ob.Masch.	Schlenker,
R 75	St.Ob.Masch.	Görler,
R 76	Ob.Masch.	Fehrle,
"NT"	St.Ob.Masch.	Agthe,

Flottillenchef:	K-Kapt.	Forstmann,
Vertreter ab 10.1.42:	Kaptlt. (Ing)	Grundmann,
Flottilleningenieur:	Kaptlt. (Ing)	Grundmann.

Anlage 2 zu 1/SFl 4516/42 Gkdos.

angefangen: 16. 1. 1942

beendet: 31. 1. 1942

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1. bis 31.1.		"Nettelbeck" mit R 65-R 70 und R 72, R 73, R 75 und R 76 Werftliegezeit Drogdock Werft Amsterdam. Keine besonderen Ereignisse. R 71 steht in Kiel dem EKK zur Verfügung. R 74 liegt in Amsterdam bei der Flottille einsatzklar und führt laufende Überholungsarbeiten durch.

Gesehen:

Freg. Kapt. (Ing) und Div. Ing.

n.g.b.

Gesehen!

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

PG 73192 NID

KODAK SAFETY FILM

Pk 14371

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

Kriegstagebuch
der
1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant Dienstgrad	Name	Seetage	Bemerkungen
1	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	-	
	R 73	Lt.z.S.	Godenau	-	
	R 74	Ob.Strm.	Wels	-	
	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roosen	-	Werftliegezeit D.W.Kiel
	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	-	
	R 66	Oblt.z.S.	Ricken	-	
	R 67	Ob.Strm.	Wisotzka	-	
	R 68	St.Ob.Strm.	Deters	-	
	R 69	Ob.Strm.	Johannisberg	-	
	R 70	Lt.z.S.	Rasch	-	
	R 75	Oblt.z.S.	Rixecker	-	
	R 76	Ob.Strm.	Wagner	-	
	Räumbootsbegleitschiff		"Nettelbeck"	-	
		Oblt.z.S.	Kruse	-	

Flottillenchef: K.Kapt. Forstmann z.Zt. beurlaubt

Vertreter: ab 10.1.-11.2.42 Kaptlt.(Jng.) Grundmann

ab 12.2.42 Oblt.z.S. Kruse

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/ 73192/N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORKING OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

angefangen am: 1.2.42,

beendet am: 15.2.42.

-28.2.42

1.Abt. Skl. 57-1 8/42

Anlage zu B. d. R. d. M. Nr. 645/42

PG/ 73192

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

R65-76, "NETTELBECK", WAR DIARY

DATE: 1-28 Feb. 1942

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wett Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-11.2.42		"Nettelbeck" mit R 65 - 70, R 72, R 73, R 75 und R 76 Werftliegezeit Drogdock-Werft Amsterdam. Keine besonderen Ereignisse. R 71 Werftliegezeit D.W. Kiel. R 74 liegt in Amsterdam bei der Flottille einsatzklar und führt laufend Überholungsarbeiten durch. Übergebe am 11.2.42 die Dienstgeschäfte an Oblt.z.S. Kruse, da ich ab 12.2.42 beurlaubt bin.
12.2.42 bis 15.2.42		Ich habe Dienstgeschäfte des Chefs übernommen. Keine besonderen Ereignisse.

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 645 A III

Den 14. März 1942.

An

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl.

In der Anlage wird das KTB der 1. Räumbootsflottille nebst KTB Abschnitt Maschine für die Zeit vom 1. - 15.2.42 vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

an Kr
1. Skl. i.A. Iac

1.Abt. Skl. 57 g-2-

R 74	St.Ob.Masch.	S c h l e n k e r
R 75	St.Ob.Masch.	G ö r l e r
R 76	Ob.Masch.	F e h r l e
"Nt"	St.Ob.Masch.	A g t h e
Flottillenchef:		K.Kapt. F o r s t m a n n
Vertreter ab 10.1.-11.2.42:		Kaptlt.(Jng.) G r u n d m a n n
Vertreter ab 12.2.42:		Oblt.z.S. K r u s e
Flottilleningenieur:		Kaptlt.(Jng.) G r u n d m a n n
Vertreter ab 12.2.42:		Lt.(Jng.) d.R. C o r d e s

angefangen am: 1.2.42,
beendet am: 15.2.42.

645 42

Anlage zu B.

1.Abt. Skl. 57-1 9/42

R Für besondere vom Oberbefehlshaber der Kriegsmarine: 3.) Angriffe in Gefechtsbefehlen; für Offiziere: in Bild. für Mannschaften: in Bildberichten

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

Kriegstagebuch

- Abschnitt Maschine -

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot	Leitender Maschinist Dienstgrad	Name
R 65	Ob.Masch,	Kappel
R 66	Ob.Masch.	Hofmann
R67	Ob.Masch.	Link
R 68	Ob.Masch.	Naudrexl
R 69	St.Ob.Masch.	Neumann
R 70	Ob.Masch.	Peterseim
R 71	Ob.Masch.	Mainka
R 72	St.Ob.Masch.	Schawaller
R 73	Ob.Masch.	Heimberg
R 74	St.Ob.Masch.	Schlenker
R 75	St.Ob.Masch.	Görler
R 76	Ob.Masch.	Fehrle
"Nt"	St.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef: K.Kapt. Forstmann

Vertreter ab 10.1.-11.2.42: Kaptlt.(Jng.) Grundmann

Vertreter ab 12.2.42: Oblt.z.S. Kruse

Flottilleningenieur: Kaptlt.(Jng.) Grundmann

Vertreter ab 12.2.42: Lt.(Jng.) d.R. Cordes

angefangen am: 1.2.42,

beendet am: 15.2.42.

Anlage zu K. St. [illegible] 645 42

1. Abt. Skl. 57 - 3/42

R Zu beziehen vom Hauptlager der Kriegsmarine: E. G. Kopplin in Gildehaus Nachlieferungsstellen: für Ostseeraum: in Kiel. für Nordseeraum: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-11.2.42		"Hettelbeck" mit R 65 - R 70, R 72, R 73, R 75 und R 76 Werftliegezeit Drogdock-Werft Amsterdam. Keine besonderen Ereignisse. Übergebe Dienstgeschäfte des Flottilleningenieurs an den Lt.(Jng.) d.R. C o r d e s, da ich ab 12.2.42 beurlaubt bin. Gunderlach
12.2.42 bis 15.2.42		Habe die Dienstgeschäfte des Flottilleningenieurs übernommen. Keine besonderen Ereignisse. H. Cordes. gesehen: Gerusi Oblt.z.S. u. Flo-Chef i.V. M.j.b. Gesehen! Marlew. Kapitän z. See (Jng) u. Verbandsingenieur B.d.U.

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

2 Bd 5

Oa 15727

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant: Dienstgrad	Kommandant: Name	Seetage	Bemerkungen
1	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	-	
2	R 73	Lt.z.S.	Godenau	-	
3	R 74	Ob.Strm.	Wels	-	
4	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roosen	-	Werftliegezeit D.W.Kiel
5	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	-	
6	R 66	Oblt.z.S.	Ricken	-	
7	R 67	Ob.Strm.	Wisotzka	-	
8	R 68	St.Ob.Strm.	Deters	-	
9	R 69	Ob.Strm.	Johannesberg	-	
10	R 70	Lt.z.S.	Rasch	-	
11	R 75	Ob.Fähnr.z.S.	Düsing	-	
12	R 76	Ob.Strm.	Wagner	-	
13	Räumbootsbegleitschiff	Oblt.z.S.	"Nettelbeck" Kruse	-	

Flottillenchef: K.Kapt. Forstmann
Vertreter: Oblt.z.S. Kruse

angefangen am: 16.2.42,
beendet am: 28.2.42.

Anlage 1 zu 1/Skl 816 7/42 Geh.Kdos.

F.T.A. 42

R Zu beziehen vom Werbeoffizier der Kriegsmarine: 2. Z. Magdeburg in Schleswig-Holstein Musterungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-17.2.42		"Nettelbeck" mit R 65 - 70, R 72, R 73, R 75 und R 76 Werftliegezeit Drogdock-Werft Amsterdam. Keine besonderen Ereignisse. R 71 Werftliegezeit D.W.Kiel. R 74 liegt in Amsterdam bei der Flottille einsatzklar und führt laufend Überholungsarbeiten durch.
18.2.42	A m s t e r d a m	Gegen 0340 Uhr ist in der Kammer des Leitenden Maschinisten ein Brand auf R 76 ausgebrochen. Jn der Kammer war ein elektrischer Ofen aufgestellt und außerdem von der Werft eine provisorische Deckenbeleuchtung angebracht. Die Untersuchung hat ergeben, daß der Brand infolge Überbelastung der Leitung und dadurch eintretendem Kurzschluß bzw. längerem Schmoren entstanden ist. Da das Kabel über einem Bücherbord gelegen hatte, konnte es leicht bei den darunter befindlichen Büchern und Zeitschriften zum Brand kommen. Sabotage ist nicht anzunehmen. Schuldige konnten nicht festgestellt werden. Die von dem Wachpersonal getroffenen Maßnahmen zur Feuerbekämpfung waren richtig. Der Brand wurde durch Ersticken gelöscht. Die auf den Booten vorhandenen Feuerlöschmittel waren zur Überholung abgegeben. Die von der Werft zur Verfügung stehende Feuerlöschleitung war eingefroren. Dieser Vorfall hat gezeigt, daß es unbedingt erforderlich ist, in den Werften für ausreichende Feuerlöschmittel zu sorgen und die Boote mit zusätzlichen Feuerlöschmitteln während der Werftliegezeit auszurüsten.
19.-26.2.42		Keine besonderen Ereignisse.
27.2.42		Erhalte folgendes Fernschreiben: "R 65, 66, 75, 76 ursprünglicher Termin 9.3.42. Verschiebung zu erwarten, da für R 66 zum 15.2. von M.A.N. zugesagte Kühlwasserpumpe erst am 23.2. in Augsburg abgegangen, ferner Ortlinghauslamellenkupplung trotz mehrfacher Mahnung ebenfalls erst 23.2. abgegangen, Walzlager noch später. Ferner Propeller für R 76 statt 16.2. erst 23.2. und außerdem ohne Begleitmann aus Bremen abgesandt, da dort Personal stark eingezogen. O.K.M. KIV bitte benachrichtigen. BA A'dam G 891 M".
28.2.42		Keine besonderen Ereignisse.

R 72, R 73,
Vulkan-Werft

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 751 A III

Den 3. April 1942.

An

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1. R.-Flottille nebst KTB Abschnitt Maschine für die Zeit vom 16. - 28.2.42 vorgelegt.

Die Stellungnahme des Verbandsingenieurs wird beigefügt.

Sonst nichts zu bemerken.

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

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

R 14	St.Ob.Masch.	S c h l e n k e r
R 75	St.Ob.Masch.	G ö r l e r
R 76	Ob.Masch.	F e h r l e
"Nt"	St.Ob.Masch.	A g t h e
	Flottillenchef:	K.Kapt. F o r s t m a n n
	Vertreter ab 12.2.:	Oblt.z.S. K r u s e
	Flottilleningenieur:	Kaptlt.(Jng.) G r u n d m a n n
	Vertreter ab 12.2.:	Lt.(Jng.) d.R. C o r d e s

angefangen am: 16.2.42,
beendet am: 28.2.42.

Anlage 2 zu 1/Skl. 8167/42 Gkdos.

Stellungnahme des Verb.Ingenieur BdU.

Die fliegende Leitung ist anscheinend ohne Durchschmelzsicherung verlegt worden. Die Werften müssen entsprechend angewiesen werden. Von den Booten dürfen nicht alle Handfeuerlöscher zu gleicher Zeit in Reparatur gegeben werden. Ein Teil muß für den Gebrauch klar bleiben, bis die in der Werft befindlichen überholt sind.

Die Boote sind entsprechend angewiesen.

Kapt.z.S. (Ing)

R 14	St.Ob.Masch.	S c h l e n k e r
R 75	St.Ob.Masch.	G ö r l e r
R 76	Ob.Masch.	F e h r l e
"Nt"	St.Ob.Masch.	A g t h e
	Flottillenchef:	K.Kapt. F o r s t m a n n
	Vertreter ab 12.2.:	Oblt.z.S. K r u s e
	Flottillening enieur:	Kaptlt.(Jng.) G r u n d m a n n
	Vertreter ab 12.2.:	Lt.(Jng.) d.R. C o r d e s

angefangen am: 16.2.42,
beendet am: 28.2.42.

Anlage 2 zu 1/St.B.d.U.

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

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

- Abschnitt Maschine -

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot	Leitender Maschinist	
	Dienstgrad	Name
R 65	St.Ob.Masch.	Kappel
R 66	Ob.Masch.	Hofmann
R 67	Ob.Masch.	Link
R 68	Ob.Masch.	Baudrexl
R 69	St.Ob.Masch.	Neumann
R 70	Ob.Masch.	Petersheim
R 71	Ob.Masch.	Mainka
R 72	St.Ob.Masch.	Schawaller
R 73	Ob.Masch.	Heimberg
R 74	St.Ob.Masch.	Schlenker
R 75	St.Ob.Masch.	Görler
R 76	Ob.Masch.	Fehrle
"Nt"	St.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef:	K.Kapt. Forstmann
Vertreter ab 12.2.:	Oblt.z.S. Kruse
Flottilleningenieur:	Kaptlt.(Jng.) Grundmann
Vertreter ab 12.2.:	Lt.(Jng.) d.R. Cordes

angefangen am: 16.2.42.
beendet am: 28.2.42.

Anlage 2 zu 1/Skl. 1177/42 g.Kdos.

Zu beziehen vom Verbandlager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksta... Auslieferungsstellen: Für Ostseeverkehr: in Kiel. Für Nordseeverkehr: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-17.2.42		"Nettelbeck" mit R 65 - 70, R 72, R 73, R 75 und R 76 Werftliegezeit Drogdock-Werft Amsterdam. Keine besonderen Ereignisse. R 71 Werftliegezeit D.W.Kiel. R 74 liegt in Amsterdam bei der Flottille und führt laufend Überholungsarbeiten durch. x Cordes.
18.2.42	A m s t e r d a m	Gegen 0340 ist in der Kammer des Leitenden Maschinisten auf R 76 ein Brand ausgebrochen. Jn der Kammer war ein elektrischer Ofen aufgestellt und außerdem von der Werft eine provisorische Deckenbeleuchtung angebracht. Die Untersuchung hat ergeben, daß der Brand infolge Überbelastung der Leitung und dadurch eintretendem Kurzschluß bzw. längerem Schmoren entstanden ist. Da das Kabel über einem Bücherbord gelegen hatte, konnte es leicht bei den darunter befindlichen Büchern und Zeitschriften zum Brand Kommen. Sabotage ist nicht anzunehmen. Schuldige konnten nicht festgestellt werden. Die von dem Wachpersonal getroffenen Maßnahmen zur Feuerbekämpfung waren richtig. Der Brand wurde durch Ersticken gelöscht. Die auf den Booten vorhandenen Feuerlöschmittel waren zur Überholung abgegeben. Die von der Werft zur Verfügung stehende Feuerlöschleitung war eingefroren. Dieser Vorfall hat gezeigt, daß es unbedingt erforderlich ist, im den Werften für ausreichende Feuerlöschmittel zu sorgen und die Boote mit zusätzlichen Feuerlöschmitteln während der Werftliegezeit auszurüsten. Brandmeldung wurde abgegeben. 1.R.Fl. B.Nr. G 313 Jng. vom 18.2.42, Nr. 1 Gruppe B und 1.R.Fl. B.Nr. G 384 Jng. vom 26.2.42. x Cordes.
19.-26.2.42		Keine besonderen Ereignisse. x Cordes.
27.2.42		Es geht folgendes Fernschreiben ein: "An Werftba. Belg./Ndl. gltd. 1.R.Fl. -- R 65, 66, 75, 76 ursprünglicher Termin 9.3.42. Verschiebung zu erwarten, da für R 66 zum 15.2. von M.A.N. zugesagte Kühlwasserpumpe erst 23.2. in Augsburg abgegangen, ferner Ortlinghauslamellenkupplung trotz mehrfacher Mahnung ebenfalls erst 23.2. abgegangen, Walzlager noch später. Ferner Propeller für R 76 statt 16.2. erst 23.2. und außerdem ohne Begleitmann aus Bremen abgesandt, x da dort Personal stark eingezogen. O.K.M. K IV bitte benachrichtigen. BA A'dam G 891 M." x Cordes.
28.2.42		Keine besonderen Ereignisse. x Cordes.

Gesehen:
Oblt.z.S. und Flott.Chef i.V.

Gesehen:
Freg. Kapt. (Ing) und Div. Ing.

PG 73193 NID

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

Pg 15155

Kriegstagebuch

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant: Dienstgrad	Name	Seetage	Bemerkungen:
1	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	-	
2	R 73	Lt.z.S.(Kr.O.)	Godenau	-	
1	R 74	Ob.Strm.	Wels	-	
	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roosen	-	Werftliegezeit D.W.Kiel
	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	-	
	R 66	Oblt.z.S.	Ricken	-	
	R 67	Ob.Strm.	Wisotzka	-	
	R 68	St.Ob.Strm.	Deters	-	
	R 69	Ob.Strm.	Johannesberg	-	
	R 70	Lt.z.S.	Rasch	-	
	R 74	Ob.Fähnr.z.S.	Düsing	-	
	R 76	Ob.Strm.	Wagner	-	
	Räumbootsbegleitschiff		"Nettelbeck"	-	
		Oblt.z.S.	Kruse		

Flottillenchef: K.Kapt. Forstmann

Vertreter bis 11.3.42: Oblt.z.S. Kruse

Vertreter ab 12.3.42: Kaptlt.(Jng.) Grundmann

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS RETURN IS REQUIRED BY LAW. NUMBER IS P G/73198. NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT IF NECESSARY ANNOTATIONS MAY BE MADE EITHER ON THE WORK ITSELF OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, GIVING THIS REFERENCE NUMBER

angefangen am: 1.3.1942,

beendet am: 15.3.1942;
-31.3.42

Anlage 1 zu 1/SM 81 bis 82

Anlage zu B.d.U. 857/42

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

PG/ 73193

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA

R65-76, "NETTELBECK", WAR DIARY

DATE: 1-31 MAR. 1942

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wi… Seegang, Beleuchtung, der Luft, Mondschein usw.	
1.-7.3. 42		"Nettelbeck" mit R 65 - 70, R 72, R 73, R 75 und R 76 Werftliegezeit Drogdock-Werft A m s t e r d a m . Keine besonderen Ereignisse. R 71 Werftliegezeit D.W. K i e l . R 74 liegt in Amsterdam bei der Flottille einsatzklar und führt laufend Überholungsarbeiten durch. Brusi
8.3.42	"Nachgang zu G 891 M vom 27.2.42 - Betr.: Termin R 65, 66, 75, 76. Auf R 65, 75, [illegible], 76 Maschinenanlage probegelaufen. R 66 Maschinen wegen fehlender Kühlwasserpumpen erst 5.3. eingesetzt. Montage etwa 13.3. beendet. V.S.-Propeller R 65, 67 können erst nach Eindocken am 8.3. eingesetzt werden. Neu einsetzender starker Frost macht Fertigmontage neuer M.E.S. auf R 66, 76 unmöglich. Standproben sind bei herrschendem Eisgang und Frost nicht durchführbar ohne Gefahr für V.S.-Propeller. Daher von B.A. abgesagt. Neuer Termin nur von Wetterlage abhängig. Erbitten Einverständnis und Weitermeldung an O.K.M. K IV.	Erhalte folgendes Fernschreiben: B A A'dam G 932 M." Brusi
9.-11.3. 42	9.-10.3.42 R 75 Standprobe.	Keine besonderen Ereignisse. Brusi
12.3.42		Ich übergebe am 12.3.42 die Dienstgeschäfte an Kaptlt.(Ing.) G r u n d m a n n . Brusi Ich habe die Dienstgeschäfte des Chefs übernommen. Grundmann
13.-14.3. 42		R 65 Standprobe. Keine besonderen Ereignisse. Grundmann
14.-15.3. 42		R 66 und R 76 Standprobe. Keine besonderen Ereignisse. Grundmann

13193
31.3.42
Rv
25 B
R 73
-Werft

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 857 A III

Den 3. April 1942.

An Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl.

-2- Anliegend wird das Kriegstagebuch nebst KTB Abschnitt Maschine der 1. R.-Flottille für die Zeit vom 1. - 15.3.42 vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

1) Skl Ri (A I) 12/3 III

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

1.Skl 8167/42 Gkdos.
2 Anl

R 71	Stbs.Ob.Masch.	Laurent
R 72	Stbs.Ob.Masch.	Schawaller
R 73	Ob.Masch.	Heimberg
R 74	Ob.Masch.	Bilzer
R 75	Stbs.Ob.Masch.	Görler
R 76	Ob.Masch.	Fehrle
"NT"	Stbs.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef: K.Kapt. Forstmann
Vertreter bis 11.3.42: Oblt.z.S.Kruse
Vertreter ab 12.3.42: Kaptlt.(Ing.) Grundmann
Flottilleningenieur: Kaptlt.(Ing.) Grundmann
Vertreter bis 11.3.42: Lt.(Ing.) d.R.Cordes

angefangen am: 1.3.1942.
beendet am: 15.3.1942.

Anlage 2 zu 1/Skl 8167/42 Gkdos

Zu beziehen vom Amtlichen Verkaufslager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksta
Auslieferungsstellen: für Ostseebereich: in Kiel. für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. DIN A 5

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

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot	Leitender Maschinist
Dienstgrad	Name
R 65 Stbs.Ob.Masch.	Kappel
R 66 Ob.Masch.	Hofmann
R 67 Ob.Masch.	Link
R 68 Ob.Masch.	Baudrexl
R 69 Stbs.Ob.Masch.	Neumann
R 70 Ob.Masch.	Peterseim
R 71 Stbs.Ob.Masch.	Laurent
R 72 Stbs.Ob.Masch.	Schawaller
R 73 Ob.Masch.	Heimberg
R 74 Ob.Masch.	Bilzer
R 75 Stbs.Ob.Masch.	Görler
R 76 Ob.Masch.	Fehrle
"NT" Stbs.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef: K.Kapt. Forstmann
Vertreter bis 11.3.42: Oblt.z.S.Kruse
Vertreter ab 12.3.42: Kaptlt.(Ing.) Grundmann
Flottilleningenieur: Kaptlt.(Ing.) Grundmann
Vertreter bis 11.3.42: Lt.(Ing.) d.R.Cordes

angefangen am: 1.3.1942.
beendet am: 15.3.1942.

Anlage 2 zu 1/SM 8167/42 Gkdos.

Zu beziehen vom Amtlichen Vertriebsamt der Kriegsmarine 3. 3. Kompanie in Gotenhafen
Auslieferungsstellen: Für Offiziersrecht: in Kiel. Für Mannschaftsrecht: in Wilhelmshaven

171

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3. - 8.3.42		" Nettelbeck " mit den Booten " R 65 - 70, R 72, R 73, R 75 und R 76 " Werftliegezeit Drogdock-Werft Amsterdam. Keine besonderen Vorkommnisse. " R 71 " Werftliegezeit D.W. Kiel. " R 74 " liegt in Amsterdam bei der Flottille einsatzklar und führt laufend Überholungsarbeiten durch. Cordes.
9.3. - 10.3.42		" R 75 " Standprobe. Cordes.
11.3.42		Keine besonderen Vorkommnisse. Cordes.
12.3.42		Ich habe die Dienstgeschäfte des Chefs übernommen. Gez. Windeler
13.3. - 14.3.42		" R 65 " Standprobe. Keine besonderen Vorkommnisse. Gez. Windeler
14.3.42 - 15.3.42		" R 66 " und R 76 " Standprobe. Keine besonderen Vorkommnisse. Gez. Windeler

Gesehen:
Gez.
Freg. Kapt. (Ing) und Div. Ing.

N.z.b.
Gesehen!
Gez. Meerbeck
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsführer B.d.U.

Gu 15918 a

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

Kriegstagebuch

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant: Dienstgrad	Kommandant: Name	Seetage	Bemerkungen:
1	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	1	
2	R 73	Lt.z.S.	Godenau	1	
3	R 74	Ob.Strm.	Wels	2	
4	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roosen	-	Werftliegezeit D.W.Kiel
5	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	1	
6	R 66	Oblt.z.S.	Ricken	1	
7	R 67	Ob.Strm.	Wisotzka	1	
8	R 68	St.Ob.Strm.	Deters	1	
9	R 69	Ob.Strm.	Johannisberg	-	
10	R 70	Lt.z.S.	Rasch	1	
11	R 75	Lt.z.S.	Düsing	1	
12	R 76	Ob.Strm.	Wagner	1	
	Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck"			-	
		Oblt.z.S.	Kruse		

Flottillenchef: K.Kapt. Forstmann

Vertreter: Kaptlt.(Jng.) Grundmann

angefangen am: 16.3.1942,

beendet am: 31.3.1942.

1.Abt. Skl. 960/42.

1108 42

Zu beziehen vom Buchverlager der Kriegsmarine: Z. Z. Berlin in Gildehaus
Nachlieferungsstellen: Für Ostpreußen: in Kiel. Für Nordsee: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3.42	A m s t e r d a m	"Nettelbeck" mit den Booten "R 65 - 70, R 72, 73, 75 und 76" Werftliegezeit Drogdock-Werft Amsterdam. R 71 Werftliegezeit D.W.Kiel. R 74 liegt in Amsterdam bei der Flottille einsatzklar und führt laufend Überholungsarbeiten durch.
1000		R 75, 76 und 66 Drogdock-Werft abgelegt zur Übernahme der Reserveteile und Verbrauchsstoffe.
1620		R 75, 76 und 66 Drogdock-Werft festgemacht.
17.3.42 0730		R 65, 66, 75 und 76 Werft ausgelaufen zur Probefahrt in den Kanälen und im Seegebiet vor Ijmuiden.
		R 75 hat Ruderversager. Wird durch Monteur behoben.
1720	A m s t e r d a m	R 65, 66, 75 und 76 Drogdock-Werft festgemacht.
18.3.42		Keine besonderen Ereignisse.
19.3.42		R 65, 66, 76 und 76 gehen durch die M.E.S.-Schleife.
20.3.42		R 74 Probefahrt im Hafen. Keine besonderen Ereignisse.
21.-22.3.		Keine besonderen Ereignisse.
23.3.42		Heute abgabe folgende K.B.-Meldung: "An O.K.M. -pp-: Betr. K.B. R 65-70, R 72-76. Fertigstellungstermin verzögert durch verspätet zum Einbau kommende 10 Petin-Kompaßanlagen und Brückenpanzerungen aller Boote. Beschaffungsschwierigkeiten. Voraussichtliche Fertigstellung: erster 4 Boote 2.4.42 weiterer 7 Boote 11.4.42. Probefahrten R 65, 66, 75 und 76 durchgeführt. (i.O.b.) 1.R.Fl.

24.3.42

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 1108 AIII

Den 27. April 1942.

An Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine, 1 Skl.

-2-

In der Anlage wird das KTB Deck und das KTB Abschnitt Maschine der 1. R.Fl. für die Zeit vom 16. bis 31./3.42 vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A.

1.Abt. Skl.

-2-

	1530	A m s t e r d a m	wird unterbrochen. Boot bleibt bis Beendigung Probefahrt R 72 draußen. R 67 und 72 Drogdock-Werft festgemacht.
2	28.3.42		Keine besonderen Ereignisse.
29	29/30.3.		Keine besonderen Ereignisse.
3	31.3.42 0830	A m s t e r d a m	R 73 und 74 ausgelaufen zur Probefahrt vor Ijmuiden. Keine besonderen Ereignisse.
	1500	"	R 73 und 74 Drogdock-Werft festgemacht.

...tum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.3.42 0730	A m s t e r d a m	R 65, 68, und 70 Drogdock-Werft abgelegt zur Fahrt durch die Kanäle und Probefahrt im Seegebiet vor Ijmuiden.
0830	I j m u i d e n	festgemacht.
1430	I j m u i d e n	abgelegt. Probefahrt kann wegen Nebel nicht stattfinden.
1530	A m s t e r d a m	R 65, 68 und 70 Drogdock-Werft festgemacht.
25.3.42 0810	A m s t e r d a m	R 68, 70 und 74 Drogdock-Werft ausgelaufen zur Probefahrt vor Ijmuiden. Probefahrt i.O.b. Keine besonderen Ereignisse.
1515	A m s t e r d a m	R 68, 70 und 74 Drogdock-Werft festgemacht.
26.3.42		Keine besonderen Ereignisse.
27.3.42 0830	A m s t e r d a m	R 67 und 72 abgelegt zur Probefahrt vor Ijmuiden. Bei R 67 kommt Bb.-Maschine auf unzulässige Auspufftemperaturen (über 600°). Probefahrt wird unterbrochen. Boot Bleibt bis Beendigung Probefahrt R 72 draußen.
1530	A m s t e r d a m	R 67 und 72 Drogdock-Werft festgemacht.
28.3.42		Keine besonderen Ereignisse.
29.3.42		Keine besonderen Ereignisse.
31.3.42 0830	A m s t e r d a m	R 73 und 74 ausgelaufen zur Probefahrt vor Ijmuiden. Keine besonderen Ereignisse.
1500	"	R 73 und 74 Drogdock-Werft festgemacht.

172

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

Ok 15918 b

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Abschnitt-Maschine

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot	Leitender Maschinist
Dienstgrad	Name
R 65 Stbs.Ob.Masch.	Kappel
R 66 Ob.Masch.	Hofmann
R 67 Ob.Masch.	Link
R 68 Ob.Masch.	Baudrexl
R 69 Ob.Masch.	Bosse
R 70 Ob.Masch.	Peterseim
R 71 Stbs.Ob.Masch.	Laurent
R 72 Stbs.Ob.Masch.	Schawaller
R 73 Ob.Masch.	Heimberg
R 74 Stbs.Ob.Masch.	Neumann
R 75 Stbs.Ob.Masch.	Görler
R 76 Ob.Masch.	Fehrle
"NT" Stbs.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef: K.Kapt. Forstmann
Vertreter bis 31.3.42 Kaptlt.(Ing.)Grundmann
Flottilleningenieur: Kaptlt.(Ing.)Grundmann

angefangen am: 16.3.1942.
beendet am: 31.3.1942.

1.Abt.
Skl. 960/42.

Anlage zu B.d.U. Kdos. 1108 42

Zu beziehen vom Amtlichen Buchverlager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksta
Kartenvertriebsstellen: für Ostseebereich: in Kiel. für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
16.3.42		" Hettelbeck " mit den Booten " R 65 - 70, R 72, R 73, R 75 und R 76 " Werftliegezeit Drogdock-Werft Amsterdam.	24
		" R 71 " Werftliegezeit D.W. Kiel.	
		" R 74 " liegt in Amsterdam bei der Flottille einsatzklar und führt laufend Überholungsarbeiten durch.	
1000	R 75, R 76 und R 66 Drogdock-Werft abgelegt zur Übernahme der Reserveteile und Verbrauchsstoffe.		
1620	Boote (siehe vorstehend) Drogdock-Werft festgemacht.		25
17.3.42 0730	" R 65,66,75 und 76 " Werft ausgelaufen. Kanalfahrt- Seegebiet vor Jjmuiden.	Probefahrten.	
1720	" R 65,66,75 und 76 " Drogdock-Werft festgemacht.	" R 75 " Ruderversager (durch Monteur behoben.	26
18.3.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft Amsterdam.	Restarbeiten M.A.N. und V.S.P. Keine besonderen Vorkommnisse.	27
19.3.42	R 65,66,75 und 76 gehen durch die Schleife(M.E.S.).		
20.3.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft.	R 74 Probefahrten im Hafen. Ruderversager-Versuche. Keine besonderen Vorkommnisse.	28
21.3.- 22.3.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft Amsterdam.	Keine besonderen Vorkommnisse.	29
23.3.42	R 74 und 75 machen V.S.P.-Erprobungen.	Heute Abgabe folgender K.B.Meldung: An O.K.M. pp / Betr. K.B. R 65-70, R 72-76. Fertigstellungstermin verzögert durch verspätet zum Einbau kommende 10 Petin-Kompaßanlagen und Brückenpanzerungen aller Boote. Beschaffungsschwierigkeiten. Voraussichtlich Fertigstellung: erster 4 Boote 2.4.42 weiterer 7 Boote 11.4.42 Probefahrten R 65,66,75,76 durchgeführt. (i.o.b.)	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.3.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft.	
0730	R 65,68 und 70 abgelegt. Kanalfahrt.	
0830	Im Hafen Jjmuiden festgemacht.	
1430	Boote(siehe vorstehend) Jjmuiden abgelegt.	
1530	R 65,68 und 70 Drogdock-Werft Amsterdam festgemacht.	Probefahrt wegen Nebel ausgefallen.
25.3.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft.	
0810	R 68,70 und 74 abgelegt. Auslaufen zur Probefahrt vor Jjmuiden.	
1515	Boote (siehe vorstehend Amsterdam festgemacht.	Probefahrt i.o.b. Keine besonderen Vorkommnisse.
26.3.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft Amsterdam.	Keine besonderen Vorkommnisse.
27.3.42	Flottille (siehe vorstehend.	
0830	R 67 und 72 abgelegt. Kanalfahrt. Seegebiet vor Jjmuiden.	Probefahrt. Bei R 67 kommt Bb.Maschine auf unzulässige Auspufftemperaturen. (Über 600°) Probefahrt wird unterbrochen. Boot bleibt bis Beendigung Probefahrt R 72 draußen.
1530	R 67 und 72 Drogdock-Werft festgemacht.	
28.3.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft Amsterdam.	R 66 Beim Probelauf riß an Stb.Maschine das Auspuffsammelrohr. Es wurde ein neues eingebaut. Dauer der Instandsetzung: 14 Stunden.
29.3.42	Flottille siehe vorstehend.	
1030		R 67 macht Standprobe. R 67 Stb. Maschine unklar. An der Lenzpumpe hatte sich der Druckbügel der Ventilsätze gelöst. Die Mutter fiel auf den Pumpenkolben. Dadurch brach die Pleuelstange, der Kolben wurde zerschlagen und das Gehäuse auseinandergerissen. Grund: Die Mutter des Spannbügels war nicht gesichert. Die Pumpe ist ungesichert von M.A.N. eingebaut worden. Der Pumpenblock muß gegen einen neuen ausgewechselt werden.

175

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.3.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft Amsterdam.	R 69 macht Standprobe. Keine besonderen Vorkommnisse. Gründelen
31.3.42	Flottille siehe vorstehend.	
0830	R 73 und 74 ausgelaufen zur Probefahrt vor Ijmuiden.	Probefahrt i.o.B. Gründelen
1500	R 73 und 74 Drogdock-Werft festgemacht.	

Gesehen:
Jacobi
Freg. Kapt. (Ing) und Div. Ing.

11.7.6.
Gesehen!
Mierlevs.
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur B.S.M.

PG 73194 NID

Kr 16805 a

K. T. J.

1. Räumbootsflottille

1. 4. - 19. 4. 1942.

2. Abschnitt Minsk

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/75194/N.D
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK BOUND OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Pg/73194

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

R65-76, "NETTELBECK", WAR DIARY

DATE: 1-30 APR. 1942

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

Kr 16 805 6

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der

1. Räumbootsflottille

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/73194 /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

mit den Booten:

Boot	Leitender Maschinist
Dienstgrad	Name
R 65 Stbs.Ob.Masch.	K a p p e l
R 66 Ob.Masch.	H o f m a n n
R 67 Ob.Masch.	B i l z e r
R 68 Ob.Masch.	M ö l l e r
R 69 Ob.Masch.	B o s s e
R 70 Ob.Masch.	P e t e r s e i m
R 71 Stbs.Ob.Masch.	L a u r e n t
R 72 Stbs.Ob.Masch.	S c h a w a l l e r
R 73 Ob.Masch.	H e i m b e r g
R 74 Ob.Masch.	M a i n k a
R 75 Ob.Masch.	H o l z
R 76 Ob.Masch.	F e h r l e
NT Stbs.Ob.Masch.	A g t h e

Flottillenchef i.V.: Kapitänleutnant Ing. G r u n d m a n n

Flottilleningenieur: Kapitänleutnant Ing. G r u n d m a n n

angefangen am: 1. 4. 1942.

beendet am: 20. 4. 1942.
– 30. 4. 1942

Anlage 3 zu 1/SA 1.SKl 1267/42 Kdos.

12.3.42

Zu beziehen vom Buchhändler der Kriegsmarine: J. F. Lehmann in München, Elisenstraße 3. Für Österreich: in Wien. Für Frankreich: in Bordeaux

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4. - 3.4.42	Flottille mit NT liegt in der Drogdock-Werft Amsterdam. R 71 D.W. Kiel.	" R 69 " macht Standprobe.
4.4. - 6.4.42	Siehe vorstehend.	Keine besonderen Vorkommnisse.
7.4.42 0700	R 65,66,75 und 76 ausgelaufen durch Kanäle nach Rotterdam.	Boote sollen W.B.D. für Flottille holen und gleichzeitig in Rotterdam kompensieren.
1430	Boote (siehe vorstehend) Rotterdam Ijselhaven festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse.
8.4.42 1130	R 65,66,75 und 76 Ijselhaven Rotterdam ausgelaufen zur Kanalfahrt nach Amsterdam.	Übernahme Gasöl fernschr. B.S.N. nachr. 1. S.D. gemeldet. Von der M.V.St. Rotterdam wurden längsseit von Tanker " Obo " mit einer Schlauchlänge 21 m³ Gasöl f = 0,853 übernommen. Personal: 1/2. Dauer: 1 Stunde.
		KB R 65,66,75,76 wiederhergestellt gemeldet.
2030	Boote (siehe vorstehend) Amsterdam festgemacht.	
9.4.42	Flottille liegt in der Drogdock-Werft Amsterdam.	Übernahme Gasöl fernschr. B.S.N. nachr. 1. S.D. gemeldet. Von der M.V.St. Amsterdam wurden längsseit von Tanker " Olievas mit einer Schlauchlänge 7 m³ Gasöl f = 0,86 übernommen. Personal: 1/2. Dauer: 30 Minuten.
10.4.42 0800	R 65,66 und 76 verholen von der Drogdock-Werft zur Motorbootsabteilung Amsterdam.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.4.42	Flottille mit NT liegt in Amsterdam.	Keine besonderen Vorkommnisse.
12.4.42 0715	R 65,66,75 und 76 seeklar. Amsterdam ausgelaufen zum Absuchen eines Seegebietes nach Wracks.	Keine besonderen Vorkommnisse.
1922	Boote (siehe vorstehend) Amsterdam festgemacht.	
13.4.42 1030	R 65,66,73,74 und 76 abgelegt zum Kompensieren. R 67 und 69 Probefahrt vor Ijmuiden.	Keine besonderen Vorkommnisse. KB R 68,70,72,73 und 74 wiederhergestellt gemeldet.
1800	Boote (siehe vorstehend) Amsterdam festgemacht.	
1900	R 68,70 und 72 verholen von der Drogdock-Werft zur Motorbootsabteilung Amsterdam.	
14.4.42 1500	Flottille und NT liegen in Amsterdam. R 67,69,73 und 74 verholen von der Drogdock-Werft zur Motorbootsabteilung Amsterdam.	KB R 67 und 69 wiederhergestellt gemeldet.
15.4.42 0700	Flottille mit NT und den Booten R 65,66, 67,68,69,70,72,73,74, 75 und 76 seeklar.	Boote Fahrübungen und Einschießen der M.G. NT Probefahrt und Einschießen. R 72 Hilfsmaschine unklar. Entlassen zur Drogdock-Werft. Dauer der Instandsetzung 3 Stunden 30 Minuten.
1100	R 72 seeklar. Ausgelaufen.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 15.4.42 1530	Nt zu Restarbeiten Drogdock-Werft festgemacht. R 72 festgemacht.	
1625	Flottille mit den Booten R 65 - 70, 73 - 76 Rotterdam (Jjselhaven) festgemacht.	
		Übernahme Gasöl fernschr. B.S.N. nachr. 1. S.D. gemeldet. Von der M.V.St. Rotterdam wurden längsseit vom Tanker "Deutschland II" mit einer Schlauchlänge 49,5 m³ Gasöl f = 0,854 übernommen. Personal: 1/2. Dauer: 2 Stunden.
		Flottille hat Werftliegezeit beendet und ist wieder einsatzbereit. R 71 liegt noch in Kiel und erhält Brückenpanzerschutz eingebaut, ist am 23.4. klar. Alle Boote bis auf R 68 und 71 haben Patin-Kompaß-Fernübertragungsanlage eingebaut erhalten. Minenalarmanlage ist eingebaut bis auf R 69,70 und 73. Kabel sind auch hier verlegt, es fehlen noch die dazu gehörigen Geräte, die später angeliefert werden sollen. Ich melde Flottille an 1. S.D. klar.
16.4.42	Flottille mit den Booten R 65-70, R 73 - 76 liegen im Jjselhaven Rotterdam.	
		Keine besonderen Vorkommnisse.
17.4.42 0900	NT und R 72 seeklar. Amsterdam ausgelaufen zur Fahrt nach Rotterdam.	
1500	NT und R 72 Rotterdam (Jjselhaven) festgemacht.	
2000	R 65,68,69,70,72 und 75 seeklar. Aus Rotterdam ausgelaufen auf Befehl 1. S.D.	
		Von der M.V.St.-Rotterdam wurden aus Fässern 0,800 m³ Motorenöl Nr.7 f = 0,9 übernommen.
18.4.42 1000	Boote (siehe vorstehend) Rotterdam (Jjselhaven) fest-gemacht.	
		Übernahme Gasöl fernschr. B.S.N. nachr. 1.S.D. gemeldet. Von der M.V.St.Rotterdam wurden längsseit vom Tanker " Deutschland II " mit einer Schlauchlänge 41,5 m³ Gasöl f = 0,854 übernommen. Personal: 1/2. Dauer 1 Stunde.
1615	R 70,73,74 und 76 seeklar. Aus Rotterdam ausgelaufen zum Streifendienst auf Weg rot.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.4.42 0730	R 70,73,74 und 76 Rotterdam (Jjselhaven) festgemacht.	
1500		Ich übergebe Dienstgeschäfte des Flottillenchefs an den neu kommandierten Kapitänleutnant K l ü n d e r .
20.4.42	Flottille mit Nt liegt in Rooterdam (Jjselhaven.	
		Ich übergebe heute Flottillengeschäfte des Flottilleningenieurs krankheitshalber an Leutnant Ing. Vogt.
		Gesehen: F.d.S. Kapt. (Ing) und Div. Ing.
		Kapitän z. See (Ing) u. Verbandsingenieur d. U.-F.

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

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

1

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant Dienstgrad	Kommandant Name	Seetage	Bemerkungen
1	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	2	
2	R 73	Lt.z.S.	Godenau	1	
3	R 74	Ob.Strm.	Wels	1	
4	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roesen	-	Werftliegezeit D.W.Kiel
5	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	4	
6	R 66	Oblt.z.S.	Ricken	2	
7	R 67	Ob.Strm.	Wisotzka	1	
8	R 68	St.Ob.Strm.	Deters	3	
9	R 69	Ob.Strm.	Johannesberg	3	
10	R 70	Lt.z.S.	Rasch	3	
11	R 75	Lt.z.S.	Düsing	4	
12	R 76	Ob.Strm.	Wagner	2	
Räumbootsbegleitschiff		Oblt.z.S.	"Nettelbeck" Kruse	1	

Flottillenchef: m.d.W.d.B.b. Kaptlt.(Ing.) Grundmann

ab 19.4.42 Kaptlt. Klünder

angefangen am: 1.4.42
beendet am: .4.42

Anlage 2 zu 1/SK Gkds.
1.SKl 1267/42 Kdos.

15/5 42

Zu beziehen vom Niederlager der Kriegsmarine: A. J. Nagels in Glückstadt
Musterverzeichnis: Für Offiziere: in Kiel. Für Mannschaften: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-3.4.42		"Nettelbeck" mit den Booten R 65 - 70, 72, 73, 75 und 76 Werftliegezeit Drogdock-Werft Amsterdam. R 71 Werftliegezeit D.W.Kiel. R 74 liegt in Amsterdam einsatzklar bei der Flottille und führt laufend Restarbeiten durch. Nettelbeck
4.4.42		R 65, 66, 75 und 76 M.E.S.-Erprobungen. Übrigen Boote Werftliegezeit. Nettelbeck
5.4.42 - 6.4.42		Keine besonderen Ereignisse. Nettelbeck
7.4.42		R 65, 66, 75 und 76 Kanalfahrt nach Rotterdam.
0700		abgelegt. Lotse J.de Wys an Bord.
1105	Kanalschleuse	festgemacht.
1121	"	abgelegt.
1435	R o t t e r d a m	Ijsselhafen festgemacht. Lotse von Bord. Wasserbombenübernahme. R 65, 75 Kompensieren. R 66 M.E.S.-Erprobung. R 76 übernimmt Reserveteile. Die übrigen Boote Werftliegezeit. Nettelbeck
8.4.42	R o t t e r d a m	R 66, 76 kompensieren.
1135	"	R 65, 66, 75 und 76 Ijsselhafen abgelegt zur Kanalfahrt nach Amsterdam. Lotse Breckard an Bord.
1550	Kanalschleuse	festgemacht.
1603	"	abgelegt.
1627	Jutfaas	passiert. Nach Passieren des Hafens meldet R 65, daß in seinem Kielwasser eine mit Steinen beladene Schute gekentert sei. Fahrt der Boote betrug z.Zt. 8 sm. Es wurde keine Hecksee hinterlassen. Nach Ansicht des Lotsen konnte das Fahrzeug unmöglich durch zu schnelles Fahren der Boote zum Kentern gebracht worden sein.
2030	A m s t e r d a m	festgemacht. Lotse von Bord. Die übrigen Boote Werftliegezeit. Nettelbeck
9.4.42 - 10.4.42	"	R 67, 68, 69, 70, 72, 73 M.E.S.-Erprobung. Keine besonderen Ereignisse. Nettelbeck
11.4.42	"	Restarbeiten. Nettelbeck 12.4.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.4.42		Befehl von 1.Sich.Div. G 3353 A1 vom 9.4.42: "An 1.R.Fl.- Die zuerst aus der Werft gekommene Gruppe - R 65, 66, 75, 76 - führt bei geeigneter Wetterlage von Ijmuiden aus folgende Aufgabe durch : Liegen bei folgenden Wracks Bezeichnungstonnen aus? Welche Wassertiefen sind über den Wracks bezogen auf Kartennull vorhanden? Es handelt sich um folgende Wracks: 1.) KrNfS 40/370 auf 52°38,2' N u. 4°31,8' Ost 2.) KrNfS 40/442 auf 52°33,0' N u. 4°25,0' Ost Die Wrackstelle zu 1.) ist in einem Umfange von 2 sm², die Wrackstelle zu 2.) in einen Umfange von 1 sm² nachzuprüfen, falls die Wracks nicht sofort gefunden werden. Nach Durchführung dieser beiden Wrackfeststellungen ist beabsichtigt, bei z.Vfg. stehender Zeit das Wrack KrNfS 40/420 auf 52°27' N 4°15' Ost nachprüfen zu lassen. Beginn der Arbeit mit diesem dritten Wrack erst auf besonderen Befehl."
0715	A m s t e r d a m	R 65, 66, 75 und 76 abgelegt zur Durchführung Aufgabe.
0928	I j m u i d e n	Schleuse festgemacht.
0949	"	Schleuse abgelegt.
1018	0 2, Seegang 1, gute Sicht	Ansteuerungstonne quarab.
1345		Wrackstelle 1 des Befehls ist mit Geleitgerät, 15 m Tiefenstander, ohne Ergebnis abgesucht. Wrackbezeichnung ist nicht vorhanden.
1415	Ijmuiden Anst.Tonne O 3, Seegang 2, auffrischend	
1617		Wrackstelle 2 ist mit Geleitgerät, 15 m Tiefenstander ohne Ergebnis abgesucht. Wrackbezeichnung ist nicht vorhanden.
1630	Ijmuiden Anst.Tonne O 4, Seegang 3, auffrischend	
1702	I j m u i d e n	Schleuse festgemacht.
1717	"	Schleuse abgelegt.
1922	A m s t e r d a m	festgemacht. Nettelbeck
13.4.42		R 67 und R 69 Probefahrt vor Ijmuiden. R 73 und 74 kompensieren. R 74 M.E.S.-Erprobungen. Nettelbeck
14.4.42	A m s t e r d a m	Restarbeiten. Abgabe an 1.S.D. für morgen folgende Absicht: "Beabsichtige Mittwoch, den 15.4. 0700 Uhr seeklar mit "Nt" und R 65-70, 72-76. Boote Fahrübungen vor Ijmuiden. "Nt" Probefahrt und Anschießen. Nach Abschluß gegen 1600 Uhr Boote Einlaufen Rotterdam. "Nt" zu Restarbeiten Amsterdam. Bitte um Einverständnis." Nettelbeck 15.4.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.4.42		
0700	A m s t e r d a m	"Nt", R 65 - 70, 73 - 76 abgelegt.
0904	I j m u i d e n	Schleuse fest.
0935	"	Schleuse abgelegt.
1007	Ijmuiden Anst.Tonne, NO 3-4, Seegang 2, gute Sicht	Fahrübungen und Einschießen der M.G.'s der Flottille.
1222	Ijmuiden Anst.Tonne	
1444	Hoek v.H. Anst.Tonne, NO 3-4, Seegang 2-3, auffrischend	
1625	R o t t e r d a m	Ijsselhafen festgemacht.
1530	A m s t e r d a m	"Nt" zu Restarbeiten Drogdock-Werft festgemacht.
		Flottille ist wieder klar und einsatzbereit. Abgeschlossene Werftzeit und Übersicht über eingebaute Neuanlagen (Kompaß-Fernübertragungsanlage und Minenalarmanlage) sowie Klarmeldung der Flottille mache ich mündlich bei 1.S.D.
16.4.42	R o t t e r d a m	R 65-70 und 73-76 Ausbildungsdienst im Hafen.
17.4.42 2000		R 65, 68, 69, 70, 72 und 75 seeklar. (siehe Anlage 1 und 2). Die übrigen Boote Ausbildungdienst im Hafen.
18.4.42 0950	R o t t e r d a m	R 65, 68, 69, 70, 72 und 75 festgemacht. Erhalte Befehl 1.S.D. Gkdos 1346 A1 vom 18.4. "Betr.: Sicherungsaufgabe Nacht 18. zum 19.4. - Vier Boote der 1.R.Fl. besetzen in der Nacht vom 18./19.4. während der Dunkelheit die im Sicherungsbefehl "Alexanderplatz" unter Ziff.V, 2) näher bezeichnete Position "Zoologischer Garten". Die Positionen Alexanderplatz und ~~Zoologischer Garten~~ Friedrichstrasse werden von je einem Vp. und 2 HS-Booten besetzt. Neue Bezeichnung der Positionen ist: Alexanderplat = Alex; Friedrichstrasse = Fritz; Zoologischer Garten = Zoo."
		Aufgabe wird von R 70, 73, 74 und 76 durchgeführt. (siehe Anlage 3).
1815	R o t t e r d a m	R 70, 73, 74 und 76 Ijsselhafen abgelegt.
19.4.42 0730	R o t t e r d a m	R 70, 73, 74 und 76 Ijsselhafen festgemacht.
1500		Flottillenmusterung. Übergebe Dienstgeschäfte an neukommandierten Flottillenchef, Kaptlt. K l ü n d e r .
		Habe Dienstgeschäfte übernommen.
20.4.42 1900	R o t t e r d a m	"Nt" mit R 65-70, 72-76 im Ijsselhafen. Abschiedsmusterung durch den 1.S.D.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage 1 Zum Kriegstagebuch der 1.Räumbootsflottille
17.4.42 2000	R o t t e r d a m	Ijsselhafen abgelegt mit: 1.) Gruppe: R 69, 72, 75, Führung Kdt. R 72, Oblt.z.S. Leesten, 2. Gruppe: R 65, 68, 70, Führung Kdt. R 70, Lt.z.S. Rasch zur Durchführung Aufgabe mit Vp.-Booten und Booten der H.S.-Flottille gem. 1.S.D. Gkdos 1346 A1 vom 18.4.42.
2110	Hoek van Holland	Molenköpfe auslaufend passiert. Punkt 5 angesteuert.
2127	Punkt 5, NO 4, Seegang 3-4, gute Sicht	Bei Vp. 2008 zur Stelle gemeldet. Aufgabe der R-Boote: Zwischen Punkt 5 und Punkt 4 in 2 Gruppen auf und abstehen. HS- und Vp.-Boote stehen je 1 Gruppe ostwärts und 1 Gruppe westlich des Weges. 1 Gruppe der R-Boote läuft 13 sm, um Vorsprung zu bekommen. 2.Gruppe folgt mit 11 sm Fahrt.
2129		auf Kurs 34° rw. gegangen.
2201		E.S.-Austausch mit der Gruppe ostwärts letztes Boot.
2210	gute Sicht	Gruppe passiert, Führerboot fordert von uns nochmals Buchstaben E.S.
2400	Punkt 4, NO 4, Seegang 3	Auf Gegenkurs gegangen rw. 214°.
18.4.42 0015	gute Sicht	E.S.-Austausch mit R 70. Boote passierten mit etwa 400 m Abstand und waren gut zu sehen. Die Vp.- und HS-Boote wurden auf dem Wege nach Punkt 5 nicht mehr gesehen. Auch die R-Booten wurden von den Booten nicht gesehen.
0222	Punkt 5, NO 4-5, Seegang 3-4	Auf Gegenkurs rw. 34° gegangen. Die Tonne bei Punkt 5 wurde nicht gesehen.
0402	NO 4, Seegang 3	Am Nordpunkt der Gruppe ostwärts auf Gegenkurs rw. 214° gegangen.
0530		E.S.-Austausch mit der Gruppe westwärts.
0557		bei Vp-Boote angehängt.
0620	Hoek v.H.	Molenköpfe einlaufend passiert.
0645		Bei 2008 längsseit festgemacht zur Besprechung.
0758	Hoek v.H.	abgelegt. Marsch nach Rotterdam.
0950	R o t t e r d a m	Ijsselhafen festgemacht.

gesehen:

Kaptlt.(Ing.) u. Flott.Chef i.V.

R Für Lieferungsbezirke: für Ostseeküste: 1a Kiel. Für Nordseeküste: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Anlage 2 zum Kriegstagebuch der 1.Räumbootsflottille	
17.4.42	R o t t e r d a m	Befehl von Flottillenchef: 2000 Uhr seeklar mit den Booten R 70, 68 und 65 gem. 1.S.D. Gkdos 1346 A1 vom 18.4.42.
2000		Ijsselhafen abgelegt. F.T. eingeschaltet.
2126	Anst.Tonne Hoek v.H. ONO 4-5, Seegang 3, gute Sicht	passiert Anton rot. K.F. Kurs 34° rw.
2213		Ostgruppe (1 Vp- und 2 HS-Boote) an Stb. gesichtet.
2226		E.S.-Austausch mit obiger Gruppe.
		Rank
18.4.42		
0012	ONO 4-5, Seegang 3, gute Sicht	1. R-Bootsgruppe an Stb. gesichtet. E.S.-Austausch.
0018		Bei Wracktonne südlich Ijmuiden auf Gegenkurs gegangen. Anton grün.
0228		Punkt 5 erreicht, auf Gegenkurs gegangen. Anton rot.
0430	ONO 5, Seegang 3,	Auf Gegenkurs gegangen. G 14.
0530		G 16.
0612	Hoek v.H. Anst.Tonne	einlaufend passiert.
0628	Hoek van Holland	festgemacht. Besprechung auf Vp. 2008.
0810	"	abgelegt. F.T. ausgeschaltet. Marsch nach Rotterdam.
0948	Rotterdam	Ijsselhafen festgemacht.
		Rank

gesehen:

Kaptlt.(Jng.) u. Flott.Chef i.V.

	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage 3 zum Kriegstagebuch der 1.Räumbootsflottille.	
der	18.4.42		Befehl von 1.S.D.: 4 Boote der 1.R.Fl. besetzen in der Nacht vom 18./19.4. während der Dunkelheit eine befohlene Position. (1.S.D. Gkdos 1346 A1 vom 18.4.42).
			Befehl von Flott.Chef: Aufgabe wird von R 70, 73, 74 und 76 durchgeführt.
	1815	Rotterdam	Ijsselhafen mit den Booten R 70, 73, 74 und 76 abgelegt. F.T. besetzt.
	1930 2027	Hoek van Holland	Berghafen, Außenpier festgemacht. abgelegt.
	2050	Punkt 5, SW 2, Seegang 0-1, hell, über Wasser dunstig, Sicht 4-5 sm	
	03		An Bb. Boot in Sicht. Auf E.S.-Anforderung keine Antwort, auf Anruf Morsenamen: DUGF
	2300 2327	auf Position: Zoo (Weg Anst.Tonne Ijmuiden.	rot)
	19.4.42 0020	Punkt 3 Weg Rot, SW 2-3, Seegang 1, klar, Bodendunst, Sicht 4 sm	Schwenkung nach Stb. auf Gegenkurs.
	0130	Punt 4	Schwenkung auf Gegenkurs.
n.	0210	Anst.Tonne Ijmuiden, SW 3, Seegang 2, diesig	
	0255	Punkt 3	Schwenkung auf Gegenkurs.
	0335	Anst.Tonne Ijmuiden, SW 4, Seegang 3, dunstig	
	0410	Punkt 5, Anst.Tonne Hoek van Holland	T gelb.
	0623	Molen Hoek v.H.	Einlaufmeldung an M.S.S.
	0730	Rotterdam	Ijsselhafen festgemacht.

gesehen:

Kaptlt.(Jng.) u. Flott.Chef i.V.

