P.N.-73507-NID.

Continued from Reel

T-252-C.

Kr 22424.

K. T. G.

12. Räumboots Flottille

16.11. - 30.11.1942.

Mit Abschnitt Maschine

2 Anlage zu B.S.TO. 5059 vom 23.11.42

B.Nr.Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Anlage zu 2. Sich. Div. Gkdos. 3205 v. 18.12.42.

Geheime Kommandosache !

Kriegstagebuch

der 12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant **Maurer**

Begonnen: 16. November 1942

Beendet: 30. November 1942

					Seetage
"v.d.Groeben"	Kommandant	Leutnant zur See	Jungnickel		1
" R 34	"	Stabsobersteuermann	Nickel		1
" R 38	"	Stabsobersteuermann	Doerre		1
" R 39	"	Leutnant zur See	Brusgatis		0
" R 40	"	Leutnant zur See	Melzer		1
" R 175	"	Obersteuermann	Straneky		0
" R 176	"	Leutnant zur See	Freitag		1
" R 177	"	Leutnant zur See	Selke		1
" R 178	"	Leutnant zur See	Mohn		0
" R 194	"	Oberleutnant z.See	Weißenborn		1
" R 195	"	Leutnant zur See	v. Zatorski		1
" R 210	"	Oberfähnrich z.See	Heßmann		0
" R 211	"	Leutnant zur See	Großmann		0

Anlage 1 zu 1/St 1026/43 Gkdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.11.42	Boulogne	Boote halten sich klar zum Marsch in die Werft (Wilton) Rotterdam, sobald Wetterlage günstig. R 39 Werft Rotterdam R 175 Werft Dünkirchen R 178 Werft Fecamp R 210 Werft Kiel Panzereinbau, Material wird noch erst geliefert.
17.11.42 bis 18.11.42	Boulogne	Kein Auslaufen wegen Wetterlage. R 39 Werft Rotterdam R 175 Werft Dünkirchen R 178 Werft Fecamp R 210 Werft Kiel Panzereinbau, Material wird noch erst geliefert. R 211 in Bremen-Burg als 12.Boot der Flottille in Dienst gestellt. Kommandant Leutnant z.S. Großmann.
19.11.42	Boulogne	Nach Besserung Wetterlage Auslaufabsichten abgesetzt.
2300	Boulogne	abgelegt. Marsch Weg Herz, Weg Rot nach Rotterdam.
2400	Wetter: NNW 3-4, See 3, bedeckt, Kanalgebiet	R 39 Werft Rotterdam R 175 Werft Dünkirchen R 178 Werft Fecamp R 210 Kiel Panzereinbau R 211 Bremen-Burg.

20.11.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.11.42		
0400	südlich Hoofden	
0800	Hoek van Holland	
0935		Ohne besondere Vorkommnissen Rotterdam Jsselhaven festgemacht. R 39 Werft Rotterdam R 175 Werft Dünkirchen R 178 Werft Fecamp R 210 Werft Kiel, Panzereinbau R 211 Bremen-Burg.
21.11.42	Rotterdam	Beginn planmäßige Werftliegezeit. R 39 Werft Rottterdam R 175 Werft Dünkirchen R 178 Werft Fecamp R 210 Werft Kiel, Panzereinbau R 211 Bremen-Burg.
22.11.42	Rotterdam	Werftliegzeit. Besatzungen Ausbildungsdienst. R 211 am 25.11. Marsch Bremen-Kiel Panzereinbau und E.K.K. R 39 Probefahrten.Boot ist nach fast 3 monatiger Reparaturzeit immer noch nicht klar. Sehr schwere Erschütterungen lassen immer wieder Undichtigkeiten auftreten. Die alten Boote R 34, R 38, R 39, R 40 sind nicht mehr in modernen Flottillen verwendungsfähig, da sie nicht mehr mithalten können und die Gesamtgeschwindigkeit um mindestens 2 Sm drücken. R 178 nach mehr als 4 monatiger Reparaturzeit bei Erprobungen. R 210 Panzereinbau Kiel R 211 Panzereinbau Kiel

Kapitänleutnant u.Flottillenchef.

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

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

102

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. Gkdos 5059 A

,den 29. Dezember 1942

Geheime Kommandosache !

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl.) Prüf-Nr. 1

nachrichtlich:

2. Sicherungs - Division " 2

12. Räumboots - Flottille " 3

2

Anbei wird das Kriegstagebuch der 12. Räumboots-Flottille

vom 16. - 30.11.1942

mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Zum 22.11.1942 S. 3 :

Der Austausch der alten Boote R 34, 38, 39 und 40 ist bereits vom O.K.M. angeornet. Die Boote werden bei Indienststelleung der zugewiesenen Neubauten an den A.d.S. abgegeben.

Für den Befehlshaber der Sicherung
West
Der Chef des Stabes

1. Skl Qu (A I) 3

2 Anl

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl i.n. Iac

1.Skl 1026 g.Kdos. 43

2 Anl.

Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

1 Anlage zu B.S.10.
B.-Nr.Gkdos. 5059 vom 23.12. 1942

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage zu 2. Sich. Div. Gkdos 3205 v. 18.12.42.

Geheime Kommandosache!

"Kriegstagebuch"
der 12. Räumbootsflottille.
(Abschnitt-Maschine)

Flottillenchef: Kaptlt. Maurer
Flo-Ing.: Ob.Ltn.(Ing) Dlubis
Anlagen: 1

Boot:	Leit. Maschinisten:
"v,d.Gr."	Stbs.Ob.Masch. Niehr
"R 34"	" " Kick
"R 38"	" " Schornstein
"R 39"	" " Staatsmann
"R 40"	" " Nähring
"R 175"	" " Beyer
"R 176"	" " Müller
"R 177"	" " Reusch
"R 178"	" " Hickethier
"R 194"	" " Paulisch
"R 195"	" " Rebling
"R 210"	" " Picard
"R 211"	" " Maschke
Angefangen:	16.November 1942
Abgaschlossen:	30. " 1942

Anlage 2 zu 1/Skl 026/43 Gkdos.

Zu beziehen vom Vordruck-Lager der Kriegsmarine: J. F. Augustin in Glückstadt
An Lieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.11.42.		
	"R 34,38,40,176,177, 194,195"	Hafenbetrieb
	"R 39,175,178,210,v. d.Gröben"	Werft
08^{00}-14^{00}		"R 39" Standprobe der Hauptmotoren. K.A. "R 210" Einbau der Kompaßanlage und des Brückenschutzes. "R 178" Einbau des Brückenschutzes. "R 175" Abdichten des Bootes. "v.d.Gr." Werftliegezeit. Flüchi
17.11.42.		
	"R 210"	Indienststellung des Bootes Werft Burmester Bremen-Burg Hafenbetrieb
08^{30}	"R 34,38,40,176,177, 194,195"	Hafenbetrieb
	"R 39,175,178,210,v. d.Gr."	Werft
15^{00}		"R 39" Probefahrt
17^{15}		Probefahrt abgebrochen Bb.Masch. abgestellt.Kolbenfresser Zyl. II Störungsmeldung.....10 A.....
		"v.d.Gr."Treibölabgabe an Mar.Vers.Stelle Rotterdam.Eigene Pumpe.Schlauchlänge: 12 m. ø 65 mm ; Menge: 75 m^3. Zeit: 5 Std. 30 Min. Pers. 1/3. Abgabeleistung: 11 m^3/h. Schmierölabgabe in Fässern. Handpumpe. Menge: 7 090 Ltr. Zeit: 5 Std. 30 Min. Pers. 1/4 Flüchi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.11.42.		
	"R 34,38,40,176,177, 194,195,211"	Hafenbetrieb
		"R 38,176,194" Triebwerkskontrolle durchgeführt (i.O.b
	"R 39,175,178,210,v. d.Gr."	Werft
		Bläsi
19.11.42.		
	"R 34,38,40,176,177, 194,195"	Hafenbetrieb
22³⁰-24⁰⁰		Seebetrieb k.b.V.
	"R 211"	
10⁰⁰-15³⁰		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
	"R 39,175,178,210,v. d.Gr."	Werft
14⁰⁰-16⁴⁵		"R 210" Seebetrieb k.b.V.
		Bläsi
20.11.42.		
	"R 34,38,40,176,177, 194,195"	
00⁰⁰-10⁰⁰		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		"R 34,40,177,195" Triebwerkskontrolle durchgeführt.(i.O.b.)
	"R 210"	Hafenbetrieb
	"R 39,175,178,210,v. d.Gr."	Werft
		Bläsi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.11.42.		
	"R 34,38,40,176,177, 195"	
09⁰⁰-15⁰⁰		Seebetrieb
		Abgabe von Geräten
		Hafenbetrieb
	"R 194,211"	Hafenbetrieb
		"R 211" Schmierölübernahme aus Fässern.Mar. Vers.Stelle Wesermünde.Menge: 400 Ltr. Zeit: 40 Min. Pers. 1/2.
	"R 39,175,178,210,v. d.Gr."	Werft
14³⁰-18⁰⁰		"R 39" Standprobe der Hauptmaschinen.K.A.
08⁰⁰-11³⁰		"R 178" Standprobe der Hauptmaschinen.K.A.
		Bläsi
22.11.42		
	"R 34,195"	
09⁰⁰-10³⁰		Seebetrieb k.b.V.
		Hafenbetrieb
	"R 40"	
1⁰⁰-13⁰⁰		Seebetrieb k.b.V.
		Hafenbetrieb
	"R 38,176,177,194, 211"	
	"R 39,175,178,210,v. d.Gr."	Werft
10⁰⁰-16⁰⁰		"R 39" Probefahrt. Die Schwingungen und Erschütterungen des Hinterschiffes traten auch bei dieser Probefahrt auf.Sie waren nicht mehr so hart und schlagend wie bei den vorhergehenden Erprobungen.Von der B.A. wurde eine weitere Verstärkung und Versteifung der Spanten und Stützen in Abt. I für erforderlich gehalten. Das Ausmessen und Auswuchten der Schrauben ergab keine Ausstellungen. Vom Oberwerftstab Wild/Belg wurde die nochmalige Untersuchung und Überprüfung des Bootes und der Schrauben von der Neuen Wiltonwerft in Schiedam angeordnet.
		Bläsi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.11.42.		
08^{00}-11^{00}	"R 34,38,177,194,195"	Seebetrieb Hafenbetrieb
10^{00}-12^{00}	"R 40,176"	Seebetrieb Hafenbetrieb Treibölabgabe an Mar.Vers.Stelle Rotterdam. Fahrzeug "Obo". Eigene Pumpe. Schlauchlänge: 12 m. ø 65 mm. "R 40" Menge: 7,7 m^3 Zeit: 1 Std. 45 Min. Pers. 1/ "R 176" " 7,5 " " 1 " 30 " " 1/ "R 177" " 7,7 " " 1 " 45 " " 1/ "R 194" " 8,0 " " 2 " / " " 1/ "R 195" " 7,3 " " 1 " 30 " " 1/ "R 38" " 8,8 " " 2 " 15 " " 1/ "R 34" " 7,2 " " 1 " 30 " " 1/3
08^{15}-11^{30}	"R 211"	Seebetrieb Treibölübernahme. Mar.Vers.Stelle Wesermünde. Prahm DAPG 13. Fremde Pumpe. Schlauchlänge: 6 m. ø 65 mm. Menge: 8,0 m^3 Zeit: 45 Min. Pers. 1/3 Übernahmeleistung: 10,5 m^3/h.
	"R 39,175,178,210,v.d.Gr."	Werft Stüchi
25.11.42		
10^{00}-12^{30}	"R 211"	Seebetrieb Kompensieren Hafenbetrieb
	"R 34,38,39,40,175,176, 177,178,194,195,210, v.d.Gröben"	Werft "R 34,38,40,176,177,194,195" Werftliegezeit. Schmierölabgabe in Fässern an Mar.Vers. Stelle. "R 40" Menge: 400 Ltr. Zeit: 2 Std./-Min. Pers. "R 176" " 580 " " 3 " 30 " " 1/

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 24.11.		"R 177" Menge: 390 Ltr. Zeit: 2 Std. Min. Pe. 1/ "R 195" " 290 " " 1 " 40 " " 1/ "R 38" " 600 " " 3 " / " " 1/ "R 34" " 450 " " 3 " / " " 1/ Stüchi
25.11.42.		
08^{30}-15^{10}	"R 211"	Seebetrieb Hafenbetrieb Ölabwerkskontrolle durchgeführt (i.o.b
14^{30}-16^{30}	"R 34,38,39,40,175,176, 177,178,194,195,210, v.d.Gröben"	Werft "R 39" Seebetrieb (verholen zur Untersuchung des Bootes und der Schrauben.) Stüchi
26.11.42.		
07^{00}-16^{00}	"R 211"	Seebetrieb k.b.V. Hafenbetrieb Werft Stüchi
	"R 34,38,39,40,175,176, 177,178,194,195,210, v.d.Gröben"	
27.11.42.		
08^{30}-12^{30}	"R 211"	Seebetrieb (Werft) Hafenbetrieb Einbau der Kompaßanlage und des Brückenschutzes.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.	"R 34,38,40,175,176, 177,178,194,195,210, v.d.Gröben"	Werft
09^{45}		"R 39" Boot eingedockt. Schiffsschrauben abgenommen und überprüft. Anbringen von Verstärkungen und Versteifungen an Längs- und Querspanten in Abt. I. Stüki
28.u.29.	"R 34,38,39,40,175, 176,177,178,194,195, 210,211,v.d.Gröben"	Werft. Stüki
30.11.42	"R 34,38,39,40,175, 176,177,178,194,195, 210,211,v.d.Gröben"	Werft.
10^{30}		"R 39" Boot ausgedockt.
12^{00}-15^{00}		Probefahrt.

Durch die angebrachten Versteifungen waren die Schwingungen und Erschütterungen des Schiffsbodens in Abt. I nicht mehr so stark. Das harte,kurze Schlagen trat nur bei den Fahrtstufen über n=450 Umdr./min. auf. Bei weiteren längeren Fahrten war aber mit einer Zunahme der Erschütterungen und damit Bruch der Streben und Spanten zu rechnen.

Obwohl von schiffbaulicher Seite aus der Schiffsboden genügend versteift war, sollte eine nochmalige,mehr örtliche Versteifung vorgenommen werden, da eine vermutliche Störungsquelle, die Schiffsschrauben, die von zwei Werften überprüft und für gut befunden wurden als Ursache der Erschütterungen nicht in Frage kam.

Auf Vorschlag des Kommandos wurden trotzdem die Schiffsschrauben gegen neue Schrauben (Stahlschrauben) ausgewechselt.

Die anschließende Probefahrt ergab ein normales Arbeiten des Hinterschiffes ohne Hebengeräusche und Erschütterungen.

Mit der Versteifung der Verstrebungen und Spanten in Abt. I., Einsetzen neuer Holzschrauben und Bolzen und den Auswechseln der Schrauben war damit die Störung am Hinterschiff beseitigt.

Die Werften haben fachmännisch gut und sauber gearbeitet und alles versucht, die Schwingungen und Erschütterungen des Hinterschiffes schnell und gründlich zu beheben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Ein Fehler im Ausmessen und Auswuchten der Schrauben liegt nicht vor, da nach den Erfahrungen der Werften ganz geringe Schraubenfehler, die mit den vorhandenen Einrichtungen nicht fesgestellt werden können, sich erst während der Fahrt auswirken. Da die Schiffsschrauben von zwei Werften überprüft waren, mußte man mit einwandfreien Schrauben rechnen. Es wird vorgeschlagen, bei Neuanlieferungen von Schiffsschrauben ein Meßblatt mitzuliefern, damit Werften, die Schrauben nachmessen müssen, eine bessere Überprüfung vornehmen können. Stüki
		Nachtrag:
1. 11. 42.	"R 175"	Hafenbetrieb Stüki
2. 11. 42.		Hafenbetrieb
14^{00}-15^{30}		Seebetrieb Stüki
3.u.4.11.42.		Hafenbetrieb Stüki
5. 11. 42.		
00^{30}-09^{00}		Seebetrieb Hafenbetrieb Triebwerkskontrolle durchgeführt(i.O.b.) Stüki
6.u.7.11.42.		Hafenbetrieb Stüki
8. 11. 42.		
20^{00}		Hafenbetrieb Sofortige Bereitschaft. Stüki

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.11.42.		
00^{00}-01^{30}		Seebetrieb
09^{30}-10^{40}		
10^{40}		Bereitschaft aufgehoben. Hafenbetrieb
		Fluchi
10.11.42.		
00^{15}-09^{30}		Seebetrieb
15^{30}-24^{00}		Hafenbetrieb Seebetrieb
22^{27}	R 175	Minentreffer an Stb.Seite Abt IV.

Die Bordwand an Stb.Seite vom Kiel bis ans Oberdeck und vom Spant 20 bis 33 wurde aufgerissen. Die Stb.-Maschine mit Fundament bis 30 ° Neigung nach innen eingedrückt. Stb.Luftflasche ging verloren. Auspuffrohr, Schalldämpfer mit Leitungen und Schmierölvorratsbehälter wurden zerstört. Hilfsaggregat mit Dynamo und Batterie standen unter Wasser. Sofort nach der Detonation wurde die Bb.-Maschine abgestellt. In kurzer Zeit stand der Maschinenraum bis zur halben Maschinenhöhe unter Wasser. Die Stb. Maschine, durch den Druck in eine schräge Lage gebracht, ließ sich nicht abstellen, da Abstellhebel und Füllungswelle klemmten.

Auspuffgase, Rauch und Wassereinbruch zwangen das Personal, den Raum zu verlassen. Ein Brand an Stb.Seite, der durch die Detonation, Auspuffgase und Schmieröldunst entstand, wurde sofort von Oberdeck mit Hanffeuerlöschern bekämpft. Gleichzeitig wurden die angrenzenden Abt. auf Wassereinbruch untersucht und dabei die Schotten durch Leckstützbalken versteift.

In Abt. III wurde nur an den Schottbuchsen der Wellenleitung geringer Wassereinbruch festgestellt. Die Stb.-Maschine lief noch ungefähr 12 - 15 Min. weiter und blieb anschließend stehen. Die Untersuchung wird in der Werft durchgeführt.

Von den zum Unterfangen längsseit liegenden Booten "R 79 und 187" wurde der mit starker Rauchentwicklung entstehende Brand, der vorwiegend von den Ölgasen herrührte, ebenfalls mit Handfeuerlöschern und Seewasser bekämpft und nach kurzer Zeit gelöscht.

Nach Unterfangen des Bootes und während des Abschleppens lenzte die Besatzung das eingedrungene Wasser in Abt. III mit Eimern und Pützen. Zum besseren Lenzhalten der Abt. wurde auf "R 79" eine Brennstoffleitung als Saugeleitung mit der Abgabepumpe verbunden. Die Abt. konnte dadurch lenz gehalten werden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Das techn. Personal hat sich vorbildlich ruhig und besonnen verhalten. Bei der Bekämpfung des Brandes, Abstützen der Schotten und Lenzen der Abt. hat sich der Masch.Gefr. S c h o l z besonders hervorgetan.
		Gefallen: Masch.Gefr. A ß m a n n .
		Fluchi
11.11.42.		
		Durch die zum Abschleppen befohlenen Boote in den Hafen eingeschleppt.
14^{45}		Mit Schlepperhilfe im Dock festgemacht.
		Fluchi
12.11.42.		
12^{30}		Werft
		Eingedockt zum provis. Abdichten der Stb.Seite. Zur Instandsetzung wird das Boot durch Schlepper nach Rotterdam überführt.
		Fluchi
13.-15.11.42.		Werft.
		Fluchi

N a c h s a t z .

Die Zusammenlegung von den alten Booten "R 34,38, 39 und 40" mit Booten die ein halbes Jahr im Einsatz standen bezw. neu sind, hat sich für die Flottille nicht zum Vorteil ausgewirkt. Vor und während den Fahrten mußte stets auf die alten Boote Rücksicht genommen werden,d.h.,bei allen Nachteinsatzfahrten,bei denen es auf gleichmäßig hohe Geschwindigkeit der gesamten Flottille ankam, bestimmte die Höchstgeschwindigkeit der alten Boote die Durchführung der Aufgaben. Oft stand das Kommando vor der Entscheidung,bei besonderen Einsatzfahrten diese Boote nicht mit einzusetzen. Maßgebend dabei war die Forderung,daß bei Einsätzen und Gefechten die Sicherheit des schnellen operierens von allen Booten verlangt werden mußte. Nur der Tüchtigkeit des eingefahrenen und geschulten Personals ist es zu verdanken, daß bis jetzt keine größeren Ausfälle eintraten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nicht der Geschwindigkeitsverlust dieser Boote allein ist maßgebend für die von der Flottille auf Austausch der Boote gegen Neubauten erhobenen Forderung, sondern der gesamte Zustand dieser Boote, der, je größer der Einsatz der Flottille und damit auch dieser Boote, sich um so stärker zum Nachteil der übrigen Boote auswirken muß. Die jetzt stattfindende Werftliegezeit ist nach Ansicht der Flottille der beste Zeitpunkt zum Austausch der alten Boote gegen Neubauten.

Gesehen:
Flottillenchef

Kapitänleutnant

Flottilleningenieur:

Oberleutnant (Ing)

Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision.

Das K.T.B. Maschine ist gemäß Besprechung beim Verb. Ing. B.S.W. am 24. 11. 42 kürzer zu fassen.

Nähere Angaben über Brennstoffübernahmen sind nur auf der Rückseite der Übernahmebescheinigungen zu machen, nicht mehr im K.T.B.

Der Vorschlag bei neuen Schiffsschrauben ein Meßblatt mitzuliefern ist beachtenswert und wird unterstützt.

Zum Nachtrag R 175 Minentreffer: Die getroffenen Maßnahmen besonders auch die Benutzung der Brennstoffleitung zum Lenzen sind richtig.

Das Verhalten des Maschinenpersonals insbesondere des Masch. Gfr. Scholz verdient Anerkennung.

i.A.

K. Kapt. (Ing.) u. Div. Ing.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stellungnahme des Verbands-Ingenieurs: 1.) Der Stellungnahme des Divisions-Ingenieurs wird zugestimmt. 2.) Zum Nachsatz: Der Austausch der alten Boote dieser Flottille ist bereits mehrfach beantragt worden. Der Austausch ist nunmehr verfügt. Sobald die neuen Boote in Dienst gestellt sind, werden die alten an den A.d.S. abgegeben.

Freg.Kapitän (Ing.)

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

2. Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos. 276 vom 15.11.19.43

Gkdos 235/42

Geheime Kommandosache !

Kriegstagebuch

der 12. Räumboots - Flottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Maurer

Begonnen: 1. Dezember 1942.

Beendet : 15. Dezember 1942.

				Seetage
"v.d.Groeben"	Kommandant	Leutnant zur See	Jungnickel	0
" R 34 "	"	Stabsobersteuermann	Nickel	0
" R 38 "	"	" "	Doerre	0
" R 39 "	"	Leutnant zur See	Brusgatis	0
" R 40 "	"	Leutnant zur See	Melzer	0
" R 175 "	"	Obersteuermann	Stranski	0
" R 176 "	"	Leutnant zur See	Freitag	0
" R 177 "	"	Leutnant zur See	Sellke	0
" R 178 "	"	Leutnant zur See	Mohn	1
" R 194 "	"	Ob.Leutnant z.See	Weißenborn	0
" R 195 "	"	Leutnant zur See	v.Zatorsky	0
" R 210 "	"	Ob.Fähnr. z.See	Neßmann	4
" R 211 "	"	Leutnant zur See	Großmann	0

Anlage 2 zu 1/SA 4370/43 Gkos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.42 bis 6.12.42	Rotterdam	R 34 R 38 R 40 R 176 Werftliegzeit Rotterdam R 177 Alte Wiltonwerft R 194 R 195 v.d.Groeben
		R 39 Werftüberholung, Schleifenfahrt, Kompensieren.
		R 175 Dünkirchen Werft. Abdichtungsarbeit beendet. Wegen Wetterlage keine Überführung nach R'dam möglich.
		R 178 Fecamp Werft. Am 5.12.42 übernimmt Leutnant z.See d.R. Stürken R 178. Leutnant z.See Mohn abkommandiert zum Sonderkommando.
		R 210 R 211 Kiel "Deutsche Werke" Panzereinbau.
		Am 2.12.42 um 0930 Uhr tel. Anruf 2.A.d.N., Leiter der Kommandierungsstate Laufbahn II Stbs.Ob.Masch. Kolbe: Flottille muß 3/4 des Personalbestandes d. Lfb. II zur Abkommandierung bereithalten. 1/4 verbleibt der Flottille. Abkommandierung erfolgt in den nächsten Tagen und wird durch Fernschreiben zw. durch Schreiben vom O.K.M. befohlen. Vorgesehen sind 10 Ob.Masch., 18 Uffz und 54 Mann. Anruf soll eine Überstützung verhindern und zur Vorbereitung dienen. Gegen 1315 Uhr 2. Anruf: Flottille soll angeben, wieviel Personal zur Abkommandierung bereitgestellt werden kann. Unbedingt erforderlich 3 Ob.Masch.. Nach kurzer Aussprache wurde Abkommandierung auf 3 Ob. Masch.,10 Uffz. und 20 Mann festgesetzt. Flo. Ing. war damit einverstanden und hat gleich um Ersatz gebeten.

Nachmittags

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 1.12.42 bis 6.12.42	Rotterdam	Nachmittags dritter Anruf von Kommandierungsrate Laufbahn I. Anfrage ob 12 Uffz. und 150 Mann für Sonderkommando gestellt werden können. Da nur 7 Boote in der Werft liegen und Wachkommandos an Bord belassen werden müssen wird Zahl der Abzukommandierenden auf 6 Uffz. und 57 Mannschaften festgelegt. Später erfolgte weitere fernschriftliche und fernmündliche Kommandierung von Lfb. III, Lb. IV (Sig) und IV (Fk), Lfb. X und Lfb. XI.
7.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und v.d.Groeben. Werftliegezeit Rotterdam Alte Wiltonwerft. R 39 Amsterdam Kränkungsversuche. R 175 Dünkirchen wegen Wetterlage keine Überführung nach R'dam möglich. R 210 R 211 Kiel, Deutsche Werke, Panzereinbau.
	Fecamp	R 178 Befehl 2. Sich.Div. Gkdos 6509 A I v.7.12.: 1900 Uhr R 104, R 178 Fecamp aus nach Vlissingen. Vor Dünkirchen anhängt R 190, abhängt R 178 (etwa 0300 Uhr vor Dünkirchen). R 178 zunächst 2. R.-Flottille zugetielt. Kein früheres Auslaufen Fecamp wegen passierende T-Boote.
2015	SW bis West 4-5, See 3, gute Sicht, bedeckt.	Auslaufen R 178 ~~wegen~~ mit R 104 (Auslaufen auf Grund der Schleusenmöglichkeit verspätet). Fahrt 17 Sm.
8.12.42		
0050	Kanalenge	R 190 hängt sich vor Boulogne an.
0310	Dünkirchen	R 104, R 190 zum Weitermarsch entlassen.
		0320

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch		
8.12.42		
0320	Dünkirchen	R 178 Schleuse festgemacht.
0415		R-Bootsbunker festgemacht.
0900		R 34 bis R 195 und "v.d.Groeben" Werftliegzeit, Rotterdam "Alte Wiltonwerft". Sonderkommando 12. R.-Fl. und 16.S.St.A. nach Neapel mit Transport in Marsch gesetzt. Flottille stellt 8 Offiziersstellen: Kptlt. M a u r e r Leutnant z.S. J u n g n i c k e l Leutnant z.S. M o h n Leutnant z.S. M e l z e r Leutnant (V) E l l e n b e r g e r Leutnant (Ing) P e p p e r l Ob.Fähnr.z.S. H ö r r Fähnr. z.S. S t r e i ß 5 Portepeeunteroffiziere, 17 Unteroffiziere, 90 Mannschaften. Stellung als vertr. Flottillenchef übernimmt Ob. Leutnant z.S. W e i ß e n b o r n. Die Boote deren Kommandanten abkommandiert worden sind, werden von anderen zurückbleibenden Kommandanten übernommen.
9.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und "v.d.Groeben". Werftliegzeit Rotterdam "Alte Wiltonwerft". R 39 Fahrt Amsterdam - Rotterdam. R 175 Dünkirchen, wegen Wetterlage keine Überführung nach R'dam möglich. R 178 Schleifenfahrt Dünkirchen. M.E.S. unklar. Reparatur in der Werft durchgeführt. R 210 Kiel Deutsche Werke, Panzereinbau. R 211

10.12.42

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. Gkdos 246 A 5

,den 3. Februar 1943

434

V

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl.)

Berlin.

Anbei wird das Kriegstagebuch der ~~12.~~ Räumboots-Flottille
vom 1. - 15.12.1942
mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sicherungs - Division vorgelegt.
Nichts Zusätzliches zu bemerken.

3

1. Skl Qu (A I)

2. Über 1 Skl an Ke

1 Skl an Tae

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

1.Skl 4370/g.Kdos. – 3 –
43.

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 246 vom 25.1.19 43

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Fr. Gkdos 141 A3

Stabsquartier, den 19. Januar 1943

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West, P a r i s (2 x)
nachrichtlich:
12. Räumbootsflottille.

-3-

Betrifft: KTB's der 12. R.-Fl. vom 1. bis 15.12.42.
Vorgang: 12. R.-Fl. Gkdos 647 v. 30.12.42.

In Anlage wird KTB mit Abschnitt Maschine der 12. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.12.42 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Die Flottille wurde während des Berichtsabschnittes stellvertretend von Oblt.z.S. Weissenborn geführt; es fehlt diesbezgl. Vermerk auf Seite 1.

Seite 3.7.12:

Der Befehl der 2. Sich.Div. ging unter Gkdos6569 (nicht 6509) heraus. Er wurde später dahin berichtigt, daß R 190 nicht vor Dünkirchen sondern vor Boulogne anhängen sollte. - A3 24/1.

In Vertretung !

Anlage 1 zu 1/SM 4370/43 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.12.42	Rotterdam bö	R 34 bis R 195 und "v.d.Groeben". Werftliegezeit Rotterdam "Alte Wiltonwerft". R 39 K.B. Kein Einsatz. R 175 Dünkirchen, wegen Wetterlage keine Überführung nach R'dam möglich. R 178 Dünkirchen Schleifenfahrt. Immer noch unklar, da M.E.S. in Fecamp falsch geschaltet worden ist. R 210 R 211 Kiel Deutsche Werke, Panzereinbau.
11.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und "v.d.Groeben" Werftliegezeit Rotterdam "Alte Wiltonwerft". R 39 Aufgabe lt. Befehl 2. Sich.Div. Gkdos 6684 A I v. 10.12.42: "Durch Kanäle nach Vlissingen. Dort an 2. R.-Flottille anschließen".
0800	Rotterdam	R 39 abgelegt.
1505	Vlissingen	fest, an 2. R.-Flottille angeschlossen.
1535	Vlissingen	abgelegt. Fahrt mit 4 Booten 2. R.-Flottille nach Antwerpen.
1718	Hans Werd	festgemacht.
		R 175 Dünkirchen, wegen Wetterlage keine Überführung nach R'dam möglich. R 178 Dünkirchen Schleifenfahrt. M.E.S. Anlage klar. Kompensieren. R 210 nach Brunsbüttel zum Entmagnetisieren und Schleifenfahrt. anschl. Rensburg. R 211 Kiel, Deutscher Werke, Panzereinbau.
12.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und v.d.Groeben. Werftliegzeit, Rotterdam "Alte Wiltonwerft".
0805	Hans Werd	R 39 abgelegt.
1312	Antwerpen	Wilhelmsdogg festgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.12.42		R 175 Dünkirchen, wegen Wetterlage keine Überführung nach R'dam möglich. R 178 Kompaßanlage unklar. Kompaßaustausch R 178 und R 175 ohne Erfolg. Panzerung muß entmagnetisiert werden. R 210 Rensburg. R 211 Kiel Deutsche Werke, Panzereinbau.
	Dünkirchen	
13.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und v.d.Groeben. Werftliegezeit, Rotterdam Alte Wiltonwerft. R 175 Dünkirchen, wegen Wetterlage keine Überführung nach R'dam möglich. R 178 Dünkirchen kein Einsatz. R 39 Antwerpen, kein Einsatz. R 210 Fahrt Rensburg - Kiel. R 211 Kiel Deutsche Werke, Panzereinbau.
14.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und v.d.Groeben. Werftliegezeit, Rotterdam "Alte Wiltonwerft". R 39 abgelegt. R 39 festgemacht. R 175 Dünkirchen, wegen Wetterlage keine Überführung nach R'dam möglich. R 178 Dünkirchen, kein Einsatz. R 210 Kiel Kompensieren. R 211 Kiel Deutsche Werke, Panzereinbau.
0900	Antwerpen	
1207	Vlissingen	
15.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und v.d.Groeben. Werftliegezeit, Rotterdam Alte Wiltonwerft. R 39 Vlissingen, kein Einsatz Fliegeralarm, keine Vorkommnisse. R 175 Dünkirchen R 178 Dünkirchen kein Einsatz R 210 Kiel E.K.K. - Meilenfahrt. R 211 Kiel Deutsche Werke, Panzereinbau.
0859-0917		

m 2. d. Vs. Nr. Skos 1412/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 1. Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos. 2.7.6. vom 25.1. 19.43

Geheime Kommandosache! Cy 423592

"Kriegstagebuch"
der 12. Räumbootsflottille.
(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef: Kptlt. Maurer
Flo-Ing.: Ob.Ltn.(Ing). Dlubis
Anlagen:

Boot:	Leit. Maschinisten:
"v.d.Gröben"	Stbs.Ob.Masch. Niehr
"R 34"	" " Kick
"R 38"	" " Schornstein
"R 39"	" " " Staatsmann
"R 40"	" " Nähring
"R 175"	" " Beyer
"R 176"	" " Müller
"R 177"	" " Reusch
"R 178"	" " Hickethier
"R 194"	" " Paulisch
"R 195"	" " Rebling
"R 210"	" " Picard
"R 211"	" " Maschke

Angefangen: 1. Dezember 1942
Abgeschlossen: 15. " 1942

Anlage 3 zu 1/SK 4370/43 Gkos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.bis 15.12.42.	"R 34,38,40,176,177, 194,195,211,v.d.Gr."	Werftliegezeit.
14.12.		"R 38" Zur Überprüfung der Leistung der Motoren und der Abgastemperaturen wurde im Werk mit dem Stb.-Motor eine Standprobe durchgeführt.(i.O.b.)
	"R 210"	"R 211" Werft. Einbau der Panzerung. wird nachgereicht. Bläsi
1.-5.12.42.	"R 175"	Werft Abdichten der Stb.Seite. Bläsi
6.-15.12.42.		Hafenbetrieb Bläsi
	"R 178"	
1.-6.12.42.		Hafenbetrieb Bläsi
7.12.42.		Hafenbetrieb
19[30]-24[00]		Seebetrieb k.b.V. Bläsi
8.12.42.		
00[00]-04[15]		Seebetrieb
		Hafenbetrieb Bläsi
9.12.42.		
08[00]-10[15]		Seebetrieb Schleifenfahrt.M.E.S.-Anlage unklar-.
		Hafenbetrieb Treibölübernahme.Mar.Vers.St.Dünkirchen. Fahrzeug"Schall"3". Fremde Pumpe.Schlauch länge: 15 m. ø 65 mm. Menge: 8,5 m³.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 9.12.		Zeit: 45 Min. Pers. 1/3. Übernahmeleistung: 11,5 m^3/h. Schmieröl übernahme aus Fässern. Menge: 200 Ltr. Zeit: 30 Min. Pers. 1/2 Plüsi
10.12.42. 08^{15}-11^{30}		Seebetrieb Schleifenfahrt. Hafenbetrieb Plüsi
11.12.42. 08^{00}-11^{00}		Seebetrieb M.E.S.-Anlage überprüft.(i.O.b.)
13^{20}		Kompensieren. Durch starke magnetische Polfelder des Brüchenschutzes ist der Magnet-Steuerkompaß unklar. Die Panzerplatten müssen entmagnetisiert werden. Hafenbetrieb Plüsi
12.-15.12.42.		Hafenbetrieb. Plüsi
1.12.42. 11^{00}-13^{15}	"R 39"	Werft Probefahrt Hafenbetrieb Triebwerkskontrolle durchgeführt(i.O.b.) Plüsi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw	Vorkommnisse
2.12.42. 09^{30}		Werft Boot eingedockt. Auswechseln der Schiffsschrauben. Plüsi
3.12.42. 09^{00} 10^{45}-12^{00} 14^{30}-15^{30}		Werft Boot ausgedeckt. Probefahrt (K.A.) Seebetrieb (verholen) Treibölübernahme.Mar.Vers.St.Rotterdam. Prahm. Fremde Pumpe. Schlauchlänge: 10 m. Ø 65 mm. Menge: 5,67 m^3. Zeit: 30 Min. Pers. 1/3. Übernahmeleistung: 11,5 m3/h. Triebwerkskontrolle durchgeführt.(i.O.b.) Plüsi
4.12.42. 13^{00}-16^{15}		Hafenbetrieb Seebetrieb M.E.S.-Anlage überprüft.(i.O.b.) Plüsi
5.12.42. 10^{00}-16^{00}		Seebetrieb Kompensieren. Hafenbetrieb Plüsi
6.12.42. 08^{30}-16^{15}		Seebetrieb (k.b.V.) Hafenbetrieb Plüsi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.12.42.		Hafenbetrieb Flüchi
8.12.42.		Hafenbetrieb Treibölübernahme über Trichter. Mar. Vers.St. Amsterdam. Prahm. Schlauchlänge: 8 m. Ø 50 mm. Menge: 3 m³. Zeit: 40 Min. Pers. 1/3. Übernahmeleistung: 4,5 m³/h.
09³⁰-13³⁰		Krängungsversuch mit dem S.S.G.(R)Gerät
16³⁰-18⁰⁰		Seebetrieb (k.b.V.) Flüchi
9.12.42.		
07⁰⁰-14¹⁵		Seebetrieb Hafenbetrieb Flüchi
10.12.42.		Hafenbetrieb Flüchi
11.12.42.		
07³⁰-17⁴⁵		Seebetrieb Triebwerkskontrolle durchgeführt(i.O.b.) Flüchi
12.12.42.		
08⁰⁰-13⁰⁰		Seebetrieb Hafenbetrieb Flüchi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.12.42.		Hafenbetrieb Flüchi
14.12.42.		
08³⁰-13³⁰		Seebetrieb Hafenbetrieb Treibölübernahme.Mar.Vers.St.Vlissingen. Prahm. Fremde Pumpe. Schlauchlänge: 10 m Ø 65 mm. Menge: 5,4 m³. Zeit: 30 Min. Pers. 1/2.Übernahmeleistung: 11 m³/h.
16⁰⁰-17⁰⁰		Seebetrieb(Verholen) Flüchi
15.12.42.		Hafenbetrieb Flüchi
	Gesehen: Flottillenchef [signature] Oberleutnant z.S.	Flottilleningenieur Flüchi Oberleutnant(Ing)

Gesehen:
i.V. [signature]
Ob.Ltn.(Ing.) u. Div. Ing.

Gesehen:
[signature]
Freg. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur V.S.W.

Kr 23942 c2

K. T. B.

12. Räumboots flottille

16.12.- 31.12.1942

2., Abschnitt Maschine

zu 2.T.V. B. Nr Gkdos 210.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorlage Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos. 300 vom 29.12.1942

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

12. Räumboots-Flottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Maurer

Begonnen: 16. Dezember 1942.
Beendet : 31. Dezember 1942.

				Seetage:
v.d.Groeben	Kommandant	Leutnant zur See	Jungnickel	0
" R 34 "	"	Stabsobersteuermann	Nickel	0
" R 38 "	"	Leutnant zur See	Stürken	0
" R 39 "	"	Leutnant zur See	Brusgatis	1
" R 40 "	"	Leutnant zur See	Melzer	0
" R 175 "	"	Obersteuermann	Stranski	1
" R 176 "	"	Leutnant zur See	Freitag	0
" R 177 "	"	Leutnant zur See	Sellke	0
" R 178 "	"	Leutnant zur See	Mohn	4
" R 194 "	"	Ob.Leutnant z.See	Weißenborn	0
" R 195 "	"	Leutnant zur See	v. Zatorski	0
R R 210 "	"	Oberfähnrich z.See	Neßmann	10
" R.211.".	"	Leutnant zur See	Großmann	0

1.Abt. Skl. 0326/434

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse:
16.12.42	Rotterdam	R 34 R 38 R 40 R 176 Werftliegzeit R 177 Alte Wiltonwerft . R 194 R 195 v.d.Groeben
	Vlissingen	R 39 takt. der 2. R.-Flottille unterstellt. Keinen Einsatz.
	Dünkirchen	R 175 Aufgabe: Gem. tel. Anruf 2. Sich.Div.
		R 178. R 178 mit R 175 im Schlepp an das Geleit unter Führung von Vp. 1806 anschließen zum Marsch nach Vlissingen.
1725		ausgelaufen.
1730	NO 2; See 1-2, Sicht 5 sm. diesig, ziemlich hell.	R 178 mit R 175 im Schlepp an das Geleit angeschlossen.
2015		R 178 nimmt R 175 längsseit um besser im Hafen manöverieren zu können.
2310		R 178/175 vom Geleit entlassen.
2400	Vlissingen	festgemacht.
	Kiel	R 210 E.K.K.-Zeit.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
17.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegzeit, Alte Wiltonwerft. d.Groeben
1555	Vlissingen SSW 3-4, See 2, bedeckt, gute Sicht.	R 39 abgelegt. Aufgabe: Mit 2.R.-Fl. Marsch mit Gerät nach Dünkirchen.
1820	Punkt 202	Gerät mit 10m Stander ausgebracht. Fahrt 12 sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 17.12.42		12 sm. Formation Toni.
2105	Punkt 214	Gerät eingenommen. Kein Räumerfolg.
2212	Dünkirchen	Schleuse festgemacht.
2238		R-Bootsbunker festgemacht.
0900	Vlissingen	R 178 mit R 175 längsseit im Schlepp ausgelaufen zur Fahrt durch Kanäle nach Rotterdam.
1745	Rotterdam	Yselhafen festgemacht.
	Kiel	R210 Deutsche Werke, Restarbeiten. R211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
18.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit,Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben
		R 175 Vorbereitung zur Werftliegezeit.
		R 178 Entmagnetisierungsversuch an der Schleuse Versuch ohne Erfolg.
	Dünkirchen	R 39 kein Einsatz.
	Kiel-Warnemünde	R 210 E.K.K.-Zeit beendet. Beginn der Ausbildungsfahrt in der Ostsee.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
19.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit,Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben
		R 175 Vorbereitung zur Werftliegezeit.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.12.42	Rotterdam	R 178 neue Wiltonwerft. Panzerabnahme zur Entmagnetisierung des Stirnpanzers.
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz.
	Warnemünde-Zwinemünde	R 210 K.B.-Meldung. Ausbildungsfahrt.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
20.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben R 175 Vorbereitung zur Werftliegezeit. R 178 Neue Wiltonwerft. Wiedereinbau der entmagnetisierten Panzerung.
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz.
	Zwinemünde-Stettin	R 210 Ausbildungsfahrt.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten. Kapitänleutnant Maurer vom Sonderkommando zurück. Zur Meldung an Befehlshaber der Sicherung West befohlen. Anschließend bis 20.Januar 43 beurlaubt. Vertretung bleibt Oberleutnant z.S. Weißenhorn.
21.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben. R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft. R 178 Schleifenfahrt, Kompensieren.
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz.
	Pommersche-Bucht	R 210 Ausbildungsfahrt.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben.
0900		R 178 ausgelaufen. Fahrt durch Kanäle nach Vlissingen.
1445	Vlssingen	festgemacht.
	Rotterdam	R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft.
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz.
	Pommersche-Bucht	R 210 Ausbildungsfahrt.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
23.12.42	Rotterdam	R 34 bis. R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft.
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz
	Vlissingen	R 178 Kein Einsatz
	Pommersche-Bucht	R 210 Ausbildungsfahrt
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
24.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft.
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz.
	Vlissingen	R 178 Kein Einsatz
	Stettin	R 210 Ausbildungsfahrt.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten. 2 Offiziere, 58 Mann vom Sonderkommando zurück. 25.12.42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben
		R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft.
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz
	Vlissingen	R 178 Kein Einsatz
	Stettin	R 210 Kein Einsatz
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
26.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben
		R 39 Kein Einsatz.
	Dünkirchen	R 178 Befehl: Fs. 2.Sich.Div. Gkdos 6915 A I : " 26.12. nicht vor 2200 Uhr verlegen mit Fl. 506 über Küstenweg "Herz 10" nach Ostende. Fl. 106 erreichbar über Hako. Vlissingen verständigt. Maßnahmen von dort nachr.hergeben. Absicht melden."
	Vlissingen	Wegen Wetterlage nicht ausgelaufen.
	Rotterdam	R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft.
	Stettin	R 210 Kein Einsatz.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
27.12.42	Rotterdam	R 34 bis R195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben
		R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft.
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz
		Vlissingen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.12.42	Vlissingen	R 178 Befehl: (Tel. 2.Sich.Div. am 27.12.42). Befehl vom 26.12. bleibt bestehen. Auslaufen freigetellt.
1630	Ost 1; See 0; klar, Sicht 10 sm.	R 178 mit Fl. 506 ausgelaufen.
1833	Ostende	eingelaufen.
	Stralsund-Stettin	R 2100Ausbildungsfahrt.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
28.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben
		R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft
	Dünkirchen	R 39 Kein Einsatz
	Ostende	R 178 Kein Einsatz
	Stralsund-Kiel	R 210 Ausbildungsfahrt.
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
29.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben
		R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltonwerft
1630	Dünkirchen	R 39 Seeklar.
1718	NW 8, See 6, bedeckt, Sicht 5 - 8 sm.	Außenmole passiert. Aufgabe lt. Anweisung Chef 2. R.-Flottille.
1925		Wegen Wetterlage kehrt gemacht. Kein Einsatz.
1940		R-Bootsbunker festgemacht.
	Ostende	R 178 Kein Einsatz.
		Kiel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 29.12.42:		
1200	Kiel	R 210 abgelegt zum Marsch durch K.W.-Kanal.
2000	Cuxhaven	festgemacht
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
30.12.42 bis 31.12.42	Rotterdam	R 34 bis R 195 und Werftliegezeit, Alte Wiltonwerft. v.d.Groeben
		R 175 Werftliegezeit, Neue Wiltwonwerft
	Dünkirchen	R 39 } Wegen Wetterlage kein Einsatz
	Ostende	R 178 }
	Cuxhaven	R 210 }
	Kiel	R 211 Deutsche Werke, Restarbeiten.
		28 Soldaten vom Sonderkommando zurück.

Oberleutnant z.S. u. Flottillenchef.

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 30v vom 29.1. 1943

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr.: Gkdos. 210 A3

St.Qu., den 22. Januar 1943

Geheime Kommandosache!

An

den Befehlshaber der Sicherung West, Paris,

nachrichtlich:

die 12. Räumbootsflottille, Postort.

Betrifft: K.T.B.'s der 12. R.'Fl. vom 16. bis 31.12.42.
Vorgang : 12. R.'Fl. Gkdos. 12 v. 7.1.43.

In Anlage wird K.T.B. und Abschnitt Maschine der 12. R.'Fl. für die Zeit vom 16. bis 31.12.42 vorgelegt.

Es ist nichts zu bemerken.

Zusatz für Flottille:

Durch Zusammenziehen der Zeiten für die Werftboote hätte sich die K.T.B.-Führung wesentlich vereinfachen lassen, also Beispiel:

16. - 31.12.	Rotterdam	R 34, 38, 40, 176, 177, 194, 195, v.d.Groeben,	Werftliegezeit.
16. -31.12.	Kiel	R 211	Werftliegezeit.
18. - 31.12.	Rotterdam	R 175	Werftliegezeit.

-A 3-

In Vertretung!

1. Abt. Skl. 0320/43g

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. G. 1569 A 5

, den 7. Februar 1943

Geheim!

O. K. M.
Eing. 12. 2. 1943

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl. 1 I/ II.

Eingang 1 Skl
12. II. N. 1943

Anbei wird das Kriegstagebuch der 12. Räumboots-Flottille
vom 16. - 31.12.1942
mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sicherungs - Division vorgelegt.
Nichts Zusätzliches zu bemerken.

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

1. Skl Qu (A I)

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl i.A. Iac

1. Abt. Skl.

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

g.Kdos. 2.7.V.B. Nr. Skdos 210

1. Anlage zu B.S.W.

B. Nr. Gkdos. 300 vom 29.1.1943

Geheime Kommandosache

C 4239426

1

"Kriegstagebuch"

der 12. Räumbootsflottille

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef:

Flo-Ing.: Kaptlt. Maurer

Ob.Ltn.(Ing) Dlubis(Url)

Vertreter: Ltn.(Ing) Pepperl 2.Flo-Ing.

Anlagen:

Boot:	Leit. Maschinist:
"v.d.Gröben"	Stbs.Ob.Masch. Niehr
"R 34"	" " Kick
"R 38"	" " Schornstein
"R 39"	" " " Staatsmann
"R 40"	" " Nähring
"R 175"	" " Beyer
"R 176"	" " Müller
"R 177"	" " Reusch
"R 178"	" " Hickethier
"R 194"	" " Paulisch
"R 195"	" " Rebling
"R 210"	" " Picard
"R 211"	" " Maschke

Angefangen: 16. Dezember 1942

Abgeschlossen: 31. " 1942

1.Abt. Skl. 0320/43 g

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12.42. bis 31.12.42.	"R 34,38,40,176,177, 194,195,v.d.Gr."	**Werftliegezeit.**
		"R 194" Am 17.12.42 wurde zur Überprüfung des Bb. Motors und der Abgastemperaturen auf dem Werftprüfstand eine Standprobe durchgeführt (i.O.b.) Peppel
	"R 39" "R 178"	Taktisch der 2. R.-Flottille unterstellt, K.T.B. wird dort geschrieben. Peppel
	"R 175"	
16.12.42.		Werft Dünkirchen
		17,00 Seeklar. Im Schlepp von "R 178" nach Vlissingen Peppel
17.12.42.		
00^{30}		Vlissingen festgemacht.
08^{30}		Seeklar. Im Schlepp von "R 178" nach Rotterdam.
17^{45}		Rotterdam Eyselhafen festgemacht. Peppel
18. bis 20.12.42.		Boot klarmachen zu r Werftliegezeit Peppel
21.12.42.		Nach Abgabe der Geschütze in der Alten Wilton Werft Rotterdam durch Schlepper "H K 5" nach Schiedam zur Neuen Wilton Werft geschleppt. Peppel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.12.42. bis 30.12.42.		Ausbauen der Maschinen und Klarmachen zum Eindocken. Peppert
31.12.42. 11^{30}		Abgabe der Motoren und Hilfsmaschinen. Boot eingedockt. Peppert
16.12.bis 31.12.42.	"R 211"	Deutsche Werke Kiel- Aufbau Brückenpanzer und Einbau F-Kompaßanlage.(EKK unterstellt) Peppert
1.bis 9. 12.42.	"R 210" (K.T.B. v. 1. bis 31.12.)	Vom 1. bis 15. wird hiermit nachgereicht. Deutsche Werke Kiel. Fernkompaßeinbau und Schutzschilder, sowie Brückenpanzer aufsetzen Peppert
10.12.42. 0^{2o} 14^{oo}		Übernahme von 6,2 m^3 Treiböl. Verholen nach Artl.-Zeugamt Wieder in Deutsche Werke Kiel festgemacht. Peppert
11.12.42. 06^{oo}-18^{3o}		Seebetrieb (MES Erprobung KW-Kanal Hafenbetrieb Peppert

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.12.42. 06^{oo}-16^{07}		Seebetrieb (Fahrt nach Swinemünde) Hafenbetrieb
20.12.42. 09^{3o}-13^{4o}		Seebetrieb (Fahrt nach Stettin) Hafenbetrieb
21.12.42. 07^{oo}-16^{3o}		Seebetrieb (Ausbildungsfahrten) 09^{1o} Treiböl- und Motorenölübernahme: 7,8 m^3 Treiböl 200 Ltr.Mot.-Öl Hafenbetrieb
22.12.42. 08^{3o}-17^{oo}		Seebetrieb (Ausbildungsfahrten) Hafenbetrieb
23.12.42. 04^{oo}-17^{4o}		Seebetrieb (Ausbildungsfahrten) Hafenbetrieb
24.12.bis 26.12.42.		Hafenbetrieb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.12.42.		Hafenbetrieb (Rendsburg) Peppert
13.12.42. 07^{30}-12^{00}		Seebetrieb (Rückmarsch D.W.K.) Hafenbetrieb Peppert
14.12.42. 09^{00}-16^{15}		Seebetrieb (Kompensieren im Kieler Hafen) Hafenbetrieb. Peppert
15.12.42. 07^{00}-15^{00}		Seebetrieb (EKK-Erprobung) Hafenbetrieb Peppert
16.12.42. 07^{00}-13^{25}		Seebetrieb (Erprobung der Nebelanlage) Hafenbetrieb. Peppert
17.12.42.		Hafenbetrieb (Deutsche Werke Kiel) Peppert
18.12.42. 09^{00}-20^{10}		Seebetrieb (Erprobung der Nebelanlage) Ab 13,30 Uhr Fahrt nach Warnemünde) Hafenbetrieb Peppert

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.12.42. 09^{30}-17^{40}		Seebetrieb (Ausbildungsfahrten nach Stralsund) Hafenbetrieb Peppert
28.12.42. 07^{00}-18^{45}		Seebetrieb (Fahrt nach Kiel) Hafenbetrieb Peppert
29.12.42. 11^{00} bis 19^{45}		Seebetrieb (Fahrt nach Cuxhaven) Hafenbetrieb Peppert
30.12.42. b.31.12.42.		Werftbetrieb (Ausbessern des Stevens in Werft Saftleben Cuxhaven. Peppert

Gesehen:
Flottillenchef i.V.
Oberleutnant z.S.

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

Flottilleningenieur i.V.
Peppert
Leutnant (Ing)

Gesehen:
i.V.
(Ing.) u. Div. Ing.

PG-73508 NID

PG/73508

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

12TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1 JAN. - 16 MAR. 1943

1 2. 695 1.3. 43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Gem. A.V.V. Nr. Okt. 537

Gr 24400a

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der 12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Maurer.

Begonnen: 1. Januar 1943.
Beendet: 15. Januar 1943.

			Seetage:
" v.d.Groeben"	Kommandant	Obltn.z.S.Jungnickel	0
" R 34 "	"	St.Ob.Strm. Nickel	0
" R 38 "	"	Ltn.z.S. Stürken	0
" R 39 "	"	Ltn.z.S. Brusgatis	1
" R 40 "	"	Ltn.z.S. Melzer	0
" R 175 "	"	Ob.Strm. Stranski	0
" R 176 "	"	Ltn.z.S. Freitag	0
" R 177 "	"	Ltn.z.S. Sellke	0
" R 178 "	"	Ltn.z.S. Mohn	5
" R 194 "	"	Obltn.z.S.Weissenborn	0
" R 195 "	"	Ltn.z.S. v.Zatorski	0
" R 210 "	"	Ltn.z.S. Neßmann	2
" R 211 "	"	Ltn.z.S. Großmann	0

[KTBer. 1.1.-15.3.1943]

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
PG/Y3508/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

1 Abt
Skl

561/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Seegang, [illegible] der Luft, Mondphasen usw.	
1. bis 15.1.43	Rotterdam	" R 34 ", " R 38 ", " R 40 ", " R 176 ", " R 177 ", " R 194 ", R 195"; "v.d.Groeben" Werftliegezeit, Alte Wilton-Werft.
	Dünkirchen	" R 175 " Werftliegezeit, Neue Wilton-Werft. " R 39 " { Taktisch der " R 178" { 2. R-Flottille unterstellt.
	Kiel	" R 211 " Restarbeiten Deutsche Werke Kiel.
1.-5.1.	Cuxhaven	" R 210 ", wegen Wetterlage kein Einsatz.
6.1. 1230	Cuxhaven	Marsch mit Geleit 386 Cuxhaven-Rotterdam. Fahrt: 8 sm.
7.1. 1830	Rotterdam	Jisselhafen fest. Keine Vorkommnisse.
8.-11.1.	Rotterdam	Kein Einsatz, Durchführung kleiner Werftarbeiten.
12.1. 0930	Rotterdam	Marsch durch Kanäle nach Vlissingen.
1600	Vlissingen	festgemacht.
1645	Vlissingen	Mit 3 Booten der 8. R.Fl. ausgelaufen nach Dünkirchen
2045	Dünkirchen	Festgemacht.
13.-15. I.1943.	Dünkirchen	taktisch der 2. R.Fl. unterstellt. siehe K.T.B. 2. R.Fl.

Kapitänleutnant
und Flottillenchef.

1. Anlage zu B.S.10. 695 1.3. 43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse zu 2. T. B. Nr Skl 5344/43 geheim 537

Geheime Kommandosache!

"Kriegstagebuch"

der 12. Räumbootsflottille

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef: Kaptlt. Maurer
Flo-Ing.: Ob.Ltn.(Ing) Dlubis
Anlagen:

Boot:	Leitender Maschinist:
"v.d.Gröben"	Stbs.Ob.Masch. Folz
"R 34"	" " Kick
"R 38"	" " Schornstein
"R 39"	" " " Staatsmann
"R 40"	" " Nähring
"R 175"	" " Beyer
"R 176"	" " Müller
"R 177"	" " Reusch
"R 178"	" " Hickethier
"R 194"	" " Paulisch
"R 195"	" " Rebling
"R 210"	" " Picard
"R 211"	" " Maschke

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/73508/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

Angefangen: 1. Januar 1943
Abgeschlossen: 15. " 1943

1.Abt. Skl 561/43

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

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

Befehlshaber der Sicherung West, den 9. März 1943

B.Nr. G. 3027 A 5

Zu Kr 24400

Geheim!

O. K. M.
Eing. 15. MRZ. 1943
Skl.

An

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl -

Anbei werden die K.T.B.'s der 12. Räumbootsflottille vom 1. bis 15.1.43 und 16. bis 31. 1. 43 mit Abschnitt Maschine ohne Bemerkungen vorgelegt.

1. Skl Qu (A I) Ss 19/3 U 20/3

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl i.n. Iac

1. Abt. Skl.

561 g B 13/3

4 Aul

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Lagen

1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.43 bis 15. 1. 43	"R 34,38,40,175,176, 177,194,195,v.d.Gr."	Werftliegezeit. (Alte Wilton Werft Rotterdam) "R175" (Neue Wilten, Schiedam) Am 7. 1. 43 an Land gesetzt zur schiffbaulichen Reperatur des Minentreffers an Stb.-Seite.
	"R 39,178"	Taktisch der 2. R.-Flottille unterstellt, K.T.B. wird dort geschrieben. [signature]
1.1.43 bis 5. 1. 43.	"R 210"	Werftbetrieb (Werft Sanftleben Cuxhaven) [signature]
6.1.43.		
11[illegible]-12^{00}		Seebetrieb (Fahrt nach Minensuchhafen zur Brennstoff- und Ölübernahme.
12^{00}-13^{00}		Übernahme von 7,6 m^3 Treiböl, 400 Ltr. Motorenöl.
13^{00}-24^{00}		Seebetrieb [signature]
7.1.43.		
00^{00}-16^{55}		Seebetrieb Rotterdam Eysselhafen festgemacht. [signature]
8.bis10.1.		Hafenbetrieb [signature]

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.1.bis 13. 1. 1943.		Werftbetrieb (Alte Wilhelmwerft Rotterdam) [signature]
13.1.1943. 07^{00}-20^{55}		Seebetrieb ~~(Verholen)~~ Fahrt über MES Schleife und Fahrt nach Dünkirchen. Hafenbetrieb [signature]
14.1.1943. 12^{00}-16^{10}		Seebetrieb (Verholen) Hafenbetrieb [signature]
15.1.1943.		Hafenbetrieb. N.S.: Ab 15.1.1943 ist 210 taktisch der 2.-R.-Flottille unterstellt, KTB wird dort geschrieben. [signature]
1.1.43 bis 6.1.43.	"R 211"	Hafenbetrieb (Deutsche Werke Kiel) [signature]
7.1.43. 09^{30}-10^{00}		Probelauf beider Motoren. Hafenbetrieb. [signature]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.1.43.		Hafenbetrieb [signature]
9.1.43. 15^{00}-16^{05}		Seebetrieb (Verholen nach ~~XXX.~~ Kiel-Wik) Hafenbetrieb [signature]
10.1.43.		Hafenbetrieb [signature]
11.1.43. 08^{20}-09^{30}		Seebetrieb (Verholen nach D.W. Kiel) Hafenbetrieb Übernahme von 4,0 m^3 Treiböl. [signature]
12.1.43. 07^{30}-11^{35}		Seebetrieb (Fahrten über MES Schleife) Hafenbetrieb [signature]
13.1.43. 08^{15}-17^{05}		Seebetrieb (Kompensieren und Übernahme von Sperrgerät) Hafenbetrieb [signature]

4 14.1.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.1.43 $12^{45}-17^{50}$	Gesehen: Flottillenchef Kapitänleutnant	Seebetrieb(Kompensieren) Hafenbetrieb Flottilleningenieur ~~Inv.~~ Leutnant(Ing) Gesehen: K. Kapt. (Ing.) u. Div. Ing.

Gesehen:

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

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 zu 2. T.v.B. Nr. Skl. 537

Skl 24400 c

Kriegstagebuch

der

12. Räumboots-Flottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Maurer

Begonnen: 16. Januar 1943

Beendet : 31. Januar 1943

				Seetage
"	v.d.Groeben	"	Kommandant	Ob.Leutnant z.S. Jungnickel i.V.Leutnant z.S. Höer	0
"	R 34	"	"	Stbs.Ob.Steuermann Nickel	0
"	R 38	"	"	Leutnant z.S. Stürken	0
"	R 39	"	"	Leutnant z.S. Brusgatis	3
"	R 40	"	"	Leutnant z.S. Melzer i.V.Ob.Fähnr.z.S. Streiß	0
"	R 175	"	"	Ob.Steuermann Stransky	0
"	R 176	"	"	Leutnant z.S. Freitag	0
"	R 177	"	"	Leutnant z.S. Sellke	0
"	R 178	"	"	Leutnant z.S. Mohn	0
"	R 194	"	"	Ob.Leutnant z.S. Weißenborn	0
"	R 195	"	"	Leutnant z.S. v.Zatorski	0
"	R 210	"	"	Leutnant z.S. Neßmann	2
"	R 211	"	"	Leutnant z.S. Großmann	7

Abt. S... 56i/43

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.43 bis 31.1.43	Rotterdam	"v.d.Groeben", R 34, R 38, R 40, R 176, R 177, R 194, R 195 Werftliegezeit in der "Alten Wiltonwerft", " R 175 " Werftliegezeit in der "Neuen Wiltonwerft". R 178, R 39, R 210 taktisch der 2. R.-Flottille unterstellt.
16.1.43 bis 25.1.43	Kiel	R 211 E.K.K.-Verhältnis.
26.1.43 bis 31.1.43	Swinemünde	Restarbeiten.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef.

Anlage zu B.S.W.

B.-Nr. K 695 vom 1.3. 1943

Sk 24400 d

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse zu 2.7.V. B. Nr. Skdos 537

Geheime Kommandosache!

"Kriegstagebuch"

der 12. Räumbootsflottille

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef:

Flo.-Ing.:

Kaptlt. Maurer

Ob.Ltn.(Ing) Dubis

Anlagen:

Boot	Leit.Maschinist	
" v.d.Groeben"	Stab.Ob.Masch.	Pols
" R 34	" "	Kiek
" R 38 "	" "	Schornstein
" R 39 "	" " "	Staatsmann
" R 40 "	" "	Währing
" R 175 "	" "	Bayer
" R 176 "	" "	Miller
" R 177 "	" "	Rausch
" R 178 "	" "	Wickethier
" R 194 "	" "	Paulisch
" R 195 "	" "	Rebling
" R 210 "	" "	Picard
" R 211 "	" "	Maschke

Angefangen: 16. Januar 1943

Abgeschlossen: 31 " 1943

1. Abt. Skl. 36i/43

Zu beziehen vom Vordruck-Lager der Kriegsmarine: F. J. Augustin in Glückstadt
Kartenlieferungsstellen für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.43 bis 31.1.43	R 34,38,40,176,177 194,195,v,d.Groeben	Werftliegezeit (Alte Wilton Werft,Rotterdam)
	R 175	Werftliegezeit und Ausbessern des Minenschadens (Neue Wilton Werft,Schiedam)
	R 39,178,210	Taktisch der 2.Räumbootsflottille unterstellt.K T B wird dort geschrieben
15.1.43 09.30- 10.00	R 211	Hafenbetrieb Seebetrieb(Funkbeschickung Kieler Förde) Hafenbetrieb
16.1.43 07.30- 11.30	. . .	Seebetrieb(E K K Fahrt) Hafenbetrieb
17.1.43 12.35- 16.45		Seebetrieb (Übungsgerätfahren) Hafenbetrieb
18.1.43 08.00- 16.00		Seebetrieb (E K K Fahrt) Hafenbetrieb
19.1.43 08.00- 17.00		Seebetrieb (E K K Fahrt mit Gerät) Hafenbetrieb
20.1.43- 22.1.43		Hafenbetrieb
22.1.43 08.00- 13.25		Seebetrieb (Erprobung Nebelanlage) Hafenbetrieb
23.1.43 08.30- 15.55		Seebetrieb (Funkbeschickung) Treibölübernahme: 4 m^3 von Tender Diesel γ = 0,839 Hafenbetrieb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.1.43 11.00- 14.35		Seebetrieb (Kompensieren) Hafenbetrieb
25.1.43 05.00- 17.50		Seebetrieb (Fahrt nach Swinemünde) Hafenbetrieb
26.1.43 08.30- 09.20		Seebetrieb (Verholen in Swinemünde) Hafenbetrieb
27.1.43		Seebetrieb(Verholen nach M A St.Swinemünde Hafenbetrieb Treibölübernahme 8,000 m^3 γ=0,87 Motorenölübernahme 200 ltr Z.d.M.7
28.1.43		Hafenbetrieb
29.1.43 12.45- 14.15		Seebetrieb (Verholen zum Verpflegungsamt) Hafenbetrieb
30.1.43 07.30- 17.00		Seebetrieb(Ausbildungsfahrt nach Saßnitz) Hafenbetrieb
31.1.43 07.00- 16.15		Seebetrieb(Ausbildungsfahrt) Hafenbetrieb
	v.d.Groeben	Treibölübernahme 61 m^3 Motorenölübernahme 800 ltr Z.d.M.7 " " 400 ltr Z.d.M.7 Treibölübernahme 23 m^3
17.1.43		
21.1.43		
23.1.43		
30.1.43		

Geschen:
Flottillenchef
Kapitänleutnant

Gesehen:
Freg. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur B E M.

Flottilleningenieur
Oberleutnant(Jng)

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

In beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: F. H. Augustin in Glückstadt
Ausliefermasstellen: 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 zu 2.S.d.B. Nr Gkdos 864

Skl. 25372/42 g

4. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1084 vom 29.3.43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

12. Räumbootsflottille

B.S.W.
Eingang: .....
B.-Nr. Gkdos ..1. Anl.....

Flottillenchef: Kapitänleutnant Maurer.

Begonnen: 1. Februar 1943
Beendet : 15. Februar 1943

				Seetage:
Begleitschiff "v.d.Groeben"	Kmdt.	Oblt.z.S.	Jungnickel	
	i.V.	Lt.z.S.	H o e r	0
R 34	Kmdt.	St.Ob.Strm.	Nickel	0
R 38	"	Lt.z.S.	Stürken	0
R 39	"	Lt.z.S.	Brusgatis	6
R 40	"	Lt.z.S.	Meyer	0
R 175	"	Ob.Strm.	Stransky	0
R 176	"	Lt.z.S.	Freitag	0
R 177	"	Lt.z.S.	Sellke	0
R 178	"	Lt.z.S.	Mohn	6
R 194	"	Ob.Lt.z.S.	Weissenborn	0
R 195b	"	Lt.z.S.	v.Zatorski	0
R 210	"	Lt.z.S.	Neßmann	6
R 211	"	Lt.z.S.	Großmann	3

Anlage 1 zu Skl/Sn 232/43 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-13.2.	Rotterdam	v.d.Groeben Werftliegezeit Alte Wiltonwerft
14.u.15.2.	"	Kein Einsatz
1.-15.2.	Rotterdam	R 34, R 38, R 40, R 176, R 177, R 194, R 195 Werftliegezeit Alte Wiltonwerft, R 175 Werftliegezeit Neue Wiltonwerft.
1.u.2.2.	Saßnitz	R 211 wegen Wetterlage kein Einsatz
3.2.	Kiel	Marsch nach Kiel
4.2.	Kiel	Weitermarsch durch K.W.Kanal nach Cuxhaven
5.2.	Cuxhaven	Auf Anweisung 5.Sich.Div.nach Wesermünde verlegt.
6.2.-15.2.	Wesermünde	Wegen Wetterlage keine Geleitmöglichkeit nach Westraum
1.-15.2.		R 39, R 178, R 210 taktisch der 2.R.Fl.unterstellt.
		- siehe K.T.B. 2.R.Fl.

Kapitänleutnant u.Flottillenchef

Befehlshaber der Sicherung West

B.Nr. Gkdos 1084 A5

den 6. April 1943

Geheim! Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl -

Anbei wird das Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille vom 1. - 15.2.1943 mit Abschnitt Maschine ohne Bemerkungen vorgelegt.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

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

1.Skl 11232/43 g.Kdos. — 2 —

Begonnen: 1. Februar 1943
Beendet : 15. Februar 1943

			Seetage:
Begleitschiff "v.d.Groeben"	Kmdt.	Oblt.z.S. Jungnickel	
	i.V.	Lt.z.S. H o e r	0
R 34	Kmdt.	St.Ob.Strm. Nickel	0
R 38	"	Lt.z.S. Stürken	0
R 39	"	Lt.z.S. Brusgatis	6
R 40	"	Lt.z.S. Meyer	0
R 175	"	Oh.Strm. Stransky	0
R 176	"	Lt.z.S. Freitag	0
R 177	"	Lt.z.S. Sellke	0
R 178	"	Lt.z.S. Mohn	6
R 194	"	Ob.Lt.z.S. Weissenborn	0
R 195b	"	Lt.z.S. v.Zatorski	0
R 210	"	Lt.z.S. Neßmann	6
R 211	"	Lt.z.S. Großmann	3

Anlage 1 zu Skl/Sm 232/43 g.Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse zu 2. T.V. B. Nr 1084

Geheime Kommandosache!

"Kriegstagebuch" 1. Anlage zu B.S.W.

B.-Nr. Gkdos. 1084 vom 29.3. 1943

der 12. - Räumbootsflottille

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Maurer
Flottilleningenieur:	Oberleutnant(Ing.)	Dlubis

Boot:	Leitender Maschinist:	
"v.d. Groeben"	Stabs. Ob. Masch.	Folz
" R. 34"	" "	Kick
" R 38 "	" "	Scornstein
" R 39"	" "	Staatsmann
" R. 40"	" "	Nähring
" R.175"	" "	Bayer
" R.176"	" "	Müller
" R.177"	" "	Reusch
" R.178"	" "	Hickethier
" R.194"	" "	Paulisch
" R.195"	" "	Rebling
" R.210"	" "	Picard
" R.211"	" "	Maschke

Angefangen: 1. Februar 1943

Abgeschlossen: 15. Februar 1943

Anlage 2 zu 1/SKl 11232/43 Kdos. 1.SKl

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

„R 211" 1.2.-8.2.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.2. 43	"R 39,178,210"	Taktisch der 2.R.-Flottille unterstellt K.T.B wird dort geschrieben Stübi
	"R 211"	
1.2.43 07^{00}-12^{00}		Seebetrieb K b V Hafenbetrieb Stübi
2.2.43 0^{00}-09^{30}		Seebetrieb (Verholen) Hafenbetrieb Stübi
3.2.43 06^{00}-18^{00}		Seebetrieb Hafenbetrieb Stübi
4.2.43 07^{00}-21^{00}		Seebetrieb Hafenbetrieb Stübi
5.2.43 0^{0}-17^{40}		Seebetrieb Hafenbetrieb Stübi
6.u.7.2. 43		Hafenbetrieb 6.2.43 Treibölübernahme.7,7 m^3,Zeit:30 Min.
8.2.43 13^{00}-14^{00}		Hafenbetrieb Seebetrieb Hafenbetrieb Stübi

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.-11.2.43		Hafenbetrieb Flüki
12.2.43		
09^{00}-13^{30}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb Flüki
13.-15.2.43		Hafenbetrieb Flüki
1.-15.2.43	" R 175 "	Werftliegezeit. Ausbessern des Minenschadens. Flüki
1.-15.2.43	"R 34,38,40,176, 177,194,195"	Werftliegezeit Flüki
7.2.		"R34" Schmierölübernahme 1000 Ltr.
11.2.		Treibölübernahme 12 m^3, = 0,868
15^{00}-17^{00}		Probelauf der Motoren Flüki
12.2.		Schmierölübernahme 800 Ltr.
		Abgabe von 500 Ltr. Schmutzöl
16^{30}-17^{30}		Probelauf der Motoren Flüki
13.2.		
08^{00}-16^{00}		Standprobe der Motoren Flüki
14.2.		
08^{00}-15^{00}		Werftprobefahrt Flüki
15.2.		
09^{00}-12^{30}		Probefahrt. Keine bes. Ausstellungen. Flüki

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.2.		"38" Schmierölübernahme 800 Ltr.
		Treibölübernahme : 10 m^3 Flüki
14.2.		
8^{00}-12^{30} 13^{00}-17^{00}		Probelauf der Motoren Standprobe Flüki
		"R 40"
11.2.		Probelauf der Motoren Flüki
12.2.		Schmierölübernahme 800 Ltr.
14^{00}-18^{00}		Standprobe Flüki
13.2.		
10^{00}-13^{30}		Werftprobefahrt Flüki
15.2.		Probefahrt. K.b.V. Flüki
		"R 176"
6.2.		Probelauf der Motoren Flüki
7.2.		
14^{00}-16^{00}		Standprobe Flüki
10.2.		
08^{00}-12^{30}		Werftprobefahrt Flüki

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	noch	"R 176"
12.2.		Schmierölübernaheme 400 Ltr.
		Abgabe von 350 Ltr. Schmutzöl
		Klüki
13.2.		
08^{15}-14^{45}		Seebetrieb
		M E S - Anlage überprüft. K. A.
		Klüki
15.2.		
10^{00}		Boot eingedockt
		Anbringen des G.B.-Gerätes
		Klüki
		"R 177"
3.2.		
14^{00}-18^{00}		Probelauf der Motoren
		Klüki
11.2.		
08^{30}-12^{30}		Probefahrt
		Klüki
15.2.		
10^{00}		Boot ausgedockt.
		Anbringen des G.B.-Gerätes
		Klüki
		"R 194"
3.2.		Probelauf der Motoren
		Klüki
6.2.		
09^{00}-15^{30}		Standprobe
		Klüki
6.2.		
08^{30}-12^{30}		Probefahrt
		Klüki

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.3.	noch	„R 194"
11^{00}-13^{15}		Kompensieren
		Schmierölübernahme 200 Ltr.
		Klüki
15.2.		
10^{00}		Boot ein. gedockt
		Anbringen des G.B.-Gerätes
		Klüki
		"R 195"
1[illegible].2.		Probelauf der Motoren
		Klüki
11.2.		
08^{00}-16^{00}		Standprobe
		Klüki
12.2.		
13^{30}-15^{30}		Probefahrt
		Klüki
13.2.		
13^{00}-15^{30}		Kompensieren
		Klüki
15.2.		
0[illegible]-13^{30}		Kompensieren
	"v.d. Groeben"	Klüki
1.-13.2.43		Werftliegezeit
		Klüki
1.2.		
16^{00}-18^{30}		Probdauf der Motoren
		Klüki

6. 3.2. – 15.2.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.2.		
09^{00}-16^{30}		Standprobe Schmierölübernahme 4000 Ltr. Treibölübernahme 10 m^3 [signature]
4.2.		
08^{00}-11^{55} 13^{00}-16^{00}		Seebetrieb K.b.V. [signature]
5.2.		
08^{00}-11^{00} 13^{00}-16^{00}		Seebetrieb M E S - Anlage überprüft und kompensieren. Frischwasserübernahme: 25m^3, Zeit 1 Std. 30 Minuten [signature]
8.2.		
07^{30}-12^{00}		Werftprobefahrt [signature]
9.2.		
07^{30}-14^{40}		Probefahrt K.b.V. Schmierölübernahme: 200 Ltr. [signature]
10.-13.2.		Werftarbeiten
14.2.43		Hafenbetrieb [signature]
15.2.43		
07^{30}-11^{00}		Seebetrieb Funkbeschickung Hafenbetrieb [signature] Frischwasserübernahme: 40m^3 Zeit : 2 Std. 30 Min.

Gesehen:
[signature]
Kapitänleutnant

Flottilleningenieur
[signature]
Oberleutnant (Ing.)

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

B. 301 Kriegstagebuch.

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Gesehen: [signature] Ol. Ltr. (Ing.) u. Div. Ing. **Gesehen:** [signature] Freg. Kapt. Ing.) und Verbandsingenieur B.S.W.

Kr 26453a

K.T.F.

12. Räumboots flottille

16.2.-28.2.1943.

b., Abschrift Maschine

Anlage 2 zu Mar. Gr. 630. Wa I 6. Abts. B. Nr. 1541/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse zu 2. b. d. B. Nr Gkdos 865/43

2. Anlage zu B.S.W.
Nr. Gkdos. 1083 vom 29.3.19 43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Maurer

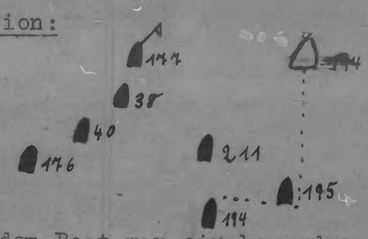
Begonnen: 16. Februar 1943
Beendet : 28. Februar 1943

			Seetage:
v.d.Groeben	Kommandant	Leutnant zur See Melzer	3
" R 34 "	"	Stabsobersteuermann Nickel	0
" R 38 "	"	Leutnant zur See Stürken	3
" R 39 "	"	Obersteuermann Stransky	4
" R 40 "	"	Leutnant zur See Meyer	1
" R 175 "	"	z.Zt. unbesetzt	
" R 176 "	"	Leutnant zur See Freitag	1
" R 177 "	"	Leutnant zur See Sellke	1
" R 178 "	"	Leutnant zur See Mohn	4
" R 194 "	"	Ob.Leutnant zur See Weißenborn	1
" R 195 "	"	Leutnant zur See v.Zatorski	1
" R 210 "	"	Leutnant zur See Neßmann	4
" R 211 "	"	Leutnant zur See Großmann	2

Anlage 9 zu 1/Skl 1176 Gkdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.43 bis 24.2.43	Rotterdam	R 34, R 38, R 40, R 175, R 176, R 177, R 194, R 195 Werftliegezeit Rotterdam. R 39, R 178, R 210, R 211 takt. der 2. R.-Fl. unterstellt.
25.2.43	Rotterdam	Flottille mit den Booten R 38, R 40, R 176, R 177, R 194, R 195 nach Werftliegzeit wieder K.B.
1200		Eingang Einsatzbefehl: Mit allen Booten Rotterdam aus, Wegablaufen Hoek auf Weg rot S.D.G. tiefste Einstellung. Einlaufen Ostende.
1600		Wegen starken Nebels Durchführung unmöglich, Aufgabe abgesagt. R 211 zur Flottille gestoßen. R 34 Alte Wiltonwerft Rotterdam, Reparatur. R 175 Neue Wiltonwerft Rotterdam, Reparatur.
26.2.43	Rotterdam	
1400		Eingang Einsatzbefehl: 26.2. Auslaufen Hoek gegen 1830 Uhr anstreben. Marsch bis Dünkirchen. Einlaufen spätestens 0200 Uhr. Absage wegen Wetters sofort übermitteln wegen Verlegung 2. R.-Flottille.
1600		Mit 7 Booten ausgelaufen. Marsch bis Hoek.
1800	Wetter: N-NW 3-4, See 2, lange Dünung, mittelhoch.	Einfahrt Hoek auslaufend passiert.
1820		Gerät ausgebracht. (S.D.G. 15 m Standerlänge) Formation

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 26.2.43		Formation:  Auf jedem Boot war ein besonderer Ausguck für treibende Minen abgeteilt. Mit Suchfahrt 12 sm steuerte die Flottille auf Weg Herz, als um
1928	ϕ 8911 AN	beim Bb. Flügelboot eine Detonation beobachtet mit kurzem hellem Feuerschein. R 176 war im Doppelglas einwandfrei zu sehen. Ich hatte zuerst den Eindruck, dass die Flottille eine E.F.A. Sperre gefasst habe. Etwa eine Minute nach der Detonation wurde mit Blinkzeichen M.M. von R 176 gegeben und zwei Sterne hintereinander geschossen. Das Bojenboot R 194 war inzwischen auf seine Nachtmarschformation gegangen als Sicherung in Feindluv. Nach der Detonation drehte R 194 ab und ging in die Nähe des Havaristen. Mit den restlichen Suchbooten ließ ich um 180° schwenken und Gerät aufnehmen. Mit dem freien Führerboot lief ich zu r Unfallstelle.
1935		Kommandant R 194 meldet inzwischen, daß er längseits R 176 liege und dass das Boot schwimmfähig ist. Durch die starke Dünung schlingerten die Boote sehr stark. Ich besprach das Bergemanöver mit Kommandant R 194 und befahl, daß ein Boot längsseits bleibt, ein anderes schleppen soll. Ein reguläres Unterfangemanöver ließ sich nicht durchführen, da die Boote stark gegeneinander schlugen und wahrscheinlich schwer beschädigt worden wären.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 26.2.43		Das Vorschiff R 176 tauchte noch etwa 50 cm aus. Um die Schotten zu schonen, wurde beschlossen, das Boot über den Achtersteven einzubringen. Überlegungen und Durchführung des Schleppens siehe Bericht Kommandant R 194. Maßnahmen an Bord R 176, nach dem Treffer siehe Bericht Kommandant R 176. Wegen Ausfall der Funkanlage auf R 177 (Führerboot) sollte die erste Funkmeldung von R 194 abgesetzt werden. Durch Erdschluß der Antenne war auch dort die F.T. Anlage vorübergehend ausgefallen. Der Funkspruch wurde dann durch R 38 abgesetzt: "R 176 im Quadrat 8811 Treibminentreffer. Boot unterfangen, laufe Hoek ein. Sofort Maßnahmen "Hans Dora"zeigen." Das Einbringen des schwerbeschädigten Bootes gestaltete sich als ein schwieriges und langwieriges Manöver. Die Durchschnittsfahrt war 2 - 3 sm. Wiederholt rissen Leinenverbindungen oder Poller aus.
2000 bis 2130		Starke feindl. Flugtätigkeit über See, an Land anhaltende Flakabwehr. Auf See beobachtete ich während dieser Zeit wiederholt scharfes Aufblitzen mit grellem weißen Feuerschein, manchesmal auch rötliches Aufblitzen in nordwestlicher bis nördlicher Richtung.(Entfernung vermutlich sehr groß)
27.2.43 0200		Maaseinfahrt erreicht, mit Führerboot vorgelaufen um Hako. zu verständigen und Liegeplätze klar

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.2.43		klar zu machen. Vor Festmachen bereits von Hako. empfangen, der nach Eingang Funkspruch alles erforderliche veranlaßt und bereit gestellt hat.
0230	Hoek	Außenmole festgemacht, Verwundete ausgeschifft und Schäden eingehend bsichtigt. Ich entschloß mich, mit dem Havaristen sofort weiter stromaufwärts nach Rotterdam zu gehen.
0530	Rotterdam	Alte Wiltonwerft festgemacht. Im Laufe des Vormittags R 176 auf Slip genommen. Das Leck auf R 176 an Stb. Seite ist etwa 15^2 m groß und erstreckt sich über Abteilung 6 und 7. Im Schiffsinnern alles restlos zerstört, das Oberdeck z.T. aufgerissen. Verluste: Ein Funkgefreiter tot, der andere schwer verwundet.Durch vollen Einsatz des Verw. Ob. Gefr. K a l b e und Matr. Gefr. K l i n k e r t gelang es, den bewußtlosen Funker anzuseilen und durch den Notausgang zu bergen. Weiter wurde der Ausguckmann auf der Back leichter verwundet. Auf R 176 haben sich außer dem Kommandant, (Leutnant zur See F r e i t a g) besonders der Ob.Maschinist M ü l l e r und der Masch.Maat G o l d b a c h beim Abstützen der Schotten in der Maschine und anderer notwendiger Maßnahmen bewährt. Größten Anteil an der Bergung hat der Kommandant R 194 (Ob.Leutnant z.S. W e i ß e n b o r n), der durch unermüdliche und zähe Arbeit das Boot eingebracht hat. Ferner zeigte Entschlußfreudigkeit und seem. Können der Kommandant R 195 (Leutnant z.See v. Z a t o r s k i). Folgender Kurzbericht wurde abgesetzt: An 2. Sich.Div., B.S.W., 1.Sich.Div.: "Auf Weg rot Qu. 8811 AN 1927 Uhr R 176 Minentreffer durch treibende Minen. Typ nicht einwandfrei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.2.43		einwandfrei festgestellt, da erst kurz vor Bug gesichtet. Wahrscheinlich UMA (K), eine Bleikappe gesehen. Nach Bb. Ausweichmanöver. Treffer Abteilung 6 und 7. Schwere Beschädigungen Stb. Außenhaut und Oberdeck. Boot vol gelaufen bis Tankraum. Ein Funker tot, einer schwer, Ausguckmann Back leicht verwundet. R 176 durch R 194 und R 195 unterfangen und eingebracht. Infolge starker Dünung beide Bo te schiffbauliche Schäden. Hervorzuheben ausgezeichnete seem. Leistung R 194, gutes Arbeiten R 195 und ganze Bed- zung R 176. Chef 12. R.Fl. Gkdos 1006. Die Boote R 194 und R 195 erlitten durch Län seitliegen Beschädigungen an Scheuerleisten und Außenhaut. Ausserdem wurden zahlreiche Reelingsstützen abgerissen und Poller aus den Fundamenten gebrochen. Die Poller sowie ihre Verankerung sind m.E. allgemein zu schwach. R 177 leichtete Schäden. Boote in 6 bzw. 3 bzw. 2 Tagen wieder K.B. Nach Sichtung aller Schäden konnte ich nu noch 4 Boote als Einsatzbereit melden. Durch Verzögerungen in der Übermittlung des Einsat befehls (2.Sich.Div.Gkdos 1492 AI), der erst um 1700 Uhr an mich übermittelt wurde, mußte die Durchführung ausfallen. Ich meldete daß die Durchführung nicht mehr zeitgerecht siche gestellt ist und erhielt darauf Befehl, die klare Restgruppe unter Führung von Leutnant zur See S t ü r k e n am 28.2.43 nach Vlissi gen zu verlegen. R 176, R 177, R 194, R 195 Alte Wiltonwerft Reparatur.

R 178

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 27.2.43		R 178, R 39, R 210 zur Flottille gestoßen, R 178 Alte Wiltonwerft Einbau 3,7 cm Geschütz. R 40 Ausfall 24 Volt Anlage Reparatur, Dauer 3 Tage. R 34 Alte Wiltonwerft Reparatur.(Ausfall Hilfsmotor). R 175 Neue Wiltonwerft.
28.2.43 1100	Rotterdam	Gruppe R 38, R 39, R 210, R 211 unter Führung Leutnant zur See S t ü r k e n von Rotterdam nach Vlissingen verlegt, anschließend Weitermarsch nach Dünkirchen.
2400		Gruppe Dünkirchen ein. R 176, R 177, R 178, R 194, R 195, R 34, R 40, Alte Wiltonwerft Reparatur. R 175 Neue Wiltonwerft Reparatur.

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

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

8

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

Abschrift

9

An Bord, den 1. März 1943.

Bericht

über den Minentreffer auf R 176 am 26. Februar 1943.

Am Freitag, den 26.II.43 fuhr R 176 als Bb. Flügelboot der Marschformation mit ausgebrachtem S.D.G. Mit Einbruch der Dunkelheit zog ein Posten Minenausguck auf der Back auf.Um 1928 Uhr wurde Minen voraus gemeldet. Ich selbst hatte die Mine nicht gesehen. Infolge der schlechten Sichverhältnise (starke Dunkelheit und unruhige See) und der Tatsache, daß ich gerade mit Umdrehungen für 2 x Große Fahrt aufdampfte, hatte dennoch sofort eingeleitetes Ausweichmanöver keinen Erfolg mehr. Noch bevor mein Befehl "Hart Bb." ausgeführt werden konnte, erfolgte eine heftige Detonation an Stb. Seite in Höhe des Funkraumes.

Ich stoppte, sofort, da das Vorschiff schnell Wasser machte, und gab, da Scheinwerfer und Vartalampe ausgefallen waren, durch Abschießen weißer und grüner Sterne, die mir gerade erreichbar waren, Notsignale. Auf Anfragen verschiedener Boote, ob Hilfe notwendig sei, beantwortete ich auf die gleiche Weise.

Inzwischen hatte die Besatzung rollenmäßig das Lecksegel auszubringen versucht. Ferner wurde unter tatkräftiges Anleitung des L.M. Ob.Masch. M ü l l e r und des Maschinenmaat G o l d b a c h sofort Abteilung V abgestützt und das Vorschiff gelentzt. Sodann wurde der ungefähre Umfang des Lecks festzustellen versucht. Hieraus ergab sich die Erkenntnis, daß weitere Abdichtungs- und Lenzversuche keinen Erfolg haben würden.Ich entschloß mich deshalb, die Brennstofftanks, die unbeschädigt waren, zu lenzten, um dem Vorschiff zusätzlichen Auftrieb zu geben. Diese Maßnahme erwies sich als richtig.

Mittlerweile war R 194 längsseit gekommen, zwecks Übernahme der Verwundeten, der Geheimsachen und Waffen. Obwohl meine Maschinen noch waren, entschied ich mich für Abschleppen des Bootes, da ich die Erschütterungen der Maschine für eine starke Gefährdung des Vorschiffes hielt. R 194 machte deshalb längsseit fest und schleppte das Boot über den Achtersteben mit geringster Fahrt ab. Die Boote arbeiteten in der Dünung heftig, sodaß die Schleppverbindung brach. Schweren Beschädigungen der Boote beim Abschleppen konnte durch Ausbringen von Kapoflößen als Fändern begegnet werden. R 195, das in der Marschformation als Stb. Flügelboot gelaufen war, hatte inzwischen, mit der Flottille kehrt gemacht, und lief nach Aufnahme des Geräts in etwa

12

seit und schor eine Räumleine von einem Brückenpoller um die Brückenpanzerung von R 176 zum Brückenpoller zu R 195, so daß das Boot in der Schleife hing. Nach dem Festmachen in der Werft wurde das Boot bis zum Aufschlippen manövermäßig unterfangen.

gez. W e i ß e n b o r n

Ober Leutnant z. S. u. Kommandant

1. Anlage zu B.S.W.
B. Nr. Gkdos 1083 vom 29.3.1943

2. Sicherungsdivision , den 22. März 1943
B. Nr. Gkdos 865 A 3

Anlage 1 zu Mar. Or. Abo. West G. Abos. B. Nr. 1541/43

Geheime Kommandosache

An

Befehlshaber der Sicherung West (2x)

nachrichtlich:

12. Räumbootsflottille
1. Sicherungs - Division .

Betrifft: KTB's der 12. Rbfl. vom 16. bis 28.2.43.
Vorgang : 12. Rbfl. Gkdos 131 vom 17.3.43.

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 12. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16. bis 28.2.1943 mit folgender Stellungnahme vorgelegt.

Nach beendeter Werftliegezeit in Rotterdam sollte die Flottille mit 7 Booten in den Westraum zurückverlegen. Infolge Minentreffern auf R 176 und leichter Beschädigungen auf R 194 und R 195 gelangten im Berichtsabschnitt nur vier Boote nach Dünkirchen.

Zu Seiten 1 bis 1o keine Bemerkungen formeller Art, Flottille ist angewiesen für die Zeit der taktischen Unterstellung unter die 1. Sich.Div. dieser eine KTB-Durchschrift zur Stellungnahme vorzulegen.

Seite 13/14, 28.2., oo55 bis o127 Uhr: Auf der angegebenen Position befindet sich nach Karte kein Wrack. Da das Boot nach der ermittelten Breite und Länge hart an der südlichen Fahrwasserseite stand, ist eher anzunehmen, dass es auf dem Sande festgeraten war. 24/3

i.V.

[signature]

Anlage 1 zu 1/Skl 12577 Gkds.

Befehlshaber der Sicherung West
B.Nr. Gkdos 1083 A5

den 16. April 1943

Eing. 18. APR. 1943 541
Anl. 3 Bd. 1

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando West - Führungsstab - Prüf Nr. 1
nachrichtlich:
2. Sicherungsdivision " 2
12. Räumbootsflottille " 3

Anbei wird das Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille vom 16. - 28.2.43. mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision vorgelegt.

Zum 26.2. 1928 Uhr - 1935 Uhr S. 3/4, Sonderbericht Seite 9 - 12 :

Das Einbringen des durch Minentreffer schwer beschädigten R 176 durch R 194 und R 195 stellt eine ausgezeichnete Leistung dar.

Zusatz für 2. Sich.Div. zum 26.2. 1928 Uhr - 1935 Uhr S. 3/4:

Sobald die Stellungnahme der 1. Sicherungsdivision vorliegt, ist diese mit eigenen Bemerkungen nachzureichen.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führungsstab Gkdos 1541/43 A5

Fü.Qu., den 19. April 1943

1264/250

Geheime Kommandosache!

U. O.K.M. / Skl.

-3-

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken. gg.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

1.Skl 1251/43 g.Kdos.
30. April 1943

01

3 Anlagen

zu 2.1.J. B. Nr. Skl. 805 1

1. Anlage zu B.S.W.
B. Nr. 1853 Vorkommnisse vom 29.3.40
Anlage ..... zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 1541/43

Geheime Kommandosache!

*Kriegstagebuch

der 12.-Räumbootsflottille.

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef: Kapitänleutnant Maurer

Flottilleningeneur: Oberleutnant(Ing) Dlubis

Boot:	Leitender Maschinist:	
"v. d. Groeben"	Stabs. Ob. Masch.	Folz
"R. 34"	" "	Kick
"R. 38"	" "	Schornstein
"R. 39"	" "	Staatsmann
"R. 40"	" "	Nährung
"R. 175"	" "	Beyer.
"R. 176"	" "	Müller
"R. 177"	" "	Reusch
"R. 178"	" "	Hämethier
"R. 194"	" "	Paulisch
"R. 195"	" "	Rebling
"R. 210"	" "	Picard
"R. 211"	" "	Maschke

Angefangen: 16. Februar 1943

Abgeschlossen: 28. Februar 1943

Anlage 3 zu 1/Skl/1572 Gkdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	"v. d. Groeben"	
16.-24.2.43		Hafenbetrieb Reinigungs- u. Instandsetzungsarbeiten
23.2.		Frischwasserübernahme: 26m³ Zeit: 30 Minuten
25.2.43 08^{30}-11^{00}		Seebetrieb Hafenbetrieb
26.2.43. 08^{30}-18^{15}		Seebetrieb K. b. V. Hafenbetrieb Triebwerkskontrolle durchgeführt (i. O. b.)
27.2.43 17^{30}-24^{00}		Hafenbetrieb Seebetrieb K. b. V.
28.2.43 00^{00}-02^{00}		Seebetrieb Hafenbetrieb
	"R.34,38,40,177,194 u. 195"	
16.-23.2,43		Werftliegezeit und Einbau des G.-B.-Gerätes
		"R.34"
16.2. 14^{30}-15^{30}		Seebetrieb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		noch „R 34"
17.2.		
07^{30}-16^{00}		Seebetrieb
		Stubi
18.2.		
07^{00}-10^{00}		Seebetrieb
11^{00}		Boot eingedockt. Einbau des G.B.-Gerätes
		Stubi
20.2.		
10^{30}		Boot ausgedockt
		Stubi
22.2.		
11^{30}-16^{00}		Seebetrieb
		M. E. S.-Anlage überprüft
		Treibölübernahme: 3,9m³. Zeit: 15 Min.
		Stubi
23.-28.2.43		Instandsetzung der Hilfsmaschine
		Stubi
		"R. 38"
16.2.		
09^{00}-14^{00}		Probefahrt K. b. V.
		Triebwerkskontrolle durchgeführt
		(i. O. b.)
		Stubi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		noch „R 38"
17.2.		
07^{30}-13^{30}		Seebetrieb
		M. E. S.-Anlage überprüft
		Schmierölübernahme: 500 Ltr.
		" abgabe : 330 "
		Stubi
18.2.		
11^{00}		Boot eingedockt
		Einbau des G.B.-Gerätes
		Stubi
20.2.		
10^{30}		Boot ausgedockt
		Stubi
22.2.		
08^{30}-11^{30}		Seebetrieb
		Treibölübernahme: 5,7m³. Zeit: 30 Min.
		Stubi
23.2.		Hafenbetrieb
11^{30}-15^{30}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		Stubi
24.2.43		Hafenbetrieb
15^{00}-18^{30}		Seebetrieb
		Kompensieren
		Stubi

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		noch R 38"
25.2.43		Hafenbetrieb
		Triebwerkskontrolle durchgeführt
		(i. O. b.) Stübi
26.2.43		Hafenbetrieb
15^{00}-24^{00}		Seebetrieb
		Stübi
27.2.43		
00^{00}-05^{00}		Seebetrieb K. b. V.
		Hafenbetrieb
		Stübi
28.2.43		
07^{30}-24^{00}		Seebetrieb K. b. V.
		Stübi
		"R. 40"
17.2.		
08^{00}-14^{30}		Seebetrieb
		Stübi
18.2.		
15^{00}		Boot auf Slipp
		Einbau des G.B.-Gerätes
		Stübi
19.2.		Schmierölübernahme :
		600 Ltr. Zeit: 45 Minuten
		Stübi
20.2.		
12^{00}		Boot von Slipp
		Stübi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		noch R 40"
22.2.		
08^{00}-13^{30}		Seebetrieb
		M. E. S.-Anlage überprüft
		Werft
		Stübi
23.2.		
13^{30}-16^{00}		Seebetrieb
		Kompensieren
		Hafenbetrieb
		Stübi
24.+25.2.43		Hafenbetrieb
		Treibölübernahme: 6,49m^3. Zeit: 30 Min.
		Stübi
26.2.		Hafenbetrieb
15^{00}-24^{00}		Seebetrieb
		Stübi
27.2.		
00^{00}-05^{00}		Seebetrieb
		Werft
		Triebwerkskontrolle durchgeführt
		(i. O. b.)
		Überholen des 24 V - Umformers
		Stübi
28.2.		Werft
		Stübi

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		"R. 177"
18.2.		
09^{30}		Boot ausgedockt
10^{00}-16^{40}		Seebetrieb
20.2.		Seebetrieb
09^{00}-10^{30}		M. E. S. - Anlage überprüft
12^{30}-17^{30}		Kompensieren
24.2.43		Seebetrieb
07^{00}-09^{30}		Hafenbetrieb
		Triebwerkskontrolle durchgeführt
		(i. O. b.)
25.2.43		Hafenbetrieb
26.2.43		Hafenbetrieb
15^{00}-24^{00}		Seebetrieb K. b. V.
27.2.43		Seebetrieb
00^{00}-05^{00}		Hafenbetrieb
28.2.43		Hafenbetrieb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		"R. 194"
18.2.		
09^{30}		Boot ausgedockt
12^{00}-16^{45}		Seebetrieb K. b. V.
20.2.		Seebetrieb
09^{15}-14^{15}		M. E. S. - Anlage überprüft
22.2.		
08^{00}-11^{00}		Seebetrieb
		Kompensieren
		Treibölübernahme: 4m³. Zeit: 15 Min.
24.+25.2.43		Hafenbetrieb
26.2.43		Hafenbetrieb
15^{00}-24^{00}		Seebetrieb
		"176" in Schlepp
		Durch das Abschleppen wurden Scheuer-
		leisten und Reelingstützen beschädigt.
27.2.43		Seebetrieb
00^{00}-05^{00}		Hafenbetrieb
		Triebwerkskontrolle durchgeführt
		(i. O. b.)
28.2.43		Werft
		Instandsetzen der Schäden am Bootskörper

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		"R. 195"
17.2.		
08^{30}-14^{30}		Seebetrieb Flubi
18.2.		
11^{00}		Boot eingedockt Einbau des G.B.-Gerätes Flubi
20.2.		
12^{30}		Boot ausgedockt
13^{00}-17^{30}		Seebetrieb M. E. S. - Anlage überprüft und Kompensieren Flubi
22.2.		Brennstoffübernahme: 400 Ltr. Zeit: 30 Minuten Flubi
24.+25.2.43		Hafenbetrieb
24.2.		Schmierölübernahme: 3,8m³. Zeit: 30 Min. Flubi
26.2.43		
09^{30}-10^{30}		Seebetrieb K. b. V.
15^{00}-24^{00}		"R. 176" in Schlepp Durch das Abschleppen wurden die Scheuerleisten beschädigt. Flubi
27.2.43		
00^{00}-05^{00}		Seebetrieb Werft Trie-bwerkskontrolle durchgeführt (i. O. b.) Flubi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		noch „R 195"
28.2.43		Werft Instandsetzen der Schäden am Schiffskörper Flubi
	"R. 175"	
16.-28.2.43		Werft Instandsetzen der Schäden am Bootskörper. Flubi
	"R. 211"	
16.[illegible].43		Hafenbetrieb Flubi
17.2.43		Hafenbetrieb
13^{00}-24^{00}		Seebetrieb Flubi
18.2.43		
00^{00}-22^{15}		Seebetrieb Hafenbetrieb Flubi
19.2.43		Hafenbetrieb
08^{30}-15^{30}		Seebetreib Hafenbetrieb Flubi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		noch „R 211"
		Hafenbetrieb
20.2.43		
09^{40}-14^{15}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb Stäbi
		Hafenbetrieb Stäbi
21.2.43		
		Hafenbetrieb
22.2.43		
17^{30}		Boot auf Slipp
		Anbringen des G.B.-Gerätes Stäbi
		Hafenbetrieb
23.2.43		
16^{30}		Boot von Slipp Stäbi
24.2.43		Seebetrieb
08^{00}-16^{15}		Hafenbetrieb Stäbi
		Hafenbetrieb
25.2,43		Stäbi
26.2.43		
09^{00}-12^{45}		Seebetrieb K. b. V.
15^{00}-24^{00}		Stäbi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		noch „R 211"
27.2.43		
00^{00}-05^{00}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb Stäbi
28.2.43		
07^{30}-24^{00}		Seebetrieb K. b. V. Stäbi
	"R. 39, 178, 210"	
16.-27.2. 1943		Taktisch der 2. R.-Flottille unterstellt K. T. B. wird dort geschrieben. Stäbi
	"R. 39, 210"	
28.2.43 10^{30}-24^{00}		Seebetrieb K. b. V. Stäbi
	"R. 178"	
28.2.43		Hafenbetrieb Stäbi

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	"R. 176"	K. T. B. wird nachgereicht. Durch Minentreffer an Stb. Seite, Abt. 6 u. 7 wurde die Bordwand aufgerissen und das Oberdeck stark beschädigt. Das Boot wurde von "R. 194 und 195" unterfangen und zur Instandsetzung nach Rotterdam eingeschleppt. Das technische Personal, besonders der leitende Maschinist, Ob. Masch. Müller und Masch. Maat Goldbach haben entschlossen und umsichtig gehandelt und durch sachgemässes Abstützen der gefährdeten Schotten wesentlich zur Erhaltung der Schwimmfähigkeit des Bootes beigetragen.

Gesehen:

Flottillenchef.

Kapitänleutnant

Flottilleningenieur

Oberleutnant (Ing)

Gesehen:

(Ing.) u. Div. Ing.

Gesehen:

Ing. Kapt. Ing.)
und Bauabteilungsleiter B.C.M.

1. Anlage zu 12.R.-Fl. Gkdos 145/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Kr 29058 a

5. Anlage zu B.S.W. Vorkommnisse vom 14.4. 43 1328

Anlage 9 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 2147/43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

12. Räumbootsflottille

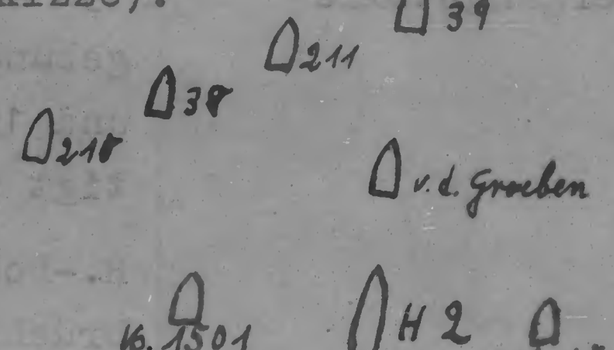
Gruppenfüher: Leutnant zur See Stürken

Angefangen: 28.Februar 1943
Beendet : 4.März 1943

				Seetage
" R 38 "	Kommandant	Leutnant zur See	Stürken	4
" R 39 "	Kommandant	Obersteuermann	Stransky	4
" R 210 "	Kommandant	Leutnant zur See	Neßmann	4
" R 211 "	Kommandant	Leutnant zur See	Großmann	4

Anlage 4 zu 1/Skl 12143/43 Gkds.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.2.43	Rotterdam	Befehl: (Persönlich durchFlottillenchef). Von Rotterdam durch Kanäle nach Vlissingen. Von dort nach Dünkirchen. R 38, R 39, R 210 und R 211.
1045	Rotterdam	Gruppe R 38, R 39, R 210, R 211 abgelegt.
1805	Vlissingen	eingelaufen.
1930	Wetter: N 2, diesig, See 1.	Gruppe R 38 Vlissingen ausgelaufen.
2355	Dünkirchen	festgemacht.
1.3.43	Dünkirchen	Eingang Einsatzbefehl: " 1.3. 12. R.-Flottille Marsch Dünkirchen - Boulogne unter Wegüberwachung, dabei feststellen und melden welche Tonnen brennen. Absicht melden. 2.Sich.Div.Gkdos 1577.
1855	Wetter: NO 1, Sicht 5 sm, bedeckt, See 1	Gruppe R 38 ausgelaufen. Tonnen zwischen Dünkirchen - Boulogne brennen wie folgt: W 15 fest-rot, Bojenleuchte bei W 7 fest-rosa bis weiß, W 5 fest-weiß nach Osten dunkler.
2318	Boulogne	eingelaufen.
2.3.43	Boulogne	Einsatzbefehl: " Geleit Nr. 2568, Geleitführer v.d.Groeben mit Vp. 1512, 01, 05, Dampfer "Pentievre" H 2, 2382 BRT. Tiefgang 6,1 m. 2200 Uhr Boulogne aus nach Dünkirchen. Fahrt 6,5 sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 2.3.43		12. R.-Flottille Voraussicherung bis Sichtweite. Absicht melden. Einlaufen Dünkirchen erst ab 0710 Uhr (3 Stunden vor Hochwasser). 2.Sich.Div. Gkdos 1616 A II.
1935	Wetter: Sicht 1 - 2, Nord 1 - 2, See 2.	Gruppe R 38 Boulogne ausgelaufen.
		R-Boote sollen Vorsicherung für das Geleit Nr. 2568 (Dampfer "Pentievre") übernehmen.
2007		Dampfer H 2 ausgelaufen. Geleit wird zusammengestellt. Die R-Boote setzen sich in abgestumpften A rot Formation vor das Geleit.Das Führerboot R 38 steht als 2. Boot an Bb. um die Boote so besser übersehen zu können.
		Die R-Boote mit der 3,7 cm (R 210 und R 211) stehen in beiden Rotten auf Feindseite. (Siehe Skizze).
		
2119		Geleit erhält Beschuß durch engl. Fernkampfartillerie.
2140		R.-Boote sichten engl. Schnellboote, die an Bb. voraus in ca. 600 bis 800 m Entfernung gestoppt liegen und anscheinend dort Lauerstellung eingenommen haben. Die R.-Bootgruppe dreht auf die S.-Boote zu und eröffnet sofort das Feuer, welches von den S.-Booten erwidert wird. Die S.-Boote laufen nach See zu ab und sind auf Grund der schlechten Sicht schon kurz darauf nicht mehr zu sehen.
2144		Die R.-Boote gehen wieder auf geringe Fahrt

um

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 2.3.43		um sich nicht zu weit vom Geleitobjekt zu entfernen. Während dieser Zeit hat Vp. 1501 seine Position verlassen und ist nach Bb. voraus vorgelaufen. Die R.-Bootgruppe hat infolge der schlechten Sicht diese Änderung nicht beobachtet. Vp. 1501 läuft im Anschluß an das S.-Bootsgefecht wieder auf das Geleit zu, und damit auf die R.-Bootgruppe. Es kommt an Bb. voraus in Sicht und wird kurz, bis zum Erkennen des E.S. für ein feindl. Fahrzeug gehalten und beschossen. Den weiteren Verlauf siehe Gefechtsbericht "von der Groeben".
2230	Untergangstelle	R 38 und R 210 treffen nach Absuchen der Umgebung nach Dampfer H 2 die Vp. Boote 1505 und 1512, die mit Rettungsarbeiten beschäftigt sind.
2232		R.-Boote setzen Schlauchboote aus, um Schiffbrüchige zu retten. Die Schlauchboote sind laut Flottillenbefehl mit Beleuchtung ausgerüstet, die sich im Verlaufe der weiteren Aktion vorzüglich bewährt hat.
2234		Der feindl. Beschuß setzt wieder ein. Schon die ersten Salven liegen deckend.
2236		Vp.Boote bekommen Befehl sofort abzulaufen, da die Ortung der größeren Fahrzeuge wahrscheinlich schien. Das Feuer wird jedoch nicht wie erwartet eingestellt. Ein Schlauchboot von R 38 geht durch Splitterwirkung sofort unter. Die Besatzung wird durch das 2. Schlauchboot von R 38 aufgenommen.
2250		Schlauchboote werden aufgenommen. Außerdem eins der Vp.Boote. Ein zweites Schlauchboot der Vp. Boote kann nicht geborgen werden,

da

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 2.3.43		da es durch Splitterwirkung viel Wasser gemacht hat. R 210 nimmt mit einem Schlauchboot vier Holländer und zwei Soldaten von " H 2 " an Bord.
		Das Wasser wird mit Scheinwerfer abgeleuchtet, es werden 3 Leichen ~~geborgen.~~ gesichtet
2253		Die Rettungsarbeiten werden eingestellt, da das Auffischen der gefallenen Soldaten den Einsatz der R.-Boote nicht rechtfertigt.
2255		R.-Boote laufen mit Höchstfahrt nach Boulogne ab, da sich Verwundete an Bord befinden. Folgender Funkspruch wird abgesetzt: " Laufe mit R 210 Boulogne ein. Sofort Maßnahmen Gris-Nez, Ambleteuse, Boulogne zeigen. " R 3 8 "
2258		Das Feuer der Fernkampfartillerie wird eingestellt.
2343		Es wird folgender Funkspruch abgesetzt: " Erbitte sofort Arzt und Sanka. Boulogne Becken Loebet. " R 3 8 "
0033	Boulogne	R 38 mit R 210 eingelaufen.
		Beide R.-Boote hatten leichte Splitterbeschädigungen, besonders R 210, in dessen unmittelbarer Nähe ein Einschlag war.
		R 38 hat einen Soldaten mit einer Nervenstörung, R 210 zwei Verwundete Holländer an Bord, die in Boulogne sofort von Bord gegeben werden.
3.3.43	Boulogne	Eingang Einsatzbefehl: " 3.3. R 38, R 210 Boulogne - Calais, dort Anschließen R 211, R 39. Dann Feststellung
		Wracklage

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 3.3.43		Wracklage Dampfer " H 2 ". Wrack liegt nach eigener und Gegnerortung dicht bei Punkt 230, wahrscheinlich etwas östlich. Nach Feststellung Wrack mit Fischereiboje mit 2 grünen Lampen bezeichnen, genaue Lage melden. Absichten hergeben. Boulogne ein. 2.Sich.Div. Gkdos 1649 A II. Absicht: 0230 Uhr auslaufen Boulogne R 38 mit R 210 um um 0400 Uhr, eine Stunde vor Niedrigwasser auf Pkt. 230 zu stehen. R 211, R 39 werden zum gleichen Zeitpunkt auf Pkt. 230 befohlen. Es ist beabsichtigt, mit S.D.G. bei Pkt. 230 nach dem Wrack zu suchen.
0230	ONO 6-7, See 4-5, Sicht 5 sm, wolkig dunkel.	R 38 mit R 210 ausgelaufen.
0353	Punkt 230	R 38, R 210.
0423	Punkt 230	R 211, R 39 zur Stelle. R 211 und R 39 hatten in Calais durch Hafensperre Verzögerung. Die Durchführung der Aufgabe ist auf Grund der Wetterlage nicht möglich. Es wird folgender Funkspruch abgesetzt: " Wetterlage macht Durchführung Aufgabe unmöglich. Erbitte sofort Maßnahmen Karl Ida, Karl Jot. " R 38 "
0528	Boulogne	R 38 mit R 39, R 211, R 210 eingelaufen.
4.3.43	Boulogne	Die Boote Gruppe R 38 sind der 10. R.-Flottille angeschlossen. Stürken Leutnant zur See und Kommandant.

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

Anlage zu B.S.W.!

Anlage Kr 27358/42 Gkdos.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

V

12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Maurer.

Begonnen: 1. März 1943.
Beendet: 15. März 1943.

Anlagen: .....

					Seetage
" v.d.Groeben."	Kommandant	Leutnant z.S.	Melzer		3
" R 34 "	"	St.Ob.Strm.	Nickel		5
" R 38 "	"	Ltn.z.S.	Stürken		11
" R 40 "	"	Ltn.z.S.	Meyer		9
" R 39 "	"	Ob.Strm.	Stransky		7
" R 175 "	"	zurzeit unbesetzt			-
" R 176 "	"	Ltn.z.S.	Freitag		-
" R 177 "	"	Ltn.z.S.	Sellke		9
" R 178 "	"	Ltn.z.S.	Mohn		-
" R 194 "	"	Ob.Ltn.z.S.	Weissenborn		5
" R 195 "	"	Ltn.z.S.	v.Zatorski		5
" R 210 "	"	Ltn.z.S.	Neßmann		7
" R 211 "	"	Ltn.z.S.	Großmann		11
taktisch unterstellt:					
" R 116	Kommandant	Ltn.z.S.	Elf		5
" R 114 "	"	St.Ob.Strm.	Frey	2.R.Fl.	4
" R 74 "	"	St.Ob.Strm.	Oberschelp		4
Ab 8.3.1943:					
" R 115 "	"	Ltn.z.S.	v.Vietsch	4.R.Fl.	5

Anlage 6 zu 1/SKdZ 13/43 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.43.	Rotterdam	Boote R 34, R 40, R 175, R 176, R 178, R 194 R 195 a.K.B. Werft, Alte Wiltonwerft. R 177 nach Ausbesserung Schäden wieder klar. Gruppe R 38, R 39, R 210, R 211 unter Führun Leutnant zur See S t ü r k e n . Siehe K.T.B. Anlage
2.3.43.	Rotterdam	Eingang Einsatzbefehl 2. Sich.Div.: " Mit klaren Booten am 3.3. durch Kanäle na Vlissingen, abends weiter bis Boulogne, ab Pkt. 222 mit S.D.G., tiefste Einstellung. Zugeteilt vom 2.R.Fl. R 116, R 74, R 114 ab Vlissingen. " R 34, R 175, R 176, R 178, R 195 Alte Wiltonwerft.
		R 177, R 40, R 194 wieder K.B.
		Gruppe R 38, R 39, R 210, R 211 unter Führung Leutnant zur See S t ü r k e n .
3.3.43. 0900	Rotterdam-Vlissingen	Rotterdam ausgelaufen nach Vlissingen mit den Booten R 177, R 40, R 194.
1700	Vlissingen	festgemacht .
1830	Vlissingen Wetter NO 5 - 6, auffrischend, See 4.	abgelegt. Über Küstenweg nach Westen gesteuert. Gruppe R 116, R 74, R 114 angehängt. Wegen zunehmender Windstärken und Seegang arbeiten Boote sehr stark, laufen mit achterlicher See stark aus dem Ruder. Entschlüsse

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

Fecamp - Le Havre

Weg Herz

242

244

540

2403

538

0335

234

1744

1° 15' Ost

50° 30' N

Boulogne - Fecamp

1844

Fecamp - Le Havre

Weg Herz

242

236

242

244

246a

0335

236

Weg Herz

Tr

238

Weg Herz Trumpf

246a

0335

Weg Herz

238

Weg HerzTrumpf

Tr

240

Fahrt von Boulogne nach Le Havre mit Gerät. 5. März 1943

0335

Weg Herz

238

Weg Herz Trumpf

240

28

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 3.3.43		Entschließe mich wegen Wetterlage Dünkirchen anzulaufen.
2400	Dünkirchen	festgemacht. R 34, R 175, R 176, R 178, R 195 Alte Wiltonwerft Rotterdam. R 38, R 39, R 210, R 211 unter Führung Leutnant zur See S t ü r k e n .
		Kamm.
4.3.43	Dünkirchen	Gruppe R 194, R 40, R 177, R 116, R 114, R 74 unter Führung Ob.Leutnant zur See Weißenborn zur Aufgabe ausgelaufen. Siehe K.T.B. Anlage. Gruppe R 38, R 39, R 210, R 211 unter Führung Leutnant zur See S t ü r k e n . R 34, R 175, R 176, R 178, R 195 Alte Wiltonwerft Rotterdam.
		Kamm.
5.3.43	Boulogne	Einsatzbefehl: " 12. und 10. R.-Flottille 5.3. 1830 Uhr Boulogne aus, Marsch mit Gerät von Pkt. 234 bis 236 über Umgehungsweg ab 236 auf Weg Herz in breiter Formation".
1800		Boulogne ausgelaufen mit den Booten R 177, R 38, R 39, R 4o, R 74, R 116, R 210, R 211. 10. R.-Flottille losé angehängt.
1815	Wetter: Leichte nörd. Winde, See ruhig, diesig.	Gerät ausgebracht, auf Umgehungsweg gesteuert. Auf Grund mangelnder Peilobjekte Navigation hart unter Küste stark erschwert.

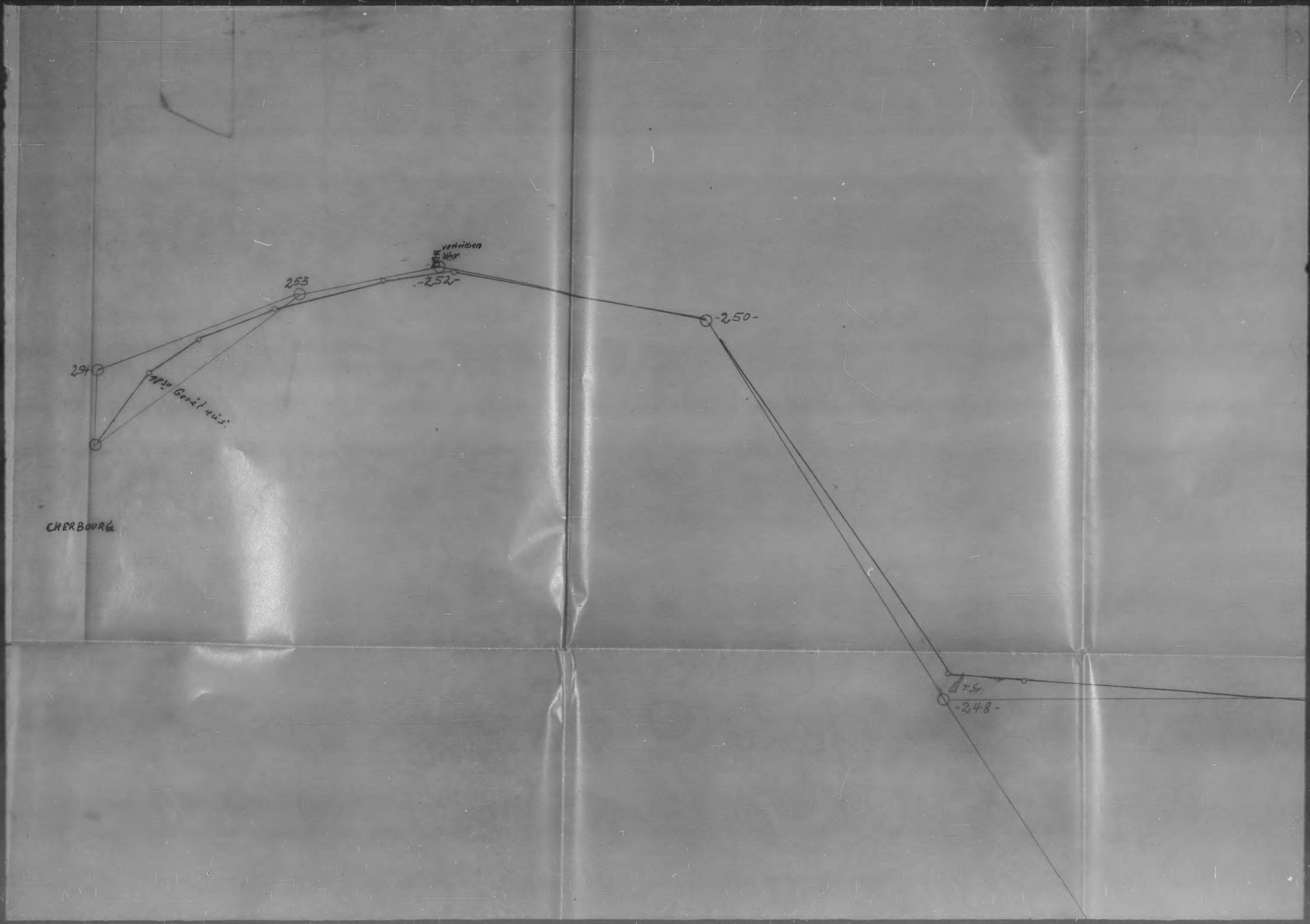
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.3.43.		Ich lasse als Formation A-Grün einnehmen, um selbst am dichtesten unter der Küste bleiben zu können. Mit 7 Gerätebooten angelaufen, Boote sind sich noch fremd (neuhinzugekommene Boote, außerdem 3 Boote der 2. R.-Fl.) Die Boote achtern haben zu wenig überlappt und stehen dadurch zu weit westlich.
1844		2 Minen geräumt durch vorletztes Boot, davon 1 detoniert.
1852		1 Mine geräumt durch letztes Boot. Die Minenschnitte waren 1000 m westlich des Umgehungsweges, auf der bereits an den Vortagen festgestellten Position. Den Umgehungsweg selbst halte ich für frei von A.T. Minen bis mindestens 10 m unter Kartennull. (15 m. Schwimmstander bei völligem Niedrigwasser bei mittl. Verhältnissen ohne Windstau.)
		Die 10. R.-Flottille folgte ebenfalls in A-Grün mit Gerät und hielt sich mit dem Führerboot hinter meinem Bojenboot welches Kielwasser Führerboot 12. R.-Flottille steuerte. Die Flottille passiert den Umgehungsweg ohne Minenfund, sodaß ich den Weg als A.T. Minenfrei ansehen konnte.
		Nach Passieren Punkt 236 breite Formation eingenommen. 10. R.-Flottille südlich der 12. R.-Flottille, es wurde dabei eine nachgeprüfte Breite von etwa 2 sm erzielt.
		R 176, R 178, R 195 Werft Rotterdam. R 34, R 175 Werft Rotterdam. R 194 Werft Boulogne.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.3.43	östlicher Kanal	
0400	Leichte nördliche Winde, diesig bis mittl Sicht.	Le Havre festgemacht. Keine weiteren Vorkommnisse.
		Folgender Kurzbericht wurde abgesetzt:
		An 2. Sich.Div.
		" Aufgabe Wegablaufen durchgeführt. Tiefensteuerung 12 bis minus 5 m.
		1.) Bei Hardelot Plage 3 Efa geräumt, davon 2 detoniert, die andere abgeschossen.
		2.) Wahrscheinlich eine Mine geschnitten, in Dämmerung nicht genau erkannt.
		Position zu 1) gleich 50° 38,4' Nord, 01° 31' Ost, (zwei Stück) 50° 36' Nord, 01° 31' Ost.
		Position zu 2) etwa Mitte zwischen obigen Minen. Halte Umgehungsweg frei von A.T.-Minen. Sonst keine Vorkommnisse.
		Chef 12.R.-Flottille Gkdos 1025/43.
1000		Gem. Befehl 2. Sich.Div. mit Flottille nach Ouistreham verlegt. Absicht, R.-Flottille Ruhe.
1235		Ouistreham festgemacht, 2. R.-Flottille nach Caen entlassen wegen starker Anhäufung Boote Ouistreham.
1600		Eingang Einsatzbefehl: 6.3. mit Durchführung Aufgabe nach Cherbourg rechnen. Auslaufen gegen 2045 Uhr, Weiteres folgt.
		Der Befehl wurde an 2. R.-Fl. in Caen weitergeleitet. Da dort Tel. unklar, ist ein Fernspruch an die Vermittlung aufgegeben worden mit dem Befehl, diesen sofort zu überbringen. Derselbe Spruch wurde an die Kommandantur abgegeben und von einem Offizier bestätigt.
		Trotzdem ist der Gruppenführer um 1900 Uhr in Caen nicht unterrichtet gewesen und der

größte

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 6.3.43		größte Teil der Besatzungen daher an Land, die 3 Boote der 2. R.-Flottille fielen daher für den Einsatz aus.
1730		Eingang Befehl: 6.3. 12. R.-Flottille 2230 Uhr Ouistreham aus. Ab Ansteuerungstonne mit Gerät über Herz-Bube nach Cherbourg. Fahren in breiter Formation zum Aufscheuchen feindlicher Schnellboote.
2215		Mit 6 Booten Ouistreham aus bis Nähe Le Havre Ansteuerungstonne.
2400		S.D.G. und G.B.T. ausgebracht, Marsch in breiter Formation auf Herz-Bube - Herz bis Cherbourg.
		R 34, R 175, R 176, R 178, R 195 Alte Wilwerft Rotterdam.
		R 194 Werft Boulogne.
7.3.43.		
0500		Gerät ein, keine Beobachtungen, keine Vorkommnisse.
0620	Cherbourg	Normandie-Kai festgemacht.
		R 34, R 175, R 176, R 178, R 195 Werft Rotterdam.
		R 194 Werft Boulogne.
8.3.43.	Cherbourg	Eingang Einsatzbefehl: 8.3. Marsch mit S.D.G. Küstenmarsch nach Dieppe. 9.3. Dieppe-Boulogne Küstenmarsch, dann Räumarbeiten südlich Boulogne.

Ich


vertrieben
253
-252-
-250-
254
18 30 Gerät aus.
CHERBOURG
r. St.
-248-

49°40'N

„Herz"

r.Sp.

-248-

49°30'N

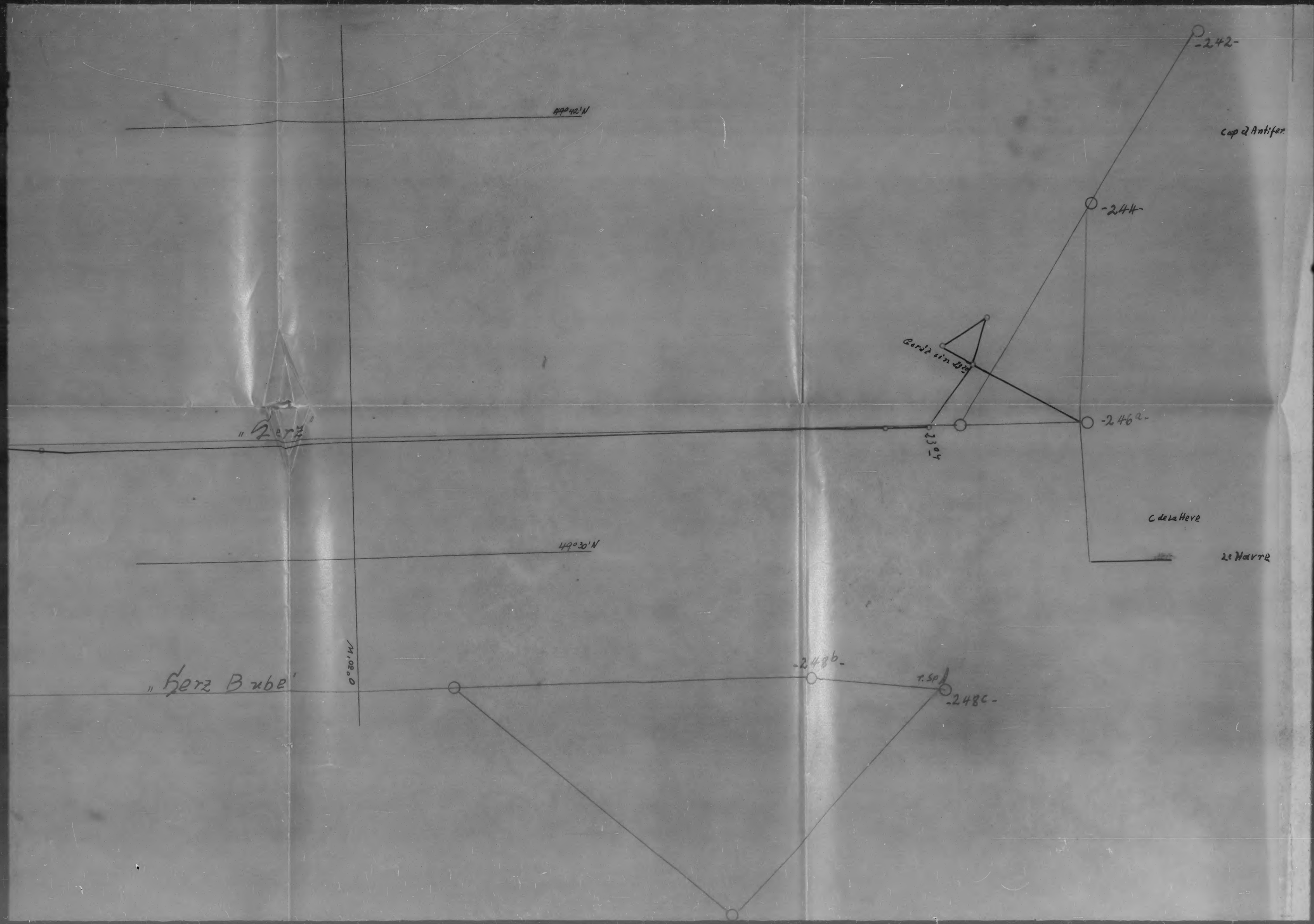
0°08'W

„Herz Bube"

-248a-

r.Sp.

-248b-



49°42'N
-242-
Cap d'Antifer
-244-
Gerät ein 23°
-246a-
"Herz"
23°4
C. de La Hève
Le Havre
49°30'N
0°30'W
"Herz Bube"
-248b-
r. Sp.
-248c-

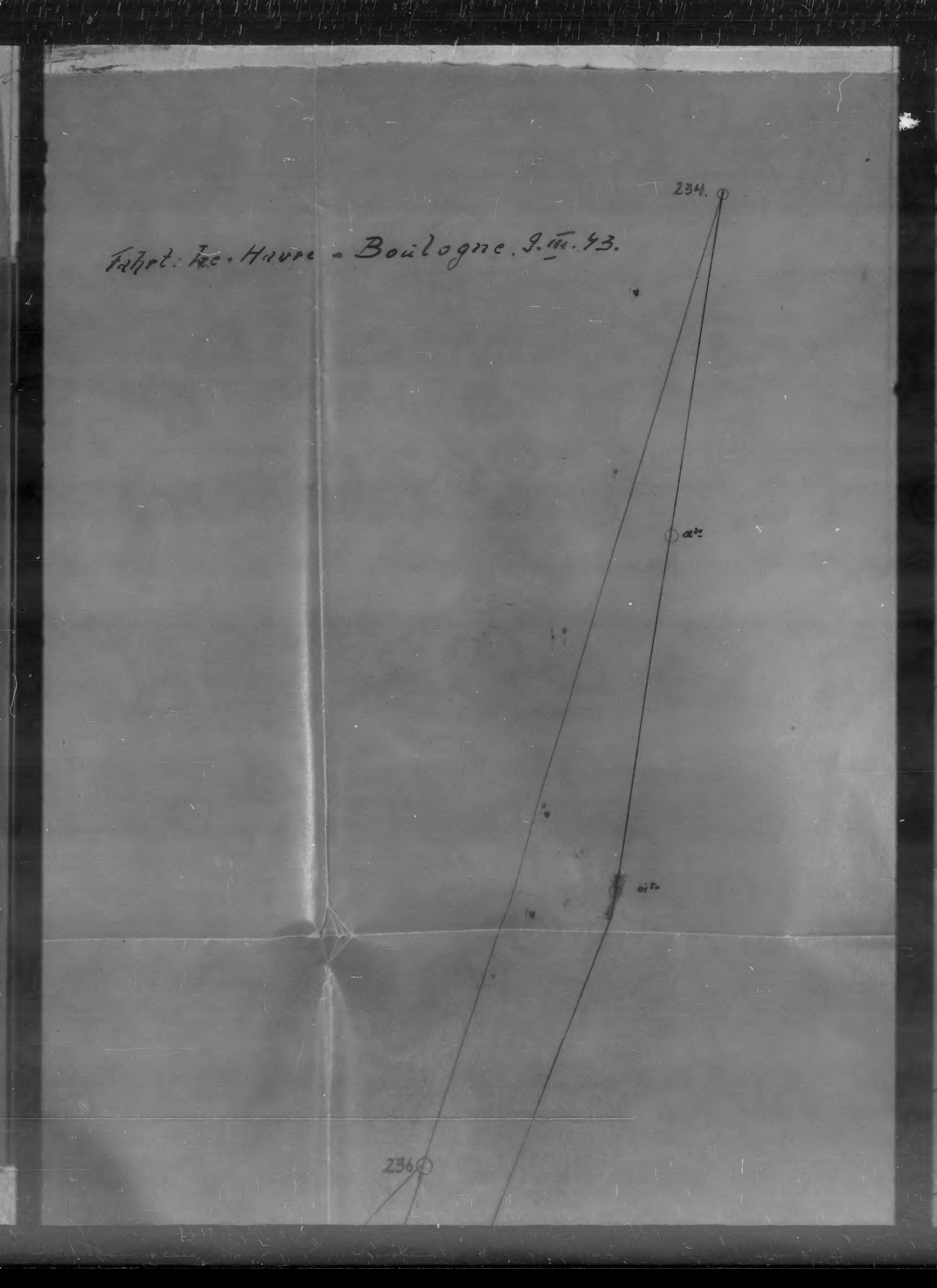
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 8.3.43		Ich erbitte von Sich.Div. am gleichen Tage bis Boulogne durchlaufen zu können, um vor Räumarbeiten in Höhe Le Toquet für Navigation an der Küste einige Hilfspunkte zu schaffen. Vorschlag wird zugestimmt und Absicht danach abgesetzt.
1800	Leichte nördl.Winde, See ruhig, diesig.	Cherbourg ausgelaufen. Führerboot G.B.T. ausgebracht.
1830		S.D.G. ausgebracht, 2o m Standerlänge, Formation: Breite Dwaslinie, Bojenboot in Feindluv herausgestellt.
2130	Mittl. Kanal	R 210 Gerät unklar, anscheinend ein Schwimmerstander gebrochen und dadurch Gerät vertörnt.
2304		Flottille dreht bei Pkt. 244 auf rw. 40°.
2316		R 39 durch R 210 gerammt in Abteilung drei, Boot macht Wasser. R 210 geht längsseit und schleppt Boot ab.
- 2320		R 211 nach Geräteschlippen längsseit gegangen. Havariebericht ist eingereicht.
		Folgender Funkspruch wurde abgesetzt: "Weg Herz Nähe Pkt. 244 R 39 durch R 210 gerammt, Boot macht Wasser. Laufe mit Verband Le Havre ein."
		R 115 mit 8.3. takt. der 12. R.-Flottille unterstellt. R 34, R 195, R 115 Marsch Rotterdam-Vlissingen. R 175, R 176, R 178 Werft Rotterdam.
9.3.43 0130 bis 0315	Le Havre	Vor Hafensperre gewartet.

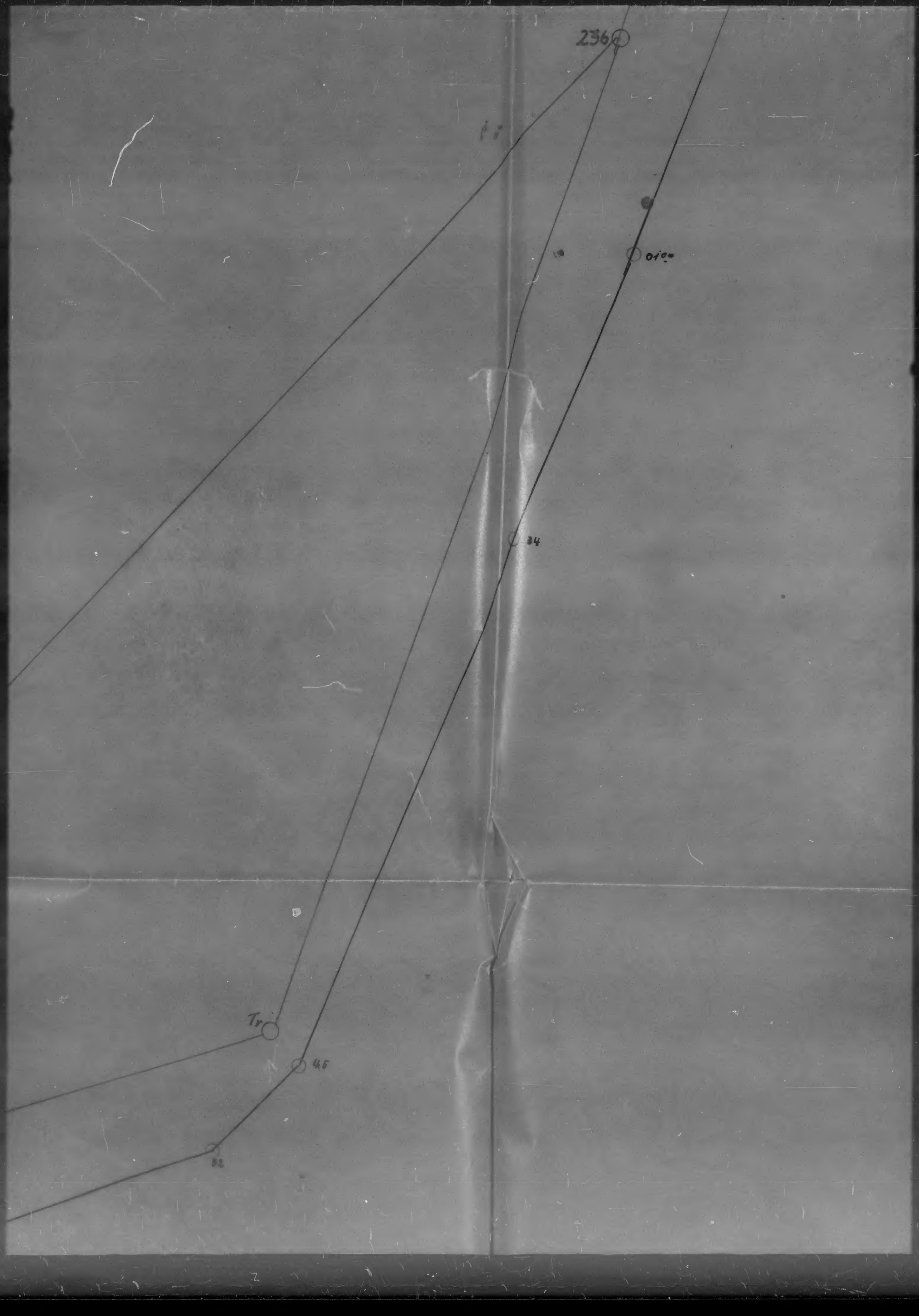
Oy 3/14.

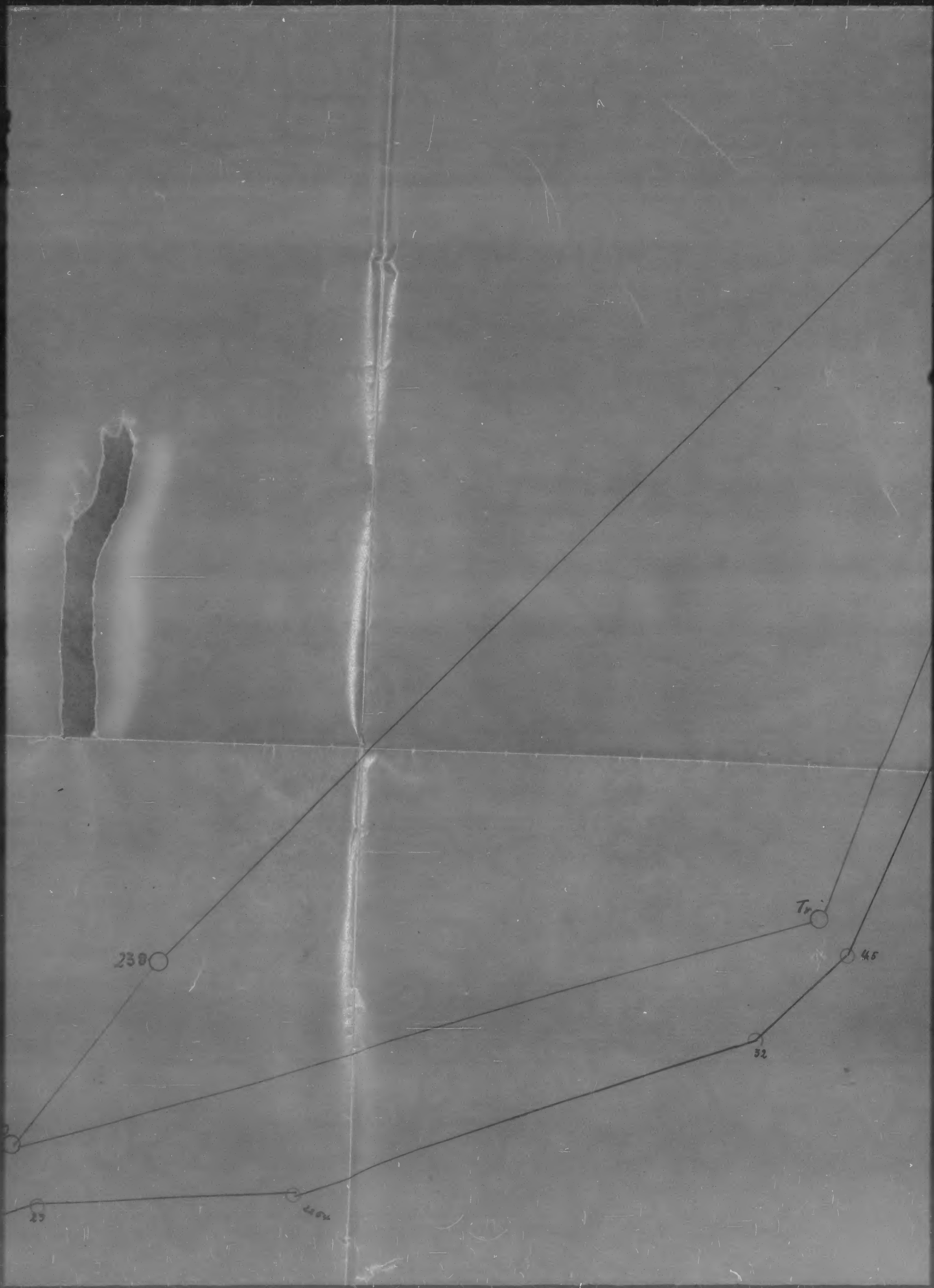
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 9.3.43.		
0338	Le Havre	festgemacht. R 39 gut schwimmfähig. Dockung und Reparatur bestellt.
		Gem. Einsatzbefehl am Vortag verlege ich mit den Booten R 38, R 40, R 177, R 211 mit Gerät Küstennähe nach Boulogne. Als Gerätetiefe wähle ich 15 m Stander, um möglichst nahe auf dem ganzen Wege unter der Küste fahren zu können.
1800	Le Havre bis Boulogne	abgelegt.
1830	Wetter: Ost 2, See 2 teilweise etwas mehr klarer Himmel.	
2030 bis 2300	sehr gute Sicht	Verschiedentlich scharfes, ganz kurzes Aufblitzen in See, meist in nördl. Richtung beobachtet. Zu dieser Zeit gem. Fli.Vorwarnungen reger feindl. Lufttätigkeit. Bei Dieppe verschiedentlich Flaktätigkeit an Land.
2206	Nördl. St. Valery	Einschlag und Detonation und hohe Wassersäule beobachtet, Feuerschein. Große Entfernung. Etwa 15 sm.
2249	Nördl. Dieppe	Detonation mit Feuerschein und großer Wassersäule beobachtet. Abstand etwa 3-5 sm.
		R 34, R 195, R 115 ~~Marsch~~ von Dünkirchen nach Boulogne verlegt mit M 12.
		R 175, R 176, R 178 Werft Rotterdam. R 39, R 210 Werft Le Havre.

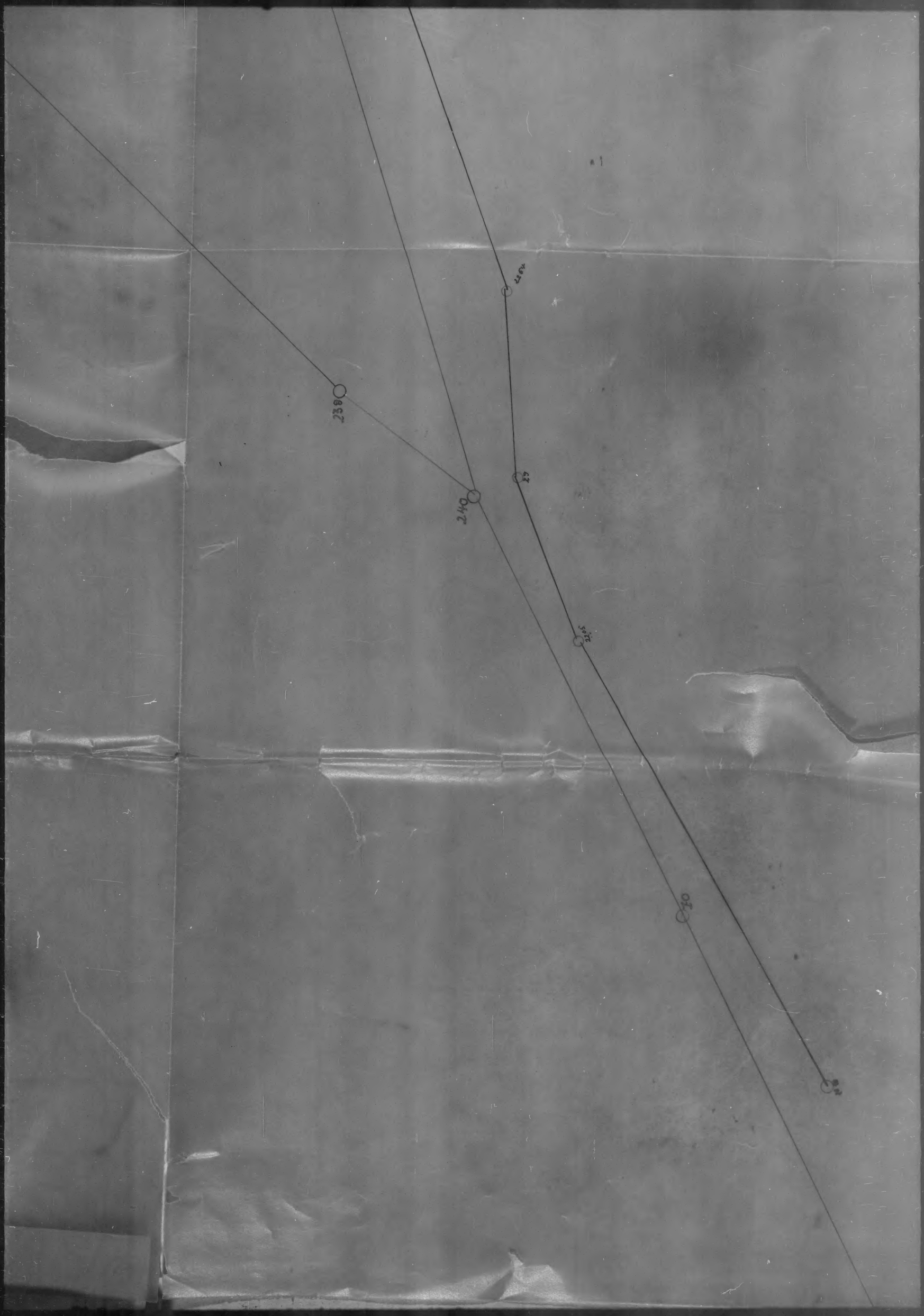
Kautter.

Fahrt: ~~I~~c. Havre - Boulogne. I. Tr. 43.