1430

950

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 1213 A III

Den 20. Mai 1942.

An

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl.

-3-

In der Anlage wird das KTB der 1. Räumbootsflottille nebst KTB Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 1. Sicherungsdivision vorgelegt.

Der Stellungnahme der 1. Sicherungsdivision wird zugestimmt. Sonst nichts zu bemerken.

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

1) Skl Qu (A I) 1 gKdos 6 30 Sept 42 Sav 10/9/42 Sonnja, Kriegstagebuch

2) Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A. Iac 1.Skl 1267/42 g.Kdos. - 3 -

1 Anl

um am Verband zu bleiben.

Die Schuldfrage ist umgehend zu klären und ggf. der Kmdt. zur Rechenschaft zu ziehen.

Das Ergebnis ist zu melden.

Im Entwurf gez. P l a t h

Für die Richtigkeit:
Sonnja.
Angestellte.

Anlage 1 zu 1/Skl 1267/42 Gkdos.

1244/42

A b s c h r i f t !

1. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 1361 A4

Geheime Kommandosache!

Den 27. April 1942.

An

1. Räumbootsflottille.

Betrifft: KTB vom 1. bis 20.4.42
Vorgang : 1.R.Fl. Gkdos 95 vom 19.4.42

Zum KTB wird wie folgt Stellung genommen :
8.4.42. 1527 Uhr : Was wurde von Seiten der Flottille wegen dieses Unfalles veranlasst ? Es ist durchaus möglich, dass infolge des Soogs in engen Gewässern, wie es die meisten Binnen-Kanäle sind, vollbeladenen Schuten von der hinter dem Boot herlaufenden Dünung überlaufen werden und sinken.

8 sm Fahrt sind entschieden zu viel gewesen, um ein derartiges Fahrzeug zu überholen. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die letzte taktische Nummer stets höhere Fahrt laufen muß, um am Verband zu bleiben.

Die Schuldfrage ist umgehend zu klären und ggf. der Kmdt. zur Rechenschaft zu ziehen.

Das Ergebnis ist zu melden.

Im Entwurf gez. P l a t h

Für die Richtigkeit :
Stumm.
Angestellte.

Anlage 1 zu 1/SI 1267/42 Gkdos.

12/4/42

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkdos 3576/42
Gkdos 1775/42
Geheime Kommandosache!

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

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille.

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot:	Kommandant: Dienstgrad:	Name:	Seetage:	Bemerkungen:
1	R 72	Oblt.z.S.	Lessten,	8	
2	R 73	Lt.z.S.(K.O.)	Godenau,	8	
3	R 74	Ob. Strm.	Wels,	8	
4	R 71	Lt.z.S. d.R.	Roosen,	5	
5	R 65	Ob. Strm.	Habenicht,	8	
6	R 66	Lt.z.S.	Brackebusch,	8	
7	R 67	Oblt.z.S.	Stricker,	8	
8	R 68	Stb.Ob.Strm.	Deters,	8	
9	R 69	Ob. Strm.	Johannesberg,	8	
10	R 70	Lt. z. S.	Rasch,	8	
11	R 75	Lt.z.S.	Düsing,	8	
12	R 76	Ob. Strm.	Wisotzka,	8	
	"Nettelbeck"	Oblt.z.S.	Kruse,	7	

Flottillenchef: Kaptlt. Klünder.

Anlage 1 zu 1/Skl 1775/42 Gkdos.
1.SKL

angefangen: 20.4.1942

beendet: 30.4.1942

R Zu beziehen vom Werbeverlag der Kriegsmarine: z. Z. Magdeburg in Gildehaus
Auslieferungsstellen: für Österreich: in Kiel. für Nordwestdeutschland: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.4.42	Rotterdam.	
2000 h	Maas, W 2, dunstig.	Mit "Nettelbeck", R 65 - R 70, R 72 - R 76 ausgelaufen zum Marsch nach Kiel. Flo-Ing und ich stiegen in Rotterdam auf R 76 ein.
2050 h		R 74 Mann über Bord, gefischt von R 75.
2119 h		Molenköpfe Hoeck van Holland auslaufend passiert. Nach Passieren Einfahrt Hoeck lose Sicherung um "NT" gebildet. 5 Boote an Bb, 5 Boote an Stb, 1 Boot im Kielwasser "NT". "NT" in Sichtweite. Marschfahrt 14 sm/h.
2150 h		Morsespruch von R 75: "Muß Bb-Maschine für kurze Zeit abstellen". Verband geht auf 12 sm/h.
2210 h		R 75 meldet wieder klar. Verband geht auf 14 sm/h.
2240 h	Nebelschwaden.	
2325 h	dichter Nebel.	Verband geht auf 12 sm/h UK besetzt.
2330 h		Verband geht auf 9 sm/h Fahrt.
2335 h		Marschformation T gelb.
2343 h	mäßige Sicht.	Verband geht auf 12 sm/h Fahrt.
2354 h		Vor Anker liegendes Geleit passiert. ES-Austausch, (Sperrbrecher 145).
21.4.42		
0000 h	W 2-3, See 2, Sichtverschlechterung, Nebel.	
0400 h	mäßige Sicht,	Bei Sichtverbesserung fehlt ein Boot (R 75). Verband geht auf 9 sm/h Fahrt.
0555 h	Nebelschwaden.	
0605 h		Abgebe FT an R 75: SSD, sofort Standort melden".
0610 h		R 72, 70, 67 und R 69 erhalten von mir Befehl: "Kehrt machen, Dwarslinie bilden auf Sichtweite, 1 Std. mit 17 sm zurücklaufen, FT besetzen." Verband steht zwischen M und L auf und ab.
0630 h		Mit den restlichen Booten Sicherung um "NT" gebildet.
0907 h	Tonne L	Kehrtgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.4.42		
1947 h		Die Südgruppe R 72, 70, 67 und R 69 kommt nach ergebnislosem Suchen zurück. Verband setzt Marsch nach Kiel fort.
2012 h	W 2-3, See 1-2, gute Sicht, bewölkt.	
2025 h		Auf Anfrage von mir gab Vp-Boot in der Emsmündung einen Morsespruch: "Ein R-Boot aus westlicher Richtung kommend hat um 0820 h Hubert Gat Tonne einlaufend passiert." Es handelt sich wahrscheinlich um R 75
2035 h		Auf Grund des Morsespruches habe ich R 70 und R 67 nach Borkum Innenhafen geschickt, um das vermutliche R-Boot nach Cuxhafen mitzubringen.
2220 h	Deutsche Bucht, W 1-2,	Eingang Standortmeldung R 75: "An 1. Rfl. Standtort Weg Hellrot Punkt 30 um 1045 h". R 75
1530 h	Sonne, gute Sicht.	Bei Elbe I bin ich mit dem stellv. Flo-Ing auf "NT" übergestiegen.
1540 h	Elbe.	Signalbefehl "T-gelb".
1640 h	Elbe IV	6 Boote nach Brunsbüttel zur Vermessung vorgeschickt.
1715 h	Cuxhaven	Mit "NT", R 67, 70, 75, 72 und R 65 eingelaufen.
1900 h	Brunsbüttel	R 66, 68, 69, 73, 74 und R 76 festgemacht.
		R 75 meldet, daß er den Verband kurz vor Tonne M im Nebel aus Sicht verlor. Er hat dann anschließend ein größeres Geleit getroffen, bei dem er sich nach der Flottille erkundigte. Lief dann nicht den befohlenen Weg braun, sondern hellrot, daher war meine Suchaktion ergebnislos. FT wurde von R 75 sofort besetzt. Der an Bord befindliche eine Funker hat den FT von mir erst gegen 1120 h entschlüsselt gehabt, da alle vorherigen Eingänge auch entschlüsselt werden mußten.
22.4.42	Cuxhaven.	
0700 h	Elbe, NW 1-2, einzelne Wolken, dunstig.	Mit "NT", R 65, 67, 70, 72 und R 75 ausgelaufen zum Marsch nach Kiel.
0800 h	Brunsbüttel.	R 66, 68, 69, 73, 74 und R 76 ausgelaufen.
0820 h		Brunsbüttel Schleuse eingelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.4.42		
0825 h		Meldung von Oblt.z.S. Ricken, Kmdt. R 66 daß vorgeschickte Gruppe um 0730 h mit Vermessung begonnen hat.
0930 h	KW-Kanal, bewölkt, dunstig.	Gruppe Oblt.z.S. Ricken Vermessung beendet; nach Kiel entlassen.
		Anschließend Beginn Vermessung "NT", R 67, 70, 72 und R 75.
1200 h		Vermessung aller Boote beendet, Marsch nach Kiel.
1545 h	Kiel	R 66, 68, 69, 73, 74 und R 76 festgemacht.
1740 h		"NT", R 67, 70, 72 und R 75 Holtenauer-Schleuse festgemacht.
1830 h	Kiel	Mit "NT", R 67, 70, 72 und R 75 Lützow-Brücke angelegt.
1930 h		FT ausgeschaltet.
		Zimmer
23.4.42	Kiel.	I Ausrüstung der Boote. Persönliche Meldung beim F.d.M.Ost.
		Zimmer
24.4.42	Kiel	Ausrüstung der Boote, Kompensieren, Funkbeschickung "NT" und R 76.
		Erhalte vom F.d.M. Ost mit Gkdos 552 vom 22.4.42 folgenden Befehl:
		"Anliegender Befehl an Minenräumschiff 11 für 1. Rfl. zur Kenntnis. 1. Rfl. läuft am 25.4. nach Kolberg. "M 16" angehängt bis blau null zwei. Auf dem Marsche angetroffene Eisfelder sind zu umgehen. Auf jeden Fall ist Beschädigung der Boote zu vermeiden. "M 16" eintrifft 24. abends Kiel. Zur Ausbildung der Flottille ist Aufgabe auch nachts durchzuführen. Gerät S.D.G. größtmögliche Tiefensteuerung. Funkschaltung Nanni."
1900 h	Kiel	R 71 aus D.W.K. kommend stößt zur Flottille.
		Zimmer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.4.42	Kiel.	
0700 h	Kieler-Bucht, NO 5, See 3-4, gute Sicht.	Lützow-Brücke abgelegt. R 71 erledigt noch Schleifenfahren, dazu Rotte R 67, 71 in Kiel gelassen mit dem Befehl, nach Erledigung sofort zu folgen.
		"M 16" Kmdt. Kaptlt. Hartrumpf, meldet sich zur Stelle.
0725 h		Friedrichsort-Sperre passiert.
1051 h		Fehmarnbelt-Feuerschiff passiert.
1250 h	Gjedser-Enge, NO 5, See 3, Sonne, gute Sicht	Rotte R 67, 71 zur Flottille gestoßen.
		Zwischen Punkt grün 01 und 02 starkes Treibeis, südöstlich ausgewichen. Punkt 02 und 03 grün ebenfalls starkes Treibeis.
1940 h	Arkona, NO 5-6, See 3-4 Sonne, gute Sicht.	Passiert.
		Zimmer
26.4.42		
0220 h	Pommersche Bucht. NO 4-5, See 3, helle Nacht, Mondschein, gute Sicht.	"M 16" entlassen.
0440 h	Kolberg.	Mit "NT", R 65 - R 76 festgemacht.
0800 h		"NT" ausgelaufen. Habe "NT" vorgeschickt zur genauen Bezeichnung des Räumfeldes.
0815 h		Kommandanten-Besprechung auf R 76.
0840 h	NO 5, See 2-3, Sonne, gute Sicht.	Mit R 65 - R 76 ausgelaufen.
		Habe das Gebiet in zwei gleiche Hälften geteilt zu je 7,6 sm Länge und in der westlichen Hälfte begonnen. Bei NO-Wind habe ich von der Nordkante einen 7,6 sm langen Bojenstrich legen lassen, an den angelehnt wird. Es wird mit 9 Räumbooten in A-Formation gefahren. R 70, 71 und R 75 fahren als Bojenboote. Die geräumten Streifenbreiten betragen 420 - 450 m. Mit 15 m Schwimmerstander wird eine Tiefe von 12 m freigesucht.
1004 h		Gerät mit 15 m Schwimmerstander ausgebracht. R 76 einseitig.
1115 h		"NT" Befehl: Südwest und Südmitte bezeichnen, dann nach Kolberg entlassen."
1200 h	NO 4, See 1-2, Sonne, gute Sicht. 132 Kolberg.	
1325 h		"Nettelbeck" im Hafen festgemacht.
1329 h		Gerät aufgenommen.
1930 h	Kolberg.	Mit R 65- R 76 im Hafen festgemacht.
2000 h		Abgabe FS an F.d.M. Ost:
		"Seegebiet von Nordwestecke bis Mitte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.4.42 2000 h	Kolberg.	oben 1,8 sm nach Süden freigesucht. Tiefensteuerung minus 12 m, kein Räumerfolg. Chef 1. Rfl.
27.4.42	Kolberg.	
0700 h	O 6, See 4, einzelne Wolken, gute Sicht.	Mit "NT" , R 65 - R 76 ausgelaufen zur Fortsetzung der Räumarbeiten.
0730 h		Wegen Wetterlage wieder eingelaufen, Boote nehmen sehr viel Wasser über. Befehl: Ab 1200 h 1/2 stündige Bereitschaft.
		Bei der Überfahrt nach Kolberg und auch heute hat sich herausgestellt, daß die Boote durch den Einbau der Panzerung
		1.) träger geworden sind, d.h., beim Stampfen langsamer hochkommen und dadurch viel Wasser übernehmen.
		2.) Die Arbeiten auf den holl. Werften nicht sauber genug ausgeführt wurden. Fast alle Boote sind an der Brücke undicht.
1130 h		Wachbott R 75 läuft aus zur Erkundung Wetterlage.
1220 h		R 75 läuft wieder ein und meldet, weitere Zunahme von Wind und See.
1500 h		Bereitschaft aufgehoben.
		Abgabe FS. an F.d.M. Ost:
		"Heute wegen Wetterlage keine Räumtätigkeit. Chef 1. Rfl."
		Boote ergänzen ab 1300 h Brennstoff von "NT" und vom Ausrüstungslager.
28.4.42	Kolberg.	
0700 h	Mittl. Ostsee, NNO 4-5, See 4, Sonne, gute Sicht.	Mit "NT", R 65 - R 76 ausgelaufen. Beim Minenräumschiff 11 längsseits festgemacht zur Rücksprache mit dem Kmdt. Habe mit dem Kmdt. M.R. 11 vereinbart, ihm das Gebiet um die Wracks auszubojen. M.R. 11 räumt Stellen um Wracks mit Pinnassen.
0840 h	See 4-5	Gerät ausgebracht, R 76 einseitig mit 10 m Schwimmerstander.
1139 h	Mittl. Ostsee, NO z. N 6-7, böig,	Wind und See nehmen laufend zu. Ein weiteres Arbeiten wäre auf Kosten der

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.4.		
1139 h	Sonne, gute Sicht.	Genauigkeit gegangen. Habe Arbeiten abgebrochen.
1250 h		Gerät aufgenommen und festgemacht.
1430 h	Kolberg.	Mit "NT", R 65 - R 76 eingelaufen.
1435 h		Abgabe FT an F.d.M. Ost:
		"Freigesuchtes Gebiet um 1,1 sm nach Süden erweitert. Tiefensteuerung 8 m. 1300 h wegen Wetterlage abgebrochen. Kein Räumerfolg. Chef 1. Rfl."
29.4.42	Kolberg.	
0700 h	Mittl. Ostsee, NNO 3-4, See 2-3, Sonne, gute Sicht.	Mit "NT", R 65 - R 76 ausgelaufen.
0710 h		R 67 entlassen zur Unterstützung Räumarbeiten M.R. 11.
0815 h		Gerät mit 10 m Schwimmerstander ausgebracht. R 76 einseitig.
1450 h		R 67 zur Flottille zurückgekehrt, da M.R. 11 wegen Wetterlage Räumarbeiten eingestellt.
1640 h		Bekam R 69 eine abgebrochene Spierentonne in das Gerät. Tonne wurde nach Südgrenze, Räumgebiet geschleppt.
1900 h	Kolberg.	"Nettelbeck" eingelaufen.
15 h		Gerät aufgenommen.
2000 h	Kolberg.	Mit R 65 - R 76 eingelaufen.
2010 h		Abgabe Lagemeldung vom 29.4.42 an F.d.M. Ost:
		"Bisher freigesuchtes Gebiet von 54° 22' N 15° 20,7' Ost nach 54° 18,4'N 15° 20,7' Ost bis 54° 22' N 15° 34' Ost nach 54° 18,4'N 15° 34' Ost und 54° 18,4'N. Von Nordgrenze 1,8 sm nach Süden. Tiefensteuerung - 12 m, dann - 8 m. Kein Räumerfolg. Chef 1. Rfl."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.4.42		
0700 h	Kolberg.	Mit R 65 - R 76 ausgelaufen.
0720 h	Mittl.Ostsee, NNO 2-3, See 2, diesig, schlechte Sicht.	Gerät ausgebracht, 10 m Schwimmerstander, R 76 einseitig.
1223 h	Mittl.Ostsee, NNO 2-3, See 1-2, Sonne, bewölkt, gute Sicht.	
1512 h	Mittl. Ostsee, NO 3-4, See 3, Sonne, gute Sicht.	R 65 Gerät abgeschlagen, an einem gefährlichem Wrack hängen geblieben. Schwimmerboje hat sich am Wrack verankert, wurde außerdem noch mit Minengefahrboje bezeichnet. R 75 Stb-Gerät abgeschlagen, hatte Wrackteile im Gerät. Genaue Position des Wracks wird durch "NT" festgestellt.
2025 h		Gerät aufgenommen.
2030 h	Kolberg.	Mit R 65 - R 76 eingelaufen. Abgebe FT an F.d.M. Ost: "Gesamte Westhälfte des freizusuchenden Seegebiets, bis auf von Minenräumschiff 11 bezeichnetes Gebiet freigesucht. Tiefensteuerung von Nordgrenze bis 1,8 sm nach Süden 12 m, dann 8 m. Kein Räumerfolg. Im Ostteil des Gebietes auf 2 Wracks gestoßen, genaue Position folgt. Chef 1. Rfl. "Nettelbeck" im Hafen. Rümmler

Skl Kr 17795a Lose

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 15.Juli 1942.
B.Nr. Gkdos. 3506/42 A.III

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

B e r l i n

vorgelegt.
Nichts zu bemerken.
Im Auftrage!
v. Fischbeck

1) Skl Kr (AI) Lgr 2 c.B. k. 22/7.
zur.

2) Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A. 1.c 20/7 1.Skl 17756/42 g.Kdos. – 2 –

Führer der Minensuchverbände Ost , den 2. Juli 1942.

B.Nr. Gkdos 1288 A1.

Geheime Kommandosache!

An

das Marinegruppenkommando Nord.

Gkdos.

Marinegruppenkommando Nord
14. JUL. 1942
N.-Nr. 3506 Anl. 2

-2-

Anliegend wird K.T.B. der 1. Räumbootsflottille vom 20.4. bis 30.4.1942 (2- fach) vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Böhm

861/VIII, 8.6.42.

Fl 17795 a 152

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

Anlage zu Gruppe Kdo. Buch-Nr. Ghds. 2 F 65142

Kommando
1. Räumbootsflottille
B.-Nr. Gkdos. 1119/42

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot	Leitender Maschinist
Dienstgrad	Name
R 65 Stbs.Ob.Masch.	Kappel
R 66 Ob.Masch.	Hofmann
R 67 Ob.Masch.	Bilzer
R 68 Ob.Masch.	Müller
R 69 Ob.Masch.	Bosse
R 70 Ob.Masch.	Petersheim
R 71 Stbs.Ob.Masch.	Laurent
R 72 Stbs.Ob.Masch.	Schawaller
R 73 Ob.Masch.	Heimberg
R 74 Ob.Masch.	Mainka
R 75 Ob.Masch.	Holz
R 76 Stbs.Ob.Masch.	Fehrle
MT Stbs.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef: Kapitänleutnant Klünder

Flottilleningenieur: Leutnant Ing. Vogt

angefangen am: 20. 4. 1942.

beendet am: 30. 4. 1942.

1.Abt. Sk. 1202/42

Zu beziehen vom Buchdrucker der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: für Ostpreußen: in Pillau. für Nordwestdeutschland: in Wilhelmshaven

183

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.4.42	R 71 liegt in der M.W. Kiel.	Ich habe heute die Dienstgeschäfte des Flottilleningenieurs übernommen.
2000	Flottille mit den Booten R 65-70,72-76 und NT seeklar. Aus Rotterdam ausgelaufen. Marsch nach Osten.	Keine besonderen Vorkommnisse. Voigt
21.4.42		
1715	R 65,67,70,72,75 und NT in Cuxhaven festgemacht.	
1900	R 66,68,69,73,74 und 76 Brunsbüttel festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Voigt
22.4.42		
0700	R 67,65,70,72,75 und NT seeklar. Cuxhaven ausgelaufen. Marsch nach Brunsbüttel zur M.E.S-Erprobung.	
0800	R 66,68,69,73,74 und 76 seeklar. Abgelegt Brunsbüttel zur M.E.S-Erprobung und Marsch nach Kiel.	
1545	R 66,68,69,73,74 und 76 Kiel-Wik festgemacht.	
1830	R 65,67,70,72,75 und NT Kiel-Wik festgemacht.	Keine besonderen Ereignisse. Voigt
23.4.42	Flottille und NT liegen in Kiel-Wik (Lütjenbrücke).	Voigt
24.4.42	Flottille und NT liegen in Kiel-Wik.	Von der K.M.W.Kiel wurden längsseit vom Tanker Diesel 107,7 m³ Gasöl = 0,836 mit einer Schlauchlänge übernommen. Personal: 1/3.Dauer: 5 Stunden. Einschließlich Übernahme 3 m³ Kesselspeisewasser.
1900	R 71 macht von D.W. kommend bei der Flottille fest.	Keine besonderen Vorkommnisse. Voigt

Kommando
1.R-Bumbootsflottille
B.Nr.: gKdos.119

An Bord, den 13. 5.42.

Gkds. 2465/1 Tgb.Nr.

An
den Führer der Minensuchverbände Ost Postort (2x)
das Gruppenkommando Nord Postort

Betrifft: K.T.B. 1.Rfl. Abschnitt Maschine v. 20.-30.4.42.
Vorgang: -ohne.-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1.R-Bumbootsflottille (Abschnitt Maschine) für die Zeit vom 20. bis 30. April 42 vorgelegt.

Auf Befehl !
Weinberg
Ltn.z.S.u.Adj.

27.4.42		
0700	Flottille mit den Booten R 65 - 76 und NT seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen zum RRäumen einer Sperre.	
0730	Boote R 65 - 76 Kolberg festgemacht. Aufgabe wegen Wetterlage abgebrochen.	
1000	NT im Hafen von Kolberg festgemacht.	Von der Marineausrüstungsstelle Kolberg wurden aus einem Tank mit einer Schlauchlänge 21,7 m³ Gasöl = 0,870 übernommen. Personal 1/2. Dauer: 5 Stunden. R 65 Bb.Maschine unklar. Auspuffsammelrohr gerissen. Das Auspuffsammelrohr wurde an Bord geschweißt. Dauer der Instandsetzung: 8 Stunden. Voigt
1200		
28.4.42		
0700	Flottille mit den Booten R 65 - 76 und NT seeklar. Ausgelaufen zum RRäumen einer Sperre.	
1400	Boote (siehe vorstehend im Hafen von Kolberg festgemacht.	

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 24.Mai 1942.
B.Nr. Gkdos. 2465/42 Jng.

U. Seekriegsleitung,

Berlin

vorgelegt.
Nichts zu bemerken.
Im Auftrage!

Kr. abgeben.

1. Skl. i.A. Fbr
i.V. gez. 31/5.

1.Abt. SKr. 1202 g-1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Brunsbüttel zur E.E. Erprobung und Marsch nach Kiel.	
1545	R 66,68,69,73,74 und 76 Kiel-Wik festgemacht.	
1830	R 65,67,70,72,75 und NT Kiel-Wik festgemacht.	Keine besonderen Ereignisse. Voigt
23.4.42	Flottille und NT liegen in Kiel-Wik (Lütjenbrücke).	Voigt
24.4.42	Flottille und NT liegen in Kiel-Wik.	Von der K.M.W.Kiel wurden längsseit vom Tanker Diesel 107,7 m³ Gasöl = 0,836 mit einer Schlauchlänge übernommen. Personal: 1/3.Dauer: 5 Stunden. Einschließlich Übernahme 3 m³ Kesselspeisewasser.
1900	R 71 macht von D.W. kommend bei der Flottille fest.	Keine besonderen Vorkommnisse. Voigt
25.4.42 0700	Flottille mit den Booten R 65 - 76 und NT seeklar. Aus Kiel-Wik ausgelaufen. Marsch nach Osten.	Keine besonderen Vorkommnisse Voigt
26.4.42 0440	Flottille (siehe vorstehend) im Hafen von Kolberg festgemacht.	
0800	NT seeklar.Kolberg ausgelaufen.	
0840	Flottille mit den Booten R 65 - 76 seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen zum Räumen einer Minensperre.	
1325	NT im Hafen von Kolberg festgemacht.	
1930	Flottille (siehe vorstehend) in Kolberg festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Voigt
27.4.42 0700	Flottille mit den Booten R 65 - 76 und NT seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen zum Räumen einer Sperre.	
0730	Boote R 65 - 76 Kolberg festgemacht. Aufgabe wegen Wetterlage abgebrochen.	
1000	NT im Hafen von Kolberg festgemacht.	Von der Marineauerlatungsstelle Kolberg wurden aus einem Tank mit einer Schlauchlänge 21,7 m³ Gasöl = 0,870 übernommen. Personal 1/2. Dauer: 5 Stunden.
1200		R 65 Bb.Maschine unklar. Auspuffsammelrohr gerissen. Das Auspuffsammelrohr wurde an Bord geschweißt. Dauer der Instandsetzung: 8 Stunden. Voigt
28.4.42 0700	Flottille mit den Booten R 65 - 76 und NT seeklar. Ausgelaufen zum Räumen einer Sperre.	
1400	Boote (siehe vorstehend im Hafen von Kolberg festgemacht.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.4.42 1430	NT im Hafen von Kolberg festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse Voigt
29.4.42 0700	Flottille mit den Booten R 65 - 76 und NT seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen zum Räumen einer Sperre.	
1900	NT im Hafen von Kolberg festgemacht.	
2000	Boote R 65 - 76 im Hafen von Kolberg festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Voigt
30.4.42 0700	Flottille mit den Booten R 65 - 76 seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen zum Räumen einer Sperre. Nt liegt im Hafen von Kolberg.	NT übernimmt längsseit von Tanker Swine mit einer Schlauchlänge 45,5 m³ Gasöl = 0,870. Personal: 1/2. Dauer: 2 Stunden.
2030	Flottille mit den Booten R 65 - 76 im Hafen von Kolberg festgemacht.	Voigt

gesehen:

Kapitänleutnant u. Flo.Chef.

PG 73195 NID

Kr 19809 a;

...ats flottille

... - 31.5.1942

...schnitt Maschine

...geleitschiff „Nette

„R 69"

...Gruppe R 67, 65

... „ „ R 66, 70 24/25.5

... „ „ R 72, 68, 69 27.-31.5

... Anlagen (Skizzen)

mit 16 Wegekarten + Fleetskippen

ADMIRALTY PROPERTY
P.G. 73946

Pg/ 73195

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

R65-76, "NETTELBECK", WAR DIARY

DATE: 1-31 MAY 1942

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

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Skds 2102/42
Kr 17445

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/73195 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.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

1. Räumbootsflottille.

mit Abschrift Anlagen
1 2 Skizzen

mit den Booten:

Lfd.Nr.	Boots-Kommandant: Dienstgrad:	Name:	Seetage: Bemerkungen:
1	R 76 Ob. Strm.	Wagner,	12
2	R 72 Oblt.z.S.	Lessen,	12
3	R 73 Lt.z.S. (K.O.)	Cedenau,	12
4	R 74 Ob. Strm.	Wels,	12
5	R 71 Lt.z.S.d.R.	Roosen,	12
6	R 65 Ob. Strm.	Habenicht,	12
7	R 66 Oblt.z.S.	Ricken,	12
8	R 67 Oblt.z.S.	Stricker,	12
9	R 68 Stb.Ob.Strm.	Deters,	12
10	R 69 Ob. Strm.	Johannesberg,	12
11	R 70 Lt. z. S.	Rasch,	12
12	R 75 Lt. z. S.	Brackebusch,	12
	"Nettelbeck" Oblt.z.S.	Kruse,	10

Flottillenchef: Kapitänleutnant Klünder.

angefangen: 1. 5. 1942
beendet: 15. 5. 1942

Anlage 1 zu 1/Skl 1.Skl Gkdos. 1393/42 g.Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.42	Kolberg	
0730 h	Mittl. Ostsee, NO 2-3, See 1-2, Sonne, leicht bewölkt, gute Sicht.	"Hettelbeck" ausgelaufen.
0800 h		Mit R 65 - R 76 ausgelaufen. Habe "NT" vorgeschickt zur genauen Anbojung der Endpunkte des RRumfeldes, außerdem soll "NT" die genaue Lage der Wracks feststellen.
0900 h		Gerät ausgebracht, R 76 einseitig, Schwimmerstander 15 m.
1245 h	Mittl. Ostsee, NO 1-2, See 1, Sonne, leicht bewölkt, gute Sicht.	
1330 h		Abgabe FT an F.d.M. Ost: "Genaue Lage der gestern gemeldeten Wracks: I.) 54° 16' 57° Nord 15° 29' 18° Ost, II.) 54° 16' 10° Nord 15° 30' 6° Ost, Wracks sind mit Fischereibojen und Minengefahrtoppzeichen bezeichnet. Wracks liegen dichtunter der OberflHohe. Chef 1. Rfl."
1340 h		"Hettelbeck" nach Kolberg entlassen.
1430 h	Kolberg	"Hettelbeck" eingelaufen.
1550 h		R 73 schießt treibende Mine ab.
1810 h	Mittl. Ostsee, NO 3, See 2, bewölkt. Leichter Regen, gute Sicht.	Abgabe Lagemeldung an F.d.M. Ost: "Von 54° 22' Nord 15° 34' Ost, bis 54° 22' Nord 15° 47,2' Ost 2 sm nach Süden freigesucht. Tiefensteuerung - 12 m. Kein RErfolg. Eine treibende U.M.A. abgeschossen. Chef 1. Rfl."
1900 h	Kolberg	Mit R 65 - R 76 im Hafen festgemacht.
2137 h		Lagemeldung an F.d.M. Ost: "Vom Schlauchboot aus gelotete Wassertiefen bei NW-Wrack 12 m neben dem Wrack 18 m, beim SO-Wrack 1,5 m war deutlich als M-Boot zu erkennen. Chef 1. Rfl."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.5.42	Kolberg	Flottille liegt im Hafen zur Brennstoffergänzung.
1400 h		Brennstoffergänzung beendet.
1830 h		Mit R 65 - R 76 ausgelaufen zu RRumarbeiten.
1855 h		Kurze Besprechung mit Kmit. M.R. 11
1930 h		Gerät mit 15 m Schwimmerstander ausgebracht.
2000 h	Mittl. Ostsee, NW 1-2, See 0-1, leichter Regen, diesig, mäßige Sicht.	Trotz schlechter Sicht war das Kielwasser der Schwimmerboje gut zu erkennen. Boote konnten gut Abstand halten.
3.5.42		
0000 h	Mittl. Ostsee, NW 2, See 0-1, leichter Regen, diesig mäßige Sicht.	
0210 h		Gesamte Suchbreite 3,4 sm mit - 12 m Tiefensteurung. Gerät gewechselt, Tiefensteuerung - 8 m.
0400 h	Mittl. Ostsee, WNW 2, See 1, Regen, diesig, mittl. Sicht.	
0832 h		R 68 meldet, Stb-Gerät abgeschlagen, an einem Wrack hängen geblieben. Es handelt sich dabei wahrscheinlich um das im östlichen Teil angegebene Wrack. Stelle wurde bezeichnet und wird von "NT" nav. genau festgelegt.
0905 h	Mittl. Ostsee, WSW 1-2, See 1, leichter Regen, mittl. Sicht.	Gerät aufgenommen und fest.
0940 h	Kolberg.	Mit R 65 - R 76 im Hafen festgemacht. Abgabe Lagemeldung an F.d.M. Ost: "Bisher freigesuchtes Gebiet in der Osthälfte am 2.5. und in der Nacht zum 3.5. auf 3.4 sm mit Tiefensteuerung - 12 m und 1,5 sm mit Tiefensteuerung - 8 m erweitert. Kein RErfolg. Chef 1. Rfl."
		An den Wrackstellen und durch Unebenheit im Grund sind soviele Geräte in Verlust geraten, daß die Boote teilweise nur noch 1 Gerät hatten. Zur notwendigen Ergänzung dieser Verluste schicke ich 2 Boote nach Swinemünde.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.5.42	Kolberg	
0600 h		Mit "NT", R 65 - R 76 ausgelaufen. R 67 und R 73 gehen nach Swinemünde zum Geräte ergänzen.
0640 h		Gerät mit - 8 m Tiefensteuerung ausgebracht.
0735 h		R 74 Eb-Maschine ausgefallen, muß einlaufen.
0736 h	Mittl. Ostsee, NNO 5-6, See 4-5, bewölkt, gute Sicht.	R 74 nach Kolberg entlassen.
		Die Lage der gemeldeten Wracks wurde von "NT" wie folgt beobachtet: 54° 18' Nord 15° 47.7' Ost.
		Anschließend stellte "NT" Positionen der von M.R. 11 gefundenen Wracks wie folgt fest: 1.) 54° 16,3' Nord, 15° 26,9' Ost, 2.) 54° 17,2' Nord, 15° 28,7' Ost.
1600 h	Mittl. Ostsee, NNO 5-6, See 4-5, Sonne, gute Sicht.	R 74 kehrt nach durchgeführter Maschinenreparatur zur Flottille zurück.
1700 h		"NT" nach Kolberg entlassen.
1720 h	Kolberg	"NT" im Hafen festgemacht.
1700 h		Abgebe FT an F.d.M. Ost: "Außer den positionsmäßig gemeldeten Wracks sind weitere Wracks festgestellt auf: 1.) 54° 16,3' Nord 15° 26,9' Ost, 2.) 54° 17,2' Nord 15° 28,7' Ost, 3.) 54° 18' Nord 15° 44,7' Ost, Alle Wracks haben mehr als 8 m Wasser über sich. Chef 1. Rfl."
1800 h		Ferner an F.d.M. Ost: 4.5. Tiefensteuerung - 8m. Kein RHumerfolg. Befohlene Aufgabe erledigt. Beabsichtige 5. 5. Marsch nach Pillau. Chef 1. Rfl."
1840 h		Gerät aufgenommen.
1900 h	Kolberg	Im Hafen festgemacht.
2115 h		Eingang FS von F.d.M. Ost; wonach Gebiet um letzte geräumte Mine 1,5 sm nach Süden in einer Breite von 2 sm freigesucht werden soll.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.5.42		
0800 h	Kolberg	Mit "NT", R 65- R 76 ausgelaufen zu RHumarbeiten.
0837 h	Mittl. Ostsee, WSW 5, See 3-4, bewölkt, mittl.Sicht.	Gerät mit 10 m Schwimmerstander ausgebracht. Tiefensteuerung - 8 m.
1012 h		Gerät aufgenommen.
1040 h		Marsch nach Pillau angetreten.
1100 h		Abgebe FT an F.d.M. Ost: "Gebiet um Minenfundstelle freigesucht. Tiefensteuerung - 8 m. Kein RHumerfolg. Gehe Pillau. Chef 1. Rfl. "
1115 h	Rixhöft, SW 5-6, See 3-4, bedeckt, mittl.Sicht, stellenweise Regen.	Stb - querab.
1145 h	Pillau.	Ansteuerungstonne einlaufend passiert.
1230 h	Pillau.	Am Liegeplatz "Hinter der Spundwand" festgemacht.
5.5.42	Pillau.	Alle Boote im Hafen. Ausgerüstet.
6.5.42	Pillau.	0800 h sollte ausgelaufen werden nach Libau. Seeklar wurde wegen Wetterlage belegt, da NW bis NNW 7-8, in Böen bis 9. In Pillau stieg der neue Flo-Ing Oblt. (Ing) Bielitzer ein.
7.5.42	Pillau.	Mit allen Booten ausgelaufen nach Libau. Habe durch FS folgenden Befehl erhalten: "Nach Erledigung Aufgabe Qua. 6776 1. Hälfte, Qua. 6779 1. Hälfte, Qua. 6773 1. unteres Viertel freisuchen. In der Nähe liegen folgende Wracks: Auf 56° 32,3' Nord 20° 41,5 'Ost 56° 27' Nord 20° 41,8' Ost. In diesem Gebiet wurden mehrere russ. M. 12 Minen geräumt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 8.5.42	Minen vertreiben stark.	
		F. d. M. Ost G 654 A I.
0720 h	NW 5, See 3-4, bewölkt, sehr gute Sicht.	Winkspruch von R 72: "Stb-Propeller unklar. Kann Fahrt nicht halten. Ursache ist äußerlich nicht festzustellen."
0725 h		Flottille geht auf 12 sm/h Marschfahrt.
0750 h		Da R 72 weiter achterraus sackt, entlasse ich R 70 und R 71 zu R 72 mit dem Befehl der Flottille zu folgen.
0807 h	Brüsterort.	Passiert.
0945 h		Morsespruch von R 72: "Stb-Propeller kam von selbst erst langsam auf höhere und dann plötzlich auf volle Steigung. Äußerlich nichts festzustellen. Es wird angenommen, daß etwas zwischen den Messern war.
		R 70, R 71 und R 72 wieder zur Flottille gestoßen.
1055 h		Passiert.
1236 h	Memel. NNW 4, See 2-3, einzelne Wolken, sehr gute Sicht.	
1615 h		Libau eingelaufen. Torpedobootshafen festgemacht.
9.5.42 0750 h	Libau.	"NT" ausgelaufen.
0800 h		Mit R 65 - R 76 ausgelaufen zu Räumarbeiten.
0910 h	Östl. Ostsee, WSW 3, See 2-3, Sonne, gute Sicht.	Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung - 18 m. Das freizusuchende Gebiet ist 15 sm lang und 3 sm breit. Es läuft von Norden nach Süden. Ich habe es in zwei gleiche Hälften zu je 7,5 sm Länge geteilt. Die 4 Endpunkte wurden von "NT" mit Fischereibojen nav. genau festgelegt. Es wurde in der Nordhälfte begonnen. Im Seegebiet schwimmt sehr viel Treibholz.
1145 h	Libau. Östl. Ostsee, W 2-3, See 2, Sonne, gute Sicht.	"NT" im Hafen festgemacht.
1600 h	Östl. Ostsee, Libau W 2-3, See 2, Sonne, gute Sicht.	
1800h		Gerät aufgenommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 9.5.42		
0000 h	Libau.	Mit R 65 - R 76 Hafenkanal festgemacht. Abgabe FS an F.d.M. Ost: 9.5. von der Linie 56° 39' Nord 20° 42,1' Ost, 56° 31,5' Nord 20° 42,1' Ost 2,4 sm nach Osten freigesucht. Tiefensteuerung - 18 m. Kein Räumerfolg. Chef 1. Rfl. Reinhardt
0730 h		Mit "NT", R 65 - R 76 ausgelaufen. Die R-Boote zu Räumarbeiten, "NT" zum Ausbojen des südl. Räumfeldes.
1010 h	Östl. Ostsee, NNO 1, See 0, Sonne, gute Sicht.	Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung -15 m.
1225 h		Beginn der Räumarbeiten in der Südhälfte. Tiefensteuerung - 18 m.
1500 h	Östl. Ostsee, NO 1, See 0, Sonne, gute Sicht.	"NT" eingelaufen.
1520 h		Gerät aufgenommen.
1730 h	Libau.	Mit R 65 - R 76 im Hafenkanal festgemacht. Abgabe Fs an F.d.M. Ost: "Von 56° 39' Nord 20° 42,1' Ost; 56° 39' Nord 20° 48' Ost nach 56° 31,5' Nord 20° 42,1' Ost; 56° 31,5' Nord 20° 48' Ost freigesucht. Tiefensteuerung von Westgrenze 2,4 sm nach Osten - 18 m, dann - 15 m und von 56° 31,5 ' Nord 20° 42,1 Ost; 56° 24,0' Nord 20° 42,1' Ost 11 sm nach Osten freigesucht. Tiefensteuerung - 18 m. Kein Räumerfolg. Chef 1. Rfl. Reinhardt
10.5.42 0700 h	Libau.	Mit R 65 - R 76 ausgelaufen.
0745 h		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 15m.
1000 h	Östl.Ostsee, WSW 1-2, See 1, Sonne,gute Sicht.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.5.42		
1110 h		Während des Gerätewechsels R 76 brach beim Einlegen des Gerätes der Vorlauf, da das Gerät über Grund schleifte. Der Zugmesser schlug dem Matr.Ob.Gfr. Kirschall, gegen der den Schlipphaken einlegte, an das Schie so daß das Bein brach. Der Flo-Arzt kam sofort an Bord und nahm ihn in Behandlung.
1200 h	Östl. Ostsee, WSW 1-2, See 1, Sonne, gute Sicht.	
1540 h		Den Kranken mit Arzt auf R 73, anschlie send R 73 nach Libau entlassen, zur Abgabe d Verletzten.
1600 h	Östl. Ostsee, WSW 1-2, See 1, Sonne, gute Sicht.	
1530 h		Abgabe FT an Chef 17. M.S. Fl.: "Wo kann Übernahme Aufgabe am 12.5. erfolgen? Auslaufe Libau 12.5. morgens nach Süden Chef 1. Rfl."
1630 h		Gerät aufgenommen. Abgabe FT an F.d.M. Ost: "Aufgabe Libau erledigt. Tiefensteuerung von Norden nach Süden bis zur 20 m Linie - 18 m, dann 15 m. Kein Räumerfolg. 11. 5. abends Ergänzung in Libau. Beabsichtige 12.5. Übernahme Aufgabe von 17. M.S.Fl. Chef 1. Rfl."
1730 h	Libau.	Mit R 65 - R 72 und R 74 - R 76 Hafenkanal festgemacht. "Nettelbeck" im Hafen.
12.5.42 0800 h	Libau. SSW 2, See 1, einzelne Wolken, Sonne, gute Sicht.	Mit "NT", R 65 - R 76 ausgelaufen.
0820 h		Molenköpfe auslaufend passiert.
1120 h		Chef auf R 76 übergestiegen. R 76 vorgelaufen bei Führerboot 17. M.S.Fl. längseit zur Übergabebesprechung.
1210 h		Übergabe der Aufgabe von der 17.M.S.Fl. an 1. Rfl. Da ich bis zum Arbeitsgebiet einen Anmarschweg von 55 sm hatte, somit erst hätte gegen 1700 h mit der Arbeit beginnen können, entschloß ich mich, die Nacht über in Memel liegen zu bleiben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.5.42		
250 h	Memel, SSW 3-4, See 2, gute Sicht.	Molenköpfe einlaufend passiert.
300 h		Mit "NT", R 65 - R 76 Winterhafen Nordostkai festgemacht.
400 h		Kommandanten-Sitzung.
500 h		Habe folgende Aufgabe erhalten: "Die Qua. 9538 und Qua. 9539 sind frei zu suchen. Die 17. M.S.Fl. hat in diesem Gebiet bereits den südlichen Streifen von 1,9 sm freigesucht. Es bleibt für uns ein Gebiet von 4,1 sm Breite und 12 sm Länge.
		In Memel wurde die Stammbesatzung für die 9. Rfl. abgegeben. Als Kommandant wurde kommandiert: Leutnant zur See D ü s i n g.
		Außerdem wurde mir der Betonungsplan Weg gelb übergeben.
		Abends kam der neue Flo-Arzt, Mar.Ob.Ass. Arzt Dr. K o s l o w s k i an Bord.
13.5.42 500 h	Memel. Östl. Ostsee, einzelne Wolken, neblig.	Mit "NT", R 65 - R 76 ausgelaufen. Marsch zum Arbeitsgebiet.
845 h		Schicke R 66 nach Neukuhren zur Erkundung des Hafens.
850 h		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 28 m.
900 h	Östl. Ostsee, Sichtverschlechterung SSW 1-2, See 0-1, Sichtweite 50 m, dichter Nebel.	Es wurde an dem Bojenstrich der 17.M.S.Fl. angelehnt.
035 h		Abbreche Räumarbeiten wegen Nebel. Gerät aufgenommen. Abgabe FT an R 66: "In Neukuhren bleiben." Chef 1. Rfl.
040 h		Auf "NT" übergestiegen. Boote sammeln auf "NT". Boote bis auf R 70 zur Stelle. R 70, vom Chef 1. Rfl. : Sofort Südostecke gehen."
100 h		Boote bis auf R 70 längseit "NT".
309 h	Östl. Ostsee, SSW 1, See 0, Nebel, Sichtweite 50 - 100 m, Regen.	R 69 meldet; "Beim Auslaufen Memel in der Einfahrt des Winterhafens gegen die Pier gestoßen, dadurch Bordwand an Bb-Seite leicht eingedrückt. Es wurden 2 Querspanten beschädigt, ob Havarie vorliegt, kann noch nicht übersehen werden.
432 h		R 70 zur Flottille gestoßen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.5.42		
1110 h		Während des Gerätewechsels R 76 brach beim Einlegen des Gerätes der Vorlauf, da das Gerät über Grund schleifte. Der Zugmesser schlug dem Matr.Ob.Gfr. Kirschall, gegen der den Schlipphaken einlegte, an das Schie so daß das Bein brach. Der Flo-Arzt kam sofort an Bord und nahm ihn in Behandlung.
1200 h	Östl. Ostsee, WSW 1-2, See 1, Sonne, gute Sicht.	
1540 h		Den Kranken mit Arzt auf R 73, anschlie Send R 73 nach Libau entlassen, zur Abgabe d Verletzten.
1600 h	Östl. Ostsee, WSW 1-2, See 1, Sonne, gute Sicht.	
1530 h		Abgebe FT an Chef 17. M.S. Fl.: "Wo kann Übernahme Aufgabe am 12.5. erfolgen? Auslaufe Libau 12.5. morgens nach Süden Chef 1. Rfl."
1630 h		Gerät aufgenommen. Abgebe FT an F.d.M. Ost: "Aufgabe Libau erledigt. Tiefensteuerung von Norden nach Süden bis zur 20 m Linie - 18 m, dann 15 m. Kein RÄumerfolg. 11. 5. abends Ergänzung in Libau. Beabsichtige 12.5. Übernahme Aufgabe von 17. M.S.Fl. Chef 1. Rfl."
1730 h	Libau.	Mit R 65 - R 72 und R 74 - R 76 Hafenkanal festgemacht. "Nettelbeck" im Hafen.
12.5.42 0800 h	Libau. SSW 2, See 1, einzelne Wolken, Sonne, gute Sicht.	Mit "NT", R 65 - R 76 ausgelaufen.
0820 h		Molenköpfe auslaufend passiert.
1120 h		Chef auf R 76 übergestiegen. R 76 vorgelaufen bei Führerboot 17. M.S.Fl. längsseit zur Übergabebesprechung .
1210 h		Übergabe der Aufgabe von der 17.M.S.Fl. an 1. Rfl. Da ich bis zum Arbeitsgebiet einen Anmarschweg von 55 sm hatte, somit erst hätte gegen 1700 h mit der Arbeit beginnen können, entschloß ich mich, die Nacht über in Memel liegen zu bleiben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.5.42		
250 h	Memel, SSW 3-4, See 2, gute Sicht.	Molenköpfe einlaufend passiert.
300 h		Mit "NT", R 65 - R 76 Winterhafen Nordostkai festgemacht.
400 h		Kommandanten-Sitzung.
500 h		Habe folgende Aufgabe erhalten: "Die Qua. 9538 und Qua. 9539 sind frei zu suchen. Die 17. M.S.Fl. hat in diesem Gebiet bereits den südlichen Streifen von 1,9 sm freigesucht. Es bleibt für uns ein Gebiet von 4,1 sm Breite und 12 sm LÄnge. In Memel wurde die Stammbesatzung für die 9. Rfl. abgegeben. Als Kommandant wurde kommandiert: Leutnant zur See D ü s i n g. Außerdem wurde mir der Betonungsplan Weg gelb Übergeben. Abends kam der neue Flo-Arzt, Mar.Ob.Ass. Arzt Dr. K o s l o w s k i an Bord.
12.5.42 500 h	Memel. Östl. Ostsee, einzelne Wolken, neblig.	Mit "NT", R 65 - R 76 ausgelaufen. Marsch zum Arbeitsgebiet.
845 h		Schicke R 66 nach Neukuhren zur Erkundung des Hafens.
850 h		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 28 m.
900 h	Östl. Ostsee, Sichtverschlechterung SSW 1-2, See 0-1,	Es wurde an dem Bojenstrich der 17.M.S.Fl. angelehnt.
035 h	Sichtweite 50 m,	Abbreche RÄumarbeiten wegen Nebel. Gerät aufgenommen.
040 h	dichter Nebel.	Abgebe FT an R 66: "In Neukuhren bleiben." Chef 1. Rfl.
100 h		Auf "NT" übergestiegen. Boote sammeln auf "NT". Boote bis auf R 70 zur Stelle. R 70, vom Chef 1. Rfl. : Sofort SÜdostecke gehen."
		Boote bis auf R 70 längsseit "NT".
309 h	Östl. Ostsee, SSW 1, See 0, Nebel, Sichtweite 50 - 100 m, Regen.	R 69 meldet; "Beim Auslaufen Memel in der Einfahrt des Winterhafens gegen die Pier gestoßen, dadurch Bordwand an Bb-Seite leicht eingedrückt. Es wurden 2 Querspanten beschÄdigt, ob Havarie vorliegt, kann noch nicht übersehen werden.
432 h		R 70 zur Flottille gestoßen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 13.5.42		
1445 h		Boote abgelegt, Marsch nach Neukuhren.
		Arbeit endgültig abgebrochen, da Sichtweite kaum 50 m.
1600 h		Abgabe Ft an F.d.M. Ost: "Arbeit wegen dichten Nebels abgebrochen. Keine Räumbreite erzielt. Gehe unter Küste Neukuhren. Chef 1. Rfl."
1628 h	Neukuhren. SO 2-3, See 0-1, bedeckt, Sichtverbesserung unter der Küste.	Mit "NT", R 65, R 67 - R 76 festgemacht.
		2 Päckchen zu 3 und 4 Booten bei "NT" längsseit.
		Ein Liegen der ganzen Flottille in Neukuhren ist bei ruhigem Wetter möglich. Es wurde an der SO-Mole festgemacht. Vorn lagen 5 Boote in einem Päckchen, dahinter "NT" und 2 Päckchen zu 4 und 3 Booten bei "NT" längsseit. Diese Boote haben gleich Öl und Wasser aus "NT" ergänzt. Reinsch
14.5.42		
0700 h	Neukuhren.	Mit "NT", R 65 - R 68, R 70 - R 76 ausgelaufen.
		R 69 zur Reparatur in die Werft Memel.
		"NT" nach Pillau zur Ergänzung der Flottille.
		Abkommandierung Kapitänleutnant (Ing) Grundmann und Mar.Ob.Ass.Arzt d.R. Dr. Meier von Pillau aus.
0800 h	Östl. Ostsee, NO 2-3, See 2-3, wolkig, mittl.Sicht.	
0820 h		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 28 m.
		Ich habe 2 sm nördlich einen neuen Bojenstrich ausgelegt und dann in A-Formation im Karusselverfahren geräumt.
1200 h	Östl. Ostsee, Wind 2-3, See 2-3, Regen, mittl. Sicht.	
1920 h		Gerät aufgenommen, Marsch nach Neukuhren.
		Abgabe Ft an F.d.M. Ost: 1.) Qua. 9538 und Qua. 9539 von 55° 13,8' N bis 55° 15,7' N freigesucht. Tiefensteuerung - 28 m. Kein Räumerfolg.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.5.42		
1040 h	Neukuhren.	
15.5.42	Neukuhren.	
0700 h	Östl. Ostsee, NNO, 3-4, See 2-3, Sonne, gute Sicht.	
0830 h		Mit den Booten R 65 - R 68, R 70 - R 76 und "NT" zu Räumarbeiten ausgelaufen.
		Gerät ausgebracht; Tiefensteuerung - 28 m. "NT" zur Bezeichnung des nördlichen Räumfeldes entlassen.
		Im nördlichen Drittel des Quadrates 9538 waren 3 Fischdampfer beim Fischen. Wurden auf Sperrgebiet aufmerksam gemacht.
1200 h	Östl. Ostsee, NNO 3-4, See 2-3, Sonne, gute Sicht.	
1225 h		Eingang FT von F.d.M. Ost: "Nach Erledigung Aufgabe schnellstens Helsinki kommen. In Libau fernschriftlichen Befehl abholen."
1250 h		"NT" nach Neukuhren entlassen.
1500 h	Neukuhren.	"NT" im Hafen festgemacht.
1920 h	NO 5, See 3, bedeckt.	Gerät aufgenommen und fest. Marsch Neukuhren. Abgabe Ft an F.d.M. Ost: Qua. 9538 und 9539 bis auf 0,5 sm im oberen Drittel freigesucht. - 28 m. Kein Räum - erfolg. Gehe nach Erledigung 16.5. Libau. Chef 1. Rfl."
2054 h	Neukuhren.	Mit R 65 - R 68, R 70 - R 76 im Hafen festgemacht. Reinsch
		2.) R 69 heute morgen nach Beschädigung Außenhaut zur Reparatur Werft Memel geschickt. Chef 1. Rfl."
		Im Hafen festgemacht. Reinsch

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

Nachtrag zum K.T.B. vom 20.4. bis 30. 4. 1942

Angaben gem. B.d.U. B.Nr. G 973 A I v. 25.2.41 für die Zeit vom 1. 4. bis 30. 4. 1942

1.)	Geräumte Ankertauminen:	keine.
2.)	abgeschossene Minen:	keine.
3.)	Seetage (Durchschnitt)	10
4.)	Hafentage:(Durchschnitt)	20
5.)	Anzahl der abgel. Sm:	1866
6.)	Fliegerangriffe:	
	a) In See:	keine.
	b) Im Hafen:	Keine.
7.)	Abgeschossene Flugzeuge:	keine.
8.)	Anzahl der Gefechte:	keine.
9.)	Geleitdienst:	keine.

Reinsdr

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

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Bros. 61902/42

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot	Dienstgrad	Leitender Maschinist Name
R 65	Stbs.Ob.Masch.	Kappel
R 66	Ob.Masch.	Hofmann
R 67	Stbs.Ob.Masch.	Görler
R 68	Ob.Masch.	Müller
R 69	Ob.Masch.	Bosse
R 70	Ob.Masch.	Petersheim
R 71	Stbs.Ob.Masch.	Laurent
R 72	Stbs.Ob.Masch.	Schawaller
R 73	Ob.Masch.	Heimberg
R 74	Ob.Masch.	Mainka
R 75	Ob.Masch.	Holz
R 76	Stbs.Ob.Masch.	Fehrle
RT	Stbs.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef: Kapitänleutnant Klünder

Flottilleningenieur Kapitänleutnant Ing. Grundmann

Vertreter bis 9. 5. 42 Leutnant Ing. Vogt

Ab 12.5.42 neu kommandierte Flottilleningenieur
Oberleutnant Ing. Bielitzer

angefangen am: 1. 5. 1942.

beendet am: 15.5. 1942.

Anlage 2 zu 1/SM 1.SKl 1293 Kdos.