236
010
34
45
52
Tr


238
Tri
45
32
23


238
240
2264
25
2205
20

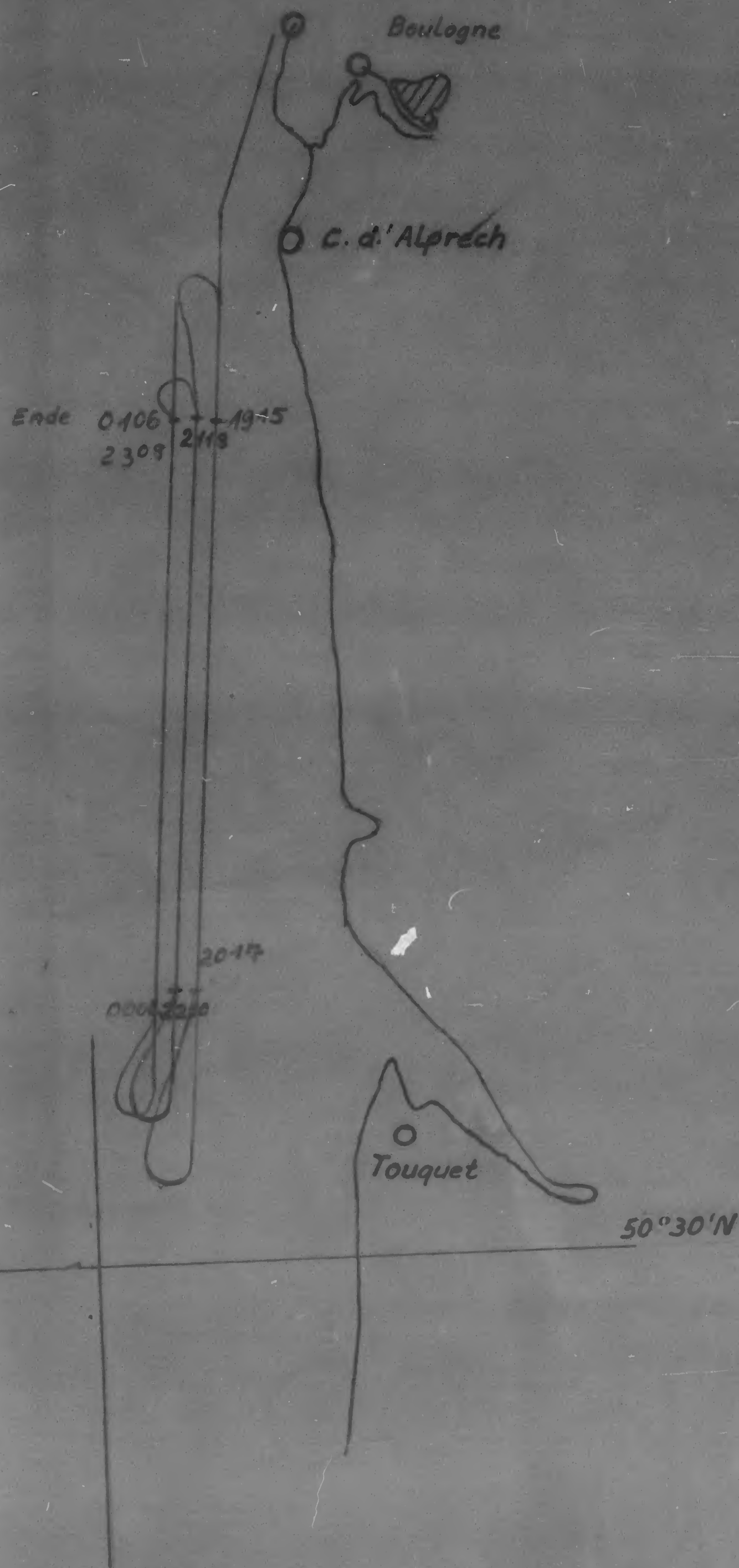
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.3.43	Östlicher Kanal	
0300	Cap d' Alprecht	Gerät ein. Keine Minen gefunden. Vor Boulogne in See zahlreiche Doppelsterne aus Luft
0300 bis 0340		geschossen beobachtet.
0340	Boulogne	festgemacht. Folgender Kurzbericht wurde abgesetzt: "Aufgabe Wegablaufen planmäßig durchgeführt. Während feindl. Lufttätigkeit zwischen Fecamp und Le Treport über See oft kurzes scharfes Aufblitzen beobachtet, ähnlich Blitzlichtbomben. Um 2206, 2213, 2249 Uhr schwere Detonation mit hellem Feuerschein Entfernung zu 1) und 2) mindestens 15 Km, zu 3) etwa 5 Km. Nördlich Dieppe. Möglichkeit Minenabwurf mit Aufschlagdetonation (Vergagen) vermutet." Vor Boulogne zwischen 0300 und 0400 Uhr zahlreiche rote Doppelsterne aus der Luft geschossen, beobachtet in verschiedenen Richtungen. Chef 12. R.-Fl. Gkdos 1032/43.
1100		Besprechung bei Sich.Div. über Räumaufgaben.
1830	Boulogne	ausgelaufen. (Führer 2. Sich.Div. auf F'Boot 12. R.-Flottille an Unternehmung teilgenommen.)
1854		Gerät ausgebracht. (S.D.G. 15 m Schweimmerstander.)
	Überlegungen und Durchführung: 12. R.-Flottille mit 9 klaren Booten davon 1 Bojenboot hergestellten Umgehungsweg. Bei ersten Anlauf Bojenstrich werfen, 2. Anlauf an Bojenstrich zurück, 3. und 4. Anlauf nach Messung um Flottillengerätebreite nach Westen abgesetzt. Hinter 4. Anlauf neuer Bojenstrich usw. Als Formation wurde A grün und rot gewählt. Die Formation gewährleistet an sich das sicherste Überlappen und ist insbesondere bei einen weniger eingefahrenen Verband in den Schwenkungen am besten einzuhalten. Wie die Erfahrung zeigt, wurde	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.3.43	Östlicher Kanal	
0300	Cap d' Alprecht	Gerät ein. Keine Minen gefunden. Vor Boulogne in See zahlreiche Doppelsterne aus Luft geschossen beobachtet.
0300 bis 0340		
0340	Boulogne	festgemacht. Folgender Kurzbericht abgesetzt: "Aufgabe Wegablaufen planmäßig durchgeführt. Während feindl. Lufttätigkeit zwischen Fecamp und Le Treport über See oft kurzes scharfes Aufblitzen beobachtet, ähnlich Blitzlichtbomben. Um 2206, 2213, 2249 Uhr schwere Detonation mit hellem Feuerschein Entfernung zu 1) und 2) mindestens 15 Km, zu 3) etwa 5 Km. Nördlich Dieppe. Möglichkeit Minenabwurf mit Aufschlagdetonation vermutet."
		Vor Boulogne zwischen 0300 und 0400 Uhr zahlreiche rote Doppelsterne aus der Luft geschossen, beobachtet in verschiedenen Richtungen.
		Chef 12. R.-Fl. Gkdos 1032/43.
1100		Besprechung bei Sich.Div. über Räumaufgaben.
1830	Boulogne	ausgelaufen. (Führer 2. Sich.Div. auf F'Boot 12. R.-Flottille an Unternehmung teilgenommen.)
1854		Gerät ausgebracht. (S.D.G. 15 m Schweimmerstander.)
		Überlegungen und Durchführung: 12. R.-Flottille mit 9 klaren Booten davon 1 Bojenboot 8 Geräteboote. Beginn Freisuchen an früher hergestellten Umgehungsweg. Bei ersten Anlauf Bojenstrich werfen, 2. Anlauf an Bojenstrich zurück, 3. und 4. Anlauf nach Messung um Flottillengerätebreite nach Westen abgesetzt. Hinter 4. Anlauf neuer Bojenstrich usw. Als Formation wurde A grün und rot gewählt. Die Formation gewährleistet an sich das sicherste Überlappen und ist insbesondere bei einen weniger eingefahrenen Verband in den Schwenkungen am besten einzuhalten. Wie die Erfahrung zeigt, wurde

in

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 10.3.43	in dem stark strömenden Gewässer die Räumbreite durch spitzes Fahren zu wenig ausgenützt, sodaß der in einer Nacht freigesuchte Streifen sehr klein ist.	10.-
	Ich werde am nächsten Räumtag H gelb Formation wählen, auch wenn sie in den Kehrtschwenkungen bedeutend schwieriger zu fahren ist.(Flottille besteht z.Zt. aus Schrauben- und Voith-Schneider Booten).	
2045		Sperrbrecher 168 passiert (räumte auf und östlich Umgehungsweg). Sperrbr. war durch Minendetonation manövrierunfähig. R 74 zur Hilfeleistung abgeteilt. R 175, R 176, R 178 Rotterdam Werft. R 39, R 210 Le Havre Werft. Mann.
11.3.43 0100		Gerät aufgenommen.
0145	Boulogne	R-Bootsbunker festgemacht. R 175, R 176, R 178 Rotterdam Werft. R 39, R 210, Le Havre Werft. Mann
12.3.43 1100	Boulogne	Besprechung bei 2. Sich.Div. über Fortsetzung Räumaufgabe.
1715	Boulogne N 3-4, See 2, wolkenlos.	abgelegt.
1730		Formation H gelb grün eingenommen.
1740		Gerät ausgebracht.
		1754

10.-11. 3. 43


Boulogne
C. d'Alprech
Ende 0106 1945
2309 2119
2017
Touquet
50°30'N
10 30' Ost

hoch
ls 3 m
en Ent-
lig un-
fahrts-
t R 74
Boot v
der Be
rungen
der D
ernom
tet.

inzwi
e.
d Ger
7 Boo

von

mehrf
er ei

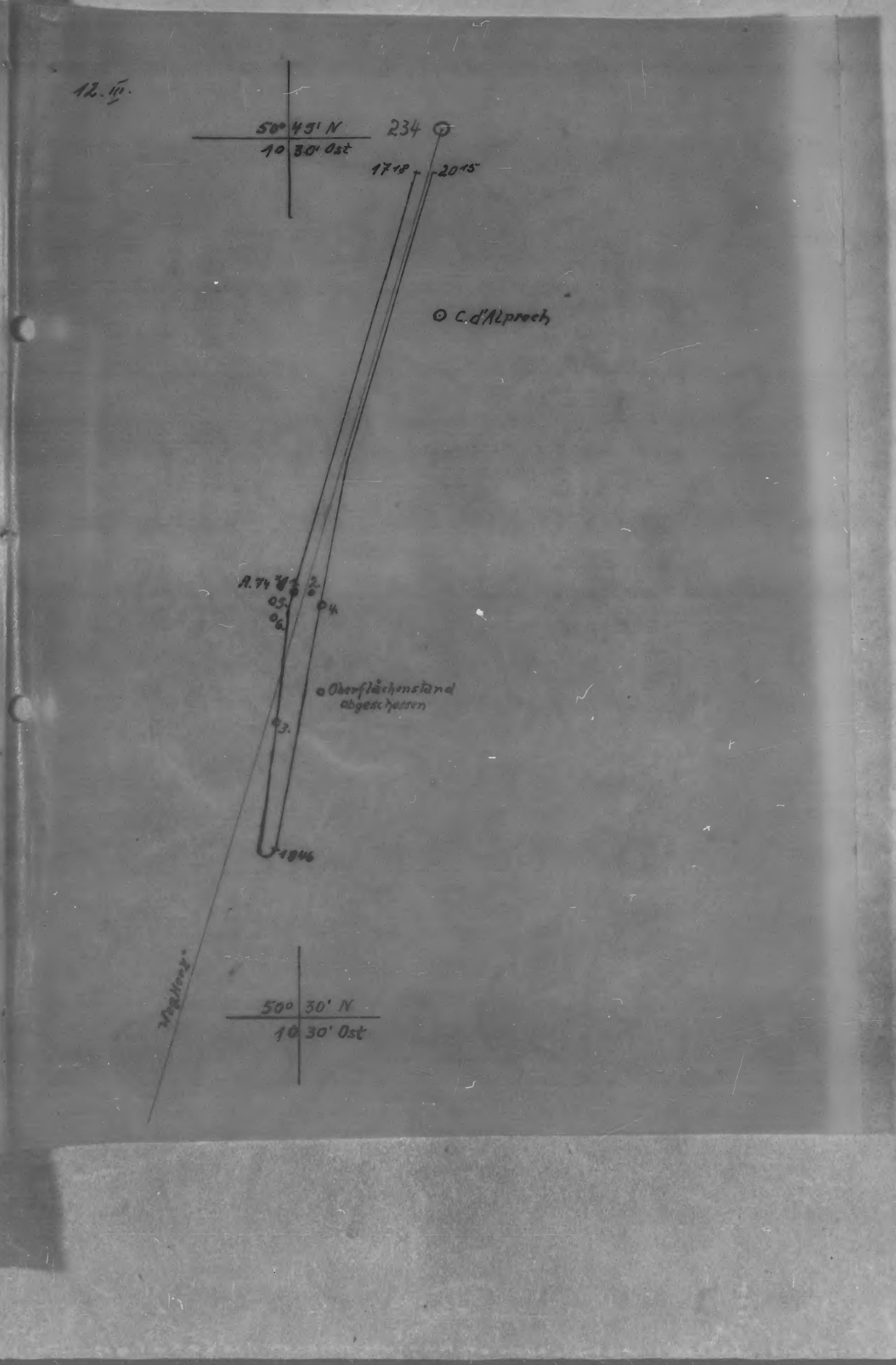
htet.
schie

oniert

oniert

t über
sind,
n. Ich
aß mög
dämmer
rd, bi

die



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.3.43		Formation: △195 △194 △38 △34 △177 △115 △116 △74 △211 △114
1754		Etwa 10 bis 12 Bombenflugzeuge unerkannten Typs fliegen Verband an und drehen auf Beschuß ab, weiterer Einflug nach Land. (Munitionsverbrauch ca. 1000 Schuß 2 cm, ca. 100 Schuß 3,7 cm).
1756		Fli.Meldung auf K.K.W. abgesetzt.
1818		Eine Mine geräumt.
1818,3		R 74 Minentreffer.
		Folgender Funkspruch abgesetzt: " R 74 Minentreffer, 0130 5037 (Positionsangabe nach Länge und Breite) Boot sinkt. Chef 12. R.-Fl."
		Beide Bojenboot und R 116 gehen sofort zur Hilfeleistung. Während dieser Vorgänge 10 bis 30 sec. etwa nach dem Minentreffer 2 Detonationen querab der beiden Räumglieder beobachtet. Abstand in beiden Fällen etwa 500 Meter.
		Es werden akustische Minen vermutet.
		R 74 nach Treffer Stb. achtern schnell tiefer gesunken und nach rund 2 Minuten gekentert. Geheimsachen wie Schlüssel M und Walzenkasten, Funkvorschriften, takt. Vorschriften und Befehle in zwei Blechkästen über Bord geworfen und gesunken. Geheimspind im Steuerhaus mit S.B. und Seekarten, E.S.-Sterne infolge Bootsverziehungen nicht mehr herauszunehmen, daher mit Boot untergegangen.

R 74

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.3.43		R 74 in 17 Meter Wasser Kiel-oben noch etwa 30 Minuten schräg stehend 2 bis 3 m aus dem Wasser geragt. Bei langsamen Entweichen der Luftblase 1900 Uhr völlig unter Wasser. Boot bildet kein Schiffahrtshindernis.(Siehe Bericht Kommandant R 74).
		Besatzungen auf Befehl Kommandant Boot verlassen. Kommdant mit letzten Teil der Besatzung bei Kentern über Bord gesprungen. Ein kleiner Teil von den kurz. nach der Detonation längseitsgehenden R 114 übernommen und im Wasser schwimmende gerettet.
		Verluste: Seem. Nr. 1 und 2 Matr. Gefreite., vermißt, 2 Mann schwer verwundet, 1 inzwischen verstorben, 7 Leichtverwundete.
		R 116 und R 114 mit Arzt an Bord und Geretteten nach Boulogne entlassen. Mit 7 Booten Aufgabe fortgesetzt.
1820 bis 1823		Küstenstellen fordern E.S. an. Wird von 2 Booten abgegeben.
1823		Verband von Küste beschossen. Nach mehrfachem Schießen E.S. Patrone wird Feuer eingestellt.
1828		R 195 meldet Oberflächenstand gesichtet. (Antennenmine mit Bleikappe). R 195 schießt Mine ab.
1830		Eine Mine geschnitten (Im Gerät detoniert).
1845		Auf Gegenkurs geschwenkt.
1913		Eine Mine geschnitten (Im Gerät detoniert).
2030		Überlegungen: Da beide Bojenboot mit Überlebenden nach Boulogne eingelaufen sind, lasse ich Gerät aufnehmen und einlaufen. Ich halte es weiter für erforderlich, daß möglichst nur in den Morgen- und Abenddämmerungsstunden an der Sperre gearbeitet wird, bis

die

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.3.43		die Oberflächenstände aus der Sperre sind. Die große Wahrscheinlichkeit, daß Antennenminen, Fernzündnungsminen am Ankertau, und Elmi und Elma kombiniert geworfen sind, erfordert ein Umstellen der Räumtaktik.
2100	Boulogne	festgemacht.

Folgender Kurzbericht wurde an 2. Sich.Div. abgesetzt:

"Kurzbericht über Minentreffer auf R 74.

1.) Aufgabe: Räumen Sperre südlich Boulogne. Durchbruchverfahren H gelb gegeben. 1818 Uhr auf 50° 37,2' Nord, 01° 30' Ost Detonation auf R 74 Achterschiff Stb.. Boot lag achtern sofort tiefer. Wahrscheinlich Berührungszündung. In Maschinenraum Sekunden früher Stoß beobachtet. Mine mittl. Ladung. Bojenboot sofort längsseit gegangen. Vorschiff unterdess schon steil aus dem Wasser ragend. Besatzung größtenteils auf Befehl Kommandant über Bord gesprungen. Schlüssel M, alle F.T. und andere V.S. in Kasten über Bord geworfen bis auf Kartenstell, da sich Schubfach nicht mehr öffnen oder herausnehmen ließ.

Verluste: Seem. Nr. 1 und 2 Mann vom Achterdeck vermißt, 1 Schwerverletzter im Lazarett verstorben, 8 leichter Verwundete, Befinden zufriedenstellend.

Bojenboote mit Geretteten nach Boulogne gegangen.

Flottille mit 7 Booten Aufgabe bis Dunkelheit fortgesetzt, insgesamt 4 Minen geschnitten und detoniert. Ein Oberflächenstand (Antennenmine) abgeschossen, 2 vermutlich Elma nach erster Minendetonation in der Nähe detoniert., und 1 Minentreffer.

Eindruck

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 12.3.43		Eindruck: Komb. Sperre mit Antennenminen, Efa. und Elmi und Elma. Ankertauminen nicht mehr sehr zahlreich in bis jetzt abgelaufenen Gebiet. 2.) 1753 Uhr Tiefanflug leichter engl. Bomber, drehen im Beschuß ab, fliegen über Berck sur Mer landeinwärts. Jagdsprechwelle Jagdschutz angefordert, Bodenstelle nicht geantwortet, ebenfalls Flie.Meldung, Keine Jäger erschienen. 3.) Bei hellem Tage trotz mehrfacher E.S.Abgabe von Landbatterien beschossen. 4.) Um 1930 Uhr etwa drei Meter senkrecht aus Wasser ragendes Wrack R 74 nach 3,7 cm Beschuß gesunken auf 17 Meter Wasser. Chef 12.R.-Fl. Gkdos 103/43. R 175, R 178, R 176 Rotterdam Werft. R 39, R 210 Le Havre Werft.
		Berichtigung zu Fs. Gkdos. 103/43: Durch Versager auf Jagdsprechboot sind eigene Jäger nicht angefordert worden, sondern nur auf F-Boot Flie-Meldung abgesetzt. Bodenstelle wurde um 18.55 Uhr im Abstimmverkehr gehört. Berichtigung ist nach Klarstellung an 2. Sich.Div. fernschriftlich gemeldet worden. Mattern.
14.3.43 Boulogne 1200		Eingang Einsatzbefehl: Ab 1700 Uhr Sofortbereitschaft. Geleitaufgabe.
1400		Geleitaufgabe wegen Unklarsein Dampfer belegt. Kein Einsatz. R 175, R 176, R 178 Werft Rotterdam. R 39, R 210 Le Havre Werft. Mattern 15.3.43

dl. Richtung
flächenstand
e.
e Aufgabe ab
rbeitet werd

S.S.G. auf

Antennenmir
, alle M.G.

Herz und öst
ichten: reirä

gt.
/43
t geräumt wor
e störungsfre
an der Bordwa
die Anbringun

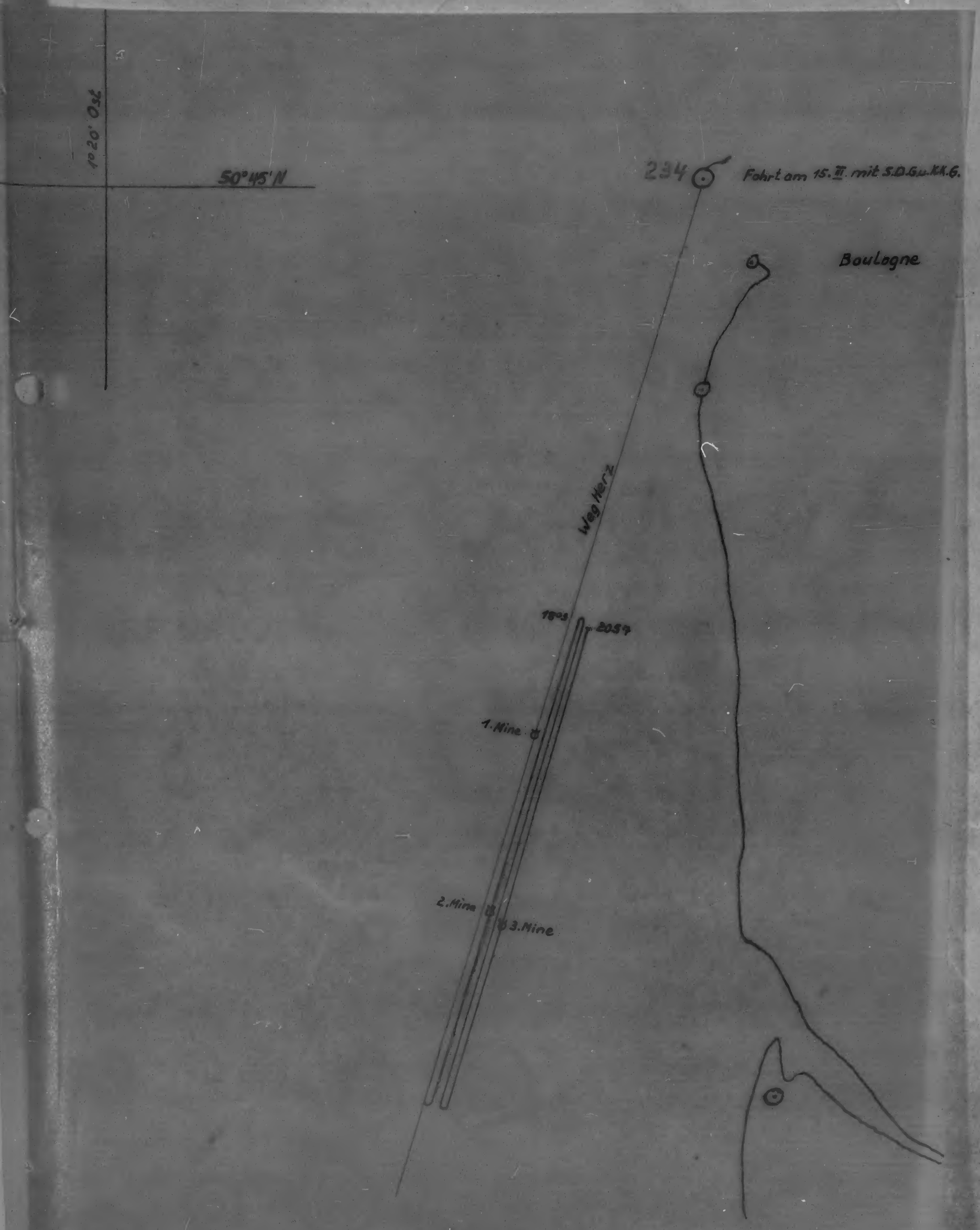
er G.B.T. am
et bewährt.
schine überle-

ng des Bootes
dem Boot ge-

3-5 m Tiefe.
schine.
günstig.

s Gerätes.

Den



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.3.43 1100	Boulogne	Besprechung Fortsetzung Räumaufgabe südlich Boulogne. 15.3.43
	Überlegungen: Nach Wahrscheinlichkeit, daß auch Elma in der Sperre verwendet wurden, ist auch mit akustischen Geräten zu arbeiten. Ich teile daher die 9 vorhandenen Boote in 3 Gruppen wovon die 1. Gruppe mit K.K.G., die anderen Gruppenführerboote mit G.B.T. fahren. Abstand der Gruppen voneinander über 2000 Meter. Jede Gruppe mit 2 Gerätebooten S.D.G. überlappt gefahren, angehängt ein ~~Voiht~~ Boot als Bojen- bzw. Sicherungsboot, ausbojen nach jedem 2. Anlauf. Durch diese Art wird der abgelaufene Streifen nicht 100 proeznig gegen A.T. Minen abgesucht, jedoch die Elma mit großer Sicherheit durchgezählt und gezündet. Nach diesen Anläufen ist nach wie vor ein planmäßiges Freisuchen notwendig. 1.) Gruppe Führerboot 2.) " 2. Gruppenführer 3.) " 1. Gruppenführer. Beim ersten Anlauf ausbojen hinter Führerbootsgruppe, die anderen Gruppen nach Messung um Gerätebreite versetzt. Nach Schwenkung am Bojenstrich zurück im ganzen Abstand hinter 3. Gruppe ausbojen. Um die Gefahr des Auflaufens auf das geringste Maß zu drükken, läuft nur das Führerboot im nicht abgesuchten Streifen, alle weiteren Boote haben sich innerhalb der Spurbojen zu halten. Außerdem Räumarbeiten vorläufig in Morgen- und Abendstunden.	
1720	Boulogne	abgelegt.
1745		Gerät ausgebracht.
1803.		Beginn Räumarbeiten in 3 Gruppen hintereinander.
1844		Eine Mine geschnitten. (erst etwa 5 Minuten im Gerät gehakt, mit Höchstfahrt Ankertau abgerissen). Antennenmine. Vom Bojenboot abgeschossen.
1915		Eine Mine geschnitten, im Gerät detoniert.
2028		Eine Mine geschnitten, im Gerät detoniert.

Beim

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 15.3.43	Beim 4. Anlauf waren durch Dunst und Mondlicht nicht mehr mit Sicherheit ausgemacht werden konnte. Ich habe daher nach Beendigung dieses Anlaufes die Aufgabe abgebrochen, da befehlsgemäß mit aller Vorsicht gearbeitet werden soll.	die Sichtverhältnisse in nördl. Richtung so mäßig, dass ein Oberflächenstand
2055		Gerät aufgenommen.
2145	Boulogne	festgemacht.

Folgender Kurzbericht wurde abgesetzt:

"An 2. Sich.Div.: Räumaufgabe am 15.III.43.
4. Anläufe in je 3 Gruppen mit K.K.G., G.B.T. und S.S.G. auf Weg Herz und östlich davon.
3 Minen geräumt, (2 Efa nach Schnitt detoniert, 1 Antennenmine nach Beschuß gesunken) Sehr stark-wandiges Gefäß, alle M.G. und Karabinergeschosse abgeprallt.
Keine Oberflächenstände gesichtet.
Keine Elmaräumung beobachtet. Eindruck: Auf Weg Herz und östlich im abesuchten Gebiet nur noch wenige Minen. Absichten: Freiräumen vorläufig noch bei Helligkeit fortsetzen.
Skizze über Räumarbeit am 15.3. bereits vorgelegt.

Chef 12. R.-Fl. Gkdos 121/43

Geräuschminen sind Während dieses Einsatzes nicht geräumt worden.

Das K.K.G. über das Heck gefahren, arbeitete störungsfrei. Die Anbringung geschah durch zwei Eisenschellen an der Bordwand stark schräge. Auch bei 15 sm über Grund hielt die Anbringung vorläufig stand.

Die in meiner Flottille übliche Fahrweise der G.B.T. am Stevenschuh mit Stevenauge hat sich ausgezeichnet bewährt.

Sie ist vermutlich der Anbringung mit Gleitschiene überlegen.

1.) Boje macht nicht die ganze Stampfbewegung des Bootes mit, da sie an 4-8 m langer Leine unter dem Boot gefahren wird.
2.) Geräuschabgabe in ungestörtem Wasser in 3-5 m Tiefe.
3.) Kein Spritzwasser an Deck durch Gleitschiene.
4.) Verstärkung Vorsteven für Rammstoß sehr günstig.
5.) Kein Klemmen oder Verbiegen möglich.
6.) Rückwärtsfahrt möglich ohne Verlust des Gerätes.

Den

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 15.3.43	Den geringen Fahrverlust, den beide Anbringungsmöglichkeiten ergaben, kann man evtl. durch eine bessere Fahrweise ganz ausschalten. Ich schlage hierfür bei Neubauten einen leichtgeschwungenen Kocker von etwa 60 mm. Querschnitt vor.	R 175, R 176, R 178 Werft Rotterdam. R 39, R 210 Werft Le Havre.

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

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

2. Anlage zu 12. R.-Fl. B.-Nr. Gkdos. 145/43

Vorkommnisse

Anlage 7 zu Mar. Gr. Kdo. West 6. Kdos. B. Nr. 2147/43

6. Anlage zu B.S.W. Gkdos. 1345 vom 14.4.40

Geheime Kommandosache!

Anlage II zum Kriegstagebuch

der

12. Räumboots-Flottille

Gruppenführer: Oberleutnant zur See Weißenborn

Beitrag: 4. bis 5. März 43

				Seetage:
" R 40 "	Kommandant	Leutnant zur See	Meyer	1
" R 177 "	"	Leutnant zur See	Sellke	1
" R 194 "	"	Ob.Leutnant z.See	Weißenborn	
		Gruppe 2. R.-Flottille:		
" R 74 "	Kommandant	Stbs.Ob.Steuermann	Oberschelp	1
" R 114 "	"	Stbs.Ob.Steuermann	Frey	1
" R 116 "	"	Leutnant zur See	Elf-	1

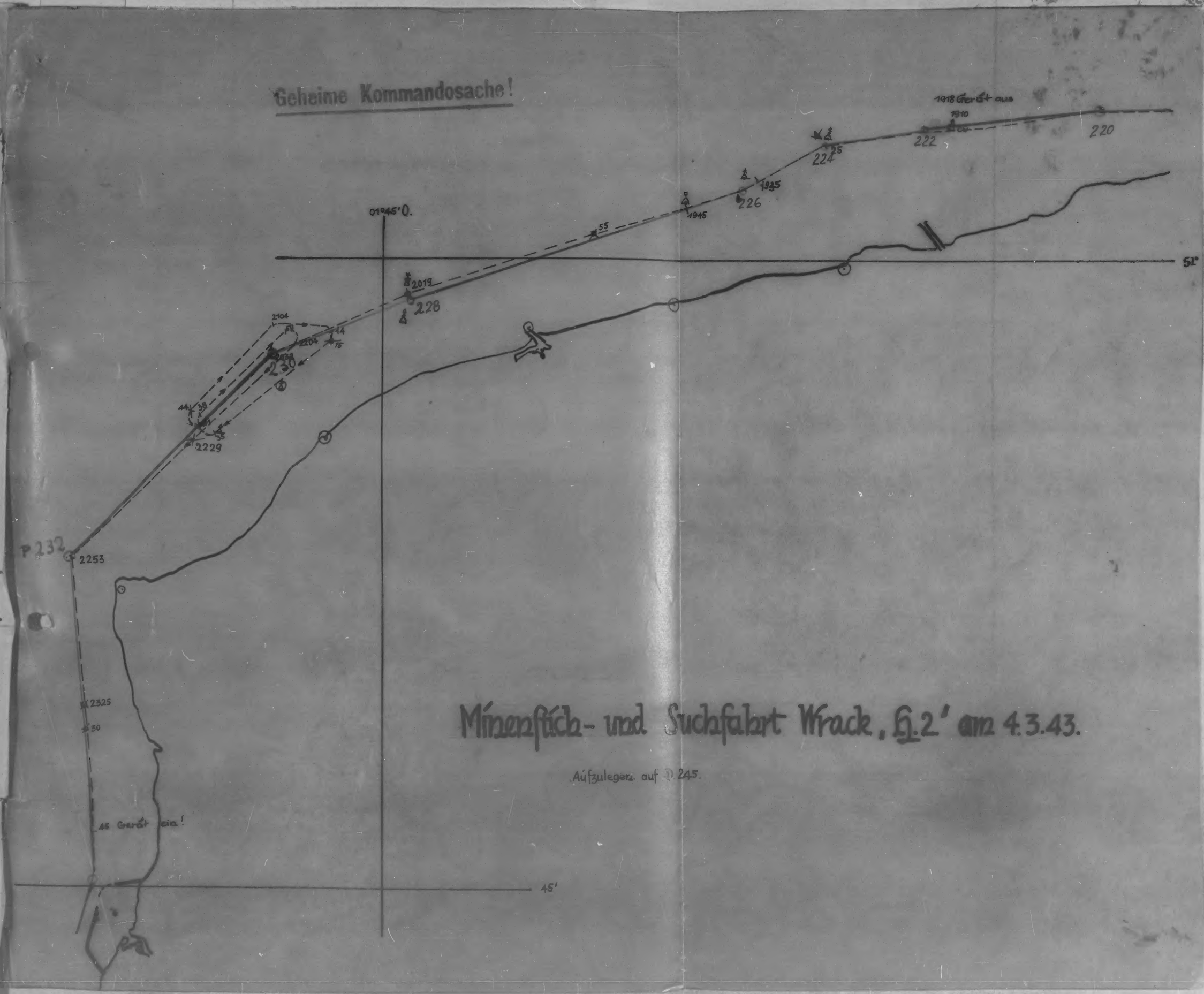
Anlage 8 zu 1/SKl 17143/41 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.3.43	Dünkirchen	Eingang Einsatzbefehl: 4.3. Wegablaufen. Pkt. 222 bis Boulogne mit außerdem Feststellen und bezeichnen Wrack Dampfer H 2 und auslegen Fischereiboje mit zwei grün. Wrack liegt zwischen Pkt. 230 und 51°__57' Nord und 1° 40' Ost. Durchführung Aufgabe mit allen Mitteln anstreben, Absicht melden. 4 Boote Boulogne zur Verfügung 10. R.-Fl. für vordringliche Räumarbeit geben.
1330	Wind NO -O 2, See 1-2, Sicht 8 bis 10 Sm.	
1745		Seeklar. Große Seeschleuse eingelaufen.
1830		R 194, R 40, R 177, dazu Gruppe 2. R.-Fl. mit R 116, R 74, R 114, Schleuse auslaufend passiert.
1918	Kanalenge	Gerät mit 10 m Stander ausgebracht. Formation A rot, Fahrt 12 sm.
2032		Pkt. 230 passiert. Formation L rot eingenommen.
2041		2 sm. s.w.lich Pkt. 230 auf Gegenkurs gegangen. Suchaktion nach Wrack H 2, durchgeführt. (Siehe Skizze). Keine Festellungen.
2229		Suchaktion beendet. Formation A rot eingenommen. Marsch nach Boulogne fortgesetzt.
5.3.43	Boulogne Reede	
0015	Wind NO 1, See 1, Sicht 8 -10 sm.	Gerät vor Boulogne aufgenommen. Kein Räumerfolg, durchschnittlich abgesuchte Wassertiefe 5 m unter Kartennull.
0030	Boulogne	Eingelaufen.

Nichts zu bemerken:

Oberleutnant z. S.

Geheime Kommandosache!



Minensuch- und Suchfahrt Wrack, Kl. 2' am 4.3.43.

Aufzulegen auf D 245.

zu 1. T. V. 2. Nr. Skdos 1044

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.
	Kdos 2148/43 Datum ... zu Nr. Gr. Kdo. Abt. G. Kdos. B. Nr. ... Wettermeldung Anlage zu B.S.W. B. Nr. Gkdos. 1327 vom 14.4. 19.43

Geheime Kommandosache!

"Kriegstagebuch"
der 12. Räumbootsflottille

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef: Korv.Kapitän Maurer
Flottillen-Ing. Ob.Ltn.(Ing) Dlubis
Anlagen:

Boot:	Leitender Maschinist:
" v.d.Groeben "	Stbs.Ob.Masch. Folz
" R 34 "	" " Kiek
" R 38 "	" " Schornstein
" " 39 "	" " Staatsmann
" R 40 "	" " Nähring
" R 175 "	" " Beyer
" R 176 "	" " Müller
" R 177 "	" " Reusch
" R 178 "	" " Hiekethier
" R 194 "	" " Paulisch
" R 195 "	" " Rebling
" R 210 "	" " Picard
" R 211 "	" " Maschke

Angefangen: 1.März 1943
Abgeschlossen: 15. " 1943

Anlage 5 zu 1/Skl 7143/43 Gkdos.

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

1.3. + 2.3.43 1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.3.43	"R175,176,178"	Werft
		"R175,176"
		Instandsetzen des Minenschadens
		"R178"
		Einbau des 3,7cm Geschützes
1.-12.3.43	"R74"	Verlust des Bootes durch Minentreffer.Die Unterlagen wurden dadurch vernichtet.
12.3.		
1C.43	"R 38,39,210,211"	
00^{00}-02^{00}		Seebetrieb
17^{30}-23^{30}		Hafenbetrieb
	"R177,194"	Seebetrieb
	"R 34,40,195"	Werft
	" v.d.Groeben"	Hafenbetrieb
22^{30}-24^{00}		Seebetrieb
23^{45}		Durch Rammstoß wurden an der Stb.Seite 2 Platten der Brennstoffbunker VI.3.5 und 3.3 leicht eingedrückt.Getroffene Maßnahmen:Die Bunker wurden abgesperrt und die in der Nähe liegenden Zellen auf Wassereinbruch untersucht.K.A.
	"114,116"	Seebetrieb
08^{00}-14^{45}		Hafenbetrieb
	"R115"	Werft
		Restarbeiten
2.3.43	"R38,39,114,116, 210,211"	Hafenbetrieb
		Triebwerkskontrolle durchgeführt(1.O.b.)
		Treibölübernahme:5 Boote 28,4m^3,Zeit 2Std 45Min.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18^{30}-24^{00}		Seebetrieb
21^{21}		"R210" Feindbeschuß
		Durch Treffer bzw. Splitter wurde die Bordwand an der Bb. Seite unwesentlich beschädigt. Die Durchschläge wurden mit Bordmitteln abgedichtet. Kein Ausfa
	"R177,194"	Hafenbetrieb
	"R34, 40,115,195"	Werft
10^{30}		"R195" Boot auf Slip
		Instandsetzen der Scheuerleisten und Außenhaut.
	"v.d. Gröben"	
00^{00}-04^{30}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		Triebwerkskontrolle durchgeführt(i.O.b.
19^{00}-24^{00}		Seebetrieb
21^{20}		Kernkampfbeschuß:
		Durch Splitter und Sprengstücke wurden Bordwand und Aufbauten leicht beschädig ein Brennstoffbunker an Bb. Seite durch schlagen. Kein Ausfallder Anlage.
		Verwundet: Masch. Gefr. Paulot.
		Stuhr
3.3.43	"R40,114,116,177,194"	
08^{00}=24^{00}		Seebetrieb K b. V.
	"R38,39,210,211"	Hafenbetrieb
	"v.d. Gröben"	"R39" Triebwerkskontrolle durchgeführt (i.O.b.
	"R34,115,195"	Werft
		Stuhr
4.3.43		
08^{30}-11^{15} 13^{30}-17^{30}	"R34"	Seebetrieb (Funkbeschickung)
	"R38,39,210,211"	Hafenbetrieb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft Mondschei sw.	Vorkommnisse
02^{30}-05^{30}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
17^{15}-24^{00}		Seebetrieb
	"R40,114,116,177,194"	
00^{00}-01^{00}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		"R40,194"Triebwerkskontrolle durchgeführt (i.O.b.)
17^{15}-24^{00}		Seebetrieb
	"R115,195"	Werft.
	"v.d. Gröben"	
10^{00}-11^{30}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		Triebwerkskontrolle durchgeführt(i.O.b.
		Stuhr
5.3.43		
08^{30}-14^{30}	"R34"	Seebetrieb. Kompensieren
		Hafenbetrieb
	"R38,39,40,114,116, 177,210,211"	
0^{00}-01^{30}		Seebetrieb
7^{30}-24^{00}		Hafenbetrieb
		Seebetrieb
	"R194"	
0^{00}-01^{00} 17^{00}-18^{30}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
	"R115,195"	Werft
17^{00}		"R195" Boot von Slip
13^{30}	"v.d.Gröben"	Werft Eindocken
		Instandsetzen der Schäden an Außenhaut und Aufbauten.
		Stuhr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.3.43		
10⁰⁰-15⁰⁰	" R 34 "	Seebetrieb M.E.S.-Anlage überprüft Hafenbetrieb
1(00⁰⁰-04⁰⁰ 09⁰⁰-13⁰⁰	" R38,39,40,114,116,177,210,211"	Seebetrieb Hafenbetrieb Treibölübernahme: 6 Boote: 26,7 m³ Zeit: 3 Std. Schmierölübernahme: 2 Boote: 600 Ltr.
1(20⁴⁵-24⁰⁰	" R 115 "	Seebetrieb Hafenbetrieb
08⁰⁰-15⁰⁰	" R 195 "	Seebetrieb. Kompensieren. Hafenbetrieb
12³⁰-18⁰⁰	" R 194,v.d.Gröben"	Werft
13³⁰	" R194"	Treibölabgabe: 7m³: Zeit: 1 Std. Boot auf Slip Untersuchung der Schrauben und Ausbess des Hecks. Stübi
7.3.43		
00⁰⁰-07⁰⁰	"R38,39,40,177,210,211"	Seebetrieb Hafenbetrieb

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		"R38,39,40" Triebwerkskontrolle durchgeführt (i.O.b.)
	"R34,114,115,116"	Hafenbetrieb
-12³⁰	" R195"	Seebetrieb M.E.S.-Anlage überprüft Hafenbetrieb
	"R 194,v.d.Gröben"	Werft Stübi
.43		
00-16³⁰	"R 34,195"	Seebetrieb Hafenbetrieb "R 195" Triebswerkskontrolle durchgeführt (i.O.b.)
30-24⁰⁰	"R 38,39,40,177,210,211"	Seebetrieb
00-24⁰⁰		Hafenbetrieb Seebetrieb
		"R 39" Durch Rammstoß wurde die Bordwand Abt.III an Bb. Seite beschädigt.Vom Maschinenpersonal wurden sofort die anschließenden Schotten der Abt. durch Leckstützbalken verstärkt und zur Lenzhaltung des Achterschiffes mit ausgekuppelten Maschinen gelenzt. Zur Sicherheit wurde das Boot von "R210" und"R211" unterfangen und nach Le-Havre zur Instandsetzung eingeschleppt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.		Vorkommnisse
	"R194,v.d.Gröben"		Werft.
	" R 115"		
$08^{00}-16^{00}$		"R115"	Seebetrieb.
			Hafenbetrieb
$22^{00}-24^{00}$			Seebetrieb
	" R116"		
$08^{30}-09^{30}$			Seebetrieb
			Hafenbetrieb
$21^{15}-24^{00}$			Seebetrieb
	" R114 "		
			Hafenbetrieb
$21^{30}-24^{00}$			Seebetrieb
9.3. 43			
	"R34,114,115,116,195"		
$00^{00}-04^{00}$			Seebetrieb
			Hafenbetrieb
			Treibölübernahme:3 Boote: 13m³:
			Zeit: 1Std. 30Min.
$18^{00}-22^{30}$			Seebetrieb
	" R38,40,177"		
$00^{00}-02^{30}$			Seebetrieb
			Hafenbetrieb
$7^{30}-24^{00}$			Seebetrieb
	" R39,210,211"		
$00^{00}-03^{00}$			Seebetrieb
			(R39 in Schlepp)
11^{45}		"R 39"	Boot eingedokt
	"R194,v.d.Gröben"		
			Werft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.		Vorkommnisse
10.3. 43			
	"R34,114,115,116,195"		
			Hafenbetrieb
		"R114,116"	Treibölübernahme:2Boote:15,7m³
			Schmierölübernahme:2Boote:800 Ltr.
$9^{30}-24^{00}$			Seebetrieb
	" R38,211"		
$0^{00}-03^{45}$			Seebetrieb
			Hafenbetrieb
		"R38"	Treibölübernahme:3,8m³ Zeit 15Min.
$3^{30}-24^{00}$			Seebetrieb
	" R40,177"		
$0^{00}-04^{00}$			Seebetrieb
			Hafenbetrieb
	"R39,194,210, v.d.Gröben"		Werft
		"R 39"	Instandsetzen der Außenhaut
		"R 210"	Instandsetzen des Stevens
.3.43			
	"R34,38,114,115,116, 195,211"		
$0^{0}-02^{00}$			Seebetrieb
			Hafenbetrieb
		"R 38"	Treibölübernahme:4m³, Zeit 20Min.
		"R 195"	Treibwerkskontrolle durchgeführt (i.O.b.)
	"R 177"		
$5-16^{15}$			Hafenbetrieb
			Seebetrieb
			M.E.S.-Anlage überprüft
			Hafenbetrieb.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	"R39,40,194,210, v.d.Gröben"	Werft
14[15]		"R194" Boot von Slip
		Treibölübernahme: 12m³
15[00]		"R40" Boot auf Slip
		Instandsetzen der Außenhaut und der Schrauben
		Stüdi
12.3.43		
	"R3438,114,115,116,177, 194,195,211"	
		Hafenbetrieb
16[00]-21[00]		Seebetrieb
	" R39,40,210 v.d.Gröben"	Werft
18[00]		"v.d.Gröben Boot ausgedockt
		Stüdi
13.3.43	" R 38"	
		Hafenbetrieb
14[30]-16[00]		Seebetrieb
	" R177"	
		Hafenbetrieb
09[00]-16[00]		Seebetrieb Kompensieren
		Hafenbetrieb
	"R34,114,115,116,194, 195,211"	
		Hafenbetrieb
	"v.d.Gröben"	
15[00]-16[30]		Hafenbetrieb
		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
	" R39,40,210"	Werft

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.3.43		
	"R34,38,114,115,116, 177,194,195,211, v.d.Gröben"	Hafenbetrieb
	"R39,40,210 "	Werft Stüdi
15.3.43		
	"R34,38,114,115,116, 177,194,195,211"	Hafenbetrieb
		"R115,177,211"
		Treibölübernahme: 3 Boote: 9,3m³
[00]-22[15]		Seebetrieb
	"v.d. Gröben"	
		Hafenbetrieb
[00]-24[00]		SeebetriebK.b.V.
	"R39,40,210"	Werft
17[30]		"R40"
		Boot von Slip
		Hafenbetrieb Stüdi
		Nachtragh
		K.T.B." R176" vom16.-28.2.43
16.-17.2.43		
	" R 176"	Werft
		Boot im Dock
		Anbringen des G.B. Gerätes Stüdi
18.2.43		Werft
[00]		Boot ausgedock
[00]-17[00]		Seebetrieb K.b.V. Stüdi
19.2.43		
[00]-08[30]		Seebetrieb
		Werft Stüdi

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

10

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20.2.43		
8^{30}-15^{30}		Seebetrieb
		M.E.S.-Anlage überprüft
		Werft
		Stubis
21.2.43		Werft
22.2.43		
08^{15}-10^{30}		Seebetrieb
		Werft Stubis
23.-24.2.43		Werft
		Restarbeiten
		Stubis
25.2.43		
07^{30}-11^{00}		Seebetrieb
		Kompensieren
		Hafenbetrieb
		Schmirölübernahme: 400 Ltr.
		Stubis
26.2.43		
		Hafenbetrieb
15^{00}-24^{00}		Seebetrieb
1928		Minentreffer
		(Siehe K.T.B.v.16.-28.2.43)
		Stubis
27.2.43		
00^{00}-06^{00}		Seebetrieb (Abgeschleppt)
		Werft
09^{00}		Boot auf Slip
28.2.43		Werft Stubis
		Instandsetzen der Minenschaden.

Gesehen: [signature]
Flottillenchef
Korv.Kapitän

Gesehen: [signature]

Flottilleningeneur
Stubis
Oberleutnant (Ing)

Gesehen: [signature]
Freg. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.W.

K. Kapt. (Ing.) u. Div. Ing.

4. Anlage zu 12. R.-Fl. B.-Nr. Gkdos. 145/43

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

Kr 2 Pi 58 21447/43

5. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1325 vom 14.4. 1943

Geheime Kommandosache!

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

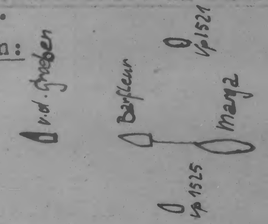
des Räumbootsbegleitschiffes "von der Groeben"

Kommandant in Vertretung: Leutnant zur See Melzer (Volker).

Begonnen: 1. III. 1943.
Beendet: 15. III. 1943.

Anlage 7 zu 1/Skl/IIb/44 Gkdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.43 10.00	Dünkirchen	Einsatzbefehl: Nacht 1./2. 3.43 v.d.Groeben, Vp. 1525/21 Schlepper Barfleur mit Tankleichter Marga im Schlepp Dünkirchen/Boulogne. Geleit Nr. 2615. Absicht melden. 2. S.D. Gkdos 1573 A 2. Absicht: 1.3. Auslaufen Dünkirchen 23.00 Uhr Auf Küstenweg, Fahrt 7 Sm. Ein gegen 04.30 Uh v.d.Groeben.
12.00		
23.00	Wind WSW 1 - 2, Seegang 1 - 2, Sicht 1-2 Sm	Dünkirchen ausgelaufen.
23.25		Geleitaufstellung beendet, Marschfahrt aufgenommen. Formation: 
23.47		E.S.-Austausch mit M 546
23.50	Sicht 1 - 1 1/2 Sm	M 546 mit mehreren Fahrzeugen im Kielwasser passiert an Bb im Abstand von 150 bis 200 m. Kollision mit Vp 1812. Vp 1812 stand an meiner Stb-Seite. Dadurch, daß das Boot auf mich zudrehte und mein Ausweichmanöver keinen vollen Erfolg mehr hatte, rammte es mich an Stb-Seite in Höhe der Brück Siehe Anlage Haveriemeldung. v.d.Groeben setzt mit dem Geleit seinen Marsch ohne Verzögerung fort.
2.3.43 04.25	Boulogne	mit Geleit eingelaufen. Becken Loubet festgemacht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 2.3. 1943 300 Uhr	Boulogne	Einsatzbefehl: Geleit 2568, Geleitführer v.d.Groeben mit Vp 1512, 1501, 1505, Dampfer "Pentievre"(H2) 2382 Brt., Tiefgang 6,1 m, 22.00 Uhr Boulogne aus nach Dünkirchen. Fahrt 6,5 sm. 12.R.Fl. Vorausicherung auf Sichtweite. Absicht melden. Einlaufen Dünkirchen ab 0710 Uhr (3 Std. vor HW) 2.S.D. Gkdos 1616 A 2 Absicht: 1930 Uhr Boulogne auslaufen auf Küstenweg. Marschfahrt 6 sm. An Calais Fahrt vermindern oder ankern vor Dünkirchen nach Lage. Dünk. ein gegen 0700 Uhr v.d.Groeben
500 Uhr		
1930 Uhr	Wind N 1-2, Seeg. 1-2, Sicht 1-2 sm, zeitweise neblig.	Boulogne ausgelaufen
2007 Uhr		Geleitaufstellung beendet, Marschfahrt aufgenommen. (Formation siehe anliegenden Gerechtsbericht) Erhalte FT von 2.S.D.: v.d.Groeben --- Dover gibt ihren Standort laufend an Seestreitkräfte 2.Sich.Div. Beginn des Fernkampfbeschusses von Dover. Bereits die ersten Salven lagen gut deckend. Meldungen über erhaltene Treffer oder Ausfälle gehen aber nicht ein. Siehe Anlage - Gerechtsbericht -
2115 Uhr		Das zeitlich lange und räumlich weite Absetzen von dem Dampfer Pentievre geschah aus der Überlegung heraus, daß 1.) dem Dampfer durch ein dichtes Aufbleiben des Geleitführers nach dem Abdrehen von H 2 nach Stb. (2155 Uhr) keine direkte Hilfe geboten wurde, sondern durch eine Zusammenballen mehrerer Ortungsobjekte dem Gegner ein besseres und genaueres Orten ermöglicht wurde. Es war daher mein Bestreben, das Geleit möglichst weit auseinanderzuziehen. Ich entschloß mich dazu entgegen den sonstigen Geleiterfahrungen, das Geleit bei Gefechtshandlungen dicht aufgeschlossen zu fahren. 2.) Ein Angriff durch Überwasserstreitkräfte während des Fernkampfbeschusses war meiner Ansicht nach sehr unwahrscheinlich. Das
119		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		bewies auch das Verhalten der feindl. S-Boote. Infolge des diesigen und unsichtigen Wetters verlor ich dabei den Zusammenhang mit den einzelnen Booten.Das ließ sich dabei aber nicht vermeiden.Vp 1505 als Schlussboot stand immer noch hinter dem Dampfer um bei etwaigen Treffern Hilfe zu leisten,was ja später auch eintrat.
2140 bis 2144 Uhr		Gefecht mit feindl. S-Booten (Siehe Gefechtsbericht)
2225 Uhr		Setze FT ab: Geleit zersprengt,Dampfer H 2 verloren.Erbitte Ortungen,Sofort Maßnahmen zeigen v.d.Groeben
2230 Uhr		FT von Vp 1512: Wir werden von eigenen Landbatterien beschossen. Dampfer H 2 gesunken.
		Der Funkspruch erschien mir unrichtig.Jedenfalls hatte ich die Beobachtung,Beschuß durch eigene Fernkampf,nicht gemacht.
2253 Uhr		Mit Vp 1505 Einlaufkurs nach Calais aufgenommen.
2350 Uhr		Mit Vp 1505 Calais eingelaufen. Vp 1501,R 39,R 211 waren bereits kurze Zeit vorher eingelaufen. Melzer
3. und 4.3.1943	Calais	Keine besonderen Vorkommnisse KBU gemeldet Reparaturen an Aufbauten und Brennstoffbunker Melzer
5.3.1943	Calais	
6.3. bis 12.3.43	Calais	Keine besonderen Vorkommnisse
13.3.43	Calais	KB gemeldet Melzer
14.3.43	Calais	Keine besonderen Vorkommnisse Melzer
15.3.43 1600 Uhr	Calais	Einsatzbefehl: V.d.Groeben u. Vp 1501 Nacht 15/16.3. Marsch Calais - Boulogne.Absicht melden 2.S.D. GKdos 2136 A 2

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 15.3.43. 17.00	Calais	Absicht: Mit Vp. 1501 Auslaufen Calais 22.30 Uhr, Marschfahrt 10 Sm, Küstenweg. Boulogne ein gegen 01.00 Uhr. v.d.Groeben Gkdos 129/43.
22.30	Wind: SW 2, diesig, heller Mondschein.	Mit Vp 1501 Calais ausgelaufen.
23.32		erhalte Morsespruch: Vp 1501 M.E.S. ausgefallen. Setze Marsch nach Boulogne fort. Melzer
16.3.43. 00.44	Wind:SW 1, dichter Nebel, Sicht 15 - 20 Meter.	Boulogne Caissons passiert.
01.10		Mit Vp. 1501 Boulogne eingelaufen, Gare Maritime festgemacht. Melzer

Leutnant z.S. u.Kommandant i.V.

Stellungnahme des Flottillenchefs.

Zum 1.3.1943: 23.50 Uhr: Der Geleitführer hat von Auslaufen an sich auf die Begegnungsmöglichkeit eingerichtet und mit seinem Geleit die Stb-Seite des Fahrwassers gehalten. Daß Vp-Boot 1812 an der Bb-Seite des Fahrwassers stand, war falsch und führte dann auch zu dem Zusammenstoß.

Die eingeleiteten Maßnahmen nachd dem Eintreten der drohenden Gefahr des Zusammenstoßes sind nicht zu beanstanden.

Zum 2.3.1943 21.19 Uhr: Das weite Absetzen vom Geleit ist bereits durch die Sicherungsdivision beanstandet nach Eingang des Gefechtsberichtes.

Eine Auflösung der engen Sicherung ist richtig, sie darf aber nur soweit gehen, daß das Geleitobjekt in Sicht bleibt, um bei

Aufhören

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Aufhören des Fernkampfbeschusses sofort wieder die enge Sicherung gegen Schnellbootsangriffe eingenommen zu haben. Die erheblichen Ausfälle auf v.d.Groeben durch Nahtreffer der feindlichen Artillerie brachten Verwirrung in der Schiffsführung. Kommandant war durch Luftdruck an Deck geschleudert worden, 1. W.O. verwundet durch Splitter, Signalpersonal zum Teil tot, zum Teil schwerverwundet. Daß in diesen rasch wechselnden Situationen Fehler gemacht wurden ist möglich und auch nicht immer zu vermeiden. Der stellv. Kommandant, Ltn.z.S. M e l z e r , führte das Begleitschiff erst etwa eine Woche. Er hat sich bei vielen anderen Unternehmungen als R-Bootskommandant gut bewährt und Mut und Entschlußkraft gezeigt. Korvettenkapitän.

A b s c h r i f t

H a v a r i e m e l d u n g

über die Kollision des R-Bootsbegleitschiffes "v.d.Groeben" mit dem Vorpostenboot Vp.1812.

Kommandant "von der Groeben" Leutnant zur See d.R.Melzer.

"Von der Groeben" befand sich in der Nacht vom 1. zum 2.3.43 auf dem Marsch von Dünkirchen nach Boulogne als Geleitführer des Geleits Nr. 2615. Marschfahrt 8 sm. Das Wetter war diesig, Sicht 1-2, zeitweise weniger, Wind WSW 1-2, Stromverhältnisse: HW in Dünkirchen 2001 Uhr, Strom W.
Um 2347 Uhr fand mit M 546 ES-Austausch statt. Es war das, in dem FS. der 2. Sich.Div. FG 11189 AvD bezeichnete Geleit, das mir gegen 2400 Uhr begegnen sollte. Dem entgegenkommenden Geleit mußte die Begegnungsmöglichkeit durch meine Auslaufmeldung ebenfalls bekannt sein. Aus diesem Grunde hatte ich mich mit meinem Geleit schon vorher gut auf Stb.Seite des Fahrwassers gehalten. Das entgegenkommende Geleit war inzwischen klar an Bb. in 150 bis 200 Meter Abstand passiert.
Gegen 2349 sichtete ich etwa 2 Dez. an Stb. in einem Abstand von knapp einer Seemeile sm. ein weiteres Boot. Ausweichen nach Stb. war mir nicht möglich, da ich mit meinem Geleit sonst auf die Bank gelaufen wäre. Die Lage des Bootes konnte ich anfangs auch nicht klar erkennen. Ich drehte etwas nach Bb. ab, in der Absicht, das Boot an meiner Stb. Seite passieren zu lassen. Noch bevor ich diese Ausweichabsicht akustisch anzeigen konnte, gab das Boot 3 kurze Töne und drehte gleichzeitig auf mich zu. Nunmehr drehte ich hart Bb. ab und gab "beide Maschinen AK zurück". Das Vorpostenboot kam jetzt noch immer mit erheblicher Fahrt auf mich zu und ich erkannte, daß ich auch mit AK zurück nicht mehr freikam. Ich gab "beide Maschinen große Fahrt voraus" und hart Stb. Zwar konnte ich durch dieses Manöver die Kollision nicht mehr vermeiden, erreichte aber, daß mich das andere Boot nur in einem Winkel von 30 bis 40 Grad traf.
Vp. 1812, wie ich hinterher durch Morsenamenaustausch feststellte rammt mich an Stb.Seite, eben Achterkante Brücke und schlierte dann an der Bordwand längs.
Beschädigung: Stb.-Verschanzung Achterkante Brücke 1 Meter über dem Wasser etwa 10 cm eingedrückt; Stb.Seite eine Brennstoffzelle undicht.

Die

Die Kollision erfolgte auf der Position 51 Grad 4 Min. Nord, 2 Gra 17,2 Min. Ost um 2350 Uhr. Beide Boote konnten ihre Fahrt ohne Unterbrechung fortsetzen. Etwa 2 Min. nach der Kollision passierte ich die Tonne 11 W in 30 bis 50 Meter Abstand an Stb.
(Es ist möglich, daß ich durch ein sofortiges AK-voraus die Kollision noch hätte vermeiden können, jedoch konnte infolge des diesigen und unsichtigen Wetters die Fahrt von Vp. 1812 nicht geschätzt werden, sodaß auch dieses Manöver leicht den gegenteiligen Erfolg hätte verursachen können.)
Offensichtlich gehörte Vp. 1812 zu dem entgegenkommenden Geleit, stand aber nicht im Kielwasser seines Vordermannes und auf der verkehrten Seite des Fahrwassers. Es ist auch möglich, daß Vp. 1812 die Tonne 11 W an der falschen Seite passierte und im letzten Moment noch versuchte in das Fahrwasser einzudrehen.

gez. M e l z e r
Leutnant z.S.u. Kommandant

A b s c h r i f t

Z e u g e n a u s s a g e

zur Havarie "von der Groeben" mit Vp. 1812.

Der Obersteuermann L a m p r e c h t (O 455/25 S) sagt aus:

Wir standen mit "von der Groeben" und dem Geleit seit dem Auslaufen aus Dünkirchen hart an der Stb.Kante des Fahrwassers. Ich selbst stand vor und während der Kollision auf Stb.-Seite Brücke. Das entgegenkommende Geleit hatte ich gut frei an Bb. in etwa 200 Meter Abstand passieren sehen. Vp. 1812 habe ich vor der Kollision nicht gesehen, das Boot muß an unserer Stb.-Seite gestanden haben. Plötzlich hörte ich kurz hintereinander die Maschinenkommandos: Beide Maschinen stop - beide Maschinen AK zurück (etwa 10 bis 20 Sekunden) hart bb., sodann beide stop, beide Maschinen große Fahrt voraus, hart Stb.. — Dann erfolgte die Kollision. Ich stellte sofort durch Peilung den Schiffsort fest (Siehe Skizze). Ungefähr 2 Min. nach der Kollision passierten wir die Tonne 11 W in 20 - 30 Meter Abstand. Die Sicht schätzte ich auf 1 - 1 1/2 Sm.

gez. L a m p r e c h t
Obersteuermann und II W.O.

CAZAZAZB

40

Calais, den 3. März 1943

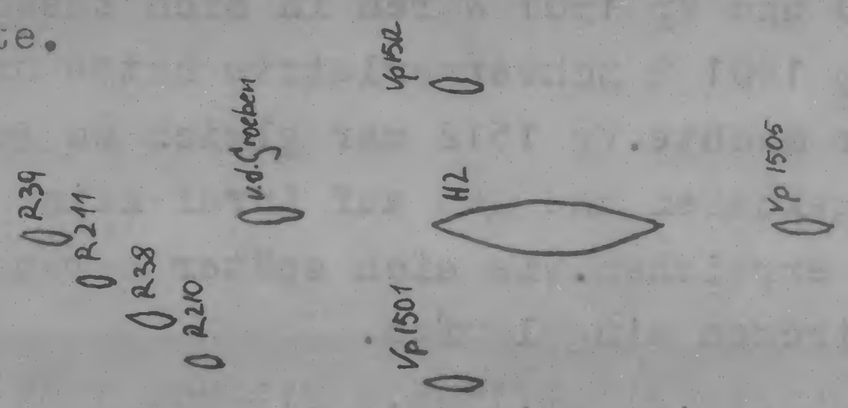
Gefechtsbericht von der Gröben, Vp.1501, Vp.1505, R 39, R 211 über Fernkampfbeschuß auf Geleit 2568 bei Blanc Nez und Verlust des Dampfers "Pentievre"(H2) am 2.3.43.

Aufgabe: Geleit 2568, Geleitführer von der Gröben mit Vp 1512, 1501 1505, Dampfer Pentievre (H2), 2382 Brt., Tiefgang 6,1 Meter 2200 Uhr Boulogne aus nach Dünkirchen, Fahrt 6,5 sm. 12. R-Fl. Voraussicherung auf Sichtweite. Absicht melden. Einlaufen Dünkirchen ab 0710 Uhr (3 Stunden vor Hochwasser) 2. Sich. Div. GKdos 1616 A2

Absicht: 1930 Boulogne Auslaufen auf Küstenweg. Marschfahrt 6 sm. Ab Calais Fahrt vermindern oder Ankern vor Dünkirchen nach Lage. Dünkirchen ein gegen 0700 Uhr.

Das frühere Auslaufen geschah aus der Überlegung, beim Kap noch mitlaufenden Strom zu haben, mit Rücksicht auf den Dampfer, der nach Aussagen seines Kapitäns nicht mehr als 6 sm. Fahrt laufen konnte.

Formation



Ausführung: Der Verband war um 2107 Uhr vor Boulogne zusammengestellt; die Verzögerung war eingetreten, da der Dampfer nicht rechtzeitig Schlepper erhielt und schließlich ohne solchen ablegte.
Wind: nördlich 1-2, Seegang 1-2, Sicht zunächst 1-2 sm., später verringernd., zeitweise neblig.
Auf Weg Herz wurde Cap Gris Nez um 2110 Uhr passiert, um 2150 Uhr auf 50° 56,9 Min. Nord, 1° 38,3 Min. Ost auf Kurs 71° gegangen.
Um 2119 erhielt das Geleit von der englischen Küste her Fernkampfbeschuß, Flugzeit der Geschosse 70 sec. Die erste Salve lag bereits gut, Aufschläge in allernächster Nähe von Vp. 1501, das durch Splitterwirkung sofort 1 Toten 4 Schwerverletzte und Unterwasserschäden erlitt. Die Lichtanlage fiel aus. Der Fernkampfbeschuß hielt ununterbrochen bis 2249 Uhr an. Es wurden in dieser Zeit ~~vorwiegend~~ --
37 Salven mit vorwiegend 4 Abschüssen und etwa 133 Einschläge beobachtete Während des ganzen Beschusses lagen die Aufschläge ~~gut~~ außerordentlich gut am Geleit. Das Geleit zog sich zu Beginn des Beschusses zunächst nur wenig auseinander, insbesondere vergrößerte die R-Boote ihren Abstand, das Geleit blieb aber an sich geschlossen

4/

Nach Aussage von Geretteten erhielt der Dampfer Treffer auf Back und mittschiffs und ist in 2-3 Min. gesunken.(Erzladung).Der Geleitführer hat den Dampfer gegen 2200 Uhr hart nach Stb. abdrehen sehen,dann nichts mehr von ihm bemerkt,sodaß mit seinem Wegsinken gegen 2200 Uhr gerechnet werden kann.Der Geleitführer nimmt an,daß die Wracklage sich auf etwa 50° 57 Min. Nord und 1° 40 Min. Ost befindet.Er selbst lief um dem deckenden Beschuß zu entgehen zunächst nach Land hin ab,drehte dann wieder auf den Weg zu und ging um 2234 Uhr auf Gegenkurs,um den Anschluß an den Dampfer wieder aufzunehmen.Hierbei kam er um 2250 Uhr in Rufweite von Vp. 1505 und erfuhr,daß der Dampfer durch Volltreffer gesunken,sich 20 Überlebende auf Vp. 1505 befänden.Vp 1505 hatte von 2204 bis 2236 Uhr Überlebende,die sich teils im Wasser,teils auf Flössen befanden,gerettet,im ganzen 8 Soldaten und 1 Holländer.Vp 1505 hatte von der R-Bootsrotte R 38 - R 210 Anweisung erhalten weiterzulaufen,da diese Rotte die weitere Nachsuche übernehmen wollte. Auf Grund dieser Nachrichten und mit Rücksicht auf die Verwundeten entschloß sich der Geleitführer mit Vp 1505 zusammen in Calais einzulaufen. Die R-Bootsrotte R 39 - R 210 und Vp 1501 waren in sich zusammen gebliebem und liefen Calais ein,weil Vp 1501 9 Schwerverletzte hatte und das Achterschiff infolge Treffer Wasser Machte.Vp 1512 war gleich zu Beginn des Fernkampfgeschusses außer Sicht gekommen und gab auf Anruf keine Antwort,UK-Verbindung war auch nicht zu erreichen.Wie sich später herausstellte ist das Boot um 0140 Uhr in Dünkirchen eingelaufen.

Die Kommandanten von der Gröben,Vp. 1501,1505,R 211 und R 39 haben um 2140 Uhr Bo. voraus in 500 bis 800 Meter Abstand Schnellbootschatten gesehen;R 38 sichtete die Boote zuerst und gab einige Feuerstöße,die erwidert wurden.Die R-Boote drehten auf den Gegner zu,von der Gröben und Vp 1501 schossen LG.s, wobei vom Geleitführer und Vp 1501 2 quer,anscheinend auf Lauerstellung liegende S-Boote gesichtet wurden.Infolge häufiger Versager der LG-Munition blieben die Boote zeitweise unbeleuchtet;sie sackten schnell achteraus, während sie ständig beschossen wurden und kamen außer Sicht.Weitere Angriffe erfolgten nicht.

Die im Kurzbericht vermutete gleichzeitige Aufnahme mehrerer Schiffsziele ~~seiten~~ seitens der engl. Ortung wird nicht mehr aufrecht erhalten.Infolge des Ablaufens von der Gröben auf die Küste zu blieb der Bestreichungswinkel nahezu unverändert,die Einschlagsweite ist nicht so genau beobachtet worden.

Ausfälle:

1.) v.d. Gröben: 1 Toter(Sig.Gefr. Hinsen)2 Schwer- 10 Leichtverletzte
2.) Vp. 1501 1 Toter(Matr.Gefr. Egly),9 Schwer- 6 Leichtverletzte
Vp. 1505,R 39 R211 keine

Munitionsverbrauch: 4/4

v.d. Gröben	24 10,5 cm LG , 150 2 cm
Vp 1505	20-3,7 cm,55-2cm.
Vp 1501	17-8,8cm LG,120-2cm,340 15 mm 70 MG.
R 39	190 2 cm
R 211	15-3,7 cm,40 2 cm.

Obiger Gefechtsbericht wurde im Beisein von Kaptlt. Schober, A 3 2. Sich.Div. nach Aussagen des Geleitführers und der anwesenden Kommandanten aufgestellt.

gez.
Melzer
Leutnant z.S.u.Kommandant

gez.
Dr. Schober
Kaptlt. u. 3. Admiralstabsoffizier

Befehlshaber der Sicherung West
B.Nr. Gkdos 1328 A 5

den 24. Mai 1943

An

Marinegruppenkommando West – Führungsstab –

nachrichtlich:

2.Sicherungsdivision " " 2
12.Räumbootflottille " " 3

Anbei wird das K.T.B. der 12.-R.-Flottille vom 1.-15.3.43 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2.Sich.Div. vorgelegt.

1.) Allgemeines:

Die geschickte Führung durch den Flottillenchef und die Einsatzfreudigkeit von Kommandanten und Besatzungen der Flottille bei Durchführung der besonders schwierigen Aufgabe, die das Räumen der Sperre südlich Boulogne mit verschiedensten Minenarten und insbesondere mit R-Boote stark gefährdenden Ziehleinenminen darstellte, wird hoch anerkannt.

2.) Zum 10.3. 0340 Uhr S.9:

Bei den beobachteten drei Detonationen kann es sich um Minendetonationen infolge von feindlichen Räumarbeiten in unseren Flankensperren gehandelt haben. Entfernungen von Detonationen werden erfahrungsgemäss im allgemeinen weit unterschätzt.

3.) Zum 10.3. 1854 Uhr S.9/10, 12.3. 1818 Uhr S.11 Mitte

Die Anwendung der Doppeldwarslinie (Formation Hans gelb) gefährdete beim Ansatz gegen eine Sperre mit Ziehleinenminen die R-Boote stark. Diese Formation ist auch schwieriger als die Staffel durchzuhalten. Wie der Minentreffer auf "R 74" zeigt, wäre es richtiger gewesen, im Durchstossverfahren mit der Staffel zu fahren, selbst wenn dies mehr Zeit gekostet hätte. Sicherheit ging vor Schnelligkeit.

4.) Zum 12.3. 1818 - 2100 Uhr S.11/13:

Die Fortsetzung der Aufgabe nach dem Minentreffer auf "R 74" und seinem Verlust zeigt vorbildliche Einsatzhärte, da weiterhin mit schwerer Gefährdung der R-Boote gerechnet werden musste.

5.) Zum 12.3. 1828 Uhr S.12:

b.

Bei dem von "R 195" gesichteten Oberflächenstand wird es sich ebenfalls um eine Ziehleinenmine gehandelt haben.

6.) Zum Gefecht vom 2.3.43 (K.T.B. "von der Groeben" 2.3. 2119 - 2350 Uhr, S.32/33 Bemerkungen des Flottillenchefs S.34/35, Gefechtsbericht S.40):

Die Stellungnahme der 2.Sich.Div. und des B.S.W. sind abschriftlich beigefügt.

f Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führstb. Gkdos 2147 /43 A5

Fü.Qu., den 4. Juni 1943

U. O.K.M. / Skl.

- 10 -

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

1.Skl 17143/g.Kdos. + gan.
14.6.43

2. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1328 vom 1.4. 19.43

2. Sicherungs - Division
B. Nr. Gkdos 898 . A.J.

, den 29. 3. 1943

Anlage 4 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 2148/43

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West.

Betrifft: Fernkampfbeschuss auf Geleit 2568.
Vorgang : 15.Vpfl. G 1100 v.9.3.43
2. Sich.Div. Gkdos 664 vom 4.3.43.
BSW Gkdos 938 A 3.

Zu o.a. Vorgang wird nach Rücksprache mit dem Chef der 12. Räumflottille zur diesseitigen Stellungnahme folgendes nachgemeldet:

Zu Vp.1500 Seite 2.

Die R-Bootsgruppe hielt auch während des Be - schusses durch Fernkampfbatterien ihre Stellung wie be - fohlen. Das Vp Boot 1501 hat sich während des Fernkampf - beschusses soweit vom Geleit entfernt, dass es vor bezw. BB. vor den Booten stand und von dem Gruppenführer nicht gesehen wurde. Die R - Boote standen im Feuergefecht mit engl. Schnellbooten, die das Feuer erwiderten, während dieses Vorganges muss Vp. 1501 sich den R - Booten von der See her genähert haben. Es wurde in der schlechten Sicht nicht als eigenes Fahrzeug erkannt. Nach Erkennen ES wurde das Feuer sofort eingestellt.

Zu Vp. 1501.Seite 1.

" Groeben gab darauf seinen Morsenamen und lief mit hoher Fahrt weg." War nicht restlos zu klären, da Kommandant in - zwischen zur U-Bootswaffe kommandiert wurde. Der Vorgang muss sich kurz nach Erhalt Treffer auf v.d.Groeben abge - spielt haben. Dabei Ausfall Signaldeck(ganzes Signalperso- nal tot bezw. schwer verwundet), leichte Verwundungen von Kommandant und 1 WO sowie mehrerer Soldaten auf Brücke durch Splitter und Luftdruck; das Kommando wurde nach weni - gen Minuten vom Kommandanten wieder übernommen; während des

Anlage 1 zu 1/Skl I 7143/43 Gkdos.

Vorgange austretender Dampf aus zerschossenen Leitungen hinter der Brücke, erhöhte den Wirrwarr, Sirene konnte längere Zeit nicht abgestellt werden.

Zu Vp. 1505 Seite 2 :

Eine Anfrage betreffs Erlaubnis zur Abstellung der be - stellt gewesenen Massnahmen erfolgte nicht bei der Di - vision, im Gegenteil, die Zeit für Zeigen derselben wurde von hier aus verlängert. Nachfrage beim Seekommandanten ergab, dass der O.v.D. Calais (Feldwebel) während des Beschusses um 2130 Uhr eigenmächtig die Massnahmen ge - löscht hatte. 30/3

I.V.

Stiasse

1.

Abschrift.

3. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 9328 vom 14.4.1943
Anlage 3 zu Mar. Gr. Kdo. West 6. Kdos. B. Nr. 2147/43
4. März 1943

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.-Nr. Gkdos 664 A3

1 Kr Fz Fz An den

Befehlshaber der Sicherung West

nachrichtlich : 15. Vp. Flott.
12. RS - Flott.

Betrifft: Fernkampfbeschuss auf Geleit 2568 (Dampfer Pentievre) bei Kap Blanc Nez am 2.3.43 uhd Verlust des Dampfers.

Vorgang : Kurzbericht von der Groeben Gkdos 126 vom 3.3.43
dto. Vp. 1512 Gkdos 22 vom 3.3.43
2.S.D. Gkdos 664 A 1 vom 3.3.43

In der Anlage wird zu oben angeführten Vorgangen Gefechtsbe - richt des Geleitführers, Leutnant z.S. Melzer, Kommandant von der Groeben, sowie Kurzbericht Vp 1512 abschriftlich mit folgender Stellungnahme vorgelegt:
Es war von vornherein zu erwarten, dass der Dampfer von ca. 2400 BRT nach Auslaufen von der Feindortung erfasst werden würde und dass ihm mit seiner geringen Geschwindigekit bei ein - setzendem Fernkampfbeschuss ein Erfolg versprechendes Ausma - növrieren auf die Dauer kaum möglich sein würde. Aus der langsamen Fahrt des Geleites erklärt sich die lange Beschusszeit von 1 Stdt und 3o. Min. (2119 bis 2249 Uhr). Die Flugzeit der Geschosse ist von verschiedenen Beobachtern einwandfrei mit 7o Sek. festgestellt worden, Salventakt etwa 2,5 Min ., mit vorwiegend 4 gleichzeitigen Einschlägen. Die erste Salve lag auf dem Dampfer bezogen, wie auch früher stets beobachtet, zu kurz, wurde aber dem nach See stehenden Vp. 1501 bereits gefährlich, durch Splitterwirkung ein Toter, eine Reihe schwer und Leichtverletzter, Beschädigungen an den Aufbauten des Bootes, aufgefundene Geschosssplitter lassen nach Stärke und Führungsringwölbung auf schwerstes Kaliber schliessen, sie werden dem Seekommandanten zwecks Nachprüfung durch Spezialisten über - Der Fernkampfbeschuss wurde durch eigene Küstenbatterie

Anlage 2 zu Nr. 11213/43

erwidert.
Im Kurzbericht des Geleitführers sind nach Nachprüfen aller Unterlagen und Befragen der Kommandanten die Zeitangaben über Abdrehen und Aussersichtkommen des Dampfers nicht richtig angegeben, statt 2149 muss es heissen 2155, statt 2150 etwa 2156 Uhr. Ob das Abdrehen nach Trefferlage erfolgte, oder bereits früher, kann erst nach Vernehmung der Geretteten nachgemeldet werden. Zeitlich einige Minuten später drehte der Geleitführer mit seinem Boot gleichsfalls nach Land hin ab, um aus der Zone der Aufschläge herauszukommen. In dem stark häsigen Wetter (Sicht etwa 500 m) hat er dabei den Zusammenhang mit seinen Booten verloren und ihn erst um 2250 Uhr etwa 2 Seemeilen ostwärts der Untergangsstelle des Dampfers wiedergefunden. Die in dieser Zeit von ihm gesteuerten Kurse sind etwa folgende:

Südlich bis zur Flachwassergrenze, dann nordöstlich bis an den Weg Herz, auf diesem in westlicher Richtung bis zum Zusammentreffen mit Vp 1505, das von 2204 bis 2236 Uhr Überlebende aus dem Wasser geborgen hatte. Dieses zeitlich lange und räumlich weite Absetzen des Führers vom Geleit ist zu rügen . Vp 1501 , das nach BB herausgestellt war, (Angabe nach St. B. im Kurzbericht beruht auf Schreibfehler) hat den Zusammenhang mit R - Bootsrotte R 39/211 bis zum späteren Einlaufen Calais behalten. R 38/210 lösten Vp 1501 und Vp 1512 im Bergen der Schiffbrüchigen ab, es gelang ihnen, weitere 2 Soldaten und 2 Holländer lebend aus dem Wasser zu ziehen, sie liefen nach Boulogne zurück. Beachtlich ist das Verhalten der S - Boote, auf die um 2140 Uhr geschossen wurde, also etwa 20 Minuten vor Untergang des Dampfers. Da sich die Boote mit kurzer Feuererwiderung begnügten und nicht energisch zum Angriff auf das lohnende Geleitobjekt vorstiessen, lässt sich vermuten, dass sie Minen zur Wegverseuchung an Bord hatten oder nur zur Beobachtung der Wirkung des Fernkampfbeschusses und evtl. Erledigung des lahmgeschossenen Objektes angesetzt waren. Gelegentlich des Marsches von D. " Dalila " in der vorangegangenen Nacht brachte die Eigenortung schnelle kleine Fahrzeuge in unmittelbare Nähe dieses Geleites in Höhe von Le Treport , ohne dass Angriff erfolgte. Die Wegkontrolle in der darauffolgenden

Nacht (2./3.3.) erbrachte ein Räumergebnis von 5 Minen an dieser Stelle. Feststellung der Wracklage und erforderlichenfalls Austonnung wird vorgenommen.
Die Annahme, dass auch Beschuss durch Seestreitkräfte (Dete-Träger) erfolgte, liess sich nicht begründen und wird vom Geleit - führer nicht aufrecht gehalten.
Vp. 1512 hat 2 Mann gerettet. Das Überbordspringen des Kommandanten zeigte Kameradschaft und hohen persönlichen Mut, nur durfte er es in seiner Eigenschaft als Kommandant nicht tun. Der Kommandant ist im Gefecht für die Führung seines Bootes und das Wohl und Wehe seiner Besatzung verantwortlich, er ist dazu nicht in der Lage, wenn er über Bord springt, auch wenn es sich um einen noch so guten Zweck handelt. Ferner ist dem Kommandanten zum Vorwurf zu machen, dass er dem Bericht zufolge keinerlei Versuch unternommen hat, den Anschluss an die übrigen Boote wiederzufinden; auch nach Untergang des Geleitobjekts wäre dies seine Pflicht gewesen.
Der Ausgang der Geleitaufgabe zeigt mit Deutlichkeit, wie ausserordentlich schwer es z.Zt . ist, Schiffe auch nur mit mittlerer Tonnage um das Kap herumzubringen; gegnerisches vorzügliches Ortungsvermögen, hiernach geleiteter wirkungsvoller Fernkampfgeschuss, S - Boote auf Lauerstellung oder durch Ortung herangeführt, Flugzeuge zur Aufklärung und für Bombenabwurf, Minenverseuchung. Die zur Verfügung stehenden eigenen Abwehr - mittel entsprechen z.Zt. in keiner Weise den dringendsten Bedürfnissen. A.III.

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1328 vom 14.4. 1943

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 1014 A 3

, den 9. April 1943

Anlage 1 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr. 2147/43

Geheime Kommandosache

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x)

nachrichtlich:

12. Räumbootsflottille

Betrifft: KTB's der 12. Rbfl. vom 1.bis 15.3.43
Vorgang : 12. Rbfl. Gkdos 145 v.29.3.43.

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 12. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.3.1943 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 3-5, 5.3.: Weg Herz zwischen Punkten 234 und 236 wurde wegen Auftretens von AT-Minen gesperrt, der dicht unter der Küste verlaufende Umgehungsweg wurde von der Flottille abgesucht und kann als minenfrei angesehen werden.

Seite 5, 6.3. 1600 Uhr: Es ist nicht festzustellen, warum der Fernspruch weder durch die Vermittlung noch durch die Kommandantur an die Boote der 2. R.-Flottille übermittelt wurde.

Seite 7, 8.3. 2320 Uhr: Zu der Kollision kann erst nach Wiedervorlage der Havarieakte Stellung genommen werden.

Seite 9, 0340 Uhr: Das Nachprüfen des Gebietes bei Herz Trumpf hat kein Ergebnis gebracht, eine Erweiterung des abgesuchten Gebietes ist jedoch erforderlich.
E s sind in der ganzen Nacht zahlreiche Einflüge in gesamten Küstengebiet gemeldet, Minen- oder Bombenabwurf ist möglich.

Seite 11, 12.3. 1818 Uhr. und Seite 12, 2030 Uhr: Es ist wahrscheinlich, dass es sich um eine

Anlage 3 zu 1/Skl 1717/43 Gkdos.

b.w.

flachstehende Mine handelte, die bei Niedrigwasser an der Oberfläche steht, unter Umständen um eine Stosskappenmine mit Ziehleine, bei der die Leine nicht aufgeschwommen war oder auch um eine Art von tidenunabhängige Mine (Wasserstand zur Zeit des Räumens + 6 m). Da die beiden folgenden Räumungen auf akustische Minen schliessen lassen, liegt eine Verseuchung des Gebietes mit dem verschiedensten Minenmaterial vor. Es ist erforderlich, zunächst bei Helligkeit an die Sperre heranzugehen, um erstmal mit GBT und KKG die Elma zu räumen, hierbei auftretenden flachstehenden Minen mit Ziehleinen auszuweichen, bezw. sie unschädlich zu machen. Jagdbegbitschutz wurde für diese Unternehmen im Rahmen der Möglichkeit zugesagt.

Seite 12, 12.5. 1823 Uhr: Erneute dringliche Vorstellungen beim Admiral Kanalküste unter gleichzeitiger Benachrichtigung des Verbindungsoffiziers dürften nun endlich zu der erforderlichen gründlichen Belehrung der im Küstengebiet neu eingesetzten Batterien führen.

Seite 17, 15.3. Bisher hat jede Flottille ihre eigene Fahrweise der GBT erprobt und als bewährt gefunden. Ein Zeichen, dass es zahlreiche gute Möglichkeiten gibt. Es muss Aufgabe des SVK sein, die wirklich beste Art zu erproben. Bis dahin können die Flottillen ohne Schaden ihre eigene Anordnung treffen.

Seiten 2o bis 22: Zum Fernkampfbeschuss Geleit 2568 (D. Pentievre) ist Stellungnahme dem KTB v.d. Groeben (Seiten 32 - 42) beigefügt.

Seite 21, 2232 Uhr: Die Bewährung der Schlauchbootbeleuchtung ist hervorzuheben.

Seite 28. Bericht Verbt R 74 : Anzuerkennen ist die ruhige und disziplinierte Haltung der Bootsbesatzung und die gute Hilfeleistung von R 114 und R 116.

Seite 31. 1.3. 2350 Uhr: Die Schuldfrage ist noch nicht geklärt, da die Berichte von Vp 1812 noch ausstehen. Nach Rücksprache mit BSW Havariefahren nicht erforderlich. Bl.2.

Seiten 32 bis 42, zum Gefechtsbericht: Die Stellungnahme der Division ist abschriftlich als Seiten 44 bis 49 beigefügt.

Zusatz für Flottille:

Marschordnung ist nicht in der Signalbuch - sondern in der Formationsbezeichnung anzu - geben.

Die Zweitschrift der KTB's ist an keiner Stelle unterschrieben worden.

A3/11/4.

3. Anlage zu 12. R.-Fl. B.-Nr. Gkdos 145/43

Einsatzort, den 15. März 1943.

7. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1328 vom 14.7. 19.43

Anlage 8 zu Mar. Gr. Kdo. West 6. Kdos. B. Nr 2147/43

Geheim!

B e r i c h t

über den Untergang "R 74" durch Minentreffer.

Am 12.3.43 räumte die Flottille eine scharfe engl. Sperre südlich Boulogne mit S.D.G. Die Formation war H. Gelb- grün. Seegang Stärke 2-3.

0195 0194 038 034

0177 0115 0116 074

0211 0114

Um 18,18 Uhr bekam "R 74" einen Minentreffer in Abteilung III. Das Boot lief Umdrehung für 17 Sm, es wurden 15 m Wasser gelotet. Das Achterschiff brach in Höhe der Leinwinde durch. Das Boot sackte Achtern schnell ab, da auch das Schott zum Maschinenraum gebrochen war. Die Bb.-Maschine war aus dem Fundament gerissen und lag gegen den Schiffskörper. Ich gab den Befehl zum Stoppen der Maschinen.

"R 114" und "R 116" kamen mit Höchstfahrt zur Unfallstelle. "R 114" konnte kurze Zeit noch Bug an Bug längseit scheeren. Ich befahl vorher sämtlichen Soldaten auf die Back klar zum Übersteigen. Es konnten jedoch nur wenige übersteigen, da das Boot innerhalb 2-3 Min. achtern schnell wegsackte. Es bestand die Gefahr des Kenterns, da sich das Boot nach Steuerbord drahte und der Bug sich schnell nach oben neigte. "R 114" mußte ablegen, um nicht selbst gefährdet zu werden. Ich befahl für die restliche Besatzung: Alle Mann von Bord!" Die Besatzung sprang ins Wasser, da das Boot über den Achtersteven unterging. Der Bug ragte noch 5 m aus dem Wasser.

Durch die Detonation wurden sämtliche an Oberdeck befestigten und gelagerten Gegenstände durch die Luft geschleudert und fielen zum größten Teil auf das Boot zurück. Die Leinenwinde wurde in Stücke zerrissen. Die achtere 2 cm Flak wurde abgerissen. Die meisten Soldaten warfen sich hinter ~~hinter~~ den Brückenpanzer und Splitterschutz. Dadurch wurden weitere Verluste vermieden.

Anlage 9 zu 1/SM Zi 43/43 Gkdos.

Der L.M. in der Maschine und drei Soldaten, die sich auf der Brücke bzw. im Kartenhaus befanden, hörten vor der Detonation einen Schlag unter dem Schiffskörper in Höhe der Brücke. Es ist anzunehmen, daß es die Mine war. Außer der Maschinenwache befand sich die Besatzung an Deck.

Die Haltung der Besatzung war vorbildlich. In Ruhe und diszipliniert verließen sie erst das Boot, als der Befehl zum Aussteigen kam. Vermißt werden die seem. Nr.I und 2 Mtr.Ob.Gfr. Der Mtr.Gfr. K u d e r m a n n ist seinen schweren Verletzungen am 13.3.43 01,30 Uhr erlegen.

Besonders hervorzuheben ist der Einsatz der Boote "R 114" und "R 116" bei der Bergung der Besatzung. Die Schlauchbootsbesatzung von "R 114" ist besonders zu erwähnen, die den Schwerverletzten vom sinkenden Achterschiff barg. In kürzester Zeit wurden sämtliche im Wasser treibenden Soldaten von den Schlauchbooten beider Boote gerettet. Der Arzt stieg nach der Bergung von "R 116" auf "R 114" über, da sich an Bord der Schwerverletzte befand. Unter Führung von "R 116" liefen beide Boote nach Boulogne ein, zur Abgabe der Verwundeten. "R 211" blieb bei der Unfallstelle.

Oberstabsz

Stbs.Ob.Strm. und Kommandant.

PG-735509 NID

PG/ 73509

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

12TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1 APR. - 15 JUNE 1943

Kr 30220 a, b

K. T. S.

12. Räumbootsflottille

1.4. – 15.4. 1943

b) R.-Sportsbegleitschiff „von der Goeben"

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/73509/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

d. 1.T.O. B. Nr. Gkdos 1263

Fk 30230a

III.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		3. Anlage zu B.d.S.W. B.-Nr. Gkdos. 1629 vom 11.5. 1943

V

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

12. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Korvettenkapitän Maurer

Flottillenchef in Vertretung: Ob.Lt.z.S.Weißenborn v.1.4.-7.4.43.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y 8509 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY REFERENCE SHOULD BE MADE ON THE WORK RECORD OR ON SCRAP SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Begonnen: 1. April 1943.
Beendet : 15. April 1943.

				Seetage:
v.l.	Groeben	Kommandant	Ob.Leutnant z.S. Jungnickel	6
	" R 34 "	"	Stbs.Ob:Strm. Nickel	5
	" R 38 "	"	Leutnant z.S. Stürken	5
	" R 39 "	"	Leutnant z.S. Hoer	0
	" R 40 "	"	Leutnant z.S. Meier	0
	" R 175"	"	Ob.Steuermann Stransky	0
	" R 176"	"	Leutnant z.S. Freitag	0
	" R 177"	"	Leutnant z.S. Sellke	0
	" R 178"	"	Leztnant z.S. Mohn	5
	" R 194"	"	Ob.Lt. z.S. Weißenborn	5
	" R 195"	"	Leutnant z.S. v. Zatorski	5
	" R 210"	"	Leutnant z.S. Neßmann	5
	" R 211"	"	Leutnant z.S. Großmann	5
Taktisch unterstellt:				
	" R 116 "	"	Leutnant z.S. Elf (2.R.Fl.)	5
	" R 114 "	"	Leutnant z.S. Frey (2.R.Fl.)	5
	" R 113 "	"	Ob.Fähnr.z.S. Mannier (2.R.Fl.)	5
	" R 115 "	"	Leutnant z.S. v.Vietsch (4.R.Fl.)	5

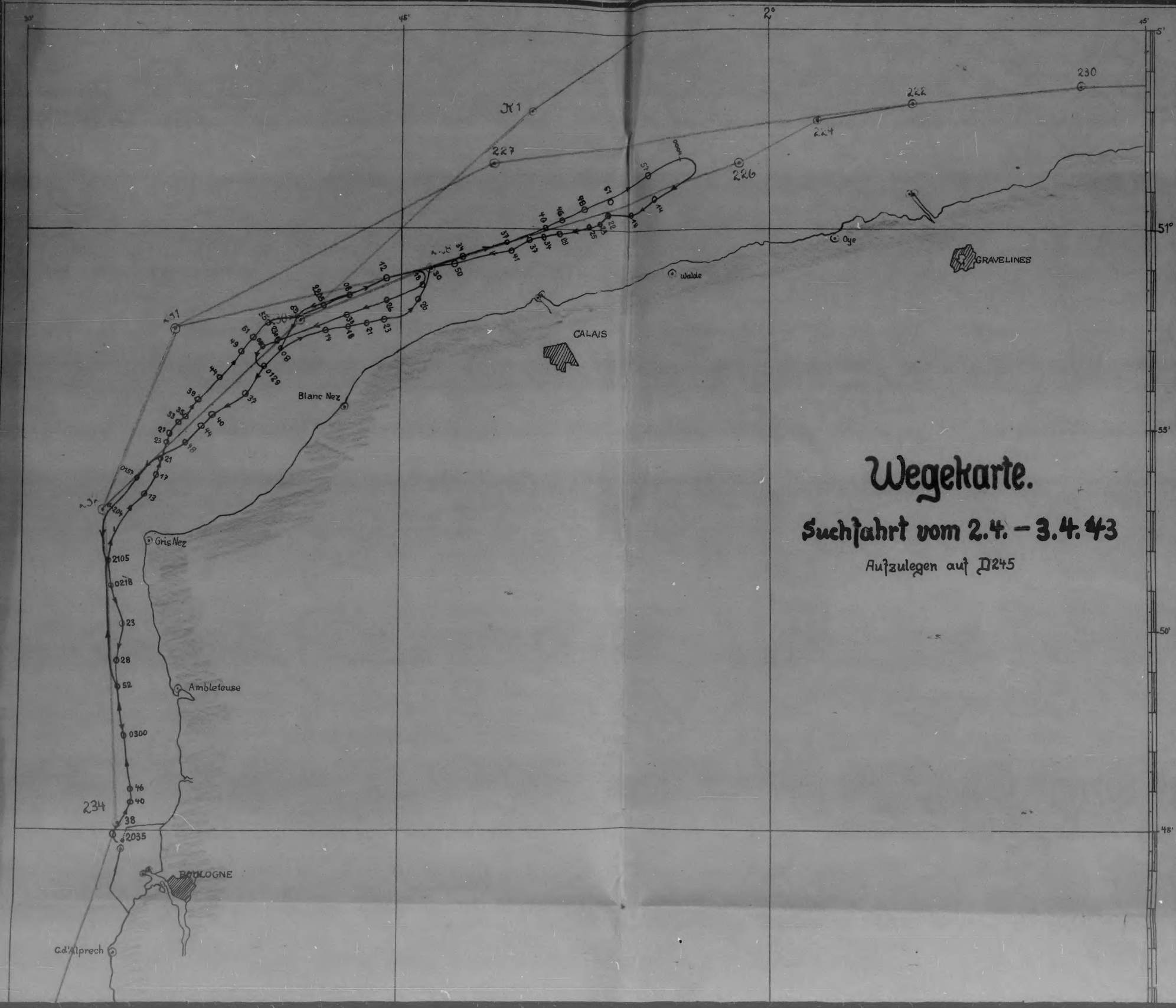
Anlage 2 zu 1/Str 16856 Gkos.

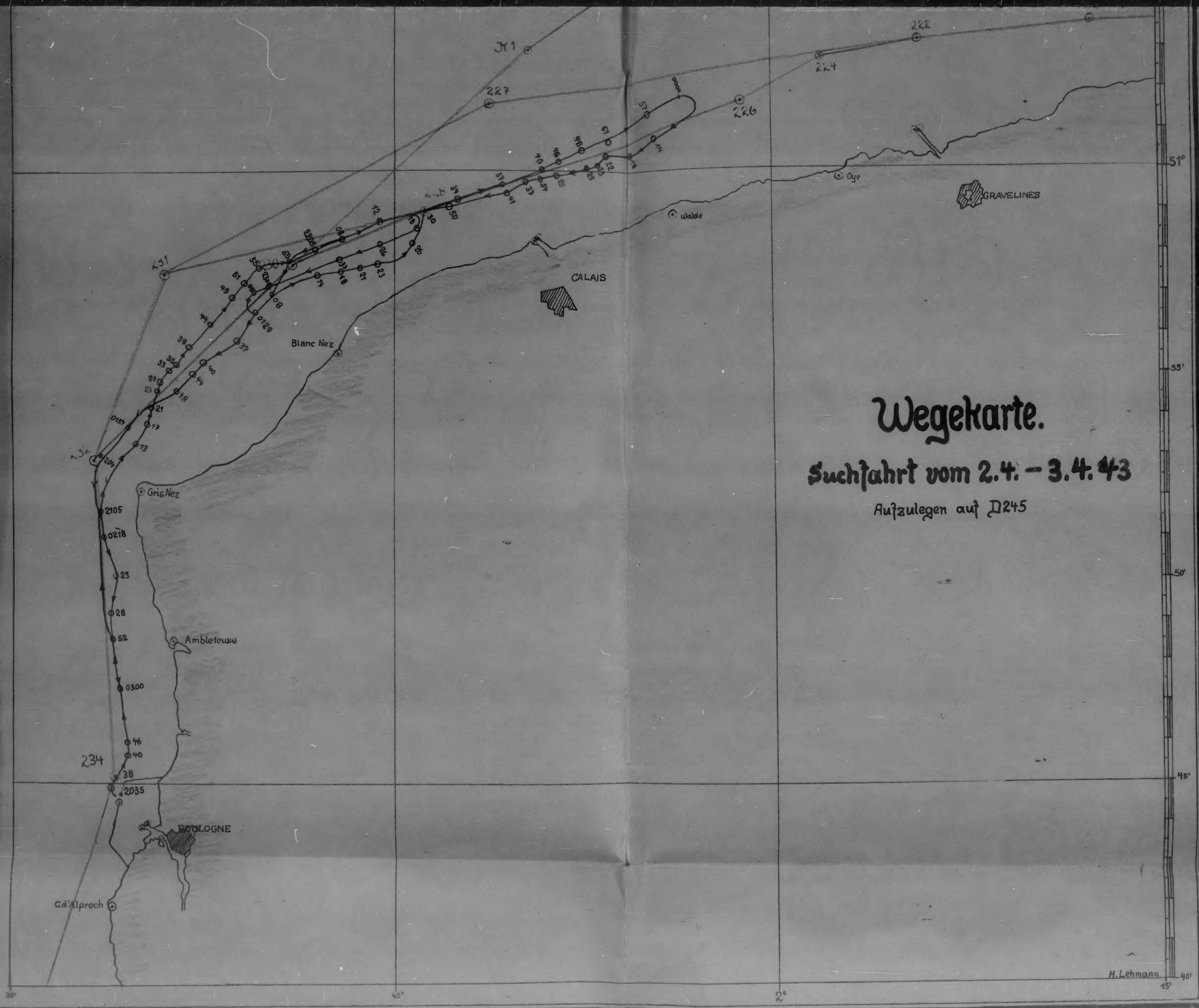
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4.43	Boulogne	R 34, R 38, R 178, R 194, R 195, R 210, R 211, und Gruppe 2. R.-Fl. R 113, R 114, R 116, Zugeteilt 1 Boot 4. R.-Fl. R 115
		Kein Einsatz:
		R 175, 176 Rotterdam, Werft R 40, 177 Boulogne, Werft R 39 Le Havre, Werft
2.4.43	Boulogne	
1130		Eingang Einsatzbefehl:
2030	Wind ONO 3-4, See 2-3, Sicht 1 sm, dunkel, bedeckt.	Seeklar. R 194, R 34, R 38, R 178, R 195, R 210, R 211, R 113, R 114, R 115, R 116, auslaufen zur Aufgabe.
		Befehl: Gem. Fs. 2. Sich.Div. Gkdos 2591 A I 2.4. 12. R.-Fl. freisuchen Gebiet von 2 sm westlich P 230 bis 228 von Weg Herz nach Süden soweit wassermäßig möglich. Im Gebiet nördlich des Weges "Mark 19" mit Ziehleinen festgestellt. Gebiet südlich des Weges wahrscheinlich minenfrei Arbeiten bei Dunkelheit. Boulogne ein.. Absichten melden. 8. R.-Fl. arbeitet vor Dunkelheit und 3.4. ab Hellwerden im Gebiet nördlich des Weges.
2050	Boulogne Reede	Eine treibende UMA (K) ohne Ausgleichgewicht abgeschossen. Mine detoniert.
2126	Kanalenge	Nördlich P 232 S.D.G. mit 15 m Stander ausgebraht. R 194 fährt als Führerboot G.B.T. und K.K.G., Fahrt 12 sm.
		Formation A rot bzw. grün mit 9 Booten und 2 Bojenbooten am Bojenstrich.
2330	nördlich Calais	Freiräumen mit einem minenfreien Anlauf laut Aufgabe beendet. Kein Räumerfolg. (siehe Skizze)
1930	Wind 1-2, See 2, Sicht 1-2, leicht bewölkt.	Wegablaufen Punkt 228 - 226 - 234.
		R 175, 176 Rotterdam, Werft R 40 Boulogne , Werft R 39 Le Havre , Werft R 177

Wegekarte.

Suchfahrt vom 2.4. – 3.4.43

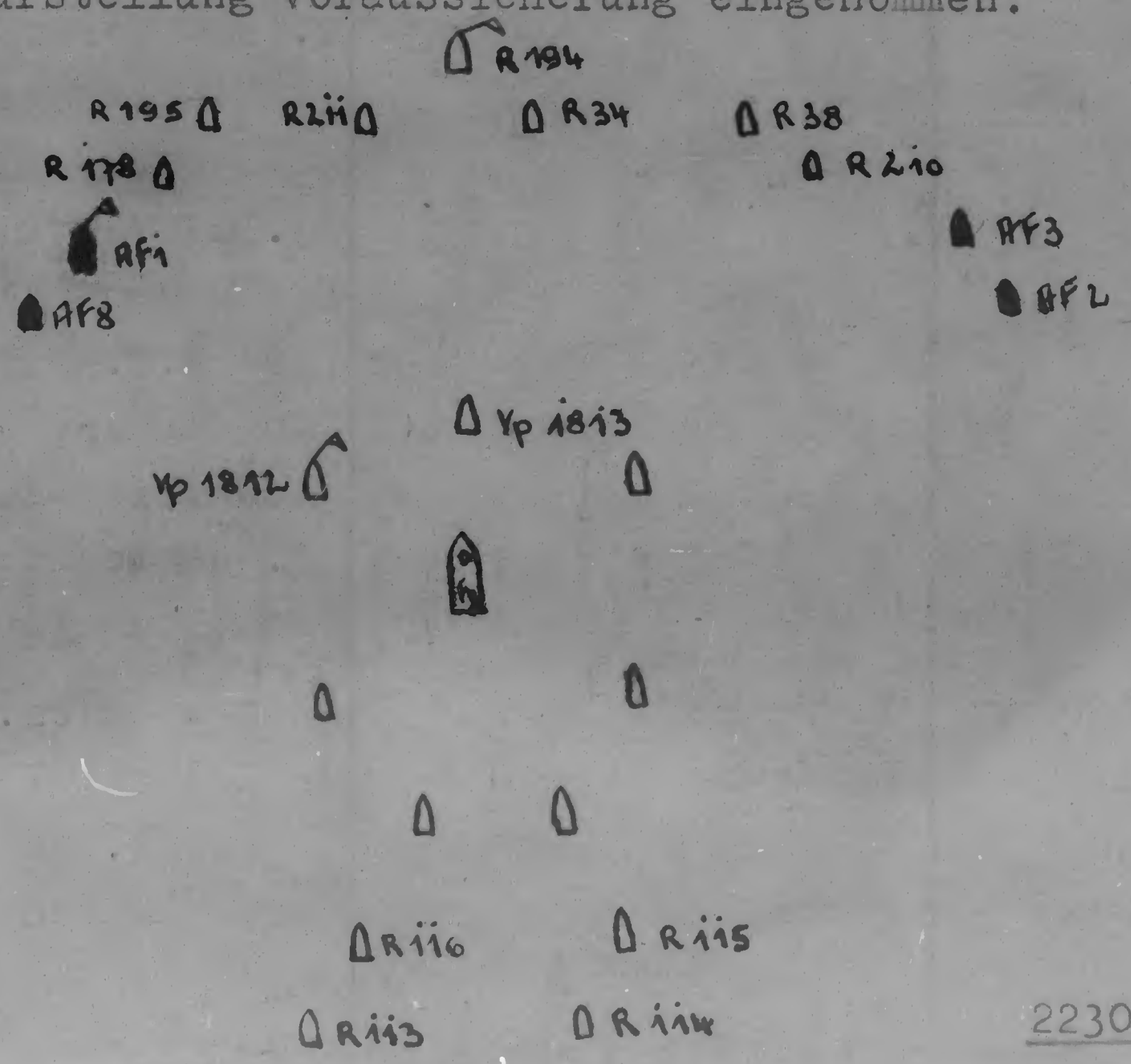
Aufzulegen auf D245





Wegekarte.
Suchfahrt vom 2.4. – 3.4.43
Aufzulegen auf D245
CALAIS
GRAVELINES
Oye
Walde
Blanc Nez
Gris Nez
Ambleteuse
BOULOGNE
C.d'Alprech
234
227
226
224
222
2105
0218
0300
2035
51°
55'
50'
45'
40'
30'
45'
2°
15'
H. Lehmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R 177 im Schlepp mit "M 254" nach Le Havre verlegt.
3.4.43		
0250	Boulogne-Reede	Gerät eingenommen.
0320		S-Bunker festgemacht. Keine Vorkommnisse.
1130		Eingang Einsatzbefehl:
2145		Seeklar. Aufgabe gem. 2.Sich.Div. Gkdos 2631 A II v. 3.4.43.
		"Durchführung Geleit 2600, "Herta Engeline Fritzen" 3660 BRT, Ladung 4400 tons Erz, Tiefg. 5,5 m, 9 sm Geschw. Nacht 3/4.4. Boulogne Marsch angetreten 2230 Uhr, Dünkirchen ein gegen 0230 Uhr.
		Führung Chef 18. Vp.Fl.
		Aufstellung: 7 Booten 18. Vp.Fl. als Igelsicherung Schutzobjekt. Voraussicherung: 2 Rotten 2. A.-Fl. und 4 Rotten 12. R.-Fl. Aufräumgruppe achtern 4 Booten 12. R.-Fl. Voraussicherung R.-Boote mit S.D.G. fahren. Abstand in Sichtweite unbedingt einhalten. Wegführung: so küstennah wie möglich, Auseichhafen: Calais Hafensperre und Schleppe bestellt.
2208	Boulogne Reede Wind ONO 1-2, See 1-2. Sicht 3-5 sm, klar.	Aufstellung Voraussicherung eingenommen:

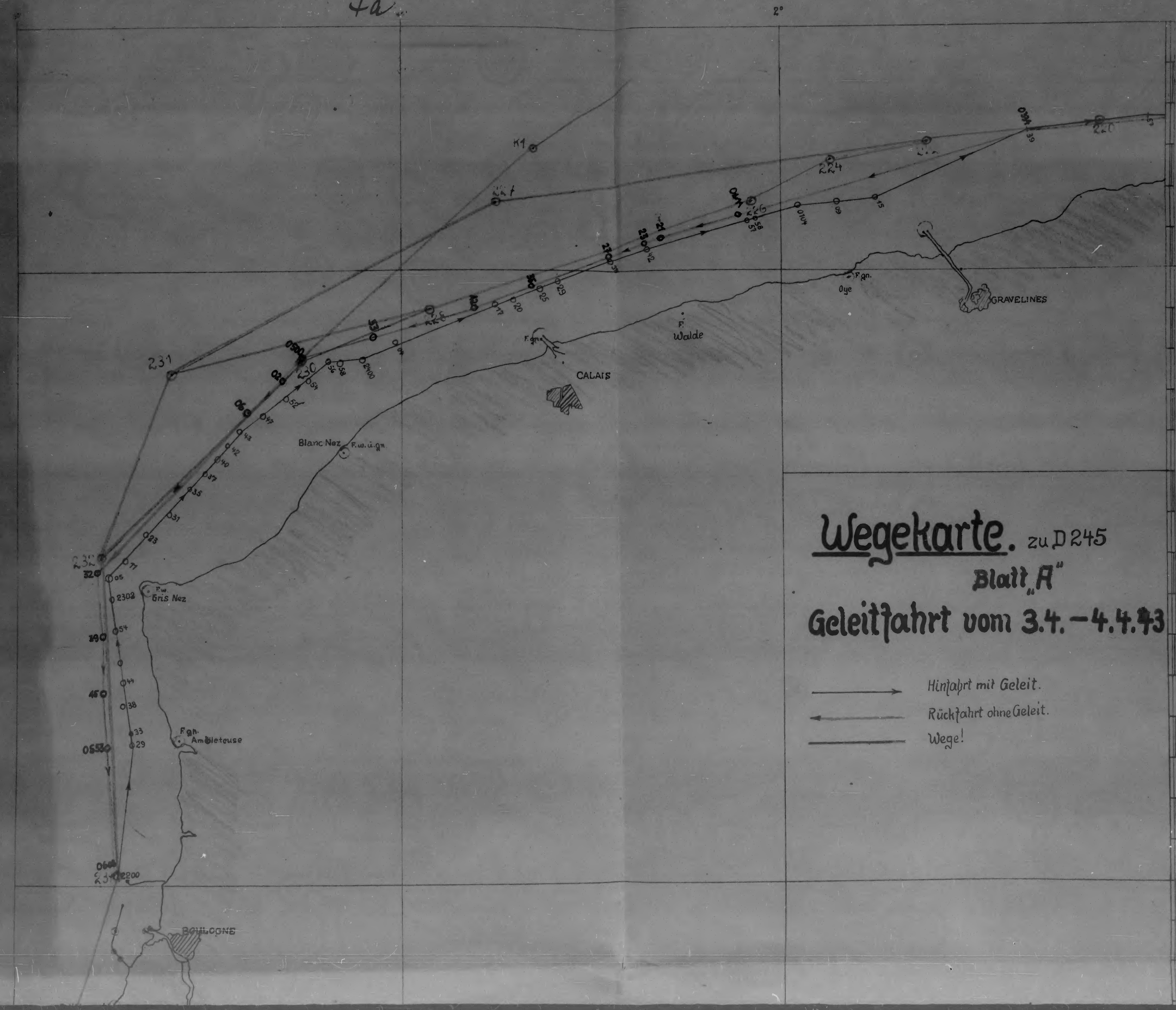


2230

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 3.4.43		
2230		S.D.G. mit 10 m Stander ausgebracht.
2315		Vorsicherung läuft mit geringster Fahrt voraus, da Geleit bei P. 232 noch nicht aufgeschlossen ist, wird Gerät aufgenommen, um Vorsicherung stoppen zu können.
2330		Geleit achteraus in Sicht gekommen und Gerät wieder versenkt. Abstand zum Geleit ist nicht unter 1500 m gekommen.
2335	Cap Gris-Nez	Lg. Schießen der Boote der 18. Vp.-Flottille nach Bb. voraus, so daß der Bb.Flügel der Voraussicherung beleuchtet wird. Sofortiges starkes Einsetzen von 2,0 cm, 3,7 cm und 8,8 cm Geschützfeuer der Vorpostenboote auf A.F. 1 und 8, obwohl sofort E.S. unter anderen durch Einschalten der Ankermanöverlaternen gegeben wurde, wurde das Feuer nicht sofort eingestellt. Es war von den Vorpostenbooten äußerst verantwortungslos und leichtfertig das Feuer zu eröffnen da 1. Die Position der Vorausssicherung genau bekannt war, 2. Die Voraussicherung das Gleit bereits fünf Minuten gesehen hatte und im selben Abstand vor dem Geleit gelaufen war. 3. Im L.G. Licht auf 1500 m klar als Typen auszumachen waren. Die A.F.-Boote standen wohl etwas weiter achteraus, aber noch klar als zur Vorsicherung kenntlich zu sehen, besonders da die letzte R.-Rotte auch noch vom L.G.-Licht klar beleuchtet war.
0600	Le Havre	R 177 eingelaufen.
1900	Le Havre	R 177 mit Vp. 1505 von Le Havre nach Fecamp verlegt.
2145	Fecamp	R 177 eingelaufen

R 175

4a



Wegekarte. zu D 245

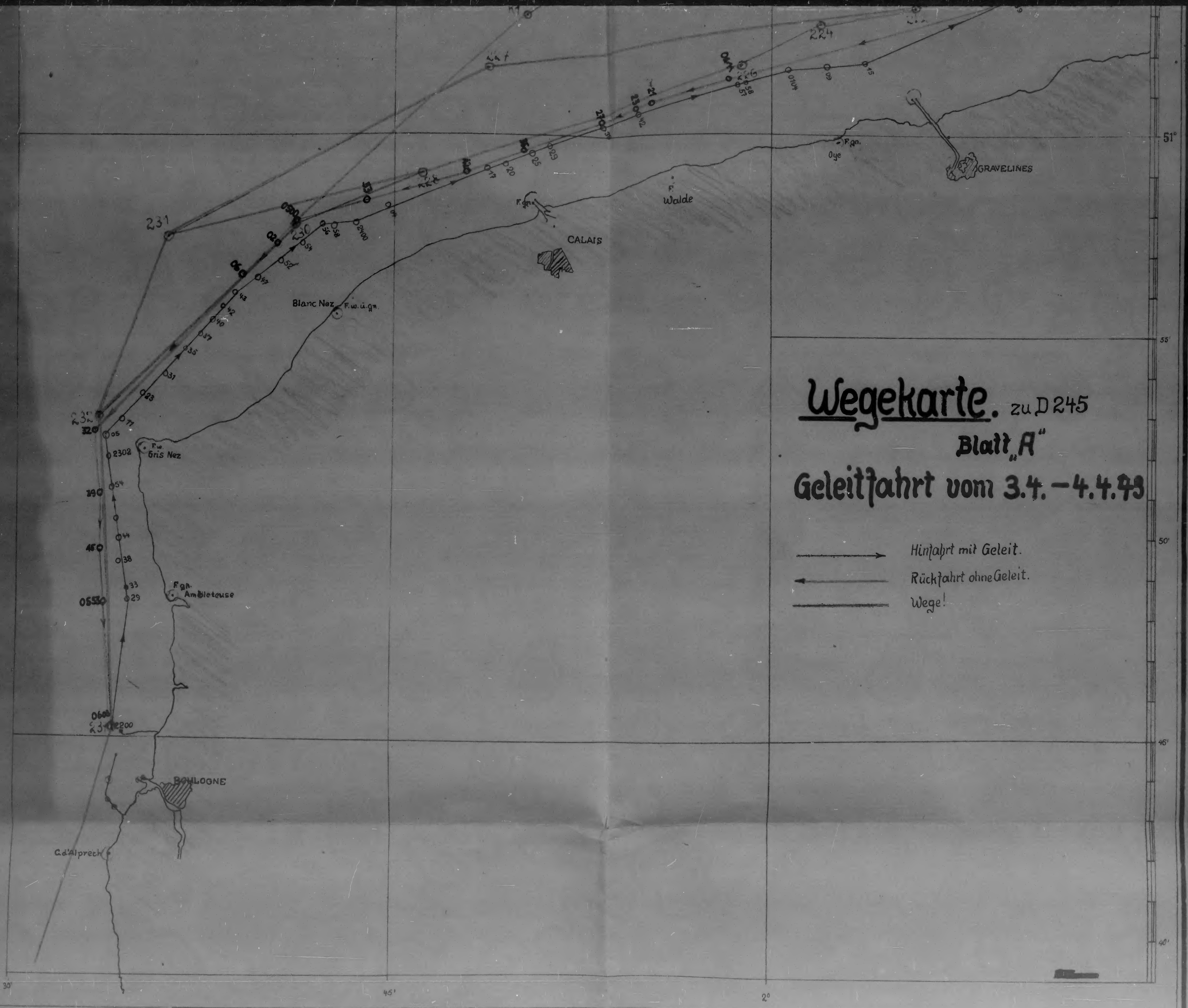
Blatt „A"

Geleitfahrt vom 3.4.–4.4.43

——→ Hinfahrt mit Geleit.

←—— Rückfahrt ohne Geleit.

——— Wege!


Wegekarte. zu D 245
Blatt „A"
Geleitfahrt vom 3.4.–4.4.43
Hinfahrt mit Geleit.
Rückfahrt ohne Geleit.
Wege!
GRAVELINES
CALAIS
Walde
Oye
Blanc Nez
Gris Nez
Ambleteuse
BOULOGNE
C.d'Alprech
51°
55'
50'
45'
40'
30'
45'
2°

4 b



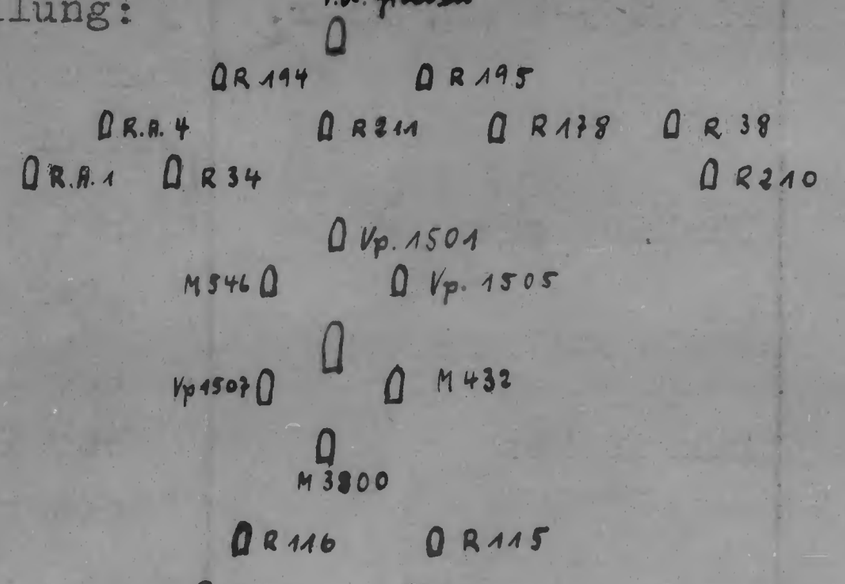
Wegekarte.

Geleitfahrt vom 3.4.-4.4.43

Blatt „B" zu D 245

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R 175, 176 Rotterdam, Werft R 40 Boulogne , Werft R 39 Le Havre , Werft
4.4.43		
0012	Calais Reede	Bb. voraus (rw. 40°) dreifaches Aufblitzen von Mündungsfeuer ungefährer Abstand 5 sm. Aufschläge wurden nicht beobachtet. Laut Meldung der an Bord eingeschifften B-Funker von M.P.A. Flandern stand dort eine engl. Einheit (voraussichtlich Zerstörer) der von Dover laufend den Standort des Geleites bekam.
0120	Wind ONO 2, See 1-2, Sicht 5-8 sm, Klar.	3 Abschüsse achteraus } wahrscheinlich 3 Abschüsse achteraus } eigene Fernkampf. Voraussicherung schließt im Dünkirchener Fahrwasser zusammen und läuft vor.
0220	Dünkircherer Reede	Gerät eingenommen. Achteraussicherung keine Vorkommnisse.
0232		Seeschleuse festgemacht.
0253	Dünkirchen	Seeschleuse abgelegt. Rückmarsch nach Boulogne angetreten. Laut F.T. 2. Sich.Div. 0144/30 "12. R.-Fl. nach Durchführung Aufgabe Marsch Boulogne. Maßnahmen von Hier. Formation T gelb, Fahrt 15 sm.
0612	Boulogne	S-Bunker festgemacht. Keine Vorkommnisse.
2310		Seeklar. Befehl gem. 2. Sich.Div. Gkdos. A II. "Durchführung Geleit Nr. 2612, Dampfer "Malaga" 2100 BRT, Ladung ca. 100 tons. Erz, Tiefgang 5,4 m, Geschwindigkeit 12 sm. Nacht 4./5.4. Boulogne - Dünkirchen. Boulogne Marsch antreten 2330 Uhr, Gris-Nez etwa 0015 Uhr, dann möglichst küstennah bis Punkt 222, Dünkirchen ein gegen 0300 Uhr. Führung Chef 15. Vp.-Fl. Aufstellung: Igelsicherung Schutzobjekt Vp. 1501,05,07, M 3800, M 432, v.d.Lippe. Voraussicherung:

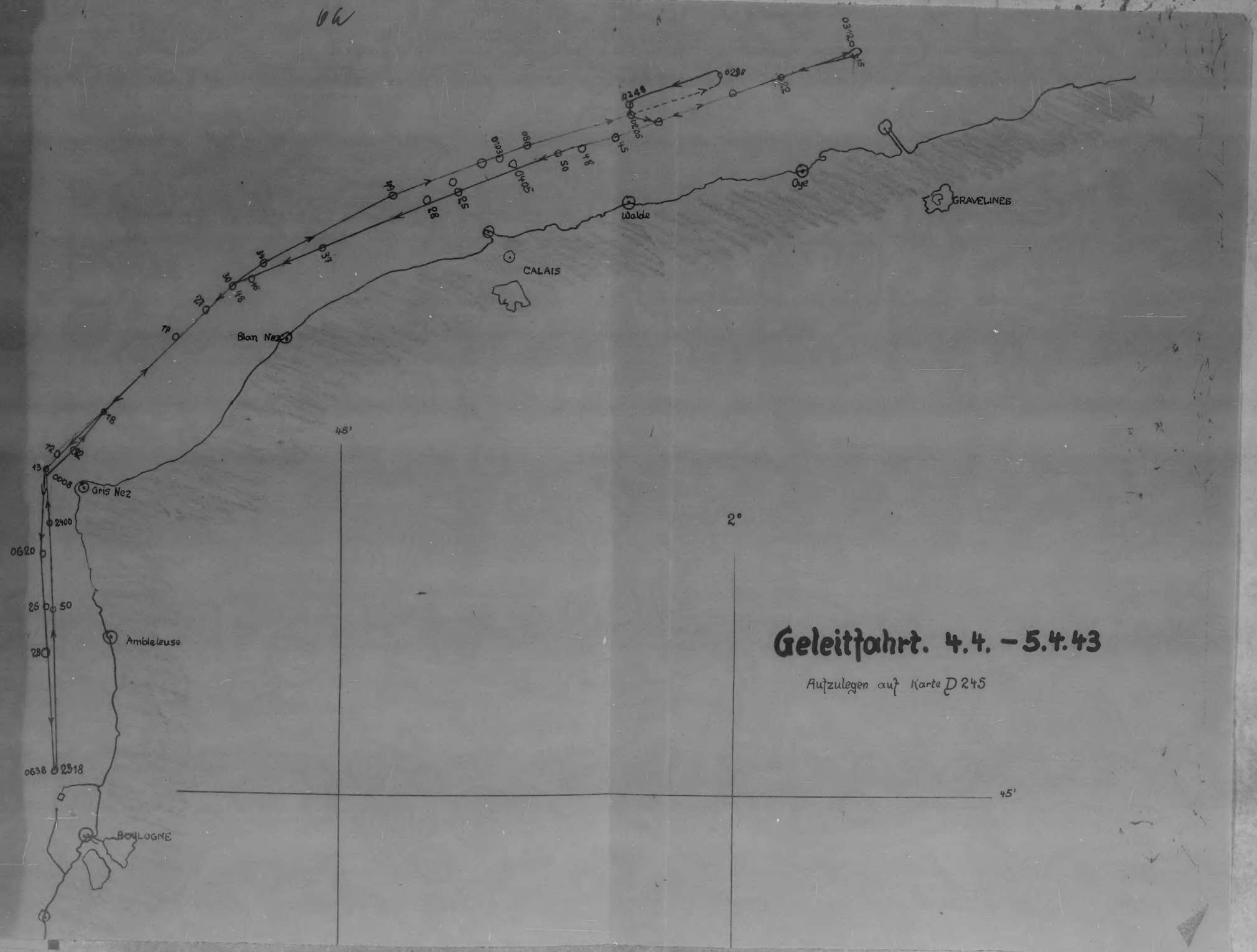
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 4.4.43		Voraussicherung: Navigationsboote "v.d.Groeben" und 12. R.-Flottille. Abstand in Sichtweite. Aufräumungsgruppe R.A. 1 und 4 und 1 Rotte 12. R.-Fl. Ausweichhafen: Calais Hafensperre und Schlepper sind bestellt. Vorsehen, dass evtl. nach Durchführung 12. R.-Fl. auf F.T. 2. Sich.Div. von Dünkirchen nach Boulogne zurückläuft.
2330	Cap Gris-Nez	Voraussicherung bestehend aus "v.d.Groeben" 7 R.-Boote und 2 R.A.-Booten Position eingenommen und Marsch angetreten. Abstand zum Geleit Sichtweite - 1500 m. Aufstellung:



R 175,176	Rotterdam	Werft
R 177	Fecamp	Werft
R 39	Le Havre	Werft
R 40	Boulogne	Werft

5.4.43	Kanalenge.	Abschuß engl. Fernkampfartillerien. Einschläge liegen zwischen Voraussicherung und Geleit. Es werden hauptsächlich Dreiersalven geschossen. Zwei verschiedene Kaliber traten sicher auf. Nach Schätzung 20,3 cm und 38 cm. Bei den leichten Kalibern konnten verschiedene Zünder festgestellt werden. 1.) Bdz. sehr unempfindlich. Detonierte mit hoher Wassersäule. 2.) Kz. oder Zeitzünder. Detonierte beim Aufschlagen oder direkt über der Wasseroberfläche mit hellem Feuerschein und starker Splitterwirkung. Heller Feuerschein und kurzer heller Brand

achteraus



Geleitfahrt. 4.4. – 5.4.43

Aufzulegen auf Karte D 245

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.4.43		achteraus. Dampfer ist hell beleuchtet und lief mit Nordkurs etwa Dwars zum Kurs. Ein Teil der engen Sicherung lief weiter, während der Dampfer anscheinend manöverierunfähig achteraussackend Kreise um 360° schlug. R.-Boote der Achteraussicherung schlossen dicht heran um Lage zu klären und evtl. Arzt zu übergeben.
30	201507 !	M 432 stellt Schleppverbindung zum Dampfer her. M 3800 läuft mir R.-Booten der Achteraussicherung. S.-Bootssicherung in Feindluv. Später Eintreffen der restlichen Vorpostenboote, die das Schleppen des Dampfers übernehmen. Das ganze Fahren und Manöverieren war durch das anhaltende Feuer der angl. Fernkampfartillerie erschwert.
0050		Dampfer ist von Voraussicherung achteraus nicht mehr auszumachen. Da aber die in der engen Sicherung stehenden Vorpostenboote weiterlaufen, wird Fahrt beibehalten.
103		Vorpostenboote kommen achteraus anßer Sicht. Voraussicherung stoppt um Geleit auflaufen zu lassen. Signalverbindung zum Geleit war nicht mehr möglich. Dem Geleit entgegenzulaufen hätte zu einer zu großen Beunruhigung geführt, da die Voraussicherung so für anlaufende S-Boote gehalten würden.
		Der anhaltende Fernkampfbeschuß ließ daraufschließen, daß das Geleit noch nicht in Calais eingelaufen war.
0103	Calais Reede	Standort der Voraussicherung nördlich von Calais.
0117		v.d.Groeben schießt L.G. voraus. Keine Feststellungen.
0215		Engl.Fernkampfbatterien stellen Feuer ein.

0220

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.4.43 Ø0220		Da ich annehme, daß das Geleit laut Funkspruch 0120/42 von M 432 jetzt in Calais eingelaufen ist, setze ich Funkspruch ab: An 2.Sich.Div. Voraussicherung Standort nördlich Walde. Einlaufen Boulogne. Maßnahmen erbeten. Fahrt 15 sm. Chef 12.-R.-Fl.
0234		
0235		Fahrt nach Boulogne aufgenommen. Formation T gelb hinter v.d. Groeben.
0242		Eingang F.T. 0223/47 2. Sich.Div. an 12.R.-Fl.. Voraussicherung Dünkirchen gehen.
0248		Auf Gegenkurs gegangen.
0301		Eingang F.T. 0251/48 2. Sich.Div. F.T. 0228/47 wird widerrufen. Uhrzeitgruppe mußte 0223 heißen, da 0228 nicht abgegangen ist.
0312		Nördlich Gravelines auf Gegenkurs gegangen. Motorengeräusche voraus. v.d.Groeben schießt L.G. Keine Feststellungen.
0353	Nördlich Walde	Abschüsse voraus. Eigener Verband steht im hellen L.G.-Schein. E.S. Austausch durch E.S. Patrone.
0359		Voraus kommt eigenes Geleit in Sicht. Dampfer wird geschleppt. Restliche Sicherung steht seewärts zur Sicherung. Ich verstärke die Sicherung durch die Voraussicherung indem ich seewärts den Verband in einem Teilgürtel aufstelle und mit geringster Fahrt mit dem Geleit mitlaufe.
0405		Eingang F.T. 0358/56 2. Sich.Div. an 12.R.Fl. " Standort melden."
0424		F.T. 0420/58 abgesetzt: An 2. Sich.Div. Standort bei Geleit. Chef 12. R.-Fl.

0520

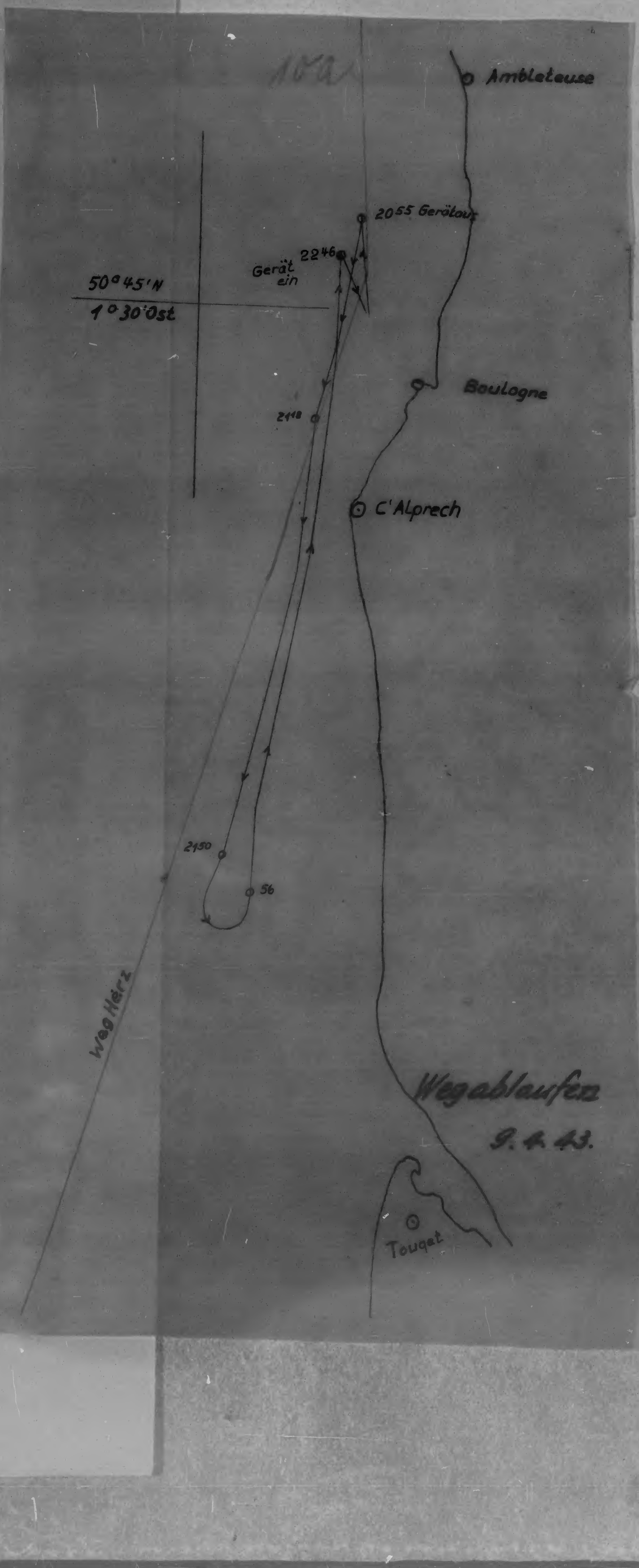
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.4.43		
0520	Calais Reede	Geleit steht hinter der Barre von Calais. V.d. Groeben und RA 1 und RA 4 nach Calais entlassen.
0525		Marsch nach Boulogne angetreten. Formation T gelb, Fahrt 15 sm.
0606		Eingang F.T. 0549/66 2. Sich.Div. an Chef 12. R.-Fl. u. M 432. "Sofort Standort und Lage melden." R.-Boote einlaufen.
0650	Boulogne	S-Bunker festgemacht.
		Kurzbericht war nicht erforderlich, da K.Kapt. Grosse (A II 2. Sich.Div.) auf Führerboot anwesend.
		R 175,176 Rotterdam Werft R 177 Fecamp Werft R 39 Le Havre Werft R 40 Boulogne Werft
6.-8.4.43		Kein Einsatz.
		R 175,176 Rotterdam Werft R 177 Fecamp Werft R 39 Le Havre Werft R 40 Boulogne Werft
6.4.43		Flottille verlegt gem. O.K.M.-Befehl mit R.-Booten baldmöglichst durch Flüsse und auf Strassen ins Mittelmeer. Für Werftboote wird Ersatz von anderen Flottillen abgegeben.
9.4.43		Eingang Einsatzbefehl. Ortungenletzte Nacht erforderten loses Nachprüfen Weg.Herz ab P 234 bis etwa 6 Seem. südlich wegen Ziehleinen nach Sonnenuntergang bis Buchsenlicht vorsehen. Gruppe R 194 nach Le Havre entlassen.

2. S.D. Gkdos AI

2025

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 9.4.43 2025	Boulogne	Mit den Booten R 194, 195, 34, 210, 38, 113, 114, 115, 116, ~~211~~ 178, ausgelaufen zur Aufgabe. Nachprüfen in 2 Gruppen. 194 34 195 210 38 ~~178~~ 115 113 114 116 S.D.G., erste Gruppe 10 m, 2. Gruppe 15 m Stander. Gruppe R 194 8 Sm. südlich Pkt. 234 entlassen zum Marschmit Gerät küstennah nach Le Havre. Gruppe R 38 in 2 Anläufen befohlenes Gebiet nachgeprüft. Nichts gefunden.
2330	Boulogne	2. Gruppe eingelaufen. R 175,176 Rotterdam Werft R 177 Fecamp Werft R 39 Le Havre Werft R 40,~~211~~ Boulogne Werft Kaune.
10.4.43 0650	Le Havre Kpt Kommandeur der	1. Gruppe eingelaufen. Kurzbericht Oblt.z.See Weißenborn: Marsch mit Gerät vom Pkt. 234 bis Pkt. 244 küstennah. Keine Minen gefunden. Von 0205 bis 0300 Uhr in Höhe vom Le Treport-Dieppe 17 Abschüsse von mittlerer Artillerie beobachtet. Abstand rund 10 Sm. 0550 Uhr Gerät aufgenommen. R 194. R 175, 176 Rotterdam Werft R 177 Fecamp Werft R 39 Le Havre Werft R 40 Boulogne Werft Kaune. 11.4.43


Ambleteuse
2055 Gerätlour
2246
Gerät ein
50°45'N
1°30'Ost
Boulogne
2118
C'Alprech
2150
56
Weg Herz
Wegablaufen
9.4.43.
Touquet

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.4.43		Gruppe R 38, 113, 114, 115, 116, 178, 211 kein Einsatz. Gruppe R 194, 195, 34, 210 Le Havre Ausbau alter Maschinen und Aufbauten sowie Einrichtung und Ausrüstung. Klarmachen für Transport nach Süden. R 175,176 Rotterdam Werft R 177 Fecamp Werft R 39 Le Havre Werft R 40 Boulogne Werft
12.-15.4.43		R 194,195,210,34 Le Havre Vorbereitung für Verlegung. R 38, 178, 211 Boulogne kein Einsatz R 175, 176 Rotterdam Werft R 39 Le Havre Werft R 177 Fecamp Werft R 40 Boulogne Werft
16.4.43		Gruppe R 113-116 gem. 2. Sich.Div. G 19871 10. R.-Flottille zugeteilt. Mauss. Korvettenkapitän u.Flottillenchef.

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1629 vom 11.5. 19.43

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 1263 A3

, den 3. Mai 1943

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x)

nachrichtlich:

12. Räumbootsflottille

Betrifft: KTB's der 12. Rbfl. von 1. bis 15.4.1943
Vorgang : 12. Rbfl. Gkdos 251 v. 22.4.43.

In Anlage wird KTB der 12. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.4. 1943 vorgelegt. Der Abschnitt Maschine wird, da der Flottillenchef infolge der Verlegung der Flottille ortsabwesend war, nach Eingang nachgereicht.

Seite 4, 3.4. 2330 - 2335 Uhr: Aus der Eintragung: Geleit achteraus in Sicht gekommen " geht hervor, dass die Voraussicherung für das eigentliche Geleit vorher ausser Sicht gewesen ist, dies widersprach dem Einsatzbefehl (vgl.Seite 3)in den gesagt ist: " Abstand in Sichtweite unbedingt einhalten ". So ist es zu einem kurzen Beschuss seitens der Igelboote auf die für das Geleit in Sicht kommenden Räum-und Af- Boote der EB-Voraussicherung gekommen.

Seite 5 bis Seite 9, 4.4. 2316 bis 5.4. 0650 Uhr und Seite 14: Stellungnahme erfolgte mit 2. Sich.Div. Gkdos 1061 A 3 v.14.4., ist abschriftlich beigefügt.

Seite 10, 10.4., 0650 Uhr: Von Seekommandanten Seine-Somme wurden in der Zeit von 0212 bis 0302 Uhr 3 Salven auf geortete Ziele vor Treport in Richtung 302 - 310 Grad mit 137 - 140 km abgegeben. Feindliche Ziele liefen nach der dritten Salve ab.

Seite 15, 11.4. 0212 Uhr und Seite 16 Stellungnahme Flottillenchef: Für das Geleit 2612 war der Seekom -

Anlage 1 zu 1/Skl 1685/43 B.S.W.

mandant gebeten worden, der Küste Anleuchte- und ES-Anforderungsverbot zu geben. Unter diesen Umständen war das Anfordern von ES durch Geleit - führer nicht angebracht, erübrigte sich auch, da die Hafenschutzpositionen bekannt sind und bei der mittleren Sicht die Boote in ihren Um - rissen erkennbar gewesen sein dürften. Regel, auch von See her mit ES - Anforderung sparsam umgehen. A3/4/5.

2. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1629 vom 11.5.19.43

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 1061 43

den 14. April 1943

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West

nachrichtlich:

Chef 15. Vorpostenflottille.

Betrifft: Fernkampfbegleitung Geleit 2612 Nacht 4/5.4.43.
Vorgang: Gefechtskursbericht.

Zu o.a. Vorgang wird auf Grund von Beobachtung des A 2, der 2. S.D., der an dem Geleit teilnahm, noch gemeldet:

Das Geleit formierte sich schnell und trotz der Dunkelheit ohne Schwierigkeiten, sodass der Abmarsch pünktlich angetreten wurde. Durch genaues Einrangieren der einzelnen Verbände gemäss vorher stattgehabter Geleitbesprechung konnte auf- und Absetzen der Verbände vor den Molen von Boulogne auf nicht mehr als 10 Minuten begrenzt werden, was im Hinblick auf Feindortung, Luftangriffe und sonstige Gefährdung des Schutzobjekts wichtig ist.

Marsch bis Gris Nez mit etwa 10 sm, um den Gegner über die Höchstfahrt zu täuschen. Bei Gris Nez angegangen auf 12 sm, d.h. etwa 15 sm über Grund.

Verband wurde etwa 3 sm südlich Gris Nes durch die Feindortung erfasst, die in bekannter Weise im Fünfminutentakt laufend Ortungen gab, die genau den Standort des Hauptobjektes erfassten.

Vorsicherung: " von der Groeben" als Richtungs- und Navigationsboot in der Mitte stehend mit 9 Booten der 12.Abfl. als Schirm stand zwischen 1500 und 1800 m vor dem Verband, der gut auszumachen war.

Wegführung küstennah wurde so eingehalten,

Anlage 2 zu 1/St 26852/43 Gkos.

dass "von der Groeben" etwa ½ sm Innenkante Weg Kerg stand, es hätte noch küstennäher gefahren werden müssen, was bei den Hochwasserverhältnissen und dem Tiefgang des Dampfers ohne Weiteres möglich war.

5.4.43 0021 Uhr beginnt Batterie St. Margarets Cliff . Fernkampfb schuss mit 38 cm. Die ersten Salven liegen zwischen Geleit und Vorsicherung der Länge nach deckend. Die Granaten detonieren beim Auftreffen auf Wasserober - fläche mit dunkelroten Feuerschein und verlegen sich sehr stark mit Splitterwirkung. Wassersäulen etwa 7o - 1oo m Höhe geschätzt. Salven 3 - 5 Schuss beobachtet. Nachdem zunächst Einzelsalven geschossen wurden mit Flugzeit von 72 bis 75 Sekunden, die der Gegner offenbar zur Verbesserung seines Schiebers durch Messung der Wassersäulein ausnutzt, geht er gegen 0045 Uhr dazu über auch Salven in die Luft zu legen (bis zu 3 Salven). Bei der guten Sichtigkeit werden hierbei 2 räumlich deutlich getrennte Batterien beobachtet, von denen eine offenbar das Objekt, die andere die Vorsicherung beschiesst. Bei letzterer liegen die Aufschläge der Länge nach richtig und 15o bis etwa 6oo m hinter den Booten. Es besteht die Möglichkeit, dass auch mit einem mittleren Kaliber, etwa 2o,3 cm geschossen wurde, da sehr unterschiedliche Detonationswirkungen beim Auf - schlag auf die Wasseroberfläche zu beobachten sind. Eigenes Erwiderungsfeuer der schweren Batterien setzte unmittelbar nach Feindbeschuss ein, machte aber einen müden Eindruck, da offenbar jeweils nur mit zwei Geschützen und mit grossen Pausen geschossen wurde. Starke moralische Einwirkung des Feindbeschusses besonders auf jüngere Soldaten. Die hohe Geschwindigkeit des Verbandes hätte ihn bereits gegen 0100 Uhr aus dem Bereich der Feindbatterien gebracht. Der Dampfer erhält einen unglücklichen Treffer in die Ruderleitung, der ihn zum Stoppen bringt. Dieses wird vom Gegner sofort erkannt. Er bleibt mit seinem Feuer am Ziel bis etwa 0215 Uhr.

0155 Uhr: Auswertung B-Gruppe an Bord R 194 ergibt, dass drei Verbandsführer angesetzt sind, gleichzeitig wird Gefechtsberührung mit MS-Booten vor Dünkirchen gemeldet.

Vorausicherung geht bis Tonne A.W. und schirmt hier in Lauerstellung das Fahrwasser gegen den zu erwartenden S-Boots-Angriff nach Osten ab. Lage bei Geleitobjekt bis 0240 Uhr ungeklärt, da kein FT eingeht. Danach war anzunehmen, dass Dampfer in Ordnung und nach Calais eingebracht wurde, wo in dieser Richtung Morseverkehr beobachtet wurde. 0300 Uhr wird Standort der Vorausicherung durch FT gemeldet und Absicht: nach Einlaufen Geleit in Calais nach Boulogne zu gehen. Darauf Weisung durch 2.S.D. nach Dünkirchen zu laufen. B-Gruppe meldet inzwischen, dass fünf Verbandsführer in See. U.a. werden S-Boote vor Calais gemeldet. Vorausicherung wird daher nach diesem Geleit zurückgeholt, was sehr gut funktioniert. Vorausicherung stellt sich seewärts Dampfer Malaga als Schirm auf, Abstand ½ sm zur Bekämpfung der zu erwartenden S-Boote. Mit Kenterwasser 0450 Uhr gelingt Herstellung der Schleppverbindung und langsames Tauen des Dampfers nach Punkt 228. R-Boote folgen seewärts als Sicherung, LC-Träger "von der Groeben". 0530 Uhr Dampfer bei Punkt 228 auf Einlaufkurs Calais, Schleppverbindungen sind klar und halten. 0550 Uhr " von der Groeben " mit RA 1 und RA 4 entlassen als Flakschutz für Dampfer, der vor den Molen steht.

Erfahrungen:

Die Vorausicherung in dieser Form hat sich bewährt: Aufstellung eines kampfkräftigen Schiffes oder Artillerieträger in der Mitte, an den Flügeln bewegliche R-Boote, die mit ihrem Fahrtüberschuss schnell aufdampfen können. Verwendung der Artillerieträger an den Flügeln erscheint bei der Langsamkeit dieser Boote und ihrer ungünstigen Silhouette nicht geraten.(s.Eigenbeschuss bei Geleit "Fritzen"): Kampfgruppe in der Mitte kann ohne Weiteres beide Flügel richtig mit LC's bedienen, wenn sie richtig stehen. Abstand der Vorausicherung 1500 - 1800 m hat sich bewährt. Vorhandensein einer B-Gruppe auf Vorausicherung unbedingt erforderlich, da diese zuerst auf den Feind trifft. Bei " von der Groeben " festgestellt sehr hoher Prozentsatz Versager bei LC: 10,5 cm (etwa 50 - 60 % !!), die Gründe werden noch nachgeprüft. Grundsätz-

lich zunächst höchste Schußweite, dann eventuelles Horchen suchen.

Fernkampfbeschuss:

Starke Einschränkungen sind bei der Enge des Fahrwassers nicht möglich und bringen nichts, da Zufallstreffer bezw. Streuung der Feindbatterien in Rechnung zu stellen sind. Fahrtänderungen bis zum Stoppen nur für kurze Zeit, denn bei Genauigkeit der Ortung bleibt Batterie am Ziel. Entscheidend: Weitgehendste Störung und Zerschlagung der Gegnerortung durch eigene Störsender.

In Boulogne, Calais und Dünkirchen müssen unbedingt 1 bis 2 schnelle starke Seeschlepper ständig zur Verfügung liegen. Bei wichtigen Geleiten wird zukünftig angestrebt, einen Schlepper anzuhängen, da Vp-Boote für Schleppaufgaben nicht ausreichen.

Wegführung so küstennah wie möglich. Die Wassertiefen sind im allgemeinen grösser als in der Karte verzeichnet.

Es ist anzustreben: Bei Ostgeleiten unmittelbar bis zum Eintreffen des Geleits vor Calais laufende Wegüberwachung, um vorherigen Minenlegern, der zeitlich durchaus möglich war, in Dünkirchener Fahrwasser zu verhindern.

Verbandsführer bei Geleit muss unbedingt bei Unklarwerden oder Verlusten sofort durch FT Lage melden, da hiervon Verhalten der Vorraus-und Achtersicherung zwangsläufig abhängt. Da Verband erkannt ist, besteht kein Grund, Funkstille zu halten.

Der Gegner hat nach Aufgeben seines Fernkampfbeschusses das Objekt nicht weiter durch S-Boote oder Bomber angegriffen und damit seine grösste Erfolgsmöglichkeit verpasst. AS

Herzog

Gefechtskurzbericht zum Fernkampfbeschuss Geleit 2612.

Aufgabe: Geleitsicherung Dampfer " Malaga " Boulogne-Dünkirchen Nacht 4./5.4.1943.

Wetter: Wind NNW 1-2, See 1, mittl.Sicht.
Antritt Marsch Boulogne Aussenreede 2330 Uhr mit 9, dann 12 sm. Voraussicherung 9 R.-Boote und v.d.Groeben. Enge Sicherung Chef 15. Vp.Flottille (Geleitführer) mit 1501, 05, 07, M 546,432,3800. Beginn Fernkampfbeschuss 5.4. 0021 Uhr. Aufschläge im Geleit. Fahrterhöhung auf 13 sm. 0025 Uhr eigene Fernkampfbatterien erwidern das Feuer. Nach 2.Salve auf Dampfer Brand, der rasch gelöscht.
Er scheert aus und meldet an Vp.1507:Ausfall Rudermaschine. Beabsichtigt mit Handruder Marsch fortzusetzen. Verringere Fahrt auf 5 sm Dampfer folgt nicht. Voraussicherung aus Sicht. Fernkampfbeschuss hält ohne Unterbrechung an, konzentriert sich Spitzengruppe der engeren Sicherung Vp.1501,05,M 546 und stilliegenden Dampfer mit Vp.1507 M 432.
Vp 1507 stellt nach mehreren Versuchen 0107 Uhr erste Schlepp-verbindung her. Sicherungen vorerst durch M 432, der Ft 0120 Uhr abgibt-. Nach mehrmaliger Herstellung Schleppverbindung durch Vp. 1507unter schwerstem Beschuss lasse Vp.1505 beim Dampfer längsseit gehen zur Unterstützung beim Einschleppen. Sichere mit Vp. 1501, M 546 und 432 Schleppzug mit Kurs Calais, setze mich auf Vp 1501 vor als Navigationsboot. Fernkampfbe - schuss beendet 0208 Uhr. M 3800 sichert mit 4 R.-Booten der Aufräumgruppe. 0240 Uhr Mole Calais erreicht, laufe ein. Ein - bringen des Dampfers wegen Mangel an starken Schleppern er - schwert und verzögert. Fernm. Bericht an 2.SD.
0530 Uhr bis 0550 Uhr Sicherungsboote und Dampfer in Calais fest ohne 12.R.-Fl., die nach Sicherung auf Aussenreede mit 11 Booten nach Boulogne läuft.
Auf Dampfer vorläufig festgestellter Schaden: Elektrische Leitungen für Rudermaschine durchgebrannt, MES ausgefallen. Grössere Splitterdurchschläge über der Wasserlinie an Deck und Aufbauten. Keine Verletzte. Auf Vp. 1507 ein Leichtverletzter.
Hervorzuheben Kdt. 1507 Ob.Strm.Merkens, der ohne Rücksicht auf Einschläge bei Boot und Dampfer wiederholt Schleppverbindung herstellt und Dampfer mit Unterstützung V.1505 einbringt.
Dauer Reparatur Dampfer Malaga noch nicht festgestellt.

Chef 15.Vp.-Flottille.

42 1926
932

Befehlshaber der Sicherung West
B.-Nr. Gkdos 1629 A 5

den 1. Juni 1943

Geheime Kommandosache!

An
Oberkommando der Kriegsmarine - Skl.-

Anbei wird das K.T.B. der 12. R.-Flottille vom 1.-15.4.43 mit Bemerkungen der 2. Sich.Div. vorgelegt.

Zum Fernkampfbeschuss auf Geleit "Malaga" (4.4.43 2330 Uhr bis 5.4.43 0215 Uhr S.6/7, Stellungnahme der 2. Sich.Div.):
Zum Fernkampfbeschuss auf das Geleit "Malaga" und zur Einbringung des schwer beschädigten Dampfers wird sich der B.S.W. bei Vorlage des K.T.B. der 15. Vp.-Flottille vom 1.-15.4.43 äussern.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

i.A.

Kr 30270 b 10.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft/ Mondschein usw.	Vorkommnisse zu K.T.B. Nr Skl. I 1263

4. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1629 vom 11.5. 1943

Geheime Kommandosache!

Beitrag

zum

Kriegstagebuch

R.- Bootsbegleitschiff " von der Groeben " , 12. R.- Flott.

Kommandant Ob.Ltn.z.See Jungnickel.

Begonnen: am 1.4. 1943
Beendet : am 15.4.1943.

Anlage 4 zu 1/Skl 16856/43 Gkdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.4. 43 – 3.4. 43	Boulogne	Kein Einsatz, keine besonderen Vorkommnisse. Jungnickel
4.4. 43 2315	Boulogne Leichte Brise aus Südost, ruhige See, mittl. Sicht.	Abgelegt zur Durchführung Geleit Nr. 2612 Dampfer "Malaga", 21oo Brt. "v.d.Groeben" als Navigationsboot für Voraussicherung mit 9 Booten der 12. R.-Flott. Führung: Chef 12. R.- Flott.
2336	vor Boulogne	Marsch angetreten. Fahrt 12 sm. Jungnickel
5.4. 43 002o – 0217	Quadr. 3331 r.u.	Beschuß des Geleites durch Fernkampfbatterie D o v e r
0046	" 3332 o.m.	Mit der Fahrt heruntergegangen, da Geleit außer Sicht kam.
01o8 – 0234	" 7999 u.m.	Gestoppt. Gem. F.T.-Spruch 012o/42 war D. "Malaga" manövrierunfähig.
0118	" 7999 u.m.	Auf Anforderung R.-Boote L.G. geschossen, jedoch nichts gesichtet.
0234	" 8777 A N	Auf Befehl Chef 12.R.- Flott. kehrt gemacht zum Marsch nach Boulogne, da Geleit Calais eingeschleppt werden sollte.
04oo	" 7999 m.u.	Geleit gesichtet und gestoppt. D. "Malaga" wurde nach Calais eingeschleppt. Bis 0522 bei Geleit S.-Bootssicherung nach See gebildet.
0523	" 3332 B F	Von Chef 12.R.-Flott. mit RA 1 und 4 nach Calais entlassen.
0543	Calais	Festgemacht. Jungnickel
6.4. 43 – 9.4. 43	Calais	Kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. Jungnickel
1o.4.43 0234	Calais Leichte Brise aus West ruhige See, bedeckt, mittlere Sicht.	Abgelegt. Weitermarsch mit Geleit 2612 D. "Malaga", Führung Chef 15. Vorp.-Flott. "v.d.Groeben" mit RA 1 und RA 4 Vorraussicherung in Sichtweite vor dem Geleit.
05oo	Dünkirchen	Eingelaufen. Außenkai I festgemacht. Keine besonderen Vorkommnisse.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
193o	Dünkirchen Leichte Brise aus West ruhige See, bedeckt, mittlere Sicht.	Ausgelaufen. Weitermarsch mit Geleit 2612 als Vorraussicherung mit RA 1 u. 4 in Sichtweite vor Geleit. Fahrt 12 sm. Führung des Geleit Chef 15. Vorp.-Flott.
23oo	Punkt 2o4	RA 1 u. RA 2 gem. F.T.-Befehl nach Ostende entlassen. Jungnickel
11.4. 43 0212	Vlissingen, Reede	Mit Geleit eingelaufen und geankert. Keine besonderen Vorkommnisse. Zusatz: Der E.S.-Austausch mit den Hafenschutzbooten auf der Westerschelde war durchweg erst möglich, wenn die Boote mit Scheinwerfer angeleuchtet wurden. 0055 wurde versucht, E.S.-Austausch mit Hafenschutzboot auf 51° 24'N 03° 25,2' O durchzuführen. Zuerst wurde E.S. falsch beantwortet, als das Boot dicht passiert wurde abwarten gegeben. Eine Signalverbindung war unmöglich.
07oo	Vlissingen	Gem. fernmündlicher Rücksprache mit 2.Sich. Div. (Div.Ing.) nach Antwerpen zur Schleifenfahrt gelaufen. Jungnickel
12.4. 43	Antwerpen	Schleifenfahrt und Kompensieren. Keine besonderen Vorkommnisse. Jungnickel
13.4. 43 1114 1435	Antwerpen – Schleuse – Vlissingen	Abgelegt zur Fahrt nach Vlissingen. Festgemacht. Keine besonderen Vorkommnisse. Jungnickel
14.4. 43 01o6	Vlissingen Leichte Brise aus Südwest, ruhige See, leicht bedeckt, mittl. Sicht.	Abgelegt. Gem. 2. S.D. F.G. 1988b A.v.D. mit Geleit 2647, 7 Marine-Führprähme ausgelaufen. Führung Kmdt. M 38oo. "v.d.Groeben" Sicherung Stb. vorn. Fahrt 10 sm.
0521	Quadr. 8784 A N Mitte	Sign.-Deck meldete Schatten an Stb, darauf 2 Leuchtgranaten geschossen, gedoch nichts gesichtet.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0630	Dünkirchen	Eingelaufen. Außenkai I festgemacht.
2330	Dünkirchen Leichte Brise aus SSW., ruhige See, gute Sicht.	Gem. 2. Sich.Div. Gkdos. 2916 A I Geleit Nr.2647 getrennt. "v.d.Groeben" Weitermarsch nach Boulogne mit Vp.-Boot 1505, 1507, 2 Marine-Fährprähmen und Schlepper D 123 S u. D 127 S angetreten. Fahrt 8 sm. Aufstellung: „v.d. Groeben" MPR. 1505 Schlepper 1507 Lumpenickel
15.4. 43 0437	Boulogne	Eingelaufen. Gare Maritime festgemacht. Keine besonderen Vorkommnisse. Lumpenickel Ob.Ltn.z.See u. Kmdt.