B. 36. Kriegstagebuch. DIN A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.42 0730	NT seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen.	
0800	Flottille mit den Booten R 65 - 76 seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen zum RÄumen einer Sperre.	
1430	NT im Hafen von Kolberg festgemacht.	
1900	Flottille (siehe oben) im Hafen von Kolberg festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Dogt
2.5.42 0800		R 76 meldet Bb. Maschine unklar. Vom Zylind ist die obere Abdichtung der Zylinderbuche stark undicht. Die Dichtung besteht seit d letzten Werftliegezeit aus Ersatzstoff (fr her Kupfer) Sie war auf einem Teil des Umf ges verbrannt. Die Buchse mußte gezogen we Dauer der Instandsetzung: 10 Stunden.
1800		R 76 meldet Bb. Maschine wieder klar.
1830	Flottille mit den Booten R 65 - 76 seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen zum RÄumen einer Sperre. NT liegt im Hafen von Kolberg.	Siehe Störungsmeldung v. 2.5.42 R 76 Nr.1 Keine besonderen Vorkommnisse. Dogt
3.5.42 0940	Flottille (siehe vorstehend) im Hafen von Kolberg festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Dogt
4.5.42 0600	Flottille und NT seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen. R 67 und 73 gehen nach Swinemünde zur Ergänzung der Sperrgeräte. Die übrigen Boote setzen RÄumarbeiten fort.	
0735		R 74 meldet Bb. Maschine unklar. Entlassen Kolberg. Am Zylinder 7 hatte sich die Befestigungsschraube des Ansaugeschachtes ge gelangte durch den Ansaugeschacht, in den linder und zerstörte dort sämtliche Ventil des Zylinderkopfes. Der Kopf wurde gegen e neuen ausgewechselt. Dauer der Instandsetz 7 Stunden 45 Minuten.
1600	R 74 meldet sich bei der Flottille zur Stelle.	Siehe Störungsmeldung R 74 v. 4.5.42 Nr.1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
h .42 20	NT im Hafen von Kolberg festgemacht	
00	Flottille mit den Booten R 65 - 76 in Kolberg festgemacht	Von der M.V.St. Swinemünde wurden aus Pässern 6,6 m³ Schmieröl Nr.7 = 0,9 übernommen. Vom Tanker " Swine längsseit wurden mit einer Schlauchlänge 71,4 m³ Gasöl = 0,87 übernommen. Personal: 1/2. Dauer: 3 Stunden. Dogt
.42 00	Flottille und NT seeklar. Aus Kolberg ausgelaufen zum RÄumen einer Sperre und anschließend Marsch nach Pillau.	
30	Flottille und NT im Hafen von Pillau festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse Dogt
.42	Flottille und NT liegen im Hafen von Pillau.	Von der M.V.St. Pillau (Zapfstelle an Land) wurden mit einer Schlauchlänge 39,5 m³ Gasöl 0,87 und vom Tanker 10 m³ Kesselspeisewasser für NT übernommen. Personal: 1/2. Dauer: 2 Std. Dogt
.42 00	Flottille und NT liegen im Hafen von Pillau.	Keine besonderen Vorkommnisse. Dogt
	Flottille mit den Booten R 65 - 76 und NT seeklar. Aus Pillau ausgelaufen. Marschfahrt nach Libau.	
15	Flottille (siehe vorstehend und NT im Hafen von Libau festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Dogt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.5.42		Ich treffe mit dem heutigen Tage von Den H kommend hier ein.
0730	NT seeklar. Aus Libau ausgelaufen.	
0800	Flottille mit den Booten R 65 - 76 seeklar. Aus Libau ausgelaufen zum Räumen einer Sperre.	
1145	NT im Hafen von Libau festgemacht.	
1900	Flottille (siehe oben) im Hafen von Libau festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Gründemann
10.5.42 0800	Flottille und NT seeklar. Ausgelaufen zum Räumen einer Sperre.	
1225	NT im Hafen von Libau festgemacht.	
1730	Flottille (siehe oben) im Hafen von Libau festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Gründemann
11.5.42 0700	Flottille mit den Booten R 65 - 76 seeklar. Aus Libau ausgelaufen zum Räumen einer Sperre. NT liegt im Hafen von Libau.	Ich übergebe mit dem heutigen Tage die Di geschäfte des Flottilleningenieurs an den neu kommandierten Flottilleningenieur Obl (Ing.) Bielitzer.
1630	NT Rohrreisser Bb. Kessel. Siehe Störungsmeldung NT v. 11.5.42 Nr.27 Gr.B	
1730	Flottille (siehe vorstehend) im Hafen von Libau festgemacht.	Von der M.V.St. Libau wurden längsseit vom Tanker mit einer Schlauchlänge 104,5 m³ Tre 81 = 0,85 übernommen. Personal: 1/2. Daue 5 Stunden 15 Minuten. Gründemann
12.5.42 0800	Flottille mit den Booten und NT seeklar. Ausgelaufen, Marschfahrt nach Memel.	Ich habe mit dem heutigen Tage die Dienstgeschäfte des Flottilleningenieurs übernommen. Bielitzer
1300	Flottille und NT im Hafen von Memel festgemacht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Bielitzer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.42 500	R 65 - 76 und NT seeklar. Aus Memel ausgelaufen zum Räumen einer Sperre, anschließend Marschfahrt nach Neukuhren.	
500		R 69 bei Auslaufen Memel Bb. Bordwand eingedrückt und 2 Hauptspanten beschädigt.
528	R 65 - 76 und NT im Hafen von Neukuhren festgemacht.	Die Boote übernahmen vom Begleitschiff NT längsseit mit einer Schlauchlänge 11 m³ Treib-81 f = 0,87. Personal: 1/2. Dauer: 2 Stunden. Bielitzer
2 00	Flottille mit den Booten R 65 - 76 und NT seeklar. Aus Neukuhren ausgelaufen. Fortsetzung der Räumaufgabe.	
	R 69 zur Werft nach Memel entlassen zur Instandsetzung der Außenhaut.	
	NT Marschfahrt nach Pillau.	
50	NT im Hafen von Pillau festgemacht.	
45	NT seeklar. Aus Pillau ausgelaufen.	
40	NT im Hafen von Neukuhren festgemacht.	
00	Flottille mit den Booten R 65 - 68, 70 - 76 im Hafen von Neukuhren festgemacht.	NT übernahm von der M.V.St. Pillau (Zapfstelle) mit einer Schlauchlänge 16,6 m³ Treib-81 f = 0,87. Dauer: 1 Stunde. Personal: 1/2. Vom Prahm wurden 10 m³ Kesselspeisewasser übernommen. Die Boote übernahmen vom Begleitschiff NT längsseit mit einer Schlauchlänge 30 m³ Treib-81 f = 0,87. Personal: 1/2. Dauer: 3 Stunden. Bielitzer
5.42 700	Flottille mit den Booten R 65 - 68, 70 - 76 und NT aus Neukuhren ausgelaufen zum Räumen einer Sperre.	
500	NT im Hafen Neukuhren festgemacht.	R 69 außer KB. gemeldet. Bielitzer
054	Flottille (siehe vorstehend) im Hafen Neukuhren festgemacht.	Gesehen: Kapitänleutnant u. Flottillenchef.

Anlage zu Gruppe Nord 333
Buch-Nr. Gkds. 3511/42

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

Kommando
1. Räumbootsflottille
B.Nr. 9000.155

Gkdos. 19809.42

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant Dienstgrad	Name	Seetage	Bemerkungen
1	R 76	Ob.Strm.	Wagner	9	z.Zt.außer K.B.
2	R 69	Ob.Strm.	Johannesberg	4	
3	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	13	
4	R 68	St.Ob.Strm.	Deters	12	
5	R 75	Lt.z.S.	Brackebusch	14	
6	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	14	
7	R 66	Oblt.z.S.	Ricken	14	
8	R 74	Ob.Strm.	Wels	14	
9	R 67	Oblt.z.S.	Stricker	13	
10	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roosen	13	z.Zt.außer K.B.
11	R 70	Lt.z.S.	Rasch	14	
12	R 73	Lt.z.S. (Kr.O.)	Godenau	14	
	"Nettelbeck"	Oblt.z.S.	Kruse	9	

Flottillenchef: Kaptlt. Klunder

angefangen am: 16.5.1942
beendet am: 31.5.1942

Anlage 28 zu 1/Skl.1964/42 Gkdos.

R ... B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.42 0600	Östl.Ostsee, NO 6-7, Seegang 5-6, bedeckt, mittl.Sicht	Mit den Booten R 65-68, 70-76 und Nt Neukuhren ausgelaufen zu Räumarbeiten. Grobe See, Boote arbeiten stark und nehmen viel Wasser über. Unter diesen Umständen war ein planmäßiges Räumen nicht möglich.
0730		0714/56 Abgebe FT an F.d.M.Ost: Abbreche Aufgabe wegen Wetterlage. Gehe Pillau. Chef 1.R.Fl.
0800	Östl.Ostsee, NO 7, Seegang 5-6, bedeckt, mäßige Sicht, Nebelschwaden	Ich entschloß mich, nach Pillau zu gehen, da die Boote vor Neukuhren bei der See nicht liegen konnten. Der Anmarschweg nach Memel war zu weit, außerdem hätten wir den Wind und die See von vorn gehabt.
0825 0855	Nebel, Sichtweite 100 m	Molenköpfe Pillau einlaufend passiert.
0905		Eingang FT SSD 1.R.Fl. 0823/60: Sofort Libau gehen. Aufgabe erledigt. Marsch Helsinki mit M 30/18. F.d.M.Ost.
0910		Pillau Hinterhafen festgemacht. Ich gebe Befehl an Flottille, mit Beschleunigung auszurüsten, um nachmittags Marsch nach Libau antreten zu können. Anschließend in Pillau Betonnungsplan "Weg gelb" an Chef 31.M.S.Fl. gegeben.
1600	Mittl.Ostsee ONO 2-3, Seegang 1-2	Befehl an Flottille: Ab 1600 Uhr seeklar.
1600	bewölkt, gute Sicht, strichweise Regen	Pillau Hinterhafen abgelegt.
2245	SO 2-3, Seegang 1-2, bewölkt, gute Sicht	Memel Kohlenkai festgemacht. Besprechung mit Kommandant M 30
17.5.42 0500 0608	Bewölkt, gute Sicht	Mit sämtlichen Booten, außer R 69, ausgelaufen.
1014	L i b a u	Molenköpfe Libau einlaufend passiert.
1035		Stadtkanal, neue Libauer Seite festgemacht.

Jn Libau erhielt ich folgende fernschriftliche Befehle:

"Falls Eis und Wetterlage erlaubt, ist auf Marsch Helsinki "Weg gelb" 1 sm nach jeder Seite bis gelb 08 in breiter Dwarslinie (300 m Abstand von Boot zu Boot) auf Minenfreiheit nachzuprüfen. "Weg gelb" führt von blau 18 nach gelb 01, 57°44,4' N 21°29,7' Ost über gelb 02 nach gelb 03, 58°8' N 21°20' Ost nach gelb 04, 58°17,5' N 21°16,3' Ost über gelb 05, gelb 06, gelb 07, gelb 08, 59° 9,3' N 21°57,3' Ost. Bei Antreffen von Minen KR-Meldung und weiterlaufen. Bei gelb 08 Lagemeldung. Von gelb 08 nach Utoe, dann durch Schären nach Helsinki.
F.d.M.Ost G 963 AII."

und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 17.5.42		und: "Marsch auf 21.Längengrad über Utoe durch die Schären. Jn Utoe 4 Lotsen von hier bestellt. Angetroffene Eisfelder sind nach Westen zu umgehen. Nachtmarsch über See vermeiden. Jn den Schären nur an einer Stelle Eis. Hier durch "Nt" Boote einzeln durchbringen. Beschädigungen müssen vermieden werden. Auslaufmeldung Libau auch an M.V.St. Nicht auf Fertigstellung R 69 warten. Betonnungsplan Weg gelb" an Hafenkdt. Libau abgeben. F.d.M.Ost G 934 AI."
		Da ich nicht über Nacht fahren sollte, ging ich nach Ergänzung von Öl und Wasser nach Windau.
1530	L i b a u	ausgelaufen.
1557	NO 2-3, Seegang 1 bedeckt, gute Sicht	Molenköpfe auslaufend passiert. Erhalte FT: 1.R.Fl., M 30. Alle Boote Ölen Hangö, Tanker "RUDOLF-ALBRECHT" F.d.M.Ost.
036	W i n d a u	festgemacht.
18.5.42 0500	W i n d a u Östl.Ostsee, SO 2-3, Seegang 1, bedeckt, gute Sicht	Mit allen Booten, außer R 69 und mit M 30 / M 18 Windau ausgelaufen.
0610 0624		Dwarslinie gebildet, Abstand 300 m. Geleitgerät bei Punkt 18 ausgebracht, Tiefensteuerung -12 m.
0800	SO 2, Seegang 1, bedeckt, diesig	Flottille fährt in Dwarslinie, Nettelbeck als Navigationsboot im Kielwasser Führerboot, M 30 und M 18 im Kielwasser des jeweils dritten Bootes an den Seiten.
0940		Punkt gelb 04 passiert.
1200	Östl.Ostsee, SO 2, Seegang 1, bedeckt, diesig.	
1330	Nebel, schlechte Sicht	
1414		Eingang FT: Anstreben Brennstoffergänzung heute Nacht Hangö. Bei Hellwerden direkt Kotka. F.d.M.Ost.
1435		Bei gelb 08 Gerät aufgenommen und fest.
1500		Abgebe FT an F.d.M.Ost: "Weg gelb" von blau 18 über gelb 01 bis gelb 08 nachgeprüft (nach jeder Seite 1500 m), Gerät minus 12 m. Kein Räumerfolg. Chef 1.R.Fl.
		Jm dicken Nebel haben wir uns zur Jnsel Utoe getastet. Wir sahen die Jnsel erst, als wir etwa 100 m vor der Küste standen.
1820	Jnsel U t o e , OSO 1, Seegang 0, bedeckt, Nebel, sehr schlechte Sicht	
1830		Jch fuhr mit R 76 an Land zur Regelung der Lotsenübernahme. 1900 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 18.5.42		
1900		Utoe geankert. R 76, 72, 65, 68 bei "Nt" längsseit. R 70, 67, 71 bei M 30 längsseit. R 66, 73, 74, 75 bei M 18 längsseit.
1905		Abgabe FT an F.d.M.Ost: Habe im dicken Nebel vor Utoe geankert. Z.Zt. nur 2 Lotsen anwesend. Chef 1.R.Fl.
		Anschließend mit Asto.v.Dient F.d.M.Ost, Oblt.z.S. Lützow telefonisch gesprochen.
2230		kommen 2 weitere Lotsen an Bord. Die Lotsen sind jetzt auf M-Boote, "Nt" und takt.Nr. 6 der R-Boote verteilt. Flottille liegt in Bereitschaft.
19.5.42	U t o e Reede	
0110	OSO 0-1, Seegang 0, Nebel	Anker aufgegangen. Marsch durch Schären nach Hangö.
	WNW 1, Seegang 0, bedeckt, schlechte Sicht	
0423		Südlich Längholm wegen Nebel geankert.
0430		Abgabe FT an F.d.M.Ost: 0430 im dicken Nebel südlich Längholm geankert. Chef 1.R.Fl.
		Befehl: einstündige Bereitschaft.
0730		Anker gelichtet. Weitermarsch angetreten.
0921	NW 1, Seegang 0, bedeckt, starker Nebel	Östl. Bandskär wegen Nebel geankert.
0925		Abgabe FT an F.d.M.Ost: 0920 ostwärts Bandskär abermals zu Anker. Nebel. Chef 1.R.Fl.
1055		Anker gelichtet, Weitermarsch fortgesetzt.
		Die Liegezeiten vor Anker wurden benutzt, um die Boote zu bölen.
1130		FT an F.d.M.Ost: 1130 mit allen Booten, M 30/18 Hangö ein. Chef 1.R.Fl.
1134		Zur weiteren Brennstoffergänzung bei Tanker "RUDOLF ALBRECHT" festgemacht.
1415	H a n g ö , Fahrt durch die Schären. SW 1, Seegang 0 bedeckt, mäßige Sicht	Nach Sichtbesserung Marsch Kotka angetreten. Wir fahren jetzt in 2 Gruppen. "Nt" mit 6 Booten, M 30 mit M 18 und 5 Booten abgesetzt hinter uns.
1430		FT an F.d.M.Ost: 1415 mit allen Booten Hangö aus nach Kotka. Chef 1.R.Fl.
		2021 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.5.42		
2021	SW 1, bedeckt, Nebel, schlechte Sicht	
2035		Lotsenwechsel in Helsinki.
2055		Helsinki festgemacht. Wasserübernahme. Nachts Proviant ergänzt, da Flottille wegen Nebel den Marsch nicht fortsetzen konnte. Jn Helsinki Telefongespräch mit 1 Asto.F.d.M. Ost.
20.5.42	H e l s i n k i Finnische Schären Nebel, schlechte Sicht, ONO 2, See 1	Ich hatte die Absicht, um 0400 Uhr den Weitermarsch anzutreten, blieb aber wegen Nebel liegen. Ab 0400 Uhr sofortige Bereitschaft.
1015		Nach Sichtbesserung Helsinki ausgelaufen. Außerhalb des Hafens Sichtverschlechterung.
1050		FT an F.d.M.Ost: 1050 südlich Sandhamn im Nebel geankert. Chef 1.R.Fl.
1215		Nach Sichtbesserung 1215 mit allen Booten Weitermarsch angetreten.
1220		FT an F.d.M.Ost: 1215 mit beiden Gruppen Weitermarsch angetreten. Chef 1.R.Fl.
1345-1403		Lotsenwechsel.
1615-1627		Lotsenwechsel.
1555	K o t k a	Mit 11 Booten und "Nt" Kotka festgemacht. Anschließend Lagebesprechung bei F.d.M.Ost.
Nach finnischer Uhrzeit:		
1958		Mit 4 Booten der 3.M.S.Fl., Wurfverband "ROLAND", "KAISER" und den Booten R 65 - 68, 70 - 76 Kotka ausgelaufen zum Unternehmen "Seeigel I"
	Finnische Schären	
2000	ONO 1-2, Seegang 0-1 Eisschollen, bedeckt, gute Sicht	Alle Schiffsuhren wurden nach finnischer Zeit gestellt. Gerät ausgebracht. Flottille setzt sich als Minensuchgeleit vor den Wurfverband für "Seeigel I". Etwa 3,8 sm vor dem Südpunkt liegt starkes Treibeis, große Schollen. Ich muß abtreten und kehrt machen, um Boote nicht zu beschädigen.
21.5.42		
0010	Finnischer Meerbusen ONO 1-2, Seegang 1, bedeckt, diesig, mittlere Sicht, Eisach.	Drehe mit Stb.-Gruppe nach Stb. auf Seeigel III zu. R 68 Bb-Gerät abgeschlagen durch Eis. Nach dem Festmachen meldet Kdt., daß das Vorschiff durch Eis beschädigt wurde
0024		
0027		Bb-Gruppe dreht gem. Befehl nach Bb. und macht Wurfverband Platz. Stb.-Gruppe läuft Weg III (Seeigel) mit Gerät ab nach Norden. Bb.-Gruppe folgt in gleicher Höhe ostw. der Sperre. 0200 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 21.5.42		
0200	Finnischer Meerbusen ONO 1-2, Seegang 1, bedeckt, Nebel, schlechte Sicht	
0205		Gerät aufgenommen und fest.
0320		Zur 3.M.S.Fl. und Wurfverband gestoßen.
0330		1.Gruppe hängt sich an Wurfverband an. R 76 bleibt mit M 16 zur Suche der 2.Gruppe zurück.
0405	Finnische Schären	Mit R 76 bei M 16 längsseit festgemacht.
1415	NO 1-2, Seegang 1, bedeckt, Nebel, schlechte Sicht, Eisschollen	Bei M 16 abgelegt.
1455		Zu der vor Anker liegenden 3.M.S.Fl. gestoßen. und längsseit festgemacht.
1855		kam Befehl zum beschleunigten Seeklar.
1902		Boote legen ab. Schicke R 72 zur 2.Gruppe, um sie, die ebenfalls im Nebel in der Nähe vor Anker lag, zu dem Verband zu holen.
1915	Finnische Schären ONO 1-2, Seegang 0-1, bedeckt, diesig, Regen	Die Flottille hängt sich zu 3 Booten hinter 1. M-Boot der 3.M.S.Fl. Marsch nach Kotka.
2048	K o t k a	Im Hafen festgemacht.
22.5.42 0900	Finnische Schären SSW 1-2, Seegang 0-1, bedeckt, diesig, mittlere Sicht	Mit den Booten R 65 - 67, 70 - 76 Kotka ausgelaufen zur Durchführung "Seeigel II".
		Befehlsgemäß an den Verband gehängt. Teile die Flottille in 3 Gruppen. I.Gruppe: R 76, 75, 65, 67, II.Gruppe: R 66, 74, 71, III.Gruppe: R 72, 70, 73.
		R 68 blieb im Hafen zur Reparatur des Vorschiffes mit Bordmitteln.
0348		Abgabe Befehle an Minenschiff "KAISER".
1000	Nebel, schlechte Sicht	
1057	Finnischer Meerbusen, SW 2, Seegang 0-1	Vorgelaufen zur Aufnahme Minensuchgeleit vor dem Wurfverband.
1106		Gerät ausgebracht zum Minengeleit. Tiefensteuerung 8 m.
1200	Nebel, schlechte Sicht	Minengeleit über Sperrkurs III nach Sperrkurs II, Formation T, 3 Boote ohne Gerät als Verbindungsboote zum Wurfverband.
1323		R 75 mit Bb.-Gerät Mine geschnitten.
1325		R 66 Stb.-Gerät Mine detoniert.
1333		Etwa 3 sm vor dem Südpunkt III liegt starkes Treibeis in großen Schollen. 1334 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 22.5.42		
1334		Flottille dreht nach Stb. auf Gegenkurs.
1350		Sprengboje im Gerät detoniert. Stb.-Gerät abgeschlagen.
1351		R 76 sichtet an Bb. treibende Mine (M 12 russ.)
1355		R 75 schießt Mine ab.
1359		R 65 mit Bb.-Gerät Mine geschnitten.
1445		Jn Sicht von Hogland Schiffsort bestimmt, Flottille gesammelt und abgeschlagene Geräte neu ausgebracht.
		Auf dem Weg 3 nach Süden gelaufen und Anschluß gesucht an Wurfverband.
1614	Finnischer Meerbusen SW 2, Seegang 1-2, bedeckt, diesig, mittlere Sicht, vereinzelt Eis.	R 71 eine Mine geschnitten.
1622		Wurfverband gesichtet.
1624		R 73 Mine abgeschossen, die beim Abschießen detonierte.
1638		Beim 2.Anlauf war das Eis so weit nach Osten vertrieben, daß ich Punkt 3 erreichte, wo der Minenwurfverband vor Anker lag. Nehme Gerät auf und gehe längsseit.
2130	Finnischer Meerbusen, Narwa-Bucht, SW 1-2, Seegang 0-1, bedeckt, mittl. Sicht	Mit den Booten abgelegt, Flottille in drei Gruppen in T vor den Wurfverband gesetzt.
2140		Minengeleitgerät ausgebracht. Wurfverband wirft Seeigel II.
2235		Treibende Mine gesichtet.
2237		R 76 Schwimmflossen Stb.-Gerät durch Treibeis verbogen.
2252		R 67 eine Mine geschnitten.
2305		R 76 Stb.-Gerät ausgebracht. Schwimmer wurde ausgewechselt.
23.5.42 0000	Finnischer Meerbusen SW 1-2, Seegang 0-1, bedeckt, mittl. Sicht	
0025		R 75 Gerät abgeschlagen, hatte Eisenteile in den Greifern.
		Mit ausgebrachtem Gerät vor dem Verband gelaufen über Sperrkurs IV, III nach Torni.
0326	Finnische Schären WNW 1-2, Seegang 0-1, bedeckt, gute Sicht	Gerät aufgenommen.
0501	K o t k a	Jm Hafen festgemacht. Brennstoff ergänzt.
0520		Beim Verholen von dem Pier nach "Nt" lief R 76 auf ein Unterwasserhindernis und verbog sich den Stb.Voith-Schneiderpropeller. 1100 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 23.5.42		
1100		Eine Gruppe, 4 Boote, R 67, 65, 70, 74, Führung Oblt.z.S. Stricker auf R 67, entlassen zum Wurfverband 3.M.S.Fl. als Minengeleit für Seeigel IV.
1330	Finnischer Meerbusen W 1-2, Seegang O-1, bedeckt, gute Sicht	Mit R 75, 73, 72, 71, 68, 66 Kotka ausgelaufen zum Minengeleit M-Schiff "ROLAND" und "KAISER" zur Durchführung Seeigel III.
		R 76 außer K.B. im Hafen. Ich fahre auf R 75.
1440		Gerät ausgebracht.
1635		R 72 eine Mine geschnitten mit Stb.-Gerät. Mine wurde von M 16 abgeschossen und detonierte beim Beschuß (M 12 russ.).
1812		Minendetonation Stb. achteraus
1816		Minendetonation Stb. achteraus } weit am Hori-
1822	Finnische Schären, Wind 1-2, Seegang O, bedeckt, gute Sicht	Minendetonation Stb.achteraus } zont
		Wurfverband bis zur Insel Torni geleitet. Gerät aufgenommen.
1916		Fliegeralarm.
1924		Fliegeralarm zu Ende.
1930		Gerät aufgenommen und fest.
2013		2 Minendetonationen Stb. achteraus beobachtet. (Bul 7)
2041	K o t k a.	Im Hafen festgemacht.
24.5.42		
0455	Finnische Schären NNW 1, Seegang O, bedeckt, gute Sicht	Mit den Booten R 65 - 68, 70 - 75 Kotka ausgelaufen zur Durchführung Seeigel V und VI.
0602	Finnischer Meerbusen NW 1, Seegang O-1, bedeckt, leichter Regen, gute Sicht	Gerät ausgebracht zu Minengeleit für den Wurfverband (ROLAND, KAISER, 3.M.S.Fl.).
0720		R 67 Stb.-Gerät abgeschlagen, Ursache unbekannt, wahrscheinlich schadhafter Schwimmerstander.
0755		R 67 Gerät aufgenommen.
0812		Gerät ausgebracht. Beim Aufnehmen des Gerätes wurde festgestellt daß der Wirbelschäkel am Schwimmerstander aufgebogen war. Dieser Versager ist auch schon auf anderen Booten aufgetreten. Die Schäkel sind ohne Zweifel aus zu weichem Material hergestellt.
0823	Sichtverschlechterung, Nebel, Sichtweite	R 67 2 Minen geschnitten (M 12 russ.)
0824	200 m	R 75 2 Minen geschnitten (M 12 russ.)
1018		Gerät aufgenommen.
1032		Bei "ROLAND" längsseit festgemacht.
		Finnischer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 24.5.42		
	Finnischer Meerbusen, NW 2, Seegang O-1, vereinzelt Nebelschwaden, Sonne, mittlere Sicht	
1608		Abgelegt.
1615		Gerät ausgebracht.
1610		R 74 meldet Bb.-Maschine unklar. Muß auf Nachfrage einen Zylinderkopf aufnehmen. R 74 führt ohne Gerät angehängt.
1740		Gemäß Befehl F.d.M.Ost zwei Boote, R 66 und R 70 entlassen. Ablaufen Weg mit Gerät von Tytterssaari-Hafen nach Aseri über 59°35,2' Nord und 27° Ost zur Ansteuerungstonne Hungerburg.
1812		R 72 eine Mine geschnitten
1813		R 72 eine Mine geschnitten } - (M 12 russ.)
1814		R 75 eine Mine geschnitten
1815		R 73 Stb.-Gerät durch Sprengboje verloren.
1817		R 68 Bb.-Gerät abgeschlagen.
1820		R 73 eine Mine geschnitten (M 12 russ.), Stb.-Gerät verloren.
1910	Finnische Schären, NW 1, Seegang O, einzelne Wolken, gute Sicht	Gerät aufgenommen und fest.
2129	K o t k a	Hafen eingelaufen.
25.5.42	K o t k a	Im Hafen. Ruhe. 1100 Uhr R 76 entlassen in die Werft nach Reval.
2010		R 65 und R 70 kehren aus Hungerburg kommend nach Kotka zurück.
26.5.42	K o t k a	Im Hafen. 1100 Uhr Musterung der Flottille durch F.d.M. Ost. Geräte-, Wasser- und Proviantergänzung.
27.5.42		
0312	Finnische Schären, SW 1-2, Seegang O-1, einzelne Wolken, gute Sicht	Mit "Nt" und den Booten R 65 - 68, 70 - 75 Kotka ausgelaufen gemäß F.d.M.Ost G.Kdos 806 AI vom 26.5.42. (siehe Anlage 6).
0424		Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung -12 m.
0448		R 72 eine Mine geschnitten (M 12 russ.) auf 60°12,2' Nord 27°0,5' Ost.
		Von

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 27.5.42		Von Punkt 60°14,1' Nord, 27°0,9' Ost über 60°12,3' Nord, 27°0,5' Ost nach 60° 7,2' Nord, 26°57,8' Ost nach 60° 5,2' Nord, 26°59,3' Ost einen 1,5 sm breiten Weg freigesucht, dessen Westseite mit roten Fahrwasserbojen in 1 sm Abstand bezeichnet wurde. Tiefensteuerung -12 m. Laufe anschließend mit der gleichen Tiefensteuerung in "T" 500 m westlich des von der 3.M.S.Fl. abgelaufenen Weges nach Süden. Der Weg verläuft von: 60° 5,6' Nord 26°55,2' Ost über 60° 0,8' Nord 26°29,0' Ost über 59°49,2' Nord 27°10,6' Ost ~~über~~ nach 59°34,6' Nord 26°59,5' Ost von dort weiter nach 59°49,2' Nord 27°10,6' Ost nach 59°45,0' Nord 27°31,0' Ost.
0850	Finnischer Meerbusen, SW 0-1, Seegang 0, einzelne Wolken, gute Sicht	R 66 eine Mine geschnitten R 71 eine Mine geschnitten R 65 eine Mine geschnitten R 74 eine Mine geschnitten R 75 eine Mine geschnitten (M 12 russ.) 59°53,1' Nord 27° 5,5' Ost
0851		
0852		
0854		
0855		
0900		Minen werden von "Nt" und R 70 abgeschossen.
1015		R 66 zwei Minen geschnitten R 65 vier Minen geschnitten R 75 eine Mine geschnitten R 75 eine Mine geschnitten (M 12 russ.)
1017		
1017		
1017		
		Eine Sperre mit Räumschutz Minenlage: 60°45,4' Nord, 27°28' Ost. Sperre muß schon alt sein, da Minen stark verrostet sind (Russ.M 12).
1020		R 66 Stb.-Gerät durch russischen Räumschutz abgeschlagen.
1021		R 67 Gerät abgeschlagen
1022		R 74 Gerät abgeschlagen.
1027		R 75 beide Geräte abgeschlagen.
1028		R 71 muß Bb.-Maschine abstellen, da Wasser im Öl.
1035		Gerät aufgenommen.
1048		Gerät neu ausgebracht mit -8 m Tiefensteuerung.
1053		R 65 eine Mine geschnitten R 65 eine Mine geschnitten R 74 eine Mine geschnitten R 65 vier Minen geschnitten (M 12 russ.)
1054		
1057		
1108		
		Sperre verläuft nach dem Schneiden der Minen zu urteilen in Richtung Ost - West zwischen Neugung und Banka - Namsi. Beginn der Sperre wurde mit Minengefahrboje bezeichnet.
1124		R 74 eine Mine geschnitten. 1127 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 27.5.42		
1127		Eine Mine detoniert im Gerät von R 74. Ein Teil der Minen hat wahrscheinlich eingebauten Selbstversenker, da ein Teil der Minen nach einer ganz leichten Detonation versank.
		Bin in dem nachzuprüfenden Gebiet auf Minen gestoßen - 60°44,5' Nord 27°34,5' Ost - und habe mich entschlossen, das Gebiet freizusuchen.
1128		"Nt" erhält den Befehl, auf der Stelle zu ankern.
1145		Boote machen bei "Nt" fest, Geräte werden ausgetauscht und Bojenboote ausgerüstet.
1250		Kommandantenbesprechung.
	Finnischer Meerbusen, SW 0-1, Seegang 0-1, wenige Wolken, durchsichtig	abgelegt. Ich habe das nachzuprüfende Gebiet um 3 sm nach Westen verlängert, da ich 1 sm westlich des Gebietes auf Minen traf, die Sperre außerdem unmittelbar an dem vorgesehenen Weg lag.
		R 70 und R 71 bojen aus.
		Das gesamte Gebiet habe ich in zwei Teile geteilt und beginne in dem westlichen Teil mit den Räumarbeiten. (3 sm breit, 7 sm lang).
1305		Geräte ausgebracht. Formation A grün. Räumgerät Tiefensteuerung -8 m.
1415		R 71 meldet, daß auch Stb. Auspuff leckt, muß Arbeiten einstellen.
1435		R 67 mit Bb.-Gerät Mine geschnitten.
		R 75 Bb. -Gerät) durch Sperrschutzmittel R 75 Stb.-Gerät) abgeschlagen.
1521		R 74 Bb.-Gerät durch Räumschutz abgeschlagen
1522		R 67 Bb.-Gerät durch Räumschutz abgeschlagen
1524		R 65 beide Geräte durch Räumschutz abgeschl.
1540		Boote bringen erneut Geräte aus.
1558		R 66 Räumschutz im Gerät detoniert.
1602		R 75 Stb.-Gerät abgeschlagen durch Räumsch.
		R 70 meldet beim Abschuß des Räumschutzes 1 Mann verletzt. Schicke R 70 zu "Nt". Arzt nimmt den Btsm.Mt. Nienstedt in Behandlung.
	Finnischer Meerbusen, SW 0-1, Seegang 0, klarer Himmel, durchsichtig	
1605		R 74 beide Geräte durch Räumschutz abgeschlagen.
1607		R 66 eine Sprengboje geräumt.
1620		Gerät aufgenommen.
1620		R 66 hat beim Aufnehmen einen ganzen Satz Sprengbojen im Gerät.
1645		Boote im Päckchen festgemacht zum Gerätetausch.
1716		Gerät ausgebracht.
1804		R 66 eine Sprengboje geräumt. 1829 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 27.5.42		
1829		R 67 eine Sprengboje geräumt.
1830		R 65 eine Sprengboje geräumt. Bb.-Gerät abgeschlagen.
1844		R 66 Gerät abgeschlagen.
1850		Gerät neu ausgebracht.
1937		R 67 eine Mine geschnitten. 59°43,2' Nord 27°43,0' Ost.
1940		R 66 Stb.-Gerät abgeschlagen.
		"Nt" hat R 71 in Schlepp genommen, da R 71 Maschinen nicht anstellen kann.
1945	Narwa - Bucht	R 74 Bb.-Gerät abgeschlagen, Gerät aufgenommen bis zum Wirbelschäkel.
2000	SW 0-1, Seegang 0-1 klarer Himmel, sehr	Gerät ganz eingenommen.
2026	gute Sicht	Gerät ausgebracht.
2032		R 66 Bb.-Gerät abgeschlagen.
2027		Bleikappenmine von R 66 gesichtet. Eine gut erhaltene treibende Mine (M 08 russ.) abgeschossen. 59°37,1' Nord, 27°50,2' Ost.
2237		Gerät aufgenommen und fest.
2315		"Nt" auf Reede Hungerburg vor Anker. Boote längsseit festgemacht.

Abgabe G-Fernschreiben: An F.d.M.Ost

"2315 Uhr Hungerburg ein. "Nt" und S.A.T.-Ost wegen Minengefahr auf Reede geankert. Weg abgelaufen. Tiefensteuerung -12 m.
26 M 12 Minen und über 20 russische Sprengbojen geräumt.
Minen-Lagen:

1.) 60 12,2' N 27° 0,5' Ost 1 Mine. Kabelweg 1500 m tief freigesucht und Westbojenstrich gelegt.
2.) 59°53,1' Nord 27° 5,5' Ost 6 Minen
3.) 59°45,8' Nord 27°26,3' Ost 4 Minen
4.) 59°44,9' Nord 27°31-33' Ost 13 Minen
5.) 59°45,0' Nord 27°22,5' Ost 1 Mine
6.) 59°43,2' Nord 27°43' Ost 1 Mine

Habe mit Freisuchen begonnen. Sperre liegt von Ost nach West, ist südlich durch Räumschutz gesichert. Großer Geräteverschleiß. R 71 beide Auspuffsammelrohre gerissen. Mußte eingeschleppt werden.

Chef 1.R.Fl."

Erhalte Funkspruch von R 69:
"An Chef 1.R.Fl. Weg gelb befehlsgemäß mit Gerät abgelaufen. Kein Räumerfolg.
(Anl. 8-11/+20) Kdt. R 69."

28.5.42
0701

Mit den Booten R 65, 66, 67, 70, 74, 75, 73
zu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 28.5.42		zu Räumarbeiten abgelegt. R 71 beim Ablegen noch unklar.
0710	Narwa - Bucht,	Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung -6 m.
0803	Wind - , See - , einzelne Wolken,	R 66 Bb.-Gerät abgeschlagen.
0807	gute Sicht	R 65 Stb.-Gerät abgeschlagen.
		R 67 Drahtleinen gebrochen.
		Es wurden an der Stelle 20 m gelotet. Entweder liegt dort ein Wrack oder Steine. (59°38,2' Nord 27°56,5' Ost).
0918		Stb. voraus Minendetonation.
0946		R 66 Sprengboje geräumt. Stb.-Gerät abgeschlagen.
0948		R 67 1 Mine geschnitten. (M 12 russ.) 59°44,1' Nord 27°29,9' Ost.
1050		R 74 Sprengboje geräumt.
1022		Gerät neu ausgebracht.
1025		Geräumte Mine wird von R 70 abgeschossen.
1036		R 65 Stb.-Gerät abgeschlagen. Sprengboje geräumt.
1158		Fliegerangriff. ~~Viermotorige~~ Vier einmotorige Bomber. Bombenabwurf 12 Bomben und Bordwaffenbeschuß. Flugzeuge kamen aus der Sonne und wurden erst sehr spät erkannt. Eine Bombenreihe (4 Bomben) fiel etwa 50 m neben das Führerboot. (Anl. 12)
1200		R 74 Bb.-Gerät Mine geschnitten. 59°44,7' Nord 27°26,2' Ost.
1200		R 65 eine Mine geschnitten. 59°44,8' Nord 27°26' Ost.
1225	Narwa - Bucht	Gerät aufgenommen.
1245	SSO 1-2, Seegang 0-1, bedeckt, gute Sicht	R 73 und R 75 nach Kotka zur Geräte-Ergänzung für Flottille entlassen.
1250		Erhalte FT von F.d.M.Ost: An Chef 1.R.Fl.- Die im NW des Gebietes gefundene Sperre nicht räumen, freigesuchtes Gebiet entsprechend verkleinern.
1300		Stelle Räumarbeiten im nördlichen Teil ein, beginne von Süden zu räumen.
1310		Treibende M 12 Mine abgeschossen. Diese sank langsam weg und detonierte eine ganze Zeit später am Grund.
1415		Gerät ausgebracht. Räume noch mit 4 Booten. R 67, dessen Leinenwinde ausfiel, führt als Bojenboot.
1645	Narwa - Bucht SO 0-1, See 0-1 bedeckt, gute Sicht	R 71 meldet sich wieder fahrbereit und zur Stelle. "Nt" und S.A.T.-Ost auf befohlener Position zur Sperrbewachung. 1925 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 28.5.42		
1925		Gerät aufgenommen.
1934		Boote bei "Nt" längsseit festgemacht zur Proviantergänzung.
2004		Fliegerangriff, abgelegt. 5 Bomber. Bombenabwurf. Das Ablegen der Boote klappte vorzüglich. Waffen waren besetzt. Gegner wurde rechtzeitig im Anflug erkannt. Die Waffen aller Boote feuerten fast gleichzeitig los. Flugzeuge wurden durch gute Schußlage zum vorzeitigen Abdrehen gezwungen. Es gelang nur 2 Maschinen den Verband zu überfliegen und Bomben zu lösen. Bei diesen Maschinen, die ebenfalls mit Bordwaffen schossen, wurden einwandfreie Treffer beobachtet. Alle Maschinen flogen nach dem einen Angriff in Richtung Lavansaari ab. Es handelte sich um Maschinen vom Muster Vultee V-11, die in einer Höhe von etwa 1000 - 1200 m anflogen. 16 Bombenabwürfe. (Anl. 23
2205		Geräte aufgenommen.
2251	H u n g e r b u r g	Im Hafen festgemacht.
		Abgabe G-Fernschreiben: An F.d.M.Ost Vormittags im NW-Gebiet und Mitte oben 3 M 12 Minen geräumt.
		Nach Eingang FT F.d.M.Ost Beginn mit Freisuchen von der SW-Ecke aus. 0,9 sm nach Norden und 6 sm nach Osten freigesucht. -8 m Tiefensteuerung. Kein Räumerfolg.
		1200 Uhr Fliegerangriff, 4 Maschinen, Muster Vultee V-11, 12 Bomben, Bordwaffenbeschuß.
		2005 Uhr Fliegerangriff, 5 gleiche Maschinen. 16 Bomben, Bordwaffenbeschuß. Heftiges Abwehrfeuer von Flottille. Treffer beobachtet. Boote keinen Schaden.
		R 71 wieder fahrbereit.
		Nord-Süd-Weg Hungerburg nachgeprüft, Tiefensteuerung -6 m. Kein Räumerfolg.
		2245 Uhr Hungerburg ein. "Nt" und S.A.T.-Ost auf Bewacherposition.
		Chef 1.R.Fl.
		"Nettelbeck" steht zur Bewachung der Sperre im freigesuchten Gebiet. (Anl. 27)
29.5.42 0500		R 73 und R 75 von Kotka mit Geräten in Hungerburg eingelaufen. Bis zum Ablegen Geräteergänzung.
0741		Mit den Booten R 65, 66, 67, 70, 71, 73, 74 75 Hungerburg ausgelaufen.
		Narwa-Bucht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 29.5.42	Narwa - Bucht	
0800	SSW 0-1, See 0-1, klarer Himmel, Sonne, gute Sicht	E.S.-Austausch mit 2 deutschen Wasserma-schinen.
		Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung -6 m.
0905		R 71 Gerät unklar. Beim Aufnehmen waren Wrackteile im Gerät.
0950		Gerät aufgenommen.
1005	Narwa - Bucht SSW 0-1, See 0-1, einzelne Wolken, Sonne, gute Sicht	Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung -8 m.
1250		E.S.-Austausch mit einer He-111.
1432		Fliegerangriff. 10 Vultee V-11 und 2 DI-6. Bombenabwurf. Bordwaffenbeschuß. R 71 Bombentreffer auf Vorschiff. Oberdeck und Bb.-Bordwand aufgerissen. Gesamtes Vorschiff steht unter Wasser, vordere 2 cm Flak umgefallen. (Anl. 24 + 29)
1450		Bei R 71 längsseit. Gleichzeitig nehmen die Boote Gerät auf. R 66 Gerät geslippt. Mtr.Gfr. Gröger schwer verwundet (Bauchschuß).
1500		Abgabe KR-Funkspruch: Bei Fliegerangriff Quadrat 3717 A 0 "R 71" Bombentreffer Vorschiff Versuche Boot Hungerburg zu bringen. Ein Schwer-, 2 Leichtverletzte. Breche für heute Aufgabe ab. Chef 1.R.Fl.
1515		Entlasse 3 Boote mit R 71 nach Hungerburg.
		Suche mit 3 Booten in Dwarslinie, Abstand 100 m, einen Vermißten (Mtr.Gfr. Werner). Habe bis 1615 Uhr an der Unfallstelle gesucht, dort Schriftstücke und Kleidersachen geborgen. Von dem Mtr.Gfr. Werner wurde nicht gefunden. Es wurde noch eine zerrissene Gummischwimmweste gefunden.
		Habe Räumarbeiten abgebrochen, da ich diese nach den gestrigen und heutigen Erfahrungen ohne Jagdschutz nicht mehr verantworten kann.
		R 71 läuft mit eigener Kraft über den Achtersteven ein. Das Schott vor dem Maschinenraum hält dicht. Der neuangebrachte Brückenpanzer hat sich bestens bewährt. Die gesamte Brückenbesatzung blieb unverletzt.
1600	Narwa - Bucht S 1, Seegang 0-1, dünne Wolkendecke Sonne, gute Sicht	R 67 nach Hungerburg entlassen, da Schwerverletzter sofort behandelt werden muß. Mtr.Gfr. Pannas zwei Oberschenkelsteckschüsse erhalten, mußte in das Feldlazarett Narwa eingeliefert werden. Beide Oberschenkel gebrochen.
1615		Erhalte FT: Mit 6 Booten heute Nacht Ust-Luga gehen. Wegeführung hat HK Hungerburg. Dort FS abholen. Boote vollgetankt. Reserve-U.K.-Geräte mitnehmen. 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 29.5.42		2 Boote nach Kotka mit Gerät laufen und Arbeitsskizzen mitbringen lassen. F.d.M.Ost.
1650		Schicke R 75 nach Hungerburg zur Abholung des Fernschreibens.
		Der Schwerverwundete Mtr.Gfr. Kröger hatte Bauchschuß, ist während des Einlaufens Hungerburg gestorben.
		Nach Aussagen der Soldaten auf R 71 wurde der Mtr.Gfr. Werner von der Wucht der Detonation außenbords gerissen und ist, da das Boot gerade drehte, in die Propeller gekommen.
1730		Bei "Nt" längsseit festgemacht zur Ergänzung von Brennstoff und Wasser.
1815		Abgelegt. Fahrt nach Hungerburg.
1830	H u n g e r b u r g	Im Hafen festgemacht. Erhalte Fernschreiben: H.K. Hungerburg für Chef 1.R.Fl. Nächste Aufgabe ab Ust - Luga mit 27.L.Fl. Reserve-U.K.-Geräte auf Prähmen einbauen. Boote im Hafen gut tarnen. Auf den Kartenhäusern der Boote schwache Blaulampe anbringen, die nach der Seite abgeschirmt ist und nur von oben zu sehen ist. Schirm hochziehen, damit auch bei schlingerndem Boot Seitenstrahlung vermieden wird. A I eintrifft 30.5. nachmittags zur Besprechung Aufgabe. Jn Ust - Luga Funkstille. Einlaufmeldung fernmündlich, verschlüsselt an M.N.O. Reval. F.d.M.Ost AI.
1900		Fernschreibgespräch mit A I F.d.M.Ost angemeldet.
2130		Gespräch durchgeführt. Anschließend Besprechung mit Chef 27.L.-Flottille.
2217		Hungerburg abgelegt.
2240		Bei "Nt" festgemacht.
2328		Fliegeralarm. 2motorige Bomber. Es waren eigene Maschinen (He 111).
2331		abgelegt.
2355		"Nt" mit R 67 und 71 nach Reval entlassen.
		Jm Fernschreibgespräch habe ich I A F.d.M.Ost gemeldet, daß "Nt" keinen Brennstoff mehr abgeben kann. Die Gruppe Leesten, die von Reval kommend in Hungerburg sein sollte, war noch nicht eingetroffen. Es mußten also 3 weitere Boote meiner Gruppe noch Brennstoff ergänzen, damit neue Aufgabe durchgeführt werden konnte.
30.5.42 0000	Narwa - Bucht, SO 1, Seegang 0-1, einzelne Wolken, Mondschein, mittl.Sicht	Marsch nach Ustluga angetreten. Wegeführung war in Hungerburg nicht vorhanden. Auch wußte H.K.Hungerburg von nichts.

Nachdem

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 30.5.42		Nachdem nun auch noch die 3 Boote, von denen 2 nach Kotka und 1 mit dem Havaristen nach Reval fahren sollte, voll Brennstoff aufgefüllt hatten, blieb für "Nt" für die Überfahrt nach Reval nur noch ein Rest von 5 m³. Damit ist die Sicherheitsgrenze weit überschritten, zumal "Nt" aus Stabilitätsgründen nicht unter 30 m³ fahren darf. Jch habe 1 Asto gemeldet, daß ich die Verantwortung für die Fahrt "Nt" ablehnen muß.
0250		An Bb. 2 russische Bewacher gesichtet. Die Bojen wurden auf dem Korgalski - Riff nicht gefunden. Wir fuhren nach Peilung und Lotungen rüber. Die Nacht war ständig so hell, daß wir den gesamten Signalverkehr mit Winkflaggen machen konnten und noch bis zum dritten Boot ablesen konnten. (Mal 75)
0430	U s t l u g a	Jm Hafen festgemacht. Anschließend wurde getarnt mit Kiefern und Fichten.
1400		Besprechung Einsatz Aufgabe "Tiger" mit 1 Asto F.d.M.Ost.
1800		Eingang FT "Nt": Mit R 67 und R 71 1500 Uhr Reval ein. Nt.
1900		Abgebe verschlüsselten Wetterbericht an F.d.M.Ost.
2100		Fliegerangriff. 8 Vultee V-11. Bombenabwurf in unmittelbarer Nähe der Boote. Bordwaffenbeschuß. Ein Verwundeter auf R 65.(Mtr.H.Gfr. Rickens) Oberschenkelsteckschuß.
2105		Fl. Fliegerangriff. 8 Bomber. Bombenabwurf in der Nähe der Boote. Bordwaffenbeschuß, 1 Leichtverwundeter. Boote keinen Schaden. (Mal 76)
		Jch habe die verbotene Funkstille unterbrochen, da Meldung an F.d.M.Ost wichtig und Fernschreibstelle nicht vorhanden. Das Unternehmen sollte spätestens um 2200 Uhr anlaufen. F.d.M.Ost mußte vorher unterrichtet sein, da der Feind von unserer Anwesenheit in Ustluga Kenntnis hatte.
2120		Der Verwundete wurde mit Krankenwagen ins Feldlazarett Narwa geschafft.
2130		Alle Boote wechseln Liegeplatz. Wir haben uns im ganzen Hafen verteilt.
2215		Eingang FT F.d.M.Ost: Aufgabe um 24 Std. verschoben.

31.5.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 29.5.42		2 Boote nach Kotka mit Gerät laufen und Arbeitsskizzen mitbringen lassen. F.d.M.Ost.
1650		Schicke R 75 nach Hungerburg zur Abholung des Fernschreibens. Der Schwerverwundete Mtr.Gfr. Krüger hatte Bauchschuß, ist während des Einlaufens Hungerburg gestorben. Nach Aussagen der Soldaten auf R 71 wurde der Mtr.Gfr. Werner von der Wucht der Detonation außenbords gerissen und ist, da das Boot gerade drehte, in die Propeller gekommen.
1730		Bei "Nt" längsseit festgemacht zur Ergänzung von Brennstoff und Wasser.
1815		Abgelegt. Fahrt nach Hungerburg.
1830	H u n g e r b u r g	Jm Hafen festgemacht. Erhalte Fernschreiben: H.K. Hungerburg für Chef 1.R.Fl. Nächste Aufgabe ab Ust - Luga mit 27.L.Fl. Reserve-U.K.-Geräte auf Prähmen einbauen. Boote im Hafen gut tarnen. Auf den Kartenhäusern der Boote schwache Blaulampe anbringen, die nach der Seite abgeschirmt ist und nur von oben zu sehen ist. Schirm hochziehen, damit auch bei schlingerndem Boot Seitenstrahlung vermieden wird. A I eintrifft 30.5. nachmittags zur Besprechung Aufgabe. Jn Ust - Luga Funkstille. Einlaufmeldung fernmündlich, verschlüsselt an M.N.O. Reval. F.d.M.Ost AI.
1900		Fernschreibgespräch mit A I F.d.M.Ost angemeldet.
2130		Gespräch durchgeführt. Anschließend Besprechung mit Chef 27.L.-Flottille.
2217		Hungerburg abgelegt.
2240		Bei "Nt" festgemacht.
2326		Fliegeralarm. 2motorige Bomber. Es waren eigene Maschinen (He 111).
2331		abgelegt.
2355		"Nt" mit R 67 und 71 nach Reval entlassen.
		Jm Fernschreibgespräch habe ich I A F.d.M.Ost gemeldet, daß "Nt" keinen Brennstoff mehr abgeben kann. Die Gruppe Leesten, die von Reval kommend in Hungerburg sein sollte, war noch nicht eingetroffen. Es mußten also 3 weitere Boote meiner Gruppe noch Brennstoff ergänzen, damit neue Aufgabe durchgeführt werden konnte.
30.5.42 0000	Narwa - Bucht, SO 1, Seegang 0-1, einzelne Wolken, Mondschein, mittl.Sicht	Marsch nach Ustluga angetreten. Wegeführung war in Hungerburg nicht vorhanden. Auch wußte H.K.Hungerburg von nichts.

Nachdem

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 30.5.42		Nachdem nun auch noch die 3 Boote, von denen 2 nach Kotka und 1 mit dem Havaristen nach Reval fahren sollte, voll Brennstoff aufgefüllt hatten, blieb für "Nt" für die Überfahrt nach Reval nur noch ein Rest von 5 m³. Damit ist die Sicherheitsgrenze weit überschritten, zumal "Nt" aus Stabilitätsgründen nicht unter 30 m³ fahren darf. Joh habe 1 Asto gemeldet, daß ich die Verantwortung für die Fahrt "Nt" ablehnen muß.
0250		An Bb. 2 russische Bewacher gesichtet. Die Bojen wurden auf dem Korgalski - Riff nicht gefunden. Wir fuhren nach Peilung und Lotungen rüber. Die Nacht war ständig so hell, daß wir den gesamten Signalverkehr mit Winkflaggen machen konnten und noch bis zum dritten Boot ablesen konnten. (Mil 75)
0430	U s t l u g a	Jm Hafen festgemacht. Anschließend wurde getarnt mit Kiefern und Fichten.
1400		Besprechung ~~auf~~ Einsatz Aufgabe "Tiger" mit 1 Asto F.d.M.Ost.
1800		Eingang FT "Nt": Mit R 67 und R 71 1500 Uhr Reval ein. Nt.
1900		Abgebe verschlüsselten Wetterbericht an F.d.M.Ost.
2100		Fliegerangriff. 8 Vultee V-11. Bombenabwurf in unmittelbarer Nähe der Boote. Bordwaffenbeschuß. Ein Verwundeter auf R 65.(Mtr.H.Gfr. Rickens) Oberschenkelsteckschuß.
2105		Fl. Fliegerangriff. 8 Bomber. Bombenabwurf in der Nähe der Boote. Bordwaffenbeschuß, 1 Leichtverwundeter. Boote keinen Schaden. (Mil 76)
		Joh habe die verbotene Funkstille unterbrochen, da Meldung an F.d.M.Ost wichtig und Fernschreibstelle nicht vorhanden. Das Unternehmen sollte spätestens um 2200 Uhr anlaufen. F.d.M.Ost mußte vorher unterrichtet sein, da der Feind von unserer Anwesenheit in Ustluga Kenntnis hatte.
2120		Der Verwundete wurde mit Krankenwagen ins Feldlazarett Narwa geschafft.
2130		Alle Boote wechseln Liegeplatz. Wir haben uns im ganzen Hafen verteilt.
2215		Eingang FT F.d.M.Ost: Aufgabe um 24 Std. verschoben.

31.5.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.5.42 1200	Ust-Luga	Im Hafen. Fliegeralarm. 3 Flugzeuge wurden von der Landflak abgedrängt. Beim Unternehmen "Tiger" soll die 1.R.Fl. gemeinsam mit 6 Marinefährprähmen 2 Sperren werfen. 2 Gruppen zu je 3 R-Booten und 3 Prähmen. Die Sperre soll liegen: Tiger I: von 59°59,5' N 28°41,5' Ost nach 60° 3,5' N 28°41,5' Ost; Tiger III: w 59°55,5' N 28°45,5' Ost nach 59°57,7' N 28°43,0' Ost. Bei Feindstörung Verseuchung zwischen Demansteinskiji - Bank und Welimatnin. Zur Unterstützung sind ausgelaufen: 4 finnische Schnellboote und 3 finnische Wachboote. Batterie Palkino beschießt während Unternehmung russische Batterie Kap Ustinski. L.Fl.I wirft Bomben auf Saiskari und greift Bewacher an. Zusätzlich beabsichtigt Einsatz von Jägern. Seeaufklärungsstaffel fliegt bewaffnete Aufklärung. Es ist mit feindlichen Bewachern zu rechnen, die 18 - 30 sm laufen und mit etwa 4,5 cm Kanonen bestückt sind. Ich habe die 6 R-Boote in 2 Gruppen geteilt. Ich werfe mit der 1.Gruppe den "Tiger I", Oblt.z.S. Ricken mit der 2.Gruppe den "Tiger 2"
2040		Fliegerangriff. 4 Stukas (Doppeldecker), 4 Vultee V-11. Die Stukas versuchten zu täuschen, flogen zunächst parallel zum Pier, drehten vor den Booten im großen Bogen herum und flogen nach achtern ab. Unmittelbar hinter ihnen erfolgte der Angriff der Vultee V-11. Alle Flugzeuge kamen im direkten Anflug von [illegible] warfen Bomben. Alle Bomben fielen dicht neben die Boote. R 70, z.Zt. das Führerboot, erhielt Bombentreffer auf das Vorschiff und einen mittschiffs auf die Reeling. Es handelte sich zum Glück nur um leichte Splitterbomben, die das Oberdeck kurz vor der Decksklüse durchschlug und im Kollisionsraum detonierte, während die zweite auf die Reeling schlug und diese und das Oberdeck beschädigte. 25 Splitter durchschlugen das Vorschiff von innen nach außen. Dabei wurde ein Teil der Spanten beschädigt. Ein kleineres Leck befand sich im Kiel, wurde, wie auch die anderen Lecks mit Leckpfropfen abgedichtet. Durch Bordwaffenbeschuß erhielt R 70 an Stb. achtern im Oberdeck 30 Durchschüsse, Wellentunnel durchschossen. Beide Schlauchboote z.Zt. unbrauchbar. Kettenstopper und Ankerkette beschädigt. Der Splitterschutz des achteren
Noch 31.5.42		achteren 2 cm M.G.'s hat 17 Aufschläge. Gut gehalten. Bedienung blieb unverletzt. Der Vp.Gast Krohnes (R 70) wurde schwer verwundet (Bauchschuß). Mtr.Gfr. Niestraht und Sig.Gfr. Groß leicht verwundet. R 65 hat einige M.G.-Durchschüsse. Keine Ausfälle. (Anl. 17 + 22)
2150	Luga - Bucht NW 1, Seegang 0-1, einzelne Wolken	Im Hafen Ust-Luga abgelegt zur Unternehmung Tiger I und III. Kehrt gemacht. Eingang FT: Tiger I und III verschoben. F.d.M.Ost Bei der Ausfahrt wurde festgestellt, daß der Kompaß beim Bombentreffer beschädigt wurde.
2333		Eingang FT: Von Ustluga sofort nach Hungerburg verlegen. F.d.M.Ost
1535	Ustluga	Im Hafen festgemacht.
2345		Chef auf R 66 übergestiegen.
2346 2355		Zum Führerboot 27.L-Flottille verholt. Längsseit festgemacht zur kurzen Besprechung mit Chef 27.L.Fl. Habe mit Chef 27.L.Fl. ausgemacht, ihn über Kurgalski-Riff zu bringen, da er nur über primitive navigatorische Mittel verfügt.