Stellungnahme Flottillenchef:

Zum 11.4.1943: Die Unaufmerksamkeit der H.S.-Boote scheint auf allen Positionen gleich zu sein. Ich habe außer vor Boulogne schon öfters beobachtet, daß nur ein Mann Wache an Deck ist und daher zum E.S.-Austausch erst ein Signalgast geweckt werden muß. Sonst nichts zu bemerken.

Korvettenkapitän.

Anlage 34 Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 1886./43

1. Anlage zu B.S.W.
Br. Nr. Gkdos. 2202 vom 1.6. 19 43
Anlage 3 zu Mar. Gr. Kdo. Weg. Kdos. B. Nr. 2847/43

Geheime Kommandosache! Br 28478 b

"Kriegstagebuch"

der 12. Räumbootsflottille.

(Abschnitt Maschine)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.
	Flottillenchef: Korv.Kapitän Maurer
	Flottillen -Ing. Ob.Ltn.(Ing) Dluhis
	Anlagen:

Boot:	Leitender Maschinist:
" v.d.Gröben "	Stbs. Ob.Masch. Folz
" R 34 "	" " Mordhorst
" R 38 "	" " Schornstein
" R 39 "	" " Staatsmann
" R 40 "	" " Nähring
" R 175 "	" " Beyer
" R 176 "	" " Müller
" R 177 "	" " Hirte
" R 178 "	" " Michaethier
" R 194 "	" " Paulich
" R 195 "	" " Rebling
" R 210 "	" " Picard
" R 211 "	" " Maschke

Angefangen: 1. April 1943

Abgeschlossen: 15. " 1943

Anlage 3 zu 1/SKL 19272/43 g.Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-15.4.43		
	" R 39, 40,175,176, 177 "	Werft
		" R 39 "Treibölabgabe:10m^3,Zeit:1Std.30 Min.
	"R 113,114,115,116 "	wird von der 10.Flott. geschrieben.
		gez. Stein
1.4.43		
0	"R34,38,178,194,195, 210,211,v.d.Gröben"	Hafenbetrieb
		gez. Stein
2.4.43		
19^{30}-24^{00}	"R34,38,178,194,195, 210,211"	Hafenbetrieb
		Seebetrieb
	"v.d.Gröben "	Hafenbetrieb
		gez. Stein
3.4.43		
00^{00}-03^{30}	"R34,38,178,194,195, 210,211"	Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		"R38,194"Triebwerkskontrolle durchgeführt (i.O.b.)
20^{45}-24^{00}		Seebetrieb
	" v.d.Gröben "	Hafenbetrieb
		gez. Stein
4.4.43		
00^{00}-07^{00}	"R34,38,178,194,195, 210,211 "	Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		"R34,38,194,211" Treibölübernahme:4 Boote18,2m^3 Zeit: 1Std.30Min.

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

5. - 9.4.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.4.43		
22^{15}-24^{00}		Seebetrieb
	"v.d.Gröben"	Hafenbetrieb
22^{15}-24^{00}		Seebetrieb
		Thüri
5.4.43		
	"R34,38,178,194,195, 210,211"	
00^{00}-07^{00}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		"R34,178,210,211" Triebwerkskontrolle durchgeführt (i,O.b.)
	" v.d.Gröben "	
00^{00}-06^{00}		Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		Triebwerk kontrolle durchgeführt (i.O.b.)
		Thüri
6.-8.4-43	"R34,38,178,194,195, 210 211,v.d.Gröben "	Hafenbetrieb
		Thüri
6.4.43		
09^{45}-15^{45}		"R210 Seebetrieb (Kompensieren)
		Thüri
7.4.43		
13^{00}-16^{00}		"v.d.Gröben "
15^{38}		Seebetrieb (Verholen)
		Bb. Masch.sprang nicht an.
		Stahlleine in der Schraube.
		Thüri
8.4.43		"v.d.Gröben"
		Stahlleine aus der Schraube durch Taucher entfernt.
		Thüri
9.4.43		
19^{30}-24^{00}	"R34,194,195,210 "	Hafenbetrieb
		Seebetrieb
		Thüri

10. - 15.4.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.4.43		
19^{30}-23^{45}	" R 38,178 "	Hafenbetrieb
		Seebetrieb
		Hafe betrieb
	"R211,v.d.Gröben "	Hafenbetrieb
		Thüri
10.4.43		
02^{00}-05^{00}	"v.d.Gröben "	Seebetrieb
		Hafenbetrieb
19^{00}-24^{00}		Seebetrieb
		Thüri
11.4.43		
00^{00}-13^{00}	" v.d.Gröben "	Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		Thüri
12.4.43		
07^{30}-15^{00}	" v.d.Gröben "	Seebetrieb
		M.E.S.-Anlage überprüft und kompensiert.
		Hafenbetrieb
		Thüri
13.4.43		
09^{30}-14^{30}	" v.d.Gröben "	Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		Treibölübernahme: $30m^3$, Zeit: 1Std.30Min.
		Thüri
14.4.43		
00^{30}-07^{15}	" v.d.Gröben"	Seebetrieb
		Hafenbetrieb
13^{00}-24^{00}		Seebetrieb
		Thüri
15.4.43		
00^{00}-04^{30}	" v.d.Gröben "	Seebetrieb
		Hafenbetrieb
		Thüri

10. - 15. 4. 43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.-15.4.43	" R38, 178,211 "	Hafenbetrieb K.b.V.
15.4.43 09[45]		"R211" Boot auf Slip. Untersuchen der Schiffsschrauben.
10.-[illegible].4.43 00[00]-07[00] M. - 15. 4. 43	"R34,194,195,210"	Seebetrieb Werft K.B.U. Ausbau der Motore und Herrichten der Boote zur Überführung nach Marsaille.

Gesehen:

Flottillenchef

Korv.Kapitän

Gesehen:

Freg. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur B.S.M.

Flottilleningeneur

Oberleutnant (Ing)

Gesehen:

K. Kapt. (Ing.) u. Div. Ing.

Anlage 1 zu 2. Sich. Div. Gkdos 1886/43
2. Anlage zu B.S.W.
Vorkommnisse
B.-Nr. Gkdos. 2202 vom 21.6. 19 43
Anlage 2 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B.Nr. 2847/43

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

Geheime Kommandosache!

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

d e r

1 2 . R ä u m b o o t s f l o t t i l l e

Kr 28 478a

Flottillenchef: Korv.Kapitän M a u r e r

Begonnen: 16. April 1943
Beendet : 30. April 1943.

				Seetage
"v.d.Groeben"	Kommandant	O.Leutnant zur See	Jungnickel	3
" R 34 "	"	Stbs.Ob.Strm.	Nickel	0
" R 38 "	"	Leutnant zur See	Stürken	1
" R 39 "	"	Leutnant zur See	Meyer	0
" R 178 "	"	Leutnant zur See	Mohn	1
" R 40 "	Am 19.4.43 außer Dienst gestellt			0
" R 188 "	Kommandant Boot am 18.4.43 von 10.R.-Fl.übernommen.	Leutnant zur See	Hoer	1
" R 175 "	Am 17.4.43 an 10.R.-Fl. übergeben.			0
" R 185 "	Kommandant Boot am 21.4.43 von 10.R.-Fl.übernommen.	Obersteuermann	Stransky	1
" R 176 "	Am 17.4.43 an 10.R.-Fl. übergeben.			0
" R 186 "	Kommandant Boot am 21.4.43 von 10.R.-Fl.übernommen.	Leutnant zur See	Freitag	1
" R 177 "	Am 27.4.43 an 10.R.-Fl. übergeben.			0
" R 187 "	Kommandant Boot am 21.4.43 von 10.R.-Fl. übernommen.	Leutnant zur See	Sellke	1
" R 194 "	Kommandant	Ob.Leutnant zur See	Weißenborn	0
" R 195 "	"	Leutnant zur See	v. Zatorski	0
" R 210 "	"	Leutnant zur See	Neßmann	0
" R 211 "	"	Leutnant zur See	Großmann	1

Anlage 6 zu 1/SK 19272 g.Kdos.
1.SKl

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4.43	Le Havre	R 38, R 178, R 211 mit 10. R.-Flottille Wegablaufen als Außensicherung von Punkt 244 - Umgehungsweg - 236 - Weg Herz bis Le Havre. Keine Vorkommnisse. R 194, R 195, R 210, R 34 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 175, R 176 Rotterdam Werft. R 39 Le Havre Werft. R 40 Boulogne Werft. R 177 Fecamp Werft.
17.4.43	Le Havre	R 38, R 178 Le Havre festgemacht. Beginn Vorbereitungen für Verlegung Mittelmeer. R 211 mit 10. R.-Flottille Oistreham eingelaufen. R 194, R 195, R 210, R 34 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung in Mittelmeer. R 175, R 176 gem. B.S.W. Befehl an 10. R.-Flottille übergeben. R 177 Fecamp Werft. R 39 Le Havre Werft. R 40 Boulogne Werft.
18.4.43	Le Havre	R 194, R 195 nach Ausbau Maschinen, Ruder, Propeller, Geschütze, Brücke und Vonbordgabe der hauptsächlichsten Ausrüstung und Einrichtung mit Schlepper Le Havre aus zum Marsch auf Seine-Yonne bis Auxerre, von dort über Land nach Chalons sur Saone, dann Saone-Rhone nach Marseille, dort Zusammenbau und Marsch zum neuen Einsatzgebiet.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
hoch 18.3.43		R 210, R 34, R 38, R 178 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 211, R 188 von Cistreham nach Le Havre verlegt (R 188 gem. O.K.M.Verfg. von 10.R.-Fl. übernommen). R 177 Fecamp Werft. R 39 Le Havre Werft. R 40 Boulogne Werft.
19.4.43	Le Havre	R 194, R 195 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerres. R 210, R 34 Le Havre aus, Marsch nach Auxerres. R 38, R 178, R 188, R 211 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 39 Le Havre Werft. R 177 Fecamp Werft. R 40 in Boulogne außer Dienst gestellt gem. O.K.M. Verfügung.
20.4.43	Le Havre	R 194, R 195, R 210, R 34 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerres. R 38, R 178, R 188, R 211 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 39 Le Havre Werft. R 177 Fecamp Werft.
21.4.43	Le Havre	R 194, R 195, R 210, R 34 Fortzsetzung Marsch Le Havre - Auxerres. R 38, R 178, R 188, R 211 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 21.4.43		R 39 Le Havre Werft. R 177 Fecamp Werft. R 185, R 186, R 187 von 10. R.-Flottille gem. B.S.W. Befehl übernommen.
22.4.43	Le Havre	R 194, R 195, R 210, R 34 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerres. R 178, R 211 Le Havre aus, Marsch nach Auxerres R 38, R 188, R 185, R 186, R 187 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 39 Werft Le Havre. R 177 Werft Fecamp.
23.4.43	Le Havre	R 194, R 195, R 210, R 34, R 211, R 178 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerres. R 38, R 188 Le Havre aus zum Marsch nach Auxerres R 185, R 186, R 187, R 39 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 177 Fecamp Werft.
24.4.43	Le Havre	R 194, R 195, R 210, R 34, R 211, R 178, R 38 R 188 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerres. R 185 bis R 187, R 39 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 177 Fecamp Werft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.4.43	Le Havre	R 194, R 195, R 210, R 34, R 211, R 178, R 38, R 188 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerres R 185 bis R 187, R 39 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 177 Fecamp Werft.
26.4.43	Le Havre	R 194, R 195, R 210, R 34, R 211, R 178, R 38, R 188 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerres. R 185, bis R 187, R 39 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 177 Fecamp Werft.
27.4.43	Auxerres	R 194, R 195, R 210, R 34 Auxerres eingelaufen. Landüberführung am 2. Mai beabsichtigt, da zuerst 2 Mar. Fahrprämen überführt werden. R 38, R 188, R 211, R 178 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerres. R 185, bis R 187, R 39 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer. R 177 in Fecamp an 10. R.-Flottille übergeben.
28.4.43	Auxerres	R 194, R 195, R 210, R 34 Auxerres. R 38, R 188, R 211, R 178 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerre. R 185 bis R 187, R 39 Le Havre. Vorbereitungen für Verlegung ins Mittelmeer.

29.4.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.4.43	Auxerre S	R 194, R 195, R 210, R 34 Auxerre S. R 38, R 188, R 211, R 178 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerre S. R 186, R 185 Le Havre aus, Marsch nach Auxerre S. R 187, R 39 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer.
30.4.43	Auxerre S	R 194, R 195, R 210, R 34 Auxerre S. R 38, R 188, R 211, R 178, R 186, R 185 Fortsetzung Marsch Le Havre - Auxerre S. R 187, R 39 Le Havre. Vorbereitung für Verlegung ins Mittelmeer.

Korvettenkapitän und Flottillenchef.

Anlage 22 Zu 2. Sich. Div. Gkdos 1886 ~~1885~~ 13

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

Geheime Kommandosache!

Beitrag

zum

Kriegstagebuch

Kommando R.-Bootsbegleitschiff " von der Groeben ", 12.R.-Fl.

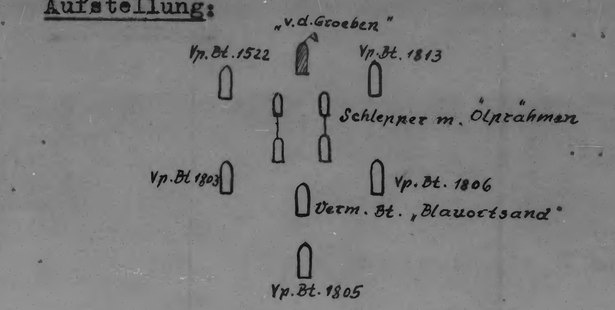
Kommandant Ob.Ltn.z.See Jungnickel.

Begonnen: am 16.4. 1943

Beendet : am 30.4. 1943.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.4. 43	Boulogne	Kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. Jungnickel
17.4. 43		Geleit Nr.2645 gem. d. S.D. Gkdos. 2989 A II konnte wegen ungünstigen Niedrigwassers Dieppe (18.4.43 NW 0547, Einlaufen erst 3 Stunden nach NW möglich) nicht durchgeführt werden
1400	Boulogne	Fernmündl. Einsatzbefehl zur Besetzung Position Blücher mit Vpbt. 1811 erhalten.
2245	Boulogne leichte Brise aus Südost, ruhige See, leicht bedeckt, mittl. Sicht.	Ausgelaufen zur Besetzung Position "Blücher". Auslaufen durch F.T. 2039/15 gemeldet. Jungnickel
18.4. 43		
0103-0113	Quadr. BF 3359 rechts obere Ecke	Gestoppt, da laufend Motorengeräusche an Stb. gehört wurden, jedoch nichts gesichtet.
0232-0236	Quadr. 3359 r.m.	Alarm, Feuererlaubnis auf passierendes Flugzeug.
0347-0350	Quadr. BF 3364 l.u.	Angriff einer Whirlwind mit 3 Bomben. Durch FT-Spruch F 0352/61 gemeldet. Gefechtsbericht 18.4.43 gesondert abgesandt.
0700	Boulogne	Eingelaufen. Gare Maritime festgemacht. Kein Einsatz. Jungnickel
19.4. 43 – 27.4. 43	Boulogne Gare Maritime	Kein Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse. Jungnickel
28.4. 43	Boulogne Gare Maritime	
2130		Abgelegt zur Durchführung Geleit Nr. 2651 (2 Schlepper, 2 Ölprähme) mit Vpbt. 1811, 1813, 1522 und Verm.Bt. "Blauortsand".
2151	Vor Einfahrt Boulogne. Starker Wind aus WNW, grobe See, bedeckt, mittlere Sicht.	Mit Geleit wieder eingelaufen, da Wetterlage Durchführung Geleit nicht zuließ. Jungnickel
29.4. 43		
1300	Boulogne	Befehl 2.Sich.Div. Gkdos. 3271 A II Geleit Nr. 2651 Boulogne - Dieppe durch 2 weitere Boote 18 Vpfl. verstärken. Falls Wetterlage Durchführung Geleit nicht erlaubt, Marsch mit 4 Booten 18.Vpfl. nach Dieppe.
1330	Boulogne	Absicht: Boulogne aus 2300 Uhr, Dieppe ein 0630 Uhr.
2240	Boulogne Gare Maritime schw.Brise aus Südwest leicht bewegte See, bedeckt, mittl.Sicht.	Abgelegt zur Durchführung Geleit Nr. 2651, 2 Schlepper, 2 Ölprähme, Verm.Bt.Blauortsand Vp.bt.1803, 1805, 1806, 1813, 1522, Fahrt 7 sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Aufstellung:  Jungnickel
30.4. 43		
0004-0006	Quadr. BF 3361 l.o.	Geleit wurde 2 Minuten von einem Scheinwerfer nördlich Cap d'Abprech angestrahlt. Auf wiederholte E.S.-Abgabe wurde das Geleit erneut angestrahlt.
0830	WSW 5-6, grobe See, Schauerwetter, mäßige Sicht.	Dieppe eingelaufen. Durchführung Geleit verzögerte sich um 2 Stunden, da Wind stark auffrischte und dadurch der Strom entgegen den Angaben des Atlanten setzte. Ich entschloß mich um 0300 Uhr zum Durchlaufen, da Schauerwetter eintrat und somit nicht mit feindl. Fliegern zu rechnen war und außerdem die Boote zur Durchführung eines Geleites in Dieppe benötigt wurden. Keine besonderen Vorkommnisse.
1345	Dieppe	Einsatzbefehl, 2. Sich.Div. Gkdos. 3316 A II Durchführung Geleit Nr, 2622 D. "Ile d'Aix" 5028 Brt. Dieppe-Boulogne mit Vp.Bt. 1803, 05, 06, 13 und AF 1, 2, 3, 8.
1445	Dieppe	Absicht: Dieppe aus 2145 Uhr, Fahrt 9 sm.
2140	Dieppe	Abgelegt.
2205	Vor Dieppe Frische Brise aus Nordwest, bewegte See, Schauerwetter, Regen, mäßige Sicht, gegen 0200 Uhr aufklarend.	A 1,2,3,8. Aufstellung:  Aufstellung der Art.-Träger Bb. querab als Fernsicherung, unabhängig vom Geleit, Abstand etwa 1,5 - 2 sm. Marsch in Küstennähe angetreten, Fahrt 9 sm. Jungnickel

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5. 43		
0030	Quadr. BF 3722 obere Kante.	Treibende Mine 3 m Stb. querab, Typ nicht auszumachen.
0309	" BF 3364 l.m.	Schatten Bb. voraus. Auf E.S.-Anruf keine Antwort. 4 Leuchtgranaten geschossen. Als 3 Boote der 38. M.S.-Flott. ausgemacht, E.S. wurde nach L.G.-Beschuß zu spät beantwortet.
0450	Boulogne	Mit Geleit eingelaufen. Keine besonderen Vorkommnisse.

Tumpuckel
Ob.Ltn.z.See

Keine Bemerkungen
Mauve
Korvettenkapitän und Flottillenchef

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

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 2202 vom 21.6. 19.43

Der Führer der
2. Sicherungs-Division
B. Nr. Gkdos 1886 A 3

, den 17.6.1943

Anlage 1 zu Mar. Gr. Kdo. West G. Kdos. B. Nr 2847/43

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x)

nachrichtlich:

12. Räumbootsflottille.

Betrifft: KTB 12. Rbfl. vom 16. bis 3o.4.1943
Vorgang : 12. Rbfl. Gkdis 3o3 v.12.6.43

In Anlage wird KTB vom 16. - 3o.4.43 und Ab - schnitt Maschine vom 1. - 15.4.43 der 12. Räumbootsflot - tile mit folgender Stellungnahme vorgelegt :

Flottille befindet sich in Verlegung nach dem Mittelmeerraum.

Seite 2 - 6: Es fehlen die Wettereintragungen.
Seite 11, 1.5., o3o9 Uhr: Gemäss FG 22421 war der Geleit - gruppe die Begegnung mit den Booten der 38. Msfl. in Nähe P.236 für o245 Uhr bekannt. Es erscheint daher bedenklich, sofort mit LG-Beschuss einzusetzen. Wiederholung des ES - Anrufes mit stärkerer Lichtquelle (Handsignalscheinwerfer) hätte vermutlich den beabsichtigten Erfolg gehabt.

KTB - Abschnitt Maschine - vom 16. - 3o.4.43 wird nachgereicht. A3 17/6.

I.V.

Anlage 1 zu 1/Stl 19272/43 g.Kdos.
1.SKl

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. Gkdos 2202 A5

den 30. Juni 1943

Marinegruppenkommando West
Eing. 2. Juli 1943
2847
Abt. 3 Anl. 1

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando West - Führungsstab - Prf.Nr. 1
nachrichtlich:
2. Sicherungsdivision " " 2
12. Raumbootsflottille " " 3

Anbei wird das K.T.B. der 12. R-Flott. vom
16. - 30. 4. 43
mit Abschnitt Maschine vom 1. -15.4.43 und Stellungnahme der 2. Sich.Div. vorgelegt.

1) Zum KTB "v.d.Groeben" 30.4. 2140 Uhr S. 9:

Die Aufstellung der AF-Boote als Fernsicherung entspricht den mit ihnen bisher gemachten schlechten Erfahrungen bei Verwendung in der engen Sicherung (Verwechslungsmöglichkeit, geringe Manövrierfähigkeit).

2) Zum KTB "v.d.Groeben" 1.5. 0309 Uhr S. 11, Bemerkungen der 2. Sich.Div.

Der berichtete Vorfall zeigt, dass in besonders durch S-Boote gefährdeten Seegebieten nach Möglichkeit bei Geleiten wertvoller Schiffe Begegnungen mit anderen Fahrzeugen ausgeschaltet werden sollen.

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

(2057.

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führerstb.Gkdos 2847/43 A1a

Fü.Qu., den 4. Juli 1943

Ob. d. M.
Eing. -7. JUL. 1943

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

-3-

Nichts zu bemerken.

1. Skl Qu (A I)
2. Über 1 Skl an

Im Auftrage!

1 Skl i.A. Iae

1.Skl 19272/g.Kdos. — 3 —

Kr 29057

1. K.T.B.

12. Räumbootsflottille

1.5. - 15.6. 1943

2163

Befehlshaber
des Deutschen Marine - Kommandos Italien

Ob.d.M. Eing. 14 JUL. 3

B.Nr. Gkdos 559/43 A 1a ,den 8. Juli 1943

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl -

In der Anlage werden die KTB's der 12. R-Flottille für die Zeit vom 1. - 15.5., 16. - 31.5. und 1. - 16.6.43 vorgelegt.

Die reibungslose Überführung der Flottille verdient volle Anerkennung für alle beteiligten Stellen und ist z.T. der Tatkraft und personlichen Initiative des Flottillenchefs zu verdanken.

Ein persönlicher Erfahrungsaustausch mit dem Chef der 11. R-Flottille, dessen Flottille z.Zt. sich in der Überführung befindet, hat stattgefunden.

Sonst nichts zu bemerken.

1) I Wurt I m I E
2) Skl Qu A I
3) K
4)

24.7.43
E1 Anl. 24/7.

1/Skl an Kr
1/Skl.
i.A. Iac

1.Skl 19876 g.Kdos.
14.Jul. 1943

3 Anl.

Anlage 1 zu Dt. Markdo. Italien
B. Nr. Skdos 559 vom 26/6.43

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Maurer

begonnen am: 1.5.1943
beendet am : 15.5.1943

R 34 (F-Boot)	Kmdt.	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage: 0
R 38	"	Lt.z.S. d.R.	Stürken	0
R 39	"	Lt.z.S.	Meyer	0
R 178	"	Lt.z.S.	Mohn	0
R 185	"	Obersteuermann	Stransky	0
R 186	"	Lt.z.S.	Freitag	0
R 187	"	Lt.z.S.	Sellke	0
R 188	"	i.V.Lt. (W)	Ehlers	0
R 194	"	Ob.Lt.z.S.	Weissenborn	0
R 195	"	Lt.z.S.	v. Zatorski	0
R 210	"	Lt.z.S.	Nessmann	0
R 211	"	Lt.z.S.	Grossmann	0

Anlage 1 zu 1/SU 1876/43 Gkdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.		Kurze Vorgeschichte für Verlegung.
		Gruppenweise Verlegung nach Le Havre, Austausch der 4 durch Minentreffer beschädigten Boote. Erhalte von 10.R.Fl. die Boote R 185 - R 188.
10.4.	Gruppe Weissenborn	R 194, 34, 195, 210 Le Havre Ausbau und Herrichtung für Transport auf Flüssen und Landstraße. Boote auf 60 t geleichtert.
18.4.	Rotte 194, 34	Le Havre aus Marsch nach Auxerre.
18.4.	Gruppe Stürken	R 38/188, 178, 211 Herrichtung Le Havre für Landtransport.
19.4.	Rotte R 195, 210	Le Havre aus Marsch nach Auxerre.
22.4.	Rotte 178, 211	Le Havre aus Marsch nach Auxerre.
22.4.	Gruppe Sellke	R 187, 185, 186, 39 Herrichtung Le Havre für Landtransport.
23.4.	R 38, 188	Le Havre aus Marsch nach Auxerre.
27.4.	Gruppe 194,34,195,210	Auxerre festgemacht.
29.4.	R 186, 185	Le Havre aus Marsch nach Auxerre.
2.5		
		Joigny
		R 178/211 Melun
		R 186/185 Paris
		R 187/39 Le Havre
		. . . . .
3.5.43		R 194/195/210/34 Auxerre
		R 38/188/178/211 Joigny, um Überfüllung in Auxerre zu vermeiden.
		. . . . . (Luftgefahr).
		R 186/185 Paris
		R 187/39 Le Havre
4.-8.5.43		R 194/195/210/34 Auxerre
		R 38/188/178/211 Joigny
		R 186/185 Corbeil
		R 187/39 Le Havre

	...es, Wind, Wetter, ...euchtung, Sichtigkeit ...t, Mondschein usw.	Vorkommnisse		Da... u... Uhr...
	Auxerre	R 195/194/210/34	Auxerre	9.5.4
		R 38/188	Corbeil	
		R 178/211	Corbeil	
		R 186/185	Paris	
		R.- Boote liegen bis zum Zeitpunkt des Aufslippens ausserhalb der Stadt möglichst getarnt gegen Fliegersicht.		10.5.4
		R 187/39	Le Havre	
		Erhalte FS. OKM. SKL.QA I SA 2638. Ob.d.M. hat entschieden, dass nach Transport 1 MFP zunächst 4 R.- Boote zu überführen sin Danach entgegen bisheriger Regelung bis auf weiteres MFP. Leider ist die ganze Flottille bereits für Transport auseinander gebaut und fällt daher für den höchst notwendigen Kanaleinsatz aus.		11.5.4
2.5.43		R 194/195/210/34	Auxerre	12.5.4
		R 38/188	Joigny	
		R 178/211	Melun	
		R 186/185	Paris	
		R 187/39	Le Havre	
3.5.43		R 194/195/210/34	Auxerre	
		R 38/188/178/211	Joigny, um Überfüllung in Auxerre zu vermeiden. (Luftgefahr).	
		R 186/185	Paris	
		R 187/39	Le Havre	
4.-8.5.43		R 194/195/210/34	Auxerre	
		R 38/188/178/211	Joigny	
		R 186/185	Corbeil	
		R 187/39	Le Havre	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.5.43		R 194/195/210/34 Auxerre R 38/188/178/211 Joigny R 186/185 Melun R 187/39 Le Havre Mann
10.5.43		R 194/195/210/34 Auxerre R 38/188/178/211 Joigny R 186/185 Courlon R 187/39 Le Havre aus nach Rouen Mann
11.5.43		R 194/195/210/34 Auxerre R 38/188/178/211/186/185 Joigny R 187/39 Vernon Mann
12.5.43		R 34 aufgeslippt und klar für Landtransport. R 194/195/210 Auxerre R 38/188/178/211/186/185 Joigny R 187/39 Pont de Sevres Das Aufslippen und Herrichtung für Land - transport nahm beim ersten Boot 1 1/2 Tage in Anspruch. Die Belastungen für den Bootskörper sind ausserordentlich hoch. Das Boot ist nur an 2 Stellen unterstützt, und die Überhänge vorn und achtern betragen rund 9,5 m, die Auf - lagefläche pro Unterstützung ist nur 2,5 m. Der Transport führte z.T. über sehr stark gewunde Strassen mit mehreren hundert Meter Höhenunterschieden. In den z.T. stark über - höhten Kurven hatte das Boot mindestens 8 % Schlagseite, es sind jedoch in keinem Falle besondere seitlichen Drücke aufgetreten und auch im weiteren Verlauf der Überführungsaktion alle Boote unbeschädigt wieder zu Wasser gekommen. Gewisse Verziehungen im Schiffskörper werden sicher auftreten und sich erst beim Ein - bau und Ausrichten der Motoren zeigen. Mann.

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. DIN A 4.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.5.43		R 34 Beginn Landtransport R 194 aufgeslippt R 195/210 Auxerre R 38/188/178/211/186/185 Joigny R 187/39 Paris Maurer
14.5.43		R 34 auf Landtransport R 194 Beginn Landtransport R 195/210 Auxerre R 38/188/178/211/186/185 Joigny R 187/39 Paris Maurer
15.5.43		R 34 Ankunft Chalon, abgeslippt R 194 auf Landtransport R 195/210 Auxerre R 38/188/178/211/186/185 Joigny R 187/39 Corbeil Maurer Korvettenkapitän und Flottillenchef

Anlage 3 zu Dt. Markdo. Italien
~~Gelos 559 vom 16/6.43~~

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

Geheime Kommandosache!

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

der

12. R ä u m b o o t s f l o t t i l l e

Flottillenchef: Korvettenkapitän M a u r e r

begonnen am: 16.5.1943
beendet am: 31.5.1943

R 34 (F-Boot)	Kmdt.	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage: 0
R 38	"	Lt.z.S. d.R.	Stürken	0
R 39	"	Lt.z.S.	Meyer	0
R 178	"	Lt.z.S.	Mohn	0
R 185	"	Obersteuermann	Stransky	0
R 186	"	Lt.z.S.	Freitag	0
R 187	"	Lt.z.S.	Sellke	0
R 188	"i.V.	Lt. (W)	Ehlers	0
R 194	"	Ob.Lt.z.S.	Weißenborn	0
R 195	"	Lt.z.S.	v.Zatorski	0
R 210	"	Lt.z.S.	Neßmann	0
R 211	"	Lt.z.S.	Großmann	0

Anlage 2 zu 1/Stk 1987 Gkds.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.43	Auxerre	R 34 Chalon s.S. R 194 Ankunft Chalon, abgeslippt R 38/188/178/211/186/185 Joigny R 187/39 Monterau Mann
17.5.43	- " -	R 194/34 Chalon wegen ungünstigen Wasserstand. R 210 aufgeslippt R 195 Auxerre R 38/188 Auxerre R 178/211/185/186 Joigny R 187/39 Ville - Neuf. s. Yonne Mann
18.5.43	-" -	R 194/34 Chalon wegen ungünstigen Wasserstand. R 210 Beginn Landtransport R 195 Auxerre R 38/188/178/211/185 Auxerre R 187/39/186 Joigny Mann
19.5.43	- " -	R 194/34 Chalon aus bis Lyon R 210 auf Landtransport R 195 aufgeslippt, Beginn Landtransport R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre. Da der schwierigste Teil der Überfahrt die Rhone ist, habe ich alle Rottenführer auf die erste Rotte gegeben um Erfahrungen zu sammeln für den eigenen Marsch. Der Leiter der Wastra Chalon s.S. nahm an der Überfahrt teil. Seiner Tatkraft ist es mit zu verdanken, daß Schlepper, Lotsen und zweckmäßiges Schleppgeschirr auf den Schleppern stets zeitgerecht zur Stelle waren. Die Überfahrt kann nur von besonders Revierkundigen ohne Havarien durchgeführt werden. An einigen Stellen, insbesondere bei Point St. Esprit sind Stromgeschwindigkeiten bis zu 11 Sm beobachtet worden, dabei ist der Strom außerordentlich klippenreich und an manchen Stellen ist die Fahrwasserbreite nur 30 m. Mann
20.5.43	- " -	R 194/34 Lyon - Vacances R 210 Chalon ein R 195 Landtransport R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre Mann.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.5.43	Auxerre	R 194/34 Port St. Luis R 210 Abgeslippt R 195 auf Landtransport R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre Mann
2.5.43	- " -	R 194/34 Marseille ein - " - R 210/195 Chalon ein R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre Mann
.5.43	- " -	R 194/34 Marseille R 195/210 Chalon ein, R 195 abgeslippt R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre Eingang Fs. O.K.M. QA eins Sp 5939 Gkdos: Ab sofort nur R.-Boote überführen. Da für R.-Bootstransport nicht alle Kulemeyerwagen geeignet sind, werden 3 Wagen für R.-Boote hergerichtet. Umbau der Wagen dauert z.Zt. noch 2 Tg. (Angabe der Reichsbahn). Mann
4.5.43	- " -	R 194/34 Marseille R 195/210 Chalon R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre Mann
5.5.43	- " -	R 194/34 Marseille Beginn Zusammenbau R 195/210 Chalon aus bis Vienne R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre Mann
6.5.43	- " -	R 194/34 Marseille R 195/210 Rhonefahrt bis Arles R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre Mann
7.5.43	- " -	R 194/34 Marseille R 195/210 Marseille ein R 38/188/178/211/186/185/187/39 Auxerre Mann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.5.43	Auxerre	R 194/34/195/210 Marseille R 188 aufgeslippt R 38/178/211/186/185/187/39 Auxerre Maurer
29.5.43	- " -	R 194/195/210/34 Marseille R 188 Landtransport Auxerre ab R 38 aufgeslippt R 178/211/186/185/178/39 Auxerre Maurer
30.5.43	- " -	R 194/195/210/34 Marseille R 38/188 Landtransport R 211 aufgeslippt R 178/186/185/178/39 Auxerre Maurer
31.5.43	- " -	R 194/195/210/34 Marseille R 188 Chalon ein R 38/211 Landtransport R 178/186/185/178/39 Auxerre Maurer Korvettenkapitän und Flottillenchef

Anlage 6 zu Dt. Markdo. Italien
[illegible] 559 vom 26/6.43

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Korvettenkapitän Maurer

begonnen am: 1.6.1943
beendet am: 15.6.1943

R 34 (F-Boot)	Kmdt.	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage: 0
R 38	"	Lt.z.S. d.R.	Stürken	0
R 39	"	Lt.z.S.	Meyer	0
R 178	"	Lt.z.S.	Mohn	0
R 185	"	Obersteuermann	Stransky	0
R 186	"	Lt.z.S.	Fteitag	0
R 187	"	Lt.z.S.	Sellke	0
R 188	"i.V.	Lt. (W)	Ehlers	0
R 194	"	Ob.Lt.z.S.	Weissenborn	0
R 195	"	Lt.z.S.	v. Zatorski	0
R 210	"	Lt.z.S.	Nessmann	0
R 211	"	Lt.z.S.	Grossmann	0

Anlage 3 zu 1/SH 1987 [illegible]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
1.6.43	Auxerre	R 194/195/210/34	Marseille
		R 188	abgeslippt
		R 38/211	Landtransport
		R 178/186/185/187/39	Auxerre
			Mann
2.6.43	Chalon sur Saone	R 194/195/210/34	Marseille
		R 188	Chalon
		R 38	Chalon, abgeslippt
		R 211	Landtransport
		R 178/186/185/187/39	Auxerre
			Mann
3.6.43	- " -	R 194/195/210/34	Marseille
		R 38/188	Chalon aus bis Vienne
		R 211	abgeslippt
		R 178	aufgeslippt
		R 186/185/187/39	Auxerre
			Mann
4.6.43	- " -	R 194/195/210/34	Marseille
		R 38/188	Rhonefahrt bis St. Luis
		R 211	Chalon
		R 178	Beginn Landtransp
		R 185	aufgeslippt
		R 186/187/39	Auxerre
			Mann
5.6.43	- " -	R 194/195/210/34	Marseille
		R 38/188	Marseille eingelau
		R 211	Chalon
		R 178/185	Landtransport
		R 186	aufgeslippt
		R 187/39	Auxerre
			Mann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
6.6.43	Chalon sur Saone	R 194/195/210/34/38/188	Marseille
		R 211	Chalon
		R 178/185/186	Landtransport
		R 187/39	Auxerre
			Mann
7.6.43	- " -	R 194/195/210/34/38/188	Marseille
		R 211	Chalon
		R 178	Chalon ein, abgeslippt
		R 185	Chalon ein
		R 186	Landtransport
		R 187/39	Auxerre
			Mann
8.6.43	- " -	R 194/195/210/34/38/188	Marseille
		R 178/211	Chalon aus bis Vienne
		R 185/186	abgeslippt
		R 187/39	Auxerre
			Mann
9.6.43	Lion	R 194/195/210/34/38/188	Marseille
		R 178/211	Rhonefahrt bis Arles
		R 185/186	Chalon aus bis Vienne
		R 187/39	Auxerre
			Mann
10.6.43	Arles	R 194/195/210/34/38/188	Marseille
		R 178/211	vor Tunnel Marseille festgemacht
		R 186/185	Port St. Luis
		R 187	aufgeslippt, Beginn Landtransport
		R 39	aufgeslippt
			Mann.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.6.43	Marseille	R 194/195/210/34/38/188 Marseille R 178/211/186/185 Marseille ein R 187/39 Landtransport Mann
12.6.43	- " -	R 194/195/210/34/38/188/178/211/186/185 Marseille R 187/39 Landtransport Mann
13.6.43	- " -	R 194/195/210/34/38/188/178/211/186/185 Marseille R 187/39 Chalon ein Mann
14.6.43	- " -	R 194/195/210/34/38/188/178/211/186/185 Marseille R 187 abgeslippt R 39 Chalon Mann
15.6.43	- " -	R 194/34 nach Zusammenbau und Probefahrt wieder K.b. R 195/210/38/188/178/211/186/185 Marseille R 187 Chalon R 39 abgeslippt

Damit ist die ganze Flottille über Land
Die Boote sind wieder ohne bemerkbare Schäden
zu Wasser. Die Organisation des Landtransport
hat in allen Stellen Gutes geleistet, insbe -
sondere die Deutsche Reichsbahn.
Die Marineleitkommandos haben die Boote in
Allem auf das Beste unterstützt und versorgt.

Mann.

Korvettenkapitän und Flottillenchef

PG-73510 NID

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

12TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 29 JUNE - 30 SEPT. 1943

Kr 32 216 a, b

Kr. T. 3'

12. Räumschottille

a) Zutrag „ R 38 „ R 178 „ R 185 „ R 186
„ R 187 „ R 188 „ R 211 29.6. – 31.7.43

b) „ „ R 187 25.7. – 31.7.43

4 Skizzen

Anlagen geheftet

[29.6. – 30.9.1943]

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/Y3510 /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
C. T. BUT
SHO ID B M
CR .
ON TH WO
SHEET OF PAPER.
R.D NUMBER
O L

Anl. 7 zu Gkdos. 1578

Kr 32216a

Geheime Kommandosache!

12. Räumflottille V

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

Beitrag: R.38
R.178
R.185
R.186
R.187
R.188
R.211

vom 29.6.-30.6. 1943
vom 1.7.-14.7. 1943
vom 15.7.-31.7. 1943

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/73510 /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 15 zu 1/SKl 28085/43 Gkdos.

Zeit Ort und Wetter Vorkommnisse

Kriegstagebuch.

(Beitrag "R.38" u. "R.211")

vom 29.6.-30.6. 1943.

29.6. Marseille

Auslaufbefehl:

Rotte "R.38"/"211" 29.6. Marseille aus Uhr 16^{00} Marsch nach Livorno-Piombino.

Fernschreiben: SSD.

an 1.) Dt. Marko. Italien
2.) 6. Sicherungsfltl.,
3.) Dt. Mar. Verb. Kommando Toulon,
4.) Dt. Stabschef Livorno,
5.) 7. Sicherungsdivision,
6.) Nachr. Gruppe West Führ. Stabs
7.) Nachr. B.S.W.

Gkdos. Rot. Rotte "R. 38"/"211" - Marseille aus 29.6. Uhr 16^{00} Marsch nach Livorno - Piombino. Boote stehen Uhr 20^{00} vor Westnetzsperre Insel Hyeres. Nachtmarsch mit 12 sm. Maßnahmen durch Verb. Offz. wie besprochen. Tagesmarsch 16 sm. Livorno ein gegen Uhr 14^{00} zum Befehlsempfang. Morsenamen "R. 38" R B O, "R. 211" R I U. Funkschaltung K S F 30.6. Uhr 03^{00} Wellenwechsel auf Sicherungsverbandswelle.

12. R.-Flt. Gkdos. Nr. 349/43

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
29.6.	Marseille	Hangar 8 abgelegt.
16^{37}	NO, C, 1-2, heiter, 8-10 sm Sicht.	Durchführung Aufgabe lt. Gkdos. 12. R.-Flott. I.W.349/43.
20^{30}		Tonnensperre Eingang Hyeres passiert. Ital. Lotsenboot vorgesetzt.
21^{22}		Lotsenboot entlassen.

Stürken

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
30.6.	Livorno	
14^{59}	NO, bewölkt-heiter, 8-5 sm Sicht	Innenhafen festgemacht.
17^{51}		Abgelegt, Weitermarsch nach Piombino.
18^{20}	In See	Funkspruch: SSD. Mit "R.-211" um Uhr 15^{00} Livorno ein. Weitermarsch Uhr 18^{00} nach Piombino. Ein Uhr 21^{00}. "R.-38"
20^{50}	Piombino	Hafen festgemacht.
21^{05}		Funkspruch: Dt.Markdo. Italien, op, 7. Sich.-Div., 6. Sich.-Flott., 12. R.-Flott.; Mit "R.-211" um Uhr 20^{50} "Piombino" eingelaufen. "R.-38"
23^{45}		Funkspruch: Stabschef Neapel, Dt. Markdo Italien, op., 7. Sich.-Flott., 6. Sich.-Flott., 12. R.-Flott.: Laufe um Uhr 05^{00} mit "R.-211" "Piombino" aus nach Neapel. Marschfahrt 16 sm. Eintreffen voraussichtlich gegen Uhr 19^{00}. "R.-38"

Stürken

Oberlt. z. S. u. Kmdt.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse

Kriegstagebuch.

(Beitrag "R.38" u. "R.211".)

vom 1.7.-14.7. 1943.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
1.7.	Piombino	
05^{03}		R.38 mit R.211 abgelegt.
05^{38}	In See NO, bewölkt, 1-2 8-10 sm Sicht	R.38 B.B.-Maschine unklar. B.B.-Drucklager festgelaufen, Weitermarsch nur mit einer Maschine möglich.
06^{19}		Zur Erhöhung der Marschfahrt von R.-211 in Schlepp genommen. Marschfahrt 15 sm.
12^{15}	In See	Schleppverbindung aufgehoben, da Wellen R.-211 warm gelaufen, und derselbe Schaden befürchtet wurde.
18^{14}	Nettunia	Hafen festgemacht.
18^{35}		Funkspruch: Stabschef in Neapel, Dt. Markdo. Italien, op., 7. Sich.-Div., 12. R.-Flott.: Wegen Maschinenschaden R.38 "Nettunia" um Uhr 18^{15} mit R.-211 eingelaufen. "R.38"

Fernschreiben:

SSD.

An 12.-R.Flott. Marseille

nachrichtl.: Dt. Markdo Italien-O.Qu.Ing.-Rom.

B.B.-Drucklager festgefressen, Nettunia mit R.211 eingelaufen. Erbitte sofort Ersatz nach hier.

Stürken

6. R.-Flott. für "R38".

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
2.7. 1o^{55}	Nettunia	Im Hafen Funkspruch: SSD. 12. R.-Flott. Patras, Adm. Ägäis für Chef 12. R.-Flott.: "Nettunia" mit R.211 eingelaufen, R.38 B.B.-Drucklager ausgeglüht. Hier deutsche Werft. Ersatz bei Flo. Ing. sofort angefordert. "R.-38"
		Fernschreiben: SSD. An 12.R.-Flott. Marseille nachr. Dt. Markdo Italien - O.Qu. Ing. Rom B.B.-Drucklager ist ausgeglüht. Brauchbar ist Welle einschl. Flanschen, In Nettunia Dt. Werft. 6. R.-Flott. für "R.38" FG/27/43
		Fernschreiben: KR. Dt. Markdo. Italien - A 5 - Rom ERbitte Befehle für R.211. Reparatur R.38 ca. 2 Tage nach Eintreffen Ersatzteile. 6. R.-Flott. für "R38" Gkdos. Stürken
3.7. 22^{00}	Nettunia	R.211 entlassen, allein Weitermarsch nach Neapel mit R.12, 6. R.-Flott. Stürken

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
4.7. 12^{00}	Nettunia	Im Hafen Kurierschreiben: Von Dt. Markdo. Italien op. über 6. R.-Flott. Dämpfer "Sabbia" Uhr o7^{07} von U.-Boot torpediert 15 sm westnordwest Ostia. Begleitender U.-Jäger 22o7 meldet Uhr o8^{15}: Dampfer "Sabbia" manöverierunfähig, läßt sich noch halten, dringende Schlepperhilfe erforderlich, sofort fahrbereite Fahrzeuge zur Hilfeleistung und U.-Sicherung in Marsch setzen. Veranlaßtes melden.
12^{3o}		Funkspruch: SSD. Dt. Markdo. Italien, Chef 12. R.-Flott.: Uhr 12^{35} Nettunia aus zur Hilfeleistung Dampfer "Sabbia", Fahrt 12 sm. nach Erledigung Aufgabe zurück "Nettunia" "R.-38"
12^{4o}	NW, heiter,1, 8-1o sm Sicht	abgelegt
14^{35}		Auf Gegenkurs gedreht. Da Dampfer "Sabbia" lt. F.T. eingeschleppt, Rückmarsch angetreten.
16^{3o}		Funkspruch: Dt. Markdo. Ital., 7. Sich-Div., Chef 12. R.F. Nettunia eingelaufen Uhr 16^{26}. "R.38"
16^{34}		Hafen festgemacht Stürken
5.7.	Nettunia	Im Hafen Stürken

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
6.7.	Nettunia	Fernschreiben:
		Betrifft K.B. - Meldung "R.38".
		An
		1.) O.K. M. 2.) Dt Markdo. Ital. O. - Qu - Ing. Rom 3.) Dt.Markdo. Ital. Op. Rom 4.) 7. Sich.-Div. Livorno 5.) Werft Kiel 6.) K.M.W. Wilhelmshaven 7.) B.S.W. Paris 8.) 12. R.-Flott. Marseille
		Betrifft: K.B. "R.38"
		zu a.) Drucklager B.B.-Motor warm gelaufen. Drucklager muß ausgewechselt werden.2
		zu b.) nein
		zu c.) kann nur mit einer Maschine laufen.
		zu e.) Werft Nettunia. Fertigstellungstermin wird nachgemeldet, sobald Ersatzlager eingetroffen ist.
		6. R.-Flott. für"R.38"
$0^{2}53$		Funkspruch:
		6. R.-Flott.
		"R. 38", 3. HR.-Boote 6.7. Uhr $0^{4}30$ Marsch Civitavecchia. Geleit "Lölleville" nadh Befehl Marina Civitavecchia.
		Dt. Markdo. Ital: op. Asto vom Dienst.
$0^{4}51$		abgekegt
$0^{4}50$	In See S, heiter, 2, 4-5 sm Sicht	Funkspruch: SSD.
		Dt. Markdo. Ital., 7. Sich-Div., 6. R.-Flott., Chef 12. R.-Flott.:
		Mit 3 HR.-Booten am 6.7. Uhr $0^{4}30$ Nettunia aus nach "Civitavecchia" zum Befehlsempfang Geleit "Lölleville". Marschfahrt 8sm. "Civitavecchia" ein gegen Uhr 11^{30}.
		"R.38"

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
6.7.	Civitavecchia	
11^{50}		Innenhafen fetgemacht.
11^{55}		Funkspruch:
		Dt.Markdo. Ital., 7.Sich.-Div.,6.R.-Flott. Chef 12. R.-Flott.:
		"Civitavecchia" um Uhr 11^{45} eingelaufen.
		"R.38"
13^{05}		Fliegeralarm
13^{06}		abgelegt
	in See	Auf = und Abstechen vor Hafeneinfahrt.
	S,3, bewölkt, 5-6 sm Sicht	
14^{19}		Innenhafen festgemacht.
14^{37}		abgelegt. Rückmarsch nach Nettunia auf fernmündliche Rücksprache mit A.v.D. Markdo.Ital. op., da Eintreffen Ersatz-drucklager am 8.7. erwartet. Dampfer "Lölleville" erst am 8.7. Marschbereit, da vorher Reparatur nicht fertig.
14^{45}	In See S,2-3, heiter, 5 sm Sicht	Funkspruch:
		Dt.Markdo.Ital., 7.Sich.-Div.,6.R.-Flott., Chef 12.R.-Flott.:
		Uhr 14^{40} "Civitavecchia" aus nach "Nettunia" Marschfahrt 11 sm. Einlaufen gegen Uhr 20^{00}.
		"R.38"
19^{34}	Nettunia	festgemacht.
19^{35}		Funkspruch:
		Dt.Markdo.Ital.,7.Sich.-Div.,6.R.-Flott., Chef 12.R.-Flott.:
		Um Uhr 19^{30} Nettunia ein.
		"R.38"

Stürken

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
7.7.	Nettunia	Im Hafen. Stürken
8.7. 13^{00}	Nettunia	Im Hafen. Ersatzdrucklager eingetroffen. Sofort Beginn Reparatur mit Hilfe "Dt. Werft Nettunia". Stürken
9.7.	Nettunia	Fortsetzung der Reparatur. Stürken
10.7. 19^{53} 20^{37}	Nettunia	Nach Einbau Ersatzdrucklager Probefahrt. Abgelegt festgemacht Stopfbuchse der B.B.-Welle zwischen Maschinenraum und Achterschiff hatte sich heißgelaufen und musste neu eingefluchtet werden. Reparatur wurde in der Nacht von deutscher Werft Nettunia ausgeführt, da von Markdo. Ital. über 6. R.-Flott. folgender Auslaufbefehl: R.38 sofort nach Civitavecchia in Marsch setzten und dort auf Dampfer "Ancona" warten. Stürken
11.7. 05^{00} 05^{30}	Nettunia	Reparatur beendet. Ausgelaufen zu nochmaliger Probefahrt. Eingelaufen, nach Probefahrt ohne Zwischenfällen. Absetzen des Werftpersonals. Maschinen klar. Auslaufmeldung wurde durch FS. über 6. R.-Flott. abgegeben.
05^{40}	In See, S, 2, heiter, 10 sm Sicht	Abgelegt. Marsch nach Civitavecchia. Marschfahrt 16 sm.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
11.7. 09^{30}	Civitavecchia	festgemacht. Einlaufmeldung durch Funkspruch. Beim Ital.Kommando "Supermarina" wurde mir mitgeteilt, daß nicht der Dampfer "Ancona", wie im FS. vom deutschen Oberkommando befohlen durch R.38 und durch 3 HR.-Boote geleitet werden soll, sondern der im Hafen liegende Dampfer "Catania" . Nach fernmündlicher Rücksprache bei Markdo.Ital. wurde mir dieser Befehl bestätigt. Stürken
12.7. 09^{30} 10^{30} 20^{00}	Civitavecchia	Im Hafen. Ausgelaufen wegen Fliegeralarm. Eingelaufen. 3 HR.-Boote eingetroffen, die mit R.38 Geleit "Catania" durchführen sollen. Stürken
13.7. 05^{20}	Civitavecchia SSW. schwach windig, 1, heiter, 10-12 sm Sicht	Befehl (durch Ital.Supermarina): Uhr 05^{00} mit Dampfer "Catania" und 3 HR.-Booten auslaufen nach Neapel auf Küstenweg. Marschfahrt 6 sm. Fahrzeuge vor der Einfahrt. Geleit-Formation siehe Skizze.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
13.7.	In See	Einer der beiden begleitenden Ital. Seeaufklärer "Cant Z 501" machte wegen Motorschaden Notlandung. R.38 ging zur Hilfeleistung an das Flugzeug heran, stellte Schleppverbindung her und schleppte mit Kurs Flughafen Ostia, da ein Anlandtreiben des Flugbootes befürchtet wurde. Nach 15 Minuten Fahrt konnte Flugboot an, zur Unterstützung herbeigeeilte Ital. Fahrzeuge abgegeben werden.
13^{58}		R.38 läuft mit Höchstfahrt dem Geleit nach.
14^{25}		R.38 hat Sicherungsposition wieder eingenommen.
15^{44}		Funkspruch an R.38: Vor Ostia 13.7. um Uhr 06^{00} ein feindl. U.-Boot. Dt.Markdo.Ital. OP. Stürken
14.7.	In See	Kurs Neapel.
10^{15}	Neapel	Geleit eingelaufen. Einlaufmeldung durch Funkspruch abgesetzt. Befehl durch Dt.Stabschef Neapel: R.38 Uhr 18^{00} vor der Einfahrt stehen und sich vor Torre Annunziata T.A. 11 anschliessen. Marsch nach Palermo , um Dampfer "Lölleville" nach Neapel zu geleiten. Marschfahrt 16 sm.
18^{30}	Neapel S. heiter, S. 0-1 15-20 sm	ausgelaufen. Durch Brennstoffübernahme Verzögerung.
19^{20}		An T.A. 11 angehängt.
23^{30}		B.B. Öldruckleitung undicht. Weitermarsch nur mit Stb. Maschine. 11 sm. Stürken Oblt.u.Staffelkapt.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
		Kriegstagebuch. (Beitrag "R.38","R.178","R.186","R.188".) vom 15.7. - 31.7.1943.
15.7.	In See	
00^{30}		B.B. Maschine wieder klar. Weitermarsch mit 16 sm.
06^{15}	Palermo	eingelaufen. Dampfer "Lölleville" noch beim Löschen. Maschine nur klar für 3,5 sm. T.A. 11 erbat durch F.T. für sich und R.38 weitere Befehle.
11^{45}		ausgelaufen wegen Fliegeralarm.
12^{30}		Nach Beendigung Fliegeralarm eingelaufen.
19^{09}		Wegen Fliegeralarm wieder ausgelaufen.
19^{40}		Wieder eingelaufen. Stürken
15.7.	Palermo	Befehl:(An T.A. 11 und R.38.) Marsch von Palermo nach Messina, um Dampfer "Russ" von Messina nach Norden zu geleiten. Messina eintreffen Uhr 66^{00} .
21^{50}		Fliegeralarm. Der Hafen wurde vernebelt.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
15.7.	Palermo	
22^{00}	SW.1,0, heiter, 10 sm Sicht	R.38 mit T.A. 11 aufgelaufen. Marsch nach Messina. Marschfahrt 16 sm.
		Stürken
16.7.	Messina	
06^{40}		R.38 eingelaufen, um weitere Befehle zu empfangen.
10^{00}		Befehle für T.A. 11 und R.38 bekommen. Befehl: T.A. 11 mit R.38 den Dampfer "Russ" nach Neapel geleiten. Messina auslaufend um Uhr 12^{00}. Vibo-Valentia-Marina einlaufen abends. Um Uhr 03^{00} 17.7. Weitermarsch nach Scario. Dort nachmittags auf Reede ankern. 18.7. Weitermarsch nach Neapel.
11^{40}	Messina-Reede	T.A. 11 mit Dampfer "Russ" und R.38 ausgelaufen.
11^{50}	Villa San Giovanni (gegenüber Messina)	Bombenwürfe auf die Hafen= und Bahnanlagen.
19^{35}	Vibo-Valentia	eingelaufen.
		Stürken
17.7.	Vibo-Valentia	
03^{00}	W.,Seeg.O, 15 sm. Sicht	ausgelaufen nach Scario.
13^{00}	In See W. heiter, O 15 sm Sicht	Fliegeralarm. Ca. 20 vier-motorige Bomber umflogen in grosser Höhe das Geleit. R.38 und T.A. 11 mit Höchstfahrt zackend auseinander.
13^{14}		Fliegeralarm beendet. Bomber haben keine Bomben geworfen.
15^{35}	Scario-Reede	geankert.
		Stürken

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
18.7.	Scario	
03^{00}	Seeg.O,NW. heiter	Das Geleit geht Anker auf.
07^{40}	dito	Notwasserung eines Ital.Torpedoflugzeuges "Savoia S. 79 280/9". R.38 geht an das Flugzeug heran setzt Schlauchboot aus, um Besatzung, die auf dem Flugzeugrumpf sitzt, zu bergen. Die Ital. montiren mit Hilfe meiner Soldaten die F.T. und andere Instrumente aus und nehmen diese auf R.38 über. Das Flugzeug hat 5 Mann Besatzung. Die Motore sind durch Nachtjäger lahm geschossen.
06^{20}		Das Flugzeug sinkt immer tiefer.
06^{40}		Die wichtigsten Geräte sind geborgen. R.38 versucht das Flugzeug auf die Küste zu schleppen.
06^{50}		Abschleppen nicht möglich, da Flugzeug zu weit gesunken und schon bei geringster Fahrt unterschneidet.
07^{00}		Flugzeug schwimmt immer noch auf leeren Tanks.
07^{10}		Flugzeug wird durch 3,7 cm in Brand geschossen. Überwasserteile brennen ab. Das Wrack schwimmt aber immer nach und muss durch 3 Handgranaten versenkt werden.
07^{20}		Flugzeug versenkt.
08^{15}		R.38 ist wieder beim Geleit.
16^{05}	Neapel	eingelaufen. Befehl: Sofort verlegen nach Salerno.
18^{40}		ausgelaufen.
21^{10}	Salerno	eingelaufen. In Salerno liegen R.178,R.186,R.188.
		Stürken

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
19.7.	Salerno	Befehl: (durch Herrn Kapt.z.See v. Kampz, der an Bord von R.38 mitfährt.)
		Uhr 13^{00} ablegen. Marsch mit 17 sm zur Messinastrasse. Dort nach Dunkelwerden eintreffen, durchlaufen und dann am Südausgang auf= und abstechen und Gun-Boote angreifen, die unsere Schnellboote in ihren Operationen stören wollen. Rückmarsch gegen Uhr 05^{00} vor Messina und weiter nach Vibo-Valenta.
13^{20}		R.38 mit R.178, R.186, R.188 ausgelaufen. R.38 ist mit Herrn Kapt. v. Kampz an Bord Führerboot.
23^{00}	vor Messina	Trotz dauernden E.S.-zeigen-Beschuss von Land.
23^{11}	vor der Hafeneinfahrt	Es muss gestoppt werden, das der Beschuss nicht eingestellt wird.
23^{40}		Die Küste hat sich beruhigt. Es wird nochmals versucht, nach Süden durchzulaufen.
20.7.	In See	
00^{45}	Seeg.O heiter 3/4-Mond hell	Beshhuss von Küste, der durch E.S.-schiessen sofort gestoppt wird.
01^{00}		Die Boote laufen weiter nach Süden. An BB.-voraus kommen vier Schatten in Sicht, die nach Kurzem als gestoppte Gun-Boote ausgemacht werden können. Es wird noch kurze Zeit weiter gelaufen bis die Feindboote direkt im Mondschein liegen und wir entsprechend im Mondlee.
01^{02}		Die Boote drehen auf den Feind und laufen mit 10 sm Fart auf diesen zu.
		Der unglückliche Umstand daß der Signalgast der takt. Nr. 2 sich bei einem Morsespruch, der auf anderem Kurs vom Kommandanten befohlen war, nicht unterbrechen ließ, hatte wohl zum Teil zu unserer frühen Entdeckung durch den Feind, schon auf ca. 1000 m geführt.

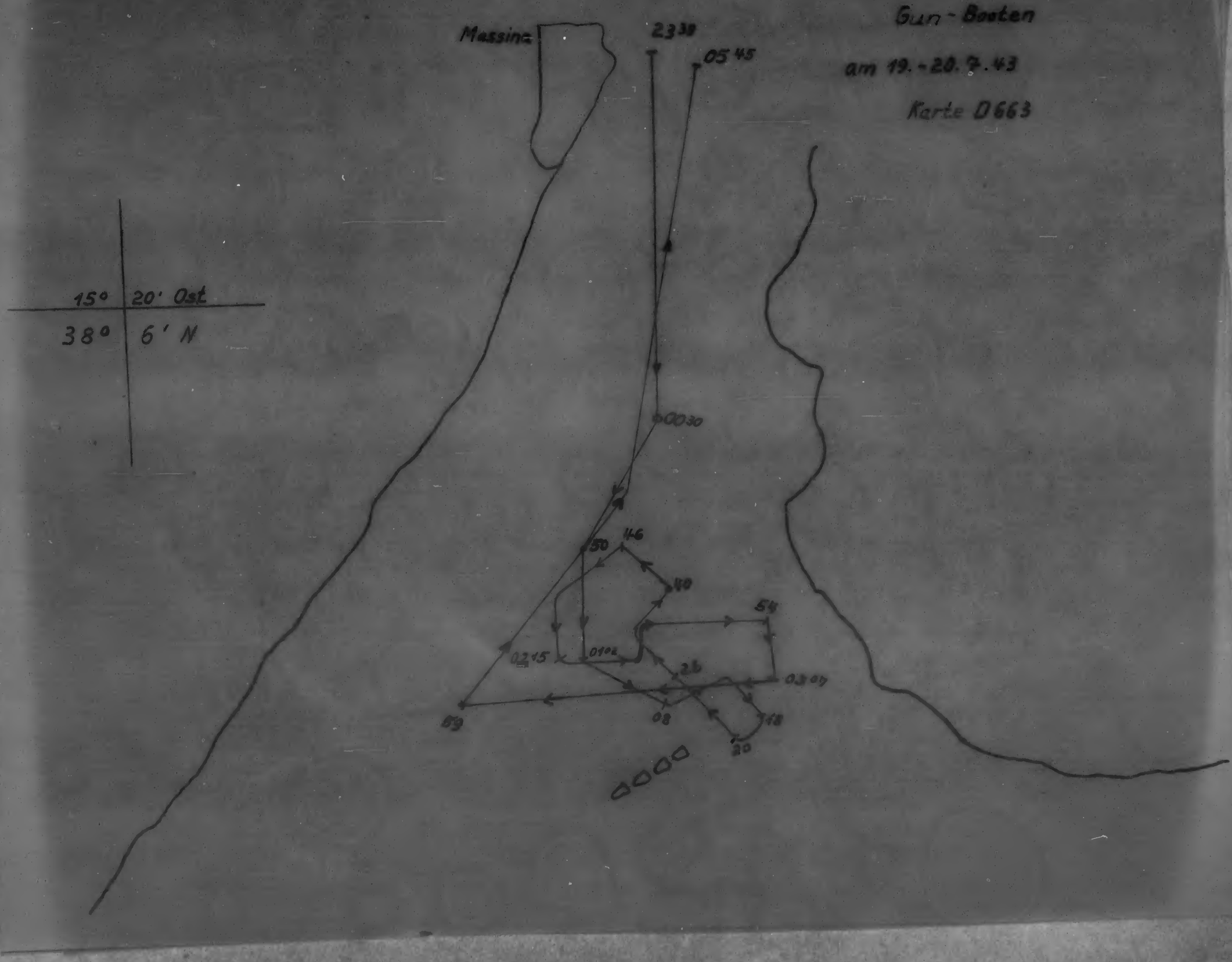
Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
20.7.	In See	
01^{07}		Die beiden östl. liegenden Feindboote versuchen weiter nach Osten zu laufen, um uns dann von zwei Seiten angreifen zu können.
		Wir gehen auf 17 sm und drehen daraufhin nach B.B. um auf Parallel-Kurs zu kommen und so einmal den beabsichtigten Zangenangriff zu entgehen; zum Anderen aber, um unsere Waffen voll zum Einsatz bringen zu können. Es wird Feuererlaubnis gegeben. Das Feuer liegt recht gut und scheint den Feind durch seine Heftigkeit zu überrachen, Er erwidert das Feuer, schiesst aber in der ersten Zeit völlig planlos. Erst nach ca. 1 - 2 Minuten kann man M.G.-Kugeln pfeifen hören.
01^{12}		Die Engländer haben sich wieder zusammengeschlossen, da für sie die Gefahr des Abgeschnittenwerdens besteht und laufen nach beobachteten Treffern mit hoher Fahrt ab, so daß das Feuer eingestellt werden muss., da der Feind außer Schussbereich kommt.
01^{13}		Es wird nach Stb. Kurs geändert, jedoch ohne Erfolg, da der Feind in seiner Geschwindigkeit überlegen ist.
		Unsere Boote haben einige M.G.-Einschüsse. R.38 hat einen Schwerverwundeten am M.G. beim Steven. Sonst keine Ausfälle.
05^{48}		Der Chef steigt auf R.186 über und läßt sich durch die Rotte R.186-R.178 nach Messina bringen.
06^{10}		Rotte R.38, R.188 laufen nach Villa San Giovanni, um dort den Verwundeten abzugeben.
08^{05}		Nachdem der Verwundete von Bord ist, wird ausgelaufen mit Kurs auf Vibo-Valentia.
10^{55}	Vibo-Valentia	R.38 mit R.188 eingelaufen.
16^{00}		R.186 mit R.178 von Messina-Reede kommend eingelaufen.

Gefecht mit 4 feindl.

Gun-Booten

am 19.-20.7.43

Karte 0663



Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
21.7.	Vibo-Valentia	Fahrübungen auf der Reede.
22.7.	Vibo-Valentia	Befehl durch Herrn Kapt.z.See v. Kampz persönlich, der sich an Bord von R.186 befindet: Boote auf Messinastrasse verlegen und dort auf weitere Befehle warten.
12^{00}		R.38,R.186,R.188 ausgelaufen.
15^{30}	vor Messina	Boote gestoppt.
18^{30}	in Messinastr. vor Cap Peloro	geankert.
23.7.	Auf Reede Messinastr.	R.38, R186, R.188.
24.7.	in Messinastr.	R.38, R.186, R.188.
08^{40}		"S.G. 14 und R.178" laufen von Vibo-Valentia kommend Messinastrasse ein. "S.G. 14" geht nach Villa-San-Giovanni.
19^{00}	vor Messina N.3,Seeg. 2 10 sm Sicht	Alle Boote treffen sich zum Befehlsempfang. Aufgabe: R.-Boote in Südeingang der Messinastr. Lauernde Gun-Boote aufstöbern. Herr Kapt.z.See v. Kampz fährt auf R.186 mit.
20^{00}	Punta San Raineri	nach Süden auslaufend passiert.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
24.7.	in Messinastr.	
22^{10}		Boote sind von Küstenscheinwerfern erfaßt und werden beschossen. Nach E.S.-Abgabe Beschuss sofort eingestellt.
25.7.	in Messinastr. Seeg. 2 NO. 15 Sm Sicht klar	
05^{35}		Beschuss von Land dicht zwischen die Boote. Er wird nach E.S.-Schiessen nicht fortgesetzt.
06^{56}	vor Messina	R.38 und R.178 gehen nach Scilla.
12^{00}	Scilla-Reede	R.188,R.186 und S.G. 14 geankert.
14^{00}	Scilla-Reede W 0 klar, 2o sm Sicht	Befehl: Seenotfall bei Spadafora. R.38 und R.186 sofort nach dort ablaufen. Herr Kapt.z.See v. Kampz gibt den Befehl zum sofortigen Ablaufen für alle Boote.
14^{12}	Scilla-Reede	R.186 und R.188 legen von S.G. 14 ab und laufen mit 18 sm und Kurs auf die Unfallstelle ab. K R.38 und R.178 haben eine kleine Verzögerung, da erst die Anker gelichtet werden müssen, und R.38 noch kurz bei S.G. 14 längsseits kommen soll.
14^{16}		R.38 läuft mit R.178 ebenfalls mit 18 sm zur Unfallstelle ab.
14^{50}		R.178 kann wegen Maschinenschaden nur noch mit 7 sm laufen und wird zum alten Ankerplatz entlassen, da erst die Hälfte des Weges bis zur Unfallstelle zurückgelegt ist und es sich noch im Flakbereich der Randflak der Messinastrasse befindet. R.38 folgt den Booten R.186 und R.188. Von nun siehe Gefechtsbericht.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
25.7.	Scilla-Reede	
16^{40}		R.38 und R.188 haben wieder bei S.G. 14 festgemacht.
18^{20}		Boote legen von S.G. 14 ab und ankern.
18^{30}		R.188 läuft zum Befehlsempfang nach Messina.
		Steinken
26.7.	auf Scilla-Reede	Ob.Ltn.z.See Weissenborn ist eingetroffen und steigt auf R.178 als Gruppenführer ein.
09^{00}		R.188 von Messina kommend wieder auf Scilla-Reede eingetroffen.
14^{42}		Chef an Bord von R.188 eingestiegen, um nach Vibo-Valentia zu laufen.
17^{41}		R.188 Vibo-Valentia ein.
19^{00}		R.178 mit R.38 Anker auf und Fahrt nach Messina zum Befehlsempfang.
		Befehl:
		Sicherung der Süd einfahrt Messinastr.
20^{00}	Messina M.N.O.	Liegeplatz verlassen zur Fahrt auf Position.
20^{30}		R.178 mit R.38 auf Position.
		Steinken
27.7.	auf Position Südeinfahrt Messinastr.	
03^{25}		Fliegerangriff auf Reggio.
05^{30}		Position verlassen.
07^{00}	Scilla-Reede	R.178 mit R.38 geankert.

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
27.7.	Scilla-Reede	Am Tage mehrere Male Fliegeralarm.
17^{30}		Boote nach Messina zum Befehlsempfang abgelaufen.
18^{00}	vor M.N.O. Messina	Boote haben keinen Einsatz und gehen nach Villa San Giovanni.
19^{10}	Villa San Giovanni	R.178 mit R.38 fest.
		Steinken
28.7.	Villa San Giovanni	
09^{00}		Boote legen ab nach Messina und bekommen dort Befehl bis auf Weiteres in der Scillabucht zu ankern.
10^{00}	Scilla-Reede	Vor Scilla geankert. Am Tage mehrere Male Fliegeralarm.
16^{00}		R.178 mit R.38 laufen nach Messina zum Befehlsempfang.
		Befehl:
		Nach Vibo Valentia verlegen.
17^{52}		R.178 und R.38 nach Vibo Valentia abgelaufen.
20^{25}	Vibo Valentia	eingelaufen.
		Steinken
29.7.	Vibo Valentia	R.178,R.188, und R.38.
		Steinken
30.7.	Vibo Valentia	R.178,R.188, und R.38.
		Steinken

Zeit	Ort und Wetter	Vorkommnisse
31.7.	Vibo Valentia	Befehl: (durch F.T.)
		Boote auslafen nach Messina zum Befehlsempfang.
17^{45}		R.178,R.188 und R.38 nach Messina ausgelaufen.
19^{50}	Messina Sicht 10 sm klar SW.	Befehl durch Herrn Kapt.z.See v. Kampz der an Bord von R.178 mitfährt: Boote Südausgang Messinastrasse sichern und aufklären, um einem Ital.Zerstörer die Durchfahrt nach Osten zu ermöglichen.
20^{50}	in See sehr dunkel Sicht 1ooo m	Boote nach Süden abgelaufen.
22^{48}		Gefechtsberührung mit feindl. Zerstörern. Siehe Gefechtsbericht.
22^{52}		Feuer eingestellt.
		Steinken
1.8.	in See	
01^{10}		Boote gestoppt.
04^{51}		Motorengeräusche an Stb.
04^{56}		Rückmarsch nach Messina angetreten.
06^{10}		Boote vor Messina.
		Steinken Oblt.z.S. u. Gruppenführer

Anl. 8 zu Gkdos. 1578

Lk 32216b

Geheime Kommandosache!

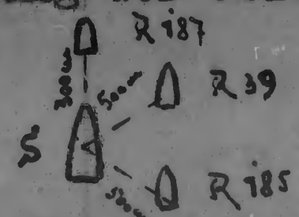
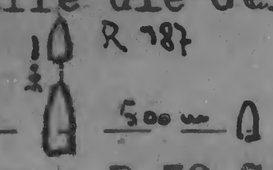
Geheime Kommandosache!

„ R 187 "

25.7.43. bis 31.7.43.

Kommandant : Ltn zur See Sellke 6.Seetage.

Anlage 16 zu WSK 28085/43 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse I.
25.7.	M a r s e i l l e	
I23o	NO 2-3 See I-2.	Aufgabe: R 187,I85,39.mit Dampfer„Subiaco II7oo Tonnen nach Genua. Marschfahrt Io.Seemeilen.
I925		Hangar 8.abgelegt. Dampfer Subiaco ist befehlsgemäss um 2o^{oo} h noch nicht klar zum Abmarsch,da noch nicht fertig mit Kompensieren.
2o3o		Beginn der Geleitfahrt auf Küstenkurs. Aufstellung der Geleitsicherung.  Dampfer Subiaco kann Marschfahrt Io sm nicht halten,und geht auf 9 sm herunter.
2245		E.S.Austausch mit La-Ciotat
2308		Geleit wird von Land stark mit Scheinwerfern beleuchtet. Selbe
26.7.		
oo3o		Geleeit steht bei Punkt 676.Von hier weiter auf Tiefwasserweg.
oo4o	Diesig See 2	Jch stelle die Geleitsicherung um. 
o44o		Meldung von R 39.St!Bord Maschine unklar. Kann Position halten.
o54o	NNO 3.See 2	R 39 beide Maschinen wieder klar.
o7oo		Eine Jtalienische Maschine (5oI) trifft zur Geleitsicherung ein.
Io4o		Luftsicherung beendet.
I9o7	G e n u a	Genua ein. Meldung beim Deutschen Stabschef. Selbe
27.7.	G e n u a	Meldung bei Jtalienischen Marine Behörden. Ruhe im Hafen. Selbe
28.7.	G e n u a	Befehl: R I87.I85.39.Verlegen nach Neapel.
o73o		
Iooo	NO 2. See I.	Genua Ausgelaufen,Marschfahrt I6.sm.
II2o		Meldung von R 39 St.Bord Maschine unklar.
II25		R 39.Beide Maschinen ~~nicht~~ klar.
		Verband geht auf I5 Seemeilen.
2o44		E.S.Austausch mit Küste.
2o57		R 39St.Bord Maschine ausgefallen.
		St.Bord Masschine Drucklager gebrochen
		B.Bord Windkessel unklar.
		B.Bord Maschine kann nur 4oo Umdrehungen machen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 2.
Noch 28.7.		
22oo	Ich entschliesse mich mit der Gruppe nicht nach Neapel zu gehen (I76 sm) sondern den Hafen Civitavecchia (28sm) anzulaufen.	
23oo		Setze auf S.V.Welle folgenden Funkspruch a An Marko Jtalien von R I87. Erbitte Einlauferlaubnis für R I87,I85,39. Jn den Hafen Civitavecchia. R 39 Maschinenschaden. Massnahme 23oo Uhr bis Einlaufen. Selbe
29.7.		
OOoo	N.2-3. See 2.	Gruppe steht auf Ansteuerungspunkt für Civitavecchia.Signale für Einlaufen werden mehrere Male gegeben.Da meine Einlaufsignal nicht beachtet wurden,gehe ich mit der Grup dicht unter Land,und Ankere auf 77 Meter Wassertiefe südöstlich der Hafeneinfahrt von Civitavecchia.
o545		Anker auf.
o63o		Civitavecchia fest.Meldung bei Jtalienische Marine Behörden,und Marko Jtalien.
		Da in Civitavecchia keine Repraturmöglichke für R 39 besteht,erhalte ich von Marko Jtal den Befehl nach Netunia zu gehen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 3.
Noch 29.7.	Civitavecchia.	Seeklar
IIoo		Marsch nach Netunia
I725		Netunia festgemacht.
		R I85,meldet Kompresser unklar und einen Kolbenfresser.
		Meldung an Marko.Jtalien.
		Erhalte Befehl 3o.7. allein nach Neapel weiterzulaufen.
		Selbe
3o.7.	Netunia	
o8oo	N.O. 2 See I.	abgelegt.
I6oo		Neapel eingelaufen.(Kai Jtalo Balbo längsseits S.G.I4. festgemacht)
		Meldung bei Deutschen Stabschef Neapel.
		Selbe
3I.7.	Neapel.	
o8oo		abgelegt nach M i s e n o zur Minen -
o93o		- übernahme.
		Miseno Speerzeugamt festgemacht.
		6.E.M.C. Sonderherrichtung fur S.G.I4 übernommen.
IIo5		Miseno abgelegt.
I2Io		Neapel,längsseits S.G.I4.festgemacht und 6.E.M.C.an S.G.I4 abgegeben.
I355		abgelegt zum Speerzeugamt
I65o		Neapel eingelaufen mit 6.E.M.C. Sonderherrichtung,und längsseits S.G.I4. gegangen.
I9oo	Wind S.O. I-2. See 0-I	Seeklar: Marsch mit S.G.I4 und 6.E.M.C. an Bord nach Vibo Valentia Marina.
		Selbe
I.8.		
0045		Morsespruch von S.G.I4.Feindliche Ortung an St.Bord.
0650		Vibo Valentia Marina eingelaufen.
		Zur Brennstoffübernahme längsseits S.G.I4 gegangen.
IIIo		abgelegt und in der Bucht dicht unter Land auf 7 Meter Wasser vor Anker gegangen
		Selbe

Leutnant zur See und Kommandant

Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
900 6.40 1953/863 Druckerei V

zu Lr 32216

(Anlagen geheftet)

Anl. 1 zu Gkdos. 1578

Gefechtsbericht

über das Zerstörergefecht in der Nacht vom 31.7.-1.8.43.

im Quadrat CJ 9858.

Aufgabe:

Einen küstennahe, nach Osten laufenden Ital. Zerstörer gegen feindl. leichte Seestreitkräfte zu decken und aufzuklären.

Die Boote laufen in T-gelb und haben Befehl bei Feindberührung in Gefechtskiellinie zu gehen.

Die Gruppe läuft in ca. 6 sm. Abstand von der Küste nach Süden.

Um Uhr 22^{45} werden auf dem Führerboot 2 Schatten in 1500 m Entfernung gesehen, die als etwa auf Gegenkurs laufende Zerstörer angesprochen werden. Die Boote drehen sofort zur Küste hin ab, um in den Feuerschutz der vermuteten Küstenartillerie zu kommen.

Uhr 22^{47} sind die Boote durch die inzwischen verringerte Entfernung vom Feind entdeckt. Er eröffnet mit allen Kalibern Feuer, das recht ungenau und meistens zu hoch liegt. Die R.-Boote erwidern das Feuer kurz mit der 3,7 cm, bis durch sofortiges Nebeln mit Außersichtkommen der Boote gerechnet wird.

Das Feuer der Boote wird Uhr 22^{50} eingestellt.

Der Feind schiesst mit L.G. in nördl. Richtung, und beschiesst wahrscheinlich ein eigenes Gun-Boot, das auf R.-38 nach nordost laufend gesehen wird. Der Feind hält die R.-Boote anscheinend für S.-Boote und folgt nicht. Dieser Umstand ermöglicht das Absetzen, welches besonders schwierig ist, da R.178 nur 12 sm. laufen kann.

Eigene Taktik:

Beim Sichten von Zerstörern sofort Kurs auf die Küste nehmen, da der Feind immer mit Beschuss von der Küste und anderen Abwehrmaßnahmen rechnen muss, und deshalb nur vorsichtig folgen wird. Außerdem Nebeln, um genaues Schiessen zu verhindern.

Taktik des Feindes:

Durch L.G.-schiessen die Boote zu beleuchten und dann diese durch Beschuss vernichten.

Anlage 1 zu 1/SM 28085/43 Gkdos.

Anl. 2 zu Gefs. 1578

E.O., den 27.7.1943

Geheime Kommandosache!

Gefechtsbericht über den Bombentreffer auf "R 186"

Die Gruppen R 38 und R 178, R 186 und R 188 erhielten am 25.7. durch Funkspruch Befehl, Überlebende einer Ju 52 in Küstennähe bei "S p a d a f o r a" zu bergen. Gegen 14,12 Uhr lief R 186 mit R 188 Scillabucht aus. R 38 lief alleine etwa 2000 mtr. hinter den Booten. R 178 musste wegen Maschinenschaden wieder einlaufen. Die Boote R 186 und R 188 liefen 18 Seemeilen.

Gegen 15,00 Uhr bildeten die Boote Suchdwarslinie 600 mtr. Abstand. R 186 lief unter der Küste. Um 15,09 Uhr wurden acht feindliche Jäger von Bb. über die Berge kommend gemeldet. Flughöhe etwa 1500 mtr. Die Jäger, wahrscheinlich "Hurrikane" flogen die Boote an. Schlagartig setzte das Abwehrfeuer ein. Ich beobachtete wie die ersten Jäger zum Sturzflug ansetzten. Es war mir nun klar, dass es sich um Jagdbomber handeln musste. Kurz nach dem Ansetzen zum Sturzflug, ging ich auf kleine Fahrt, da mir bekannt war, dass ein stürzendes Flugzeug seine Richtung nicht mehr ändern kann.

Um 15,12 Uhr erfolgte eine heftige Detonation. Eine Bombe, ungefähr 50 - 100 kg, ging hinter dem Rückenpanzer in die Maschine. Ein grosses Leck entstand auf der Steuerbordseite. Mehere Einschläge wurden in der Nähe des Bootes beobachtet. Die Jäger flogen noch zwei Mal erfolglos mit Bordwaffen an.

Bei der Detonation drang sofort starker Qualm aus dem Kartenhaus und Maschine. Es war nicht möglich, die im Kartenhaus befindlichen V.S.-Sachen zu bergen. Schaumfeuerlöscher anzuwenden, war erfolglos. Wenige Minuten später schlugen Flammen aus der Brücke und Maschine. Während dieser Zeit griffen die Jäger weiter mit Bordwaffen an. Das vordere 2 cm Geschütz schoss bis zum Aussteigen der Besatzung, die anderen Geschütze konnten wegen der Flammen und des Qualmes nicht mehr besetzt gehalten werden.

Ich befahl, die Verwundeten im Schlauchboot an Land zu bringen. Das Boot befand sich etwa 500 - 600 mtr. von Land entfernt bei "S p a d a f o r a". Es war mir klar, dass sich das Boot nicht mehr halten liess, der Brand war auch durch die anderen Boote nicht zu löschen. Gleich mussten die Munition und die Brennstofftanks explodieren. Ich rief R 188 an, um das Boot auf Strand setzen zu lassen. Die Verbindung kam zustande und R 188 schleppte das beschädigte Boot auf den Strand zu. Nachdem R 186 Eigenfahrt hatte, wurde die Verbindung gekappt.

Kurze Zeit später detonierte die erste Munition. Ich befahl alle Mann über Bord. Die Flammen griffen rasch um sich. Das Boot trieb langsam auf Land zu.

An Land beobachteten wir ungefähr eine Stunde nach dem Bombentreffer die Explosion der Brennstofftanks. Die Brücke und die Maschine wurden völlig zerstört, sodas nur noch geringe Reste übrig blieben. Das Wrack brannte weiter bis ungefähr 19,00 Uhr. Die Verwundeten wurden sofort nach ihrer Landung nach Messina ins Lazarett gebracht.

Verluste: 2 Mannschaften tot
5 Mannschaften, zum Teil schwer, verwundet.

Mehere Besatzungsangehörige leichte Gehirnerschütterungen und leichte Splitterverletzungen.

Von den Geheimsachen wurden durch die beiden Funker der Schlüssel "M", zwei Walzenkästen, Kenngruppenbuch "Süd" und Schlüssel "Henno" geborgen. Die restlichen Nachrichtenmittel wurden in der G.-Kiste

3 28085/43

Erfahrungen:

Beim Sichten von Zerstörern sofort in Richtung Küste ablaufen. Falls gesehen und beschossen, kurz Feuer erwidern, bis Nebeln Aussichtkommen wahrscheinlich erscheinen lässt.

Verluste:

Drei Leichtverwundete auf R.178 .

Die Boote haben keine Schäden.

Stürken
Oblt.z.S. u. Zugführer

über Bord geworfen. Wassertiefe etwa 30 mtr. Die Geheimsachen des Kommandanten befanden sich auf der Brücke und sind bei der Explosion und durch den langen Brand sicher vernichtet worden. Nachforschungen blieben ergebnislos. Am nächsten Morgen (26.7.43) fuhr ein Teil der Besatzung mit Sprengmunition an die Strandungsstelle, um die Reste des Bootes zu sprengen. Auch hierbei konnte bei sorgfältigen Nachforschungen nichts festgestellt werden.

Das Verhalten der Besatzung war vorbildlich. Erst auf meinem Befehl wurde das Boot verlassen. Nachdem jede Rettungsmöglichkeit des Bootes erfolglos war, verliess ich als Letzter das Boot. Besonders hervorgetan haben sich der Stabsarzt der 4. Geleitflottille der im feindlichem Feuer den Verwundeten den ersten Verband anlegte und der Matr.Ob.Gefreiter S c h w a r z e , Geschützführer an dem vorderem 2 cm Geschütz, der bis zum letzten Schuss feuerte. Leutnant z.S. H o e r schleppte das beschädigte Boot auf Strand zu.

Abschüsse wurden nicht beobachtet.
R 186 liegt 70 mtr. vom Strand bei " S p a d a f o r a ".

15° 28.8 Ost
38° 16,7 Nord

gez. F r e i t a g
Leutnant z.S.u.Kommandant

Stürken

Oberleutnant z.See
und Gruppenführer

Anl. 3 zu Gnbr. 1578

Geheime Kommandosache

G e f e c h t s b e r i c h t

über den Jaboangriff auf R.38, R.186, R.188, am 25.7.1943.

Aufgabe: Rettung von Schiffsbrüchigen Flugzeugbesatzungen vor Spadafora.

Um Uhr 15^{00} gehen die R.-Boote R.186 und R.188 in Dwarslinie, um so einen grösseren Raum nach Schiffsbrüchigen abzusuchen. R.38, das in ca. 1 1/2 sm Entfernung folgt, geht auf westlicheren Kurs.

Um Uhr 15^{08} wird von der Landflak geschossen. R.38 gibt daraufhin Fliegeralarm, geht auf A.K. und zackt.

Uhr 15^{09} werden auf R.38 ca. 8 Jäger gesehen, die sich auf R.186 und R.188 stürzen und ihre Bomben lösen. Es ist im ersten Augenblik nicht festzustellen ob die Boote beschädigt sind, zumal um Uhr 15^{10} ein Angriff auf R.38 durch 6 Maschinen erfolgt, von denen 2 mit Bomben angreifen. Es fällt eine Bombe ca. 40 - 50 m an B.B. und eine in etwas geringerer Entfernung an Stb. Gleichzeitig wird R.38 mit Bordwaffen angegriffen, der Beschuss geht ebenfalls restlos daneben. Von R.38 wird während des Angriffs aus allen Rohren geschossen. Die Flugzeuge drehen nach Stb. ab. Um 15^{12} wird auf einem der R.-Boote Feuer und starke Rauchentwicklung festgestellt. R.38 läuft unter dauerndem unregelmäßigen Zacken an R.186 heran, daß laut Gefechtsbericht R.186 inzwischen von R.188 geschleppt wird. Die Schleppverbindung muß auf Grund neuer Anflüge gekappt werden. Uhr 15^{18} ist R.38 an der Unfallstelle. R.188 bekommt Befehl, Flakschutz zu übernehmen, während R.38 die noch nicht an Land geschwommenen Leute auffischt. Uhr 15^{30} sind 10 Mann der Besatzung an Bord.

Während dieser Zeit haben sich die Jäger in grösserer Entfernung gesammelt und ergänzt. Es sind inzwischen ca. 20 geworden. R.38 läuft mit R.188 küstennahe, Abstand voneinander ca. 500 m mit Höchstfahrt unter dauerndem Zacken ab. Es wird besonders darauf geachtet, daß das Boot bzw. die Boote die noch 6 mal anfliegenden Flugzeugen die volle Breitseite zeigen. R.38 feuert bei diesen Anflügen aus allen Rohren und zwingt die Flugzeuge immer wieder zum Abdrehen. Uhr 15^{44} erfolgt ein Flugzeugabschuss durch R.38. Das Flugzeug stürzt an B.B. voraus qualmend aus ca. 1500 m ins Wasser. Uhr 15^{49} erfolgt ein Abschuß B.B. achteraus ~~ein Abschuss~~ von R.188. Die Maschine stürzt qualmend ins Meer. Um Uhr 16^{00} fliegen die Jäger ab und kommen schnell aus der Sicht.

Anlage 4 zu 1/Sch 28085/43 Gres.

Die Boote gehen auf Grundkurs und laufen mit Höchstfahrt dem Ankerplatz zu. Uhr 16^{40} gehen die Boote bei S.G. 14 längsseits.

Taktik des Feindes:

Der Feind versucht durch gleichzeitigen Angriff auf alle Boote aus großer Höhe zu überraschen umso mögliches Ausmanöverieren seiner Ziele zu verhindern. Ferner versucht er durch Bordwaffenbeschuss die Abwehr zu schwächen.

Eigene Taktik:

Bei Fliegeralarm sofort Fahrt und Kursänderung um den gezielten Bombenabwurf zu erschweren. Außerdem wenn möglich Breitseite zeigen, da einmal die gesamte Abwehr voll einsatzfähig, zum Anderen daß schmale R.-Boot so ein viel geringeres Ziel als in seiner Längsrichtung ist.

Erfahrung:

Bei Jagdangriffen nicht zu dicht zusammenschließen, da vorher nicht zu übersehen ist ob es sich um Jabo. handelt, deren Bombenabwurf bei dicht zusammenstehenden Booten mehr Erfolg verspricht und zum anderen das Abwehrmanöver durch unregelmäßiges Zacken und Fahrtstufenänderung unmöglich ist. Ein Abstand von 400 m ermöglicht ein Ausmanövrieren und stellt immer noch einen gegenseitigen Feuerschutz sicher.

Stürken

Oberleutnant z. See u. Gruppenführer.

Anl. 4 zu Gkdos. 1578

Geheime Kommandosache!

Zusatzgefechtsbericht

über ein 2. Gefecht in der Nacht vom 15.-16. 8. 1943. mit einer weiteren Gruppe engl. Gun-Boote

Aufgabe: Wie im ersten Gefechtsbericht.

Die R.-Boote stehen an der Westseite der Messinastrasse, um die günstigste Position zum Mond zu haben und mit Hilfe des Mondlichtes die befohlene Aufgabe besser durchführen zu können.

Um Uhr 00^{00} wird abermals Alarm gegeben. Drei Gun-Boote laufen von Süden kommend in das Mondlicht hinein. Beide R.-Boote drehen sofort mit Höchstfahrt in Dwarslinie auf die Gun-Boote zu um möglichst dicht vor der Entdeckung an diese heran zu kommen. Die Entfernung wird hierdurch beträchtlich verringert. Leider haben die Gun-Boote ihrerseits die R.-Boote aber schon auf ca. 1500 m gesehen und drehen über Stb. auf Gegenkurs. In dem Moment wird von den R.-Booten das Feuer eröffnet; Gleichzeitig durch Sternsignal der Fährverkehr gesperrt und durch Wendung Gefechtskiellinie hergestellt. Die Gun-Boote laufen mit hoher Fahrt nach Süden ab. Es muß auf Grund der zunehmenden Entfernung um Uhr 01^{11} auch mit der 3,7 cm das Feuer eingestellt werden, da durch sofortiges Nebeln des Feindes die Sicht behindert ist.

Der Feind seinerseits hat auch bei diesem Gefecht nur ganz kurz und sehr schlecht geschossen. Die R.-Boote versuchen jetzt mit A.K. nach Süden an der Küste laufend die Gun-Boote abzuschneiden und gleichzeitig Sicht hinter die Nebelwand zu bekommen.

Um Uhr 01^{15} wird von der Küstenartillerie Feuer auf uns eröffnet, das erst nach 5=maligen E.S.-Schießen und dauerndem E.S.-Zeigen eingestellt wird. Unter diesen Umständen war die geplante Verfolgung bzw. Überraschung sinnlos geworden. Die Boote gehen wieder auf Sicherungsposition und geben um Uhr 01^{20} den Fährverkehr wieder freigegeben.

Anlage 6 zu 1/Skl 28085/43 Gkdos.

Eigene Taktik:

Wie im Gefechtsbericht 1.

Feindtaktik:

Der Feind ist offensichtlich durch die 1. Feindbootsgruppe gewarnt und dreht beim Sichten der R.-Boote sofort auf Gegenkurs. Er muß die R.-Boote ebenfalls für wesentlich stärkere Fahrzeuge gehalten haben.

Erfahrung:

Wie Gefechtsbericht 1.

Verluste:

Beim Feind nicht zu übersehen.

Die R.-Boote keine Verluste.

Stürken

Oberleutnant z. See u. Gruppenführer.

Anl. 5 zu Gkdos. 1578

Geheime Kommandosache!

G e f e c h t s b e r i c h t

über das Gefecht mit 3 feindl. Gun-Booten am 15.8.43

in der Messinastrasse.

Aufgabe: R.38 mit R.185 Sicherung des Südaus gangs der Messinastrasse. Im Falle eines Durchbruchversuchs leichter Feindstreitkräfte diese zum Kampf zu stellen und wenn möglich zu vernichten; beim Auftreten größerer Streitkräfte den Raum für die Küstenartillerie frei zu geben. Durch verabredete Sternsignale soll der Fährverkehr gesperrt, bzw. wieder eröffnet werden.

Die R.-Bootsrotte läuft mit kleiner Fahrt von der Ostseite in Richtung west am Rande der befohlenen Positionslinie entlang, als um Uhr 22^{35} an B.B. 2 dez vorderlicher als Dwars Schatten in Sicht kommen. Diese Schatten werden im gleichen Augenblick von R.185 durch U.K. gemeldet. Es wird sofort Alarm gegeben. Die Schatten bewegen sich so unauffällig ruhig, daß ich befürchte, es sind Fährprähme, die sich auf Grund der vorangegangenen Mondfinsternis verfahren haben. Ich nehme an, daß der Feind die R.-Boote vorerst ebenfalls für 2 Prähme hält. Ich gehe mit der Fahrt langsam hoch, schneide die Kurslinie und laufe im Halbkreis nach Süden, um die inzwischen klar als 3 Gun-Boote erkannten Fahrzeuge in das helle Mondlicht zu bekommen. Durch U.K. ist eine einwandfreie Befehlübermittlung sicher gestellt. R.185 bekommt Befehl daß erste Gun-Boot unter Feuer zu nehmen, während R.38 das letzte Gun-Boot beschiessen soll.

Auf ca. 800 - 1000 m wird um Uhr 23^{05} das Feuer schlagartig auf die Feindboote eröffnet. Gleichzeitig wird das Signal zur Sperrung des Fährverkehrs geschossen. Der Feind erwidert das Feuer sofort, schießt aber zu hoch und auch in der Seitenrichtung völlig daneben. Die R.-Boote sind inzwischen auf kleinere Fahrt gagangen, um den Feind nicht aus dem Mondlicht zu verlieren. Die Gun-Boote drehen in Kiellinie über Stb. auf Gegenkurs, so daß sie sich kurze Zeit gegenseitig das Schußfeld nehmen. Daß am nächsten liegende letzte Boot wird jetzt von beiden R.-Booten beschossen.

Um Uhr 23^{10} sind die beiden ersten Boote aus dem Mondlicht heraus gelaufen. Es ist nur noch das stark qualmende letzte Boot zu sehen, das auch weiterhin beschossen wird.

Anlage 7 zu 1/SN 28085/43 Gkdos.

Um Uhr 23^{12} werden plötzlich die aus Sciht gekommenen 2 Gun-Boote wieder hell durch einen Scheinwerfer von Land beleuchtet. Ich laufe mit Höchstfahrt in Dwarslinie nach vorne schießend auf diese zu. Der Feind läuft darauf hin mit höherer Fahrt nach Süden nebelnd ab. Dem schwarz qualmenden 3.Gun-Boot gelingt es die Nebelwand zu erreichen .

Das Feuer wird um Uhr 23^{25} eingestellt. Die R.-Boote laufen noch einige 100 m auf die Nebelwand zu, drehen dann aber auf die befohlene Sicherungsposition ab, da einmal nicht zu übersehen ist, welche Feindstreitkräfte bei der schon beträchtlichen Entfernung von Messina hinter der Nebelwand stehen, und zum Anderen der Südausgang der Messinastrasse nicht unnötig lange entblößt sein darf.

Um Uhr 00^{07} stehen die Boote wieder auf Sicherungsposition und geben durch Sternsignale den Fährverkehr frei.

Taktik des Feindes:

Durch harmlos erscheinendes Annähern an den Fährverkehr, diesen zu täuschen und in Sicherheit zu wiegen, um ihn dann zu bekämpfen. Der Feind stiftet hierdurch eine heillose Verwirrung und nimmt der Küstenartillerie somit die Möglichkeit des Eingreifens. Es besteht bei den fast immer ohne Offizier fahrenden Fähren in einem solchen Falle die Wahrscheinlichkeit gegenseitiger Beschießung.

Während des Gefechts haben 2 Feindboote versucht aus Sicht zu kommen und sich in der Nähe des schwer getroffenen Bootes zu halten. Nachdem sie durch einem Scheinwerfer abermals beleuchtet wurden, liefen sie nebelnd nach Süden ab, um aus dem Feuerbereich der R.-Boote zu kommen und vor allem dem angeschlagenen Gun-Boot durch die entstehende Nebelwand Schutz zu bieten.

Eigene Taktik:

Den Feind zwischen die R.-Boote und dem Mond zu bringen, um ihn dann als klare Ziele bekämpfen zu können, während die eigenen Boote im Mondlee am Mündungsfeuer zu erkennen sind. Ferner in diesem Fall das Spitzen- und Endboot mit dem Feuer zu belegen, um damit die Manövrierfähigkeit auch für das ~~letzte~~ mittlere Boot zu beschränken.

Stünken
Oberltn. z. S. u. Gruppenführer

Erfahrung:

Eigene Boote wenn irgend möglich vor Gefechtseröffnung in die beleuchtungsmäßig günstigste Position zu bringen. Ferner bei derartigen Gefechten U.K. schalten, um eine einwandfreie Befehlsübermittlung sicher zu stellen.
Die Geschwindigkeit von ca. 18 - 19 sm reicht zur Verfolgung der Gun-Boote nicht aus.

Verluste des Feindes:

1 Gun-Boot versenkt laut beiliegender Aussagen unbeteiligter Zeugen. Ferner einwandfrei beobachtete Treffer auf dem Führerboot der Gun-Boote.

Eigene Verluste:

Keine.

Stünken
Oberleutnant z. See u. Gruppenführer

Anlage 8 zu 1/Skl 28085/43 Gkdos.

R o d i g, Uffz.
4./310 (v) 1.Zg.

16.8.1943

L 50215
Lgp. München 2

Z e u g e n b e r i c h t .

Während der Gefechtstätigkeit am 15.8.43 um 23.06 Uhr wurde von mir in Richtung 9 eine feindliche Schiffseinheit dunkel erfasst. Das Schiff wurde von meinem Scheinwerfer angeleuchtet und fuhr in schneller Fahrt nach Richtung 7. Das Ziel wurde als feindliches Schnellboot erkannt. Das Ziel nebelte sich in Richtung 7 ein nachdem es von 2 cm Flak beschossen wurde. Darauf liess ich in Richtung 7 abblenden.
Am 16.8.43 um 1.07 Uhr leuchtete die Scheinwerfer 47 und 48 nach Richtung 10 und erfassten dort gleichzeitig eine feindliche Schiffseinheit, Typ unerkannt. Aufbauten liessen vermuten, dass es ein Torpedoboot war. Das

Anlage 11 zu 1/SN 28085/43 Gkdos.
113 113

steuung an.

Um Uhr 18^{30} werden von den Booten in grosser Höhe Jäger gesichtet, die von Westen aus der Sonne kommend schlecht zu erkennen sind. Es wird sofort Fliegeralarm gegeben. Die Boote gehen auf A.K. und Zacken. Die Jabos. ca. 10-12, Baumuster B e ll "Airacobra" (P-39) greifen von den östlichen hohen Bergen die Boote an. Sie werden von allen Booten stark geschossen und lösen in 800 - 1000 m Höhe ihre Bomben. Gleichzeitig schiessen sie mit Bordwaffen auf die Boote. R.187 bekommt eine Bombe vor direkt vor dem Bug und Bomben neben das Boot. Bei R.38 fällt eine Bombe ind ca.40 m Entfernung vors Boot und eine in etwas grösserer Entfernung an Stb. Die anderen Bomben werden völlig ungezielt abgeworfen, teilweise an den Strand und in die Berge oder in das greie Wasser. Die Jabos. drehen nach dem Angriff sofort in die Sonne ab und verschwinden aus Sicht.

Anlage 14 zu 1/SN 28085/43 Gkdos.

Schiff erhielt starken Beschuss von 2 cm und Vierlingsflak und fuhr unter starker Rauchentwicklung nach Richtung 7 ab. Um 1.09 Uhr blendeten beide Scheinwerfer auf Befehl des Zuges ab, weil ein weiteres Beobachten und Führen des Schiffes durch Nebel unmöglich war. Das Schiff wurde nach Passieren der Nebelwand wieder gesehen, explotierte 4 mal unter starken Detonationen und versank in Richtung 6 ca. 12 km von der szilianischen Küste entfernt

gez. R o d i g, Uffz.

Die Angaben bestätigt:

gez. F i n z, Uffz.
L 13304 k, München

Oberfeldzeugmeisterei Feldpostnummer L 50 Neu d.R.
Oblt.u.Battr.Chef

P l e i s s n e r, Uffz. 16.8.1943
4./310 (v) 1. Zug

Z e u g e n b e r i c h t !

Am 16.8.43 um 1.07 Uhr leuchteten die Scheinwerfer 47 und 48 nach Richtung 10 und erfassten dort gleichzeitig eine feindliche Schiffseinheit; Typ unerkannt. Aufbauten liessen vermuten, dass es ein Torpedoboot war. Das Schiff erhielt starken Beschuss von 2 cm und Vierlingsflak und fuhr unter starker Rauchentwicklung nach Richtung 7 ab. Um 1.09 Uhr blendeten beide Scheinwerfer auf Befehl des Zuges ab, weil ein weiteres Beobachten und Führen des Schiffes unmöglich war. Das Schiff wurde nach Passieren der Nebelwand wieder gesichtet, explodierte 4 mal unter starken Detonationen und versank in Richtung 6 ca. 12 km von der sizilianischen Küste entfernt.

gez. R o d i g, Uff.

Die Angaben bestätigt:
gez. F i n z, Uffz.
L 13304 k, München 2

Oberfeldzeugmeisterei Feldpostnummer L 50219 d.R.
Oblt.u.Battr.Chef

Anlage 12 zu KTB 2808 I/43 Gdos.

113 111

Stellung an.

Um Uhr 18^{30} werden von den Booten in grosser Höhe Jäger gesichtet, die von Westen aus der Sonne kommend schlecht zu erkennen sind. Es wird sofort Fliegeralarm gegeben. Die Boote gehen auf A.K. und Zacken. Die Jabos. ca. 10-12, Baumuster B e ll "Airacobra" (P-39) greifen von den östlichen hohen Bergen die Boote an. Sie werden von allen Booten stark beschossen und lösen in 800 - 1000 m Höhe ihre Bomben. Gleichzeitig schiessen sie mit Bordwaffen auf die Boote. R.187 bekommt eine Bombe vor direkt vor dem Bug und Bomben neben das Boot. Bei R.38 fällt eine Bombe ind ca.40 m Entfernung vors Boot und eine in etwas grösserer Entfernung an Stb. Die anderen Bomben werden völlig ungezielt abgeworfen, teilweise an den Strand und in die Berge oder in das greie Wasser. Die Jabos. drehen nach dem Angriff sofort in die Sonne ab und verschwinden aus Sicht.

Anlage 14 zu KTB 2808 I/43 Gdos.

14

R o d i g, Uffz.
4./310 (v)
==========

16.8.1943

Z e u g e n b e r i c h t !

Während der Gefechtstätigkeit in der Nacht vom 15./16. 8.1943 wurde von Scheinwerfer 48 um 23.06 Uhr in Richtung 10 ein feindliches Schiff von unbekanntem Typ erfasst.
Das Schiff, das von einer deutschen Schiffseinheit mit 2 cm bekämpft wurde, wurde bis um 23.12 Uhr nach Richtung 7 geführt, wo es dann im Dunst verschwand.
Weitere Zeugen sind die gesamte Bedienung des Schw.48.

gez. R o d i g, Uffz.

F.d.R.

Oblt.u.Battr.Chef

Anlage 13 zu 1/Sk 28085/43 geh.

stellung an.

Um Uhr 18^{30} werden von den Booten in grosser Höhe Jäger gesichtet, die von Westen aus der Sonne kommend schlecht zu erkennen sind. Es wird sofort Fliegeralarm gegeben.Die Boote gehen auf A.K. und Zacken. Die Jabos. ca. 10-12, Baumuster B e ll "Airacobra" (P-39) greifen von den östlichen hohen Bergen die Boote an. Sie werden von allen Booten stark geschossen und lösen in 800 - 1000 m Höhe ihre Bomben. Gleichzeitig schiessen sie mit Bordwaffen auf die Boote. R.187 bekommt eine Bombe ~~vor~~ direkt vor dem Bug und Bomben neben das Boot. Bei R.38 fällt eine Bombe ind ca.40 m Entfernung vors Boot und eine in etwas grösserer Entfernung an Stb. Die anderen Bomben werden völlig ungezielt abgeworfen, teilweise an den Strand und in die Berge oder in das greie Wasser. Die Jabos. drehen nach dem Angriff sofort in die Sonne ab und verschwinden ~~aus~~ Sicht.

Anlage 14 zu 1/Sk 28085/43 geh.

Anl. 6 zu Gruen 1578

Geheime Kommandosache!

Gefechtsbericht

über den Jabоangriff am 17. 8. 1943.

Aufgabe: Sicherung einiger Fährprähme die von dem nördlicch der Messinastrasse liegenden Ankerplätzen nach Norden geleitet werden sollen.

Im Zuge der planmäßigen Räumung Siziliens verlassen als letzte Einheiten der Kriegsmarine am 17.8.43 abends die Räumboote R.38, R.185, R.187, und R.188 die Messinastrasse. Um Uhr 18^{30} laufen die Boote aus dem Hafen von Reggio aus und laufen mit 400 m Abstand in der Igelstellung dicht unter der Küste, um möglichst ungesehen die Messinastrasse zu verlassen.

Kurz vor Erreichen der Noreinfahrt wird von R.38 ein bei Cannitello liegender Fährprahm angesteuert, um zu erfahren ob das Schiff noch klar, auf welchem Fährprahm sich der Flottillenchef befindet und wie weit nördlich die restlichen Fährprähme liegen. R.187 führt während dieser Zeit die R.-Boote. R.38 hängt sich vorerst als taktische Nr, 4 dem Verband in der Igelstellung an.

Um Uhr 18^{30} werden von den Booten in grosser Höhe Jäger gesichtet, die von Westen aus der Sonne kommend schlecht zu erkennen sind. Es wird sofort Fliegeralarm gegeben.Die Boote gehen auf A.K. und Zacken. Die Jabos. ca. 10-12, Baumuster B e ll "Airacobra" (P-39) greifen von den östlichen hohen Bergen die Boote an. Sie werden von allen Booten stark beschossen und lösen in 800 - 1000 m Höhe ihre Bomben. Gleichzeitig schiessen sie mit Bordwaffen auf die Boote. R.187 bekommt eine Bombe nur direkt vor dem Bug und Bomben neben das Boot. Bei R.38 fällt eine Bombe ind ca.40 m Entfernung vors Boot und eine in etwas grösserer Entfernung an Stb. Die anderen Bomben werden völlig ungezielt abgeworfen, teilweise an den Strand und in die Berge oder in das greie Wasser. Die Jabos. drehen nach dem Angriff sofort in die Sonne ab und verschwinden aus Sicht.

Anlage 14 zu 2808/43

Taktik des Feindes:

Überraschungsangriff aus grosser Höhe, der Erfolg verspricht, da der sonst warnende Flakbeschuss von Land nicht mehr statt findet, und ferner im Sturz von den Bergen angreifen. Die Flugzeuge sind vor dem dunklen Berg wesendlich schlechter zu sehen, als in der freien Luft.

Eigene Taktik:

Durch rechtzeitig einsetztenden Beschuss die Bomber am gezielten Bombenwurf zu hinder. Ferner auf Höchstfahrt gehen und Zacken, da dieses zusätzlich dem Bombenwurf erschwert.

Erfahrung:

Nicht zu dicht unter die Berge laufen da diese eine gewisse Deckung für die angreifenden Jäger bilden.

Feindverluste:

nicht beobachtet.

Eigene Verluste:

R.187 leichte Splitterschäden am Bootskörper und 2 Verwundete.

Steinken
Oberleutnant z. See u. Gruppenführer.

Deutsches Marinekommando
Italien

B. Nr. Skl. 1578 Kr

Ob.d.M.
Eing: -7.OKT.1943

B 23.

Geheim! Kommandosache!

O.U., den 21.9.1943.

An

Oberkommando der Kriegsmarine Skl. Prüf. Nr. 1

In der Anlage werden die KTB der im hiesigen Raum eingesetzten Boote der 12. R.-Flottille für die Zeit vom 29.6. - 31. 7. 43, das KTB R 187 vom 25.7. - 31.7. und 6 Gefechtsberichte dieser Boote vorgelegt. Bearbeitung und Stellungnahme ist wegen der augenblicklichen Lage und Abwesenheit der Fachreferenten nicht möglich.

Im Auftrage:

1 Skl I a. Ia

1.Skl 28085/43 g.Kdos. — 16 Anl. —

7.10.43.

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

765 Platten

ZKR 33238

V

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Chef: Korvettenkapitän Maurer

Angefangen: 15. Juli 1943
Abgeschlossen: 31. Juli 1943
Anlagen:

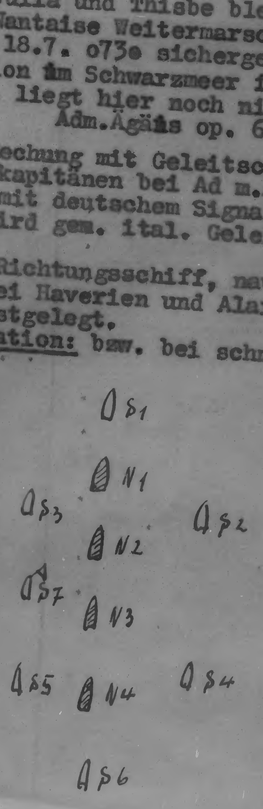
Boote:

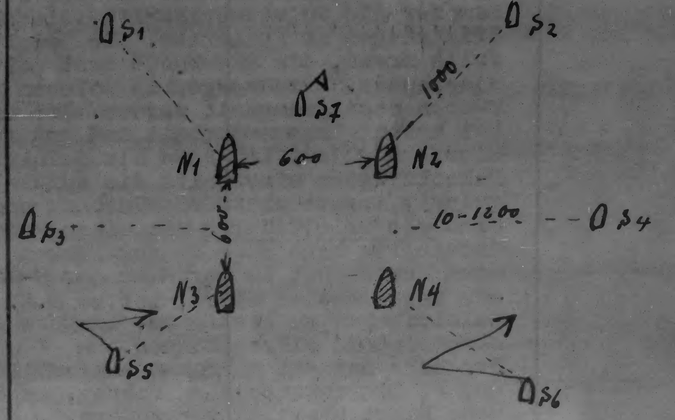
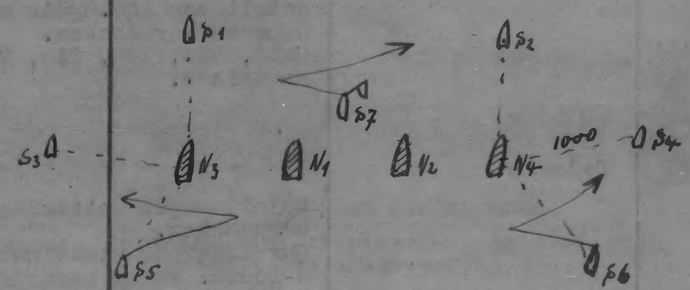
R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	9
R 194	Oberleutnant z. See	Weißenborn	" :	9
R 195	Leutnant z. See	v. Zatorski	" :	9
R 21o	Leutnant z. See	Neßmann	" :	9
R 211	Leutnant z. See	Großmann	" :	0
R 38	Oberleutnant z.S. d.R.	Stürken	")	
R 39	Leutnant z. See	Meyer	")	
R 178	Leutnant z. See	Mohn	")	in Italien-
R 185	Obersteuermann	Stransky	")	ram
R 186	Leutnant z. See	Freitag	")	

Am 25. Juli 1943 durch Bombentreffer gesunken.

R 187	Leutnant z. See	Sellke	")
R 188	Leutnant z. See	H o e r	")

Anl. Tgb. 1/Juli 41415 - 1738/43 Kdos

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.7.43 1000	Salamis	Eingang folgenden Einsatzbefehles: Gruppe Süd, Geleit-Chef Schwarzes Meer, Seekd Attika, Seetr.Hpt.St.Äg., Ksflo. Attika, 21.U Jagdflt. UJ 2101, UJ 2104, UJ 2109 und 12.Rfl 1.) Firuz, Alba, Julia Thisbe, Nantaise mit 3. R-Booten der 12.Rfl. (Geleitführer) UJ2101, 2104, 2109, Monzambano auslaufen 16.7. 0600 Piräus nach Dardanellen. Marschfahrt 8,5 sm, Marschweg 134-133-131-130-122-122A-122B-184- 121F-121C-. Dardanellen ein 17.7. 0700. Luft- sicherung 4 Flugzeuge. 2.) Boote der 12. Rfl. und Monzambano Rückmarsch mit 15 sm, Marschfahrt, Marschweg unverändert Piräus ein 17.7. 2130. 3.) 2101, 2104, 2109 Rückmarsch Dardanellen 17.7. 0700. Marschfahrt 9.5 sm, Marschweg wie Ziff. 1.) Piräus ein 18.7. 0600. 4.) Sicherung bzw. U-Jagd beim Auslaufen be- fiehlt Seekdt. bzw. U-Jagd-Chef. 5.) Marsch durch Marmara-Meer gem. Sonderanwei sung Adm.Äg. AI. Kdt.-Sitzung 15.7. 1550 in OP-Abtlg. Adm.Ägäis. 6.) Alba, Julia und Thisbe bleiben in Istanbu Firuz und Nantaise Weitermarsch so, daß Bospo- rusausgang 18.7. 0730 sichergestellt ist. Ge- naue Position im Schwarzmeer für Geleitaufnah folgt nach, liegt hier noch nicht vor. Adm.Ägäis op. 6386 A II
1500		Geleitbesprechung mit Geleitschutzkommandant und Dampferkapitänen bei Ad m.Ägäis. Alle Fahr zeuge sind mit deutschem Signalpersonal be- setzt. Es wird gem. ital. Geleitvorschrift ve fahren. Formation, Richtungsschiff, nautische Führung Verhalten bei Haverien und Alarm werde bespro- chen und festgelegt. Auslaufformation: bzw. bei schmalen Durchfahr- ten: Signal F_1 

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nachtmarschformation, bzw. in engen Gewässern: Signal: F_2  Tagesformation: Signal: F_3  Sp1 = Monzambano Sp2 = UJ 2109 Sp3 = UJ 2104 Sp4 = UJ 2101 Sp5 = R 194 Sp6 = R 216 Sp7 = R 34 = Geleitführer

Zu beziehen vom Nordmeldeamt der Kriegsmarine: A. H. Augustin in Glückstadt
Ausgabelieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseeküstenbereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Die Formationskizzen und die wichtigsten Verhaltungsmaßregeln la se ich jedem Fahrzeug des Geleits zustellen. Von den 4 Dampfern kennt nur das rumänische Schiff und ein dt. Dampfer die Geleitvorschrift. Dieselben 2 Schiffe haben bereits Erfahrungen im Ägäisraum. Die Geleitfahrzeuge sind einander eben- falls fremd, die Räumboote erst seit kurzem in diesem Seegebiet eingesetzt. Erfahrungen in solchen gemischten Zusammenstellungen müssen noch gesammelt werden. Reibungslose Durchführung ist nur bei bester Zusammenarbeit und gut funktionierendem Nachrichten- dienst möglich. Ich habe als Geleitführer in Verbindung mit den U-Bootsjägern einerseits die Aufstellung wie oben beschrieben fes gelegt, konnte aber den Wünschen nicht voll gerecht werden, da ic mich als Geleitführer mit einem R-Boot nicht hinter dem Geleit aufstellen kann ohne in der Führung wesentlich beschnitten zu sei Wenn das R-Boot in der Nähe der U-Jäger die Geräuschpeilung durch ein Gegenmaximum stört, ist es m.E. nicht möglich, ein R-Boot als Geleitführer zu bestimmen. Längere Zusammenarbeit wird diese Frag abschließend klären können. Ich habe auf die Bedenken eingewilligt, in meiner Position in F_2 und F_3 Zickzackkurse zu fahren, um die Schraubengeräusche durch hohe Fahrt nicht zu vergrößern. Um die Schwierigkeiten der Flaggensignalgebung vom Räumboot (ganz kurzer Mast, kleine Flagge) weitmöglichst auszuschalten, werde ich einen in der Nähe befindlichen U-Jäger als Signalgeber einsetzten Die gewählte Dampferaufstellung soll dem feindlichen U-Boot einen Angriff besonders erschweren, andererseits aber fahrtechnisch nic zu ungünstig sein. Die Tatsache, daß 2 Dampfer einen Fahrunterschied von 2 sm haben, ließ die Dwarslinie auch bei 4 Schiffen als angebracht erscheinen da auch keine großen Kursänderungen durchzuführen waren. Die Nachtformation ist so einfach und handlich als möglich gewähl
2000		Geleit vom Adm.Ägäis wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben. R 34, 194, 195, 210, 211 Ausrüstung. K.b. Vorkommnisse.
		Mann
16.7.43 2000	Salamis	Geleit wegen Wetterlage weitere 24 Stunden verschoben. Durchführung wichtiger Überholungsarbeiten R-Boote. Keine besonderen Vorkommnisse. R 211 am Drucklager beider Wellen bei hoher Fahrt zu hohe Temperaturen. Boot wird bei nächster Gelegenheit eingedockt.
		Mann
17.7.43	Salamis	Ausbildungsdienst.
18.7.43 0500	Salamis	Seeklar für R 34, 194, 210 für Geleitaufgabe

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0610		Geleitsperre Piräus auslaufend passiert. Dampfer Thisbe meldet kleine Maschinenhaverie, Reparaturdauer 30 Minuten.
0650		Geleit sammelt sich auf Vormarschkurs. Thisbe wieder klar.
0700		2 Aradoflugzeuge der Luftsicherung eingetroffen.
0740	Wetter NNO 4, See 2-3 dunstig	Geleit erreicht, auf volle Marschfahrt gegangen.
1130		2 He 111 kreisen vor dem Geleit.
1141		Eingang FT 1110/40 an R 34: Verschärfter U-Bootausguck. Ab 1200. 2 weitere Flugzeuge als Sicherung.
1400	NO 6-7, See 4, einzelne Wolken	
1415	Dore Passage	Nach Passieren eigener Sperre in Tagesmarschformation gegangen.
1500		Flugzeugsicherung durch Ablösungszeiten anscheinend etwas in Unordnung. Maschinenzahl schwankt zwischen 2 und 8. Die Bomber der Typen Ju 88 und He 111 der Luftsicherung machen auf fdl. U-Boote sicher wesentlich mehr Eindruck als die Arado 196, die für einen guten Ausguck nach vorn und unten recht ungünstig erscheint.
2000	NW 4, See 2-3, einzelne Wolken.	
2015		Luftsicherung beendet.
2025		Übergang von Tag- in Nachtformation.
		Mann
19.7.43	Lemnos	
0415		Tagmarschformation eingenommen.
0515		2 Arado als Luftsicherung am Verband, 2 weitere Maschinen eingetroffen.
0702	Wetter NNO 5, See 2 klarer Himmel	Auf Geleitwelle folgende Warnmeldung eingegangen: Quadrat 5010 Flugzeuggeräusche, hoch.
		Infolge starken Stroms aus den Dardanellen sinkt Vormarschgeschwindigkeit zwischen Lemnos und Entlassungspunkt auf höchstens 6 sm.
0940		Ital. T-Boot Monzambona auf Pkt. 8 sm Grenze entlassen nach Saloniki.
1020	Dardanellen	Geleit vor Cap Hellas auf 3 sm Grenze entlassen.
1026		U-Jäger für Rückmarsch entlassen. R-Boote gesammelt und Rückmarsch nach Piräus mit 17 sm angetreten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1200	N 5, See 3, klarer Himmel, leicht dunstig.	
20.7.43		
0300	Salamis	Festgemacht. K.b. Vorkommnisse. R 195, 211 Salamis kl. Reparaturen. Mann
21.7.43	Salamis	Ausrüstung, kleine Reparaturen. Einsatzbefehl: Seekdt. Saloniki, 12. Rfl. Gkdos - 12. Rfl. mit vier Booten eintrifft 22.7. mit hellwerden bei Kasandra-Huck (zum) zum nachprüfen Minenlage. Sicherstellen, daß ein Boot zur Übergabe an Chef 12.Rfl. zur Stelle ist. Zusatz für Chef 12. Rfl.: 12.Rfl. mit 4 Boote 21.7. so auslaufen, das Flottille mit hellwerden am 22.7. bei Kassandra-Huck steht. Auslaufzeit, Geschwindigkeit, Weg und Erledigung Aufgabe melden. Weitere Befehle dann durch FT bzw. eigene Absicht hergeben. Adm.Ägäis op 6569 Gkdos A I Überlegungen: Frühzeitiges Auslaufen nach Beendigung der Ausrüstung sodaß für eigene Ausbildung in U-Bootsabwehr und Fahrübungen noch Zeit verbleibt. Das Freiräumen im Seegebiet um Poseidion-Huck ist von mir bereits begonnen worden, da inzwischen jedoch die Bojen vertrieben oder abgerissen sind, werde ich nochmals das ganze unmittelbar gefährdete Gebiet freisuchen müssen und im weiteren Abstand mehrere Streifen nachprüfen. Navigatorisch ist das Seegebiet insofern ungünstig, als nur ein Peilobjekt zur Verfügung steht und infolgedessen viel mit Fischereibojen als Hilfspunkten gearbeitet werden muß.
1300	Salamis	abgelegt.
1330-1500		Fahrübungen.
1515	Phleva	Übungsschießen aller Waffen auf selbstheregestellte U-Bootsturmatrappe.
1815	Eingang Doro Straße	Gerät ausgebracht. Tiefensteuerung 7m.
1952	Ausgang Doro Straße	Gerät ein. Nichts gefunden. Marsch mit 17 sm bis Pkt. 128. Mann
22.7.43	Ostwärts Euböa Wetter NW 2-3, See1-2 mittlere Sicht, halber Mond	
0130	5 sm vor Pkt. 128	Gerät aus, Tiefensteuerung 14,5m. Nachprüfen der Skopolos-Durchfahrt.
0320	nördl. Ausfahrt Skopolos 4oom Grenze	Gerät ein. Nichts gefunden. Marsch nach Kassandra-Huck mit 17 sm.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0600	südl. Cap Poseidion	Besprechung mit Gruppenführer K.S.-Flottille Saloniki.
0630		Beginn freiräumen Seegebiet. Formation A rot und A grün.
1845		Nach 20 Anläufen rund 60% des abzusuchenden Gebietes freigesucht. Gerät ein.
2040	Porto Kupho	geankert. ~~R 195 Ausbildung Salamis.~~ R 211 Werft Salamis. Mann
23.7.43	Porto Kupho	
0500	Wetter NNW 3-4, See bewölkt	Anker gelichtet, mit 17 sm zum Arbeitsgebiet gesteuert.
0640	Poseidion-Huck	Gerät ausgebracht.
1600	Poseidion-Huck	Gerät ein. Wegen Brennstoffmangel Rotte R 195 195 entlassen nach Saloniki (R195-0,7 m³, R 194-1,5 m³) R 34, 210 Bojenlichten, dann Marsch nach Saloniki.
2000	Saloniki	festgemacht. R 211 Werft Salamis. Mann
24.7.43	Saloniki	Ausrüstung.
1300		Mündl. Geleitbesprechung bei Kmdt. Minenschiff Drache. Aufgabe: Geleit Drache von Saloniki über Chalkis nach Piräus.
1915	Saloniki	abgelegt.
2000	Wetter N 4-6, See 3 Stratus Deeke	Geleitbeginn hinter Netzsperre. Aufstellung siehe KTB Drache (Geleitführer). Mann
25.7.43	Seegebit nördl. Sporaden	
0000	Wetter NW 3, See 2 klare dunkle Nacht	
0240	Skiathos-Durchfahrt	U-Bootsalarm Stb. quer. Keine klare Beobachtungen, da Hintergrund dunkle Felsen. Einwandfrei wurde auf Geleit zulaufender Schatten mit Bugwelle erkannt. Umrisse eines Fahrzeuges nicht zu erkennen. Feuer mit 3,7 und 2cm eröffnet, um Drache die unmittelbare Gefahr anzuzeigen. Nach 30 Sek. Feuer gestoppt, keine Beobachtungen mehr gemacht, keine Laufbahnen gesichtet. Habe vom Funkspruch abgesehen, da am

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Vortage bereits für dieses Gebiet ~~Gelelt~~ eine Warnmeldung verbreitet wurde.
1015	Chelkis-Brücke	Nach Süden passiert.
1245	Anciene-Bay	längsseit Drache festgemacht. (gem. Befehl soll Netzsperre ~~bei~~ erst bei Dunkelheit passiert werden.)
1845		Abgelegt zum Marsch nach Piräus. R 211 Werft Salamis.
26.7.43	Phleve	
0000	Wetter SSO 2, See 1 klare Nacht.	
0030		Aus Geleit entlassen. Flottille gesammelt.
0145	Salamis	eingelaufen. R 211 Werft Salamis.
27.7.43	Salamis	Ausrüstung.
1000		Marschbefehl: Mit 4 Booten Chef 21. U-Jagd z. Verfügung zur Durchfahrt Minenaufgaben Westpeleponnes. Auslaufen für 1600 Uhr vorgesehen.
1500	Salamis	Gruppe nach Piräus verlegt für Besprechung mit Chef U-Jagdfl.
1600	Piräus	Wegen politischer Lage Aufgabe verschoben. Weiteres folgt. R 211 Werft Salamis. R 194 konnte in den letzten 8 Tagen die Fahrt der Flottille nicht mehr halten, lege Boot zur Untersuchung in die Werft.
2.-8.7.43	Salamis R211.	Ausrüstung, Ausbildung. R 194 Werft Salamis.
29.7.43		Marschbefehl: Durchführung Minenaufgaben die für 27.7. vorgesehen.
1430	Piräus	R 195, 210, 34 verlegt zur Besprechung bei Chef 21. U-Jagdflottille.
1700	Piräus	Wegen Ausfall TA 10 Aufgabe um weitere 48 Std verschoben.
30.7.43	Piräus	Ausbildung.
31.7.43	Salamis	Klar für Minenaufgabe.

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

257

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

Admiral Aegaeis op
B.Nr. 765/ Gkdos

O.U., den 30. November 1943

An

das Oberkommando der Kriegsmarine - Skl, B e r l i n

12. Räumbootsflottille

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille für die Zeit vom 15. - 31. Juli 1943 mit Stellungnahme Admiral Aegaeis vorgelegt.

1. Skl Qu (A
20. Dez. 194
1a
2. Ober 1 Skl an fir

1 Skl I A. I a c

Für Admiral Aegaeis
Der 1. Admiralstabsoffizier

Kriebel

Geheime Kommandosache!

Stellungnahme Admiral Aegaeis zum Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille für die Zeit vom 15. - 31. Juli 1943.

Zu Seite 2, 15.7.

Chef 12. R-Flottille dienstältester Offizier, daher Geleitführer. Erfahrungen, die in der Steuerung des Geleites von R-Booten aus während dieser Operation gemacht wurden, sind bereits bei den nachfolgenden Dardanellen-Geleiten ausgewertet. R-Boote werden in ähnlichen Geleiten nicht mehr als Geleitführer eingesetzt. Chef 12. R-Flottille steigt entweder auf U-Jäger über oder der U-Jagdchef übernimmt die Geleitführung. Nach der Neubesetzung des Chefpostens der 12. R-Flottille durch Kptlt. M a l l m a n n entfällt künftig Entscheid über Geleitführung.

Zu Seite 2, 15.7. 15.00 Uhr

Die Geleitbesprechung mit dem Kommandanten der Sicherungsfahrzeuge und den Kapitänen der Dampfer bei Admiral Aegaeis unter Vorsitzt AI hat sich als sehr zweckmässig und instruktiv für alle Beteiligten erwiesen und wird in Zukunft bei wichtigen Geleiten wiederholt.

Zu Seite 6. und 7, 22.7.

Das minengefährdete Gebiet bei Kassandra Huk kann als freigesucht gelten; gleichwohl bleibt der Weg von Punkt 115 - 105 vorläufig gesperrt und der Umgehungsweg bestehen, bis die R-Boote Gelegenheit haben, ihn noch einmal gründlich abzusuchen.

Zu Seite 8, 29.7.

Die Minenaufgabe (4 AN, 5 AN vor Navarino, 72 südöstl. Zante) konnte erst am 10./11. 8. durchgeführt werden.

Für Admiral Aegaeis
Der Chef des Stabes i.V.

Mittel

Anl. 2 zu 1/Ma 41415/43 gKdos

Kr. 3 1668

1

K. T. J.

12. Räumbootsflottille

1.8.- 15.8.1943.

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

V

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Chef: Korvettenkapitän Mauser

ab 14. August 1943 Kapitänleutnant Mallmann

Angefangen: 1. August 1943
Abgeschlossen: 15. August 1943
Anlagen: 1

Boote:

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage: 4
R 194	Obersteuermann Kommandant i.V.	Borsch	Seetage: 6
R 195	Leutnant z. S.	v. Zatorski	Seetage: 6
R 21o	Leutnant z. S.	Neßmann	Seetage: 6
R 211	Leutnant z. S.	Großmann	Seetage: 2

R 38	Oberleutnant z.S. d.R.	Stürken	Seetage:)
R 39	Leutnant z. S.	Meyer	Seetage:) im
R 178	Leutnant z. S.	Mohn	Seetage:) Itali-
R 185	Obersteuermann	Stransky	Seetage:) enraum
R 187	Leutnant z. S.	Sellke	Seetage:)
R 188	Leutnant z. S.	Hoer	Seetage:)

I

I

Anlage 2 zu 1.SKl 25493 g.Kdos. X3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.-4.8.43	Salamis	Wegen Wetterlage kein Einsatz. R 211 Werft Salamis. gez.: M a u r e r
5.8.43	Salamis	Gem. tel. Anruf klar für Aufgabe. Ich lasse sofort seeklar machen. Eingang FS Gkdos 72o2 op.: Seekdt. Attika, 12.Rfl. 21. U-Jagdflt. 3 R-Boote der 12. Rfl. auslaufen 5.8. 13oo Piräus nach Dardanellen. Marschfahrt 15 sm, Marschweg 134-133-131A-131C-183-184-121F-121E. Aufgabe zusätzlich Geleitsicherung für Dardanellengeleit gem. Anweisung U-Jagdchef auf 21o4. Zusatz 12.Rfl.: Falls Wetterlage Weitermarsch nach Dardanellen verhindert, im Seegebiet nördl. Doro-Durchfahrt zur U-Bootskontrolle "Firuz" passiert hat. Bei Annäherung mindestens 3ooo m Abstand von S-Geräten halten. Adm.Ägäis Gkdos 72o2 op. Zusatz: Ital. VO. hat gleiches.
13oo		Ich habe mich entschlossen, nicht 3 sondern alle 4 klaren Boote mitzunehmen um die Zeit möglichst zur Ausbildung auszunutzen und die Kommandanten zu unterweisen.
16oo	Wetter NOzO, 4 See2-3 alte Dünung, mittellang	
1812	Doro Passage	Bei Geleitführer gemeldet und Besprechung in Rufweite für Aufstellung und Sicherungsmaßnahmen. Geleitaufstellung und Anweisung siehe KTB Chef 21. U-Jagdflottille. gez.: M a u r e r
6.8.43		
o63o	westl. Mytiline	Eine Arado wegen Motorschaden gewassert. R 195 erhält vom Geleitführer Befehl, der Maschine zu helfen.
o6oo	Wetter nördl.Winde bis 2 wechselnd,See einzelne Wolken	Kmdt. R 195 meldet: Flugzeug kann nicht mehr starten. Nahm Maschine in Schlepp und brachte sie nach Lemnos (Mudros-Hafen), Schleppfahrt 13 sm mit Leinen über Kreuz, keine Schwierigkeiten, da Wetter gut.
1156	vor Cap Helles (Dardanellen)	Geleit auf 3 sm Grenze entlassen. Gem. Anweisung U-Jagdchef Ubootsüberwachung im Seegebiet zwischen Dardanellen und Lemnos. 16oo Uhr Rückgeleit aus Schwarzmeer kommender Dampfer.
12oo	Wetter NW 2-3,See1-2 wolkenloser Himmel	
1224		Eingang folgenden FT: Firuz und Thisbe nicht rechtzeitig aus Schwarzmeer in Marsch gesetzt. Vorläufig Nantaise aufnehmen und mit Gesamtverband Lemnos einlaufen. Dort weitere Befehle durch FT abwarten. Adm.Ägäis op.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
133o		R 195 zum Verband zurückgekehrt.
1357		Eingang FT: Auch Nantaise nicht in Marsch gesetzt, Geleitaufnahme 7.8. 16oo Uhr auf 121 E. Adm.Ägäis op.
		Nach Entlassung durch U-Jagdchef mit Gruppe nach Lemnos gesteuert.
1727	Mudros-Hafen	geankert. (Blenheim-Bucht).
1815		Eingang FT: Firuz, Thisbe und Nantaise stehen am 7.8. 16oo Uhr klar 121 E. Geleitaufnahme gem. alten Befehl. Adm. Ägäis op.
		R 211 Werft Salamis. gez.: M a u r e r
7.8.43	Lemnos	
o7o4o		Eingang folgenden FT: An U-Jäger 21o4 und R 34. Tanker Firuz im Schwarzmeer torpediert, noch schwimmfähig Bosporus eingelaufen. Geleit aufnehmen für Thisbe und Nantaise. Zusatz: Feinduboote auch vor Dardanellen wahrscheinlich. Adm. Ägäis op.
11oo		Mit Gruppe Lemnos aus für UBootsüberwachung im Seegebiet Lemnos - Dardanellen.
16oo	Dardanellen	Geleitaufstellung eingenommen. (siehe KTB Chef 21. U-Jagd.).
1758	Wetter NW 2-3,See 1-2 einzelne Wolken	Detonation auf Dampfer Nantaise. Vorschiff sinkt langsam tiefer, Besatzung verläßt Schiff. Da ich auf der anderen Seite stand, organisierte ich schnellstens für das Restgeleit die Sicherung und schickte 2 R-Boote zur Rettung der Überlebenden. Der Treffer auf Nantaise war an Stb. vorn, falls ein Torpedotreffer muß das U-Boot an Stb. der Sicherung gestanden haben, von der Bb.-Seite wurde keine Laufbahn gesehen auch sonst keine Anzeichen, die auf Torpedierung schließen lassen. Ich halte eine Nachprüfung nach Minen durch R-Boote für angebracht. Neue Geleitaufstellung: △ 2 101 △2105 △2102 △ R34

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Den 3 weiteren R-Booten gab ich den Befehl, Anweisung für weitere Aufgaben beim Chef 21. U-Jagdflottille zu erbitten. Ich steuerte mit dem neuen Geleit erst in allgemein südostwärtiger Richtung, später auf Grundkurs weiter. U-Jäger 21o5 konnte eine Fahrt von 8 sm nicht mehr mithalten, ich ließ ihn daher dem Geleit folgen und besetzte den Bb.-Außenposten.
1844		Nantaise sinkt.
21oo		U-Jäger 21o4 stößt zum Geleit, U-Jagdchef übernimmt Geleitsicherung wieder. Der neu eingeschlagene Weg zur Ablenkung des eventuellen U-Bootes wird vom U-Jagdchef festgelegt, ebenso das Täuschungsmanöver durch 2 U-Jäger mit einem R-Boot auf dem alten Weg mit öfterer Abgabe von Funksprüchen.
	Wetter 2400 Uhr NW 3-4, See 1-2	gez.: M a u r e r
8.8.43		R 195 und 194 gehen mit Verwundeten nach Mudros-Hafen und schiffen diese dort aus.
11oo	Wetter N 5-6, See 3-4 wolkenlos	Boote folgen dem Geleit anschließend mit hoher Fahrt wieder und stoßen am vormittag wieder zum Geleit.
1515	Cap Sumion	R 21o stößt zur Flottille. Boot war z.Vfg. des U-Jäger auf dem Ablenkungsweg.
17oo	Phleva	Aus Geleit entlassen. 2 Boote gehen mit den an Bord befindlichen Überlebenden nach Piräus und schiffen sie dort aus.
18oo		Gruppe in Salamis eingelaufen. R 211 Werft Salamis.
		gez.: M a u r e r
9.8.43	Salamis	Gem. Einsatzbefehl ist Durchführung seit längerem verschobener Minenaufgabe befohlen. Flottille stellt dazu 2 R-Boote.
11oo		R 195, 194 Salamis aus nach Patras (siehe KTB Gruppenführer). Restboote Ausrüstung. R 211, 34 Werft Salamis.
		gez.: M a u r e r
1o.8.43	Salamis	R 211 R 34 Werft Salamis. R 21o kleine Reparaturen.
		gez.: M a u r e r
11.8.43	Salamis	R 211 Probefahrt, wieder K.B.
2o3o		R 34 Werft Salamis, R 21o kleine Reparaturen. R 194, R 195 nach Sonderaufgabe von Westen eingelaufen.
		gez.: M a u r e r

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.8.43	Salamis	R 211 Einzelausbildung. R 21o, R 194 Kompensieren und M.E.S.Schleife. R 195 Ausrüstung. R 34 Werft Salamis.
		gez.: M a u r e r
13.8.43	Salamis	R 34 Werft Salamis. R 195 Piräus zur Reparatur Nachrichtengerät. R 194 u. 21o Einzelausbildung im Hafen. R 211 Einzelausbildung in See.
		gez.: M a u r e r
14.8.43	Salamis	12. Rfl. als Flottillenchef übernommen, und mit R 194, 195, 21o u. 211 abgelegt nach Piräus zur Besprechung mit Chef 21. U-Jagdflt.
0910		Piräus fest. Von Chef 21. U-Jagdflt. Durchführungsbefehl zum Op.-Befehl Adm.Ägäis Gkdos 7oo7 v. 12.8.43 erhalten.
1o3o	Wind NzW 2-3 See 1 klar, Sicht 1o-12 sm.	Gem. obigen Einsatzbefehl mit 4 Booten Piräus aus nach Patras. Marschformation, Fahrt 16 sm.
1226		Einfahrt Isthmia.
1252		Ausfahrt Poseidonia.
16oo	Wind OzW 1-2 See 1 klar, Sicht 5-6 sm.	Mit 4 Booten Patras Hafen festgemacht. Meldung bei ital. Admiral Patras. Bestellung Maßnahme für nächste Nacht aufgegeben.
2ooo		Boote wegen unruhiger See innerhalb Hafen verholt.
		R 34 Werft Salamis.
		Mallmann
15.8.43	Patras	Mit R 195 und 211 ausgelaufen zum Bojenwerfen und nachprüfen Sperrkurse gem. Durchführungsbefehl zum Operationsbefehl Adm.Ägäis op.Gkdos 7oo7 v. 12.8.43.
	Wetter NzO 2-3 See 2-3 klar, Sicht 6-8 sm.	
12oo	Wetter W 1-2 See 1 klar, Sicht 6-8 sm.	R 21o und 194 verbleiben zur Verfügung Chef 22. U-Jagdflt. als Sicherungsboote für Wurfverband.
1250	37° 32,6 N 21° 22,4 O	R 211 schießt treibende EMC mit ANZ oben ab. Während das Boot auf die Mine schießt, wird es von Land durch Küstenbatterie mit einem Einzelschuß 1o,5 cm Kaliber beschossen. Einschlag in unmittelbarer Nähe von R 211. Sofort ES geschossen. Kein weiterer Beschuß. Beim Abschießen detoniert EMC. (neue Mine).
1325	37° 26,6 N 21° 3o,7 O	R 195 schießt weitere treibende EMC ab und versenkt sie.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1350	37° 20,- N 21° 39,8 O	Rote Fahrwasserboje geworfen auf 106 m Wasser gem. Durchführungsbefehl Chef 21. U-Jagdflt. Genaues festlegen der Position sehr schwierig, da keine genügenden Peilobjekte und englische Karten sehr ungenau.
1412	37° 19,9 N 21° 39,3 O	R 211 schießt treibende EMC mit ANZ ab und versenkt sie.
	37° 16,4 N 21° 37,8 O	
1416	Wind W 1-2 See 0-1 klar, Sicht 6-8sm.	Schwarze Fahrwasserboje mit weißer Beleuchtung auf 110 m Wasser geworfen.
1430	37° 20,6 N 21° 37,8 O	R 211 schießt treibende Mine, wahrscheinlich engl. Mark III, ab und versenkt sie.
1506	37° 13,6 N 21° 35,6 O	Rote Fahrwasserboje auf 76 m Wasser geworfen.
1600	37° 16,4 N 21° 35,8 O	R 211 schießt treibende EMC ab und versenkt sie.
1622	37° 10,4 N 21° 33,- O	Schwarze Fahrwasserboje mit weißer Beleuchtung auf 170 m Wasser geworfen.
	Die beiden Bojen für Sperre G 70 wurden von mir 0,5 sm ostwärts der im Sperrbefehl angegebenen Positionen geworfen, da die Wassertiefen die 200 m Zone gem. meinen Lotungen überschreiten und die zu werfenden Minen nur mit 200 m Ankertau ausgerüstet sind.	
1630		Beide Boote bringen SD. aus 18 m Tiefeneinstellung und laufen unter gleichzeitiger Kontrolle der Bojen Sperrkurse 3mal ab.
1800	Wind W 0-1 See 0-1 klar, Sicht 8-10 sm.	
1850	37° 12,8 N 21° 33,9 O	R 195 schießt treibende EMC ab. Da alle bisher an diesem Tage abgeschossenen EMC Minen neu waren, wird angenommen, daß es sich um Minen aus der vor kruzem südlich Xanthe geworfenen Sperre handelt.
	Beim Minenabschießen	mehrere Munitionsversager durch Frühkrepierer.
2000		Gerät ein und Bojen angezündet.
2110	Süd-Spitze Golf von Arcadia	Auf 30 m geankert.
2315		Anker auf.
2330		Bei südlicher Anfangsboje auf und ab gestanden in Erwartung Wurfverband. R 211 Gerät ausgebracht.

Beitrag zum Kriegstagebuch

12. R.-Flottille.

für den 7. und 8. August 1943.

des R-Bootes "R 195"

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.8.43	Dardanellen-Piräus	Boot auf Sicherungsposition in Geleit an St. Seite, 2 Dez vorlicher als dwars, 8-12 hm Abstand. Zickzackkurse etwa 50° ab- bzw. anliegend. Ausguckposten: Auf der Back ein U.O. mit einem Mann, auf der Brücke 2 Hilfssignalgasten, achtern auf dem 3,7 cm Munitionsbereitschaftsspind ein Mann. Alle waren mit Sonnenbrillen ausgerüstet.
1758		Torpedotreffer auf Dampfer "Nantaise". Treffer wurde von mir in allen Phasen genau beobachtet und erfolgte an St.B. im ersten Drittel des Schiffes. Weder Blasenbahn noch Sehrohr wurde gesichtet.
	Allem Anschein nach erfolgte der Angriff aus Sonnenrichtung. Da die Sonne bereits tief stand und auf dem fast vollkommen ruhigen Wasser durch Reflexion starke Blendwirkung ausübte, wäre es meiner Ansicht nach ein ganz glücklicher Zufall gewesen, wenn das Sehrohr gesichtet worden wäre.	
		Sofort nach dem Treffer hart nach St.B. abgedreht und in stumpfer Staffel St.B. an U-Jäger 211o angehängt, der mit 21o2 Horchverfolgung aufnimmt.
18o2 18o5		211o hat Ortung und wirft eine Boje.
		Winkspruch an U-Jagdchef auf 211o: "Frage W.B.-Anlauf?" Anwort: "Nein. Noch nicht."
18o9		Arado hat anscheinend U-Boot gesichtet und wirft Bomben und schießt mit Bordwaffen auf Stelle. U-Boot demnach etwa 5 Dez an St.B. U.J. 211o in ca. 15 hm Abstand. 211o und 21o2 der bis dahin dwars zum Kurs 211o gelaufen war, drehen auf die Stelle zu. Entschließe mich, auch diesmal keinen Anlauf zu fahren, da U-Jäger unbedingt Ortung bekommen müssen. R 21o mit R 194 am Unfallort geblieben. und bei Bergungsmaßnahmen. Inzwischen Eingang Morsespruch von R 21o: "Habe Verwundete an Bord und erbitte Arzt." Infolgedessen ebenfalls zur Unfallstelle gegangen. Befund: Besatzung "Nantaise" vollzählig. Davon 4 Mann leicht, 3 Mann schwer verletzt und sofortige Überführung ins Lazarett erforderlich. Überlegung: Geleitführer hat auf U.J. 211o Hochverfolgung aufgenommen. Flottillenchef hat Geleitführung übernommen. Entschließe mich wegen unbekannter Hafenverhältnisse und zu erwartender dunkler Nacht, trotzdem selbst Mudros, was als einziger Nothafen in Frage kommt, einzulaufen. Absicht U-Jagdchef gemeldet und entlassen worden. Befehl an R 194: "Folgen!"
1815		UJ 211o nimmt inzwischen Anschluß an Geleit wieder auf. UJ 21o2 beabsichtigt, bis Dunkelheitsanbruch auf U-Jagdposition zu bleiben und bittet um Belassung eines R-Bootes. Befehl an R 21o: "Bei U-Jäger bleiben."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1844	39° 49' N 25° 48' E	D. "Nantaise" über Vorsteven gesunken. Deckslading, nach Schätzung etwa 4oo Fässer Benzin und zl. erhebliche Mengen wasserdicht verpackter Lebensmittel schwimmt auf und treibt langsam Südöstlich.
19oo		Mit R 194 Marsch nach Mudros angetreten. Marschfahrt 18 sm.
1926		KR ⚓ FT Ltnr. 69 abgesetzt: Seekdt. Lemnos. Eintreffe mit Verwundeten 21oo Uhr Mudros. Erbitte Lotsen und Sanka. R 195
2o11		FT Ltnr. 72: SSD Chef 12. R.-Flt. Gehe mit R 194 Mudros. R 21o bei UJ 21o2. Beabsichtige nach Ölergänzung Geleit nachzulaufen. R 195
21oo	Mudros	ein und mit Lotsenhilfe im Hafen festgemacht. Verwundetenabtransport. Währenddessen Meldung beim Seekdt. Lemnos unter Hinweis auf treibende Ladung. Anschließend Ölergänzung aus Fässern.
		v. Jatoski Leutnant zur See
8.8.43		
o13o	Mudros	Klar zum Weitermarsch ausgelaufen. Gem. FT Ltnr. 77: "Geleit steuert östlich Psara nach Mykonos - Durchfahrt. Standort o4oo Uhr Psara." direkten Kurs auf Punkt 181 abgesetzt. Wiedervereinigung mußte nach meiner Kopplung gegen 1o3o Uhr kurz hinter Mykonos - Durchfahrt erfolgen. Eingang FT Ltnr. 78 von UJ 21o5: "Nach Tinos - Durchfahrt kommen." Zweck dieses FT's kann hier nicht eingesehen werden. Es war höchstens geeignet, mit der ungebräuchlichen Ortsangabe Unklarheit zu schaffen.
o5oo		UJ 21o5 gesichtet mit Kurs Dorodurchfahrt.
o54o		ES-Austausch mit Ju 88.
ca 13oo		Anschluß an Geleit. Psara war, ohne daß dies zur Kenntnis gelangte, bereits o23o Uhr passiert worden.
		v. Jatoski Leutnant zur See

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Stellungnahme des Flottillenchefs:
Zu 7.8.43 1758		Die R-Boote führen nur die Geleitobjekte als innerer Sicherungsgürtel U-Bootssicherung. U-Jäger außen. Siehe Geleitaufstellung KTB 21. U-Jagdflt. Daß R 195 ohne Sichtung keine WB warf war richtig, da es sonst zweiffellos die Ortung der beiden U-Jäger gestört hätt Das Verhalten des Bootes war richtig, auch der Entschluß, mit den Verwundeten so schnell als möglich an Land zu kommen.
Zu 8.8.43 0130		Der Rottenführer versucht mit allen Mitteln den Anschluß zum Gelei wiederzufinden. Der Entschluß zeigt besondere Einsatzfreudigkeit h dem sich immer noch verschlechterndem Wetter. Der kritische Funkspruch war auch meiner Meinung nach nicht erforderlich, da der Rottenführer in seinem FT um 2011 Uhr bereits sein Absicht mitteilte, daß er wieder zum Geleit stoßen wollte und durch den FT St.Nr. 77 über Kurse usw. ausreichend unterrichtet war.

gez.: M a u r e r

Stellungnahme Admiral Ägäis zum K.T.B. der 12. R.-flottille für die Zeit vom 1. bis 15. August 1943 .

Zu Seite 3, letzter Absatz und Anlage 1, Seite 2, 3. Absatz :
Die Torpedierung der " Nantaise " erfolgte sehr geschickt aus der schon tiefstehenden Sonne. Außerdem erschwerte die dort von der " Wilhelmsburg " stammende Ölschicht verhängnisvoll das Sichten eines Sehrohrs oder einer Blasenbahn. Die Versenkungsursache der " Nantaise " wird niemals ganz aufgeklärt, da das Schiff mehrere Tage in Istanbul gelegen hat, sodaß auch mit einer Haftmine gerechnet werden kann, besonders da die Zahl der Sabotageakte täglich wächst.

Zu Seite 5 - 15.VIII. - 12.50 Uhr :
Auf Anfrage beim Ital. Verbindungsstab, warum auf das R-Boot geschossen wurde, wurde die Antwort gegeben : " Es handelt sich um einen Übungsschuss." Die Begründung erscheint wenig glaubwürdig.

Für Admiral Aegaeis
Der Chef des Stabes

Anlage 1 zu 1.SKl 25493/43 g.Kdos.

Geheime Kommandosache!

ADMIRAL ÄGÄIS
OPERATIONSABTEILUNG
B. Nr. 7915 Gkdos

O. U., den 3. September 1943

Ob. d. M.
Eing. 10. SEP.
- 1 -

1/Skl

An
Oberkommando der Kriegsmarine - Skl - Berlin.
Kommando 12. R.-Flottille (Stellungnahme) .

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 12. R-Flottille für die Zeit vom 1. bis 15. August 1943 mit Stellungnahme Admiral Ägäis vorgelegt.

Für Admiral Aegaeis
Der 1. Admiralstabsoffizier

1.Skl 2549 3/43 g.Kdos.

- 2 Anl.

Gr. T./St. 2549/43 g. Kdos. Chefs.