Angaben gem. B.S.W. B.Nr. G 973 A1 vom 25.2.41 für die Zeit vom 1. - 31.5.1942

1.) Geräumte Ankerminen: 5748 ; Sprengbojen 26
2.) abgeschossene Minen: 5
3.) Seetage (Durchschnitt): 23
4.) Hafentage (Durchschnitt): 8
5.) Anzahl der abgelaufenen sm: 1875
6.) Fliegerangriffe: a) In See: 8
b) An Land: ~~keine~~ 1
7.) Abgeschossene Flugzeuge: keine
8.) Gefechte: keine
9.) Geleitdienst: -

Anlage zu Gruppe Nord 192

Buch-Nr. GKdos. 357/42

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der

1. Räumbootaflottille

mit den Booten:

Boot	Leitender Maschinist
Dienstgrad	Name
R 65 Stbs.Ob.Masch.	Kappel
R 66 Ob.Masch.	Hofmann
R 67 Stbs.Ob.Masch.	Görler
R 68 Ob.Masch.	Baudrexl
R 69 Ob.Masch.	Bosse
R 70 Ob.Masch.	Peterseim
R 71 Stbs.Ob.Masch.	Laurent
R 72 Stbs.Ob.Masch.	Schawaller
R 73 Ob.Masch.	Link
R 74 Ob.Masch.	Bilzer
R 75 Ob.Masch.	Holz
R 76 Stbs.Ob.Masch.	Fehrle
RT Stbs.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef: Kapitänleutnant Klünder

Flottilleningenieur: Oberleutnant Ing. Bielitzer

angefangen am: 16. 5. 1942.

beendet am: 31. 5. 1942.

Anlage 2 zu 1/St 1964/42

Zu beziehen vom Buchverlager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Österreich: in Kiel. Für Reichsbereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. DIN A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.42 0600	Neukuhren	R 65 - 68,70 - 76 und NT ausgelaufen. Marsch nach Pillau.
0830	Pillau	Flottille (siehe vorstehend) festgemacht. Boote und NT übernehmen von der Zapfstelle an Land mit einer Schlauchlänge 88,7 m³ Treiböl = 0,87. Dauer: 2 Stunden 30 Minuten. Personal: 1/2.
		R 65 - 68,70,72 - 76 Ölwechsel an den Hauptmaschinen durchgeführt. 7,306 m³ Motorenöl Nr.7 wurden von der M.V.St. Pillau übernommen. 4,005 m³ Altöl Nr.7 an die M.V.St. abgegeben.
1600	Pillau	Flottille (siehe oben) und NT ausgelaufen. Marsch nach Memel.
2245	Memel	festgemacht.
		Zielikes
17.5.42 0600	Memel	Seeklarbefehl. Flottille mit den Booten R 65 - 68,70 - 76 und NT ausgelaufen. Marsch nach Libau.
1035	Libau	Flottille (siehe vorstehend) und NT festgemacht. Von der M.V.St. Libau wurden längsseit von Tanker NB 9 mit einer Schlauchlänge 29,7 m³ Treiböl = 0,87 übernommen. Dauer: 2 Stunden 40 Minuten. Personal: 1/2. Die Übernahme dauerte lange, da der Tanker Schlepperhilfe benötigt und selbst nicht fahrbar ist.
1530	Libau	Seeklarbefehl. Flottille (siehe vorstehend) und NT ausgelaufen. Marsch nach Windau.
2036	Windau	Flottille und NT Windau festgemacht. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Zielikes
18.5.42 0500		Flottille mit den Booten R 65 - 68,70 - 76 und NT seeklar. Ausgelaufen zur Stichfahrt auf Weg gelb.
1900	Utö	Flottille (siehe vorstehend) geht im Hafen von Utö bei NT längsseit. NT hat auf Reede geankert. Keine besonderen Vorkommnisse
		Zielikes
19.5.42 0110	Utö	Flottille mit den Booten R 65 - 68,70 - 76 bei NT abgelegt. Marsch nach Hangö.
0423		Flottille (siehe vorstehend) geht bei Langholm wegen Nebel bei NT längsseit. Brennstoffabgabe von NT an die Boote: 40,6 m³ Treiböl = 0,87. Dauer: 3 Stunden 45 Minuten. Personal 1/2.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.5.42 0730		Anker auf!
0921		Flottille wegen Nebel bei "Landskär" geankert.
1055		Seeklar.
1134	Hangöbucht	Flottille und NT in der Hangö-Bucht eingelaufen. NT macht längsseit vom Tanker "Rudolf Albrecht" fest und übernimmt mit einer Schlauchlänge 53 m³ Treiböl = 0,87. Dauer: 1 Stunde 20 Minuten.
1415		Flottille und NT Weitermarsch nach Helsinki.
2055	Helsinki	Flottille mit den Booten R 65 - 68,70 - 76 und NT festgemacht. Boote und NT ergänzen Frischwasser. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Zielikes
20.5.42 0400	Helsinki	Sofortige Bereitschaft.
1015		Seeklar. Flottille mit den Booten R 65 - 68, 70 - 76 und NT ausgelaufen. Marschfahrt nach Kotka.
1050		NT südlich Sandhamn wegen Nebel geankert. Boote machen längsseit NT fest.
1215		Flottille und NT seeklar.
1555	Kotka	Flottille und NT festgemacht.
1958		Flottille mit den Booten R 65 - 68,70 - 76 ausgelaufen zum Minensuchgeleit für Minenwurfverband. Aufgabe "Seeigel" . Aufteilung der Flottille in 2 Gruppen. NT liegt im Hafen von Kotka.
		Um 1900 Uhr wurden die Uhren um 1 Stunde nach der Finnischen Zeit vorgestellt.
		Zielikes
21.5.42 0330	In See	Stb. Gruppe der Flottille entlassen. R 68 beschädigte sich in der Nacht beim Gerätfahren durch das Eis den Vorsteven. Kein Wassereinbruch.
0405		R 76 bei M 16 längsseit festgemacht.
1415		R 76 hat von M 16 abgelegt. Marschfahrt nach Kotka.
1455		R 76 wegen Nebel längsseit R 74 festgemacht.
1902		Flottille mit den Booten R 65 - 68,70 - 76 Marschfahrt nach Kotka. Boote hängen sich zu je 3 Booten wegen Eisverhältnisse an die M-Boote an.
2048	Kotka	Flottille (siehe vorstehend) festgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 21.5.42	Kotka	R 76 übernimmt längsseit vom Tanker "Liselotte Friedrich" mit einer Schlauchlänge 2,9 m³ Treiböl = 0,853. Dauer: 1 Stunde. Personal: 1/2. Die Übernahme konnte nur über die Brennstoffauffülltrichter geschehen, da der Tanker keine passenden Schlauchanschlüsse an Bord hat. Das Begleitschiff NT übernahm vom gleichen Tanker 8 m³ Treiböl = 0,853. Hierbei mußte mit der eigenen Schlauchleitung aus dem Tankschiff gepumpt werden, da Anschlüsse ebenfalls nicht passend waren. Passende Anschlüsse werden erwünscht, da Beschaffungsmöglichkeiten im Einsatzgebiet sehr schwierig sind. Dauer der Übernahme: 30 Minuten. Personal: 1/1/3.
		Bielitzer
22.5.42 0900	Kotka, - In See	Flottille mit den Booten R 65 - 67, R 70 - 76 ausgelaufen zur Minensuchsicherung für Minensuchverband. NT liegt im Hafen von Kotka.
		Instandsetzung des Stevens von R 68 im Hafen von Kotka durch Bordmittel. Zeit der Instandsetzungsarbeiten: 10 Stunden. Die Arbeiten wurden von der seem. Nr.1 und dem Maschinenpersonal der Bordverhältnisse entsprechend sehr gut und rasch durchgeführt. Dadurch war das Boot ohne wesentlichen Ausfall wieder einsatzbereit. Anschließend übernimmt R 68 längsseit vom Tanker "Liselotte Friedrich" mit einer Schlauchlänge 3,2 m³ Treiböl = 0,853. Personal: 1/2. Dauer: 1 Stunde 30 Minuten.
1000		NT verholt an den Pier zur Frischwasserübernahme.
1710	In See	Flottille geht wegen Nebel bei den M-Booten längsseit.
2115		NT verholt an die Boje zurück.
2130		Flottille legt bei den M-Booten ab.
		Bielitzer
23.5.42 0520	In See Kotka	Durchgehender Betrieb. R 76 hat im Hafen Kotka Grundberührung. Siehe Störungsmeldung v. 23.5.Lfd.Nr.2 Gr.A.
0525	"	Flottille mit den Booten R 65 - 67,70 - 76 festgemacht. Vom Begleitschiff NT übernehmen die Boote mit 2 Schlauchlängen 48 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 3 Stunden 30 Minuten. Personal: 1/3.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 23.5.42	Kotka	R 76 wegen Grundberührung und Beschädigung Voith-Schneider-Propeller außer KB. Boot muß mit Geleit nach Reval zur Werft gehen, da hier kein Ersatzpropeller und keine Dockmöglichkeiten vorhanden sind. Siehe Störungsmeldung R 76 v. 24.5. Nr.2 Gr.A.
		R 69 wieder KB.
1045		Boote gruppenweise von NT abgelegt.
1058		Boote am Pier festgemacht.
1115		2. Gruppe mit den Booten R 65,67,70 und 74 seeklar. Ausgelaufen als Räumschutz für M-Boote.
1220		1. Gruppe mit den Booten R 75,66,68,71,72 und 73 seeklar. Ausgelaufen als Räumschutz für Minenleger.
1335		NT verholt nach dem Pier. Von Tanker "Liselotte Friedrich" längsseit werden mit eigener Pumpe in 3 Schlauchlängen 50 m³ Treiböl = 0,853 übernommen. Dauer: 3 Stunden. Personal: 1/3.
2045		1. Gruppe (siehe vorstehend) festgemacht.
2213		2. Gruppe (siehe oben) festgemacht.
2230		NT von Pier abgelegt. Am Minenschiff "Kaiser" längsseit festgemacht. Von NT werden an Minenschiff "Kaiser" mit 3 Schlauchlängen 6 m³ Treiböl = 0,86 abgegeben. Dauer: 1 Stunde 20 Minuten. Personal: 1/3.
2400		NT verholt zurück an die Boje.
		Bielitzer
24.5.42 0300	Kotka	R 76 an der Anlegestelle festgemacht.
		R 67 seeklar. Chef von NT abgeholt zur Besprechung auf "Gazelle" F.d.M.Ost.
0350		R 67 festgemacht.
0450		R 67,65,66,68,70,71,72,73,74 und 75 zum Einsatz abgelegt.
1600		Boote (siehe vorstehend) wegen Nebel geankert Wasserergänzunzung für Begleitschiff NT erforderlich.
1605		R 74 Bb.Maschine Zylinder 1 Schraube von der Ansaugeleitung gebrochen. Siehe Störungsmeldung R 74 v. 25.5. Nr.2 Gr.A. Die Störung wurde während der Fahrt mit einer Maschine in See von Ob.Maschinist Bilser mit seinem tech. Personal an Bord selbst beseitigt.
1715		R 66 und 70 gem. Befehl F.d.M.Ost nach Hungerburg entlassen.
2120		R 74 Maschinenanlage wieder klar.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 24.5.42		
2120	Kotka	R 67 am Pier festgemacht.
2125		R 65,68,71,72,73 und 75 längsseit NT festgemacht.
2150		R 67 längsseit von NT festgemacht.
		R 69 von Memel sofort nach Reval gehen.
2245		R 66 und 70 im Hafen Hungerburg festgemacht.
		Bielitzer
25.5.42	Kotka	Flottille Ruhe !
1100		R 76 mit Gazelle Marsch nach Helsinki-Reval angetreten.
1300		R 66 und 70 aus Hungerburg ausgelaufen.
1600		NT verholt zum Ankerplatz im Hafen.
1815	Helsinki	R 76 festgemacht, anschließend beschleunigt nach Reval gehen zwecks Propellerwechsel.
2015	Kotka	R 66 und 70 längsseit NT festgemacht. Von NT nehmen beide Boote mit einer Schlauchlänge 11,2 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 1 Stunde. Personal: 1/3.
		Begleitschiff NT konnte kein Wasser übernehmen, da andere Fahrzeuge an der einzigen Zapfstelle Wasser an Bord nahmen.
		Bielitzer
26.5.42	Kotka	Flottille Ruhe!
1100		Musterung durch den F.d.M.Ost.
1315		NT verholt zur Wasserübernahme an den Pier.
		Die Übernahmestelle ist in Kotka unzureichend und entspricht nicht den Anforderungen. Die Übernahme dauerte bis zum Ablegen. Während dieser Zeit wurden 21 m³ Wasser in 16 Stunden übernommen. Das Begleitschiff mußte wegen Fliegeralarm ablegen. dadurch konnte das Begleitschiff nicht voll ergänzen. Eine hinreichende Wasserversorgung ist erwünscht. R 76 liegt in Helsinki.
		Bielitzer
27.5.42	Kotka	NT verholt wegen Fliegeralarm in den Hafen.
0100		
0300		Flottille ausgelaufen, Räumen einer Sperre. R 68 und 72 entlassen zur 3.MSFl. danach Einlaufen nach Reval.
1000		R 76 aus Helsinki ausgelaufen. Marsch nach Reval zur Werft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.5.42		
1025		R 71 Stb.Maschine abgestellt. Auspuffsammelrohr leckt nach innen. Siehe Störungsmeldung R 71 v.28.5. Nr.2 Gr.A. und Nr.3 Gr.A.
1145		Die Boote R 65 - 67,70,71 und 73 - 75 bei NT längsseit festgemacht.
1250		Boote abgelegt.
1415		R 71 Bb.Auspuffsammelrohr leck. Boot mußte längsseit vom Begleitschiff festmachen.
1450		R 71 beide Hauptmaschinen unklar. Für einen Tag außer KB gemeldet. An Stb.Maschine wurde Ölwechsel vorgenommen, da Wasser im Öl durch die Leckage 2,5% gemessen wurde. Die Arbeiten wurden durch den Ltd.Maschinist Stbs.Ob.Maschinist Laurent mit dem gesamten tech. Personal an Bord durchgeführt. Das Stb. Auspuffsammelrohr zeigte zwischen Zylinder 4 - 5 im Innenrohr Knicke, die Risse von 8 cm Länge und etwa 5 mm Breite hatten.
		Bb.Auspuffsammelrohr war an 2 Stellen durch Korrosion und Wärmespannungen leck geworden. Sie wurden an Bord des Begleitschiffes NT geschweißt bzw. mit Schrauben abgedichtet.
		Ich schlage vor, daß die Auspuffsammelrohre der M.A.N.-Maschinen, die eine Länge von 3,25 m haben geteilt werden, wie es bereits die M.W.M.-Maschinen der R-Boote sowie die 20 Zylinder Mercedesmaschinen auf S-Booten bereits haben.
1745		R 76 in Reval festgemacht. Kleine Werftliegezeit und Stb.Voith-Schneider-Propellerwechsel.
2310	Narwa-Bucht	Boote nahmen längsseit von NT mit einer Schlauchlänge 36,8 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 4 Stunden 30 Minuten. Personal: 1/2. NT auf Reede geankert. Boote R 65 - 67, 70, 73 - 75 gehen längsseit.
		Bielitzer
28.5.42	Narwa-Bucht	Fortsetzung der Brennstoffübernahme. 0,55 m³ Motorenschmieröl Nr.7 mit 2 Schlauchlängen an R 71 abgegeben. Dauer: 40 Minuten. Personal 1/3.
0700		Boote R 65,66,67,70,73,74 und 75 abgelegt. Fortsetzung der Räumarbeiten.
1158		Fliegerangriff von 4 einmotorigen russischen Bombern. Bombenabwurf und Bordwaffenbeschuß. Kein Schaden.
1245		R 73 und 75 zur Geräteergänzung nach Kotka entlassen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.5.42		
1445	Narwa-Bucht	NT zur Sperrüberwachung ausgelaufen.
1645		R 71 wieder klar. Technische Besatzung hat geschlossen durchgearbeitet und meldet sich zur Mitarbeit bei der Flottille zur Stelle.
1935	In See	Boote gehen zur Proviantergänzung längsseit NT.
2005		Fliegerangriff! Boote haben mit AK von NT abgelegt. 6 Bomber. Bombenabwurf und Bordwaffenbeschuß. Keinen Schaden.
2301	Hungerburg	Boote R 65,66,67,70,71 und 74 festgemacht.
		Zielikes
29.5.42	Hungerburg	
0450		R 73 und 75 von Kotka mit Sperrgerät eingelaufen.
0740		Boote R 65,66,67,70,71,73,74 und 75 abgelegt.
1442		Fliegerangriff! 10 Vultee-V 11 und 2 Di - 6 Bombenwurf mit Bordwaffenbeschuß.
		R 71 Bombentreffer auf die Back. Vorderes Geschütz mit Bedienung ausgefallen. Bombenreihenwurf von Bb.Vorn nach Stb.Seite hin. Boot lief beim Bombenbewurf AK und wurde durch den Bombentreffer hochgehoben gleichseitig nach Stb.Seite stark gekrängt mit schweren Erschütterungen im Vorschiff. Unmittelbar bei der Detonation schnitt das Boot erst mit dem Vorschiff unter. Der Kommandant stoppte sofort und ging mit AK zurück. Ausfälle: Mtr.Gefr. Werner gefallen, 1 Mann schwer verletzt. Maschinenpersonal kein Ausfall. Ich stand am Stb.M.G.34 und schoß auf einen Bomber an Stb. Maschinenanlage war klar. Im Vorschiff war die ganze Bb.-Seite auf- und in Höhe der Wasserlinie weggerissen. Der Kollisionsraum war durch den weggesprengten Mannlochdeckel vollgelaufen und beschädigt. Der Kiel ist im Vorschiff eingerissen. Genaue Untersuchungen werden im Dock festgestellt. Das Oberdeck ist im Vorschiff aufgerissen und mehrmalig gebrochen. Achterkante Maschinenoberdeck ist das Deck querschiffs an Stb.-Seite gebrochen. Das Vorschiff ist in sich verdreht. Das Schott zum Brennstofftank hielt dicht. Kein Wassereinbruch, das Boot mußte über den Achtersteven erst nach der Narwa - Bucht einlaufen. Sämtliche Gewichte im Vorschiff wurden nach achtern verlegt. Das Sperrgerät wurde abgegeben. Abtl.I wurde mit etwa 5 t Wasser geflutet, sodaß der Propellerraum kein Wassereinbruch bekam. Mit Mot-Kraft gerade gelegt werden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 29.5.42		Das Vorschiff wurde mit Stander längs- und querschiffs versteift. Der fehlende Mannlochdeckel wurde durch ein Brett ersetzt, um ein Eindringen des Wasserstromes bei Rückwärtsfahrt zu verhindern. Das Boot wurde durch das Trimmen im gestoppten Zustand in eine fast waagerechte Lage gebracht, mit einer größeren Tauchtiefe von 50 cm schwimm und fahrfähig erhalten. Das Boot machte 8sm/h und legte 150 sm bei gutem Wetter die Strecke nach dem Bombenwurf bis nach Reval ohne Vorkommnisse zurück. Die Maschinen liefen 450 n/min. An Bb. Maschine wurde das erste Wellentraglager heiß. der überflüssige Brennstoff wurde abgegeben.
1730	Narwa - Bucht	R 71 längsseit NT. Alle Boote Brennstoff und Wasserübernahme. Brennstoff mit 2 Schlauchlängen 12,1 m³ = 0,86 übernommen. Dauer: 1 Stunde 20 Minuten. Personal: 1/1/3. NT verblieben für den eigenen Betrieb 5 m³ Treiböl.
		Begleitschiff NT muß zur Brennstoff - Wasser- und Munitionsübernahme nach Reval.
2320		R 69 auf der Überfahrt Bb. Propeller durch Unterwasserhindernis beschädigt. Boot ist beschränkt fahrbereit. Siehe Störungsmeldung R 69 vom 30.5.42 Nr. 1 Gruppe A.
2340	Narwa - Bucht	NT R 67 und 71 mit 8 sm Marschfahrt nach Reval. R 71 legt die Fahrt über den Achtersteven zurück.
		Zielikes
30.5.42 0000		R 65,66,70,73,74 und 75 zur Unternehmung nach Ust - Luga ausgelaufen.
0434	Ust - Luga	Boote (siehe vorstehend) festgemacht.
0712	Hungerburg	R 68,69 und 72 festgemacht.
1540	Reval	NT mit R 71 und 67 festgemacht. 35 m³ Frischwasser übernommen.
		Zielikes
31.5.42	Ust - Luga	Brennstoffübernahme aus Fässern. Die Boote: R 65 1,62 m³ R 66 0,40 m³ R 70 1,2 m³ R 73 1,0 " R 74 1,0 " R 75 1,0 " insgesamt: 6,22 m³ Treiböl. Dauer: 3 Stunden. Personal: 2/4.

201

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 31.5.42 0900	Reval	NT mit Schlepper zum Treibölübernahme verholt. 87 m³ Treiböl = 0,86 aus der Tankanlage übernommen, 3 Stunden Verzögerung der Übernahme, trotz vorheriger Bestellung der Brennstoffergänzung da Personal der Anlage nicht anwesend war. Ferner der Hauptabsperrschieber klemmte und erst gewaltsam geöffnet wurde. Die Tankanschlüsse müssen erst passend gemacht werden um langwierige Verzögerungen zu vermeiden.
1630		NT verholt zur Ölübernahme nach dem Minenhafen. 2,0 m³ Motorenschmieröl Nr 7 aus Fässern übernommen. Dauer: 2 Stunden. Personal: 1/4.
1700		NT verholt zum alten Liegeplatz. Fernschreibgespräch mit F.d.M. Ost. A1 geführt über R 71 und Stützpunktfragen. Besichtigung der Gebäude für den Stab der Flottille.
2040	Ust - Luga	Fliegeralarm! Kleiner Bombentreffer auf R 70 in den Kettenkasten durch die Back. Ein zweiter kleiner Bombentreffer auf das Schlauchboot an Stb.Seite Mitteldeck. Personalausfall: 1 Schwer - und 2 Leichtverletzte. Kein Maschinenpersonalausfall. Beschädigungen: Geringe Beschädigung des Oberdecks und durch Sprengwirkung Splitterdurchgänge über- und unter der Wasserlinie, sowie Durchschlagen des wasserdichten Schottes Abtlg IX und der danebenstehenden Spinde. Durch den 2. Bombentreffer wurde das Schlauchboot völlig zerstört und das Oberdeck durch Splitterwirkung durchschlagen und beschädigt. Die Sprenglöcher wurden mit Bordmitteln behelfsmäßig abgedichtet. Hiersu wurden Leckpfropfen und Leckmaterial verwandt. Instandsetzung wird in der Werft Reval durchgeführt.
2150	Ust-Luga	R 65,66,70,73,74 und 75 ausgelaufen.
2336	"	Boote (siehe vorstehend) festgemacht.
		R 67 übernimmt von der M.V.St. Reval 8,6 m³ Treiböl = 0,87 mit Handpumpe. Dauer: 1 Stunde 10 Minuten. Personal: 1/4.
2400	Reval	Begleitschiff Nettelbeck und R 67 ausgelaufen.

Gesehen: Bielitzer

Kapitänleutnant u. Flo.Chef.

Anlage zu Gruppe Nord 353

Kdos. 1578/42

Anlage 1 zum 1. R.-Fl. zu B.-Nr. G.Kdos 155

Anlage ... zum Kriegstagebuch 1.R.-Flottille

Räumbootsbegleitschiff "Nettelbeck"

Begonnen am: 28. Mai 1942
Beendet am: 31. Mai 1942

Kommandant: Ob.Lt. z.S. K r u s e

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.5.42 1945 O	Narva - Bucht	Erhalte Befehl von Chef 1. Rfl. mit S.A.T. Ost in einem freigesuchten Streifen von 6,5 Sm Länge und 0,8 Sm Breite (südl. Nemsibank) Überwachung des Gebietes durchzuführen
2001	Narva - Bucht W.: S 2 See: 0 - 1 bewölkt, gute Sicht.	Fliegerangriff im Quadrat: A O 3742 l.o. von 6 Flugzeugen. Bombenwürfe, M.G.-Beschuß. Flottille lag zwecks Proviantergänzung mit 6 Booten längsseit. Boote legten sofort ab, "Nettelbeck" schor aus dem Verband aus. Treffer wurden in einer anfliegenden Jagdmaschine beobachtet.
2007		Fliegerangriff beendet, Flugzeuge drehen nach NO ab.
2025 bis 2030		R 67 macht längsseit fest und übernimmt restl Proviant und Personal der Boote.
2045		Werde von Chef 1.Rfl. entlassen zur Durchführung Aufgabe.
		Ich gebe Befehl an S.A.T. Ost:"Nettelbeck und S.A.T. Ost fahren zur Überwachung des freigesuchten Gebietes. Einzunehmende Formation: K gelb, E 2. Fahrt: 5 Sm. Erhöhte Flak- u. Schnellbootsbereitschaft.
2200	Wind S 1 - 2, See 1, teilweise bewölkt, gute Sicht, Mondschein	

Anlage 21 zu 1/Sk 18464/42 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.5.42		
0158	Wind S 1-2, See 1, teilweise bewölkt, gute Sicht, Mondschein	R 73 und R 75 treffen mit "Nettelbeck" und S.A.T. Ost, von Kotka kommend, zusammen. Beide Boote befinden sich auf dem Marsch nach Hungerburg.
0201		Lichtzeichenbeobachtung durch "Nettelbeck" und S.A.T. Ost nordöstl. von "Banka Mansit". Nach dreimaligen E.S.- Anruf keine Antwort.
0204 bis 0210		Feuererlaubnis und gleichzeitig E.S.-Anruf. Es war in etwa 6000 - 7000 m eine Gruppe auszumachen, die einem R-Bootsverband glich. Gebe R 73 u. R 75 Befehl, da sie unmittelbar bei "Nettelbeck" waren, etwa 1 - 2 Sm nördl. v. "Nettelbeck" und S.A.T. Ost aufzuklären. Beobachtungen und Aufklärungen blieben ergebnislos.
0232		Entlasse R 73 u. R 75
0400	Wind SO 2, See 1 - 2 wolkenlos, gute Sicht.	
0934 bis 1053		R 73 und R 75 machen längsseit fest zur Abgabe Sperrgeräte und Übernahme von Proviant.
1105		Werde von Chef 1. Rfl. mit S.A.T.Ost nach Hungerburg entlassen.
1247	Hungerburg - Reede	geankert.
1739 bis 2250		Boote kommen längsseit zur Übernahme von Brennstoff und Wasser. R 71 gibt Waffen und Munition auf "Nettelbeck".
2330		Erhalte Befehl von Chef 1.Rfl. mit R 67 und R 71 nach Reval zu gehen. Geleit für R 71, Proviant-Brennstoff-und Wasserergänzung durchzuführen. Marsch auf Weg schwarz. Formation: R 67 / R 71 / "NT"
2339		R 67 fährt mit Geleitgerät. Nach Ergänzung in Reval, Rückmarsch Hungerburg. Fliegeralarm. Abwehr setzt ein. Boote legen ab. "Nettelbeck" schert aus dem Verband. Es handelte sich um deutsche Flugzeuge.
2350		Werde mit R 67 / R 71 nach Reval entlassen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.5.42		
0200	Narva - Bucht Windstill, hohe, offene Wolkenschicht, Mondschein, mittl.Sicht.	
0450 bis 0515		Treffe mit R 68 / 69 / 72 zusammen. Boote kommen längsseit zur Abgabe von Urlaubern und zum Postaustausch.
1000	Papon Wik SO 1-2, See 1 auffrischend, gute Sicht.	
1257	Karpowa Bucht SSO 4, See 2 - 3, Wolken, gute Sicht.	Bei aufkommender See auf Anforderung Kdt. R 71 Leewasser gemacht.
1445	Reval - Bucht	Fliegeralarm. Tiefanflug einer Maschine von achtern. Typ vorerst nicht auszumachen. E.S. Anforderung. Viermal nicht beantwortet. Gebe Feuererlaubnis. Beim Näherkommen wurde Maschine als Ju 52 erkannt. Feuer eingestellt. Nach etwa 3 Minuten erfolgte E.S.Abgabe vom Flugzeug.
1500	Reval	Gebe Einlaufmeldung: Mit R 67 und 71 um 1500 Reval ein. Ft. bleibt besetzt.
1534	Reval - Hafenbecken II	festgemacht.
1550		R 67 / 71 machen längseit fest. Veranlasse Übernahme von: Brennstoff, Wasser, Proviant, Sperrgeräte und Munition.
31.5.42		
0920	Reval	Abgelegt zur Brennstoffergänzung. (Schwierigkeiten, siehe K.T.B. Abschnitt Maschine.)
1110 bis 1615		Brennstoffergänzung und Munitionsübernahme
1725 bis 2000	Reval Hafenbecken II	festgemacht. Proviantübernahme.

gesehen:

Kaptlt. u. Flott.Chef

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

Anlage zu Gruppe Nord 357
Buch-Nr. Gkdos. 3518/42

Anlage 2 zum K.T.B. 1.R.Flottille vom 16.-31.5.42
"R 69" Kommandant: Ob.Strm. Johannesberg

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.5.42 0700	Neukuhren, NNO 1-2, Seegang 3, gute Sicht	Neukuhren abgelegt. Marsch nach Memel, Marschfahrt 16 sm.
1055	M e m e l	Lindenau-Werft festgemacht. R 69 außer K.B. gemeldet. Johannesberg
23.5.42 1800	M e m e l	Instandsetzungsarbeiten beendet. Boot ausgerüstet. Wieder K.B. gemeldet. Johannesberg
27.5.42 0300	O 1, Seegang 0-1, Wetter b, sehr gute Sicht	Memel abgelegt. Marsch nach Reval. Marschfahrt 16 sm.
1045	O 1, Seegang 0, sehr gute Sicht	Bei Punkt 1 Weg gelb Gerät ausgebracht. Geleitgerät, 20 m Tiefenstander, 57 m Drachenleine. Räumfahrt 15 sm.
1830	O 2, Seegang 1, Wetter c, bedeckt, gute Sicht	Gerät bei Punkt 8 Weg gelb eingenommen. Kein Räumerfolg. (Bul 78) Auf Weg gelb über Punkt 20 nach Reval mit Marschfahrt 17 sm weitergelaufen. Johannesberg
28.5.42 0020	R e v a l	festgemacht. Boot bei Kdt. R 72, Oblt.z.S. Leesten, zur Stelle gemeldet. Anschließend Brennstoff- und Wasserergänzung. Johannesberg

gesehen:
Kaptlt. u. Flott.Chef

Anlage 22 zu 1/SKL 1816/42 Gkdos.

R Es bearbeiten vom Kriegstagebuch der Kriegsmarine: 3. 3. Kapitel 18 Abschnitt
Buchlieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B. 96. Reichsdruckerei.
Din A 3

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

Anlage zu Gruppe Nord Ausl.-Flottille

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Anlage 3	1.R.-Fl. zu B.-Nr. 6 Kdos. 155	
	Anlage 3 zum K.T.B. 1.	R.Flottille vom 16.-31.5.42
	Gruppe: R 67 Oblt.z.S.	Stricker,
	R 65 Ob.Strm.	Habenicht,
	R 70 Lt.z.S.	Rasch,
	R 74 Ob.Strm.	Wels
	Gruppenführer: Oblt.z.S.	S t r i c k e r
	Befehl:	
	Minengeleit für 3.M.S.Flottille am 23.5.42. Versetzen bei Insel Torni. Marsch über Finnenkurs C - Seeigel III - Seeigel IV. M-Boote werfen Sperre auf Seeigel IV. Nach dem Werfen Rückmarsch über Seeigel II - Seeigel V - Finnenkurs B. M-Boote bringen nach dem Werfen Gerät aus. Tiefensteuerung -10 m.	
22.5.42 1115	K o t k a, SW 2, Seegang 0, bedeckt, gute Sicht	Kotka ausgelaufen.
1230	ostwärts Torni	Gerät ausgebracht.
1845		R 70 eine Mine geschnitten (M 12 russ.) 59°54' Nord 27°7,8' Ost.
2013		R 74 zwei Minen geschnitten (M 12 russ.) 60°10,8' Nord 27°8,1' Ost.
2016		R 74 eine Mine geschnitten (M 12 russ.) 60°11,3' Nord 27°8,5' Ost.
2041		R 70 eine Mine geschnitten. 60°14,5' Nord 27°7,1' Ost.
		Bei allen Räumerfolgen blieb das Gerät klar.
2047	ostwärts Torni	Gerät ein.
2213	K o t k a	festgemacht.

Stricker

gesehen:

Kaptlt. u. Flott.Chef

Anlage 13 zu 1/SA 18464/42 Gkdos

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

Anlage zu Gruppe Nord 361

3 Stiftel

Kdos. 155

Anlage 4 zum K.T.B. 1.R.Flottille vom 16. - 31.5.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Gruppe: R 66 Oblt.z.S. Ricken R 70 Lt.z.S. Rasch Gruppenführer: Oblt.z.S. R i c k e n
24.5.42 1800	SW 1, Seegang 0 - c 3-gute Sicht	R 66 und R 70 bei Groß-Tütters entlassen nach Hungerburg.
		Befehl: F.d.M.Ost G 1225 A1 Von Tüttersari-Hafen mit direktem Kurs nach Aseri mit ausgebrachtem Gerät, Tiefeneinstellung 10 m über 59°35,2' Nord 27° Ost zur Ansteuerungstonne Hungerburg. R-Boote machen nach dem Zusammentreffen mit 27.L.Flottille über Fernschreibstelle Hungerburg sofort Meldung.
1803		FT besetzt. Befohlenen Kurs eingeschlagen, mit ausgebrachten S.D.G., Tiefensteuerung 10 m.
2157	Anst.Tn. Hungerburg	Bei Anst.Tonne Gerät aufgenommen.
2240	H u n g e r b u r g	R 66 und R 70 festgemacht. Einlaufmeldung durch Fernschreiben abgegeben. x Lorkau
25.5.42 0330	H u n g e r b u r g	FT von F.d.M.Ost: R 66 und R 70 25.5. früh auslaufen Hungerburg mit Gerät bis Groß-Tütters dann Kotka. Fahrwasserbojen an 27.L.Flottille abgeben. Sperrmeldung mitbringen. Auslaufmeldung durch Fernschreiben abgeben.
0800		Auslaufmeldung abgegeben.
1300		R 66 und R 70 Hungerburg abgelegt.
1332	NO 3, Seegang 1, gute Sicht	S.D.G. ausgebracht, 10 m Tiefenstellung.
1457	Valaste querab	Ablaufen des befohlenen Weges.
1557	59°35,2' N 27° Ost	
1721	Groß Tütters querab	Gerät eingenommen. Marsch nach Kotka ohne Gerät.
1815	Hogland Lcht.Turm I-	
1915	Torni querab, NO 1, Seegang 0, gute Sicht	
2010	K o t k a	mit R 66 und R 70 festgemacht. Boote bei F.d.M.Ost zurückgemeldet. x Lorkau

Versehen:
Leutnant
Kaptlt. u. Flott.Chef

Anlage 24 zu 1/SK 18464/42 Gkdos.

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

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Abs. 3518/42

Ob. 19809/1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Anlage 5	1. R.-Fl. zum K.T.B. Nr. 6 Kdos. 155	
	Anlage 5 zum K.T.B. 1. R.Flottille vom 16. - 31.5.42	
	Gruppe: R 72	Oblt.z.S. Leesten
	R 68	St.Ob.Strm. Deters
	ab 28.5.42	
	R 69	Ob.Strm. Johannesberg
	Gruppenführer:	Oblt.z.S. L e e s t e n
27.5.42 0505	Kotka / in See NW 1, ruhige See, gute Sicht	R 72 und R 68 von Flottille entlassen zur Durchführung der Aufgabe gem. F.d.M.Ost G.Kdos 806 A1 vom 26.5.42 (siehe Anlage 6)
0512		R 72 und 68 bei Chef 3.M.S.Flottille gemeldet. Boote erhalten Befehl, sich in k - gelb vor den Verband zu setzen. M-Boote fahren in T - Formation. Am Schluß des Verbandes ein M-Boot als Bojenboot und zum Fischen der Geräte. R-Boote fahren Geleitgerät. 15 m Tiefenstander, 48 m Drachenleine.
0530		Am Nordende Suursaari R 72 beide Geräte abgeschlagen.
0615		Geräte wieder ausgebracht.
0625		M 15 verliert Gerät. Verband stoppt. R-Boote fahren im Kreis.
0755	W 1, glatte See, gute Sicht	Fahrt fortgesetzt.
0803		R 72 Bb.- und Stb.-Gerät je ein Räumerfolg. Russ. M 12 Minen auf 59°54,0' N 27°5,4' Ost. M-Boote bringen Mine durch Beschuß zum Sinken.
0841		R 72 Stb. Schwimmer verloren. Gerät aufgenommen und Stb. Schwimmer neu ausgebracht.
1223		R 72 Stb. Schwimmer verloren. Gerät aufgenommen und neu ausgebracht nach vorheriger Geräteüberrahme von M 17. Gerät hatte in beiden Fällen keine Grundberührung. Verlust ist auf Materialfehler des Wirbelschäkels zurückzuführen. Schäkel war in beiden Fällen verbogen.
1316		Flottille läuft mit 12 sm Fahrt weiter. R 72 dampft auf und bringt Gerät neu aus.
1714		Boote nehmen Gerät auf.
1822	R e v a l	festgemacht. Wasser- und Brennstoffübernahme. Die Uhren werden um 1 Stunde zurückgestellt.

Leesten

28.5.42

Anlage 25 zu I/SR 1764/42 Gkdos

Zu beziehen vom Buchverlager der Kriegsmarine: 3. 3 Kapitän z. S. [illegible] B. 36. Briefumschlag 42 Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.5.42 0020	Reval	R 69 stößt zur Gruppe und macht bei R 72 fest.
0400	SO 1, ruhige See, bedeckt, gute Sicht	Seeklar. R 69 nimmt an der Unternehmung teil.
0430		abgelegt. Bei Flo.Chef der M.S.Flottille zur Stelle gemeldet. Boote fahren in T-Formation vor dem Verband.
0600		Gerät ausgebracht. Boote fahren Geleitgerät, 20 m Tiefenstander, 57 m Drachenleine.
0722		R 68 schneidet eine M 12 auf 59°30' Nord 24°3,2' Ost.
1335	S 1, ruhige See, etwas diesig	R-Boote erhalten Befehl, 1-2 sm über gelb 8 weiterzulaufen, um 17.M.S.Fl. zu sichern und auf Gegenkurs nach gelb 8 zurückzuführen. 3.M.S.Fl. nimmt bei gelb 8 Gerät auf, um zunächst ohne Gerät auf 17.M.S.Fl. zu warten.
1405	starker Nebel	R-Boote nehmen Gerät auf und laufen nach Punkt 8 zurück.
1438		Bei M 19 längsseit festgemacht. Auf Grund des Räumerfolge R 68 Geräte wechseln. Räumgerät 20 m Tiefenstander, 57 m Drachenleine.
1551		abgelegt.
1820	starker Nebel	Bis zu dieser Zeit auf 17.M.S.Flottille gewartet, diese hatte inzwischen ebenfalls geankert und war außer Sicht.
1820	Punkt gelb 08	M.S.Flottille beschließt unter Dagerort zu ankern. R-Boote sollen nach Reval entlassen werden, wurden aber wegen Nebellage bei M.S. Flottille behalten. M-Boote fahren ohne Gerät, R-Boote mit Gerät zur Sicherung des Verbandes zum Ankerplatz. Räumgerät, 10 m Tiefenstander, 30 m Drachenleine.
1959		Gerät aufgenommen.
2016		Bei M 15 längsseit. R 68 und R 69 bei zwei anderen Booten längsseit.
29.5.42 0530	Finnischer Meerbusen SW 1, Seegang 2, starker Regen	seeklar. Räumgerät ausgebracht, 10 m Tiefenstander, 30 m Drachenleine.
0545		R 68 meldet Gerät unklar. R 72 und R 69 setzen sich in k - gelb vor den Verband und führen diesen nach Punkt 8 zurück.
0730		R 68 schließt wieder an.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 29.5.42		R-Boote nehmen Gerät auf und wechseln Tiefenstander. Gefahren wird Räumgerät, 20 m Tiefenstander, 57 m Drachenleine.
0800	strichweise starker Nebel.	M.S.Flottille bringt Gerät aus. M.Boote und R-Boote fahren in A - Formation von gelb 08 bis gelb 20, die R-Boote am Schluß des Verbandes, dahinter ein M-Boot als Bojenboot.
1000		Es wird ausgebojt.
1446		R 68 eine M 12 geschnitten auf 59°30' Nord 24°4,6' Ost. Mine wird vom Bojenboot leck geschossen und sinkt.
1604	gute Sicht, ruhige See.	Gerät aufgenommen.
1716	R e v a l	festgemacht. Anschließend Sitzung auf M 15. Boote werden vom Chef der M.S.Flottille entlassen. Boote beim Chef M.S.Fl. abgemeldet.
1720		Proviantübernahme, Vorbereitungen zur Wasser- und Brennstoffübernahme.
1900		Telefongespräch mit Chef 1.R.Fl. Erhalte Befehl, so schnell wie möglich Reval auszulaufen und Marsch nach Hungerburg anzutreten.
1948		Brennstoff und Wasserübernahme. Brennstoffübernahme langwierig, da nur Pumpen mit Handbetrieb.
2030		Auslaufmeldung fernschriftlich abgegeben für 2100 Uhr.
2130	Reval gute Sicht, kein Wind	abgelegt. Verzögerung trat dadurch ein, weil M-Boote Abgabe von Geräten an R-Boote vorbereitet hatten. Ein Teil wurde nur übernommen. Marsch über Küstenweg nach Hungerburg.
2320	59°35,1' Nord 25° 0,9' Ost	R 69 meldet leichten Stoß im Boot. Boote stoppen. R 69 stellt selbst den nebenstehenden Schiffsort fest, der mit dem von R 72 übereinstimmt. Formation war k - gelb, R 69 als Nr.2 150 m Abstand. Es würde kein Gerät gefahren, da Boote beschleunigt nach Hungerburg kommen sollten. Bb.-Propeller auf R 69 arbeitet ungenau. Marschfahrt wird mit 14 sm fortgesetzt.
30.5.42 0320		"Nt", R 67 und R 71 kommen in Sicht.
0350		Bei R 67 längsseit zur Postabgabe und Befehlsentgegennahme. Kdt. R 69 meldet Flo.Ing. Maschinenschaden und soll dann weitermarschieren.
0400		Bei "Nt" längsseit zum Postaustausch.
0715	H u n g e r b u r g	festgemacht. Einlaufmeldung fernschriftlich abgegeben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 30.5.42		FT bleibt besetzt.
1100		Hafenkapitän Hungerburg meldet, daß Mtr.Gfr. Gröger von R 67 am 31.5.42 beigesetzt wird. Flo.Chef wird fernschriftlich benachrichtigt.
		R 69 untersucht Maschine und wartet dann auf Taucherausrüstung, um Propellermesser zu untersuchen. Nachmittags taucht ein Mann ohne Ausrüstung, da diese nicht eingetroffen, und stellt fest, daß Messer verbogen sind.
1700		Fernschreiben an F.d.M.Ost und Flo.Chef, daß R 69 Propellerschaden und nur beschränkt fahrbereit.
		Boote bleiben in Bereitschaft.
31.5.42 1100	H u n g e r b u r g	Beisetzung des Mtr.Gfr. Gröger von R 67. Teilnahme je Boot 2 Uffz. und 12 Mann, von 2 Booten der Kommandant und L.M. Rest der Besatzungen bleibt für den Waffeneinsatz an Bord.
1230		Besuch des Verwundeten in Narva.
2050		Boote bleiben weiter in Bereitschaft, Eingang eines Fernspruchs vom Flo.Chef, daß Besatzungen Landurlaub bekommen können.
	geschen: Kaptlt. u. Flott.Chef	

Ču 19809 i

Anlage 6 1.R.Fl. u. 3.M.S.Fl. Gkdos. 155

352

Anlage zu Gruppe Nord
Gkdos. Nr. 3518/42

Anlage 6 zum K.T.B. 1.R.Fl. vom 16.- 31.5.42.

A b s c h r i f t !

F.d.M.Ost
Gkdos. 806 A1

den 26. Mai 1942.

Geheime Kommandosache!

An

1.R.Fl. - pp -

Gemeinsam auslaufen am 27.5. 0300 Uhr über normalen ~~O.R.G.~~ Weg bis Insel Torni, dort Gerät ausbringen. 15 m Tiefenstander, O.R.G. 12 m. Marsch nach Punkt 60 Grad 14,1 Min. Nord, 27 Grad 0,9 Min. Ost. Von dort ist ein 1500 m freigesuchter Weg für Kabelleger zu schaffen, dessen Westseite mit roten Fahrwasserbojen, Abstand 1 sm , zu bezeichnen ist.

1.Anlauf 1.R.Fl. und 3.M.S.Fl., weitere Anläufe 8 Boote der 1.R.Fl.

Weg verläuft von 60° 14,1' Nord, 27° 0,9' Ost
nach 60° 12,3' Nord, 27° 0,5' Ost
nach 60° 7,2' Nord, 26° 57,8' Ost
nach 60° 5,2' Nord, 26° 59,3' Ost.

Bei Punkt 60 Grad 7,2' Nord, 26 Grad 57,8' Ost schwenkt 3.M.S.Fl. mit 2 R-Booten vorgesetzt ab nach

60° 5,6' Nord, 26° 55,2' Ost über
60° 0,0' Nord, 26° 59,0' Ost über
59° 49,2' Nord, 27° 10,6' Ost,
59° 34,6' Nord, 26° 59,5' Ost (schwarz 16 a).

Von dort auf Weg schwarz nach Westen. Wegpunkte Weg schwarz siehe Anlage. Bei Auftreffen auf Minen weiterlaufen. Abends einlaufen Reval. Lagemeldung fernschriftlich. 1.R.Fl. läuft nach Freisuchen des Kabelweges den gleichen Weg wie 3.M.S.Fl., 500 m weiter westlich bis

Punkt 59° 49,2' Nord, 27° 10,6' Ost von
dort nach Punkt 59° 45,0' Nord, 27° 31,0' Ost.

Folgendes Gebiet ist für Sperrbewacher nachzuprüfen (50 %)

59° 45,0' Nord, 27° 31,0' Ost
59° 42,0' Nord, 27° 30,0' Ost
59° 43,5' Nord, 27° 51,5' Ost
59° 40,2' Nord, 27° 56,2' Ost.

Von der Südostecke bis Punkt 18 Weg schwarz ansteuern und diesen Weg in 1 sm Breite nachprüfen. Bei Auftreffen auf Minen ist das Gebiet und der Weg freizusuchen. Abends einlaufen Hungerburg. Lage fernschriftlich.
"Nettelbeck" und S.A.T. Ost übernehmen, während die Flottille für die Nacht einläuft, in dem abgesuchten Gebiet die Sperrbewachung bis zur Ablösung 12.U.Jagdflottille.

Anlage 21 zu 1/SK 1814/42

Anlage 22 1. R.-Fl. zu R.-Nr. 6.6.40

Geheime Kommandosache!

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. GKdos 3518/42

Gefechtsbericht über den Fliegerangriff am 31. Mai 1942 in Ust-Luga.

6 Boote der 1. RÄumbootsflottille lagen klar zur Minenunternehmung im Hafen von Ust-Luga. Ich hatte Befehl, die Boote im Hafen zu tarnen. Die Tarnung wurde, da keinerlei Tarnnetze vorhanden waren, so gut es ging, mit Bordmitteln durchgeführt. Alle Boote lagen einzeln, weit hintereinander an 2 zum Teil sehr baufälligen Anlegebrücken. R "70", z.Zt. mein Führerboot, lag am weitesten stromaufwärts.

Um 2o4o Uhr, finnischer Zeit, wurde die Flottille von 4 russ. Doppeldeckern, Typ D 1 - 6 und 4 Eindeckern, Typ Vultee V - 11 mit Bomben und Bordwaffen angegriffen. Die Flugzeuge hielten sich außerhalb der Reichweite unserer 2 cm Geschütze. Alle Flugzeuge wurden von uns und der Landflak heftig beschossen.

Alle Flugzeuge flogen über dem Westufer der Luga an, drehten vor der Flottille auf und lögten im direktem Anflug ihre Bomben. Danach k ppten sie ab und lösten ihre M.G.-Garben.

R 7o wurde vom 2 leichten Splitterbomben getroffen. Eine fiel genau auf die Back, vor dem Kettenstopper, durchschlug das Oberdeck und detonierte im Kollisionsraum. Die zweite Bombe fiel Mittschiffs an Steuerbordseite auf das hochgekantete stehende Schlauchboot, krepierte beim Aufschlag und riß lediglich das Schlauchboot.
R 7o wies nach dem Angriff folgende Beschädigungen auf:

1.) Back, Vorkante Kettenstopper durchschlagen bis in den Kollisionsraum.
2.) Schott des Kollisionsraumes stark beschädigt.
3.) Splitter- u. M.G.-Durchschläge durch Außenhaut der Back.
4.) Folgende Spanten beschädigt:
   a) 2 Decksquerspanten
   b) 4 Längsspannten } Steuerbord
   c) 3 Querspanten }
   d) 4 Längsspanten } Backbord
   e) 4 Querspanten }
5.) Kettenstopper und Ankerkette stark zersplittert.
6.) Stb.-Setzbord und Festmachepoller beschädigt.
7.) Daumengroßes Leck unter der Wasserlinie im Kollisionsraum.
8.) Beschädigung der Einrichtungen im U-Raum.
9.) Abdampfrohr und Heizkörper im U-Raum durchschlagen.
10.) Stb.-Schlauchboot, Bb.-Schlauchboot, Mittschiff durchschlagen und stark beschädigt. (Schlauchboote unbrauchbar.)

Anl. 22 zu 1/3518/42 Nr 70/42

11.) Einrichtungen und Außenbordshaut im Mannschaftsdeck durch Splitter und Einschüsse beschädigt.
12.) Rohr der Reservenebelanlage durchschossen.

Die Splitterlöcher im Vorschiff wurden mit Leckpfropfen gedichtet. Über das Durchschlagloch der Bombe wurden Bretter genagelt, die mit Segeltuch unterlegt waren.

Der neueingebaute Splitterschutz der 2 cm - Flak hat sich bestens bewährt. Der achtere Splitterschutz wies 17 M-G.-Aufschläge auf. Bedienung blieb unverletzt.

Bei diesem Angriff wurde der Vp.Gst K r o n e s, R 70 durch Bauchschuß und Oberschenkelsteckschuß schwer, der Mtr. Gefr. N i e s t r a h t und der Sig.Gefr. Groß leicht verwundet.

R 65 erhielt einige M.G.-Durchschüsse.

Anlage 79 1. R.-Fl. zu B.-Nr. 6. Kdos. 755

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds 3518/42

Kommando
- 1. Räumbooteflottille

An Bord, den 4. Juni 1942.

Geheime Kommandosache!

Gefechtsbericht

über den Fliegerangriff am 29. Mai 1942.

Während der Räumarbeiten der Flottille am 29.5.42 im Quadrat 3717 AO wurde die Flottille um 1432 Uhr von einem russischen Flugzeugverband, bestehend aus zwei Doppeldeckern, Typ D 1-6 und 10 Vultee V-11 angegriffen.

Die Flottille fuhr angelehnt an einen Bojenstrich in A-Grün. Der Angriff erfolgte gleichzeitig von allen Seiten. Die Boote schossen, was die Rohre hergaben, schlippten die Geräte und liefen mit A.K. auseinander. Ich schätze die Zahl der geworfenen Bomben auf etwa 80 und mehr. Die Bomben schlugen fast überall in unmittelbarer Nähe der Boote ein. Obgleich der Angriff rechtzeitig erkannt war, waren wir mit unseren Booten in der Abwehr den Angreifern nicht gewachsen. Alle Kommandanten sind den Bomben mit viel Geschick und Umsicht ausgewichen. Trotz ständiger Kursänderungen und hoher Fahrt erhielt " R 71 " bei diesem Angriff einen Bombenvolltreffer auf die Back, der, von Steuerbordseite kommend, im Vorschiff detonierte und die ganze B.B.-Seite bis zur Brücke aufriss. Die M.G.-Bedienung des vorderen 2 cm wurde durch die Detonationswucht aussenbords gerissen. Das Vorschiff stand völlig unter Wasser und drohte unterzuschneiden. Der Kommandant, Ltn.z.S.d.R. Roosen, übersah sofort die Gefahr, die seinem Boot drohte und befahl "voll zurück", wodurches ihm gelang, das Vorschiff zu heben. Für die aussenbords gefallenene Soldaten ließ er gleich ein Schlauchboot aussetzen. Ob die im Wasser schwimmenden Leute beschossen wurden, läßt sich nicht genau feststellen. Spritzer und Aufschläge wurden beobachtet. Es können aber auch Bombensplitter gewesen sein.

Ich behielt während des Angriffs ständig meine Boote im Auge, befand mich selbst auf " R 66 ", sah den Einschlag bei "R 71" und in der Nähe von "R 67". Als ich sah, daß "R 71" vorn wegsackte, lief ich mit Höchstfahrt zur Unfallstelle. Dort waren bereits die in der Nähe befindlichen Boote mit der Bergung der Schwimmenden beschäftigt. Der Flo.-Ing., Oblt.(Ing.) Bielitzer, der sich auf "R 71" befand, meldete mir das Boot schwimm-

stroppe abgefangen, um ein etwaiges Aufreißen des noch vorhandenen

Anlage 30 zu 1/SR 1547/42 Gkdos

fähig, Maschinenanlage klar.

Nach beendigtem Angriff entliess ich "R 71" in Begleitung von "R 73" und "R 75" nach Hungerburg.

Bei diesem Angriff wurde der Matr.Gefr. G r ö g e r von "R 67" durch Bauchschuss und der Matr.Gefr. Pannes von "R 71" durch Oberschenkelsteckschuss in beiden Oberschenkeln, die beide Knochen durchschlagen hatten, schwer verwundet. Der Flg.-Arzt befand sich während des Angriffs auf "R 67" und behandelte sofort den Matr.Gefr. Gröger, anschliessend liess er sich auf "R 71" übersetzen, um auch den Matr.Gefr. Pannes zu behandeln. P. wurde dann auf "R 67" übergeladen und "R 67" mit beiden Schwerverwundeten nach Hungerburg entlassen.

Ich ordnete auf allen Booten Vollzähligkeitsmusterung an. Dabei fehlte der Matr.Gefr. Werner von "R 71". Werner gehörte zum vorderen M.G.-Bedienung und ist mit aussenbords geschleudert worden. Da er von keinem Boot geborgen war, fuhr ich mit den mir verbliebenen 4 Booten zur Unfallstelle, um den Vermissten zu suchen. Die Unfallstelle war übersät von Wrackteilen, Ausrüstungsgegenständen, Zeug usw. Von dem Matr.Gefr. Werner wurde nichts gefunden. Lediglich eine zerrissene Schwimmweste trieb an der Oberfläche.

In der Zwischenzeit erhielt ich einen Funkspruch von F.d.M. ost, der mir bereits eine neue Aufgabe für die Nacht gab.

Um 1615 Uhr habe ich die erfolglose Suche aufgegeben, bin eingelaufen und habe auf Hungerburg-Reede von "Nettelbeck" für die neue Aufgabe ergänzt.

Dort sagten die Kameraden des Matr.Gefr. Werner, die zur gleichen Geschützbedienung gehörten, daß W. mit aussenbords gerissen und anschließend durch den Sog des Bootes in den Propeller gekommen sei.

Meines Erachtens ist ein Arbeiten in dem Seegebiet ohne ausreichende Flakunterstützung bezw. ohne Jagdschutz für eine R.-Flottille nicht mehr möglich, denn bei den vorangegangenen Angriffen am Vortage haben wir es nur dem Zufall zu verdanken, daß diese ohne Verluste blieben.

Reinert

Anlage 7 zu 1/SR 1144/42 Gkdos.

- Anl. 2 -

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 3516/42

Bericht über den Bombenangriff auf " R 71 " .

Abschnitt: Maschine.

Am 29. Mai 1942 14^{35} Uhr erfolgte in der Narwa-Bucht, während die 1.R.-Flottille ihre RAumarbeiten durchführte, ein russischer Fliegerangriff auf die Flottille.

Um 14^{42} Uhr erfolgte der Bombentreffer im Vorschiff auf R 71 von 2 Flugzeugen im Kreuzwurf mit ca. 12-16 Bomben. Verluste: Mtr.Gefr. Werner gefallen, 1 Mann schwer verletzt. Techn.Personal keine Verluste.

Das Boot machte 18 sm (AK) während des Bewurfes. Eine Bombe von etwa 50 kg detonierte zwischen Abtlg.VI und dem Steven, die das ganze Vorschiff nach Bb.Seite und nach unten aufriß. Gleichzeitig wurde das Oberdeck in der Höhe des vorderen 2 cm Geschützes aufgerissen. Unmittelbar nach der Detonation neigte sich das Vorschiff mit Erschütterungen nach vorn und danach nach der Bb.Seite. Da das Boot AK lief, wurde durch das große Leck die See durch den Niedergang in den Steuerstand geflutet und setzte den Brückenstand unter Wasser. Der Kommandant befahl " Stopp " und anschließend " AK " zurück. Dadurch wurde das Vorschiff entlastet und die Gefahr des Schottbrechens war beseitigt.

Ich begab mich sofort in den Maschinenraum und erhielt die Meldung, daß die Maschinenanlage klar ist. Durch die Erschütterung waren die Flurplatten zum Teil in die Bilge gefallen. Der Raum wurde sofort wieder aufgeklart. Das Tankraumschott wurde kontrolliert, da ein Abklopfen nicht möglich war, habe ich ein 5 mm Loch in die Schottwand unterhalb des Einsteigelukes bohren lassen. Ein Wassereinbruch war nicht erkennbar, das Schott zum Tankraum vom Maschinenraum wurde geöffnet, die Lenzpumpe wurde auf Abtlg.VI geschaltet und der Raum beobachtet. Das Schott Abtlg.VI-VII hat dicht gehalten. Das Wasser stand nach dem Trimmen des Bootes 50 cm über der Flurplatte in Abtlg.VII.