Geheime Kommandosache!

Eingang: 20. SEP. 1943

2 Ausfertigungen

17. SEP. 1943

21. Sep. 1943

24. Sep. 1943

1/Skl. Kr

1/Skl.

i.A. Iac

Kr 32567

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Chef: Kapitänleutnant Mallmann

Angefangen: 16. August 1943
Abgeschlossen: 31. August 1943
Anlagen: ---

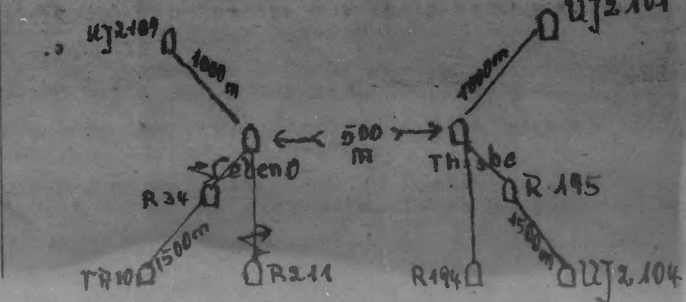
Boote:

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	8
R 194	Obersteuermann Kommandant i.V.	Borsch	" :	4
R 195	Leutnant z. See	v. Zatorski	" :	8
R 21o	Leutnant z. See	Neßmann	" :	1
R 211	Leutnant z. See	Großmann	" :	8
R 38	Oberleutnant z. See	Stürken	Seetage:	im Italien-raum
R 39	Leutnant z. See	Meyer	" :	
R 178	Leutnant z. See	Mohn	" :	
R 185	Obersteuermann	Stransky	" :	
R 187	Leutnant z. See	Sellke	" :	
R 188	Leutnant z. See	Hoer	" :	

Anlage 1 zu 1.Skl 30229 g.Kdos.

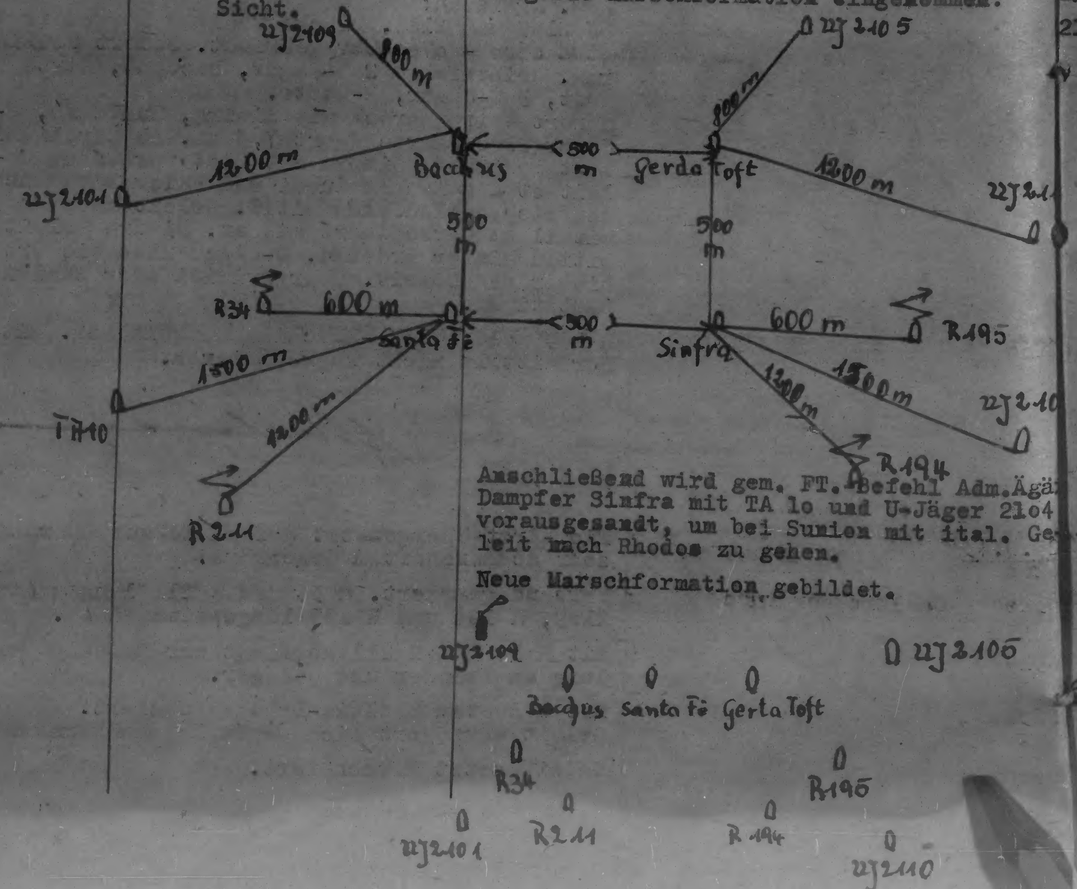
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
16.8.43		
0000		Wurfverband gesichtet mit R 21o und R 194 als Sicherung.
0020		R 211 setzt sich mit ausgebrachtem Gerät vor den Wurfverband, um die mittleren Bojen nach Zweckerfüllung zu schneiden.
0030		Minenwerfen beginnt.
0050		R 195 Anfangsboje von G 7o aufgenommen.
0200	Wind o, See o, Mondschein, klar.	Anfangsboje von G 7o durch R 195 aufgenomm
0220		Minenwerfen beendet. R 211 nimmt Gerät ein. R 195 und R 21o übernehmen ebenfalls Sicherung an Bb.-Seite des Verbandes.
0600	Wind OzN, See o-1 klar, Sicht 6-8 sm	R 194 bringt zur Sicherung Gerät aus und setzt sich vor den Verband.
0840	Cap Papas	Von Chef 21. U-Jagdflottille entlassen.
1000	Patras Wind NzO, See 2 klar, Sicht 6-8 sm	R 195 und R 21o ein und festgemacht zur Befehlsabgabe und Berichterstattung bei Adm. Patras.
1040		Wieder abgelegt und ausgelaufen. R 211 und R 194 waren inzwischen nach Osten langsam vorgelaufen.
1500-1530		Fahrübungen.
1800	Salamis	Mit 4 Booten an Pier U-Stützpunkt festgemacht. R 34 Probefahrt zwischen Piräus und Poros. Anschließend wieder einsatzbereit.
17.8.43	Salamis	R 34 Ausrüstung. R 194 Ausrüstung. R 195 Instandsetzungsarbeiten an Maschinen. R 21o AKB, Werft Salamis. Hilfsmotorüberholung und Instandsetzung Kompressor. R 211 Ausrüstung.
1730		Musterung der Bootsbesatzung durch Flottillenchef.
18.8.43	Salamis	R 34 und R 194 Ausbildung im Hafen. R 195 Ausrüsten und Klarmachen als Bojenboot R 21o Werft Salamis. R 211 Ausbildung.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
19.8.43	Salamis	R 34, R 194, R 195 und R 211 Ausbildung. R 21o Werft Salamis. Geleitaufgabe wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben.
20.8.43	Salamis	R 34, R 194 und R 195 Ausbildung. R 211 Kompensieren. R 21o Werft Salamis. Geleitaufgabe wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben.
21.8.43	Salamis	R 34, R 194, R 195 und R 211 Ausbildung. R 21o Werft Salamis. Geleit wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben.
22.8.43	Salamis	
0830		Mit R 34 abgelegt nach Piräus zur Geleitbesprechung mit Kmdt. U-Jäger 21o9 gem. Befehl Adm. Ägäis op 7744 Gkdos AII vom 21.8.43.
1330	Piräus	abgelegt nach Salamis. Kommandantenbesprechung.
1645	Salamis	Mit R 34, R 195 abgelegt nach Piräus zum Befehlsempfang bei Geleitzugführer.
1730		R 211 und 194 abgelegt.
1800		Mit 4 Booten vor Netzsperre in Wartestellung zur Geleitaufnahme.
1825		Geleit wegen Marschformation in Kiellinie eingenommen. Dampfer SNA 9 für Kreta bestimmt, schließt sich an in der Auffassung, daß im Geleit seine Sicherung.
1930	auf See	Marschformation eingenommen. R-Boote zur Sicherung Zick- Zackkurse gefahren.



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
2o3o	Phleves NW 3-4, klar, See 2-3	Ausgeschieden aus Brennstoffersparnis mit zacken.
23.8.43	auf See	
o2oo		Dere Durchfahrt passiert, aufkommen schwerer See von Bb. voraus. NW 7, See 4-5, gute Sicht. Boote arbeiten bis zur Grenze des möglichen. Entschlossen, mit Geleit durchzuhalten, da Wetterbesserung anzunehmen und nördliche Kurse günstig. See von vorn.
o6oo	N 5, See 4	Luftsicherung durch 2 Ju 88.
o61o		R 211 beide Maschinen ausgefallen durch Wasser im Ölkreislauf. R 194 zur Hilfe R 211 geschickt, wegen übermäßig starken Schlingerns.
o63o		R 211 wieder klar.
15oo	Punkt 183 a NNO 6-7, See 4-5	erreicht. Gerät kann wegen zu grober See nicht ausgebracht werden.
163o		Wieder mit zacken begonnen.
18oo		Vor Geleit gesetzt und 10m Gerät ausgebracht.
193o	4o° oo Min N 26° o7 " O Befehl NNO 4-5 See 2-3	Schwenkung nach Stb. auf Gegenkurs. Anschließend für R 195 und R 194 Gerät aufzunehmen. R 194 meldet 2 Minen im Gerät, zunächst als UMA, später als UMB festgestellt. R 194 geht mit AK an, worauf die Minen detonieren. Minen stammen von dort liegender eigener Sperre und müssen durch durchhängen des Gerätes bei der großen Schwenkung geschnitten worden sein. Minenalarmanlage und Zugmesser zeigten keinen Minenschnitt an. Ein weiteres Zeichen, daß das Gerät in der Schwenkung nicht einwandfrei arbeitete. Tiefeneinstellung der Minen war mit 12 und 2o m bekannt.
1945		Rotte R 195 entlassen zur Befehlsübergabe an aus den Dardanellen auslaufenden Dampfer Gerda Toft und Bacchus und anschließend Geleit derselben durch türkische Hoheitsgewässer bis Baba Burun. Boote wurden mehrmals von türkischen Scheinwerfern erfaßt und wurden von den deutschen Dampfern für engl. Schnellboote gehalten.
		Mit R 34 und R 211 nochmals Weg 121e bis 183a mit Gerät abgelaufen. Keine Räumung erfolgt.
2245	Punkt 183a	Gerät aufgenommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
24.8.43	Baba Burun	
4oo	NNO 4-5, See 3, klare Luft, gute Sicht, Mondschein.	In breiter Formation auf Weg auf- und abgestanden.
15o		Geleit gesichtet und angeschlossen. Formation siehe Skizze 1.
153o		Angefangen mit Zick- Zackkursen.
7oo		Wegen zu grober See ausgeschieden mit zacken.
1352	39° 1,9 N 23° 34,6 O NNW 4-5, See 3, gute Sicht, klar.	Auf Befehl Geleitzugführer vor den Verband gesetzt und Gerät mit lo m Tiefeneinstellung ausgebracht. Gerät gefahren bis Trikiri Minensperre. Kein Räumerfolg.
1715		Nach Stb. abgedreht und Gerät aufgenommen.
1742	Trikiri-Kanal	passiert.
1815	SSW 1-2	Fal-Schutz zu beiden Seiten der Dampfer übernommen.
2ooo		Mit allen Booten für Nachtfahrt an Marschkiellinie angehängt.
213o		Eingang FT Uhr z. Gr. 1914/52 und 1951/53 von Adm. Ägäis an: UJ 21o9 und 21o4. Brücke Chalkis morgen früh etwa o6oo - o7oo Uhr geöffnet. Sofort passieren. Reihenfolge 2 U-Jäger, Bacchus, Gerta Toft, 3 U-Jäger, R-Boote. Sofort Weitermarsch mit Sinfra, Santa Fé, U-Jäger 21oo. Marschfahrt 7,5 sm. Ab Caroliani Luftsicherung. Sinfra mit 21o4 verlassen Geleit etwa zwischen Sumai und Phleves und schließen sich auslaufendem ital. Geleit nach Rhodos mit 11 sm Marschfahrt mit an. Sinfra Geleitposition hinter Ardenna. U-Jäger 21o4 sichert hinter dem Geleit. Über Trikiri oder Chalkis bestätigen.
2200		R 194 meldet Stb.-Maschine ausgefallen. Mit Bordmitteln nicht zu reparieren.
25.8.43		
o2oo		Flo.-Arzt übergesetzt auf TA lo zur Operation sehr schmerzhaften Geschwürs.
o32o	Chalkis Nordrede	Verband geankert. R 34 und R 211 längsseits 21o9, R 194 und R 195 längsseits TA lo.
o515		Mit R 34 und R 211 abgelegt zur Befehlsübermittlung an Dampfer und U-Jäger.
o63o		Mit R-Booten Chalkis-Brücke passiert. Geleit verzögert sich wegen Lotsenübernahme.
o9oo		Geleit setzt Marsch fort.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
1000		Geleit Marschkiellinie eingenommen. R-Boote Aufstellung zu beiden Seiten der Dampfer. S 1 UJ 2109 S 2 UJ 2105 S 3 UJ 2110 S7 R34 N 1 Bacchus S 8 R1 N 2 Gerda Toft S 10 R211 N 3 Sinfra S 9 R1 N 4 Santa fea S 4 UJ 2104 S 5 TA 10 S 6 UJ 2101
1316	NO 6-8, See 4-5 klare Sicht.	Folgende Marschformation eingenommen:  Anschließend wird gem. FT.-Befehl Adm.Ägäis Dampfer Sinfra mit TA 10 und U-Jäger 2104 vorausgesandt, um bei Sunion mit ital. Geleit nach Rhodos zu gehen. Neue Marschformation gebildet.
1500		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
523	37° 56,4 N 24° 14,- O	2 der zur Sicherung gehörenden Flugzeuge Ju 88 rammen sich in der Luft. Von Bord aus wird der Absturz einer Ju 88 beobachtet, die beim Aufschlag auf das Wasser explodiert. R 34 läuft sofort mit AK zur Unfallstelle. Dort Suche bis 1645 Uhr. Es werden nur einige wenige Trümmer gesichtet und kein Besatzungsmitglied oder Leichen geborgen. Ausweispapiere von Leutnant Debes werden sichergestellt.
645		Geleit nachgelaufen. FT von U-Jäger 2109 an Adm. Ägäis: "Sehrohrverdacht CK 8994. Lasse U-Jäger 2110 am Ort."
800		R 34 wieder Sicherungsposition bei Geleit eingenommen.
910		Begegnung mit ital. Geleit, das nicht ausweicht, obwohl ausweichpflichtig und unser Verband zur Erlangung 3 Dez abgedreht hat. Ital. Zerstörer fährt mitten durch unser Geleit.
950		R-Boote durch Geleitzugführer entlassen und mit 12 sm vorgelaufen.
1135	Piräus - Netzsperre - Salamis	passiert.
1215		mit allen 4 Booten festgemacht.
	Abschließend stelle ich zur Aufgabe fest:	
	1) R-Boote sind für Geleite über einen so ausgedehnten Seeraum und von so langer Dauer ab Seegang 3 nicht die geeigneten Sicherungsfahrzeuge, da kein Waffeneinsatz mehr möglich und übermäßige Beanspruchung von Personal und Material.	
	2) Die Aufstellung der Sicherung gegen U-Boote hauptsächlich aufgebaut auf Ortung mit S-Gerät unter Vernachlässigung des voraus Faktor mit zackenden Sicherungsbooten halte ich bei dem schlechten zur Zeit herrschenden (Wetter) Ortungsverhältnissen der S-Geräte für gewagt, besonders aber wenn der Feind im Besitz eines Gerätes zur Ausschaltung der Ortungsstrahlen ist.	
	3) Bei Nachprüfen einer eigenen Sperre auf inzwischen geworfene Feindminen wird vorgeschlagen, diese Suchaufgaben nicht im Rahmen einer Geleitaufgabe zu machen, sondern die R-Boote erst einmal allein fahren zu lassen mit flachen Geräteeinstellungen.	
	4) Sehr viele Personalausfälle durch Geschwüre und Fiebererkrankungen, die alle während der Fahrt durch den Arzt behandelt werden mußten. Die Flottille ist während der heißesten Zeit in den Ägäisraum gekommen und Soldaten auch nicht auf Tropentauglichkeit untersucht.	
5.8.43	Salamis	R 34, R 195 und R 211 Maschineninstandsetungsarbeiten, Beseitigung von Seeschäden. R 194 AKB wegen verschobener Stb.-Welle. Werft Salamis. R 210 Werft Salamis.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
27.8.43	Salamis.	R 34, R 195 und R 211 Maschinenstandsetzungsarbeiten, Beseitigung von Seeschäden. R 194 AKB wegen verschobener Stb.-Welle. Werft Salamis. R 21o Werft Salamis.
28.8.43	Salamis SW 2-3, See 1 gute Sicht.	Mit R 34, R 195 und R 211 gem. Befehl Adm. Ägäis 7805 Gkdos AIII und den durch den Chef des Wurfverbandes aufgestellten Terminkalender ins Operationsgebiet für Sperre G 55. Auf dem Marsch keine besonderen Ereignisse. R 194 und R 21o Werft Salamis.
29.8.43	NW 1-2 See 0, gute Sicht.	
o92o		Einen griechischen Segler untersucht, nichts Verdächtiges.
1o3o		Auf 72 m Wasser erste Boje für G 55 geworfen.
11o9		Zweite Boje auf 8o m Wasser geworfen.
1134		Dritte Boje auf 8o m Wasser geworfen.
1156		Vierte Boje auf 84 m Wasser geworfen.
1224		Fünfte Boje auf 9o m Wasser geworfen.
123o-15oo		Sperrkurse mit Gerät abgelaufen und Lottabel aufgestellt.
1515	Stratoni	Am Erzpier vorübergehend festgemacht.
173o		R 195 zum Anzünden der Bojenbeleuchtungen ablegt.
18oo		R 34 und R 211 abgelegt und gem. Befehl Wurfverband nach Paida Pt. entgegengelaufen.
193o	Paida Pt.	Mit Wurfverband zusammengestoßen. R 34 übergibt mit Wurfbeutel Lottabelle an "Bulgaria". Anschließend Verband zur Anfangsboje gelotst, dort stand R 195.
215o - 235o	NO 2-3, See 1, bewölkt, mäßige Sicht.	Minenwerfen. R-Boote nehmen Bojen auf. Die Führung mit Wurfverband war infolge von mäßiger Sicht sehr schwierig. Auch trieben sich im Operationsgebiet griechische Fahrzeuge mit hellen Laternen herum. R 194 und R 21o Werft Salamis.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
30.8.43		
oo3o		Vom U-Jagdchef mit den 3 R-Booten entlassen zum Operationsgebiet für Sperre G 58. Marsch südlich Thasos.
o63o	NO 3-4, See 2-3, mittlere Sicht	Eintreffen im Wurfgebiet und begonnen mit Bojenwerfen gem. Plan Wurfverbandführer. Bojenwerfen erschwert durch unbekannte Stromverhältnisse und sehr schwierige Peilverhältnisse. Bojen vertreiben oder sinken immer wieder und müssen dementsprechend verschleppt bzw. neu ausgelegt werden.
		Es wäre zu prüfen, ob bei seit langem bekannter Planung einer Sperre nicht vorher Hilfspeilobjekte aufgestellt bzw. vermessen werden können oder auch nachts festgelegte Feuer oder auch Scheinwerfer angestellt werden können, so daß ein Bojenwerfen vorher nicht mehr erforderlich ist, da diese auch nicht mehr aufgenommen werden konnten wegen der Gefahr, daß lichtende Boote auf Minen treiben.
113o		Alle Bojen gem. Plan ausgelegt. R 195 und R 211 laufen Sperrkurse mit Gerät ab. R 34 stellt Lottabelle für die verschiedenen Sperrstücke auf.
15oo	Dedeagadsch	Mit 3 Booten vorübergehend festgemacht.
17oo		Mit R 34 zum Anzünden der Bojen abgelegt. Lottabelle wurde durch Flugzeug mit nach Kavalla genommen und dort an "Drache" übergeben.
183o		Eingang FT von U-Jagdchef an 12. Rfl.: "Treffpunkt 31.8. o1oo Uhr Anfangspunkt Sperre." R 194 und R 21o Werft Salamis.
31.8.43	Dedeagadsch O 3-4, See 2, dunkle Nacht, mäßige Sicht.	Mit 3 Booten abgelegt zur Anfangsboje der Sperre G 58. Dort Fühlung aufgenommen mit dem schon eine Stunde früher eingetroffenem Minenschiff "Drache". "Drache" hatte Anfangsboje abgefahren und selber eine neue geworfen.
oo5o		Beginn des Minenwerfens. R-Boote entlassen nach Dedeagadsch wegen Brennstoffmangel.
o23o	Dedeagadsch	Mit 3 R-Booten festgemacht.
o5oo		MS "Drache" eingelaufen. R 195 längsseits "Drache" zur Ölergänzung.
o83o		R 211 Ölergänzung.
o9oo		Brennstoffergänzung abgebrochen, da "Drache" zum Abschleppen von dem an der Pier auf Stein aufgelaufenen U-Jäger 21o1.
123o		R 211 und R 34 Brennstoffergänzung bei "Drache" fortgesetzt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	V o r k o m m n i s s e
		Aufgabe Sperre G 56 wird um 24 Stunden ver schoben wegen nicht klarsein der Minen. R 194 und R 21o Werft Salamis.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Stellungnahme Admiral Aegaeis zum Kriegstagebuch der 12. Räumbootflottille für die Zeit vom 16. - 31. August 1943

Zu Seite 7, Abschlussbemerkung des Flottillen-Chefs

Das Heranziehen der R-Boote geschah aus Mangel an Sicherungsfahrzeugen aus einer Zwangslage heraus. Die Erfahrungen des Flottillenchefs werden in Zukunft Berücksichtigung finden und die R-Boote nur noch im Notfalle für die Geleite Piräus-Dardanellen eingesetzt werden.

Zu Seite 9, 30.8. 1943 06.30 Uhr

2. Absatz: Die Anregungen werden bei ähnlichen Minenaufgaben berücksichtigt werden.

Für Admiral Aegaeis
Der 1. Admiralstabsoffizier
u. Chef des Stabes i. V.

Anlage 1 zu 1.SKL/S 30229 g.Kdos.

ADMIRAL ÄGÄIS
OPERATIONSABTEILUNG
B. Nr. 9236 Gkdos.

Ob. d. M.
Eing: 29.OKT. 43

3210.

O. U., den 21. 10. 1943

Geheime Kommandosache!

O. K. M.
Eing. 28. OKT. 1943

1/Skl

An

das Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. B e r l i n

12. Räumbootsflottille

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16. bis 31. August 1943 mit Stellungnahme Admiral Aegaeis vorgelegt.

1 Skl i. A. Iae

1.Skl 30229 g. Kdos.

Für Admiral Aegaeis
Der 1. Admiralstabsoffizier

- 2 Anl. -

11569 Akten

RM 35526a

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille.

Chef: Kapitänleutnant Mallmann. V

Angefangen: 1. September 1943
Abgeschlossen: 15. September 1943
Anlagen: 2

Boote:

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	8
R 194	Obersteuermann	Borsch	" :	4
R 195	Kommandant i.V. Leutnant z. See	v. Zatorski	" :	12
R 21o	Leutnant z. See	Neßmann	" :	7
R 211	Leutnant z. See	Großmann	" :	12

R 38	Oberleutnant z. See	Stürken	Seetage:	zur 1a. Räumflottille
R 39	Leutnant z. See	Meyer	" :	
R 178	Leutnant z. See	Mohn	" :	
R 185	Obersteuermann	Stransky	" :	
R 187	Leutnant z. See	Sellke	" :	
R 188	Leutnant z. See	Hoer	" :	

8

Anl. 14 Zei 1/Ic 3367/44 g.Kdos

10 Bl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.43	Degeadadsch	
0330	NO 2-3, See 2, stark bewölkt, mäßige Sicht	Mit R 34, R 195 und R 211 abgelegt zum Vorarbeiten für Sperre G 56.
0700	Thasos Straße	passiert.
0730		Beginn mit Bojenwerfen gem. Terminkalender 21. U-Jagdchef. Peilverhältnisse erschwert durch Wolkenbildung und Regenschauer.
1230	NO 3-4, See 2-3, bewölkt, Regenschauer	Auslegen der Bojen beendet. R 34 prüft nochmals Lage der Bojen nach. R 195 und R 211 laufen Sperrkurse mit S.D. ab.
1430		R 34 läuft zur Berichterstattung bei MS "Drache" Kawalla ein. R 195 und R 211 verbleiben Operationsgebiet um nach Geräteaufnahme Bojen anzuzünden und um 1930 Uhr an der Anfangsboje des Sperrstükkes zu stehen.
1515	Kawalla	R 34 im Hafen längsseits "Drache" festgemacht Auslaufen Wurfverband verzögert sich wegen auftretender Schwierigkeiten beim Scharfmachen der Minen.
2200	Starke Regenschauer und Böen	Aufgabe wird wegen Wetterlage und nicht völligem Klarsein der Minen um 24 Stunden verschoben.
2217		SSD FT an R 195: "Verschoben, Kawalla ein."
2320		R 195 und R 211 eingelaufen und längsseits R 34 festgemacht.
2.9.43	Kawalla	Landurlaub für Besatzungen.
1600		R 34 zum Nachprüfen der ausgebrachten Bojen und um dieselben mit neuen Lampen zu versehen, ausgelaufen. Vertriebene Bojen neu ausgelegt und alle angezündet.
1800	SW 4-5, See 3, teilweise bewölkt, mittlere Sicht	R 195 und R 211 ausgelaufen auf Position ge Durchführungsbefehl 21. U-Jagd für Sperrstü G 56.
1930		Bojen anzünden beendet. Alle 3 Boote auf Position.
1945		Beginn des Minenwerfens. R 34 läuft zur Anfangsboje des Sperrstückes und erwartet dor MS "Drache".
2020		R 34 nimmt vertriebene Boje auf.

Admiral Ägäis
B.Nr. Op.Gkdos 7 AI

O.U., den 22. Januar 1944.

An

Geheime Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl -

Betrifft: K.T.B. der 12. Räumbootsflottille.

Vorgang : - ohne -

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille vom

1. - 15.9.
16. - 30.9.
1. - 15.10.
16. - 31.10
1. - 17.11. (mit Gefechtsbericht von R 195)

und vom 15.11. - 1.12.1943 mit Stellungnahme des Admiral Ägäis vorgelegt.

Für Admiral Ägäis
Der Chef des Stabes

Das X. Fliegerkorps war während der Unternehmung gegen Kos einsatzmäßig voll ausgelastet, sodaß der Gesamtraum nach Möglichkeit ständig abgeschirmt war und daher auf enge Geleitsicherung in vielen Fällen verzichtet werden mußte.

d.) zu, K.T.B. der 12. Räumbootsflottille vom 15.11.-1.12.43
zu Seite 3, Absatz 2:

Die im Raum eingesetzten Flugzeugtypen haben keinerlei Einrichtung zum Werfen von Nebelbojen an Bord. Die Frage der Bereitstellung entsprechender Maschinen wird in Zusammenarbeit mit dem X. Fliegerkorps geprüft werden.

Für Admiral Ägäis
Der Chef des Stabes

Geheime Kommandosache!

1) I. m. 1/4 1/2 I. 3/2 I. 1/2

2) Skl an AT 19/2

3) Skl I.C 3/3 1/3 a 1 b 17/3

4) K III M

5) über 1. Skl an K.A. ubg.

1. Skl: a. 4.3

2/2

2.) Skl an AT 19/2

20. März 1944

Zu 1/Skl 33 7/44 g.K. - 14 Anl. -

	und Böen	wegen Wetterlage und nicht vol-ligem Klarsein der Minen um 24 Stunden verschoben.
2217		SSD FT an R 195: "Verschoben, Kawalla ein."
2320		R 195 und R 211 eingelaufen und längsseits R 34 festgemacht.
2.9.43	Kawalla	Landurlaub für Besatzungen.
1600		R 34 zum Nachprüfen der ausgebrachten Bojen und um dieselben mit neuen Lampen zu versehen, ausgelaufen. Vertriebene Bojen neu ausgelegt und alle angezündet.
1800	SW 4-5, See 3, teilweise bewölkt, mittlere Sicht	R 195 und R 211 ausgelaufen auf Position ge Durchführungsbefehl 21. U-Jagd für Sperrstü G 56.
1930		Bojen anzünden beendet. Alle 3 Boote auf Po sition.
1945		Beginn des Minenwerfens. R 34 läuft zur Anfangsboje des Sperrstückes und erwartet dor MS "Drache".
2020		R 34 nimmt vertriebene Boje auf.

Stellungnahme Admiral Ägäis zum K.T.B.

a.) der 12. Räumbootsflottille vom 1. 9. 43 bis 15.9.1943
zu Seite 5 Absatz 6: (0410 Uhr)

Die Durchsteuerung der Trikirisperre ist seit Verlegung des Leitsektors des Feuers Argyronesos nach Norden wesentlich erleichtert worden, da jetzt der Leitsektor durch die Sperrlücke hindurchführt. Außerdem wurden die dort liegenden 4 Tonnen des ausgelegten Bojenstücks mit einem Kranz von 12 Rückstrahlern versehen.

b.) zum K.T.B. von "R 210" und "R 194" vom 1.9.43 - 7.9.43
zu Seite 3, Stellungnahme des Flottillenchefs:

Dem Antrag, jedes M- und R.-Boot mit einem Minenankerlichtgerät auszurüsten, wird zugestimmt. Entsprechende Anforderung auf Lieferung solcher Geräte ist von dem Sperrwaffenkommando Attika erfolgt.

c.) zum K.T.B. von "R 210" und "R 194" vom 8.10.43 - 9.10.43
zu Seite 2, Stellungnahme des Flottillenchefs:

Das X. Fliegerkorps war während der Unternehmung gegen Kos einsatzmäßig voll ausgelastet, sodaß der Gesamtraum nach Möglichkeit ständig abgeschirmt war und daher auf enge Geleitsicherung in vielen Fällen verzichtet werden mußte.

d.) zu, K.T.B. der 12. Räumbootsflottille vom 15.11.-1.12.43
zu Seite 3, Absatz 2:

Die im Raum eingesetzten Flugzeugtypen haben keinerlei Einrichtung zum Werfen von Nebelbojen an Bord. Die Frage der Bereitstellung entsprechender Maschinen wird in Zusammenarbeit mit dem X. Fliegerkorps geprüft werden.

Für Admiral Ägäis
Der Chef des Stabes

Anl. 1 zu 1/Skl 33 7/44 g.Kdos

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2200		R 195 läuft zum Treffpunkt für Wurfverband bei Cap Platy. R 211 zum Treffpunkt mit R 34 zur Deuthero-Bucht.
2210		Eintreffen Drache bei Anfangsboje für Sperrstück. R 34 läuft Bb. neben her.
2220		Minenwerfen beendet.
2230		R 34 geht bei "Drache" längsseits zur Übernahme bulgarischen Seekommandanten, Freg.Kapt. Dudeff und bulgarisches Sperrpersonal, um es zur Deuthero-Bucht zu bringen.
2340		R 34 bei "Drache" abgelegt.
2330	Deuthero-Bucht SW 2-3, See 1-2 bewölkt. mittlere Sicht.	Mit R 211 getroffen und am Anleger festgemacht zur Abgabe bulgarischen Sperrpersonals.
2340		Mit R 211 wieder ausgelaufen um Wurfverband unter Umgehung der Sperren im Norden zu folgen.
3.9.43		
0130	Cap Platy	querab.
0330	Cap Lavra	querab und Anschluß an Verband hergestellt. Sicherungsposition achtern eingenommen.
0730	Kanaistri Piont	querab. Gem. FT von Adm.Ägäis op. v. 30.8. - 1240 Uhr - mit R-Booten vor den Verband gesetzt. FT an "Drache" und R 34. Bei Einlaufen Saloniki R-Boote nach Möglichkeit Punktweg 115 - 105 mit Gerät kontrollieren zwecks Freigabe.
0800	NW 4-5, See 3, mitt-	S.D.G. mit Tiefeneinstellung 20 m vor dem Verband in Lucie gelb mit achteraus gestaffelten Flügeln ausgebracht.
0905	Punkt 115	erreicht.
1200	40° 06,5 N 23° 05,4 O	R 211 zu MS "Drache" entlassen, das mehrere treibende Minen gesichtet. R 211 schießt eine treibende Mine ab, die beim Beschuß detoniert. Typ war wegen zu starkem Bewuchs nicht feststellbar.
1335	Punkt 105	Mit R 195 und R 34 erreicht und Gerät aufgenommen, kein Räumerfolg. R 195 entlassen zur weiteren Sicherung MS "Bulgaria". Mit R 34 zurückgelaufen zur Aufnahme von R 211 und zur Sicherung MS "Drache".
1430	Tonne Anton	Durch Chef 21. U-Jagd nach Saloniki entlassen.
1600	Saloniki	Mit R 34, R 195 und R 211 bei Hafenkommandantur festgemacht. R 195 kann infolge Seegangsschaden durch Decklage an einem Treibölbunker nur 8 cbm Treiböl

	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
			R 34 unterstützt Dampfer bei Einnehmen der Position und ich zwinge sie immer wieder, sich an den Vordermann zu halten.
	0210	39° 3,2 N 23° 17,7 O	R 34 auf seiner Position im Verband Stb. achtern hinter N 4 wird von MFP 494 Stb. achtern gerammt, nachdem kurz vorher eine MFP nur unter größten Schwierigkeiten ausgewichen werden konnte. Seit 0150 hatten Gewitterböen mit äußerst starkem Regenfall und grellen Blitzen eingesetzt. Ein Ausweichmanöver wurde durch R 34 versucht, indem er auf AK voraus ging, was den Zusammenstoß aber nicht mehr verhindern konnte. MFP 494 muß den Anschluß achtern verloren haben und hatte beim Suchen nicht die geringste Sichtmöglichkeit. Bei R 34 wurden die Stb. Bootsreeling und die des achteren 2 cm Geschützes eingerissen, Oberdeck beschädigt, Maschinenoberlicht völlig eingedrückt und der Stb. Treiböltank leck geschlagen. Ein schuldhaftes Verhalten lag meiner Ansicht weder von R 34 noch bei MFP 494 vor, da durch Blitze und Regen jede Sicht genommen wurde. R 34 bleibt fahrbereit, setzt sich vor und beleuchtet für letzten Dampfer Anfangstonne im Osten der Trikiri-Sperre um folgenden Dampfern und Fahrzeugen die Einsteuerung zu erleichtern.
	0250	Trikiri-Sperre Tonne Anton	MS "Drache" hatte inzwischen mit dem ersten Teil des Geleits und R 195 und R 211 Sperre passiert. U.K.-Verbindung war hergestellt und erleichterte das Durchlotsen der Dampfer. Nachdem U-Jäger 2101 Anfangstonne erreicht, laufe ich zur Tonne H im Westen der Sperre und beleuchte diese. Unterwegs Fühlung genommen mit dem Dampfer Trapani, der in Höhe Tonne Cäsar auf Grund gekommen. Trapani kommt anschließend wieder frei.
	0410		haben alle Fahrzeuge Netzsperre passiert. Meldung durch UK an Geleitzugführer.
		Halte Passieren Sperre Trikiri bei Nacht und schlechtem Wetter für sehr gefährlich für ein Geleit. Bojenbeleuchtungen brennen nur ganz schwach oder überhaupt nicht. Passieren der Sperre muß meiner Ansicht nach bei Nacht vermieden werden.	
			R 195 wurde beim Passieren der Trikiri-Sperre von Dampfer Dithmarschen leicht gerammt und erhielt ganz leichte Schäden an der Back.
	0430		R-Boote werden zum Vorlaufen nach Chalkis entlassen.
	0930	Chalkis-Brücke	passiert und im Südhafen festgemacht.
	1200		Geleit passiert Brücke und ankert bis 1500 Uhr auf Südreede.
	1630	Chalkis	ausgelaufen. Folgen Geleit nach Cavaliani, wo für 1900 Uhr Treffpunkt befohlen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1840		Mit R 34 bei MS "Drache" längsseits. Besprechung mit Geleitzugführer. Auf Grund FT U-Bootswarnmeldung: "Feindl. U-Bootssichtung 6.9.43 1o2o Uhr ital. Landposten Südspitze Makronisi wegtauchend" besteht meiner Erachtens Minenverdacht. Sicherer Schutz mit ausgebrachtem Gerät kann infolge des schlechten Wetter und vor allem Sichtverhältnisse nur bei Tage gegeben werden.
	Cavaliani NOzO 4-6, See 3-4 starke Regenschauer, mäßige Sicht.	Verband ankert hinter Cavaliani-Sperre. Geleit setzt Marsch vorläufig wegen Wetterlage nicht fort. Tagmarsch wird von mir vorgeschlagen unter Hinzuziehung weiterer U-Jäger.
19oo		R-Boote gehen längsseits MS "Drache".
		Mallmann
7.9.43 125o	Cavaliani	Eingang FT von Adm.Ägäis: "Sofort 2 R-Boote in Marsch setzen mit Gerät zwischen Punkt 3o5-134 absuchen und Rückmarsch so, daß 7.9. 2ooo Uhr wieder zur Geleitsicherung zurück. R 194 und R 21o ebenfalls dorthin detachieren. Geleit Drache ausläuft 7.9. 2ooo Uhr Cavaliani nach Piräus. Durchführung melden".
131o	Cavaliani	Mit R 34 und R 211 aus gem. obigen Befehl.
144o		S.D.G. Zusammenstellung 2o m in Dwarslinie.
145o	Punkt 3o5	erreicht.
161o	Cap Sunion	Begegnung mit R 194 und R 21o.
162o	Punkt 134	erreicht und auf Ostkurs geschwenkt.
1645	N 6-7, See 4 bewölkt, gute Sicht	Befehl an R 211 sich mit R 194 in Formation Hans-Grün anzuhängen.
1755	Punkt 3o5	erreicht. Kein Räumerfolg. Gerät ein. FT an Adm.Ägäis: "Aufgabe gem. FT Lt. No. 73 mit R 34, 194, 21o und 211 durchgeführt. Kein Räumerfolg."
181o		Mit 4 Booten Rückmarsch mit durch Seegang zulässiger Höchstfahrt angetreten.
1935	Dipsa	Geleit aufgenommen und Sicherungsposition zu beiden Seiten des Geleits eingenommen. Zickzackkurse wegen Seegang nicht möglich.
233o	Cap Sunion	Kurs 23o Grad. ES-Austausch mit U-Jäger 21o 21o4.
		Mallmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.9.43	Phleves	
o2oo	NNO 4-5, See 3, bewölkt, mittlere Sicht	Geleit entlassen und mit 5 Booten vor Geleit gesetzt.
o3o5	Netzsperre Piräus	passiert.
o4oo	Salamis	U-Stützpunkt mit 5 Booten festgemacht. Da von Salamis Telephon- und Fernschreibverbindung unterbrochen, FT an Adm.Ägäis und Oberwerftstab: "Mit 5 Booten 8.9. um o4oo Uhr Salmis fest. R 34 Nacht zum 6.9. vor Trikiri in schwerer Gewitterbö von MFP 494 Stb. achtern gerammt. Schwere Schäden an Oberdeck, und Stb. Hochtank. Boot AKB und muß docken. R 195 muß dringend Hauptmotoren, Hilfsmotor und Rudergeschirr überholen."
o83o		R 34 verholt zur Werft Salmis. Arbeiten werden erschwert durch fehlendes Material (Holz und Leichtmetall). R 195 und R 211 Werft Salmis, kleinere Instandsetzungsarbeiten.
		R 194 und R 21o Ausrüstung.
		Mallmann
9.9.43	Salmis	
o53o		Eingang Befehl für Alarmstufe 1, anschließend 2. Für alle Boote mit Ausnahme R 34 1/2 stündige Bereitschaft. Grund für Alarmstufe 2 oder Stichwort wurde nicht durchgegeben.
o9oo		Bei mir vorlag FT über Kapitulation der Italiener und Befehl für Übernahme ital. Kriegsschiffe.
1o3o		Mit R 194 und R 21o abgelegt nach Piräus. Dort Verbindung mit U-Jagdchef aufgenommen und Besprechung mit ital. Verb.-Offz. wie Übergabe der ital. Kriegsschiffe erfolgen soll. Es wird festgelegt, daß Chef 21. U-Jagdflottille sich mit ital. Verb.-Offz. von Land aus an Bord begibt und dann um Übergabe bittet. 2 R-Boote bzw. U-Jäger kommen von Seeseite mit Stoßtrupp und warten mit klaren Waffen in der Nähe der Schiffe bis ital. Besatzung Schiffe verlassen haben. Dann Besetzung durch Stoßtrupp unter Ehrenbezeigung für ital. Flagge, die gesetzt blieb.
12oo		Mit R 194 und R 211 in die Nähe von ital. Zerstörer Turbine gegangen.
123o		Stoßtrupp ausgeschifft. R 194 längsseits ital. Zerstörer Turbine geblieben.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Mit R 21o Piräus zurück. Dort an Bord von ital. Schnellboot MS 42 und Boot von ital. Kommandanten übernommen. 6 Mann Besatz von R 21o an Bord gelassen. Mit R 194 Piräus fest. Beide R-Boote übernehmen neun Stoßtrupps.
1400	Piräus	abgelegt und in die Nähe vom ital. Zerstörer Crispi und San Martino.
1530		Stoßtrupps ausgeschifft. Sprengpatronen auf Zerstörer Crispi entfernt. R 21o verbleibt bei Zerstörer.
1600		Mit R 194 ital. Handelsschiff im Hafen auf Besatzung kontrolliert.
1700	Piräus	2 ital. U-Jäger übernommen und mit Soldaten von R 194 besetzt.
1800		Nochmals ital. Handelsschiffe, die sich gem. Befehl versenkt hatten, kontrolliert.
1830	Piräus	fest.
2000		Mit Chef 21. U-Jagdflottille nach Athen zur Besprechung mit AI und Chef des Stabes bei Admiral Ägäis. Vorschlag für unverzügliche Besetzung der vorläufig noch durch Italiener besetzten Insel Leros. R 21o schleppt ital. Schnellboot MS 42 und 1 MAS-Boot nach Salamis.
		Mallmann
10.9.43	Salamis	Übernahme von MS 42 und Besatzung durch 12. R.-Flottille aufgestellt. R 194, 195, 21o u. 211 Ausbildung und Ausrüstung. R 34 Werft Salamis.
		Mallmann
11.9.43	Salamis	R 194, 195, 21o und 211 laufen gem. Befehl Adm.Ägäis nach Poros zur Abholung von Soldaten der dortigen Mar. UO-Lehrabteilung.
1300		Festmachen Poros.
1400		Wiederauslaufen Poros.
1700	Piräus	festmachen und ausschiffen der Soldaten. Eingang Auslaufbefehl von Adm.Ägäis, daß 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Boote sich klarhalten zu einem Sonderunternehmen und zur Übernahme eines Stoßtrupps von 4o Mann. Bei der Aufstellung des Stoßtrupps muß festgestellt werden, daß sich nur wenige Freiwillige melden und daß die Soldaten teilweise angetrunken in Peros in Marsch gesetzt wurden. Nötige Ausrüstung ist in keiner Weise vorhanden, deshalb Überführung an 1. Marine Stammabteilung, dort Aufstellung und Ausrüstung.
		R 195 und R 21o Brennstoff- und Proviantergänzung und Munitionübernahme für Stoßtrupp.
		Einschiffen des Stoßtrupps auf R 195 und R 21o.
		Auslaufen der Boote unter Führung R 195 nach Areopolis. Durchführung der Unternehmung siehe Anlage KTB R 21o.
		Mallmann
.9.43	Salamis	R 195 und R 21o siehe Anlage KTB. R 194 und R 211 Ausbildung im Hafen. R 34 Werft Salamis.
		Chef Besprechung bei Adm.Ägäis wegen Fahrt mit R 194 nach Leros. Dort als Parlamentär Kommandant und Besatzung zur Übergabe auffordern. Absicht mit R 194 um 2ooo Uhr auszulaufen. Unternehmen wird um 195o Uhr durch Adm.Ägäis um 24 Stunden verschoben.
		Mallmann
.9.43	Salamis	R 195 und R 21o siehe Anlage KTB. R 194 und R 211 im Hafen. R 34 Werft Salamis.
		Mallmann
.9.43	Salamis	Chef zur Besprechung bei Adm.Ägäis. Erhalte Befehl als Marineverbindungsoffizier zum 22. Geb.-Jäg.-Armeekorps sofort nach Joanina zu fliegen und die Führung der Seestreitkräfte und Seeoperationen zu übernehmen, die für geplantes Landungsunternehmen gegen Korfu eingesetzt würden.
		R 211 Salamis aus nach Patras zur Verfügung Minenschiff "Drache". R 194 Salamis zur besonderen Verfügung Adm.Ägäis.
	Joanina	Chef Meldung bei 22. Geb.-Jäg.-Armeekorps. Im völligen Einvernehmen mit 22. Geb.-Jäg.-Armee-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		korps schlage ich vor, die für das Unternehmen gegen Korfu zur Verfügung stehenden Seestreitkräfte in Prevesa zusammenzuziehen und nicht wie vorgesehen, in Igumenitza, da das zu leicht vom Feind eingesehen werden konnte. Außerdem Einschiffung von Truppen und Material schien mir, obwohl ich den Hafen nicht kannte, schwierig. Ich schlage weiterhin vor, nachts von der Westküste vor Korfu das Landungsunternehmen zu machen und gleichzeitig zur Ablenkung des Gegners an der Ostseite ein Scheinunternehmen. Die Aufstellung der Feindbatterien war nicht genau bekannt. Das Scheinunternehmen sollte durch 1 R-Boot als Führer und den in Igumenitza liegenden griechischen Seglern durchgeführt werden. Weiterhin wird festgelegt, eine Batterie 15 cm in der Murtos-Bucht aufzustellen, die den Süden von Korfu und die dort stehenden Feindbatterien unter Feuer nehmen soll. KR-Ft bzw. Fernschreiben über Heeresfunk an Adm.Ägäis, Seekommandant Westgriechenland: "Baldmöglichst U-Jäger 21o5, R 21o, F 131 und F 497 vollgetankt Prevesa in Marsch setzen. Führer Kmdt. U-Jäger 21o5. R 195 mit bis 1ooo Uhr am 15.9. Igumenitza sein, zur Verfügung Chef 12. R-Flott. Wenn erforderlich Alleinmarsch. Bestätigen". Weiteren Ft an Adm.Ägäis, Seekommandant Westgriechenland: "Wann ist mit Eintreffen ex. Spon. Dampfer Alma und Celsius Patras zu rechnen?" R 195, R 21o und R 211 siehe Anlage KTB. R 194 Salamis. R 34 Werft Salamis.
15.9.43 o13o	Patras	U-Jäger 21o5, R 21o, F 131 und F 497 aus n Prevesa.
o3oo		R 195 aus nach Igumenitza. Chef mit Kommandierenden General 22. Geb.A.K. und Div.-Kommandeur 1. Geb.-Div. zur Besprechung über Landungsunternehmen gegen Korfu mit Kommandierenden General 1o. Fliegerkorps und zur Besichtigung Hafen nach Igumenitza. Forder Unternehmen heute Nacht durchzuführen kann ich nicht zustimmen, da die für Nachschub unbedingt erforderlichen Dampfer Alam und Celsius frühestens 16.9. nachmittags Preve sein können und bisher von seiten der Mari keinerlei Vorbereitungen bzw. Unterrichtun
	Igumenitza	der beteiligten Seestreitkräfte möglich waren. Außerdem könnte ich in diesem Falle die 15 cm Batterie nicht mehr nach Murtos verlegen.
oo	Murtos	Mit R 195 Igumenitza aus noch Murtos zur Erkundung eines Anlandungsplatzes für die 15 cm Batterie.
oo		Anlandungsplatz wird erkundet, ausgelotet und festgelegt, daß 15.9.43 R 195 um o1oo Uhr mit einem MFP Batterie von Igumenitza nach Murtos verlegt. Mit R 195 aus nach Prevesa.
	Prevesa	Mit R 195 ein. Besprechung mit Kommandanten U-Jäger 21o5, R 211, F 131 und F 497 über geplantes Landungsunternehmen gegen Korfu. Stichwort: "Verrat". Anfordern durch Ft bei Adm.Ägäis für Unternehmung zusätzliche Gestellung eines weiteren R-Bootes und von LS 6 zur Sicherung der Landungsflotte gegen etwaig auftretende Feindseestreitkräfte.
oo		R 195 und F 497 Prevesa aus nach Igumenitza zur Verlegung 15 cm Batterie nach Murtos. R 195 sollte anschließend Igumenitza verbleiben als Führer Scheinunternehmen vor Ostseite Korfu.
oo		22. Geb.A.K. mitteilt, daß infolge verschärfter Lage auf Kephalonia neuer Schwerpunkt Kephalonia sei und schnellstens dorthin Truppen überführt werden sollten. Melde, daß ich mit dem z.Zt. vorhandenen Schiffsraum im Höchstfalle 5oo Mann transportieren kann. Als Anlandungsplatz schlage ich vor NW-Seite Cap Acroteri, als einzigen möglichen Platz der Insel Kephalonia, der noch in deutscher Hand. Unterlagen über Feindbatterien sind nicht vorhanden. Da ich mit Gegenwehr am Anlandungsplatz nicht rechne, stimme ich Anlandung bei Tage zu. Gleichzeitige Durchführung Unternehmung gegen Korfu nicht möglich. Rücksprache mit Battr.-Kmdr. des Battalions, das ich nach Kephalonia bringen soll. Frühest mögliche Verladung o4oo Uhr am 16.9. R 194 Salamis. R 34 Werft Salamis.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Zu beziehen vom Kartenlager der Kriegsmarine: H. H. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen für Unterseeboote in Kiel. Für Nordseebereich in Wilhelmshaven

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

A b s c h r i f t !

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

Kriegstagebuch " R 21o "u. " R 194 ".

Anlagen: Keine

Begonnen : 1.9.43
Abgeschlossen: 7.9.43

" R 21o " Kommandant Leutnant z. See Neßmannn Seetage: 4.
" R 194 " Kommandant i.V. Obersteuermann Bittner Seetage: 4

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.43 0800- 1100	Werft Salamis	R 210 wieder KB. Meilen- und Probefahrt. gez.: N e ß m a n n
2.9.43- 3.9.43	Salamis bzw. Piräus	 gez.: N e ß m a n n
4.9.43		Aufgabe R 210 und R 194 auslaufen mit Minenank lichtgerät 4.9. Piräus. Marschweg: 133-133a-17 171-204-204a-159-206a-206. Dort 5.9. 0600 Gerä ausbringen und weiter über 221-221a-235a. Bei Levitha-Inseln Oberflächenständ mit Anker lich ten, übrige Oberflächenstände abschießen. Nach Durchführung Aufgabe Rückmarsch auf gleichem Wege.
1900	Piräus Ost 2-3, See 2	aus. gez.: N e ß m a n n
5.9.43		
0620	Punkt 206	SDG aus mit 25 m Stander.
0840	Punkt 235a	SDG ein. Kein Räumerfolg.
0900- 1200	Südseite der Levitha-Inseln	In Dwarslinie Abstand 2000 m nach Oberflächen ständen gesucht. Ohne Erfolg. Da die Positionen der Oberflächenstände bei Ma na Leros zu erhalten waren, dorthin gelaufen.
1330	Portolagos/Leros	ein. gez.: N e ß m a n n
6.9.43		
0600	Portolagos SW 1-2, See 1, heiter	aus.
0640	Punkt 179	Gerät mit 25 m Stander aus.
0822	Punkt 235a	Gerät ein. Kein Räumerfolg.
0845- 1325	Levitha-Inseln	Minenankerlichtgerät 5mal gefahren. Dabei 3 Ob flächenstände geborgen. Die Minen standen ohne Anker. 7 Minen abgeschossen.
2000- 2310	W 3-4, See 2-3, star ke Gewitterregen.	
2310	Piräus	ein. gez.: N e ß m a n n

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.43		Aufgabe: R 210 und R 194 - 1200 Uhr auslaufen. Zwischen Punkt 134-304 3mal mit Gerät überlaufen. Dann mit Gerät bis 305. Anschließend Geleitsicherung für Geleit Drache.
43	Piräus	aus.
30	NW 4-5, See 5, wolkig.	Gerät mit 15 m Stander aus Punkt 134.
30		Zur Flottille gestoßen. gez.: N e ß m a n n . Leutnant z. See u. Kmdt.

Für die Richtigkeit:

Ob.Lt. M.A. u. Adjt.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Zum 6.9.43:
Da an den abgeschnittenen Minen ein langes Ankertau ohne Anker festgestellt wurde, so hat sich die Annahme, daß die Minen gewandert seien, nicht bestätigt. Es müssen also Materialfehler des Ankaues vorgelegen haben bzw. ist das Ankertau der EMC den Beanspruchungen auf so große Wasserteifen nicht gewachsen.
Das Minenankerlichtgerät hat sehr gut gearbeitet, und es wird vorgeschlagen, jedem M- und R-Boot ein solches Stell sollmäßig an Bord zu geben.

Kapitänleutnant

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

A b s c h r i f t !

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

Kriegstagebuch " R 21o " und " R 195 ".

Anlagen: Keine

Begonnen : 11.9.43
Abgeschlossen: 15.9.43

R 195	Kommandant	Leutnant z. See	v. Zatorski	Seetage: 4
R 21o	Kommandant	Leutnant z. See	Neßmann	Seetage: 4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.9.43		Aufgabe: 12o U-Anwärter von M.L.A. Poros nach Piräus bringen.
1olo	Salamis SW 1-2 heiter.	abgelegt.
1235	Poros	fest. Übernahme der U-Anwärter.
1435	Poros	abgelegt.
1640	Piräus	fest. U-Anwärter ausgeschifft.
21oo-2300	Piräus / Salamis	Übernahme eines Stoßtrupps und Übernahme vo Waffen.
2330	Piräus abgelegt.	Aufgabe: Deutsches Fu.M.G., daß bei Areop lis von Banden eingekreist ist, entsetzen.
		gez.: N e ß m a n n
12.9.43	SW 1-2, See 1, heiter	
1110	Bucht Limeni	Stoßtrupp von Bord. Die Besatzung des Fu.M.G. war sehr schlecht mit Waffen ausgerüstet. Di Banden hatten sich bisher noch nicht bis zur Funkstelle gewagt.
1720	Abmarsch von Limeni	Nach Abgabe FT lolo/59 betr. Nachrichtenanor nung Plan Cäsar Weitermarsch Kalamata.
1845-1915	Kalamata-Bucht	8 treibende EMC abgeschossen.
1950-2020	Kalamata-Bucht	Von deutschen Batterien ohne ES-Anforderung 2mal beschossen. Keine Treffer.
2030	Kalamata	fest. An Marinedienststelle Nachrichtenanor nung abgegeben.
		gez.: N e ß m a n n
13.9.43 0500	Kalamata	abgelegt. Kalamata-Sperre weitere 12 treibe de Minen abgeschossen. Etwa lo weitere Mine konnten wegen Gefährdung der eigenen Boote nicht vernichtet werden.
0615-0627	Abschießen von treib. Minen	
0930	Navarino	fest. Abgabe neuer Nachrichtenanordnung.
1125	Navarino SO 1-2, heiter.	abgelegt. Marsch nach Patras.
1900	Patras	fest.
		gez.: N e ß m a n n
14.9.43	Patras	Brennstoff- und Wasserergänzung. Sonst Ruhe
		gez.: N e ß m a n n

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.9.43 1125	Patras	abgelegt. Stoßtrupp für Lazarettschiff "Gradisca" an Bord. Marsch mit U-Jäger 21o5 nach Prevesa.
1130		"Gradisca" längsseits. Prisenkommando auf "Gradisca" überstiegen.
1150		"Gradisca" abgelegt.
1405	Prevesa	fest.
		gez.: N e ß m a n n.
		Leutnant z. See u. Kmdt.
		Für die Richtigkeit:
		Ob.Lt. M.A. u. Adjt.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Nichts zu bemerken.

Kapitänleutnant

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

1844 Skl

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

Kommando 35526/2

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille.

Chef: Kapitänleutnant Mallmann.

V

Angefangen: 16. September 1943
Abgeschlossen: 3o. September 1943
Anlagen: 4

Boote:

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage: /
R 194	Obersteuermann Kommandant i.V. seit dem 19.9. vertretungsweise Ob.Strm. Bittner	Borsch	" : 13
R 195	Leutnant z. See	v. Zatorski	Seetage: 13
	seit dem 22.9. vertretungsweise Ltn. z.S. Freitag		
R 21o	Leutnant z. See	Neßmann	Seetage: 13
R 211	Leutnant z. See	Großmann	" : 13

R 38	Oberleutnant z. See	Stürken	Seetage:	Im Italienraum
R 39	Leutnant z. See	Meyer	" :	
R 178	Leutnant z. See	Mohn	" :	
R 185	Obersteuermann	Stransky	" :	
R 187	Leutnant z. See	Sellke	" :	
R 188	Leutnant z. See	Hoer	" :	

Anl. 11. zu 1/Skl 3367/44 g.Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.43 0400	Prevesa	Einschiffung von Truppen und Material auf den zur Verfügung stehenden Booten R 210, U-Jäger 2105 und F 131. Insgesamt verladen 480 Soldaten und 18 Pferde eines Jägerbattalions.
0630	Prevesa N 1-2, See 1, klarer Himmel, gute Sicht	Mit R 210; U-Jäger 2105 und F 131 aus zur Nordwestseite Cap Acroteri. Marschfahrt 8 sm. Ich laufe an der Westseite von Kephalonia nach Süden, weit abgesetzt von der Insel, um möglichst unbemerkt zum Landungsplatz zu kommen. Auf dem Marsch keine besonderen Vorkommnisse. Siehe Skizze K.T.B.-Anlage.
1410		Anlandung von R-Boot und U-Jäger mit Schlauchbooten. Durch Befestigen einer Leine an Land verholen sich die Schlauchboote an dieser und Ausschiffung geht sehr schnell. F 131 wird von mir zum Anlandungsplatz eingewiesen, was sehr schwierig, da vor dem Strand eine Menge felsiger Steine im Wasser. F 131 sitzt vorübergehend fest und wird von R 210 freigeschleppt, dann Anlandung ohne Zwischenfälle.
1530		Mit R 210, U-Jäger und F 131 Rückmarsch angetreten.
2000	Ansteuerungstonne Prevesa	Begegnung mit R 211, der die Absicht hatte, mit 50 Soldaten zum Landungsplatz zu fahren. Alleinmarsch dorthin nicht möglich, gebe Befehl, wieder einzulaufen.
2030	Prevesa	Mit allen Fahrzeugen festgemacht. Um 1700 Uhr waren Dampfer Alma und Celsius eingelaufen. Nach Rücksprache mit 22. Geb.-A.K. sollen baldmöglichst weitere Teile eines Geb.-Jäg.-Battalions und eine Abteilung Geb.-Artillerie nach Kephalonia geschafft werden. Gebe sofort Befehl auf Dampfer Alma und Celsius und F 131 zu verladen. Verladen sehr schwierig und langsam, da Dampfer keine Ladetropps und keine Pferdeheber, die ich erst anfertigen lassen muß, außerdem sind 200 Pferde zu verladen. R 195 meldet erfolgreiche Durchführung der Verlegung der 15 cm Batterie nach Murtos, befehlsgemäß nach Igumenitza gelaufen, da ursprünglich keine weiteren Verstärkungen für Kephalonia geplant waren.
2300		F 497 einläuft Prevesa von Murtos. Wird sofort mit Soldaten, Pferden und Geschützen beladen.
		Waldmüller
17.9.43	Prevesa SO 1-2, See 0-1, heiter, dunstig, später sehr gute Sicht	SSD FT an R 195, das in Igumenitza liegt: "Sofort auslaufen nach Prevesa. Dort Rücksprache Major Baader wegen Verladung Truppen in Astakon auf 2 MFP's. Dann sofort Astakon gehen."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0500		Mit R 210, F 131, F 497 und Dampfer Celsius aus. Gebirgstruppen und Gebirgsartillerie an Bord. Beladung Dampfer Alma erst um 0600 Uhr beendet. Gebe Befehl an U-Jäger 2105, mit Alma und R 211 nach beendeter Beladung zu folgen. Marschfahrt 8 sm. Als Anmarschweg zum Landeplatz wurde einWeg 5 sm von der Westküste Kephalonias genommen.
0615		U-Jäger 2105 Prevesa mit R 211 und D. Alma.
0730		U-Jäger 2105 Maschine ausgefallen, nur noch klar für 4 sm., läuft zurück nach Prevesa. R 211 setzt mit Alma Marsch zum Landungsplatz allein fort.
1230	Cap Akroteri Avatza Bucht	Landungsplatz erreicht ohne besondere Vorkommnisse. Bringe D. Celsius zum Ankerplatz 600 m vom Strand. Befehl an F 131 und F 497, am Strand zu landen.
1235	Starker Artilleriebeschuß 10,5 cm, im indirekten Beschuß von Argostolion aus auf den Verband. F 131, F 497 sind beim Ausladen und können nicht sofort ablegen. Viele Einschläge in unmittelbarer Nähe der Schiffe. Auf D. Celsius, ohne daß er getroffen, bricht Panik aus. Besatzung springt außenbords und schwimmt an Land. Mein Befehl, Anker auf zu gehen und außerhalb der Reichweite der Landbatterien auf und ab zu stehen wird nicht mehr ausgeführt. Gehe mit R 210 längsseits Celsius um weiteres Verlassen des Dampfers zu verhindern. Durch KR FT Stukahilfe angefordert. F 497 erhält 2 Artillerietreffer, davon einen Volltreffer auf die Landeklappe, durch den 12 Gebirgsjäger und 1 Besatzungsmitglied von F 497 getötet werden. Ferner 15 Schwer- und Leichtverwundete. Begebe mich mit Sturmboot, sofort an Land um Maßnahmen zum schnelleren Entladen zu ergreifen und Verwundetenversorgung und Ergreifen der Celsiusbesatzung sicherzustellen. Durch R 210 Befehl an R 211 übermittelt, Dampfer Alma außerhalb der Reichweite der Landbatterien in einer Bucht vor Anker zu gehen. Landungsverband wurde verraten durch Schornsteinqualm der Dampfer.	
1300	Eine Kette Ju 87 wirft über Argostolion Bomben. Artilleriebeschuß hört auf. Einen Teil der Celsiusbesatzung wieder an Bord zurückbringen lassen und klarmachen zum sofortigen Entladen. Laufend eine Kette Ju 87 über Argostolion zwingt Landbatterien zum Schweigen.	
1415	F 131 entladen, geht bei D. Celsius längsseits. Umladung der Pferde und Geräte von Celsius auf F 131 gestaltet sich äußerst schwierig, da kein gelerntes Personal zum Bedienen der Winde und des Ladegeschirrs. Entladen aus 2 Lucken ist nicht möglich. Das Arbeiten mit den Gebirgsjägern geht schlecht und ist gefährlich, da sie nicht wissen, wo sie zupacken sollen und die seemännische Sprache nicht verstehen. Verwundete werden mit Sturmboot auf R 210 gebracht. Außerdem wird durch FT San.-Flugzeug angefordert, das zugesagt, später aber doch nicht eintrifft.	
1545	Befehl gegeben an R 210 mit Verwundeten mit Höchstfahrt nach Prevesa laufen. Mit R 211 längsseits Celsius gegangen, um selber die Leitung des Umladens zu übernehmen und durch die Seeleute von R 211 zu beschleunigen.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		F 497 beseitigt mit Bordmitteln so die Gefechtsschäden, daß er sobald als möglich wenigstens zum Umladen einsatzklar ist.
1800		Erneut schwerer Artilleriebeschuß von Argostolion aus. Umladen abgebrochen, Verband gesammelt und abgelaufen. Bis 2200 Uhr, Mondaufgang unter der Westküste von Kephalonia auf und ab gestanden. Habe keine FT-Verbindung mehr, da Landstelle mich nicht mehr hört und ich nur einen Teil der FT's aufnehme.
2215	Mit R 211 und F 131 da kein Beschuß mehr. MFP's beide Dampfer der Pferde bei Nacht.	vorgelaufen und F 131 zum Landeplatz geführt, Verband zum Landeplatz geholt und mit den entladen. Besonders schwierig ist das Umladen
18.9.43 0530	Cap Akroteri Avatza Bucht SO 1-2, See 1, heiter, gute Sicht	Dampfer Celsius und Alma völlig entladen. Dampfer mit Kursanweisung nach Prevesa entlassen.
	Mit	R 211 gewartet bis F 131 und F 497 am Strand ausgeladen.
0600		Mit R 211, F 131, F 497 Rückmarsch nach Prevesa angetreten.
0630		Begegnung mit R 195, F 331 und F 496, beladen mit einem schwachen Geb.-Jäg.-Battalion aus Astakon kommend.
	Ich entlasse F 131 und F 497 nach Prevesa. R 195 hatte von 22. Geb.-A.K. eine Landungsstelle angewiesen bekommen, die unter dem direkten Beschuß der gesamten in Argostolion stehenden Feindbatterien lag und außerdem wegen vielem Gestein seemännisch sehr ungünstig. Da auch in der Entfernung von der befohlenen Landungsstelle und den von mir ausgemachten Landungsplatz zum vorgesehenen Angriffsraum des Battalions kein Unterschied lag, führe ich mit R210 das Geleit R 195 zu meinem Landungsplatz.	
0745		Anlandung der Truppen von R 195, F 331 und F 496 ohne Zwischenfälle beendet. Laufe mit R 211 vor.
1000		Begegnung mit U-Jäger 2105, dessen Maschinenanlage wieder klar. Gebe Befehl, Dampfer Celsius, Alma, F 131 und F 497 nach Prevesa zu geleiten.
1130	Prèvesa	Mit R 210 ein. Telefonische Berichterstattung über Anlandung an 22. Geb.-A.K. Erhalte Befehl, heute Nacht weitere Truppen und Material zu dem von mir festgelegten Landungsplatz zu bringen.
	Weitere Anlandung mit Dampfer völlig ungeeignet, 1.) Dampfer verraten durch Schornsteinqualm den sonst vom Feind nicht direkt einzusehenden Landungsverband, 2.) kein richtiges Ladegeschirr, 3.) Alma Maschine unklar und keinen Anker, 4.)	D. Celsius und Alma lehne ich ab, da diese Celsius nicht mehr genügend Kohlen und Was-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommgiffe
	ser. Zur Verfügung stehen heute U-Jäger 21o5, R 195, R 21o und 3 MFP's. F 497 nicht mehr einsatzfähig und wird von mir baldmöglichst mit D. Alma nach Piräus zur Werft entlassen. Gemäß FT-Befehl Admiral Ägäis, daß ein R-Boot Geleit Laz.-Schiff Gradiska von Prevesa nach Patras übernehmen soll, entlasse ich R 211 zu dieser Aufgabe und gebe ihm Anweisung über Kurs und eigene Sperren. Durch eigenes Sperrgebiet ostwärts Zante vorgesetzt mit ausgebrachten Gerät zu fahren.	
1330	Prevesa	U-Jäger 21o5, R 211, R 195, 4 MFP's, Dampfer Alma und Celsius ein.
1430		Beginn Verladung von Truppen auf U-Jäger 21o5, R 21o, R 194, F 131, F 331 und F 496. R 194 hatte von Piräus über Patras Prisenkommando für Laz.-Schiff Gradiska gebracht und stand mir nun zur Verfügung. F 327, der von Patras kommend, zu meiner Verfügung inzwischen in Astakon eingelaufen war, erhält von mir Befehl, sofort nach Prevesa zu kommen.
1900	Prevesa	R 211 aus mit Laz.-Schiff Gradiska. Siehe KTB Anlage. Mit R 21o, R 194, U-Jäger 21o5, F 131, F 331 und F 496 aus zum Landungsplatz. Eingeschifft Geb.-Jäger und Geb.-Artillerie. Die bei der Anlandung am Vortage wegen ungelernten Personals und dauerndem Motorausfall sich nicht bewährt habenden Sturmboote werden nicht mehr mitgenommen, um einsatzfähig für das Landungsunternehmen gegen Korfu gemacht zu werden. R 195 verbleibt wegen kleinerer Maschinenreparatur Prevesa als Funkübermittlungsboot zum 22. Geb.-A.K. R 211 siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis.
19.9.43 o13o	In See	Marsch zum Landungsplatz ohne Zwischenfälle. Am Landungsplatz kurzer Beschuß durch MG von eigenen Truppen am Strand, die mein mit dem Battalionsführer ausgemachtes Erkennungssignal nicht verstanden haben.
o2oo	Cap Acroteri Avätza Bucht	F 131 und F 331 werden von mir zum Landungsplatz gelotst. Beginn der Auschiffung der Truppen von U-Jäger 21o5, R 21o und R 194 mit Schlauchbooten und Floßsäcken. F 496 vorläufig in Wartestellung, da nur 2 MFP's gleichzeitig anlanden können wegen des vielen Gesteins am Landungsplatz.
o24o	Kurzer Artilleriebeschuß aus. Scheinwerfer leuchten auf.	in indirektem Beschuß von Argostolion Können Verband aber nicht erfas-

Zu beziehen vom Vordruclager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glücksstadt
Auslieferungsstellen für Ostseebereich: in Kiel, für Nordseebereich: in Wilhelmshaven
B 36 Kriegstagebuch Din A 5

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	sen, da dieser im Schutze der gebirglichen Anhöhen liegt. KR FT an R 195. Für 22. Geb.-A.K. Da voraussichtlich Anlandung nicht vor 0700 Uhr beendet, erbitte Luftunterstützung ab Hellwerden. Durch Beschuß keine Schäden und Ausfälle.	
0600	Cap Acroteri Avatza Bucht SO 1, See 0-1, heiter, gute Sicht	Anlandung und Ausschiffung beendet. Übernahme verwundeter Gebirgsjäger. FT an R 195 für 22. Geb.-A.K. Landung planmäßig 0600 Uhr durchgeführt. Marsch Prevesa. Sankawagen für 6 Schwer- und 27 Leichtverletzte um 1030 Uhr im Hafen."
0600	-	Dampfer Alma aus nach Patras, Marschfahrt 5 sm.
0620	Kurzer Artilleriebeschuß auf Landungsplatz. Ein Munitionsstapel wird getroffen und fliegt in die Luft.	
		Auf Rückmarsch keine besonderen Vorkommnisse. Übergabe Führung an U-Jäger 2105 und laufe mit R 210 vor wegen Verwundeter und zwecks Besprechung mit Geb.-A.K.
0730	FT von Admiral Ägäis: "Als Geleitführerboot zur Abholung eines Dampfers aus Durazzo, ein R-Boot mit erfahrenem Kommandanten melden. Boot muß 19. abends in Patras sein. Seekmdt. melden. R 211 steht nach Erledigung Gradiska wieder zur Verfügung."	
0830	Darauf Anwort. FT an Admiral Ägäis und Seekmdt. Patras: "R 195 gemäß FT Lt.-Nr. 20 ausläuft nach Patras."	
0900	Prevesa	Mit R 210 ein. Berichterstattung an 22. Geb.-A.K. Erhalte Befehl, heute Nacht weitere Truppen nach Kephalonia zu bringen. R 195 aus nach Patras gem. FT-Befehl Admiral Ägäis.
1045	Prevesa	U-Jäger 2105, R 194, F 131, F 331 und F 49[illegible] ein.
1330		F 327 einläuft von Astakon.
1400		Einschiffung der Truppen.
1730		Dampfer Celsius nach Patras in Marsch gesetzt um Bunkerkohle nach Prevesa zu bringen. F 496 aus nach Piräus in die Werft.
1800	Prevesa	Mit R 210, R 194, U-Jäger 2105, F 131, F 331, F 327 und F 496 eingeschifft Geb.-Jäger und Geb.-Artillerie zum Landeplatz.
1630		R 195 Patras ein. R 211 siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis.
		[signature]
20.9.43	In See	Mit Landungsverband auf dem Marsch zum Landeplatz. Keine besonderen Zwischenfälle.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1100		Chef mit Führer Küstenjägerkompagnie zur Besprechung mit Kommandeur der 1. Geb.-Div. in Igumenitza über Durchführung des Landungsunternehmen gegen Korfu.
1530	Joanina	Besprechung ergibt, daß es bei der im KTB vom 14.9. niedergelegten Planung bleibt, nur das zusätzlich die Küstenjägerkompagnie mit 2 Pionierführungsbooten und 2 Landungsbooten weiter im Norden von meinem Landungsplatz St. Giorgia anlanden soll, um die an meinem Landungsplatz voraussichtlich stehenden feindlichen 5 cm Packbatterien von hinten zu nehmen. Beabsichtige um 0030 Uhr anzulanden und mache darauf aufmerksam, daß wegen der seemännischen schwierigen Verhältnisse am vorgesehenen Landungsplatz Anlandung nicht vor morgens 0500 Uhr beendet sein wird. Gegen von Westen kommende feindliche Seestreitkräfte beabsichtige ich mich durch LS 6 zu schützen, das ich als Flankensicherung im Westen des Landungsverbandes auf und abstehen lasse. Mit Hellwerden Beginn der Stukaangriffe festgelegt. Landungsverband marschiert nach Anlandung nach Igumenitza und übernimmt dort neue Truppen, die nach Freikämpfung des Südzipfels der Insel Lefkimo-Bai angelandet werden sollen. Unternehmen anläuft in der Nacht vom 23. zum 24.9.
1700		Rückkehr Chef nach Prevesa.
1530	Prevesa	R 195 und R 211 von Patras kommend eingetroffen. FT an Seekommandant Patras. Wann ist mit Eintreffen Dampfer Celsius in Prevesa zu rechnen? *Ujäger 2105 benötigt Bunkerkohle.* R 210 siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis.
22.9.43 0700	Prevesa	Dampfer Celsius einläuft mit 150 t Bunkerkohle. Auf meine Anweisung hin wird diese an der Stelle der Pier, wo die größte Wassertiefe ist, entladen. Einzige Möglichkeit mit leeren Ölfässern, die an Ladegeschirr gehängt werden, die Kohle aus dem Dampfer herauszubekommen. R 210 meldet mit FT Argostoli Bucht vom 21. bis 22.9. erfolglos überwacht. Ankerplatz, westlich Landeplatz. Folgende Lagemeldung durch FT an R 210. "Auf Kephalónia planmäßiger Vormarsch. 22.9. Generalangriff auf Argostoli vorgesehen, Batterien noch in Feindeshand. Lixuri in Reichweite Geschütze. Auch bei Tage höchste Aufmerksamkeit auf Argostoli auslaufende Schiffe!

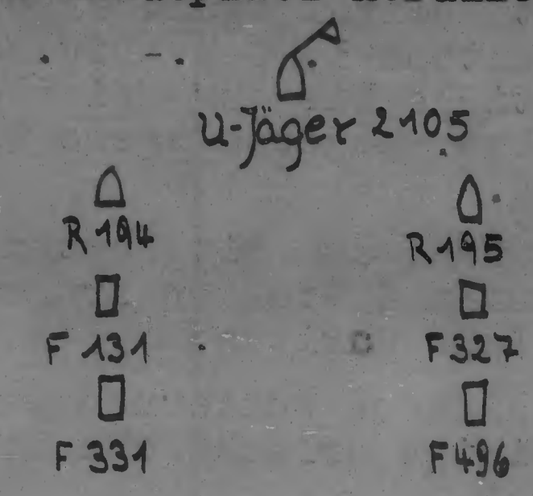
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0100	Cap Acroteri Avatza Bucht NW 2-3, See 1-2, heiter, gute Sicht	Anlandung von MFP's und Ausschiffung der Truppen von R 210, R 194 und U-Jäger 2105 mit Schlauchbooten und Flößsäcken. Keine besonderen Vorkommnisse. Übernahme verwundeter Geb.-Jäger für Lazarett Prevesa.
0300		R 194 mit F 131 und F 496 Rückmarsch angetreten.
0430		Ausschiffung beendet. Mit R 210, U-Jäger 2105, F 331 und F 327 Rückmarsch angetreten.
0500		Geleitführung an U-Jäger 2105 übergeben. Mit R 210 zur Berichterstattung vorgelaufen.
0800	Prevesa	Mit R 210 ein. Berichterstattung an 22. Geb.-A.K. Vorläufig keine Überführung von Truppen mehr nach Kephalonia. Vorbereitung für Unternehmen gegen Korfu. Durchführung erst nach Inbesitznahme von Kephalonia geplant. Melde, daß ich dringend mindestens 24 Stunden Ruhe benötige zur Motorenüberholung für alle Fahrzeuge. 22. Geb.-A.K. bittet Überwachung des Ausganges der Argostoli-Bucht ab 21.9. um etwaige Flucht des ital. Generals zu verhindern. Mit den mir zur Verfügung stehenden Fahrzeugen nur durchführbar, wenn diese Aufgabe nicht mit dem Unternehmen gegen Korfu zusammenfällt. Außerdem erbitte ich Aufklärung des Hafens Argostoli zur Feststellung der dort liegenden Fahrzeuge.
1030	Prevesa	U-Jäger 2105, R 194, F 131, F 327, F 331 und F 496 ein. Brennstoffergänzung und Motorenüberholung.
1330		R 195, das von Patras auf dem Weg nach Durazza war, erhält von Admiral Ägäis Befehl, nach Patras zurückzukehren und steht mir anschließend wieder zur Verfügung. FT-Befehl an R 195 und R 211. Am 21.9. bis 1430 Uhr Prevesa sein.
		R 34 Werft Salamis.
21.9.43	Prevesa	Eigener Angriff ~~auf~~ in Kephalonia begonnen. Überwachung Argostoli Ausgang erforderlich.
	Befehl an R 210 mit Trupp Geb.-Jäger am Lauerstellung mit LS 6 einnehmen bei Vardiani. Alle etwa aus Argostoli oder Lixuri auslaufenden Fahrzeuge untersuchen und aufbringen. Etwa aufgebrachte Boote zunächst in Avatza Bucht beim Landeplatz unter Bewachung vor Anker legen. Morgens und abends FT-Meldung über Überwachungsergebnis hergeben.	LS 6 um 1500 Uhr Prevesa auslaufen. Einen alten Landeplatz ausschiffen. Anschließend

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
- - - - - -		U-Jäger 2105 Kohlenergänzung und erhält von mir Befehl, heute ein kurzes Übungsschießen mit der 8,8 cm Kanone gegen einen Felsen westlich Kephalonia durchzuführen.
1000	Prevesa	Besprechung ~~mit~~ über Durchführung erster Anlandung mit Battl.-Kommandeur Hptm. Dittmann, Komp.-Führer Küstenjägerkompagnie und allen Kommandanten der beteiligten Fahrzeuge.

Führung eingeschifft auf U-Jäger 2105.

1. a) Marschweg: Von Ansteuerungstonne Prevesa um 1700 Uhr längs der Festlandküste bis etwa 39°, dann zwischen den Minensperren, südlich Antipaxos nach Westen. Dann 5 sm abgesetzt von Antipaxos und Paxos zum Landeplatz nördlich St. Giorgia. Siehe Skizze K.T.B. Anlage

b) Formation:



Kurz vor Erreichen des Landungsplatz Stb. Kiellinie vergrößern und Bb. Kiellinie auf Lücken von Stb. Kiellinie fahren um alle Waffen gegen etwaigen Feind am Landungsplatz einsetzen zu können. (Geöffnete Toni gelb).

2. Verhalten auf dem Marsch:
Alle Mann auf Gefechtsstation, höchste Alarmbereitschaft, Morseerlaubnis nur im Notfalle, UK besetzt. Nebelanlage klar zum Nebeln. Handwaffen klar. Geheimsachen klar zum Versenken. Bei Auftreffen auf feindliche Seestreitkräfte R-Boote Verband einnebeln und auf Küste zu steuern. Feuerlaubnis sobald der Feind Landungsverband erkannt. Bei feindlicher Gegenwirkung am Landeplatz bevor eigene Truppen an Land: Einsatz aller Waffen, möglichst auf erkannte Ziele und feuernde Batterien.

3. Durchführung der Anlandung auf UK-Befehl bzw. kurzes rotblinken mit der Wendelaterne von 2105 aus. Darauf sofort aussetzen aller verfügbaren Schlauchboote, Sturmboote und Floßsäcke von U-Jäger 2105, R 195 und R 194 aus. Sturmboote nehmen an jeder Seite einen Floßsack und bilden so 2 schnelle Fähren. Diese Soldaten sind 1. Welle, darunter alle Pioniere zum Entfernen von Minen am Strand und 1 seem. Uffz. mit Signalgast mit rot, grün und weißer Morselaterne. Dieser erkundet günstige Landestelle, ruft dann MFP.'s heran und winkt sie mit den oben genannten Laternen ein. Reihenfolge anlandender MFP's festgelegt. Jeder MFP hat seinen Feldwebel, der für eine schnelle Ausladung verantwortlich ist.

4. Rückmarsch:
Nach Entladung der beiden ersten MFP marschieren diese unter Führung von R 195 zwischen Korfu und Paxos nach Igumenitza. Dort Verladung neuer Truppen. 2. Gruppe folgt unter meiner Führung auf 2105 nach Entladung der beiden letzten MFP's.
Auf Hin- und Rückmarsch Begegnungs- und Überholungsmöglichkeit mit IS 6.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	5. Eingeschiffte Truppen bis zur Anlandung nach Möglichkeit unter Deck, unter allen Umständen eigene Waffen frei halten. Schwimmwesten aufgeblasen angelegt. Bei Untergang eines Fahrzeuges zusammenbleiben, an Schlauchbooten, Floßsäcken, schwimmenden Holzteilen festhalten, nicht zu weit schwimmen. Rettung durch R-Boote bzw. andere Fahrzeuge des Verbandes. Zugeworfene Leinen, Rettungsringe, Leitern ergreifen und sich dann bis zur Bordwand ziehen lassen, weg von den Schrauben. Offiziere und Feldwebel erhalten Batteriepfeifen und versuchen damit die Schwimmenden zusammenzuhalten. Beim Außenbordspringen auf der Seite springen, nach der das Schiff Schlagseite hat. Nicht bis zum letzten Augenblick warten wegen des Sogs.	
	6. Arzt befindet sich auf R 194.	
	7. FT mit Admiral Ägäis alle Fahrzeuge besetzen. Heeres-FT mit Gefechtsstand 1. Geb.-Div. auf 21o5 bis zur Anlandung. Funkstille bis zur Feindberührung. Meldung über geglückte Landung bzw. abgeschlagene wird durch Heeres-FT an 1. Geb.-Div. gemeldet.	
	8. Hptm. Kuhlmann mit Booten der Küstenjäger marschiert getrennt. Auslaufen 2 Stunden früher als Landungsverband. Anlandung nördlich Lake Carissa.	
	9. Scheinlandungsunternehmen an der Ostseite von Korfu durch R 211 und einige griechische Motorsegler, die mit deutschen Soldaten besetzt.	
13oo	Prevesa	U-Jäger 21o5 ausläuft zum Übungsschießen.
15oo	Prevesa	U-Jäger 21o5 einläuft. Übungsschießen nicht völlig durchgeführt da Verschluß ausgefallen. Sofort KR FT an Admiral Ägäis zwecks Überfliegung eines neuen Verschlusses, da 8,8 cm von 21o5 die einzige wirksame schwere Waffe des Landungsverbandes und zur Bekämpfung der feindlichen Landbatterien unbedingt benötigt wird. Gleichzeitig mit Hilfe von Heereswaffenmeister versucht, Verschluß wieder instandzusetzen.
17oo		22. Geb.-A.K. meldet, daß Argostoli in eigener Hand und Kämpfe auf Kephalonia fast abgeschlossen.
	FT an R 21o: "Sofort	Argostoli einlaufen, ist in unserer Hand."
		Kommandant R 195 durch Diphterie ausgefallen. Kommandant R 194 schon vor drei Tagen infolge Unglücksfall ausgefallen. FT an Admiral Ägäis, 12. R-Flott.: "Als Ersatz sofort Seeleutnant Freitag nach Prevesa zu überfliegen."
2oooo	FT an R 21o: "Lage melden. Morgen mit LS 6 bis 143o Uhr Prevesa sein. Verwundete mitbringen. Fähnrich zur Überwachung Schiffe dort lassen." Absicht R 21o mit einzusetzen für Unternehmen gegen Korfu.	
232o	FT an Admiral Ägäis, nach Argostoli sofort	Seekmdt. Westgriechenland: "Dampfer Kalidon in Marsch setzen. Auslaufen melden." Kalidon hatte Nachschub und Verpflegung für

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		die Truppen auf Kephalonia und war dem 22. Geb.-A.K. zur Verfügung gestellt. R 21o siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis. Mollmann
23.9.43 0631	Prevesa NW 1-2, See 1, heiter bis bewölkt, gute Sicht	FT von Seekmdt. Westgriechenland: "D. Kalidon 0540 Uhr Patras aus nach Argostoli. Fahrt 10 sm." Kalidon und Celsius waren von mir vorgesehen zum Rücktransport der Geb.-Jäger und zum Abtransport der ital. Gefangenen von Kephalonia. Die von Admiral Ägäis an mich gefunkte Absicht "Das Laz.-Schiff Gradiska nach Argostoli zu schicken zum Abtransport der gefangenen Italiener mit einem Mal" wird später rückgängig gemacht, da Schiff gemäß SKL zum Gefangenenaustausch benötigt wird.
0700	Prevesa	U-Jäger 21o5 erneut aus zum Übungsschießen mit 8,8 cm. Verschluß ist wieder klar.
0900	Übertrage Führung des Scheinunternehmen an der Ostseite von Korfu an R 211. Dazu Befehl: 1100 Uhr Prevesa auslaufen nach Igumenitza. Dort 5 griechische Motorsegler unterstellt. Als Führer einen Ob. Strm.Mt. auf den besten Segler setzen. Um 2000 Uhr Igumenitza auslaufen und mit Verband an der Ostküste ein Landungsunternehmen vortäuschen und Aufmerksamkeit der feindlichen Küstenverteidigung auf sich ziehen durch Schießen von Signalsternen, Morsen und kurze Feuerüberfälle vom R-Boot aus. Feindlicher Abwehr durch Nebeln wieder entziehen. FT-Verbindung mit mir und mit Heeres-FT mit Gefechtsstand 1. Geb.-Div. Falls bis Hellwerden Lefkimo Bai schon freigekämpft, eingeschiffte Truppen dort anlanden, andernfalls Igumenitza zurückkehren. Dort weitere Befehle durch mich.	
1100	Prevesa	R 211 gemäß obigen Befehl aus nach Igumenitza. Auf FT-Anfrage von Seekmdt. Paras, ob der inzwischen wieder klar gewordene Dampfer Alma für Transporte nach Argostoli überlassen werden kann, antworte ich mit Zustimmung unter der Bedingung, daß er auch weiterhin mir untersteht und daß er von Argostoli Truppen nach Prevesa zurückbringt.
1300		R 21o meldet: "In Argostoli 1 Dreimastschoner, 3 Motorsegler und 1 Wasserprahm für Kriegsmarine sichergestellt. Besatzungspersonal erforderlich."
1430		R 21o meldet: " 1230 Uhr Argostoli Einfahrt auf Wrack gelaufen. Bb-Schraube beschädigt." Damit Fällt R 21o für Unternehmen gegen Korfu aus.
1500		Beginn Einschiffung Truppen und Gerät auf 4 MFP's, U-Jäger 21o5, R 194 und R 195.
1510	Prevesa	LS 6 von Argostoli kommend ein. Brennstoffer-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gänzung.
	Befehl für LS 6. Um 1800 Uhr Prevesa auslaufen. Marschweg wie Landungsverband. Die Nacht über während des Marsches zum Landungsplatz und während der Anlandung an Bb-Seite als Flankensicherung nach Westen für den Verband gegen feindliche Seestreitkräfte auf und abstehend mit kurzen Aufklärungsvorstößen nach Westen. Bei Feindberührung angreifen und mit FT-Kurzsignal melden. Mit Hellwerden Igumenitza einlaufen.	
1630		Einschiffung Truppen und Gerät beendet.
1645	Prevesa NW 3-4, See 2, heiter, bis bewölkt, gute Sicht	Mit U-Jäger 2105, R 194, R 195, F 131, F 331, F 327 und 496 aus zum Unternehmen gegen Korfu gemäß KTB-Seite 9 eingeschifft ein verstärktes Beb.-Jäg.-Battl. unter Führung von Hptm. Dittmann. Befehl für R 210 in Prevesa hinterlassen. 24.9. um 0550 Uhr mit Dampfer Celsius Battalion Klebe in Argostoli holen und Prevesa bringen. Durch LS 6 hatte ich ~~vorgesehen~~, daß R 210 noch klar für 12 sm mit einer Schraube.
1700		Angeforderte Luftsicherung durch 4 Arado 196 zur Stelle.
1845		LS 6 stößt zum Verband und übernimmt Flankensicherung an Bb-Seite des Verbandes. Auf dem Marsch keine besonderen Vorkommnisse.
1852	FT von Admiral Ägäis: Diesen Befehl kann ich vorläufig nicht ausführen, da R 195 noch dringend für Landungsunternehmen benötigt wird. Beantworte FT nicht, da ich auf Kriegsmarsch Funkstille nicht unterbrechen will.	"R 195 zur Minenaufgabe sofort Piräus kommen." R 210 siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis.
24.9.43	In See	
0000	Verband Formation T-gelb gemäß KTB-Seite 9 eingenommen.	
0010	Landungsplatz erreicht. Lichtzeichen werden an Land beobachtet, außerdem sich in Berge zurückziehende Personen. Befehl zum Aussetzen der Sturmboote, Schlauchboote und Floßsäcke gegeben.	
0030	1. Welle ohne Zwischenfälle angelandet.	
0045	Heftiger Artilleriebeschuß von Land. Batterien sind nicht auszumachen da gut in den Bergen. Alle Einschläge liegen südlich vom Landungsplatz und Landungsverband.	
0115	Auf R 195 durch Splitterwirkung einer in der Nähe einschlagender Granate 6 Verletzte. Verlege mit Verband etwas nach Norden. Daraufhin keine Ausfälle mehr. F 131 und F 331 auf Morsesignal von Land aus angelandet. F 131 kurz vor dem Anlanden auf einen Stein, 1 Schraube beschädigt, 1 Maschine war schon beim Auslaufen unklar. Damit F 131 nur noch klar mit einer	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Maschine.	
0200	Alle auf U-Jäger 2105, R 194 und R 195 eingeschifften Truppen an Land gesetzt. Begebe mich selber mit Sturmboot zur Ausladestelle am Strand. Infolge Dunkelheit und losen Sand geht das Ausladen der Geräte und Fahrzeuge nur langsam. Außerdem ist F 131 infolge Ausfalls der Maschinen und zu geringer Wassertiefe nicht ganz bis auf den Strand gekommen. Weiterhin Artilleriebeschuß von Land aus. Einschläge der Granaten liegen 100 bis 300 m südlich von der Landungsflotte, so daß keine Ausfälle.	
0230	F 131 unklar. Lasse die beiden anderen MFP's anlanden. F 331 erhält Befehl F 131 abzuschleppen.	
	R 195 mit Verwundeten nach Igumenitza.	
0[illegible]30	R 194 mit F 331 und F 131 Marsch nach Igumenitza angetreten.	
0500	Auslandung beendet. Meldung über geglückte Landung durch Heeres-FT an Gefechtsstand 1. Geb.-Div. F 327 kommt mit eigener Kraft nicht frei.	
0530	Abschleppversuch mit F 496 erfolglos. Versuche mit U-Jäger 2105 zu helfen. Schwerer 7,5 cm Beschuß auf 2105 durch eine Batterie. Laufe ab und erwidere Feuer mit 8,8 cm auf das feindliche Mündungsfeuer und drehe unter Nebel in die Aufschläge bei seitlicher Lage.	
0540	Ein Volltreffer auf 2105 durch den Schornstein mit starker Splitterwirkung auf der Brücke. Mit Ausnahme von mir, gesamte Schiffsführung ausgefallen, 1 Toter, 6 Verwundete, darunter 4 schwer einschließlich Kommandant und Obersteuermann. Infolge zerstörter Dampfpfeife entstehen starke Dampfwolken. Boot ist weiterhin fahrbereit. Laufen mit AK ab. Ich übernehme die Bootsführung. Die 8,8 cm erwidert weiter das feindliche Feuer mit Erfolg, das kurze Zeit darauf eingestellt wird. Verwundete werden versorgt.	
0600	Angriff eigener Ju 87 Flugzeuge auf Feindstellungen auf Korfu. Ich warte auf die beiden MFP's, die inzwischen frei gekommen sind und laufe mit diesen nach Süden. Entschluß, da die feindlichen Batterien auf Südspitze Korfu noch nicht zerstört oder in unserer Hand und infolge Ausfalls der Schiffsführung auf 2105 nicht ~~zwischen~~ Korfu und Paxos nach Osten zu laufen, sondern südlich Anti-Paxos durchzulaufen und nach Passieren der dort liegenden Minensperren die Führung an den Fähnr. z.S. Blank zuzübergeben, ~~und~~ U-Jäger 2105 nach Prevesa zu entlassen und selber mit F 327 und F 496 nach Igumenitza zu laufen.	
0630	R 211 meldet durch FT Scheinlandung durchgeführt. Trotz eigener Feuerüberfälle von Südspitze bis Cap Buccari nur einmal bei Lefkimo kurzen Artillerie- und MG-Beschuß. Von Scheinwerfern mehrmals angeleuchtet. Die Scheinlandung hat in jedem Fall ihren Zweck erfüllt, denn der Feind wurde an der Ostseite abgelenkt und blieb zunächst im unklaren wo die Hauptlandung war.	
0600	Igumenitza	R 195, R 211 und 5 griechische Motor-Segler eingelaufen.
0800	R 194, LS 6, F 131 und F 331 werden kurz vor Igumenitza bzw. R 195 und R 211 im Hafen von insgesamt 10 feindlichen Jagdflugzeugen mit Bomben und Bordwaffen angegriffen. LS 6 erhält viele Unterwassertreffer, so daß es später an der Pier sank. Siehe Berichte der Kmdt. LS 6 und R 194, KTB-Anlagen 3 u. 4. R 194, R 195 und F 331 erhielten mehrere 2 cm und MG-Einschüsse. Auf R 195 zwei Verwundete, auf LS 6 1 Toter, 7 Verwundete	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		auf F 331 fünf Verwundete. Es handelte sich bei den angreifenden Flugzeugen um englische Spitfire und ital. Jäger. Unter den Flugzeugen waren 2 mit deutschen Hoheitszeichen, wahrscheinlich 2 Me 1o9, die auch später auf dem Flugplatz von Korfu sichergestellt wurden und bis dahin von Italienern geflogen wurden. Eigene Jagdflugzeuge trafen erst nach dem Angriff ein.
o73o	Abgabe FT an Admiral Ägäis und R 211 über Artillerietreffer auf 21o5 und Meldung, daß ich südlich Anti-Paxos marschiere, R 195 wenn Lage erlaubt mir entgegen kommen soll und Kmdt; R 211 bis zu meinem Eintreffen in Igumenitza Führung übernehmen soll.	
o9oo	Igumenitza	Da zunächst keine Truppen nach Korfu übergesetzt werden, bis Lefkimo Bai feindfrei, verteilen sich R-Boote und MFP's in der Bucht wegen anhaltender Gefahr feindlicher Jägerangriffe. R 194 versucht LS 6 an der Pier zu unterfangen.
1145	Angriff von 3 feindlichen ital. Jagdflugzeugen mit Bomben und Bordwaffen auf eim Hafen und Buchten liegenden Boote und MFP's. Einschüsse auf R 211 und F 131. 2 Leichtverwundete, sonst keine Schäden und Ausfälle. Griechische Motorsegler mehrere Schwerverwundete.	
12oo	In See	Übergestiegen auf F 327. U-Jäger 21o5 nach Prevesa entlassen. Mit F 327 und F 496 nach Igumenitza.
	Auf FT an Admiral Ägäis, das R 195 weiterhin dringend zur Fortführung der Operationen gegen Korfu benötigt wird, wird mir das Boot weiterhin zur Verfügung gestellt.	
15oo	Igumenitza	Einschiffung von Truppen mit Ausrüstung auf R 194, R 195 und R 211. Insgesamt 25o Mann.
16oo	Igumenitza	R 211, R 194 und R 195 mit Jagdschutz von 2 Me 1o9 aus nach der inzwischen freigekämpften Lefkimo Bai.
161o		Begegnung mit R 211. Kurze Rücksprache mit Kommandant über Anlandung.
163o	Igumenitza	Mit F 327 und F 496 ein. Lagebesprechung mit Kommandeur 1. Geb.-Div. Festlegung weiterer Truppentransporte nach Korfu.
1745	Molo Lefkimo Bucht	Ausschiffung der Truppen von R 194, R 195 und R 211 mit Schlauchbooten und griechischen Kanus.
185o		Ausschiffung beendet. Rückmarsch nach Igumenitza.
19oo	Igumenitza	Einschiffung von Truppen und Beladung der 3 fahrbereiten MFP's mit Artillerie, Geräten und Fahrzeugen. Darunter eine 15 cm Batterie. F 131 alle 3 Maschinen unklar, mit Bordmitteln nicht instandzusetzen. Macht gut getarnt an der Felswand fest.
195o	Igumenitza	R 211, R 194 und R 195 ein.
2o3o		Einschiffung von Truppen auf R-Booten.
	FT Lagemeldung an Admiral Ägäis über bisher erfolgreiche Durchführung der Unternehmung, Jaboangriffe auf R-Boote und MFP's. Verlust	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	von LS 6 und Ausfall	F 131 für weiteren Einsatz.
213o	Igumenitza	Mit R 211, R 194, R 195 F 327, F 331 und F 496 aus zur Lefkimo Bucht.
2315	Lefkimo Bucht (Molo)	Ausschiffung der Truppen von R-Booten mit Schlauchbooten und Floßsäcken. Begebe mich an Land um Anlandungsmöglichkeit für MFP's zu erkunden. Diese sind äußerst ungünstig infolge zu flachen Wasser und stark morastigen Untergrund an Land. Mache einen Platz in unmittelbarer Nähe des Holzsteges von Molo aus, der zum Teil mitbenutzt wird.
		R 21o siehe KTB Anlage.
		R 34 Werft Salamis.
25.9.43 0000	Lefkimo Bucht (Molo) NW 2, See 1, heiter, gute Sicht	Lotse 2 MFP's mit Morsebuchse zum Anlandungsplatz. Anlandung und Ausladung äußerst schwierig. Übernehme selber die Leitung der Ausladung. Keine Feindeinwirkung auf dem Landungsplatz.
o1oo		R 211 und R 194 entlassen nach Igumenitza.
o5oo		Ausladung der MFP's beendet. Rückmarsch mit R 195, F 327, F 331 und F 496 nach Igumenitza.
o7oo	Igumenitza	Mit R 195 und 3 MFP's ein. Sofort Beginn Verladung neuer Truppen, Artillerie, Fahrzeuge und Geräte auf R-Boote und MFP's. Erbitte bei 22. Geb.-A.K. für Tagfahrten nach Korfu Jagdschutz durch Me 1o9 und Arados. Kommandeur 1. Geb.-Div. Generalmajor v. Stettner schifft sich bei mir zur Überfahrt nach Korfu ein.
o9oo	Igumenitza	Mit R 195, R 194, R 211, F 327, F 331 und F 496 aus nach Lefkimo Bucht. Als Luftsicherung 2 Me 1o9 und 2 Arados 196.
1ooo	Fliegeralarm. Angriff durch 3 Jabos, Spitfire mit Bomben und Bordwaffen. Keine Schäden und Ausfälle auf den Booten und MFP's infolge guter eigener Flakabwehr. Eine Me 1o9 von Spitfire im Luftkampf abgeschossen.	
1o15	Molo Lefkimo Bucht	Anlandung und Ausschiffung von Truppen und Geräte.
11oo		R 194 und R 211 Rückmarsch nach Igumenitza.
113o		Mit F 331 abgelegt zur Erkundung eines besseren Anlandungsplatz weiter nördlich an der Ostseite von Korfu.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1230	Molo	R 195 mit F 327 und F 496 Rückmarsch nach Igumenitza.
1300		Nach Feststellung eines günstigen Anlandungsplatzes bei Moraitica mit F 331 Rückmarsch nach Igumenitza angetreten.
1330	Fliegeralarm. 3 feindliche Jagdflugzeuge Typ Spitfire achteraus. Fliegen F 331 im Tiefflug an und werfen 6 Bomben in unmittelbarer Nähe von F 331. Durch rechtzeitiges Abwehrfeuer und Einleiten von Abwehrmanöver konnte Treffer verhindert werden. Darauf 5 weitere Tiefflieger von allen Seiten, mit schwerem Bordwaffenbeschuß. Zahlreiche Einschüsse im Boot. 7,5 cm Bereitschaftsmunition gerät in Brand und wird auf meinen Befehl außenbords geworfen. Durch gut liegendes Abwehrfeuer der beiden 2 cm Bedienungen und durch geschickte Ausweichmanöver des Kommandanten wird das Boot vor schweren Schäden und Personalausfällen bewahrt. Das hervorragende Verhalten des Kommandanten und der beiden 2 cm Bedienungen, die ohne irgendwelchen Splitter- oder Panzerschutz bei stärkstem Bordwaffenbeschuß ihre Ruhe und Kaltblütigkeit nicht verloren, verdienst besonders hervorgehoben zu werden. Boot bleibt trotz vieler Treffer einsatzfähig. 1 Schwer- und 2 Leichtverwundete. Gleichzeitig Angriff 2 feindlicher Jagdflugzeuge auf 3 sm vor Igumenitza stehende Gruppe R 195, F 327 und F 496. Drei Anflüge im Tiefflug mit schwerem Bordwaffenbeschuß. Einschüsse auf R 195 und F 496. Keine schweren Schäden. Kommandant von F 496 sehr schwer verwundet, außerdem 3 Leichtverwundete. R 195 beide 2 cm Flak ausgefallen.	
1400		2 Arado 196 als Luftsicherung.
1415	Igumenitza	R 195, F 327 und F 496 ein.
1500		Mit F 331 ein.
	Bei 22. Geb.-A.K. nochmals darauf hingewiesen, daß im Seegebiet zwischen Igumenitza und Korfu laufend Jagdschutz geflogen werden muß. Vereinbarung über neuen Anlandungsplatz bei Moraitica, Verlegung der 15 cm Batterie von Murtos nach Korfu. Abends Transport weiterer Truppen und Geräte nach Korfu beabsichtigt.	
1530	Igumenitza	R 194 mit F 496 aus nach Murtos Bucht zur Verladung der dort stehenden 15 cm Batterie. Ein seemännisch sehr schwieriges Unternehmen.
1600	Igumenitza	Verladung von Truppen und Gerät des Regiments Brandenburg auf R 211, R 195, F 327 und F 331.
1730	Igumenitza	Mit R 211, R 195, F 327 und F 331 aus zum Landeplatz bei Moraitica. R 194 und F 496 ebenfalls durch FT dorthin befohlen.
2000	Moraitica (Ostseite Korfu)	Ausschiffung von R 211 und R 195 mit Schlauchbooten und Floßsäcken. F 327 und F 331 angelandet am Strand.
2100		R 195 mit F 327 und F 331 Rückmarsch nach Igumenitza angetreten. Ich verbleibe mit R 211 am Landungsplatz um R 194 und F 496 abzuwarten und beim Anlanden einzuweisen.
2330		R 194 eintrifft mit F 496 von Murtos Bucht kommend und F 496 landet an.
		R 210 siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis.

Marschner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.9.43 0130	Moraitica	Mit R 211, R 195 und F 496 Rückmarsch nach Igumenitza angetreten.
0330	Igumenitza Ost o-1, heiter, gute Sicht	Mit R 211, R 195 und F 496ein. Besprechung mit 1. Geb.-Div.-Gefechtsstand. Da Stadt und Hafen Korfu voraussichtlich heute Nacht noch in unsere Hände fällt, um 0800 Uhr Truppen und Materialtransporte nach Hafen Korfu.
0500		Verladung von Truppen und Material auf R-Booten und MFP's.
0800	Igumenitza	Mit R 211, R 194, R 195, F 327, F 331 und F 496 mit Truppen und Material aus. Auf R 211 eingeschifft Kommandeur der 1. Geb.-Div. Generalmajor v. Stettner. Als Jagdschutz 2 Me 109.
1030	Korfu	Mit R 211, R 194, R 195, F 327, F 331 und F 496 ein. Ausladung der Truppen und des Materials.
	Im Hafen liegen 1 völlig vernichteter ital. Zerstörer, 1 gesunkenes Handelsschiff und mehrere gesprengte bzw. versenkte kleinere Fahrzeuge. Nur Fahrzeuge mit ganz geringem Tiefgang können an der Pier festmachen.	
1100	Korfu	Besprechung mit Kommandierenden General 22. Geb.-A.K., General Lanz. Erhalte Befehl, um 1400 Uhr zu einem Aufklärungsvorstoß gegen Porto Edda mit einem Stoßtrupp von 40 Mann an Bord mit 2 R-Booten auszulaufen. Porto Edda ist in der Hand von Badoglioanhängern und Banditen.
	Ich mache auf Grund der günstigen natürlichen Verteidigungsmöglichkeit des Hafens und der Bucht auf die Schwierigkeit des Unternehmens und auf die Gefahr hin aufmerksam, daß der schwache Stoßtrupp vielleicht an Land kommt, aber dann auf Grund seiner nur leichten Bewaffnung von der Übermacht überwältigt wird. Ich schlage weiterhin vor, die Unternehmung bei Nacht durzuführen. Da für die Nacht schon Rücktransport von Truppen von Korfu nach dem Festland vorgesehen ist, die dann Porto Edda von Land aus nehmen sollen, bleibt es bei dem Befehl.	
1345	Korfu	Stroßtrupp auf R 211 und R 194 eingeschifft.
1415	Korfu	Mit R 211 und R 194 aus zum Aufklärungsvorstoß nach Porto Edda.
	Beim Einlaufen in die Bucht von Porto Edda in 500 m Abstand gefahren, alle Geschütze besetzt. Nebelanlage klar. Zum Zeichen, daß wir als Unterhändler zu den Italienern kommen, die weiße Flagge gesetzt. Ich beabsichtige mit R 211 an einen Landungsplatz zu gehen und nicht die Soldaten mit Schlauchbooten auszusetzen, um einem wirksamen Feuerschutz zu geben und den etwa an Land gegangenen Soldaten eher die Möglichkeit, sich wieder einzuschiffen, zu geben. R 194 sollte die umliegenden Batterien und Stellungen auf den Höhen unter Feuer nehmen.	
1500	Beim Einlaufen in die Bucht bestätigen sich Vermutungen. Sehr viele Batterien, Granatwerfer- und MG-Stellungen teils von Italienern, teils von Banditen besetzt bzw. als sie uns erkannt haben, werden Geschütze sofort besetzt, aber zunächst nicht gefeuert. In den Häusern und an den Straßenecken stehen MG der Banditen. Einzelne Banditen und Flintenweiber haben Gewehr im Anschlag gebracht. Ich mache den Führer des Stoßtrupps auf die gefährliche Lage aufmerksam und	

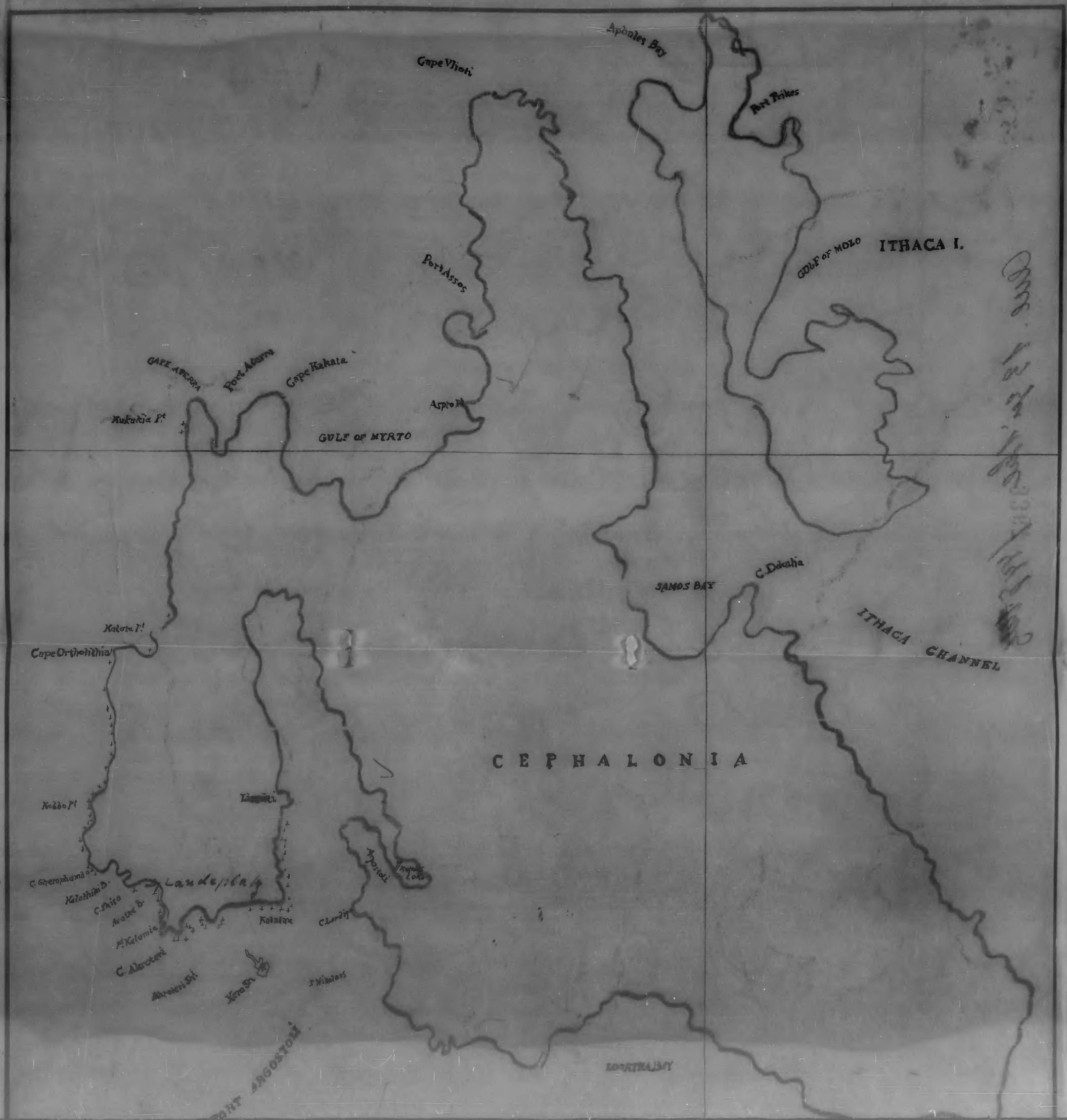
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		daß er sich niemals gegen diese feindliche Übermacht wird behaupten können. Ich hatte gemäß Befehl bei allen Unternehmungen nur die seemännische Führung. Wir liegen mit dem Bug an einer vorspringenden Steinecke an ohne richtig festzumachen und winken und rufen einen ital. Offizier, daß wir als Parlamentär kommen und zeigen gleichzeitig auf die weiße Flagge. Dieser läuft aber weg. Trotz meiner ausgesprochenen Warnung hier vorerst nicht an Land zu gehen erhält die erste Gruppe Befehl an Land zu springen, und zwar 18 Soldaten. In demselben Augenblick wird von feindlicher Seite aus, wie ich zu erkennen glaube, zuerst von den Banditen das Feuer mit Gewehren und MG's eröffnet. Die Italiener fallen aber kurz darauf mit schweren Waffen ein. Das Feuer wird von uns sofort schlagartig aus allen Rohren erwidert. Ein großer Teil der an Land gesprungenen Soldaten fällt-oder wird durch die ersten feindlichen Salven verwundet. Es wird den Soldaten durch Zurufe befohlen, sofort wieder an Bord zu kommen. Diese führen den Befehl aber nicht aus, sondern springen soweit noch lebend weiter vor in Deckung eines Hauses. Nun konzentriet sich von den Höhen und Stellungen das gesamte Feuer auf R 211. Die Bb-Maschine fällt durch Einschüsse aus. An Oberdeck fällt ein Geb.-Jäg. und mehrere Soldaten werden verwundet, davon 4 Besatzungsmitglieder von R 211. Ich nebele mich ein und muß, um das Boot vor der Vernichtung zu bewahren, ablegen lassen. 2 Soldaten von R 211, die mit an Land gesprungen waren, was vorher nicht beobachtet wurde, werden später vermißt. Mit allen Waffen wird in die Stadt und Häuser gefeuert: Dabei werden 1 Munitionslager, 3 LKW's und 1 großer Brennstoffbehälter in Brand gesetzt. R 194 nimmt unter gleichzeitigem Nebeln die Batterie- und Granatwerferstellungen auf den Höhen unter Feuer und setzt davon 2 außer Gefecht und erleichtert uns mit R 211 dadurch sehr den Rückzug. Die Verluste auf der Feindseite müssen groß gewesen sein. Ein nochmaliges Anlanden bei dieser Gegenwehr mit 2 R-Booten unmöglich. Auf R 194 ein Toter und 2 Verwundete. Der Funkgast von R 211 hatte durchgedreht und ohne Befehl, wie sich später herausstellte, einen offenen FT als Notsignal abgesetzt. Ergebnis dieses Vorfalls wird durch Heeres-FT an 1. Geb.-Div. gemeldet.
1645	Korfu	Mit R 194 und R 211 ein. Berichterstattung an 1. Geb.-Div. und 22. Geb.-A.K. ~~Dieser hatte kein~~ Urlaub [illegible] nun, wie auch ursprünglich geplant, von der Landseite aus genommen werden. Dazu soll ich baldmöglichst eine Gebirgsjägerbattalion von Korfu nach Scala bringen, das in deutscher Hand. Anschließend Abtransport ital. Gefangener von Korfu.
1500	Korfu	R 195 mit Generalmajor v. Stettner aus nach Igumenitza.
1630		R 195 Igumenitza fest. Notdürftige Instandsetzung der Bb.-Maschine von R 211 während der Nacht.
1800		Verwundete werden mit Sturmboot nach Igumenitza gebracht. R 210 siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.9.43 0300	Korfu SSW 1-2, See 1, heiter, gute Sicht	Einschiffung eines Geb.-Jäg.-Battalions auf R 194, R211, F 327, F 331 und F 496.
0530	Korfu	Mit R 194, R 211, F 327, F 331 und F 496 aus nach Scala. Keine Luftsicherung.
0730 - 0900	Scala	Anlandung und Ausschiffung von Truppen und Gerät. Keine Feindeinwirkung, da die auf den Höhen befindliche Banditen schon nachts durch eigene Stoßtrupps zurückgeworfen waren.
0915	Scala	R 211 mit F 331, F 496 nach Molo befohlen zum Abholen ital. Gefangener. Mit R 194 und F 327 nach Moraitica zum Abholen ital. Gefangener.
1030	Moraitica	830 ital. Gefangene auf F 327 verladen.
1130		Mit R 194 und F 327 Marsch nach Igumenitza
1115	Molo	680 ital. Gefangene auf F 331 und F 497 verladen.
1245	Molo	R 211 mit F 331 und F 497 aus nach Igumenitza.
1400	Igumenitza	R 194, R 211, F 327, F 331 und F 497 ein. Beginn der Hebearbeiten von LS 6. Siehe Gefechtsbericht LS 6.
1600		FT an Admiral Ägäis. R-Boote und MFP's baldmöglichst Piräus kommen. 22. Geb.-A.K. bittet um weitere zur Verfügungstellung der MFP's für Gefangenentransport und Rücktransport schwerer Waffen.
1615		R 194 und R 211 als Boote, die am meisten beschädigt über Prevesa in Marsch nach Salamis gesetzt. In Prevesa mußten die dort lagernden Sperrgeräte wieder an Bord genommen werden. Befehl an U-Jäger 2105, nach Eintreffen neuen Kommadanten, der durch FT von Admiral Ägäis angekündigt, baldmöglichst Igumenitza kommen.
2030	FT von Admiral Ägäis. Kaptlt. Mallmann hier dringend benötigt. Annahme, daß dort entbehrlich. Zusatz für Flo-Chef 12. R-Flt. Nach Übergabe an Kmdt. 2105 beschleunigte Rückkehr Piräus. Neuer Kmdt. 2105 mittags Prevesa.	R 210 siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis. Mallmann
28.9.43 0600	Prevesa Igumenitza. FT von Admiral Ägäis vorliegt, daß MFP's nicht weiter zur Verfügung 22. Geb.-A.K. bleiben können, da dringend benötigt für Unternehmen Eisbär.	R 194 und R 211 aus nach Piräus.

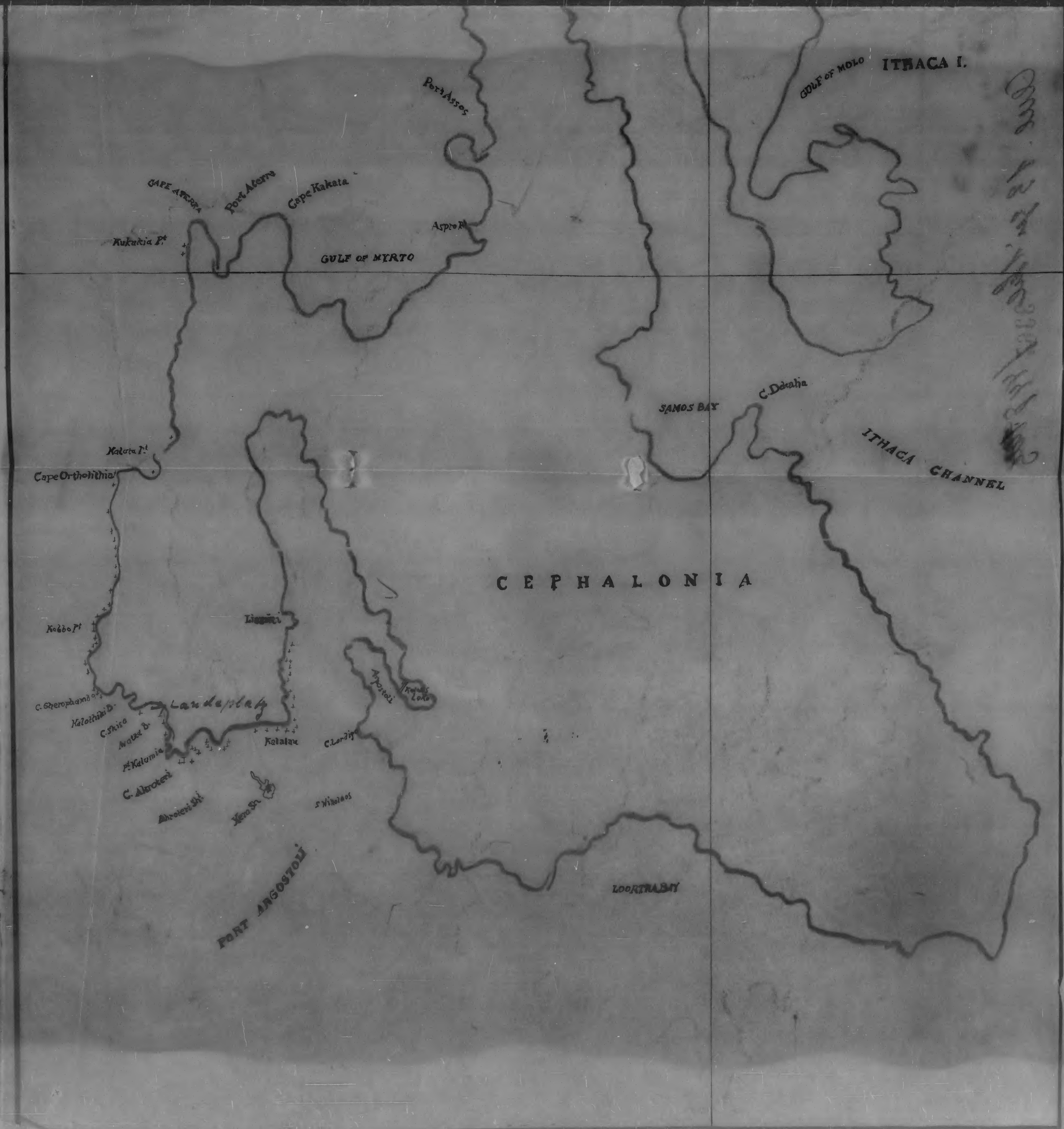
Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0730	Igumenitza SO 2 später auffrischend auf 5, See 2-3 heiter, gute Sicht	F 131 in Schlepp von F 327 und F 497 nach Piräus in Marsch gesetzt. F 331 setzt Bergungsarbeiten bei LS 6 fort und läuft nach Beendigung nach Piräus. Erwarte mit R 195 Ankunft U-Jäger 2105.
1000	Igumenitza	U-Jäger 2105 auf Reede vor Anker. Übergabe der weiteren Aufgaben im Raume der Jonischen Inseln an Kmdt. 2105. Abmeldung bei Chef des Stabes 22. Geb.-A.K. und Kommandeur 1. Geb.-Div.
1130	Igumenitza	Mit R 195 aus.
1530	Ansteuerung Tonne Prevesa	MFP's 131, 327 und 497 eingeholt. Schleppzug läuft 6 sm. Da ruhige See, befehle ich Alleinmarsch nach Piräus.
1945	Patras	Mit R 194 ein zur Rücksprache mit Seekommandant Westgriechenland wegen weiterer zur Verfügungstellung der Dampfer Alma, Celsius und Calidon an 22. Geb.-A.K. zum Gefangenentransport von Kephalonia. Marsch F 331 und erneuter Untergang LS 6 siehe Gefechtsbericht Kmdt. LS 6.
2030	Skaramanga	R 194 und R 211 fest. R 210 siehe KTB Anlage. R 34 Werft Salamis.
29.9.43 0430	Patras	Mit R 195 aus nach Skaramanga.
1130	Skaramanga	R 195 ein. Beginn der Instandsetzungsarbeiten und Gefechtsschäden auf R 194, R 195, R 210 und R 211. Nachmittags Meldung und Berichterstattung beim Kommandierenden Admiral. R 34 Probefahrt.
30.9.43	Salamis	R 34 Ausrüstung. R 194, R 195, R 210 und R 211 Werft Salamis.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef



Aphales Bay
Cape Vlioti
Port Trikes
ITHACA I.
GULF OF MOLO
Port Assos
CAPE ATERRA
Port Aterra
Cape Kakata
Kukukia Pt
Aspro Pt
GULF OF MYRTO
SAMOS BAY
C. Dekalia
ITHACA CHANNEL
Kalata Pt
Cape Ortholithia
CEPHALONIA
Kabbo Pt
Lissiti
C. Gherophamdo
Kalothiki B.
C. Skisa
Landeplatz
Kalatau
C. Lordigo
Pt. Kalamia
C. Akroteri
Akroteri Sh.
Kera Sh.
S. Nikolaos
PORT ARGOSTOLI
LOORTHAIMY


ITHACA I.
GULF OF MOLO
Port Assos
CAPE ATERRA
Port Aterra
Cape Kakata
Aspro Pt
Kukukia Pt
GULF OF MYRTO
SAMOS BAY
C. Dekalia
ITHACA CHANNEL
Kalata Pt
Cape Ortholithia
CEPHALONIA
Kobbo Pt
Liggiri
Apostoli
Kalatau
C. Lordigo
C. Akroteri
Akroteri Sh.
Kera Sh.
S. Nikolaos
PORT ARGOSTOLI
LOORTHA BAY

Anlage Nr. 1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		G e h e i m !
		Kriegstagebuch " R 211 ".
	Anlagen : keine	angefangen am : 14.September 43 beendet am : 19.September 43. Seetage : 6.
	Kommandant :	Ltn.z.See G r o ß m a n n.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.9.43	Piräus - Golf v.Patras - Ionische Inseln	Aufgabe : Geleit Minenschiff "Drache" beim Werfen der Zusatzsperrstücke im Gebiet der ionischen Inseln.
12^{20}		Piräus abgelegt.Fahrt z.Kap Papas.Keine besonderen Vorkommnisse.
20^{10}		"Drache" längsseit.Lagebesprechung.
20^{30}	Ruhige See,klare Sicht, Neumond.	Abgelegt.Anmarsch z.ersten Sperrstück ostwärts Ithaka.
22^{25}		Vor Nordostküste Ithaka Gerät gefahren z. Schutz gegen eigene Sperre.Kein Räumerfolg.
22^{50}		Anfangsboje des letzten Sperrstückes ge=
0545	Südostküste Zante	fischt.Rückmarsch nach Patras.
0845		"Drache" längsseit zur Übernahme eines Kranken.
1035		Patras fest.
16.9.43	Patras - Leukas - Prevesa	Auf Ft.befehl von Patras nach Prevesa ver= legt.Funkspruch wird vom M.N.O.Patras mit sechsstündiger Verspätung vorgelegt.Dadurch Teilnahme an der ersten Landung auf Kepha= lonia verhindert.
	Weitere Vorkommnisse bis	18.9.43 mittags siehe Flottillen-K.T.B.
18.9.43	Prevesa - Ionisches Meer.	Aufgabe : Geleit Lazarettschiff "Gradiska" v.Prevesa nach Patras.
1800		"Gradisca" Prevesareede längsseit.
2000		Gr.klar,Marsch westlich Leukas,Kephalonia,
19.9.43		Zante,Golf v.Zante in den Golf von Patras.
0600		Während der Nacht keine besonderen Vorkmn. Gerät ausgebracht zum Geleit durch eigenes Sperrgebiet ostwärts Zante.
0725	Sicht 30-50 m.	Starker Frühnebel.Geleit gestoppt.
0815	Klare Sicht	Weitermarsch,kein Räumerfolg.
1000		Gerät ein.
1055	$37^{\circ}56;5$ N; $21^{\circ}01'8$ Ost	Mine abgeschossen,nicht detoniert.Typ wegen Bewuchs nicht festzustellen.
1525		Patras fest.

Anlage Nr. 2

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

Abschrift.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch "R 210".

Anlagen: keine.

Begonnen: 21.9.1943.
Abgeschlossen: 30.9.1943.

Kommandant: Lt.z.S. Nessmann

Seetage: 8

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.9.43	Prevesa	Aufgabe: Mit "L.S.6" Überwachung Einfahrt Argostoli-Bucht. Ev. ausbrechende ital. Schiffe sicherstellen und überprüfen, ob Kommand. ital. General Kephalonia an Bord.
14.50	Prevesa aus SW 0-1 heiter	
18.30	Avatza-Bucht	Gebirgsjäger gelandet.
von 21.00- 05.45	Nördlich und südlich Vardiani-Insel	Mit "L.S.6" in Lauerstellung gelegen bzw. langsam auf und ab gestanden. Es wurden keine Fahrzeuge gesichtet. gez.: Nessmann
22.9.43		
06.20	Avatza-Bucht geankert.	
13.30		Beim Regimentsstab Lixuri Erkundungen über Lage eingeholt. Da die Stadt Argostoli gefallen war, konnten nur noch südwärts (Ost) der Stadt Fahrzeuge versuchen, auszubrechen.
von 16.20- 18.15	südöstlich Vardiani	Überwachung ohne Erfolg. Auf FT 1745/7, "sofort Argostoli einlaufen", Überwachung abgebrochen.
20.30	Argostoli ein.	gez.: Nessmann
23.9.43.		
12.05 12.36	Argostoli aus	25 Verwundete an Bord. Auf ein unter Wasser liegendes Wrack gelaufen. BB. Schraube beschädigt. In Argostoli wurden für die Kriegsmarine übernommen: Ein 3-Mastschoner, 3 Motorsegler und ein Wasserbrahm.
17.40	Prevesa fest.	Verwundete an Bord. gez.: Nessmann

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Zum 18. und 19.9.

Die sichere und geschickte Führung von R 211 im Nebel zwischen den Minensperren durch ist anzuerkennen. Sonst nichts zu bemerken.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.9.43		Auf F.T. 1615/83 v. 24.9. mit Dampfer "Celsius" nach Argostoli zum Rücktransport von Truppen.
05.15	Prevesa aus.	
13.10	Argostoli fest.	Da der Damper "Celsius" mit seinem Raum nicht ausreichte, wurde der Dampfer "Calidon" zusätzlich genommen.
		gez.: Nessmann
25.9.43		
01.40	Argostoli aus.	Mit "Celsius" u. "Calidon" etwa 600 Mann mit Gerät und Tragtieren transportiert.
12.55	Prevesa fest.	Truppen ausgeschifft.
23.00	NW 1-2 hohe Dünung	"Celsius" hat Maschinenschaden.
	Prevesa aus.	Mit Dampfer "Calidon", um den Rest des Bataillons zu überführen.
		gez.: Nessmann
26.9.43	SO 1-2 Dünung heiter	
07.05	Argostoli fest.	Anbordnahme des Restbataillons.
13.55	" aus	Mit "Calidon"
22.05	Prevesa fest	Truppen ausgeschifft. Aufgabe erledigt. Auf FT. 2125/10, "baldmöglichst Piräus laufen zum Schraubenwechsel", nach Erledigung Aufgabe sofort abgelaufen.
		gez.: Nessmann
27.9.43		
09.30	Prevesa aus	
	SSW 2 heiter	gez.: Nessmann
28.9.43		
02.30	Salamis fest .	Ausser Kriegsbereitschaft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.9.43 09.00	Ins Dock gegangen.	
30.9.43.	Dock.	

gez.: Nessmann
Lt.z.S. u. Kommandant

F.d.R.

Ob.Lt.(W.) u. Adj.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Das Auflaufen auf ein unter Wasser liegendes Wrack am 23.9. war ein unglücklicher Umstand und den Kommandanten trifft keine Schuld. Die Überführung der Truppen wurde vom Kommandanten sehr sicher und selbstständig durchgeführt. Sonst nichts zu bemerken.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Relazione Nr. 3

Bericht über den Untergang des Bootes "LS 6".

Am 23.9.43 erhielt LS 6 durch Tiefangriff italienischer und englischer Jagdflugzeuge 37 Überwassertreffer und 24 Unterwassertreffer, die zum Teil unter dem Schiffsbodden lagen. Nur mit letzter Kraft gelang es, da Boot an die Pier im Hafen von Igumenitza zu bringen. Sofort nach Bergung der Verwundeten wurde das Boot durch eine Fangleine am Burg von R 194 aufgefangen um ein endgültiges Absinken zu verhindern. Kurz darauf erfolgte ein neuer Angriff oben genannter Jagdflieger. Die R-Boote mußten sofort in See gehen, was zur Folge hatte, daß die Fangleine gekappt werden mußte und das Boot sofort auf 3 m Wassertiefe ging. An eine Bergung war in den nächsten Tagen nicht zu denken, da keinerlei Hilfsmittel zur Verfügung standen. Nach der Einnahme von Korfu (Stadt) begab ich mich persönlich sofort mit einem R-Boot dorthin um evtl. Kranmöglichkeiten zu erkunden, die leider vergeblich verliefen. Am 27.9. erhielt ich durch den Flottillenchef der 12. R-Flottille, Herrn Kapitänleutnant Mallmann, den Befehl zum Heben des Bootes mit dem MFP 331 (Kmdt. Steuermannsmaat Thedens). Ca. 1600 Uhr wurde mit den vorbereitenden Arbeiten auf dem Fährprahm begonnen. Es wurden Stropps gespleisst und Hanfseiltaljen auf Drahtseiltaljen umgeschorer Als Antriebskraft für die Hebearbeiten wurde uns vom Heer eine Zugmaschine zur Verfügung gestellt. Gegen 1800 Uhr war das Boot bis zur Wasserlinie gehoben und hing vor dem Bug des Fährprahms. Der Fährprahm ging Ankerauf und setzte gegen 1900 Uhr nach einem sehr geschickt durchgeführten seemännischen Manöver das Boot an Strand auf den Grund. Es wurde sofort mit den notwendigsten Abdichtungsarbeiten begonnen. Gegen 2030 Uhr mussten die Arbeiten wegen der inzwischen eingetretenen Dunkelheit abgebrochen werden. Am 28.9. wurde um 0600 Uhr morgens mit dem Auspumpen und Abdichten der Lecks begonnen, und es gelang bis 1600 Uhr, das Boot lenz zu pumpen und abzudichten. Es wurde daraufhin ein Versuch unternommen, ob das Schiff schwimmfähig war. Erfolg war, das Boot schwimmt und das nur langsam zuströmende Wasser konnte leicht mit der zur Verfügung stehenden Pumpe lenz gehalten werden. Abgesehen von einer Schußbeschädigung des Rudergestänges ist es möglich, ein LS-Boot in Schlepp zu nehmen, da es laufend nach Stb. und Bb. ausscheert. Das Boot wird längsseits der Bb.-Seite von MFP 331 genommen und mit je einer Vor- und Achterleine, und einer Vor- und Achterspring festgemacht. Als Fender wurden zwei Autoreifen benutzt. Um 1925 Uhr wird Ankerauf gegangen und südlicher Kurs aufgenommen. Wind ONO, Stärke 1, Fahrt ca. 6 sm. Das Boot liegt gut und wird laufend gelenzt. Wind und Seegang nehmen inzwischen Stärke 2-3 an.

Um 2330 Uhr bricht der vordere Poller des LS-Bootes. Es wird gestoppt und je eine Leine an Stb.- und Bb.-Seite in die Augbolzen der Heißvorrichtung mit Schäkeln festgemacht. Eine Achterleine und achterliche Spring werden durch den achteren Bolzen der Heißvorrichtung geschoren. Eine vordere Querleine wird um den Kranz der Kanone und dem vorderen Aufbaudeck geschoren. Fahrt geht mit 5 sm weiter. Das Boot liegt gut und das zutretende Wasser kann mühelos gehalten werden. Gegen 0030 Uhr am 29.9. steht der Wind NO 3-4, und Seegang ca. 3. Das Boot wird vorn und achtern mit je einer Drahtleine unterfangen und die Lose durchgesetzt. Gegen 0140 Uhr bricht die vordere Querleine, das Boot scheert nach Bb. aus und dreht sich rundum nach Stb. und liegt kieloben. Die Drahtleinen in der Heißvorrichtung hielten, die Leinen wurden nochmals stark durchgesetzt und es wurde zunächst an der Bb.-Welle eine weitere Drahtleine festgemacht. Das Boot wurde daraufhin vorn mit einer 7 cm neuen Drahtleine unterfangen und achtern mit einer neuen 5 1/2 cm Drahtleine unterfangen. Das Boot fängt sich abermals zu drehen und bekommt eine Seitenlage mit der Bb.-Seite nach oben. Sämtliche Leinen werden nochmals durchgesetzt, so daß das Boot mit seinem Oberdeck an der Bb.-Seite des Fährprahms zu liegen kommt. Die Leinen halten und es wird weiterhin Fahrt aufgenommen mit ca 2 sm. Es wird versucht die Küste zu erreichen um das Boot schnellmöglichst auf den Strand zu setzen. Der Fährprahm beginnt zu schlingern. Gegen 0350 Uhr bricht die Achterleine, sowie die Leinen in der Heißvorrichtung. Das Boot rutscht aus dem vorderen Unterfangsdraht und geht über den Achtersteven auf Tiefe. Inzwischen wurde sofort gestoppt und Anker geworfen. Beim Morgengrauen wurde an der Unfallstelle eine Peilung mit 38° - 58,6 N und $2o^{o}$ - 39,7 O bei einer Wassertiefe von 94 m genommen. Es war ein Ölstreifen von ca 1 sm in Richtung von $25o^{o}$ zu sehen. Der Wind war ziemlich abgeflaut und es war nur ein ganz geringer Strom zu bemerken. Die Unfallstelle wurde daraufhin in Richtung des Ölstreifens mehrmals auf- und abgedampft. Von einem evtl. treibenden Wrack war nichts zu bemerken. Es wurde daraufhin Prevesa angelaufen, wo um 0815 Uhr festgemacht wurde.

Es ist weiterhin zu bemerken, daß während der ganzen Zeit ständig die Besatzung von LS 6 in Stärke von 6 Mann Lenz- und Leinenwache gehalten hat. Ein ganz besonderes Verdienst bei den seemännischen Bergungsarbeiten ist unbedingt dem Kommandanten des Fährprahms, Strm.-Mt. Thedens, zuzuschreiben.

Versuche, das LS-Boot mit Hilfe der Zugmaschine auf den Fährprahm zu bringen scheiterten an der Unzulänglichkeit der vorhandenen Hilfsmittel.

Zu Anlage Nr. 3

Stellungnahme des Flottillenchefs.

LS 6 unter Führung des Obersteuermann Klima wurde von mir in der Nacht vom 22.9. zum 23.9. bei dem Landungsunternehmen gegen Korfu als Außensicherung der Landungsflotte auf der Westseite von Korfu eingesetzt. Es hatte Befehl, Feindseestreitkräfte , die versuchen würden, das Landungsunternehmen zu verhindern, mit Torpedos anzugreifen. Bei Morgengrauen hatte es Befehl in Igumenitza einzulaufen. Während des Einlaufens um 0530 Uhr wurde es von 3 Feindflugzeugen mit Bordwaffen angegriffen und erhielt eine Menge Über- und Unterwassertreffer. Es gelang dem Kommandanten unter schwierigsten Umständen, obwohl der größte Teil der Besatzung gefallen oder verwundet war, das Boot an die Pier zu bringen. Diese Leistung verdiente besondere Anerkennung. Das Unterfangen durch R 194 mußte infolge des dringenden Einsatzes dieses Bootes bei der Fortsetzung des Landungsunternehmen abgebrochen werden. Außerdem wurde angenommen, das Boot könnte an der Pier lenz gehalten werden. Dies war leider nicht möglich und LS 6 sank. Die von mir angeordneten Bergungsmaßnahmen mit Hilfe der MFP 331 und einer Zugmaschine des Heeres wurden in hervorragendem Maße und sehr geschickt durch die Kommandanten und Besatzungen von F 331 und LS 6 durchgeführt. LS 6 wurde gehoben und abgedichtet. Für die Überführung nach Piräus hatte ich befohlen, wenn irgendmöglich, das Boot in F 331 hineinzuziehen und zu verladen. Um die Durchführung dieses Befehls konnte ich mich nicht mehr kümmern, da ich Befehl hatte, sofort nach Piräus zu kommen. Die Maßnahmen und Überführung wurde vom Kommandant LS 6 getroffen. Da nach Aussagen des Kommandanten die Verladung von LS 6 ind F 331 nicht durchführbar war, halte ich die von ihm getroffenen Maßnahmen zum Schleppen des Bootes für durchaus richtig und kann ihm keine Schuld bei dem durch später aufkommenden Seegang hervorgerufenen Untergang des Bootes beimessen. Ich muß im Gegenteil den ausgesprochenen Willen, Energie und Sachlichkeit des Obersteuermann Klima anerkennen, die er bei der versuchten Bergung von LS 6 gezeigt hat.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Abgesehen von dem Stolz und die Ehre, die jeder Einzelne der Teilhaber darangesetzt hat, das Boot sicher nach seinem Stützpunkt zurückzubringen, ist m.E., alles erdenkliche mögliche gemacht wörden, um unser Boot zu retten.

gez.: K l i m a

Für die Richtigkeit: Obersteuermann

Ob.Lt. (W) u. Adjt.

Tulaza Nr. 4

Gefechtsbericht über den Angriff von feindlichen Jagdflugzeugen auf " LS 6 " und " R 194 ".

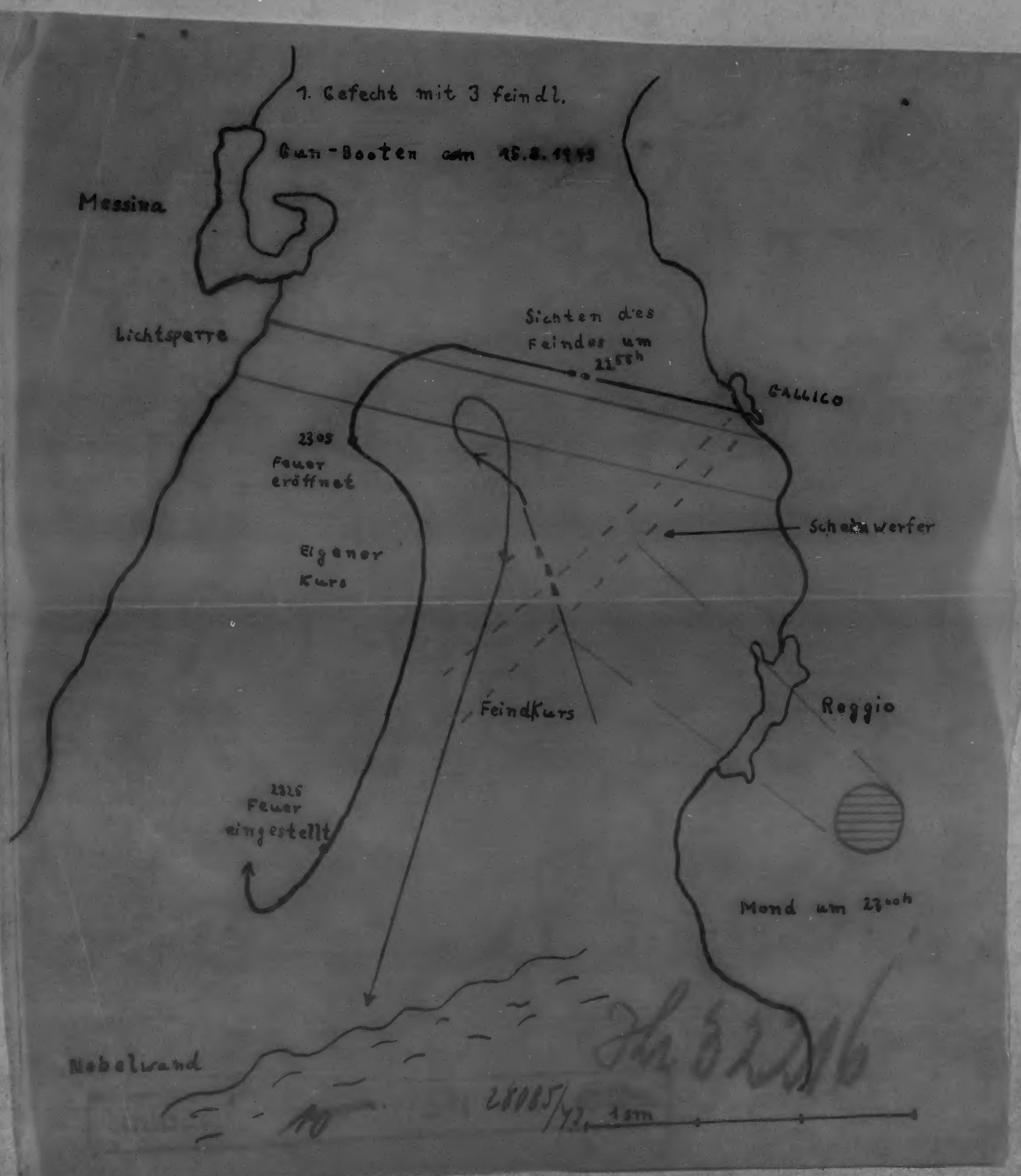
Am 24.9.43 gegen 0815 Uhr stand ich mit R 194 und zwei Fährprähmen 2 sm vor Igumenitza. An Bb.-Seite von mir entfernt fuhr LS 6. Plötzlich kreisten zwei Jäger am Horizont. Ich gab Fliegeralarm und ließ die Waffen besetzen. Die zwei Jäger stürtzten sich sofort auf LS 6 und beschossen es mit Bordwaffen. Ich eröffnete das Abwehrfeuer, sobald die Flugzeuge in Reichweite. Das Schnellboot versuchte mit hoher Fahrt zu entkommen und eröffnete sofort das Feuer auf die angreifenden Flugzeuge. Aber immer wieder griffen die Jäger das Boot an, bis die Bordflak nicht mehr schoß und der Stb. Motor stark qualmte. LS 6 lief nun auf mich zu.

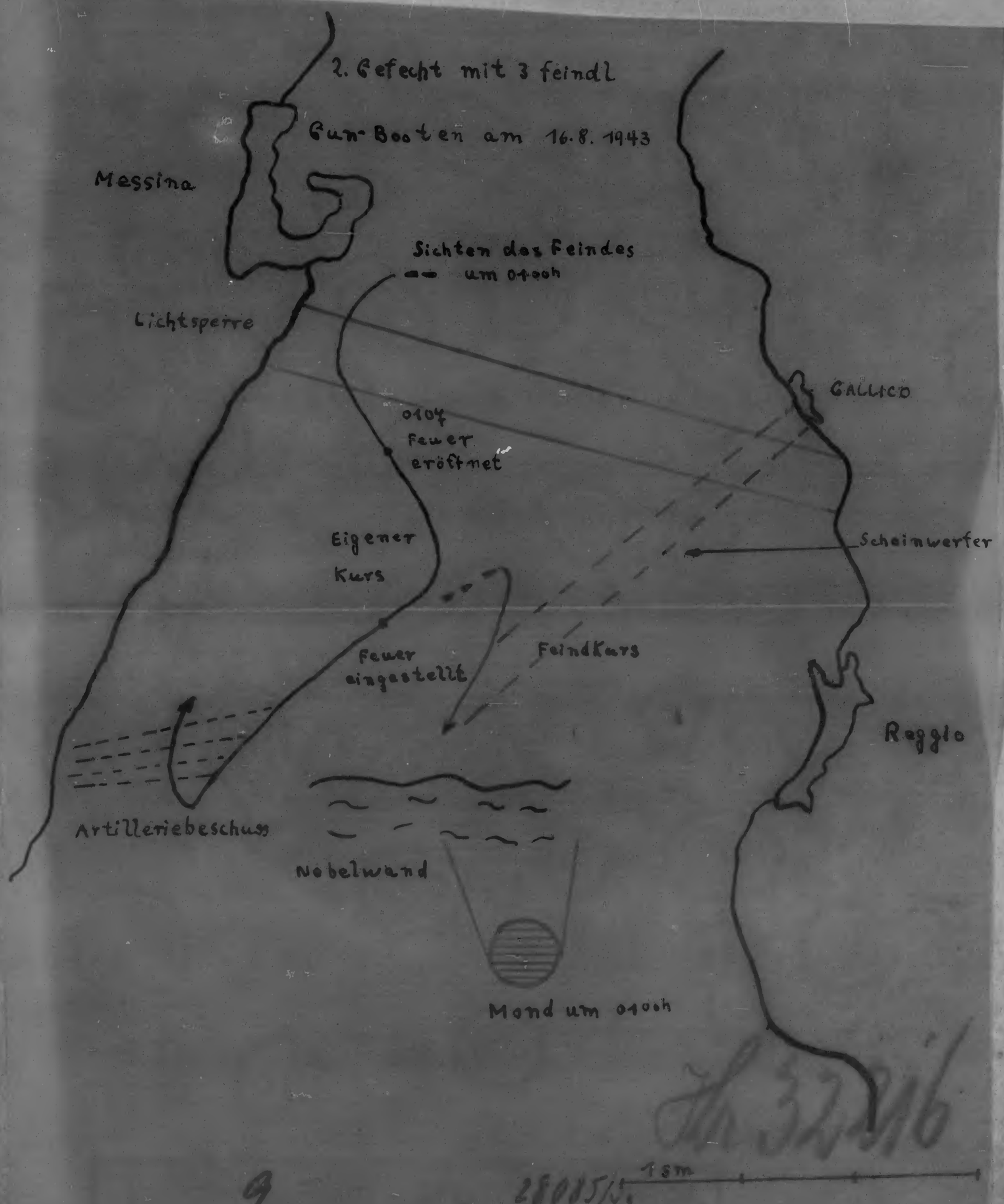
In diesem Augenblick wurde ich von 5 engl. und 3 ital. Jägern mit Bomben und Bordwaffen angegriffen. Da der Angriff 35 Minuten dauerte, konnte ich das Schnellboot nicht weiter beobachten. Beim Abflug der feindl. Jäger sah ich, daß 2 davon eine starke Rauchfahne hinter sich her zogen. Inzwischen war LS 6 an R 194 vorbei gelaufen. Ich beobachtete, daß die Stb. Seite Wasser machte und das Boot eine lange Rauchfahne hinter sich her zog. Es wurde ausgemacht, daß die 2 Flugzeuge, die LS 6 angriffen, deutsche Abzeichen führten. Unterwassertreffer und Treffer am Brückenaufbau werden mit Bordmitteln behoben. Keine Verluste.

gez.: B i t t n e r
Obersteuermann u. Kmdt. i.V.

Für die Richtigkeit:

Ob.Lt.(W) u. Adjt.