Sämtliche Geräte und Gewichtsmassen wurden an Bord nach achtern getrimmt. Das Boot konnte mit beiden Maschinen 8 sm Fahrt über den Achtersteven machen. Diese Fahrt wurde bis zum Begleitschiff Nettelbeck durchgeführt und daselbst 4 m^3 Brennstoff von Bord gegeben, um das Boot möglichst waagerecht zu bekommen. Im Abtlg.I wurden 5 t Wasser geflutet.

Das nach Bb.seitlich aufgerissene Boot wurde von 2 Drahtstroppe abgefangen, um ein etwaiges Aufreißen des noch vorhandenen

Anlage 30 zu 1/SR 1546/42 Steven

- Anl. 2 -

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 3516/42

Bericht über den/ Bombenangriff auf " R 71 " .

Abschnitt: Maschine.

Am 29. Mai 1942 1435 Uhr erfolgte in der Narwa-Bucht, während die 1.R.-Flottille ihre Räumarbeiten durchführte, ein russischer Fliegerangriff auf die Flottille.

Um 1442 Uhr erfolgte der Bombentreffer im Vorschiff auf R 71 von 2 Flugzeugen im Kreuzwurf mit ca. 12-16 Bomben. Verluste: Mtr.Gefr. Werner gefallen, 1 Mann schwer verletzt. Techn.Personal keine Verluste.

Das Boot machte 18 sm (AK) während des Bewurfes. Eine Bombe von etwa 50 kg detonierte zwischen Abtlg.VI und dem Steven, die das ganze Vorschiff nach Bb.Seite und nach unten aufriß. Gleichzeitig wurde das Oberdeck in der Höhe des vorderen 2 cm Geschützes aufgerissen. Unmittelbar nach der Detonation neigte sich das Vorschiff mit Erschütterungen nach vorn und danach nach der Bb.Seite. Da das Boot AK lief, wurde durch das große Leck die See durch den Niedergang in den Steuerstand geflutet und setzte den Brückenstand unter Wasser. Der Kommandant befahl " Stopp " und anschließend " AK " zurück. Dadurch wurde das Vorschiff entlastet und die Gefahr des Schottbrechens war beseitigt.

Ich begab mich sofort in den Maschinenraum und erhielt die Meldung, daß die Maschinenanlage klar ist. Durch die Erschütterung waren die Flurplatten zum Teil in die Bilge gefallen. Der Raum wurde sofort wieder aufgeklart. Das Tankraumschott wurde kontrolliert, da ein Abklopfen nicht möglich war, habe ich ein 5 mm Loch in die Schottwand unterhalb des Einsteigelukes bohren lassen. Ein Wassereinbruch war nicht erkennbar, das Schott zum Tankraum vom Maschinenraum wurde geöffnet, die Lenzpumpe wurde auf Abtlg.VI geschaltet und der Raum beobachtet. Das Schott Abtlg.VI-VII hat dicht gehalten. Das Wasser stand nach dem Trimmen des Bootes 50 cm über der Flurplatte in Abtlg.VII.

Sämtliche Geräte und Gewichtsmassen wurden an Bord nach achtern getrimmt. Das Boot konnte mit beiden Maschinen 8 sm Fahrt über den Achtersteven machen. Diese Fahrt wurde bis zum Begleitschiff Kettelbeck durchgeführt und daselbst 4 m^3 Brennstoff vom Bord gegeben, um das Boot möglichst waagerecht zu bekommen. In Abtlg.I wurden 5 t Wasser geflutet.

Das nach Bb.seitlich aufgerissene Boot wurde von 2 Drahtstroppe abgefangen, um ein etwaiges Aufreißen des noch vorhandenen

Anlage 30 zu 1/SKdos 1846/42 Geheim

30 764/42

mit Kollisionsraum durch den Wasserdruck bei Fahrt achteraus zu vermeiden. Das Boot war außerdem an Stb.Seite am achteren Ende des Maschinen-Oberlichtaufbaues gerissen. Die Maschinenanlage zeigte keine merklichen Veränderungen nur, daß das erste Bb. Wellentraglager im Maschinenraum während der Überführungsfahrt heiß wurde. Die Auspuffsammelleitung der Maschinenanlage hat sich etwas gereckt. Das Boot legte die Strecke von 120 sm nach Reval mit 8 sm/h Fahrt bei gutem Wetter ohne Verkommnisse zurück.

Das Boot wurde am 5. Juni 1942 in der Werft Reval eingedockt. Die Bb.Seite des Vorschiffes, die nur noch an der Scheuerleiste hang, wurde abgeschnitten. Da das Boot eine längere Werftliegezeit durchführen muß, wird das Boot schiffahrtsmäßig an die Marineausrüstungsstelle Reval abgegeben. Die Haupt - und Hilfsmaschinen werden ausgebaut und dienen zur Reserve für die Flottille. Die Voith-Schneider-Propeller sind ausgebaut und als Austauschpropeller in R 69 und R 75 eingebaut. Die weitere Verwendung des Bootes muß noch entschieden werden.

Die Besatzung des Bootes hat sich während des Bombentreffers und nach der großen Beschädigung des Vorschiffes hervorragend verhalten und ihre Einsatzbereitschaft zur Erhaltung und Verteidigung des Bootes voll eingesetzt.

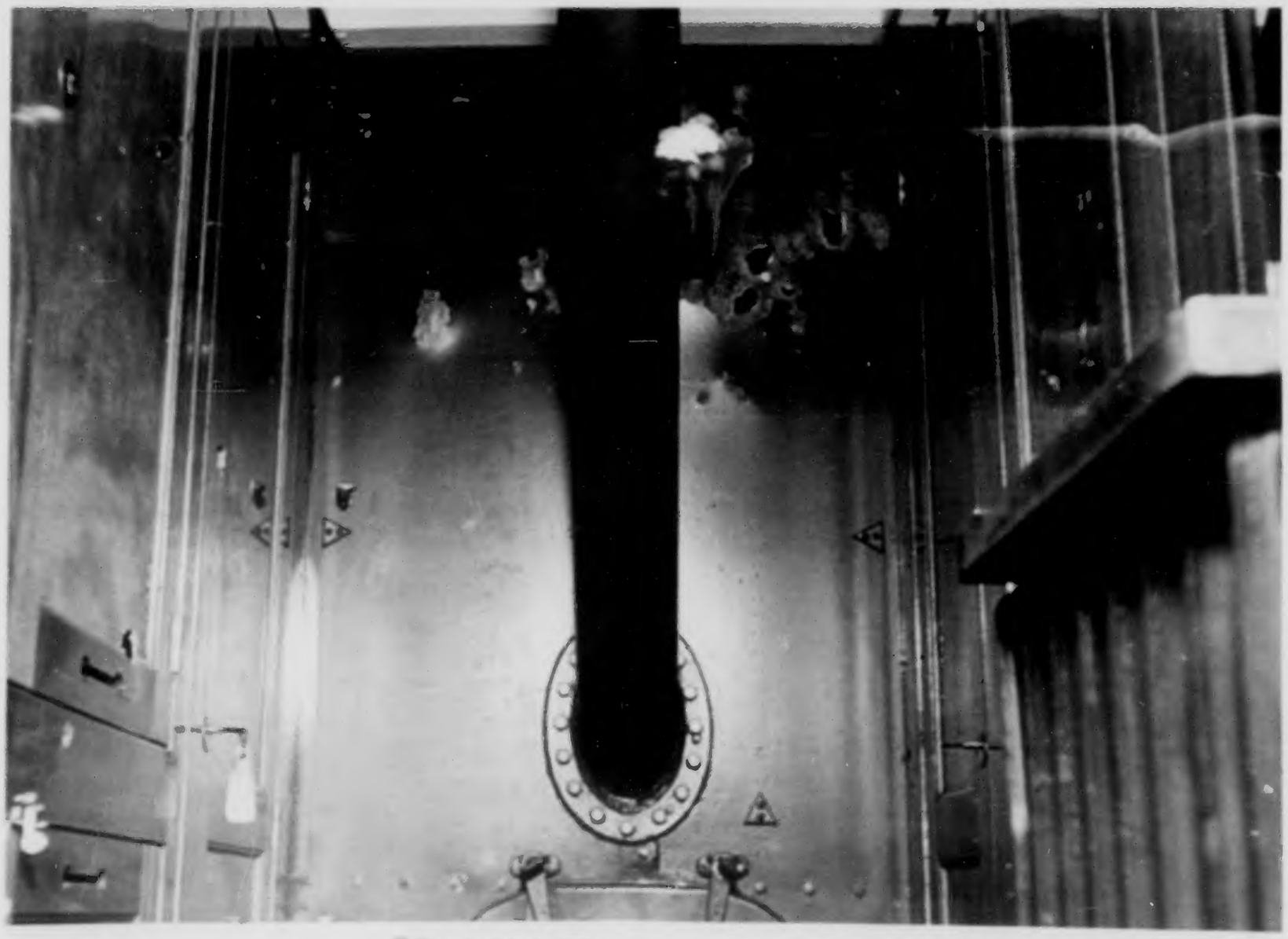
An Bord, den 5. Juni 1942.

Bieliker

Oberleutnant Ing. u. Flo.Ing.

Anlage 7 zum K.T.B. Bombentreffer auf die Back von R. 70
am 31.Mai 1942

Buch-Nr. Gkds 3518/42



Anlage 19 zu 1/SR 1944/42 Gkds.

No 767/42

Anlage 7 zum K.T.B. Bombentreffer auf die Back von R. 70
am 31.Mai 1942

Buch-Nr. Gkds 3518/42

Anlage 3 zu 1/SR 1964/42
T 8709/42

anl. 2. Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 3518/42

Bericht über den Bombenangriff auf " R 71 " .

Abschnitt: Maschine.

Am 29. Mai 1942 1435 Uhr erfolgte in der Narwa-Bucht, während die 1.R.-Flottille ihre RKunarbeiten durchführte, ein russischer Fliegerangriff auf die Flottille.

Um 14[42] Uhr erfolgte der Bombentreffer im Vorschiff auf R 71 von 2 Flugzeugen im Kreuzwurf mit ca. 12-16 Bomben. Verluste: Mtr.Gefr. Werner gefallen, 1 Mann schwer verletzt. Techn.Personal keine Verluste.

Das Boot machte 18 sm (AK) während des Bewurfes. Eine Bombe von etwa 50 kg detonierte zwischen Abtlg.VI und dem Steven, die das ganze Vorschiff nach Bb.Seite und nach unten aufriß. Gleichzeitig wurde das Oberdeck in der Nähe des vorderen 2 cm Geschützes aufgerissen. Unmittelbar nach der Detonation neigte sich das Vorschiff mit Erschütterungen nach vorn und danach nach der Bb.Seite. Da das Boot AK lief, wurde durch das große Leck die See durch den Niedergang in den Steuerstand geflutet und setzte den Brückenstand unter Wasser. Der Kommandant befahl " Stopp " und anschließend " AK " zurück. Dadurch wurde das Vorschiff entlastet und die Gefahr des Schottbruches war beseitigt.

Ich begab mich sofort in den Maschinenraum und erhielt die Meldung, daß die Maschinenanlage klar ist. Durch die Erschütterung waren die Flurplatten zum Teil in die Bilge gefallen. Der Raum wurde sofort wieder aufgeklart. Das Tankraumschott wurde kontrolliert, da ein Abklopfen nicht möglich war, habe ich ein 5 mm Loch in die Schottwand unterhalb des Einsteigelukes bohren lassen. Ein Wassereinbruch war nicht erkennbar, das Schott zum Tankraum vom Maschinenraum wurde geöffnet, die Lenzpumpe wurde auf Abtlg.VI geschaltet und der Raum beobachtet. Das Schott Abtlg.VI-VII hat dicht gehalten. Das Wasser stand nach dem Trimmen des Bootes 30 cm über der Flurplatte in Abtlg.VII.

Sämtliche Geräte und Gewichtsmassen wurden an Bord nach achtern getrimmt. Das Boot konnte mit beiden Maschinen 8 sm Fahrt über den Achtersteven machen. Diese Fahrt wurde bis zum Begleitschiff Bettelbeck durchgeführt und daselbst 4 m³ Brennstoff von Bord gegeben, um das Boot möglichst waagerecht zu bekommen. In Abtlg.I wurden 5 t Wasser geflutet.

Das nach Bb.seitlich aufgerissene Boot wurde von 2 Drahtstroppe abgefangen, um ein etwaiges Aufreißen des noch vorhandenen Steven

Anlage 4 zu 1/Skl 1846/42 Gkdos

mit Kollisionsraum durch den Wasserdruck bei Fahrt Achteraus zu vermeiden. Das Boot war außerdem an Stb.Seite am achteren Ende des Maschinen-Oberlichtaufbaues gerissen. Die Maschinenanlage zeigte keine merklichen Veränderungen nur, daß das erste Bb.Wellentraglager im Maschinenraum während der Überführungsfahrt heiß wurde. Die Auspuffsammelleitung der Maschinenanlage hat sich etwas gereckt. Das Boot legte die Strecke von 120 sm nach Reval mit 8 sm/h Fahrt bei gutem Wetter ohne Vorkommnisse zurück.

Das Boot wurde am 5. Juni 1942 in der Werft Reval eingedockt. Die Bb.Seite des Vorschiffes, die nur noch an der Scheuerleiste hang, wurde abgeschnitten. Da das Boot eine längere Werftliegezeit durchführen muß, wird das Boot schiffskammermäßig an die Marineausrüstungsstelle Reval abgegeben. Die Haupt - und Hilfsmaschinen werden ausgebaut und dienen zur Reserve für die Flottille. Die Voith-Schneider-Propeller sind ausgebaut und als Austauschpropeller in R 69 und R 76 eingebaut. Die weitere Verwendung des Bootes muß noch entschieden werden.

Die Besatzung des Bootes hat sich während des Bombentreffers und nach der großen Beschädigung des Vorschiffes hervorragend verhalten und ihre Einsatzbereitschaft zur Erhaltung und Verteidigung des Bootes voll eingesetzt.

An Bord, den 5. Juni 1942.

Zielitzer

Oberleutnant Ing. u. Flo.Ing.

- Anl. 3 -

Anlage zur Gruppe Nord
Nach-Nr. 6[illegible]

3518/42

[illegible] 18.10.42

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 3518/41

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

zum K.T.B. 1. Räumbootsflottille vom 15.5.- 31.5.42.

24.5. 0812 Uhr.

Angelegenheit wird mit S.I. und S.V.K. geklärt.

29.5. 1515 Uhr.

Es ist besonders erfreulich, daß sich der Brückenpanzer und die Schutzschilder der 2 cm Kanonen so gut bewährt haben. Der Wert des Schutzes wurde bisher bezweifelt, da hierfür nicht Panzerstahl, sondern nur gehärteter Stahl verwendet werden konnte.

29.5. 1442 Uhr Abschnitt Maschine.

Daß nach dem schweren Treffer R 71 über den Achtersteven mit 8 sm Fahrt 120 sm zurücklegen konnte, ist besonders beachtlich. Da weitgehendst DBU.-Schlauche, die nachgeben können, in der Masch.Anlage verwendet sind, traten keine Störungen durch Risse in den Leitungen auf.

30.5. 0000 Uhr.

Die Brennstofflage in den Stützpunkten und die Notwendigkeit, die R- Boote einsatzbereit zu erhalten zwang dazu, daß "Nettelbeck" fast seinen gesamten Brennstoffvorrat an die R- Boote abgeben mußte. Da das Wetter gut war und "Nettelbeck" über den Küstenweg nach Reval ging, konnte diese Maßnahme verantwortet werden.

21.5.42 Abschnitt Maschine.

Die Ausrüstung der Tanker mit den passenden Anschlußstücken war Aufgabe des Mar.Arsenals Gotenhafen, das genau wußte, welche Schiffstypen mit Brennstoff versorgt werden müssen.

26.5.42 1315 Uhr Abschnitt Maschine.

Die Wasserversorgung der Verbände in Kotka könnte erheblich besser sein. Die einzige Leitung die für die Verbände des F.d.M. besonders gebaut worden ist, liefert nur 0,8 t/Std. Der einzige Wasserprahm, der vorhanden ist, hat keine Pumpenanlage und muß außerdem auch für Schiffe in anderen Häfen bis Viborg zur Verfügung stehen, so daß er nur selten für unsere Verbände greifbar ist.

Anlage 1 zu 1/SN 1846/42 Gkds

A l l g e m e i n e s :

Die Flottille mußte in diesem Abschnitt ganz beosnders stark eingesetzt werden, da mit Beginn der Operationen im Finnenbusen in kürzester Zeit zahlreiche vordringliche Aufgaben durchgeführt werden mußten. Wegen der Minenlage konnten für fast alle diese Aufgaben nur R- Boote eingesetzt werden, um größere Fahrzeuge nicht unnötig zu gefährden.

Es mußte deshalb ungewöhnlich viel während der 14 Tage von den Besatzungen und den Booten verlangt werden, eine Beanspruchung, der sowohl Führung der Flottille als auch das Personal der Verbände gewachsen war.

Kapitän zur See und Kommodore und
Führer der Minensuchverbände Ost.

1579

2162-
188

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 29. Juli 1942.
B.Nr. Gkdos. 3518/42 A.III.

Geheime Kommandosache!

An

die Seekriegsleitung

nachrichtlich:

den Führer der Minensuchverbände Ost
das Kommando der 1.R.-Flottille

-54

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1.R.-Flottille für die Zeit vom 15. - 31.5.42 (zweifach, Abschnitt Maschine dreifach) vorgelegt.

Auf Stellungnahme F.d.M. Ost wird Bezug genommen.

Die Leistungen der 1.R.-Flottille unter Führung des Flottillenchefs Kapitänleutnant K l ü n d e r verdienen ganz besondere Anerkennung.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes.

29

1) I Nord I g

2) Skl Qu (A I) Skl Qu A III

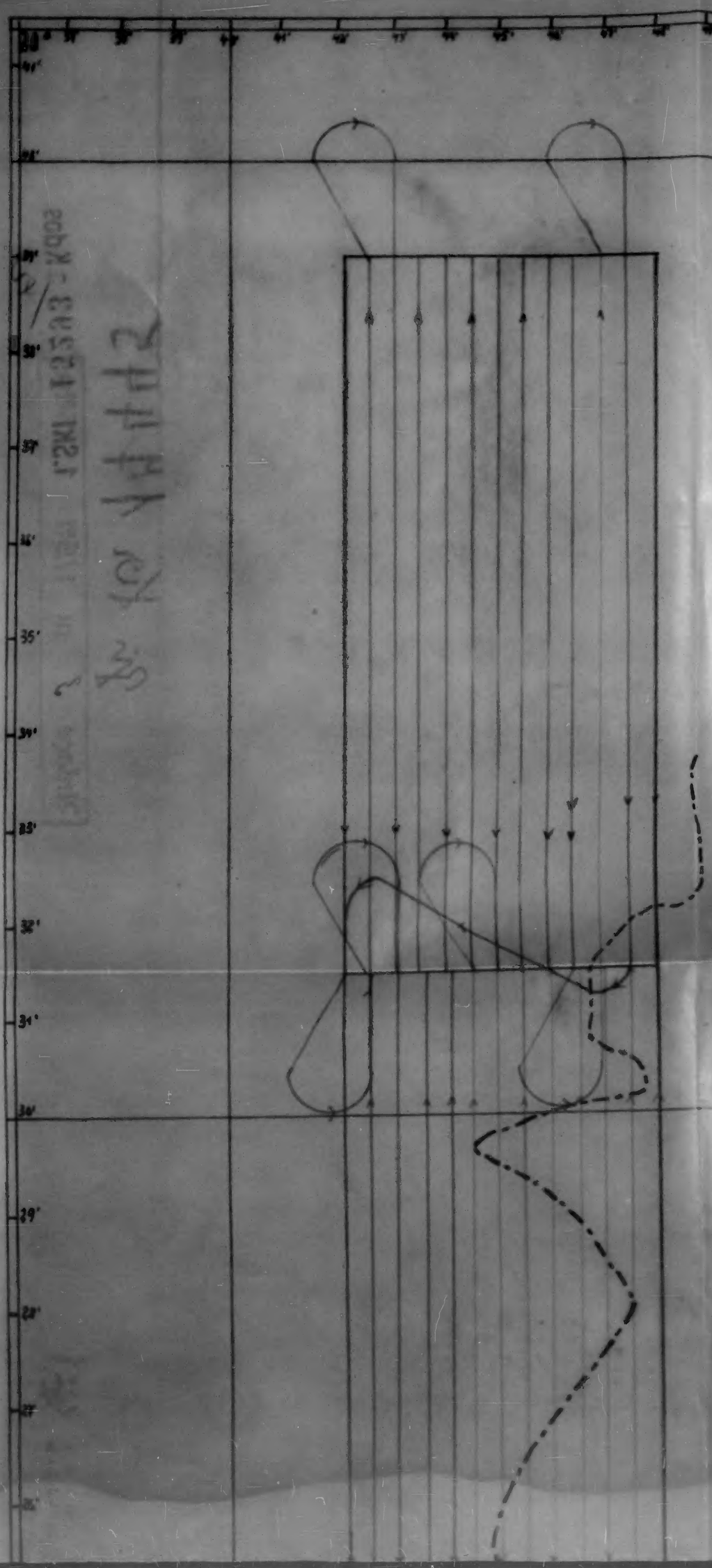
3) A Qu

4) K

5) M

6) Ueber 1/Skl

1.Skl 1816/42 g.Kdos. - 57 Bl. -
(1. Bl. Bl. 1 - 30)



Arbeitsskizze

der

1. R.-Flottille

in der Zeit vom 9.5. bis 11.5.42.

Gebiet von: 56° 39' Nord 20° 42,1' Ost nach
56° 39' Nord 20° 48' Ost bis
56° 24' Nord 20° 42,1' Ost nach
56° 24' Nord 20° 48' Ost freigesucht

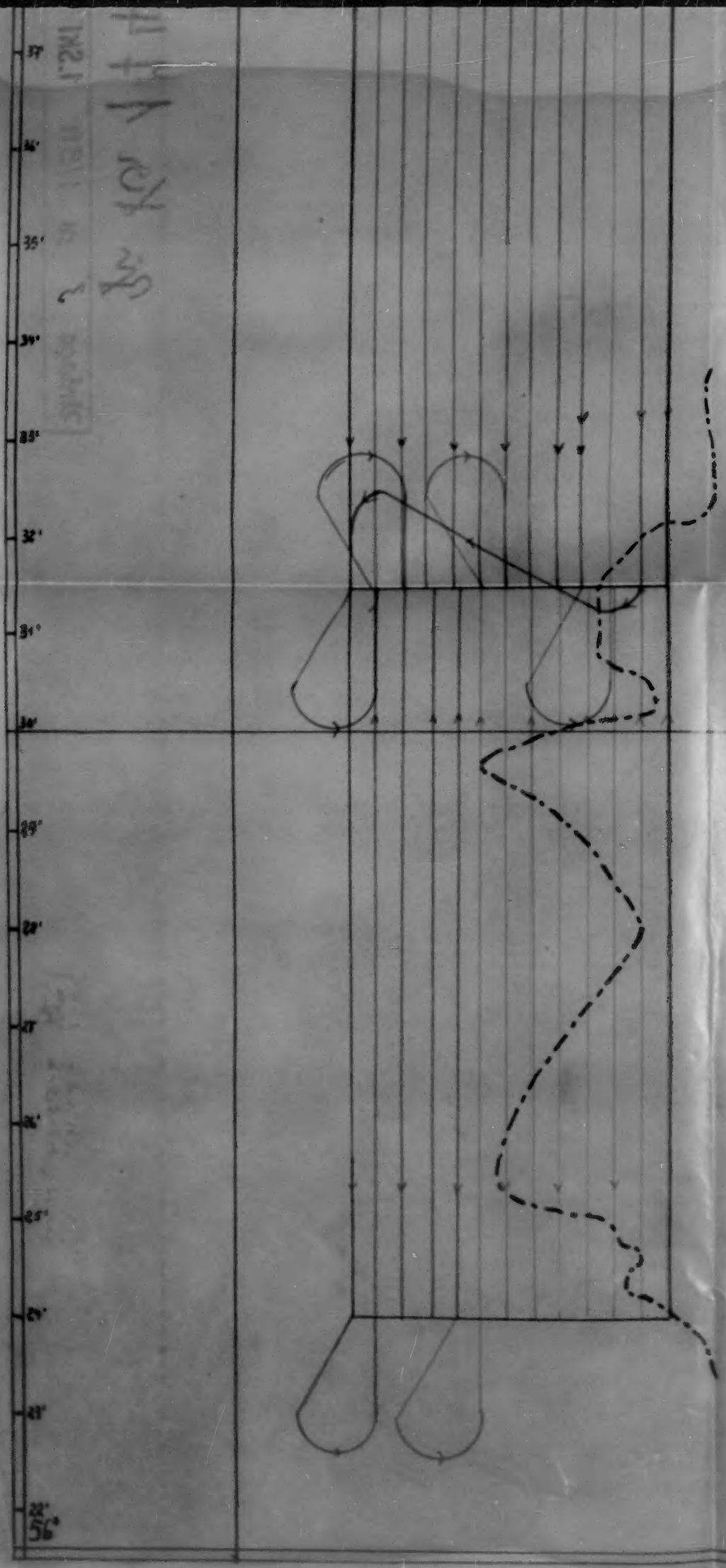
Tiefensteuerung bis zur 20m-Grenze -18m,
dann -15m. Keinen Räumerfolg

Übersichtskarte der 1. R-Flottille

in der Zeit vom 9.5. bis 11.5.42.

Gebiet von: 56° 39' Nord 20° 42,1' Ost nach
56° 39' Nord 20° 49' Ost bis
56° 24' Nord 20° 42,1' Ost nach
56° 24' Nord 20° 49' Ost freigesucht

Tiefensteuerung bis zur 20m-Grenze -18m,
dann -15m. Keinen Räumerfolg



Skizze I

Von Kotka bis Punkt 15a
27 Mai 1942

Skizze zur Anlage zum
KTB 1 R-Flottille

Kotka

Kotka-

20'

27°00'

Haapasaari

TW. 203°

10'

0505 ⊗ Von Flottille entlassen

TW. 217°

TW. 157°

Suursaari

60° 00'

NW 152°

0803 m

2 Minen gesichtet

Suur Tytärsaari

59° 50'

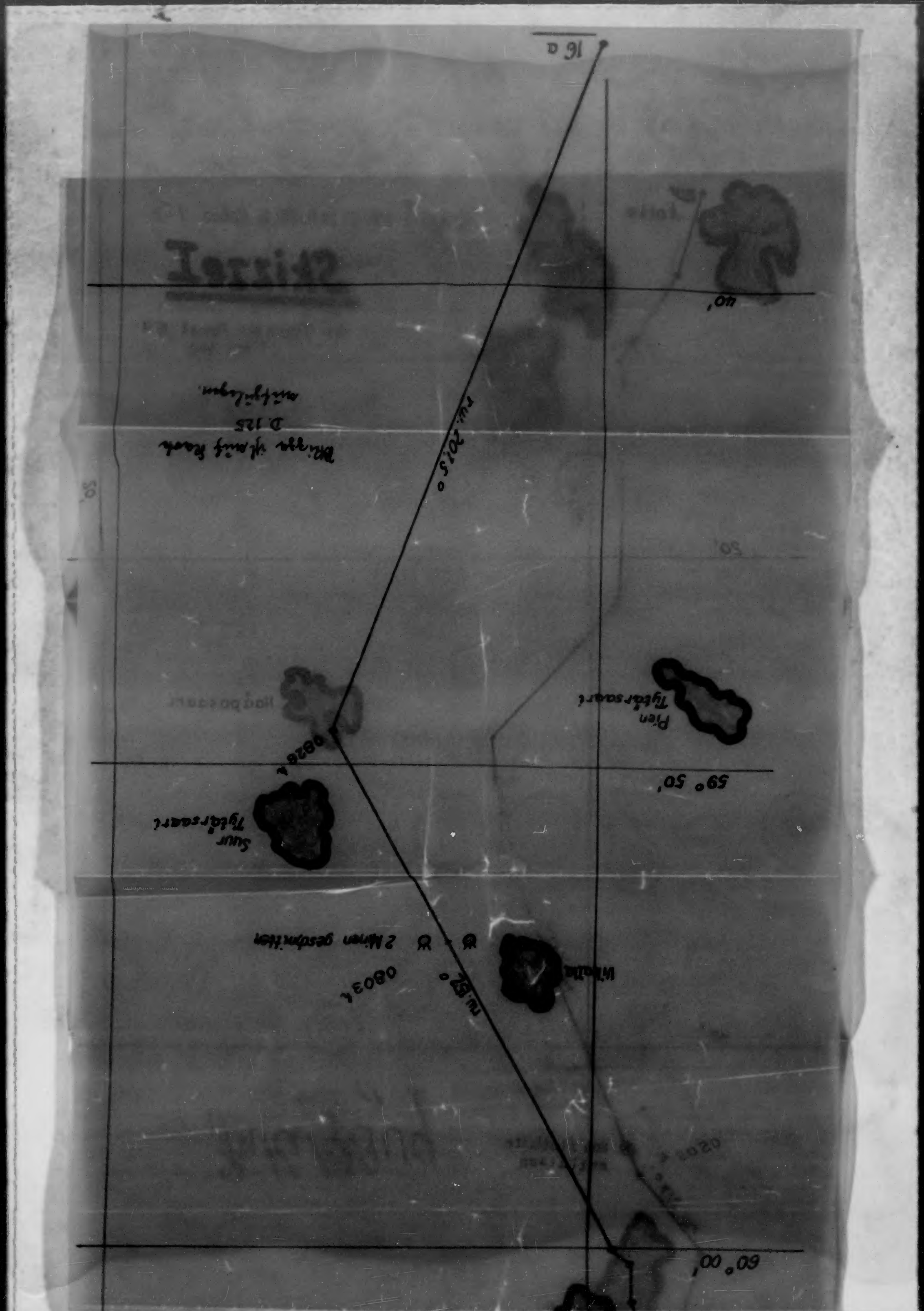
0826 m

Pien Tytärsaari

NW 201,5°

Skizze zu Anlage
D. 125
aufzulegen.

40'



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

SKi

Prangli

Pyssa

Pyssa

6

7

8

9

10

11

ca. 262°

ca. 322°

ca. 322°

ca. 297,5

ca. 270°

ca. 300

ca. 279°

KOLGA LAHT

Muuga Laht

59°30'

25°

20'

40'

26'

— · zurückgelegter Weg am 27.5.

— · Rückweg am 28.5

SKI
D15

Skizze I

Zur Anlage zum KTB
der 1. K. Fl. 27. Mai 1942.

Kdos 755

3518/41

Pyrre

Pyrre

Pyrre

Pyrre

11 rw 270° 12

rw 308,5° 13 rw 273,5° 14

rw 294° 15 rw 266,5° 16 rw 270° Pinsk 14

rw 109°

Väsu

Kunda

zurückgelegter Weg am 27. 5.
Rückweg am 29. 5

26° Skizze ist auf Karte D151 aufzulegen. 20° 40° 27°

Aufzulegen auf D. 10.

20

Wegeskizze zum K.T.B. 1-2 Fl. R 69.

Weg gilt ablaufen mit Spaß
Tiefenkürzung 14 m.

40

20'

P4

10'

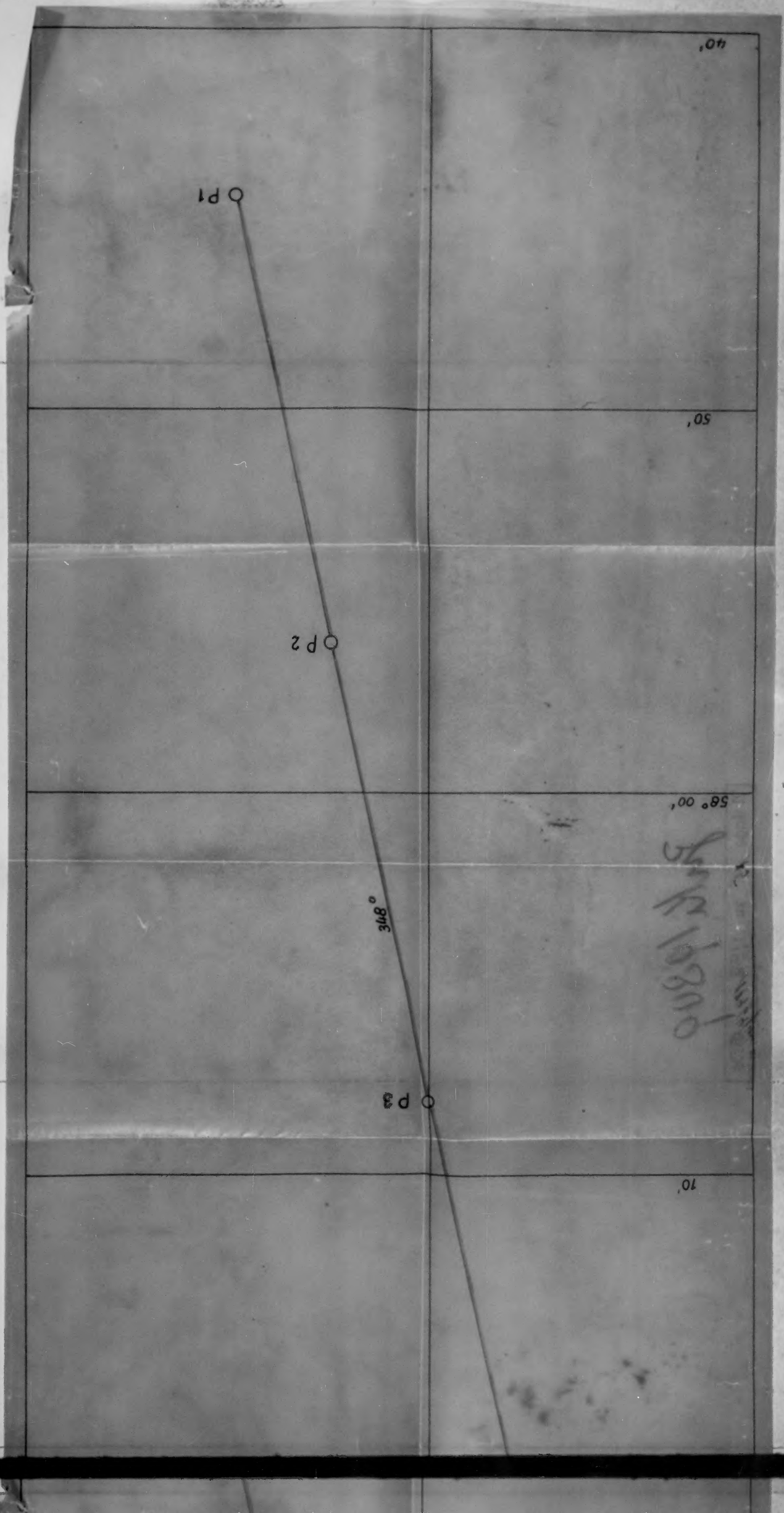
P3

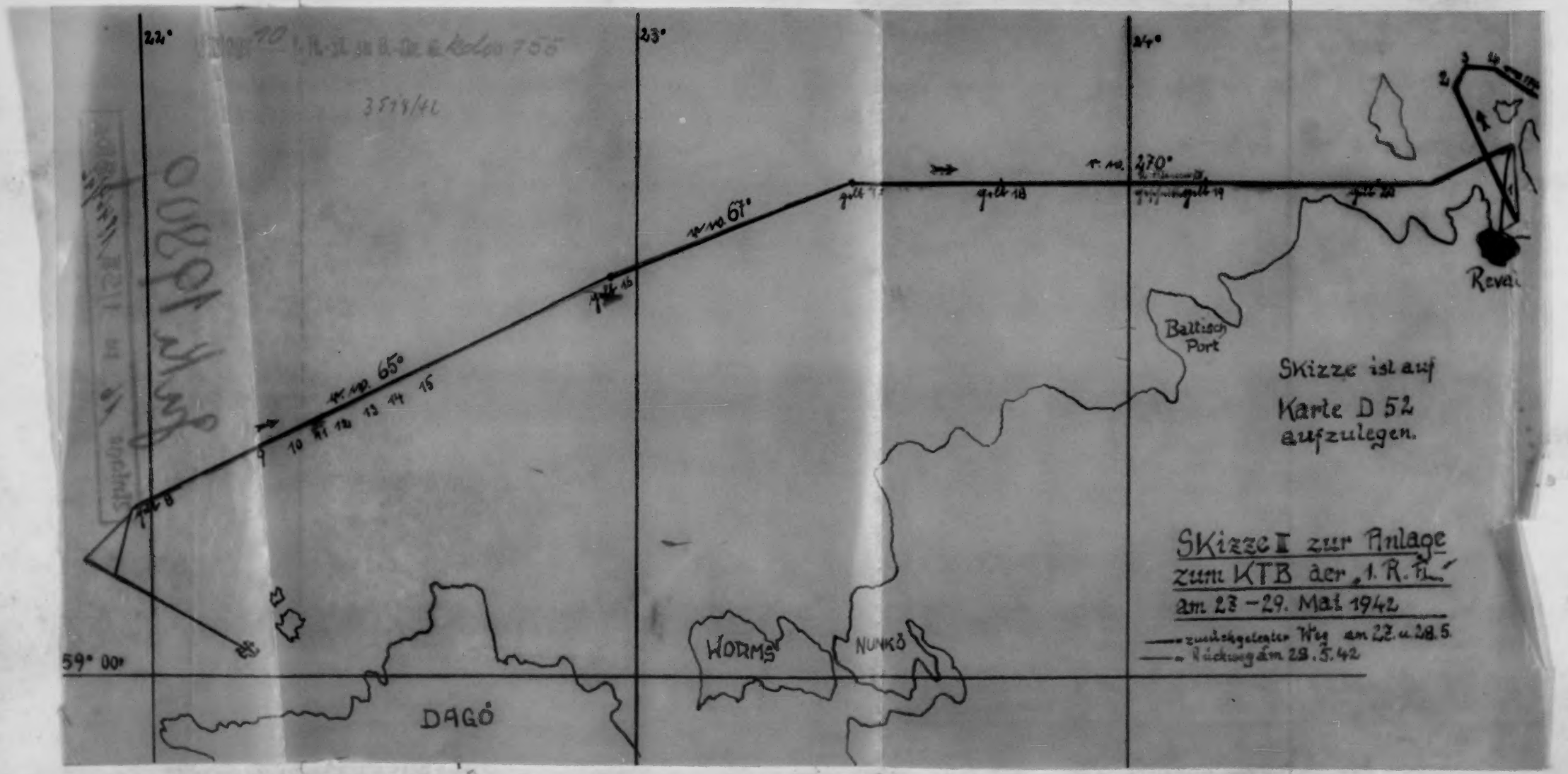
348°

50° 00'

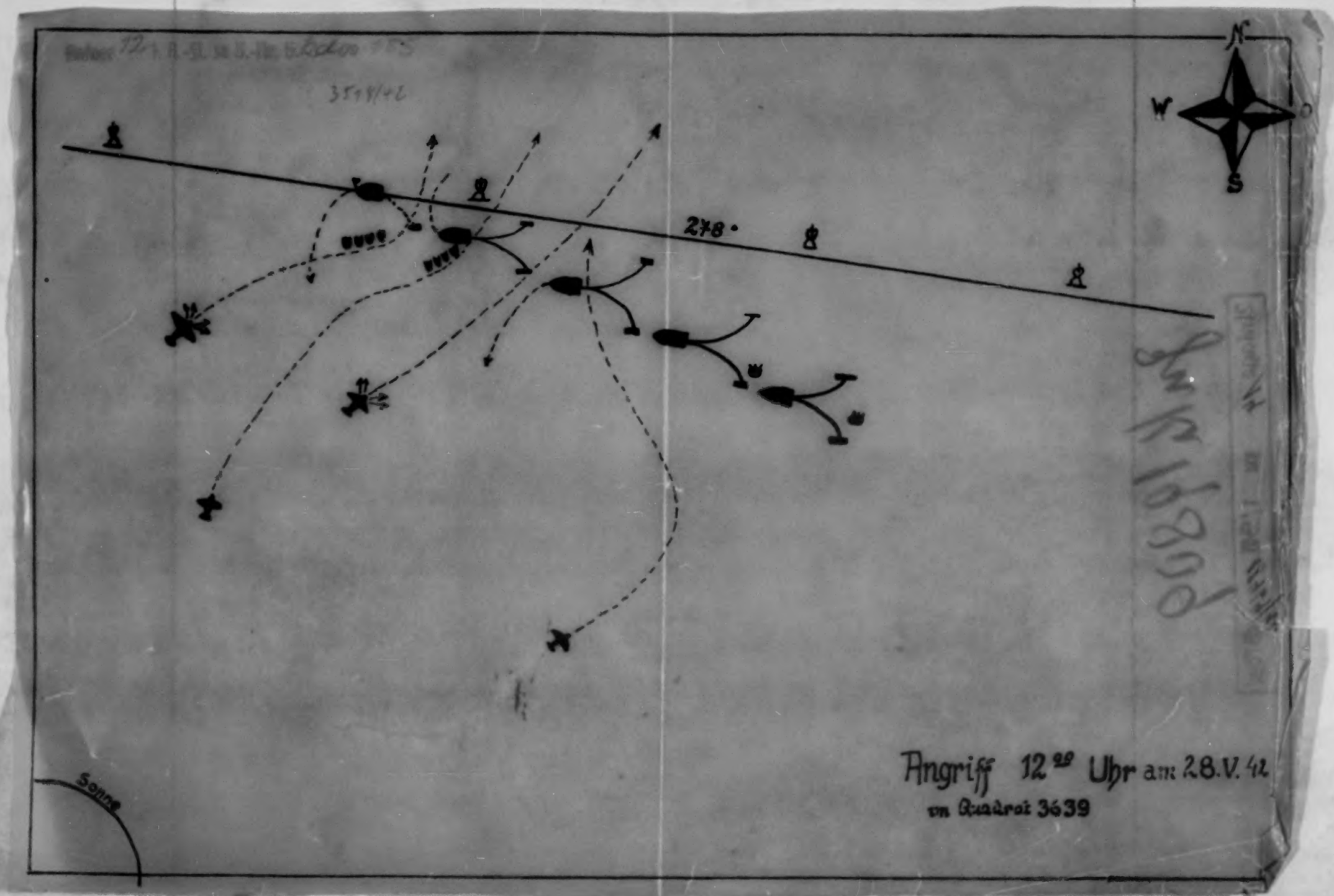
P2

50'

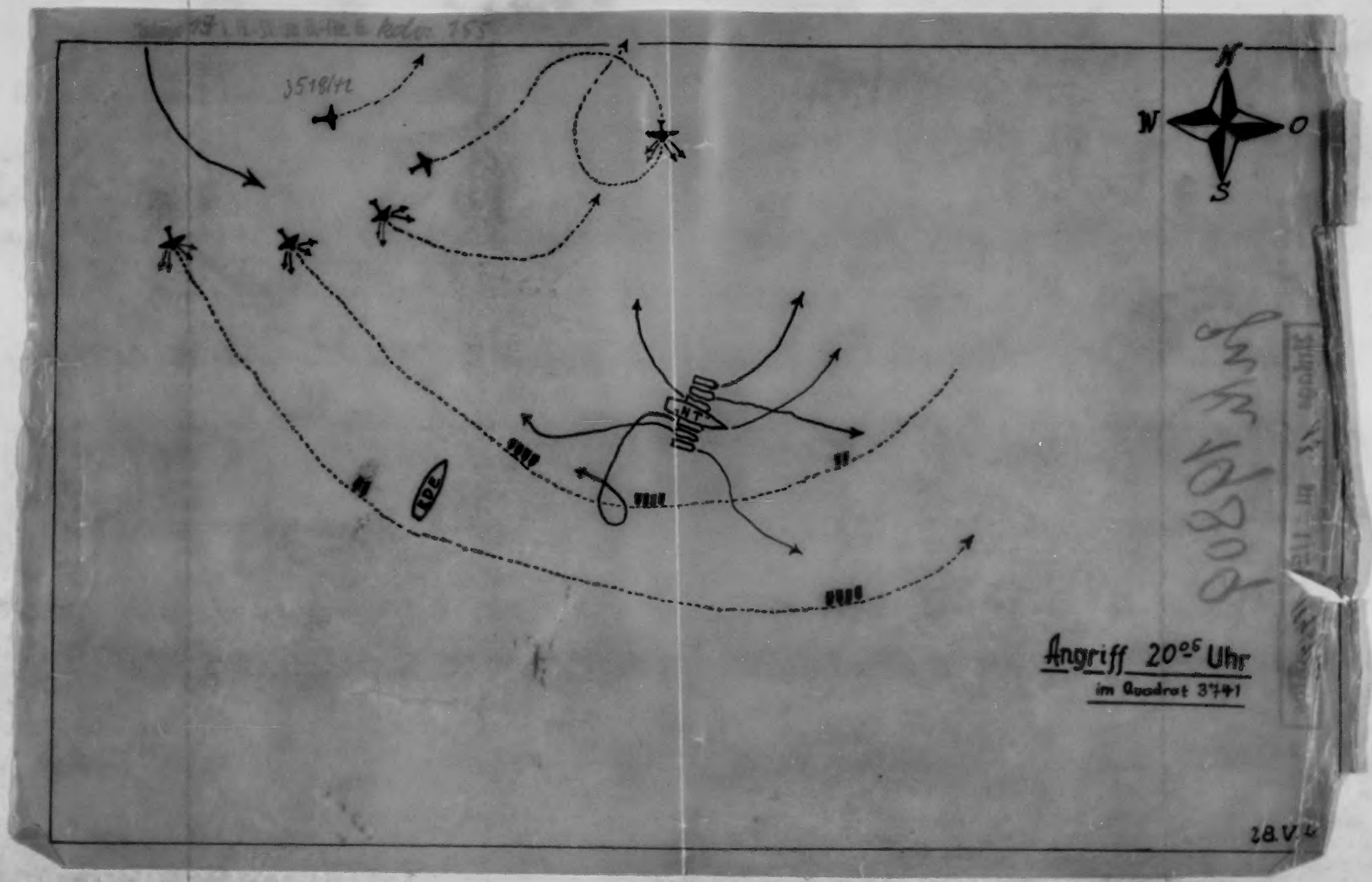

40'
P1
50'
P2
58° 00'
348°
P3
10'


22°
23°
24°
4. Marsch 270°
Ballisch Port
Reval
Skizze ist auf Karte D 52 aufzulegen.
Skizze II zur Anlage zum KTB der „1. R. FL."
am 23 – 29. Mai 1942
zurückgelegter Weg am 27. u. 28. 5.
Rückweg am 28. 5. 42
59° 00'
DAGÖ
WORMS
NUKÖ

KODAK SAFETY FILM



Angriff 12²⁰ Uhr am 28.V.42
vn Quadrat 3639


3518/12
N
W
O
S
Angriff 20⁰⁵ Uhr
im Quadrat 3741

3518/42

ANGRIFF AM 29.5.42 ☒8717 AO
R 11 VOLLTREFFER AUFS VORSCHIFF
2 TOTE, ETWA 80 BOMBEN
BORDWAFFENBESCHUSS

N
W O
S

65 66 67 71 74 75 70 73

278°

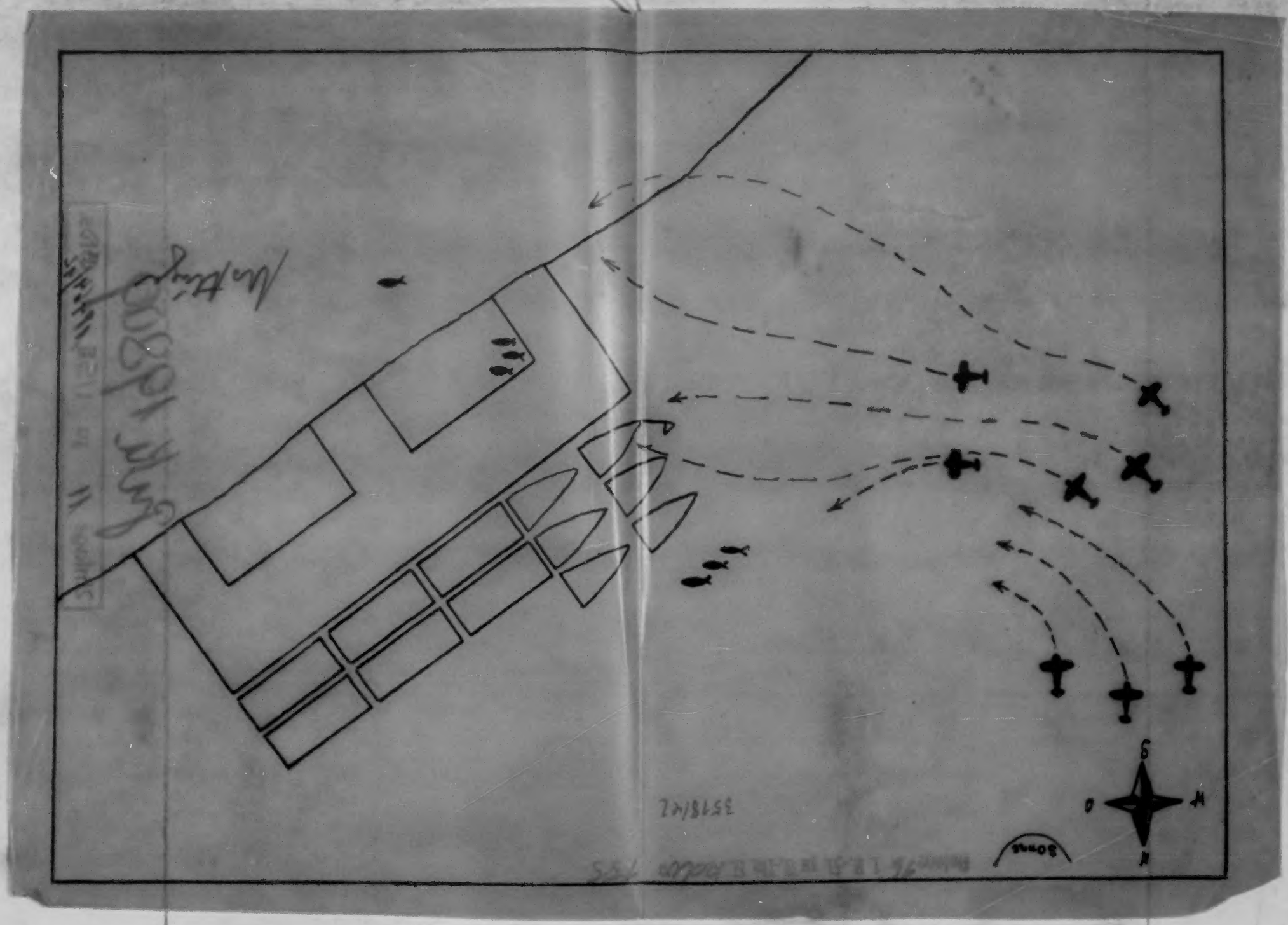
Sonne

ANGRIFF AM 29.5.42 ☒9717 A0
R 71 VOLLTREFFER AUFS VORSCHIFF
2 TOTE, ETWA 80 BOMBEN
BORDWAFFENBESCHUSS

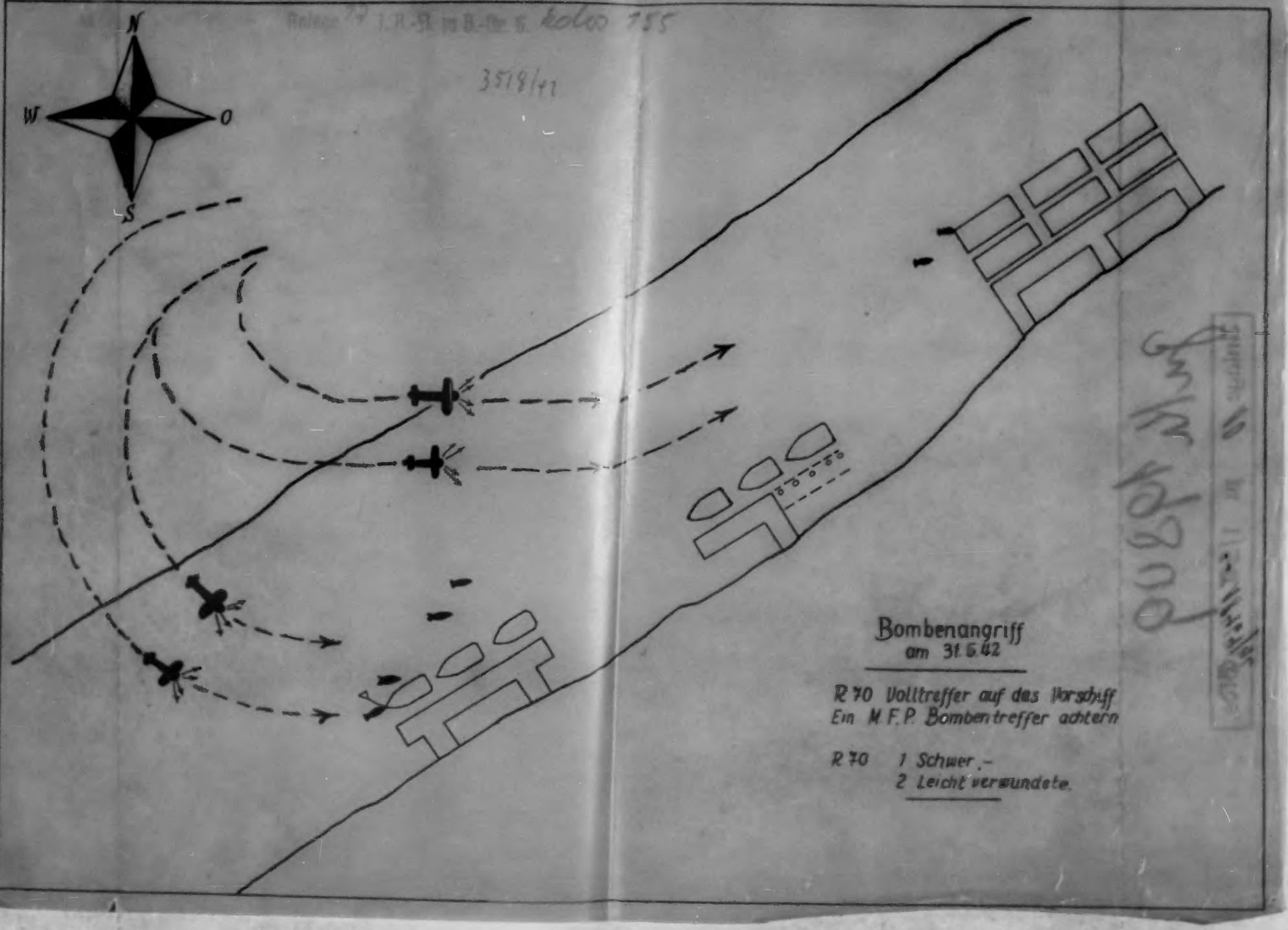
N
W O
S

278°

Sonne



SAFETY FILM



Bombenangriff
am 31.6.42

R 70 Volltreffer auf das Vorschiff
Ein M.F.P. Bombentreffer achtern

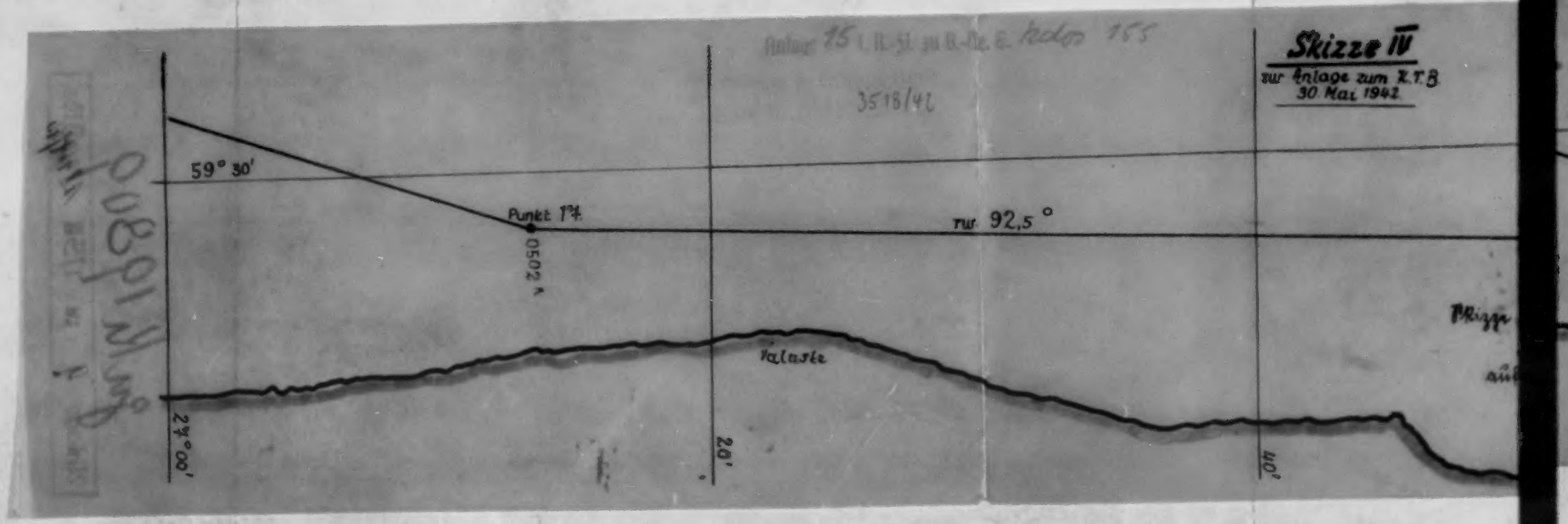
R 70 1 Schwer.-
2 Leicht verwundete.

Anlage 15 z. Bl. 51 zu B.-Nr. E. kdos 165

3518/42

Skizze IV

zur Anlage zum K.T.B.
30. Mai 1942

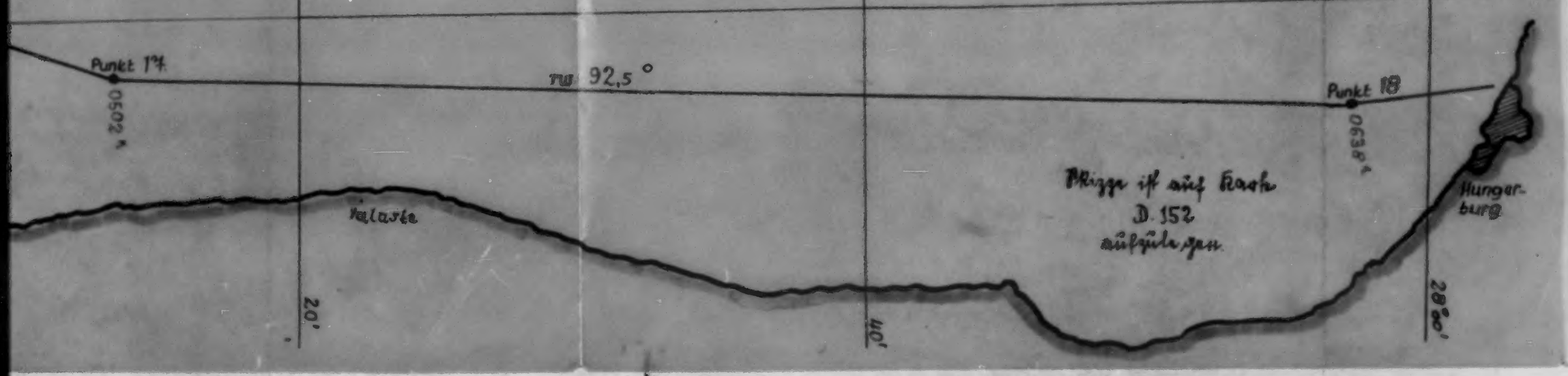


Anlage 15 z. K.-Tg. zu B.-Nr. 6. Kdos 155

3518/42

Skizze IV

zur Anlage zum K.T.B.
30. Mai 1942.



3518/42

10'

Wegeskizze

zum K.T.B. 1. R-Fl. R69

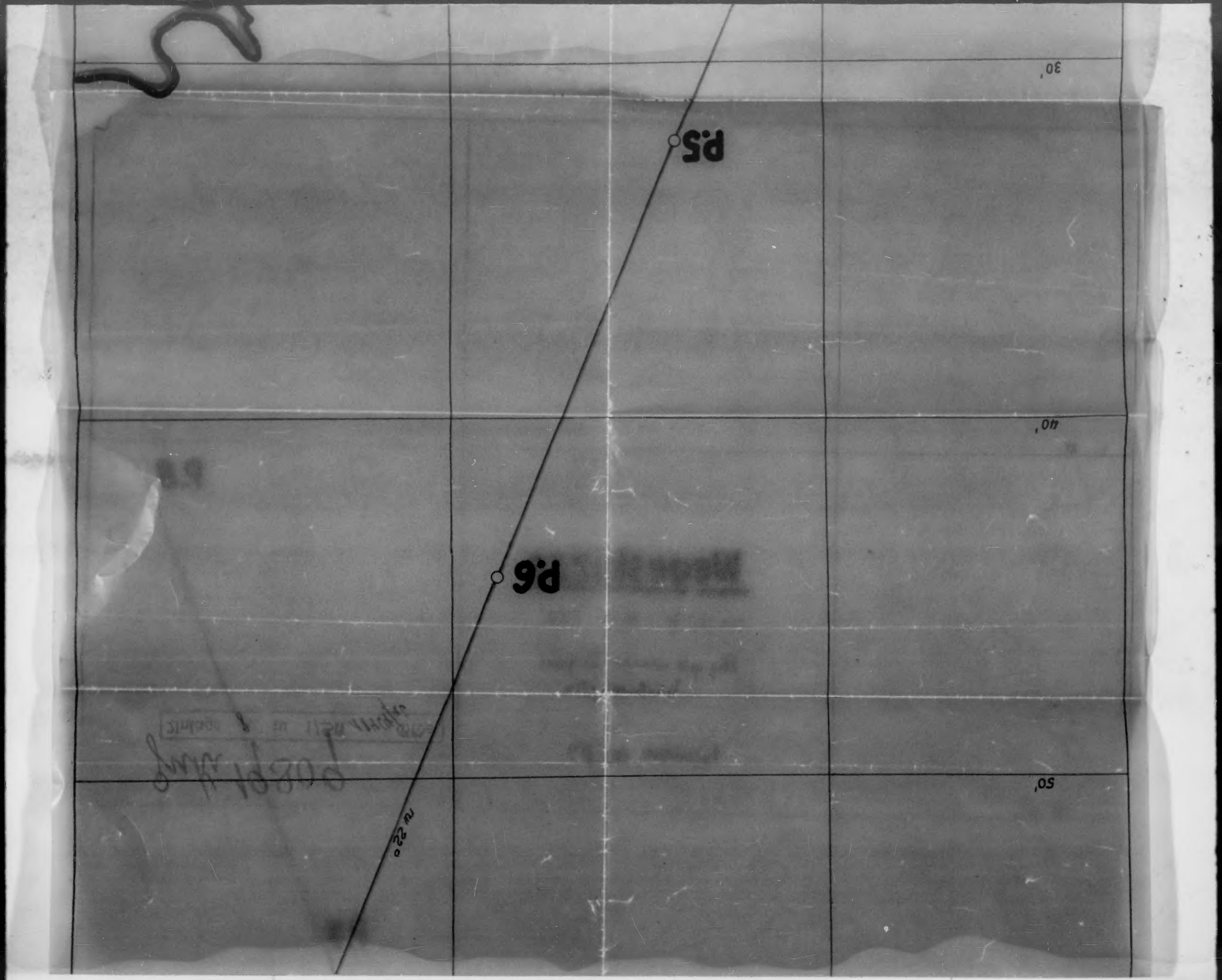
Weg gelb abfahren mit Spaten
Tiefenstreuung 4 m

Aufzulegen auf D 9

59° 00'

P.8

P.7



KODAK SAFE

22°00'

40'

20'

P.4

20'

30'

P.5

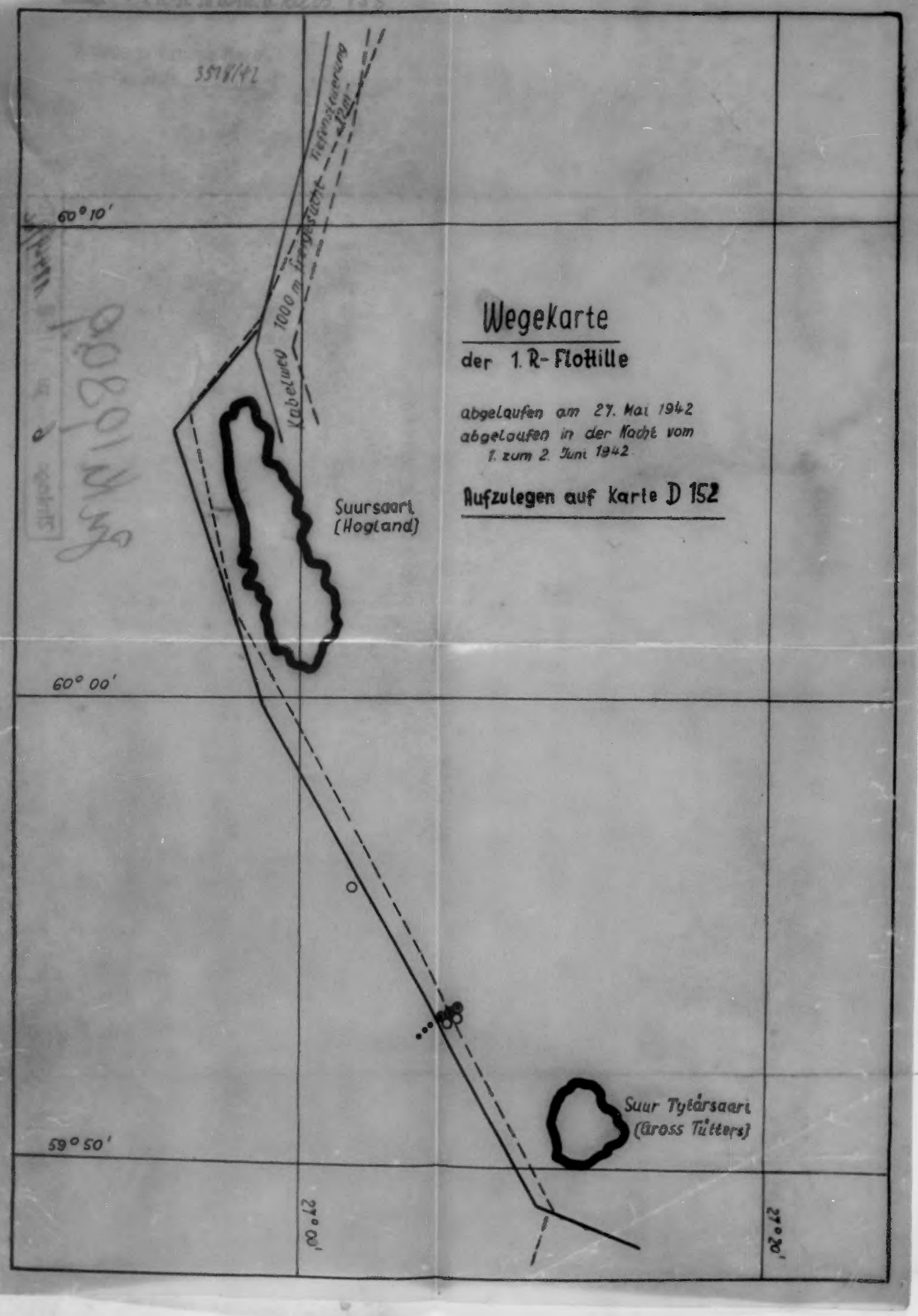
40'

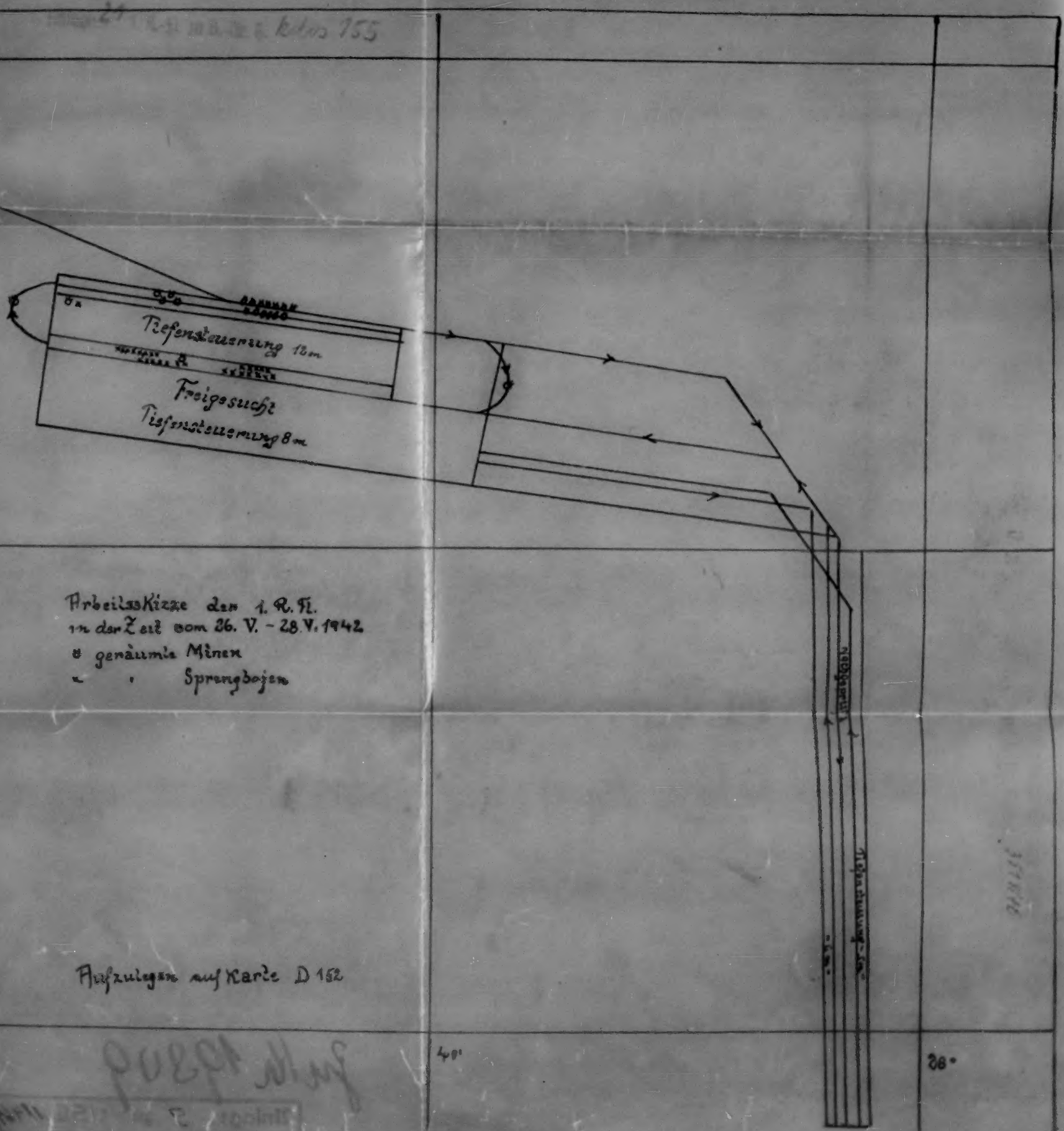
Wegekarte

der 1. R-Flottille

abgelaufen am 27. Mai 1942
abgelaufen in der Nacht vom
1. zum 2. Juni 1942

Aufzulegen auf Karte D 152





Arbeitskizze der 1. R. Fl.
in der Zeit vom 26. V. – 28. V. 1942
o geräumte Minen
~ " Sprengbojen

Aufzulegen auf Karte D 152

59°30 27°20 40' 28°

1. R.-Flottille

Wegekarte der 2. Gruppe am 23. V. 1942.

(Tiefensteuerung 8 m)

27°00'

27°20'

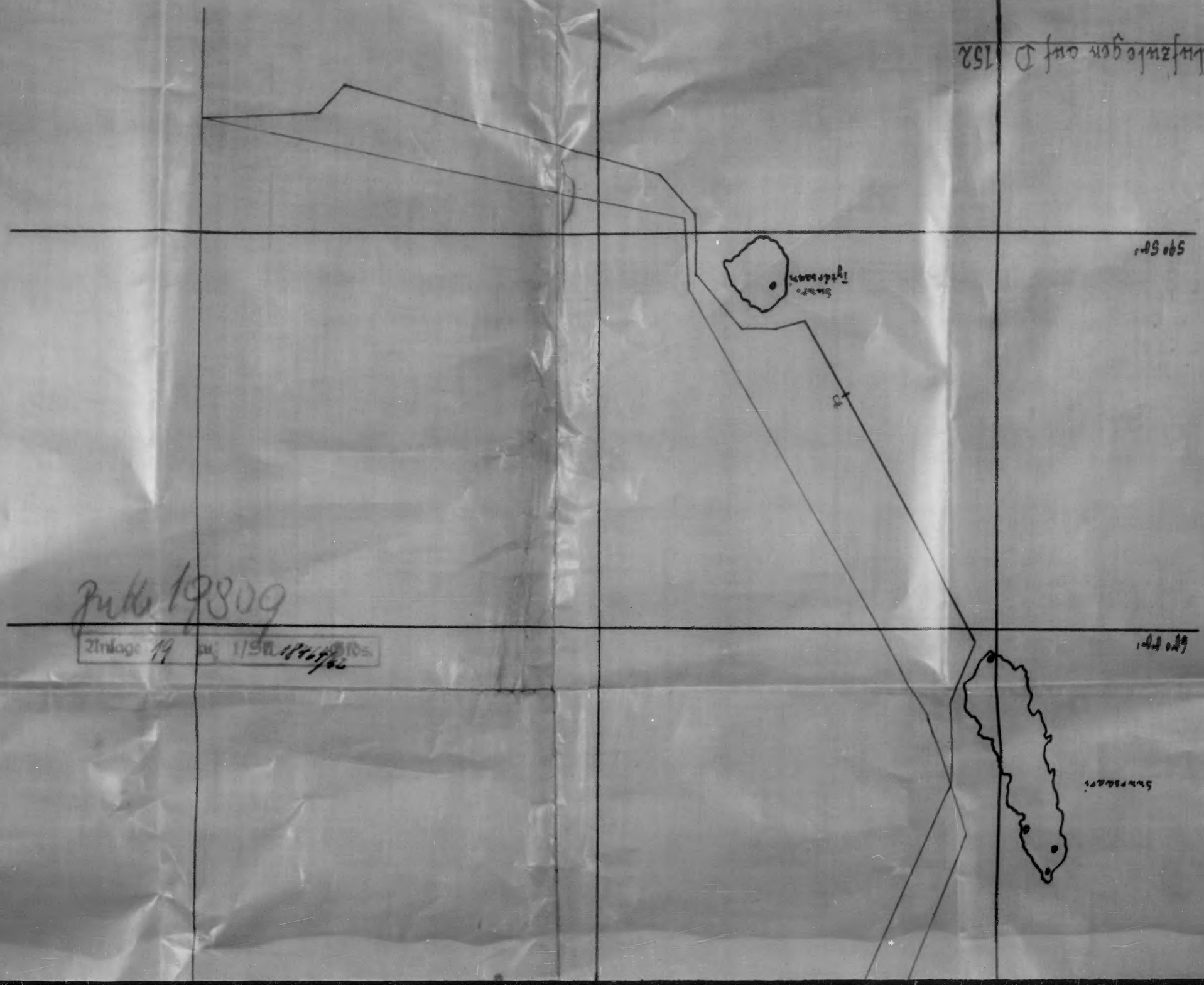
27°40'

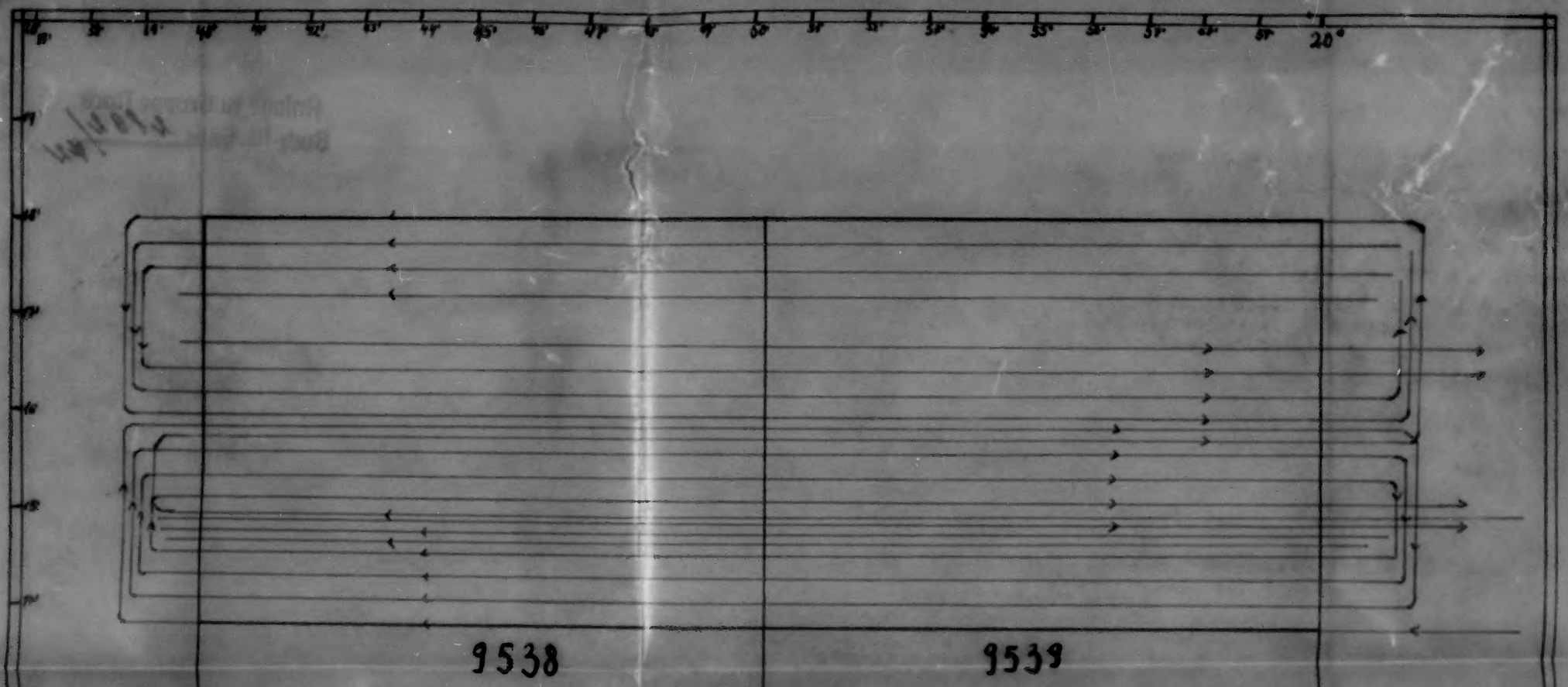
Torri

65°15'

65°11'

PuK 19809
Anlage 19 zu 1/SR 1840/62 Bds.





9538	9539

Gebiet von der 17. M.S. Flottille freigegeben.

Arbeitsskizze

der

1. R. - Flottille

in der Zeit vom 14. und 15. 5. 42.

Gebiet von: 55° 13,8' Nord 19° 40' Ost
55° 13,8' Nord 20° Ost
55° 18' Nord 19° 40' Ost
55° 18' Nord 20° Ost

Tiefenstaffelung - 28m. Keinen Räumerfolg!

Kommando
1.R"umbootsflottille
B.Nr.: gKdos. 137

Gkds.

Marinegruppenkommando West
14 JUN
B.-Nr. 2192 4

An Bord, den 20.5.42.

An

das Gruppenkommando der Nordsee ? Postort

Betrifft: K.T.B. 1.Rfl. v. 1.-15.5.42.

Vorgang : -Ohne-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 1.R"umbootsflottille für die Zeit vom 1.-15. Mai mit vier Anlagen vorgelegt.

Auf Befehl!

Ltn.z.S.u.Adj.

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. Gkdos. 2892/42 A III

Befehlsstelle, dem 9. Juni 1942.

Geheime Kommandosache!

U.

S e e k r i e g s l e i t u n g

. . . . . vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

PG 73196 NID

Kr 19382

...ts flottille

6. 42.

... Maschine

...ten

...tsbericht

...lagen

ADMIRALTY PROPERTY

Pg/ 73196

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

1ST R-BOAT FLOTILLA.

WAR DIARY.

R65-76, "NETTELBECK", WAR DIARY

DATE:1-30 JUNE 1942

Kr 19382

K. T. B.

1. Räumbootsflottille

1.6.- 30.6.1942.

mit 2 Gefechtsskizzen (Wegekarten)
" Abzeichnung

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/43196 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse zu Gruppe Nord Buch-Nr. Gkds. 3853/42

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant Dienstgrad	Kommandant Name	Seetage	Bemerkungen
1	R 76	Ob.Strm.	Wagner	5	
2	R 69	Ob.Strm.	Johannesberg	10	
3	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	13	
4	R 68	St.Ob.Strm.	Deters	11	
5	R 75	Lt.z.S.	Brackebusch	15	
6	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	14	
7	R 66	Oblt.z.S.	Ricken	14	
8	R 74	Ob.Strm.	Wels	10	
9	R 67	Oblt.z.S.	Stricker	15	
10	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roosen	-	außer K.B.
11	R 70	Lt.z.S.	Rasch	5	
12	R 73 "Nettelbeck"	Oblt.z.S.	Krause	15	
				8	

Flottillenchef: Kapitänleutnant Klünder

angefangen am: 1.6.1942,
beendet am: 15.6.1942.

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/73196/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 2 zu 1/SFl 19715/42

Zu beziehen vom Buchverlager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Gau Ostseeküste: in Kiel. Gau Nordseeküste: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.42	Ust-Luga	Mit R 66 von dem Führerboot der 27.L.Fl. abgelegt.
0005		
0007		Bei der Flottille festgemacht.
0036		Im Hafen Ust-Luga abgelegt mit den Booten R 65, 66, 70, 73, 74 und 75.
0053		Fliegerangriff, kurz nach dem Ablegen. Flugzeuge wurden von Landbatterien beschossen.
0130		Flakfeuer über Seiskari. Seiskari gut zu sehen. Auch Lavansaari war gut auszumachen. Die Fahrt über das Kurgalski-Riff ging glatt, ohne Zwischenfälle. Diesmal wurden auch 2 der Bojen gesehen, die den Weg über das Riff bezeichnen. Die Bojen lagen einwandfrei zu weit südlich. Ich habe mich nicht nach ihnen gerichtet, sondern mich mit Peilungen und Lotungen über das Riff geholt. Geringste Wassertiefe war 2 m.
0425	Hungerburg	Im Hafen festgemacht. Abgabe Fernschreiben: An F.d.M.Ost - SSD - 31.5.42 1940 Uhr Bombenangriff. 4 Stuka, 4 Vultee. R 70 2 Bombentreffer, einen auf die Back, einen mittschiffs Reeling. 30 M.G.-Durchschüsse, 25 Bombensplitter Vorschiff. 1.Schwerverwundeter (Bauchschuß), 2 Leichtverwundete. R 65 und 66 M.G.-Einschüsse und Bombensplitter. R 70 nur bedingt fahrbereit. Chef 1.R.Fl. An F.d.M.Ost - 1.6. 0430 Uhr mit 6 Booten Hungerburg eingelaufen. Chef 1.R.Fl.
		Im Hungerburg stieß die Gruppe Leesten, R 72, 68 und 69 wieder zur Flottille. R 69 stieß bei Überfahrt von Reval nach Hungerburg auf ein Unterwasserhindernis und beschädigte sich den Propeller. Ungefährer Standort: 59°35,1' N, 25°0,9' Ost. Propellerwechsel muß durchgeführt werden. Nach Meldung des Oblt.z.S. Leesten fand am 31.5. nachmittags in Anwesenheit der Besatzungen der 3 R-Boote und eines Ehrenzuges der M.A.A. die Beisetzung des gefallenen Mtr.Gfr. Gröger in feierlicher Form in Hungerburg statt.
0700		Gegen 0700 wurden 2 russische Aufklärer gesichtet.
1140		Bombenangriff auf Flottille. 5 Stukas, 4 Bomben größeren Kalibers in unmittelbarer Nähe der Boote, kein Schaden. Flugzeuge waren sehr hoch.
		Habe anschließend Liegeplatz verlegt und liege etwa 5 km Narva - aufwärts unmittelbar am Flußufer unter Büschen. Das Ufer fällt dort sehr steil ab. Man hat dort - am Westufer - noch bis etwa 15 m Ufernähe etwa 3 m Wasser.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 1.6.42		Wasser. Boote liegen so dich unter Land, daß fast alle Boote mit Leiter und Stelling mit dem Ufer in Verbindung stehen. Ich habe alle Boote mit Büschen, Birken usw. tarnen lassen und sie der Landschaft angepaßt. Auf fernschriftliche Anfrage F.d.M.Ost habe ich fernschriftlich gemeldet: Propellerwechsel R 69 erforderlich. R 70 Kollisionsschott aufgerissen, alle Spanten beschädigt, macht Wasser. Nur bedingt fahrbereit. 6 Stunden nach Einlaufen Hungerburg erster Bombenangriff auf Flottille, vorher Aufklärungstätigkeit. Boote über 3/4 Flakmunition verbraucht. Liege etwa 5 km stromaufwärts unter Büschen am Ufer. Wasser verbraucht, keine Ergänzungsmöglichkeit. "Nt" eintrifft zur Versorgung 2.6. Chef 1.R.Fl.
1915	Hungerburg	Bombenangriff auf Hungerburg. Flugzeuge haben Boote nicht gefunden. Eingang FT: Chef 27.L.Fl., Chef 1.R.Fl. Mit S.A.T.Ost heute Nacht westlich Hochland vorbei nach Kotka marschieren. Sofort auslaufen. R-Boote mit Gerät vorgesetzt. Nettelbeck direkt Kotka schicken über Porkalla.
2335		Chef auf R 72 übergestiegen. Fahrt nach Kotka.
2.6.42		Bei dem Führerboot der 27.L.Flottille festgemacht zur Besprechung, anschließend Kommandantenbesprechung.
0011		Chef 27.L.Fl. auf R 72 übergestiegen zum Übersetzen auf S.A.T.Ost.
0102		abgelegt und mit den Booten R 65, 66, 68, 69, 70, 72, 73, 74 und 75 Hungerburg ausgelaufen.
0125		S.A.T.Ost längsseit festgemacht.
0140		abgelegt. Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung - 8 m. 7 Boote mit Gerät in T - Formation, 2 R-Boote ohne Gerät, angehängt S.A.T.Ost und 6 Marinefährprähmen.
0708	Narva-Bucht WNW 0-1, See 0-1, einzelne Wolken, gute Sicht	R 72 Bb.-Gerät abgeschlagen. Ursache wahrscheinlich zu geringe Fahrt und Grundberührung.
0716		R 74 Stb.-Gerät abgeschlagen.
0722		R 72 Gerät ausgebracht.
0800	Finnischer Meerbusen Wind 2-3, Seegang 1, Bewölkt, mittlere Sicht, Regen	R 74 Stb.-Gerät ausgebracht.
0817		R 66 Bb.-Gerät abgeschlagen.
0841		R 68 Bb.-Gerät unklar. 0842 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 2.6.42		
0842		R 72 eine Mine geschnitten. (russ.M 12)
0843		R 65 zwei Minen geschnitten. "
0845		R 66 eine Mine geschnitten. "
		R 68 eine Mine geschnitten. "
0859		R 66 Bb.-Gerät ausgebracht.
1131	Aspö - Schären, WNW 1-2, Seegang 0-1, klarer Himmel, sehr gute Sicht	Flottille Gerät aufgenommen und fest.
1329		Im Hafen von Kotka festgemacht.
1730	K o t k a SSW 3-4, Seegang 1-2, einzelne Wolken, gute Sicht	Erhalte Befehl vom F.d.M.Ost zur Durchführung Sonderaufgabe nach Helsinki gehen.
		Boote ausgerüstet. Ab 1900 Uhr seeklar.
1930		Fliegeralarm. Aufklärer wird von Landflak beschossen. Sehr hoch.
1940		Mit allen Booten abgelegt. Marsch nach Helsinki angetreten.
2125		Lotsenwechsel (Boistö).
2332	Finnische Schären, bedeckt, stellenweise Regen, gute Sicht	Lotsenwechsel (Ednäsund).
3.6.42		
0158	H e l s i n k i	Im Hafen festgemacht.
1005		Mit den Booten R 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 74 und 75 Helsinki ausgelaufen. Es ist der Weg von Vallisaari, Helsinki Festg. nach der Insel Wulf nachzuprüfen.
1055	Finnischer Meerbusen SW 3-4, Seegang 3, bewölkt, Nebel, schlechte Sicht	Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung - 12,5m Ich fuhr in Formation T, da mit Nebelschwaden zu rechnen war und in T ein Formationshalten bei unsichtigem Wetter günstiger ist als in H - Formation. Mir standen für diese Aufgabe noch 10 Boote zur Verfügung. 9 Boote mit Gerät, R 69 ohne Gerät. Erzielte Räumbreite nach Messung 550 m. Der Weg wurde einmal nach Süden und dann 500 m westlich rausgesetzt nach Norden abgelaufen. Kein Räumerfolg.
1535		Gerät aufgenommen und fest.
1613	H e l s i n k i	Im Hafen festgemacht. Abgebe FS an F.d.M. Ost: Befohlenen Weg zweimal abgelaufen. Tiefensteuerung - 12 m. Kein Räumerfolg. Chef 1.R.Fl.

4.6.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.6.42		Es ist eine Sicherungslinie auszulegen durch die 1.R.Flottille von Position Helsinki - Feuerschiff bis zur Insel Wulf. Die Sicherung wird ausgelegt für ein Flugzeug, das morgens von Reval nach Helsinki und im Laufe des Nachmittags wieder zurückfliegt. Im Seenotfall ist ohne Rücksicht auf Minenlage sofort unverzüglich auf das Flugzeug mit Höchstfahrt loszusteuern und Rettungsmaßnahmen sofort einleiten.
		Mir stehen für die mir zugewiesene Strecke 10 Boote zur Verfügung, die ich in eine nördliche und eine südliche Gruppe zu je 5 Booten eingeteilt habe. Positionen sollen am 4.3.42 um 0800 Uhr dtsch.S.Zt. eingenommen sein. Die südliche Gruppe fährt unter meiner Führung, die nördliche unter Führung des Oblt.z.S. Ricken.
0600	H e l s i n k i, SW 4, Seegang 3, einzelne Wolken, gute Sicht	Südliche Gruppe ausgelaufen. Die Boote werden auf dem Weg einzeln aufgestellt. Abstand von Boot zu Boot 2,5 sm. Die Boote sollten um 0900 Uhr finn.Zt. auf Position stehen. Das letzte Boot hatte um 0845 Uhr Position erreicht.
		Ich fuhr mit "Nt" weiter nach Reval zur Regelung Stützpunktfragen und Rücksprache mit Stützpunktleiter über Instandsetzung R 70, 71, 69. "Nt" soll in Reval ergänzen.
0950	R e v a l	"Nt" im Hafenbecken 3 festgemacht. Munitions und Brennstoffergänzung.
1007		Reval abgelegt im Hafenbecken 3.
1030		Reval Minenhafen festgemacht, Brennstoffübernahme.
1245		Minenhafen abgelegt. Ölübernahme beendet.
1305		Hafenbecken 3 festgemacht, Munitionsübernahme.
1740	R e v a l	"Nt" abgelegt, ausgelaufen nach Helsinki.
	NW 2, bedeckt, gute Sicht	Auf dem Rückweg nach Helsinki läuft "Nt" an der Sicherungslinie entlang und rüstet Boote einzeln mit Proviant aus.
2030		"Nt" in Helsinki eingelaufen.
		Flottille soll nach Erledigung der Aufgabe Kotka gehen.
2130		Eingang FT: Sicherungsverbände befehlsgemäß einlaufen.
2230		"Nt" Helsinki ausgelaufen, vor der Einfahrt 8 Boote der Flottille angehängt, Marsch nach Kotka.
		Habe nach Erledigung der Aufgabe R 70 u. 69 nach Reval in die Werft entlassen. R 70 zur Instandsetzung Außenhaut nach Bombentreffer und gleichzeitiger Maschinenüberholung, R 69 zum Auswechseln Bb.-Propeller.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.6.42 0137		Erhalte FT: Chef 1.R.Fl. - R-Boote mit Lotsenhilfe Kirkkomaansaari, "Nettelbeck" mit Flottillenchef Kotka. F.d.M.Ost
0345	NW 2-3, Seegang 1	Boote nach Kirkkomaansaari entlassen.
0420	gute Sicht	Mit Nt. Kotka eingelaufen zum Befehlsempfang beim F.d.M.Ost.
1000		Besprechung Unternehmen "Brummbär" bei F.d.M.Ost. Bei dem Unternehmen "Brummbär" ist eine Minensperre zu legen, die den russischen Verbindungsweg zwischen Lavansaari und Seiskari sperrt. Es sollen geworfen werden: Brummbär I von 1.R.Flottille Lage: 60° 6,4' N 28°14,2' Ost 60° 9,6' N 28°19,0' Ost. Tiefeneinstellung - 1,5. Brummbär II von einem M.F.P. Lage: 60°13,2' N 28°27' Ost 60°10,0' N 28°22,2' Ost. Tiefeneinstellung -2,0. Jedes Sperrstück 54 Minen. Alle Boote haben in Kirkkomaansaari Minen übernommen. Jedes Boot 8 Minen (EMC und K.A.), Führerboot - R 72 - keine Minen. Wurfverband soll um x - Zeit Koivisto auslaufen.
1720	Kirkkomaansaari	mit den Booten R 72, 65, 66, 67, 73, 74 und 75 abgelegt. "Nt" Anker auf und nach Kotka entlassen. Mtr.Ob.Gfr. Lehmann auf "Nt" übergestiegen zur Überführung in ein Lazarett. L. hat sich bei der Minenübernahme eine Fußverletzung (Quetschung) zugezogen.
1822		Lotse an Bord R 72.
1810	Finnische Schären, SSW 2, Seegang 1, bedeckt, Gewitter, teilweise Regen	Lotsenwechsel (Kuorsalo).
2104		Eingang FT KR KR: Brummbär I und II 2300 finn. Zeit. F.d.M.Ost
2147	Finnischer Meerbusen, NNW 4, Seegang 3, bedeckt, Regenschauer, gute Sicht	Tuppuransaari festgemacht. abgelegt.
6.6.42 0148		"Brummbär I" wurde planmäßig durchgeführt. Die erste Mine fiel um 0130 Uhr. Wurffahrt 13 sm/h. Wurfintervall 30 sec. Minenabstand 130 m. Letzte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 6.6.42		Letzte Mine fiel um 0147 Uhr. Bei der Durchführung der Aufgabe wurde es hell. Seiskari und Lavansaari waren sehr gut auszumachen. Seegangsmäßig war das Unternehmen für R-Boote gerade an der Grenze. Die Boote krängten z.T. sehr bedenklich.
0215		Zwischen Seiskari und Lavansaari 2 kleinere Bewacher gesichtet.
0225		Artilleriebeschuß von Lavansaari, 10,5 cm und kleineres Kaliber, ungefähr 50 - 60 Schuß. Einschläge waren zu kurz. Eine deckende Salve beobachtet. Die Sperre ist sicher unbeobachtet geworfen worden, denn die Flottille wurde erst eine gute halbe Stunde nach Durchführung bemerkt.
0230		3 dez. Wendung nach Stb.
0232		Feuer eingestellt.
0234		Erneuter Artilleriebeschuß.
0235		Feuer eingestellt.
0350	Finnische Schären, NW 2-3, Seegang 1, einzelne Wolken, sehr	Schärenfahrwasser bei Mustamaa erreicht.
0527	gute Sicht	Im Hafen von Kotka festgemacht.
7.6.42 0600		Mit allen Booten Kotka ausgelaufen nach Kirkkomaansaari zur Geräte-Übernahme und Abgabe der T.Bs.
		Flottille hat Befehl, ein Gebiet westlich Hogland freizusuchen. Gebiet wird begrenzt: 60° 2,2' N 26°51' Ost 60° 2,2' N 26°37' Ost 59°55,2' N 26°55' Ost 59°55,2' N 27° 3' Ost.
0915		Geräteübernahme beendet, ausgelaufen zum Arbeitsgebiet.
1100		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 18 m.
1249	Finnischer Meerbusen, NW 1-2, Seegang 0-1, gute Sicht	R 75 eine Sprengboje geräumt (russ.). Der Grund in dem vorbezeichneten Seegebiet ist sehr unrein. Es liegen dort entweder sehr große Steine oder aber Wracks. Bei einer durchschnittlichen Wassertiefe von 60 m und mehr kommen die Geräte mit 30 m Schwimmerstander und 18 m Tiefensteuerung häufig in den Grund und schlagen ab.
1620		R 68 eine Sprengboje geräumt.
1753		Fliegerangriff. 5 Vultee V-11. Bombenabwurf, 15 Bomben. Bordwaffenbeschuß. 4 Flugzeuge kamen aus der Sonne, eins direkt von vorn, mittschiffs, Höhe 5-600 m. Flottille lag

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 7.6.42		lag in A - grün auf 155° Die Bomben fielen wieder unmittelbar neben die Boote. 2 Bomben fielen direkt in den Verband. Bomben waren größeren Kalibers, Wassersäulen von 40 - 50 m Höhe. Das Führerboot - R 72 - wurde sehr heftig mit M.G. beschossen. 5 Durchschüsse durch die vorderen Fenster des Kartenhauses. Rudergänger bekam kleine Glassplitter in die Augen. Vor der Brücke auf der Panzerung wurden 29 Aufschläge gezählt. Bb.Schlauchboot zerschossen. Alle Flugzeuge wurden von den Booten heftig beschossen. Treffer konnten deutlich beobachtet werden, erzielten aber keinerlei Wirkung. (Anl. 7) Keine Personalverluste.
		Auf unsere abgegebene FL-Meldung sollten wir Jagdschutz bekommen. Um 1830 Uhr waren noch keine Jäger da.
1830		Breche Arbeiten ab, gehe Kotka.
1845		Eingang FT SSD - F.d.M.Ost: Chef 1.R.Fl. - Nach Durchführung Aufgabe, 3 Boote in Hochland zurücklassen. FT besetzt.
		Jch hatte bis zum Fliegerangriff 1,3 sm freigesucht. Gehe zunächst mit allen Booten Kotka.
2000 2022	Finnischer Meerbusen, NW 4, Seegang 3, Sonne, gute Sicht	Jm Hafen von Kotka festgemacht.
8.6.42	K o t k a	Boote ergänzen im Hafen von "Nt".
		Zur Fortsetzung der gestern begonnenen Aufgabe ist um 2000 Uhr Seeklar angesetzt. Es soll nachts geräumt werden.
		Nach ärztlicher Untersuchung im Hafen wurden mehrere Glassplitter im Auge des Rudergängers von R 72 - Mtr. Lipinski - festgestellt, die sich nur durch einen Augenspezialisten entfernen lassen. L. wurde ins Lazarett entlassen.
2004	Wind 3, Seegang 1-2, bewölkt, gute Sicht	Kotka mit den Booten R 65, 66, 67, 68, 72, 73, 74 und 75 ausgelaufen. "Nt" nach Reval entlassen.
		R 66, 68 und 73 mit U-Jägger 1211 zur Auslotung der Wassertiefen zwischen Seeigel IV und VI.
2230		Gerät ausgebracht. Tiefenstander - 18 m.
2320 2327	Sichtverschlechterung, dichter Nebel	Gerät aufgenommen. Muß Arbeiten wegen Nebel abbrechen.
		9.6.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.6.42 0144	H o c h l a n d	Jm Hafen festgemacht.
0500		Gruppe Ricken stößt zur Flottille.
0502		Hochland ausgelaufen.
0532		Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung - 18 m.
0702 0755 0755 0929	Finnischer Meerbusen, SW 2, Seegang 1, klarer Himmel, gute Sicht	R 75 ein Sprengbojenbündel geräumt (russ.). R 65 ein Sprengbojenbündel geräumt " R 75 TSG-Drachen abgeschlagen. Sprengbojenbündel (russ.). R 74 Sprengbojenbündel geräumt, Stb.Gerät abgeschlagen.
1020 1030		R 65 Sprengbojenbündel geräumt (russ.). R 75 Sprengboje geräumt.
1045	Finnische Schären, SW 1-2, Seegang 1, gute Sicht	Gerät aufgenommen. Aufgabe erledigt. Marsch nach Kotka. (Anl. 8)
1243	K o t k a	im Hafen festgemacht.
10.6.42	K o t k a	Jm Hafen.
		Jch wollte die Liegezeit im Hafen zum Kompensieren der Boote benutzen und hatte mich dazu am 9.6.42 mit dem finnischen Flottenstab in Verbindung gesetzt und um Gestellung von Kompensierungspersonal gebeten. Das Personal traf nicht ein. Auf Nachfrage wurde gesagt, daß z.Zt. kein Personal in Kotka sei.
1530		R 76 und R 69 laufen aus Reval kommend in Kotka ein. Haben K.B. gemeldet.
1600		Entlasse R 74 zur planmäßigen Maschinenüberholung nach Reval.
1600		Erhalte Einsatzbefehl für heute Nacht: Das am 28. und 29.5.42 von mir freigesuchte Gebiet südlich Vigrund ist um 1,5 sm nach Süden zu erweitern. Ein Boot soll als Navigationsboot mit einem M.F.P. die Sperre Seeigel IX werfen. Die Sperre soll liegen von 59°49' N 27°16,5' Ost nach 59°47,6' N 27°29,5' Ost.
		Zu dieser Aufgabe teile ich R 66 ab, der das Gebiet am 8.6. bereits mit dem U-Jäger befahren hat.
2000 2001		Seeklar. Mit den Booten R 65, 66, 67, 68, 69, 72, 73, 75 und 76 Kotka ausgelaufen.
		Der Wurfverband von Seeigel IX stand um 2030 Uhr erst südlich von Kirkkomaansaari, anstatt südlich von Hochland. Jch mußte R 66 schon in den Schären entlassen.
2045		R 66 zum Wurfverband entlassen.
2225		Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung - 12 m.
		2305 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 10.6.42		
2305		R 65 vier Sprengbojengeräumt.
2305		R 69 vier Sprengbojen geräumt.
2306		R 72 eine Sprengboje geräumt.
2307		R 69 Stb. 1 Mine geschnitten } (Russ.M 12,
2307		R 68 1 Mine geschnitten } - 59°51,3' N
2308		R 68 1 Mine geschnitten } 27 3,3' Ost)
2338		R 65 sichtet treibende Mine.
		R 67 schießt Mine ab.
		Rümmler
11.6.42 0130	Finnischer Meerbusen, WNW 5-6, Seegang 4, bewölkt, gute Sicht	R 66 meldet sich zur Stelle. Unternehmen Seeigel war wegen Wetterlage ausgefallen. Entlasse R 66 nach Kotka, da das Boot klar bleiben soll für Unternehmen Seeigel IX.
0400	Narwa - Bucht, WSW 5-6, Seegang 4, bewölkt, gute Sicht	
0500		War das befohlene Seegebiet von 59°42,1' N 27°30,1' Ost nach 59°40,6' N 27°29,5' Ost nach 59°41,3' N 27°40,8' Ost nach 59°39,8' N 27°40,3' Ost freigesucht. Tiefensteuerung - 12 m.
0500		Geräte gewechselt. Anschließend wurde folgender Weg in Formation T mit -8 m Tiefensteuerung abgelaufen: von 1.) 59°39,8' N 27°40,3' Ost nach 2.) 59°40,5' N 27°52' Ost nach 3.) 59°42,5' N 27°49,8' Ost nach 4.) 59°42,2' N 27°16,7' Ost nach 5.) 59°44,6' N 26°54' Ost nach 6.) 59°48,6' N 26°50,6' Ost nach 7.) 59°56,2' N 26°56,8' Ost.
0800	Finnischer Meerbusen, W 4-5, Seegang 3-4, bewölkt, Sonne, gute Sicht	Gerät aufgenommen. Marsch nach Kotka.
0925		
1148	K o t k a	im Hafen festgemacht. (Anl. 9)
		Nachmittags Eingang Befehl F.d.M.Ost: Sperren Tiger I und II sind ostwärts duch Reißbojen zu verstärken.
1730		R 66 und R 69 fahren mit zwei M.F.P. zum Werfen Seeigel IX. (Anl. 2)
		Rümmler
12.6.42 0900	K o t k a	ausgelaufen nach Kirkkomaansaari, dort T.B.'s und jedes Boot 10 Reißbojen übernommen.
1215		Meldung von Flo.Jng.II, R 69 z.Zt. außer K.B. Auspuffsammelrohr gerissen.
1730		Kommandantenbesprechung über Durchführung Aufgabe. 1755 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.6.42		
1755		Flo.Jng. meldet R 69 wieder klar.
1815	K o t k a	Flottille legt ab.
		Beim Ablegen Stb.Maschine R 72 ausgefallen. Lotse steigt über auf R 72. R 72 hat Befehl, nach Beseitigung der Störung sofort zu folgen.
		Finnischer Verbindungsoffizier ist auf dem Führerboot eingestiegen.
1815		Eingang FT: Zeit Tiger 2200 Uhr. F.d.M.Ost.
1840		R 72 meldet wieder klar.
1934		Beim finnischen Bewacher VMV 1 längsseit festgemacht. Verbindungsoffizier von Bord.
37	Finnische Schären, NW 3-4, Seegang 1, bewölkt, Regenschauer,	abgelegt.
2310	gute Sicht	Eingang FT: Tiger verschoben, einlaufen. F.d.M.Ost.
2330	K o i v i s t o	im Hafen festgemacht. Da ich bei der Ansammlung von Kriegsfahrzeugen im Hafen von Koivisto nicht liegen bleiben konnte, habe ich mich entschlossen, wieder auszulaufen und meinen Liegeplatz in die Schären zu verlegen.
		Rümmler
13.6.42 0230		Mit Hellwerden Koivisto ausgelaufen.
0405		Teikarsaari festgemacht. Boote liegen verteilt in der Bucht an einer kleinen Brücke bzw. am Schnellbootsmutterschiff der finnischen Marine.
1950		Eingang FT: Chef 1.R.Fl., Chef C-Halbfl. der 27.L.Fl. - Tiger 13.6. 2200 Uhr finn. Zt. Wenn Wetterlage nicht erlaubt, Tiger II nicht werfen. F.d.M.Ost
2006	Finnische Schären,	Teikarsaari abgelegt.
2146	N 3, Seegang 2, bewölkt, sehr gute Sicht	Im Hafen Koivisto festgemacht. Kommandantenbesprechung.
2216	K o i v i s t o	ausgelaufen. Flottille fährt in Doppelkiellinie zu je 4 Booten. R 67 wirft die Reißbojen in die Sperrlücke zwischen Tiger I und II.
2353		Fiel die erste Reißboje mit befohlener Position.
2350		An Stb. 6 Bewacher mit hoher Fahrt von Seiskari kommend. Kurs NO. An Bb. 4 Bewacher mit hoher Fahrt. Kurs West. 2357 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 13.6.42 2357	Finnischer Meerbusen NNW 3-4, Seegang 2-3, bewölkt, sehr gute Sicht	Ich laufe Gefahr, nach Norden abgeschnitten zu werden und drehe mit wenig Ruder mit beiden Gruppen nach Bb. auf NO-Kurs. Fahrt und Wurfintervall wird beibehalten. Künnecke
14.6.42 0010		Fiel die letzte Reißboje.
0038		U-Boot aufgetaucht gesichtet. Laufe mit 3 x A.K. darauf zu.
		Abgebe FT KR: Aufgetauchtes U-Boot Qu.3397 AO Mitte, Kurs West, hohe Fahrt. Chef 1.R.Fl.
0045		Gebe Verfolgung auf, da Entfernung stark. U-Boot läuft über 20 sm Fahrt.
0050		Russische Batterien schießen auf den Verband. 3 Bewacher an Stb.
0100		Bewacher an Stb. schießen grüne Sterne und fordern E.S. an (Buchst.F). Sie laufen mit hoher Fahrt auf uns zu. Bewacher werden als größerer Bootsty ausgemacht. (Anl. 3 + 10)
0105		Artilleriebeschuß von Stb.
		Abgebe FT KR: Befinde mich im Artilleriegefecht mit Bewachern Qu.3394 AO. Chef 1.R.Fl.
		Salven liegen deckend. Aufschläge liegen teilweise bis zu 20 m an beiden Seiten der Boote.
0112		Laufe mit Höchstfahrt zum M.F.P., der n beim Werfen des Räumschutzes ist und nebele ihn ein. Finnische Wachboote und letzte Boote der Flottille erwidern das Feuer. Die Nebelwand steht günstig zwischen dem Wurfverband und den Russen. Der Feind bleibt außerhalb der Reichweite unserer 2 cm.
0117		Russische Bewacher stellen das Feuer ein. Keine Treffer erzielt.
0227	K o i v i s t o	im Hafen festgemacht.
0230		Finnischer Verbindungsoffizier, F.Kapt. Wilberg, steigt auf R 76 ein. Anschließend abgelegt. Marsch nach Kotka.
0724	K o t k a	im Hafen festgemacht.
		5 Boote 48stündige 4 Boote 6 " - Bereitschaft.
1530		Erhalte Befehl von F.d.M.Ost, daß 4 Boote auslaufen sollen mit einem M.F.P. zum Werfen der Sperre "Seeigel X". Sperre soll liegen von

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 14.6.42		von: 59°46,4' N 27°42,6' Ost nach 59°46,7' N 27°35,4' Ost.
		Ich teile R 67, Kdt. Oblt.z.S. Stricker, als Gruppenführer ab.
1620	K o t k a	R 67, 76, 69 und 73 ausgelaufen. Der plötzliche Seeklarbefehl konnte trotz der 6stündigen Bereitschaft ausgeführt werden.
1930		R 67 und 76 laufen wieder Kotka ein, R 69 und 73 verbleiben in Kirkkomaansaari.
		Aufgabe wurde abgebrochen, da der M.F.P. um 1730 Uhr noch in Kirkkomaansaari lag und dann vor 0400 Uhr kaum hätte auf Position sein können. Aufgabe wurde um 24 Stunden verschoben. Künnecke
15.6.42 0130	K o t k a	Fliegerangriff auf Kotka, Bombenabwurf im Hafengebiet.
0800		Boote kompensieren.
1530		R 67 und 76 ausgelaufen nach Kirkkomaansaari zur Aufnahme R 69 und 73, danach weiter zur Durchführung Aufgabe "Seeigel X". Künnecke

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage zu Gruppe Nord 3853/42
		Anlage 1 zum K.T.B. 1.R.Flottille vom 1. - 15.6.1942
		"Nettelbeck", Kommandant Oblt.z.S. Kruse
1.6.42	R e v a l , Hafen-	Weitere Proviant- und Geräteergänzung.
2000	becken III	Gebe Befehl an Kdt. R 67: Seeklar um 2200 Uhr D.S.Zt. Marsch nach Hungerburg.
2130		Erhalte FT von Chef 1.R.Fl.: Sofort über Porkala nach Kotka gehen. Ich belege die Fahrt nach Hungerburg. Gebe Befehl an R 67: Ab Punkt 4 Orange bis Punkt 1 Orange Geleitgerät vor "Nt" zu fahren.
2205	R e v a l ? Windstille, wolkenlos, gute Sicht	abgelegt.
2305	P u n k t 4 Orange	R 67 bringt Gerät aus und setzt sich 500 m vor "Nt".
2.6.42	Finnischer Meerbusen,	
0000	Windstille, Mondschein gute Sicht	Uhrstellung auf finnische Zeit.
0220	P u n k t 1 Orange	R 67 nimmt Gerät auf. Folgt anschließend in K - gelb, E 2.
0305	Porkala - Reede	Lotsenübernahme. Setzte Marsch über Helsinki nach Kotka fort.
1018	K o t k a	eingelaufen. Gehe auf Reede vor Anker.
1345		Melde dem Chef 1.R.Fl.: Nach Ergänzung in Reval mit R 67 um 1018 Uhr Kotka eingelaufen.
6.42	K o t k a - Reede	
1300		Erhalte Befehl von Chef 1.R.Fl.: Zur Ergänzung von Proviant, Brennstoff, Wasser und Geräten um 2000 Uhr nach Reval auslaufen. Rückkehr bis 11.6.42 1400 Uhr.
2005	K o t k a SO 4, Seegang 2-3, bedeckt, mittlere Sicht	ausgelaufen zur Fahrt über Helsinki nach Reval.
2200	Hamnholmarna, Nebelschwaden, Sichtverschlechterung.	
2217	Sicht 100 m	Bei Hamnholmarna geankert.
2220		Abgabe FT: Bei Hamnholmarna wegen dichtem Nebel geankert.
9.6.42		
0340	SO 2-3, Seegang 1, Sichtbesserung	Anker gelichtet. Abgabe FT: Marsch nach Reval fortgesetzt.
0800	Finnischer Meerbusen, SO 2-3, Seegang 1-2, mittlere Sicht	Anlage 3 zu 1/SKL 19715/42 1020 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 9.6.42		
1020	R e v a l, Hafenbecken III	eingelaufen: Durchführe Ergänzung von Brennstoff, Wasser, Geräte und Proviant.
		Die Brennstoffübernahme hat erhebliche Schwierigkeiten gemacht. Trotzdem am 4.6.42 darauf hingewiesen wurde, daß das Paßstück für die Leitung von Land an Bord nicht hinreichend sei, war keine Abhilfe geschaffen. Mit Bordmitteln wurde das Paßstück hergerichtet. Die Brennstoffübernahme hatte dadurch eine Verzögerung von 2 1/2 Std. (siehe K.T.B. Abschnitt Maschine).
		Brenn
10.6.42		
1040	R e v a l, Becken III	ausgelaufen zur Fahrt nach Helsinki.
1443	H e l s i n k i, Liegeplatz f	festgemacht. Führe nochmals Wasserergänzung durch.
		Befehlsgemäß sollte ich von Helsinki 2 cm Panzersprenggranatpatronen für die Flottille mitbringen. Munition war 8.6. durch Fernschreiben bestellt. Bereitstellung war von M.A.Z. Helsinki zugesichert. Nach Rücksprache mit der zuständigen Dienststelle stellte sich heraus, daß keine Panzersprenggranatpatronen vorhanden waren.
		Gebe Fernschreiben an Chef 1.R.Flottille: 2 cm Panzersprenggranatpatronen nicht vorrätig.
		Brenn
11.6.42		
0700	H e l s i n k i	ausgelaufen zur Fahrt nach Kotka.
0900	N 2, Seegang 1, gute Sicht, bedeckt	
1232	K o t k a, Südbrücke	festgemacht. Melde dem Chef 1.R.Flottille "Nt" nach Ergänzung in Reval zurück.
		Brenn
	gesehen: Brenn	
	Kaptlt. u. Flott.Chef	

Anlage zu Gruppe Nord Gkdos. 3853/42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage 2 zum K.T.B. der 1.R.Flottille vom 1. - 15.6.1942
	R 66 R 69	Kommandant: Oblt.z.S. R i c k e n Ob.Strm. Johannesberg
		Gruppenführer: Oblt.z.S. R i c k e n
10.6.42		
2045	Torni querab SW 6, Seegang 4, bedeckt, mittlere Sicht	R 66 von der Flottille entlassen zur befohlenen Aufgabe mit M.F.P.'s. FT besetzt.
2130		Bei Chef 27.L.Flottille zur Stelle gemeldet.
2300	Südspitze Hogland I-	Winkspruch von Sperroffizier: Halte werfen der Sperre nicht mehr für möglich. Beabsichtige, kehrt zu machen.
2305		Auf Gegenkurs.
2308		R 66 entlassen. Marsch zur Flottille angetreten.
		gez. R i c k e n
11.6.42		
0130		Bei Flottille zur Stelle gemeldet.
0150		R 66 nach Kotka entlassen.
0320	Lchttrm. Tütters I-W 6, Seegang 4, bedeckt, mittlere Sicht	
0405	Lchttrm. Hogland I-	
0445		E.S.-Austausch mit He 111.
0555	K o t k a	festgemacht. Einlaufmeldung an F.d.M.Ost.
1730	K o t k a, SW 3, Seegang 1-2, Regenschauer, mittlere Sicht	R 66 und R 69 abgelegt zur befohlenen Aufgabe. R 66 FT besetzt.
1825		Kirkkomaansaari festgemacht.
1830	Kirkkomaansaari	abgelegt. Führung für 3 M.F.P. übernommen.
1950	T o r n i I- SW 4, Seegang 2-3, bedeckt, gute Sicht	
2020		Von einem feindlichen Aufklärer in 4-5000 m n. Höhe überflogen. FL-Meldung wurde nicht abgegeben, da angenommen werden konnte, daß der Verband unbemerkt geblieben war.
2137	Lchttrm. Hogland I-	
2220		Feindlicher Flugzeugangriff bei Hogland auf U-Jäger 1211.
2255	Lchttrm. Tütters I- SW 4, Seegang 2, bedeckt, gute Sicht	
2350	südöstlich Lavansaari	Zwei feindliche Bewacher halten Fühlung mit Verband. R 66 stellt sich im Luv des Verbandes auf, klar zum Nebeln.
2355		Ein feindlicher Bewacher Parallelkurs zum Verband, der zweite Kurs Lavansaari.
		gez. R i c k e n
12.6.42		
0020		Beginn des Werfens der Sperre.
0030	W 4, Seegang 2, bedeckt, sehr gute Sicht	Es wird E.S.-Austausch zwischen feindlichem Bewacher und feindlichem Flugzeug beobachtet. E.S.