1. Gefecht mit 3 feindl.
Gun-Booten am 15.8.1915
Messina
Lichtsperre
Sichten des Feindes um 22 55h
GALLICO
23 05
Feuer eröffnet
Eigener Kurs
Scheinwerfer
Feindkurs
Reggio
23 25
Feuer eingestellt
Mond um 23 00h
Nebelwand
1 Sm


2. Gefecht mit 3 feindl
Gun-Booten am 16.8.1943
Messina
Sichten des Feindes
um 0400h
Lichtsperre
GALLICO
0104
Feuer
eröffnet
Eigener
Kurs
Scheinwerfer
Feuer
eingestellt
FeindKurs
Reggio
Artilleriebeschuss
Nebelwand
Mond um 0100h
1 sm

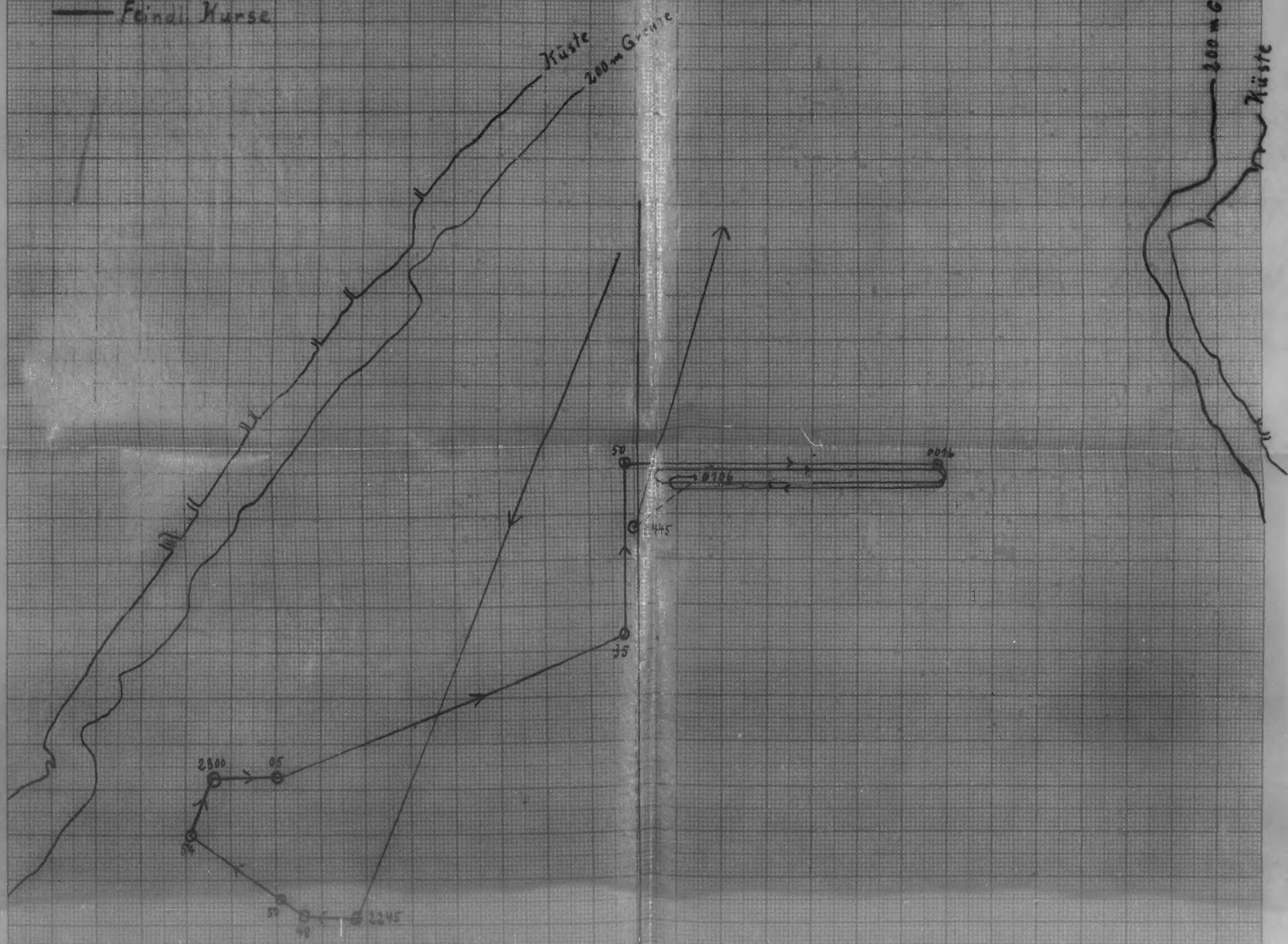
A3 297×420 mm

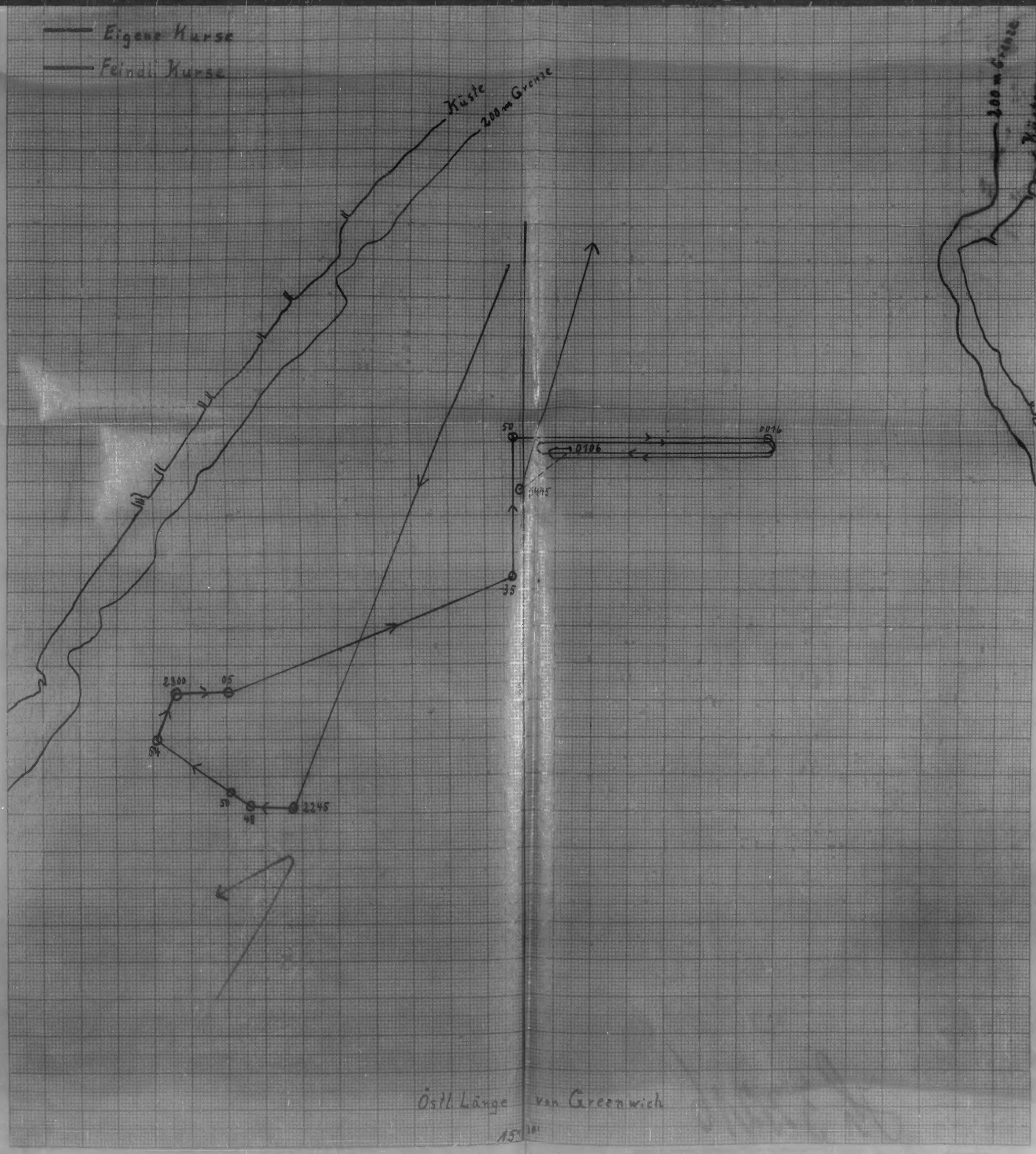
Aufzulegen auf die D. 440
Strasse von Messina

Gefechtsberührung mit feindl. Zerstörern in der Nacht vom 31.7 zum 1.8.43

—— Eigene Kurse

—— Feindl. Kurse

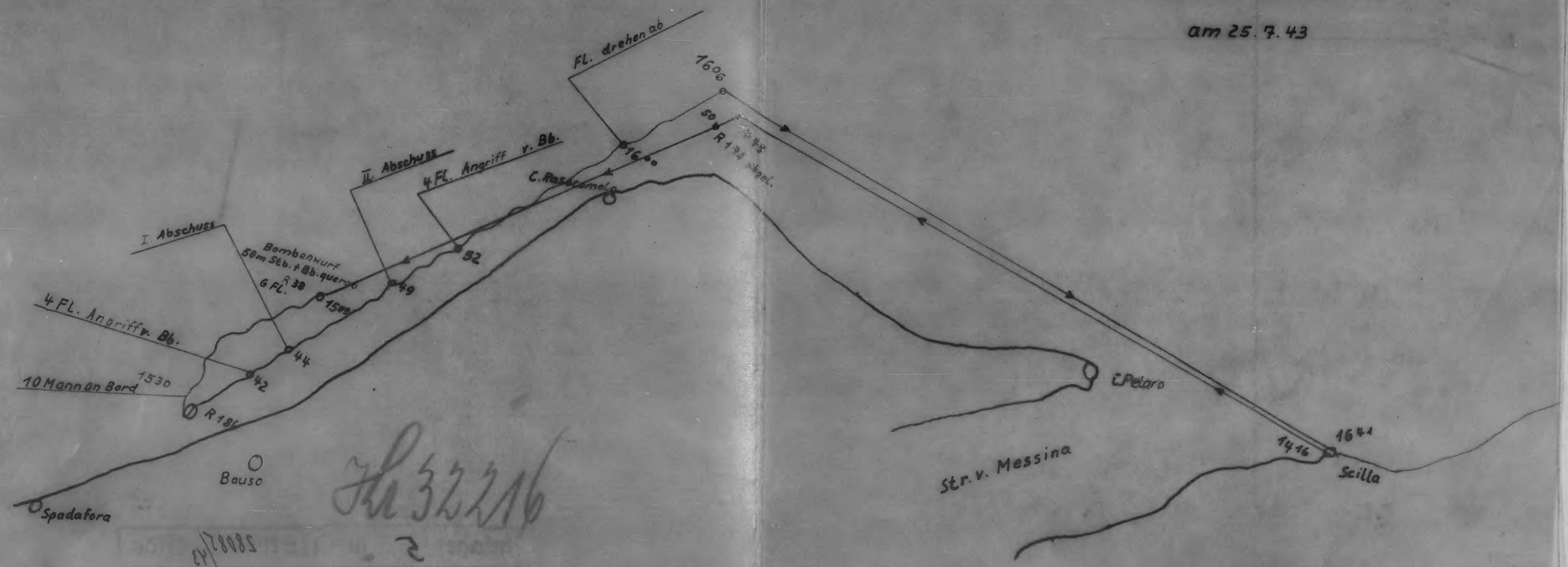



Eigene Kurse
Feindl. Kurse
Küste
200 m Grenze
200 m Grenze
Küste
50
0016
0106
0445
35
2300
05
54
50
48
2245
Östl. Länge von Greenwich
15°

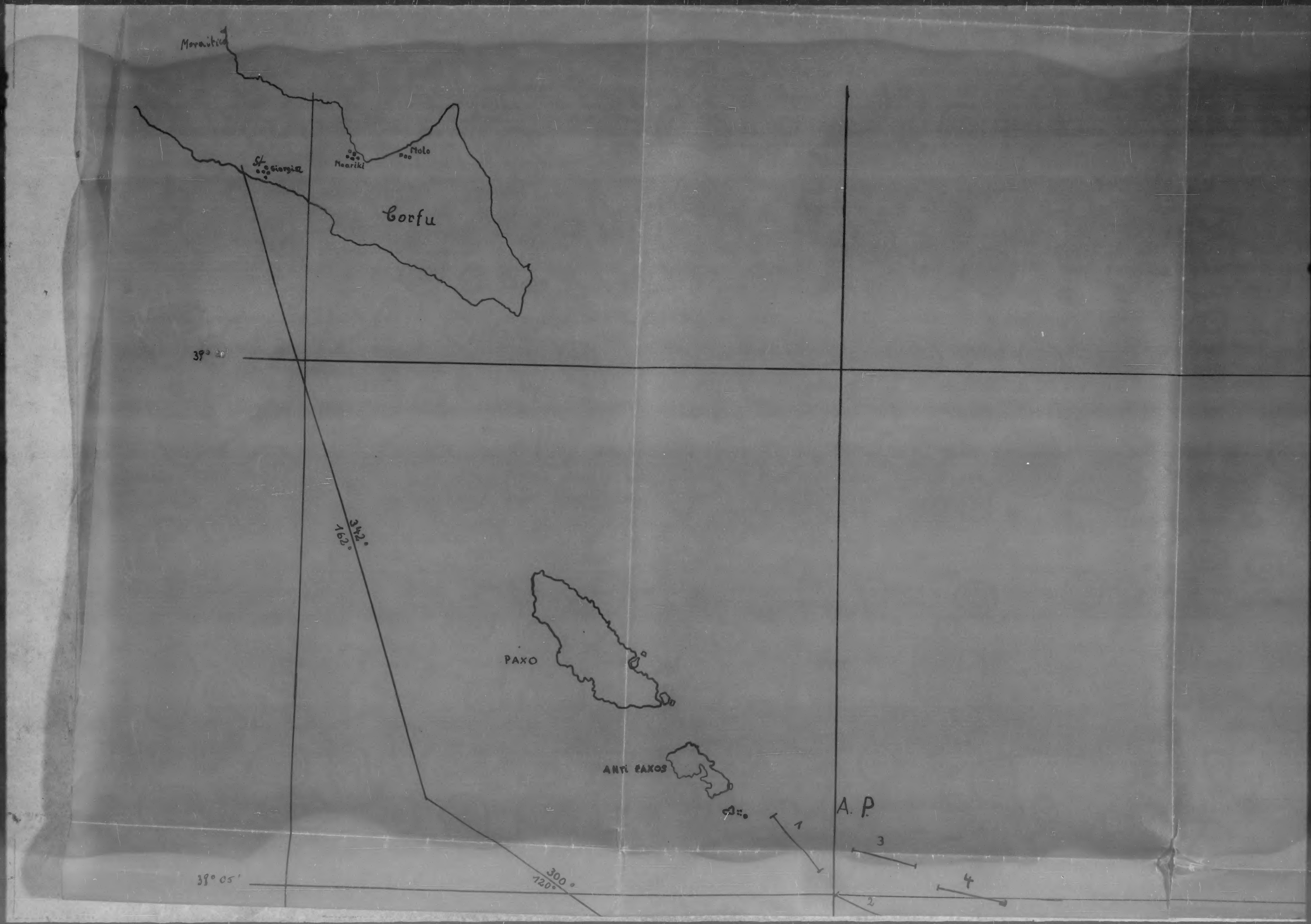
178085

Gefecht mit feindl. Jabo

am 25. 7. 43



Hu 32216


Moraitica
St Giorgio
Mouriki
Molo
Corfu
39° 20'
342°
162°
PAXO
ANTI PAXOS
A. P.
1
3
4
2
38° 05'
300°
120°

ANTI PAXOS

A. P

1

2

3

4

38° 05'

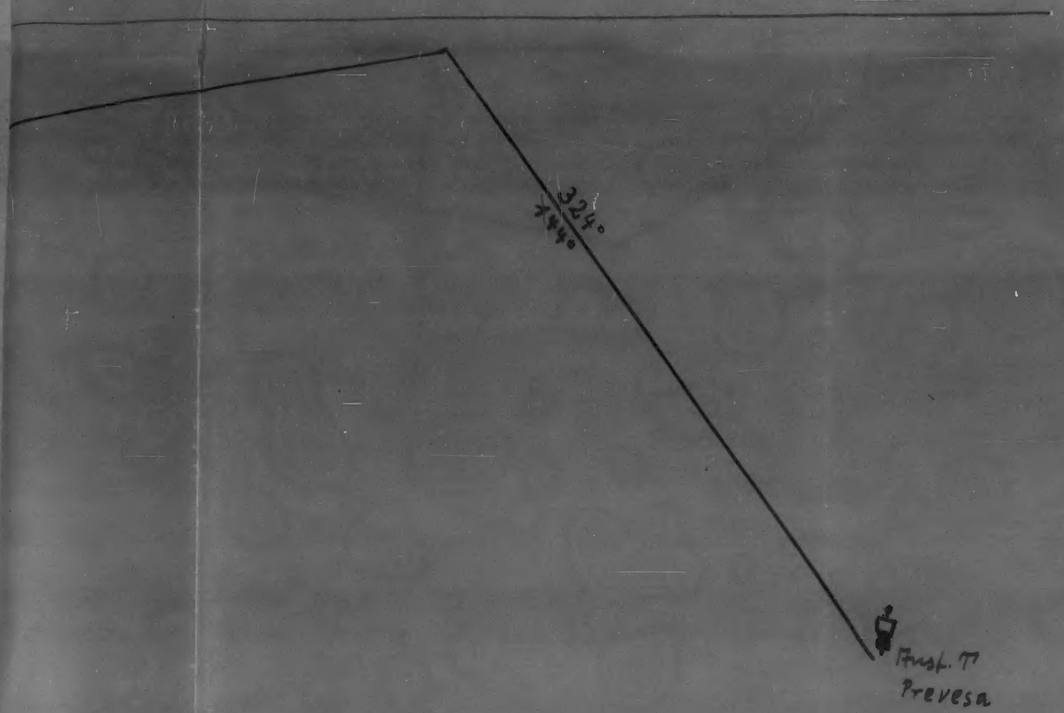
300°
120°

261°
81°

324°
144°

20°

20° 20'



Aufzulegen auf Karte: Brit. 203 u. 206

PG-7351I NID

PG/73511

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

12TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1 OCT. - 31 DEC. 1943

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

RA 35526c

Rg (2. Ex.)

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille.

Chef: Kapitänleutnant Mallmann. V

Angefangen: 1. Oktober 1943
Abgeschlossen: 15. Oktober 1943
Anlagen: 16 · 10 — 31 · 12 · 43.

Boote:

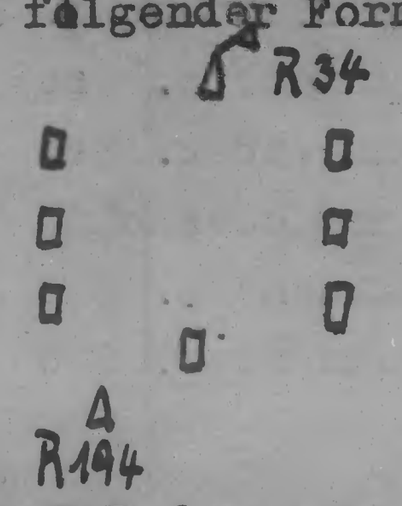
R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	13
R 194	Obersteuermann Kommandant i.V.	Bittner	" :	13
R 195	Leutnant z. See	v. Zatorski	" :	—
R 21o	Leutnant z. See	Neßmann	" :	13
R 211	Leutnant z. See	Großmann	" :	2
R 38	Oberleutnant z. See	Stürken	Seetage:	
R 39	Leutnant z. See	Meyer	" :	
R 178	Leutnant z. See	Mohn	" :	
R 185	Obersteuermann	Stransky	" :	
R 187	Ob.Leutnant z. See	Sellke	" :	
R 188	Leutnant z. See	Hoer	" :	

Zur Ha. Dienstzeit

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/43511. /NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION SHOULD BE MADE EITHER ON THE RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Auf 10 Ze. Akt 3367 Kriegstag.

Zu beziehen vom Nordwestlager der Kriegsmarine: E. J. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven 7 44 B. 36. Kriegstagebuch. Din A 5

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wett Seegang, Beleuchtung, Sichtig der Luft, Mondschein usw.	
1.10.43	Skaramanga Salamis	R 34, R 194, R 210 Ausrüstung. R 195 und R 211 Werft Salamis.
2.10.43 0800	Skaramanga NNO 3-4, See 1-2, gute Sicht	Mit R 34, R 194 und R 210 aus gem. Adm.Ägäis zum Treffpunkt für Unternehmen "Eisbär". Auf Marsch bis Naxos keine besonderen Ereignisse.
0900		Eintreffen auf Treffpunkt, keine Schiffe in Sicht.
1030		F 308 meldet sich zur Stelle ohne Ladung von Piräus. Hat sonst keine Befehle. Gebe Anweisung, in einer geschützten Bucht auf weitere Befehle zu warten.
1130		MS "Drache" mit U-Jagdchef in Sicht.
1230		Bei "Drache" längsseits zur Besprechung mit U-Jagdchef. Wegen Ausfall F 327 in Suda hat sich auslaufen Geleit 2101 mit für mich vorgesehenen MFP's um 6 Stunden verschoben. Eintreffen am Treffpunkt erst 1500 Uhr möglich. Scheinunternehmen gegen Naxos und Landungsübung müssen deshalb ausfallen. R 210 entlassen und zur Verfügung U-Jagdchef.
1515		Geleit 2101 mit für mich als 1. Landungswelle vorgesehenen 6 MFP's eingetroffen. Geleitführer Ob.Lt. Schütz an Bord R 34 genommen. Bootsführer bisher in keiner Weise über Unternehmen "Eisbär" unterrichtet, erhalten von mir Befehle und schriftliche Anweisungen.
1545		Abmarsch zum Landungsplatz mit R 34, R 194 und 7 MFP's in folgender Formation nördlich Amorgos  Vorgesehene Umladung von F 327 auf F 308 führe ich wegen Zeitmangel nicht durch, F 308 hängt sich leer an.
2040	Amorgos NO 5, See 4, mittlere Sicht, sehr dunkel	Südlich Amorgos verlieren MFP's, obwohl nur 5 Sm gelaufen wurde, infolge Seegangs den Anschluß. Es ist äußerst schwierig den Verband zusammenzuhalten.
2100		Gestoppt und Verband neu aufgestellt. Fahrt nur noch 4 Sm.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.10.43	Levitha-Inselgruppe N 3-4, See 3.	Seegangsverhältnisse bessern sich.
0400	Kalymnos	querab. Etwa 10 Scheinwerfer von Leros versuchen Verband zu erfassen.
0430	Pserimo	voraus und auf Landungsstelle zugedreht.
0450		Landungsstelle erreicht. Ob.Lt. Schütz mit Signalgast ausgeschifft zum Einwinken der MFP's an der Landungsstelle. Zunächst keine Abwehr, alles ruhig an Land. Nach Anlanden erster MFP's Maschinengewehrfeuer aus Häusern und in der Nähe der Landungsstelle liegender MG-Nester.
0510		6 MFP's angelandet.
0530		Abmarsch mit 5 leeren MFP's zum Sammelplatz westlich Pserimo.
0545		Eintreffen "Drache" mit Dampferverband, leere MFP's angewiesen, sofort zur Entladung der Dampfer bei diesen längsseits zu gehen. Meldung an U-Jagdchef über geglückte überraschende Anlandung der 1. Landungswelle.
0600		Beginn feindlichen Artillerie- und Granatwerferfeuer auf Landungsplatz.
0618		R 34 sichtet 3 Feindbomber längs der Küste von Pserimo mit Richtung auf Verband. Sofort ausgezeichnet liegendes Feuer eröffnet und dadurch alle Fahrzeuge auf Gefahr aufmerksam gemacht. Im zusammengefaßtem Feuer aller Fahrzeuge stürzt eine Feindmaschine, Bristol Blenheim, brennend ab. R-Boote übernehmen das Heranführen der MFP's zum Landungsplatz und ich weise MFP's ein, bei welchem Dampfer längsseits zu gehen ist. Laufend angreifende Stuka sind nicht in der Lage, das feindliche Artilleriefeuer, das ununterbrochen auf der Landungsstelle und den an- und abfahrenden Fahrzeugen liegt, auszuschalten.
0900		Es werden Nebelbojen von uns geworfen, um angreifende MFP's zu schützen. Verwundete werden durch Flottillenarzt versorgt.
1200		Mit U-Jäger 2101 zwei weitere MFP's eingetroffen.
1420		Angriff 3 Feindbomber im Tiefflug auf Landungsverband. Im zusammengefaßtem Abwehrfeuer werden 2 Feindmaschinen brennend abgeschossen. Untersuchung einer Absturzstelle durch R 34 wird Karte des Flugzeuges gefunden. Flugzeuge waren in Haifa gestartet, eine Leiche versenkt.
		Ein vom Kampfgruppenkommandeur geforderter Aufklärungsverstoß gegen den noch vom Feind besetzten und vor allem durch Engländer zäh verteidigten Hafen Coo wird nicht durchgeführt, da die Erkundung nur von geringem Wert sein

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/73511 /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
		kann und die R-Boote unter allen Umständen zur Sicherung der MFP's benötigt werden.
1600		Erhalte vom U-Jagdchef Befehl, 8 MFP's nach Piräus zurückzugeleiten.
1630		Abmarsch "Drache" und Dampfer. Da sich Entladen der MFP's noch hinzögert, schicke ich R 210 und R 194 mit 5 MFP's voraus und warte mit R 34 bis die 3 weiteren MFP's entladen sind. 2 MFP's verbleiben 600.
1845		Abmarsch R 34 mit 3 MFP's südlich Levitha.
2000 2400		Laufend Angriff feindlicher Ortungsflieger mit Leuchtschirmen und Bomben. Abwurf schwimmender Leuchtsätze, keine Verluste.
4.10.43	Levitha Insel NNO 6, See 5, mittlere Sicht.	Stärker werdender Seegang. R 34 schlingert infolge der geringen Fahrt äußerst stark.
0400		Verband kann sich bei Grundsee nicht mehr halten. Es wird deshalb Nordküste Naxos gegen die See angesteuert. Geleit R 210 hat sich infolge Seegang verloren bzw. an Drachegeleit angehängt, daß die nördliche Route gewählt hat.
0430		FT an Adm.Ägäis: "Mein Standort 0600 Uhr 3658 N 2544 O".
1030		Einen Feindaufklärer außer Reichweite der Geschütze gesichtet. Arados-Luftsicherung des weiter westliche marschierenden Dampfer Trapani übernehmen ebenfalls bei uns Luftsicherung.
1600	Seriphos-Durchfahrt N 5-6, See 5, gute Sicht.	passiert. Anschließend Untersuchung eines griechischen Seglers, der vorschriftsmäßige Papiere von Kreta nach Piräus hatte.
1830		3 MFP's entlassen zum Alleinmarsch. R 34 nach Piräus vorgelaufen. Auf FT von Adm. Ägäis: "Standort und Verbleib melden" habe ich folgenden FT abgegeben:
1910		" 3 MFP's um 1800 Uhr 3727 N, 2411 O, 5 MFP's unter Führung R 210, Standort unbekannt. Chef 12. R.-Flott."
2130		Mit R 34 Skaramanga fest. R 210 und R 194 waren Mittags 1300 Uhr eingelaufen. MFP's hatten teilweise Schutz unter Land suchen müssen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	R-Boote sind als Geleitführer und Sicherung von MFP's in der Nacht und ab Seegang 3 nicht mehr geeignet, da sie selber schwer mit dem Seegang zu kämpfen haben, sich schlecht fahren lassen und mit der geringen Fahrt sich bei Quersee nicht halten können.	R 195 und R 211 Werft Salamis.
5.10.43	Skaramanga/Salamis	R 34, R 194 und R 210 rüsten sofort zu neuem Einsatz. Kleine Reparaturen. R 195 und R 211 Werft Salamis.
1145		Fliegeralarm. Auf sich fliegende Bomber M Feuer eröffnet mit Erfolg durch R 34 und R 194. Abschuß wurde von verschiedenen Stellen beobachtet.
1300		Fliegeralarm beendet. In Skaramanga bisher noch kein Luftschutzraum.
1530-2000		Einsatzbesprechung beim Adm.Ägäis über Unternehmen "Leopard". Aufstellung einer Minensuchgruppe aus 8 von den Italienern erbeuteten Fahrzeugen. Gestaltet sich sehr schwierig, da diese in völlig verwahrlostem Zustand und keine E-Maschinen vorhanden. Vorhandene Leinenwinden genügen ebenfalls nicht für unsere Anforderungen.
6.10.43		Verpflichtung der ital. Besatzung von MAS 522 auf die neue nationale republikanische faschistische Regierung und Eingliederung in die deutsche Kriegsmarine. Italiener erhalten deutsche Uniformen. Auf MAS 522 wird deutsche Kriegsflagge gesetzt.
	Vorgeschlagen wird, den in deutsche Uniform eingekleideten ital. Soldaten ein Abzeichen ähnlich den freiwilligen Legionen zu geben.	
1500		MAS 522 auskäuft mit deutschem Signal-, Funk- und Steuermannpersonal gem. Befehl Adm.Ägäis nach Syra. Dort Abholung Kptlt. Pauk, anschließend Weitermarsch nach Coo. Auslaufen R-Boote verzögert sich wegen Masch.-Reparatur auf R 34.
2000	Skaramanga NNO 1-2, See 1, mittlere Sicht.	Mit R 34, R 194 und R 210 aus gem. Operationsbefehl Adm.Ägäis zum Unternehmen "Leopard" nach Coo.
2258		Verdächtiges Fahrzeug, das nicht ES beantwortet, kurz mit 3,7 cm beschossen. Stellt

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		sich als griechischer Segler nach Kreta heraus. Diese Fahrzeuge dürften meines Erachtens nachts nicht fahren bzw. mit einem Erkennungssignal ausgerüstet sein. R 211 a. R. 195 Kreuz Salamis.
2.10.43 0517	In See NNO 1-2, See 0, sehr gute Sicht	Fliegeralarm. Zweimotoriger Bomber schießt falsches ES und wird deshalb unter Feuer genommen. Kurz darauf als Ju 88 erkannt.
0520		Kr. FT von 2111. Schweres Feuer von Inselgruppe Levitha. Erbitte sofortige Flugzeuguntersützung.
0530		Kr. FT von 2111: "Dampfer und 1 MFP verloren, habe Schwerverletzte."
0558		10 sm voraus Gefecht beobachtet zwischen 2 Feindzerstörern und wahrscheinlich Dampfer Olympos. Um unentdeckt zu bleiben mit der Marschafahrt auf 7 sm gegangen.
0630		Detonation mit hoher Rauchwolke beobachtet. Gleichzeitig Flakfeuer. 5 Flugzeuge festgestellt. Möglichkeit bestand, daß Zerstörer getroffen bzw. Dampfer in die Luft gefolgen.
0643		Kr. FT an Adm.Ägäis op: "Erbitte Luftsicherung CO 3284. Mit allen Booten auf die Detonatinsstelle zugehalten, Zerstörer laufen mit hoher Fahrt ostwärts Stampalia nach Süden.
0720		Kr. FT an Adm.Ägäis: "Stehe 36° 47' N, 26° 17,5 O, viele Schiffbrüchige".
0730		Rettungsaktion mit 3 Booten begonnen. Die meisten Schiffbrüchigen schwimmen einzeln bzw. in Pulks. Nur 1 Floß und ein Schlauchboot, sehr viele Schiffstrümmer, an denen sich Soldaten festklammern. Viele Leichen, Schwerverletzte und Leichtverletzte. Es werden zuerst nur die Einzelschwimmer und die am weitesten weg von der Unfallstelle geborgen. Die Boote arbeiten mit größter Geschicklichkeit und Energie. Leichen werden aus Platzmangel nicht geborgen.
0735		Eigene Ju 88 und Ju 87 treffen Unfallstelle ein und werfen trotz ES 6 Bomben auf R 34 ab, die in nächster Nähe liegen und durch starke Erschütterung Beschädigungen hervorrufen. Durch roten Stern versucht, Flugzeuge auf die ablaufenden Zerstörer zu lenken, da nun beide Flugzeuge zum Sturflug ansetzten und mich laufend umkreisten, offener FT, wonach von eigenen Flugzeugen bombardiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0800		1 Arado und 1 Do 24 treffen an Unfallstelle ein und beteiligen sich an Rettungsaktion. Gebe Do 24 Anweisung, nur Schwerverletzte aufzunehmen.
0830		Meines Erachtens alle lebenden Schiffbrüchigen, insgesamt 230 Mann geborgen. Durch Aussagen der Schiffbrüchigen befanden sich aber 500 Mann an Bord des Olympos, deshalb bis 0915 in breiter Formation fortgesetzt, vor allem Nord-Süd-Richtung, da Dampfer sich etwa um 0430 Uhr vom Geleit gelöst und versucht hatte, die Insel Stampalia zu erreichen. Es war mir nicht bekannt, daß alle Fahrzeuge des Geleits vernichtet waren, war auch weder aus den FT's des U-Jägers 2111 zu entnehmen, noch aus den Aussagen der Geretteten. Da die Schiffbrüchigen auf Grund Verletzungen und nicht mehr vorhandener Ausrüstung keinen Kampfwert mehr hatten, entschließe ich mich, diese nach Milos zu bringen, da sie meines Erachtens für Coo nur eine Belastung würden. Ich vermutete U-Jäger 2111 mit Restgeleit schon in der Höhe der Insel Coo und bis zu meinem Eintreffen schon unter Inselschutz.
0930		Marsch nach Milos mit 17 sm. FT an Adm.Ägäis und U-Jäger 2111: "Einlaufe Milos mit vielen Schiffbrüchigen. Kein Fahrzeug Geleit U-Jäger 2111 mehr gesehen." Während der Fahrt Versorgung der Verwundeten durch Flottillenarzt.
1600	Milos	Mit 3 Booten fest. Schiffbrüchige ausgeschifft und an Seekommandant Milos übergeben. Auf telephonischen Anruf bei Adm.Ägäis soll ich weitere Befehle abwarten. Vorschlage Weg zwischen Amorgis und Coo nur bei Tage unter starker Luftsicherung zu machen. Bestandsergänzung durchgeführt.
2145		Kr. FT von Adm.Ägäis: "Mit Gruppe auslaufen Milos 8.1o. 0200 Uhr über 257. 319 südlich Nios Cap Oavni. Coo ein 8.1o. 1300 Uhr Marschfahrt 15 sm. Dort zu verantwortende Höchstzahl Heeressoldaten mitnehmen. Gesamtzahl melden." Aus diesem FT wurde von mir verstanden, in Coo seien Heeressoldaten zu übernehmen. Da ich ja auch den mündlichen Befehl hatte, von Coo nach Kalymnos zu fahren mit Soldaten, um diese Insel zu nehmen. R 211 und R 195 Werft Salamis.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.1o.43	Milos NNO 1-2, See 1, gute Sicht.	Mit 3 Booten aus gem. Befehl Adm.Ägäis, aber ohne Heeressoldaten.
o53o	Amorgos	Luftsicherung durch 2 Ju 88.
13oo	Straße von Coo	1 treibende EMC und 1 treibende ital. Kolonialmine abgeschossen und versenkt. Erstere stark bewachsen. Durch die am 7.1o. in unmittelbarer Nähe von R 34 abgeworfenen Bomben macht das Boot Wasser, das nur schlecht lenz gehalten werden kann.
135o	Coo	Im Hafen festgemacht. Meldung bei U-Jagdchef. R 34 vorläufig unklar, macht Maschinenreparatur. R 194 und R 21o sollen MS "Drache" und "Bulgaria" entgegenlaufen zur Sicherung beim Minenwerden.
154o		Eingang FT, daß MS "Bulgaria" südlich Amorgos gesunken. Sofort R 194 und R 21o zur Unfallstelle gesandt. Siehe Anlage KTB "R 21o". Unternehmung "Leopard" wird um 24 Stunden verschoben.
21oo		Fliegeralarm. R 34 nimmt als einziger Flakschutz vor Coo Flugzeuge unter Feuer. R 195 und R 211 Werft Salamis.
9.1o.43	Coo	FT-Befehl an R 21o sofort nach Coo zurückzukommen, da beide Boote dringend für Unternehmen Leopard benötigt werden und vorher Brennstoff ergänzen müssen. Besprechung über Durchführung Unternehmen Leopard mit U-Jagdchef.
14oo		R 34 wieder klar. Truppentransport von Coo nach Calino.
163o		R 21o und R 194 Coo ein. Brennstoffergänzung. Ich erhalte Befehl, als Kampfgruppenführer die Gruppe, die auf der Westseite anlanden sollte, zu führen. Mir unterstehen dazu R 34, R 194, F 33o, F 331 und F 497. Abmarsch 213o Uhr ab Mamari Strand Nordseite Coo.
19oo	Coo	R 34 ein von Calino. Unternehmen Leopard auf Grund Meldung über in Anmarsch befindlichen Feindverband um 24 Stunden verschoben.
21oo		Fliegeralarm. Bombenabwurf in unmittelbarer Nähe vor im Hafen liegendem R 21o. Keine Beschädigungen oder Ausfälle. Boot läuft aus und geht auf meinen Befehl unter Pserimo Südküste

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2200		zu Anker. R 34 und R 194 bleiben an Außenmole als Fla-Verteidigung für Coo liegen. Fliegeralarm beendet. R 195 und R 211 Werft Salamis. Mallmann
10.10.43	Coo	R 34 und R 194 sichten von der Außenmole aus verdächtiges Fahrzeug und nehmen es unter Feuer, das darauf sofort abdreht und mit hoher Fahrt nach NO in Richtung türkische Hoheitsgewässer abläuft. Es handelte sich wahrscheinlich um ein Feindschnellboot, das den Auftrag hatte, in Coo aufzuklären.
0800		Brennstoffergänzung fortgesetzt, den Vormittag über laufend Fliegeralarm. Feindflugzeuge werden von R-Booten, um überhaupt eine Abwehr von Land in Erscheinung treten zu lassen, sobald in Reichweite der Waffen unter gut liegendes Abwehrfeuer genommen.
1400		Da infolge nächtlicher Tätigkeiten von Feindschnellbooten Minenverdacht in den von uns um die Insel Coo benutzten Wege besteht, laufe ich mit 3 Booten aus und prüfe mit SDG die Wege nach. Kein Räumerfolg.
	Da der Feind das Seegebiet benutzt, wird es sei denn, eine enge kräften nicht benutzen	Seegebiet um Coo und Calino sieber als Operationser meines Erachtens dort keine Minen werfen, Durchfahrt, die er selber mit größeren Streitkann. Während der Nacht operieren feindliche leichte Seestreitkräfte im Seegebiet um Coo und Calino. Leuchten mit Scheinwerfer die verschiedenen Buchten ab. R 195 und R 211 Werft Salamis. Mallmann
11.10.43	Coo	R-Boote laufen tagsüber in Hafen bzw. machen an Außenmole fest.
1230		Mit Chef 21. U-Jagd auf R 34 Coo aus zum Liegeplatz, MS "Drache", um Bericht über die während der letzten Nacht vor der Bucht auf- und abstehenden Feindzerstörer einzuholen.
1330	Vatty-Bucht	Besprechung mit dem Kommandanten der für meine Landungskampfgruppe vorgesehenen Fahrzeuge, GA 45, F 330, F 331, F 497. Gebe Anweisung zum

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Verhalten bei Auftreten von feindlichen Überwasserstreitkräfte.
1530	Pezonda-Bucht	Neben MS "Drache" festgemacht. R 34 Brennstoffergänzung.
1700		Mit R 34 wieder abgelegt. Minenwerfen und Unternehmen Leopard infolge Seegang noch nicht möglich. Um 24 Stunden verschoben.
1830	Coo	festgemacht. Anschließend sofort wieder aus nach Pserimo Ost-Bucht. Wiederum äußerst unangenehme Bombenangriffe auf R 34 und R 194 durch einzelne feindliche Ortungsflugzeuge. Keine Schäden und Verluste.
1945	Pserimo	An Felsmauer festgemacht. Während der Nacht operieren wiederum feindliche leichte Überwasserstreitkräfte im Seegebiet um Coo. R 195 und R 211 Werft Salamis.
12.1o.43 o7oo	Seegebiet Coo-Cakino	Da Boote von Feindaufklärung erfaßt, verlege ich Liegeplatz nach Pserimo - Westbucht.
1ooo		Mit R 194 nach Coo zur Lagebesprechung mit U-Jagdchef.
11oo	Coo	R 194 nimmt feindlichen Aufklärer unter Feuer, der daraufhin abdreht.
153o		FT-Befehl an R 21o und R 34 wieder in Pserimo Ostbucht zu gehen, da in der Westbucht 3 MFP's liegen sollen.
17oo		Mit R 194 Coo abgelegt für die Nacht zur Pserimo-Ostbucht.
19oo	Pserimo	Fliegeralarm. Laufend Fliegerangriffe mit Leuchtschirmen und Bomben auf alle in Buchten verteilte eigenen Fahrzeuge, vor allem auf den aus Coo auslaufenden Dampfer Santorim und ital. Gefangene.
2215	Pserimo-Ostbucht	2 Feindzerstörer mit 2 Schornsteinen gesichtet, hohe Fahrt, Kurs 3oo°, Abstand zu unserem Liegeplatz 2ooo m. FT-Kurzsignal abgegeben, Geheimsachen klar gemacht zum Vernichten. Feind hat uns nicht gesehen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Stichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.10.43	Seegebiet Coo-Calino	Nach vorübergehender Windstille setzt starker Ostwind ein.
0800		R 210 läuft zur Ölergänzung und zum Abholen der genauen Unterlagen der Sperren, der in der letzten Nacht geworfenen Minensperren zum Liegeplatz MS "Drache". Mit R 34 und R 194 zur Proviantergänzung und Berichterstattung nach Coo-Hafen. Unterwegs einen englischen Oberstabsarzt, der aus dem Lazarett in Mornon entflohen und versucht hatte, schwimmend die türkische Küste zu erreichen, aus dem Wasser gezogen und an die Ortskommandantur übergeben.
1600	Coo, Ost 8-9, Regenschauer	Unternehmen Leopard wegen Wetterlage nicht möglich. Verbleibe mit Booten im Hafen.
[illegible]00		R 210 Hafen Coo eingelaufen.
ab 2200		2 Feindzerstörer operieren im Seegebiet Coo-Kalymnos. Leuchten Buchten mit Scheinwerfern ab, sonst keine Feindhandlungen.
		R 195 und R 211 Werft Salamis.
14.10.43	Coo	Maschinenreparatur für alle 3 Boote. Tagsüber keine besonderen Vorkommnisse. Feindliche Flugzeuge sind laufend zur Aufklärung über Seegebiet Coo. Werden, wenn in Reichweite, unter Feuer genommen.
1530	Coo	Mit R 34 und R 194 abgelegt nach Pserimo-Westbucht.
		R 210 verbleibt im Hafen. Während der Nacht sind auf den Bergen Ausguckposten aufgestellt.
2250		2 Feindzerstörer oder Geleitboote gesichtet in CO 3347 Kurs NO. Diese machen anschließend Feuerüberfall auf Hafen Coo.
		R 211 ausgelaufen mit Trapani-Kari-Geleit.
		R 195 Werft Salamis.
15.10.43	Seegebiet Pserimo-Coo	Gem. FT-Befehl vom U-Jagdchef mit R 34 nach Coo Hafen gelaufen. Besprechung wegen Aufnahme Trapani Geleit. Minenverdacht besteht zwischen Insel Nera und Saphonisi. Vorschlage,

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nachprüfen dieses Gebietes und Führung des Geleits bis zu den Ausladeplätzen.
1313		Geleit Trapani erhält Befehl kehrt zu machen wegen Anmarsch feindlicher Überwasserstreitkräfte. Aufgabe R-Boote entfällt zunächst für heute.
1321		Feindliches Aufklärungsflugzeug unter Feuer genommen.
1600		Mit R 34 nach Pserimo - Westbucht gelaufen.
1900		Fliegeralarm. Feindliche Aufklärungsflugzeuge suchen Schiffe in den Buchten. Erfolglose Angriffe.
	Das das Unternehmen Leopard wegen der starken Tätigkeit feindlicher Überwasserstreitkräfte in den Gewässern in Coo, Kalymnos und Leros vorerst nicht durchgeführt werden kann, zeigt sich immer mehr, daß das lange Liegen unsere eigenen Kräfte in den verschiedenen Buchten der Insel unmöglich wird und in Kürze Verluste eintreten müssen.	
		R 211 bei Trapani-Geleit.
		P 195 Werft Salamis.

Kapitänleutnant u. Flo-Chef.

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

A b s c h r i f t !

-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

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

Kriegstagebuch für R 21o und R 194.

Anlagen: Keine

Begonnen : 8.1o.43
Abgeschlossen: 9.1o.43

R 21o Kommandant Leutnant z. See Neßmann Seetage: 2
R 194 Kommandant i.V. Obersteuermann Bittner Seetage: 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.1o.43		Auf FT 1543/19 - Sofort CO 3278 zur Hilfeleistung "Bulgaria" laufen.
161o	Coo SO 1-2, See ruhig, heiter	abgelegt, mit R 194 ausgelaufen.
19oo		"Drache" getroffen; noch einmal genauen Schiffsort Untergangsstelle bekommen.
223o- 234o	starker Nebel	Am Unfallort auf- und abgestanden. Wegen starker Nebelbildung keine Überlebenden gefunden. Suchaktion abgebrochen. gez.: N e ß m a n n
9.1o.43		
o4oo	noch vorübergehend nebelig	Mit R 194 in der Nähe Amorgos und auf Amorgos ca 9o Überlebende geborgen. Schwerverwundete auf Flugboote gegeben.
113o	See 2, heiter	Bergungsaktion beendet, Rückmarsch angetreten. Angeforderte Luftsicherung nicht eingetroffen.
163o	Coo	fest. Ca. 6o Schiffbrüchige von Bord gegeben. gez.: N e ß m a n n

Für die Richtigkeit:

Ob.Lt. M.A. u. Adjt.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Angeforderte Luftsicherung hätte nach den vielen Erfahrungen unbedingt gestellt werden müssen, da die Fla-Waffen zweier R-Boote gegen eine größere Anzahl Tiefflieger in keiner Weise ausreichen und der Feind den Seeraum Amorgos nach Coo als besonders wichtiges Operationsgebiet zum Abschnüren unseren eigenen Nachschubes nach Coo betrachtet.

Kapitänleutnant

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

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

Kl. A. 35526 d

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Chef: Kapitänleutnant Mallmann.

V

Angefangen: 16. Oktober 1943
Abgeschlossen: 31. Oktober 1943
Anlagen: 3

Boote:

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	4
R 194	Obersteuermann Kommandant i.V.	Bittner	" :	4
R 195	Leutnant z. See	v. Zatorski	" :	/
R 21o	Leutnant z. See	Neßmann	" :	4
R 211	Leutnant z. See	Großmann	" :	6
R 38	Oberleutnant z. See	Stürken	Seetage:	Im Italienraum
R 39	Leutnant z. See	Meyer	" :	
R 178	Leutnant z. See	Mohn	" :	
R 185	Obersteuermann	Stransky	" :	
R 187	Oberleutnant z. See	Sellke	" :	
R 188	Leutnant z. See	Hoer	" :	

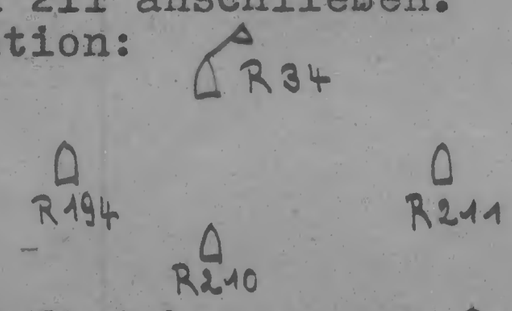
Anl. 9 zu Kte 3367/44 g/Kdos

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1o.43	Seegebiet Coos	Mit R 34, R 194 und R 21o Pserimo-West-Bucht vor Anker.
o93o	Kalymnos nördliche Winde 3-4 See 2-3, wolkig bis bedeckt	Gem. FT von U-Jagdchef sofort nach Coos zu kommen mit R 194 ausgelaufen. R 34 und R 21o machen S.D.G. klar. Besprechung mit U-Jagdchef zwecks Aufnahme Trapani-Geleit.
11oo		Eingang FT, daß Dampfer Kari von U-Boot torpediert und gesunken.
1215	Fliegeralarm. 5 feindl. Boston-Flugzeuge überfliegen Seegebiet Coos - Kalymnos im Tiefflug ohne in Schußreichweite zu kommen.	
124o		Mit R 194 Coos aus zum Treffpunkt mit R 34 und R 21o.
1345		Befehl an R 21o mit R 194 Seegebiet zwischen Insel Nera und Saphonisi nachzuprüfen nach AT-Minen mit S.D.G., Tiefeneinstellung 15 m.
135o	Fliegeralarm. 5 feindl. Boston-Flugzeuge überfliegen Kanal von Pserimo im Tiefflug mit Kurs West außer Schußreichweite. Greifen 14oo Uhr R 21o, das von Westen kommt mit Bomben und Bordwaffen an, siehe Anlage KTB R 211.	
14oo		Mit R 34 nach Calino zur Vorbereitung Aufnahme Dampfer Trapani im Hafen Calino und zur Veranlassung von Maßnahmen zur sofortigen Entladung des Dampfers.
143o	Calino	Mit R 34 neben U-Jäger 21o1 fest. Rücksprache mit Kommandant mit der Bitte um Lotsenboot für Trapani zu schicken, das Dampfer an die Pier bringt. Befehl an vorbeilaufendes Boot R 211 nach Hafen Coos zu gehen und dort 13o Mann Kari Überlebende abzugeben. Weitere Befehle durch U-Jagdchef.
15oo		Mit R 34 Calino aus um gemeinsam mit R 194 und R 21o Trapani und 21o9 aufzunehmen.
1515	3 eigene Flugzeuge Ju 88 werfen trotz ES Bomben auf mit Gerät fahrende Rotte R 21o/194. Es muß wiederum festgestellt werden, das ES-Patrone 2, die an diesem Tage gültig war, meistens versagt und sich nicht voll entwikkelt. Ich führe den Bombenwurf der eigenen Flugzeuge darauf zurück.	
1524		Dampfer Trapani gesichtet. Keine Luftsicherung bei dem Dampfer. U-Jäger 21o9 3 sm weiter achteraus. Sofort mit Höchstfahrt entgegengelaufen.
153o		R 21o und R 194 nehmen Gerät auf. Kein Räumerfolg. Folgen ebenfalls mit Höchstfahrt zu Trapani.
1545		Mit 3 Booten U-Boots- und Fla-Sicherung für Trapani übernommen.
17oo	Calino	Dampfer Trapani an U-Jäger 21o1 übergeben. U-Jäger 21o9 nach Atti-Bucht entlassen, R 194

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		nach Pserimo Westbucht. Mit R 34 und R 21o lege ich mich für die Nacht in eine Bucht ostwärts Calino und mache dort gut getarnt an der Felswand fest zur Überwachung des Hafens gegen Schnellboote.
1845	Fliegeralarm. Leuchtbomben über Hafen Calino und Bombenwurf ohne Schäden auf eigene Fahrzeuge.	
2230		2 feindl. Zerstörer CO 3382 Kurs NW. R 195 Werft Salamis.
17[redacted]0.43	Seegebiet Coos - Kalymnos 2 feindl. Fahrzeuge gesichtet, die von Westen nach Osten des Nordstrands von Coos mit hoher Fahrt laufen.	
		Für R 34 und R 21o sofort seeklar befohlen.
0015		Feindl. Fahrzeuge als Schnellboote erkannt. Sichtung wird durch FT von U-Jäger 2101 bestätigt.
0020	Mit R 34 und R 21o abgelegt zur Bekämpfung der Schnellboote.	
0030	Feindschnellboote haben uns erkannt und laufen mit Höchstfahrt nach SW. Verfolgung zwecklos, da eigene Höchstfahrt nur 19 sm. Am alten Liegeplatz wieder-festgemacht. Ostwärts Kalymnos schweres Artilleriefeuer.	
0100		Rücksprache mit Kmdt. U-Jäger 2101, der mit seinem Boot in meinem Ankerplatz verlegt hat. Annahme, daß Feindzerstörer in Bucht liegende Fahrzeuge unter Feuer nehmen wird, durch FT von GA 45, das in der Vathi-Bucht liegt, bestätigt.
0200	3 Soldaten von F 338 kommen auf R 34 an Bord mit Geheimsachen und melden, daß U-Jäger 2109 und F 338 von 2 Feindzerstörern, die in die Bucht eingelaufen seien, unter schweres Artilleriefeuer genommen wurden und vernichtet seien.	
0253	F 338 2 Zerstörer in Atti-Bucht eingelaufen und dort liegende Fahrzeuge vernichtet. Zerstörer sollen noch dort liegen. Vorschlage, baldmöglichst Luftaufklärung. Selber aufkläre mit Hellwerden.	FT an U-Jagdchef. Nach Aussage Soldaten von
0500		Mit R 34 und R 21o ausgelaufen zur Atti-Bucht. Auf einer Berghöhe stehende Soldaten melden, daß Bucht feindfrei.
0530		In Atti-Bucht feststellen, daß U-Jäger 2109 nach Stb. gekentert und infolge vieler Artillerietreffer in Aufbauten und unterhalb Wasserlinie vernichtet zu betrachten. F 338 durch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Treffer Achterschiff ausgebrannt, einschließlich Maschine.
	Auf 2109 brennt Achterschiff noch, laufend Detonationen infolge in Brand geratener Munition. Flottillenarzt birgt mit einigen Soldaten von R 210 noch an Bord befindliche Verwundete. Weitere Verwundete werden an Land versorgt. Anschließend alle Verwundeten auf R 34. Befehl gegeben an ein in der Nähe liegendes Sturmboot der Küstenjägerkompagnie, sofort zur Vathibucht zu laufen, um Verwundete von dort abzuholen.	
		Mit stellv. Kommandant von U-Jäger 2109 festgestellt, welche Teile des Schiffes noch Brauchbar bzw. und welche Waffen noch geborgen werden können. Anweisung gegeben, Besatzung, die sich an Land zerstreut hatte, sofort wieder zu sammeln und mit Bergungsarbeiten zu beginnen, Tote an Land zu beerdigen.
0645	Atti-Bucht, NW 3-4, See 2-3, heiter bis wolkig	Mit R 34 und Verwundeten an Bord aus nach Coos zur Berichterstattung. R 210 verbleibt vorläufig um bei Bergungsarbeiten zu helfen.
	FT an U-Jagdchef. U-Jäger 2109 völlig vernichtet. MFP 338 Achterschiff ausgebrannt. Einlaufe Coos mit Verwundeten und zur Berichterstattung.	
0815	Coos	Außenmole festgemacht.
1030		R 210 einläuft mit Verwundeten von GA 45 und Dampfer Santorini.
		Weiteres Liegen in den Buchten während der Nacht nicht mehr ratsam.
1435		FT an R 211 und U-Jäger 2101: "Mit R 194 für Nacht Calino gehen. Fühlung mit U-Jäger 2101 aufnehmen. Dort Besatzungen weitmöglichst von Bord."
1630		R 34 und R 210 machen im Hafen im Schutze des Castells fest.
2130 - 2200	Coos Schwerer Artilleriebeschuß auf Stadt und Hafen Coos durch 2 Zerstörer.	
2215	Schwerer Artilleriebeschuß auf Hafen Calino durch 1 Kreuzer und 1 Geleitboot. Dampfer Trapani in Brand geschossen. Bei beiden Beschießungen R-Boote keine Schäden und Verluste.	
		R 195 Werft Salamis.
18.10.43	Seegebiet Coos-Kalymnos, NW 3-4, See 2-3, wolkig bis heiter.	Mit R 34, U-Jagdchef an Bord aus nach Calino zur genauen Schadenfeststellung von Trapani und Überführung eines Sprengtrupps zur Atti-Bucht.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1040	Fliegeralarm. Tiefangriff von 3 Feindflugzeugen mit Bordwaffenbeschuß auf R 34. Ein Abschuß. Siehe Gefechtsbericht als Anlage KTB.	
1110	Calino	Hafen festgemacht. R 211 und R 194 nach Calino befohlen zur Abholung Verwundeter.
1130		Verwundete an R 211 übergeben mit Befehl, nach Coos zu bringen. R 194 hat einen Tampen in der Schraube und ist unklar mit einer Maschine. Versucht mit Hilfe Ladegeschirr Trapani diesen zu entfernen.
1235		Mit R 34 zur Atti-Bucht.
1300	Atti-Bucht	U-Jagdchef besichtigt F 338. Sprengkommando mit Oblt. Kampen an Bord.
1315		Mit R 34 Atti-Bucht aus nach Coos.
1[illegible]0		Coos Hafen festgemacht. R 211 Brennstoffübernahme anschließend wieder aus nach Calino. Vorbereitung zum Rückmarsch nach Piräus.
1630		R 34 und R 210 gut getarnt im Schutze des Kastells festgemacht.
2020	Kurzer Artillerieüberfall eines Feindzerstörers oder Geleitboot auf Stadt und Hafen Coos.	
2350	Schwerer Artilleriebeschuß von Stadt und Hafen durch 2 Zerstörer. R-Boote keine Schäden und Ausfälle.	
		R 195 Werft Salamis.
[illegible].43 0500	Coos	Mit R 34 und R 210 aus gem. Befehl U-Jagdchef : 0600 Uhr auslaufen 4 R-Boote Kalymnos Südspitze CO 3275. Weiter nördlich Serifos nach Piräus, Marschfahrt 15 Sm. An Bord Schiffbrüchige von U-Jäger 2109 und Dampfer Kari.
0600	Kalymnos Südspitze NW 3-4, See 2-3, heiter, sehr gute Sicht	R 194 und R 211 anschließen. Marschformation: 
		Zugesagte Luftsicherung von 2 Arado 196 ist nicht zur Stelle.
0710		Fliegeralarm. ES-Austausch 2 eigener Ju 88 Kurs Ost.
0900		Fliegeralarm. Feindl. Aufklärungsflugzeuge umfliegt den Verband und fliegt dann nach SW ab.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
-	KR FT an Admiral Ägäis:	"CO 3281 von Luftaufklärung erfaßt. Erbitte Luftsicherung."
1140	südlich Naxos	2 Arado 196 zur Luftsicherung eingetroffen.
1350	südlich Serifos	Fliegeralarm. 3 feindl. Bomber im Tiefflug voraus mit Kurs auf Verband. Drehen vor Erreichen der Reichweite eigener Fla-Waffen nach Osten ab. 1 Arado verfolgt feindl. Flugzeuge.
1900		R 210 setzt Schiffbrüchige in Piräus ab.
1930		Mit allen Booten Skaramanga festgemacht.
		R 195 Werft Salamis.
20.10.43	Skaramanga	Flottillenmusterung.
1130		Ansprache über die Kriegslage seit dem Verrat Italiens, über die Bedeutung unserer letzten Unternehmungen in der Ägäis. Anschließend Verleihung von Auszeichnungen.
1500		Besichtigung der Boote der B-Gruppe. Der Zustand dieser ehemals ital. M-Boote ist sehr schlecht. Kielplatten und Außenhaut sind infolge Verrostung nur mehr ganz dünn, die Fla-Bewaffnung ist in keiner Weise ausreichend und die zum Fahren von Minensuchgeräten erforderlichen Geräte wie Leinenwinden sind unzulänglich bzw. unbrauchbar. Mehrere schiff-baulichen Änderungen sind erforderlich. Mit diesen Arbeiten ist begonnen worden. Der maschinelle Zustand ist ebenfalls in keiner Weise zufriedenstellend. Es ist noch fraglich, ob alle Boote die für M-Boote erforderliche Höchstfahrt von 8 Sm erreichen werden. Irgendwelche E-Maschinen sind nicht vorhanden. Die Schrauben müssen zum größten Teil erneuert werden. Wohn- und Unterbringungsräume sind für einen deutschen Soldaten aus hygienischen Gründen in ihrem derzeitigen Zustand nicht zu benutzen. Alle Änderungen und Instandsetzungsarbeiten sind vom Kommando und Bauaufsicht festgelegt, können aber erst in größerem Amfange in Angriff genommen werden, sobald vordringleriche T-Boote und S-Boote fertiggestellt. Erforderliche Geräte und Waffen sind angefordert. Gebe Kommandanten der Boote Anweisung über durchzuführenden Dienst und Arbeiten sowie Aufrechterhaltung der Disziplin während der Werftliegezeit. Besatzungen sind vorläufig an Land untergebracht.
1800		Besprechung mit den zuständigen Referenten bei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Admiral Ägäis vor allem wegen Bereitstellung der Waffen für B-Gruppe. R 34, R 211 Werft Salamis. R 194, R 21o Werft Skaramanga.
21.1o.43 o93o	Skaramanga	Meldung bei Kommandierenden Admiral zur Berichterstattung über Lage in Coos. Weise nochmals darauf hin, da im Augenblick Unternehmen Leopard nicht durchgeführt werden kann, daß eine vorläufige Zurückziehung aller Fahrzeuge, um sie vor Vernichtung zu schützen, aus dem Seegebiet Coos-Kalymnos erforderlich ist. R 34 Werft Salamis Instandsetzung der im Fliegergefecht vom 18.1o.43 enstandenen Schäden am Bootskörper und Maschine. AKB bis 5.11.43. R 211 Werft Salamis. Kleinere Maschinenreparaturen und Instandsetzung der Kompaßanlage. AKB bis 27.1o.43. R 21o Werft Skaramanga. Instandsetzung des Kiels und kleinere Maschinenreparaturen. AKB bis 5.11.43. R 194 Werft Skaramanga. Größere Maschinenreparaturen. AKB bis 5.11.43. R 195 Werft Salamis, AKB bis 24.1o.43.
15oo		Besprechung mit Gruppenführer der B-Gruppe und Aufstellung der K-Bordstärken für diese Boote.
22.1o.43	Skaramanga	R 34, R 211, R 195 Werft Salamis. R 194, R 21o Werft Skaramanga.
12.1o - 13.1o		Fliegeralarm. Bombenangriff auf Flugplatz in Eleusis.
15oo		Besichtigung des Stützpunktes. Anordnung über Ausbau eines Luftschutzbunkers, da Splitterschutzgräben nicht ausreichend.
23.1o.43	Skaramanga ..	R 34, R 211 Werft Salamis. R 194; R 211 Werft Skaramanga. R 195 Probefahrt, Kompensieren. Besprechung bei Admiral Ägäis. Befehl, am 24.1o

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		als Führer des Marinekommandos Coos nach Coos zu fliegen.
24.1o.43	Skaramanga	R 34, R 211 Werft Salamis. R 194, R 21o Werft Skaramanga. R 195 zur Verfügung MS "Drache" als Sicherungsboot für Minenaufgaben.
25.1o.43	Skaramanga	wechselt Da nur Salamis Dockmöglichkeit, R 34 und R 21o ~~in~~ die Werft, nachdem R 34 ausgedockt hat. R 21o, R 211 Werft Salamis. R 34, R 194 Werft Skaramanga. R 195 zur Verfügung MS "Drache" als Sicherungsboot für Minenaufgaben.
26.1o.43.	Skaramanga - Salamis	R 21o und R 211 Werft Salamis. R 34 und R 194 Werft Skaramanga. Werftboote machen Ausbildungsdienst, Sport und Besichtigung der Akropolis. R 195 zur Verfügung MS "Drache" als Sicherungsboot für Minenaufgaben.
27.1o.43.	Skaramanga - Salamis	siehe 26.1o.43.
28.1o.43.	Skaramanga - Salamis	siehe 26.1o.43.
29.1o.43.	Skaramanga- Salamis	siehe 26.1o.43, abgesehen von R 211, der Sonderaufgabe. Siehe KTB Anlage.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.1o.43	Skaramanga - Salamis	siehe 26.1o.43, abgesehen von R 211, der Sonderaufgabe, siehe Anlage KTB.
31.1o.43	Skaramanga - Salamis	siehe 26.1o.43.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

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

G e h e i m !

Kriegstagebuch " R 211 ".

Anlagen: Keine

Angefangen am: 14. Oktober 1943
Beendet am : 31. Oktober 1943
Seetage : 6

Kommandant: Leutnant z. See G r o ß m a n n .

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.1o.43	Salamis - Kykladen	Aufgabe: Geleit Dampfer "Trapani" und "Kari". U-Jäger 21o9 (Gf), 211o und R 211 nach Koos. Durchführung: rechtzeitiger Anschluß an das Geleit um 15oo Uhr nicht möglich, da das Boot erst zu dieser Zeit KB. wurde.
1730		Piräus aus.
1830		Geleit erreicht. Zickzacklurse hinter der Formation. Keine besonderen Vorkommnisse. Eydmann
15.1o.43 1320	Kykladen - Amorgos See 3-4	Geleit macht FT.-Befehl kehrt und ankert abends auf ergänzenden FT hin an der Nordküste Naxos im Felsenschatten. Für R 211 Vorankerliegen in der aus Nord einkommenden See nicht möglich. Weitergelaufen und südlich Maxoshafen Prokopiubucht geankert. Keine besonderen Vorkommnisse.
2115	Naxos	Eydmann
16.1o.43 o635 o8oo	Kykladen - Koos See 4 See 4 - 5	Am Geleit. Kurs quer zur See. Zickzackkurse werden zur Notwendigkeit des Kreuzens. Geringe Fahrstufe des Geleites (8 sm) bedingt zeitweilig größere Entfernung von ihm. Starkes Dümpeln und überkommende Brecher machen Waffeneinsatz aussichtslos.
11oo		"Kari" torpediert, bricht, Achterschiff sinkt sofort, Vorschiff hält sich noch über Wasser. Rettungsmaßnahmen: Größere Pulks Schiffbrüchiger gegen die See angesteuert, Schlauchboote zu Wasser, mit Wurfleinen, Bootshaken, Seefallreeps und Sorgleine etwa 12o - 13o Heeressoldaten und Schiffsbesatzungen, z.T. schwer verwundet an Bord genommen, darunter Kapitän und IO des Dampfers. Maßnahmen werden erschwert durch: 1. Seegang (Boot schlägt nach dem Stoppen mit 3. oder 4. Welle quer und gerät durch die Geretteten stark vergrößerte Topplastigkeit des Bootes in Gefahr des Kenterns. Beim starken Überholen des Bootes entgleiten auf der Scheuerleiste eingesetzten Rettungsmannschaften etwa 1o Schiffbrüchige und ertrinken unter dem Boot.) 2. Verhalten der Schiffbrüchigen (Größter Teil der Soldaten Nichtschwimmer. Durch unsinnige Hilfeschreie werden Rettungsmaßnahmen verzettelt. Soldaten sind auf eine Entfernung von 2o m z.T. trotz Schwimmwesten nicht zu bewegen, die als Halt benutzten Balken u.a. fahren zu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein u/w.	Vorkommnisse
		lassen, um die ausgestreckten Wurfleinen zu ergreifen. Das von dem IO gesteuerte Rettungsboot der "Kari" wird entgegen meinem Befehl von allen Insassen verlassen, mit der Mitteilung, daß der Motor unklar wäre, obwohl er bis zum Längssteitskommen intakt war. Der IO erklärte später in meiner Abwesenheit, er habe von mir den Befehl erhalten, das Boot zu verlassen. Das entspricht nicht den Tatsachen. Etwa 3o - 4o Soldaten auf dem Vorschiff der "Kari" sind nicht zu bewegen, ins Wasser zu springen, bis das Wrakk über den Topp kippt und sinkt, wobei die Gruppe teils durch fallendes Gerümpel erschlagen, zum anderen Teil durch den Sog mit in die Tiefe gezogen werden.) Der Aufforderung des Kmdt. 211o, längsseits zu kommen, die Geretteten zu übergeben und die Aktion forzusetzen, kann nicht nachgekommen werden, da das Boot beim Versuch des Anlaufens sofort quer schlägt. Zudem lag der U-Jäger wesentlich ruhiger und konnte die weitere Rettung mit mehr Erfolg fortführen.
Erfahrungen:		1. In dem durch frühere Ubootangriffe als gefährdet bekannten Gebiet war in Anbetracht des Seeganges der Einsatz eines R-Bootes ungenügend. Die vielseitige Verwendungsmöglichkeit dieses Bootstyps läßt sich auf diesen nicht ausdehnen: kein wirksamer Waffeneinsatz, keine Möglichkeit der Ubootsbekämpfung, starke Abhängigkeit bei allen weiteren Vorfällen von Richtung und Stärke der See.
		2. Eine eingehendere Belehrung der Heeressoldaten vor Einschiffung auf Transportern erleichtert die Durchführung einer Rettungsaktion und sichert den Erfolg.
12oo		Rettungsaktion wegen Überfüllung des Bootes abgebrochen, Weitermarsch auf Befehl des Geleitführers nach Koos allein.
14oo	2 sm westlich Nera- u.Saphonidiinsel, Seegang nimmt mit Annäherung Küste ab.	Angriff 5 feindlicher Flugzeuge (Boston) aus Marschrichtung (Ost). Drehung auf Nordkurs, um den Einsatz aller Waffen zu ermöglichen und den Brückenpanzer besser zur Abwehr einzusetzen. Flugzeuge drehen ab. Mit Höchstfahrt auf Nerainsel zu, um Rückendeckung zu erreichen. 2 weitere Anflüge verursachen keine Verluste.
155o		Koos fest zur Ausschiffung. Dann zurück bis Pserimo, dort Westbucht nach Tarnung des Bootes durch Persennings, Decken u.a. geankert.
17.1o.43 1640	Pserimo - Kalino	Gem. FT.-Befehl Flo.-Chef Kalinobucht verholt. Nach Erfahrungen 21o9 Boot klar zum Versenken, Besatzung klar zum Aussteigen.
2115	Mondschein, Sicht 2 sm.	2 Zerstörer in Sicht. Besatzung steigt unter Mitnahme der G-Sachen, Handwaffen und Proviant aus und besetzt günstige Felsstellungen für

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		evtl. Landungsversuch. Sprengladung klar zum Zünden von Land. Zerstörer laufen mit geringer Fahrtstufe an Kalino vorbei und beschießen etwa 2o Min. lang den Hafen. Dampfer "Trapani" wird getroffen, Brücke brennt aus. Gutsmann
18.1o.43 1o3o	Kalino - Koos	Fliegeralarm, 2 Flugzeuge in Sicht, greifen das Kalino ansteuernde "R 34" an. Kein Waffeneinsatz möglich.
1135		Kalinohafen auf FT-Befehl verholt. Verwundete von "R 34" übernommen, abgelegt nach Koos.
151o 1600	Koos - Kalino	In Koos Verwundete von Bord, Öl- und Wasserübernahme. Abgelegt nach Kalino. Kalinobucht geankert. Gleiche Maßnahmen wie am Vorabend.
2330		1 Zerstörer beschießt Kalinohafen mit schlechter Treffelage. Beschuß z.T. durch Schrapnells. Keine Ausfälle. Gutsmann
	Ab 19. Oktober bis	29. Oktober 43 siehe Flottillen-K.T.B.
29.1o.43	Salamis, Werft	Aufgabe: Bis o6oo Uhr am 3o.1o.43 zu dem Geleit "Gerda Toft" an der Nordküste Mykonos stoßen. (Weitere Geleitbefehle an U-Jäger 21o2 überbringen) und das Geleit bei der Ausfahrt aus der Panormosbucht bis Tinos Nordküste sichern. Dann Rückmarsch nach Piräus. Gutsmann
3o.1o.43		Durchführung: Infolge der späten Benachrichtigung wurde das Boot erst um oo15 Uhr seeklar. Eine weitere Verzögerung verursachtte die Drehbrücke vor dem Liegeplatz, die sich erst durch die Winde des Bootes und Auswechseln der Sicherungen öffnen ließ. Für die rund loo sm lange Strecke war somit eine Marschfahrt von 2o sm erforderlich.
oo5o	See 4 - 5	Salamis aus. Die Marschfahrt ließ sich bis Südspitze Makronisi durchhalten, dann nahm das Boot von der von Norden kommenden See aus jeder Welle Brecher bishinter die Brücke über und mußte in seiner Fahrt verlangsamt werden. Zudem konnte ich das Boot mit Kurs 6o° nicht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	See 5	gegen die See halten, sondern etwas nach Nord abweichen, wodurch die Strecke um etliche Meilen verlängert wurde. An der Nordspitze von Keos war ich gezwungen, bis auf 7 sm Marschfahrt herunter zu gehen. Der nächste Kurs lag quer zur See: so hätte ich die Strecke bis Mykonos kreuzen müssen, damit aber nicht mehr als 7-8 Meilen über den Grund gemacht. Ein rechtzeitiges Eintreffen, auch zur Sicherung bei der Durchfahrt zwischen Andros und Tinos war ausgeschlossen. Die Geleitbefehle waren inzwischen durch FT. an das Geleit übermittelt worden. Daher entschloß ich mich, auf Gegenkurs zu gehen und den Einsatz abzubrechen.
0344		
0720		Skaramanga fest. Gutsmann
31.10.43	Salamis	Keine besonderen Vorkommnisse.

Gutsmann.
Lt. z. See

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Der Auffassung des Kommandanten auf Seite 3 vom 16.10.43, nach der vor Einschiffung von Heeressoldaten an Bord diese eingehend belehrt sein müssen, wie sie sich an Bord und bei Schiffsunfällen zu verhalten haben, muß ich ganz besonders beipflichten. Es wäre angebracht, dies in einem besonderen Befehl allen Flottillenchefs und Kommandanten nochmals zur Pflicht zu machen.
Die Maßnahmen des Kommandanten waren richtig und die Sicherheit und Selbstständigkeit auch in schwierigen Lagen muß hervorgehoben werden.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Gefechtsbericht über Fliegerangriff von 3 Tiefffliegern auf R 34 am 18.1o.43.

Um 1o4o Uhr am 18.1o.43 wurde R 34 von der 12. R-Flott., das mit dem Chef der 21. U-Jagdflottille vom Hafen Coos nach Calino fuhr, durch 3 Feindflugzeuge angegriffen.
Standort: Südostecke Insel Kalymnos.
Anflug von 2 Maschinen in 5oo Meter Höhe von achteraus im Schutze der Insel Pserimo, und einer Maschine von Bb querab.
Typ: Beaufighter.
Die Flugzeuge, die aus Südost anflogen, wurden erst ziemlich spät gesichtet, aber sofort unter gut liegendes Feuer aller Flak-Waffen an Bord genommen. Die 3,7 cm SK erzielte drei Treffer in die Motoren und Kanzel des achteraus anfliegenden Beaufighter, die kurze Zeit später looo m vom Boot in See abstürzte und sofort versank. Die Flugzeuge beschossen R 34 mit Bordwaffen 2 cm und MG und brachten dem Boot eine Reihe Treffer bei, leichtere und schwerer Art. Durch einen Treffer in die Maschine fiel diese vorübergehend aus. 9 Soldaten wurden verwundet, davon 4 schwer. Bei dem achteren Anflug der Feindmaschinen traten an beiden 2 cm Flak Störungen auf und zwar doppelte Patronenzufuhr. Bei den darauf folgenden zwei weiteren Anflügen, von Bb.- und Stb.-Seite waren alle Waffen wieder klar und der Feind konnte infolge gut liegenden Abwehrfeuers keine entscheidenden Treffer mehr erzielen und griff daraufhin auch nicht mehr weiter an. Der Kommandant versuchte, durch Hart-Stb.- und Hart-Bb.-Ruderlegen bei jedem Angriff den anfliegenden Maschinen die Breitseite zu zeigen um so alle Waffen einsetzen zu können. Weiterhin versuchte er möglichst nahe an der Felswand zu fahren, um ein Anfliegen des Feindes von zwei Seiten zu verhindern. In der Maschine fielen durch Treffer aus, der Stb.-Hochtank, die Ölförderpumpe, die Ölleitung und die Kühlwasserleitung, Durch Unterwassertreffer machte das Boot Wasser, konnte aber gut lenz gehalten werden. Die Panzerung der Brücke und der 2 cm Waffen, die aus Chrom-Nickelstahl sind, haben sich gut bewährt und weitere Ausfälle verhindert. Die Feindflugzeuge eröffneten ihr Feuer sehr früh, so daß viele Schüsse zu kurz lagen. Weiterhin besteht nach den Einschußlöchern zu beurteilen die Möglichkeit, daß sie mit Kanonen eines größeren Kalibers als 2 cm geschossen

haben. Nach dem Abschuß der einen Maschine waren die Angriffe der beiden anderen nur zögernd.

Der Absturz des Flugzeuges wurde von mir, dem Kommandanten R 34, St.Ob.Strm. Nickel und Soldaten von R 34 beobachtet, außerdem auch 1.) von Kapitänleutnant Vollheim, Kommandant des U-Jägers 2101, der als Unbeteiligter mit seinem Boot in der Nähe lag, und einem Teil seiner Besatzung. 2.) von Oberleutnant z. See Kampen, der auf R 34 fuhr und ebenfalls als Unbeteiligter das Gefecht beobachtete.

Nach dem Gefecht wurden die Verwundeten versorgt und die Munition neu aufgefüllt. Die Störungen in der Maschine wurden weitgehendst mit Bordmitteln behoben. R 34 machte um 1120 Uhr in Calino fest. Dort wurden die Verwundeten von R 211 nach Coo ins Lazarett gebracht. Ein Schwerverwundeter ist im Lazarett verstorben.

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

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

Kriegstagebuch für R 195 v. 25. bis 31.1o.43

Kommandant: Leutnant z. See v. Zatorski

Seetage: 7

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.10.43		
0030	Piräus SO-SSO 2-3, kein Seegang, bedeckt. Mittlere Sicht	aus mit Drache
0840	Euripo - Kanal	
1110		Drache längsseits zur Besprechung.
1935		abgelegt zur Minenunternehmung. Beginn des Minenlegens. Keine besonderen Vorkommnisse. gez.: v. Zatorski
26.10.43		
0100		Minenlegen beendet.
1000	Saloniki	fest. Ölübernahme. Keine besonderen Vorkommnisse. gez.: v. Zatorski
27.10.43		
1745	Saloniki, SW 2-3, See 1, bedeckt, mittlere Sicht.	mit Drache um aus zur Minenaufgabe.
2250		Beginn des Minenwerfens. gez.: v. Zatorski
28.10.43	Golf v. Saloniki	
0130		Minenlegen beendet.
0730	Saloniki	ein. Keine besonderen Vorkommnisse. gez.: v. Zatorski
29.10.43	Saloniki	
1050		Mit Drache um
	Epanomi-Huk	aus zur Minenaufgabe, wegen Wetterlage bei
1400	Saloniki	entlassen und ein. Keine besonderen Vorkommnisse. gez.: v. Zatorski
30.10.43	Saloniki	Kein Einsatz. gez. v. Zatorski
31.10.43	Saloniki	
1000	OSO-O 2, auffrischend auf 3-4, See 3 bedeckt, gute Sicht	mit Drache aus zur Minenaufgabe.
1650		Beginn Minenlegens.
1815		Minenlagen beendet.
2030	Saloniki	ein.
		gez.: v. Zatorski Leutnant z. See u. Kommandant

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Nichts zu bemerken.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

KA 35526 E

KTG.

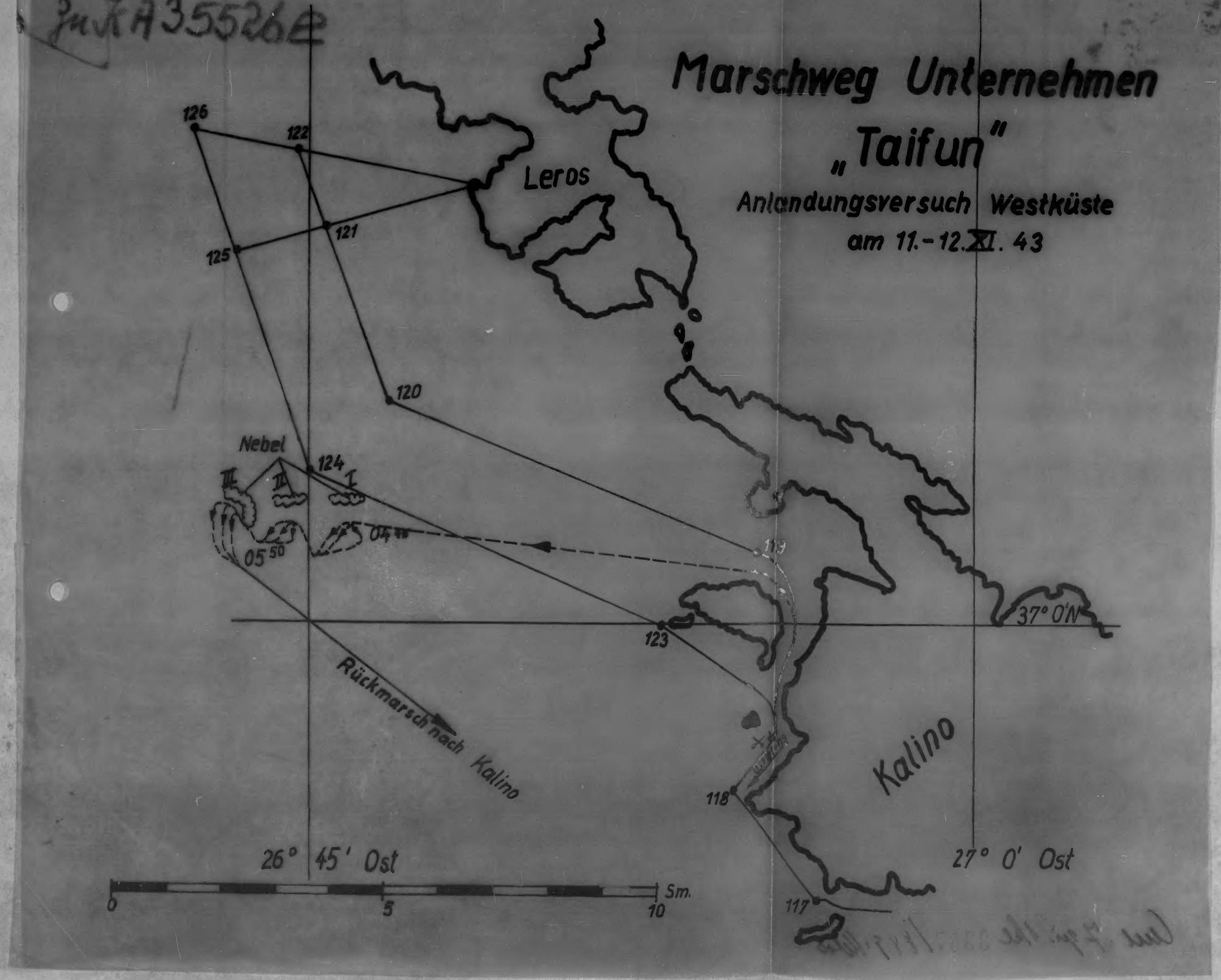
12. Räumbootsflottille

1.11. - 15.11.1943.

mit 2 Skizzen

Anl. 4 Zu Akt 33671/44 g. Kdos.

Zu KA 35526 e


Marschweg Unternehmen
„Taifun"
Anlandungsversuch Westküste
am 11.-12.XI. 43
Leros
126
122
121
125
120
Nebel
124
III
II
I
05 50
04 45
119
123
37° 0'N
Rückmarsch nach Kalino
Kalino
118
117
26° 45' Ost
27° 0' Ost
0
5
10
Sm.

Zu KA 35526 e


Marschweg Unterneh
12.XI.43 Tagesanl
12-13.XI.43 Erste
14-15.XI.43 Zweite
15-16.XI.43 Dritte
16-17.XI.43 Vierte
Leros
Kriffo
Alinda
Mt Arpetici
Pandeli
Portolago
Portolago
Feuereröffnen
Wartezeit
R210
16.-17.XI.
14.-15.XI.
15.-16.XI.
12-13.XI.
2210
1.
2.
3.
4.
Kalino
Kalolino
Isolaveeccia
Pezonda
Atti
Kalino
Pserimo
An und Abmarschweg
105
106
106a
104
112
111
103
110
109
108
119
118
120
121
122
123
124
125
126

Atinda

Mt Arpetici

16.-17.XI.

14.-15.XI.

15.-16.XI.43 Dritte

16-17.XI.43 Vierte

Pandeli

R210

Portolago

Portolago

126

122

121

125

1.

2.

120

124

119

123

112

111

Kalolino

103

110

Isolaveccia

109

108

Pezonda

Kalino

An und Abmarschweg

118

Kalino

116

12.-13.XI.

115

117

Vatti

Atti

Pserimo

114

113

Marmori

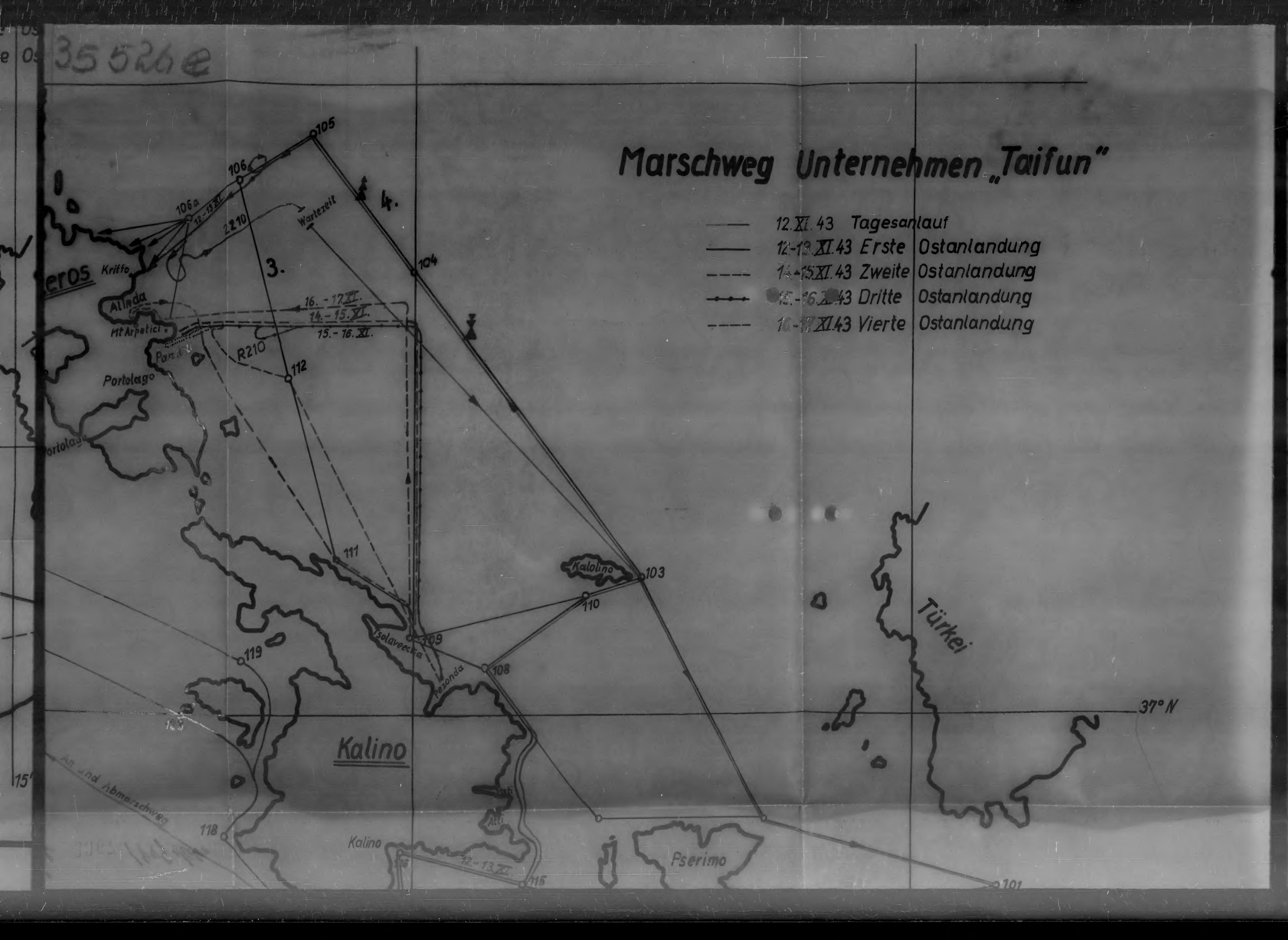
45'

27° Ost

15'

0

5


35526e
Marschweg Unternehmen „Taifun"
12.XI.43 Tagesanlauf
12-13.XI.43 Erste Ostanlandung
14-15.XI.43 Zweite Ostanlandung
15.-16.XI.43 Dritte Ostanlandung
16-17.XI.43 Vierte Ostanlandung
105
106
106a
12-13.XI.
2210
Wartezeit
4.
3.
104
Kriffo
Alinda
Mt Arpetici
16.-17.XI.
14.-15.XI.
15.-16.XI.
R210
112
Portolago
111
Kalolino
103
110
Türkei
109
Tsolaveecka
Pezonda
108
119
37° N
Kalino
An und Abmarschweg
118
Kalino
12.-13.XI.
115
Pserimo
101

15.-16.XI.43 Dritte Ostanlandung

16-17.XI.43 Vierte Ostanlandung

Alinda

16.-17.XI.

14.-15.XI.

15.-16.XI.

Mt Arpetici

Pandeli

R210

112

Portolago

Portolago

111

Kalolimo

103

110

Türkei

Solaveccia

109

119

Pezonda

108

37° N

Kalino

An- und Abmarschweg

118

Kalino

116

12.-13.XI.

115

Pserimo

101

117

114

113

100

Coo

Marmori

27° Ost

15'

0 5 10 Sm.

12367 Kriegstagebuch

RA 35526E

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Chef: Kapitänleutnant Mallmann

ab 5.11.1943 Chef i.V.: Oberleutnant z. See Weissenborn

Angefangen: 1. November 1943
Abgeschlossen: 17. November 1943
Anlagen: -

Boote:

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage: 2
R 194	Obersteuermann Kommandant i.V.	Bittner	" : 2
R 195	Leutnant z. See	v. Zatorski	" : 16
R 21o	Leutnant z. See	Neßmann	" : 12
R 211	Leutnant z. See	Großmann	" : 4

Italien - Gruppe

R 38	Oberleutnant z. See	Stürken	Seetage:
R 39	Leutnant z. See	Meyer	" :
R 178	Leutnant z. See	Mohn	" :
R 185	Obersteuermann	Stranski	" :
R 187	Oberleutnant z. See	Sellke	" :
R 188	Leutnant z. See	Hoer	" :

Anl. 6 zu 1 Kr 3367/44 g. Kdos

Anl. 4 zu 1 Kr 3367/44 g. Kdos

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.43	Skaramanga - Salamis	R 34, R 194 und R 21o Werftarbeiten. R 211 Ausbildung im Hafen. R 195 zur Verfügung MS Drache. Flottillenchef Führer des Dt.Markdo. Coos in Coos. gez.: M a l l m a n n
2.11.43	Skaramanga - Salamis	siehe KTB 1.11.1943 gez.: M a l l m a n n
3.11.43	Skaramanga - Salamis	Flottillenchef von Coos zurück. Einsatzbesprechung bei Admiral Ägäis. Aufgabe mit allen zur Verfügung stehenden Sicherungsfahrzeugen 11 Pi-La-Boote, 2 Pi-Fü-Boote von Lavrion und 9 I-Boote von Porto Rafti über Paros nach Coos zu überführen, eingeschifft 1 Bataillon einer Luftwaffenfelddivision. Als Sicherungsfahrzeuge zur Zeit zur Verfügung: R 211, R 195, U-Jäger 211o, GA 42, GA 51 und GA 52. Die beiden letzteren nur bis Paros. Gruppe Lavrion ausläuft 143o Uhr. Gruppe Porto Rafti 17oo Uhr. Da Wetterlage Überführung heute nicht zuläßt, auslaufen 4.11. vorgesehen. R 195 siehe KTB Anlage. R 34, R 194 und R 2lo Reparaturarbeiten. gez.: M a l l m a n n
4.11.43 o43o	Skaramanga	Mit R 211 aus nach Lavrion.
o63o	Cap Sunion NW 4-5, See 3-4, bewölkt, gute Sicht	passiert. Begegnung mit R 195, das infolge Seegangsschaden nicht befehlsgemäß Lavrion gelaufen ist, sondern gemäß letzten Befehl von Admiral Ägäis nach Salamis läuft, zur sofortigen Reparatur Stb.-Maschine und Auspuffleitung.
o71o	Lavrion	Mit R 211 ein. Besprechung über geplanten Einsatz mit Kommandanten GA 42, U-Jäger 211o, GA 51 und GA 52, Führer der Pi-La-Boote, Führer der I-Boote und Komp.-Führer der einzuschiffenden Luftwaffensoldaten. Anweisung über Bezeichnung der Boote mit Buchstaben, Ausrüsten mit Signalpersonal und Signalmitteln und weiteren für einen längeren Seetörn erforderlichen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Gegenstände. Kmdt. GA 42 übernimmt Führung der Gruppe in Porto Rafti und erhält GA 52 mit als Sicherungsboot. Marschformation festgelegt. Anweisung für Verhalten auf dem Marsch, bei Feindberührung, bei aufkommendem Seegang oder Nebel, bei Auftreten von Maschinenstörungen, bei Untergang oder schweren Beschädigungen eines Bootes. Marschweg gemäß Admiral Ägäis op Gkdos 1o3oo.
o91o		Verband durch feindliche Luftaufklärung erfaßt. Darauf Anweisung für verschärfte Fla-Wache gegeben.
11oo	Lavrion	R 211 aus mit Führer der Pi-La-Boote zur Seegangserkundung südostwärts Makronisi, da Wetter sich laufend verschlechtert.
13[illegible]	Lavrion NW 5-6, See 4, auffrischend, bewölkt, gute Sicht	R 211 ein. Kmdt. und Führer der Pi-La-Boote melden, daß Nachtmarsch für Pi-La-Boote bei diesem Seegang, der mit 4-5 angegeben, nicht möglich. FT an Admiral Ägäis: "Nach Seegangserkundung durch R 211 mit Führer Pi-La-Boote Nachtmarsch nicht möglich. Warte Besserung hier ab, da Paros-Bucht ungeschützt und zu feindnah für Aufenthalt so vieler Einheiten über einen Tag."
14oo	Lavrion	GA 42 mit GA 51 aus nach Porto Rafti zur Übernahme dortiger I-Boote. In FT Lt-Nr. 81 von Admiral Ägäis wurde U-Jäger 211o mit der Führung beauftragt. Da dieser von mir als Navigationsboot eingesetzt war, behielt ich U-Jäger 211o in Lavrion. Befehl gegeben an alle Einheiten, sich möglichst weit in der Bucht auseinanderzuziehen und zu tarnen.
113o		R 211 vor Anker. Nachts auffrischend auf Windstärke 7-8 aus nördlicher Richtung. gez.: M a l l m a n n
5.11.43 o7oo	Lavrion	Mit R 211 bei U-Jäger 211o längsseits.
o5oo		U-Jäger 21o2 stößt zur Gruppe Lavrion als weiteres Sicherungsfahrzeug und ankert auf Reede.
o83o		Durch feindliche Luftaufklärung Verband erfaßt. Befehl für verschärfte Fla-Wache gegeben.

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

Anl. 4 zum Skl 3367/44 den.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0900		Melde mich infolge starker Gelbsucht krank und soll Führung nach Rücksprache mit Admiral Ägäis an Kmdt. U-Jäger 211o, Oblt. z.S. Beger, abgeben.
1247		Fliegeralarm. Angriff von 4 Feindflugzeugen im Tiefflug mit Torpedos und Bordwaffen auf Landungs- und Sicherungsboote. 2 Maschinen abgeschossen. Siehe anliegenden Gefechtsbericht.
1430		Führung abgegeben und von R 211 ausgestiegen. Landungsverband ausläuft gemäß FT-Befehl Admiral Ägäis. R 21o und R 194 Probefahrt. R 34 Reparatur.
1500	Skaramanga NO 4, See 3, gute Sicht, einzelne Wolken	R 195 aus gemäß Befehl Admiral Ägäis, um noch zu der Landungsgruppe in Porto Rafti als Sicherungsboot zu stoßen. Siehe KTB Anlage.
1800		Führung der Flottille in See an Oblt. z. See Weissenborn übergeben.
1640	Lavrion	R 211 aus. Verband nachgelaufen.
1700		Zum Verband gestoßen. gez.: M a l l m a n n
6.11.43		
0200	Syra	Südspitze passiert.
0800	Paros	R 211 mit Verband Nausabucht geankert. Boote liegen gut verteilt in der Bucht. Vom Aufklärer erfaßt.
0820		
1000		2. Mal vom Aufklärer erfaßt.
0545	Skaramanga NO 1-2, See 1, gute Sicht, vereinzelte Wolken	Seeklar. Aufgabe gemäß Befehl Admiral Ägäis: R 34, R 194 und R 21o Marsch nach Paros, dort in Nausabucht zum Verband bestehend aus U-Jägern, KFK's, R-Booten, MFP's, I-Booten, Pi-La-Booten und Pi-Sturmbooten stoßen und mit Verband nach Coos laufen. Marschfahrt 16 sm. Boote wurden mehrfach von Aufklärern erfaßt.
1315	Paros Nausabucht	eingelaufen. Die auf den Bergen aufgestellten Flakposten geben Fliegeralarm. Im nächsten Moment springen 8 Beaughfighter-Zerstörer-Maschinen im Tiefflug über die Nordwesthöhe der Nausabucht. Trotz sofort einsetzenden starken Flakfeuers aller Einheiten greifen die Maschinen die noch in Fahrt befindlichen R 34 und R 194 mehrfach heftigst mit Bordwaffen an. Mehrere Anflüge konnten abgewehrt werden. Es wurden mit Si-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		cherheit 3 Maschinen abgeschossen. Aufschläge wurden beobachtet. Funkunterlagen geborgen und sofort mit Flugzeug nach Athen geschafft. Schäden, Ausfälle und Personalverluste: 1.) R 34: Über- und Unterwassereinschüsse im Bootskörper. Starker Wassereinbruch. Beide Hauptmotoren und Brennstofftanks zerschossen. 3,7 cm und Brücken-2 cm ausgefallen. Brückenpanzerung und Aufbauten vielfach zerschossen. Personalausfälle: 3 Tote, 6 Schwerverwundete, 7 Leichtverwundete. 2.) R 194: Einschüsse im Bootskörper über und unter der Wasserlinie und in den Aufbauten. Ausfall der Hauptmotoren und Einschüsse in Brennstofftanks. Totalausfall der 3,7 cm Flak. 1 Toter, 4 Schwer- und 3 Leichtverwundete.
	S 4-5, See 3-4, sehr gute Sicht, nicht wolkenlos	Auf Grund der gut getarnten und günstig ausgesuchten Liegeplätze wurden andere Boote nicht oder nur ohne Erfolg angegriffen. R 195, R 21o und R 211 keine Ausfälle. R 211 lag gut getarnt und für Fliegerangriffe äußerst günstig an der Felswand. Durch den auffrischenden, auf Süden umspringenden Wind kam R 211 so auf Leegerwall. Beim aus diesem Grund durchgeführten Verlegen des Ankerplatzes brach die Ankerkette. Der am Heck ausgebrachte Hilfsanker hielt nicht. Da aber mit den Schrauben wegen zu flachen Wassers nicht gearbeitet werden konnte, kam das Boot fest. Das Freikommen war erst in der Nacht möglich. Durch die hierdurch erlittenen Undichtigkeiten in der Sperrlast sowie Beschädigung einer Schraube, war das Boot nicht mehr fähig, den Einsatz weiter mitzufahren.
2000		Seeklar zum Weitermarsch des Geleits nach Amorgos. R 34, R 194 und R 211 verbleiben in der Nausabucht, um nach befehlmäßig durchgeführten Reparaturen nach Skaramanga in die Werft zu überführen. Seeoberleutnant Weissenborn steigt als Gruppenführer von R 194 auf R 21o.
2045	Paros	Geleit hat vor der Nausabucht Formation eingenommen und Marsch angetreten.
2135		Fliegeralarm. Geleit wird fortlaufend von Feindmaschinen überflogen und fast ununterbrochen von vielen Fallschirmleuchtbomben erleuchtet. Bombenangriffe erfolgen nicht. Annahme, daß Flugzeuge mit Seestreitkräften zusammenarbeiten, bestätigt sich später.

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

Anl. 4 zu Akt 3367/44 den.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2250		Leuchtbombenwurf eingestellt. Maschinen bleiben weiter über uns.
2325		Fliegeralarm beendet.
	Nausabucht	R 34, R 194 und R 211 Durchführung befehlsmäßiger Reparaturen.
		Admiral Ägäis
7.11.43		Alarm. Etwa 6000 m voraus kurzes Scheinwerferleuchten, dann Aufblitzen unter Land von Naxos. LG's stehen über See. Ganz kurzer zweiseitiger Feuerkampf. Dann nur noch einseitig von Land nach See. Hierbei auch Salven von schweren Kalibern. Verband geht sofort auf Gegenkurs. Beim Rückmarsch übernehmen R-Boote die Achteraussicherung.
0130	Paros	1. Gruppe Geleit einläuft Marmora-Bucht.
0215	Naxos	2. Gruppe Geleit einläuft Naxos. Es wird angenommen, daß die zur U-Jagd dem Verband vorausgelaufenen GA-Boote auf den Feind, voraussichtlich Zerstörer gestoßen sind. Zur Klärung und eventuellen Hilfebeistand lief ich, da mir nur ein R-Boot zur Verfügung stand, mit R 210 aus.
0150		Da auf dem Gefechtsort bei Dunkelheit keinerlei Feststellungen zu machen waren, wieder Marmora-Bucht ein
0300	Paros	geankert.
0500		R 210 seeklar zur weiteren Nachforschung nach den GA-Booten. Auf Schlauchbooten und Flößen treibende 6 Überlebende von GA 45 geborgen. Weitere leere Schlauchboote mit Kleidungsstücken ließen darauf schließen, daß weitere Überlebende in Gefangenschaft geraten. Viel treibendes Gut oder Wrackteile wurden nicht gesehen.
0805	Paros S 4-5, See 3-4, gute Sicht, einzelne Wolken	R 210 Marmora-Bucht geankert. Da Verband im Laufe des Tages mehrfach von Feindaufklärern erfaßt und Geleit wegen Wetterlage nicht weiter maschieren kann, wird Verband weitgehendst in verschiedene Buchten verteilt.
1325		R 210 und R 195 seeklar.
1430	Paros	R 210 und R 195 Parikia eingelaufen. Boot gut getarnt im Fischereihafen hinter Seglern festgemacht.
0320	Paros	R 34, R 194 und R 211 Nausabucht aus zur Überführung in die Werft Skaramanga.
1224	Skaramanga	Zur Durchführung Reparaturen in Werft Skaramanga eingelaufen.
		Admiral Ägäis

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.11.43 0630	Paros (Parikia)	R 195 und R 210 seeklar. Marsch nach Marmora-Bucht. Geleit tritt Marsch nach Amorgos an. R 195 bleibt in Marmora-Bucht zur Behebung Maschi.-Schadens. R 210 wird detaschiert zur Nachprüfung, welche Boote in Nausabucht und auf Naxos zurückgeblieben und wann nachkommen möglich.
1100		Aufgabe durchgeführt. Lage: 4 I-Boote in Nausabucht wegen Masch.-Schadens erst abends klar. 2 Pi-Boote Marmora-Bucht. Bleiben wegen Masch.-Schadens unklar. Auf Naxos keine Feststellungen. R 210 und R 195 nach Beseitigung Masch.-Schadens dem Geleit nachgelaufen.
1215		Zum Geleit gestoßen und angehängt.
1325	S 4-5, See 3-4, sehr gute Sicht, wolkenlos	Fliegeralarm. 12 Zerstörer und Torpedoflugzeuge vom Typ "Beaughfighter" greifen Verband im Tiefflug an. Durch das äußerst starke Abwehrfeuer des Verbands und durch das entschlossene Eingreifen der begleitenden Arado-Flugzeuge konnten Anflüge abgewehrt und die Torpedos ausmanövriert werden. Trefferwirkungen in die Maschinen konnten beobachtet werden. 2 Maschinen zeigten Rauchfahnen. Das Aufschlagen der Maschinen auf dem Wasser konnte nicht beobachtet werden. Hervorragend haben sich die 8,6 cm Raketenwerfer mit Drahtseilgeschoß bewährt. Anfliegende Maschinen drehten hierbei sofort ab. U-Jäger 2102 hatte Ausfälle durch Bordwaffenbeschuß. R 210 geht längsseits zur Übergabe des Arztes.
1338		Fliegeralarm beendet.
1525	Amorgos	R 195 und R 210 mit U-Jäger 2102 Katazola-Bucht zur Anlandgabe der Verwundeten eingelaufen.
1620		R 210 und R 195 Katazolabucht aus in die Akrotiribucht. Da es auf Grund der großen Zahl der Fahrzeuge im Geleit nicht möglich war, alle Boote gut getarnt in die Nikurias-Bucht zu legen, würde der Verband außerdem in die Katazola-Bucht und die Akrotiribucht aufgeteilt.
1951		Eingang FT 1940/44: U-Jäger 2110 S 55 ausgefallen. Dafür R 210 sofort Sicherung Verbandes gegen Feindüberraschung gem. FT 2236/72 sinngemäß übernehmen. Admiral Ägäis op.
1900	Amorgos	U-Jäger und GA-Boote von der U-Jagd eingelaufen.
	Skaramanga	R 34, R 194 und R 211 Werftarbeiten.
		Admiral Ägäis

Anl. 4 zu Akt 3367/44 den.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.11.43 0015		Ausgang FT 2154/53: An Admiral Ägäis op: "Letzte Nacht Katakoba von 2 englischen Zerstörern beschossen, deshalb Verband in mehrere Buchten gut getarnt verteilt. Besatzungen Beobachtungsposten und Stellungen bezogen, da Beobachtungen von Land günstiger und Schutz von U-Jägern im Sinne von S-Booten ohnehin nicht möglich, nicht ausgelaufen." R 21o. Da die U-Jäger wieder eingelaufen und die Liegeplätze des Verbandes lo sm auseinanderliegen, ist eine genaue Überwachung und Alarmierung des Geleits durch ein einzelner R-Boot unmöglich. Dasselbe gilt für das Einnebeln des Verbandes, besonders da der Wind ablandig ist. Die auf den 2-3oo m hohen Bergen aufgestellten Wachposten können dagegen den Verband viel eher und besser alarmieren als ein einzelnes Fahrzeug. Die Maßnahme, daß R 21o nicht ausgelaufen ist, erwieß sich auch als richtig, da in der Nacht zwei englische Zerstörer die Südküste von Amorgos abpatrollierten und alle Buchten mit Scheinwerfern ableuchteten. Das R-Boot hätte sofort Verdacht erregt, während von See aus der gut getarnte Verband nicht zu sehen war.
0800	SW 2-3, See 1-2, sehr gute Sicht, wolkenlos	Seeklar. Verband marschiert in 2 Gruppen weiter. 1. Gruppe über Levitha. R 21o, 2 GA-Boote, 1 MFP, 1 Pi-La-Boot, 5 I-Boote. 2. Gruppe über Stampalia. R 195, 2U-Jäger, 1 KFK, 9 I-Boote, 2 Pi-Sturmboote.
1245		R 21o (1. Gruppe) Fliegeralarm. 8 Beaughfighter fliegen Verband an. Werden von den Jagdschutz fliegenden 4 Ju 88 angegriffen und abgedrängt.
1250		Fliegeralarm beendet.
1430	Levitha	Levithabucht eingelaufen. Der Verband wird bis dunkelwerden mehrfach von Aufklärern erfaßt. R 195 (2. Gruppe) Marsch ohne Vorkommnisse.
1405	Stampalia	Franko-Bucht eingelaufen.
2300		R 195 Fliegeralarm. Bombenreihenwürfe in den Verband. Keine Treffer, keine Aüsfälle.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.11.43 0130		Fliegeralarm beendet.
0150	Levitha W 2-3, See 1-2, sehr gute Sicht, wolkenlos	R 21o (1. Gruppe) Zerstörer beschießen die Liegeplätze und die Umgebung des Verbandes. Keine Treffer, keine Ausfälle. Nur geringste Splitter- und Steinschlagwirkungen an Oberdeck. Die feindlichen Einheiten konnten rechtzeitig durch auf den Bergen aufgestellten Wachposten gemeldet werden. Besatzungen hatten, da das Boot gut getarnt lag, bis auf geringste Waffenbedienung das Boot verlassen und Stellungen in den Bergen bezogen. Es gibt in diesem Seegebiet für leichte Einheiten nur die Möglichkeit, sich gut mit Tarnnetzen getarnt in schmale Buchten an Steilküsten zu legen, um vor Überwasserstreitkräften sicher zu sein. Ein Ausbrechen ist auf Grund der geringeren Geschwindigkeit nicht möglich. Ebenso eine Gegenwehr, da die Gefechtsentfernung von den größeren Kalibern bestimmt wird. Das Zurücklassen von Geschützbedienungen stellt die Bekämpfung von eventuelle angreifenden S-Booten sicher. Die übrige Besatzung kann wesentlich wirkungsvoller von den bezogenen Stellungen mit Hand- und Maschinenwaffen die Feindeinheiten bekämpfen.
0700	Stampalia	R 195 (2. Gruppe) seeklar zum Marsch nach Coos. Keine Vorkommnisse.
1644	Coos	R 195 Coos Hafen eingelaufen.
0800	Levitha	R 21o (2. Gruppe) seeklar zum Marsch nach Coos. Vor Levitha 6 treibende Brennstoffässer abgeschossen. Bei einem leichte Detonation. Wegen Minenverdacht R 21o mit SDG-Gerät (1o m Stander) vor Verband gesetzt. Kein Räumerfolg.
1400	Coos	R 21o Coos Hafen eingelaufen.
	Skaramanga	R 34, R 194 und R 211 Werftarbeiten.
21-2200		Englische Zerstörer beschießen Stadt und Hafen Calino.
11.11.43 0015-0035		Englische Zerstörer beschießen Stadt und Hafen Coos. Boote keine Ausfälle und Beschädigungen.
	Skaramanga	R 34, R 194 und R 211 Werftarbeiten.
14-1700		Einsatzbesprechung mit U-Jagdchef.
		R 195 siehe KTB Anlage vom 11.-17.11.43.
1900		R 21o seeklar. Marsch zum Marmaristrand (Coos). Aufgabe: Verladen eines Battalions (Kampfgruppe Aschaff) am Marmaristrand auf MFP 123, 331, 129 und I-

Anl. 4 zur Akt 3367/44 den.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Boote WuZ. Anmarsch auf befohlenem Weg über Punkt 117, 118, 123, 124, 125, 126, 122 zur Anlandungsstelle Gurnabucht. Hier landen MFP 129 und 331 mit I-Boot WuZ in der inneren und MFP 123 in der äußeren südlichen Teilbucht. Führung der Westanlandung Oblt. z.S. Weissenborn auf R 21o.
2o-2200	Coos	Truppenverladung am Marmaristrand. Einsatzbesprechung mit Bootsführern über Anmarsch und Verhalten in allen Lagen und Einheitsführer der eingeschifften Einheiten.
213o	SW 1-2, See 1, sehr gute Sicht, später gut mondhell, wolkenlos	Eingang FT 2o44/31: "Taifun: alle Gruppen eine Stunde später auslaufen." U.Jagdchef.
2200		2 deutsche Torpedoboote durchlaufen Straße von Coos - Calino mit Ostkurs.
2300		Seeklar. Verband tritt auf befohlenem Weg Marsch an. Zur Sicherung gegen Seestreitkräfte stehen Zerstörer auf befohlenen Standlinien jeweils seewärts vom anlaufenden Landungsverband. Zerstörer bleiben auf Standlinie 1 (Süden) stehen und geben somit dem Geleit nur in der ersten Nachthälfte Schutz.
12.11.43 o14o		Eingang FT oo58/43: 1.)..... 2.) Y-Zeit o4oo Uhr. Gruppen melden falls später Zeit notwendig. U-Jagdchef.
o15o		Eingang FT o124/44: Feindlicher Aufklärer Bombenagriff aus großer Höhe. Geleit verzögert sich um 2 Stunden. R 195 (Ostgruppe)
		FT o154/45 - Y-Zeit o53o Uhr R 195 (Ostgruppe) ist auf R 21o unklar aufgenommen worden. Wiederanforderung war auf Grund der starken Überlastung der Welle nicht möglich.
o152	Seegebiet westlich Calino	Alarm. Voraus ein Schatten, der mit hoher Fahrt (2o sm) auf Verband zuläuft. Da ich feindlichen Zerstörer vermute, drehe ich mit den Booten unter Land ab, in der Absicht, den Verband einzunebeln. Da aber kein Feuer eröffnet wird, laufe ich ihm mit angerichteten Waffen entgegen. Ich gehe bis auf 5 sm an ihn heran und rufe ihn: "Hallo, what ship" an. Er antwortet mir auf englisch, daß er ein englisches Minensuchboot sei und gibt bereitwillig auf alles Antwort, was ich von ihm wissen will.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Nach späteren Gefangenenaussagen hielt er uns für Engländer, später nach dem Feuereröffnen für Italiener. Auf meine Aufforderung hin folgte er mir. Da er mir aber die ganze Zeit mit seinen mit Schutzschildern versehenen Waffen angerichtet hatte und er mir artilleristisch weit überlegen war, laufe ich mit dem mir folgenden Engländer in Reichweite der vor einiger Zeit passierten U-Jäger 2lo1 und 2lo2 und gebe ihnen durch Morsespruch die Lage hinüber. Nach gemeinsamen Feuerüberfall ging ich nochmals beim Engländer längsseits um die jetzige Lage zu klären. Aus denen von ihm gestellten Fragen ging hervor, daß er noch immer nicht die Lage übersah.
o253		Durch FT o219/48 gemeldet: Englisches Fahrzeug in Tenoto vernichtet. R 21o (Westgruppe) Das englische Fahrzeug mußte erst kampfunfähig gemacht werden, besonders, da er mir artilleristisch weit überlegen war, bevor ich den Weitermarsch antreten konnte. Da die U-Jäger aber zu weit abstanden und das Fahrzeug nicht sehen konnten, mußte es von mir veranlaßt werden. Besonders, da es, wie ich auch vom Engländer bestätigt bekam, nicht allein, sondern von einem Kanonenboot begleitet war, das bei unserem Feuerüberfall mit Höchstfahrt Kurs Leros ablief und einen FT absetzte (wurde gehört). Anschließend wurde das Minensuchboot, es handelt sich um BYMS-72 von den U-Jägern in Schlepp genommen und nach Calino eingebracht. Lt.-Befehl von General Miller wird allerhöchster Wert auf eine gleichmäßige Anlandung der Ost- und Westgruppe gelegt. In Ausführung dieses Befehls und um die Schlagkraft einer gleichmäßigen Anlanddung nicht zu schwächen, entschloß ich mich, hier unter Landschutz außer Sichtweite von Leros auf die Anlandezeit der Ostgruppe zu warten, die aus FT oo58/43 und o124/44 hervorgeht (o6oo Uhr).
o3o5		Marsch fortgesetzt. Der Marschweg war befohlen, aber in besonderen Lagen dem Verbandsführer freigestellt. In diesem Fall steuerte ich von der Tenotobucht nicht auf Weg 1, sondern um noch möglichst lange unter Landschutz zu laufen erst Weg 2 (siehe Skizze). Besonders da noch mit dem aktiven Eingreifen von Seestreitkräften gerechnet werden mußte, auf Grund des vorher abgelaufenen Kanonebootes.
o328		R 21o FT sendeseitig ausgefallen.
o342	SW 2, See 1-2, gute Sicht, mondhell, einzelne Wolken	Durch MFP 129 FT o32o/5o abgesetzt. Anlandung nicht vor o615 Uhr. R 21o (Westgruppe)

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

Anl. 4 zu Akt 3367/44 den.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Es war beabsichtigt, um 0600 Uhr anzulanden. Da aber die I-Boote die vorher gehaltene Fahrt nicht durchhalten konnten, tritt eine Verzögerung von 15 Minuten ein. (Auswirkung zu großer Beanspruchung auf dem Anmarsch nach Voos.)
0350		Eingang FT 0329/51. Westgruppe Marsch fortsetzen. U-Jagdchef.
0355		Sämtliche FT-Anlagen des Verbandes sendeseitig ausgefallen. An der Kimm zieht ein leichter Wolkenschleier auf und verdunkelt den tiefstehenden Mond. So bewirkte der erste Schein der aufgehenden Sonne nicht mehr Helligkeit als eine mondhelle Nacht.
0445		Batterien von Leros eröffnen auf 11 000 m (6 sm südwestlich von Mt. Piana) auf den Verband das Feuer. Verband dreht nebelnd ab um außer Reichweite zu gehen. 3-4 Batterien beschießen Verband mit sehr schneller Salvenfolge. Nebele Verband wieder ein und führe ihn heraus. Auch ein dritter Versuch mißlingt am konzentrierten und sehr gut liegendem Abwehrfeuer des Gegners. Da es langsam hell wird und FT-Verbindung nicht zu bekommen ist, wird Aufgabe abgebrochen. Batterien stellen erst ihr deckendliegendes Feuer auf 17 - 18 000 m ein. Rückmarsch nach Calino. Lagebericht wird von mir durch den noch auf Standlinie 1 stehenden Zerstörer "Crisby" durch FT abgesetzt.
	Seegebiet von Leros	
0655	Calino	eingelaufen.
0800		Landungsverband seeklar. Aufgabe: Erzwingung Westanlandung am Tage mit Zerstörerunterstützung. Durchführung wie in der Nacht.
		Gruppenführer folgt mit R 210 nach Rücksprache und Befehlsempfang U-Jagdchef und Einbau eines neuen FT-Geräts.
0925		Sämtliche jeweils in Reichweite liegenden Westbatterien (5-6) eröffnen auf 15 000 m auf den anlaufenden Verband das Feuer. Personalausfälle an Bord und bei den eingeschifften Soldaten treten auf (Bei diesem und den folgenden Anlauf 3 Tote, 5 Schwerverletzte und einige Leichtverletzte). Boote werden unter Nebelanwendung gelöst. 8 Bristol-Blenheim fliegen den Verband an, drehen aber nach Beginn des Beschusses sofort wieder ab. Da weitere Unternehmen zwecklos und nur mit dem Verlust aller Boote enden können, lasse ich den Verband außer Reichweite der Batterien auf den Stuka-Einsatz warten, der gleichzeitig mit der Landung der Fallschirmjäger erfolgen soll.
1245 - 1320		Auch dieser Vorstoß bleibt trotz Zerstörerunterstützung im heftigsten Feuer aller Batterien lie-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		gen. Zerstörer können ihre schwere Artillerie nicht zum Einsatz bringen und nebeln Verband ein. Noch ein weiterer Anlandungsversuch wird abgeschlagen. Da Anlandung am Tage unmöglich, führe ich Verband nach Calino zurück.
1445		Lage durch FT 1425/9 abgesetzt: An Admiral Ägäis, Kampfgruppe Miller, U-Jagdchef: "Anlandung Westgruppe nicht möglich wegen zu starkem Artilleriebeschuß. Vorschlage Anlandung Einheiten Ostküste bei Kampfgruppe Saldern. Eintreffen dort 7 Stunden nach Befehlsempfang." R 210 (Westgruppe)
1830	Calino	Verband eingelaufen.
2000		Telefonische Meldung bei U-Jagdchef im Stabsquartier Isolavecia - Bucht. Neue Aufgabe für die Nacht wird getarnt telefonisch durchgegeben.
	Skaramanga	R 34, R 194 und R 211 Werftüberholung.
2300	Calino	Seeklar. Verband R 210, 3 MFP's, 2 I-Boote auslaufen gemäß Aufgabe. Aufgabe: Anlandung an der Ostseite. Marsch Punkt 116, 115, 108, 110, 103, 104, 105, 106, 106a, dann Anlandung in der Kriffobucht bei der Alindabucht. Anlandung ist unter allen Umständen zu erzwingen. U-Jäger 2101 und 2102 laufen mit dem Verband bis Calolino zur artilleristischen Unterstützung. Dort warten und Boote nach Rückkehr wieder aufnehmen.
13.11.43		Anmarsch ohne Vorkommnisse. Er wurde erst dadurch erleichtert, daß die Aufmerksamkeit der Geschütz- und Scheinwerferbatterien von Leros auf 2 nach SO ausbrechende ital. Schnellboote gerichtet war.
0355		Erst als Verband auf Anlandekurs gegangen war, wurde er 5 sm vor der Küste von Scheinwerfern erfaßt und von mehreren Batterien heftigst beschossen. Boote drehten gegen meinen Befehl einzeln ab, so daß erst jedes einzelne durch Zuruf wieder neu eindirigiert werden mußte. Ich habe Boote jetzt in geöffneter Ordnung anlaufen lassen, da die Feuerwirkung der Batterien sich so nicht konzentrieren konnte. Jedes einzelne Boot hatte vorher von mir genaueste Anweisung bekommen. R 210 lief in Windluv neben dem Verband her und nebelte ihn so ein. Die ganze Anlandung lag unter schwerstem

Anl. 4 zur Akte 3367/44 g.Kdos. den.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Feuer aller Batterien, einschließlich Pack und automatischer Waffen. Der Feind schoß ausgezeichnet. Trotz Treffern und Ausfällen wurde weitergelaufen. Scheinwerfer und Geschützbatterien bissen sich oft gut an unseren Nebelwänden fest. Es hat sich hier wie auch später als gut erwiesen, daß der Verbandsführer nicht auf einem Landungsboot, sondern auf einem unabhängigen, schnellen Boot eingeschifft ist, das mit dem nötigen Fahrtüberschuß seine Position im Verbandwechseln und so seine Anordnungen geben kann.
0515		Verband angelandet. Nach Durchführung Anlandung lief ich wieder von der Küste ab und wartete draußen unter laufendem Beschuß auf die Rückkehr der Boote. R 21o hatte fast 2 Stunden ununterbrochen im Feuer mehrerer Batterien gelegen und mußte hierbei noch mehrfach die Boote anderer Verbände, die wegen zu starken Abwehrfeuers nicht herangekommen waren, wieder auf neuen Anlandekurs weisen.
	S 7, See 5-6, gute Sicht, vereinzelt Wolken	
0550		Batterien stellen Feuer ein. Da bei der schwer aufkommenden See (Wind 7, See 5-6) eine Anlandung unmöglich war und es hell geworden war, trat ich den Rückmarsch nach Coos an.
0700	Calolino	Auf U-Jäger 2101 und 2102 gestoßen. Marsch nach Coos fortgesetzt. U-Jäger laufen nach Calino.
0920		Zwischen Pserimo und Coos zwei Schiffbrüchige des durch die Luftwaffe versenkten Zerstörers Dulverton (L 63) aufgenommen.
1040	Coos	Hafen eingelaufen. Abends kein Einsatz wegen Wetterlage.
	Skaramanga	R 34, R 194 und R 211 Werftarbeiten.
14.11.43		R 21o verlegt von Coos in die Pezonda-Bucht.
	Skaramanga	R 34, R 194 und R 211 Werftüberholung.
1700	Calino	Seeklar. Nach Durchführung Besprechung R 21o ausläuft mit 3 I-Booten, einem Pi-La-Boot und einem Pi-Sturmboot mit Hauptmann Dörr und 174 Mann, Munition und Verpflegung aus Pezondabucht zur Anlandung auf Mt Appetici.
1830		Mündungsfeuer in See, Richrung Coos. Laut FT beschießen englische Zerstörer Coos Hafen. Verband bekommt von Landbatterien auf Anlandekurs Beschuß. Beschuß ist stark und gutliegend, aber nicht mehr so kräftig wie bei der Landung vom 12.-13.XI. Ich lasse Boote auseinanderziehen, um nicht ein zu konzentriertes Ziel zu bieten. R 21o läuft bis auf eine Meile an die Küste mit heran und bleibt dort liegen, um die Batterien

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		zu binden.
2015	Seegebiet östl. Leros	Verband angelandet.
2018	SW 2-3, See 1-2, sehr gute Sicht, mondhell, klar, vereinzelt Wolken	Abschüsse auf See. Drei feindliche Zerstörer schießen LG-Schleier auf Landungsverband. Da Boote bereits angelandet, läuft R 21o mit Höchstfahrt ab. Zerstörer schießen auf mich, Einschläge liegen im Kielwasser. Kurz darauf eine hohe Feuersäule, Detonation in Richtung der Zerstörer und starkes Flakschießen. Anscheinend Bombentreffer auf Zerstörer. Ein Zerstörer folgt mir mit hoher Fahrt und weiterem Beschuß. Abstand etwa 4000 m. Ich kann mich in einer plötzlich, unerwartet auftretenden Regenboe lösen.
2225		Pezonda-Bucht eingelaufen.
	Skaramanga	R 34, R 194 und R 211 Werftarbeiten.
15.11.43	Calino	Laut Befehl Admiral Ägäis sollte Anlandung am 15.-16.XI und Anlandung schwerer Waffen in derselben Nacht von Korv.Kapt. Schulz, Chef 3. S-Flottille geführt werden. Laut Wunsch General Müller die alten, ortskundigen Verbandsführer weiterhin führen zu lassen, ist dies bei Admiral Ägäis beantragt und genehmigt worden. Da alle R-Boote wegen Maschinenschadens zu dem Einsatz außer KB sind, führt Oblt. Z.S. Weissenborn diesen Einsatz von dem begleitenden S-Boot
1700	Calino	Ausläuft ein MFP, 1 Pi-La-Boot Pezonda-Bucht zur Anlandung von 280 Soldaten am Mt. Appetici. Dann Aufklärungsvorstoß in Pandelli-Bucht, ob Bucht feindfrei. Anschließend Abholung von Verwundeten, Schiffbrüchigen und Gefangenen aus der Kriffo-Bucht.
	SW 1, See 1, sehr gute Sicht, mondhell, klar, wolkenlos	Anlaufende Boote bekommen Feuer durch Batterien. Stärke fast wie am Vortage. Die erste Welle wurde vom S-Boot herangeführt, das dann draußen so lange die Sicherung übernahm, bis Boote zurückkamen und Lage meldeten.
2045		Truppen auf Mt. Appetici angelandet. Vorstoß in Pandelli-Bucht konnte wegen starken Abwehrfeuers nicht durchgeführt werden. Ebenso die Abholung der Verwundeten aus der Kriffo-Bucht.
16.11.43		Die der ersten Welle folgende 2. Welle mit schweren Waffen, bestehend aus einem Kriegsfischkutter, einem Pi-Sturmboot als Aufklärungs-

Zu beziehen vom Vordruckager der Kriegsmarine: K. H. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen für Ostseebereich: in Kiel, für Nordseebereich in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Anl. 4 zu 1/Skl 3367/44 geh.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		und Nebelboot und 4 Pi-La-Booten konnte nicht zum Einsatz kommen, da Aufklärung des Sturmbootes ergab, daß Pandelli-Bucht noch in Feindeshand und mit dem Heer vereinbartes Zeichen (schießen von ES-Patrone 2) bei Anlandemöglichkeit schwerer Waffen nicht erfolgte. Trotzdem ließ ich Verband langsam abwartend auf Anlandungsstelle zulaufen. S 54 lief neben dem Verband her, um ihn nötigenfalls einzunebeln.
0345		Da vereinbartes Zeichen nicht gezeigt wurde und Bucht noch in Feindeshand, gebe ich Befehl zum Rückmarsch. In der Nacht herrscht starke Fliegertätigkeit, viermotorige Bomber, anscheinend Nachschub aus der Luft.
0600		Pezonda-Bucht eingelaufen.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftüberholung. R 211 Probefahrt.
	Calino	Aufgabe: R 21o ausläuft mit 1 KFK, 1 MFP, 6 Pi-La-Booten 1 I-Boot und 1 Pi-Sturmboot aus Pezondabucht zur Anlandung schwerer Waffen bei Stadt Leros nach Sprengung der Netzsperre und Einnebelung der Bucht durch das I-Boot. Der MFP und das Pi-La-Boot lösen sich bei Erreichen des Anlaufkunktes und laufen zur Abholung von Verwundeten aus der Kriffo-Bucht und Verschiffung von Schiffbrüchigen von Kriffo nach Leros Hafen. Gesamtüberführung Oblt. z.S. Weissenborn auf dem beschränkt klaren R 21o.
1700	Pezonda-Bucht SW 1, See, sehr gute Sicht, mondhell, klar wolkenlos	Nach Durchführung Einsatzbesprechung mit genauester Anweisung der einzelnen Untergruppen und Bootsführer in der Pezonda-Bucht läuft Verband aus. Marsch ohne Vorkommnisse. Nach Erreichen des Anlaufkunktes wird das I-Boot mit Spreng- und Nebelkommando vordetaschiert. Der übrige Verband folgt langsam nach. Das Einnebeln der Anlandestellen durch Nebelbojen hat sich als ausgezeichnet erwiesen. Bei Anwendung an dem Vortage hätte es die Durchführung der Aufgaben um ein wesentliches erleichtern können. Durch Werfen von 5 großen Nebelbojen in der Alinda-Bucht ist die Küste in 5 sm Breite und 3 sm Tiefe vernebelt worden. Höhe der Nebelwand etwa 4o - 5o m. Es muß geprüft werden, ob die Nebelbojen nicht von einem Flugzeug aus abgeworfen werden können. Etwa 1ooo m vor der Sprenglücke zur Alinda-Bucht blieb ich mit R 21o liegen, um den von der Kriffo-Bucht kommenden Fährprahm einzudirigieren und auf die Rückkehr entladener Pi-La-Boote zu warten. Anlandung stößt unerklärlicherweise auf keinen Widerstand. Erst später wird durch FT gemeldet, daß Besatzungstruppen von Leros am Abend des 16.11. bedingungslos kapituliert haben.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2340	Piräus	R 211 seeklar, mit TA 17 aus nach Leros.
17.11.43		
0010	Calino	R 21o Isolavecia-Bucht geankert.
0450		R 21o und R 195 seeklar.
0515		SDG-Gerät (1o m Stander) ausgebracht und Minenschutz für folgende U-Jäger übernommen.
0550	Leros	Gerät vor Portolago eingenommen.
0600		Portolago Werft festgemacht. Werftgelände besetzt. Waffen sichergestellt, Englische und ital Gefangene unter Bewachung gestellt und abtransportiert.
0705	Amorgos	R 211 von TA 17 nach Nikuria-Bucht entlassen zur Abgabe von Proviant und 2 cm Munition an MFP 124.
0810		Nikuria-Bucht eingelaufen. Abgabe durchgeführt.
0840		Abgelegt zum Weitermarsch nach Leros.
1145	Leros	Portolago eingelaufen. In der Werft festgemacht.
		R 195, R 21o und R 211 abends keinen Einsatz.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.

Oberleutnant z. See und Flottillenchef i.V.

Anl. 4 zum Akt 3367/44 den.

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

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

Geheime Kommandosache!

Beitrag zum KTB 12. R-Flottille von R 195.

Kommandant: Leutnant z.S. v. Zatorski

Angefangen: 11. November 1943
Abgeschlossen: 17. November 1943

Anl. 3 zu 1 Skl 3367/43 g. Kdos

3 Kl.

Anl. 4 zu 1 Skl 3367/43 g. Kdos den.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.11.43	Coos	R 195 steht Oblt. z.S. Kampen als Führer der Ostanlandung zur Verfügung. Genaue Unterlagen siehe Bericht über Anlandung deutscher Truppen an der Ostseite der Insel Leros - Unternehmen Taifun -, von Oblt. z. S. Kampfen 21. U-Jagdflottille.
2200		Mit Landungsverband ausgelaufen. Aufgabe: Anlandung eines Verbandes an der Ostseite von Leros. Führung Oblt. z.S. Kampen. Anmarschweg: 100, 101, 108, 103, 104, 105, 106, 106a, dann Anlandung.
2210		2 deutsche Torpedoboote südlich Pserimo mit Ostkurs in Sicht gekommen.
2340	Südlich Calolino SW 2, See 1, gute Sicht, wolkenlos	Sichtung eines von der türkischen Küste kommenden Motorseglers. Navigatorische Führung an MFP 497 übergeben. Da Verdacht auf Ver[illegible] besteht, wird Besatzung übernommen und Segler treiben gelassen. Diese Maßnahme war auf Grund der geringen zur Verfügung stehenden Zeit nötig.
		gez.: v. Zatorski
12.11.43 0000		Fliegeralarm. Einzelne Feindmaschine wirft 8 Bomben auf Verband. Keine Treffer, keine Ausfälle.
0008		Fliegeralarm beendet.
0010	Calino	Ostwärts eingenen Standort in Höhe der Attibucht hohe Stichflamme mit Detonation.
0020		Punkt 103 erreicht. Hier sollte zum Verband eine zweiter Anlandsgruppe stoßen.
0120		eintrifft 2. Verband. Marsch fortgesetzt.
0138		Ausgang FT 0124/44 Feindlicher Aufklärer Bombenangriff aus großer Höhe. Geleit verzögert sich um 2 Stunden. R 195
0200		Ausgang FT 0154/45 Y-Zeit 0530 Uhr. R 195
0250	2 sm südlich Pt. 104	Alarm 4 feindliche S-Boote voraus. 2 weitere Einheiten südlich Farmako. Da diese Einheiten nicht genau ausgemacht werden konnten, Ausgang FT 0258/49, 2 Zerstörer. R 195
0305	SW 1, See 1, gute Sicht, einzelne Wolken.	Diese Meldung galt für die auf Standlinie 8 stehenden eigenen Torpedoboote. Einheiten wurden später als 2 S-Boote ausgemacht und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		von T-Booten angegriffen.
0313		Navigatorische Fahrzeug wird an MFP 37o abgegeben. R 195 läuft auf erste S-Bootsrotte zu und eröffnet auf looo m das Feuer. Treffer wurden beobachtet. S-Boote laufen mit hoher Fahrt ab. Obwohl jedem einzelnen Geleitfahrzeug vorher genaue Anweisung gegeben war, geriet Verband bei dieser erstem Feindberührung vollkommen durcheinander. Hierdurch war eine weitere Bekämpfung des Feindes nicht möglich.
0335		Verband gesammelt und auf Kurs gelegt.
0400	Zwischen Pt. 106 und 106a	Navigatorische Fahrzeug an MFP 37o abgegeben und voraus in Sicht kommende S-Bootsrotte entgegengelaufen. Das erste Boot forderte durch mehrmalige Abgabe von X ES an. Ich lief ihm weiter entgegen und antwortete mit dem selben Buchstaben.
0409		Auf etwa loo m eröffnete ich das Feuer. Starke Trefferwirkung wurde beobachtet. Boot kam mit Kurs Leros außer Sicht. Nach Aussagen eines Pionieroffiziers, der anschließend in Griffo landete, lag dort in einer Bucht ein schwer beschädigtes englisches Kanonenboot, das von den anlaufenden Pi-La-Booten ohne Gegenwehr nochmals unter Feuer genommen wurde. Gefangenenaussagen bestätigen, daß das Boot auf See ein Gefecht mit einer kleinen deutschen Einheit gehabt hat und schwerbeschädigt worden ist.
0430	Leros	Mit Verband Marsch auf Anlandekurs aufgenommen.
0445		Landegruppe Mt. Appetici wurde mit genauer Kursanweisung zur Anlandung entlassen.
05		Verband steht etwa 2 sm vor der Küste. Boote werden zur Anlandung entlassen.
0522		Landungsboote sind vom Feind erkannt und werden unter stärkstes Artilleriefeuer aller in Reichweite liegenden Batterien genommen.
0530		Fast alle Gruppen haben angelandet. Der im schwersten Feuer liegende MFP 37o dreht vor erreichen der Küste ab und muß von R 195 eingenebelt werden. Bekommt anschließend Befehl nach Westküste Farmako.
0548		Ausgang FT o521/57: Wir landen, starker Landbeschuß, bitte Stukaunterstützung. R 195.
0644		Ausgang FT o554/62: Bis auf Gruppe Dörr alles angelandet. R 195.
0657		Ausgang FT o635/63: Anlandung Dörr abgeschlagen, starker Beschuß

Anl. 4 zu 1 Abt 3367/44 geh.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		von LE.B 8, B 1o, B 15, B 16, C 1o, C 14. Außerhalb Schußweite gegangen. R 195.
o73o		Rückmarsch nach Calino angetreten, Fahrt 17 sm.
o746	Calino	Isolaveciabucht geankert.
o85o		Ankerauf. Aufgabe: Gruppe Dörr (MFP 37o) unter allen Umständen anlanden.
112o	Farmako	Zu MFP gestoßen, der inzwischen einen zweiten Anlandungsversuch unternommen und durch 2 Volltreffer schwer beschädigt (1o Tote und etwa 5o Verletzte).
143o		Da Maschinen ausgefallen nimmt R 195 den Fährprahm in Schlepp.
193o	Calino	Isolaveciabucht ein.
1937	S 2-3, See 2, sehr gute Sicht, mondhell wolkenlos	Eingang FT 1845/29: R 195 Alles dransetzen um schnell Gruppe Dörr anzulanden, da Küstenjäger in Notlage. Sende Pionierführungsbboote Vatibucht. U-Jagdchef. gez.: v. Z a t o r s k i
13.11.43 o1oo	Calino	R 195 mit einem Pi-La-Boot und Pi-Führungsbooten Vatibucht aus. Aufgabe: Anlanden der Einheit mit Munition und Verpflegung auf dem Mt. Appetici über Weg 3. Anlandung ist unter allen Umständen durchzuführen.
o2o5	Calalino	Bei Punkt 111 zwei verdächtige Schatten gesichtet, die als Geleit-Boote angesprochen werden. Mit Höchstfahrt Einheiten entgegengelaufen. Boote kamen außer Sicht. Landungsboote behielten laut Anweisung Kurs bei.
o33o		Zum Verband gestoßen.
o345	Leros	Scheinwerfer und Küstenbatterien bekämpfen von Leros nach SO ausbrechende italienische Schnellboote.
o415	S 7, See 5-6, sehr gute Sicht, einzelne Wolken	Scheinwerfer erfassen eigenen Verband. Im schweren Feuer landen 2 Boote an. Das Dritte wird trotz mehrfachen Versuchen abgedrängt.
o425		Ausgang FT o515/5o: Y-Zeit o5oo Uhr. R 195
o6oo		Von der Küste abgesetzt, da wegen dem aufkommendem Seegang ein ablanden der Boote un-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		möglich. Marsch nach Vatibucht angetreten.
0830	Calino	Vatibucht ein.
0900		Vatibucht aus zum Seenotfall.
0930		Nordnordwestlich Kalolino ein in Seenot befindliches I-Boot in Schlepp genommen und in die Pezondabucht eingebracht.
1530		Pezondabucht aus. Marsch nach Coos .
1645	Coos	Hafen eingelaufen. Abends kein Einsatz wegen Wetterlage.
		gez.: v. Z a t o r s k i
10.11.43		
0945		Coos aus zur Fahrt nach Calino.
1201		Calino ein.
1328		Calino ausgelaufen zur Fahrt nach Isolavecia.
1410		Isolavecia geankert. R 195 kann wegen Maschinenschaden zu weiteren Operationen nicht eingesetzt werden. Boot steht zum Verkehr innerhalb der Buchten zur Verfügung.
		gez.: v. Z a t o r s k i
15.11.43		Kein Einsatz, siehe KTB 14.11.43.
		gez.: v. Z a t o r s k i
16.11.43		
0800	Calino	Anker auf zur Fahrt Vatibucht, Calino, Coos.
1420	Coos	Hafen eingelaufen.
		gez.: v. Z a t o r s k i
17.11.43	Coos	
0345		Seeklar. Fahrt mit 70 MA-Soldaten nach Isolavecia.
0512	Calino	Isolavecia ein. MA-Soldaten auf U-Jäger 2102 übergeben. An R 210 angeschlossen.
Für die Richtigkeit:		gez.: v. Z a t o r s k i
Ob. Lt. (W) u. Adjt.		Leutnant z.S. u. Kmdt.

Anl. 4 Zu KTB 1. Fl. 3367/44 geh. den.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Stellungnahme des Flottillenchefs:	
	1) Richtig zur Kenntnis	
	2) Kriegstagebuchschrift ist durch die Kriegsverwendung und die Heimat übersandten Kriegsmarinedienststellen nötig. Die Richtigkeit der Abschrift wird bescheinigt	
	Dr. Wissmann	
	Oberleutnant z. S. u. Flottill. Chef.	

Gefechtsbericht.

Vernichtung eines englischen Kanonenschnellbootes in der Nacht vom 11. zum 12.XI.43 durch R 195 vor Leros.

Am 12.11.43 war R 195 als Führerboot beim Landungsunternehmen Ostseite Leros eingesetzt. Der Landungsverband bestand aus 2 MFP, 1o Pi-La-Booten und 2 I-Booten. Der Verband befand sich auf dem Marsch von Coos nach Leros.

o25o Uhr Eigener Standort: 8 sm ostwärts von Pandelli-Bucht (Leros). Voraus kommen 4 Einheiten in Sicht, die beim Näherkommen als feindliche Schnellboote ausgemacht werden. Die navigatorische Führung wird an MFP 37o übergeben um R 195 für S-Bootsbekämpfung freizumachen.

o323 Uhr Bis auf looo m an die erste Rotte herangekommen, wird Feuer eröffnet. Treffer wurden beobachtet. Beschädigungen wahrscheinlich. Gegner dreht sofort mit Höchstfahrt ab. Da achterausstehender eigener Verband durch diese erste Gefechtsberührung vollkommen durcheinander kommt und teilweise auf Gegenkurs geht, muß von einer Verfolgung abgesehen werden. Nach Ordnung des Verbandes wird Marsch fortgesetzt.

o4oo Uhr Standort 4 sm vor Alindabucht. Auf Verband zulaufende Schnellbootrotte kommt in Sicht. Navigatorische Führung des Verbandes wieder an MFP 37o übergeben. R 195 läuft S-Booten entgegen. Anscheinend hält der Gegner uns für eigene Einheiten, da er mit Buchstaben X als ES anruft und farbige Lichter zeigt. R 195 wiederholt mehrere Male X. Die Feindeinheiten konnten gegen den Mond stehend gut ausgemacht werden. Auf etwa loo m herangekommen, wurde das Feuer aus allen Waffen eröffnet. Bei der geringen Gefechtsentfernung lagen fast alle Feuerstöße im Ziel. Schwere Beschädigungen wurden beobachtet. Ein sinken konnte nicht beobachtet werden, da Gegner im Nebel außer Sicht kam. Eigene Ausfälle traten nicht ein.

Nach Aussagen eines Pionieroffiziers, der bei der Landung mit seinen Pi-La-Booten in der Nähe der Alindabucht anlandete, fand diese Gruppe ein schwer beschädigtes englisches Kanonen-Boot in einer Bucht liegen. Es wurde von den Pi-La-Booten ohne Gegenwehr vernichtet. Nach Gefangenenaussagen ist dieses Boot in See von einer kleinen deutschen Einheit angegriffen und schwer beschädigt worden.

Anl. 4 zur Akte 3367 Inv.

den. Mit Mühe konnte es noch die Bucht erreichen.

Als Zeugen dieser Kampfhandlung führe ich Oblt. z.S. Kampen an, der in seinem"Bericht über die Anlandung deutscher Truppen an der Ostseite der Insel Leros", auch die Kampfhandlungen niedergelegt hat.

Für die Richtigkeit: gez.: v. Zatorski

Ob. Lt. (W) u. Adjt.

Stellungnahme des Flottillenchefs.

Der Angriff ist mit Schneid und Überlegung durchgeführt worden. Bei einem Nachstoßen hätte das schwerbeschädigte Boot ganz vernichtet werden können. Da aber die Hauptaufgabe die Durchführung der Anlandung auf Leros gewesen ist, ist das Verhalten des Kommandanten richtig. Es wird um Anerkennung der Vernichtung eines englischen Gun-Bootes für R 195 gebeten.

Oberleutnant z. See u. Flo-Chef i.V.

geschossen wurde.

Das zweite Boot ergriff die Flucht.

Für die Richtigkeit:

Ob. Lt. (W) u. Adjt.

gez.: K a m p e n

Cal. 5 Gaithe 3367/449 Ic/Ks

A b s c h r i f t .

K a m p e n
Oblt. z.S. und Führer
der Kampfgruppe Ost.

Aus Bericht über die Anlandung deutscher Truppen an der Ostseite von Leros. - Unternehmen Taifun -.

12.11.43

Als um 0400 Uhr kurz vor Punkt 106a die zweite S-Bootsrotte auf den Verband zulief, verständigte ich MFP 370 und lief wieder voraus, um den Weg frei zu kämpfen. Sämtliche Waffen waren besetzt. Feuererlaubnis nur auf meinen Befehl befohlen. Das erste Boot der Roote gab als Erkennungssignal mehrmals X und zeigte farbige Lichter. Ich ließ das Erkennungssignal mit Morselampe und 3 x R erwidern. Der Gegner faßte Vertrauen und näherte sich dem R-Boot. Mein Kurs war so gewählt, daß ich die S-Bootsrotte im Mondluv behielt. Als auf ca. 80 Meter Seitenabstand das erste S-Boot stoppte und anscheinend Verdacht geschöpft hatte, erteilte ich Feuerlaubnis für alle Waffen. Das Boot wurde bewegungsunfähig geschossen. Wie sich später auf Grund von Gefangenenaussagen herausstellte, konnte dieses Boot noch die Griffo-Bucht erreichen, wo es dann von Pi-La-Booten ohne Gegenwehr zusammengeschossen wurde.

Das zweite Boot ergriff die Flucht.

Für die Richtigkeit: gez.: K a m p e n

Ob. Lt. (W) u. Adjt.

Anl. 5 Gefechtsberichte 3367/449 geheim

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

Anlage zu B. [illegible] 0/0 7 Hefte.

Geheime Kommandosache.