Anlage 4 zu 1/SKL/97757 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.6.42	. . .	E.S. ein grüner Stern. R 66 befiehlt erhöhte Flak-Bereitschaft.
0045	. . .	Bombenabwurf einer feindlichen Maschine. FL-Meldung abgegeben.
0115		Beschuß von Lavansaari. Einschläge liegen entschieden zu kurz.
0120	. . .	Werfen der Sperre beendet. Alle Bojen gelichtet. Rückmarsch angetreten.
0140	Lchttrm. Tütters I-	
0305	" Hogland I-	
0345	Nordspitze Hogland I- W 3, Seegang 1-2, bedeckt, gute Sicht.	Fliegeralarm. 6 feindliche Flugzeuge greifen mit Bomben U-Jäger 1211 und S.A.T. A südlich des Verbandes an.
0447	T o r n i I-	
0555	Kirkkomaansaari.	R 66 und R 69 festgemacht.

gez. R i c k e n

gesehen:

Kaptlt. u. Flott.Chef

Zu beziehen vom Oberzahlmeister der Kriegsmarine: 3. 3 Wagabin in Glückstadt Auslieferungsstellen: für Ostseebereich: in Kiel. für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 38. Kriegstagebuch. Din A 3

Anlage 3 1. R.-Fl. zu B.-Nr. 6. K.T.B. 1.-15.6.42

Kommando
1. Räumbootsflottille
T.Nr. Gkdos 159.

An Bord, den 14.6.1942.

Buch Nr. des Eingangs 38534

B e r i c h t
über
das Gefecht mit russischen Bewachern in der Nacht vom 13./14.6.42

Die 1.Räumbootsflottille hatte Befehl, in der Nacht vom 13. zum 14. Juni einen doppelreihigen Räumschutz von Reißbojen zu werfen von:

59°59,5' N 28°42,5' Ost nach
60° 3,5' N 28°42,5' Ost.

Die x - Zeit für die Unternehmung war um 2200 Uhr finnischer Zeit befohlen, d.h.: die Wurfverbände sollten um 2200 Uhr den Einsatzhafen (Koivisto) verlassen.

Ich richtete mich so ein, daß die Flottille um 2300 Uhr das Kap "Pitäniemi" passierte, da bis dahin deutsche Luftstreitkräfte in dem Seegebiet bewaffnete Aufklärung flogen. In meiner Nähe fuhr ein M.F.P. mit 3 finnischen Wachbooten.

Die Sicht in der Nacht war sehr gut (25-30 sm). Gleich nach Passieren des Kap "Pitäniemi" konnte die estnische Küste ausgemacht werden. Gegen 2320 Uhr kam auch die Insel Seiskari in Sicht.

Die Flottille steuerte mit Südkurs, 14 sm Fahrt, den befohlenen nördlichen Anfangspunkt der Sperre an. Dieser Punkt sollte um 2353 Uhr erreicht sein.

Um 2350 Uhr wurden an Bb., noch weit abgesetzt, 4 Bewacher mit hoher Fahrt Kurs West gesichtet. Zur gleichen Zeit sichteten wir an Stb. 6 Bewacher, die ebenfalls mit hoher Fahrt auf uns zu hielten. Da beide Bewachungsgruppen noch weit abstanden, versuchte ich zunächst, die befohlene Aufgabe planmäßig durchzuführen.

2353 Uhr fiel die erste Reißboje auf der befohlenen Anfangsposition. Während des Werfens näherten die Bewacher sich der Flottille sehr schnell. Während die Bewacher im Osten weiter auf die Flottille zuhielten, drehten die Bewacher im Westen nach Norden. Ich lief jetzt Gefahr, im Norden abgeschnitten zu werden und entschloss mich um 2357 Uhr mit wenig Ruder in großem Bogen nach Bb. auf 45° zu gehen. Wurfintervall und Fahrt wurden beibehalten.

Um 0010 Uhr fiel die letzte Reißboje. Bb. voraus kommt der M.F.P. mit den finnischen Wachbooten auf Südkurs in Sicht. Ich halte mich zum Schutz dieses Verbandes in der Nähe und drehe mit dem Wurfverband wieder nach Süden.

0038 Uhr

Anlage 5 zu 1.SKl 19785/42 Kdos.

1.SKl 19785/42 Kdos

24 Anl

f. bil. Kdt. 1-1

394

0038 Uhr kam voraus aufgetauchtes U-Boot in Sicht. Der M.F.P. einen Schuß mit der 7,5 cm auf das U-Boot. Flottille lief mit Höchstfahrt auf das U-Boot zu. U-Boot hatte hohe Fahrt, Kurs West. Es gelang mir nicht, den Abstand zu verringern. Um 0045 Uhr gab ich die nutzlose Verfolgung auf und drehte wieder nach Norden.

Um 0050 Uhr erhielten wir einige kurz liegende Salven von Seiskari (Kaliber schätzungsweise um 10 cm). 0055 Uhr kamen abermals 3 Bewacher im Osten in Sicht. Bewacher schossen grüne Sterne und forderten E.S. an (Buchstabe f), das sofort vom Führerboot erwidert wurde. Bewacher erkannten uns als Gegner und liefen mit hoher Fahrt auf uns zu. Um 0105 h eröffneten die Bewacher das Feuer aus etwa 5-6000 m. Gleich die ersten Salven liegen deckend. Geringste beobachtete Einschlagsentfernung etwa 20 m. Flottille zog sich auseinander, setzte sich um den M.F.P. und nebelte. Der M.F.P. lief mit etwa 12 sm Kurs Nord. Die hinten stehenden Boote der Flottille und 2 finnische Wachboote erwiderten das Feuer. Die russischen Bewacher blieben hinter der Nebelwand und versuchten diese zu umgehen. Der Wind kam aus etwa Nord und begünstigte somit das Einnebeln. Die Flottille lief in sehr breiter Formation nach Norden.

Um 0117 Uhr stellten die Russen das Feuer ein, da wir uns der finnischen Küste näherten. Treffer wurden keine erzielt.

Das Erwidern des Feuers war zwecklos, da der Gegener sich ständig außer Reichweite unser 2 cm hielt.

Bei den Bewachern handelte es sich um Fahrzeuge vom Typ K lasse 200, das U-Boot wahrscheinlich H-Klasse.

Die vorher gesichteten Bewacher griffen nicht in das Gefecht ein, wurden auch nicht mehr gesichtet. Während des Gefechtes wurden beide Parteien nacheinander von 4 He 111 überflogen, die vor uns, wie auch vor den Russen E.S. schossen.

Flottille, M.F.P. und finnische Bewacher passierten um 0145 Uhr Kap Pitäniemi einlaufend.

Aus der gemachten Erfahrung kann gesagt werden, daß eine R-Flottille doch noch über sehr unzureichende Mittel verfügt, wenn sie alleine ist. Selbst bei der Verfolgung eines U-Bootes, das über Wasser fährt, ist die Geschwindigkeit von 20 sm nicht ausreichend.

Für Lieferungen vom Verbrauchslager der Kriegsmarine: I. J. Engelke in Glückstadt
Ausliefergestellen: Für Offizierbuch: in Kiel. Für Mannschaftsbuch: in Wilhelmshaven
B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Erklärung

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. 3853/42

Zu 1.): Position der Bewacher beim Werfen des Sperrschutzes
Zu 2.): Ein Bewacher nach Beendigung des Werfens
Zu 3.): Aufgetauchtes U-Boot, Kurs West (Flottille lief mit Höchstfahrt, Abstand blieb stehen)
Zu 4.): 3 Bewacher im Artilleriegefecht mit Flottille und finnischen Bewachern. Wind: N N O.

Anlage 6 zu 1/Skl. 1975/42 g.Kdos.

Der Chef des Stabes i.V.

1) I
2) Skl Abt (A I)
3) AWa 2. Sep. 1942
4) K III
5) Ueber 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A. I a c

1.Skl 1975/42 g.Kdos

g.Kdos.

Abschrift.

Führer der Minensuchverbände Ost , den 8. Juli 1942.
B.Nr. Gkdos. 1217 AI.

Geheime Kommandosache!

An
das Marinegruppenkommando Nord

Anliegend wird das K.T.B. der 1. R.Fl. vom 1.-15.6.42 (2-fach) vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

gez. Böhmer.

Anlage 1 zu 1/Skl. 1975/42 Gkdos.

Der Chef des Stabes i.V.

1) I
2) Skl Ou (A I)
3) 1 Wa
4) K III
5) Ueber I/Skl. an Kr

I/Skl.
i.A. I a c

1.Skl. 1975/42 Gkdos.

f. Kriegstagebuch 1-1

2295

Marine-Gruppenkommando ~~West~~ NORD.

B.-Nr. Gkdos. 3853/42 AIII. Kiel, den 6. August 1942.

Geheime Kommandosache!

An

die Seekriegsleitung - 2 x -

nachrichtlich:

den Führer der Minensuchverbände Ost

das Kommando der 1.Räumboots-Flottille

-24-

Anliegend wird Kriegstagebuch der 1.Räumboots-Flottille vom 1.- 15.6.42 zweifach vorgelegt.

Es wird bemerkt:

Bei der Durchführung Werfen Sperrschutz "Tiger I und II" und dem dabei stattgefundenen Gefecht hat sich die 1.R.-Flottille unter Führung ihres Flottillenchefs, Kapitänleutnant K l ü n d e r erneut ausgezeichnet.

Für das Marinegruppenkommando Nord.
Der Chef des Stabes i.V.

1) I

2) Skl Qu (A I)

3) 1 Wa

4) K III

5) Ueber 1/Skl. an Kr

1/Skl.

i.A. I s c

1.Skl 1 Kdos

Anlage zu K. d. M. Os 295
B. Nr. G. Kdos. 1933

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Gkds. 39784

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot	Leitender Maschinist
Dienstgrad	Name
R 65 Stbs.Ob.Masch.	Kappel
R 66 Ob.Masch.	Hofmann
R 67 Stbs.Ob.Masch.	Görler
R 68 Ob.Masch.	Baudrexl
R 69 Ob.Masch.	Boese
R 70 Ob.Masch.	Petersein
R 71 Stbs.Ob.Masch.	Laurent
R 72 Stbs.Ob.Masch.	Schwaller
R 73 Ob.Masch.	Link
R 74 Ob.Masch.	Müller
R 75 Ob.Masch.	Holm
R 76 Stbs.Ob.Masch.	Fehrle
NT Stbs.Ob.Masch.	Agthe

Flottillenchef: Kapitänleutnant Klünder

Flottilleningenieur: Oberleutnant Ing. Bielitzer

angefangen am: 1. 6. 1942.
beendet am: 15. 6. 1942.

Anlage 3. zu 1.Skl 20525 Kdos.

Zu beziehen vom Buchverlager der Kriegsmarine: 3. 3 Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen: Für Offizierbereich: in Kiel. Für Mannschaftsbereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.6.42 0035	Ust-Luga	Seeklar. Flottille mit den Booten R 65,66, 70,73,74 und 75 ausgelaufen. Fliegeralarm!
0050		
0425	Hungerburg	Boote (siehe vorstehend) festgemacht und stoßen auf R 68,69 und 72.
1150	Hungerburg	Fliegeralarm!
2200	Reval	NT ausgelaufen. R 76 macht in der Werft Reval kleine Werftliegezeit.
2330	Hungerburg	Flottille mit den Booten R 65,66,68,69,70 72-75 seeklar. Ausgelaufen nach Kotka. Zielitzer
2.6.42		R 71 außer KB. gemeldet.
1025	Kotka	NT im Hafen geankert.
1330	Kotka	Boote (siehe vorstehend) längsseit NT festgemacht.
		Boote übernehmen von NT mit 4 Schlauchlängen 33,6 m³ Treiböl =0,86 und 1,4 m³ Schmieröl Nr.7. Übernahme erfolgte in Kannen. Zugleich wurden 10 t. Frischwasser an die Boote abgegeben. Dauer der Übernahme von Treiböl: 2 Std. 15 Minuten. Personal: 1/1/3. Dauer der Schmieröl- und Wasserübernahme: 2 Std. 30 Minuten. Personal: 1/2.
1945	Kotka	Fliegeralarm! NT Anker auf! Boote R 65,68, 66,69,70,72-75 und NT seeklar. Marschfahrt nach Helsinki. Zielitzer
3.6.42 0200	In See Helsinki	NT am Pier festgemacht.
0215	Helsinki	Boote R 65,66,68,69,70,72-75 festgemacht.
1000	Helsinki	Boote (siehe vorstehend) seeklar. Ausgelaufen zu Räumarbeiten.
1215	Helsinki	NT verholt zur Wasserübernahme. Es werden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 3.6.42		mit einer Schlauchlänge 30 t. Frischwasser übernommen.
1635	Helsinki	Boote (siehe vorstehend) festgemacht. Zielitzer
4.6.42 0600		Boote R 65,68-70,72 und NT seeklar. Boote zur Flugsicherung. NT Marschfahrt nach Reval.
0700		Boote R 66,67,73,74 und 75 ausgelaufen zur Flugsicherung.
1100	Reval	NT im Minenhafen festgemacht. Von der M.V.St. Reval werden aus der Tankanlage von Land mit einer Schlauchlänge 41,5 m³ Treiböl =0,86 übernommen. Dauer: 1 Std. 30 Minuten. Personal: 1/1/3.
1440	Reval	NT ausgelaufen. Auf dem Marsch nach Helsinki Proviant und Trinkwasser an Boote abgegeben.
		R 70 außer KB gemeldet. (Bombentreffer) Kleine Motorenüberholung.
1930	Helsinki	NT festgemacht. Es werden 9 t. Trinkwasser übernommen.
2025		R 69 und 70 von der Flottille entlassen. Flottille Marsch nach Kotka.
2130	Reval	R 69 und 70 festgemacht.
2230	Helsinki	NT ausgelaufen, Marschfahrt nach Kotka. Zielitzer
5.6.42 0430	Kotka	NT im Hafen Kotka geankert.
0500	Kotka	Flottille mit den Booten R 65-68,72-75 längsseit NT festgemacht.
1000	Reval	R 69 eingedockt. Ausbau Bb. Propeller Nr.287 R 70 macht kleine Motorenüberholung.
1215	Reval	NT ausgelaufen.
1345	In See	NT geankert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.6.42 1345	In See	Boote gehen längsseit NT zur Treibölübernahme. Es werden mit 4 Schlauchlängen 34,6 m³ Treiböl =0,86 übernommen. Dauer: 2 Std. 10 Minuten. Personal: 1/1/3.
1700	Kotka	Seeklar. Boote abgelegt zur Minenübernahme und ausgelaufen zur Unternehmung.
1720	In See	Anker auf!
1915	Kotka	NT an der Tankstelle festgemacht. Es werden mit 2 Schlauchlängen 37,5 m³ Treiböl übernommen. Dauer: 1 Std. Personal: 1/1/3
2025	Kotka	NT verholt zum Liegeplatz. Zielitzer
6.6.42 0530	In See	
	Kotka	Flottille mit den Booten R 65-68,72-75 festgemacht.
	Kotka	NT liegt im Hafen von Kotka.
1400	Reval	R 69 ausgedockt. Ölwechsel Hauptmaschinen und S-Diesel vorgenommen.
1530		R 76 eingedockt. Stb. Propeller Nr. 322 ausgebaut. Messer 6 und 7 durch Grundberührung stark verbogen. R 76 erhielt Stb. Propeller Nr. 296 von R 71. Dauer des Propellerwechsels: 1 Tag 3 Std. Personal: 1/3 R 69 übernimmt von R 70 0,500 m³ Motorenöl Nr.7 Dauer: 1 Stunde. Personal: 1/2. Zielitzer
7.6.42 0600	Kotka	Seeklar. Flottille mit den Booten R 65-68, 72-75 zu Räumarbeiten ausgelaufen.
0745	Kotka	NT geht längsseit F.3 zur Übernahme von 10 t. Frischwasser.
1000	Kotka	NT verholt zurück auf den alten Liegeplatz.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 7.6.42	Reval	R 69 übernimmt längsseit von R 70 mit einer Schlauchlänge 4,4 m³ Treiböl =0,87. Dauer: 40 Minuten. Personal: 1/2.
1800		R 67 Stiftschraube für Aufladeventil Bb. Maschine abgerissen. Siehe Störungsmeldung R 67 vom 7.6.42 Nr. 1 Gr. B. R 76 kleine Werftliegezeit beendet
2045	Kotka	Boote R 65-68, 72-75 festgemacht. Zielitzer
8.6.42 0815	Reval	R 76 ausgedockt. R 70 eingedockt zur Instandsetzung der Sprengdurchgänge unter der Wasserlinie im Kollisionsraum. Boote übernehmen von NT mit 5 Schlauchlängen (Boote liegen auf der anderen Seite der Brücke) 36,9 m³ Treiböl =086. Dauer: 2 Std. 45 Minuten Personal: 1/1/3.
2000	Kotka	Boote R 65,67,72,74 und 75 ausgelaufen, absuchen eines Seegebietes. Boote R 66,68,73 und NT ausgelaufen. Boote als Geleit für U-Jäger 1211.
2217	In See	NT hat wegen Nebel geankert. Zielitzer
9.6.42 0044	In See Hogland	Flottille mit den Booten R 65,67,72,74 und 75 festgemacht.
0335	In See	NT Anker auf!
0500	Hogland	Boote R 66,68 und 73 festgemacht.
0507	Hogland	Flottille mit den Booten R 65-68,72-75 seeklar. Absuchen eines Seegebietes.
0900	Reval	R 76 seeklar. Probefahrt im Seegebiet vor Reval.
	Reval	R 76 KB gemeldet.
1030	Reval	NT festgemacht.
1145	Reval	R 76 festgemacht. Fernschr. Treibölprahm zur Übernahme bei M.V.St Reval bestellt. Gesandt wurde ein Heizölprahm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 9.6.42 1245	Kotka	Flottille mit den Booten R 65 - 68,72 - 75 festgemacht.
1415	Reval	NT verholt zur Tankanlage von Land.
		Das von der M.V.St. Reval angefertigte Verbindungsstück für Bordanschluß paßte nicht. Es mußte an Bord nachgedreht werden, wodurch ein Zeitverlust von 2 Stunden 15 Minuten eintrat. Nachdem am 31.5.42 schon einmal eine Verzögerung eingetreten war (siehe K.T.B.v.31.5.) und trotz persönlicher Rücksprache zwecks umgehender Änderung von Seiten der Ausrüstungsstelle nichts veranlaßt wurde, ist hier dieser Zeitverlust untragbar. Da es sich um einen normalen, den Marinenormen entsprechenden Anschluß handelt, ist es nicht Angelegenheit der Frontflottille für den Stützpunkt den Anschluß passend zu machen.
		Es wurden mit einer Schlauchlänge 45 m³ Treiböl = 0,86 übernommen. Dauer: 2 Stunden 05 Minuten. Personal: 1/1/3.
1905	Reval	NT verholt nach dem Handelshafen. Längsseit von NT werden an R 76 mit einer Schlauchlänge 3 m³ Treiböl = 0,86 abgegeben. Dauer: 30 Minuten. Personal: 1/1/3.
		Bielitzer
10.6.42 0500	Reval	R 69 und 76 seeklar. Marsch nach Kotka.
1050	Reval	NT ausgelaufen. Marsch nach Helsinki.
1415	Kotka	R 69 und 76 festgemacht.
1440	Helsinki	NT festgemacht.
1545	Kotka	R 74 seeklar. Entlassen und ausgelaufen nach Reval. (Kleine Motorenüberholung.)
2000	Kotka	Flottille mit den Booten R 65 - 69, 72,73,75 und 76 seeklar. Ausgelaufen zum Absuchen eines Seegebietes.
		Die Dockarbeiten an R 69 und 76 sind schnell und ohne wesentlichen Schwierigkeiten durchgeführt worden. Der Leiter der Ausrüstungsstelle, Herr Korv.Kapt. Klostermeier, hat gem. Anordnung F.d.M.Ost die R-Boote vordringlich eindocken lassen. Es ist nicht möglich R-Boote zu beliebiger Zeit hier in Reval auf der Staatswerft einzudocken, da zur Zeit das einzige Dock auch für andere Schiffseinheiten stark in Anspruch genommen wird. Die Ausführungen der Arbeiten durch die Werft wurden zur vollsten Zufriedenheit und schnell ausgeführt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 10.6.42		Es werden nur die Arbeiten in Auftrag gegeben, die mit Bordmitteln nicht zu machen sind. Hierbei werden so wenig wie nur irgend möglich Werftarbeitskräfte zu den Arbeiten herangezogen. Das eigene techn. Personal führt die "Kleinen Motoren Überholungen" selbst durch. Dadurch sind folgende Vorteile begründet: a) Geringe Inanspruchnahme des Werftpersonals. b) Fortfall von Spezialarbeitern für Motorenüberholung. c) Schnelle Durchführung einer Überholung, da das eigene Personal eingefahren ist. d) Schulung des eigenen Personals. e) Gewissenhafte Durchführung der Arbeiten, da Personal selbst mit eigenem Boot fahren muß.
		Die Zylinderköpfe wurden in der Mar. Ausrüstungsstelle und an Bord überholt. Diese Teilarbeiten lassen sich ohne weiteres durchführen. Lediglich waren zunächst Transportschwierigkeiten von seiten der Kraftfahrdienststelle aufgetreten. Da bisher ein Liegen der Boote an der Werkstatt nicht möglich ist, muß der Transport für Personal und Maschinenteilen täglich mit dem LKW erfolgen.
		Der Propellerwechsel von R 71 mit den Booten R 69 u. 76 hat keine Schwierigkeiten bereitet. Die Propellerständer wurden rechtzeitig angefertigt und stehen hier für Überholungen bereit. Monteure diesbezüglich Propellerreparaturen sind angefordert.
		Bielitzer
11.6.42	In See	Durchgehender Betrieb.
0052	Reval	R 74 Hafenbecken III festgemacht. R 74 außer KB gemeldet. (Kleine Motorenüberholung.)
0700	Helsinki	NT ausgelaufen.
1148	Kotka	Flottille mit den Booten R 65-69,72,73,75 und 76 festgemacht.
1232	Kotka	NT festgemacht. Vom Begleitschiff NT längsseit übernehmen die Boote mit zwei Schlauchlängen 45,8 m³ Treiböl =0,86. Dauer: 4 Stunden. Personal: 1/1/3.
1300	Reval	R 70 ausgedockt und verholt zur Ausrüstungsstelle.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 11.6.42 1730	Kotka	R 66 und 69 seeklar. Mit 2 M.F.P. zu Sperraufgaben ausgelaufen.
		R 68 Wassereinbruch zwischen Zylinderbuchse und Zylinderblock. Siehe Störungsmeldung v.11.6.42 Nr.2.Gr.B.
		Zielikes
12.6.42	Kotka	Von NT werden mit Handpumpe 0,550 m³ Schmier 51 =0,9 an die Boote abgegeben. Dauer: 2 St 30 Minuten. Personal: 1/2.
0600	Kotka	R 66 und 69 festgemacht.
0900	Kotka	Flottille mit den Booten R 65-69,72,73,75 und 76 seeklar. Abgelegt zur Übernahme von Sperrwaffen.
0910	Kotka	NT seeklar. Marschfahrt nach Koivisto,
1010	Kirkonsaasaari	NT hat geankert.
1030		R 73 Antiebakette für Pumpenaggregat Hilfsmaschine gerissen. Siehe Störungsmeldung R 7 v. 12.6.42. Nr.2.Gr.B.
1815	Kotka	Flottille mit den Booten (siehe oben) zur Durchführung Sperraufgaben abgelegt. R 72 beim Ablegen reißt die Stiftschraube de Indikatorstutzens Zylinder 7 Bb.Maschine ab. Siehe Störungsmeldung R 72 v.12.6.42 Nr.2.Gr
1820	Kirkonsaasaari	NT Anker auf. Marschfahrt nach Kotka
1922	Kotka	NT festgemacht.
2330	Koivisto	Flottille mit den Booten R 65-69,72,73,75 und 76 festgemacht.
		Zielikes
13.6.42	Koivisto	Flottille liegt in Koivisto.
	Kotka	NT liegt in Kotka.
0230	Koivisto	Flottille seeklar.
0405	Teikarsaari	Flottille festgemacht.
2002	Teikarsaari	Flottille seeklar, Marsch nach Koivisto
2146	Koivisto	Flottille festgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 13.6.42 2216	Koivisto	Flottille seeklar. Ausgelaufen zur Durchführung der Sperraufgabe.
		Zielikes
14.6.42	In See	Flottille durchgehender Betrieb.
0100		R 67 Auspuffsammelleitung Bb.Maschine in der Schweißnaht des Kühlwassermantels am Flanschende gerissen. Siehe Störungsmeldung v.14.6.42 Nr.2 Gr.B.
0724	Kotka	Flottille mit den Booten R 65 - 69,72,73,75 und 76 festgemacht. Von NT längsseit übernehmen die Boote mit einer Schlauchlänge 28,9 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 3 Stunden . Personal: 1/2.
1620	Kotka	Die Boote R 67,69,73 und 76 seeklar. Ausgelaufen zur Minenunternehmung.
1900		R 69 und 73 zum Sperrverband entlassen.
1945	Kotka	R 67 und 76 festgemacht.
		Zielikes
15.6.42	Kotka	R 73 hat Grundberührung. Bb.Propeller auf Steigung II klemmt. Stb.Propeller schlägt. Siehe Störungsmeldung v.15.6.42 Nr.3 Gr.B.
0800	Kotka	NT verholt zur Wasserübernahme längsseit von F 3.
1100		NT verholt zur Treibölübernahme. NT übernimmt von der Tankanlage Kotka mit einer Schlauchlänge 57 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 1 Stunde 15 Minuten. Personal: 1/1/3.
1250		NT abgelegt.
1333		NT Südbrücke festgemacht.
1530		R 67 und 76 abgelegt. Ausgelaufen zur Minenunternehmung.
		Zielikes

gesehen: Reinartz

Kapitänleutnant u. Flo.Chef.

Gesehen:

Korv.-Kapt. (Ing.)
a. Verbandsingenieur F.d.M. Nord

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

Anlage zu Gruppe Nord
Buch-Nr. Kdos. 385242

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

Ob 19450

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
1.Räumbootsflottille

mit den Booten:

Takt.Nr.	Boot	Kommandant Dienstgrad	Kommandant Name	Seetage	Bemerkungen:
1	R 76	Ob.Strm.	Wagner	12	
2	R 69	Ob.Strm.	Johannesberg	12	
3	R 72	Oblt.z.S.	Leesten	11	
4	R 68	Lt.z.S.	Stintzing	9	
5	R 75	Lt.z.S.	Brackebusch	11	
6	R 65	Ob.Strm.	Habenicht	10	
7	R 66	Ob.Strm.	Goebel	2	z.Zt. außer K.B.
8	R 74	Ob.Strm.	Wels	5	
9	R 67	Oblt.z.S.	Strieker	12	
10	R 71	Lt.z.S.d.R.	Roosen	-	am 16.6.42 in Reval außer Dienst gestellt.
11	R 70	Lt.z.S.	Rasch	8	
12	R 73	Ob.Strm.	Wisotzka	2	
	"Nt"	Oblt.z.S.	Kruse	9	

Flottillenchef: Kapitänleutnant Klünder

mit Anlagen 1-4 [gleich]
" 13 Wegekarten

angefangen am: 16.6.1942,
beendet am: 30.6.1942.

mit 1 Skl 23958/42 g Kdos [Abschrift Maschine]

Anlage 1 zu 1.SKl 20246 g Kdos.
42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.42		Flottille hatte Liegeplatz für die Nacht nach Koukkusaaret verlegt.
0800		Rückmarsch Kotka angetreten.
0900	K o t k a	festgemacht.
		Gruppe Stricker stößt wieder zur Flottille.
	R 71 wurde um 1200 Uhr in Reval außer Dienst gestellt.	(Anl. 1)
		Am Tage kompensierten die letzten Boote in Kotka.
		R 73 meldet bei Unternehmen "Seeigel X" Grundberührung, beide Propeller beschädigt.
1700		"Nt" und R 73 nach Reval entlassen.
2200		Flottille verlegt Liegeplatz für die Nacht nach Koukkusaaret.
2300	Koukkusaaret	an der Brücke festgemacht.
17.6.42 0230		Eingang FT KR Chef 1.R.Fl.: Mit klaren Booten sofort auslaufen. Freiräumen Qu. 3297 linkes unteres Viertel. 1100h vormittags abbrechen und Einlaufen. 10 Flugzeugminen mit Ankertau sind geworfen. F.d.M.Ost.
0300		Ausgelaufen nach Kirkkomaansaari zur Geräteübernahme.
0430	Kirkkomaansaari	festgemacht.
0518		Mit den Booten R 65, 66, 67, 68, 69, 72, 75 und 76 ausgelaufen.
0650		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 14 m.
0828	Finn.Meerbusen, OSO 3-4, Seegang 2, bewölkt, gute Sicht	R 72 Sprengboje geräumt. Bb.Gerät abgeschlagen.
0907		R 75 und R 69 Bb.Gerät abgeschlagen. Der Grund muß hier sehr unsauber sein.
0958		R 69 Bb.Gerät abgeschlagen. Grundberührung.
1130		Gerät aufgenommen.
	Aspö - Schären, OSO 3-4, Seegang 2, wenige Wolken, Sonne, gute Sicht	Freigesucht wurde Qu. 3297 von der linken unteren Ecke 3 sm nach Norden, 1,5 sm nach Osten; Tiefensteuerung - 14 m.
1210		Flottille wird von 2 Jägern aus Osten kommend überflogen. Da kein ES gegeben wird, lasse ich Feuer eröffnen. Hoheitszeichen waren nicht auszumachen. Die Jäger drehten nach Norden und schossen falsches ES.
1212		Fliegerangriff. Es erfolgte dann ein Angriff von etwa 20 Maschinen, die sehr hoch kamen und Flottille von allen Seiten angriffen. Etwa 10 Maschinen stürzten im Sturzflug auf die Boote und lösten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch. 17.6.42		lösten ihre Bomben. Ich konnte mit dem Führerboot einer Bombenreihe nur noch eben mit AK-Fahrt und harter Stb.-Wendung entgehen. Diese Bomben fielen unmittelbar hinter das Heck des Führerbootes, ohne jedoch Schaden anzurichten, obgleich das Boot durch die Detonationswucht regelrecht angehoben wurde. Eine weitere Bombenserie fiel unmittelbar vor den Steven von R 66. Die Bordwand an Bb.Seite wurde in Höhe der Wasserlinie aufgerissen und nach innen gedrückt. Es entstand ein Loch von etwa 1,5 m Umfang.
		Auch die anderen Boote waren durch die fallenden Bomben sehr gefährdet. Kaum eine Bombe fiel weiter als 20 m von der Flottille ab und fast alle Bomben lagen im vorderen Teil der Boote. (Anl. 6)
		Ich glaube daraus schließen zu können, daß unsere hellgelb gestrichenen Aufbauten auf der Back das Abkommen der Bombenschützen wesentlich erleichtern, da sie ein sehr gutes Ziel bieten.
		Die Flugzeuge haben auch nach meiner Ansicht genau so lange mit dem Angriff gewartet, bis sie aus dem Feuerbereich des stärkeren Kalibers der vorher noch bei uns stehenden U-Jäger heraus waren, denn die U-Jäger konnten in den Abwehrkampf der Flottille nicht mehr eingreifen.
		Das Abwehrfeuer der Flottille lag ausgezeichnet, trotzdem führten alle Maschinen - trotz beobachteter Trefferwirkung - ihre Angriffe planmäßig durch.
		Durch den Bombentreffer auf R 66 stand der Kollisionsraum unter Wasser. Das Schott nach achtern hielt dicht. Personalverluste traten auf keinem Boot ein.
		Die Boote sind sollmäßig mit 10 Magazinen pro Waffe ausgerüstet. Diese Ausrüstung habe ich in Kiel auf 15 Magazine pro Waffe erhöhen lassen. Auch diese Anzahl ist nicht ausreichend. Die doppelte Anzahl von Magazinen ist dringend erforderlich.
1318	K o t k a	Im Hafen festgemacht.
1905		Flottille verlegt Liegeplatz für die Nacht nach Koukkusaaret.
2002	Koukkusaaret	an der Brücke festgemacht mit den Booten R 65, 67, 68, 69, 72, 75 und 76.
18.6.42		abgelegt.
0900	Koukkusaaret, OSO 4, See 2-3	eingelaufen und im Hafen festgemacht.
1000	K o t k a	Befehl: ab 1530 Uhr sofortige Bereitschaft.
1000		Ich entlasse R 66 zur Reparatur in die Werft Kotka. R 66 meldet außer K.B.
1400		Erhalte ich Einsatzbefehl für heute Nacht: Es sind die Sperren Seeigel XI und XII zu werfen. Der Seeigel XI soll von dem Minenschiff "Kaiser" und einem M.F.P., der Seeigel XII von 2 M.F.P.'s geworfen werden. 2 R-Boote

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 18.6.42		3 R-Boote zur Unterstützung der M.F.P.'s und Navigationsboote für Seeigel XII. 4 R-Boote mit Gerät vorgesetzt vor M.S. "Kaiser". Der Seeigel XI soll liegen: 1.Reihe: von 59°48,5' N 27°15,2' Ost über 59°47,6' N 27°17,8' Ost nach 59°46,0' N 27°29,5' Ost; 2.Reihe: von 59°47,4' N 27°17,2' Ost nach 59°46,2' N 27°25,7' Ost. Die Führung der M.F.P.-Gruppe übertrage ich dem anwesenden ältesten Kommandanten, Oblt.z.S. Leesten, Kdt. R 72. Die Gruppe hat Befehl, bei guter Sicht nach Durchführung der Aufgabe nach Reval zu marschieren. Ich übernehme die Führung der Gruppe "Kaiser".
1530		Gruppe Leesten mit R 72, 65 und 75 Kotka ausgelaufen zur Durchführung Aufgabe Seeigel XII.
2045	Finn.Schären, SO 2-3, Seegang 1-2,	Mit den Booten R 76, 67, 68 und 69 Kotka ausgelaufen zur Unternehmung Seeigel XI als Minengeleit für M.S. "Kaiser".
		Das Auslaufen verzögerte sich durch zu spätes Eintreffen von M.S. "Kaiser".
2135		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 8 m. Minengeleit aufgenommen.
2355		R 65 stößt mit einem M.F.P. zu dem Wurfverband.
19.6.42		
0004	Finn.Meerbusen, SO 2, Seegang 1, bewölkt, Regen, schlechte Sicht	R 76 Mine geschnitten (russ.M 12) auf 59°50,5' N 27°4,0' Ost.
0226		Werfen beendet. Sperre wurde planmäßig geworfen. Nach beendigtem Werfen läuft R 65 mit dem M.F.P. nach SO ab, um Anschluß an die im Osten stehende Gruppe Leesten zu bekommen.
0300		R 76 1 Sprengboje geräumt. Bb.Gerät abgeschlagen. (Anl. 1)
0301		R 67 1 Mine geschnitten) 59°49,7' N
0301		R 76 1 Mine geschnitten) 27° 0,5' Ost
0302		R 69 1 Mine geschnitten) (russ. M 12)
0305	Finn.Meerbusen, ONO 1-2, See 0-1, bewölkt, gute Sicht	R 68 Bb.Gerät abgeschlagen, Sprengboje.
0420		Eingang FT F.d.M.Ost an Chef 1.R.Fl.: Vp-Boot 305 ausläuft Kotka 0430 Uhr, wartet bei Luppi. Von dort mit 1 Rotte nach Hochland Minensicherung geleiten lassen und abgelösten U-Jäger zurückgeleiten.
		Ich teile die Rotte R 68 und 69 ab zur Durchführung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.6.42		Durchführung der befohlenen Aufgabe. Die Rotte steht bis zum Eintreffen des Vp-Bootes bei Luppi auf und ab.
0510		Gerät aufgenommen undfest.
0520		Rotte R 68, R 69 entlassen.
0620	K o t k a	Im Hafen mit R 76 und 67 festgemacht.
0800		R 65 Kotka eingelaufen. Hat Anschluß an die Gruppe Leesten nicht gefunden und ist dann mit dem M.F.P. über Kirkkomaansaari nach Kotka zurückgekehrt.
0930		Rotte R 68, R 69 nach Durchführung der Aufgabe Kotka eingelaufen. Alle Boote 6 std. Bereitschaft. R 70 meldet wieder K.B.
20.6.42	K o t k a	R 76, 65, 67, 68, 69 im Hafen; 6 std. Bereitschaft.
1600		Ich erhalte den Einsatzbefehl: U-Bootsüberwachungsgebiet 60° 2' N 26° 57' Ost 60° 2' N 26° 51' Ost 59° 58' N 26° 57' Ost 59° 58' N 26° 51' Ost ist freizusuchen. Falls noch Zeit vorhanden, ist das Gebiet nordwestlich Hochland bis 60°10' N 26°50' Ost nachzuprüfen. Gegen 2000 Uhr erwarte ich "Nettelbeck" und setze das Seeklar so an, daß die Flottille sofort nach Ergänzung von "Nt" auslaufen kann.
1930		"Nt" in Kotka eingelaufen. (Anl. 2) Anl. 3) Flottille führt Ergänzung durch.
2000		Der Seeklarbefehl wird wegen Wetterlage belegt. R 72 und R 75 sollten mit 5 beladenen M.F.P.'s von Reval nach Kotka kommen. Auslaufen wurde wegen Wetterlage verschoben.
21.6.42	K o t k a	Flottille liegt wegen Wetterlage im Hafen.
22.6.42	K o t k a	Keine besonderen Vorkommnisse.

R Zu beziehen vom Vorratslager der Kriegsmarine: Z. Z. Magdeburg in Gröningen Kassenlieferungsbücher: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 18.6.42		3 R-Boote zur Unterstützung der M.F.P.'s und Navigationsboote für Seeigel XII. 4 R-Boote mit Gerät vorgesetzt vor M.S. "Kaiser". Der Seeigel XI soll liegen: 1.Reihe: von 59°48,5' N 27°15,2' Ost über 59°47,6' N 27°17,8' Ost nach 59°46,0' N 27°29,5' Ost; 2.Reihe: von 59°47,4' N 27°17,2' Ost nach 59°46,2' N 27°25,7' Ost. Die Führung der M.F.P.-Gruppe übertrage ich dem anwesenden ältesten Kommandanten, Oblt.z.S. Leesten, Kdt. R 72. Die Gruppe hat Befehl, bei guter Sicht nach Durchführung der Aufgabe nach Reval zu marschieren. Ich übernehme die Führung der Gruppe "Kaiser".
1530		Gruppe Leesten mit R 72, 65 und 75 Kotka ausgelaufen zur Durchführung Aufgabe Seeigel XII.
2045	Finn.Schären, SO 2-3, Seegang 1-2,	Mit den Booten R 76, 67, 68 und 69 Kotka ausgelaufen zur Unternehmung Seeigel XI als Minengeleit für M.S. "Kaiser".
2135		Das Auslaufen verzögerte sich durch zu spätes Eintreffen von M.S. "Kaiser".
2355		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 8 m. Minengeleit aufgenommen.
		R 65 stößt mit einem M.F.P. zu dem Wurfverband.
19.6.42		
0004	Finn.Meerbusen, SO 2, Seegang 1, bewölkt, Regen, schlechte Sicht	R 76 Mine geschnitten (russ.M 12) auf 59°50,5' N 27°4,0' Ost.
0226		Werfen beendet. Sperre wurde planmäßig geworfen. Nach beendigtem Werfen läuft R 65 mit dem M.F.P. nach SO ab, um Anschluß an die im Osten stehende Gruppe Leesten zu bekommen.
0300		R 76 1 Sprengboje geräumt. Bb.Gerät abgeschlagen. (Anl. 7)
0301		R 67 1 Mine geschnitten) 59°49,7' N
0301		R 76 1 Mine geschnitten) 27° 0,5' Ost
0302		R 69 1 Mine geschnitten) (russ. M 12)
0305	Finn.Meerbusen, ONO 1-2, See 0-1, bewölkt, gute Sicht	R 68 Bb.Gerät abgeschlagen, Sprengboje.
0420		Eingang FT F.d.M.Ost an Chef 1.R.Fl.: Vp-Boot 305 ausläuft Kotka 0430 Uhr, wartet bei Luppi. Von dort mit 1 Rotte nach Hochland Minensicherung geleiten lassen und abgelösten U-Jäger zurückgeleiten.
		Ich teile die Rotte R 68 und 69 ab zur Durchführung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.6.42		Durchführung der befohlenen Aufgabe. Die Rotte steht bis zum Eintreffen des Vp-Bootes bei Luppi auf und ab.
0510		Gerät aufgenommen undfest.
0520		Rotte R 68, R 69 entlassen.
0620	K o t k a	Im Hafen mit R 76 und 67 festgemacht.
0800		R 65 Kotka eingelaufen. Hat Anschluß an die Gruppe Leesten nicht gefunden und ist dann mit dem M.F.P. über Kirkkomaansaari nach Kotka zurückgekehrt.
0930		Rotte R 68, R 69 nach Durchführung der Aufgabe Kotka eingelaufen. Alle Boote 6 std. Bereitschaft. R 70 meldet wieder K.B.
20.6.42	K o t k a	R 76, 65, 67, 68, 69 im Hafen; 6 std. Bereitschaft.
1600		Ich erhalte den Einsatzbefehl: U-Bootsüberwachungsgebiet 60° 2' N 26° 57' Ost 60° 2' N 26° 51' Ost 59° 58' N 26° 57' Ost 59° 58' N 26° 51' Ost ist freizusuchen. Falls noch Zeit vorhanden, ist das Gebiet nordwestlich Hochland bis 60°10 ' N 26°50' Ost nachzuprüfen. Gegen 2000 Uhr erwarte ich "Nettelbeck" und setze das Seeklar so an, daß die Flottille sofort nach Ergänzung von "Nt" auslaufen kann.
1930		"Nt" in Kotka eingelaufen. (Anl. 2) Anl. 3) Flottille führt Ergänzung durch.
2000		Der Seeklarbefehl wird wegen Wetterlage belegt. R 72 und R 75 sollten mit 5 beladenen M.F.P.'s von Reval nach Kotka kommen. Auslaufen wurde wegen Wetterlage verschoben.
21.6.42	K o t k a	Flottille liegt wegen Wetterlage im Hafen.
22.6.42	K o t k a	Keine besonderen Vorkommnisse.

Zu beziehen vom Marinelager des Kriegsmarine: 3. J. Kapitän in Gildfeld Wallstraßengebäude: Für Offiziere: in Kiel. Für Mannschaften: in Wilhelmshaven

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.6.42 0950	Kotka	R 72 und R 75, die in der Nacht vorher aus Reval kommend, in Kirkkomaansaari eingelaufen waren, laufen in Kotka ein. (Anl. 4)
1000		R 65, 67, 68, 69, 70, 72, 75 und 76 ausgelaufen nach Kirkkomaansaari zur Übernahme der Sperrmittel für Seeigel XIV und XV.
1430		Bin ich mit "Nt" der Flottille nach Kirkkomaansaari gefolgt.
		Für den Marsch mit den M.F.P.'s habe ich die Flottille in 3 Gruppen geteilt.
		1.Gruppe: R 67, 70, Führung Oblt.z.S.Stricker mit 3 M.F.P.'s zur Durchführung Seeigel XIV.
		2.Gruppe: R 65, 68, Führung Lt.z.S.d.R.Roosen mit 1 M.F.P. zum Marsch auf Anfangsposition.
		3.Gruppe: Ich selbst übernehme die Führung der 3.Gruppe, R 76, 69, 72, 75. Dazu "Nt" und ein zugeteiltes M-Boot der 3.M.S.Fl., das ab Hochland zu uns stoßen soll.
		Die Gruppe Stricker hat Befehl, Sperre Seeigel XIV zu werfen, ich werfe mit meiner Gruppe Sperre Seeigel XIV. "Nt" und das M-Boot sollen südlich des Verbandes in dem von uns freigesuchten Gebiet Artillerieschutz für beide Gruppen übernehmen.
		Seeigel XIV soll liegen: von 59°48,2' N 27°50' Ost nach 59°47,3' N 27°57' Ost (138 Stck. Reißbojen und 27-35 Sprengbojen);
		Seeigel XV soll liegen: von 59°50' N 27°42,4' Ost nach 59°50,8' N 27°29' Ost (352 Stck. Reißbojen und 70-88 Sprengbojen).
1700	Kirkkomaansaari	R 67, 70, 65 und 68 abgelegt.
1858		"Nt" und die Boote R 76, 72, 69 und 75 Kirkkomaansaari zur befohlenen Unternehmung ausgelaufen.
1945	Finn.Meerbusen, NO 1, Seegang 0, Sonne, sehr gute Sicht	Gruppe Stricker macht kehrt, da auf einem der M.F.P.'s Maschinenschaden aufgetreten ist.
2105		Jagdschutz, 2 Me 109, eingetroffen.
2107		M 29 meldet sich zur Stelle als Artillerieschutz.
2115		R 72 und 75 Geleitgerät ausgebracht; Tiefensteuerung - 10 m.
2120		"Nt" meldet Bb.Maschine ausgefallen. Ein Zylinder macht Wasser.
		2215 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 23.6.42		
2215		Zwischen Groß - und Klein Tütters wurde eine Schwimmweste mit der Aufschrift "Josiph Stalin" geborgen.
2340		R 72 und R 75 Gerät aufgenommen.
2342	Nördl. Narwa - Bucht, NO 3-4, See 1-2, bewölkt, Regenschauer, gute Sicht.	"Nt" und M 29 zum Artillerieschutz auf Position entlassen.
24.6.42 0058		R 76 leichte Erschütterung im Boot, ob Grundberührung, konnte nicht festgestellt werden. Schiffskörper und Voith-Schneider sind in Ordnung. Es wurden 3,5 m Wasser gelotet. Nach meiner Ansicht muß irgend ein Gegenstand in die Messer gekommen sein, denn die im Kielwasser fahrenden 5 R-Boote und der M.F.P. passierten glatt.
0110		Südost-Ecke Lavansaari Schiffsverkehr beobachtet.
0115		Fiel die erste Reißboje bei der Sperre Seeigel XIV.
0135		Südwest-Ecke Lavansaari Flakfeuer.
0144		Fiel die letzte Reißboje. Die Sperre wurde planmäßig geworfen. (Anl. 11)
		Nach Passieren des Vigrunds bei höherer Fahrtstufe, machten sich Unregelmäßigkeiten im Stb.Propeller von R 76 bemerkbar. Wahrscheinlich sind doch einige Messer beschädigt.
0245		habe ich die Rotte R 65, 68 mit dem M.F.P. nach Kirkkomaansaari entlassen.
0255		Entlasse ich die Rotte R 72, 75, um sich mit Gerät vor "Nt" und M 29 zu setzen.
		Ich selbst fahre mit der Rotte R 76, 69 nördlich Neugrund, um die Sperre Seeigel XII nach Oberflächenständen zu überprüfen. 6 Oberflächenstände im Westen der Südreihe gefunden, die abgeschossen wurden.
	Narwa - Bucht,	
0425	N 1-2, Seegang 1,	1.Mine detonierte nach Beschuß.
0427	einzelne Wolken,	2.Mine detonierte nach Beschuß.
0433	Sonne, gute Sicht	3.Mine detonierte nach Beschuß.
0434		4.Mine detonierte nach Beschuß.
0435		5.Mine abgeschossen.
0435		6.Mine detonierte nach Beschuß.
		Minen waren aus der Südreihe von Seeigel XII und lagen in der Reihenfolge:
		3 Minen - 1 Zwischenraum - 1 Mine - 3 Zwischenräume - 2 Minen.
		1.Mine 59°47,4' N 27°16,4' Ost, letzte Mine 59°47' N 27°19,4' Ost.
		0540 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 24.6.42		
0540		M 29 südlich Hochland entlassen.
0600		Meldung von R 65: Jn der Sperre waren 5 Reißbojen Oberflächenstände, wurden abgeschossen.
0812	K o t k a	Mit "Nt" und den Booten R 76, 65, 72 und 75 im Hafen festgemacht. (Anl. 12)
		Jm Hafen stellte der Taucher stärkere Beschädigungen an den Messern des V.S.P. von R 76 fest. V.S.-Propeller muß ausgewechselt werden. Jch halte den Kommandanten an der Beschädigung für schuldlos. Die Navigation wurde gewissenhaft und richtig durchgeführt, nur wenig Fahrt gelaufen und laufend gelotet.
1552	K o t k a	mit den Booten R 72, 65 und 69 ausgelaufen. Jch bin auf R 72 umgestiegen.
1650	Kirkkomaansaari	eingelaufen. Spreng- und Reißbojenübernahme für Seeigel XV.
		Sperre soll liegen von:
		von 59°50,0' N 27°42,4' Ost
		nach 59°50,9' N 27°27,2' Ost.
		Sperre wird geworfen von 3 M.F.P.'s, R 65, 67, 69, 70 und 72.
1700	Kirkkomaansaari	R 67, 70 und 3 M.F.P.'s ausgelaufen.
1830	"	R 72, 65 und 69 ausgelaufen.
2025	Finn.Meerbusen, NO 1-2, Seegang 1, einzelne Wolken, Sonne sehr gute Sicht	R 65 und R 69 Geleitgerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 8 m.
2028		M 29 zum Artillerieschutz bei Durchführung Seeigel XV, meldet sich zur Stelle.
2245		2 Me 109 übernehmen den Jagdschutz.
2248	Narwa - Bucht, NO 1-2, See 1, einzelne Wolken, gute Sicht	R 65 Bb.Gerät durch Sprengboje abgeschlagen.
2255		Gerät aufgenommen.
2335		Südlich Vigrund habe ich die Führung des Wurfverbandes übernommen.
		Brünker
25.6.42		
0006		Flakfeuer auf Seiskari.
		Südlich Lavansaari 4 Fahrzeuge, Typ nicht zu erkennen.
0040		fiel die erste Reißboje.
0139		fiel die letzte Reißboje. Sperre Seeigel XV wurde planmäßig geworfen und liegt von
		59°50' N 27°42,4' Ost nach
		59°51' N 27°26,9' Ost.
		Es wurden 3 Oberflächenstände abgeschossen.
0200		R 67 mit 70 und 3 M.F.P.'s entlassen.
		0235 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 25.6.42		
0235		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 8 m.
0315	Aspö - Schären, NW 1-2, Seegang 1, einzelne Wolken, gute Sicht	Gerät aufgenommen. (Anl. 13)
0315		M 29 entlassen.
0525	Kirkkomaansaari	festgemacht.
		Am Tage ergänzen die Boote bei "Nt". T.B.'s abgegeben und Räumgeräte übernommen.
		Jch habe für die Nacht die am 20.6.42 wegen Wetterlage ausgefallene Aufgabe durchzuführen mit der Abänderung, daß vordringlich ein Weg von dem U-Bootsüberwachungsgebiet westlich Hochland bis zum U-Bootsüberwachungsgebiet in der Narwa - Bucht nachzuprüfen ist.
1900	Kirkkomaansaari	Mit R 65, 67, 68, 69, 70, 72, 75 und 76 ausgelaufen.
		"Nt" zur Ergänzung nach Kotka entlassen.
2050	Finn.Meerbusen, NNW 1-2, See 1, einzelne Wolken	Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 14 m.
2128		R 68 2 Sprengbojen geräumt. Bb.Gerät abgeschlagen.
2130		R 75 T.S.G.-Drachen abgeschlagen.
2135		R 72 1 Sprengboje mit Stb.Gerät geräumt.
2140		R 68 Stb.Gerät durch Sprengboje abgeschlagen.
2156		R 76 Gerät durch 2 Sprengbojen abgeschlagen.
2156		R 69 Sprengbojenbündel (5 Stck.) geräumt.
2157		R 75 Sprengbojenbündel (5 Stck.) geräumt.
2158		R 72 Bb.Gerät durch 1 Sprengboje abgeschlagen.
2310		R 69 2 Sprengbojen geräumt.
2315		R 76 4 Sprengbojen geräumt.
2316		R 75 6 Sprengbojen geräumt.
2317		R 65 1 Sprengboje geräumt. Stb.Gerät abgeschlagen.
2318		R 68 1 Sprengboje geräumt. Stb.Gerät abgeschlagen.
		Brünker
26.6.42		
0015		R 68 1 Sprengboje geräumt; Bb.Gerät abgeschlagen.
0015		R 72 1 Sprengboje geräumt; Bb.Gerät abgeschlagen.
0025		R 65 1 Sprengboje geräumt; Bb.Gerät abgeschlagen.
0028		R 76 2 Sprengbojen geräumt.
		0029 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 26.6.42		
0029		R 69 1 Sprengboje geräumt; Stb.Gerät abgeschlagen.
0105		R 72 1 Sprengboje geräumt; Stb.Gerät abgeschlagen.
0119		R 76 eine Sprengboje geräumt; Stb.Gerät abgeschlagen.
0140		R 68 1 Sprengboje geräumt; Gerät abgeschlagen.
0141		R 69 1 Sprengboje geräumt; Bb.Gerät abgeschlagen.
0207		R 69 1 Sprengboje geräumt; Stb.Gerät abgeschlagen.
0208		R 65 1 Sprengboje geräumt; Stb.Gerät abgeschlagen.
0247		R 72 mit Stb.Gerät 1 Sprengboje geräumt.
0308		R 76 2 Sprengbojen geräumt.
0310		R 72 2 Sprengbojen geräumt. Beide Geräte abgeschlagen.
0316	Finn.Meerbusen, NO 1, See 0-1, einzelne Wolken, Sonne, sehr gute Sicht	R 75 1 Sprengboje geräumt; Stb.Gerät abgeschlagen.
0515		R 69 1 Sprengboje geräumt; Bb.Gerät abgeschlagen.
0417		R 75 Sprengbojenbündel (5 Stck.) geräumt.
0540		Alle Sprengbojen waren alt und verrostet.
		hatte ich das Gebiet von:
		60°2' N 26°57' Ost nach
		60°2' N 26°51' Ost und
		von 59°58'N 26°57' Ost nach
		59°58'N 26°51' Ost freigesucht
		Tiefensteuerung - 14 m. Räumerfolg 55 russ. Sprengbojen.
		Die abgeschlagenen Geräte wurden zum größten Teil ohne Scherdrachen geborgen.
0540		Gerät gewechselt.
		R 68 hatte beim Gerätaufnehmen 3 Sprengbojen mit Anker im Gerät. Gerät wurde geslippt.
0604		Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung - 8 m.
		Laufe Weg ab von:
		59°56,3' N 26°56,8'Ost nach
		59°42,2' N 27°16,6'Ost nach
		59°42,2' N 27°30,1'Ost nach
		59°42,2' N 27°16,6'Ost nach
		59°56,3' N 26°56,8'Ost.
0645		R 72 Stb.Gerät durch Sprengboje abgeschlagen.
		0646 Uhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 26.6.42		
0646		R 72 1 Mine geschnitten (russ.M 12).
0648		R 65 beide Geräte abgeschlagen. R 65 schießt die Mine ab.
0700	Narwa - Bucht, NO 1-2, See 0-1, einzelne Wolken, Sonne, gute Sicht	2 Me 109 als Jagdschutz zur Stelle.
		Ich lief den Weg in H - Formation ab und ließ hinter mir ausbojen. Auf dem Rückweg lehnte ich auf der anderen Seite des Bojenstriches an und erzielte somit eine Wegbreite von 0,7 sm. Die Bojen ließ ich auf dem Rückweg hinter mir aufnehmen.
0955		R 65 2 Minen geschnitten.
0956		R 65 Bb.Gerät durch Sprengboje abgeschlagen.
1004		R 67 schießt beide Minen ab.
1042		R 72 Stb.Gerät durch Sprengboje abgeschlagen.
		Von der Nordgrenze des über Nacht freigesuchten Gebietes fuhr ich in offener Dwarslinie und habe dies Gebiet nördlich davon bis 60°10' N nachgeprüft, dort kein Räumerfolg.
1145		Gerät aufgenommen. (Anl. 14)
1312	K o t k a	Im Hafen festgemacht.
		Nach dem Einlaufen meldete mir der Kdt. R 72, Oblt.z.S. Leesten, er habe beim Aufnehmen des Gerätes 2 Sprenger von russischen Sprengbojen im Gerät gehabt, die er für den Flottillensperrwaffenoffizier an Bord belassen habe.
		Beide Sprenger lagen in der Sperrlast von R 72. Ich habe die Sprenger dort liegen sehen und dem Sperrwaffenoffizier, dem Sperrmaaten und auch dem Spr.Mech.Gasten befohlen, die Sprenger sofort so zu verschließen, daß sie nicht in unbefugte Hände geraten; ich wollte sie beim nächsten Inseegehen außenbordax werfen lassen.
		Trotz dieses ausdrücklich gegebenen Befehls, hat nicht nur der Sperrwaffenoffizier, Lt.(W) Lipps, sondern auch der Mech.Ob.Gfr.Spr. Towara, ohne Wissen des Sperrwaffenoffiziers, versucht, einen solchen Sprenger auseinanderzunehmen, wobei die Sprengkapsel detonierte und dem Ob.Gfr. Towara beide Hände schwer beschädigte.
		Die Erfahrung lehrt, daß garnicht oft genug darauf hingewiesen werden kann, daß Sprengbojen, Sprenggreifer pp. grundsätzlich nicht aufgenommen werden dürfen, nötigenfalls sind sogar die Geräte zu kappen.
2030	K o t k a	Mit den anwesenden Booten auslaufen; für die Nacht verholt nach Koukkusaaret.
27.6.42		
0100		R 74 meldet sich aus der Werft in Reval nach durchgeführter Maschinenüberholung zurück.
0900		Von Koukkusaaret nach Kotka verholt.
1300		Ich erhalte den Einsatzbefehl für heute Nacht:
		Es

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.6.42		Es ist das U-Bootsüberwachungsgebiet in der Narwa - Bucht um 4 sm nach Westen zu erweitern und freizusuchen. Auf dem Wege dorthin ist ein minenfreier Weg zu schaffen von dem U-Bootsüberwachungsgebiet westlich Hochland zu dem in der Narwa - Bucht.
1900	Aspö - Schären, SW 4-5, Seegang 2-3, einzelne Wolken, Sonne, gute Sicht	Mit allen Booten und "Nt" Kotka ausgelaufen.
2117		Gerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 14 m. Weg abgelaufen mit Gerät und ausgebojt. Schaffe südlich vom Bojenstrich einen Streifen von 400 m.
2124		R 69 Stb.Gerät abgeschlagen.
2235		R 70 meldet treibende Mine an Stb. 59°44,7' N 26°53' Ost.
2242		R 70 schießt Mine ab. Mine war Typ russ. M 12; ob alt oder neu, ließ sich in der Dunkelheit nicht feststellen.
2245	Narwa - Bucht, SW 5, Seegang 3-4, Regenwolken, Mond, gute Sicht	Beginne mit dem Freisuchen. Rümmler
28.6.42		
0034		R 65 eine Sprengboje geräumt. Bb.Gerät abgeschlagen.
0205		R 68 1 Mine geschnitten (russ.M 12); 59°41,7' N 27°22,8' Ost.
	starker Nebel	Muß Räumarbeiten abbrechen wegen Nebel.
0305		Gerät aufgenommen.
0340		"Nt" auf der Stelle geankert. R 76, 69, 74 und 67 machen am Heck fest. Die anderen 5 Boote habe ich aus Sicht verloren. Ankerplatz: 59°41,9' N 27°22,5' Ost.
0950		Eingang FT F.d.M.Ost: Qu. 118 A 54 0050 Minendetonation. Wenn, möglich, Stelle untersuchen.
1030		Nach Sichtbesserung abgelegt, um die restlichen Boote zu suchen. Ich vermute die Boote unter Groß Tütters zu Anker, fand sie dort jedoch nicht. Bin dann gleich weitergelaufen zur Minendetonationsstelle. Auch dort war nichts außergewöhnliches festzustellen.
1117		Abgebe unter Groß Tütters FT SSD an R 72: Sofort SW-Ecke gehen. Chef 1.R.Fl.
1140	Narwa - Bucht, SW 3-4, See 2-3, Nebel, sehr schlechte Sicht	Erhalte ich einen FT von F.d.M.Ost, daß meine 5 Boote wegen Nebel Hochland eingelaufen sind.
1150		Ich mache kehrt, um wieder auf das Räumgebiet zu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.6.42		zu kommen.
1310		R 76, 69, 74 und 67 machen am Heck "Nt" fest.
		Trotz des starken Nebels habe ich "Nt", der noch auf Anfangsposition zu Anker lag, gleich gefunden.
1600		Ich erhalte FT, daß R 72 mit den 4 Booten in Kotka eingelaufen ~~ist~~. Rümmler
29.6.42	Narwa - Bucht,	
1715	W 0-1, Seegang 0, dichter Nebel (Bodennebel)	Wurde ein russischer Aufklärer kreisend über uns gesehen. Ich befahl seeklar, um den Ankerplatz zu verlegen. Der Nebel lag stark über dem Wasser, während der Himmel ab und zu zu sehen war.
1730		Anker auf.
1830	Groß Tütters, Sichtverbesserung, Nebel zieht nach Osten weg.	Ich setze mich mit 3 Booten mit Gerät vor "Nt." und steure Klein Tütters an. Nach etwa 1/2 std. Fahrt durchstoße ich die Nebelwand und habe vor mir völlig klare Sicht.
1840		Mache ich kehrt in der Annahme, daß der Nebel nun so weit nach Osten gezogen ist, daß unser Arbeitsgebiet nebelfrei ist. Der Nebel hat sich tatsächlich nach Osten verzogen. Das Räumfeld ist frei.
2000	Narwa - Bucht, WNW 1-2, See 0-1, einzelne Wolken, Sonne, sehr gute Sicht	An Stb. querab, etwa auf φ = 59°40,4' N λ = 27°22,7' Ost wird ein treibender Gegenstand gesichtet. Ich fahre hin, um ihn zu untersuchen. Ich finde ein selbstgezimmertes Floß mit Mast, Riemenhalterungen und einen abgebrochenen Riemen. Auf dem Floß stand eine Kiste mit einem kleinen Ende Antennendraht. Das Floß war schon sehr alt.
2020		Ich setze mit 3 Booten die Räumarbeiten fort. R 67 und "Nt" fahren als Bojenboote.
2107		R 74 Stb.Gerät durch Sperrschutz abgeschlagen.
2238	Narwa - Bucht, WNW 1-2, Seegang 0-1, einzelne Wolken, gute Sicht	Über Lavansaari Explosion in der Luft. Es handelt sich wahrscheinlich um ein getroffenes Flugzeug. Ich sah einen hellen Feuerschein und anschließend einen schnell nach oben steigenden schwarzen Rauch, der noch lange wie ein dunkler Pilz über Lavansaari zu sehen war. Rümmler
		30.6.42

407

408

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.6.42 0100		Ich hatte das Gebiet freigesucht und laufe anschließend den ausgebojten Weg zurück, lasse jetzt die Bojen im Süden. R 67 nimmt anschließend die Bojen auf. Ich schaffe eine Breite von 200 m und habe damit den Weg 600 m breit. Anschließend mache ich noch eine Stichfahrt nach Westen bis 26°40' Ost, westlich Hochland, um dann nach Osten zurückzudrehen und die vom den U-Jägern gemeldete Minenortungsstelle auf 60°8,7' N 26°59,8' Ost zu überprüfen.
0400 0438 0439	Finn.Meerbusen, WNW 2-3, Seegang 1-2, einzelne Wolken, Sonne, sehr gute Sicht	R 76 eine Mine geschnitten. R 69 eine Mine geschnitten. Minen lagen: 60°3,9' N 26°43,4' Ost R 67 schießt die Minen ab. (russ. M 08, ziemlich gut erhalten).
0545		Gerät aufgenommen. Habe an der Ortungsstelle der U-Jäger nichts gefunden. (Anl 15 + 16)
0710	Aspö - Schären, WNW 2-3, See 0-1,	Im Hafen von Kotka festgemacht.
1000	K o t k a	Trifft die Gruppe Leesten mit R 72, 65, 68, 70 und 75 in Kotka ein.
1120		"Nt", R 67 und 65 Kotka ausgelaufen nach Reval. Die beiden R-Boote zur Durchführung der Aufgabe "Nashorn IX und X", "Nt" zur Ergänzung. Ich selbst fahre mit rüber nach Reval, um im Stützpunkt innere Flottillenangelegenheiten zu klären. Die in Kotka verbleibenden Boote übergebe ich der Führung von Oblt.z.S. Leesten. R 67 und 65 fahren südlich Helsinki bis kurz vor Reval mit Gerät vor "Nt", Tiefensteuerung - 8 m.
2118 (D.S.Z.)	R e v a l	Mit "Nt", R 67 und 65 eingelaufen, Hafenbecken III festgemacht.

Rümmler

Anlage zu Gruppe Nord

Führer der Minensuchverbände Ost
B.Nr. Gkdos 1337 A1. , den 8. Juli 1942.

An
das Marinegruppenkommando Nord.

Geheime Kommandosache!

Gkdos

Kommando Nord
31. JUL. 1942
B.-Nr. 3852 Anl. 15

-25-

Anliegend wird Kriegstagebuch der 1. Räumbootsflottille vom 15.6. bis 30.6. (2- fach, Abschnitt Maschine 3- fach) vorgelegt.

Stellungnahme ist 2-fach beigefügt.

Im Entwurf gez. B ö h m e r .
Für den Führer der Minensuchverbände Ost
Der 1. Admiralstabsoffizier.

Rümmler

Marinegruppenkommando Nord
B.Nr. Gkdos.3852/42 A III

Befehlsstelle, den 10.8.1942

2336

Geheime Kommandosache!

U. Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl. I ac

vorgelegt.
Auf Stellungnahme F.d.M.Ost wird Bezug genommen.

-25-

1) Skl Qu (AI.) Skl I/ 4 A IDSeeg 1/8 A IKV Hahn 22/8

2) SKa I 8.8.42 10. Sep 1942 Skl I 1079. AWa (V.397)

3) Ueber Skl. an Kr 1/Skl. 1.Skl 20246 1 Kdos. Anl. 2. Anl. 1-23.

4) Sek III

5) Ueber

I.A. Iac 1/7/8

25 Anl. 42

Für das Marinegruppenkommando Nord
Der Chef des Stabes i.V.

Anlage zu Gruppe Nord Anlage zu S. d. M. Gr.
Buch-Nr. Gkds. 3852/42 B. Nr. G. Kdos. 1337

Stellungnahme
zum K.T.B. 1. Räumbootsflottille vom 15.6.- 30.6.42.

Zum 17.6.42 1212 Uhr.

Das hohe Heckwasser der V.S. Boote täuscht höhere Fahrt vor. Hierdurch ist die Bombenlage in der Nähe des Vorschiffes zu erklären. Die Erhöhung des Magazinsolls für 2 cm Kanonen wird gesondert beantragt. AWa

Zum 26.6.42 1312 Uhr.

Vor Beginn des Ostfeldzuges wurden die mir unterstellten Verbände in einem schriftlichen Befehl darauf hingewiesen, daß es verboten ist, Sprengbojen aufzunehmen. Der Flottillenchef hat die Schuldigen disziplinarisch bestraft. SWa

Kapitän zur See und Kommodore
und Führer der Minensuchverbände Ost.

Anlage 70 zu 1.Skl 20246 1 Kdos. 42

0710		
1000	K o t k a	Trifft die Gruppe Leesten mit R 72, 65, 68, 70 und 75 in Kotka ein.
1120		"Nt", R 67 und 65 Kotka ausgelaufen nach Reval. Die beiden R-Boote zur Durchführung der Aufgabe "Nashorn IX und X", "Nt" zur Ergänzung.
		Ich selbst fahre mit rüber nach Reval, um im Stützpunkt innere Flottillenangelegenheiten zu klären.
		Die in Kotka verbleibenden Boote übergebe ich der Führung von Oblt.z.S. Leesten.
		R 67 und 65 fahren südlich Helsinki bis kurz vor Reval mit Gerät vor "Nt", Tiefensteuerung - 8 m.
2118 (D.S.Z.)	R e v a l	Mit "Nt", R 67 und 65 eingelaufen, Hafenbecken III festgemacht.

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

Angaben gem. H.S.W. B.Nr. G 973 A 1 vom 25.2.41 für die Zeit vom 1. - 30. Juni 1942:

1.)	Geräumte Ankertauminen:	16 russ. M 12, 2 russ. M 08,
2.)	Geräumte Sprengbojen:	95 russ.
3.)	abgeschossene Minen:	3
4.)	Gelegte Minen:	54 EMC, 40 UMA
5.)	Gelegte Reißbojen:	188
6.)	Gelegte Sprengbojen:	52
7.)	Seetage (Durchschnitt):	6 Boote 24 Seetage; 5 Boote 16 Seetage, da kleine Werftl.Zt. oder zeitweilig a.K.B.
8.)	Hafentage (Durchschnitt):	6 Boote 6 Hafentg., 5 Boote 14 Hafentg.
9.)	Anzahl der abgelaufenen sm: (durchschnitt)	2133
10.)	Fliegerangriffe:	a) in See: 5 b) an Land: 1
11.)	abgeschossene Flugzeuge:	keine
12.)	Gefechte:	a) 1 Gefecht mit russ. Bewachern b) 3 x Beschuß von Land
13.)	Geleitdienst:	-

1003 vom 14.10.42.

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

RM 1950

Anlage zu B.Nr.G. Kdos. 1511/42

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

Abschnitt Maschine

der

1. Räumbootsflottille

mit den Booten:

Boot	Dienstgrad	Name
R 65	Stbs.Ob.Masch.	Kappel
R 66	Ob.Masch.	Hofmann
R 67	Stbs.Ob.Masch.	Görler
R 68	Ob.Masch.	Baudrexl
R 69	Ob.Masch.	Bosse
R 70	Ob.Masch.	Peterseim
R 71	Stbs.Ob.Masch.	Laurent
R 72	Stbs.Ob.Masch.	Schawaller
R 73	Ob.Masch.	Link
R 74	Ob.Masch.	Müller
R 75	Ob.Masch.	Holz
R 76	Stbs.Ob.Masch.	Fehrle
NT	Stbs.Ob.Masch.	Agthe

Leitender Maschinist

Flottillenchef: Kapitänleutnant Klünder

Flottilleningenieur: Oberleutnant Ing. Bielitzer

angefangen am: 16. 6. 1942.

beendet am: 30. 6. 1942.

Anlage 1 zu 1.SKl 23858 g.Kdos.

Zu beziehen vom Buchdrucker der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksta
Kostenlieferungsstellen: für Ostseebereich: in Kiel. für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.42 0800	In See Kotka	Flottille mit den Booten R 65,66,68,72 und 75 in Kotka festgemacht.
0900	Kotka	Begleitschiff NT mit den Booten R 67,69,73 und 76 in Kotka festgemacht. Vorstehende Boote kompensieren in Kotka. Die Boote R 67,69 und 76 übernehmen längsseit von NT mit einer Schlauchlänge 6,9 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 30 Minuten. Personal: 1/2.
1200	Reval	R 71 außer Dienst gestellt. Boot wurde an Stützpunkt Reval abgegeben. Hauptmaschinen, Hilfsmaschine und Propeller ausgebaut. Dieselben wurden bei der M.A.St. Reval zu Reservezwecken gelagert.
1700	Kotka	NT und R 73 seeklar. Nach Reval entlassen. R 73 wurde von NT in Schlepp genommen, da das Boot nur 6 - 7 sm. lief.
2200	Kotka	Flottille mit den Booten R 65 - 69,72,75 und 76 seeklar. Ausgelaufen nach Koukkusaaret.
2300	Koukkusaaret	Vorstehende Boote festgemacht.
2350	Helsinki	NT und R 73 festgemacht. 36 m3 Frischwasser übernommen.
	Reval	R 70 und R 74 Maschinenüberholung.
17.6.42 0300	Koukkusaaret	Flottille mit den Booten R 65 - 69,72,75 und 76 ausgelaufen zur Übernahme von Sperrgeräten.
0430	Kirkkomaansaari	Vorstehende Boote festgemacht.
0518	" "	Vorstehende Boote ausgelaufen zu Räumarbeiten südlich Suursaari
1210	In See	Bombenangriff und Bordwaffenbeschuß durch etwa 20 russische Flugzeuge. R 66 durch in der Nähe detonierende Bombe am Vorschiff Bb.Seite in Höhe der Wasserlinie beschädigt. Zerstört wurden 6 Längs- und 3 Querspanten. Personalverluste: Keine.
1318	Kotka	Flottille mit den Booten R 65 - 69,72,75 und 76 festgemacht.
1708	Helsinki	NT und R 73 ausgelaufen. Marsch nach Reval.
1905	Kotka	Die Boote R 65,67,68,69,72,75 und 76 verholen nach Koukkusaaret.
2002	Koukkusaaret	Vorstehende Boote festgemacht.
		R 66 außer KB,gemeldet. Ausbesserung des Bombenschadens und kleine Motorenüberholung in Kotka.

1742

Marinegruppenkommando Nord. Befehlsstelle, den 20.September 1942
B.Fr. Gkdos. 4748/42 Jng.

Geheime Kommandosache!

U. Seekriegsleitung,

Berlin

Im Nachgang zu Gruppe Nord Gkdos. 3852/42 vom 10.8.42 vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

/3/

1. Skl Qu (A I) 1.Skl 2838 g.Kdos.

2. Übers. Skl an Fr

0620	Kotka	R 67 und 76 festgemacht.
0800	Kotka	R 65 festgemacht.
0930	Kotka	R 68 und 69 festgemacht.
1040	Reval	R 70 ausgelaufen.
1200	Reval	R 70 wegen Nebel eingelaufen.
1500	Reval	R 70 ausgelaufen.
1525	In See	R 70 längsseit M 30 festgemacht.
1845		R 70 von M 30 abgelegt, ablaufen eines Weges mit M 30.
2230	Reval	R 72 und 75 festgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.6.42 0800	In See Kotka	
0900	Kotka	
1200	Reval	
1700	Kotka	
2200	Kotka	
2300	Koukkusaa	
2350	Helsinki	
	Reval	
17.6.42 0300	Koukkusaa	
0430	Kirkkonaa	
0518	"	
1210	In See	
1318	Kotka	Flottille mit den Booten R 65 - 69,72,75 und 76 festgemacht.
1708	Helsinki	NT und R 73 ausgelaufen. Marsch nach Reval.
1905	Kotka	Die Boote R 65,67,68,69,72,75 und 76 verholen nach Koukkusaaret.
2002	Koukkusaaret	Vorstehende Boote festgemacht.
		R 66 außer KB,gemeldet. Ausbesserung des Bombenschadens und kleine Motorenüberholung in Kotka.
noch 17.6.42 2300	Reval	NT und R 73 in Reval festgemacht. NT übernimmt von der M.A.St. (Tankanlage von Land) Reval mit 2 Schlauchlängen 50 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 2 Stunden. Personal: 1/1/3.
		Zielitzer
18.6.42 0130	Reval	NT verholt nach Liegeplatz 3. Es werden aus Fässern 3,6 m3 Schmieröl Nr.7 übernommen. Dauer 4 Stunden. Personal: 2/2/4
0900	Koukkusaaret	Flottille mit den Booten R 65,67,68,69,72,75 und 76 seeklar. Marsch nach Kotka.
1000	Kotka	Vorstehende Boote festgemacht.
1330	Reval	R 70 ausgelaufen zur Probefahrt. i.O.b., anschließend kompensieren.
	"	R 73 kleine Motorenüberholung. Außer KB,gemeldet.
	"	R 74 übernimmt mit einer Schlauchlänge längsseit von Prahm 17 von der M.A.St. Reval 4,9 m3 Treiböl = 0,86. R 70 übernimmt längsseit von Prahm 17 mit einer Schlauchlänge 8 m3 = 0,86. Dauer: 2 Stunden. Personal: 1/4.
1530	Kotka	R 70 KB, gemeldet R 65,72 und 75 seeklar. Ausgelaufen zur Sperraufgabe Seegel 12. Anschließend Stichfahrt nach Reval auf Weg schwarz.
2045	Kotka	Die Boote R 67,68,69 und 76 ausgelaufen.Erledigung der Sperraufgabe Seegel 11.
		Zielitzer
19.6.42 0520	In See	R 68 und 69 zum Geleitdienst entlassen.
0620	Kotka	R 67 und 76 festgemacht.
0800	Kotka	R 65 festgemacht.
0930	Kotka	R 68 und 69 festgemacht.
1040	Reval	R 70 ausgelaufen.
1200	Reval	R 70 wegen Nebel eingelaufen.
1500	Reval	R 70 ausgelaufen.
1525	In See	R 70 längsseit M 30 festgemacht.
1845		R 70 von M 30 abgelegt, ablaufen eines Weges mit M 30.
2230	Reval	R 72 und 75 festgemacht.

Führer der Minensuchverbände Ost
B.Nr. Gkdos 1511 I

Geheime Kommandosache!

An
das Marinegruppenkommando Nord.

Gkdos.

B.Tgb.Nr. 1448/42 Anl. 3

, den 26. August 1942

m.d.H.

Im Nachgang zu F.d.M.Ost Gkdos 1337 vom 12.7.42 wird
in der Anlage das K.T.B. - Abschnitt Maschine - der 1. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16. - 30.6.1942 in 3-facher Ausfertigung vorgelegt.

Auf Befehl!

(Verleutnant(V)
u.Verb.Adjutant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.6.42	Kotka	Flottille mit den Booten R 67,68,69 und 76 liegen im Hafen von Kotka.
		M.A.N-Monteur Stützpunkt Reval eingetroffen.
	Reval	Die Boote R 65,72 und 75 liegen wegen Schlechtwetterlage in Reval.
		Vorstehende Boote übernehmen längsseit von Tanker HG 17 mit einer Schlauchlänge 9,1 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 2 Stunden 45 Minuten. Personal: 1/4.
0255	In See	R 70 entlassen.
0315	Reval	NT seeklar. Ausgelaufen, stößt auf R 70. Beide Boote Marsch nach Kotka.
0930	Helsinki	NT und R 70 festgemacht. NT Frischwasserergänzung.
1300	Helsinki	NT und R 70 ausgelaufen.
1930	Kotka	NT und R 70 festgemacht.
		Vom Begleitschiff NT längsseit übernehmen die Boote mit 2 Schlauchlängen 21,9 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 1 Stunde 30 Minuten. Personal: 1/2.
		Zielitzer
21.6.42	Kotka	Flottille mit den Booten R 67 - 70,76 und NT liegen in Kotka.
0600	Reval	R 72 und 75 ausgelaufen.
1000	Reval	R 72 und 75 wegen Schlechtwetterlage eingelaufen.
		Keine besonderen Vorkommnisse.
		Zielitzer
22.6.42	Kotka	Flottille liegt im Hafen von Kotka. Keine besonderen Vorkommnisse.
0600	Reval	R 72 und 75 ausgelaufen. Geleitschutz für M.F.P.
1145	Reval	R 73 und 74 eingedockt.
		Zielitzer
23.6.42 0100	Kirkomaansari	R 72 und 75 festgemacht.
0900	" "	Vorstehende Boote ausgelaufen.
0940	Kotka	R 72 und 75 festgemacht.
1000	Kotka	Die Boote R 65,67,70,72,75 und 76 seeklar. Marsch nach Kirkomaansari zur Sperrmittelübernahme.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 23.6.42 1045	Kirkomaansari	Flottille mit den Booten R 65,70,72,75 und 76 festgemacht.
1200		Bruch der Zwischenwelle für Steuerschieber der Hilfslenzpumpe des Begleitschiffes NT. Siehe Störungsmeldung Nr.29 v.23.6.42 Gr.B.
1430	Kotka	NT ausgelaufen. Marsch nach Kirkomaansari.
1525	Kirkomaansari	NT geankert.
1700	Kirkomaansari	Die Boote R 65,67,68 und 70 abgelegt.
1858	Kirkomaansari	NT Anker auf und mit den Booten R 69,72,75 und 76 ausgelaufen zur Sperraufgabe.
1900	In See	NT Wassereinbruch in den Kompressionsraum des Zylinder 5 Bb.Maschine vermutet. Maschine wird in Betrieb gehalten.
1945	Kirkomaansari	R 67 und 70 eingelaufen. Aufgabe verschoben.
2100	In See	Wassereinbruch Bb.Motor Zylinder 5 bestätigt. Siehe Störungsmeldung Nr.28 Gr.A v.23.6.42.
		Zielitzer
24.6.42 0058	In See	R 76 Stb.Propeller berührt Unterwasserhindernis
0812	Kotka	NT mit den Booten R 65,69,72,75 und 76 festgemacht.
1552	Kotka	R 65,72 und 69 ausgelaufen.
1650	Kirkomaansari	Vorstehende Boote zur Übernahme von Sperrwaffen festgemacht.
1700	Kirkomaansari	R 67 und 70 ausgelaufen zur Durchführung Sperraufgabe.
1750	Reval	R 73 und 74 ausgedockt.
1815	Kirkomaansari	R 68,75 und 76 festgemacht.
1815	Kotka	NT Maschinenstörungen (Siehe Meldung Nr.28 Gr.A und Nr.29 Gr.B) behoben.
		Beide Störungen wurden in kürzester Frist durch Bordpersonal mit Bordmitteln behoben. Hierbei ist die Umsicht und der persönliche Einsatz des Ltd.Masch. Stbs.Ob.Masch. Agthe besonders hervorzuheben.
1815	Kotka	NT verholt zur Wasserübernahme.
1830	Kirkomaansari	R 65,69 und 72 zur Durchführung Sperraufgabe ausgelaufen.
2200	Kotka	NT ausgelaufen.
2340	Kirkomaansari	NT geankert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.6.42	In See	
0255	Kirkomaansari	R 67 und 70 eingelaufen.
0525	Kirkomaansari	R 65,69 und 72 festgemacht.
1000	Reval	R 74 ausgelaufen zur Probefahrt i.o.b., anschließend kompensieren.
1635	Reval	R 74 festgemacht.
1900	Kirkomaansari	Flottille mit den Booten R 65,67,68,69,70,72 75 und 76 ausgelaufen zu Räumarbeiten.
1900	Kirkomaansari	NT Anker auf. Entlassen nach Kotka.
2034	Kotka	NT festgemacht und übernimmt vom Standart Öltanklager mit 2 Schlauchlängen 37 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 1 Stunde 15 Minuten. Personal: 1/1/3.
2300	Kotka	NT ausgelaufen.
2400		In den Schären NT geankert.
		Zielitzer
26.6.42	In See	
1000		NT Anker auf!
1030	Reval	R 74 ausgelaufen. Marsch nach Kotka.
1040	Kotka	NT festgemacht.
1312	Kotka	Flottille mit den Booten R 65,67 - 70,72,75 und 76 festgemacht.
2030	Kotka	NT und vorstehende Boote der Flottille verholen.
2135		NT und vorstehende Boote in den Schären festgemacht.
		Zielitzer
27.6.42	In See	
0100		Durchgehender Betrieb.
0900		R 74 meldet sich bei der Flottille zur Stelle.
1010	Kotka	NT mit den Booten R 65,67,68,69,70,72,74 - 76 verholt nach Kotka.
		NT und Boote (siehe vorstehend) festgemacht.
		Die Boote übernehmen längsseit von NT mit einer Schlauchlänge 29,5 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 2 Stunden. Personal: 1/2 je Boot.
1900	Kotka	NT mit den Booten R 65,67 - 70,72,74 - 76 seeklar. Ausgelaufen zu Räumarbeiten.
		Zielitzer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.6.42	In See	
0540		Durchgehender Betrieb.
1030		NT hat wegen Nebel geankert. Die Boote R 67, 69,74 und 76 machen am Heck von NT fest.
1048	Hoogland	NT Anker auf! Boote legen von NT ab.
1310		Die Boote R 65,68,70,72 und 75 festgemacht.
		NT hat geankert. Boote R 67,69,74 und 76 am Heck von NT festgemacht. Maschinen bleiben klar.
		Zielitzer
29.6.42	In See	
0830	Hoogland	Die Boote R 65,68,70,72 und 75 seeklar. Marsch nach Kotka.
1008	Kotka	Vorstehende Boote festgemacht.
1400	Kotka	Die Boote übernehmen von der Standart Ölanlage mit 2 Schlauchlängen 12,8 m³ Treiböl = 0,86. Dauer: 30 Minuten. Personal: 1/2.
1500		Boote verholen auf den alten Liegeplatz zurück.
2030	Kotka	Vorstehende Boote verholen in die Schären.
2130		Die Boote R 65,68,70,72 und 75 in den Schären festgemacht.
	Reval	Voith - Schneider Monteur im Stützpunkt Reval eingetroffen.
		Zielitzer
30.6.42	Kotka	
0000	Kotka	Vorstehende Boote festgemacht.
1122	Kotka	NT, R 67 und 65 ausgelaufen.
1655	Helsinki	NT,R 67 und 65 festgemacht.
1827	Helsinki	NT,R 67 und 65 ausgelaufen.
1900	Kotka	Die Boote R 68,70,72,75 und 76 zu Räumarbeiten ausgelaufen.
		R 73 übernimmt von der M.A.St. Reval 0,492 m³ Schmieröl Nr.7. Dauer: 45 Minuten. Personal: 1/2.

Gesehen:

I. Kapt. (Ing.) d.R.
Verbg. Genie-Offz. 5. d. M. Reval

Zielitzer

gesehen: Zielitzer
Kapitänleutnant u. Flo.Chef.

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

38524/4
Juli 1950

Anlage 1 zum K.T.B. 1. R.Fl. vom 16. - 30.6.1942

Gruppe:	R 67	Kdt. Oblt.z.S. Stricker
	R 69	" Ob.Strm. Johannesberg
	R 73	" " " Wisotzka
	R 76	" " " Wagner
Gruppenführer:		Oblt.z.S. S t r i c k e r

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.6.42		**Befehl:** Auslegen der Minensperre Seeigel X.
1546	NO 1-2, Seegang 1, gute Sicht	R 67 und 76 Kotka ausgelaufen nach Kirkkomaansaari; dort R 69 und 73. Dort einen M.F.P. abgeholt. Marsch zum Seeigel X.
1755	Nordöstl. Hochland, sehr gute Sicht	Von russischem Aufklärer überflogen.
1845		Vp.-Boot 311 in den Verband aufgenommen.
1930		Geleitgerät ausgebracht, Tiefensteuerung -8m
2230	Südl. Groß Tütters	ES-Austausch mit 2 Wasserflugzeugen (Ar 96).
2320	Südl. Vigrund sehr gute Sicht	Gerät ein.
2345		Beginn des Werfens von Seeigel X von Ost nach West.
		gez. S t r i c k e r
16.6.42 0015	Narwa - Bucht,	Ende des Werfens.
0028	NO 2, Seegang 1, einzelne Wolken, sehr gute Sicht	R 73 schießt auf Befehl einen Oberflächenstand ab.
0045		R 73 läuft auf Unterwasserhindernis; 59°46,5' N 27°36,3' Ost. Bb.Propeller ausgefallen, Stb.Propeller beschädigt. Da das Boot nur wenig Fahrt alleine machen kann, bekommt R 69 Befehl, R 73 zu schleppen.
0105		Schleppverbindung hergestellt.
0110	SO 1, Seegang 0-1 sehr gute Sicht	Geleitgerät ausgebracht, Tiefensteuerung - 8 m.
0430	westl. Hochland	Gerät aufgenommen. Vp. 311 aus dem Verband entlassen. (Anl. 5)
0726	K o t k a	Im Hafen festgemacht.
		gez. S t r i c k e r

gesehen:

Kaptlt. und Flott.Chef

Anlage 2 zu 1 Skl 20246 3 Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Anlage 2 zum K.T.B. 1.R.Fl. vom 16. - 30.6.1942	
	"Nettelbeck", Kommandant Oblt.z.S. Kruse	
16.6.42 1300	K o t k a , Hafen	Erhalte Befehl vom Chef 1.R.Fl., mit R 73 im Schlepp nach Reval zu gehen. Jn Reval Ergänzung von Proviant, Brennstoff, Wasser, Munition und Geräten. Rückkehr bis spätestens 18.6. abends. Wenn Termin nicht eingehalten werden kann, Chef fernschriftlich Nachricht geben.
1700	Kotka, Südbrücke	abgelegt. Melde "Nt" und R 73 ab nach Reval.
1740	S 2 , See 1, klarer Himmel, sehr gute Sicht	Nehme R 73 in Schlepp. Die günstige Wetterlage erlaubte eine Marschfahrt mit R 73 in Schlepp von 13 sm.
20		Erhalte FT vom F.d.M.Ost: "Nt" Helsinki gehen, dort auf Geleit warten.
2340	Helsinki, Liegeplatz f	festgemacht. Gebe fernschriftliche Einlaufmeldung an F.d.M.Ost und Chef 1.R.Fl.
17.6.42 0900	H e l s i n k i	Erhalte FS: Dampfer "Hohenhörn" durch 2 Boote der 18. M.S.Fl. am 17.6. ab 0700 Uhr von Reval nach Helsinki geleiten lassen. Auf Rückweg "Nt" und R 73 mitbringen nach Reval. F.d.M.Ost 2041 AII.
1630		Befehle für 1700 Uhr seeklar, da nach meinem Ermessen das Geleit "Hohenhörn" gegen 1700h in Helsinki eintreffen muß. Nutze die Liegezeit in Helsinki zur Wasserübernahme aus.
		Rücksprache mit Adj. der 18.M.S.Fl. über Durchführung Geleit: Helsinki - Reval. Gebe Chef 18.M.S.Fl. Kenntnis, daß "Nt" ab 1700 Uhr seeklar ist und R 73 in Schlepp nehmen muß. Falls Wetterlage gestattet Marschfahrt bis zu 13 sm.
1705	H e l s i n k i	abgelegt.
1725	Helsinki - Reede	nehme R 73 in Schlepp.
1730		Melde Chef 18.M.S.Fl. "Nt" und R 73 zur Stelle.
	SO 2, See 1, bewölkt, gute Sicht	Folgende Formation wird bis Porkala befohlen: "Nt" 0 / R 73 0 / M 1807 0 / M 1808 0
		Marschfahrt 11 sm. 1930 Uhr

Anlage 3 zu 1.SKl 30246 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 17.6.42		
1930	P o r k a l a	passiert.
2000	Porkala - Reede SO 2-3, Seegang 2, gute Sicht	Chef 18.M.S.Fl. befiehlt folgende Formation: "Nt" M 1818 / M 1807 R 73 Seitensicherung: 300 m querab von "Nt".
2225 (DSZ)	Punkt 4 Orange	Werde von Chef 18.M.S.Fl. nach Reval entlassen. Einlaufmeldung gibt Chef 18.M.S.Fl. nachr. an Chef 1.R.Fl.
2300	Reval, Minenhafen	festgemacht zur Brennstoffergänzung. Brumi
18.6.42	R e v a l	
0130		Brennstoffergänzung durchgeführt. Minenhafen abgelegt.
0205	Hafenbecken III	festgemacht.
0800 - 1700		Führe Proviant-, Wasser-, Geräte- und Munitionsergänzung durch. Gebe FS an Chef 1.R.Fl.: Ergänzung bis 18.6. 2300 Uhr durchgeführt. Werde mit R 70 am 19.6. im Anschluß an Geleit "Hohenhörn" auslaufen. Ergänzung beendet.
2115		Da Dampfer "Hohenhörn" bis 1830 noch nicht eingetroffen ist und die Annahme besteht, daß das Geleit am 19.6. nicht pünktlich durchgeführt werden kann, gebe ich FS an F.d.M.Ost: Kann Fahrt mit R 70 über Porkala nach Kotka ohne Geleit erfolgen? Nettelbeck G 1219. Brumi
19.6.42		
0300		Erhalte FS: Auf dort.B.Nr. G 1219 - Jawohl, über Orange F.d.M.Ost G 2149 A1.
		Befehle für 0800 Uhr seeklar.
0800	Reval, Hafenbecken III	Auf Befehl Hafenkapitän Reval ist Auslaufen Reval wegen Minenverdacht gesperrt. Dauer nicht bekannt.
0815		Befehle sofortige Bereitschaft.
1000		R 70 erhält Befehl von M 30 (3.M.S.Fl.), zur Sonderaufgabe um 1100 Uhr seeklar zu sein. Einsatz von R 70 wurde durch F.d.M.Ost vorgenommen.
		Ich kann die Fahrt jetzt ohne Geleit nicht antreten. Setze mich mit Hafenkapt. Reval und Chef 18.M.S.Fl. in Verbindung. Chef

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.6.42		Chef 18.M.S.Fl. als Geleitführer für Dampfer "Hohenhörn" befiehlt für 1700 Uhr seeklar.
1630	Reval, Hafenbecken III	Gebe FS an Chef 1.R.Fl.: 1700 Uhr im Geleit "Hohenhörn" Reval aus. Setze ab Porkala Marsch selbständig fort. R 70 Sonderaufgabe auf Befehl F.d.M.Ost. "Nettelbeck" G 1242.
1700		Seeklar wird vom Chef 18.M.S.Fl. wegen Wetterlage und geringer Sicht belegt. Sofortige Bereitschaft bis 1900 Uhr. Falls um 1900 Geleit nicht ausläuft, ist am 20.6. 0300 Uhr seeklar.
1900		Seeklar wird belegt. Geleit läuft am 20.6. um 0300 Uhr aus. Brumi
20.6.42		
0315	R e v a l	abgelegt.
0325	SW 3-4, See 3, Regen schlechte Sicht	R 70 meldet sich von der Sonderaufgabe mit M 30 zurück. Ich entschließe mich jetzt, die Fahrt über Porkala nach Kotka mit R 70 allein anzutreten. Genehmigung war von F.d.M.Ost gegeben.
0330	Reval - Reede	Melde mich beim Chef 18.M.S.Fl. ab.
0500	Finnenbusen W 5-6, Seegang 5, Regen	
0945	Helsinki, Liegeplatz f	festgemacht. Führe nochmals Wasserergänzung durch.
1300		Wasserergänzung beendet; auslaufe nach Kotka.
1500	Finnische Schären, W 3, trübe schlechte Sicht	
1830	K o t k a , Südbrücke	festgemacht. Melde dem Chef 1.R.Fl. "Nt" von Reval zurück. Brumi

gesehen:
Kaptlt. u. Flott.Chef

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage 3 zum K.T.B. 1.R.Flottille vom 16. - 30.6.1942
		R 70 Kommandant: Lt.z.S. Rasch
		Vermerk: Am 4.6.42 wurde R 70 um 2126 Uhr nördl. Insel Wulf von Chef 1.R.Fl. entlassen nach Reval zur kleinen Werftliegezeit. 5.6.42 Beginn der kleinen Werftliegezeit.
18.6.42	R e v a l	Kleine Werftliegezeit beendet. K.B. gemeldet
		Rasch
19.6.42 0800		Seeklar zur Überfahrt mit "Nt" nach Kotka.
0801		Wegen Sperrung Ausfahrt, seeklar belegt.
		Befehl von F.d.M.Ost durch Kaptlt. Förster, Kdt. M 30: M 30, M 19, R 70 Stichfahrt bis Weg gelb 17.
1100	R e v a l	seeklar. Bei M 30 längsseit zur Besprechung.
1120	N 2 , Nebel, Sicht: 500 m	ausgelaufen.
1157	Reval	Bei M 30 festgemacht wegen Nebel; 1/2 std. Bereitschaft.
1500	Reval,	ausgelaufen.
1524	N 2, schlechte Sicht, Regen,diesig	Mit M 30, M 19 auf Reval Reede geankert wegen Nebel.
1845	NW 3-4, mäßige Sicht	Seeklar.
1855		Geleitgerät, - 15 m , ausgebracht. A grün: R 70 - M 30 - M 19; Stichfahrt 15 sm
1947	Punkt 20, NW 4, See 3 gute Sicht	
2233	Punkt 17 gelb, NW 6-7, Seegang 5,	Boot arbeitet stark gegen die grobe See. Fahrt 13 sm.
2242	NW 6-7, Seegang 5	auf Gegenkurs.
2256	Punkt 17 gelb I-, NW 6, Seegang 5, Regen, mäßige Sicht	Fahrt 15 sm.
		Rasch
20.6.42 0140	NW 5, Seegang 4-5	Bb.Gerät abgeschlagen, nehme Stb.Gerät auf (Schwimmerstander gebrochen).
0205	Punkt 20 gelb	M-Boote nehmen Gerät auf.
0254	Tn. Vahemadal I-	entlassen, Reval eingelaufen.
0320	Mole Reval I-	passiere "Nt", welcher ausläuft. Von "Nt": anhängen, wenn Aufgabe erledigt.
0325	Reval, WNW 4-5, See 4	Mit "Nt" ausgelaufen.
0845	H e l s i n k i	Festgemacht, Wasserübernahme.
		1700 Uhr

Anlage 4 zu 1 SKl 20246 g Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 20.6.42		
1300 (F.Z.)	H e l s i n k i , NW 3 , Regen	abgelegt zur Weiterfahrt nach Kotka.
1830	K o t k a	Im Hafen festgemacht.
	gesehen: Kaptlt. u. Flott.Chef	Kdt.

385242

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Anlage 4 zum K.T.B. 1. R.Fl. vom 16. - 30.6.1942	
	Gruppe: R 72 R 75 ab 22.6. R 75	Kdt. Oblt.z.S. Leesten " Lt.z.S. Brackebusch " Ob.Strm. Wisotzka
	Gruppenführer:	Oblt.z.S. L e e s t e n
18.6.42 1535	K o t k a O 2-3, Seegang O, gute Sicht, Himmel bewölkt	Ausgelaufen gem. F.d.M.Ost Gkdos. 1115 A 1 mit den Booten R 72, 75 und 65. Boote haben Befehl, in Kirkkomaansaari 3 M.F.P.'s aufzunehmen und mit diesen um 1630h auszulaufen, zur Erledigung Aufgabe SEEigel XII Diese Sperre soll von 2 M.F.P.'s geworfen werden. 2 R-Boote fahren als Navigations- und Nebelboote. R 65 soll mit 1 M.F.P. später auf Gruppe "Kaiser" stoßen, zur Erledigung Aufgabe Seeigel XI.
1625	Kirkkomaansaari	Neben M.F.P. festgemacht. Es stellt sich heraus, daß nur der M.F.P. der "Kaiser"- Gruppe zur Stelle ist. Ob.Waffenart der 27.L.Fl. hatte an A1 gemeldet, daß alle 3 M.F.P.'s sich in Kirkkomaansaari befänden. Telefonische Rücksprache mit A1 und Nachfrage auf Kirkkom. Es ergibt sich, daß 2 M.F.P.'s 23 sm von Kirkkomaansaari ab in den Schären liegen. R 72 und R 75 erhalten Befehl, M.F.P.'s entgegenzufahren, aufzunehmen und weiterzulaufen zur Erledigung Aufgabe.
1755		R 65 mit 1 M.F.P. entlassen. R 72 übernimmt Lotsen.
1800		R 72 und R 75 abgelegt.
1850	SO 2-3, Seegang 1-2, Regen, Sicht 15 sm	2 M.F.P.'s kommen westl. Kaunissari in Sicht. Kurze Besprechung des Gruppenführers mit den Prahmführern. Diese melden, daß die Übernahme der Minen erst um 1730 Uhr beendet gewesen sei. Verband tritt Marsch nach Seeigel XII an. Formation k - gelb. Vor jedem Prahm ein M-Boot, Marschfahrt 9 sm.
2038		R 75 längsseit R 72, übernimmt Lotsen, läuft vor und kehrt nach Absetzen des Lotsen auf Hochland zum Verband zurück. Abgabe der Lotsen erfolgte auf Hochland, da sonst keine Gelegenheit war und kein Zeitverlust eintreten sollte. Leesten
19.6.42 0153	Bake - Vigrund wechselnde Sicht später diesig, See-	Befohlene Anfangsposition erreicht. 1. Mine fällt. Wurfformation: Boote fahren in 1 - grün, M.F.P. angehängt.
0228		letzte Mine fällt. Verband geht auf S-Kurs nach Weg schwarz. 0410 Uhr

Anlage 5 zu 1.SK 20246 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.6.42		
0410	59°28,6' N 27°31,2' Ost	Weg schwarz erreicht. Geleitgerät ausgebracht. (R 72 u. R 75). - 10 m Tiefenstander, 52 m Drachenleine. Formation: R-Boote a - Grün, M.F.P.'s in k - gelb angehängt. Räumbreite: 150 m, Tiefensteuerung - 8,5 m. Verband soll laut Verabredung bis Aseri laufen, dort auf R 65 und 1 M.F.P. der "Kaiser"-Gruppe stoßen und mit diesen nach Reval laufen.
0830	0 0-1, Seegang 0, starker Nebel, Regen	Infolge starken Nebels wird Gerät aufgenommen. M.F.P.'s ankern und R-Boote gehen längsseit. R 65 wurde nicht gesichtet. Geankert auf: 59°28,5' N 26°57,2' Ost.
1330	zeitweilig bessere Sicht	Anker gelichtet. Fahrt wird forgesetzt. Infolge Nebels kein Gerät gefahren. Formation k - gelb, vor jedem M.F.P. ein R-Boot.
1600 1740	Punkt schwarz 14	ES-Austausch mit Küstenstaion Purikari Neem.
2113	Punkt 2 NW 3-4, Seegang 2, stark bewölkt, Regen, Sicht 6 sm	Geleitgerät ausgebracht, Tiefenstander 15 m Drachenleinenlänge 50 m. Formation a - grün, M.F.P.'s in k - gelb angehängt.
2205	Punkt schwarz 1	R 72 und 75 nehmen Gerät auf. Kein Räumerfolg. (Anl. 8 + 9)
2215	R e v a l	eingelaufen. M.F.P.'s entlassen. R 72 und R 75 gehen bei "Nt" längsseit und übernehmen Proviant und Post. Anschließend abgelegt und im Innenhafen festgemacht. Einlaufmeldung telefonisch an F.d.M.Ost gegeben. Boote erhalten durch FS von F.d.M.Ost Befehl, 5 beladene M.F.P.'s nach Kotka zu geleiten.
		Leesten.
20.6.42 0730	R e v a l	M.F.P.'s haben Geräteübernahme beendet. 2 Prähme müssen noch Brennstoff und Wasser fassen.
1130	NW 7-8, Seegang 5-6 Regen, Himmel stark bewölkt	Übernahme beendet. Infolge schlechten Wetters, Auslaufen unmöglich. Entsprechende telefonische Meldung an F.d.M.Ost. Gruppenführer befiehlt bis 1900 Uhr 2 std. Bereitschaft. Da Änderung der Wetterlage nicht abzusehen ist, Urlaub normal für die Besatzungen ab 1900 Uhr.
2330		Kdt. R 72 erhält Befehl von A1 F.d.M.Ost über Asto Mar.Bef.Ostland, eine von Fischern gesichtete Mine unschädlich zu machen. Position noch nicht bekannt.
		Leesten. 21.6.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.6.42 0440		Gruppenführer erhält Position der Mine.
0600	R e v a l	R 72 und R 75 seeklar.
0745	NW 6-7, Seegang 5-6, gute Sicht	Mine auf 59°30,8' N und 24°38,5' Ost gesichtet. Da wgen schlechter Wetterlage kein Gerät gefahren werden konnte und es ebenfalls nicht möglich war, ein Schlauchboot auszusetzen, wurde Mine abgeschossen. Mine war Oberflächenstand. KR-Meldung: U.-Bootsschachtmine auf 59°30,8' N und 24°38,5' Ost. Mine abgeschossen und gesunken. Position mit Minengefahrboje bezeichnet. Mine war Oberflächenstand. Rückmarsch nach Reval.
0940	R e v a l	festgemacht. Auf Rückfrage F.d.M.Ost durch FS über Alter und Bewuchs der Mine SSD Rückantwort durch FS: Mine war neu, grüner Anstrich, gut erhalten, glattes Gefäß. Oben ein Nippel von ca. 10 cm/Ø. Form der Mine ähnlich unserer EMA.
1900	NW 6, Seegang 5	Auslaufen wegen schlechter Wetterlage nicht möglich. Bis 1900 Uhr 2 std. Bereitschaft von Gruppenführer befohlen. Wetterlage unverändert.
22.6.42	R e v a l , NW 3-4, Seegang 3, gute Sicht	R 72 und R 75 mit 6 M.F.P.'s abgelegt. Über Weg Orange bis Helsinki, von dort durch Schären bis Kotka.
0654		R 72 und 75 Geleitgerät ausgebracht. 10 m Tiefenstander, 50 m Drachenleine, Tiefensteuerung - 8 m, Räumbreite 150 m. Boote fahren in a - rot, 6 M.F.P. in k - gelb angehängt.
0835	Punkt orange 04	Gerät aufgenommen. Weitermarsch angetreten. Boote fahren U-Bootssicherung für den Verband.
1230	P o r k a l a NW 1-2, See 0-1, gute Sicht	Lotsen an Bord genommen. (Anl. 10)
1545	H e l s i n k i	Lotsen gewechselt.
1915	Ednässedd	" "
2225	Boistö	" "
		Leesten.
23.6.42 0100	Kirkkomaansaari	festgemacht. Durchführung der Aufgabe telef. an F.d.M.Ost gemeldet. Von dort aus Mitteilung an Chef 1.R.Fl. und Chef 27.L.Fl.
0900	Kirkkomaansaari	R 72 und R 75 abgelegt. Marsch nach Kotka.
0950	K o t k a	Bei Flottille festgemacht.
		Leesten

gesehen:

Kaptlt. u. Flott.Chef

Anlage 70 zu KTB 7-75 6.42
(siehe S. 386)

Wegekarte
der
1. R-Flottille
in der Nacht vom 13.-14.6.1942
Räumschutzkurs
aufzulegen auf
D 153

60° 10'

Kehrtkurse

0100 h

0038 h

0030 h

0010 h

2359 h

R67'

0045 h

2357 h

2350 h

0100 h

2350 h

60° 00'

3 0038 h
U-Boot

28° 40'

29° 00'

5

R.T.B. 1-55

(siehe Seite 378)

353/42

Übersichtskarte 1:100 000 R. Pl.

600

Uebergeben am 3. 6. 1942

Räumbreite Pl. A 1,2 f 550 m

Tiefenstreuung - 12,5 m

Aufgelegt auf Karte D 150

27°

Jn Nr 1S 417

1935/42

KOPIE

9 (siehe 6 K.T.B. 1-150 (siehe S. 384)

385 s/Fz

Hoyslamm

60°

20°

Seekarte und Arbeitsskizze
zur der
R.-Flottille
in der Nacht vom 10. - 11.6.1942
xxx geräumte Sprengbogen
•• geräumte Minen

Aufzulegen auf D 152

Großer Pütter

Kleiner Pütter

Tiefensteuerung -8m

Tiefensteuerung -8m

Tiefensteuerung -8m

Vigrund

Alter Bojenstrich

19785/42

3853/42

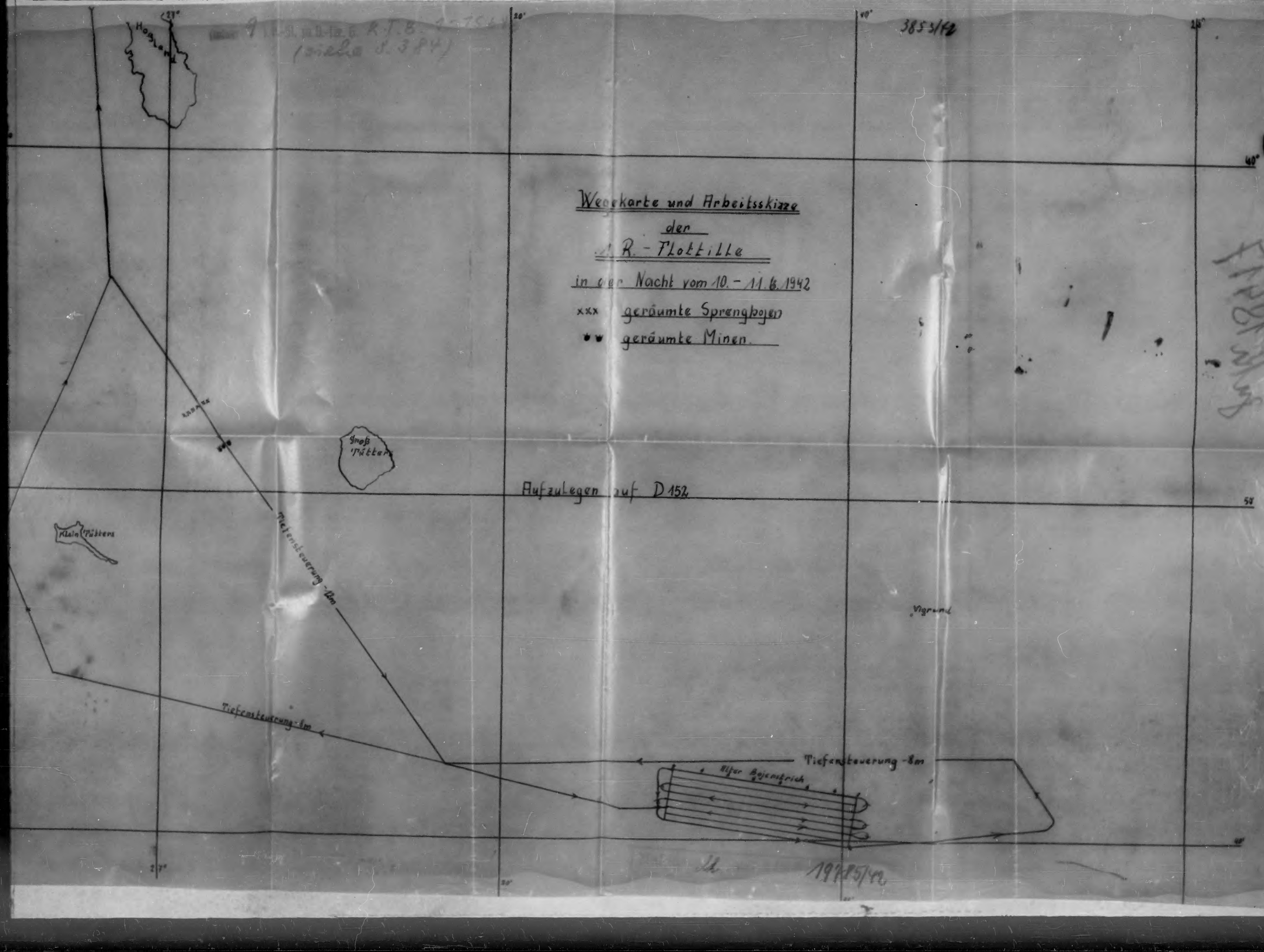
(siehe S. 384)

Wegekarte und Arbeitsskizze
der
1. R. - Flottille
in der Nacht vom 10. - 11. 6. 1942

xxx geräumte Sprengbojen

•• geräumte Minen.

Aufzulegen auf D 152



19785/42

Hogland

60° 00'

xxxx xx

Groß Tütters

59° 50'

Klein Tütters

Tiefensteuerung 12 m

Vigrund

- Tiefensteuerung 8m -

- Tiefensteuerung 8m -

Alter Bojenstrich

59° 40'

24° 00'

27° 20'

27° 40'

Wegekarte u. Arbeitsskizze

der

1. R.-Flottille

in der Nacht vom 10 - 11. 6. 1942

xxx geräumte Sprengbojen

●● geräumte Minen

Aufzulegen auf

D. 152.

KOPIE

Anlage zu Nr. 1 zu B.Nr. 6 KTB Teil C/42

3851/42

Juli 1942

60°10'

Nachgeprüft
Tiefensteuerung - 5 m

Hogland

68°
20'

Freigesucht
Tiefensteuerung - 4 m

16 1.SKl 20246/42 Kdos.

Groß Tütters

59°50'

Tiefensteuerung - 8 m

Freigesucht

Arbeitsskizze u. Wegekarte

der

1. R-Flottille

in der Nacht vom 25. bis 26.6.1942

○ 3 Minen

× 33 Sprengbojen

⊖ 5 zu 5 Stk Sprengbojenbündel

Aufzulegen auf D. 152

Nach
Tiefen

Hogland

Freigesucht
Tiefensteuerung 7½ m

68°
8'

1.SKl 20246 Kdos.

16

Arbeitsskizze u. Wegekarte

der

1. R-Flottille

in der Nacht vom 25. bis 26.6.1942

○ 3 Minen

× 33 Sprengbojen

⊖ 5 zu 5 Stk Sprengbojenbündel

Groß
Tütters

59°50'

Aufzulegen auf D. 152

Freigesucht

7 Tiefens teuf Minen - Bojen

V-Bootsüberwachungs-
gebiet

27°00'

59°40'

PG/73196/WiD cont'd

on Ref T-454

CH

ENDING OF

REEL T-453

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

Pf/73156/NID Thru 73172	Pf/73191/NID thru 73196 cont'd

ONI

DATE: 29 Nov., 1946

MACH. NO. 1699

PHOTOGRAPHED BY: Bolton