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Chef: Kapitänleutnant Mallmann

Chef i.V.: Oberleutnant z. See Weissenborn v. 15.11. - 1.12.43

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

Boote:

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage: 0
R 194	Obersteuermann Kommandant i.V.	Bittner	" : 0
R 195	Leutnant z. See	v. Zatorski	" : 11
R 21o	Leutnant z. See	Neßmann	" : 15
R 211	Leutnant z. See	Großmann	" : 12

Italien - Gruppe

R 38	Oberleutnant z. See	Stürken
R 178	Leutnant z. See	Mohn
R 185	Obersteuermann	Stranski
R 187	Oberleutnant z. See	Sellke
R 188	Leutnant z. See	Hoer
R 19o	Leutnant z. See	Meyer
R 191	Leutnant z. See	Freitag

Anl. 2 zu 1 Ks 3367 /44 g. Kdos

6 H.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.11.43	Skaramanga	R 34 umd R 194 Werftarbeiten.
	Calino	Unternehmen Taifun. Landung auf Leros. Laut Befehl Admiral Ägäis sollte Anlandung am 15.-16.11. und Anlandung schwerer Waffen in derselben Nacht von Korv.Kapt. Schulz, Chef 3. S.-Flottille geführt werden. Laut Wunsch General Müller, die alten ortskundigen Führer weiterhin führen zu lassen, ist dies bei Admiral Ägäis beantragt und genehmigt worden. Da alle R-Boote wegen Maschinenschaden zu dem Einsatz außer KB sind, führt Oblt. z.S. Weissenborn diesen Einsatz von dem begleitenden S-Boot.
17oo	Calino	Ausläuft ein MFP, 1 Pi-La-Boot Pezondabucht zur Anlandung 28o Soldaten am Mt. Appetici. Dann Aufklärungsvorstoß in Pandelli-Bucht, ob Bucht feindfrei. Anschließend Abholung von Verwundeten, Schiffbrüchigen und Gefangene aus der Kriffobucht.
	SW 1, sehr gute Sicht, mondhell, klar, wolkenlos	Anlaufende Boote bekommen Feuer durch Batterien. Stärke fast wie am Vortage. Die erste Welle wurde vom S-Boot herangeführt, das dann draußen so lange die Sicherung übernahm, bis Boote zurückkommen und Lage meldeten.
2o45		Truppen auf Mt. Appetici angelandet. Vorstoß in Pandelli-Bucht konnte wegen starken Abwehrfeuers nicht durchgeführt werden. Ebenso die Abholung der Verwundeten aus der Kriffobucht.
		Weissenborn
16.11.43		der Die ersten Welle folgende 2. Welle mit schweren Waffen, bestehend aus einem Kriegsfischkutter, einem Pi-Sturmboot als Aufklärungs- und Nebelboot und 4 Pi-La-Booten konnte nicht zum Einsatz kommen, da Aufklärung des Sturmbootes ergab, daß Pandelli-Bucht noch in Feindeshand und das mit dem Heer vereinbartes Zeichen (schießen von ES-Patrone 2) bei Anlandemöglichkeit mit schweren Waffen nicht erfolgte. Trotzdem ließ ich Verband langsam abwartend auf Anlandestelle zulaufen. S 54 lief neben dem Verband her, um ihn nötigenfalls einzunebeln.
0345		Da vereinbartes Zeichen nicht gezeigt wurde und Bucht noch in Feindeshand ist, gebe ich Befehl zum Rückmarsch. In der Nacht herrscht starke Fliegertätigkeit, viermotoriger Bomber. Anscheinend Nachschub aus der Luft.
0600		Pezonda-Bucht eingelaufen.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R 211 Probefahrt.
	Calino	Aufgabe: R 21o ausläuft mit 1 KFK, 1 MFP, 6 Pi-La-Booten, 1 I-Boot, 1 Pi-Sturmboot aus Pezondabucht zur Anlandung schwerer Waffen bei Stadt Leros, nach Sprengung der Netzsperre und Einnebelung der Bucht mit 5 Nebelbojen durch das I-Boot. Der MFP und das Pi-La-Boot lösen sich bei Erreichen des Anlaufpunktes und laufen zur Abholung von Verwundeten aus der Kriffo-Bucht und Verschiffung von Schiffbrüchigen von Kriffo nach Leros-Hafen. Gesamtführung Oblt. z.S. Weissenborn auf dem beschränkt klaren R 21o.
1700	Pezonda-Bucht SW 1, See 1, sehr gute Sicht, klar, wolkenlos	Nach Durchführung Einsatzbesprechung mit genauester Anweisung der einzelnen Untergruppen und Bootsführer in der Pezondabucht, läuft Verband aus. Marsch ohne Vorkommnisse. Nach Erreichen des Anlaufpunktes wird das I-Boot mit Spreng- und Nebelkommando vordetaschiert. Der übrige Verband folgt langsam nach. Das Einnebeln der Anlandestellen durch Nebelbojen hat sich als ausgezeichnet erwiesen. Bei Anwendung an dem Vortage hätte es die Durchführung der Aufgaben um ein wesentliches erleichtern können. Durch Werfen von 5 Nebelbojen ist die Küste in 5 sm Breite und 3 sm Tiefe vernebelt worden. Höhe der Nebelwand etwa 4o-5o m. Es muß geprüft werden, ob die Nebelbojen nicht von einem Flugzeug aus abgeworfen werden können. Etwa 1ooo m vor der Sperrlücke zur Alinda-Bucht bliebich mit R 21o liegen, um den von der Kriffo-Bucht kommenden Fährprahm einzudirigieren und auf die Rückkehr der entladenen Pi-La-Boote zu warten. Anlandung stößt unerklärlicher Weise auf keinen Widerstand. Erst später wurde durch FT gemeldet, daß Besatzungs-truppen von Leros am Abend des 16.11.43 bedingungslos kapituliert haben.
2340	Piräus	R 211 seeklar, mit TA 17 nach Leros aus.
17.11.43		
oo1o	Calino	R 21o Isolavecia-Bucht geankert.
o45o		R 21o und R 195 seeklar. Fahrt nach Portolago.
o515		SDG-Gerät (1o m Stander) ausgebracht und Minenschutz für folgende U-Jäger übernommen.
o55o	Leros	Gerät vor Portolago eingenommen.
o6oo		Portolago Werft festgemacht. Werftgelände besetzt, Waffen sichergestellt, englische und

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		italienische Gefangene unter Bewachung gestellt und abtransportiert.
0705	Amorgos	R 211 von TA 17 nach Nikuria-Bucht entlassen zur Abgabe von Proviant und 2 cm Munition an MFP 124.
0810	Nikuria-Bucht	eingelaufen. Abgabe durchgeführt.
0840		Abgelegt zum Weitermarsch nach Leros.
1145	Leros	Portolago eingelaufen. In der Werft festgemacht.
		R 195 und R 210 abends kein Einsatz.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
18.11.43		
0600	Portolago	R 211, R 195 und R 210 seeklar.
		Aufgabe: R 195, R 210, R 211, GA 41 und U-Jäger 2110 auslaufen zur Eroberung der Inseln nördlich Leros.
		U-Jagdchef und R-Chef steigen auf R 211 ein.
		R 195 und R 211 laufen als schnelle Aufklärungsgruppe vor.
0752	Lisso	Hafen ein. Insel leistet keinen Widerstand.
	SW1, See 1, Sicht sehr gut, wolkenlos	35 italienische Gefangene mit Hand und Maschinenwaffen werden eingebracht. 3 Offiziere und 40 Mann in vergangener Nacht auf griechischen Kaiki nach Samos geflohen. Bewachungskommando von 3 ital. Karabinieri bleiben auf der Insel zurück.
0803		R 210 Lisso ein. Übernimmt Gefangene mit Gerät und folgt dann mit U-Jäger und GA-Boot dem Verband.
0805		R 211 und R 195 Lisso aus nach Patmos.
0830		Ausgang FT 0800/37 an Admiral Ägäis: Lisso in unserer Hand, 40 Italiener gefangen. U-Jagdchef (R 211)
0912	Patmos	Skala eingelaufen. Insel leistet keinen Widerstand. Inselbesatzung 2 Offiziere, 27 Soldaten und 7 Karabinieri. 150 Mann vor mehreren Tagen nach Samos geflohen.
0827	Skala	R 210 und U-Jäger 2110 ein. Nach Klärung Lage wird an GA 41 Auftrag erteilt, Insel in Besitz zu nehmen und Gefangene mit Ausrüstung einzubringen. R 210 gibt Gefangene an GA 41 ab.
0939		Ausgang FT 0917/41 an Admiral Ägäis: Patmos in unserer Hand, 30 ital. Gefangene. U-Jagdchef (R 211)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0940	Skala	R 211, R 195, R 21o und U-Jäger 211o aus.
1101	Phurai-Inseln	R 211 und R 195 ein. Inseln sind nicht von Italienern besetzt. Von griechischer Bevölkerung können wertvolle Auskünfte über Nikaria eingeholt werden. (FT-Station, Telefonverbindung, Besatzungsstärke usw.)
1120		Ausgang FT 1107/44 an Admiral Ägäis: Phurai-Inseln feindfrei. U-Jagdchef (R 211)
		R 195 übernimmt Brennstoff von R 211.
12[illegible]	Nikaria	R 211 und R 195 nähern sich bei Angeriko der Küste von Nikaria. An Land sind Truppenbewegungen in den Stellungen zu erkennen. Schwere Maschinenwaffen sind auf Boote gerichtet. Ich laufe mit angerichteten Waffen bis auf 200 m an die Küste heran. Ein griechisches Ruderboot kommt von Land entgegen. Oblt. z.S. Weissenborn fährt mit dem Boot als Parlamentär an Land in Begleitung von Ltn. v. Steinnitz von der PK. als Dolmetscher. Obwohl die Stimmung der Soldaten freundlich ist, ist bei der folgenden halbstündigen Verhandlung des ital. Inselkommandanten kalt und zurückhaltend. Er lehnt Übergabe ab. Da Insel Funkstation hat und Samos von unserem Erscheinen telefonisch unterrichtet, wird Lage kritisch. Auf meinen Hinweis, daß Soldaten als Faschisten nicht gegen uns kämpfen werden, wird er zaghaft und beruft meinen Appell an, der meine Behauptung bestätigt. Der wahre Grund wird aber in einer gewissen Kriegsmüdigkeit zu suchen sein.
1314		Insel kapituliert. 6 Offiziere und 235 Mann in voller Ausrüstung werden als Gefangene eingebracht. Dazu 10 schwere MG, 10 leichte MG, 16 Granatwerfer. Das Doppelte an Waffen nebst großen Mengen Munition muß, da an Bord zu wenig Platz ist und auf der Insel noch ein Partisanentrupp exestieren soll, gesprengt werden. FT-Station und Telefonzentrale gesprengt. Stoßtrupps besetzen strategisch wichtige Punkte.
1305		R 21o und U-Jäger 211o auf Angeriko Reede. Italiener werden mit Motorsegler und Ruderbooten auf U-Jäger 211o verschifft.
1458		Seeklar. R 21o wird mit U-Jäger 211o zur Gefangenenabgabe nach Syra in Marsch gesetzt. R 211 und R 195 Marsch nach Leros, Fahrt 16 sm.
1605	Nikaria	Ausgang FT 1503/64 an Admiral Ägäis, Kampfgruppe Müller: Italiener auf Nikaria waren zum Widerstand entschlossen und standen unter Druck von Sa-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		mos. Nur auf unsere Waffendrohung auf nächste Entfernung und nach schwierigen Verhandlungen erfolgte Übergabe der gesamten Inselbesatzung. Es verbleibt ein englischer Hauptmann, der schwache Partisanenbanden organisiert hat. FT-Station, Telefonverbindung nach Samos und Munitionslager gesprengt. 24o Gefangene und zahlreiche Waffenbeute mit U-Jäger 211o und R 21o nach Syra in Marsch gesetzt. Rückkehr mit 2 R-Booten Leros in Ermangelung weiterer Inselbbjekte. U-Jagdchef (R 211)
1510		R 195 Stb.-Maschine ausgefallen. Um nicht erst in der Nacht in Portolago einzulaufen, nimmt R 211, R 195 in Schlepp, Fahrt 14 sm. Marsch ohne Vorkommnisse.
1842	Leros	R 211 und R 195 Portolago ein.
1850		R 21o und U-Jäger 211o U-Bootsalarm.
1910		Alarm beendet.
2320	Syra	R 21o und U-Jäger 211o ein.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
		Schmiedsen
19.11.43	Portolago	R 211 und R 195 kein Einsatz.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
1435	Syra	R 21o und U-Jäger 211o aus.
1912	SW 1-2, See 1, gute Sicht, einzelne Wolken	Auf Geleit "Gerda Toft" und "Schiaffino" unter Führung U-Jäger 21o5 gestoßen. R 21o übernimmt Achteraussicherung.
		Schmiedsen
2o.11.43 0705	Nikaria	R 21o bei Kap Pampa Stoßtrupp an Land gesetzt um Leuchtturmbesatzung, die aus Italienern bestand, zu übernehmen. Kein Erfolg. Leuchtturm war verlassen.
0830		Stoßtrupp an Bord. Marsch nach Leros fortgesetzt.
1430	Leros	R 21o mit Geleit Portolago ein.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
1000	Leros	R 211 und R 195 Portopago aus.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Aufgabe: 1.) Inspektionsfahrt für Stab Admiral Ägäis (Quartiermeister, Sperr- und Torpedoreferent) in die Parteni Bucht. 2.) Überprüfung der Insel und Buchten nördlich Leros auf Fahrzeuge und versprengte Italiener.
1040	Parteni	ein. Stab von Bord. In Parteni liegen: 1 gesunkener Zerstörer (Krisby-Klasse). Aufbauten und ein Teil des Rumpfes stehen aus dem Wasser. Keine Beschädigungen festzustellen. Weiterhin ein fahrklarer Schlepper (100 - 150 t) ein fahrklarer Frachtdampfer (800 t), ein guter Motorsegler (250 t, Motor z.Zt. unklar), ein gesunkener und ausgebrannter Passagier- und Frachtdampfer (4 - 5000 t, unbrauchbar). Weiteres Nachsuchen blieb erfolglos, Gefangene wurden nicht eingebracht.
	NW 2, See 1, gute Sicht, wolkenlos	
1255	Leros	In Parteni an Bord genommen. Nach Portolago aus.
1340	Portolago	ein.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
21.11.43	Leros	R 210 Maschinenreparatur, kein Einsatz.
0620		R 195 und R 211 seeklar. Mit je 2 Tonnen Verpflegung aus nach Levitha und Stampalia.
0852	Levitha	ein. 2 Tonnen Proviant an Besatzungstruppe abgegeben.
0935		Aus nach Stampalia.
1105	Stamaplia Wind N 5, See 4, gute Sicht	Frankobucht ein. 2 Tonnen Proviant an Besatzungstruppe abgegeben.
1210		Aus nach Leros.
1215		R 195 Stb.-Maschine ausgefallen. Wegen Seegang kann Boot nicht in Schlepp genommen werden. Marschfahrt verringert sich von 15 auf 10 sm.
1310		R 195 Maschinenstörung behoben.
1510	Leros	R 195 und R 211 Portolago ein.
22.11.43	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
1200	Leros	R 195, R 210 und R 211 seeklar.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	NW 2, See 1, gute Sicht, einzelne Wolken	Aufgabe: Eroberung von Samos. Anlandung in 3 Gruppen. 1. Gruppe Führung Kaptlt. Vollheim, U-Jäger 21o2 mit U-Jäger 21o2, 21o5, R 21o und 3 Fährprähmen. Anlandung an der Nordküste (Vati). 2. und 3. Gruppe Führung Oblt. z.S. Weissenborn auf R 195 mit GA 41, GA 42, KFK 3, einem griechischen Motorsegler, 9 Pi-La-Booten und 5 I-Booten. Anlandung an der Südküste (Tigani und östwärts Tigani). R 211 zur Verfügung U-Jagdchef. R 21o (1. Gruppe) keine Vorkommnisse.
1930		SDG (1o m Stander) ausgebracht. Kein Räumerfolg.
2o5o	Samos	Vati-Hafen ein.
1448	Lisso-Archi	Navigatorische Führung an GA 41 abgegeben, da zwei kleine Fahrzeuge bei Inseln Lisso und Archi in Sicht kommen. Von 1. Boot 4 flüchtige ital. Matrosen und 2 Flieger an Bord genommen. Da die Besatzung des 2. Bootes inzwischen auf einer Insel angelandet und geflohen, wird Ruderboot mit 2 cm Feuer zerstört. R 195 folgt dem Verband mit Höchstfahrt.
1519		Da der griechische Motorsegler (3oo t) Fahrt nicht halten kann und schon 5 sm hinter dem Geleit stand, wird er von R 195 in Schlepp genommen. Fahrt 12 sm.
1645	Phurnistraße	Verband erreicht und Fahrzeug 1 sm vor dem Geleit losgeworfen. Mehrfaches Aufblitzen an Land. Da Aufschläge ausbleiben, werden, wie sich später auch bestätigt, Sprengungen angenommen.
1847	Samos	Verband Tigani angelandet. Keine Gegenwehr.
1915		3. Gruppe ostwärts Tigani angelandet. Keine Gegenwehr.
2o54		R 195 und R 211 aus, zur Überwachung der Samosstraße. Es sollte hierdurch der Flüchtlingsverkehr, der sich in den letzten Tagen zwischen Samos und der Türkei entwickelt hatte, unterbunden werden.
		Weissenborn
23.11.43	Samosstraße	Keine Vorkommnisse.
o245		Tigani ein.
	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
o8oo	Samos	R 211 und R 195 Tigani aus nach Vati.
o937	Samos	Vati ein.
1236		R 195 und R 211 Vati aus zur Küstenüberwachung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		in der Samosstraße.
	NW 2, See 1, sehr gute Sicht, einzelne Wolken	Sämtliche in See befindlichen und an der Küste liegenden Fahrzeuge umd Flöße werden durch 2 cm Feuer vernichtet und Gefangene eingebracht. Die selbst gezimmerten Flöße sind aus 6 leeren Benzinfässern mit Bohlen und Balken zusammengebaut.
1630	Samos	R 211 und R 195 Tigani ein.
1846		Ausgang FT 1630/73 an Admiral Ägäis, U-Jagdchef: Mit R 195 1630 Uhr Tigani ein. Küstenüberwachung Samosstraße durchgeführt. 72 Italiener und 3 Partisanen eingebracht. 14 Flöße und Fahrzeuge vernichtet. R 211
1045	Samos	R 210 nimmt 40 Soldaten und eine MFP Vati aus zur Einnahme Karlovassy.
1220		Karlovassy ein.
1350		R 210 mit MFP 370 Karlovassy aus zur Fahrt nach Portolago.
1520	Phurnistraße	5 flüchtige Italiener gefangen.
1945	Leros	Portolago ein.
		Schnellen
24.11.43	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
	Samos (Tigani)	R 211 und R 195 wegen Wetterlage keinen Einsatz.
	Leros (Portolago)	R 210 wegen Wetterlage kein Einsatz.
		Schnellen
25.11.43	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
0540	Leros	R 210 mit MFP 370 Portolago aus nach Vati (Samos). Keine Vorkommnisse.
1240	Samos	Vati ein.
1337	Samos	R 211 und R 195 Tigani aus zum Marsch nach Leros. R 195 dort Durchführung Maschinenreparatur. Keine Vorkommnisse.
1615	Leros NW 3, See 2, gute Sicht, einzelne Wolken	Portolago ein. Der Maschinenzustand der R-Boote nach einem über 3wöchigen ununterbrochenen Einsatz ohne die geringste Reparaturmöglichkeit sehr schlecht. Äußerste Beanspruchungen traten bei den mit sehr geringer Fahrt (5-6 sm) laufenden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtunh, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geleiten auf, da bei dieser Fahrtstufe starke Schwingungen und Erschütterungen an Bord auftraten. Die zur Beseitigung der Schäden, (Bruch der Kühlwasser-, Brennstoff- und Ölleitungen usw.) durchgeführten Reparaturen mit Bordmitteln hielten oft weiteren Beanspruchungen nicht stand und riefen weitere größere Schäden hervor. Maschinenzustand [redacted] am 24.11.43 durch FT o925/8, 1545/29, 1819/43, am 25.11.43 durch FT 2o24/98, am 26.11.43 durch FT 1155/21, 17o1/34 an Admiral Ägäis und U-Jagdchef gemeldet. Da Boote unbedingt für weitere Aufgaben gebraucht wurden, mußten sie trotz Ausfallen im Einsatz bleiben. Die Höchstfahrt von R 21o und R 195 war von 18 auf 12 sm bzw. 9 sm gesunken.
26.11.43	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
	Leros	R 195 und R 211 kein Einsatz. Maschinenüberholung.
161o	Samos	R 21o Vati aus nach Karlovassy.
17o5		Karlovassy ein.
27.11.43	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
	Leros	R 195 und R 211 kein Einsatz.
o635	Samos	R 21o Karlovassy aus. Schlußsicherung für Geleit "Palma", Führung U-Jäger 211o.
o7o5	2 sm westl. Karlovassy	Dampfer Palma von U-Boot torpediert.
o7o6		R 21o am Ende der Torpedolaufbahn 2 Wasserbomben geworfen, dann Überlebende geborgen.
o855		92 Überlebende, davon 1o Schwer- und 13 Leichtverletzte in Karlovassy von Bord gegeben
o938		Aus zur Unfallstelle.
1155	Karlovassy	Weitere 49 Überlebende an Land gesetzt.
135o	SW 3-4, See 3, gute Sicht, bewölkt,	Aus zur Unfallstelle einer verunglückten Do 24 5oo m ostwärts Hafen Karlovassy.
1425		Do 24 in Schlepp genommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1515		Do 24 im Hafen gesunken. Schwanzstück ragt aus dem Wasser. Bezeichnungsboje geworfen.
28.11.43	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
0625	Leros	R 211 und R 195 kein Einsatz.
	Samos	R 21o mit U-Jäger 21o2, U-Jäger 211o und KFK 2 aus nach Leros, Geleitführer U-Jäger 211o.
[illegible]25	Phrunisstraße	KFK 2 wegen Motorschadens in Schlepp genommen.
122o		Losgeworfen, entlassen nach Portolago.
133o	Leros	R 21o Portolago ein.
29.11.43	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
	Leros	R 195 kein Einsatz.
113o		R 21o und R 211 Portolago aus nach Calino zur Brennstoffübernahme.
13oo	Calino	ein.
142o		Aus nach Leros.
1845	Leros	Portolago ein.
3o.11.43	Skaramanga	R 34 und R 194 Werftarbeiten.
o7oo	Leros NW 3, See 2, gute Sicht, einzelne Wolken	R 195 u. R 21o und R 211 Dampfer "Gerda Toft" mit GA 44 in Schlepp, U-Jäger 21o1, 21o2, 211o und KFK 3 aus. R 195 in Schlepp von R 211. Geleitführer U-Jagdchef auf U-Jäger 211o. Keine Vorkommnisse.
1.12243 1o3o	Piräus	Verband eingelaufen. Empfang durch Kommanddierenden Admiral Ägäis.
113o		R 195, R 21o und R 211 aus nach Skaramanga.
1215		Skaramanga ein.

Oberleutnant z.See u. Flo-Chef i.V.

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

Kdo 38 233a

Anlage zu B. Nr. Og 1988 - Geheim

V

Geheime-Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Mallmann.
Chef i.V.: Oberleutnant z.S. Weissenborn.

Angefangen: 1.12.1943.
Beendet: 15.12.1943.
Anlagen: 1

Boote:			
R 34	St.Ob.Strm.	Nickel	Seetage: 0
R 194	St.Ob.Strm.	Kallus (Kdt.i.V.)	Seetage: 0
R 195	Obltn.z.S.	v.Zatorski	Seetage: 0
R 210	Leutnant z.S.	Neßmann	Seetage: 0
R 211	Obltn.z.S.	Großmann	Seetage: 7
	Italien - Gruppe:		
R 38	Obltn.z.S.	Stürken	Das K.T.B. für die Italien-Gruppe ist beim Dt.Markdo Italien eingereicht.
R 178	Obltn.z.S.	Mohm	
R 185	Ob.Strm.	Stransky	
R 187	Obltn.z.S.	Sellke	
R 188	Ltn.z.S.	H ö e r	
R 190	Ltn.z.S.	Meyer	
R 191	Obltn.z.S.	Freitag	

Anl. Nr. 1 zu 1/Skl 17887/4 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12. bis 15.12.43	Skaramanga II Salamis	R 34, R 194, R 210 Werftliegezeit. R 195 Werftliegezeit.
1.12. bis 15.12.43		R 211 Einsatz (siehe Anlage).

Patocka

Oberleutnant z.S.
und Flottillenchef i.V.

LA 38353

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

von

"R 211"

angefangen am: 1.12.43
beendet am: 15.12.43

7 Seetage

Anlagen: keine

Kommandant: Ob.Lt.z.See Großmann

Anl. Nr. 2 zu 1/Skl 17887/43 g Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.43 – 5.12.43	Bucht von Salamis	Keine besonderen Vorkommnisse. Gutmann
6.12.43	Piräus – Kykladen	Geleit: "Leda", TA 15 (G.F.), TA 16 Piräus-Portolago – Vathi (Samos) und zurück. R 211 bringt während Aus-und Einladung "Leda" auf Leros Truppen nach Levitha, holt abgelöste Besatzung ab und versucht, die auf dem gestrandeten MAS 511 befindlichen Geräte von der Nordküste Mavronisi zu bergen.
18.15		Piräus aus.
21.00		Fliegeralarm. Durch feindl. Aufklärer erfasst. Gutmann
7.12.43		
01.25		Fliegeralarm 1 Aufklärer.
01.40		Fliegeralarm 1 Aufklärer.
06.00		5 Arados zur Luftsicherung.
06.40	Vor Hafeneinfahrt Portolago.	Fliegeralarm: Angriff von Zerstörer-Flugzeugen durch Arados und Flakfeuer abgedrängt.
06.55		Portolago ein.
11.58		Sonderaufgabe R"211 kann nicht durchgeführt werden innerhalb der vorgeschriebenen Zeit, da Ablösung für Levitha nicht bereitsteht. F.T. im Ausgang: "Levitha-Besatzung auf Leros bis zur Einschiffung nicht klar.
	Durchführung Aufgabe Mavronisi wegen Seegang nicht möglich. Vor Haständig mehrere brit. Flugzeuge. Arado-Sicherung nicht ausreichend. Erbitte Entscheid ob Überführung F.T. Gerät noch durchzuführen	
		F.T. wurde auf Veranlassung G.F. abgesetzt, da durch Levithaaufgabe Teilnahme an dem weiteren Geleit in Frage gestellt wurde.
14.46	Wind N 4 – 5	F.T.-Befehl: Für R 211 Aufgabe Levitha entfällt. Admiral Ägäis Op. 11739 Gkdos.
15.50		G.F. meldet durch F.T. Auslaufen des Geleits nach Samos für 17.00 Uhr.
17.00		Geleit Portolago aus nach Samos (Vathi-Bucht
22.10		2 Torpedos achteraus vom Geleit an der Küste detoniert.
23.00		Vathi ein.
23.30		Fliegeralarm. 1 Feindl. Flugzeug über Geleit
23.45		Fliegeralarm. 1 " " " "
24.00		" 1 " " " Gutmann
8.12.43	Vathi-Bucht	00.10 Uhr "Leda" an die Pier geschleppt.
00.30		Während Manöver 1 feindl. Flugzeug Abwurf 4 Bomben neben "Leda". Kein Schaden.
01.10		Boot fest. Truppen und Material auf T.-Boote gebracht.
04.50		Geleit Vathi aus.
06.15		Luftsicherung: 4 "Ju 88", 3 Arado

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
.12.43		
09.15		Mehrere Torpedolaufbahnen an Stb. passieren Geleit achteraus. Auf Abschuss-Stelle zugedreht und etwa 200 m hinter Blasenbahn, durch M.G.-Feuer 1 Arado eingewiesen. 3 Wasserbomben geworfen.
11.50	Stenopaß-Keos	"Leda" Maschinenschaden, Geleit stoppt.
13.10		Fahrt fortgesetzt.
17.10		Piräus ein. Gutmann
.12.- 1.12.43		Keine besonderen Vorkommnisse. Gutmann
2 2.43		Geleit: M.S. Drache, TA 14, TA 15, S 55, S 36 u. R 211 Piräus-Samos und zurück.
15.00		Marschfahrt 5 sm.
01.55		Piräus aus. Fliegeralarm. Feindl. Aufklärer. Gutmann
3.12.43		
05.15		Vathi-Bucht ein. Um 04.35 Uhr Detonation am Strand achteraus vom Geleit.
5.00 – 6.00		U-Bootssicherung vor Bucht.
16.00		Geleit Vathi aus nach Piräus.
23.00	See 4	Vom Geleit getrennt, da Durchhalten Kurs quer zur See nicht möglich. Knapp vor der See auf Stenopaß zugelaufen und passiert. Durchführung durch F.T. gemeldet. Gutmann
14.12.43		
06.00		Geleit wieder angeschlossen.
06.10		Piräus ein. Gutmann
15.12.43	Salamis-Bucht	Keine besonderen Vorkommnissen Gutmann Oblt. z. S.

Keine Bemerkungen v. Patolaki Oblt. z. S. u. Chef d. Kriegsmarine St.

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

Anlage zu B. Nr. 08 1988-43 g.Kdos.

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

Kriegstagebuch der 12. Räumboots-Flottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Mallmann.
Chef i.V.: Oberleutnant z.S. Weissenborn.

Angefangen: 16.12.1943;
Beendet: 31.12.1943.

Anlagen:

Boote:	Kommandant		Seetage:
R 34	St.Ob.Strm.	Nickel	0
R 194	St.Ob.Strm.	Kallus (Kdt.i.V.)	0
R 195	Obltn.z.S.	v.Zatorski	0
R 210	Ltn.z.S.	Neßmann	0
R 211	Obltn.z.S.	Großmann	8
	Italiengruppe:		
R 38	Obltn.z.S.	Stürken	Das K.T.B. für die Italiengruppe ist beim Dt. Markdo Italien eingereicht.
R 178	Obltn.z.S.	Mohn	
R 185	Ob.Strm.	Stransky	
R 187	Obltn.z.S.	Sellke	
R 188	Ltn.z.S.	H ö e r	
R 190	Ltn.z.S.	Meyer	
R 191	Obltn.z.S.	Freitag	

Anl. Nr. 3 zu 1/Skl 17887/43 g Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12. bis 31.12.43	Skaramanga II	R 34, R 194, R 210 Werftliegezeit
	Salamis	R 195 Werftliegezeit.
16.12. bis 31.12.43		R 211 siehe anliegendes K.T.B.

v. Staroske

Oberleutnant z.S.
u.Flottillenchef i.V.

Ha 38233d

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

von

"R 211"

angefangen am: 16. Dezember 1943
beendet am: 31. Dezember 1943.
8 Seetage.

Anlagen : keine

Kommandant: Ob.Lt.z.See Großmann

Ant. Nr. 4 zu 1/Skl 17887/43 g Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
16.12. – 19.12.43	Salamisbucht	Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium
20.12.43 17.30 22.30	Pirâus – Doro SSo 2, See 1, klare Sicht	Geleit: M.S."Drache", TA 14, TA 15, S 54 u. "R 211" Pirâus-Samos (Garlovassi). Marschfahrt 14 sm. Ausgelaufen. Dorodurchfahrt passiert. Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium
21.12.43 04.58 05.00 06.10 07.00 13.30 16.05	Samos	U-Bootsalarm durch S 54 gegeben. Alarm beendet. 3 Arado Luftsicherung. Geleit Garlovassi ein. Keine besondern Vorkommnisse. Feindl. U-Boot westlich Einfahrt Garlovassi. T-Boot läuft aus zur Bekämpfung. Geleit wieder aus. Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium
22.12.43 05.20 19.10 23.10	Samos–Pirâus See 2-3	Pirâus ein. Mit TA 15 Pirâus-Mudros verlegt zur Aufnahme Geleit Dampfer "Balkan". Doro passiert. Gymnasium
23.12.43 00.58 05.47 07.00 08.30 09.45 10.30	Modros See 2-3	F.T.-Befehl: Chef 9. T.-Flottille, Seekdt. Lemnos. Zu Brummer: Marschfahrt 9 sm. Auslaufen unverändert. 23.12.43 09.00 Uhr Einlaufen Trikiri etwa 20.00 Uhr. Admiral ÄgÄis Op 12239 Gkdos. F.T. von Seekdt. Lemnos: U-Boot bei Kombi. Mudros ein. Mudros aus zur U-Bootssicherung. Dampfer "Balkan" passiert Sperre auslaufend. Torpedotreffer auf "Balkan". 3 Torpedos von Bb.-achteraus 20 Grad. Sicherung der Bb.-Seite war Aufgabe "R 211". Trotz schärfstem Ausguck auf die U-Bootswarnmeldung hin konnte das U-Boot weder vorher noch nachher festgestellt werden.
	Ohne Ortungsgerät haben und geringer Augeshöhe	R.-Boote wegen Empfindlichkeit im Seegang keine Bedeutung für U-Bootsbekämpfung.
11.00 10.30–10.40 12.00		57 Schiffbrüchige gerettet. "Balkan" gesunken. Geleitfahrzeuge Fahrt nach Saloniki für 2. Teil der Geleitaufgabe.
20.00		Saloniki fest. Gymnasium

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
24.12.43 25.12.43 15.00		Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium Geleit: TA 14, TA 15, S 54, "R 211" U-Jäger 2110, U-Jäger 2106, 3 Dampfer u. 2 Sf. Saloniki aus nach Pirâus über Trikiri – Chalkis. U-Bootsalarm.
20.50 26.12.43	Trikiri	Gymnasium U-Jäger 2110 läuft auf Netzsperre. Da T.-Boote mit Geleit weiterlaufen, 2110 abgeschleppt.
06.20 10.15 11.30		U-Jäger frei. "R 211" Maschinenschaden an Bb.-Kupplung. "2110" durch "2106" in Schlepp genommen. "R 211" übernimmt Führung des Geleits.
17.15	Chalkis	U-Jäger 2110 in Schlepp genommen da U-Jäger 2106 Fahrt nicht halten kann. Vor Anker gegangen. Gymnasium
27.12.43		11.00 Uhr Brücke gegen etwa 8 sm Strom passiert, da südöstlich Seegang. Liegen im Nordteil des Hafens unmöglich macht. Mitte Durchfahrt starker Oststrom. Kann mit großer Fahrtstufe ohne Gefahr passiert werden. Gymnasium
28.12.43		Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium
29.12.43	Chalkis–Cavaliani	Chalkis aus nach Pirâus. Geleit hätte den Weitermarsch wesentlich führ antreten können, wenn "R 211" das minenverseuchte Gebiet an der Burki-Enge freizusuchen aufgetragen worden wäre. Fahrtstufe der eingesetzten Räumfahrzeuge 4 sm.
18.10	Cavaliani	Sperre passiert. Gymnasium
30.12.43 02.20		Pirâus fest. Gymnasium
31.12.43		Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium Gymnasium Kapitän z. See u. Kmdt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
16.12. – 19.12.43	Salamisbucht	Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium
20.12.43 17.30 22.30	Pirâus – Doro SSo 2, See 1, klare Sicht	Geleit: M.S."Drache", TA 14, TA 15, S 54 u. "R 211" Pirâus-Samos (Garlovassi). Marschfahrt 14 sm. Ausgelaufen. Dorodurchfahrt passiert. Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium
21.12.43 04.58 05.00 06.10 07.00 13.30 16.05	Samos	U-Bootsalarm durch S 54 gegeben. Alarm beendet. 3 Arado Luftsicherung. Geleit Garlovassi ein. Keine besondern Vorkommnisse. Feindl. U-Boot westlich Einfahrt Garlovassi. T-Boot läuft aus zur Bekämpfung. Geleit wieder aus. Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium
22.12.43 05.20 19.10 23.10	Samos–Pirâus See 2-3	Pirâus ein. Mit TA 15 Pirâus-Mudros verlegt zur Aufnahme Geleit Dampfer "Balkan". Doro passiert. Gymnasium
23.12.43 00.58 05.47 07.00 08.30 09.45 10.30	Modros See 2-3	F.T.-Befehl: Chef 9. T.-Flottille, Seekdt. Lemnos. Zu Brummer: Marschfahrt 9 sm. Auslaufen unverändert. 23.12.43 09.00 Uhr Einlaufen Trikiri etwa 20.00 Uhr. Admiral ÄgÄis Op 12239 Gkdos. F.T. von Seekdt. Lemnos: U-Boot bei Kombi. Mudros ein. Mudros aus zur U-Bootssicherung. Dampfer "Balkan" passiert Sperre auslaufend. Torpedotreffer auf "Balkan". 3 Torpedos von Bb.-achteraus 20 Grad. Sicherung der Bb.-Seite war Aufgabe "R 211". Trotz schärfstem Ausguck auf die U-Bootswarnmeldung hin konnte das U-Boot weder vorher noch nachher festgestellt werden.
	Ohne Ortungsgerät haben und geringer Augeshöhe	R.-Boote wegen Empfindlichkeit im Seegang keine Bedeutung für U-Bootsbekämpfung.
11.00 10.30–10.40 12.00		57 Schiffbrüchige gerettet. "Balkan" gesunken. Geleitfahrzeuge Fahrt nach Saloniki für 2. Teil der Geleitaufgabe.
20.00		Saloniki fest. Gymnasium

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
24.12.43 25.12.43 15.00		Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium Geleit: TA 14, TA 15, S 54, "R 211" U-Jäger 2110, U-Jäger 2106, 3 Dampfer u. 2 Sf. Saloniki aus nach Pirâus über Trikiri – Chalkis. U-Bootsalarm.
20.50 26.12.43	Trikiri	Gymnasium U-Jäger 2110 läuft auf Netzsperre. Da T.-Boote mit Geleit weiterlaufen, 2110 abgeschleppt.
06.20 10.15 11.30		U-Jäger frei. "R 211" Maschinenschaden an Bb.-Kupplung. "2110" durch "2106" in Schlepp genommen. "R 211" übernimmt Führung des Geleits.
17.15	Chalkis	U-Jäger 2110 in Schlepp genommen da U-Jäger 2106 Fahrt nicht halten kann. Vor Anker gegangen. Gymnasium
27.12.43		11.00 Uhr Brücke gegen etwa 8 sm Strom passiert, da südöstlich Seegang. Liegen im Nordteil des Hafens unmöglich macht. Mitte Durchfahrt starker Oststrom. Kann mit großer Fahrtstufe ohne Gefahr passiert werden. Gymnasium
28.12.43		Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium
29.12.43	Chalkis–Cavaliani	Chalkis aus nach Pirâus. Geleit hätte den Weitermarsch wesentlich führ antreten können, wenn "R 211" das minenverseuchte Gebiet an der Burki-Enge freizusuchen aufgetragen worden wäre. Fahrtstufe der eingesetzten Räumfahrzeuge 4 sm.
18.10	Cavaliani	Sperre passiert. Gymnasium
30.12.43 02.20		Pirâus fest. Gymnasium
31.12.43		Keine besonderen Vorkommnisse. Gymnasium Gymnasium Kapitän z. See u. Kmdt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
		Nichts zu bemerken.

PG-73512 NID

PG/ 73512

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

12TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1 JAN. - 31 MAR. 1944

Anlage zu B. Nr. OP. 3511 Geh.Kdos.

RA 38233e

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

Geheime - Kommandosache! ✓

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille.

Chef: Kapitänleutnant Mallmann

Angefangen: 1. Januar 1944
Abgeschlossen: 31. Januar 1944
Anlagen: - 1 -

Boote:

R 38	Oberleutnant z.See	Stürken	Seetage: -/-
R 178	Oberleutnant z.See	Mohn	Seetage: -/-
R 185	(~~Leutnant~~) Oberstrm.	Stranski	Seetage: -/-
R 187	Oberleutnat z.S.	Sellke	Seetage: -/-
R 188	Leutnant z.See	Hoer	Seetage: -/-
R 190	Leutnant z.See	Meyer	Seetage: -/-
R 191	Oberleutnant z.S.	Freitag	Seetage: -/-

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	Im Ägäis-raum
R 194	Leutnant z.See	Borsch	Seetage:	
R 195	Oberleutnant z.See	v.Zatorski	Seetage:	
R 210	Leutnant z.See	Neßmann	Seetage:	
R 211	Oberleutnant z.See	Großmann	Seetage:	

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/73512./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Anl. Nr. 5 zu 1/Skl 17887 /44 g Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.44.	Venedig	R 38, R 187, R 188, R 190, R 191 Zusammenbau im K.M.A.-Venedig. R 178, R 185 in Überführung auf dem Po.

Mit dem heutigen Tage übernehme ich wieder, nach dem gem. Befehl O.K.M.Skl. im November 43 die sofortige Überführung über Land und auf dem Po, der bisher im Thyrenischen Meer verbliebenen Boote der 12. R.Flottille verfügt wurde, die taktische und truppendienstliche Führung der Boote R 38, R 178, R 185, R 187, R 188, R 190 und R 191. Von den beiden letzteren Booten war R 190 gegen R 39, das einen weiteren Landtransport schiffbaulich nicht überstanden hätte, getauscht worden. R 39 verblieb bei der 11. R.-Flottille. R 191 war der Ersatz für das am 25.Juli 1943 bei Spadafora ~~Nordwestecke~~ Nordostecke Sizilien durch Jabotreffer verloren gegangene Boot R 186. Die Boote R 38, R 178, R 187, R 188 wurden im November/Dezember 1943 im Arsenal Genua abgebaut. R 189, R 190, R 191 wurden mit Schleppern von Marseille nach Genua gebracht und dort ebenfalls abgebaut. Die Führung des Überlandtransportes hatten Freg.Kapt.Popp und Kaptlt. Lütje vom O.K.M. (Siehe anl. kurzen Überführungsbericht Kdt. R 191.) Mit Ausnahme von R 178, der beim Überlandtransport kleine Bootskörperschäden davon trug, kamen die Boote ohne Beschädigung in Venedig an. R 185, das als letztes Boot überführt wurde, blieb wegen zu geringen Wasserstandes in der Nähe von Cremona auf dem Po liegen.

Der Zusammenbau der Boote im Arsenal Venedig stieß zunächst auf größere Schwierigkeiten. Es fehlte vor allem an den erforderlichen Nieten. Die Schwierigkeiten konnten bald durch Hinzuziehung deutscher Werkmeister und vor allem der Initiative des Flottillen-Ingenieurs behoben werden. Kommandanten und Besatzungen zeigen äußerstes Bestreben den Zusammenbau zu beschleunigen und die Einsatzbereitschaft der Boote schnellstens wieder herzustellen. Die ersten 3 Boote sollten Anfang Februar, die anderen 4 Ende Februar kriegsbereit sein.

Die Bewaffnung der Boote mit einer 3,7 cm Einzellafette und 3 - 2 cm Flak (Davon eine Beutewaffe) ist infolge der enormen feindl. Luftüberlegenheit im Mittelmeer in keiner Weise mehr ausreichend und gibt einen R-Boot kaum noch eine längere Lebenschance. Auch an dieser Stelle muß nochmals eindringlich auf den sofortigen Einbau eines 2 cm Vierling hingewiesen werden. Auf meine Veranlassung hin werden von den im Arsenal-Venedig vorhandenen ital.Torpedowurfeinrichtungen für ein ital.Lufttorpedo je eine Vorrichtung an Bord jeden Bootes eingebaut. Der Einbau erfolgt an Backbordseite mittschiffs auf dem Oberdeck. Die W.B.-Einzellager werden alle an Steuerbordseite aufgestellt. Erfahrungen über den Einsatz dieser Einrichtung auf R-Booten liegen bisher nicht vor. Die Stabilität des Bootes ist in keiner Weise gefährdet. Ich verspreche mir mit der Torpedowurfeinrichtung eine erfolgreiche Verteidigung gegenüber überraschend auftretenden überlegenen Feindseestreitkräften.

Die Betreuung und truppendienstliche Führung der Boote war durch das öftere Wechseln des Unterstellungsverhältnisses unter 6. und 11.R.-Fl. nicht die beste gewesen. Vor allem auch hervorgerufen durch das Verstreutsein der Boote über das ganze westliche Mittelmeer. Da das Kommando der 12.R.-Fl. nicht aufgelöst wurde, ging die Personalsteuerung der Boote von der Ägäis aus und war infolge der riesigen Entfernungen und schlechten Verkehrsverbindungen beinahe undurchführbar. Z.B. kamen Vorschläge für wohlverdient

Auszeichnungen

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

Auszeichnungen oder Beförderungen nach einen halben Jahr unbearbeitet bezw. mit der Begründung nicht mehr zuständig zu sein an das Bootskommando zurück. Die Disziplinarverhältnisse der Boote sind schlecht, da sie bisher keine straffe und feste Führung durch eine Flottille hatten. Eine einheitliche Ausrichtung und Belehrung der Kommandanten und Besatzungen im nationalsozialistischen Sinne hat und konnte unter den erschwerten Umständen bisher nicht stattfinden. Die Bekanntgabe des Befehls, daß die Boote nun endlich geschlossen wieder unter dem Kdo. 12.R.-Fl. im Ägäisraum eingesetzt werden sollten, hob die Einsatzfreudigkeit der Soldaten und sporrnte sie an.

Während des Monats Januar wurde ein Teil der Besatzungen beurlaubt, der andere Teil half bei den Werftarbeiten bezw. wurde ausgebildet. Desgleichen wurden die Kommandanten von mir belehrt über politische Fragen, über Ausbildung und Behandlung Untergebener, über disziplinare Fragen, über Kriegserfahrungen und Waffeneinsatz.

Mallmann

2.1.44. bis 7.1.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 1.1.44.

Mallmann

8.1.44.	Venedig	Siehe K.T.B. vom 1.1.44. R 178 eintrifft Venedig von Forte Mincio.

Mallmann

9.1.44. bis 31.1.44.	Venedig	R 38, R 178, R 187, R 188, R 190, R 191 Zusammenbau im K.M.A.-Venedig. R 185 in Überführung. Liegt wegen zu geringen Wasserstandes auf dem Po fest.

Mallmann

Kapitänleutnant u.Flottillenchef.

E.O., den 26. April 1944.

Geheim!

Bericht

über den Überlandtransport der R-Boote von Genua nach Venedig.

Gemäß O.K.M.-Befehl sollten die Boote der 12. R.-Flottille (7 Boote) vom westlichen Mittelmeer in die Adria, und zwar von Genua nach Venedig, überführt werden.

Der Auseinanderbau sollte in Genua stattfinden, von da über Land bis Piacenza, dort den Po abwärts bis Venedig, wo der Zusammenbau erfolgte.

In Genua begann gegen Mitte November, unter Führung der Bauaufsicht und deutscher Meister, der Ausbau der Brücke, Maschine, Waffen und Ausrüstungsgegenstände auf "R 190" und "R 191", in einer Zeit von ca. 12 Tagen. Die Boote konnten jedoch nicht aufgeslipt werden, da noch einige wichtige Teile des Slips, die von Anxerre unterwegs waren, noch nicht eingetroffen waren.

Ca. am 4.12.1943 wurde "R 190", am 6.12.43 "R 191" aufgeslipt. Am gleichen Tage begann der Auseinanderbau auf "R 187" und "R 188". "R 178" lief erst 3 - 4 Tage später in Genua ein.

Die ausgebauten Teile wurden mit der Bahn, unter Bewachung der Besatzungen, nach Venedig gebracht. 10 Mann der Besatzungen blieben unter Führung der Kommandanten an Bord.

Das Aufslipen der Boote ging schnell und sicher vonstatten, da die Bedienung erfahren war und schon mehrere Flottillen überführt hatten. Die Verantwortung trug D.A.P.G.. Beauftragter des O.K.M. war Freg.Kapt. Popp, der die ganze Überführung bis Forte Mincio leitete. Für den Transport von Genua bis Piacenza Kaptlt. Lütje verantwortlich.

Die Fahrt von Genua bis Piacenza, unter Führung der Reichsbahn und D.A.P.G. dauerte etwa 3 Tage, mit Auf- und Abslipen 5 Tage. Ungefähr jeden oder jeden 2. Tag erreichte ein Boot Piacenza.

Das Abslipen in Piacenza ging ebenfalls schnell und sicher.

Für die Fahrt auf dem Po sollte die italienische Schleppgesellschaft "Genio Civili" Schlepper bis Forte Mincio stellen, von dort übernahm das Mar.Kommando Italien die weitere Schleppergestellung. In Forte Mincio sollte auf Befehl des Chef der 6. R.-Flottille, Kaptlt. Klemm, der von Freg.Kapt. Popp beauftragt war, den Überlandtransport zu überwachen, ein Kommando (1 U.O., 2 Mann) bleiben, um das Markdo. Italien rechtzeitig zu benachrichtigen.

Der günstige Wasserstand des Po sollte ausgenutzt werden. "R 190" verließ ca. 8.12.43 Piacenza, "R 191" und "R 38" am 10.12.43. Die Schlepper der "Genio Civili" waren rechtzeitig eingetroffen. Die Fahr bis Mincio dauerte 2½ Tage. Da die Lotsen den Fluß nicht genau kannten, ß es sich nicht vermeiden, daß Verzögerungen eintraten, da einige Sandnke, die sich jährlich verschieben, ausgelotet werden mußten. Die Boo- erreichten jedoch ohne Schaden Mincio. "R 190" am ca. 11.12.43, "R 191" nd "R 38" am 12.12.43.

Von Forte Mincio oder Mantua war es unmöglich das Markdo. Italien telefonisch zu erreichen. Schlepper waren keine vorhanden, Fernschreiben wurden abgesandt, ohne beantwortet zu werden.

Am 17.12.43 trafen "R 187" und "R 188" on Forte Mincio ein. Diese brachten Nachricht mit, daß am Abend ein Schlepper eintrifft, der am 18.12.43 die Boote nach Venedig bringen sollte.

Der lange Aufenthalt in Mincio hätte vermieden werden können, wenn auf die Auslaufmeldung von Piacenza hin, das Markdo. Italien rechtzeitig e Schlepper entsandt hätte.

Am 18.12.43 gingen "R 38", 188, 187, 190 und 191 in 4 tägiger Fahrt bis in die Lagune von Venedig. Dort mußte "R 187" und "R 188" wegen starken Windes zurückbleiben. "R 38", R 190 und "R 191" liefen am 22.12.43 in das Arsenal Venedig ein. "R 187" und "R 188" am 24.12.43.

Dort begann sofort in Zusammenarbeit mit Arsenalkommandant, Bauaufsicht und deutschen Meistern der Zusammenbau.

Die Überführung der Boote dauerte ca. 3 Wochen.

"R 188" lag seit ca. 22.12. mit "R 4" (6.R.-Fl.) in Forte Mincio. Da die Schleppergestellung wieder nicht richtig organisiert war, konnten die Boote erst gegen den 10.1.1944 in Venedig eintreffen.

Oberleutnant zur See

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

Folge zu PG 38233 op Abt 3857

PG 38233f

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

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Mallmann.

Angefangen: 1. 1. 1944.
Beendet: 15. 1. 1944.

Boote:	Kommandant:	Seetage:
R 34	St.Ob.Strm. Nickel	0
R 194	Ob.Strm.Bittner (i.V.)	3
R 195	St.Ob.Strm. Kallus (i.V.)	3
R 210	Ltn.z.S. Neßmann	0
R 211	Ob.Ltn.z.S. Großmann	8
R 38	Obltn.z.S. Stürken	Jtaliengruppe.
R 178	Obltn.z.S. Mohn	das K.T.B. für
R 185	Ob.Strm. Stransky	diese Gruppe
R 188	Ltn.z.S. Höer	wurde vorgelegt.
R 187	Obltn.z.S. Selike	
R 190	Ltn.z.S. Meyer	
R 191	Obltn.z.S. Freitag	

Anl. Nr. 16 zu 1/Skl 11 7887 /44 g Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.44 bis 9.1.44	Skaramanga	R 34, R 194, R 195, R 210 Werft Skaramanga Motorenüberholung und Beseitigung der Gefechtsschäden auf R 34 und R 194. Besatzungen zur Hälfte auf Heimaturlaub. R 211 siehe anliegenden Beitrag zum K.T.B.
10.1.44.	Skaramanga	R 34, R 194, R 210 Werft Skaramanga siehe K.T.B. vom 1.1.1944. Rotte R 211 und R 195 Aufgaben mit M.S. "Drache" siehe Beitrag K.T.B. R 211.
11.1.44	Skaramanga	siehe K.T.B. vom 10.1.1944.
12.1.44	Skaramanga	siehe K.T.B. vom 10.1.1944. R 194 wieder Kb.
13.1.44	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga, Rotte R 211, R 195 siehe Beitrag K.T.B. R 211.
21.00		R 194 gem. Admiral Aegaeis Gkdos. 184 v.7.1.44 ausgelaufen: Befehl für Sonderunternehmen S.D. 1.) KSFl Attika stellt 2 GA-Boote mit Ft. zur Verf. S.D. Auslaufen 7.1.1600 Piräus nach Karystos. Ft. dauernd besetzt. 2.) R 194 8.1. ab 12.00 Uhr sofortige Bereitschaft. Auslaufen mit Stichwort "Kaese" durch Adm.Aeg. Op. An Bord Personal S.D. Marsch von Piräus nach Ostküste Euboea wie besprochen. Operieren nach Lage. Spätestens 3 Stunden nach Hellwerden Lage und Absichten melden. 3.) Karystos-Gruppe funkt sofort an Adm.Aeg. mit Stichwort "Dauerwurst" = fraglicher Segler Karystos ein, mit Stichwort "Schinken" = fraglicher Segler Karystos ausgelaufen. 4.) "Dauerwurst" bezw. "Schinken" mit Ortsnamen bedeutet fraglicher Segler in den betreffenden Hafen ein- bezw. ausgelaufen, z.B. "Dauerwurst" Lavrion = Segler in Lavrion eingelaufen. 5.)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 13.1.44.	Skaramanga	5.) Stichwort "Zahl mit Spiegeleier" bedeutet: fraglicher Segler Piräus ausgelaufen. " Zahl vor Spiegeleier " bedeutet Uhrzeit, z.B. " 7 Spiegeleier" = 0700 Uhr Piräus ausgelaufen. "Keine Spiegeleier " = nicht ausgelaufen. 6.) Ab Hellwerden des zweiten Tages nach Beginn der Unternehmung Luftaufklärung in L-Qu. 4950, 4960, 4980 und 5930 bis 5980. —
1.44	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga. Rotte R 211, R 195 siehe Beitrag R 211.
1.00		R 194 Aufgabe wegen schlechter Wetterlage N 5 - 7 See 5 abgebrochen und kehrtgemacht.
5.00	Skaramanga	R 194 Skaramanga fest.
8.30		R 194 Skaramanga nach Wetterbesserung erneut abgelegt zur Aufgabe siehe K.T.B. v.13.1.44.
5.1.44	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga, Rotte R 211, R 195 siehe K.T.B. R 211.
06.00 Uhr		R 194 Skaramanga ein. Aufgabe vom 13.1.44 ohne Erfolg durchgeführt. Fraglicher Segler wurde nicht gefunden.

Kapitänleutnant
u.Flottillenchef.

Anlage zu B. N. op Gkdos 3857
JLA 38 233h

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

Kriegstagebuch

von

"R 211"

angefangen: 1.1.1944
beendet : 14.1.1944

Anlagen: keine

8 Seetage

Kommandant: Ob.Lt. z.See Großmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Wondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.44 - 5.1.44	Salamis-Bucht.	Keine besonderen Vorkommnisse. Großmann
6.1.44	Piräus, nördlich Sporaden	Geleit: TA 16, U-Jäger 2110 u. 2105, "R 211" mit 1 Tanker u. 1 Dampfer nach Dardanellen. Marschfahrt 7,5 sm.
00.00		Piräus aus.
06.15		Luftsicherung: 2 "ju 88" 3 "Arado".
13.00	See 4	Maschine Seeschaden, macht Wasser. Vom Geleitführer nach Skyros zur Reparatur entlassen. Wiederanschluss an Geleit bei Rückmarsch von Dardanellen mit Tanker beabsichtigt.
18.00		U-Jäger 2105 vom Geleit gleichfalls wegen See entlassen, einläuft Trebukibucht. Hänge mich an, da Anker nicht trägt. Großmann
7.1.44	See 4-5	Auslaufen noch nicht möglich wegen See. Großmann
8.1.44	starke Dünung	15.00 Uhr abgelegt. Rückmarsch mit U-Jäger 2105 nach Piräus. 15.30 Uhr vom U-Jäger getrennt, da Fahrt vor der hohen Dünung nur mit großer Fahrtstufe möglich.
18.30		Nach passieren Doro Rückmarsch an Admiral Ägäis op durch F.T. gemeldet, da mehrfach U-Boot Doros-Strasse gemeldet und Waffeneinsatz wegen See nicht möglich.
22.00		Piräus fest. Großmann
9.1.44.	Salamisbucht	Keine besonderen Vorkommnisse. Großmann
10.1.44	Piräus-Milos	Mit "Drache" und "R 195" Truppentransport nach Milos.
14.45		Piräus aus. Marschfahrt 13 sm.
22.00		Milos fest. Großmann
11.1.44		
02.00		Rückmarsch nach Piräus angetreten.
09.00		Piräus fest.
18.00		Piräus aus zu gleicher Aufgabe. Großmann
12.1.44		
01.30		Milos geankert.
10.30		Milos aus zum Rückmarsch.
17.30		Piräus fest. Großmann

Anl. Nr. 15 zu 1/Skl 17887 /44 g Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.1.44	Kolpos, Saronikos. See 4	21.1o Uhr auf Anforderung Seekdt. Piräus aus zur Rettung Schiffbrüchiger auf "Hydra". Gutmann
14.1.44		
oo.oo		"Hydra" Südküste am Felsen festgemacht, da keine andere Möglichkeit, in der See Rettungsmannschaft an Land zu setzen.
o4.oo		Schiffbrüchige an Bord.
o7.oo		Piräus fest. Gutmann Oblt.z.See.

Stellungnahme des Flottillenchefs
Nichts zu bemerken.

Kapitänleutnant.

Anlage zu Nr. 9/ Gkdos 8857

ZU 38233/9

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Mallmann.

Angefangen: 16.1.1944.
Beendet: 31.1.1944.

Boot	Kommandant	Seetage
R 34	St.Ob.Strm. Nickel	0
R 194	Ltn.z.S. Rorsch	6
R 195	St.Ob.Strm. Kallus (i.V.)	5
R 210	Ltn.z.S. Neßmann	0
R 211	Ob.Ltn.z.S. Großmann	13
	Italiengruppe:	
R 38	Obltn. z.S. Stürken	Das K.T.B. der Italien-gruppe wurde vorgelegt.
R 178	Obltn.z.S. Mohn	
R 185	Ob.Strm. Stransky	
R 187	Ob.Ltn.z.S. Sellke	
R 188	Ltn.z.S. Höer	
R 190	Ltn.z.S. Meyer	
R 191	Obltn.z.S. Freitag	

Anl. Nr. 14 zu 1/Skl 17887/44 g Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.44	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga. Rotte R 195, R 211 siehe K.T.B.-Beitrag R 211 und R 195. R 194 Skaramanga. Aufgabe Admiral Aegaeis Op Gkdos 444 A I bis auf weiteres verschoben.
17.1.44	Skaramanga	siehe K.T.B. vom 16.1.1944.
18.1.44	Skaramanga	siehe K.T.B. vom 16.1.1944. R 194 wegen Wetterlage kein Einsatz. Boot wird ausgegast.
19.1.44.	Skaramanga	siehe K.T.B. v.16.1. und 18.1.1944.
20.1.44.	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga. Rotte R 211 und R 195 siehe K.T.B.-Beitrag R 211 und R 195. R 194 Geleitaufgabe nach Portolago gemäß Admiral Aegaeis Op 582 Gkdos A I wegen Wetterlage und 24 Stunden verschoben.
21.1.1944	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga. Rotte R 211 und R 195 siehe Beitrag R 211 und R 195. Geleitaufgaben für R 194 gemäß Admiral Aegaeis Op 582 A I bis auf weiteres verschoben.
22.1.44 bis 24.1.44	Skaramanga	siehe K.T.B. vom 21.1.1944.
25.1.44	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga, Rotte R 211 und R 194 siehe Beitrag K.T.B.-R 211, R 195 Werft Salamis, kleinere Maschinenreparaturen und Undichtigkeiten am Bootskörper.
26.1.44.	Skaramanga	siehe K.T.B. vom 25.1.1944.
27.1.44.	Skaramanga	R 34, Rv210 Werft Skaramanga, Rotte R 211 und R 194 siehe Beitrag K.T.B. R 211, Geleitaufgaben für R 195 gemäß Admiral Aegaeis Op 818 wegen Wetterlage und 24 Stunden verschoben.
28.1.44	Skaramanga	Fl.Chef aus Venedig vorübergehend zurück, da Überführung dortiger Boote sich bis zum 10.2.1944 hinauszögert. R 34, R 210 Werft Skaramanga. Rotte R 211, R 194 siehe K.T.B.-Beitrag R 211. Geleitaufgaben für R 195 wegen Wetterlage um weitere 24Stunden verschoben.
29.1.44 bis 30.1.44	Skaramanga	siehe K.T.B. v. 28.1.1944.
31.1.44	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga. Rotte R 211, R 194 siehe K.T.B.-Beitrag R 211
06.30		R 195 ausgelaufen zur Geleitaufgabe nach Portolago gemäß Admiral Aegaeis Op 913 Gkdos. Führung: Chef 9.T.Fl. auf TA 15.

Kapitänleutnant u.Flottillenchef.

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

Anlage zu Bl. Nr. op. 3857 Gkdos

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

Kd 38233 k

Kriegstagebuch "R 211".

angefangen am: 15.1.1944.
beendet am: 31.1.1944.

Anlagen: keine.

Kommandant: Ob.Lt.z.See Großmann Seetage: 13

17887
Anl. Nr. 13 zu 1/Skl 14 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.1.44	Piräus-Kykladen	Minenunternehmung mit M.S. "Drache", TA 17 u. "R 195".
11.15	See 2	Piräus aus. Aufstellung R 211 Bb.-querab von Drache Duchten ausfahren, an die Sperren gelegt werden.
	NW 5-6	Keine besonderen Vorkommnisse. Großmann
16.1.44		Sobald Geleit Landschutz von Naxos verlässt, können R.-Boote vorgeschriebene Kurse nicht mehr durchhalten.
02.15	See 4-5	Vom Geleit getrennt. Signalverkehr nicht mehr möglich, da Boot stündig in einem Wasserschleier. Mit L.F. gegen die See nach Denusa unter Landschutz gegangen.
03.30		Denusa geankert.
09.15		Fliegeralarm: 4 Beaufighter passieren südlich, ohne anzugreifen.
		Ab 06.00 Uhr werden in unregelmäßigen Abständen in Richtung der letzten Sperre, die von Drache geworfen wurde, Detonationen beobachtet. Auf eine Entfernung von 17 sm sind deutlich zwei Wasserhöhen zu erkennen. Insgesamt 17 Detonationen. Großmann
17.1.44	See 4-5, z.T. 5	Innerhalb von 24 Std. muß 13x Anker auf gegangen werden, da das Boot treibt.
	Für die Ägäis ist das Ankergeschirr der R.-Boote ein Spielzeug. Großmann	
18.1.44	Starke Dünung	Gem. Ft.-Befehl nach Amorgos verlegt, zur Erholung Seekdt. Attika.
07.40		Amorgos aus nach Piräus.
19.00	See 3-4	Da nach Verlassen Landschutz Paros das Boot in starke Grundseen gerät, wird Kurs auf Seriphos genommen, um wieder mit R 195 in Verbindg zu treten. Großmann
19.1.44	See 5-6	01.25 Uhr bei R 195 an Boje längsseits in Kutala-Bucht auf Seriphos. Großmann
20.1.44	See 3-4	Ft.-Befehl: baldmöglichst Milos laufen. Dort Ergänzung und Klarhalten für neue Unternehmung. 6-stündig Bereitschaft. --
		Da Boot Maschinenschaden durch Seegang hat, wird zur Reparatur und Ergänzung der Masch.-Ersatzteile durch Ft. Rückkehr für 24 Std. nach Piräus erbeten und auch genehmigt.
08.15		Seriphos aus nach Piräus, R 195 läuft nach Milos. 12.00 Uhr Piräus fest. Großmann

Anlage zu B.N. [illegible] 1657

Diether Großmann,
Ob.Lt.z.See,
Kommandant "R 211". Im Hafen, den 3.2.1944.

An

Kommando 12. R.-Flottille.

Meldung
über

Grundberührung des Bootes "R 211" am 28.1.1944.

Unter Landschutz von Mykonos gegangen, verholte ich am 28.1.44 das Boot von der Ornos-Bucht, wo der Anker trotz dauernd neuen Versuchen nicht trug, in die Akrailabucht an der Südküste von Mykonos. Die Bb.-Maschine war um 11.45 Uhr durch Bordwaffenbeschuss brit. Zerstörerflugzeuge ausgefallen. So ging ich, da bereits eine Meile weiter südlich wieder eine See von Stärke 3-4 und gröber stand, dicht unter der Küste längs und benutzte die Durchfahrt zwischen der Klippe auf 37° 24', 4 N Länge und 25° 20', 4 O Breite und der Mykonos-Küste, die in der Nacht zuvor von R 194 mit 15 m Wasser ausgelotet war. Karte und Segelhandbuch geben nur für die weiter östlich und westlich gelegenen Huken unreinen Grund und blinde Klippen an. Die Küste wurde im Abstand von 100 m passiert. Genau nördlich der sichtbaren Klippe hatte das Boot um 13.55 Uhr Grundberührung. Auf die Meldung des Posten Back: Untiefe! Ging ich sofort mit beiden Maschinen - die Bb.-Maschine war inzwischen notdürftig repariert worden - mit äußerster Kraft zurück, konnte aber damit nicht verhindern, dass das Boot mit Stb.-Seite hart aufsetzte. Während des Rücklaufes wurde von mir und Besatzungsangehörigen festgestellt, dass nördlich und südlich dieser blinden Klippe das Wasser sofort wieder tief war.
Es wurden sofort die Bilgen kontrolliert, Maschinen wurden sofort zum Lenzen angestellt. Im Vorschiff, Abt. 7, starker Wassereinbruch festgestellt. Ich lief in die nächste Bucht ein, versuchte auf sandigem Grund zu ankern, setzte aber dann, da auch der Tank u. Masch.-Raum Wasser machten, das Boot zuerst mit langsamer Fahrt und als das zu gering war, mit höherer Fahrtstufe auf Strand, da es bedenklich tief ging. Ausrüstung wurde restlos von Bord gebracht, um dem Boot einen Auftrieb zu geben.
Nach Abflauen bekam das Boot starke Schlagseite, zunächst nach Stb. Um große Lecks heranzukommen, befahl ich als letzte aussichtsreiche Massnahme, das Boot mit Hilfe an Land ausgebrachter Leinen auf Bb.-Seite zu holen. Der Versuch gelang, Lecks kamen zum größten Teil bis an die Wasseroberfläche. Dase Wasser im Masch.-Raum war so hoch gestiegen, dass beide Maschinen und zeitweise auch der Hilfsmotor ausfielen. An Lecks wurden festgestellt: 1,5 m langer Riss in Höhe Ft.-Raum, soweit als möglich schon vorher vom Bootsinnern aus abgedichtet. Ein weiterer Riss unter Tankraum und der dritte unter der Maschine. Beobachtungen ergaben, das die Leitungsdurchführungen durch die Schotten nicht dicht waren, sodass das Wasser auch noch in die achteren Lasten eintreten konnte. Die Schlagseite ermöglichte im wesentlichen die Abdichtungen der Lecke, bis auf das im Tankraum. Der Hilfsmotor konnte die Bilgen ziemlich leer lenzen, sodass das Boot sich wieder aufrichtete um von R 194 vom Strand gezogen werden konnte. Durch das Aufstrandsetzen hat das Boot Beschädigungen am vorderen Teil des Kiels erlitten. Eine völlige Abdichtung der Lecks liess sich erst nach Bereitstellung eines Tauchergeräts in Syra erreichen.
Da während der ganzen Zeit sehr starke Dünung in die Bucht hereinstand, von Norden aber starke Böen einfielen, die alle Manöver und Massnahmen stark beeinträchtigten, habe ich den rücksichtslosen Einsatz der Maschine befohlen, um das Boot nicht in Totalverlust geraten zu lassen.

Anl. Nr. 12 [illegible] 17887/44 g Kdos Chefs. Großmann Kapitänleutnant

Stellungnahme des Flottillenchefs.

Die Grundberührung wurde durch ungenaue Angaben in der Seekarte verursacht. Der Kommandant hatte, um sicher zu gehen, so gar unter der Küste ausloten lassen. Es wurden keine Untiefen festgestellt. R 211 hatte kein Echolot. Die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen waren von seiten des Kommandanten getroffen. Es trifft ihn m.E. keine Schuld. Die seemännischen Maßnahmen zur Rettung des Bootes waren, wie auch der Erfolg später zeigte, durchaus richtig und sind anzuerkennen. Der Totalverlust des Bootes wurde dadurch vermieden.
Da das Boot seit langem schon zur Motorenüberholung heranstand, wurden die Schäden im Rahmen der planmäßigen Werftliegezeit beseitigt.

Kapitänleutnant.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.1.44	Salamis-Bucht	Keine besonderen Vorkommnisse. Luthmann
22.1.44	Salamis-Bucht	Minenunternehmung mit Drache wird verschoben, da Drache bei Ablegen Skaramanga Grundberührung hat.
18.35 bis 19.10		Drache freigeschleppt. 19.05 Fliegeralarm. 21.10 Uhr beendet. Großmann
23.1.44 17.00		Minenunternehmung mit Drache. Piräus aus. Position vor Verband als U-Bootschreck. Großmann
24.1.44 04.00 05.45 10.30	Seriphos-Syphnos See 1	Minenwerfen beendet. Bb.-Maschine fällt für 1 Std. aus. Piräus fest. Großmann
25.1.44 17.30 23.10 23.14 23.30	Piräus-Leros	Geleit: TA 14, TA 16, R 195, R 211, Dampfer "Ledd" mit 16 sm Marschfahrt nach Leros. Piräus aus. Fliegeralarm: 1 fdl. Flugzeug. 2 Leuchtbomben überm Geleit. Fliegeralarm beendet. Großmann
26.1.44 03.05 03.10 03.20 05.00 13.40 16.50 20.00	Nikaria im Norden SW 4, später bis 6	Fliegeralarm. U-Bootsalarm. TA 14 schert aus nach Stb., geht auf Gegenkurs und beschiesst uns. Alarm beendet. Bis 06.00 Uhr mit Räumgerät (10 m Stander) vor Geleit gelaufen bis in Hafen Portolago. R 194 3 leichte Detonationen im Gerät (15 m Stander). Detonationen stammen nach späteren Feststellungen von Sprengkörpern in einem ital. U-Bootsnetz, das in etwa 10-12 m Tiefe ausliegt. Wegen unklarem Ft.-Befehl wird nicht an U-Boote zum Rückmarsch nach Piräus angehängt. 1 fdl. Jäger über Portolago. Gem. Befehl Seekdt. Dodekanes abgelegt mit R 194 zum Rückmarsch Piräus über Samos. Karlovassi fest. See erlaubt keinen Weitermarsch. Großmann

Zeichnungsnummer Wilhelmshaven 59037 2.44 3804/870

Wetterkladde (Kriegstagebuch) (Anlagen)

Blatt Nr. 5
Gesamt Blatt Nr. 5

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.1.44 20.00 23.35	Samos, See 3 aus NO See 5,	Samos aus nach Piräus. Laufen Kurs auf Mikonos, da Boote im Seegang dauernd in Gefahr des Kenterns kommen. Gutmann
28.1.44 01.30 04.30 11.45 *13.00* 13.30 13.55 15.05	Mykonos See 5-6 Keine Sicht. Regen, Hagelschauer. *R 194 aus der Rettung Schiffbrüchiger nach Rineira.* phi=37°, 24'; 8 N; lambda=25°, 21 O.	Bb.-Maschine ausgefallen, Stb. nur noch begrenzt in Takt. Ormos Ornos geankert. Boót treibt wieder mehrmals. Fliegeralarm. 4 Beaufighter greifen aus dichter Wolkendecke mit Bomben und Bordwaffen an. Kein Bombenschaden, Einschüsse über und unter der Wasserlinie. Bb.-Maschine a.Kb. Wegen schlechter Sicht unsicherer Einsatz der Waffen. Personal ist völlig übermüdet. Boot treibt wieder. Anker auf zum Verholen in andere Bucht. Grundberührung. Starker Wassereinbruch. Lässt sich nicht Lenz halten. Meldung über Grundberührung wird vorgelegt. Boot auf Strand gesetzt. Ausrüstung von Bord. Gutmann
29.,30.1.	Akrala-Mykonos	Nach Abflauen nach Boot starke Schlagseite, sodass Lecks notdürftig gedichtet werden können.
31.1.44 11.00 12.45 13.55	*1100* *R 194 zurück von Rineira.* See 3	Durch R 194 vom Strand freigeschleppt. Bei R 194 im Schlepp nach Piräus, da Wetterlage günstig erscheint. Boot macht in der See stärker Wasser. Kurs auf Syra. 15.05 Uhr Syra fest. Taucher klar. Gutmann
1.2.44 2.2.44	Syra "	Lecks weiter gedichtet. Boot machtnur noch gering Wasser. Gutmann
3.2.44 00.00 07.00	Syra-Piräus	Syra aus nach Piräus bei R 194 im Schlepp. Stützpunkt fest.

Stellungnahme des Flottillenchefs.
siehe Stellungnahme zur Meldung über Grundberührung.

Gutmann
Kapitänleutnant.

Gutmann
Kptlt. d. R.

Anlage zu B. Nr. 95 Akte 1857

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

ZD 38233 2

Geheime Kommandosache!

Heftung

zum Kriegstagebuch

"B 195"

Angefangen: 16.1.1944
Abgeschlossen: 26.1.1944
Anlagen: - keine -

Kommandant i.V. Stabsobersteuermann Hallun.

Anl. Nr. 11 zu 1/Skl 17887/44 g Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1.44 06.00	SW - 7 - See - 5 - bedeckt	Vom Verband, "Drache und T.A. 17" wegen schlechten Wetter abgelaufen.
08.10	Koutala-Bucht	geankert.
09.00		An der Boje festgemacht. gez. K a l l u s
17.1.44	Koutala - Bucht	Wegen Wetterlage nicht ausgelaufen. gez. K a l l u s
18.1.44		Siehe K.T.B. vom 17.1.44. gez. K a l l u s
19.1.44		Siehe K.T.B. vom 17.1.44. gez. K a l l u s
20.1.44 08.17	Koutala-Bucht N - 6 - See - 4 - ziemlich bedeckt, mittl.Sicht	FT von " R211 " an Adm.Agiis mit Uhrzeitgruppe 0140/1: "R 195 verläuft Milos." FT von Adm.Agiis -Uhrzeitgruppe 0701/2: "Einverstanden" Koutala-Bucht ausgelaufen.
10.17 11.25		Milos ein. gez. K a l l u s
21.1.44	M i l o s	Kein Einsatz. gez. K a l l u s
22.1.44	M i l o s	Lt.Fs. an Hafenkdt.Milos " R 195 " 19.30 Punkt 142 stehen, zum Anschluß am Geleit mit Dampfer "Celnius, Xsis" mit UJ 2106 als Geleitführer und 2105 und 2110.
17.10 20.15	NW - 4 - See 3 teilweise bedeckt, mittl. Sicht	Milos ausgelaufen. Am Geleit angeschlossen. gez. K a l l u s
23.1.44 10.11	NW - 4 - See 3 teilweise bedeckt, mittl. Sicht	Suda angelaufen mit Dampfer " Edero " und UJ 2106 (Geleitführer), 2105, 2110, R 195. gez. K a l l u s

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.1.44 02.13	N - 3 - See 1-2 teilweise bedeckt, Kein Mondschein	Auf Morsespruch vom Geleitführer 2106 bei 2105 längsseitgehen und 2105 im Schlepp nehmen und nach Piräus bringen.
14.38	SW 2, See 1 teilw. bedeckt, Sonnenschein	Mit 2105 im Schlepp vor Piräus angekommen. Schleppverbindung gelöst. Einlaufmeldung hat 2105 abgegeben.
15.05		Salamis festgemacht.zur Proviantergänzung.
16.04		Salamis abgelegt.
16.17		Skaramanga festgemacht. gez. K a l l u s Stabsobersteuermann und Kommandant i/V.

Für die Richtigkeit der Abschrift!

Oberleutnant M.A.
und Adjutant

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Nichts zu bemerken.

Kapitänleutnant

Anlage zu B. Nr. KTB 3511 Gkdos

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse KTB 38233 L

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Chef: Kapitänleutnant Malmann

Angefangen: 1. Februar 1944
Abgeschlossen: 15. Februar 1944
Anlagen: - Keine -

Boote:

R 38	Oberleutnant z.See	Stürken	Seetage: -/-
R 178	Oberleutnant z. See	Mohn	Seetage: -/-
R 185	Obersteuermann	Stranski	Seetage: -/-
R 187	Oberleutnant z.S.	Seelke	Seetage: 3
R 188	Leutnant z.See	Hoer	Seetage: 3
R 190	Leutnant z.See	Meyer	Seetage: 1
R 191	Oberleutnant z.See	Freitag	Seetage: -/-

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	Im Ägäis-raum
R 194	Leutnant zur See	Borsch	Seetage:	
R 195	Oberleutnant zur See	v. Zatorski	Seetage:	
R 210	Leutnant zur See	Neßmann	Seetage:	
R 211	Oberleutnant zur See	Großmann	Seetage:	

Anl. Nr. 6 zu 1/Skl 17887/14 g Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.44	Venedig	R 30, R 179, R 187, R 188, R 190, R 191 Zusammenbau nach Überführung von Triest/Pola ins Arsenal Venedig. Nach entsprechenden Schlußarbeiten einige Tage Arbeiten nach Hinzuziehung deutscher Torpedomeister von der Insel Lussinpiccolo (Quarnero) vorgesehen. Die Zusammenarbeit mit den Arsenal Venedig ist gut. Die Arbeiten werden des öfteren unterbrochen durch Fliegeralarm. Die Verbindungen von Venedig zum Deutschland ist äußerst schwierig und zeitraubend, da diese durch Bombe von U.S. Verbänden gehalten werden können, noch dazu diese sich vorher erst die Genehmigung beim Arsenal Kiel erwirken müssen. Die Rückkehr ist schon jetzt zu ersehen, daß der Termin "R 30" voraussichtlich 10.2. nicht gehalten werden kann. Pläne der Besatzungen sind auf Urlaub. Die andere Hälfte macht Ausbildungsdienst und hilft bei den Arbeiten. "R 185" liegt wegen zu geringen Tiefgangs bei Pingauen auf der Po fest. Eintreffen in Venedig vorläufig nicht absehbar. Waldmann
2.2.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 1.2.44. Da K.T.-Termin für "R 30" nicht gehalten werden kann, sind "R 190" vorgezogen und Teile von "R 30" dort eingebaut. Waldmann
3.2.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 1.2.44. Waldmann
4.2.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 1.2.44. Waldmann
5.2.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 1.2.44. Waldmann
6.2.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 1.2.44. Waldmann
7.2.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 1.2.44. R 187, R 188 Ausrüstung und Vorexerzieren. Waldmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
8.2.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 7.2.44. " R 191 " Vorexerzieren und Ausrüstung. Waldmann
9.2.44 10.30	Venedig	Mit R 187, R 188 Venedig ein nach Triest. Auf dem Hinweg Bettenumhängung und Torpedoeinschießen auf Bojen. Mit R 187, R 188 Triest ein. Meldung beim Sechst.-Intsion und Unterrichtung über allgemeine Lage in der Adria. Festgestellt, daß bisher nur wenige Sperrungen von Booten oder Schiffen vorliegen, die in den Dalmatinischen Gewässern nach der Kapitulation Italiens nur See gehören sind. Auswechslung der Boote mit Besatzungen. R 30, R 179, R 192, R 191 Arsenal Venedig. R 185 bei Pingauen noch auf der Po liegend. Waldmann
10.2.44 08.30	Venedig/Triest	R 187, R 188 auslaufen zur U.S.S.-Übergabe die gem. Nachricht beim Arsenal-Kommandant Triest möglich. Nach Verlauf der Schlacht sind festgestellt, daß Boote nur zur Vernichtung völlig ungeeignet sind. Unterrichtung über Besatzung in Adria und Rücksprache bei U.-Sich.-Flo. R 30, R 179, R 190, R 191 Arsenal Venedig. R 185 Pingauen. Waldmann
11.2.44 06.00 11.00	Triest HO 4-5, See 3, bedeckt	Mit R 187, R 188.- Triest nur noch Venedig zu Besicherheiten. Auf dem Hinweg Bettenumhängung. Venedig ein. R 30, R 179, R 190, R 191 Arsenal Venedig. R 185 Pingauen. Waldmann
12.2.44	Venedig	R 187, R 188 Besicherheiten. R 190 Vorexerzieren. R 30, R 179, R 191 Ausrüstung. R 185 Pingauen. Waldmann
13.2.44	Venedig	Siehe K.T.B. vom 12.2.44. Unterrichtung der Kommandanten über die Lage in Adria und Vorlegung der Absichten für Durchführung der ersten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Gruppe unter meine Führung nach Pillau.
14.2.44	Venetia	
10.30	NO 2 - 3, See 2 halter	Mit R 187, R 188, R 190 aus nach Pillau. Auf dem Marsch Aufklärungsdienst. Torpedoeinschießen auf Bojen und Unterwasser.
16.30		Pola ein.Gen.Flaggenschiff mit "A"-Gruppe Trient sollte M.T.S.-Sperrenräumfahrzeuge in Pola möglich sein. Dies wird von Befehlsst. verneint. An Stelle der Bojen Schleife durch Sperrenräumgerät in Innere gelegt.
20.00	FT. an Adm.Adria-Op., Adm.Ägäis-Op., 12.U.Fl.: „Beabsichtige 15.2. 17.00 Uhr Pola auf Boote nach Pillau. Erbitte Einverständnis."	Auslaufen mit R 187, R 188 und R 190 um Tag Hafuchs nach Split zur Übernahme R 38, R 178, R 191 Arsenal Venetia. R 185 Pinguen.
15.2.44	Pola	
11.00		Da auf meinen FT. hierher Pola Einverständnis von Befehlsst. verliegt, telefonische Rücksprache bei A I Adm.Adria, wonach mitgeteilt, daß Übergangsbefehl für Boote 12.U.Fl. noch Pillau auf Befehl Gruppe mit Räumgerät nicht. Da ich hierzu nur Op.-Befehl von A.C. von Gruppe mit hatte, daß Boote schnellstens wieder nach Pillau zu überführen sind, befahren U-Fl. um: Or.Fld. Adm.Pillau, unter: Adm.Pola
„Ilope mit R 187, R 188 und R 190 Pola hier zur Übernahme nach Pillau. Gen.Flaggschiff mit A I Adm.Adria entsetzt Übergangsbefehl verlängert. Erbitte Bestätigung."		Nach neuem verschlüsselten Fernschreiben ist M.T.S.-Verbindung in Pola für Räumfahrzeuge doch noch möglich. Dieses erneut telegraphisch den Ing.Inst bei M.T.-Gruppe Trient. Räumgerät war, obwohl schon O.K. fernmündlich noch Pola gestern, dort nicht angekommen. R 38, R 178, R 191 Arsenal Venetia. R 185 Pinguen.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Beilage zu Bl. Nr. 97 Gkdos 3857

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

Kriegstagebuch 38233

Geheime Kommando Sache.

Kriegstagebuch

12. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Mallmann.

Angefangen: 16.2.1944.
Beendet: 29. 2.1944.

Boot	Kommandant	Seetage:
R 34	St.Ob.Strm. Nickel	0.
R 194	Ltn.z.S. Borsch	11
R 195	Obltn.z.S.v. Zatorski	13
R 210	Ltn.z.S. Neßmann	0
R 211	Obltn.z.S. Großmann	3
	Jtaliengruppe:	
R 38	Obltn.z.S. Stürken	Das K.T.B. der Italien-gruppe wurde vor-gelegt.
R 178	Obltn.z.S. Mohn	
R 185	Ob.Strm.Stransky	
	Ltn.z.S. Paul ab 1.3.1944.	
R 187	Ob.Ltn.z.S. Sellke	
R 188	Ltn.z.S. Höer	
R 190	Ltn.z.S. Meyer	
R 191	Obltn.z.S. Freitag	

Anl. Nr. 9 zu 1/Skl 1397/44 g Kdos

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.44 bis 2.2.44.	Skaramanga	R 34, R 210 Werft Skaramanga, R 195 siehe Beitrag K.T.B. R 211 im Schlepp von R 195 auf dem Marsche von Mykonos über Syra nach Skaramanga.
3.2.44.	Skaramanga	R 211 im Schlepp von R 194 Skaramanga ein, R 211 Beginn großer Werftliegezeit, R 194 kleine Maschinenreparaturen und Beiseitigung von Undichtigkeiten am Bootskörper. R 34, R 210 Werft Skaramanga. R 195 siehe Beitrag K.T.B.
4.2.44 bis 18.2.44.	Skaramanga	R 34, R 210, R 211 Werft Skaramanga, R 195 siehe K.T.B.-Beitrag R 194 in Neu-Perama auf Slipp. Flottillenchef übernimmt Führung der Boote in der Adria.
19.2.44 bis 21.2.44	Skaramanga	R 34, R 210, R 211 Werft Skaramanga, R 194 Geleitaufgaben mit TA 17, TA 15 und U-Jäger gem. Adm.Aegaeis Op 1512 Gkdos nach Kreta. K.T.B.-Unterlagen von R 194 sind durch Feindeinwirkung beim Totalverlust des Bootes am 29.2. vernichtet worden. R 195 siehe K.T.B.-Beitrag.
22.2.44 bis 27.2.44	Skaramanga	R 34, R 210, R 211 Werft Skaramanga. R 195 siehe K.T.B.-Beitrag. R 194 gem. Admiral Aegaeis Op 1685 Gkdos über C Chalkis nach Saloniki, um zu Geleit U-Jäger 2105 mit Dampfer Burgos zu stoßen. K.T.B.-Unterlagen von R 194 durch Feindeinwirkung bei Verlust des Bootes am 29.2.44 vernichtet.
28.2.44	Skaramanga	R 34, R 210, R 211 Werft Skaramanga. R 195 siehe K.T.B.-Beitrag R 194 aus zur Aufgabe gem. Admiral Aegaeis Gkdos 1928 Op: R 194 ausläuft 28.2. 04.00 Uhr Piräus über Patras nach Korfu. An Bord Ob.Strm. Bittner. Marschfahrt 17 Sm. Marschweg 148/49. Bei Hellwerden durch Korinth-Kanal nach Patras. Einlaufen Patras 28.2. etwa 11.00 Uhr. Seekdt. Westgr. hält ggf. Kurierpost für Frechdachs klar und veranlaßt beschleunigten Weitermarsch nach

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.2.44		nach Korfu. Je nach Lage läuft R 194 ostwärts oder westwärts Leukas, so daß Netzsperre Korfu-Süd 29.2. spätestens bei Hellwerden erreicht wird. Aufgabe: Lage der kombinierten Netz- u. Minensperre und Position für Markboot feststellen. Anschließend gleiche Aufgabe bei kombinierter Netz- und Minensperre Korfu-Nord. Sofort nach Durchführung Einlaufen Korfu. Ergebnis, Position sowie Bezeichnungssignal der Markboote durch FT an Admiral Aeg. melden. Am Y - 1 Tag läuft R 194 zur Netzsperre Korfu-Nord, spellt Markboot dort bei Abenddämmerung auf Position und abwartet innerhalb Sperre einlaufenden Verband. Bei Eintreffen des Verbandes R 194 Verbandsführer bezw. Chef 12.R.Fl. unterstellt. Y-Tag wird durch FT befohlen. Laufende Nachrichtenverbindung mit Adm.Aeg. sicherstellen.
29.2.44.	Skaramanga:	R 34, R 210, R 211 Werft Skaramanga. R 195 siehe K.T.B.-Beitrag.
0700		R 194 auf Marsch zur Nordspitze Korfu, um an dortige Minensperre Markboje zu werfen. Gegen 07.00 Stb. voraus vier feindl. Flugzeuge gesichtet (nach Angabe Seem.Nr. 2 Tomohawk) die Boot anflogen. Nach sofortigem Fliegeralarm Beschuß der Flugzeuge mit allen Waffen. Höhe der Flugzeuge etwa 20 bis 30 Meter. R 194 von allen Flugzeugen mit Bordwaffen beschossen. Beim ersten Anflug Panzerschutzschilde und Brückenpanzer durchschossen, Bedienungen außer Gefecht gesetzt bis auf ein Brücken-M.G., daß von Ob.Strm. Bittner weiter bedient. Kdt. Ltn.z.S. Borsch und 5 Mann beim ersten Angriff gefallen, weiterer Teil Besatzung verwundet. Weitere 6 Angriffe der Flugzeuge erfolgten von Bb- bezw. Bb.-Achteraus. Funkraum, Brücke, Maschinenraum und Mannschaftsdeck in Brand, Maschine fiel aus, Luftflaschen durchschossen. Maschinen beschädigt. R 194 zeigte infolge vieler Einschüsse bald Schlagseite nach Bb. Löschen Brandes wegen zu starker Rauchentwicklung nicht möglich. Treffer in Munitionsbereitschaftsspinde verursachten explosionsartige Brände. Dauer Gefechts etwa 8 Minuten. Wegen Ausfall Maschine und Besatzung bis auf 7 Mann -Unverletzte- keine Möglichkeit mehr, Boot auf Strand zu setzen. Entfernung zur Küste etwa 1 Sm. Gegen 08.45 Uhr eintraf Motorboot Hafenkommandant Korfu, daß 27 Soldaten, davon 7 Unverletzte und 20 Verletzte - zum größten Teil Schwerverletzte - aufnahm. 2 Verwundete von griech. Fischkutter aufgenommen. Kurz nach Ablegen Motorboot sank R 194 nach Einsturz Brücke und starker Munitionsdetonationen über Achtersteven. Gefallene konnten nicht geborgen werden, da Mehrzahl in Brücke mit verbrannt und Motorboot durch Überlebende überfüllt. Überlebende wurden zum Hauptverbandsplatz Korfu gebracht.

Gefallen: 7 Soldaten, darunter der Kommandant Ltn.z.S. Borsch und Ob.Strm.Bittner.
verwundet: 22 Soldaten, darunter 19 schwer.
gerettet: 7 Soldaten (unverwundet).

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die R 194 gestellte Aufgabe war in der kurzen Zeit von Hellwerden bis zum Erscheinen der feindlichen Frühaufklärung als Einzelboot

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 29.2.44.		Einzelboot nicht durchzuführen. R-Boote dürfen unter keinen Umständen einzelbootsweise operieren. Der Kommandant hätte vielleicht richtiger gehandelt, wenn er die Aufgabe abgebrochen hätte und eingelaufen wäre. Als äußerst pflichtbewußter und ehrgeiziger Offizier hat er sich zur Durchführung der Aufgabe entschlossen. Beim Angriff haben sich Kommandant und Besatzung gegenüber dem Überlegenen Feind voll und ganz eingesetzt. Dass von Bb.-Seite unbeobachtet angeflogene Flugzeug hat dem Boot die schwersten Schäden beim ersten Angriff zugefügt, da durch den Ausfall des größten Teils der Waffenbedienungen und der Maschinen das Boot kaum noch Abwehrmöglichkeit mehr besaß. Der Totalverlust des Bootes war nicht zu verhindern. Das Verhalten der Besatzung ist anzuerkennen. Die Flottille hat in Leutnant z.S. **Borsch** einen hervorragenden Kommandanten und Offizier verloren.

Kapitänleutnant u.Flottillenchef.

Abschrift!

Gefechtsbericht "R 194".

Soweit mir bekannt war, hatten wir die Aufgabe, die südliche und die nördliche Minen-Netzsperren bei Corfu mit Leuchtbojen zu markieren.

Zu diesem Zweck liefen wir am 28.2.44 1100 Uhr in Patras aus und waren um 1730 Uhr in Levkas. Dort blieben wir liegen, weil wir sonst in der Nacht schon südlich Corfu gestanden hätten. Um 0200 Uhr liefen wir weiter und standen am 29.2.44 in der Morgendämmerung (0600 Uhr) südlich der Insel Syvota. Um 0635 Uhr wurde die Boje geworfen. Danach setzten wir unsere Fahrt mit 18 sm und rw. Kurs von 325° fort. Da uns die Jägergefahr in diesem Gebiet bekannt war, zogen volle Kriegswachen auf. Um 0750 Uhr wurden wir an Steuerbord voraus 3 Flugzeuge gesichtet, die in etwa 50 m über Wasser und 1200 m von uns entfernt, von Norden kommend um Kap Stylos herumflogen. Sie wurden sofort als feindliche Jäger erkannt und unter Feuer genommen. Zur gleichen Zeit setzte der erste Jäger an Steuerbord zum Angriff an. Nur Sekunden später griff der 4. Jäger, der aus südwestlicher Richtung unbeobachtet herangekommen war, von Backbord an und setzte so, im Rücken der Geschützbedienungen angreifend, Brücke und Geschützbedienungen außer Gefecht. Viele Treffer in Maschine, Funkraum und Achterschiff setzten das Boot in Brand. Der Masch.Mt. versuchte sofort mit Schaumlöschern die Brände in der Maschine zu löschen. Es war vergebens, denn unaufhörlich griffen nun die Jäger abwechselnd von vorn und achtern, Backbord oder Steuerbord an. Die Maschinen liefen nur noch geringe Fahrt. Ich versuchte nun das Boot unter Land zu bringen, so daß die Jäger nur noch von einer Seite angreifen konnten und die Verwundeten in Feuerlee hinter der Brückenpanzerung einen sicheren Schutz finden konnten. Durch Ruderversager wurde aber auch diese Absicht zunichte gemacht. Als kurz danach die Maschinen nicht mehr liefen, trieb das Boot immer weiter nach Nordwest. Gegen 0820 sammelten die Jäger, umflogen noch einmal das Boot und drehten dann nach Westen ab.

Die Schwerverwundeten wurden nun aufs Achterdeck getragen und verbunden. Da keine Signalmittel mehr in Ordnung waren, zeigten wir unsere Lage durch Schießen von roten Sternen an. Um eine Explosion zu verhindern, wurde die Munition außenbords geworfen. Als das Feuer in der Maschine immer größer wurde und die Gefahr bestand, daß die Brennstofftanks explodieren würden, wurden alle Bojen und sonstige schwimmfähigen Körper außenbords geworfen und alles was sich selbst retten konnte, ging von Bord. Nur ein paar Mann blieben bei den Schwerverwundeten. Um 0930 Uhr kam ein Motorboot und ein paar Segler von Corfu, die die Schwerverwundeten an Bord und die Schwimmenden aufnahmen. Kurz danach explodierten die Brennstofftanks und nach wenigen Minuten war nur noch ein brennender Ölfleck zu sehen. Geographische Lage ungefähr auf φ = 39° 41' N

λ = 19° 59' O.

Um 1025 Uhr erschienen 6 feindliche Jagdbomber und suchten das Gebiet ab. Einzelne Bomben warfen sie auf die Netzsperre vor Corfu.

gez. Heins Lehmann
Strm.Mt.

Gefechtsskizze „R 194"



Anlage zu B. Nr. 9. Heft 1857

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

KTB 38233/2

Kriegstagebuch

R 195.

Kommandant: Oberleutnant z.S. v.Zatorski.
Kommandant i.V.b.3.2.: Ot.Ob.Strm.Kallus.

Angefangen: 1. 2. 1944.
Beendet: 29.2. 1944.

Seetage: 13.

Anl. Nr. 10 zu 1/Skl 17887/44 g Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.44.	Auf Leda-Geleit.	
04.25	NO 2-3, See 1-2,	Gerät ausgebracht.
05.02		Gerät aufgenommen.
05.38	Portolago	ein.
10.30		Fliegeralarm
- 11.45		Fliegeralarm beendet.
12.45	Portolago	aus gem. Befehl Seekommandant zur Bergung engl. Flieger.
14.05	Portolago	ein.Keine Flieger gefunden. Ein engl. Schlauchboot aufgenommen und bei Seekommandant abgegeben.
17.25	Portolago	aus.
18.05	NO 2-3,See 1-2, Mondschein.	Geleit Dampfer "Leda" angeschlossen.
18.32		U-Bootsalarm.
19.13		Fliegerangriff durch engl. Maschine, die deutsches ES schoß, jedoch keine E.L. zeigte.
		Beschuß von Land (Samos)
21.35		Fliegeralarm.
21.57		Fliegeralarm.
23.30	Vathi auf Samos	eingelaufen.
2.2.44.		
19.00	Vathi	aus und Geleit angeschlossen.
20.00	NO 3, See 2,	Fliegeralarm.
20.45	Diesig,bdeckt-	Bombenangriff auf "Leda". Kein Treffer.
~~20.45~~	Mondschein.	Bombenangriff auf "Leda",
		Bb-Maschine ausgefallen.
21.01		Fliegerangriff auf " R 195".
		Maschine wird unter Beschuß genommen und erhält, von Bb-achtern anfliegend, Treffer.
		Linker Motor brennt, Flugzeug stürzt brennend ins Wasser.
		Kein Beschuß durch angedere Einheiten.
21.22		Flugzeugangriff auf Geleit.
21.30		Erneuter Anflug, 2 Leuchtschirme achteraus.
		Feuererlaubnis.
21.35		Bb-Maschine wieder klar.
21.41		Fliegerangriff auf Leda.
		Bombenabwurf und Abschuß des Flugzeuges.
		"Leda" sinkt infolge Bombentreffer auf Achterdeck. Flugzeug stürzt ab.
22.05		Bergung von 60 - 80 Schiffbrüchigen.
22.40		Gerettete an TA 15 übergeben.
22.45		U-Bootsalarm.
22.46		Flugzeugangriff auf " TA 16".
23.20	Qu CO3235	Dampfer "Leda" gesunken.
3.2.44		
0115		U-Bootsalarm.
10.40	Piräus	fest.

Hptg. Kellner

Hptg. Kellner

Hptg. Kellner

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

Kriegstagebuch

"R 195"

~~Begonnen am: 4.2.1944~~
~~Beendet am: 21.2.1944~~

Kommandant: Ob.Lt.z.See v. Zatorski

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
4.2.44 5.2.44 6.2.44	Werft Salamis	Maschinen-Reparatur. V. Atalanta
7.2.44		
21.30	Skaramanga	aus gem. Adm. gKls Op 1193 Gkdos A I.
22.15	Piräus Netzsperre	Beide Maschinen abgestellt und Maschinenraum geräumt wegen starker Gasentwicklung. (Stb.-Auspuff).
22.40		Maschine wieder klar.
23.00	NO 2-3, See 2, bedeckt, gute Sicht	Anschluß an Geleit hergestellt. Boot fährt Zick-Zack-Kurse hinterm Geleit. V. Atalanta
8.2.44		
08.00	Bourzi Enge	Längsseit "Drache" fest. Schiffe passieren Enge einzeln in Minengleit. Bleibe bei "Zar Ferdinand" der als letzter Dampfer passiert.
20.00	Chalkis	Brücke passiert, dann festgemacht. V. Atalanta
9.2.44	Chalkis	verblieben zur Aufnahme Dampfer "Claudia".
14.00		Claudia Brücke passiert, sodann mit Claudia, GA 71 u. GA 74 Chalkis aus zum Anschluß an Drache.
16.30	Atalante Kanal	GA 71 meldet Maschinenschaden und wird nach Chalkis entlassen.
18.20		Auch GA 74 kann Marschfahrt (9,5 sm) nicht halten. Da auf Befehl von Drache Auslaufen Skiathos bis spätestens 23.00 Uhr ungestrebt werden muß, GA 74 ebenfalls nach Chalkis entlassen.
20.50	Oreos Sund	Anschluß an Geleit hergestellt. Formation bis Skiathos Netzsperre Kiellinie, R 195 geht als Markboot an Netzsperre Trikiri und Skiathos.
	Passieren Skiathos Netz	sperrlücke war nur wegen guter Sichtverhältnisse (Mondschein) ohne Zwischenfälle möglich. Für dunkle Nächte wird in Zukunft rechtzeitige Aufstellung eines Fahrzeuges an der Sperrlücke vorgeschlagen.
		Nach passieren Zick-Zack-Kurse in achterlicher Position. V. Atalanta
10.2.44		
04.00	NP 115	"Zar Ferdinand" u. "Brunhilde" sind zum Alleinmarsch nach Saloniki entlassen.
07.00	N-NW 3-4, See 2-3	Müssen Zick-Zack-Kurse eingestellt werden, da Boot bei höherer Fahrt gegen die See zu viel Wasser übernimmt und Ausguck v. Back und

Brücke

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein u/w.	Vorkommnisse
noch 10.2.44		Brücke unmöglich, ferner, da Abtlg. 1 und 2 leck und bei starkem Arbeiten des Bootes kaum lenz zu halten.
18.40	Kap Suvla	"Claudia" entlassen. "Drache" U-Jagd, R 195 läuft von 100-Fadengrenze ausserhalb 3 Meilen-zone 7 sm nach Süden ab zur Aufnahme Dampfer "Peter".
19.55		Eintrifft "Peter". Wetter gestattet auch jetzt noch keine Zick-Zack-Kurse.
10.2.44	Chalkidike	In hoher Querdünung ist Boot bei der geringen Fahrtstufe von 8 sm kaum zu halten.
	R.-Boote sind durch Panzerung und 3,7 cm stark topplastig und benötigen zur Stabilisierung eine Fahrt von mindestens 12 sm.	
10.45		Erbitte Entlassung. Laufe mit 12 sm vor, bleibe jedoch in Sichtweite, bis Geleit Poseidon Huk passiert hat, um im Notfall sofort eingreifen zu können.
16.45	Saloniki	ein.
12.2.44	Saloniki	Kein Einsatz.
08.00-09.30		Brennstoffübernahme.
13.2.44	Saloniki	Kein Einsatz.
14.2.44	Saloniki	
16.00		aus gem. Adm. Ägäis Op 1422 Gkdos. Eingeschifft sind 30 Kommandierte und Urlauber der Marine.
22.00	Kassandra Huk	Nach Passieren Zick-Zack-Kurse in achterlicher Position.
	S-SO 2-3, See 1	
	Für den Fall, dass "Drache" torpediert worden wäre, mußte weiterhin damit gerechnet werden, dass auch R 195 durch Auftauchen des U-Bootes in ein für ein einzelnes R.-Boot aussichtsloses Gefecht verwickelt und damit unter Umständen auch die Anforderung von Hilfe unmöglich gemacht worden wäre.	
15.2.44		
04.30	Moudros	Netzsperre passiert.
05.40		Längsseit Brecke festgemacht. Piers in Moudros sind angeblich im letzten Sturm versandet und nicht benutzbar.

Bei

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 15.2.44		
07.00-08.15		Bei ausreichender Helligkeit finde ich jedoch Möglichkeit zum Festmachen und unterstütze Ausschiffung von Truppen und leichtem Gerät.
09.00		Rücksprache mit Seekmdt. Lemnos und Korv. Kapt. Haake zwecks Bergung Dampfer "Salomea". Hilfeleistung durch Drache scheidet wegen zu geringer Wassertiefe in weitem ~~Umkrie~~ Umkreis aus.
14.55		Beginn des Abschleppversuches.
16.15		Salomea ist freigeschleppt. Heck muß auf seichtem Wasser liegen bleiben, da das stark lecke Schiff sonst nicht lenz zu halten.
		Ausschlaggebend für den Erfolg des Manövers waren die bis ins Kleinste durchdachten Vorarbeiten des Korv.Kapt. Haake, vermöge deren die unter Umständen nicht ausreichende Maschinenkraft des R.-Bootes durch Hieven der verkatteten Ankerkette und sinnreiches Ansetzen der Winsch des in unmittelbarer Nähe sich befindenden Slipps wesentlich unterstützt wurde.
18.00		Längsseit Drache festgemacht.
16.2.44		Da Einsatzbefehl noch nicht vorliegt, wird weitere Bergemöglichkeit des ebenfalls im Sturm gestrandeten Motorseglers "SV 237" besprochen und in Angriff genommen. Der halbstündige Versuch, das Schiff von der mit nur etwa 60 cm Wasser bedeckten Sandbank herunter zu kriegen, erweist sich als aussichtslos. Längeres Schleppen muß wegen ohnehin schlechten Befundes der Maschinen auf R 195 aufgegeben werden.
16.45	Moudros SO-OSO 3, See 2. Wind frischt schnell auf 4-5 und 6 unter weiterem Drehen nach NO.	Mit Drache aus, zum Marsch nach Saloniki. Sperre wird kurz vor Dunkelheitsanbruch passiert.
		Nach Austritt aus dem Landschutz von Lemnos sehr hohe See von Stb. achtern, die mehrmals über das Boot hinweg ging und es bis zur Grenze der Stabilität beanspruchte. Nur der verhältnismäßig hohen Fahrt (13 sm) ist zuzuschreiben, dass das Boot nicht kenterte. Nach Kurswechsel auf NF 113 liegt das Boot vor hoher achterlicher See verhältnismäßig ruhig. Achterschiff ist, da kaum lenz zu halten, tief im Wasser, und auch die hohe Hecksee kann häufiges Überkommen und Brechen der See übers Heck nicht verhindern. Da schlechte Sichtverhältnisse und Ortsbestimmung schon seit Stunden ~~schlechthin~~ nicht mehr möglich (in der Brücke fliegt schlechthin alles durcheinander, M.K.F.-Anlage in Folge starker Stöße des Bootes ausgefallen und im Seegang nicht zu reparieren, Magnet-Kompass wegen unkontrollierbarer Fehlweise

bis

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 16.2.44		bis zu 30° nicht brauchbar) entschließe ich mich, Kufo nich anzulaufen sondern durchzuhalten. Nach Passieren Kap Paliuri Beruhigung der See. v. Ataraka
17.2.44 06.15	Saloniki	ein. v. Ataraka
18.2.44	Saloniki N-NO 2-3, See 1-2 im Laufe der Nacht starke Sichtver- schlechterung.	aus. Gem. Adm. Ägäis Op 1585 GKdos AI S. Zick-Zack-Kurse in achterlicher Position mit Schwerpunkt "Peter". v. Ataraka
19.2.44 02.15	2o sm nördl. Skiathos	Torpedetreffer auf "Peter". Dampfer bleibt schwimmfähig. Die in Erwartung des Fangschusses in die Boote gegangenen Besatzung steigt wieder ein. 3 Besatzungsangehörige, die durch die Detonation außen Bords geschleudert wurden, werden geborgen. Keine Verletzungen. Drache macht Vorstoß nach Norden und fährt WB.-Anläufe während deren eine besonders starke Detonation mit starkem Wasserschwall (Meerleuchten) beobachtet wurde. "Sifnos" entlassen und läuft mit Höchstfahrt ab. R 195 schlägt mit hoher Fahrt Kreise um "Peter", der langsam wieder Fahrt aufnimmt und auf Kurs Skiathos geht. Nehme achterliche Sicherung wieder auf. Die mit F.T.-Leitnumer o3.55/85 in Erwartung weiterer Angriffe auf das schwerbeschädigte Schiff angeforderte Luftsicherung ist nicht eingetroffen.
		(Start von Arados erfolgte etwa o7.3o von Volos, wie Gesprächsweise von einem Luftwaffenoffizier verlautete.)
		Da auf "Peter" auch Raum 1 langsam voll läuft und damit jeden Augenblick Gefahr des Sinkens besteht, vorschlage Drache, Dampfer nach Volos zu geleiten, da dort bessere Möglichkeit sofortiger Entladung.
11.oo		Entlassen zwecks Klarstellung von Lotsen, Schleppern und Liegeplatz.
12.oo	Volos	ein. Maschinenreparatur. v. Ataraka
2o.2.44 o5.oo	Volos	aus. 1o.3o

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 2o.2.44		
1o.3o	Chalkis	ein.
15.45	Chalkis	aus mit Drache und Sifnos. Vorlaufe mit Sifnos der erst nach mehrmaligem Befehl ins Kielwasser geht.
	O-SO 3-4, See 1-2	Nach Austritt Kavaliani verhindert hohe Dünung Zick-Zack-Kurse.
21.2.44		
o2.15	Phlèves	entlassen.
o3.15	Skaramanga	ein ohne besonder Vorkommnisse.
22.2.44		
23.2.44		
24.2.44		
25.2.44		
26.2.44	Werft Skaramanga	Reparaturen zur Instandsetzung von Auspüffen, Wellen- und Rudesanlage. Ausgasen des Bootes.
27.2.44		
28.2.44		
29.2.44		

v. Atorski

v. Atorski

Ob.Lt.z.See und Kommandant.

v. Atorski

Ob.Lt.z.See und Kommandant.

Stellungnahme des Flottillenchefs:
Nichts zu bemerken.

Kapitänleutnant.

Anlage zu B. Nr. Op 3511 Kdos

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

KTB 38233 m

Geheime Kommandosache !

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille:

Chef: Kapitänleutnant Mallmann

Angefangen: 16. Februar 1944
Abgeschlossen: 29. Februar 1944
Anlagen: - 2 -

Boote:

R 38	Oberleutnant z.See	Stürken	Seetage:	-/-
R 178	Ob-Leutnant z.See	Mohn	Seetage:	-/-
R 185	Obersteuermann	Stranski	Seetage:	-/-
R 187	Oberleutnant z.See	Sellke	Seetage:	5
R 188	Leutnant z.See	Hoer	Seetage:	6
R 190	Leutnant z.See	Meyer	Seetage:	6
R 191	Oberleutnant z.See	Freitag	Seetage:	1

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	Im Ägäis-raum
R 194	Leutnant zur See	Borsch	Seetage:	
R 195	Oberleutnant zur See	v.Zatorski	Seetage:	
R 210	Leutnant zur See	Neßmann	Seetage:	
R 211	Oberleutnant zur See	Großmann	Seetage:	

Anl. Nr. Z zu 1/Skl 17887 14/4 g Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.44 11.15	Pola	R 187, R 188 und R 190 Brennstoffübernahme, Kompensieren und Proviantergänzung. Fliegeralarm ohne Bombenabwurf auf Pola. Boote laufen aus und legen sich in Buchten außerhalb Polas. Fs.-von Adm.Ägäis. Überführung R-Boote nach Ägäis entfällt vorläufig. Überführungsbefehl erteilt Adm.Adria. R 38, R 178, R 191 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 185 Cremona.
17.2.44 15.00 - 17.00	Pola	R 187, R 188, R 190 M.W.S.-Vermessung. R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 185 Cremona.
18.2.44 06.30	Pola	R 190 aus nach Triest zur Vervollständigung der Seekarten.(Ausrüstung für Dalmatinische Gewässer).
10.30		R 190 Triest ein.
15.00		Auf Befehl Adm.Adria mit Flugzeug nach Triest zur Rücksprache mit Chef 11.Sich.Flo., zwecks Aufgaben im Seegebiet Großdalmatinische Inseln.
19.00	Besprechung mit Chef Aufgabe für 12.R.Fl.	11.Sich.Flo. 19.2. Auslaufen zum Nachprüfen von Sperrlücken ital.Minensperren zwischen den Inseln Brac und Hvar, zwischen Hvar und Scedro, zwischen Scedro und Corkula und zwischen Corkula und Mljet. Chef 11.Sich.Flo. verschiebt Auslaufen mit den T-Booten TA 36, TA 37 vom 19.2. auf 20.2., um Begegnung mit nach Süden marschierenden R-Booten zu vermeiden. R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal. R 185 Cremona.
19.2.44 09.00	Triest	Mit R 190 aus nach Pola.
14.00		Pola ein. Besprechung mit Kommandanten über Durchführung Aufgabe.
17.45	Pola NO 2, See 1-2, gute Sicht	Mit R 187, R 188 und R 190 aus zur Aufgabe gem.Besprechung Chef 11.Sich.Flo.vom 18.2. Absicht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Absicht Marsch nach Süden auf Tor Rot Fuchs, Tagesaufenthalt in Bucht von Vandoler. Marschfahrt 16 sm.
20.00	NO 7, See 5-6	Golf von Quarnero, stürmische Bora. Boote sind bei Quersee nicht zu halten. Mache kehrt und laufe gegen See mit kleiner Fahrt unter Landschutz von Cherso. Versuche FT. an Adm.Adria über Kehrtmachen abzugeben, wird von Leitstelle nicht verstanden.
20.2.44 00.00 06.30	In See 00	Stehe mit R 187, R 188 und R 190 unter Landschutz von Cherso auf und ab. Vorübergehendes Abflauen der Bora nutze ich aus, zum Einlaufen nach Pola, zwecks Beseitigung der Seeschäden. Fordere Munitionsgänge abgerissen und Wellenbrecher beschädigt.
08.30		Pola ein. R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal. R 185 Cremona. Chef
21.2.44	Pola	Aufgabe gem.Besprechung 11.Sich.Flo. vom 18.2. wegen Wetterlage um weitere 24 Stunden verschoben. R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal. R 185 Cremona.
22.2.44	Pola	Wegen weiterem anhaltenden Seegang und Minengefahr außerhalb der Dalmatinischen Inseln beabsichtige ich, wegen Dringlichkeit der Aufgabe, auf Weg Bisufuchs innerhalb der Inseln nach Süden zu marschieren.
09.00	NO 2 - 3, See 4, gute Sicht	Mit R 187, R 188 und R 190 aus zur Aufgabe gem.Besprechung Chef 11.Sich.Flo. vom 18.2.
10.30	Golf von Quarnero	Mit Verband auf langsame Fahrt wegen schwerer See. R 190 meldet 7 t Wasser in 1. Entlasse R 190 zur Untersuchung und Beseitigung Störung nach Pola.
11.45		Sperre bei Asinello passiert.Wetterbesserung.
12.45		Fliegeralarm. 8 Lightings in 3000 m über Booten.
13.30		Erneut Fliegeralarm. 3 Lightings im Tiefflug 3000 m vor den Booten. Annahme, daß Boote von Feindaufklärung erfaßt und laufe deshalb in eine Bucht der Insel Ugliano, um Dunkelheit abzuwarten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.44	Pola	
11.15		R 187, R 188 und R 190 Brennstoffübernahme, Kompensieren und Proviantergänzung.
		Fliegeralarm ohne Bombenabwurf auf Pola. Boote laufen aus und legen sich in Buchten außerhalb Polas.
		Fs.-von Adm.Ägäis. Überführung R-Boote nach Ägäis entfällt vorläufig. Überführungsbefehl erteilt Adm.Adria.
		R 38, R 178, R 191 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 185 Cremona.
		Mallmann
17.2.44	Pola	
15.00 - 17.00		R 187, R 188, R 190 M.S.-Vermessung. R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 185 Cremona.
		Mallmann
18.2.44	Pola	
06.30		R 190 aus nach Triest zur Vervollständigung der Seekarten.(Ausrüstung für Dalmatinische Gewässer).
10.30		R 190 Triest ein.
15.00		Auf Befehl Adm.Adria mit Flugzeug nach Triest zur Rücksprache mit Chef 11.Sich.Flo., zwecks Aufgaben im Seegebiet Großdalmatinische Inseln.
19.00	Besprechung mit Chef Aufgabe für 12.R.Fl.	11.Sich.Flo. 19.2. Auslaufen zum Nachprüfen von Sperrlücken ital.Minensperren zwischen den Inseln Brac und Hvar, zwischen Hvar und Scedro, zwischen Scedro und Corkula und zwischen Corkula und Mljet. Chef 11.Sich.Flo. verschiebt Auslaufen mit den T-Booten TA 36, TA 37 vom 19.2. auf 20.2., um Begegnung mit nach Süden marschierenden R-Booten zu vermeiden.
		R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal.
		R 185 Cremona.
		Mallmann
19.2.44	Triest	
09.00		
14.00		Mit R 190 aus nach Pola.
		Pola ein. Besprechung mit Kommandanten über Durchführung Aufgabe.
17.45	Pola NO 2, See 1-2, gute Sicht	Mit R 187, R 188 und R 190 aus zur Aufgabe gem.Besprechung Chef 11.Sich.Flo.vom 18.2. Absicht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Absicht Marsch nach Süden auf Tor Rotfuchs, Tageseinstand in Bucht von Vandoler. Marschfahrt 16 sm.
20.00	NO 7, See 5-6	Golf von Quarnero, stürmische Bora. Boote sind bei Quersee nicht zu halten. Mache kehrt und laufe gegen See mit kleiner Fahrt unter Landschutz von Cherso. Versuche FT. an Adm.Adria über Kehrtmachen abzugeben. wird von Leitstelle nicht verstanden.
		Mallmann
20.2.44	In See 00	Stehe mit R 187, R 188 und R 190 unter Landschutz von Cherso auf und ab. Vorübergehendes
00.00 - 06.30		Abflauen der Bora nutze ich aus, zum Einlaufen nach Pola, zwecks Beseitigung der Seeschäden. Vordere Munitionsschinde abgerissen und Zellenbrecher beschädigt.
08.30		Pola ein.
		R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal. R 185 Cremona.
		Mallmann Chef
21.2.44	Pola	Aufgabe gem.Besprechung 11.Sich.Flo. vom 18.2. wegen Wetterlage um weitere 24 Stunden verschoben.
		R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal. R 185 Cremona.
		Mallmann
22.2.44	Pola	Wegen weiterem anhaltenden Seegang und Dünung außerhalb der Dalmatinischen Inseln beobachtige ich, wegen Dringlichkeit der Aufgabe, auf Weg Blaufuchs innerhalb der Inseln nach Süden zu marschieren.
09.00	NO 2 - 3, See 4, gute Sicht	Mit R 187, R 188 und R 190 aus zur Aufgabe gem.Besprechung Chef 11.Sich.Flo. vom 18.2.
10.30	Golf von Quarnero	Mit Verband auf langsame Fahrt wegen schwerer See. R 190 meldet 7 Wasser im 1. Entlasse R 190 zur Untersuchung und Beseitigung Störung nach Pola.
11.45		Sperre bei Asinello passiert.Wetterbesserung.
12.45		Fliegeralarm. 8 Lightings in 3000 m über Booten.
13.30		Erneut Fliegeralarm. 3 Lightings im Tiefflug 3000 m vor dem Booten. Annehme, daß Boote von Feindaufklärung erfaßt und laufe deshalb in eine Bucht der Insel Uglianо, um Dunkelheit abzuwarten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.30		Ugliano mit R 187, R 188 aus.
17.10		Beobachte, wie in der Nähe der Insel Vao aus einem Kutter Gegenstände außenbords geworfen werden. Laufe daraufhin mit hoher Fahrt auf Kutter zu, untersuche diesen und stelle fest, daß dieser besetzt ist mit 9 Partisanen, teilweise in engl. Uniformen mit Sowjetstern, teilweise in Zivil und damit beschäftigt sind, Waffen und Munition außenbords zu werfen. Sie hatten die Boote anscheinend schon rechtzeitig als deutsche erkannt und leisteten keinen Widerstand, behaupteten aber zunächst keine Partisanen zu sein. Bei näherer Untersuchung des Kutters fand ich noch eine Maschinenpistole und eine Menge Eierhandgranaten. Ich nahm die Partisanen an Bord und sperrte sie in der Speiselast ein. Der Kutter wurde mit einigen Handgranaten versenkt.
18.00		Weitermarsch angetreten.
20.00		Starke Sichtverschlechterung. Weitermarsch in navigatorisch äußerst schwierigem und für mich unbekanntem Seegebiet nun nicht mehr möglich. Deshalb in einer Bucht der Insel Pasmanu geankert.
		R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal. R 185 Cremona.
23.2.44	In See	
04.00		Insel Pasman, Sichtbesserung. Mit R 187 und R 188 Anker auf und Marsch nach Süden fortgesetzt.
06.00		Rogomica passiert.
07.30		Bucht von Mandoler. Bootsweise an beiden Seiten der Bucht an der Felswand festgemacht und Boote mit Tarnplanen zugedeckt.
07.35		2 Spitfire über der Bucht.
10.05		4 Feindjäger über der Bucht nach Norden fliegend.
10.30		Erneut Fliegeralarm. Etwa 150 viermotorige Liberator-Bomber überfliegen Boote in 2000 m Höhe Richtung Nord-Ost.
12.30		Fliegeralarm. 6 Jabos überfliegen Boote in Richtung nach Nord-ost und machen 12.35 wieder kehrt und fliegen Boote von Nord-Osten kommend an. Nach den die erste Kette zum Sturz angesetzt, wird auf meinen Befehl hin das Feuer eröffnet. Es erfolgt nun Kettenweise Angriff von je 2 Jabos mit Bomben und Bordwaffen auf R 187 und R 188. Durch gutliegendes Abwehrfeuer keine Schäden. Bombeneinschläge unmittelbar neben den Booten. Da Versteck verraten, Befehl gegeben Leinen zu kappen und mit den Booten abzulegen, um durch Ausweichmanöver und besserer Einsatzmöglichkeit eigener Waffen, weitere Angriffe abwehren zu können.
13.00		Angriff von 6 Jabos, vor allem auf R 187. Bombeneinschläge in unmittelbarer Nähe des Bootes. Treffer wurden durch scharfe

Zacken

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Zacken mit A.K. und Einsatz aller Waffen verhindert. Durch Einschüsse in die Maschine, beide Maschinen auf R 187 ausgefallen und Boot manövrierunfähig. Desgleichen fiel durch M.G.-Beschuß ein Teil der Waffen aus, sowie ein Teil der Bedienung getötet und verwundet. Dadurch wurde R 187 zur Zielscheibe für weitere Angriffe. Ich befehle deshalb, klare Schlauchboote und Floßsäcke auszusetzen und Boot mit Leinen an Felswand zu ziehen, da ein Abschleppen durch R 188 wegen laufender Angriffe unmöglich. Gleichzeitig befehle ich R 188 längsseit zu kommen, um Verwundete sowie einen Teil der Besatzung von R 187 zu übernehmen. Steige selbst auf R 188 über und laufe bei weiteren Angriffen nach Trogier. R 188 erzielt einen Abschuß.
14.00		Mit R 188 in Kanal von Trogier festgemacht und Boot gut getarnt. Das Einlaufen in den Kanal war von den zuletzt angreifenden Jägern noch gesehen worden.
16.00		R 188 wiederum von Jellen zu 6 und 10 Jabos mit Bomben und Bordwaffen angegriffen. Viele Bombeneinschläge in unmittelbarer Nähe. Zahlreiche Einschüsse am Oberdeck. Boot bleibt aber weiterhin beschränkt fahrbereit. Partisanen an Hafenkai. Trogier abgesehen.
18.00		Mit R 188 Trogier abgelegt zum Abschleppen von R 187, das meines Erachtens von Feind als versenkt angesehen, während der ganzen Zeit nicht mehr angegriffen wurde.
18.30		R 187 ebenfalls wieder beschränkt fahrbereit gemacht. Es war dies eine besonders anzuerkennende Leistung des Maschinenpersonals von R 187. Da beide Boote nicht mehr einsatzfähig, nur noch Kler für 12 Meilen, und da 187 im Vorschiff durch zahlreiche Einschüsse, die s.Z. nicht abgedichtet werden konnten, Wasser machte, Rückmarsch nach Pola angetreten.
19.00		Auf R 187 übergestiegen. (Siehe anl. Gefechtsbericht).
		R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal. R 185 von der Po-Mündung mit Schlepper in Venedig ein. R 190 Pola AKB.
24.2.44	In See	
05.30	NO 2 - 3, See 1 diesig	
		Ostwärts der Insel Vao einen Kutter gesichtet. Bei Untersuchung feststellte, daß unter den Duchten 20 scherbenförmige Partisanen liegen. Diese werden entwaffnet und gefangen genommen. Waffen, Munition und Verpflegung werden ebenfalls an Bord genommen. Der Kutter wird mit Handgranaten und 3,7 cm Beschuß versenkt. Die Partisanen trugen engl. Uniformen mit rotem Sowjetstern. Sie hatten teilweise deutsche Waffen und Verpflegung.
06.00		Marsch fortgesetzt. Vorschiff von R 187 macht infolge stärkeren Seeganges stark Wasser und kann durch Lenzen nur schwer gehalten werden.

Zu beziehen vom Verkaufsamt der Kriegsmarine: M. B. Magnitus in Gildehaus
Genehmigungsbehörde: Für Offiziergerichte in Kiel, für Mannschaftsgerichte in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.00		Mit R 187 und R 188 Pola ein.
12.05 - 14.30		Fliegeralarm. Kein Bombenabwurf über Pola. Vorschiff R 187 wird durch Feuerwehrpumpe gelenzt. Partisanen werden an SS-Sicherheitsdienst in Pola abgegeben.
17.25		R 187 in Schwimmdock eingedockt.
		Abschließend zu Jabo-Angriffen auf R 187 und R 188 am 24.2. ist zu sagen: Gesamtverluste: 3 Toto, 3 Schwer- und 3 Leichtverwundete. Schäden auf R 187: Beide Luftflaschen, Brennstofftanks zerschossen, mehrere Einschüsse in Wasserlinie. R 188: Brennstoffverbrauchstanks, Kühlwasserumwälzleitung zerschossen, zahlreiche Einschüsse an Oberdeck. Beide Boote Funkanlage ausgefallen. Boote vorläufig AKB. Erfahrungen: Bei dieser überlegenen Feindluftaktivität, äußerstem Verhalt von Seestreitkräften bei Tage in Seegebiet von Lissa, nach gut getarnt in versteckten Buchten z.Zt. unmöglich. Dringend erforderlich, bessere Bewaffnung der M-Boote gegen Tiefflieger-angriffe wie Ausrüstung der Boote mit dem schon vor Dünger Zeit angeforderten 2 cm Vierling. Weiterhin vorgeschlagen ich mir Erfolg von dem, auf meine Veranlassung hin, noch in Arsenal Venedig im Bau befindlichen 8,6 cm R.A.G.'s, und zwar mit Bleichtgeschossen und Sprenggranaten. Es hat sich wiederum gezeigt, daß beste Abwehr gegen Jabotreffer das harte Zacken mit hoher Fahrt ist. Dabei muß in Kauf genommen werden, daß die Abwehr durch eigene Waffen infolge Überlegens des Bootes sehr erschwert ist. Der von R 188 erzielte Abschuß eines Jagdflugzeuges vom Typ „Airacobra" wurde während der Zeit erzielt, als die 9 Feindjäger nur R 187 angriffen. Der Abschuß wurde von Soldaten des Heeres, die Stellungen auf den Bergen in der Nähe der Bucht von Mandoler haben, beobachtet. Das Flugzeug schlug aufs Wasser auf und versank sofort.
20.00		SSD-FT. von Adm.Adria: „Ungehend melden 1.) Weshalb entgegen eindeutig erteilten grundsätzlichen Befehls über Nachtmarsch Boote bei Tage Rogomica passierten. 2.) Weshalb wurde R 187 von Besatzung verlassen und dadurch willkürlich Zurriff des Feindes preisgegeben. 3.) Wurde R 187 nachtüglich eingebracht ? Mir ist dieser Funkspruch unverständlich. Nach meinen Einlaufend hatte ich Einlaufmeldung abgegeben und hinsichtlich auf später folgenden Gefechtskursbericht. FT-Meldungen waren mir von Bord aus nicht möglich, da Funkanlagen beider Boote schon bei erstem Angriff zerschossen. Deshalb Fe. an Adm.Adria -Op-: „ Rogomica bei Dämmerung passiert. Entsprechender grundsätzlicher Befehl betr. Nachtmarsch lag bei mir nicht vor. Nachtmarsch war auch von mir beabsichtigt, bin durch schlechte Sicht in unbekanntem, navigatorisch schwierigem Seegebiet aufgehalten worden." Darauf Fe von Adm.Adria-Op-: „ 1.) Antwort geht nicht auf gestellte Fragen ein. 2.) Nach hier vorliegenden Unterlagen erfolgte der Jabo-angriff auf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		auf die in See befindlichen Boote bei Rogomica um 11.30 und nicht bei Dämmerung. 3.) Chef 11.Sich.Flo. meldet auf befragen, daß er entsprechend den Weisungen Adm.Adria eindeutig Unterrichtung über grundsätzlichen Befehl Nachtmarsch durchgeführt hat. Hierzu erneute Stellungnahme erforderlich. 4.) Ziffer 2.) Adm.Adria -Op- 1088/Okt.os überhaupt nicht beantwortet. Kom.Admiral besteht auf eingehende Beantwortung gestellter Fragen.
		Folgendes Fe. von mir als Antwort: „ An Adm.Adria - Op - Zu Adm.Adria -Op-, Okt.os 1234 A I melde ich ergänzend eigenen Gefechtskursbericht und Fe. Okt.os 2505, daß ich von Chef 11.Sich.Flo. Weisung über Nachtmarsch hatte und dieser auch fest von mir beabsichtigt war, ich aber durch die in Fe. Okt.os 2505 gemeldeten Umstände, entgegen meinen Absichten, aufgehalten wurde. R 187 wurde keineswegs willkürlichen Zurriff des Feindes preisgegeben, sondern nur ein Teil der Besatzung stieg mit Verwundeten an Bord R 188 über. Restbesatzung machte das infolge Maschinenausfall manövrierunfähige und durch Waffenausfall verteidigungsschwache Boot mit Hilfe von Schlauchbooten an der etwa 200 m entfernten Felswand fest und begann sofort mit der notdürftigen Instandsetzung, so daß um R 187 um 18.30 wieder beschränkt Einsatz- und Fahrbereit war. Es war dies eine besonders anzuerkennende Leistung. R 38, R 178, R 191 Venedig Arsenal. R 185 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 190 Pola AKB.
25.2.44	Pola	
10.55		Auf fernschriftliche Anfragen von Chef 11. Sich.Flo. wann ich klar bin zum Nachpatzen der Sperrlücken, melde ich durch Fe. an Adm.Adria: nachr.K „Chef 11.Sich.Flo. ? „R-190 voraussichtlich 27.2. 06.00 KB. „ Gerwin R 187, R 188 noch nicht abmessen. Wird beim Gleichat nachgemessen. R 191 z.Zt. noch Venedig voraussichtlich 27.2. KB. Vorschlage, daß einsatzbereite Boote mit Geleit laufen und sich bei Passieren von Sperren mit Geleit versetzen".
11.10		Fliegeralarm, Bombenabwurf von etwa 50 viermotorigen Bombern auf Arsenal, Hafenanlage und U-Stützpunkt. 2 Bombeneinschläge in unmittelbarer Nähe von R 190. Wachposten wird leicht verwundet. Ein Bombeneinschlag in der Nähe von R 188. Beschädigung der Ruderblätter. Ein Bombeneinschlag in unmittelbarer Nähe des Schwimmdocks in dem R 187 lag. Durch Erschütterung des Docks füllt R 187 im Dock sich und liegt mit einen großen Leck an Backbordseite auf der Backbordseite. Das Dock erhält durch Sprengstücke mehrere Lecks und sinkt langsam. Bemühungen der Boote

beenden

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		befinden sich im Luftschutzkeller. Keine Personalausfälle. Ein Unteroffizier im Splitterschutzgraben verschüttet, nach 2 Stunden mit schweren Verletzungen ausgegraben.
11.30		Beginne ich mit einem Teil der Besatzung, trotz Fliegeralarms mit Bergungsarbeiten auf R 187, da zunächst keine Möglichkeit bestand, das Dock zu heben und das Wasser im Boot schnell stieg. Außer dem Arsenal-Kommandanten und einen Ingenieur ist von seiten der Werft bis zur Beendigung des Fliegeralarms um 15.30 keine Hilfe geleistet worden. (Siehe anl.Gefechtsbericht des Kommandanten von R 187).
15.30		Fliegeralarm beendet. Da ich bis spät in die Nacht mit Bergung von R 187 beschäftigt, melde ich an Chef 11.Sich.Flo., daß ich zur befohlenen Einsatzbesprechung erst 27.2. nach Triest kommen kann.
18.00		Fs-Adm.Adria -Op- ; Adm."gäis -Op, Chef 11.Sich.Flo.: "Nach Bombenangriff auf Pola 11.10 Schwimmdock leicht getroffen und zur Hälfte gesunken. R 187 im Dock umgefallen und zum großen Teil voll Wasser. Wenn Dock gehoben werden kann, m.E. Boot noch zu retten. Teil der Waffen und Munition geborgen. Keine Personalverluste."
21.20		Fs. von Chef 11.Sich.Flo.: "Wann sind 2 Boote klar ? Aufgabe muß äußerst dringend durchgeführt werden.In erster Linie Sperrlücke nachprüfen hart südlich Brac. Hier Aufnahme Geleit möglich. Nähere Anweisung folgt sobald Auslaufzeit min feststeht." R 188, R 190 Reparatur Pola. R 38, R 178, R 191, R 185 Arsenal Venedig.
26.2.44	Pola	
08.00	Von seiten der Werft wird inzwischen mit wieder instandgesetzten Pumpenanlagen des Docks sowie Pumpendampfern versucht das Dock zu lenzen. R 187 liegt bereits ganz unter Wasser.	
10.30	Fliegeralarm. Werftpersonal verläßt Bergungsstelle, der Strom für die Pumpenanlage fällt aus und um 11.00 Uhr sinkt das Dock auf 25 m Wassertiefe. Unter meiner Leitung werden wenigstens noch die Pumpendampfer geborgen, die von ihren Besatzungen verlassen, sonst mit dem Dock untergezogen und wahrscheinlich gekentert wären.	
11.45	Fliegeralarm beendet. Fs. an 12.S.-Fl. Gr.Venedig: " Unter allen Umständen versuchen das R 191 am 29.2. abends Pola ist. Boot wird dringend benötigt".	
		Fs. an Adm."Adria pp.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Fs. an Adm."Adria -Op-, Adm."gäis -Op-, Chef 11.Sich.Flo.: "Schwimmdock mit R 187 heute Morgen auf 25 m Tiefe gesunken." Bergung mit hiesigen Mitteln äußerst schwierig und langwierig, aber durchaus möglich".
		Fs. an Adm."Adria -Op-, Chef 11.Sich.Flo.: " 2 U-Boote frühestens 29.2. abends klar. Beobachtungen mit R 190 27.2. um 10.00 Triest zur Besprechung zu gehr. Schiffe Einverständnis".
		R 188, R 190 Reparatur Pola. R 38, R 178, R 185, R 191 Arsenal Venedig. (Zusammenhang)
0		
27.2.44	Pola	
06.00	HO 1, See 1, klar	Mit R 190 nun nach Triest.
09.45		Mit R 190 Triest ein.
10.00		Besprechung mit Chef 11.Sich.Flo. über Durchführung Unternehmen "Frechdachs". In Besprechung wurde festgelegt, daß ich nach Möglichkeit mit 3 Booten vor das Geleit setze und so laufe, daß ich 2 Stunden vor Eintreffen des Geleits bei der Sperre südlich Brac stehe, dort mit mehreren Anläufen mit ausgebrochten S.U.G. Sperrlücke nachprüfe und mich um 06.00 Uhr bei Eintreffen des Geleits mit Gerät vor diesen setze und es durch die Sperrlücke lotse. Chef 11.Sich.Flo. weist mich darauf hin, falls ich aus irgendwelchen Gründen Kehrt machen muß, Meldung über Nichtdurchführung durch FT abzusetzen, unter keinen Umständen in die Nähe des Geleits zu kommen, um eine Verwechslung mit Feindstreitkräften auszuschließen, da die ihm unterstellten Boote bisher in keiner Weise eingeführt.
0		
15.00	Triest	Mit R 190 nun nach Pola.
19.00		Pola fest.
		R 188, R 190 Docharbeiten Pola. R 38, R 178, R 185, R 191 Venedig Arsenal.
28.2.44	Pola	R 188 auf Grund beorstehender Unternehmung notdürftig einsatzbereit gemacht. Sowie R 188 und R 190 für 29.2. abends einsatzbereit.
15.00		Besprechung Chef-Stabsmasch. "Frechdachs" 28.2.
17.30	HO 4-5, See 4, diesig	Mit R 190, R 188 aus zum Treffpunkt mit Geleit ausgelaufen Kotenzorro Pola.
17.45		Geleitsicherung mit Chef 11.Sich.Flo. auf Fz 36 und den Booten TA 37, U-Jäger 201 und U-Jäger 205 zur Stelle. Gute Sicht bei Fz 36 Klingsmeit. Zu geleitender Dampfer "Plotzbergen" nicht zur Stelle. Dampfer war bisher nicht zu erreichen und von Beginn der Unternehmens nicht unterrichtet. Chef 11.Sich.Flo. bricht Unternehmen ab. Laufe mit R 190, R 188 wieder Pola ein.
19.00		Pola fest.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.30-01.30		Fliegeralarm. Laufend 20 Feindflugzeuge im Gebiet von Pola bis in Höhe von Zara. Meiner Ansicht nach suchten diese Flugzeuge das nicht ausgelaufene Geleit. Da liegt deshalb auf der Hand, daß das Unternehmen trotz strengster Geheimhaltung dem Feinde bekannt war. Fs. von 12.3.44. Venedig: „Obiges R 191 auslief 20.2. 19.30 Venedig direkt nach Pola. Unterwegs mit 19 sm Geschwindigkeit gegen 06.30 Zusammentreffen mit Minensuchern bitte durch FT herausholen. Erbitte rechtzeitige Sperrenfreihaltung." R 30, R 178, R 195, R 191 Venedig [illegible]
20.2.44	Pola	R 191 meldet Auslaufabsicht nach Pola wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben.
03.00		
06.00	NO 3-4, See 4, gute Sicht	R 190 auslief zur Bucht von Zara in Geleit von Pilot zur Überbringung Begleitbefehle und Befehle an Dampfer „Dietrichsen".
09.00		R 191 nach geringer Wetterbesserung auf Gleitkurs von Venedig nach Pola auslaufen.
13.00		R 190 von Zara kommend Pola ein.
15.00		R 191 von Venedig kommend Pola ein.
16.30		FT-Befehl „Zusammenbau" 20.2.
17.30	NO 2-3, See 2, Dünung, gute Sicht	Mit R 190, R 180 und R 191 Pola aus.
18.00		Meldung bei Chef 11.Sich.Flo. auf R 96 mit 3 Booten zur Stelle. Erhalte Befehl mich vor dem Geleit zu setzen.
18.30		Meine Aufstellung in breiter Fern-Formation vor das Geleit und laufe mit 16 sm auf Tor Rotfuchs nach Süden vor. Höhere Geschwindigkeit war infolge See und Dünung nicht möglich. Geleit läuft deshalb nur 14 sm Geschwindigkeit.
21.45	Alarm. Beobachte achteraus 2 cm Schießen und Abschüsse schwerer Kaliber. Auf Grund den 2 cm Schießens in die Höhe nehme, daß das achteraus vor mir stehende Geleit von Flugzeugen angegriffen wird. Meine Annahme wird bestätigt dadurch, daß in der Nacht vom 28. zum 29.2. ebenfalls in diesem Seegebiet um dieselbe Uhrzeit feindl. Flugzeuge beobachtet wurden. Setze Geschwindigkeit meinen Marsch fort. Insbesondere weil ich durch Chef 11. Sich.Flo. darauf hingewiesen wurde, bei Nachtangriffen nicht in die Höhe der eigenen Geleitfahrzeuge zu kommen.	
22.15		Achteraus kein Abwehrfeuer mehr beobachtet. Alarm beendet. R 30, R 178, R 195 Venedig [illegible]

Kapitän z. See u. Chef.

Gefechtsbericht

zum Jabo-Angriff auf " R 187 ".

"R 187" und "R 188" liegen am 23.2.44 gut getarnt in der Bucht. Eine Kriegswache auf Station. 12.20 Uhr Fliegeralarm. 6 feindl. Jäger Typ "Airocobra" überfliegen von Stb. querab in etwa 2500 m Höhe "R 187". In größerem Abstand folgen anschließend 2 weitere Jäger. Fast außer Sicht, machen die ersten Jäger kehrt und fliegen das Boot vom Bb. voraus an, während die 2. Rotte nach Bb. schwenkt, das Boot achtern umfliegt, um von Stb. achtern anzufliegen. Die Maschinen der 1. Rotte haben inzwischen den Angriff eingeleitet und setzen kurz hintereinander zum Sturzflug an. Im gutliegenden Abwehrfeuer der 2 cm und 3,7 cm werfen beide Maschinen schon aus etwa 800 m je zwei Bomben, die wenige Meter vor dem Boot detonieren und eine starke Erschütterung des Bootskörpers verursachen. 2 weitere Bomben detonieren auf dem Felsen. Im Sturzflug entstehen durch Bordwaffenbeschuß Ausfälle an den Geschützen, in der Maschine und Schäden an Oberdeck. Wenige Sekunden darauf setzt die 2. Rotte zum Sturzflug an. Ebenfalls 4 Bombendetonationen in allernächster Nähe des Bootes. Weitere Beschädigungen der Außenhaut und Ausfälle an Personal durch Bombensplitter und Bordwaffenbeschuß.

Ich entschließe mich, sofort abzulegen und nach den gemachten Erfahrungen im Kampf mit Jagdbombern durch AK-Laufen der Maschinen und wechselnde Hartruderlagen versuchen den Bomben auszuweichen. Inzwischen ist eine 3. Rotte Jagdbomber über der Bucht erschienen. Alle 6 Maschinen umkreisen das Boot in etwa 2500 m Höhe. Ich gehe mit der Fahrt herunter, um beim folgenden Sturzangriff einen Fahrtüberschuß zu besitzen. Etwa 12.40 setzte die 3. Rotte im Sturzflug zum Angriff an. Wieder werden durch gut liegendes Abwehrfeuer der noch klaren Waffen die beiden Maschinen gezwungen, schon aus großen Höhen, etwa 600 m, die Bomben auszuklinken. 2 schwere Bombendetonationen direkt an Steuerbordseite. Das Boot macht einen Satz aus dem Wasser und schlägt hart auf. Im gleichen Augenblick fallen beide Maschinen aus. Der L.M. meldet mir, daß beide Luftflaschen durchschossen seien.und ein Anwerfen der Maschinen nicht möglich wäre. Ebenfalls meldet der L.M., daß Brennstoffleitungen und die Treibstoffbunker mehrfach durchschossen seien. Die Schalttafel und die Akku waren ebenfalls durch Bordwaffenbeschuß stark beschädigt. Da das Boot wie eine Zielscheibe mit unklaren Maschinen und Waffen etwa 250 m von Land abtrieb und wegen der Nähe des feindlichen Luftstützpunktes in wenigen Minuten mit weiteren Angriffen zu rechnen war, stieg ein Teil d r Besatzung mit den Toten und Schwerverwundeten auf "R 188" über, während mit zwei Schlauchbooten Leinen an Land gefahren wurden, um das schwerbeschädigte Boot möglichst schnell unter Landschutz zu bringen. Das Manöver wurde begünstigt durch auflandigen Wind. Kaum war das Boot an Land vertäut, tauchten an der Kimm 11 weitere Jagdbomber auf. Da das Boot nach dem letzten Angriff von Wasser und Rauchsäulen einged ckt war, vermute ich, daß das Boot vom Gegner als versenkt gemeldet wurde. Damit wurde die Aufmerksamkeit von "R 187" abgelenkt und bei den weiteren Angriffen, die sich auf R 188 konzentrierten, unbemerkt. Zwischen den einzelnen Angriffen wurd versucht, "R 187" behelfsmäßig wieder klarzumachen. 18.10 Uhr meldete der L.M. die Maschine mit Einschränkungen fahrklar.

Munitionsverbrauch:

750 Schuß 2 cm
50 Schuß 3,7 cm.

Gegnertaktik:

Angriff in Rotten zu je 2 Maschinen mit je 2 kleineren oder einer schweren Bombe. Angriff von Voraus oder Achteraus in Längsschiffsrichtung.

Eigene Taktik:

Bei rechtzeitig einsetzendem Abwehrfeuer wirft der Gegner seine Bombenlast meist früh aus größeren Höhen, 600 bis 800 m, ab. Bei Abkippen zum Sturzflug auf AK gehen und durch Hartruderlage eigene Lage stark verändern.

Brücken

Brücken und Geschützpanzer haben sich gut bewährt. 1,32 cm und 2 cm Geschosse prallten ab. Ausfälle und Beschädigungen der Waffen, der Maschine, des Bootskörpers und der Decksaufbauten wurden durch starke Erschütterungen, Bombensplitter und Bordwaffenbeschuß hervorgerufen.

Verluste: 3 Tote, 1 Verwundeter.

Kapitänleutnant
und Flottillenchef.

Gefechtsbericht

zum Verlust des Bootes "R 187" beim Bombenangriff auf Pola am 25.2.44.

"R 187" lag am 25.2.1944 in Pola, in einem Schwimmdock aufgedockt, um die bei dem Jagdangriff am 23.2. erhaltenen Unterwasserbeschädigungen auf dem schnellsten Wege zu beseitigen und die Kriegsbereitschaft des Bootes wieder herzustellen. 10.55 Uhr Fliegeralarm. Die Besatzung ging bis auf einen Posten in den Luftschutzkeller in der Nähe des Schwimmdocks. 11.07 Uhr Anflug einer Welle schwerer viermotoriger Bomber. Höhe etwa 4500 m. 11.09 Uhr Bombenabwurf von etwa 30 Maschinen. Schwere Bombendetonationen in allernächster Nähe des Schwimmdocks. Durch den gewaltigen Luftdruck ist "R 187" nach Backbord umgekippt und liegt achtern mit der Bb.-Seite fest auf. Das Vorschiff liegt nicht auf, da es durch den Brückenpanzer, der sich in die Backbordinnenseite der Dockwand hineingedrückt hatte, gestützt wird. Das Dock ist unter Wasser getroffen worden und achtern einige Meter gesunken. Die Besatzung ging sofort daran, das Boot abzustützen, Leinen auszubringen und die Beschädigungen festzustellen. An Backbordseite ist ein großes Leck, Ausmaß ließ sich nicht mehr feststellen, entstanden. Starker Wassereinbruch im Maschinenraum und Tankraum. Das Dock sinkt langsam. Da der Alarm etwa fünf Stunden dauerte, sind der Dockmeister und der Betriebsingenieur des Schwimmdocks nicht zur Stelle. Das Dock sinkt und damit auch das Boot, in das jetzt auch von oben durch den achteren Niedergang Wasser eindringt, merklich tiefer. Ein Soldat mit einem Tauchretter taucht in die Kombüse und dichtet hier und im Achterdeck 2 Bullaugen ab, durch die Wasser einströmte. An das Leck in der Bordwand, in der Höhe des Maschinenraumes und Tankraumes, kann der Taucher nicht mehr heran, da der ganze Maschinenraum in etwa 20 Minuten völlig unter Wasser stand. Als gegen 16.30 Uhr der Dockmeister und einige Spezialarbeiter erschienen, wurde festgestellt, dass der Schaden, den das Dock durch den Treffer erhalten hatte, nicht so schnell zu beheben sei, um ein weiteres Sinken zu verhindern. Unermüdlich und unter den schwierigsten Umständen wurden die Waffen, Magazine, Stahlhelme, Wasserbomben, ein Teil der Munition, Teile der FT- und Navigationsausrüstung und die Verschlußsachen, bis auf eine verschlossene Stahlkiste geborgen. Im Laufe der Nacht wurde weiter versucht, das Dock und das Boot zu halten. Am 26.4.44 gegen 12.15 Uhr sank das Dock mit "R 187" auf 25 m Wassertiefe.

Erfahrung:

Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß von seiten der Werft bei Fliegeralarm Schwimmdocks sofort geflutet werden und, daß von seiten des Schiffskommandos jederzeit im Dock verschärfter Verschlußzustand hergestellt ist.

Kapitänleutnant
und Flottillenchef

Brücken und Geschützpanzer haben sich gut bewährt. 1,32 cm und 2 cm Geschosse prallten ab. Ausfälle und Beschädigungen der Waffen, der Maschine, des Bootskörpers und der Decksaufbauten wurden durch starke Erschütterungen, Bombensplitter und Bordwaffenbeschuß hervorgerufen.

Verluste: 3 Tote, 1 Verwundeter.

Kapitänleutnant
und Flottillenchef.

Gefechtsbericht

zum Verlust des Bootes "R 187" beim Bombenangriff auf Pola am 25.2.44.

"R 187" lag am 25.2.1944 in Pola, in einem Schwimmdock aufgedockt, um die bei dem Jagdangriff am 23.2. erhaltenen Unterwasserbeschädigungen auf dem schnellsten Wege zu beseitigen und die Kriegsbereitschaft des Bootes wieder herzustellen. 10.55 Uhr Fliegeralarm. Die Besatzung ging bis auf einen Posten in den Luftschutzkeller in der Nähe des Schwimmdocks. 11.07 Uhr Anflug einer Welle schwerer viermotoriger Bomber. Höhe etwa 4500 m. 11.09 Uhr Bombenabwurf von etwa 30 Maschinen. Schwere Bombendetonationen in allernächster Nähe des Schwimmdocks. Durch den gewaltigen Luftdruck ist "R 187" nach Backbord umgekippt und liegt achtern mit der Bb.-Seite fest auf. Das Vorschiff liegt nicht auf, da es durch den Brückenpanzer, der sich in die Backbordinnenseite der Dockwand hineingedrückt hatte, gestützt wird. Das Dock ist unter Wasser getroffen worden und achtern einige Meter gesunken. Die Besatzung ging sofort daran, das Boot abzustützen, Leinen auszubringen und die Beschädigungen festzustellen. An Backbordseite ist ein großes Leck, Ausmaß ließ sich nicht mehr feststellen, entstanden. Starker Wassereinbruch im Maschinenraum und Tankraum. Das Dock sinkt langsam. Da der Alarm etwa fünf Stunden dauerte, sind der Dockmeister und der Betriebsingenieur des Schwimmdocks nicht zur Stelle. Das Dock sinkt und damit auch das Boot, in das jetzt auch von oben durch den achteren Niedergang Wasser eindringt, merklich tiefer. Ein Soldat mit einem Tauchretter taucht in die Kombüse und dichtet hier und im Achterdeck 2 Bullaugen ab, durch die Wasser einströmte. An das Leck in der Bordwand, in der Höhe des Maschinenraumes und Tankraumes, kann der Taucher nicht mehr heran, da der ganze Maschinenraum in etwa 20 Minuten völlig unter Wasser stand. Als gegen 16.30 Uhr der Dockmeister und einige Spezialarbeiter erschienen, wurde festgestellt, dass der Schaden, den das Dock durch den Treffer erhalten hatte, nicht so schnell zu beheben sei, um ein weiteres Sinken zu verhindern. Unermüdlich und unter den schwierigsten Umständen wurden die Waffen, Magazine, Stahlhelme, Wasserbomben, ein Teil der Munition, Teile der FT- und Navigationsausrüstung und die Verschlußsachen, bis auf eine verschlossene Stahlkiste geborgen. Im Laufe der Nacht wurde weiter versucht, das Dock und das Boot zu halten. Am 26.4.44 gegen 12.15 Uhr sank das Dock mit "R 187" auf 25 m Wassertiefe.

Erfahrung:

Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß von seiten der Werft bei Fliegeralarm Schwimmdocks sofort geflutet werden und,daß von seiten des Schiffskommandos jederzeit im Dock verschärfter Verschlußzustand hergestellt ist.

Kapitänleutnant
und Flottillenchef

Anlage zu B. Nr. 90.511 Gkdos

RM 38233 m

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

Geheime Kommandosache !

Kriegstagebuch der 12.Räumbootsflottille.

Chef: Kapitänleutnant Mallmann

Angefangen: 1. März 1944
Abgeschlossen: 15. März 1944
Anlagen: - keine -

Boote:

R 38	Oberleutnant z.See	Stürken	Seetage: -/-
R 178	Ob-Leutnant z.See	Mohn	Seetage: -/-
R 185	Leutnant z.See	Paul	Seetage: -/-
R 187	Oberleutnant z.See	Sellke	Seetage: -/-
R 188	Leutnant z.See	Hoer	Seetage: 7
R 190	Leutnant z.See	Meyer	Seetage: 9
R 191	Oberleutnant z.See	Freitag	Seetage: 6

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	Im Ägäis Raum
R 195	Oberleutnant zur See	v. Zatorski	Seetage:	
R 210	Leutnant zur See	Neßmann	Seetage:	
R 211	Oberleutnant zur See	Großmann	Seetage:	

An. Nr. 8 zu 1/Skl 17887/44 g Kdos.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.44	In See	
00.30	Verständigung FT von Chef 11.Sich.Flo. bei mir vorliegt aus dem ich entnehme, daß das Geleit in Höhe Isto von Land aus schwer beschossen wurde. Nach Rückfrage feststelle, daß FT folgenden Wortlaut hat: „Schwerer Beschuß von Land in Höhe Isto. „Dietrichsen" sinkt. „TA 37" beschädigt."	
01.30	KR-FT von Chef 11.Sich.Flo.: „TA 36" und beide U-Jäger bei „Dietrichsen". Versuche mit „TA 37" Pola zu gehen. Boote schwer beschädigt." Auf Grund dieses FT's und wegen grober werdender See mache ich kehrt, um, wenn erforderlich weitere Hilfe zu leisten.	
02.30	R 188 durch Bedienungsfehler für eine halbe Stunde beide Maschinen ausgefallen.	
03.00	FT.vorliegt von „TA 36": „Dampfer „Dietrichsen" vollkommen ausgebrannt. Besatzung größtenteils an Bord von „TA 36" und U-Jäger 205; laufe wegen eigenen Kesselschadens mit U-Jäger 205 nach Pola. Eintreffen voraussichtlich bei Hellwerden."	
06.00	Auf 44°19' Nord 19°21' Ost habe ich Dampfer „Dietrichsen" in Sicht: Gehe in die Nähe. „Dietrichsen" qualmt leicht und durch große Einschußlöcher in der Wasserlinie ist Vorschiff und vorderes Ladeluck voll Wasser gelaufen. Starke Schlagseite nach Steuerbord. Wegen grober See Längseit gehen nicht möglich. Setze Schlauchboot aus und schicke Untersuchungskommando auf „Dietrichsen" zur Feststellung, ob Dampfer zu bergen ist.	
07.00	NO 5, See 4, bedeckt	Gehe mit Hilfe Schlauchboot von R 190 aus Räumleine auf Back Dampfer „Dietrichsen", um zu versuchen Dampfer abzuschleppen. Beim Anschleppen bricht Räumleine. Zweiter Versuch mißlingt ebenfalls. Weitere Versuche infolge grober See und Schnellersinkens des Dampfers vergeblich.
07.12		FT von Chef 1.S-Bootsdivision: „TA 37" manövrierunfähig, wird 10.00 Pola eingeschleppt. „TA 36" und U-Jäger 201 marschieren Triest. U-Jäger 205 läuft Pola ein."
07.20		FT von Chef 11.Sich.Flo. an Chef 12.R.Fl.: „ Standort melden ".
07.24		FT von Chef 1.S-Bootsdivision: „Irrtum. Standort U-Jäger 205 unbekannt. Antwortet nicht auf FT."
07.50		FT an Chef 11.Sich.Flo. gegeben: „Stehe bei „Dietrichsen", Frage versenken, da Abschleppen mit eigenen Mitteln nicht möglich."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08.30		FT von Chef 11.Sich.Flo. an Chef 12.R.Flo.: „Nicht versenken, Zustand Dampfer melden".
08.37		FT von Chef 11.Sich.Flo.: „ U-Jäger 201 Standort und Lage melden ".
		Aus allen diesen FT's war bisher nicht zu ersehen, daß ein U-Jäger fehlte. Vor allem nicht welcher. Ich nahm an, daß U-Jäger inzwischen Hafen angelaufen hat und Einlaufmeldung bisher nicht durch FT durchgegeben wurde. Meine Annahme wurde verstärkt durch FT 07.12 von Chef 1.S.-Bootsdivision, daß „TA 36" und U-Jäger „201" nach Triest marschier U-Jäger „205" nach Pola einläuft.
09.00		Folgender FT.an Chef 11.Sich.Flo. „Auf Dampfer läuft vorderes Luck von Steuerbord und Backbord schnell voll Wasser. Starke Steuerbord Schlagseite. Brückenaufbauten ausgebrannt."
08.00 - 10.00		Suche Seegebiet um „Dietrichsen" herum nach Überlebenden ab.
10.15		FT.von Chef 11.Sich.Flo. an Chef 12.R.Fl.: „ Falls nach dortiger Ansicht Dampfer nicht zu retten, versenken und Weiterlaufen. Sonst R-Boote nach Lussino gehen".
10.25		FT. an Alle: „ Frage: Verbleib U-Jäger 201 bekannt?"
10.55	FT. von Adm.Adria -Op- an Chef 11.Sich.Flo., Chef 12.R.Fl., nachr.: Mar.Gr.Kdo. Süd:	„ Dampfer mit allen Mitteln versuchen zu bergen. Bei Gefahr Feindzugriff versenken und nach Lage handeln ".
		Inzwischen hatte „Dietrichsen" mehr Wasser gemacht.
11.45		„Dietrichsen" über Vorsteven auf 65 Meter Wasser gesunken. Werfe auf Untergangsstelle eine Bezeichnungsboje.
		Da aus allen vorausgegangenen Funksprüchen nicht zu ersehen war, daß ein U-Jäger tatsächlich vermißt wurde, sind von meiner Seite aus keine Nachforschungen angestellt worden. Überlebende des vermißten U-Jägers 201, dessen Verlust mir erst in Pola bekannt wurde, habe ich nicht gefunden.
11.57		FT. an Adm.Adria-Op-, Chef 11.Sich.Flo.: „Dietrichsen" 11.45 gesunken".
13.00		FT. von Chef 11.Sich.Flo. an Chef 12.R.Fl.: „Einlaufen".
		Laufe mit R 188, R 190 und R 191 nach Pola.
15.30		Pola mit R 188, R 190 und R 191 ein.

Berichterstattung

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Berichterstattung an Chef 11.Sich.Flo. Erfahre das U-Jäger 201 noch immer vermißt wird und das Geleit in Wirklichkeit nicht von Land aus beschossen wurde, sondern von 2 feindlichen Zerstörern, die unter der Insel Isto standen. Die Tatsache, daß die Zerstörer nur 245 Meilen südlich Pola standen und zwar voraussichtlich ab 21.00 Uhr erhärtet klar meine schon im K.T.B. vom 28.2.44 ausgesprochene Vermutung, daß das Unternehmen dem Feinde bekannt war. Das von den eigenen Sicherungsstreitkräften keinerlei Erfolg gegen die Feindzerstörer erzielt wurde, führe ich auf die Tatsache zurück, daß es sich um einen völlig uneingefahrenen Verband handelte. Erbitte von Chef 11. Sich.Flo. der zur persönlichen Rücksprache zum Kom.Adm.Adria fährt, auf Grund veränderter Lage für R-Böote der 12.R.Fl. Überführungsbefehl nach Ägäis zu erwirken.
		R 38, R 178, R 185 Venedig Arsenal.
		Mallmann
2.3.44 06.00	Pola NO 2, See 2, klare Sicht	Auslaufe mit R 188 und R 190 nach Venedig, da R 190 noch immer 6% Wasser im Öl hat und R 188 wegen der durch Bombenangriff beschädigten Ruderblätter docken muß.
11.30		Mit R 188 und R 190 Venedig ein.und im Arsenal fest.
		Fs. an Adm.Ägäis -Op-, Adm.Adria -Op-:
		„Mit R 188 und R 190 am 2.3.44 um 11.30 Venedig K.M.A. ein zur kurzen Spezialreperatur. Voraussichtliche Dauer bis 4.3.44 abends. Erbitte Überführungsbefehl nach 12.R.Fl. Venedig.
		R 38, R 178, R 185 Venedig Arsenal. R 191 Brioni.
		Mallmann
3.3.44	Venedig	R 188 im Dock. R 190 Maschinenreperatur. Boote erhalten Tarnanstrich und zwar grau-grün-gelb-braun gefleckt (Anzug Felsen)
		R 38, R 178, R 185 Arsenal (Zusammenbau) R 191 Brioni.
		Mallmann
4.3.44 17.00	Venedig	Siehe K.T.B. vom 3.3.44.
		Fernschreiben Chefsache von Adm.Adria an Chef 12.R.Fl.:
		1.) Umgehend KB-Zustand R 188, R 190 und R 191 melden.
		2.) Gruppe Süd befiehlt umgehende Verlegung KB-Boote aus Adria in die Ägäis.
		3.) Betr.Verlegung gelten folgende Weisung
		a)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		a) Im Op-Gebiet grundsätzlich nur Nachtmarsch.
		b) Erster Nachtmarsch von Pola bis etwa Raum Trogier, dort Tageseinstand. Zweiter Nachtmarsch Raum Trogier bis Cattaro, dort Tageseinstand. Dritter Nachtmarsch von Cattaro durch die Otranto-Straße in Ägäis.
		c) Erster und zweiter Nachtmarsch innerhalb Inseln, dritter Nachtmarsch auf Küstenweg.
		d) Boote ausgiebig mit Tarnmatten ausrüsten.
		4.) Da derzeitige Schlechtwetterlage ausgenutzt werden soll und Verlegung dringlich, umgehend Absichten melden.
21.00		Fs. an Adm.Adria - Op -:
		„Absichten: Zu Adm.Adria -Op-Globs Chefsache 218/A I: 1.) R 188, R 190 und R 191 am 4.3. 24.00 Uhr KB. 2.) Absicht 5.3. mit R 188, R 190 um 10.00 Uhr verlegen nach Brioni (Nähe Pola) dort treffen mit R 191. Falls Wetterlage erlaubt im Nachtmarsch zur nordöstlichen Bucht von Brac. Dort Tageseinstand. Weitermarsch gem.Weisung Adm.Adria -Op- voraussichtlich auf Weg Cattaro-Korfu. Tageseinstand in Valona-Bucht erforderlich. Absicht passieren Otranto-Straße in Dämmerungszeit von 18.00 - 21.00 Uhr. Funkschaltung S-Bootswelle ab 5.3.10.00 Uhr. Erbitte Unterrichtung Küsten und Signalstellen Boote während der Nachtmärsche nicht anzurufen und nicht zur E.S.-Abgabe aufzufordern."
		R 38, R 178, R 185 Arsenal (Zusammenbau) R 191 Brioni.
		Mallmann
5.3.44	Venedig	Auslaufabsicht für R 188 und R 190 nach Brioni wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben.
		R 191 verholt von Brioni nach Pola.
		R 38, R 178, R 185 Arsenal (Zusammenbau)
		Mallmann
6.3.44 06.30	Venedig NO 3-4, See 3, stark bewölkt	Mit R 188 und R 190 gem.Verlegungsabsichten (siehe K.T.B. vom 4.3.44) auf direktem Weg nach Pola. Auf Marsch Rottenausbildung und Waffeneinschießen.
11.45		Mit R 188 und R 190 Pola ein. 13.20

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.20	Fs. Gkdos Chefsache von Chef 11.Sich.Flo. Nr. 27 -:	
	„Im Einvernehmen und Einverständnis Adm.Adria erhält 12.R.Fl. vor Überführung Ägäis Aufgabe, die zwischen Chef 12.R.Fl. und Chef 11.Sich.Flo. besprochenen Sperrlücken nachzuprüfen. Es handelt sich um folgende Sperren: 1.) Sperre zwischen Brac und Hvar hart südlich Brac. 2.) Sperre zwischen Corkula und Scedro hart nördlich Corkula. 3.) Sperre zwischen Corkula und Mljet hart südostwärts Corkula. Nachprüfen der Sperrlücken in 300 m Breite. Bitte Auslaufen zur Durchführung Aufgabe und Durchführung selbst melden."	
15.00		R 190 kompensiert. Auslaufabsicht zur Aufgabe Chef 11.Sich.Flo. Gkdos Chefsache 27 mit anschließender Verlegung Boote nach Ägäis wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben.
	Melde an Adm.Adria, daß m.E. infolge stärker werdender feindl. Lufttätigkeit, auch bei Nacht, Durchführung oben genannter Aufgabe und Verlegung nach Ägäis während der äußerst hellen Nächte der Vollmondperiode sehr schwierig und gewagt, da Boote mit Sicherheit von Feindaufklärung erfaßt werden.	
19.35		Fs Gkdos Chefsache 232 A I von Adm.Adria -Op- „1.) Absprung nach Süden baldmöglichst unter Ausnutzung Schlechtwetterlage. 2.) Erster Nachtmarsch bis Raum Trogier, Tagesliegeplätze auseinandergezogen unter Benutzung vorhandener Tarnmöglichkeiten. In folgenden Nächten Durchführung Aufgabe Chef 11.Sich.Flo. Gkdos Chefsache 27. Liegeplätze bei Tage nach Ermessen Flo.Chef. Nach Durchführung Aufgabe Nachtmarsch Cattaro. Tageseinstand Cattaro. Nach Dunkelwerden Marsch auf Küstenweg durch Otranto-Straße in Raum Ägäis. 3.) Aufklärung Seegebietes ist am 6.3. angefordert. 4.) Wetterberatung durch WeVa-Adm.Adria erfolgt zweimal täglich auf S-Bootswelle. 5.) Küste ist auf Verbot Anleuchtens und F.T.-Anforderung hingewiesen. 6.) Bestätigen.
19.45	Gkdos Fs. Chefsache -234 AI - von Adm.Adria an: M.V.O.-Luftflotte II, Flie-Fü.Kroatien, M.V.O.-Luftwaffenkdo. Südost und nachr. 12.R.Fl.	
	„Ab 6.3. liegen in Pola 3 D-Boote klar zum Absprung nach Süden mit Ziel Ägäis. Auslaufen erfolgt bei günstiger Wetterlage 17.00 Uhr. Erbitte Aufklärung Seegebiet, um überraschende Feindeinwirkung nach Möglichkeit auszuschließen. Marsch erfolgt in folgenden Etappen: a) Erster Nachtmarsch von Pola bis Raum Trogier, dort Tageseinstand. b) In kommenden 2 Nächten M-Sucharbeiten zwischen Dalmatinische Großinseln.	

e)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		c) Nach Erledigung Aufgaben gem. b) Nachtmarsch nach Cattaro, dort liegen bei Tage. d) Nach Dunkelwerden Weitermarsch auf Küstenweg durch Otranto-Straße in Raum Ägäis. Zusatz für Chef 12.R.Fl.: Verlegungsabsichten sind rechtzeitig Luftwaffendienststellen zu melden, damit vorherige Aufklärung des zu passierenden Seegebietes sichergestellt. 2.) Bestätigen. "
		R 38, R 178, R 185 Venedig Arsenal (Zusammenbau)
7.3.44	Pola	
08.00		R 190, R 188, R 191 Brennstoffergänzung.
16.45	NO 2, See 2, leicht bewölkt, 3/4 Mond	Mit R 190, R 188 und R 191 aus zur Aufgabe Chef 11.Sich.Flo. Gkdos Chefsache 27. Marsch auf Weg Blaufuchs mit 16 Meilen Marschfahrt bei Tage in Formation Toni, bei Dunkelheit und im engsten Inselgebiet Karl-Gelb.
18.00	Golf v.Quanero	Waffeneinschießen.
18.27		Fliegeralarm. Feindl.Flugzeug Typ „Hudson" Bb. voraus in Deckung der Insel Unie.
18.34		Flugzeug fliegt Verband in 1000 m Höhe von achteraus an. Um bessere Waffenwirkung zu erzielen, wegen überkommender See, Fahrt vermindert auf 12 Meilen und mit allen Waffen Feuer eröffnet. Flugzeug am gezielten Bombenabwurf gehindert. 4 Bombeneinschläge liegen mitten zwischen den Booten.
18.40		Flugzeug fliegt nach Südwesten ab. Verschiedene 2 cm Treffer wurden von mir beobachtet, blieben aber, da Flugzeug gepanzert sein mußte, ohne direkte Wirkung. Spätere Notlandung durchaus möglich.
18.40		KR-FT an Alle: „Von Feindaufklärer erfaßt. Quadrat 14 O 4532. Bombenabwurf auf Verband".
19.00		R 190 Steuerbordmaschine ausgefallen: Auf Grund des Maschinenausfalles auf R 190 und der festen Annahme, daß der Marsch der Boote nach Süden von Feindaufklärung festgestellt ist und während dieser hellen Vollmondnächte mit weiteren Angriffen zu rechnen ist, breche ich Unternehmen ab und laufe mit Booten in Bucht von Cigale auf Insel Lussino.
20.00	Lussino	Mit R 188, R 190 und R 191 Bucht von Cigale geankert.
22.30		SSD-FT an Adm.Adria-Op-, Seeko.Istrien, Seeko.Dalmatien: „Wegen Maschinenausfall R 190 Lussino angelaufen. Reperatur mit Bordmitteln.

Weitermarsch

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Weitermarsch heute Nacht nicht möglich".
		Während der Nacht Beseitigung Maschinenstörung (Luft in Zylinder der Steuerbordmaschine) auf R 190 beseitigt.
		R 38, R 178, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau)
		Mallmann
8.3.44 05.30	Lussino	Mit R 188, R 190 und R 191 von Bucht von Cigale nach Lussinopiccolo gelaufen, dort an Felswand getaurt festgemacht.
08.25		KR-FT. an Adm.Adria -Op-: „Da wegen Vollmondperiode Feindflugzeuge Seegebiet Dalmatien die ganze Nacht überwachen, erscheint Durchführung Aufgabe z.Zt. hoffnungslos. Erbitte Verschiebung um 8 Tage".
14.00		KR-FT. von Adm.Adria -Op-: „Dort FT. 0825/18 zur Entscheidung an Gr.Süd geleitet. Betr.Gestellung R-Boote nach Abazia zur Abholung Chef Seekdt. Dalmatien folgt nach Antwort Gruppe Süd Weiteres".
		Ich warte Entscheidung Gruppe Süd in Lussinopiccolo ab.
		R 38, R 178, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau).
		Mallmann
9.3.44 22.38	Lussinopicolo No 5-6 in Böen 7-8 See - 5 - bedeckt, gute Sicht	KR-FT. von Adm.Adria: „Weitermarsch entfällt während Vollmondperiode. Absichten melden".
23.48		SSD-FT. an Adm.Adria -Op-: „Sobald Wetterlage erlaubt Rückmarsch nach Brioni und Absicht von dort 14.3. abends Auslaufen zu Unternehmen."
		R 38, R 178, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau).
		Mallmann
10.3.44 13.00 15.00 - 17.30	Lussinopicolo N 5, See 4, klar	Mit R 190, R 188 und R 191 aus nach Brioni.
		R 188 und R 191 S.D.G.-Ausbringen und Fahrt zur Übung. Anschließend festmachen Brioni.
16.00		Laufe mit R 190 wegen besserer Nachrichtenverbindung nach Pola.
		Mit R 190 Pola ein.
		R 38, R 178, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau).
		Mallmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.3.44	Pola	
09.30		Fliegeralarm. R 190 abgelegt und verholt in Bucht.
10.30		R 190 Brennstoffübernahme.
17.00		R 190 ausläuft nach Brioni.
19.00		R 188 von Brioni kommend einläuft Pola.
20.30		Fliegeralarm. Auslaufe mit R 190 um außerhalb Pola an Boje festzumachen.
23.45		Fliegeralarm beendet. Kein Bombenabwurf auf Pola.
		R 38, R 178, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau)
		Mallmann
12.3.44	Pola/Brioni NO 2-3, See 2, zunehmend klare Sicht	R 188 Reperatur an Steuerbordmaschine. (Steuerbordauspuff gerissen)
14.00		KR-Fs von Adm.Adria -Op- an Chef 12.F.Fl.: „Sofort Bergungsarbeiten „Titanus" Südspitze Pola durch eine Rotte sichern."
		Versuche bei Hako.Pola genauen Standort „Titanus" zu erfahren. Dort nur ungenaue Angaben vorhanden..
15.00		Auslaufe mit R 188, das nur eine Maschine klar hat, nach Brioni. Dort Überstelge auf R 190.
16.00		Auslaufe mit R 190, R 191 zur Unfallstelle „Titanus".
17.15	NO 6, See 5, trübe	Eintreffe an Unfallstelle auf 44°55,5' Nord 13°59' Ost. Dort liegen mit großen Lecks unmittelbar nebeneinander auf felsigem Strand Motorsegler „Andreas" und Schlepper „Titanus". Pulle mit Schlauchboot an Land um Stand der Bergungsarbeiten festzustellen. Bisher kein Bergungsfahrzeug eingetroffen. Gebe Besatzungen von „Andreas" und „Titanus" Anweisung über Wachen- und Postenaufstellung und in Stellung bringen von Maschinengewehren gegen Partisanen. Ferner verabrede Erkennungssignale und Notsignal bei Angriff durch Partisanen.
19.00		Eintrifft an Unfallstelle Bergungsfahrzeug „Arpione". Wegen grober See laufe ich mit „Arpione", R 190 und R 191 unter Landschutz und ankere in einer Bucht in der Nähe der Unfallstelle.
22.00		Besprechung mit Kapitän von „Arpione" wegen Beginn und Durchführung der Bergungsarbeiten.
		R 38, R 178, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau).
		Mallmann

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.3.44	Bucht von Porto-Di[illegible]	
05.00	NO 2, See 1-2, klar	Mit R 190 und R 191 und Bergungsdampfer „Arpione" Anker auf zur Unfallstelle „Titanus".
06.00	Bergungsdampfer „Arpione" beginnt mit den Bergungsarbeiten. Ich stehe mit R 190 und R 191 an der Unfallstelle auf und ab. Eine Sicherung der Bergungsarbeiten durch 2 R-Boote war m.E. in diesen Seegebiet nicht erforderlich, da feindl. Fliegertätigkeit hier sehr gering und durch eine größere Ansammlung von Fahrzeugen, wie es jetzt der Fall war, der Feind wenn er die Unfallstelle durch Aufklärung erfassen sollte, besonders aufmerksam gemacht und dann voraussichtlich Streitkräfte auf die Fahrzeuge ansetzen würde. Außerdem war der Leiter des Bergungsunternehmens nicht der Ansicht, daß ich zur Sicherung erforderlich sei, da er auf „Arpione" Abwehrwaffen hatte und Maschinengewehre an Land in Stellung gebracht waren.	
06.00		R 178 im Rahmen einer Probefahrt auf meinen Befehl von Venedig nach Pola durchgelaufen, unter Mitnahme eines Stells S.D.G. und weiterhin erforderlich gewordener Tarnplanen.
06.35		SSD-FT. an Adm. Adria -Op-: „Stehe mit R 190 und R 191 seit 12.7. 17.00 Uhr an Unfallstelle 44°55,5' Nord 13°50' Ost. Bergungsarbeiten „Titanus" wegen Wetterlage erst heute früh durch Dampfer „Arpione" begonnen. Erbitte abends Entlassung nach Pola zur Ausrüstung Boote für Unternehmen im Süden. Weitere Sicherung m.E. nicht erforderlich."
14.37		Fliegeralarm. Ein Flugzeug unbekannter Nationalität südlich Kap Promontore.
15.00		R 178 Pola ein.
16.00		Begebe mich mit Schlauchboot auf „Titanus" um Fortschritt der Bergungsarbeiten zu prüfen. Bisher lediglich Verbindung von „Arpione" zu „Titanus" hergestellt zwecks Leerpumpen Maschinenraum „Titanus". Taucheruntersuchung bei M.S. Andreas ergab das Bergung aussichtslos. Deshalb Vorschlag von mir, Stacheldrahtladung mit Tkv's abzufahr
17.00		Laufe mit R 191 nach Pola zur Berichterstattung bei Hako.Pola. R 190 verbleibt weiterhin an Unfallstelle.
20.00		Fs. an Adm.Adria -Op-: „Mit R 191 zur Berichterstattung bei Hako und dringender Wasser- und Brennstoffergänzung 18.30 Pola ein. „Titanus" voraussichtlich 14.3. abschleppbereit. Bergung M.S.-Andreas sehr schwierig und langwierig. Erbitte Genehmigung R 190 zur Ausrüstung Pola beordern zu können, da Sicherung durch R-Boote m.E. nicht mehr erforderlich und Feind durch Ansammlung vieler Fahrzeuge nur aufmerksam wird."

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R 188 Reparatur Pola. R 38, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 178 Pola. (Probefahrt)
14.3.44	Pola	
00.40 - 02.00		Fliegeralarm. R 188 und R 191 verholen in Buchten außerhalb Polas.
07.00		KR-Fs. von Adm. Adria -Op-: „Mit einer Rotte Bergung sichern bis wertvoller Schlepper „Titanus" abschleppbereit. Dann Ausrüstung, Brennstoff- und Wasserergänzung."
08.00		Gebe R 188 Befehl zur Unfallstelle zu laufen und mit R 190 zusammen weitere Sicherung zu übernehmen.
10.00		Erfahre durch Hako.Pola, daß Bergungsarbeiten seit 06.00 wegen Wetterlage abgebrochen wurden und Bergungsverband wegen grober See nach Porto-Veruda. Deshalb FT an R 188: „Bergungsverband liegt wegen Wetterlage seit 10.00 Uhr in Bucht Porto-Veruda. Dort hingehen."
16.30		R 188 und R 191 laufen mit Dampfer „Arpione" von Porto Veruda wieder zur Unfallstelle, da Wetterbesserung voraussichtlich Fortsetzung Bergungsarbeiten in Kürze erlaubt.
18.00		Fs. an Adm.Adria -Op-: „Bergungsarbeiten „Titanus" wegen Wetterlage laufend unterbrochen. Bisher kein Fortschritt. Beendigung nicht abzusehen. Erbitte nochmals Genehmigung Rotte R 188, R 190 zurückzuziehen, da 15.3. Marsch nach Süden beabsichtigt. Sonst Unternehmen wegen Kürzerwerden Nächte immer schwieriger."
23.00		Fs. von Adm.Adria -Op-: „Einverstanden. Hinweise des Luftaufklärung 12 Stunden vor Auslaufen bei Flie.Fü.-Kroatien direkt anzufordern ist. Weitere Weisungen über Marsch nach Süden folgen 15.3."
		Liege seit 18.00 Uhr mit R 191 wegen dauernden Fliegeralarms in Pola im Hafen der Insel Brioni.
		R 38, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 178 09.30 von Pola kommend Venedig ein. (Restarbeiten)

15.3.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.3.44	Pola	
00.45		FT. an Rotte R 188, R.190: „Sofort Brioni gehen".
02.00		Porto di Bado R 188, R 190 Anker auf, um gem. FT nach Brioni zu gehen.
03.05	Fliegeralarm. 44°50' Nord 13°49' Ost Angriff feindlicher Bombenflugzeuge auf R 188 und R 190 mit Bombenabwurf auf Boote. Einschläge in unmittelbarer Nähe. Abwehrfeuer konnte erst einsetzen nach erfolgtem Bombenabwurf da Flugzeuge ziemlich hoch, in Dunkelheit nicht gesehen waren und infolge eigener Motorengeräusche die der Feindflugzeuge nicht gehört wurden. Keine Schäden und keine Ausfälle.	
04.00		R 188 und R 190 Brioni festgemacht.
09.00		Mit R 190, R 188 nach Pola zur Brennstoff-Wasser- und Proviantergänzung.
11.50	Fs. von Adm.Adria: „1.) Auf Marsch nach Süden ist mit Eintritt ins Inselgebiet auf erstem Nachtmarsch Jagd auf bewaffnete Partisanenfahrzeuge zu machen. Dabei rücksichtslos vorgehen. 2.) Bei Durchführung Aufgabe, Schaffung Sperrlücken steht Nachprüfung unmittelbar nördlich Corkula in erster Dringlichkeit. 3.) Rechtzeitige vorherige Benachrichtung Flie.Fü.-Kroatien besonders bei Änderung gemeldeter Absichten beachten und unbedingt sicherstellen. 4.) Täglich Absichten melden.	
13.04		KR-FT. an Adm.Adria-Op-, Adm.Ägäis -Op-, Seeko.Istrien, Seekdt.Dalmatien, Flie.-Fü.-Kroatien: „Auslaufe 15.3. mit R 190, R 188 und R 191 um 17.00 Uhr Brioni nach Brac auf Blaufuchs. Fahrt 16 sm. Schaltung S-Bootswelle Erbitte Luftaufklärung 16. und 17.3. abends im Seegebiet Großdalmatinische Insel nach Westen und Süden.
15.30	Pola	Verlege mit R 190, R 188 nach Brioni.
17.00	Brioni NO 2, See 1, klare Sicht,	Brioni aus mit R 190, R 188 und R 191 gem. FT 13.04. zur Aufgabe Chef 11.Sich.Flo. Gkdos Chefsache -27- (siehe K.T.B.v. 6.3.) Auf nachtmarsch nach Süden keine verdächtige Fahrzeuge beobachtet. R.38, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 178 Venedig (Restarbeiten)

Mallmann

Anlage zu B. Nr. Op. 3511 Gkdos

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

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

Kriegstagebuch der 12. Räumbootsflottille

Chef: Kapitänleutnant Mallmann

Angefangen: 16. März 1944
Abgeschlossen: 31. März 1944
Anlagen: - 3 -

Boote:

R 38	Oberleutnant z.See	Stürken	Seetage:	-/-
R 178	Ob.Leutnant z.See	Mohn	Seetage:	-/-
R 185	Leutnant z.See	Paul	Seetage:	2
R 187	Oberleutnant z.See	Sellke	Seetage:	-/-
R 188	Leutnant z.See	Hoer	Seetage:	6
R 190	Leutnant z.See	Meyer	Seetage:	10
R 191	Oberleutnant z.See	Freitag	Seetage:	6

R 34	Stabsobersteuermann	Nickel	Seetage:	Im Ägäisraum
R 195	Oberleutnant zur See	v. Zatorski	Seetage:	
R 210	Leutnant zur See	Neßmann	Seetage:	
R 211	Oberleutnant zur See	Großmann	Seetage:	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.3.44	Insel Pasman	
01.00		Alarm. 2 cm Beschuß von Insel Pasman achteraus der Boote. Annahme, da Feuer in die Luft daß deutsche Besatzung infolge der Motörengeräusche der Boote feindliche Flugzeuge in der Nähe vermuteten und Feuer deshalb eröffneten.
04.15	Brac NO 4, See 3, klare Sicht (mondklar)	Einlaufe mit R 190, R 188 und R 191 in Longa Bucht, innerster Teil.
05.15		Boote machen in verschiedenen Zipfeln der Bucht, wo Wassertiefe erlaubt, mit Hilfe von Leinen und Ankern an der mit grünem Gestrüpp bewachsenen Felswand fest. Anschließend werden Boote mit Tarnplanen, Bäumen und grünem Gestrüpp getarnt. Um die Tarnung schnell vornehmen, waren an Bord jedes Bootes auf meinen Befehl Sägen und Äxte mitgenommen worden. Die Tarnung war sehr gut und die Bootsform in keiner Weise zu erkennen. Doch liessen sich die Boote als solche nicht vertarnen. Aus der Tarnung heraus war eine Bedienung der Waffen nicht möglich. Deshalb wurde von mir befohlen, daß Besatzungen unter Mitnahme von Handwaffen und leichten Maschinengewehren, die auf den Bergen in Stellung gebracht wurden, an Land gingen. Eine Wache blieb an Bord.
07.30		2 Feindflugzeuge Typ "Spitfire" überfliegen die Insel und Liegeplätze der Boote.
08.00		SSD-FT an Adm. Adria-Op-, Adm. Ägäis, Seekdt Dalmatien, Flie-Fü Kroatien: "Mit R 190, R 188 und R 191 um 05.00 Nordostbucht Brac ein. Absicht 18.30 auslaufen zu Räumarbeiten südlich Brac. Mit Hellwerden 17.3. voraussichtlich wieder Brac".
12.40		2 Feindjäger Typ "Airocobra" überfliegen die Bucht.
18.00		Besatzungen an Bord und Boote enttarnt.
18.30		Anker gelichtet und mit R 190, R 188 und R 191 aus, Marschweg östlich Brac durch Sperre zwischen Brac und Hvar.
21.00		S.D.G. Tiefeneinstellung 15 m ausgebracht und Formation Anton/rot von Osten nach Westen hart südlich Brac ersten Streifen abgelaufen.
21.30		Kehrtgemacht und zweiten Streifen von Westen nach Osten abgelaufen. Ein großer Scheinwerfer von Hvar aus versucht Boote zu erfassen. Infolge dazwischenliegender 118 m hoher Bergwand gelingt es nicht.
22.30		Nach noch zweimaligem Überlaufen der Sperre, ohne festgestellten Minenschnitt, sehe ich Sperrlücke in 300m Breite als nachgeprüft a

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.00		Gerät wieder eingenommen und Rückmarsch nach Longa-Bucht Nordostteil Brac angetreten. Auf den Bergen des Festlandes brennen verschiedene Partisanenfeuer bzw. sind Lichtzeichen zu beobachten. R 38, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 178 Venedig (Restarbeiten).
17.3.44	Longa-Bucht	
01.00		Mit R 190, R 188 und R 191 Longa-Bucht ein und geankert.
04.45		Boote verholen zu den Liegplätzen vom 16.3. und stellen Tarnung wieder her. Während des Tages des öfteren 2 oder 3 Feindjäger über der Insel.
08.21		FT an Adm. Adria-Op-, Adm. Ägäis, Seekdt. Dalmatien, Flie-Fü Kroatien, Hako Dubrownik, Chef 11. Sich. Flott.: "Südlich Brac ohne Räumerfolg nachgeprüft. Absicht 17.3. Brac auslaufen 18.30 mit R 190, R 191 und R 188 zum Nachprüfen nördlich und südostwärts Corcula. Mit Hellwerden Einlaufen Ombla-Bucht. Steht auf Hvar eigener Scheinwerfer?".
14.50		120 viermotorige Bomber überfliegen Bucht in 1000 m Höhe, Kurs Süd.
17.34		KR-FT von Chef 1. S-Boots-Div.: "Annehme, daß Sie nicht um Westküste Corcula herumgehen, andernfalls bitte FT".
18.30		Mit R 190, R 188 und R 191 Tarnstellung verlassen zur Sperre zwischen Scedro und Nordwestspitze Corcula. Marsch unter Festlandküste östlich Brac und östlich Hvar.
21.30	Corcula O 2, See 1, bedeckt gute Sicht	S.D.G. Tiefeneinstellung 15m ausgebracht und in Formation Anton/grün hart nördlich Corcula mit Westkurs über Sperre gelaufen.
21.55		Auf Gegenkurs gegangen. Im ganzen 4 Überläufe ohne Minenschnitt, deshalb annehme, daß Sperrlücke nachgeprüft und minenfrei ist.
22.30		Gerät ein und Marsch durch Kanal von Peljesac zur Sperre zwischen Corcula und Mljet.
23.10		Hafen Corcula passiert und auf ES-Anforderung ES erwiedert.
23.30		Gerät erneut mit Tiefeneinstellung 15 m ausgebracht und in Formation Anton/rot mit Kurs 200° Sperre hart südostwärts Corcula überlaufen.
00.00		Auf Gegenkurs gegangen. R 38, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 178

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R 178 Venedig (Restarbeiten).
18.3.44	In See südostwärts Corcula	R 188 Gerät unklar, muß Gerät, da völlig vertörnt, kappen. Während der Gerätaufnahme werden von R 188 4 treibende Minen gesichtet,
0.15	O 1, See 1, bewölkt, klar	Typ nicht erkennbar. Annehme, daß diese Minen sich während der letzten Stürme losgerissen haben und aus der Sperre zwischen Corcula und Mljet stammen. Nach 4 Überläufen der Sperrlücke, kein Minenschnitt festgestellt. Annehme, daß Sperrlücke nachgeprüft und minenfrei ist.
01.30		Gerät ein.
01.45		Begegnung mit 2 I-Booten. Antworteten auf ES-Anforderung nicht.
04.45		In Ombra-Bucht eingelaufen und längs der Strasse im inneren Teil bootsweise auseinandergezogen festgemacht. Durch Hafenkommandant werde ich darauf aufmerksam gemacht, daß über Ombra-Bucht besonders rege Feindfliegertätigkeit. Es wäre für mich nützlich gewesen, wenn mir dies vorher durch FT bekanntgegeben worden wäre, so daß ich eine weniger gefährdete Bucht aufgesucht hätte bzw. versucht hätte, unter allen Umständen noch in derselben Nacht Cattaro zu erreichen.
07.45	Ombra-Bucht	5 Feindjäger Typ "Spitfire" überfliegen die Bucht, ohne anzugreifen.
07.36		FT. an Adm. Adria-Op-, Admiral Ägäis-, Seekdt. Dalmatien, Chef 11. Sich.Fl., Hako Cattaro: "Mit R 190, R 188 und R 191 um 05.00 Ombrabucht fest. Beide Corcula-Sperrlücken nachgeprüft ohne Räumerfolg. Bei Südostsperre treibende Minen gesichtet. Absicht 19.3. 00.00 Auslaufen Cattaro zur Brennstoffergänzung. Leider keine Kenntnis, daß Ombrabucht so stark belegt und besonders Jabo gefährdet.
		R 38, R 185 Venedig (Zusammenbau) R 178 Venedig (Restarbeiten).
10.00		Meldung bei Hako. Dubrownik.
15.45	Fliegeralarm. Angriff von 4 Spitfire mit Bordwaffen auf die in der Bucht liegenden Fahrzeuge. R-Boote keine Schäden und Ausfälle.	
19.3.44	Ombra-Bucht	Mit R 190, R 188 und R 191 aus nach Cattaro.
00.00	NO 3, See 2, klar	Marsch längs der Küste.
03.15		Sperre von Cattaro einlaufend passiert.
		05.00

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
05.00		Cattaro an der Pier festgemacht.
06.00		Boote verholen in günstige Tarnstellung.
07.03		FT. an Adm.Adria -Op- Adm.Ägäis, Seekdt. Albanien:
		„ Mit R 190, R 188 und R 191 Cattaro 05.00 fe Absicht Weitermarsch Nacht 21/22.3. nach Valonabucht."
07.16		KR-FT. von Adm.Adria - Op - :
		„Auf Befehl Gruppe Süd entfällt vorläufig Überführung. Nach Durchführung Räumarbeit umgehend Rückmarsch Pola."
07.25		Fliegeralarm. 4 „Spitfire" überfliegen die Buchten von Cattaro. Gebe keine Feuerlaubnis um Schnellboote, die garade auslaufbereit und mich nicht zu verraten.
08.00		Mit R 190, R 188 und R 191 abgelegt nach Lipsci zur Brennstoffergänzung.
20.06		FT. von Adm.Adria -Op-:
		„ FT. 1716/73 vom 19.4. sofort bestätigen."
		Bekanntgabe des Rückmarschbefehls an Kdt. und Besatzungen. Befehl wirkte niederschmetternd, da Besatzungen gehofft hatten, nach einjähriger Trennung wieder unter die Betreuung und Führung des Flottillenkdos. in der Ägäis zu kommen. Während dieses Jahres war schon des öfteren s.Zt. als Süditalien noch nicht vom Feind besetzt war, der Befehl zum Marsch nach der Ägäis gegeben worden. Wurde aber kurze Zeit darauf wieder aufgehoben, Boote wurden dann laufend verschiedenen Kommandos unterstellt und waren über das ganze westliche Mittelmeer zerstreut, während 5 Boote in der Ägäis waren. Eine geschlossene Führung und eine nationalsozialistische Ausrichtung war während dieser Zeit nicht möglich. Dementsprechend waren auch die disziplinaren Verhältnisse der einzelnen Boote sehr schlecht. Beförderungen standen seit Langem aus und Vorschläge für Auszeichnungen blieben unberücksichtig bezw. gingen verloren. Verwaltungsmäßig ebenfalls kaum irgendeine Betreuung. Alles dies wirkte sich auf die Stimmung und Einsatzfreudigkeit der Besatzungen aus und jeder Mann war hell begeistert, als er im Januar von dem Befehl Kenntnis erhielt, daß die Flottille nun endgültig geschlossen die Ägäis als Einsatzgebiet erhalten würde. Ich machte deshalb folgenden FT:
23.20		An Gruppe Süd, Adm.Adria -Op-, Adm.Ägäis :
		„ 1.) FT.Adm.Adria 1716/73 bestätigt. 2.) Alle Voraussetzungen für erfolgreichen Durchbruch nach Ägäis im Augenblick gegeben. Boote bisher unbemerkt vom Feind marschiert. Später keine Möglichkeit mehr. 3.) Erbitte Mitteilung ob Verbleib Boote in Adria von Dauer, wegen Verlegung Flo.Kdo. 4.) Flottille seit einem Jahr auseinandergerissen. Boote im Adriaraum bisher ohne Flottillenführung und Verwaltung. Sehr schwierige Disziplinarverhältnisse. 5.) Alle Ersatzteile in Ägäis. 6.) Durch dauernde Änderung Befehle und Dispositionen, sowie Getrenntsein vom Flo.Kdo. und Stützpunkt, leidet Einsatzfreudigkeit von Offizier und Mann.

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R 38, R 185 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten. [signature]
20.3.44 03.00 08.00 14.20	Cattaro	Boote gehen in Tarnstellung. R 188 meldet 9% Wasser im Öl. FT. an Adm.Adria -Op- Gruppe Süd, Adm. Ägäis: „Rückmarsch Pola heute nicht möglich, R 188 9 % Wasser im Öl. Untersuchung und Behebung Schaden wird hier versucht. Erbitte laufend Unterrichtung über Lage in Seegebiet Hvar - Brac - Solta, da Tageseinstand Brac beabsichtigt." Letzter Satz obigen FT's wurde hervorgerufen, durch die Tatsache, das auf Solta der Feind gelandet war und auf Hvar die Lage noch ungeklärt. R 188 Ölwechsel in Cattaro. R 38, R 185 Venedig Arsenal Zusammenbau. R 178 Restarbeiten. [signature]
21.3.44 05.30	Cattaro	Mit R 188, R 190 und R 191 in Tarnstellung in innerster Bucht von Cattaro. Da R 188 auch heute noch nicht K.B. wird, mache ich 14.05 folgenden FT an: Adm.Adria -Op-, Adm.Ägäis und Gr.Süd: „R 188 nicht vor 22.3. KB. Marsch Pola über Brac 22.4. abends beabsichtigt, falls Befehl über Rückmarsch auf Grund veränderter Lage ohne Brücksichtigung FT. 2320/93 und 2324/94 bestehen bleibt."
23.00	Folgender FT -M-Offizier von Adm.Adria -Op- vorliegt: „Uhrzeitgruppen 13.03/61, 12.57/64, 13.25/63. Op-Weisung für 21.3. Nacht: a)Feindlage: Insel Solta seit 19.3. feindbesetzt. Weitere Landungen auf Dalmatinischen Inseln werden erwartet. Überwachungstätigkeit feindl. S- und Gun-Boote im Seegebiet südlich Split bis Dubrownik und gelegentliches Auftreten feindl. Zerstörer im genannten Seegebiet. Bewaffnete Partisanenfahrzeuge im Inselgebiet zwischen Lagosta, Vis und Solta. b)Eigene Lage: Eigene Schiffsbewegungen unmittelbar unter der Küste bezw. im Inselverkehr werden durch Seekdt.Dalmatien zeitgerecht übermittelt. Keine eigenen Seestreitkräfte im Op-Gebiet. c)Aufgabe: Überwachung des Seegebietes westlich Lagosta und Hv Bekämpfung feindl. S.- und Gun-Boote. Aufbringen bezw. Vernichtung bewaffneter Partisanenfahrzeuge	

d)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		d)Durchführung: Auslaufen aus Cattaro mit klaren Booten mit Dunkelwerden. Einlaufen mit Hellwerden in Tarnstellungen nach Ermessen Flo.Chef. " e)Funkschaltung S-Bootswelle. " Da Boote mit M-Offizier nicht ausgerüstet hatte dieser FT eine Laufzeit von 10 Stunden und durch zu späten Eingang war Auslaufen nicht mehr möglich, da ich Operationsgebiet vor Hellwerden nicht mehr erreicht hätte. R 38, R 185 Venedig (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten. [signature]
22.3.44 11.54	Cattaro	FT. an Adm.Adria -Op-, Seekdt.Dalmatien, Seekdt. Albanien: „M-Offizier lag erst 23.00 Uhr vor. Auslaufen nicht mehr möglich. Absicht 22.3. falls Wetterlage erlaubt Auslaufen mit 3 Booten 17.30 gem.Befehl 21.3. Eigene Geschwindigkeit erlaubt nur Marsch auf Rotfuchs durch befohlenes Op-Gebiet ohne Überwachung. Tageseinstand Brac beabsichtigt."
17.30	Cattaro NO 3, See 2, stark bewölkt, trübe	Mit R 190, R 188 und R 191 aus zur Aufgabe gem.Op-Weisung für 21.3. Marsch bis Insel Lokrum längs der Küste.
20.00	Lokrum/querab NO 5, See 4-5,	Nur noch Marschfahrt 13 Meilen möglich.
22.38		KR-FT. von Adm.Adria -Op-: „Marsch nach Norden abbrechen. Dubrownik einlaufen."
23.15		Querab Lagosta kehrt gemacht gem. obigem FT. Bisher keine Sichtung von feindl. oder verdächtigen Fahrzeugen. R 38, R 185 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 178 auf Probefahrt weitere Maschinenstörungen festgestellt. [signature]
23.3.44 04.00		Ombla-Bucht mit R 190, R 188 und R 191 eingelaufen und im inneren Teil der Bucht am Straßenrand festgemacht. Boote getarnt.
04.15		FT. an Adm.Adria -Op-, Seekdt.Dalmatien: „Mit R 190, R 188 und R 191 04.00 Ombla-Bucht ein. 23.30 Uhr bei Lagosta gem. FT-Befehl kehrt gemacht. Nichts gesichtet.

07.40

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
07.40		Fliegeralarm. 2 Spitfire überfliegen die Bucht ohne anzugreifen. Während des Tages noch des öfteren Feindflugzeuge über der Bucht.
18.30		Mit R 190, R 188 und R 191 abgelegt zur Brennstoffergänzung.
22.30		Brennstoffergänzung beendet.
		R 38, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau), R 178 Restarbeiten.
		Mühlenbrock
24.3.44	Ombla-Bucht	Mit R 190, R 188 und R 191 in Tarnstellung. Während des Tages laufend Feindjäger über d Bucht ohne anzugreifen.
16.32		KR-FT. von Adm.Adria -Op-:
		„Nach Dunkelwerden auf Weg Blaufuchs in Tarstellung von Brac verlegen. Seekdt.Küste Benachrichtigen."
16.38		FT. von Adm.Adria - Op - an Seekdt.Dalmatien nachr.: Chef 12.R.Fl.:
		„Hinweis, daß bei augenblicklichem Transportmangel in dringenden Fällen R-Boote eingesetzt werden können, wenn es sich um schnelle Überführung von Kampfeinheiten und Waffen handelt."
19.00	NO 4, See 2-3, stark bewölkt, diesig schlechte Sicht	Mit R 190, R 188 und R 191 Ombla-Bucht aus nach Brac gem.FT.-Befehl Adm.Adria. (Siehe 16.32). Navigation auf dem Marsch sehr schwierig, wegen äußerst schlechter Sicht. Keine Fahrzeuge gesichtet."
21.16		FT.- von Adm.Adria -Op - an Seekdt.Dalmatien nachr.: 12. R.Flo.:
		„Seekdt.übernimmt ab sofort operativen Einsatz 12.R.Fl. Vordringlichste Aufgaben: 1.) Geleitsicherung wertvollen Brennstoffnachschubs von Sibenik nach Süden. 2.) Unterstützung Heer bei Wiedereinnahme Hvar. Absichten melden."
		R 38, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten.
		Mühlenbrock
25.3.44	B r a c	
03.00	NO 3, See 2, bewölkt mäßige Sicht	Mit R 190, R 188 und R 191 in Longabucht Nordostteil Brac geankert.
05.00		Boote im inneren Zipfel der Bucht gut getarnt auseinandergezogen an der Felswand : gemacht. Befehle, daß Besatzungen nach Tar der Boote an Land gehen, da Schießen aus

de:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		der Tarnstellung heraus nicht möglich.
		Da ich bisher keine Antwort zu meinem FT. 2320/93 usw. (siehe K.T.B. vom 19.3.44.) mache ich folgenden FT an Adm.Adria -Op- „ Da bisher keine Antwort oder Stellungnahme zu meinem FT. 2320/93, 2324/94 vom 19.3.44, erbitte baldmöglichst persönliche Meldung bei Befehlshaber."
		Ich halte es nämlich vor weiterem Einsatz von R-Booten in diesen Seegebiet mit so starker feindl.Lufttätigkeit für unbedingt erforderlich, daß, um unnötige Verluste zu verhindern, genaue Richtlinien über den Einsatz festgelegt werden bezw. wollte ich meine Vorschläge machen, wie ich mir die Sicherung von Geleiten oder Heerestransporten nach den letzten gemachten eigenen Erfahrungen denke. Grundbedingung für jeglichen weiteren Einsatz in diesem Seegebiet ist, daß Boote stärker bewaffnet werden und zweitens die Haupthäfen wie Split, Dubrownik und Cattaro mit leichter und schwerer Flak ausgerüstet werden. Feindliche Jabos haben bisher fast jedes, auch noch so kleine, Fahrzeug vernichtet ohne daß sie irgendwelche Abwehr erhalten haben. Ich halte das Getarnt in den Buchten liegen ohne Abwehrmöglichkeit bei Angriffen und das dauernde Warten oder Kombinieren, ob die Boote vom Feinde ausgemacht sind oder nicht, auf die Dauer für untragbar. Wenn der Feind nämlich erst einmal eine energische Abwehr zu spüren bekommen hat, so wird er auch in Zukunft vorsichtiger sein und nicht mehr so frech angreifen. Diese Abwehr könnte m.E. in einem der oben genannten Häfen geschaffen werden. Ich muß auch immer wieder darauf hinweisen, daß R-Boote wegen der ungepanzerten Maschine äußerst empfindlich sind gegen Bordwaffenbeschuß. Ein unglücklicher M.G.-Treffer kann die Maschinenanlage schon zum Ausfall bringen. Ein Sichern von Geleiten kleinerer Fahrzeuge, nur bei Nacht möglich, stelle ich mir so vor, daß R-Boote abgesetzt von den Geleitobjekten mit höherer Fahrt das Seegebiet um die Geleitobjekte herum laufend abkämmen, um feindl.S-Boote oder bewaffnete Partisanenfahrzeuge schon vor dem Angriff auf das Geleit zum Kampf stellen. Vor allem die Lauerstellungen an bestimmten offenen Hauptkursänderungspunkten absuchen nach versteckt unter Land liegenden Feindfahrzeugen. R-Boote in der eigenen Erfahrungen bei verschiedenen Inselunternehmungen gut geeignet zum Transport von Heereseinheiten mit nur leichter Waffenausrüstung.
07.02		FT. an Adm.Adria, Seekdt.Dalmatien: „Mit R 190, R 188 und R 191 Brac 04.00 fest.
		Auf nochmalige Anfrage über Standort R-Boot um 11.57 gebe ich folgenden FT. ab: An Seekdt. Dalmatien: „ Zu FT. 2157/87: 4320,5 Nord 1648 Ost. "
		Tagsüber überfliegen des öfteren 3 oder 4 „Spitfire" oder „Airocobra" die Bucht ohne die Boote auszumachen und anzugreifen. Werde deshalb in meiner Ansicht bestärkt, daß Boo gut getarnt liegen.
		Auf

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Auf FT. 0335/71 von Seekdt.Dalmatien: „Auf Adm.Adria-Op- Gkdos 1880 A I : Erbitte Angabe wieviel Boote KB und Fassungsraum für Mannschaft."
07.58		FT. an Seekdt.Dalmatien,nachr.Adm.Adria-Op-: „Zu FT 0335/71: 3 Boote KB. Fassungsvermögen 35 Mann je Boot."
		Diese etwas zu niedrig gegriffene Zahl von 35 ist begründet damit, daß Boote im Augenblick wegen der vordem beabsichtigten Überführung nach Ägäis, viele Geräte und Gegenstände an Bord haben, die man vor Beginn von Heerestransporten günstigerweise an Land abgibt, so daß dann meines Erachtens jedes Boot 45 Mann tragen kann
16.58	B r a c NO - 0 4 - 5, auffrischend auf 6-7 in Böen 8, stärker werdende Bora	FT. von Adm.Adria - Op-: „Zu dortigen 2320/94 und 0304/67: In fernmündlicher Rücksprache mit Gruppe Süd-durch Ob.Gr.Süd 1865/Gkdos beantwortet Augenblickliche Lage Süd-Dalmatien erfordert gebieterisch einspringen 12.R.Fl. für ausgefallene Streitkräfte und 6.R.Fl. deren Boote erst Anfang April einsatzberei R 38, R 185 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten.
26.3.44 02.14	B r a c O 6, in Böen 7-8 See 5, sternklar	KR-FT mit Uhrzeitgruppe 2327/25 von Seekdt. Dalmatien: „ Möglichst Nacht 25./26.3. nach Makarska. Nach Inseln bei Nacht Transporte durchzuführen. Tagsüber Tarnplätze einnehmen."
		Dieser Einsatzbefehl kam viel zu spät, so daß eine Durchführung nicht mehr möglich war.
04.03		FT. an Seekdt.Dalmatien, 118 Jägerdivision Adm.Adria -Op-: „1.) FT 2327/25 lag erst 02.00 Uhr vor. Außerdem wegen Wetterlage Auslaufen nicht möglich. 2.) Absicht Verlegung 26.3. abends. Nach welcher Insel sollen Transporte ? 3.) Boote benötigen dringend 120 Volt Batterien und Proviant. Wo ist Ergänzung möglich? " Tagsüber des öfteren Feindflugzeuge über d Insel ohne anzugreifen. 13.00

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.00		R 190 infolge Grundberührung an der Felswand durch Arbeiten in Seegang Leckage im Vorschiff. Wasser läßt sich mit Lenzmitteln halten! Leck wird abgedichtet.
19.35		KR-FT mit Uhrzeitgruppe 1820/26 /36 von Seekdt.Dalmatien: „R-Boote mit Dunkelheit Makarska verlegen. Zur Vfg. Heer, für Sicherung oder Transportaufgaben."
		Auch dieser Einsatzbefehl war m.E. reichlich spät abgegeben.
18.31		KR-FT. von M.V.O. 18.Jägerdivision: „Zu FT. Chef 12.R.Fl. vom 26.3., Seeko.Dalmatien G 5599 v 26.3.: Verlegung Boote z.Zt. nicht erforderlich. Proviantergänzung bei Haka.Makarska. 10 Stück 90 Volt Anoden-Batterien eintreffen von hier 28.3. bei Haka.Makarska. Einsatzbefehle folgen. Zunächst nur Sicherungsaufgaben dortigen Raum vorgesehen. "
		Auf Grund dieses FT's und das ich bisher keine Befehle über die vordringliche Sicherung der Tankpenichen erhalten habe, gewinne ich den Eindruck, daß eigentlich z.Zt. gar keine dringlichen Aufgaben für R-Boote vorliegen und Boote viel zulange in den stark gefährdeten Buchten liegen.
		R 38, R 185 Arsenal Venedig (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten.
27.3.44 06.45 06.30	B r a c NO 2-3, See 2, auffrischen auf NO 6-	Im Außenteil der Bucht einläuft eine Siebelfähre.
		Fliegeralarm.
		2 Feindjäger über der Bucht die von Siebelfähre erfolglos beschossen werden. Da R-Boote bisher vom Feinde unentdeckt blieben, wird nur die Tarnung nochmals verbessert und Boote bleiben in der Bucht.Vor allem, wenn ich jetzt eine andere Bucht aufgesucht hätte, wäre ich höchstwahrscheinlich auf dem Marsch nach dort entdeckt worden.
10.00		Fliegeralarm, 14 Jabos Typ „Airocobra" über der Bucht. Zunächst Angriff auf Siebelfähre, dabei flogen 2 Maschinen ganz tief von Westen nach Osten über die Bucht hinweg. Diese beiden Flugzeuge müssen die Liegeplätze von R 191 und R 188 entdeckt haben.Denn daraufhin formiert sich der Flugzeugverband in der Luft erneut und fliegt im Sturzflug, immer je 3 Maschinen, Angriffe mit Bomben und Bordwaffen auf R 188 und R 191. Beim ersten Angriff ein Bombenvolltreffer auf R 191, das sofort in Brand gerät und dessen Treiböltank explodiert. Das Boot brennt vollkommen aus. Feuerlöschmaßnahmen sind hier nicht mehr möglich. Die Wache an Bord kann sich noch durch Außenbordsspringen retten. Bei dritten Anflug erhält R 188 einen Bombentreffer kleineren Kalibers in die Kombüse der durchschlägt. Gleichzeitig fängt auch R 188 vorne und achtern an zu brennen. Durch eine unmittelbar neben den Boot eingeschlagene

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		eingeschlagene Bombe erhält R 188 außerdem noch ein größeres Leck auf Backbordseite in Höhe des Maschinenraumes, der schnell voll Wasser läuft. Desgleichen sind die Brennstofftanks zerschossen und der Brennstoff läuft aus. Unmittelbar nach dem Angriff gehe ich an Bord von R 188 und übernehme die Leitung der Brandbekämpfung und das Abdichten des Lecks. Durch Bora und ausströmende Nebelsäure sind die Arbeiten sehr erschwert. R 190 wurde nicht mit Bomben angegriffen sondern erhielt nur eine Reihe Einschüsse an Oberdeck, Aufbauten und in Höhe des Maschinenraumes, die die Maschinenanlage zum Ausfall brachten. Auf R 188 gelingt es langsam die Brände einzudämmen. Das Abdichten des Lecks stößt auf große Schwierigkeiten und das Lecksegel ist nur schwer auszubringen. Das Boot bekommt sehr starke Schlagseite. Das Lenzen ist nicht mehr möglich, weil der Maschinenraum zu schnell voll Wasser gelaufen ist. Die Gashandfeuerlöscher haben sich zum löschen an Oberdeck wenig bewährt. Einzelheiten über die Beschädigung von R 188 und den Verlust von R 191 in anliegenden Gefechtsbericht. Ein Verholen von R 190 in eine andere Bucht bezw. Abschleppen R 188 ist infolge Maschinenausfalls von R 190 nicht möglich. Eine Abwehr fand nur durch, auf den Höhen in Stellung gebrachten 1-M.G.'s statt, die aber völlig wirkungslos blieb, weil die M.G.'s 34 laufend Störungen hatten. Auf R 190 wurden 2 Soldaten der Wache verwundet.
11.48		FT. an Adm.Adria, Seekdt.Dalmatien.: „10.00 Uhr Angriff durch 14 Jabos. R 191 Totalverlust, ausgebrannt und explodiert. R 188 durch 2 Treffer schwerstens beschädigt. Rv190 viele Einschüsse.
14.00		Erneuter Angriff von 12 Jabos auf R 188 und R 190. R 188 erhält einen Volltreffer mittschiffs und brennt sofort sehr stark. Außerdem gerät der Treibstofftank in Brand. Die an Bord befindlichen Munition brennt und detoniert. Rettungsmaßnahmen sind [illegible] das Boot- gleich in hellen Flammen steht nicht mehr möglich. R 190 erhält nur zahlreiche Einschüsse an Oberdeck. Im Vorschiff und Achterschiff entstandene Brände können schnell gelöscht werden. Desgleichen gelingt es, durch Einschüsse entstandene kleinere Lecks abzudichten. FT-Anlage ausgefallen. Von R 188 war nur noch eine 2 cm zu bergen. Desgleichen wurden die Geheim-Sachen sichergestellt. Ich weise nochmals darauf hin, daß bei derartig starker Feindluftttätigkeit, auch bestens getarnt, Tagesaufenthalt größerer Boote in Buchten unmöglich, nur in durch guter Flak geschützten Häfen. Weiterhin endlich Ausrüstung R-Boote mit einem Vierling bezw. mehreren 2 cm Doppelflak. Ferner verspreche ich mir von den noch einzubauenden R.A.G's eine gute Abwehrwirkung gegen Jabos. Das Anstellen der Nebelanlage auf R 190 hat den Gegner getäuscht und ließ ihm Treffer vermuten, so daß er von weiteren Angriffen absah. R 38, R 185 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten. 28.3.44 [signature]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.3.44 01.00	B r a c NO 5, See 3, klare Sicht	Maschinenanlage R 190 notdürftig wieder klar für 12 Meilen. Nehme Besatzungen von R 188 und R 191 an Bord.
01.30		Mit R 190 Anker auf und ausgelaufen nach Split.
04.30		Split mit R 190 ein.
05.30		Verhole mit R 190 neben das Wrack des Tankers „Baltik" und R 190 wird mit Gerümpel alten Fässern, rostigen Eisenteilen getarnt. Das Boot wird tagsüber von der feindl.Luftaufklräung nicht mehr erfaßt.
08.00		Meldung und Berichterstattung bei Hako.Split und Seekdt.Dalmatien.
[illegible].35		Fs. an Adm.Adria: „04.30 mit R 190 Split ein. R 188 27.3. nach weiterem Angriff 12 Jabos um 14.00 Uhr ausgebrannt und explodiert. 2 Verwundete. R 190 durch viele Einschüsse in Maschine AKB. Absicht 28.3. abends Marsch nach Norden. Erbitte Einverständnis über M.N.O.-Split."
		Besatzungen von R 188 und R 191 schiffe ich aus und setze sie auf dem Landwege in Marsch nach Flo.-Stützpunkt Volos/Grchld.
18.30	S p l i t NO 3, See 2, zeitweise bewölkt, sondt klar und gute Sicht	Nach Vorliegen Einverständnis Adm.Adria mit R 190 aus nach Pola. Marsch auf Weg Blaufuchs. Fahrt 12 Meilen.
19.45 [illegible]		Alarm. Beobachte Leuchtbomben und Leuchtschirme sowie 2 cm Abwehrschießen in Richtung Lissa. Es handelte sich, wie ich später erfuhr, um einen Luftangriff eigener Kampfflugzeuge auf Lissa. Sonst auf dem Marsch nichts gesichtet.
		R 38, R 185 Arsenal Venedig Zusammenbau. R 178 Restarbeiten.
		[signature]
29.3.44 08.30	P o l a NO 2, See 1, gute Sicht	Mit R 190 Pola ein.
		Fs. an Adm.Adria -Op-, Seekdt.Dalmatien, Seekdt.Istrien, 12.R.Fl.Venedig: „Mit R 190 08.30 Pola ein. Absicht 30.3. Verlegung Marine-Arsenal Venedig, da dort R-Boots-Spezialmonteure und dadurch Wiederherstellung R 190 voraussichtlich beschleunigt werden kann. Kurzbericht über Jabo-Angriff folgt. Nachrichtenverbindung ü Fs-Stelle Pola.
		Fs. an 12. R.Fl. Venedig.

Zu beziehen vom Nordruckager der Kriegsmarine: K. F. Augustin in Glückstadt
Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
08.30		Fs an 12. R.Fl. -Venedig:
		„Sofort melden, ob Flo.Ing mit einem Boot 30.3. im Rahmen einer Probefahrt Pola kommen kann. Gleichzeitig als Sicherungsboot für Überführung beschädigten R 190 nach Venedig. Anderfalls Ankunft Flo.Chef dort abwarten. Für R 190 Dock vorbereiten und Schraubenwechsel erforderlich. Bestätigen nach Pola.
10.27		Fliegeralarm, ohne Bombenabwurf auf Pola.
11.30		R 190 verholt nach Brioni.
13.00		Besprechung mit Seekdt.Istrien über Einrichtung eines Nebenstützpunktes für Adria Gruppe 12.R.Fl. in einen der kleineren Häfen an der Küste Istriens. Seekdt. vorschlägt Capodistria, Pirano bezw. Porto Rose. Da ich die Absicht hatte mit R 190 auf dem Kistenweg nach Venedig zu laufen, werde ich diese Häfen auf ihre Geeignetheit , auf dem Weg nach Venedig prüfen.
		Inzwischen ist auf mein dauerndes Drängen hin am 28.3. mit dem Bergungs- und Hebungsarbeite an R 187 durch die Bergungsfirma „Tripcovich" begonnen worden. Das Boot ist inzwischen im Wasser aufgerichtet worden und soll mit Hilfe von 4 Zylindern gehoben werden. Dauer der Arbeiten voraussichtlich 3 Wochen.
		R 38, R 185 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten.
		Mallmann
30.3.44	V e n e d i g	
05.30	O 3, See 2, bewölkt mittlere Sicht	R 185 von Venedig auf direkten Weg im Rahmen einer Probefahrt aus nach Pola.
10.45		R 185 Pola einläuft.
14.00		Besprechung mit dem Leiter der Bergungsarbei bei R 187.
15.30		Mit R 190 und R 185 auf Küstenweg Pola ausgelaufen nach Capodistria.
20.00		Mit R 190 und R 185 Capodistria ein und im Hafen festgemacht. Besprechung mit Hafenkapitän zwecks Einrichtung eines Stützpunktes. Dieser rät ab, da angeblich keine Unterkunftmöglichkeit und schlägt deshalb Pirano vor, wo ebenfalls eine kleine Maschinenreperaturwerkstatt ist.
		R 38 Venedig Arsenal (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten.
		31.3.44
		Mallmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.44	Capodistria	
.30	Ost 3; See 2, bedeckt, Regen, trübe	Mit R 185 abgelegt nach Pirano.
.00		Pirano mit R 185 ein. Besprechung mit Hafenkapitän. Besichtigung des Hafens und der Maschinenreperaturwerkstätten.
.00		Weitermarsch mit R 185 nach Porto-Rose, dort Rücksprache mit deutschem Berater. Festlegung der Unterbringungsmöglichkeit für einen Teil des Flo.-Kdos.
1.10		R 190 ausläuft von Capodistria aus nach Porto Rose.
3.00		Mit R 190 und R 185 Porto-Rose aus nach Venedig.
8.00		Mit R 190 und R 185 Venedig ein und Marine-Arsenal festgemacht.
		R 38 (Zusammenbau) R 178 Restarbeiten.
		Mallmann Kapitänleutnant u.Flottillenchef.

Gefechtsbericht

über den Totalverlust "R 188" am 27. März 1944.

"R 188" lag vom 25.3.44 ab in einer Bucht (16° 17,5' O, 43° 20,4' N) vor der Insel Brac. Das Boot befand sich in etwa 1 - 1,5 m Abstand von einem mit 2-2,5 m hohen Sträuchern bedecktem Abhang. Da das Gebüsch sehr dicht stand, wurde die Tarnung des Bootes sehr begünstigt. Mit an Bord befindlichen Zeltplanen gelang es, die Aufbauten und die Schiffsform fast vollständig zu verdecken bzw. entstellen. Darauf wurden Sträucher und Gebüsch, so dicht wie am Abhang, an Bord aufgestellt. Die Bordwände und der Abstand von Boot zu Abhang wurde ebenfalls bedeckt bzw. überbrückt. Da die Boote schon an anderen Tagen in der Bucht lagen und die ständige feindliche Luftaufklärung, die in einem Abstand bis zu 300 m an den Booten vorbeiflogen, diese nicht bemerkten, ist die Tarnung unter allen Umständen eine sehr gute gewesen.

Am 27.3.44 gegen 06.20 Uhr kamen die beiden ersten feindlichen Aufklärer in etwa 250 m Abstand. Die Besatzung ging auf meinen Befehl, bis auf einen Masch.Maaten und 2 Mann als Wachen, auf einen 300-400 m entfernten, ebenfalls mit Buschwerk bedeckten Abhang.

Die beiden Aufklärer entdeckten, da es um diese Zeit schon sehr hell war, in der Einfahrt der Bucht ein einlaufendes Fahrzeug. Gegen 09.55 Uhr griffen 12 Jabo's vom Typ "Airacobra" in dem Hafen von Povje liegende Fahrzeuge mit Bomben und Bordwaffen an. Dabei müssen die R.-Boote ebenfalls entdeckt worden sein. Gleich darauf setzten die Jabo's zum Angriff auf "R 191" und "R 188" an. Eine Bombe der 3. Welle traf "R 188" im Achterschiff. Durch gleichzeitigen Bordwaffenbeschuß dieser Maschinen und der laufend hintereinander angreifenden anderen "Airacobra's begann "R 188" mittschiffs in der Maschine und auf der Brücke an zu brennen, außerdem war das Achterschiff durch auslaufende Nebelsäure in Nebel eingehüllt.

An Bord stellte ich dann folgendes fest: Bombentreffer Abt. II auf Bb.-Seite. Mehrere hundert Einschüsse, kleinere Brände, die gelöscht wurden. Das Boot hatte starke Bb.-Schlagseite, es lag vom Vorschiff bis etwa mittschiffs schon auf dem Grund, da es so dicht wie möglich an Land festgemacht war und schon vorher nur wenig Wasser unter dem Kiel hatte. Ein Ausbringen des Lecksegels war nicht möglich, ebenfalls das Lenzen, da sowohl die Hauptmaschine, als auch der Hilfsmotor ausgefallen waren. Laut Meldung des Leitenden Maschinisten, St.Ob.Masch. Nähring, waren die Tagesverbrauchstanks der Hauptmaschinen zerschossen, desgleichen war der Hilfsmotor getroffen. Bei dem 2. Angriff um 13.45 Uhr wurde das Boot erneut von Jagdbombern angegriffen. Durch Bombentreffer oder Beschuß mit Brandmunition explodierte der Brennstoff. Das Boot stand sofort in hellen Flammen. Nach dem Abfliegen der Maschinen hörte ich noch eine Detonation. Als das Boot um 17.00 Uhr im großen Ganzen völlig ausgebrannt war, stellte ich fest, daß im Oberdeck an Stb.-Seite in der Höhe der 3,7 cm ein großes Loch war. Es ist dort m.E. eine der im entschärften Zustand befindlichen Wasserbomben explodiert. Der Torpedo wurde abends geschlippt. Ich stellte fest, daß die auf dem nicht völlig ausgebrannten Heck stehende 2 cm Flak C/38 noch klar war. Diese Waffe wurde abends abmontiert und auf "R 190" gegeben. Außer allen Geheimsachen, 2 l.Mg's, einigen Gewehren und einer MP konnte nichts gerettet werden.

Kapitänleutnant
und Flottillenchef.

Gefechtsbericht

über den Totalverlust "R 191" am 27. März 1944.

"R 191" lag vom 25.3.44 ab in einer Bucht (16° 17,5' O, 43° 20,4' N) vor der Insel Brac. Das Boot befand sich in etwa 1 - 1,5 Meter Abstand von einem mit 2 - 2,5 m hohen Sträuchern bedecktem Abhang. Da das Gebüsch sehr dicht stand, wurde die Tarnung des Bootes sehr begünstigt. Mit an Bord befindlichen Zeltplanen gelang es, die Aufbauten und die Schiffsform fast vollständig zu verdecken bzw. zu entstellen. Sträucher und Gebüsch wurden, so dicht wie am Abhang, an Bord aufgestellt. Die Bordwände und der Abstand vom Boot zum Abhang wurden ebenfalls bedeckt bzw. überbrückt. Da die Boote schon an anderen Tagen in der Bucht lagen und die ständige feindliche Luftaufklärung, die in einem Abstand bis zu 300 m an den Booten vorbeiflogen, diese bisher nicht bemerkten, ist die Tarnung unter allen Umständen eine sehr gute gewesen.

Am 27.3.44 gegen 06.20 Uhr flogen die beiden ersten feindlichen Aufklärer in etwa 250 m Abstand vorbei. Die Besatzung ging auf Befehl des Flottillenchefs, bis auf einen Masch.Maaten und 2 Mann als Wachen, auf einen 300 - 400 m entfernten, ebenfalls mit Buschwerk bedeckten Abhang.

Die beiden Aufklärer entdeckten, da es um diese Zeit schon sehr hell war, in der Einfahrt der Bucht ein einlaufendes Fahrzeug. Gegen 09.55 griffen 12 Jabos vom Typ "Airacobra" in ddem Hafen von "Povje" liegende Fahrzeuge mit Bomben und Bordwaffen an. Dabei müssen die R-Boote ebenfalls entdeckt worden sein. Gleich darauf setzten die Jabos zum Angriff auf "R 191" und "R 188" an. 2 Bomben von den ersten beiden Flugzeugen trafen "R 191" durch Volltreffer in Abteilung II und III. Das ganze Achterschiff stand sofort in hellen ~~Rakken~~ Flammen, die sofort in die Maschine (Abt. IV) übergriffen. Durch den Bordwaffenbeschuß mit Brandmunition fing die Brücke nach etwa 3-5 Minuten ebenfalls an zu brennen. Die Flammen schlugen etwa 2 - 4 m aus dem Boot heraus. Abt. VI, VII und VIII fingen erst nach 15 Minuten an zu brennen. Die an Bord befindliche Wache konnte das Boot noch rechtzeitig verlassen. Ein Löschen war unmöglich. Munition, Torpedo und Tagesverbrauchstanks flogen sofort in die Luft. Das Boot brannte bis etwa 16.00 Uhr. Außer dem vollkommen ausgeglühten Brückenpanzer war noch der Spiegel und die achtere 2 cm Oerlikon, die ebenfalls ausgeglüht war, zu sehen.

Geheim- und Verschlußsachen sind mit Sicherheit verbrannt. Schlüsselsicherheit ist gewahrt. Außer den, von der Besatzung mitgenommenen Handwaffen und Maschinengewehren, konnte nichts geborgen werden.

Freitag

Oberleutnant zur See
und Kommandant.

Erklärungen: —— Schichtlinien 50, 100, 150 m

unbewachsener Fels

spärlich bewachsener Fels

dichtes Buschwerk Wald

—— Kurse der Jabos beim 1. Angriff

—— Kurse d. bombenwerfenden Jabos

—— Kurse beim 2. Angriff

Insel Brac

R. 188

R. 191

R. 190

Siebelfähre

Povje

Admiral Ägäis
B.Nr. Op Gkdos 3857 AIM

Geheime Kommandosache! O.U., den 31. Mai 1944

13

11/6. -16-

An

das Oberkommando der Kriegsmarine - 1 Skl -

nachr.:

12. R-Flottille

Betrifft: K.T.B. 12. R-Flottille
- ohne Vorgang -

In der Anlage wird das K.T.B. der 12. Räumbootsflottille vom 1.12.43 bis 29.2.44 mit Stellungnahme des Admiral Ägäis vorgelegt. f 31344

Für Admiral Ägäis
Der Chef des Stabes

Eingegangen am 11.6.44
1/Skl. E. 17887/44 geh
mit 16 Anl.

O.U., den 31. Mai 1944.

Stellungnahme Admiral Ägäis zum K.T.B. der 12. Räumbootsflottille vom 1. Dezember 1943 bis 29.Februar 1944.

Die lange Trennungsperiode der Boote der 12. R.-Flottille, die durch die Überführung der restlichen Boote aus dem Tyrrhenischen Meer bedingt w hat sich, wie der Flottillenchef im Kriegstagebuch unter dem 1. I. 1944 me det, truppendienstlich ungünstig ausgewirkt. Die Verteilung der Boote der Flottille auf verschiedene Stützpunkte und Einsatzgebiete in der Adria, im Jonischen Meer und in der Ägäis machten nicht nur eine einheitliche Führung unmöglich, sondern erschwerten durch schlechte, häufig gestörte Nachrichten- und Postverbindungen besonders die truppendienstliche Betreuung. Es waren von den gesamten Booten der Flottille zeitweilig nur zwei im Einsatz.

Zu Einzelheiten ist deshalb nur in wenigen Punkten Stellung zu nehm

1.) Am 11.II.1944 meldet der Kommandant von "R 195":
"In hoher Querdünung ist das Boot bei der geringen Fahrtstufe von 8 sm kaum zu halten."

Die Toppslastigkeit ist auf die notwendige Panzerung und den Einbau eines 3,7 cm Geschützes zurückzuführen. Sie wird bei einer Geschwindi keit von etwa 12 sm stabilisiert. In Zukunft wird diese Erfahrung bei Einsatzbefehlen Berücksichtigung finden.

2.) Am 29.II. 1944 wird "R194" bei Durchführung einer Sonderaufgabe um 0700 Uhr auf dem Marsch zur Nordspitze von Korfu durch feindliche Flu zeuge angegriffen und gerät nach tapferer Gegenwehr durch infolge Bor waffenbeschuß hervorgerufene explosionsartige Brände in Verlust. Der Kommandant und 6 Mann sind gefallen, 22 Mann sind verwundet, 7 Mann werden unverwundet gerettet.
Der Kommandant hat gegen den klaren Befehl von Admiral Ägäis gehandelt, der ausdrücklich betonte, dass die Aufgabe wegen der zu erwartenden Fl gertagangriffe nur bei Nacht durchgeführt werden sollte. Da in Ausführung der ersten Teilaufgabe eine Verzögerung eingetreten war, durfte der Marsch nach Norden bei Hellwerden nicht fortgesetzt werden. Das Boot hätte vielmehr zum Tageseinstand in eine der vielen an der gesamten Küste sich bietenden Buchten einlaufen müssen.

3.) Bei den wiederholten Fliegerangriffen auf die Boote im adriatischen Raum ist die tapfere Haltung aller Besatzungen und die vorbildliche, un erschrockene Einsatzfreudigkeit des Flottillenchefs besonders anzuerkennen.

Für Admiral Ägäis
Der Chef des Stabes

PG-73513 NID

PG/73513

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 15 NOV. 1943 - 30 OCT. 1944

Oberkommando der Kriegsmarine

13. Räumbootsflottille

KTB. 15. 11. 1943 – 30. 9. 1944

mit Abschrift Maschine.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/73513./NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER,
QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

SOENNECKEN
BONNA ES · DIN A 4 (Quart)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

1. Bgl zu 9 Sicherungsdivision
B Nr. 9 1941

RA 36033

G e h e i m !

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

Flottillenchef: Kapitänleutnant Schulze

Anlagen:

Begonnen: 15.11.43
Abgeschlossen : 29. 2.44

Heftrand

Takt. Nr.	Boot	Kommandant	Anzahl der Seetage	Bemerkungen
1	R 133	Leutnant z.S.d.R. Knocke	11	seit 5.3. der 9. R. Fl. einsatzmässig unterstellt
2	R 132	Leutnant z.S. Hoffmann	11	
3	R 134	Leutnant z.S. John	6	
4	R 135	Leutnant z.S.d.R. Depken	2	
5	R 136	Leutnant z.S. Scheerer	1	

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/73513./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.

Geh 151 151 14076 Geh

26 91 144

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
B 36. (neu) Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
15.11.43	Wesermünde	Das Kommando der 13. R.-Flottille wurde am 15. 11.43 durch Befehl OKM Skl.Qu. A II Nr. 7895/43 geh. in Wesermünde aufgestellt und die Durchführung mit B.Nr. G 49/43 v. 29.11.43 gemeldet. Der Aufbau des Stabes und Unterstabes nahm infolge kriegsbedingter personeller Schwierigkeiten etwa 2 Monate in Anspruch. Desgleichen verzögerte sich infolge Lieferschwierigkeiten einzelner Firmen die Indienststellung der Boote auf der Bauwerft "Abeking und Rassmussen" in Lemwerder um etwa 2 1/2 Monate.
11.1.44 o8oo	Lemwerder	R 132 wird auf der Bauwerft durch den Kommandanten in Dienst gestellt.
12.1.44 bis 17.1.44	Wesermünde- Cuxhaven- Brunsbüttel	R 132 rüstet in Wesermünde und Cuxhaven mit Artillerie- u. Sperrgeräten aus und führt MES.-Erprobung in Brunsbüttel durch.
18.1.44 bis 24.1.44	Kiel	R 132 Erprobungen durch die Erprobungsgruppe R.-u. S.-Boote.
25.1.44 bis 18.2.44	Cuxhaven	R 132 Restarbeiten in der Beckmann Werft, u.a. Einbau des Bugschneiders und R.Ag. Munitionskästen.
19.2.44 bis 29.2.44	Wesermünde Brunsbüttel Wesermünde	R 132 Ausbildung im Hafen und in See, MES-Vermessung in Brunsbüttel und Flakschiessen auf der Aussenweser.
15.1.44 o8oo	Lemwerder	R 133 Indienststellung auf der Bauwerft durch den Kommandanten.
16.1.44 bis 21.1.44	Wesermünde- Cuxhaven- Brunsbüttel	R 133 rüstet in Wesermünde und Cuxhaven mit Artillerie- u. Sperrgeräten aus und führt MES.-Vermessung in Brunsbüttel durch.
22.1.44 bis 1.2.44	Kiel	R 133 Erprobungen durch die Erprobungsgruppe R.-u. S.-Boote.
2.2.44 bis 23.2.44	Kiel	R 133 Restarbeiten in den Deutschen Werken.
24.2.44 bis 29.2.44	Wesermünde	R 133 Ausbildung im Hafen und in See. Flakschiessen auf der Aussenweser.

Heftrand

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G 2691 AI
An
Oberkommando der Kriegsmarine - 1 Skl

,den 8. April 1944

Geheim!

Eingegangen am 14.4.44
1 Skl a. Nr. 14076
mit 1 Anl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille vom 15.11.43 - 29.2.1944 vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

15.2.44 bis 26.2.44	Kiel	R 135 Erprobungen bei der Erprobungsgruppe R.- und S,-Boote.
27.2.44 bis 29.2.44	Cuxhaven Stade	R 135 Besprechung der Restarbeiten und Munitionsabgabe. Danach Stade.
24.2.44 o8oo	Lemwerder	R 136 Indienststellung auf der Bauwerft
25.2.44 bis 28.2.44	Wesermünde Cuxhaven	R 136 rüstet mit Artillerie-u. Sperrgeräten aus.
29.2.44	Cuxhaven-Kiel	R 136 Marsch nach Kiel zu [redacted]-Erprobungen.

-1416-

Geheim

1. Skl Qu (A I) ...

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl i. n. Iac

Tag Uhrzeit		
15.11.43	W	
	g	
	G	
	D	
	d	
	D	
	z	
	"	
11.1.44 o8oo	L	
12.1.44 bis 17.1.44	W	
	C	
	B	
18.1.44 bis 24.1.44	K	
25.1.44 bis 18.2.44	C	
19.2.44 bis 29.2.44	Wesermünde Brunsbüttel Wesermünde	R 132 Ausbildung im Hafen und in See, MES-Vermessung in Brunsbüttel und Flakschiessen auf der Aussenweser.
15.1.44 o8oo	Lemwerder	R 133 Indienststellung auf der Bauwerft durch den Kommandanten.
16.1.44 bis 21.1.44	Wesermünde-Cuxhaven-Brunsbüttel	R 133 rüstet in Wesermünde und Cuxhaven mit Artillerie- u. Sperrgeräten aus und führt MES.-Vermessung in Brunsbüttel durch.
22.1.44 bis 1.2.44	Kiel	R 133 Erprobungen durch die Erprobungsgruppe R.-u. S.-Boote.
2.2.44 bis 23.2.44	Kiel	R 133 Restarbeiten in den Deutschen Werken.
24.2.44 bis 29.2.44	Wesermünde	R 133 Ausbildung im Hafen und in See. Flakschiessen auf der Aussenweser.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
26.1.44 o8oo	Lemwerder	R 134 Indienststellung durch den Kommandanten auf der Bauwerft.
27.1.44 bis 31.1.44	Wesermünde-Cuxhaven-Brunsbüttel	R 134 rüstet mit Artillerie- u. Sperrgeräten aus und führt MES-Vermessung durch.
1.2.44 bis 12.2.44	Kiel	R 134 Erprobungen bei der Erprobungsgruppe R.- und S.-Boote.
13.2.44 bis 29.2.44	Cuxhaven und Stade	R 134 Durchführung der Restarbeiten auf der Stader Schiffswerft.
9.2.44 o8oo	Lemwerder	R 135 durch den Kommandanten in Dienst gestellt auf der Bauwerft.
1o.2.44 bis 14.2.44	Wesermünde-Cuxhaven-Brunsbüttel	R 135 Ausrüstung mit Artillerie- u. Sperrgeräten in Wesermünde und Cuxhaven und MES-Vermessung in Brunsbüttel.
15.2.44 bis 26.2.44	Kiel	R 135 Erprobungen bei der Erprobungsgruppe R.- und S,-Boote.
27.2.44 bis 29.2.44	Cuxhaven Stade	R 135 Besprechung der Restarbeiten und Munitionsabgabe. Danach Stade.
24.2.44 o8oo	Lemwerder	R 136 Indienststellung auf der Bauwerft
25.2.44 bis 28.2.44	Wesermünde Cuxhaven	R 136 rüstet mit Artillerie-u. Sperrgeräten aus.
29.2.44	Cuxhaven-Kiel	R 136 Marsch nach Kiel zu EKK-Erprobungen.

Anl. 2 zu 15.22 gKdos. Nr. 550 /44

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse.

1. Anl. zu A. Sicherungsbefehl Nr. 9 2212

AR 35978

Geheim!

Kriegstagebuch
der
13.Räumbootsflottille
Flottillenchef: Kapitänleutnant Schulze

m/Absatz Kasslinie

Anlagen:

Begonnen : 1.3.44
Abgeschlossen : 15.3.44

Heftrand

Takt. Boot Nr.		Kommandant	Anzahl der Seetage	Bemerkungen
1	R 133	Leutnant z.S.d.R. Knocke	6	ab 5.3.K.B.
2	R 132	Leutnant z.S. Hoffmann	6	
3	R 134	Leutnant z.S. John	5	
4	R 135	Leutnant z.S.d.R. Depken	o	
5	R 136	Leutnant z.S. Scheerer	o	

Robbe 14770 3/44 2689 144.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.3.44 bis 4.3.44	Wesermünde	R 132 und R 133 Ausrüstung und Ausbildung im Hafen und in See. R 134 Restarbeiten in Stade - Stader Schiffswerft -.
5.3.44 bis 8.3.44 1500	Wesermünde Wilhelmshaven	R 134 Ausbildung in See. R 134 eingelaufen und auf Befehl BSN für Unternehmung der 9.R.-Flott. zugeteilt. Siehe KTB 9.R.-Flott. Schmidt
5.3.44 0800	Deutsche Bucht NW 1-2, See 1. Gute Sicht	R 132 und R 133 K.B. R 132 und R 133 mit Flottillenchef Wesermünde ausgelaufen zur Fahrt nach Rotterdam gem. Befehl BSN zum Anschluss an 9.R.-Flott.
1530	53° 43 N, 6° 21,5 O Gute Sicht Dünung	Treibende Mark XIV gesichtet und mit Karabiner abgeschossen. Munitionsverbrauch 19o Schuss. Mine war stark bewachsen, sank ohne zu detonieren.
1615	Tonne F	einlaufendpassiert
1825	Delfzijl	Mit beiden Booten Delfzijl festgemacht. Schmidt
6.3.44 0700	Delfzijl- Lemmer	Mit beiden Booten Fahrt duch die nordost-holländischen Kanäle angetreten.
1o1o	Osterschleuse	Holländischer Lotse an Bord R 133.
1955	Lemmer	Beide Boote fest.
		Während der Nachtstunden lief folgender Funkspruch ein :
	FT 2338/76 R 133. Am 7.3. nach IJmuiden marschieren dort weitere Befehle. Bestätigen. 1.Sich.Div.	
		Schmidt
7.3.44	Antwortfunkspruch wurde abgesetzt mit	
	FT oo1o/78: 1.Sidi. FT 2338 wird bestätigt. Chef 13.R.-Fl.	
0630	Lemmer IJmuiden	R 133 und R 132 ausgelaufen zum Marsch nach IJmuiden
1400	IJmuiden	Beide Boote Fischereihafen festgemacht.
1930		Mit beiden Booten ausgelaufen zum Anschluss an 9.R.-Flottille bei IJmuiden Anstr.Tonne.
2045		An 9.R.-Fl. angehängt zur Fahrt nach Wilhelmshaven. Siehe K.T.B. 9.R.-Flottille.
		Schmidt

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
11.3.44 bis 13.3.44	Esbjerg	Mit R 133, R 132, R 134 wegen Wetterlage im Hafen und zur Verfügung BSN Schmidt
14.3.44 1000	Esbjerg-Nordfriesische Inseln NW 3-4 See 2-3 lange Dünung aus NW. Gute Beleuchtung	Esbjerg ausgelaufen mit den 3 Booten. Befehlshaber an Bord R 133.
1600	Wijk a.Föhr	R 133 im Hafen festgemacht. R 132 und R 134 auf Reede geankert. Schmidt
15.3.44 0600	Deutsche Bucht NW 2-3 See 2 Dünung aus NW Gute Sicht	Mit Befehlshaber und den 3 Booten Wijk aus nach Wesermünde.
1400		Befehlshaber in Kleinen Siel abgesetzt. Anschliessend Unterfangmanöver auf der Weser.
1900	Wesermünde	R 132, R 133, R 134 Zerstörerhafen fest. Schmidt
1.3.44 bis 14.3.44	Stade	R 135 Restarbeiten in Stade - Stader Schiffswerft -.
15.3.44	Stade- Cuxhaven	R 135 zur Übernahme Munition Fahrt nach Cuxhaven. Schmidt
1.3.44 bis 15.3.44	Kiel	R 136 Erprobungen beim E.K.K. und Restarbeiten in Kiel - Deutsche Werke -. Schmidt

L1

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G 2689 AI

Den 17. April 1944

Geheim!

An

1 Oberkommando der Kriegsmarine 1. Skl.
nachrichtlich:
5. Sicherungsdivision
13. Räumbootsflottille

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille vom 1. - 15. III. 44 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Nichts zu bemerken. N.

i.V.
Lenz.

Eingegangen am 2/4.44. Skl. I a 2
1/Skl. B. Nr.
mit 1 Anl.

an KA
1. Skl. i. A.

1 Akte 1/44 Geheim -1-

Heft					
	4	R 135	"	"	Beyrich
	5	R 136	"	"	Vogelskamp
					Böhm

Im Berichtsabschnitt ausser K.B. befindliche Boote:

R 132 bis zum 5.3.44 Ausrüstung und Ausbildung
R 133 bis zum 5.3.44 Ausrüstung und Ausbildung
R 134 A.K.B. Ausrüstung und Ausbildung
R 135 A.K.B. Restarbeiten in Stade - Stader Schiffswerft
R 136 Erprobungen beim E.K.K. und Restarbeiten in Kiel - Deutsche Werke -.

U. S. 2689 144

Anl. 3 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 550 / geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

3 Anl. zu 5. Sicherungsdivision
B. Nr. 9 22 12

G e h e i m

K r i e g s t a g e b u c h
Abschn. Maschine
der
13. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Schulze
Flottilleningenieur: Ob.Lt. (Jng.) Schmal

Begonnen: 1.3.1944
Abgeschlossen: 15.3.1944

Takt. Nr.	Boot	Lt. Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Ob.Maschinist Scholtisyk	
2	R 132	" " Rothermund	
3	R 134	" " Beyrich	
4	R 135	" " Vogelskamp	
5	R 136	" " Böhm	

Jm Berichtsabschnitt ausser K.B. befindliche Boote:

R 132 bis zum 5.3.44 Ausrüstung und Ausbildung
R 133 bis zum 5.3.44 Ausrüstung und Ausbildung
R 134 A.K.B. Ausrüstung und Ausbildung
R 135 A.K.B. Restarbeiten in Stade - Stader Schiffswerft
R 136 Erprobungen beim E.K.K. und Restarbeiten in Kiel - Deutsche Werke -.

Heftrand

M. G. 2689144

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
5.3.44 0000	Wesermünde Deutsche Bucht	R 132 und R 133 K.B. Keine Vorkommnisse.
6.3.44	Delfzijl	Keine Vorkommnisse.
7.3.44	Jymuiden	Keine Vorkommnisse. Boote der 9. R.-Flottille unterstellt. Siehe K.T.B. 9. R.-Flott. R 134 zur Ausbildungsfahrt am 8.3. nach Wilhelmshaven und den Booten R 132 und R 133 angeschlossen.
11.3.44 bis 13.3.44	Esbjerg	Keine Vorkommnisse.
14.3.44	Nordfriesische Jnseln	Keine Vorkommnisse.
15.3.44	Deutsche Bucht	Keine Vorkommnisse. R 132, R 133 und R 134 in Wesermünde.

Gesehen:

Kapitänleutnant und Flottillenchef

Ob.Ltn. (Jng.) u. Fld.-Jng.

u.z.b.
Gesehen!

Kapitän z. See (Jng)
u. Verbandsingenieur B.d.U.

Gesehen:

Korv. Kapt. (Jng.)
und Divisionsingenieur

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

LL 33934a

G 791

G e h e i m !

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

Flottillenchef : Kapitänleutnant Schulze

Anlagen :

Begonnen : 16.3.44
Abgeschlossen : 31.3.44

Takt. Nr.	Boot	Kommandant		Anzahl d. Seetage	Bem.
1	R 133	Leutnant z.S.d.R.	Knocke	11	
2	R 132	Leutnant z.S.	Hoffmann	5	
3	R 134	Leutnant z.S.	John	11	
4	R 135	Leutnant z.S.d.R.	Depken	11	
5	R 136	Leutnant z.S.	Scheerer	3	
6	R 137	Obersteuermann	Müller	1	

Heftrand

1 Ltr 19/7/8/44

Anlage zu B. d. U. 3937/44

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.3.44 bis 31.3.44	Wesermünde- Cuxhaven- Wesermünde	R 133 Ausbildung im Hafen und Rottenausbildung in See.
16.3.44 bis 24.3.44	Wesermünde- Cuxhaven- Wesermünde	R 132 Ausbildung im Hafen und Rottenausbildung in See.
25.3.44 bis 31.3.44	Esbjerg	R 132 ist dem Sonderkommando 21 unterstellt, siehe dort.K.T.B.
16.3.44 bis 31.3.44	Wesermünde- Cuxhaven- Wesermünde	R 134 Ausbildung im Hafen und Rottenausbildung in See.
16.3.44 bis 18.3.44	Stade- Cuxhaven- Wesermünde	R 135 Restarbeiten bei der Schiffswerft Stade. MES.-Vermessung in Brunsbüttel. Ausrüstung in Cuxhaven und Wesermünde.
19.3.44 bis 31.3.44	Wesermünde- Cuxhaven- Wesermünde	R 135 Einzelausbildung im Hafen und in See.
16.3.44 bis 22.3.44	Kiel	R 136 Restarbeiten in den Deutschen Werken Kiel.
23.3.44	Kiel	R 136 Ueberfahrt nach Wesermünde. Wegen Sperrung der Elbe Fahrt Cuxhaven unterbrochen.
24.3.44 bis 25.3.44	Cuxhaven- Wesermünde	R 136 Einzelausbildung in Cuxhaven. Nach Aufhebung Sperrung Marsch nach Wesermünde fortgesetzt.

Heftrand

2363

21

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G 3937 AIII

Geheim!

,den 13. Mai 1944

An

Oberkommando der Kriegsmarine - 1 Skl

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille vom 16. - 31.3.1944 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

Eingegangen am 19.5.44 Bd
1/Skl. B. Nr. 19171/g
mit 1 Anl.

1) KTM Mr 1/2 22.5.

2. Skl Qu A

3. Über 1 Skl an KA

1 Skl L.A.

Heftra

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
26.3.44 bis 31.3.44	Cuxhaven- Wesermünde	R 136 Einzelausbildung im Hafen und in See. Schmidt
23.3.44 0800	Lemwerder	R 137 wird auf der Bauwerft durch den Kmdt. in Dienst gestellt.
24.3.44 bis 31.3.44	Wesermünde	R 137 rüstet in Wesermünde mit Artillerie- u. Sperrgeräten aus und kompensiert. Schmidt

Heftrand

3 Ord. zu 5 Skl. Ia Nr. 2919

All 34934b

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

Kriegstagebuch
Abschn.Maschine
der
13.Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kaptlt. Schulze
Flo.Ing. Ob.Lt.Ing Schmal

Begonnen : 16.3.44
Abgeschlossen : 31.3.44

Takt.Nr.	Boot	Lt.Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Ober-Maschinist Scholtysik	
2	R 132	" " Rothermund	
3	R 134	" " Beyrich	
4	R 135	" " Vogelskamp	
5	R 136	" " Böhm	
6	R 137	" " Zamel	

Im Berichtsabschnitt ausser K.B. befindliche Boote:
R 134A.K.B. - Ausbildung.
R 135 A.K.N.-Ausbildung.
R 136 Restarbeiten in Kiel u.Ausbildung.
R 137 Restarbeiten u.Ausrüstung, EKK, in Vegesack, Abeking & Rasmussen.

Heftrand

Anlage zu B. d. N. 6. 3937 / 44

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.3.44 bis 20.3.44	Deutsche Bucht	Keine Vorkommnisse.
21.3.44	In See	R 133 Anlasser des Umformers v.llo Volt auf 24 Volt durchgebrannt.Siehe Störungsmeldung Nr.1 - R 133 -.
22.3.44	In See	R 132 Anlasser des Umformers v.llo Volt auf 24 Volt durchgebrannt. Siehe Störungsmeldung Nr.1 - R 132 -.
23.3.44 bis 31.3.44	Deutsche Bucht	Keine Vorkommnisse.

Gesehen :

Kapitänleutnant u.Flott.Chef

Ob.Lt.Ing u.Flo.Ing.

M.z.b.
Gesehen!

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

Gesehen:

Korv. Kapt. (Ing.)
und Divisionsingenieur

Heftrand

Anl. 1 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 791/44 / geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Zu 3938/44

1. Anl. zu 3 Ausfertigungsbriefen
B. Nr. 3211

Geheim!

Kriegstagebuch
der
13. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger

Anlagen:

Begonnen: 1.4.44
Abgeschlossen: 15.4.44

Heftrand

Lfd. Nr.	Boot	Kommandant		Anzahl d. Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Leutnant z.S.	Hoffmann	Sonderkommando 21 unterstellt	
2	R 133	Leutnant z.S.d.R.	Knocke	4	
3	R 134	Leutnant z.S.	John	4	ab 5.4.44 K.B.
4	R 135	Leutnant z.S.d.R.	Depken	4	ab 5.4.44 K.B.
5	R 136	Leutnant z.S.	Scheerer	4	
6	R 137	Obersteuermann	Müller	3	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	1	

1/12 1915 8/44

Anlage zu B. S. N. G. 3938/44

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.4.44	Wesermünde	Beginn der Übernahme der Flottille durch Kptltn. Eizinger als Flottillenchef.
12.4.44	Cuxhaven	Persönliche Meldung der Übergabe der Flottille durch Kptltn. Schulze, der Übernahme durch Kptltn. Eizinger bei dem Führer der 5. Sich. Div. Konteradmiral Horstmann. Eizinger
1.4.44 bis 15.4.44	Esbjerg	R 132 ist dem Sonderkommando 21 unterstellt. Siehe dort. K.T.B.. Eizinger
1.4.44 bis 14.4.44	Wesermünde Cuxhaven	R 133, R 134, R 135, R 136 Ausbildung im Hafen, Gerate- und Manöverübungsfahrten, Evolutionieren auf See. Eizinger
15.4.44 0730	Cuxhaven Weiffenbach-brücke	R 133, R 134, R 135, R 136 befehlsgemäss abgelegt zur Durchführung Bergung des Strom-messgerätes vor Helgoland.
0800	Lchtsch. "K" SO 1 Seeg.0-1 dunstig	passiert
0945	Anst.Tonne Helgoland	passiert
1015 bis 1130	Vor Helgoland	Strommessgerät wird mit verbundenem Gerät gesucht
1145		Strommessgerät von R 133 gefischt.
1200 bis 1520	SO 2-3 Seeg. 1 leicht bewölkt dunstig	Neuausrüstung des Strommessgerätes. Gerät neu ausgelgt.
1530	Anst.Tonne Helgoland	passiert

Heftrand

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee ,den 13. Mai 1944
B.Nr. G 3938 AIII **Geheim!**
An
Oberkommando der Kriegsmarine - 1 Skl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille vom 1. - 15.4.1944 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken. Fr.

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

Eingegangen am 17.5.44
1/Skl. B. Nr. 19154/44
mit 1 Anl.

1. Skl Qu A 1/3 2915. I
2. 1 Skl an KA
1 Skl I. A. W/15/5

Heftrand					
	4	R 135	"	"	Vogelskamp
	5	R 136	St."	"	Böhm
	6	R 137	"	"	Zamel
	7	R 138	"	"	Rothermund

1.-15.4.44.

Im Berichtsabschnitt außer KB befindliche Boote:

R 136	Wesermünde	Ausbildung
R 137	Vegesak-Cuxhaven	EKK.Ausrüstung und Restarbeiten bei Abeking & Rasmussen.
R 138	Vegesak	EKK u.Restarbeiten bei A & R.
R 134	Wesermünde u.Deutsche Bucht	seit Indienststellung vom 26.I.44 bis 5.4.44. 00.00 Uhr
R 135	"	seit Indst. vom 9.II.44. bis 5.4. 44.00.00
R 133	seit 11.4.44 bis 12.4.44	Generatorspule ausgewechselt

Anlage zu B. S. N. G. 3938/44

Anl. 3 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 791/44 / geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		3. Abt. d. Skl. Registratur-Nr. 3270
		B Nr.

Geheim!

Kriegstagebuch Abschn.Maschine
der
13. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger
Flottillening.: Oberleutnant(Ing) Schmal

Begonnen: 1.4.44.
Abgeschlossen : 15.4.44.

Heftrand

Takt.Nr.	Boot	Lt.Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Ober-Maschinist	Scholtysik
2	R 132	" "	Jehle
3	R 134	" "n	Beyrich
4	R 135	" "	Vogelskamp
5	R 136	St." "	Böhm
6	R 137	" "	Zamel
7	R 138	" "	Rothermund

1.-15.4.44.

Im Berichtsabschnitt außer KB befindliche Boote:

R 136 Wesermünde — Ausbildung
R 137 Vegesak-Cuxhaven — EKK.Ausrüstung und Restarbeiten bei Abeking & Rasmussen.
R 138 Vegesak — EKK u.Restarbeiten bei A & R.
R 134 Wesermünde u.Deutsche Bucht — seit Indienststellung vom 26.I.44 bis 5.4.44. 00.oo Uhr
R 135 " — seit Indst. vom 9.II.44. bis 5.4. 44.00.oo
R 133 seit 11.4.44 bis 12.4.44 — Generatorspule ausgewechselt

Anlage zu B. S. H. G. 3938/44

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.4.44 bis 15.4.44	Esbjerg	R 132 ist beim Sonderkommando 21.M.S.Flo. unterstellt. Keine besondere Vorkommnisse.
1.4.44 bis 6.4.44.	Wesermünde Cuxhaven Deutsche Bucht	Keine besondere Vorkommnisse
6.4.44	Wesermünde	R 133 Generatorspule ist infolge Erdschluß durchgebrannt.Durch Überbrückung der Spule bleibt Boot KB.Spule wird nach Eintreffen der Ersatzspule ausgewechselt. Masch.Störungs-Meldung Nr. 2.R 133.
7.4.44 bis 11.4.44	Wesermünde Cuxhaven Deutsche Bucht	Keine besonderen Vorkommnisse.
11.4.44. 12.4.44. bis 15.4.44	Wesermünde Wesermünde Cuxhaven Deutsche Bucht	R 133 Spule ausgewechselt. Keine besonderen Vorkommnisse
15.4.44 0730 0800 0945 1015 bis 1130 1145 1200 bis 1520 1530	gesehen : Kptl.u.Flo.Chef n.g.l. Gesehen! Kapitän z. See (Ing) u. Verbandsingenieur B.S.K.	Oblt.Ing.Flo.Ing Gesehen: Korv. Kapt. (Ing.) und Divisionsingenieur

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 15.4.44		Abgabe FT. Lt Nr. 1541/71. 5. Sich.Div. 1500 Aufgabe durchgeführt. Beabsichtige abends Einlaufen Wesermünde. Chef 13. R.-Flottille.
1641	Lchtsch. "D" Stille, starker Dunst	passiert
1940	Wesermünde Zerst.Hafen	R 133, R 134, R 135, R 136 festgemacht.
1.4.44 bis 4.4.44	Wesermünde	R 137 rüstet in Wesermünde mit Artillerie und Sperrgeräten aus.
5.4.44 bis 10.4.44	Cuxhaven Wilhelmshaven	R 137 rüstet mit Sperrgeräten aus und entmagnetisiert
11.4.44 bis 15.4.44	Vegesack	R 137 Restarbeiten auf der Werft Abeking u. Rassmussen
7.4.44 0800	Lemwerder	R 138 wird auf der Bauwerft durch den Kmdt. Stbs.Ob.Strm. Merk in Dienst gestellt.
8.4.44 bis 15.4.44	Wesermünde	R 138 Ausrüstung mit Munition und Verbrauchsstoffen, montieren der Schutzschilde 2 cm und 3,7 cm. Das Auslaufen nach Cuxhaven zur Sperrausrüstung verzögerte sich wegen Sperrung der Weser und Elbe.

Heftrand

B. Nr. 3665 D — Anl. 1 zu 13. R.Fl.B. Nr. 952 /geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Ok 73754

GEHEIM!

Kriegstagebuch

der

13. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger

Anlagen :

Begonnen: 16.4.44

Abgeschlossen: 30.4.44

Lfd. Nr.	Boot	Kommandant		See-tage	Bemerkungen
1.	R 132	Leutnant z.S.	Hoffmann		
2.	R 133	Leutnant z.S.	Knocke	8	
3.	R 134	Ob.Lt.z.S.	John	1	
4.	R 135	Leutnant z.S.	Depken	7	
5.	R 136	Leutnant z.S.	Scheerer	7	ab 26.4.1944 KB
6.	R 137	Obersteuermann	Müller	2	ab 24.4.44 v.EKK zur Flottille entlassen.
7.	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	6	ab 22.4.44 v.EKK zur Flottille entlassen.
8.	R 139	Ob.Lt.z.S.d.R.	Witsch	1	21.4. Indienststellung

1 Ktg 24980 g/44

Anlage zu [illegible] G. 462 / 44

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.

Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.4.44 bis 30.4.44	Esbjerg	R 132 ist dem Sonderkommando 21 zugeteilt, siehe dort. K.T.B.. Sizinger
16.4.44	Wesermünde	R 133, R 135, R 136 Ausrüstungsergänzung und Ausbildung im Hafen. Sizinger
16.4.44 bis 30.4.44	Vegesack Wesermünde	R 137 Erprobungsfahrt. 24.4.44 Vom Erprobungskommando zur Flottille entlassen und dieser unterstellt. Ausbildung und Ausrüstung im Hafen. Erledigung von Restarbeiten. Sizinger
16.4.44 bis 30.4.44	Wesermünde Cuxhaven Stade	R 138 bis 22.4.44 dem Erprobungskommando unterstellt. Anschliessend Vervollständigung der Ausrüstung und Durchführung der Restarbeiten. Ausbildung in See. Sizinger
21.4.44	Vegesack	R 139 wird auf der Bauwerft Abeking & Rasmussen durch den Kmdt. Ob.Ltn.z.S.d.R. W i t s c h in Dienst gestellt. Sizinger
22.4.44 bis 30.4.44	Vegesack Wesermünde Cuxhaven	R 139 dem Erprobungskommando unterstellt. Sizinger
17.4.44 1515	Wesermünde	Mit R 135, R 133, R 136 zum Marsch nach Cuxhaven abgelegt.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 17.4.44 1840	Hellrot 4 WNW 4, Seeg.3, bedeckt, mittlere Sicht	passiert
2107	Cuxhaven	Mit allen Booten festgemacht. Sizinger
18.4.44 0545	Cuxhaven	Mit R 135, R 133, R 136 abgelegt zur Ausbildungsfahrt nach Helgoland und zurück. Kapt.z.S. B e n t l a g e an Bord R 135.
0733	Elbe I NNO 3-4 Seeg.3, bewölkt, gute Sicht	passiert
0836	Helgoland	Mit allen Booten im Hafen festgemacht. Teilnahme an Gasschutz- und -abwehrübung.
1345	Helgoland	Mit R 135, R 133, R 136 abgelegt zum Marsch nach Cuxhaven.
1440	Elbe I NNO 3, Seeg.2, leicht bewölkt gute Sicht	passiert
1630	Cuxhaven	Mit allen Booten festgemacht. Sizinger
19.4.44 0820	Cuxhaven	Mit R 135, R 133, R 136 gem. Befehl 5. Sich.Div. abgelegt zum Marsch nach Esbjerg.
0942		Eingang FT. Ltnr. 0926/91 SSD Chef 27. MS-Fl. Chef 13. R.-Fl.. Aufgaben abbrechen, sofort ohne Gerät nach ◻ 6990 zur Suche nach Schiffbrüchigen Rotte 1 B. - 5. Sich.Div. -
0958	Elbe I SW 2, Seeg. 1, bewölkt, gute Sicht	passiert

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 19.4.44 1428	Tonne "Dora" SW 2, Seeg. 1, wolkig, gute Sicht	passiert. Beginn der Suche in Dwarslinie. Nach Vereinbarung mit Chef 27. MS.-Flott. übernimmt 13. R.-Flott. Suche in den ⌀ 6997 ⌀ 6998 ⌀ 6999. Quadrate werden auf West-Ost Kurs und umgekehrt streifenweise abgesucht.
18oo	SW 1, Seeg. o-1 wolkenlos, dunstig, mässige Sicht	
1912		Eingang FT. Ltnr. 1821/2o. 13. R.-Flott., 27. MS.-Flott.. Suche bei Dunkelwerden abbrechen. 13. R.-Flott. Marsch nach "Helder". Am 2o.4. früh dort zur Verfügung Befehlshaber. 27. M.S.-Flott. ELK und GER Ablaufen von "Dora" bis "Elbe". Anschliessend Aufgabe Weg "Weiss". - 5. Sich.Div. -
2o35		Abgabe FT. Ltnr. 2o21/38. 5. Sich.Div., Chef 27. MS.-Flott.. Stehe 213o Uhr bei "Dora". Bitte Chef 21. MS.-Flott. übernehmen. Dann Marsch nach "Helder". Marschfahrt 13 Knoten. Erbitte Massnahmen. -Chef 13. R.-Flott.-
2127	Tonne "Dora" SW 1,Seeg.o-1, dunstig, mässige Sicht	Suche nach Schiffbrüchigen lückenlos ohne Erfolg beendet. 27. MS.-Flott. nicht angetroffen.
22oo	Tonne "Dora"	Antrete Marsch nach Helder.
2221		Eingang FT. Ltnr. 2135/39. 5. Sich.Div.. Zu FT. 2o21. Stehe zwischen Tonne 61 und 59. Uebernahme nicht mehr möglich. -Chef 27. MS.-Flott.-
23o1		Abgabe FT. Ltnr. 2217/44. 5. Sich.Div.. 22oo Uhr ab "D". 27. MS.-Flott. nicht getroffen. ES-Patrone ab 2o.4. o5oo Uhr nicht bekannt. -Chef 13. R.-Flott.-
232o		Eingang FT. Ltnr. 2255/48 SSD Chef 13. R.-Flott. Funkfeuer bis Helder nach Periode A. Massnahme "HV" ab o3oo Uhr bestellt. -5. Sich.Div.-
2348	Tonne 73	passiert.

Heftrand

Anl. 1 zu 13. R. Fl. B. Nr. 952 / geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2o.4.44 o156	Tonne 85 SW 1,Seeg.o, wolkenlos, kein Mond, gute Sicht	passiert
o3o4	Punkt I SW ~~3-4~~,Seeg.2 wolkig, dunstig	passiert
o62o	Den Helder	Mit R 135, R 133, R 136 festgemacht.
1655		Befehlshaber auf R 135 eingeschifft.
17oo		Mit R 135, R 133, R 136 abgelegt zum Marsch nach Terschelling durch Wattenmeer.
1918	Terschelling Hafen	Mit allen Booten festgemacht.
21.4.44 o132	Terschelling	Abgabe FT. Ltnr. 2359/41. B.S.N., 5. Sich.Div., 1. Sich.Div.. 21.4. o3oo Uhr Terschelling aus mit R 135, R 133, R 136 zum Marsch nach Borkum. Marschfahrt 15 Knoten. Funk "KN". Befehlshaber auf R 135. -Chef 13. R.-Flott.-
o3oo	Terschelling	Abgelegt mit R 135, R 133, R 136 zum Marsch nach Borkum. Befehlshaber auf R 135 eingeschifft.
o418	Anst. Tonne Terschelling WSW 3, Seeg.2, leicht bewölkt, mittlere Sicht	passiert
o714	Tonne "Lucie"	passiert
o84o	Borkum Neuer Hafen	Mit allen Booten festgemacht.
1o15	Borkum	Abgelegt zum Marsch nach Emden.
12o4	Emden Vorhafen	festgemacht. Befehlshaber von Bord.
13oo	Emden	R 135, R 133, R 136 abgelegt zum Marsch nach Delfzijl.
1424	Delfzijl	festgemacht.

Heftrand

Anlage zu B. G. N. G. 462 144

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
22.4.44 0900	Delfzijl	R 135 wegen Bruch der Nockenwelle Hilfsdiesel zur Reparatur nach Emden entlassen. Mit R 133, R 136 abgelegt zur Aufgabe 5. Sich. Div. G 2111 Ueberprüfung der Wassertiefe über Wrack bei Tonne HH -Borkum, Reede-.
1641	Borkum Neuer Hafen	Nach Ueberprüfung Wassertiefe festgemacht mit R 133, R 136. Zizinger
23.4.44 0950	Borkum	Mit R 133, R 136 abgelegt zum Marsch nach Emden zur Ergänzung der Ausrüstung und Treibölübernahme.
1205 bis 1703	Emden Mar.Ausr.Stelle	festgemacht.
2150 bis 2215	Borkum	Mit R 133, R 136 nach erneuter Prüfung Wassertiefe über Wrack festgemacht. Anschliessend Marsch nach Wesermünde. Zizinger
24.4.44 0815	Wesermünde Zerst.Pier	R 133, R 136 festgemacht. Ausbildungsdienst. Zizinger
25.4.44 bis 30.4.44	Wesermünde	R 133, R 136 Ausbildungsdienst im Hafen. Wegen Schlechtwetterlage Auslaufen nicht möglich. Zizinger
16.4.44 bis 29.4.44	Wesermünde	R 134 A.K.B.. Reparatur Kurbelwelle Hilfsdiesel. Zizinger
30.4.44	Wesermünde Cuxhaven	R 134 zur Sicherung R 139 nach Cuxhaven ausgelaufen. Zizinger

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
23.4.44 bis 25.4.44	Emden	R 135 A.K.B. Reparatur Nockenwelle Hilfsdiesel. Zizinger
26.4.44 bis 27.4.44	Emden Wesermünde	R 135 Marsch mit Ems-Elbe Geleit nach Wesermünde. Erneut A.K.B. durch Bruch eines Kolbenbolzens des Hilfsdiesels. Zizinger
28.4.44 bis 30.4.44	Wesermünde	R 135 A.K.B. Reparatur Hilfsdiesel.

Heftrand

L1

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G 4621 AIII

Den 23. Juni 1944.

An

Geheim!

Oberkommando der Kriegsmarine / 1 Skl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. R.Flott. vom 16. - 30. IV. 44 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

1./Skl. B. Nr. 24380/44 Ia
Eing. 30 JUNI 1944
mit 1 Anl.

I a 2

an KA
1. Skl. i. A.

Heftrand

8.	R 139	" " "	Burkschat
		16.4.44.-30.4.44.	
		Im Berichtsabschnitt außer KB befindliche Boote.	
	R 134	seit 17.4.44. bis 28.4.44.	Wesermünde	Kurbelwelle v.Hilfsdiesel ausgewechselt.
	R 135	seit 22.4.44 bis 26.4.44	Emden	Nockenwelle und Schmieröl=pumpe.ausgewechselt.
	R 136	seit 24.2.44 bis 26.4.44.	Wesermünde u. auf See.	Ausbildung
	R 137	seit 23.3.44.	Vegesak u. Wesermünde	Restarbeiten,Ausbildung EKK.
	R 138	seit 7.[illegible]	Wesermünde,Cux=haven,W'haven	Restarbeiten,Ausbildung, EKK.
	R 139	seit 21.4[illegible]	Vegesak,Weser=[illegible]nde,W'haven.	Ausrüstung,EKK.
	R 135	seit 27.4.44 bis 30.4.44	Wesermünde	Zylinderbüchse,Kolben u. Treibstange ausgewechselt.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Gefr.

Wfg

1). 1 Rl/ Kam Cdt

2). 5 Skl

3). 1 Wa I 13/7 I Ang 14/7.

4) K III M

5) Ueber 1/Skl. an KA

1/Skl.

I. A.

598

Heftrand

B. Nr. 3666 Anl. 3 zu 13. R.Fl.B.-Nr. 952/Geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		G e h e i m !
		Kriegstagebuch Abschnitt " Maschine " der 13.Räumbootsflottille.
		Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger.
		Flottillening.: Oberleutnant(Ing.) Schmal.
		Begonnen: 16.4.44.
		Abgeschlossen: 30.4.44.

Takt.Nr.	Boot	Lt.Maschinist	Bemerkungen
1.	R 133	Ob.Maschinist Scholtysik	
2.	R 132	" " " Jehle	
3.	R 134	" " " Beyrich	
4.	R 135	" " " Vogelskamp	
5.	R 136	" " " Böhm	
6.	R 137	" " " Zamel	
7.	R 138	" " " Rothermund	
8.	R 139	" " " Burkschat	

16.4.44.-30.4.44.

Im Berichtsabschnitt außer KB befindliche Boote.

R 134	seit 17.4.44. bis 28.4.44.	Wesermünde	Kurbelwelle v.Hilfsdiesel ausgewechselt.
R 135	seit 22.4.44 bis 26.4.44	Emden	Nockenwelle und Schmieröl=pumpe.ausgewechselt.
R 136	seit 24.2.44 bis 26.4.44.	Wesermünde u. auf See.	Ausbildung
R 137	seit 23.3.44.	Vegesak u. Wesermünde	Restarbeiten,Ausbildung EKK.
R 138	seit 7.	Wesermünde,Cux=haven,W'haven	Restarbeiten,Ausbildung, EKK.
R 139	seit 21.4	Vegesak,Weser=münde,W'haven.	Ausrüstung,EKK.
R 135	seit 27.4.44 bis 30.4.44	Wesermünde	Zylinderbüchse,Kolben u. Treibstange ausgewechselt.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J.J.Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.4.44 bis 30.4.44	Esbjerg	R 132 ist beim Sonderkommando 21.M.S.Flo. Keine besonderen Vorkommnisse.
16.4.44	Weserm.Vegesack	Keine besonderen Vorkommnisse
17.4.44	Wesermünde	R 134 KURBELWELLE vom Hilfsmotor gebrochen. Instandsetzung erfolgte durch Auswechseln der Kurbelwelle.Ausgeführt vom Maschinenpersonal. Masch.Stör-Meldung Nr.1/44.
18.4.44. bis 21.4.44	Wesermünde Cuxhaven Den Helder	Keine besonderen Vorkommnisse.
22.4.44	Delftzyl.	R 135.Am Antriebs-u.Schmierölpumpen-Zahnrad des Hilfsdiesels Zähne ausgebrochen. Nockenwelle und Schmierölpumpe wurden ausgewechselt. Ausgeführt durch Masch.-Personal und Schulte u.Bruns.Emden. Masch.Stör-Meldung Nr.1/44.
23.4.44. bis 26.4.44.	Wesernühde Borkum Emden	Keine besonderen Vorkommnisse.
27.4.44	Auf See.	R 135.Kolbenbolzen Zyl.1 gebrochen.Kolben, Treibstange mit Lager und Zyl.Büchse müssen erneuert werden.Einbau erfolgt nach Eintreffen der Ersatzteile. Masch.Stör-Meldung Nr.2/44.
28.4.44. bis 30.4.44	Wesermünde	Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:
Kapitänleutnant
u.
Flo.Chef.

N.g.b.

Gesehen!
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur B.S.M.

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

Oberleutnant (Ing.)
u.
Flo.Ing.

Anl. 1 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 1 /geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Anl. zu 5. Sicherungsdivision
B. Nr.: Skdos 977/44

SKA 38503

Geheime Kommandosache

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

der

13. Räumbootsflottille

Flottillenchef : Kapitanleutnant E i z i n g e r

Anlagen :

Begonnen : 1.5.44
Abgeschlossen :15.5.44

Heftrand

Lfd. Nr.	Boot	Kommandant		See-tage	Bemerkungen
1.	R 132	Leutnant z.S.	Hoffmann		
2.	R 133	Leutnant z.S.	Knocke	8	
3.	R 134	Oblt.z.S.	John	9	
4.	R 135	Leutnant z.S.	Depken	4	
5,	R 136	Leutnant z.S.	Scheerer	9	
6.	R 137	Obersteuermann	Müller		
7.	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk		
8.	R 139	Oblt.z.S.	Witsch		

Anl. Nr. 1 zu 1/Skl 20477/44 g Kdos.

Beilage zu B. d. U. d. Kdos. 1376 44

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.5.44 bis 15.5.44	Esbjerg	R 132 Sonderunternehmen 21 zugeteilt, siehe dort. K.T.B. Sinnige
1.5.44 bis 4.5.44	Wesermünde	R 133, R 134, R 135, R 136 wegen Schlechtwetterlage Ausbildung im Hafen. Sinnige
1.5.44 bis 15.5.44	Wesermünde Vegesack	R 137 Durchführung der Restarbeiten. Ausbildung im Hafen und auf See. Sinnige
1.5.44 bis 15.5.44	Wesermünde Stade Vegesack	R 138 Durchführung der Restarbeiten. Schleifenfahrt. Kompensieren. Ausbildung im Hafen und auf See. Sinnige
1.5.44 bis 15.5.44	Kiel	R 139 dem Erprobungskommando unterstellt. Sinnige
9.5.44 bis 15.5.44	Borkum Cuxhaven	R 135 A.K.B. Ueberführung von Borkum nach Cuxhaven. Werftliegezeit zur Reparatur des Hilfsdiesels. Sinnige
5.5.44 0700	Wesermünde	Mit R 135, R 133, R 134, R 136 abgelegt zum Marsch nach Cuxhaven.
1118	Hellrot 4 NNW 5, See 4 westl.Dünung wolkig, gute Sicht	passiert
1337	Cuxhaven	mit allen Booten festgemacht. Sinnige

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
6.5.44 und 7.5.44	Cuxhaven	Hafendienstplan. Sinnige
8.5.44 1000	Cuxhaven	13. R.-Flottille erhält folgenden Befehl: An Chef 13. R.-Flott.: Geheim. 1. 13. R.Fl. mit 4 Booten, 27. M.S.Fl. mit 2 Booten, dazu M. 103, 104, 201 von 7. M.S.Fl. am 8.5. um 1300 Uhr Cuxhaven auslaufen zum Elk-und Ger-ablaufen von Leuchtschiff Hans Geleitweg bis Dora. Formation: Eine Rotte 13.R.Fl. mit K.K.G., dahinter in 2 sm. Abstand 2. Rotte mit K.K.G. alle 1500 m. einen Wurf 20 Zünder. Dahinter in 2 sm. Abstand 27. M.S.Fl. mit K.F.R.G. mit G.B.T. vorn und im Gerät. 2. Ab Dora 13.R.Fl. mit K.K.G. ablaufen Dreieck vor Borkum in Richtung Fritz, Lucie, Dora, Fritz. Bei hellwerden Borkum einlaufen. 3. 27.M.S.Fl. ab Dora zurücklaufen bis Begegnung mit Elbe-Ems-Geleit, Geleitführer Vpbt.812. Dann vorsetzen als Sperrgeleit über Dora, Fritz bis Borkum, soweit Wassertiefe Gerätfahren zulässt. 4. H.F.G. Gruppe 27.M.S.Fl. am 8.5. um 1300 Uhr Cuxhaven auslaufen zum Elk- u.Ger-ablaufen. Geleitweg über Dora, weiter Dreieck vor Borkum in Richtung Fritz, Lucie, Dora, Fritz, bei Hellwerden Borkum einlaufen. 5. FT.Meldungen : Chef 27.M.S.Fl. meldet bei Dora Uhrzeit des Kehrtmachens, gegebenenfalls Räumerfolg. Chef 13.R.Fl. und H.F.G.Gruppe melden jeweils bei Punkt Fritz Standort Räumerfolg und Absicht. Chef 27.M.S.Fl. meldet Eintreffen Borkum mit Räumerfolg. -5.Sich.Div.G 0806 -
1300	Cuxhaven	mit R 135,R133, R 134, R 136 abgelegt zur Durchführung Aufgabe 5.Sich.Div.G 0806.
1423	Leuchtschiff"H" NW 4 Seeg.2-3 nördl.Dünung leicht bewölkt sehr gute Sicht	passiert. Befohlener K.K.G.-Einsatz beginnt. 1.Rotte : R 135, R 133 2.Rotte: R 134, R 136
1822	Punkt " Cäsar " NW 3,Seeg.2 leicht bewölkt gute Sicht.	passiert.
2145	Punkt " Dora "	R 135 wegen ausgefallenem Hilfsdiesel in Sperrgeleit 27.M.S.Fl. entlassen. Fortsetze Aufgabe mit R 133, R 134, R 136.
2324	Punkt "Fritz "	passiert. Abgabe FT. Leitnummer 2332/26 5.Sich.Div. 2330 Uhr bei " Fritz " . Kein Räumerfolg. R 135 wegen ausgefallenem Hilfsdiesel in Sperrgeleit 27.M.S.Fl.entlassen. Fortsetze Aufgabe mit 3 Booten. Chef 13.R.-Fl. Sinnige

zu KA 38503 L¹

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos. 1376 AIII

,den 26. Juni 1944

An **Geheim! Kommandosache!**
Oberkommando der Kriegsmarine - 1 Skl. - Prf.Nr. 1 -

-1-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille vom 1. - 15.5.1944 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

Eingegangen am 4.7.44
1/Skl. B. Nr. 21477/44 gKdos.
mit 1 Anl.

Fa 1

an KA
1. Skl. i. A.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.5.44 0005	Punkt "Lucie " N 2, Seeg.1, leicht bewölkt, gute Sicht.	passiert.
0150	Punkt " Dora "	passiert.
0314	Punkt " Fritz "	Abgabe FT.Leitnummer 0314/35 An 5.Sich.Div. "Fritz" 0300 passiert. Kein Räumerfolg. Absicht : Fritz-Lucie-Fritz-Borkum. Chef 13.R.-Flott.
0345	Punkt " Lucie "	passiert.
0428	Punkt " Fritz "	passiert.
0640	Borkum	mit allen Booten festgemacht.
2045	Borkum SO 1,Seeg.1, leicht bewölkt, sehr gute Sicht	mit R 133, R 134, R 136 ausgelaufen zur Durchführung Aufgabe 5.Sich.Div.Gkdos 3364 L: SSD Chef 13.R.Flott. Gkdos Inmarschsetzung Ems-Elbegeleit am 9.5. um 2300 Uhr ab Punkt Fritz, sobald Westgeleit ausgelaufen ist. Sperrgeleit HFG-Gruppe 27.M.S.Fl. , davor in 2 sm. Abstand 13.R.-Fl. mit K.K.G.. Flaksicherung 27.M.S.Fl. mit zugeteilten Booten 7.M.S.Fl., Möwe, KKK 4, und 4 Boote 8.Vp-Fl.. Geleitführer Chef 27. M.S.Fl. Zusatz für 27.M.S.Fl. und 13.R.Fl. : Einlaufen Cuxhaven am 10.5. Aufgabe Friesenweg vorgesehen. 5.Sich.Div.Gkdos 3364 L.
2315	Punkt " Fritz "	K.K.G.-Einsatz beginnt, je 700 Mtr. 12 Doppelzünder.
10.5.44		
0220	Punkt" Dora "	passiert.
0315	Tonne 63 SO1, Seeg.1, bedeckt	"Fliegeralarm" Leuchtschirm an Stb.
0320	gute Sicht	Flakfeuer B.B. achteraus von Sicherungsfahrzeugen.
0322		Feindl. Flugzeug unbekannten Typs von NW-SO fliegend in geringer Höhe erkannt und beschossen. Wirkung nicht beobachtet.
0335		Alarm beendet.
0635	Punkt "Cäsar " S 3, See 2, bedeckt;gute Sicht.	passiert.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 10.5.44 1100	Hellrot 4 Süd 2, See 1, bewölkt, gute Sicht	passiert.
1218	Tonne "Emil"	R 136 EIM - A Räumerfolg mit K.K.G. auf 54° 0,6' N, 8° 15,5' Ost Wassertiefe 22 m.
1252	Leuchtsch. "H"	K.K.G. eingenommen.
1350	Cuxhaven Süd 1, See 0 leicht bewölkt gute Sicht.	R 133, R 134, R 136 festgemacht.
1800	Cuxhaven	Mit R 133, R 134, R 136 ausgelaufen zur Räumaufgabe 5. Sich.Div. Gkdos. 3343 L: Chef 13. R.-Flott. Gkdos! Folgende Räumaufgabe ist beabsichtigt: Elk-und Ger-Ablaufen Friesenweg von Punkt Anton bis Dora 3 und zurück. Formation bis Dora 3: Eine R-Bootsrotte mit K.K.G., dahinter in 2 sm. Abstand zweite R-Bootsrotte mit K.K.G.. Dahinter in 2 sm. Abstand 27. M.S.Fl. mit zugeteilten Booten. 7. M.S.Fl. in Dwarslinie mit KFRG und KKG, jedoch ohne GBT. Dahinter in 2 sm. Abstand HFG-Gruppe 27. M.S.Fl. in Dwarslinie mit HFG, GBT vorn und GBT im Gerät. Marschfahrt 10 sm. Ab Dora 3 läuft 13. R.-Fl. in ihrer bisherigen Formation mit KKG weiter auf Friesenweg über Lucie 3, Max 2, bis Nanni 1, anschliessend mit KKG nach Terschelling. Marschfahrt 16 sm. Der übrige Verband läuft in bisheriger Formation bis Punkt Anton zurück, anschliessend nach Cuxhaven, sofern kein anderer Befehl erfolgt. Führer des Verbandes Chef. 27. M.S.Fl.. Befehlshaber B.S.N. schifft sich auf KFRG-Gruppe ein. Auslaufen wird noch befohlen. Gerateeinsatz ab Punkt Anton, Aufgabe soll während der Nacht durchgeführt werden. Zeitplan: etwa 2020 Uhr ab Punkt Anton, 2130 Uhr ab Bruno eins. Das bedeutet für HFG-Gruppe Abmarsch Cuxhaven Reede gegen 1630 Uhr, KFRG-Gruppe und 13. R.-Fl. gegen 1730 Uhr. -5. Sich.Div. 3343 L -
1857	Leuchtsch. "H"	passiert.
2010	Punkt "Anton" N 1, See 1, leicht bewölkt, gute Sicht.	passiert. Räumaufgabe mit KKG beginnt. 1.Rotte: R 133, R 134 dahinter in 2 sm. Abstand als Einzelboot R 136. Je 500 m. 12 Doppelzünder.
2107	Punkt "B 1"	passiert.
2323	Punkt "H 1"	passiert.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
11.5.44 0009 bis 0039	Zwischen "H 1" und "D 3"	"Fliegeralarm" Flakfeuer achteraus.
0100	Tonne "D 3"	passiert.
0200	Tonne "D 3" N 1, See 1, wenig bedeckt, gute Sicht	auf Gegenkurs gegangen,
0317	Tonne "H 1"	passiert.
0434	Tonne "Cäsar"	passiert.
0701	Punkt "Anton"	passiert.
0728	Hellrot " 4 " N 1, See 1, leicht bewölkt, sehr gut Sicht	R 133 EIM - A Räumerfolg mit KKG auf 54° 0,3' N, 7° 58,5' O. Wassertiefe 30 m.
0920	Leuchtsch. "H"	passiert und KKG eingenommen.
1036	Cuxhaven	R 133, R 134, R 136 festgemacht.
12.5.44 0823	Cuxhaven	Mit R 133, R 134, R 136 ausgelaufen gem. Befehl 5. Sich.Div. G 1113: Chef 13. R.Fl. Geheim. 3 Boote 13. R.Fl. stehen am 12.5. ab 0700 Uhr zur Vfg. SEK zu Arbeiten im Versuchsgebiet bei Helgoland. Weiteres nach Vereinbarung mit Vertreter SEK am 11.5. abends. Nach Erledigung Rückkehr nach Cuxhaven. -5.Sich.Div. G 1113-
0914	Leuchtsch. "H" N 1, See 1, wolkenlos sehr gute Sicht.	passiert. Alle Boote G.B.T. achtern ausgebracht.
1057	Helgoland Anst.Tonne	passiert und G.B.T. eingenommen.
1110 bis 1243	Arbeiten an der	Strommessboje.
1352	Helgoland Anst. Tonne N 1, See 1, wolkenlos gute Sicht.	passiert.
1420	vor Elbe Anst.Tn.	alle Boote G.B.T. achtern ausgebracht.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 12.5.44 1458	Leuchtschiff"H"	passiert.
1510		G.B.T. eingenommen.
1600	Cuxhaven	R 133, R 134, R 136 festgemacht.
13.5.44 1110	Cuxhaven auslaufen mit K. Schillig Reede, u. GER-Ablaufen bis Widerruf.R.-Boot lööo m. ein K.K.G.	R 134, R 136 erhalten folgenden Befehl: 5.Sich.Div. G 1304: An Chef 13.R.-Fl. Geheim Rotte R 134136 am 13.5. um 1130 Uhr Cuxhaven K.K.G., alle 1000 m. 1 Wurf, über hellrot 4 nach Dort 1630 Uhr zur Vfg. Sprerrbr. 179 zum ELK- Jade zwischen Netzsperre und Leuchtschiff Fritz rotte 1000 m. vor vorderem Sperrbr., alle G. Wurf. 5.Sich.Div. G 1304.
1155	Cuxhaven NO 1, See 1, leicht bewölkt, gute Sicht	R 134 und R 136 ausgelaufen gem. Befehl 5.Sich.Div. G 1304 zum K.K.G.-Einsatz.
1225	Leuchtsch."K"	passiert und K.K.G. ausgebracht.
1438	Hellrot "4"	passiert.
1513	Tonne 9	passiert.Aenderung Befehl 1304 durch FT.5,Sich. Div. 1450/66. Eingang FT. Leitnummer 1450/66. An R 134 : Aenderung Befehl 1304: Mit K.K.G. vor Sperrgeleit setzen bis vor Cuxhaven. Vergl. FT. 1322. 5.Sich.Div. FT. 1322/65 An Sperrbr. 179, Chef 27. M.S.Fl. Fernschreiben G 1306 wird widerrufen. Sperrgeleit so antreten, dass Leuchtschiff F 1700 erreicht wird. Dort setzt sich 27.M.S.Fl. als zusätzliches Sperrgeleit vor bis Leuchtsch.H. 5.Sich.Div.
1653	Leuchtsch.F Ost 2,See 1, Leicht bewölkt, mässige Sicht	R 136 E.L.M.-A Räumerfolg mit K.K.G. auf 53° 50,9' N , 7° 51,9' Ost Wassertiefe 17 m.
1755	zwischen Leuchtsch.F u.Tonne F	R 134 EIM-A Räumerfolg mit K.K.G. auf 53° 50,5'N 7° 53' Ost Wassertiefe 11,7 m.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 13.5.44		
1908	Tonne 1o	Ausgang FT. Leitnummer 1846/77 An 5.Sich.Div. und 13.R.-Fl. Auf 53° 5o,5' N, 7° 53' Ost und 53° 5o,9' N 7° 51,9' Ost je 1 ELM-A geraumt. Standort 19oo Uhr Leuchtschiff F. Rotte R 134.
211o	Elbe Anst.Tn. NO 2-3,See 1, halb bedeckt, gute Sicht	passiert
223o	Leuchtsch.H	passiert.
14.5.44		
0025	Sperre Cuxhaven	passiert und K.K.G. eingenommen.
0050	Cuxhaven	R 134, R 136 festgemacht.
091o	Cuxhaven	R 134, R 136 ausgelaufen zum K.K.G.-Einsatz gem. Befehl 5.Sich.Div. G 14o5. An R 134/136 Geheim 1. Sperrbr. 179 mit 154 und Flkj.24 am 14.5. um 093o Uhr ab Cuxhaven ELK- u. GER-Ablaufen über hellrot 4 nach W'haven. Rotte R 134/136 setzt sich mit K.K.G. 1ooo m. vor ersten Sperrbr. bis hellrot 6 und läuft dann mit K.K.G. weiter nach Wesermünde. 2. Am 14.5. um 16oo Uhr ab W'haven Sperr- u. Flakgeleit für Dampfer " Dalaelfven " über hellrot 6 bis Wesermünde. Uebliche Geleitformation. 3. R 134 übermittelt diesen Befehl beim Auslaufen Cuxhaven an die beiden Sperrbrecher und Flkj. 24. 5.Sich.Div. G 14o5
0932	Sperre Cuxhaven NW 3-4,See 3, Nebel,schlechte Sicht	auslaufend passiert.
1ooo	Lüchtergrund West	passiert und K.K.G. ausgebracht.
1o46	Leuchtschiff H	Ausgang FT.Ltnr.1o21/34. An 5.Sich.Div. Sperrbrecher 179 um 093o von Cuxhaven nicht angetroffen. Laufe mit Gerät nach. Standort 1o25 Uhr Leuchtschiff H. Rotte R 134.
1o52		K.K.G. ausgeschaltet wegen grober See.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 14.5.44 1155	Tonne 5	Eingang FT. Leitnummer 1127/37 An R 134: Bei Leuchtschiff "H" auf Sperrbrecher warten. -5.Sich.Div.-
1214	Tonne 3	Ausgang FT. Leitnummer 1156/39 An 5. Sich.Div. Stehe 12oo bei Tonne 5, mache Kehrt und fahre Sperrbr. entgegen. Gerätfahren nicht möglich. R 134.
124o	Elbe-Anst.-Tn. NW 5-6, See 5, bewölkt, gute Sicht	passiert
1314	Leuchtsch. "H"	Eingang FT. 1251/41 An 5. Sich.Div. und R 134 Wegen zu grober See und Verlust von Sperrgerät kehrt gemacht, ankere Neuwerk. "Sperrbrecher 179".
1414	Cuxhaven Sperre	passiert
143o	Cuxhaven	R 134, R 136 festgemacht.
15.5.44	Cuxhaven	R 134, R 136 Hafendienstplan.
13.5.44	Cuxhaven 13.5.44 um 18oo Uhr Elbe-Weser-Dampfer Hans angetreten schliesst an.	R 133 erhält folgenden Befehl: An R 133. Geheim. 1. Sperrbr. 11/27, Flkj. 23, R 133 auslaufen am Cuxhaven zum Sperr- und Flakgeleit für fer bis Wesermünde. Formation ab Sperrlücke gem. G 13o5 vom 13.5.. Das Geleit soll um 2ooo Uhr ab Leuchtschiff werden. Erster Dampfer -Cap Guir- 3oo m hinter Flkj. 23. Abstand der Dampfer unter sich 3oo m.. Vpbt. 1111 - 5. Sich.Div. G 13o8.-
18o8	Cuxhaven Ost 2, See 2, leicht bewölkt, gute Sicht	R 133 ausgelaufen gem. Befehl 5. Sich.Div. G 13o8
1846	Leuchtschiff "K"	passiert und K.K.G. ausgebracht.
2122	Hellrot " 4 "	passiert.
2214	Leuchtsch. "D"	passiert und K.K.G. eingenommen da unklar.

Heftrand

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt, Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.

Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 13.5.44 2333	Leuchtschiff R Ost 2, See 2, gute Sicht, bewölkt	passiert und G.B.T. ausgebracht. Sizinger
14.5.44 0013		G.B.T. eingenommen
0218 bis 0520	Hohe-Weg-Reede	geankert
0650	Kaiserschleuse	eingelaufen
0725	Wesermünde	R 133 festgemacht. Sizinger
14.5.44 und 15.5.44	Wesermünde	Hafendienstplan. Sizinger

Heftrand
Heftrand

Anl. 3 zu 13. R. fl. B.-Nr. 182/geh. Kdos

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		G e h e i m !
		Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine" der 13. Räumbootsflottille.
		Flottillenchef : Kapitänleutnant Eizinger
		1. Flottillening. : Oberleutnant (Ing.) Schaal

13

Stellungnahme des
Chefs der 5. Sicherungsdivision

Nichts zu bemerken.

-, den 23. Mai 1944

In Vertretung !

	R 139	seit 21.4.44.	W'haven und Vegesack Vegesack, W'münde W'haven und Kiel Ausrüstung, EKK und Restarbeiten.

Heftrand

Heftrand

Anl. 3 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 182 /geh. Kdos

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
.	. .	G e h e i m ! Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine" der 13. Räumbootsflottille. Flottillenchef : Kapitänleutnant Eizinger 1.Flottillening.: Oberleutnant (Ing.) Schmal 2.Flottillening.: Leutnant (Ing.) Ehmann Begonnen am : 1.5.44. Abgeschlossen am: 15.5.44.

Takt.Nr.	Boot	Lt. Maschinist	Bemerkungen
1.	R 133	Obermaschinist	Scholtysik
2.	R 132	" "	Jehle
3.	R 134	" "	Beyrich
4.	R 135	" "	Vogelskamp
5.	R 136	Stbs. " "	Böhm
6.	R 137	" "	Zamel
7.	R 138	" "	Röthermund
8.	R 139	" "	Burkschat

1.5.44. - 15.5.44.

Im Bereichsabschnitt außer KB befindliche Boote.

R 135	seit 9.5.44.	Cuxhaven	Kurbelwelle vom Hilfsdiesel gebrochen.
R 137	seit 23.3.44.	Wesermünde und Vegesack	Restarbeiten und Ausbildung.
R 138	seit 7.4.44.	Wesermünde, Cuxhaven W'haven und Vegesack	Restarbeiten und Ausbildung.
R 139	seit 21.4.44.	Vegesack, W'münde W'haven und Kiel	Ausrüstung, EKK und Restarbeiten.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.5.44. bis 15.5.44.	Esbjerg	R 132 ist beim Sonderkommando 21.M.S.Flott. Schmal Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal
1.5.44. bis 7.5.44.	Cuxhaven	Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal R 135 Kurbelwelle vom Hilfsmotor gebrochen. Instandsetzung durch Auswechseln der Kurbelwelle und Verstärkung des Fundamentes. Mützelfeldt-Werft, Cuxhaven. Maschinenstörungsmeldung Nr.3/44
8.5.44. bis 15.5.44.		Schmal Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal

Heftrand

gesehen:
Ringer
Kapitänleutnant
und Flo. Chef

Schmal
Oblt. (Ing.) u. Flo. Ing.

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

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

Anl. 1 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 1320/geh.

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

Pr 39 506

GEHEIM

V

Kriegstagebuch

der

13. Räumbootsflottille

Flottillenchef : Kapitänleutnant E i z i n g e r

Anlagen : Mf Absetz. Maschine

Begonnen : 16.5.44

Abgeschlossen : 31.5.44

Lfd. Nr.	Boot	Kommandant		See-tage	Bemerkungen
1	R 132	Leutnant z.S.	Hoffmann		Sonderkommando 21
2	R 133	Oblt.z.S.	Knocke	"	5
3	R 134	Oblt.z.S.	John	5	
4	R 135	Leutnant z.S.	Depken		
5	R 136	Leutnant z.S.	Scheerer	5	
6	R 137	Obersteuermann	Müller	1	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk		Sonderkommando 5
8	R 139	Oblt.z.S.	Witsch		
9	R 140	Leutnant z.S.	Biburger		

1 Mc 29315 8/44

senal Gotenhafen
Gorsen-Druck Danzig

Anlage zu D. G. H. G. 6426 /

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.5.44 bis 31.5.44	Esbjerg	R 132 Sonderunternehmen 21 zugeteilt, siehe dort.K.T.B.
16.5.44 bis 31.5.44	List/Sylt	R 133, R 138 Sonderunternehmen 5 zugeteilt, siehe dort.K.T.B..
16.5.44 bis 31.5.44	Cuxhaven	R 135, R 137 Werftliegezeit zur Reparatur der Hilfsdiesel.
16.5.44 bis 24.5.44	Kiel Wesermünde	R 139 dem Erprobungskommando unterstellt.
25.5.44 bis 31.5.44	Wesermünde	R 139 Ausbildung im Hafen und auf See.
26.5.44	Vegesack	R 140 Indienststellung auf der Bauwerft durch den Kommandanten Leutnant z.S. Biburger.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.5.44 bis 31.5.44	Vegesack Wesermünde	R 140 dem Erprobungskommando unterstellt.
16.5.44 1645	Cuxhaven	R 134, R 136 ausgelaufen zur Aufgabe 5.Sich.Div.: Mit Sperrbrecher 11 und 27 über Feuerschiff "Karl", "Hans", "Hellrot 4", "Hellrot 6", Feuerschiff "Dora", "Emil", "Richard" nach Wesermünde.R.-Bootsrotte 1ooo Mtr.vor Sperrbrecher mit K.K.G..
1932	"Hellrot 4" NW 3-4,See 2, bedeckt, mittlere Sicht.	passiert.
2220	Langlütjen	R 134, R 136 von Sperrbrecher 11 nach Wesermünde entlassen.
2330	Wesermünde	R 134, R 136 eingelaufen.
17.5.44 und 1855.44	Wesermünde	R 134, R 136 Ausbildung im Hafen.
19.5.44 0900	Wesermünde	R 134, R 136 ausgelaufen zur Aufgabe 5.Sich.Div. G 1810: Geheim. Sperrbrecher 29 mit R 134/136 durchführen am 19.5. um 0600 Uhr ab Columbuskai Sperr- u.Flakgeleit für die Dampfer von der Weser zur Elbe nach Anweisung der Küst Dwarslinie mit GBT an 50 Mtr. Schleppleine 1500 Mtr. hinter Sperrbrecher 29. Im Abstand von 250 Mtr. von der geschleppten GBT der R.-Boote die Dampfer mit je 300 Mtr.Abstand. M 265 und R 232 schliessen sich an. 1.Sp.Fl.hat gleiches.

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.5.44 1145	Feuerschiff "H" NNW 2, See 1 wenig bewölkt, gute Sicht	passiert.
1620	Feuerschiff "H" NNW 2, See 1 wenig bewölkt, gute Sicht	passiert.
1750	Cuxhaven	R 134, R 136 eingelaufen.
20.5.44 bis 25.5.44	Cuxhaven	R 134, R 136 Ausbildung im Hafen.
26.5.44 1245	Cuxhaven	R 134, R 136 ausgelaufen zum Marsch nach Wesermünde mit Geleit.
1853	Feuerschiff "D" W 2-3, See 1, bedeckt, mässige Sicht.	passiert.
2340	Wesermünde	R 134, R 136 eingelaufen.
27.5.44 und 28.5.44	Wesermünde	R 134, R 136 Ausbildung im Hafen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.5.44 1810	Wesermünde	R 134, R 136 ausgelaufen gemäss Befehl 5.Sich.Div. G 2908: Geheim! Rotte R 134/136 am 29.5. um 1800 Uhr Wesermünde auslaufen über Weg "Hellrot" nach Emden. Dort am 30.5. um 0800 Uhr im Aussenhafen am Silo auslaufbereit. Eingeschifft werden 7 Generalstabsoffiziere zu einer Besichtigungsfahrt über die ostfries. Inseln und Helgoland. Auf allen Fahrten KKG einsetzen. Kommandant R 134 meldet täglich Lage und Absichten an 5.Sich.Div. nachr. B.S.N. - 5.Sich.Div. G 2908 -
2116	"Hellrot 6" N 2, See 1, wenig bewölkt, Mittlere Sicht.	passiert.
2312	"Hellrot 22"	R 134 EIM-A Räumerfolg auf 53° 48,0' N, 7° 11,9' Ost. Schiffspeilung 0°, 2000 Mtr. ab, 18 Mtr. Wassertiefe.
30.5.44 0005	"Hellrot 28"	Ausgang F.T. 2344/93: 5.Sich.Div. 2312 Uhr K.K.G. Räumerfolg bei Tonne 22. Erbitte Massnahme " Viktor " ab 0130 Uhr bis Widerruf. - Chef 13.R.-Flottille-
0212	" Punkt Fritz " NW 2, See 1, mittl. Sicht, wenig bewölkt.	passiert.
0533	Emden	R 134, R 136 eingelaufen.
1005	Emden	R 134, R 136 mit Heereskommission ausgelaufen nach Borkum.
1148	Borkum N 2, See 1, wenig bewölkt, gute Sicht.	R 134, R 136 mit Heereskommission eingelaufen.

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

B 36. Kriegstagebuchformulare.

5 Km. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.5.44 0255	Borkum NNO 4, See 3, gute Sicht, leicht bewölkt.	R 134, R 136 mit Heereskommission ausgela nach Norderney.
0440	Punkt " Fritz "	passiert.
0802	Norderney NO 4, See 3, Leicht bewölkt, gute Sicht.	R 134, R 136 mit Heereskommission eingela

Anl. 3 zu 13. R.Fl.B.Nr. 1320/44 g.Kdos.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim!
		Kriegstagebuch Abschnitt " Maschine"
		der
		13. Räumbootsflottille.
		Flottillenchef: Käpitänleutnant Eizinger 1. Flottillening.: Oberleutnant (Ing.) Schmal 2. Flottillening.: Leutnant (Ing.) Ehmann
		Begonnen am: 16.5.44.
		Abgeschlossen am: 31.5.44.

Takt.Nr.	Boot	Lt. Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Obermaschinist Scholtysik	
2	R 132	" " Jehle	
3	R 134	" " Beyrich	
4	R 135	" " Vogelskamp	
5	R 136	Stbs. " " Böhm	
6	R 137	" " Zamel	
7	R 138	" " Rothermund	
8	R 139	" " Burkschat	
9	R 140	" " Brune	
		16.5.44. - 31.5.44.	

befindliche

sdiesel

sdiesel

usbildung

Motor Zyl. 8

eibstoff-

schliffen.

E.K.K.

Stellungnahme

des Chefs der 5. Sicherungsdivision zum K.T.B. der 13. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16.-31.5.44.

Nichts zu bemerken.

Konteradmiral.

Din A 3

Anl. 3 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 1320/44.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.5.		
1145	31.5.44 o255 Borkum NNO 4, See 3, gute Sicht, leicht bewölkt.	R 134, R 136 mit Heereskommission ausgela nach Norderney.
1620	o44o Punkt " Fritz "	passiert.
	o8o2 Norderney NO 4, See 3, Leicht bewölkt, gute Sicht.	R 134, R 136 mit Heereskommission eingela
1750		Riemann
20.5.44 bis 25.5.44		
26.5.44 1245		
1853		
2340		
27.5.44 und 28.5.44		

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim!
		Kriegstagebuch Abschnitt " Maschine" der 13. Räumbootsflottille.
		Flottillenchef: Käpitänleutnant Eizinger 1. Flottillening.: Oberleutnant (Ing.) Schmal 2. Flottillening.: Leutnant (Ing.) Ehmann
		Begonnen am: 16.5.44. Abgeschlossen am: 31.5.44.

Takt.Nr.	Boot	Lt. Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Obermaschinist	Scholtysik
2	R 132	" "	Jehle
3	R 134	" "	Beyrich
4	R 135	" "	Vogelskamp
5	R 136	Stbs. " "	Böhm
6	R 137	" "	Zamel
7	R 138	" "	Rothermund
8	R 139	" "	Burkschat
9	R 140	" "	Brune

16.5.44. - 31.5.44.

Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote.

35	seit 9.5.44.	Cuxhaven	Reparatur des Hilfsdiesel
137	seit 23.3-44.	Cuxhaven	Reparatur des Hilfsdiesel
138	seit 7.4.44. bis 24.5.44.	Hafen und See	Ausbildung
139	seit 21.4.44.	Kiel, W'münde u. Vegesak	Restarbeiten und Ausbildung
136	seit 22.5.44. bis 24.5.44.	Cuxhaven	Kolben Stb. Hpt. Motor Zyl. 8 ausgewechselt. Treibstoff-pumpennocken abgeschliffen.
140	seit 26.5.44.	Vegesak W'münde	Restarbeiten und E.K.K.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
6.5.44. bis 31.6.44.	Esbjerg	R 132 ist beim Sonderkommando 21. M.S.Flott. Keine besonderen Vorkommnisse.
16.5.44. bis 17.5.44.		Keine besonderen Vorkommnisse.
17.5.44.	Deutsche Bucht	R 137 Kurbelwelle vom Hilfsmotor gebrochen. Instandsetzung durch Auswechseln der Kurbelwelle und Verstärkung des Fundamentes. Mützelfeldwerft, Cuxhaven. Maschinenstörungsmeldung Nr. 1/44.
16.5.44 5.44 bis 31.5.44.	List auf Sylt	R 133 und R 138 Beim Sonderkommando 5 Keine besonderen Vorkommnisse.
18.5.44. bis 22.5.44.		Keine besonderen Vorkommnisse.
22.5.44.	Cuxhaven	R 136 Stb. Hpt. Motor Zylinder 8 gerissen. Brennstoffantriebsnocken Zyl.8 ein kleines Stück herausgebrochen. Kolben wurde ausgewechselt, Brennstoffpumpennocken abgeschliffen. Maschinenstörungsmeldung Nr. 1/44
23.5.44. bis 31.5.44.		Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen
Kapitänleutnant
u.
Flo. Chef

M.z.b.
Gelesen:
Korv. Kpt. (Ing.)
und Divisionsingenieur
Oberlt. (Ing.) u. Flo. Ing.

Heftrand

1

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee , den 30. Juli 1944
B.Nr. G 6426 A III

Geheim!

An
Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl.

Anliegend wird das KTB der 13. R-Flottille vom 16.-31.5.44 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

an KA
1. Skl. i. A.

1./Ch. B. Nr. 29315
Eing. 03. AUG. 1944
mit 1 Anl.

Anl. A zu 13. R.Fl.B.Nr. A448 / geh. 1

H 39 554

Anl. zu 5 Sicherungsgutachten
B Nr. 5177

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim

Kriegstagebuch ✓

der
13.Räumbootsflottille

Flottillenchef : Kapitänleutnant Eizinger

Angefangen : 1.6.1944
Abgeschlossen : 15.6.1944

Anlagen : ⁄

m/Abgabe Maschine

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant		Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Ltn.z.S.	Hoffmann	..	Sonderkommando 21 und 5
2	R 133	Obltn.z.S.	Knocke	..	Sonderkommando 5
3	R 134	Obltn.z.S.	John	6	
4	R 135	Ltn.z.S.	Depken	2	
5	R 136	Ltn.z.S.	Scheerer	6	
6	R 137	Ob.Strm.	Müller	..	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	2	bis 5.6.Sdkd.5
8	R 139	Obltn.z.S.	Witsch	4	
9	R 140	Ltn.z.S.	Biburger	..	
10	R 141	Ob.Strm.	Glas	1	3.6.Indienststell.

Anl. zu 1/Skl. 30594/44 Geh.

Anlage zu B. d. U. d. 4437 /—

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.6.44 bis 5.6.44	Esbjerg	R 132 Sonderunternehmen 21 zugeteilt. Siehe dort. K.T.B. Sizinger
6.6.44 bis 15.6.44	List	R 132 Sonderunternehmen 5 zugeteilt. Siehe dort. K.T.B. Sizinger
1.6.44 bis 15.6.44	List	R 133 Sonderunternehmen 5 zugeteilt. Siehe dort. K.T.B. Sizinger
1.6.44 bis 9.6.44	Cuxhaven Wesermünde	R 135 Reparatur des Hilfsdiesels, Schleifenfahrt, Kompensieren. Sizinger
1.6.44 bis 12.6.44	Cuxhaven	R 137 Reparatur des Hilfsdiesels, Schleifenfahrt, Kompensieren, Ausbildung im Hafen und auf See. Sizinger
1.6.44 bis 5.6.44	List	R 138 Sonderunternehmen 5 zugeteilt. Siehe dort. K.T.B. Sizinger
6.6.44 bis 15.6.44	List Wesermünde Cuxhaven	R 138 Wegen Ausfall Hilfdiesel Ueberführung nach Wesermünde und weiter nach Cuxhaven in die Werft zur Reparatur Hilfsdiesel. Gefechtsausbildung der Besatzung. Sizinger

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.6.44	Wesermünde	R 139 Ausbildung im Hafen. Sizinger
1.6.44 bis 15.6.44	Wesermünde Wilhelmshaven	R 140 dem E.K.K. unterstellt. Sizinger
3.6.44	Vegesack	R 141 Indienststellung durch den Kommandanten Ob.Strm. Glas auf der Bauwerft. Sizinger
4.6.44 bis 15.6.44	Wesermünde Wilhelmshaven	R 141 dem E.K.K. unterstellt. Sizinger
1.6.44 0445	Norderney	R 134, R 136 mit Heereskommission ausgelaufen nach Wangerooge.
0532	Hellrot 22 NO 3, See 3, bedeckt, gute Sicht.	passiert.
0755	Wangerooge	R 134, R 136 mit Heereskommission eingelaufen.
1840	Wangerooge	R 134, R 136 mit Heereskommission ausgelaufen nach Helgoland.
1921	Hellrot 10 NO 3-4, See 3, bedeckt, gute Sicht	R 134 EIM-A Raumerfolg auf 53° 50,8 ' Nord, 7° 50,0 ' Ost, Wassertiefe 15 m.
2100	Helgoland	R 134, R 136 mit Heereskommission eingelaufen. Sizinger
2.6.44 0710	Helgoland	R 134, R 136 ausgelaufen nach Wesermünde.

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 2.6.44 0815	Hellrot 6 NW 2, See 1, bedeckt, gute Sicht.	passiert.
1200	Wesermünde	R 134, R 136 eingelaufen, Heereskommission ausgestiegen.
1700	Wesermünde	R 139, R 134, R 136 ausgelaufen nach Wilhelmshaven gem. Befehl B.S.N. zur Verfügung des Befehlshabers.
2000	Leuchtschiff R W 2, See 2, bewölkt, gute Sicht.	passiert.
2150	Wilhelmshaven	R 139, R 134, R 136 festgemacht. Inzinger
3.6.44 0509	Wilhelmshaven NW 4, See 3, bewölkt, gute Sicht	R 139, R 134, R 136 ausgelaufen zum Marsch nach Esbjerg. Befehlshaber auf R 139.
0855	Elbe Anst.Tn.	passiert.
1120	Tonne 3 Weg "Weiss" NW 5, See 4, bewölkt, gute Sicht.	passiert.
1312		Ausgang F.T. Leitnummer 1254/16: BSN Durchlaufen Esbjerg. Standort 1300 Uhr Qu.9471. Chef 13.R.-Flottille.
1650	Esbjerg	R 139, R 134, R 136 mit Befehlshaber eingelaufen. Inzinger
4.6.44	Esbjerg	R 139, R 134, R 136 Hafentag. Inzinger
5.6.44 1335	Esbjerg	R 139, R 132, R 134, R 136 mit Befehlshaber ausgelaufen nach List.

5177

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 5.6.44 1535	Tonne 5 SW 2, See 2, bewölkt, gute Sicht	passiert.
1708	List	R 139, R 132, R 134, R 136 mit Befehlshaber eingelaufen. Inzinger
6.6.44 0813	List SW 2, See 2, bewölkt, gute Sicht	R 139, R 134, R 136, R 138, mit Befehlshaber ausgelaufen nach Wilhelmshaven.
1140	Tonne 3 SW 2, See 3, bewölkt, gute Sicht	passiert.
1248	Weg " Weiss "	Eingang F.T. 1219/16 : R 139 Wann ist mit Eintreffen Wilhelmshaven zu rechnen. BSN
1323	Weg " Weiss "	Ausgang F.T. 1309/18 : B.S.N. Standort Qu.9644. Durchlaufen W'haven. Eintreffen gegen 1700 Uhr. Chef 13.R.-Flottille.
1414	Hellrot 4 SW 2, See 2, bewölkt, gute Sicht	Ausgang F.T. 1403/19 : 5.Sich.Div. R 138 wegen ausgefallenem Hilfsdiesel mit R 134 um 1430 Uhr bei Hellrot 6 nach Wesermünde entlassen. Chef 13.R.-Flottille.
1700	Wilhelmshaven SW 2, See 2, gute Sicht, bedeckt	R 139, R 136, eingelaufen. Befehlshaber von Bord.
1703	Wilhelmshaven	R 139, R 136 ausgelaufen nach Wesermunde.
1710	Wesermünde	R 134, R 138 eingelaufen.
2100	Wesermünde	R 139, R 136 eingelaufen. Inzinger
7.6.44 0900	Wesermünde	R 134, R 139 ausgelaufen nach Helgoland zur Aufnahme einer Strommessboje.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. DIN A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 7.6.44 2100	Wesermünde	R 134, R 139 eingelaufen. Sizinger
7.6.44	Wesermünde	R 136 Ausbildung im Hafen. Sizinger
8.6.44 und 9.6.44	Wesermünde	R 134, R 136, R 139 Ausbildung im Hafen. Sizinger
10.6.44 0700	Wesermünde	R 135, R 134, R 136, R 139 ausgelaufen zum Fla.Uebungsschiessen.
0858	Leuchtschiff R W 3-4, See 2, bedeckt, mässige Sicht	Boote lagen klar zum Fla.-Uebungsschiessen.
1000	Leuchtschiff R	Fla.-Uebungsschiessen entfällt, da wegen Wetterlage kein Flugzeug gestartet. Weiterlaufen nach Helgoland zur Aufgabe S.V.K.
1227	Helgoland	R 135, R 134, R 136, R 139 eingelaufen.
1713	Helgoland W 4, See 3 bedeckt, mässige Sicht	R 135, R 134, R 136, R 139 ausgelaufen zu Räumarbeiten an Versuchssperre vor Helgoland.
2240	Helgoland W 4, See 3 bedeckt mässige Sicht	R 135, R 134, R 136, R 139 eingelaufen. Sizinger
11.6.44 0835	Helgoland NW 5, See 4 bedeckt, mittlere Sicht	R 135, R 134, R 136, R 139 ausgelaufen zu Räumarbeiten vor Helgoland.
1130		Aufgabe wegen zu grober See abgebrochen.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 11.6.44 1154	Helgoland	R 135, R 134, R 136, R 139 eingelaufen. Sizinger
12.6.44 und 13.6.44	Helgoland	R 135, R 134, R 136, R 139, Ausbildung im Hafen, da wegen zu starkem Seegang Fortsetzung Aufgabe nicht möglich. Sizinger
13.6.44 1700	Helgoland	R 137 eingelaufen von Cuxhaven kommend.
1710		R 136 entlassen nach List zum Sonderunternehmen 5. Sizinger
14.6.44 1100	Helgoland W 4, See 3, bewölkt, mässige Sicht	R 135, R 134, R 137, R 139 ausgelaufen zur Fortsetzung Räumarbeiten.
1515	Helgoland W 5, See 4, bedeckt mittlere Sicht	Aufgabe wegen zu grober See abgebrochen.
1540	Helgoland	R 135, R 134, R 137, R 139 eingelaufen. Sizinger
15.6.44	Helgoland	R 135, R 134, R 137, R 139 Ausbildung im Hafen, da Aufgabe wegen grober See nicht durchführbar. Sizinger

6 8

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 7.6. 21oc		
7.6.		

13

L1

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee , den 9. August 1944
B.Nr. G 6427 A III

Geheim!

An

Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl.

Anliegend wird das KTB der 13. RFl. vom 1.-15.6.44 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

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

Nr. 30594
12 AUG 1944
mit -1- Anl.

an KA
1. Skl. i. A.

10/8

224

11.
08

11

Anl. 3 zu 13. R. Fl. B Nr. 1448 /geh. 9

Anl. zu 5. Sicherungsdivision Nr. 5177

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

Kriegstagebuch Abschnitt " Maschine "
der
13. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger
1. Flottillening.: Oberleutnant(Ing) Schmal
2. Flottillening. :Leutnant(Ing) Ehmann

Begonnen am 1.6.44.
Abgeschlossen am 15.6.44.

Takt.Nr.	Boot	Lt.Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Obermaschinist Scholtysik	
2	R 132	" " Jehle	
3	R 134	" " Beyrich	
4	R 135	" " Vogelskamp	
5	R 136	Stbs " Böhm	
6	R 137	" " Zamel	
7	R 138	" " Rothermund	
8	R 139	" " Burkschat	
9	R 140	" " Brune	
10	R 141	" " Sonntag.	

1.6.44.-15.4.44.
Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote :

R 135	seit 9.5.44. bis 5.6.44.	Cuxhaven	Reparatur des Hilfsdiesel.
R 137	seit 23.3.44. bis 11.6.44.	Cuxhaven	Reparatur des Hilfdiesel .
R 138	seit 5.6.44.	Cuxhaven	Reparatur des Hilfsdiesel.
R 139	seit 21.4.44	W'münde, Deutsche Bucht, Helgoland	Ausbildung
R 14[illegible]	[illegible]		[illegible]n, Ausrüstung [illegible]ten. [illegible]n, Ausrüstung [illegible]en. [illegible] Hilfsdiesel.

Heftrand

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

des Chefs der 5. Sicherungsdivision zum K.T.B.
der 13. Räumbootsflottille für die Zeit v.1.-15.6.44

Nichts zu bemerken.

Konteradmiral.

Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.6.44. bis 11.6.44	Esbjerg u. List	R 132 ist beim Sonderkommando 21.M.S.Flott. und Sonderkommando 5. Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal
11.6.44	List	R 132. Hilfsdiesel. Durch Federbruch des Auslaßventils gelangen Bruchstücke zwischen Kolben und Deckel v.Zyl.4.Kolben Pleuelstange und Wanne gebrochen. Mützelfeldwerft ,Cuxhaven. Maschinenstörungsmeldung Nr.2/44. Schmal
1.6.44 bis 5.6.44	Deutsche Bucht Esbjerg, [illegible]	Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal
5.6.44.		R 135. K.B. Schmal
5.6.44		R 138. Kurbelwelle vom Hilfsmotor gebrochen. Reparatur durch Auswechseln der Kurbelwelle und Verstärkung des Fundamentes. Mützelfeldwerft,Cuxhaven. Maschinenstörungsmeldung Nr.1/44. Schmal
6.6.44 bis. 10.6.44	Deutsche Bucht Helgoland	Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal
11.6.44	Cuxhaven	R 137 K.B. Schmal
12.6.44. bis 15.6.44	Deutsche Bucht Helgoland	Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal
1.6.44 bis 15.6.44	List	R 133 ist beim Sonderkommando 5. Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal

M.d.L.
Gesehen!

Korv.-Kpt. (Ing.)
und Verbandsingenieur. B.d.N.Ia.

gesehen:
Lüdinger
Kapitänleutnant
und
Flottillen-Chef

Schmal
Oberleutnant(Ing) u.Flo.Ing.

Anl. 1 zu 13. R.Fl.B.Nr. 7745/geh. 1

5982

Tag Uhrzeit | Ort Wetter | Vorkommnisse

Geheim! Lr 39860

Kriegstagebuch

der
13. Räumbootsflottille

m/Abteilung Maschine

Flottillenchef : Kapitänleutnant Eizinger

Angefangen : 16.6.44
Abgeschlossen : 30.6.44

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant		Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Lt.z.S.	Hoffmann	1	
2	R 133	Oblt.z.S.	Knocke	1	
3	R 134	Oblt.z.S.	John	4	
4	R 135	Lt.z.S.	Depken	4	
5	R 136	Lt.z.S.	Scheerer	7	
6	R 137	Ob.Strm.	Müller	4	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	1	
8	R 139	Oblt.z.S.	Witsch	4	
9	R 140	Lt.z.S.	Biburger	4	
10	R 141	Ob.Strm.	Glas		
11	R 142	Lt.z.S.	Kessler	1	

Anl. zu 1/Skl. 32581/44 Geh.

Vorkommnisse

Überführung von List über Helgoland nach Wilhelmshaven.

Eizinger

Werftliegezeit zur Reparatur des Hilfs-Diesels.

Eizinger

Sonderkommando 5 zugeteilt. Siehe dort. K.T.B.

Eizinger

Ausbildung im Hafen und auf See.

Eizinger

Ausbesserungsarbeiten in der Werft.

Eizinger

R 135, R 137, R 139 Auslaufen zum an der Versuchssperre S.V.K. wegen See nicht möglich.

Eizinger

R 134, R 137, R 139 ausgelaufen zu Leiten für S.V.K.

R 134, R 137, R 139 eingelaufen.

Eizinger

R 134 ausgelaufen nach Wesermünde.

R 134 eingelaufen.

Eizinger

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
19.6.44 bis 26.6.44	Wesermünde	R 134, R 135 Ausb
bis 23.6.44	Wesermünde	
24.6.44 bis 26.6.44	Wesermünde	R 140 Ausbildung
16.6.44 bis 23.6.44	Wesermünde	R 141 dem E.K.K.u

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B!Nr. G 6946 FIII

Geheim

An
Oberkommando der Kriegsmarine 1 Sk

Anliegend wird das KTB der 13. R-Fl. Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. L u
Für den Befehlshaber der Sicher
Der Chef des Stabe

1./Skl. B. Nr. 32581
Eing. 29. AUG. 1944
mit 1 Anl.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.6.44 und 17.6.44	List Helgoland Cuxhaven	R 132 Ueberfuhrung von List über Helgoland nach Cuxhaven. Sizinger
18.6.44 bis 30.6.44	Cuxhaven	R 132 Werftliegezeit zur Reparatur des Hilfsdiesels. Sizinger
16.6.44 bis 20.6.44	List	R 133 Sonderkommando 5 zugeteilt. Siehe dort. K.T.B. Sizinger
21.6.44 bis 26.6.44	List Cuxhaven Wesermünde	R 133 Ausbildung im Hafen und auf See. Sizinger
27.6.44 bis 30.6.44	Cuxhaven	R 133 Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Sizinger
16.6.44	Helgoland	R 134, R 135, R 137, R 139 Auslaufen zum Arbeiten an der Versuchssperre S.V.K. wegen zu grober See nicht möglich. Sizinger
17.6.44 0710	Helgoland	R 135, R 134, R 137, R 139 ausgelaufen zu Raumarbeiten für S.V.K.
1818	Helgoland	R 135, R 134, R 137, R 139 eingelaufen. Sizinger
18.6.44 1300	Helgoland	R 135, R 134 ausgelaufen nach Wesermünde.
1800	Wesermünde	R 135, R 134 eingelaufen. Sizinger

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
19.6.44 bis 26.6.44	Wesermünde	R 134, R 135 Ausbildung im Hafen. Sizinger

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B!Nr. G 6946 KIII

Geheim!

Den 24. August 1944

An
Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl

Anliegend wird das KTB der 13. R-Fl. vom 16.-30.6.44 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

1./Skl. B. Nr. 32581
Eing. 29. AUG. 1944
mit 1 Anl.

an KA
1. Skl. i. A.

bis 23.6.44	Wesermünde	Sizinger
24.6.44 bis 26.6.44	Wesermünde	R 140 Ausbildung im Hafen. Sizinger
16.6.44 bis 23.6.44	Wesermünde	R 141 dem E.K.K. unterstellt. Sizinger

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

2

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
19.6.44 bis 26.6.44	Wesermünde	R 134, R 135 Ausbildung im Hafen. Dirings
16.6.44 bis 2o.6.44	List	R 136 Sonderkommando 5 zugeteilt, siehe dort. K.T.B. Dirings
21.6.44 bis 26.6.44	Cuxhaven Wesermünde	R 136 Ausbildung im Hafen und auf See. Dirings
18.6.44 bis 2o.6.44	Helgoland	R 137, R 139 zur Verfügung S.V.K. Dirings
21.6.44 bis 26.6.44	Wesermünde	R 137, R 139 Ausbildung im Hafen. Dirings
16.6.44 bis 3o.6.44	Cuxhaven	R 138 Werftliegezeit zur Reparatur des Hilfsdiesels. Dirings
16.6.44 bis 23.6.44	Vegesack Wesermünde	R 14o dem E.K.K. unterstellt. Dirings
24.6.44 bis 26.6.44	Wesermünde	R 14o Ausbildung im Hafen. Dirings
16.6.44 bis 23.6.44	Wesermünde	R 141 dem E.K.K.unterstellt. Dirings

Heftrand

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
24.6.44 1330	Wesermünde-Unterweserslip	R 141 durch Bombenvolltreffer aufs Vor- und Achterschiff gesunken.-E.K.K.-. Zirngi
17.6.44	Vegesack	R 142 Indienststellung auf der Bauwerft durch den Kommandanten. Zirngi
18.6.44 bis 30.6.44	Vegesack Wesermünde Wilhelmshaven	R 142 dem E.K.K. unterstellt. Zirngi
27.6.44 0800	Wesermünde	R 137,R 134, R 135, R 136, R 139, R 140 ausgelaufen zum Fla.-Uebungsschiessen.
0900-1000		Fahrübungen.
1015-1140	Feuerschiff"R"	Fla.-Uebungsschiessen.
1245-1415	Feuerschiff"R"	Schleppmanöver zur Uebung.
1535	Wesermünde	R 137, R 134, R 135, R 136, R 139, R 140 eingelaufen. Zirngi
28.6.44	Wesermünde	R 134, R 135, R 137, R 139, R 140 Ausbildung im Hafen. Zirngi
28.6. bis 30.6.44	Wesermünde	R 136 Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Zirngi
29.6.44	Cuxhaven	M 305 zur Durchführung Wracksucharbeiten der 13.Raumbootsflottille unterstellt. Zirngi

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.6.44 1200	Wesermünde	R 139, R 137, ausgelaufen nach Cuxhaven zum Geleit M 305.
1430	Wesermünde	R 135, R 134, R 140 ausgelaufen nach Borkum zu Wracksucharbeiten gem. Befehl 5.Sich.Div. G 2716 v.27.6.44 : SSD Chef 13.R.-Flott. Geheim ! Folgende Wracks sind in der angegebenen Reihenfolge nachzuprüfen auf genaue Lage, Wassertiefe über dem Wrack bezogen auf M SPR N W und gegebenenfalls dauerhaft zu bezeichnen: 1. M 435 etwa 53 Grad 34,5 Min. Nord, 6 Grad 4,5 Min.Ost. 2. Lasbeck etwa 53 Grad 38,7 Min. Nord, 6 Grad 14,8 Min.Ost. 3. Vesta Qu. 8325, nähere Angaben folgen. 4. VP 1237 etwa 53 Grad 35,5 Min. Nord, 5 Grad 1o,8 Min.Ost und Hast II etwa 53 Grad 36 Min.Nord, 5 Grad 1o Min. Ost. 5. VP 1233 und VP 1236 etwa53 Grad 54 Min.Nord, 6 Grad 28 Min. Ost. Stützpunkt Borkun oder Terschelling. Arbeiten nur nachts. Täglich nach Einlaufen Arbeits- und Absichtmeldung. Auch nachrichtlich Adm. Niederlande. 5.Sich.Div. G 2716.
1805	"Hellrot 6" NW 2-3,See 2, massige Sicht, Regenschauer.	R 139, R 137, M 305 von Cuxhaven kommend schliessen an.
2250	Punkt Fritz NW 3, See 2, mittl.Sicht, bedeckt,Regenschauer.	passiert.
2300	"Hellrot 42"	Beginn Sucharbeiten bei Wrack " M 435 ". Zirngi
30.6.44 0330	"Hellrot 44"	Sucharbeiten beendet. Wrack gefunden auf ungef. 53° 34,5' N, 6° 4,5' O und mit je einer Fischereiboje 1oo m. nördlich und südlich bezeichnet.
0345	Punkt Fritz N 4,See 3, bedeckt,Regenschauer, wechselnde Sicht.	R 135, M 305 Wrackberührung. Leichte Schaden. Marsch kann ohne Hilfe fortgesetzt werden.
0540	Borkum	passiert.R 139, R 137 eingelaufen.
0654	Emden	R 135,R 134, R 140, M 305 eingelaufen. Zirngi

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim. Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine" der 13.Räumbootsflottille. Flottillenchef:Kapitänleutnant Eizinger. Flottillening.:Oberleutnant(Ing) Schmal. II.Flo.Ing. : Leutmant(Ing) Ehmann. Begonnen am 16.6.44. Abgeschlossen am 3o.6.44.

Takt.Nr.	Boot	Lt.Maschinist	Bemerkungen.
1	R 133	Obermaschinist	Scholtysik
2	R 132	" "	Jehle
3	R 134	" "	Beyrich
4	R 135	" "	Vogelskamp
5	R 136	Stsm. "	Böhm
6	R 137	" "	Zamel
7	R 138	" "	Rothermund
8	R 139	" "	Burkschat
9	R 140	" "	Brune
10	R 141	" "	Sonntag
11	R 142	" "	Strünkmann

16.6.44. bis 30.6.44.
Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote:

R 138.	seit 5.6.44. bis 30.6.44.	Cuxhaven	Reparatur des Hilfsdiesel.
R 139	seit 21.6.44 bis 2o,6.44	Wesermünde,Deutsche Bucht,Helgoland	Ausbildung.
R 140	seit 26.5.44. bis 30.6.44	W'münde,Deutsche Bucht.	Restarbeiten und Ausbildung
R 141	seit 3.6.44. bis 30.6.44.	Vegesak,W'münde W'haven	E.K.K. Ausrüstung,Rest= arbeiten.
R 142	seit 17.6.44. bis 30.6.44.	Vegesak,W'münde W'haven.	E!K.K. Restarbeiten.
R=132	seit 11.6.44. bis 30.6.44.	Cuxhaven	Reparatur des Hilfsdiesel.
R 133	seit 27.6.44. bis 30.6.44.	Cuxhaven	Schäden an der Bordwand.
R 136	seit 28.6.44	W'münde	Voith-Schneider Erneuer= ung der Kühlwasserleitung.
R 135	seit 30.6.44	Emden	Schäden am Schiffsboden.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.6.44 bis 6.44.	List	R 133 ist beim Sonderkommando 5. Keine besonderen Vorkommnisse.
27.6.44	Cuxhaven	R 133 A.K.B. Reparatur der durch Schleppen der Kähne entstandenen Schäden.
16.6.44 bis 2o.6.44	W'münde, Helgo=land, Deutsche Bucht.	Keine besonderen Vorkommnisse.
20.6.44	Wesermünde	R 139 K.B.
21.6.44 bis 23.6.44	Wesermünde	Keine besonderen Vorkommnisse.
24.6.44	Wesermünde	R 141 Durch Bombenvolltreffer bei der Unter=weser-Slip-A.G. gesunken. Hebungsarbeiten sind im Gange.
25.6.44 bis 27.6.44	Wesermünde	Keine besondern Ereignisse.
28.6.44.	Wesermünde	R 136. Kühlwasserrohr vom Voith Schneider-Prop. gebrochen. Unterweserslip. Wesermünde Maschinenstörungsmeldung Nr. 2/44.
29.6.44. bis 3o.6.44.	Deutsche Bucht Borkum, Emden	Keine besonderen Vorkommnisse.
30.6.44.	Cuxhaven	R 138 K.B.
30.6.44	Deutsche Bucht	R 135 auf ein Wrack gelaufen. Schiffsboden be=schädigt. Staatswerft, Emden.

gesehen !

Kapitänleutnant
und
Flottillenchef.

Oberleutnant(Ing) u. Flo. Ing.

Gesehen:

Korv. Kapt. (Ing.)
und Divisionsingenieur
u. Unterseebooting. i. V.

Anl. 1 zu 13. R.Fl.B.-Nr. 1769 /ach. 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Anl. zu 3. Skl. Nr. 6086

Kr 39861

Geheim!

Kriegstagebuch
der
13.Raumbootsflottille

Flottillenchef : Kaptlt. Eizinger

Angefangen : 1.7.44
Abgeschlossen : 15.7.44

m/Abstm. Haselmine

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant		Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Lt.z.S.	Hoffmann	3	1o.7.44 K.B.
2	R 133	Oblt.z.S.	Knocke	7	1.7.44 K.B.
3	R 134	Oblt.z.S.	John	8	
4	R 135	Lt.z.S.	Depken	2	8.7.44 K.B.
5	R 136	Lt.z.S.	Scheerer	4	2.7.44 K.B.
6	R 137	Ob.Strm.	Müller	7	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	6	
8	R 139	Oblt.z.S.	Witschr	6	
9	R 14o	Lt.z.S.	Biburger	7	1o.7.44 K.B.
1o	R 142	Lt.z.S.	Kessler	3	E.K.K.
11	R 144	Ob.Strm.	Glas	-	E.K.K.
12	R 172	Lt.z.S.	Wohlleben	4	Ab 1.7.44 der Flott.zugeteilt.
13	M 3o5	Oblt.z.S.	Frühling	-	1.7.-8.7.d.Flott.zuget.
14	M 383	Oblt.z.S.	Conrad	-	9.7.-14.7. " "
15	R 2o			-	Ab 1.7.44 d.Flott.zuget.
16	R 22			-	" "
17	R 171	Oblt.z.S.	P ollak	-	" "
18	R 175	Lt.z.S.	Thomas	-	" "
19	R 177	Lt.z.S.	Naumann	-	" "
2o	R 183	Oblt.z.S.	Horlitz	-	" "

Anl. zu 1/Skl. 32584 /44 Geh.

Anlage zu B. S. N. G. Nr / 44

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.7.44 bis 9.7.44	Cuxhaven	R 132 A.K.B. Werftliegezeit zur Reparatur des Hilfsdiesels. Lizinger
10.7.44 0815	Cuxhaven	R 132 abgelegt zum Marsch nach W ' haven.
1750	W ' Haven	eingelaufen. Lizinger
11.7.44	W ' haven	R 132 Schleifenfahrt.
1015		ausgelaufen nach Wesermünde.
1515	Wesermünde	eingelaufen. Lizinger
12.7.44 und 13.7.44	Wesermünde	R 132 Ausbildung im Hafen. Lizinger
14.7.44 0200	Wesermünde	R 132, R 142 ausgelaufen nach Blexen.
0230	Blexen	R 132, R 142 Blexen eingelaufen.
0310	Blexen	R 132, R 142 mit Befehlshaber an Bord ausgelaufen nach Wyk auf Föhr.
0950	Wyk	R 132, R 142 Wyk eingelaufen.
2100	Wyk	R 132, R 142 mit Befehlshaber an Bord ausgelaufen nach Cuxhaven. Lizinger
15.7.44 0311	Cuxhaven	R 132, R 142 eingelaufen. Befehlshaber von Bord.
1200	Cuxhaven	R 132, R 142 mit Geleit Vp.1111 und Fl.Boot 403 ausgelaufen nach Wesermünde.
1550	Hellrot 6	Vp.1111, Fl.Boot 403 entlassen nach W'haven.
1820	Wesermünde	R 132, R 142 Wesermünde eingelaufen. Lizinger

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.7.44	Cuxhaven	R 133 Hafendienstplan. Lizinger
2.7.44 1005	Cuxhaven	R 133 abgelegt zum Marsch nach Wesermünde.
1704	Wesermünde	R 133 eingelaufen.
2100	Wesermünde	R 133, R 138 abgelegt zum Marsch nach Borkum.

13

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G 7171 FIII

Geheim!

Den 25. August 1944

An

Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl

Anliegend wird das KTB der 13. R-Fl. vo m 1.-15.7.44 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

In Vertretung.

Geheim

1./Skl. B. Nr. 32584
Eing. 29. AUG. 1944
mit 1 Anl.

an KA
1. Skl. i. A.

2115		Borkum fest. Lizinger
1.7.44 bis 3.7.44	Wesermünde	R 136 A.K.B. Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Lizinger

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.7.44	Cuxhaven	R 133 Hafendienstplan. Dirinzer
2.7.44 1005	Cuxhaven	R 133 abgelegt zum Marsch nach Wesermünde.
1704	Wesermünde	R 133 eingelaufen.
2100	Wesermünde	R 133, R 138 abgelegt zum Marsch nach Borkum.
3.7.44 0350	Punkt F	R 133, R 138 Flottillenverband angeschlossen. Dirinzer
6.7.44 1830	Borkum	R 134, R 172 eingelaufen. Dirinzer
7.7.44 und 8.7.44	Borkum	R 134, R 172 Hafendienstplan. Dirinzer
1.7.44 bis 8.7.44	Emden	R 135 A.K.B. Werftliegezeit zur Reparatur. Schaden am Bootskörper. Dirinzer
8.7.44 1845 2115	Emden	R 135 ausgelaufen nach Borkum. Borkum fest. Dirinzer
1.7.44 bis 3.7.44	Wesermünde	R 136 A.K.B. Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Dirinzer

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.7.44	Wesermünde W'haven	R 136 Schleifenfahrt, Kompensieren. Sizinger
5.7.44 bis 8.7.44	Wesermünde	R 136 Ausbildung im Hafen. Sizinger
9.7.44 0800	Wesermünde	R 136 ausgelaufen nach Borkum. Sizinger
1.7.44	W'haven	R 138 Kompensieren.
1100	W'haven	ausgelaufen nach Wesermünde.
1433	Wesermünde	eingelaufen. Sizinger
1.7.44 bis 15.7.44	W'haven Wesermünde Vegesack Wyk auf Föhr	R 142 dem Erprobungskommando unterstellt. Sizinger
1.7.44	Vegesack	R 144 Auf der Bauwerft durch den Kommandanten Ob.Strm. Glas in Dienst gestellt. Sizinger
1.7.44 bis 15.7.44	Wesermünde Vegesack W'haven	R 144 dem Erprobungskommando unterstellt. Sizinger
7.7.44 2030	Borkum	R 172 ausgelaufen mit Ostgeleit nach Cuxhaven.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
8.7.44 2230	Cuxhaven	R 172 eingelaufen. Sizinger
9.7.44 bis 15.7.44	Cuxhaven	R 172 Werftliegezeit zur Ausführung von Reparaturen. Sizinger
1.7.44 1655	Emden	R 140, R 134, M 305 ausgelaufen nach Borkum.
1923	Borkum	R 140, R 134, M 305 eingelaufen.
2100	Borkum SW 2-3, See 2, bewölkt, mittl. Sicht	R 140, R 134, R 137, R 139, M 305 ausgelaufen zu Wracksucharbeiten bei "Hellrot 44" und "Hellrot 4g" Wrack "M 435" und " Lasbek".
2230	Punkt "Fritz" SW 3, See 2, bewölkt, mittl. Sicht	passiert.
2300–2400	Hellrot 44	nochmaliges Ueberprüfen Wracklage "M 435". Sizinger
2.7.44 0100–0450	Hellrot 40	Sucharbeiten bei Wrack "Lasbek".
0500	Punkt "Fritz" SW 2-3, See 3, mässige Sicht, bewölkt.	passiert.
0630	Borkum	R 140, R 134, R 137, R 139, M 305 eingelaufen.
2115	Borkum	R 140, R 134, R 137, R 139, M 305, Tonnenleger "Mellum" ausgelaufen zu Wracksucharbeiten bei "Tonne 73" Wrack "Vesta".
2238	Punkt "Fritz" SO 1-2, See 1, mittl. Sicht, bedeckt.	passiert.
2332	Hellrot "73"	passiert. Sizinger

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
3.7.44h 0005	Nördl.Ameland	Beginn der Wracksucharbeiten "Vesta".
0123		Fliegeralarm.Bombenabwurf in unmittelbarer Nähe.
0130		Fliegeralarm beendet.
0220	SO 2-3,See 1, bedeckt, Schlechte Sicht	Sucharbeiten beendet. Wrack "Vesta" festgestellt. Von Tonnenleger "Mellum" mit Wracktonne bezeichnet.
0346	Punkt"Fritz"	Abgabe F.T. Leitnummer 0329/52: 5.Sich.Div. 0123 Uhr Qu.8325 mitte, Bombenabwurf.Keine Schäden. Standort Punkt "Fritz". Chef 13.R.-Flott.
0350	Punkt "Fritz"	R 133, R 138, zur Flottille.
0500	Borkum	Tonnenleger "Mellum" entlassen.
0618	Delfzijl	R 140, R 133, R 134, R 137, R 138, R 139, R 172 M 305 eingelaufen zur Brennstofferganzung.
2042	Delfzijl	R 140, R 133, R 134, R 137, R 138, R 139,R 172 M 305 ausgelaufen zu Wracksucharbeiten bei Punkt "Max" Wrack "Vp.1237","Hast II".
2319	Punkt"Fritz" SO 2-3,See 2, schlechte Sicht,Regen, bedeckt.	passiert.
4.7.44 0200	Hellrot "85"	passiert.
0227	Punkt "Max"	Beginn der Wracksucharbeiten.
0440	Punkt "Max" SO 2-3,See 2, schlechte Sicht,Nebel, bedeckt.	Arbeiten beendet, Wracks "Vp.1237" und "Hast II" geortet und bezeichnet. Mit Gerät noch kein Erfolg.
0551- 0642	Tonne W 3 E	27.MS-Flottille durch Arzthilfe und Bergungsarbeiten unterstützt.
0840	Terschelling	R 140, R 133, R 134, R 137, R 138, R 139, R 172 M 305 eingelaufen.
2200	Terschelling Nebel	Kein Auslaufen wegen unsichtigem Wetter.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
5.7.44 0940	Terschelling	R 133, R 137 ausgelaufen zur Ueberfuhrung von Toten und Verletzten der 12. Vp. und 9. R.-Fl. nach Harlingen.
1220	Terschelling	R 134, R 138, ausgelaufen zum Abholen Pumpendampfer BS 3.
1605	Terschelling	R 134, R 138 eingelaufen mit Pumpendampfer BS 3.
2010	Terschelling	R 133, R 137 eingelaufen von Harlingen kommend.
2130	Terschelling	R 134, R 172 mit Gruppe "Bingen" nach Borkum entlassen.
2149	Terschelling	Ausgang FT. Leitnummer 2112/50: 5.Sich.Div. 2130 Uhr 5 R.-Boote, 1 M.-Boot, Terschelling aus zur Arbeit bei Tonne "85" und "Punkt M". 2 R.-Boot 3 Vp.-Boote Marsch nach Borkum. R.-Boote ES "Rot-Weiss". Chef 13. R.-Flott.
2150	Terschelling	R 140,R 133,R 137,R 138,R 139,M 305 ausgelaufen zu Wracksucharbeiten.
2251	W 3 E Weg Hellrot" SW 2, See 1 sehr gute Sicht bewölkt	Beginn der Wracksucharbeiten "Wrack M 469".
6.7.44 0113- 0119	W 3 E	Fliegeralarm: 2 Flugzeuge wurden ohne beobachtete Wirkung beschossen.
0145	Tonne W 3 E SW 2, See 1 gute Sicht, bewölkt	Arbeiten beendet. Wrack "M 469" festgestellt auf: 53° 20,9' Nord 4° 56,5' Ost. Wassertiefe 6 m. 100 m nördlich Fischerboje.
0313	Terschelling	R 140,R 133,R 137,R 138,R 139,M 305 eingelaufen.
2100	Terschelling W 5-6, See 4 bewölkt, mittl. Sicht	R 140,R 133,R 137,R 138,R 139,M 305 Auslaufen entfällt wegen zu starkem Wind und Seegang.
7.7.44 2115	Terschelling	R 140,R 139,R 137,R 138,R 133,M 305 ausgelaufen zu Wracksucharbeiten bei "Hellrot 85" und Punkt "Max".

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 7.7.44 2314	Hellrot "85" W 2-3, See 2, gute Sicht, wolkig	Beginn Wracksucharbeiten "Vp. 1254" und Vp."1256". Zirnigs
8.7.44 0045	Hellrot "85"	Wrack"Vp. 1254"festgestellt, ebenso Wrack Vp. "1256". Je Wrack eine Fischereiboje 100 m südlich.
0110 0121	Punkt "Max" W 2-3, See 2, gute Sicht, wolkig.	Fliegeralarm. Splitterbombenwurf 50 m Stb. querab. Keine Schaden.
0142	" "	Flugzeug schiesst gültiges ES.
0152	" "	Fliegeralarm beendet. Wracksuche abgebrochen. Einlaufen Borkum.
0434	Hellrot "46"	Abgabe FT. Leitnummer 0416/34: 5.Sich.Div. 0121 Uhr nahe bei Punkt"Max" Splitterbombenabwurf. Keine Schaden. Standort Tonne 46. Gehe Borkum. Chef 13. R.-Flott.
0521	Punkt "Fritz" SW 2. See 1, sehr gute Sicht bewölkt.	passiert.
0655	Borkum-Fischerboje	M 305 entlassen zur Brennstoff- und Proviantergänzung nach Delfzijl.
0708	Borkum	R 140,R 133,R 137,R 138,R 139, eingelaufen.
0710	Borkum	R 134 zur Stelle.
2000	Borkum	M 305 entlassen nach Wesermünde.
2130	Borkum	R 135 eingelaufen von Emden kommend. Zirnigs
9.7.44 1800	Borkum	R 136,M 383 eingelaufen.
2100	Borkum	R 140,R 133,R 134,R 135,R 136,R 137,R 138,R 139 M 383 ausgelaufen zur Wracksuche: "Vp 1233", "Vp. 1236" zwischen Dora 1 und Dora 2.

Noch

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 9.7.44 2241	Punkt "Fritz" SW 4, See 3, bewölkt,Mittl. Sicht.	passiert. Zirnigs
10.7.44 0010	Dora 1	Beginn Wracksucharbeiten " Vp.1233","Vp.1236".
0315	Dora 1 SW 4,See 3, wolkig,Regenschauer, mässige Sicht.	Sucharbeiten beendet. Wracks festgestellt. 100 m. südlich Fischereiboje geworfen.
0500	Punkt "Fritz"	passiert.
0642	Borkum	R 140, R 133, R 134, R 135, R 136, R 137,R 138, R 139, M 383 eingelaufen. Zirnigs
11.7.44	Borkum NNW 5-6,See 4, bedeckt,Regen,	R 140, R 133, R 134, R 135, R 136, R 137,R 138, R 139, M 383 Auslaufen entfällt wegen Schlechtwetterlage. Zirnigs
12.7.44	Borkum NW 5-6,See 5, bedeckt,mässige Sicht.	R 140, R 133, R 134, R 135, R 136, R 137, R 138, R 139, M 383 Auslaufen entfällt wegen Schlechtwetterlage. Zirnigs
13.7.44 2000	Borkum	R 140, R 133, R 134, R 135, R 136, R 137,R 138, R 139, M 383 ausgelaufen zur Wracksuche "Vp.1237" "Mast II" bei Punkt"Max".
2125	Punkt "Fritz" N 5,See 4, bedeckt,mässige Sicht.	passiert. Zirnigs

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
14.7.44 0005	Punkt "Max" W 4-5, See 3, NW-Dünung, bedeckt, mässige Sicht.	Beginn Sucharbeiten "Vp.1237" "Hast II".
0135	Punkt "Max"	Sucharbeiten beendet. Beide Wracks festgestellt und mit Fischereiboje 100 m. südlich bezeichnet.
0421	Punkt "Fritz" W 4, See 3, bedeckt, mässige Sicht.	passiert.
0637	"Hellrot 24"	Eingang F.T. Leitnummer 0610/95 : B.S.N., 1.S.D., 5.S.D., 13.R.-Flott. Sofort zur Verfügung 1.S.D. Kampfgruppen bilden mit 2 Booten 7.MS-Flott. zur Wegeüberwachung gegen S-Boote. Chef B.S.N.
0747	"Hellrot 18"	Ausgang F.T. Leitnummer 0714/100: 5.Sich.Div. Standort Hellrot 18. Durchlaufen Wesermünde. Entlasse R 139, R 134 nach W'haven. MES-Vermessung. R 135, R 137, R 138, Geleit M 383 bis Feuerschiff H dann Wesermünde. Chef 13.R.-Flott.
0832	"Hellrot 10" W 3, See 2, NW-Dünung, mittl. Sicht.	Ausgang F.T. Leitnummer 0817/4: BSN. Zu F.T. 0610. Zur Durchführung dringender Kurzreparaturen auf fast allen Booten, erbitte Einverständnis F.T. 0714. Standort "Hellrot 10". Chef 13.R.-Flott.
0835	"Hellrot 10"	R 135, R 137, R 138 als Geleit für M 383 entlassen nach Feuerschiff "Hans".
0835	"Hellrot 10"	M 383 aus Flottillenverband entlassen.
0836	"Hellrot 10"	R 139, R 134 entlassen zur MES-Vermessung nach W'haven.
0950	"Feuerschiff R"	Eingang F.T. Leitnummer 0930/8 = Chef 13.R.-Flott. Zu F.T. 0714 : Einverstanden. BSN.
1205	Wesermünde	R 140, R 133, R 138, eingelaufen.
1500	Wesermünde	R 135, R 136, R 137 von Feuerschiff "H" kommend eingelaufen.
2010	Wesermünde	R 134, R 139 von W'haven kommend eingelaufen.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
15.7.44	Wesermünde	R 133, R 134, R 135, R 136, R 137, R 138, R 139, R 140. Sizinger

Geheim!

Stellungnahme

des Chefs der 5. Sicherungsdivision zum K.T.B. der 13. R.-Flottille vom 1. - 15.7.1944

---

1. Beim K.T.B. ist jede Seite und nicht nur jedes Blatt zu nummerieren.
2. 8.7.44., 0142 Uhr.

Es ist nicht ersichtlich, ob es sich hier um ein eigenes Flugzeug handeln kann, oder ob dieses Flugzeug noch in Verbindung gebracht werden muß mit dem von 0110 - 0121 Uhr erfolgten Fliegeralarm, wo Splitterbombenabwurf 50 m an Stb. erfolgte. Beobachtungen und Zusammenhänge ähnlicher Art sind in Zukunft näher zu erläutern.

Sonst nichts zu bemerken.

[illegible]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.7.44.	C'haven	R 133 K B
2.7.44.	W'münde	R 136 K B
3.7.44. bis 7.7.44.	Deutsche Bucht Ost- und West- friesische Inseln.	Keine besonderen Vorkommnisse
8.7.44.	Emden	R 135 K B
9.7.44.	Deutsche Bucht Ost- und West- friesische Inseln	Keine besonderen Vorkommnisse.
1o.7.44.	C'haven	R 132 K B
1o.7.44.	W'münde	R 14o K B
1o.7.44.	C'haven	R 172 A K B
11.7.44. bis 15.7.44.	Deutsche Bucht Ost- und West- friesische Inseln	Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Kapitänleutnant
und
Flottillenchef

M.z.b.
Gesehen:
Korv. Kapt. (Ing.)
und Divisionsingenieur
u. Werftbetriebsingenieur i. V.

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

Kr 44493

KTB.

13. Räumbootsflottille

16.7. - 31.7.1944

m. Abschn. Maschine

Anl. 1 zu 13 R.Fl.B. Nr. 1996 /geh. 1

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 679
		Geheim! ✓ Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille angefangen: 15.7.1944 abgeschlossen: 31.7.1944 Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger. Anlagen: 3

lfd.Nr.	Botts-Nr.	Kommandant	Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Leutnant z.S. Hoffmann	—	
2	R 133	Ob.Ltn. z.S. Knocke	3	
3	R 134	Ob.Ltn. z.S. John	3	
4	R 135	Leutnant z.S. Depken	—	
5	R 136	Leutnant z.S. Scheerer	4	
6	R 137	Ob.Strm. MüLLer	3	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm. Merk	4	
8	R 139	Ob.Ltn. z.S. Witsch	—	18.7. gesunken
9	R 140	Leutnant z.S. Biburger	3	
10	R 142	Leutnant z.S. Kessler	—	E.K.K.
11	R 144	Ob.Strm. Glas	—	E.K.K.
12	R 20	Ob.Strm. Ottens	—	Soko. 5
13	R 22	Stbs.Btsm. Bädtke	—	Soko. 5
14	R 171	Ob.Ltn.z.S. Pollak	—	bis 29.7. Soko.5
15	R 172	Leutnant z.S. Wohlleben	—	
16	R 175	Leutnant z.S. Thomas	—	
17	R 177	Leutnant z.S. Naumann	1	
18	R 183	Ob.Ltn.z.S. Horlitz	3	

Anlage zu B. S. N. G. 8263 44

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Borsen-Druck Danzig

Anl. zu 1/Skl. 37468 / 44 Geh.

B 36 Kriegstagebuchformulare.
Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.7.44 bis 17.7.44	Wesermünde	R 132, R 133, R 134, R 135, R 136, R 137, R 138, R 139, R 140 . Boote rüsten in Wesermünde aus.
18.7.44	Wesermünde	Aufgabe : Verlegung der 13.R.-Flottille mit den Booten R 132, R 133, R 134, R 135, R 136, R 137, R 138, R 139, R 140 nach dem Hollandraum. Auslaufen: 1700 Uhr Wesermünde. Einlaufen: im Morgengrauen Terschelling.
1630		Alle Boote seeklar, Führerboot R 135.
1735	Wesermünde	Kaiserschleuse abgelegt.Formation Normalstellung, Marschfahrt 14 sm.
1839	Hohe Weg Tonne NO 3,See 2, Bewölkung 7/10 Sicht 10-12 sm	R 135 bringt KKG aus.Wurfintervall 800 m. alle 1000 m. zusätzlich 2 Handgranaten.
1944	Feuerschiff Dora	passiert.
1957	Tonne 6 Weg Hellrot	passiert.
2025	Tonne 10 Weg Hellrot	Formation " Igel " wird eingenommen.
2212	Tonne 22 Weg Hellrot	20 feindl. Flugzeuge werden auf Weg " Braun " tiefffliegend mit Ostkurs gesichtet.
2213		12 weitere feindl. Flugzeuge mit Ostkurs auf Weg " Braun " gesichtet.
2215		Fl.Fl.-Meld. 20 Flugzeuge nördl. Norderney Kurs Ost.
2217		Fl.Fl.-Meld. 12 Flugzeuge nördl. Norderney Kurs Ost.
2224	bei Hellrot 24	Rechtachteraus ca.32 Flugzeuge vom Muster Beaufigther in verschiedenen Flughöhen bis zu 300 m. kommen in Sicht und formieren sich zum Angriff.
2225 bis 2234	NO 3, See 2, Bewölkung 7/10, schwache NW-Dünung gute Sicht	Gefecht mit feindl. Flugzeugverband,der die Boote mit Bordwaffen,Raketengeschosse,Bomben und Torpedos angreift.- Siehe Gefechtsbericht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
h 18.7. 2234	1 sm. östlich Tonne 24 Weg Hellrot	Feindliche Flugzeuge fliegen tief in westl. Richtung ab. R 139 durch Raketengeschosse und Bordwaffenbeschuss in Brand geschossen und schwer beschadigt, Boot sinkt langsam.Loschversuche sind vergeblich. R 134 und R 137 zur Unterstützung langseits. 2235 Uhr wird Besatzung von beiden Booten übernommen, Da durch Explosionsgefahr der Munitionskammer Boote und Besatzung zu gefahrdet sind.
2235		R 135 und R 132 in Brand geschossen, schwer beschadigt und manöverierunfähig. Beide Boote werden unterfangen, Brande können auf ihren Herd beschrankt werden.- Siehe Gefechtsbericht -. Flottillenchef verwundet, steigt auf R 133 über und führt weiter.
2305	Tonne 24 Weg Hellrot	Funkspruch Leitnummer 2251/33 : KR 5.Sich.Div. 2225 Uhr Flugzeugangriff 30 Jabos bei Hellrot 24.Viele Ausfalle. Erbitte Schlepper.Gehe Norderney. Chef 13.R.-Flott.
2306	Ansteuerungstonne Anton	R 133 fordert Fl.-Boot aus Norderney zur Uebernahme von Schwerverwundeten an, und übernimmt selbst Schwerverwundete von R 137.
2316	Weg Hellrot 0,7 sm.östl.Tonne 24	R 139 durch Explosion der Munitionskammer in mehrere Teile gerissen und gesunken.
2340		Fl.-Boot aus Norderney zur Hilfeleistung eingetroffen.
19.7.44		
0012	Ansteuerungstonne Anton	FT-Leitnummer 2356/44 : SSD 5.Sich.Div. Ein Boot sinkt brennend, ein Boot unterfangen und eins im Schlepp. Uebrige Boote leichte Schäden. Bisher 4 Abschüsse festgestellt. Habe Verbindung mit MSS Norderney. Chef 13.R.-Flott.
0103	Norderney - Hafen	R 133 und R 136 fest.Abgabe der Verwundeten.
0110	53° 43,8' N 7° 7,8 O	R 132 brennend auf Strand gesetzt.
0138	Norderney - Hafen	R 133 mit Flo.-Chef abgelegt und ausgelaufen zur Unterstützung der im Anmarsch befindlichen restlichen Boote.

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 19.7.44		
0425	Norderney - Hafen	R 134 eingelaufen.
0430	Tonne Bruno Norderney Seegat	R 135 auf Strand gesetzt
0445	Norderney - Hafen	Fl.-Boot mit Verwundeten eingelaufen.
0540	Norderney- Hafen	Mit R 133,R 137,R 138, R 140 eingelaufen. Verwundete und Tote abgegeben.
0741	Norderney - Hafen	R 137 und R 133 ausgelaufen zum Flakschutz bei Bergungsversuch von R 135 und R 132.
1030	Norderney - Hafen	R 133 und R 137 eingelaufen.Nach Feststellung der Schaden konnen beide Boote nur mit Hilfe von einem Bergungskommando flott gemacht werden.
2300	Norderney - Hafen	R 132 fest. Boot wurde durch improv.Bergungs Kommando unter Leitung des Flo.Ing. flott gemacht und durch 2 Schlepper des Hafenamtes Norderney eingeschleppt. -Siehe Gefechtsbericht-.
20.7.44		
1000	Norderney	R 134 und R 137 nach Norddeich ausgelaufen.
1036	Norddeich	R 134 und R 137 eingelaufen. Oberbefehlshaber MOK Nord und Chef BSN an Bord.
1047	Norddeich	R 134 und R 137 ausgelaufen.
1125	Norderney	R 134 und R 137 eingelaufen.
1130 bis 1230		Besichtigung der Flottille und Verleihung von EK durch Oberbefehlshaber.
1732	Norderney	R 134 und R 137 mit Oberbefehlshaber und Befehlshaber an Bord ausgelaufen.
1829	Norddeich	R 134 und R 137 eingelaufen. Oberbefehlshaber und Befehlshaber von Bord. Kübef.Deutsche Bucht an Bord.
1831	Norddeich	R 134 und R 137 ausgelaufen.
1916	Norderney	R 134 und R 137 fest.Kübef.Deutsche Bucht von Bord.
2124	Norderney	R 134 und R 137 mit Kübef.Deutsche Bucht an Bord ausgelaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
ch .7.44		
52	Norddeich	R 134, R 137 eingelaufen. Kübef.Deutsche Bucht von Bord.
13	Norddeich	R 134, R 137 ausgelaufen.
42	Norderney	R 134, R 137 eingelaufen. Dringer
.7.44 oo	Norderney	Ansprache des Flo.Chefs zu den Besatzungen anlässlich des Attentats auf den Führer.
2o	Norderney	R 135 fest. Boot gleichfalls durch improv. Bergungskommando unter Leitung Flo.Ing. flott gemacht und eingeschleppt.
		Aufgabe : Mit R 133, R 134, R 136, R 137, R 138, R 140 von Norderney auf Weg "Hellrot" nach Wesermunde. Handgranateneinsatz je 1 sm. ein Doppelwurf.
245	Norderney	Mit R 133, R 134, R 136, R 137, R 138, R 140 ausgelaufen. Führung R 134. Formation Kiellinie.
300	NO 4-5, See 3-4, Bewölkung 6/1o, Sicht 1o-12 sm. mässige Norddünung	
354	Weg "Hellrot" Tonne 2o passiert.	Dringer
2.7.44		
005	Tonne 2o	Begegnung mit entgegen kommendem Geleit. Vp.-Boot 809 bittet um Uebernahme von Verwundeten. R 134 versucht langseits von Vp 809 zu gehen. Wegen Dünung und Seegang Uebernahme unmöglich. Versuche werden mit Rettungsfloss fortgesetzt, auch diese Versuche scheitern. Mit Einverständnis des Kommandanten von Vp-Boot 809 werden die Uebernahmeversuche abgebrochen.
035		R 134 lauft der Gruppe nach.
055	Weg "Hellrot " Tonne 18	R 134 übernimmt wieder die Führung der Gruppe.
362	Leuchtschiff "D"	passiert.

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 22.7.44		
0700	Wesermünde	R 133, R 134, R 136, R 137, R 138, R 140 fest. Siringer
23.7.44 bis 25.7.44	Wesermünde	R 133, R 134, R 136, R 137, R 138, R 140 Werftzuteilung, Hafendienstplan. Siringer
25.7.44 1600	Wesermünde	R 136 und R 138 Wesermünde ausgelaufen zum Marsch nach Cuxhaven.-Werft-.
2235	Cuxhaven	R 136 und R 138 Cuxhaven eingelaufen. Siringer
26.7.44 bis 31.7.44	Cuxhaven	R 136 und R 138 Werftliegezeit, Reparatur der Gefechtsschäden. Siringer
16.7.44 bis 31.7.44	Wesermünde Vegesack W'haven	R 142 untersteht dem E.K.K. Siringer
16.7.44 bis 31.7.44	Elsfleth Vegesack Wesermünde	R 144 Erledigung der Restarbeiten, Probefahrt, Boot untersteht dem E.K.K. Siringer
16.7.44 bis 31.7.44	List	R 20, R 22 Sonderkommando 5. Siehe dort. K.T.B. Siringer
16.7.44 bis 29.7.44	List	R 171 Sonderkommando 5. Siehe dort, KTB. Siringer

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.7.44 bis 31.7.44	Cuxhaven	R 171 Hafendienstplan. Siringer
16.7.44 bis 31.7.44	Cuxhaven	R 172, R 175 Werftliegezeit zum Einbau Panzerung und Waffen. Siringer
16.7.44 bis 22.7.44	Cuxhaven W'haven	R 177 Werftliegezeit Einbau Panzerung und Waffen. M.E.S.-Vermessung, Kompensieren. Hafendienstplan Siringer
16.7.44 bis 18.7.44	Cuxhaven W'haven	R 183 Uebungsschiessen. MES-Behandlung. Kompensieren. Siringer
19.7.44 2000	Cuxhaven	R 183 mit Elbe - Ems Geleit ausgelaufen.
2210		R 183 Feuerschiff H passiert.
2300	NW 2, See 1, wenig bewölkt, gute Sicht	= = = Siringer
20.7.44 0030 bis 0125	55°.50,4 N 7° 50,6 O	R 183 Fliegeralarm. Geleit geht vor Anker.
0305		Anker auf.
0310	Feuerschiff "F"	passiert.
0610	Schillig-Reede	R 183 mit Geleit Schillig - Reede vor Anker.
1825	Schillig-Reede	R 183 Anker auf, mit Elbe-Ems-Geleit weitermarsch angetreten.
1935	Feuerschiff ?F"	passiert.

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig
B 36. Kriegstagebuchformulare.
Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 20.7.44		R 183
2030	Hellrot 12	Fliegeralarm.St.Bord voraus 1 feindl.Flugzeu Geleit v.feindl. Aufklärer erfasst.
2200		R 183 macht mit Elbe-Ems-Geleit kehrt.
21.7.44		
0015	Feuerschiff "F"	R 183 Feuerschiff "F" passiert.
0135	Schillig - Reede	R 183 mit Elbe-Ems-Geleit Schillig-Reede ge-ankert.
1915	Schillig - Reede	R 183 mit Elbe-Ems-Geleit Schillig-Reede verlassen.
2105	Feuerschiff "F",	passiert.
2130	NO 2-3,See 2, gute Sicht	Fliegeralarm [illegible] -9594-, feindl.Flugzeuge an Stauerbord. 30 - 50 feindl. Maschinen greifen das Geleit mit Tprpedos und Bordwaffen an. Eine feindl. Maschine greift mit Bordwaffen das Boot an. Flugzeug wird mit sämtlichen Waffen unter Feuer genommen und dreht daraufhin brennend nach See ab.Ein genauer Abschuss konnte von hier aus nicht beobachtet werden. Einige Einschüsse auf der Brücke. Keine Verletzte. Munitionsverbrauch: 3,7 cm = 60 Schuss; 2 cm = 60 Schuss; 2 cm = 60 Schuss; 1,5 cm = 50 Schuss; MG = 300 Schuss. Dampfer "Orient" gesunken. Vp.-Boot 1111 brennt. Es wurden sofort Rettungsmassnahmen eingeleitet. Bei Vp.-Boot 1111 längsseits gegangen um die restl. Besatzungzu übernehmen Restl. Besatzung blieb jedoch auf eigenen Wunsch an Bord. Danach wurden 31 Mann aus dem Wasser schwimmend aufgefischt. Von M-Boot 4 Schwerverletzte übernommen und von dort Befehl erhalten mit Schwerverletzten und Geretteten nach W'haven einzulaufen.-Siehe Gerechts Bericht 8 Vp.-Fl. v.22.7.44-.
2330	Feuerschiff "F"	passiert.
2340	bei Feuerschiff "F"	Fliegeralarm. Sämtliche Leuchtfeuer gelöscht. R 183 muss wegen unklarer Kompassanlage um 2355 Uhr vor Anker gehen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.7.44		
0035	bei Feuerschiff"F"	R 183 Anker auf. Fliegeralarm beendet.
0035		Abgabe FT: Leitnummer 2250/63 SSD K.i.A.W'haven u.S.Sich.Div. Laufe Wilhelmshaven mit Schwerverletzten ein. Sanitätswagen Schleuse stellen. Kmdt. R 183
0330	Wilhelmshaven Tirpitzschleuse	Verletzte und Gerettete werden an Land gebracht.
0430	Fliegerdeich	R 183 festgemacht.
0530		Aufgabe : Gem. 5.Sich.Div. G 2210 verlegen R 183 und R 177 am 22.7.44 nachts nach Norderney zum Einschleppen R 132 und R 135 von Norderney nach Wesermünde. MBSK W'haven gibt nach Möglichkeit Pumpe mit.
1940		Fliegerdeich abgelegt.
2100		Bei Sperrbr. 176 zwecks Abholung von Pumpen festgemacht.
2300		Wegen Wetterlage nicht ausgelaufen.
23.7.44 bis 25.7.44	Wilhelmshaven	R 183, R 177 wegen Wetterlage Verlegung nach Norderney nicht möglich. Hafendienstplan.
25.7.44 2230	Wilhelmshaven	R 183, R 177 abgelegt zum Marsch nach Norderney
2325	NO 1-2, See 1 gute Sicht	R 183, R 177 Sperre Wilhelmshaven auslaufend passiert.
26.7.44 0010	Feuerschiff "F"	R 183, R 177 Feuerschiff "F" passiert.
0230	Ansteuerungstonne Norderney	R 183, R 177 geankert.
0400	Anst.Tonne Norderney	R 183, R 177 Anker auf.
0500	Norderney-Hafen	R 183, R 177 festgemacht.
2330		R 183, mit R 135, R 177 mit R 132 in Schlepp abgelegt.

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen 3000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

B 36. Kriegstagebuchformulare. Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 26.7.44 2345	bei Norderney NO 1-2, See 1 gute Sicht,	R 177 bekommt Schleppleine von R 132 in die Schraube und bleibt unklar. Alle Boote laufen wieder Norderney ein. Zinniger
27.7.44 bis 31.7.44	Norderney Hafen	R 183, R 177 wegen ungünstigen Tiedenverhältnissen bei der Barre Auslaufen nicht möglich. Hafendienstplan. Zinniger

Datum und Uhrzeit	Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim

Kriegstagebuch Abschnitt Maschine
der
13. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Zinziger
1 Flo.Ing.: Ob.Lt. -Ing.- Schmal
2 Flo.Ing.: Lin. -Ing.- Ehmann

Begonnen: 16.7.1944
Abgeschlossen: 31.7.44

t.Nr.	Boot	Lt. Maschinist	Bemerkungen
	R 133	Ob.Masch. Scholtysik	
	R 132	" Jehle	
	R 134	" Beyrich	
	R 135	" Vogelsang	
	R 136	Stbs." Böhm	
	R 137	" Zamel	
	R 138	" Rothermund	
	R 139	" Burkschat	
	R 140	" Brune	
	R 142	" Strünkmann	
	R 144	" Sonntag	
	R 20	Stbs. " Kasten	
	R 22	" Scheuthauer	
	R 171	" Ehneke	
	R 172	" Ora	
	R 175	" Schmidt	
	R 177	" Peters	
	R 183	" Naused	

Kriegsmarinearsenal
5000 10. 41 Werk 36. (neu)
Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 26.7.44 2345	bei Norderney NO 1-2, See 1 gute Sicht,	R 177 bekommt Schleppleine von R 132 in di Schraube und bleibt unklar. Alle Boote lau wieder Norderney ein. Eizinger
27.7.44 bis 31.7.44	Norderney Hafen	R 183, R 177 wegen ungünstigen Tiedenverhältnissen bei der Barre Auslaufen nicht möglich. Hafendienstplan. Eizinger

Datum und Uhrzeit	Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
			G e h e i m! Kriegstagebuch Abschnitt Maschine der 13. Räumbootsflottille Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger 1 Flo.Ing.: Ob.Lt. -Ing.- Schmal 2 Flo.Ing.: Ltn. -Ing.- Ehmann Begonnen: 16.7.1944 Abgeschlossen : 31.7.44

Heftrand

Takt.Nr.	Boot	Lt. Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Ob.Masch. Scholtysik	
2	R 132	" Jehle	
3	R 134	" Beyrich	
4	R 135	" Vogelsang	
5	R 136	Otbs." Böhm	
6	R 137	" Zamel	
7	R 138	" Rothermund	
8	R 139	" Burkschat	
9	R 140	" Brune	
10	R 142	" Strünkmann	
11	R 144	" Sonntag	
12	R 20	Stbs. " Kasten	
13	R 22	" Scheuthauer	
14	R 171	" Ehneke	
15	R 172	" Ora	
16	R 175	" Schmidt	
17	R 177	" Peters	
18	R 183	" Naused	

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		16.7.44. bis 31.7.44.
		Im Berichtsabschnitt ausser KB befindliche Boote.
R 142	seit 17.6.44	W'münde, Vegesack Deutsche Bucht, Wyk W'haven. E K K
R 144	seit 1.7.44	Vegesack, W'münde, Elsfleth E K K
R 172	seit 1o.7.44	O'haven Brückenpanzerung, M.K.F.-Anlage und Beseitigung von Schusschäden. Mützelfeldwerft
R 175	seit 1.7.44	O'haven Mützelfeld Grunduberholung
R 177	seit 1.7.44 bis 21.7.44	Cuxhaven Grunduberholung Beckmann
R 183	seit 1.7.44 bis 17.7.44	O'haven Grunduberholung Nordsee-Werft
R 132	seit 19.7.44	Norderney Beseitigung von Beschuss- Wesermünde Brandschäden. Tecklenburg
R 133	seit 26.7.44	W'münde Beseitigung von Schlepp-
R 134	seit 26.7.44	Unterweserslip schäden W'münde Beseitigung von Schlepp-
R 135	seit 19.7.44	Unterweserslip schäden Norderney
R 136	seit 26.7.44	Wesermünde Beseitigung von Beschuss- Teclenborg Slip u. Brandschäden.
R 137	seit 26.7.44	O'haven Beseitigung von Beshhuss- Beckmannwerft u. Brandschäden
R 138	seit 26.7.44	Wesermünde Beseitigung von Beschuss- Unterweserslip schäden
R 14o	seit 26.7.44	O'haven Beseitigung von Beschuss- Mützelfeldwerft schaden Wesermünde Beseitigung von Schlepp- Unterweserslip u. Beschussschäden.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.7.44 bis 17.7.44	Wesermünde	Keine besonderen Vorkommnisse.
18.7.44 2225	Zwischen Tonne 22 und 24 Weg "Hellrot"	Angriff von 32 fdl. Jagdbombern auf die Boote R 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140. R 132 durch Raketentreffer, Brandmunition und sonstigen Bordwaffenbeschuss Treffer und Brände im Kartenhaus, FT-Raum, Munitionskammer, Maschinenraum, BB-Maschine und in der BB-Aussenhaut. Ein Raketentreffer im Schiffsboden. Schiff brennt und macht Wasser. Das Boot wurde von R 134 und R 14o unterfangen. Vom Maschinenpersonal fielen vier Mann aus. Besonders ausgezeichnet haben sich Ob.Masch. Jehle, Masch.Mt. Bücher und Masch.Gefr. Henkes. Maschinenstörungsmeldung Nr. 3 v. 7.8.44 Brandmeldung Nr. 1 v. 7.8.44 R 133 durch Bordwaffenbeschuss fielen zwei Mann des Maschinenpersonals -Munitionsmanner- aus. R 134 und R 14o beim Unterfangen von R 132 Scheuerleiste abgerissen und Bordwand beschädigt. Beide Boote löschen Brand von R 132. R 135 Boot erhielt starke Beschussschäden, beide Maschinen fielen durch Bombentreffer, Brand und Seewassereinbruch aus. Boot wurde von R 138 und R 137 unterfangen. Sieben Mann vom Maschinenpersonal ausgefallen. Besonders ausgezeichnet haben sich Masch.Mt. Weil und Masch.Hpt.Gfr. Briegel. Maschinenstörungsmeldung Nr. 4 v. 7.8.44 Brandmeldung Nr. 1 v. 7.8.44 R 136 Treffer in BB-Hauptmaschine und Aussenhaut Stbs.Ob.Masch. Böhm stellte die brennende Hauptmaschine ab und verhütete durch sein entschlossenes Eingreifen die vollständige Zerstörung des Bootes. Ob.Mt. Siegner und Masch.Gfr. Burgmüller zeichneten sich besonders aus. Maschinenstörungsmeldung Nr. 2 v. 7.8.44 Brandmeldung Nr. 1 v. 7.8.44 R 137 Schussschäden in der Aussenhaut Mühlwasser- und Lenzltg. Maschinenstörungsmeldung Nr. 2 v. 7.8.44 R 138 Brand in der Bootsmannslast durch Treffer. Brand wurde in 12 Minuten gelöscht durch Ueberbordwerfen der brennenden Gegenstände. -Twist Tauwerk, Farbe-. Brandmeldung Nr. 1 v. 7.8.44.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		R 139 durch Raketen- und Bordwaffenbeschuss in Brand geschossen und schwer beschädigt. R 134 und R 137 gehen zur Unterstützung längseits. Löschversuche sind vergeblich. 2235 wird Boot von der Besatzung verlassen, da Explosionsgefahr der Munitionskammer vorliegt. Um 2400 Uhr durch Explosion der Munitionskammer in mehrere Teile zerrissen und gesunken. Vom Maschinenpersonal drei Mann während des Gefechtes ausgefallen. Schmal
19.7.44 0055	Norderney	R 132 vor der Küste von Norderney brennend auf Strand gesetzt. Boot konnte infolge zu grossem Wassereinbruch nicht mehr gehalten werden.
0430		0430 R 135 auf Strand gesetzt. Zu grosser Wassereinbruch.
0630		R 132 Brand gelöscht mit Schaumfeuerlöschern und Spritzen die mit Boot Ilse vom K.L.A. Bootsgruppe Norderney geholt sind. Boot abgedichtet und mit Pumpen von der Luftschutzpolizei geleenzt. Schlepper vom Hafenamt Norderney schleppten das Boot ein. 2300 Uhr im Hafen fest. Boot hatte mehrere Unterwassertreffer und zwei grössere Lecks durch Raketentreffer im Schiffsboden. 2 Lecks wurden am 20.7. in Norderney durch einen Taucher von Emden mit Bretter abgedichtet.
20.7.44	Norderney	R 135 Einen Teil der Einschüsse abgedichtet. Arbeiten musste infolge Fliegeralarm abgebrochen werden. Schmal
21.7.44	Norderney	R 135 restliche Lecks abgedichtet und mit 4 Pumpen -tragbare Feuerlöschspritzen- des K.L.A. Norderney gelenzt. 1130 Uhr Boot flott und durch zwei Schlepper eingebracht. 1220 Uhr Boot in Norderney fest. Schmal
12.7.44 bis 1.7.44	Norderney Wesermünde	Keine besonderen Ereignisse. Schmal
16.7.44 bis 31.7.44	List	R 20 und R 22 beim Sonderkommando 5. Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal
18.7.44 bis 31.7.44	Cuxhaven W'haven, Norderney, W'haven, C'haven	R 183 Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal
17.7.44 bis 31.7.44	C'haven	R 177 Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.7.44 bis 31.7.44	List	R 171 Beim Sonderkommando 5. Keine besonderen Vorkommnisse. Schmal

gesehen:
Kapitänleutnant
u.
Flo.Chef.

Schmal
Oberlt.(Ing.) u.Flo.Ing.

Stellungsnahme der 5. Sicherungsdivision:

Bei der Bergung von "R 132" und "R 135" hat sich der Flo.Ing. Oblt. (Ing.) Schmal besonders ausgezeichnet. Mit der Leitung der Bergung vom Flo.Chef beauftragt hat er mit Unterstützung der örtlichen Dienststellen und der Feuerwehr die Bergung der beiden Boote mit Behelfsmitteln durchgeführt. "R 132" konnte bereits 22 Stunden und "R 135" 55 Stunden nach dem Aufstrandsetzen nach Norderney eingeschleppt werden.

Flo. Ing., trotzdem gleichzeitig „Seeoffizier"!

Korv. Kapt. (Ing.)
und Divisionsingenieur

M. g. b.
Gesehen!
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur B.S.N.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

A b s c h r i f t !

Anschriften: B.d.N., 5. Sich.Div., 1. Sich.Div. und 13. R.-Flott. 13. R.-Flottille.

Gefechtskursbericht: Kampf mit Flugzeugen.

Datum: 18.7.1944. Ort: Weg "Hellrot" zwischen Tonne "22" und "24".
Beteiligte Einheiten: R 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140.
Wetter: Wind Nordost 2-3, Seegang 2, Bewölkung 7/10.
Uhrzeit der Sichtung des Gegners: Im Vorbeiflug 22.12 Uhr
Angriff 22.25 Uhr.

Peilung: 80 °rw.
Eigener Kurs: 267° rw.
Eigene Fahrt: 14 sm.
Gegnerkurs: West.
Abgegebene Fl.-Meldung:

1.) 22.15 Uhr fl. fl. 20 Flugzeuge nördlich Spiekeroog Kurs Ost.
2.) 22.17 Uhr fl. fl. 12 Flugzeuge Wangerooge Kurs Ost.
3.) 23.05 Uhr kr. kr. 22.25 Uhr Flugzeugangriff 30 Jabos bei "Hellrot"24", viele Ausfälle, erbitte Schlepper, gehe Norderney.
Chef 13. R.-Flottille.

4.) 01.12 Uhr SSD. SSD. 5. Sich.Div.
Ein Boot sinkt brennend, ein Boot unterfangen und eins im Schlepp. Übrige Boote leichte Schäden. Bisher vier Abschüsse festgestellt. Habe Verbindung M.S.D. Norderney.
Chef 13. R.-Flottille.

Angaben über den Gegner: Etwa 32 "Beauforts. Flughöhe: 100 m
Verhalten des Gegners: Geschlossener Anflug von achtern, dann Aufteilung in drei Gruppen zum Zangenangriff von St.B. und B.B. achtern und rechtachternaus. Dreimaliges Überfliegen unter Einsatz von Bordwaffen bis 4 cm, Raketen, Splitterbomben und Torpedos.
Eigene Bewegung: Igelformation.
Flughöhe beim Angriff: 50 bis 200 m.
Eingesetzte Waffen: Neun 3/7, 27 2cm und 18 LMG's.
Munitionsverbrauch: Wird nachgereicht.
Eigene Schäden: R 139 durch Raketengeschosse bei Tonne "24" gesunken.
R 132 nach Unterfangen brennend vor Norderney auf Strand gesetzt.
R 135 abgeschleppt bis B Tonne (B.) und dort brennend auf Strand gesetzt.
Alle anderen Boote leichtere und schwerere Schäden.
Eigene Verluste: Nach bisherigen Feststellungen 12 Tote und 52 Verwundete

52 Verwundete (mit Chef und A.K.).
Bergungsversuche an R 132 und R 135 werden fortgesetzt.
Haltung der Kommandanten und Besatzungen hervorragend.
Gegnerverluste: 4 einwandfreie Abschüsse.

Eininger

13. Räumbootsflottille
Kommando

O.U., den 1. August 1944.

Bericht über den Verlauf des Fliegergefechtes am 18. Juli 1944 bei "Hellrot 24".

Aufgabe:

Verlegung der 13. Räumbootsflottille mit "R 132" - "R 140" von Wesermünde nach dem Hollandraum.

Führung:

Kapitänleutnant E i s i n g e r , Flottillenchef.

Wetter:

Nordost 2 - 3, Seegang 2, Bewölkung 7/10, schwache nordwest Dünung, gute Sicht.

Die Flottille befand sich auf dem Marsch von Wesermünde auf Weg "Hellrot" nach Terschelling.
Formation: Igel. Marschfahrt: 14 sm.
Um 22.12 Uhr wurden 20 Flugzeuge mit Ostkurs auf Weg "Braun" in etwa 200 m Flughöhe gesichtet. Entsprechende Fl.-Meldung wurde abgegeben. Kurze Zeit darauf wurden um 22.13 Uhr 12 weitere Maschinen in geringer Flughöhe ebenfalls auf Weg "Braun" mit Ostkurs gesichtet und Fl.-Meldung abgegeben. Es wurde Fliegeralarm gegeben. Um 22.24 Uhr kamen rechtachteraus zirka 32 Flugzeuge von Muster "Beaufighter" in verschiedenen Flughöhen bis zu 300 m in etwa 4 sm Entfernung in Sicht. Die Flugzeuge formierten sich zu 3 Angriffsgruppen in einzelnen Pulks und griffen die Flottille im Zangenangriff von Achtern, Backbord und Steuerbord mit Bordwaffen bis Kaliber 4 cm, Raketengeschossen, Bomben und Torpedos an. 22.25 Uhr Feuererlaubnis. Erster Angriff wurde durch das gutliegende Feuer der Bordwaffen zerschlagen. 3 einwandfreie Abschüsse wurden beobachtet. Daraufhin griff der Gegner laufend ohne Formation die Boote von allen Seiten im Tiefflug an. Im Laufe dieser Angriffe wurde eine 4. Maschine einwandfrei abgeschossen. Eine 5. Maschine flog brennend in Richtung Norderney ab. Der Absturz wurde von der Signalstelle Norderney, Sig.H.Gfr. H ö h l e , beobachtet. Trotz rücksichtslosem Einsatz des Gegners wurden auch

diese

diese Angriffe abgeschlagen. Gegner flog um 22.34 Uhr in westlicher Richtung ab. Insgesamt wurden 5 Flugzeuge einwandfrei abgeschossen. Auf Grund der guten Trefferlage ist anzunehmen, daß auch ein Teil der abgeflogenen Maschinen den Heimathafen nicht erreicht hat.

Im Verlauf der Angriffe wurde "R 139" durch Bordwaffenbeschuß und von 4 Raketengeschossen im Maschinenraum, Brennstoffbehältern und Kartenhaus getroffen und dadurch in Brand gesetzt. Sämtliche Bereitschaftsmunition an Deck und die Munitionskammer wurden durch Bordwaffenbeschuß in Brand geschossen. Da Löschversuche erfolglos blieben, wurden die Toten, Verwundeten und der Rest der Besatzung übernommen. Boot sank bald darauf durch Explosion der Munitionskammer.

Führerboot "R 135" erhielt außer starken Bordwaffenbeschuß einen Splitterbombentreffer in den Maschinenraum, der in Brand geriet. 2 brennende Wasserbomben wurden über Bord geworfen. Brand im Munitions- und Maschinenraum konnte gelöscht werden. Das langsam sinkende Boot wurde zuerst unterfangen und anschließend im Dovetief auf Strand gesetzt.

"R 132" wurde durch Bordwaffenbeschuß und von mehreren Raketengeschossen zum Teil unter der Wasserlinie getroffen und brannte. Es wurde im sinkenden und brennenden Zustand unterfangen und bei Nordwesterrune auf Strand gesetzt. Löscharbeiten waren bis auf das Kartenhaus und die Brücke erfolgreich.

"R 132" und "R 135" konnten am anderen bzw. übernächsten Tage durch ein unter Leitung des Flo.-Ing. und durch Unterstützung des K.i.A. Norderney, der Seenotstaffel, der Bootsgruppe und der Feuerwehr improvisiertes Bergungskommando abgedichtet und eingeschleppt werden.

Die übrigen Boote wurden durch Bordwaffenbeschuß und die in der Nähe einschlagenden Bomben zum Teil schwerbeschädigt. Sie konnten aber mit eigener Kraft nach Norderney einlaufen.

Personalverluste:

2 Vermißte,
14 Gefallene,
54 Schwer- und Leichtverletzte.

Dinger.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Aus der Anlage des Angriffs des Gegners ist anzunehmen, daß er die Absicht hatte, ein wahrscheinlich durch Aufklärer gesichtetes Geleit, welches von der Elbe auslief anzugreifen. Dieses Geleit ging aber nicht wie vom Gegner angenommen zur Ems, sondern zur Weser und war zurzeit des Angriffs bereits unter Landschutz.

Daraufhin setzte der überlegene Flugzeugverband auf die 9 auf dem Marsch befindlichen R-Boote an. Absicht des Gegners war, den Verband restlos aufzureiben. Trotz der waffenmäßigen Unterlegenheit konnte durch das disziplinierte und gutliegende Abwehrfeuer sämtlicher Boote ein voller Abwehrerfolg erzielt werden.

Die Haltung der Besatzungen, die größten teils zum ersten Male in Gefechtsberührung standen, war hervorragend. Trotz schneidigen Einsatzes des Gegners (9Minuten Gefechtsdauer) konnte er unter den jungen Geschützbedienungen keine Verwirrung hervorrufen. Sie haben durch das ihnen anerzogene selbständige Handeln zum Abwehrerfolg beigetragen.

Auch nach dem Gefecht war das Verhalten der Kommandanten und Besatzungen diszipliniert und zielbewußt. Dem umsichtigen Ansatz der Bergungsversuche der weniger beschädigten Boote ist es zu verdanken, daß 2 schwerbeschädigte Boote nicht verloren gingen.

Die Vorbereitungen an Land zur Aufnahme und Versorgung der Verwundeten durch den K.i.A. Norderney und durch das Personal des erweiterten Marineflak-Reviers waren mustergültig.

Die restlose Unterstützung des K.i.A. Norderney, des Seenotkommandos 26, IV. Seenotstaffel, Bootsgruppe Norderney, Feuerwehr und allen sonstigen Dienststellen hat einen reibungslosen, kameradschaftlichen und erfolgreichen Verlauf aller Bergungs- und Betreuungsmaßnahmen gesichert und wird meinerseits dankend hervorgehoben.

Erfahrungen:

1.) Die hohen Ausfälle auf der Brücke haben gezeigt, daß die Panzerung nicht ausreichend ist. Das Brückenpersonal ist dem Beschuß von den Seiten und von achtern ausgesetzt. Es wird der Einbau einer geschlosseneren Panzerung vorgeschlagen. Die Schutzschilder an den Waffen haben sich bewährt.

2.) Die Panzerung der Bereitschaftsmunitionsspinde ist unerläßlich. Durch die zurzeit noch ungepanzerten Munitionsspinde

sind

22

20

sind verschiedene Ausfälle entstanden.

3.) Die für die Flottille vorgesehene Ausrüstung mit 2cm-Doppellafetten anstatt der zurzeit an Bord befindlichen Einzellafetten, sowie die Ausrüstung mit der vorgesehenen 3cm-Waffe mit Panzerkuppel und der ebenfalls vorgesehenen vollautomatischen 3,7 cm würde die Kampfkraft der Boote außerordentlich erhöhen und die Personalverluste wesentlich herabsetzen.

4.) Die zurzeit an Bord befindlichen Feuerlöscheinrichtungen sind unzureichend. Ausführlicher Bericht und Verbesserungsvorschläge folgen.

Lizinger.

Pe

Geheim!

Abschr. f KTB 13. R.

Stellungnahme

des Chefs der 5. Sicherungsdivision zum Gefechtsbericht der 13.R.-Fl. zu dem Flguzeugangriff am 18. Juli 1944 bei " Hellrot " 24.

Der Stellungnahme des Flottillenchefs wird zugestimmt.

Es ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß der Ansatz des feindlichen Flugzeugverbandes auf Grund einer Aufklärungsmeldung erfolgt ist und die Boote der 13. R.-Flottille, bei Nichtauffinden des gemeldeten Geleits, als Ausweichziele angegriffen wurden. Seine große Überlegenheit nützte der Gegner zu hartnäckigen andauernden Angriffen aus, um die Flottille aufzureiben. Das gutliegende Feuer aller Boote und die erzielten 5 Abschüsse vereitelten aber seine Absicht.

Die unter der Leitung des Flo.Ing. durchgeführten Bergungsarbeiten für R 132 und R 135, die eine tatkräftige Unterstützung des K.I.A. Norderney, der Seenotstaffel und der Feuerwehr von Norderney fanden, verdienen besondere Anerkennung.

Den Verbesserungsvorschlägen des Flottillenchefs wird zugestimmt.

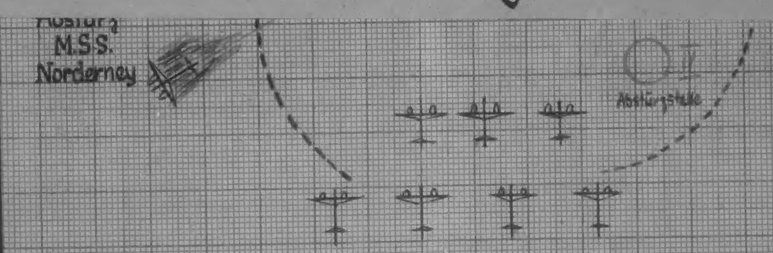
Bei der steigenden Kampftätigkeit der feindlichen Luftverbände muß alles getan werden, die Kämpfe- und Abwehrkraft der fahrenden Verbände zu steigern, soweit Tragfähigkeit und Stabilität der Boote es zuläßt.

Die dringendste Forderung ist die Lieferung vollautomatischer mittragender Waffen.

Anerkennung von 5 Abschüssen für die 13. R.-Flottille wird beantragt.

Sonst nichts zu bemerken.

[signature]

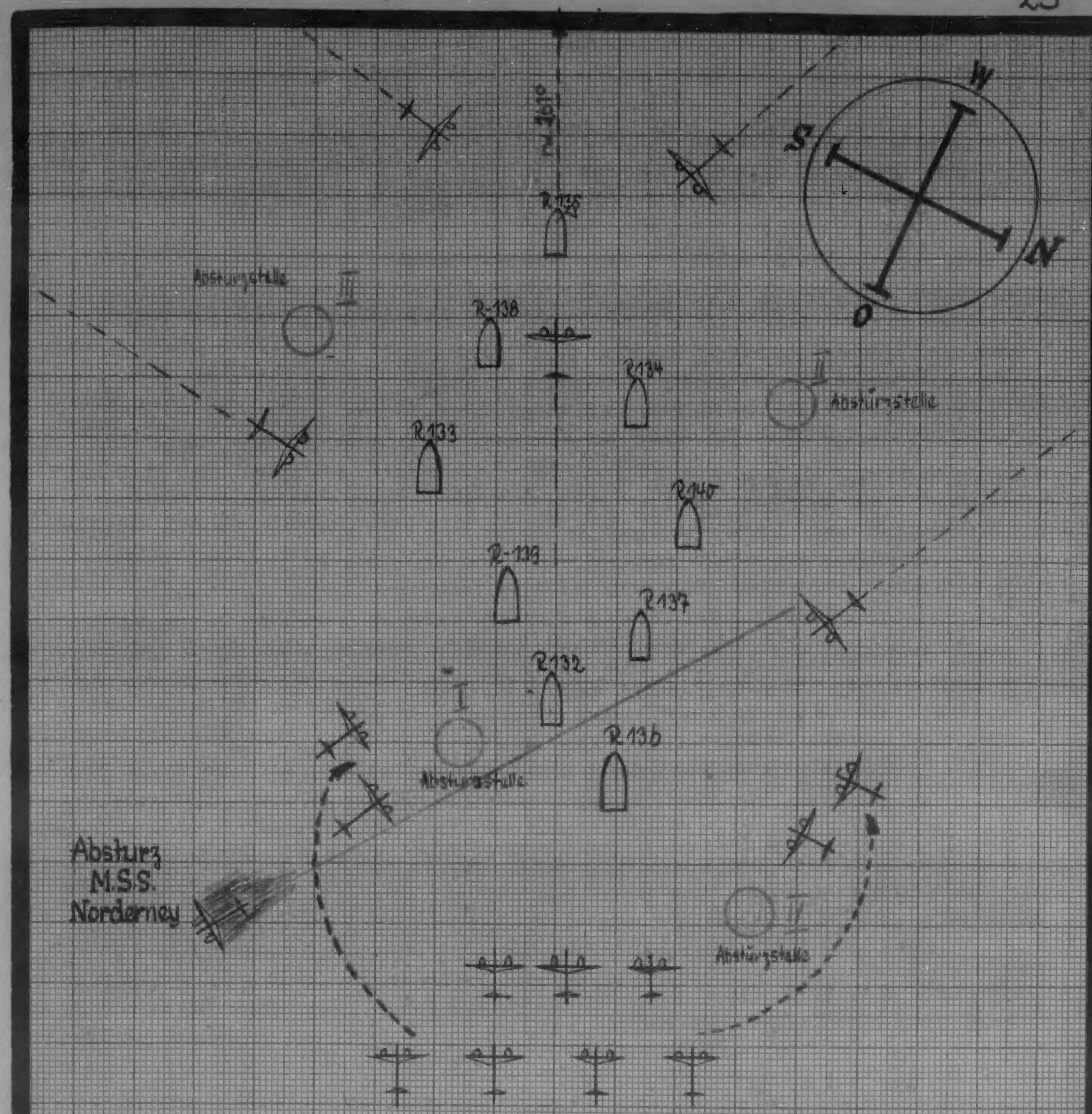


Gefechtsskizze

über das Kriegergefecht am 18.7.1944

○ = Absturzstelle

Lizinger



Gefechtsskizze

über das Kriegsgefecht
am 18.7.1944

= Absturzstelle

Hinrichs-

Stellungnahme

des Chefs der 5. Sicherungsdivision zu den Gefechtsberichten des Geleitführers Kptlt. Leegel auf "Vp. 808" des Chefs der 21. M.S.Fl. und Kdt. Geleitschiff "Möwe" zu dem Angriff auf das Elbe-Ems-Geleit am 21.7.1944

Der Stellungnahme des Geleitführers und stellver. Flottillen-chefs wird zugestimmt.

Die Taktik des Engländers bei allen letzten Angriffen besteht in der massierten Bekämpfung der Sicherungsfahrzeuge und deren Ausschaltung für den Ansatz der Torpedoflugzeuge. Der nicht zu verkennende Schneid der Engländer wird in allen Gefechtsberichten der letzten Zeit hervorgehoben.

Wenn auch der Abwehrerfolg durch den Abschuß von 8 Flugzeugen recht erheblich ist, so steht dem ~~gegenüber~~ der Totalverlust eines Dampfers und eines M-Bootes sowie der Ausfall mehrerer Sicherungsfahrzeuge für längere Zeit gegenüber.

Durch die gute Feuerdisziplin und den tapferen Einsatz der Besatzungen ist der Gegner am gezielten Torpedoabwurf gehindert worden. Doch hat gerade dieses Geleit mit 19 Sicherungsfahrzeugen für 8 Dampfer gezeigt, daß bei der Luftüberlegenheit des Gegners, eine Aufrechterhaltung des Elbe-Ems-Geleits in den Sommermonaten nur mit Jagdschutz durchführbar ist. Da Jagdschutz in absehbarer Zeit nicht gestellt werden kann, muß bis zur Zeit der längeren Nächte eine Mindestgeschwindigkeit der Dampfer von 10 sm gefordert werden, so daß das Geleit die Strecke während der Dunkelheit zurücklegen kann.

Ob das Mitführen von Wasserstofflaschen auf den Sicherungsfahrzeugen erforderlich ist wird noch geprüft.

// Es wird vorgeschlagen, 7 Abschüße für alle beteiligten Sicherungsfahrzeuge und Dampfer (Vp. 802/04/08/10/12, Vp.1105/1111, G.S."Möwe", M 383/261/305/357/324/368/307/323/329, R 183, U.J. 1431, Fl.B. 586, D. Bug, Brockelmann, Emden, Birte, Bewerwijk, Orient,) gleichmässig anzuerkennen und den Absturz durch Ballonseil "Vp. 802" allein zuzusprechen. Der Kampfesmut aller Soldaten ist besonders hervorzuheben

// Das Leerfahren des Flammenwerfers ist bereits befohlen.

Im Entwurf gez. Horstmann.

Geheim!

Stellungnahme

es Chefs der 5. Sicherungsdivision zum K.T.B. der
3. R.-Flottille vom 15. - 31. Juli 1944

S. 2 , 18.7.44., 2225 - 2234 Uhr
Zu dem Gefecht wurde bei Vorlage des Gefechtsberichtes Stellung genommen. Abschrift ist beigefügt.

S. 8, 21.7.44., 2130 Uhr
Zu dem Gefecht wurde bei Vorlage des Gefechtsberichtes des Geleitführers(Stellv.Flottillenchef 8. Vorp.Fl.) Stellung genommen. Abschrift ist beigefügt.

Sonst nichts zu bemerken.

L 1

. Oktober 1944

Skl -

tille vom 16.-31.7.44
Sich.-Div.(s.S.25)

l. am 18.7.44 in
R 132/33/34/35/36/37/
mit 56% an einem

Die schweren Flakbatterien der M.Fla.A. 226 auf Norderney waren am Abschuss um 2236 Uhr nördlich Norderney wirksam beteiligt.

Dem Chef der 13. RFl., allen Kommandaten und Besatzungsangehörigen spreche ich zu ihrem tapferen Verhalten und den für R-Boote hervorragenden Abschusserfolgen meine besondere Anerkennung aus.

Ebenso verdienen die unter Leitung des Flo-Ing. durchgeführten Bergungsarbeiten für R 132 und 135 mein volles Lob.

Erfahrungen:

1) Eine Rundumpanzerung der Brücke gem. Vorschlag des Flo-Chefs ist aus Materialmangel und Überlastung der Werften vorläufig nicht möglich.
2) Panzerung der Bereitschaftsmunitionsspinde ist beim OKM bereits mehrfach beantragt. Durchführung wird jedoch vorläufig nicht möglich sein.
3) Die vorgesehene Ausrüstung der R-Boote mit 2 cm DL anstatt der zur Zeit an Bord befindlichen Einzellafette sowie der 3,7 cm Flak M 42(vollautomatisch) kann nur bei entsprechender Zuteilung neuer Waffen erfolgen. Die 3 cm Waffe befindet sich vorläufig noch in der Entwicklung.

Zu Seite 8 am 21./7. 2130 Uhr: siehe KTB 8. Vpfl.
Beteiligte sind gesondert unterrichtet.
Sonst nichts zu bemerken.

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

-45- Ia 2

Geheim!

Stellungnahme

es Chefs der 5. Sicherungsdivision zum K.T.B. der
3. R.-Flottille vom 15. - 31. Juli 1944

S. 2 , 18.7.44., 2225 - 2234 Uhr
Zu dem Gefecht wurde bei Vorlage des Gefechtsberichtes Stellung genommen. Abschrift ist beigefügt.

S. 8, 21.7.44., 2130 Uhr
Zu dem Gefecht wurde bei Vorlage des Gefechtsberichtes des Geleitführers(Stellv.Flottillenchef 8. Vorp.Fl.) Stellung genommen. Abschrift ist beigefügt.

Sonst nichts zu bemerken.

L 1

. Oktober 1944

Skl -

tille vom 16.-31.7.44
Sich.-Div.(s.S.25)

l. am 18.7.44 in
R 132/33/34/35/36/37/
mit 56% an einem

Die schweren Flakbatterien der M.Fla.A. 226 auf Norderney waren am Abschuss um 2236 Uhr nördlich Norderney wirksam beteiligt.

Dem Chef der 13. RFl., allen Kommandaten und Besatzungsangehörigen spreche ich zu ihrem tapferen Verhalten und den für R-Boote hervorragenden Abschusserfolgen meine besondere Anerkennung aus.

Ebenso verdienen die unter Leitung des Flo-Ing. durchgeführten Bergungsarbeiten für R 132 und 135 mein volles Lob.

Erfahrungen:

1) Eine Rundumpanzerung der Brücke gem. Vorschlag des Flo-Chefs ist aus Materialmangel und Überlastung der Werften vorläufig nicht möglich.
2) Panzerung der Bereitschaftsmunitionsspinde ist beim OKM bereits mehrfach beantragt. Durchführung wird jedoch vorläufig nicht möglich sein.
3) Die vorgesehene Ausrüstung der R-Boote mit 2 cm DL anstatt der zur Zeit an Bord befindlichen Einzellafette sowie der 3,7 cm Flak M 42(vollautomatisch) kann nur bei entsprechender Zuteilung neuer Waffen erfolgen. Die 3 cm Waffe befindet sich vorläufig noch in der Entwicklung.

Zu Seite 8 am 21./7. 2130 Uhr: siehe KTB 8. Vpfl.
Beteiligte sind gesondert unterrichtet.
Sonst nichts zu bemerken.

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

1./Skl. B. Nr. 3748/44 g
Eing. 11. OKT. 1944
mit 1 Anl. 21/11.

Ia 2

L1

Befehlshaber

der Sicherung der Nordsee , den 7. Oktober 1944

B.Nr. G 8263 F III

Geheim!

An

Oberkommando der Kriegsmarine - 1 Skl -

Anliegend wird das KTB der 13. R-Flottille vom 16.-31.7.44 mit Abschnitt Maschine u d Stellungnahme der 5. Sich.-Div.(s.S.25) vorgelegt.

Zu Seite 2 am 18./7. 2225 Uhr:

Die beim Flugzeugangriff auf die 13.RFl. am 18.7.44 in AN 9587 erzielten 5 Abschüsse werden den Booten R 132/33/34/35/36/37/38/39/40 gemeinsam zuerkannt, sodass jedes Boot mit 56% an einem Abschuss beteiligt ist.

Die schweren Flakbatterien der M.Fla.A. 226 auf Norderney waren am Abschuss um 2236 Uhr nördlich Norderney wirksam beteiligt.

Dem Chef der 13. RFl., allen Kommandaten und Besatzungsangehörigen spreche ich zu ihrem tapferen Verhalten und den für R-Boote hervorragenden Abschusserfolgen meine besondere Anerkennung aus.

Ebenso verdienen die unter Leitung des Flo-Ing. durchgeführten Bergungsarbeiten für R 132 und 135 mein volles Lob.

Erfahrungen:

1) Eine Rundumpanzerung der Brücke gem. Vorschlag des Flo-Chefs ist aus Materialmangel und Überlastung der Werften vorläufig nicht möglich.
2) Panzerung der Bereitschaftsmunitionsspinde ist beim OKM bereits mehrfach beantragt. Durchführung wird jedoch vorläufig nicht möglich sein.
3) Die vorgesehene Ausrüstung der R-Boote mit 2 cm DL anstatt der zur Zeit an Bord befindlichen Einzellafette sowie der 3,7 cm Flak M 42(vollautomatisch) kann nur bei entsprechender Zuteilung neuer Waffen erfolgen. Die 3 cm Waffe befindet sich vorläufig noch in der Entwicklung.

Zu Seite 8 am 21./7. 2130 Uhr: siehe KTB 8. Vpfl.
Beteiligte sind gesondert unterrichtet.
Sonst nichts zu bemerken.

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

Geheime ~~Kommandosache~~!

3961 / 1620-

1. I Mers. 13/10 13/10 I Ausw. I 15/10 I 15/10 I
2. Skl/Kam d K A I
3. A Wa. Stb. C 24/10 A
4. M P A (15). I. u. II.
5. M Wes (Gr.) (G 13). 15/11.
6. Luftwaffenleitstab. ~~K Stab a~~ I. III
7. K ~~III~~ K I (A Ausw) 22/11
8. 2. Über 1 Skl an KA

~~986~~ 1 Skl I. A. 302

III flak

I 15 I 14. I 17 I 18/11 ampl

Ausw. Nr. 2 mot.

Kr 44744

KTG.

13. Raumbootsflottille

1.8.-15.8.1944.

m. Abschn. Maschine

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse G. 7439

Geheim!

Kriegstagebuch
der
13. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger.

angefangen: 1. 8. 1944
abgeschlossen: 15.8. 1944.

Anlagen: 1

Heftrand

Lfd.Nr.	Boots-Nr.	Kommandant	Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Leutnant z.S. Hoffmann	--	
2	R 133	Ob. Ltn. z.S. Knocke	--	
3	R 134	Ob. Ltn. z.S. John	--	
4	R 135	Leutnant z.S. Depken	1	
5	R 136	Leutnant z.S. Scheerer	--	
6	R 137	Ob.Strm. Müller	--	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm. Merk	1	
8	R 140	Leutnant z.S. Biburger	1	
9	R 142	Leutnant z.S. Kessler	1	
10	R 144	Ob.Strm. Glas	--	
11	R 20	Ob.Strm. Ottens		Soko. 5
12	R 22	Stbs.Btsm. Badtke		Soko. 5
13	R 171	Ob. Ltn. z.S. Pollak	9	
14	R 172	Leutnant z.S. Wohlleben	--	
15	R 175	Leutnant z.S. Thomas	8	
16	R 177	Leutnant z.S. Naumann	9	
17	R 183	Ob. Ltn. z.S. Horlitz	9	

ZNL 39655 8/44

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.8.44 bis 15.8.44	Wesermünde	R 133 Reparatur der Gefechtsschäden, Schleifenfahrt und Kompensieren. Hafendienstplan. Sizinger
1.8.44 bis 15.8.44	Wesermünde	R 134 Ausführung von Reparaturen. Kompensieren. Sizinger
1.8.44	Norderney	R 132, R 135 Hafendienstplan. Sizinger
2.8.44 2230	Norderney	R 132, R 135 abgelegt zum Marsch nach Wesermünde, im Schlepp von R 177 und R 183. Sizinger
3.8.44 1230	Wesermünde	R 132, R 135 Tecklenborgwerft fest. Sizinger
4.8.44 bis 8.8.44 2100	Wesermünde Wesermünde	R 132, R 135 Abgabe der Waffen und Ausrüstung. Hafendienstplan. R 132, R 135 abgelegt nach Cuxhaven im Schlepp von M 383. Sizinger
9.8.44 bis 15.8.44	Cuxhaven	R 132, R 135 Mützelfeldwerft, Reparatur der Gefechtsschäden, Hafendienstplan. Sizinger

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.8.44 bis 15.8.44	Cuxhaven	R 136 Beckmannswerft, Reparatur der Gefechtsschäden, Hafendienstplan. Sizinger
1.8.44 bis 15.8.44	Wesermünde	R 137 Werftarbeiten, Hafendienstplan. Sizinger
1.8.44 bis 7.8.44	Cuxhaven	R 138 Mützelfeldwerft, Reparatur der Gefechtsschäden, Ausbildung im Hafen. Sizinger
8.8.44 1300	Cuxhaven	R 138 ausgelaufen zum Marsch nach Hamburg.
1900	Hamburg	R 138 St. Pauli Fischhalle fest. Sizinger
9.8.44 0800 bis 0900	Hamburg	R 138 Schleifenfahrt, aus nach Cuxhaven, Ausbildung in See.
1630	Cuxhaven	R 138 Alter Hafen fest. Sizinger
10.8.44 bis 15.8.44	Cuxhaven Blankenese Cuxhaven	R 138 Ausbildung in See und Hafendienstplan. Sizinger
1.8.44	Wesermünde	R 140 Hafendienstplan. Sizinger

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2.8.44 1930	Wesermünde	R 14o abgelegt zum Marsch nach Cuxhaven
2o4o	N 2, See 1, einzelne Wolken gute Sicht	R 14o dem Geleit angeschlossen. Hirrings
3.8.44 o43o	Lüchtergrund	R 14o bei Lüchtergrund West vom Geleit entlassen.
o53o	Cuxhaven Fischereihafen	R 14o Fischereihafen fest, Hafendienstplan. Hirrings
4.8.44 bis 15.8.44	Cuxhaven	R 14o Reparatur der Gefechtsschäden. Hirrings
1.8.44 und 2.8.44	W'haven West Werft	R 142 Einbau eines 15 cm Werfers. Hafendienstplan. Hirrings
3.8.44 1510 bis 1530	Schillig Reede	R 142 mit M 23 Einschiessen des Werfers.
1615		R 142 Besichtigung der neuen Waffen durch den B.d.N. und Chef der 5. Sich.Div.
1800	NNO 3, See 2, leicht bewölkt Sicht ziemlich gut	R 142 mit "Möve", "M 23" und "F 4" nach Schillig Reede zum Vorführungsschiessen.
212o bis 2135		R 142 Werferschiessen. Hirrings

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.8.44	Schillig Reede	R 142 Nachtschiessen zum Feststellen der Blendeffekte.
o135 bis o15o	NNO 2, See 1, einzelne Wolken gute Sicht	R 142 Werferschiessen.
o21o		R 142 mit "M 23" nach Cuxhaven, an Bord Chef 5. Sich.Div.
o642	Cuxhaven	R 142 Chef 5. Sich.Div. von Bord.
222o	NO 1, See 0 einzelne Wolken gute Sicht	R 142 abgelegt nach Wesermünde, angeschlossen an Elbe-Weser Geleit. Hirrings
5.8.44 1o15	ONO 2, See 1, leicht bewölkt, ziemlich gute Sicht	
1o15	Wesermünde	R 142 Kaiserhafen fest. Hirrings
6.8.44 bis 13.8.44	Neuer Hafen	R 142 Aus- und Einbau des Werfers, Restarbeiten. Hafendienstplan. Hirrings
14.8.44 o5o5	Wesermünde NNW 3-4, See2, bewölkt, mittl. Sicht	R 142 abgelegt zum Marsch nach Wilhelmshaven
o845	Wilhelmshaven	R 142 Kommodore Bonte-Brücke fest
14oo	Wilhelmshaven	R 142 Ausbau des Werfers. Hirrings
15.8.44	Wilhelmshaven	R 142 Hafendienstplan. Hirrings.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.8.44 bis 15.8.44	Wesermünde Vegesack	R 144 Werftarbeiten, Ausbildung im Hafen. Hirschfeld
1.8.44 bis 15.8.44		R 20, R 22 dem Sonderkommando 5 unterstellt. Siehe dort. K.T.B. Hirschfeld

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim!
	Anhang	zum Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille Gruppe: Horlitz
	Gruppenführer:	Oberleutnant zur See Horlitz
		Angefangen: 1.8.44 Abgeschlossen: 15.8.44

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage	Bemerkungen
1	R 171	Oblt.z.See Pollak	9	
2	R 172	Ltn.z.See Wohlleben	./.	
3	R 175	Ltn.z.See Thomas	8	
4	R 177	Ltn.z.See Naumann	9	
5	R 183	Oblt.z.See Horlitz	9	

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.8.44 o8oo 174o	List a/Sylt Cuxhaven NO 1 - 2, See 1 mässige Sicht bedeckt	R 171 Ueberführung von List a/Sylt nach Cuxhaven mit Geleit Schlepper "Bussard" mit Prahm "H 169" und Schlepper "Audorf". Weiffenbachbrücke fest. Hovlitz
2.8.44 bis 4.8.44	Cuxhaven	R 171 Ausbildungsdienst im Hafen Hovlitz
1.8.44 bis 15.8.44	Cuxhaven	R 172 Werftliegezeit zum Einbau des Brückenpanzers. Hovlitz
18.44. bis 4.8.44	Cuxhaven	R 175 Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Hovlitz
1.8.44	Norderney	R 177, R 183 Ausbildungsdienst im Hafen. Hovlitz
2.8.44 2215 2315	Norderney NW 2, See 1 mittl. Sicht Ansteuerungs- tonne Norderney	R 177, R 183 ausgelaufen mit R 132 und R 135 im Schlepp nach Wesermünde. Im Geleit Tanker "Anna" passiert. Hovlitz
3.8.44 o4oo 112o 1945 – 2315	"Hellrot 12" NW 1, See 0 mittl. Sicht Wesermünde Wesermünde NW 1, See 0 gute Sicht "Feuerschiff E" N 1, See 0 Gute Sicht	passiert. R 177, R 183 Fischereihafen fest. R 132 und R 135 der Werft übergeben R 177, R 183 ausgelaufen mit Geleit Dampfer "Apollo", "Carl Jüngst", "Helga Schröder" und Logger "Zukunft" nach Cuxhaven. passiert. Hovlitz
4.8.44 o43o o645	"Feuerschiff H" N 1, See 0 gute Sicht Cuxhaven	passiert. R 177, R 183 Weiffenbachbrücke fest. Hovlitz
5.8.44 und 6.8.44	Cuxhaven, Elbe	R 171, R 175, R 177, R 183 Einfahren der Besatzungen mit Gerät. Hovlitz

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
7.8.44 2045	Cuxhaven O 2, See 1 wechselnde Sicht	R 171, R 175, R 177, R 183 ausgelaufen zu Wracksucharbeiten gem. Befehl 5. Sich.Div. G 0715 vom 7.8.44 R 183 durch Kurzbrief. Geheim. Geheim. Folgende Wracks sind nachzuprüfen auf genaue Lage sowie Wassertiefe über dem Wrack, bezogen auf mittl. Spring Niedr.Wasser und dauerhaft zu bezeichnen: 1.) D.W.32 auf 53 Grad 54,8 Min.Nord 7 Grad 55 Min.Ost. 2.) "Sif" auf 54 Grad oo,4 Min.Nord 7 Grad 4o Min.Ost. 3.) "Tannhäuser" 53 Grad 59,5 Min.Nord 7 Grad 4o Min.Ost. 4.) "Miranda" auf 54 Grad oo,3 Min.Nord 7 Grad 4o,7 Min.Ost. 5.) "M.264" auf 54 Grad oo,2 Min.Nord 7 Grad 4o,2 Min.Ost. Zu Ziffer 2-5 siehe Kr.N.f.S.44/1174 6.) "Kellerwald" auf 54 Grad o4,2 Min.Nord 7 Grad 5o Min.Ost. vergl.Kr.N.f.S.341/42 7.) "Stadt Riga" auf 53 Grad 59 Min.Nord 7 Grad 10 Min.Ost. vergl.Kr.N.f.S.44/1178 Stützpunkt Cuxhaven oder Helgoland. Täglich Lage- und Absichtmeldung. Arbeiten nur nachts. Tonnenleger "Mellum" wird der Gruppe in den nächsten Tagen angeschlossen.
231o	"Weg braun 11" O1, See 0 gute Sicht	5. Sich.Div. G 0715 erreicht, Gerät ausgebracht zur Suche nach Wrackstelle "Tannhäuser" Hovlitz
8.8.44 o445 o6oo	Helgoland	Gerät ein. Kein Erfolg. R 171, R 175, R 177, R 183 eingelaufen.
2145 2315	Helgoland O 1, See 0 mässige Sicht	R 171, R 175, R 177, R 183 zur Wracksuche "Kellerwald" ausgelaufen Gerät ausgebracht. Hovlitz
9.8.44 o43o o55o 21oo 213o 2335	"Weg braun" SW 2, See 1 schlechte Sicht Helgoland Helgoland S 1, See 0 gute Sicht Helgoland Ansteuerungs- tonne "Weg braun"	Gerät ein. Kein Erfolg. R 171, R 175, R 177, R 183 R 171 Bojenboot R 171, R 175, R 177, R 183 zur Wracksuche "Kellerwald" ausgelaufen. R 183 wegen Ausfall des 11o V-Generators nach Helgoland entlassen. Gerät ausgebracht. Hovlitz
1o.8.44 o5oo o6oo	Helgoland	Gerät ein. Kein Erfolg. R 171, R 175, R 177 eingelaufen.

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
10.8.44 2030	Helgoland SW 4, See 2 bedeckt	R 171, R 175, R 177, R 183 nach Feuerschiff "F" zur Aufnahme Tonnenleger "Mellum" ausgelaufen.
2106	Feuerschiff "F" SW 3-4, See 2-3 bedeckt	passiert
2111 bis 2114		Fliegerangriff. Siehe Gefechtsbericht.
2200		Auf Anweisung Chef 11. Vp.Fl. mit Vp.1107 nach Wilhelmshaven entlassen. An Bord befinden sich 2 Tote, 13 Verwundete und 68 Schiffbrüchige. Horlitz
11.8.44 0005	Netzsperre W-haven	passiert.
0220	W-haven	R 171, R 175, R 177, R 183 eingelaufen.
2000	W-haven NW 2, See 1 bedeckt	R 171, R 175, R 177, R 183 mit Vp. 1107 ausgelaufen.
2330	"Hellrot 6"	Vorpostenboot 1107 nach Wesermünde entlassen. Horlitz
12.8.44 0400	Netzsperre Cuxhaven	passiert.
0420	Cuxhaven	R 171, R 175, R 177, R 183 eingelaufen. Horlitz
13.8.44 bis 15.8.44	Cuxhaven	R 171, R 175, R 177, R 183 Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Horlitz

Gesehen:
[signature]
Kaptltn.u.Flott.Chef.

Heftrand

-10a.- 11

Geheim!

Stellungnahme

des Chefs der 5. Sicherungsdivision zum K.T.B. der 13. R.-Flottille vom 1.-15.8.1944

S. 10, 10.8.1944, 21" - 2114 Uhr.

In dem Gefechtsbericht des Geleitführers (Chef 11. Vorp.Fl.) wird besonders die wirksame Hilfe der R.-Boote bei der Aufnahme der Schiffbrüchigen erwähnt.

Sonst nichts zu bemerken.

[signature]

...ine"

...t Eizinger

...al

2 Flo. Ing.: Lt. (Ing) Ehmann

Begonnen am: 1.8.44.

Abgeschlossen am: 15.8.44.

Takt.Nr.	Boot	Lt. Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Obermaschinist	Scholtysik
2	R 132	" "	Jehle
3	R 134	" "	Beyrich
4	R 135	" "	Vogelskamp
5	R 136	Stbs. " "	Böhm
6	R 137	" "	Zamel
7	R 138	" "	Rothermund
8	R 140	" "	Brune
9	R 142	" "	Strünkmann
10	R 144	" "	Sonntag
11	R 20	Stbs. " "	Kasten
12	R 22	" "	Scheuthauer
13	R 171	" "	Ehneke
14	R 172	" "	Cra
15	R 175	" "	Schmidt
16	R 177	" "	Peters
17	R 183	" "	Naused

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
10.8.44		
2030	Helgoland SW 4, See 2 bedeckt	R
2106	Feuerschiff"F" SW 3-4,See 2-3 bedeckt	
2111 bis 2114		
2200		
11.8.44	Netzsperre	passiert.
0005	W-haven	R 171, R 175, R 177, R 183 eingelaufen.
0220	W-haven	
2000	W-haven	R 171, R 175, R 177, R 183 mit Vp. 1107 ausgelaufen.
	NW 2, See 1 bedeckt	
2330	"Hellrot 6"	Vorpostenboot 1107 nach Wesermünde entlassen.
		Herlitz
12.8.44	Netzsperre	passiert.
0400	Cuxhaven	R 171, R 175, R 177, R 183 eingelaufen.
0420	Cuxhaven	
		Herlitz
13.8.44 bis 15.8.44	Cuxhaven	R 171, R 175, R 177, R 183 Ausbesserungsarbeiten in der Werft.
		Herlitz

Gesehen:
Kaptltn.u.Flott.Chef.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		G e h e i m!
		Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine" der 13. Räumbootsflottille
		Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger
		1 Flo. Ing.: Oberlt. (Ing) Schmal
		2 Flo. Ing.: Lt. (Ing) Ehmann
		Begonnen am: 1.8.44.
		Abgeschlossen am: 15.8.44..

Takt.Nr.	Boot		Lt. Maschinist	Bemerkungen
1	R 133		Obermasdhinist	Scholtysik
2	R 132		" "	Jehle
3	R 134		" "	Beyrich
4	R 135		" "	Vogelskamp
5	R 136	Stbs.	" "	Böhm
6	R 137		" "	Zamel
7	R 138		" "	Rothermund
8	R 140		" "	Brune
9	R 142		" "	Strünkmann
10	R 144		" "	Sonntag
11	R 20	Stbs.	" "	Kasten
12	R 22		" "	Scheuthauer
13	R 171		" "	Ehneke
14	R 172		" "	Cra
15	R 175		" "	Schmidt
16	R 177		" "	Peters
17	R 183		" "	Naused

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		1.8.44. bis 15.8.44.
		Im Bereichsabschnitt außer K B befindliche Boote.
R 142	seit 14.6.44. bis 14.8.44.	W'münde, Vegesack, Deutsche Bucht, Wyk, W'münde — E K K
R 144	seit 1.7.44.	Vegesack, W'münde, Elsfleth, W'münde. — E K K
R 171	seit 11.8.44.	C'haven, Nordsee-Werft — Beschußschäden.
R 172	seit 1o.7.44.	C'haven, Mützelfeld-Werft — Grundüberholung
R 175	seit 1.7.44. bis 3.8.44.	C'haven, Mützelfeld-Werft. — Grundüberholung
R 177	seit 12.8.44.	C'haven, Beckmannwerft. — Reparatur der Stb. Schraube, Schwanzwelle und der Ruder.
R 183	seit 11.8.44.	C'haven, Nordsee-Werft. — Gefechtsschäden
R 132	seit 14.7.44.	Norderney, W'münde, C'haven, Beckmann-Werft — Beseitigung von Beschußschäden.
R 133	seit 26.7.44. bis 13.8.44.	W'münde, Unterweserslip. — Beseitigung von Schleppschäden
R 134	seit 26.7.44. bis 14.8.44.	W'münde Unterweserslip. — Beseitigung von Schleppschäden
R 135	seit 19.7.44.	Norderney, W'münde, C'haven, Mützelfeldwerft. — Beseitigung von Beschußschäden
R 136	seit 26.7.44.	C'haven, Beckmann Werft — Beseitigung von Beschußschäden
R 137	seit 26.7.44.	W'münde, Unterweserslip. — Beseitigung von Beschußschäden.
R 138	seit 26.7.44.	C'haven, Mützelfeldwerft — Beseitigung von Beschußschäden
R 14o	seit 26.7.44.	W'münde, Unterweserslip — Beseitigung von Schlepp- und Beschußschäden.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.8.44. bis 15.8.44.	List	R 2o sind beim Sonderkommando 5. R 22 Keine besonderen Vorkommnisse.
1.8.44.	Norderney, Wesermünde.	Keine besonderen Vorkommnisse.
2.8.44. bis 3.8.44.	Deutsche Bucht	R 132 werden von Norderney nach Wesermünde R 135 eingeschleppt
		R 175 K B
4.8.44. bis 7.8.44.	W'münde, C'haven	Keine besonderen Vorkommnisse
8.8.44.	W'münde	R 138 K B
9.8.44. bis 1o.8.44.	W'münde C'haven	Keine besonderen Vorkommnisse.
11.8.44.	Deutsche Bucht	R 183 Gefechtsschäden am Schiffskörper R 171 Beschußschäden
12.8.44.	Cuxhaven	R 177 Steuerbordschraube, - Schwanzwelle und Ruderblätter beschädigt. Ruderschäfte haben 8 mm Lose. Schraube Keil ausgeschlagen.
13.8.44.	W'münde	R 133 K B
14.8.44	W'münde	R 134 K B R 142 K B
15.8.44	W'münde	R 14o K B

gesehen:

Kapitänleutnant u. Flo. Chef.

M. d. L.

Gesehen!

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

Oblt. (Ing) u. Flo.Ing.

Gesehen:

Korv. Kapt. (Ing.) und Divisionsingenieur

15

Gefechtsbericht

über

den Fliegerangriff am 1o. August 1944.

Etwa 1 sm nordwestlich Feuerschiff "F", Wind SW 3-4, bedeckt, Seegang 3.

Aufgabe war, den Tonneleger "Mellum" von Feuerschiff "F" nach Helgoland zu geleiten, anschliessend Wracksuche im Raum vom Helgoland. Beteiligt waren R 183, R 177, R 175 und R 171. Die Gruppe befand sich etwa 2Uhr5 Uhr Kurs 251 Grad etwa 1 sm vom Feuerschiff "F". An St.B. ein Geleit in langsamer Fahrt. Aus einer Wolkenwand Angriff etwa 30 Beaufighter auf Geleit aus etwa 5oo bis 8oo m Höhe. Einzelne Flugzeuge versuchten nach Umkreisung von verschiedenen Seiten anzugreifen. 2 Torpedotreffer auf Dampfer "Santos". Schiff sinkt. Bordwaffenangriff einer Beaufighter auf R-Bootsgruppe, taktische Nr. 4, R 171 in der Feuergarbe. 2o bis 3o Einschüsse im Bootskörper, Waffen und Gerät. Vorderes 2 cm-Rohr und Motorenauspuff durchschossen. Einschüsse in der Sperrlast. Boot macht wenig Wasser. Ein Schwer- und ein Leichtverletzter.

Gruppe H. anschliessend Rettungsarbeiten bei "Santos". Insgesamt 68 Schiffbrüchige an Bord genommen, dabei 13 Verletzte, 2 Tote.

Thorlitz

Oblt.z.See u. Gruppenführer

4352

L 1

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G 9103 F III

, den 30.Oktober 1944

An

Geheim!

13

Oberkommando der Kriegsmarine / 1 Skl.

1

Anliegend wird das KTB der 13. RFl. vom 1. - 15.8.44 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 5. Sich.-Div. (Seite 10 a) vorgelegt.

Zu Seite 15 siehe Stellungnahme des BSN im KTB der 11. Vpfl.
Sonst nichts zu bemerken.

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

1./Skl. I. Nr. 39655g
Eing.: 4 NOV 1944
mit 1 Anl.

1) K III M

2. Skl Qu

3. Durch 1 Skl an KA

1 SKH i.A.
W/15.11.

926

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kr. 41697.4

Geheim

Kriegstagebuch
der
13. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger

angefangen: 16.8.1944
abgeschlossen: 31.8.44.

Betts-Nr.	Kommandant.		Seetage	Bemerkungen
R 132	Leutnant z.S.	Hoffmann	--	
R 133	Oberleutnant z.S.	Knocke	4	
R 134	Oberleutnant z.S.	John	4	
R 135	Leutnant z.S.	Depken	--	
R 136	Leutnant z.S.	Scheerer	--	
R 137	Ob.Strm.	Müller	4	
R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	4	
R 140	Leutnant z.S.	Biburger	4	
R 142	Leutnant z.S.	Kessler	2	
R 144	Ob.Strm.	Glas	4	
R 20	Ob.Strm.	Ottens	--	durch Minentreffer gesunken. s. K.T.B. Sonderkdo. 5
R 22	Stbs.Btsm.	Badtke	--	Sonderkdo. 5, s. dort. K.T.B.

Anl. 1 zu 1/Skl. 39540/44 Geh.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.

Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.8.44 bis 31.8.44	Cuxhaven	R 132, R 135, R 136 Reparatur der Gefechtsschäden. Sizinger
16.8.44 bis 23.8.44	Cuxhaven	R 138, R 14o Ausbildung im Hafen. Sizinger
16.8.44 bis 23.8.44	Wesermünde	R 133, R 134, R 137 Hafendienstplan. Sizinger
16.8.44 bis 17.8.44	W'haven	R 142 Ausbildung im Hafen. Sizinger
18.8.44	W'haven	
111o		R 142 aus zum Vorführungsschiessen auf der Jade.
135o bis 14oo		R 142 Werferschissen
162o	K. Bonto-Brücke	R 142 festgemacht. Sizinger
19.8.44 bis 27.8.44	W'haven	R 142 Ausbildung im Hafen. Sizinger

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.8.44 bis 19.8.44	Wesermünde	R 144 Hafendienstplan. Sizinger
2o8.44	Wesermünde	
o212	W 2, See 1, einzelne Wolken Sicht sehr gut	R 144 abgelegt zum Marsch nach W'haven.
o835 bis 1o35	W'haven	R 144 Schleifenfahrt und Hafendienst. Sizinger
21.8.44 und 22.8.44	W'haven	R 144 Kompensieren, Hafendienst. Sizinger
23.8.44	W'haven	
o11o	NO 2, See 1, wolkenlos gute Sicht	R 144 abgelegt zum Marsch nach Wesermünde.
o555	Wesermünde	R 144 festgemacht, Ausbildung im Hafen. Sizinger
23.8.44	Wesermünde	
2oo9	SSW 2, See 1, einzelne Wolken gute Sicht	R 133, R 134, R 137, R 144 abgelegt zur Aufgabe.
23o8	Elbe I N 2, See 1 leicht bewölkt mittlere Sicht	R 138, R 14o, M 1o2, M 1o4 dem Flottillenverband angeschlossen. Sizinger

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
24.8.44	NNO 2, See 1 leicht bewölkt mässige Sicht	
0731	Esbjerg Fährhafen	R 133, R 134, R 137, R 144, R 138, R 14o, M 1o4 M 1o2 festgemacht. Hafendienstplan.
2334	Esbjerg	alle Boote abgelegt. Sinnigs
25.8.44 0200 bis 0400	NNO 3, See 2 bewölkt, mittl. Sicht	Kampfgruppenübung.
	NNO 4, See 3 stark bewölkt schlechte Sicht	
0612	Esbjerg Fährhafen	R 133, R 134, R 137, R 138, R 14o, R 142, R 144 M 1o2, M 1o4 festgemacht. Hafendienst. Sinnigs
26.8.44 0149	Esbjerg Fährhafen	R 133, R 134, R 137, R 138, R 14o, R 142, R 144 M 1o2, M 1o4, M 343o abgelegt zum Marsch nach List.
	O 3, See 2, leicht bewölkt gute Sicht	
0616	List, Reede	Anker fallen, Hafendienst.
2015	List, Reede	Anker auf, ab zum Marsch nach Wesermünde und Cuxhaven
	NW 2, See 1, leicht bewölkt gute Sicht.	
2133		FT. Leitnummer 99, Chef 13. R.-Flott. Bei Chef 5. Sich.Div. Entlassung ab Feuerschiff Hans nach Wesermünde erbitten. 5. Sich.Div.
2234		Fliegeralarm
2254		Fliegeralarm beendet. Sinnigs

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
27.8.44	SO 3 See 2, leicht bewölkt gute Sicht	
0336		FT Leitnummer 30; 5. Sich.Div. Auf FT. 2133. Entlassung ab Elbe I. -Standort 0330- genehmigt. Chef 13. R.-Flottille.
	Elbe I	M 1o2, M 1o4, M 343o entlassen nach Cuxhaven
0630	Wesermünde Kaiserschleuse	R 133, R 134, R 137, R 138, R 14o, R 142, R 144 festgemacht. Hafendienstplan. Sinnigs
28.8.44 1945	Wesermünde Kaiserschleuse	R 133, R 134, R 137, R 138, R 144 abgelegt zur Aufgabe.
2218	Hellrot 6 W 6-7, See 5 leicht bewölkt mittl. Sicht	wegen schlechter Wetterlage Kehrt gemacht.
2231		FT Leitnummer 59 K.I.A. W'haven und Wesermünde. Erbitte Massnahmen Max, Otto, Paula, Richard bis auf Widerruf. Chef 13. R.-Flottille Sinnigs
28.8.44 0347	Wesermünde Neuer Hafen	R 14o zur Fahrt nach Wilhelmshaven abgelegt.
0840	W'haven Scheer-Hafen	R 14o festgemacht.
0930 bis 1930		R 14o Schleifenfahrt und Kompensieren
2035	W'haven	R 14o, R 142, F 5, F 7 ausgelaufen zur Aufgabe
2315	Feuerschiff "F"	M 1o2, M 1o4 dem Verband angeschlossen.
2357	W 6-7, See 5 leicht bewölkt mittl. Sicht	Wegen schlechter Wetterlage Kehrt gemacht Sinnigs

Heftrand

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.8.44 0821	W'haven Bonte-Brücke	R 140, R 142, F 5, F 7, M 102, M 104 festgemacht, Hafendienst. Hirings
30.8.44 und 31.8.44	W'haven Bonte-Brücke	R 140, R 142 Dienst nach Hafenplan. Hirings
29.8.44 -0008		FT Leitnummer 65 5. Sich.Div., Chef 13. R.-Flott.: Gehe wegen Wetterlage mit M 104, F 5, F 7, R 140, R 142 nach W'haven. M 102.
0140	Wesermünde	R 133, R 134, R 137, R 138, R 144 festgemacht, Hafendienstplan.
2206		FT. Leitnummer 57, 5. Sich.Div., M 102, R 142 Marsch für R.-Boote wegen zu hoher See nicht möglich. M- und F-Boote unter Führung M 102 Borkum laufen. Dort warten. R-Boote gehen W'haven bzw. W'münde. Standort Hellrot 7. Chef 13. R.-Flott. Hirings
30.8.44 und 31.8.44	Wesermünde	R 133, R 134, R 137, R 138, R 144 Ausbildung im Hafen. Hirings

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Kr. 41 657 k
		Geheim!
		Anhang zum Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille Gruppe : Horlitz Gruppenführer : Oberleutnant zur See Horlitz Angefangen : 16.8.44 Abgeschlossen : 31.8.44

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage	Bemerkungen
1	R 171	Oblt.z.See Pollack	3	
2	R 172	Ltn.z.See Wohlleben	3	
3	R 175	Ltn.z.See Thomas	5	
4	R 177	Ltn.z.See Naumann	./.	
5	R 183	Oblt.z.See Horlitz	./.	

8

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.8.44 bis 21.8.44	Cuxhaven	R 171 Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Hevrlitz
16.8.44 bis 2o.8.44	Cuxhaven	R 172 Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Hevrlitz
16.8.44	Cuxhaven	R 175 Instandsetzung der M.E.S.-Anlage in der Werft. Hevrlitz
17.8.44 o81o 141o	Cuxhaven - Brunsbüttel Cuxhaven	R 175 abgelegt zur Schleifenfahrt nach Brunsbüttel. fest. Hevrlitz
18.8.44	Cuxhaven	R 175 Ausbildungsdienst im Hafen. Hevrlitz
19.8.44	Cuxhaven	R 175 gem. Befehl 5. Sich.Div.für S.E.K. Versuchssperre innerhalb Tonnensperre Cuxhaven gelegt. Hevrlitz
2o.8.44	Cuxhaven	R 175 Ausbildungsdienst im Hafen. Hevrlitz
21.8.44 18oo 1951 bis 2olo 21oo 22oo	Cuxhaven S O-1, See 1 gute Sicht Elbe 1 Helgoland SW 4-5, See 3-4 mässige Sicht	R 172, R 175 ausgelaufen, gem, Befehl 5. Sich. Div. Versuchssperre bei Helgoland ausbringen. Fliegeralarm, 2o - 3o Flugzeuge in etwa 8 sm Entfernung im Vorbeiflug (wahrscheinlich Beaufighter) Anfangstonne zur Sperre geworfen. wegen zu grober See eingelaufen. Hevrlitz
22.8.44 und 23.8.44	Cuxhaven	R 171 Ausbildungsdienst im Hafen. Hevrlitz
22.8.44 121o 153o 17oo	Helgoland NO 2-3, See 1-2 gute Sicht Cuxhaven	R 172, R 175 zum weiteren Legen der Sperre ausgelaufen. Marsch nach Cuxhaven angetreten. fest. Hevrlitz
23.8.44	Cuxhaven	R 172, R 175 Ausbildungsdienst im Hafen. Hevrlitz
24.8.44 o7oo o93o 18oo 2o45	Cuxhaven W 1, See 0 gute Sicht Helgoland Helgoland O 1, See 0 gute Sicht Cuxhaven	R 171, R 172, R 175 mit stellvertretendem Küstenbefehlshaber, Kpt.z.See Menzel, nach Helgoland Fest. abgelegt. festü Hevrlitz

Heftrand

9

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
25.8.44 bis 27.8.44	Cuxhaven	R 171, R 172, R 175 Ausbildungsdienst im Hafen. Hevrlitz
28.8.44 o2oo o215 o74o 1115	Cuxhaven S 2, See 1 schlechte Sicht Bodennebel Wangerooge O 2, See O-1 mittl. Sicht Wilhelmshaven	R 171, R 172, R 175 Marsch nach Wangerooge. R 172 wegen schlechter Sicht auf Ankerkette des Sperrwachfahrzeuges gelaufen und wieder nach Cuxhaven entlassen. R 171, R 175 in der "Blauen Balje" gelotet und Anlegemöglichkeiten am Ostanleger erkundet. R 171, R 175 Nassaubrücke fest. Hevrlitz
28.8.44 o75o bis 31.8.44	Cuxhaven	R 172 Werft festgemacht zu Ausbesserungsarbeiten. Hevrlitz
29.8.44	Wilhelmshaven	R 171, R 175 Ausbildungsdienst im Hafen. Hevrlitz
3o.8.44 1ooo 115o bis 174o 19oo	Wilhelmshaven SW 2-3, See 2 Regen mässige Sicht Wangerooge Wilhelmshaven	R 171, R 175 Fahrt mit Ob.Befehlshaber Nord nach Wangerooge. am Ostanleger geankert. Nassaubrücke fest. Hevrlitz
31.8.44	Wilhelmshaven	R 171, R 175 Ausbildungsdienst im Hafen Hevrlitz
16.8.44 bis 31.8.44	Cuxhaven	R 177, R 183 Ausbesserungsarbeiten in der Werft. Hevrlitz

Gesehen:

Kptltn. u. Fl.Chef.

11

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

Stellungnahme

des Chefs der 5. Sicherungsdivision zum K.T.B.
der 13. R.-Flottille vom 16.-31.8.1944

Nichts zu bemerken.

Lehmann

41 637 1/

Maschine"

14

tnant E i z i n g e r
Ing) S c h m a l
E h m a n n
.8.44.
.8.44.

Bemerkungen

ysik

3	R 134		"	Beyrich
4	R 135		"	Vogelskamp
5	R 136	Stbs.	"	Böhm
6	R 137		"	Zamel
7	R 138		"	Rothermund
8	R 140		"	Brune
9	R 142		"	Strünkmann
10	R 144		"	Sonntag
11	R 20	Stbs.	"	Kasten
12	R 22		"	Scheuthauer
13	R 171		"	Ehneke
14	R 172		"	Car
15	R 175		"	Schmidt
16	R 177		"	Peters
17	R 183		"	Neused

Heftrand

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim! Kr. 41 637/44 Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine" der 13. Räumbootsflottille Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger 1 Flo. Ing. : Oberltn. (Ing) Schmal 2 Flo. Ing. : Ltn. (Ing) Ehmann Begonnen am: 16.8.44. Abgeschlossen am: 31.8.44.

Takt.Nr.	Boot	Lt. Maschinist	Bemerkungen
1	R 133	Obermaschinist	Scholtysik
2	R 132	"	Jehle
3	R 134	"	Beyrich
4	R 135	"	Vogelskamp
5	R 136	Stbs. "	Böhm
6	R 137	"	Zamel
7	R 138	"	Rothermund
8	R 14o	"	Brune
9	R 142	"	Strünkmann
1o	R 144	"	Sonntag
11	R 2o	Stbs. "	Kasten
12	R 22	"	Scheuthauer
13	R 171	"	Ehneke
14	R 172	"	Car
15	R 175	"	Schmidt
16	R 177	"	Peters
17	R 183	"	Nqused

Heftrand

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

12

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		16.8.44. bis 31.8.44. Im Bereichsabschnitt außer KB befindliche Boote.
R 144	seit 1.7.44.	W'münde Deutsche Bucht — E K K
R 171	seit 11.8.44. bis 21.8.44.	C'haven, Nordsee-werft. — Beschußschäden
R 172	seit 1o.7.44. bis 21.8.44.	C'haven, Mützel-feldwerft — Grundüberholung
R 177	seit 12.8.44.	C'haven, Beck-mannwerft. — Reparatur der Schrauben und Schwanzwelle.
R 183	seit 11.8.44.	C'haven, Nordsee-werft. — Gefechtsschäden
R 132	seit 26.7.44.	C'haven, Beckmann-werft — Beseitigung von Beschuß-schäden
R 135	seit 26.7.44.	C'haven, Mützel-feldwerft. — Beseitigung von Beschuß-schäden
R 136	seit 26.7.44.	C'haven, Beck-mannwerft. — Beseitigung von Beschuß-schäden und Überholen der Voith-Schneider-Propeller.
R 137	seit 26.7.44. bis 18.8.44.	W'münde Unterweserslip — Beseitigung von Beschuß-schäden.
R 134	seit 3o.8.44.	W'münde — Reparatur des Hilfsdiesels.

Heftrand

11

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee , den 29. Oktober 1944
B.Nr. G 9179 F III

Geheim!

An
Oberkommando der Kriegsmarine 1/Skl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. R-Fl. vom 16.-31.8.44 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.
Im Entwurf gez. L u c h t
Für den Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
Der Chef des Stabes.

1/Skl. B. Nr. 39546/g
Eing. 3. NOV. 1944
mit 1 Anl.

an KA
1. Skl. i. A.

	Cuxhaven Wilhelmshaven		Keine besonderen Vorkommnisse.
3o.8.44.	Wesermünde	R 134	Hilfsdiesel, Kurbellagerbolzen gebrochen, Kurbelwanne zerstört. Siehe Masch. Stör. Meld. Nr.2.
31.8.44.	Wesermünde Cuxhaven Wilhelmshaven		Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:
Kapitänleutnant u.Flott.Chef.

Obltn. (Ing) u.Flott. Ing.

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

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

Tag Uhrzeit	Ort Wetter		Vorkommnisse
16.8.44.	List	R 2o	Durch Minentreffer gesunken. Siehe Sänderkommando 5. Schmidt
16.8.44. bis 31.8.44.	List	R 22	Siehe Sonderkommando 5. Schmidt
16.8.44. bis 2o.8.44.	Wesermünde Cuxhaven Wilhelmshaven		Keine besonderen Vorkommnisse. Schmidt
21.8.44.	Cuxhaven	R 172 R 171	K B Schmidt
22.8.44. bis 29.8.44.	Wesermünde Esbjerg Helgoland Cuxhaven Wilhelmshaven		Keine besonderen Vorkommnisse. Schmidt
3o.8.44.	Wesermünde	R 134	Hilfsdiesel, Kurbelwellenlagerbolzen gebrochen, Kurbelwanne zerstört. Siehe Masch. Stör. Meld. Nr.2. Schmidt
31.8.44.	Wesermünde Cuxhaven Wilhelmshaven		Keine besonderen Vorkommnisse. Schmidt

gesehen:
Kapitänleutnant
u.Flott.Chef.

Schmidt
Obltn. (Ing)
u.Flott. Ing.

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

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

Tk 45433

Kfg.

13. Räumbootsflottille.

1.9.-15.9.1944.

m. Abschn. Maschine

Anl. 2 zu 13. R.Fl.B.Nr. ____ / geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse Abt. IIb 9 Sonderabteilung E. Nr. 9.8718

KRIEGSTAGEBUCH

der

13. RÄUMBOOTSFLOTTILLE

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eisinger

angefangen: 1. Sept. 1944
abgeschlossen: 15. " 1944

Anlagen

	Lfd.Nr.	Boots-Nr.	Kommandant	Bemerkungen
Heftrand	1	R 132	Ltn. z.S.	Hoffmann
	2	R 133	Ob "	Knoecke 4 Seetage
	3	R 134	" "	John
	4	R 135	"	Depken
	5	R 136	"	Scherer
	6	R 137	Ob.Strm	Müller 4 Seetage
	7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk 4 Seetage
	8	R 140	Ltn.z S.	Siburger 5 Seetage
	9	R 142	"	Kebler 5 Seetage
	10	R 144	Ob.Strm.	Glas 4 Seetage
	11	R 22	Stbs Stm.	Badtke
	12	R 171	Ob.Ltn.z.S.	Pollak
	13	R 172	Ltn z.S.	Schlleben
	14	R 175	"	Thomas
	15	R 177	"	Neumann
	16	R 183	Ob.Ltn.z.S.	Horlitz
	17	R 246	Ob Strm.	Nikolaisky

Anl. 1 zu 1/Skl 41082/44 Geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.9.44 15.9.44	bis Cuxhaven	R 132, R 135, R 136 A.K.B. Reparatur der Gefechtsschäden
1.9.44 9.9.44	bis W'haven	R 142 Einbau des Werfers, anschliessend Quarantäne wegen Invektionskrankheiten
8.9.44 15.9.44	bis Burg (Bremen)	R 246 Indienststellung durch Flott Chef anschliessend E.K.K. Verhältnis.
- 15.9.	Cuxhaven	R 134 A.K.B. Reparatur des Hilfsdiesels
1.9.44- 9.9.44	W'münde W'haven	R 133, R 134, R 137, R 138, R 140 und R 144 Aufgabe: Gemäss Befehl 5 Sich. Div. Verlegung nach Den Helder über Borkum, zur zeitweiligen Unterstellung der 1. Sich.Div. Trotz mehrerer Auslaufversuche bis zur Weser- und Jademündung, Durchführung wegen zu hoher See und Dünung nicht durchführbar.
1o.9.44 2215 195o 223o	W'münde " W'haven NW 5-6 See 3-4 Mittlehohe westl.Dünung Wolkig gute Sicht	R 133, R 137, R 138, R 144 abgelegt R 142 und R 14o abgelegt Wegen zu grober See und Dünung auf Gegenkurs.
2235		Abgabe FT,Leitnummer 2236/49 5.Sich.Div.und R 142 Durchführung wegen grober See und Dünung unmöglich,kehrt gemacht bei Leuchtschiff Dora. Chef 13.R.-Flott.
2306	Lischiff R	Fliegeralarm,wegen gelöschter Massnahme geankert.
11.9.44 o111 o3oo o15B 2o15 2ooo 211o	Lischiff R W'münde W'haven W'münde W'haven	Fliegeralarm beendet,Anker lichten. R 133, R 137, R 138, R 144 festgemacht R 14o und R 142 festgemacht R 133, R 137, R 138, R 144, abgelegt R 14o, und R 142 abgelegt Eingang FT Leitnummer 2o3e/99 SSD Chef 13. R.-Flott. Ablaufen von Weser über Hellrot 1e bis Borkum, mit G.B.T.,K.K.G.und Handgranaten. Räumerfolg funken. 5.Sich.Div.
22oo 2246	L'schiff R SO 3-4 See 2-3 leicht bewölkt gute Sicht	Eingang FT Leitnummer 2215/ Chef 13.-R.-Flott. Bei Sperre geankert Grund: kein Feuer R 142
225o		Abgabe FT Leitnummer 2313/1 Stehen 23oo Uhr Hellrot 6,d mit 4 Booten,R 142 und R 14 möglich Chef

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
12.9.44 o611		Abgabe FT, Leitnummer ooo2/17 R 142 Absicht melden! Chef 13. R Flott.
o1oo	Hellrot 22 SO 2-3 See 1-2 schwache westl. Dünung,bedeckt mässige Sicht	
o2o5		Eingang FT, Leitnummer o13o/ 2o Chef 13 R Flott. Da Fliegeralarm enhält, nachlaufen Borkum nicht möglich. Erbitte Befehle: R 142
o421	Punkt F	passiert.
o514		Abgabe FT, Leitnummer o458/22 R 142 Einlaufen. Befehle über 5. Sich. iv. Chef 13. R Flott.
o52o	Borkum Reede	Gerät ein
o55o	Borkum	R 133, R 137, R 138, R 144 fest (Hafendienstplan)
2o3o	'Haven	R 142 und R 14o abgelegt. Marsch nach Borkum.
13.9.44 o55o	Borkum	R 14o und R 142 fest
		Abgabe FT über MNO Borkum, Leitnummer 1948/3 Auslaufe Borkum 2ooo Uhr mit 6 R Booten, zum Marsch nach Helder auf Weg Hellrot. Marschfahrt 15 sm R-Boots-Sonder-Es rot/grün Chef 13. R Flott.
2o36	Borkum	R 133, R 137, R 138, R 14o, R 142, R 144 abgelegt
14.9.44 o1oo	Hellrot 81 O 4-5 See 3 niedr. Wolken wechselnde Sicht	
o44o	Den HelderReede	geankert
o817	Den Helder Hafen	fest
		Boote bei 5. Sich.Div. abgemeldet,zur zeitweiligen Unterstellung bei 1. Sich. iv. angemeldet.
		Auftrag: R 23 und 13 R Flott. am 14.9. als Kampfgruppe Geleit 1275 an Helder nach Osten zusätzlich gegen S-Boote sichern. So kehrt machen, dass Helder mit Hellwerden durch Molengat eingelaufen wird. Näheres mit Geleitführer Chef 2o VP Flott 1. Sich. Div.
2o3o	Den Helder	R 133, R 137, R 138, R 14o, R 142, R 144 abgelegt
2146	Den Helder SSO 2 - 3 See 1-2 Wolkig(diesig) Sicht 1-2 sm	Ansteuerungstonne 4 R Boote als S - Bootsvoraussicherung, 2 als Achterraussicherung im Geleit vereint.
223o	Bei Hellrot 91	S - Bootsalarm. Zwei. R 133 macht mehrere S-Boote an B.B. aus. Durch Warnbrot etes Signal werden LG angefordert

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		und anschliessend auf erkanntes feindl. Ziele das Feuer eröffnet.
15.9.44 0010		S-Bootsgefecht beendet. (siehe Gefechtsbericht) R 140 Meldet: 2 Soldaten, durch feindl.4 cm Beschuss gefallen. Kmdt. Verwundet. Boot beschädigt. R 137 und R 138 Leichte Schäden.
		Da während des Gefechtes, infolge schlechter Sicht Verbindung mit R 142 abgerissen, Abgabe FT Leitnummer 2352/78 an R 142 sofort Standort melden!
0100		R 142 wieder auf Position
0134	Qudrat 8317	Erneuter Angriff feindl. S - Boote von B.B. vorn und St.B. achtern, Kombiniert mit Angriff feindl. Flugzeuge
0135	SO 3-4 See 2 diesig, wolkig Sicht 2-3 sm	
0205		Gefecht beendet (siehe Gefechtsberichte) R 142 Leichte Schäden, keine Verluste.
0213		Abgabe FT Leitnummer 0150/93 durch Chef 20 VP Flott. Erneuter S-Boots und Bombenangriff Qudrat 8317
0240		Abgabe FT Leitnummer 0225/96 Chef 20 VP Flott 1.Sich.Div. 2. Gefecht 0200 Uhr beendet, kombinierter R-Boots und Bombenangriff. 1 S-Boot versenkt. Beabsichtige R-Boote mitlaufen zu lassen. Chef 20 VP Flott.
0329		Zu FT 0225/96 1.Sich.Div. Standort 81 Frage: Mitnahme R-Boote einverstanden. Chef 20 VP Flott.
0400	Hellrot 77 SO 3-4 See 2-3 diesig, Sicht 1-2 sm	
0645	Punkt F	passiert
0740		Fliegeralarm
0745		Fliegeralarm beendet, eigene Jäger die ohne BS - Abgabe anflogen.
0840	Borkum	fest Aufgabe: Rückmarsch nach Ijmuiden mit M23, gemäss fernmündlichen Befehl F I B.S.N.
1800		Abgabe FT Leitnummer 1825/n1/13 Auslaufe Borkum um 2030 Uhr mit 5 R- Booten, 1 M-Boot, nach Ijmuiden. Marschfahrt 14 sm R-Boot: Sonder BS rot/grün/rot Chef 13 R Flott. durch MNO Borkum.
2015	Borkum	R 133, R 137, R 138, R 142, R 144 und M23 abgelegt R 140 zur Reparatur von Gefechtschäden nach Emden entlassen.
2219	Punkt F SO 4 - 5(Böig) See 2 - 3 bedeckt, wechselnde meisst schlechte Sicht Regenschauern.	passiert

Meftrand

Sizinger

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

G e h e i m !

A n h a n g z u m K r i e g s t a g e b u c h

der

13. Räumbootsflottille

Gruppe : Horlitz

Gruppenführer: Oberleutnant zur See H o r l i t z

Angefangen: 1.9.44
Abgeschlossen: 15.9.44

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage	Bemerkungen
1	R 171	Oblt.z.See Pollack	4	
2	R 172	Ltn.z.See Wohlleben	3	
3	R 175	Ltn.z.See Thomas	4	
4	R 177	Ltn.z.See Naumann	3	
5	R 183	Oblt.z.See Horlitz	3	

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

B 36. Kriegstagebuchformulare.

Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.44 bis 8.9.44	Wilhelmshaven	R 171, R 175 Ausbildungsdienst im Hafen Hoerlitz
1.9.44 bis 8.9.44	Cuxhaven	R 172, R 177, R 183 Ausbildungsdienst im Hafe Hoerlitz
9.9.44 1515 1825 1925 2150	Wilhelmshaven SW 5-6, böig, bedeckt See 4, mittl. Sicht Cuxhaven	R 171, R 175 seeklar, Marsch nach Höheweg-Rin zum Treffpunkt Tonnenleger Mellum. Mit Tonnenleger Mellum zum gesunkenen Feuerschiff "E". Anschliessend Weiter- marsch nach Cuxhaven ohne Mellum. Fliegeralarm. ES wurde von Flugzeug ni beantwortet.Alle Waffen Feuererlaubnis Treffer konnten nicht beobachtet we (Wahrscheinlich englischer Fernaufkl Seemaschine). Weiffanbachbrücke fest. Hoerlitz
9.9.44 1440	Cuxhaven W 8, See 5-6, bedeckt mässige Sicht.	R 172, R 177, R 183 Weiffenbachbrücke abgelegt zur befohlenen Aufgabe.
	Fernschreiben SSD Geheim. R 183, 177, da", "Rosafred" "Mellum" W'haven gebiet. Ungefähre chen sein soll, sind dauerhaft zu Auslaufbefehl an	den 9.9.44 An Tonnenleger Mellum (W'haven) nachr. Chef 13. R.-Flottille (Wesermünde) Wracksuchgruppe R 183 (Kurzbrief) 172 auslaufen Cuxhaven zur Wracksuche Wrack "B und F.D."Elbe".R171, 175 laufen mit Tonnenleger aus zur Vereinigung mit Gruppe R 183 im Arbeit Wracklage D."Breda", der in drei Teile zurbr 53 Grad 51,7 Min.Nord 8 Grad o6,5 Min.Ost. Wr bezeichnen. K'dant R 183 meldet Absicht und g Rotte R 171/175 unmittelbar. 5. Sich.Div. G. o9o7
1540 1700	Feuerschiff "H" Cuxhaven	wegen Wetterlage kehrt gemacht. Weiffenbachbrücke fest. Hoerlitz
10.9.44 1200 1310 1430	Cuxhaven W 5-6, böig, See 4 mittl. Sicht Feuerschiff "H" Cuxhaven	R 171, R 172, R 175, R 177, R 183 zur Wracksuc Breda abgelegt. wegen Wetterlage auf Gegenkurs gegangen Weiffenbachbrücke fest. Hoerlitz
11.9.44 0530 0815	Cuxhaven W 4-5, See 3 gute Sicht Feuerschiff "E" W 3-4, See 2 gute Sicht.	R 171, R 172, R175, R 177, R 183 ausgelaufen z Wracksuche Breda. Beginn mit Sucharbeiten. o9oo Uhr stöss Tonnenleger Mellum zur Suchgruppe. Hoerlitz

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
10. 41 Gorsen-Druck Danzig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1241	NW 4-5, See 3 gute Sicht	Funkspruch von 5. Sich.Div.: R 183 von 5. Sich.Div. Funkmeldung, sobald Wracks durch "Mellum" bezeichnet, sodass Schiffahrt wieder aufgenommen werden kann.
1430		Wrack "Breda" auf 53 Grad 51 Min. 39 Sek. Nord 8 Grad 6 Min. 21 Sek. Ost gefunden und durch Tonnenleger Mellum bezeichnet.
1525		Funkspruch an 5. Sich.Div.: 5. Sich.Div. von R 183. Wrack "Breda" 1430 uhr auf 53 Grad 51 Min. 39 Sek. Nord 8 Grad 6 Min. 21 Sek. Ost durch "Mellum" be- zeichnet. Weg zwischen Tonne E. und R.G.C. ohne Räumerfolg abgelaufen.
1735	Wesermünde	Fischereihafen festgemacht. Hoerlitz
12.9.44 2000 2223	Wesermünde SO 6, böig, See 3-4 mittl. Sicht Feuerschiff "R"	R 171, R 172, R 175, R 177, R 183 ausgelaufen zur Wracksuche"D.W.32". in der Nähe wegen Wetterlage geankert. R 183 durch Kurzbrief. Geheim. Folgende Wracks sind nachzuprüfen und auf genaue Lage sowie Wassertiefe über dem Wrack, bezogen auf mittl. Spring.Niedr. Wasser und dauerhaft zu bezeichnen: 1.) D.W.32 auf 53 Grad 54,8 Min.Nord 7 Grad 55 Min.Ost vergl. Kr.N.f.S. 44/571 2.) "Sif" auf 54 Grad oo,4 Min.Nord 7 Grad 4o Min.Ost 3.) "Tannhäuser" auf 53 Grad 59,5 Min.Nord 7 Grad 4o Min.Ost 4.) "Miranda" auf 54 Grad o,o3 Min.Nord 7 Grad 4o,7 Min.Ost 5.) "M.264" auf 54 Grad o,o2 Min.Nord 7 Grad 4o,2 Min.Ost zu Ziffer 2-5 siehe Kr.N.f.S. 44/1174 6.) "Kellerwald" auf 54 Grad o4,2 Min.Nord 7 Grad 5o Min.Ost vergl. Kr.N.f.S. 341/42 7.) "Stadt Riga" auf 53 Grad 59 Min.Nord 7 Grad 1o. Min.Ost vergl. Kr.N.f.S. 44/1178 Stützpunkt Cuxhaven oder Helgoland. Täglich Lage- und Ab- sichtmeldung. Arbeiten nur Nachts. Tonnenleger Mellum wird der Gruppe in den nächsten Tagen angeschlossen. 5. Sich.Div. G. 1715 Fernschreiben SSD R 183 Geheim. Wracksuchgruppe heute nacht Fortsetzung Aufgabe G.1715 v.17/8. Am 13. früh W'haven einlaufen.Von dort, wo Mellum und V 1104 mit S-Gerät der Wracksuchgruppe anschliess- sen, auslaufen zur beschleunigten Durchführung der gestell- ten Aufgabe. 5. Sich.Div. G. 1210 Hoerlitz

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.9.44	Feuerschiff "R"	R 171, R 172, R 175, R 177, R 183 Anker geli
0630	SO 4-5, See 3 gute Sicht	tet, Marsch nach Wilhelmshaven zum Tr punkt V 1104 und Mellum.
0900	Wilhelmshaven	Bontebrücke festgemacht.
2000	Wilhelmshaven SO 3-4, See 2-3 gute Sicht	Zur Wracksuche D.W.32 ausgelaufen.
2120	Schillig-Reede	Netzsperre auslaufend passiert.
2300	Feuerschiff "F" SO 6, See 4 mässige Sicht.	wegen Wetterlage auf Gegenkurs gegang
		Horlitz
14.9.44	Schillig-Reede	R 171, R 172, R 175, R 177, R 183 geankert
0030		
0610	Schillig-Reede SO 3-4, See 2 gute Sicht	Marsch nach Wesermünde angetreten.
0800	Wesermünde	Vorhafen zur Doppelschleuse festgemac
		Ausbildungsdienst im Hafen.
		Horlitz
15.9.44	Wesermünde	R 171, R 172, R 175, R 177, R 183 zur Wrack-
1930	S 2-3, See 2 diesig	suche D.W.32 ausgelaufen.
2200	Feuerschiff "F"	V 1104 und Mellum stossen zur Suchgru
2245		Beginn mit Sucharbeiten.
		Horlitz
16.9.44	Feuerschiff "D"	R 171, R 172, R 175, R 177, R 183 Aufgabe ab
0450	S 2-3, See 2 mittl. Sicht.	brochen, Rückmarsch nach Wesermünde
		Durch Ausfall des S-Gerätes auf V 110
0800	Wesermünde	verliefen die Sucharbeiten ohne Erfol
		Vorhafen zur Doppelschleuse festgemac
		Horlitz

Geheim! -8a-

Stellungnahme

des Chefs der 5. Sicherungsdivision zum K.T.B. der 13. R.-Flottille v. 1.-15.9.1944

S.4, 15.9.1944, 0010 Uhr
S.4, 15.9.1944, 0134 Uhr

Zu den Gefechten wurde keine Stellung genommen, da der Gefechtsbericht des Geleitführers (Chef der 20. Vorpostenflottille) der 1. Sicherungsdivision vorgelegt wird und die 13. R.-Flottille am 14.9.1944 einsatzmäßig der 1.S.D. unterstellt war.

S.6, Gruppe Horlitz.

Die einzelnen Rubriken sind genau zu beachten.

Sonst nichts zu bemerken.

Horlitz

Heft				
7	R 138	"	Rothermund
8	R 140	"	Brune
9	R 142	"	Strünkmann
10	R 144	"	Sonntag
11	R 22	"	Scheuthauer
12	R 171	"	Ehneke
13	R 172	"	Car
14	R 175	"	Schmidt
15	R 177	"	Peters
16	R 183	"	Naused
17	R 246	"	Osigus

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

ag rzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

G e h e i m !

Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine"

der

13. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant E i z i n g e r
1 Flo. Ing. : Oberltn.(Ing.) S c h m a l
2 Flo. Ing. : Leutnant(Ing.) E h m a n n

Begonnen am: 1.9.44
Abgeschlossen am: 15.9.44

.Nr.	Boot:	Lt. Maschinist:	Bemerkungen:
1	R 133	Obermaschinist	Scholtysik
2	R 132	"	Jehle
3	R 134	"	Beyrich
4	R 135	"	Vogelskamp
5	R 136 Stbs	"	Böhm
6	R 137	"	Zamel
7	R 138	"	Röthermund
8	R 140	"	Brune
9	R 142	"	Strünkmann
10	R 144	"	Sonntag
11	R 22	"	Scheuthauer
12	R 171	"	Ehneke
13	R 172	"	Car
14	R 175	"	Schmidt
15	R 177	"	Peters
16	R 183	"	Naused
17	R 246	"	Osigus

Heft:

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		1.9.44 bis 15.9.44
		Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote.
R 177	seit 12.8.44 bis 1.9.44	C'haven, Beckmann Werft — Reparatur der Schrauben und Schwanzwelle.
R 183	seit 11.8.44 bis 3.9.44	C'haven, Nordsee-Werft — Gefechtsschäden
R 132	seit 26.7.44	C'haven, Beckmann Werft — Beseitigung von Beschußschäden.
R 135	seit 26.7.44	C'haven, Mützelfeldwerft — Beseitigung von Beschußschäden.
R 136	seit 26.7.44	C'haven, Beckmann Werft — Beseitigung v. Beschußschäden und überholen der Voith-Schneider-Propeller.
R 22	seit 28.8.44	Emden — Überholen der Voith-Schneider-Propeller.
R 134	seit 30.8.44	C'haven, Mützelfeldwerft — Reparatur des Hilfsdiesels
R 246	seit 1.9.44	Wesermünde — E K K

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.9.44	Cuxhaven	R 177 K B
2.9.44	Cuxhaven Wesermünde Wilhelmshaven	Keine besondere Vorkommnisse.
3.9.44	Cuxhaven	R 183 K B
4.9.44 bis 13.9.44	Wesermünde Cuxhaven Wilhelmshaven Deutsche Bucht Borkum Denhelder	Keine besondere Vorkommnisse.
14.9.44 bis 15.9.44	Den-Helder Borkum	Gefecht mit S.-Booten und Fliegern. "R 140" durch Treffer Motorenumdrehungsanzeiger auf der Brücke und Tochterkompaß ausgefallen. Durch Bodendetonationen Kühlwasserzuleitung von Stb. Voith-Schneider-Propeller abgerissen. Maschinenpersonal hatte keine Verluste.

Heftrand

Geseheh:

Kapitänleutnant
u. Flott.-Chef
In Abwesenheit
des Flottillenchefs

Oblt. (Ing)
u. Flo. Ing.

M. z. b.
Gesehen!
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur B.S.A.

Gesehen:
Korv. Kapt. (Ing)
und Divisionsingenieur

13

VP.-Boot 2o16
Buch-Nr.G 669

An Bord, den 15. Sept. 1944

F.S. SSD

Gelb - Geh. - Verschl.
An B.S.N., 1. Sich. Div., 5. Sich. Div.

Gefechtskurzbericht.

14.9.44. 232o Uhr in AN 8265 erster Angriff von 6 MTB. auf Geleit 1275 auf Parallelkurs an Backbordseite. Entfernung 15oo - 2ooo m. Boote werden durch R-Booteſvorausſicherung gemeldet. Ein Boot sofort in Brand geschossen und wahrscheinlich vernichtet. Restliche Boote drehen nach Westen ab. Eigene Verluste 2 Tote, 2 Verwundete. R-Boote leichte Oberdeckſschäden. Gefechtsende oo1o Uhr..

o135 Uhr in AN 8317 zweiter Angriff, kombiniert S-Boote und Flugzeuge 5 MTB. von Backbord, 3 von Steuerbord, Zangenangriff. Anfangsentfernung 15oo - 2ooo m. 7 Torpedolaufbahnen ausmanöveriert. 3 Torpedos anscheinend akustisch, mit wasserbombenähnlicher Detonation 5o - 1oom zwischen St.B. - Geleitbooten hochgegangen. Booten werden mit allen Waffen eingedeckt. Gleichzeitig laufend Leuchtbombeneinsatz von Flugzeugen und Abwurf Splitter- und schwerer Bomben. Während dieser Phase explodiert 1 S - Boot. Brandsatz ausgeschlossen. Boote nebeln. Hinter und über der Nebelwand werden dichte Rauchwolken beobachtet, die auf weitere schwere Schäden schliessen lassen. o2o5 Uhr Gefecht beendet. Mit Vernichtung von 3 S - Booten zu rechnen. Eigene Schäden unwesentlich.
Beteiligte Verbände: 5 Boote 2o. VP Flott. 1 Boot 11. VP Flott.
6 R-Boote 13. R-Flott.
Gesamtmunitionsverbrauch: 55o Lg.'s
75 1o,5 und 8,8 Spr.
1500 3,7 cm
14ooo 2 cm

Chef 13. R - Flott.

Chef 2o VP Flott.

Hiringa

115

13. R - Boots Flottille. An Bord, den 23. Sept. 1944

G E F E C H T S B E R I C H T.

Gefechtsbericht über 1.S-Bootsgefecht in der Nacht vom 14. auf 15. September 1944

1. Im Qudrat 8265
Wetter: SSO 2-3, See 1-2, diesig, wolkig, Sicht 2-3 sm.

2. Aufgabe war: Durchführung S-Bootssicherung für Ostgeleit Nr. 1275
Beteiligte Streitkräfte: 6 Boote 13. R-Flottille, 5 Boote 2o. VP Flottille, 1 Boot 11.VP Flottille und 1 Schlepper.

3. Je 1 Gruppe zu 8 und 3 S-Booten, auf parallel Kurs an B.B.

4. Gefechtsbeginn: 2320 Uhr
Anfangsentfernung: etwa 1500 m

Gefechtsverlauf:

Vom Flottillenobersteuermann Tinschert, werden an B.B. querab verdächtige Schatten gemeldet. Durch das Verabredete Signal „ roter Stern " (S-Boote an B.B.) werden LG angefordert, die gut liegen, sodass sofort das Feuer auf die feindlichen S-Boote (wahrscheinlich 8 Boote) eröffnet werden konnte. Zu gleicher Zeit, erwidern S-Boote das Feuer. Durch den starken Beschuss aller Fahrzeuge, wird ein Boot sofort in Brand geschossen und explodiert. Auf anderen Booten wurden schwere Treffer erzielt, von denen mehrere, daraufhin das Feuer einstellten und abdrehten. M 23, R 14o, R 142 und R 137 die Infolge Verspäteten Auslaufens, aus Den Helder, hervorgerufen durch ein in der Einfahrt auf ein Wrack gelaufenes Fahrzeug und schlechter Sicht, den Anschluss an das Geleit nicht gefunden hatten, standen bei Gefechtsbeginn 3 - 4 Seemeilen an B.B. vorraus. Von den an M 23 gehängten R - Booten, wurden an St.B. achterraus 8 S-Boote, an B.B. 3 S-Boote in Kiellinie gesichtet M 23 läuft mit AK aus dem Feuer des Geleitzuges, die R 4 Boote eröffnen das Feuer um 2323 Uhr auf die feindlichen S-Boote. Treffer wurden bebachtet.

R 14o erhält 2332 Uhr 2 4cm Treffer auf der Brücke. Im Laufe des Gefechts drehen die feindlichen S-Boote nach Westen ab, und kommen aus dem eigenen Feuerbereich.

0010 Uhr Gefecht beendet.

R 14o, R 142 und R 137 schliessen sich dem Geleit an und gehen auf die befohlene Position.

Verluste und Schäden:

R 14o 2 Soldaten gefallen, 2 Verwundete, darunter der Kmdt.
R 14o, R 142 und R 137 leichte Beschusschäden.

Eingesetzte Waffen und Munitionsverbrauch siehe 2. Gefechtsbericht.

Kapitänleutnant u. Flott.Chef

13. S-Boote Flottille. An Bord, den 23 Sept. 1944

G E F E C H T S B E R I C H T

Gefechtsbericht über 2. S-Bootsgefecht (und Flieger) in den ersten Morgenstunden des 15. September 1944

1. Im Quadrat 8317
Wetter: SO 3-4, See 2, Sicht 2-3 sm, diesig und wolkig.

2. Aufgabe war: Durchführung S-Bootsicherung für Ostgeleit Nr. 1275
Beteiligte Streitkräfte: 6 Boote 13. S-Flottille, 5 Boote 2o. VP Flottille, 1 Boot 11. VP Flottille und 1 Schlepper.

3. 5 feindliche S-Boote an S.B. querab, 3 S-Boote St.B. achtern vom Geleit auf parallel Kurs. Zangenangriff.
Feindliche Flugzeuge mit Leucht- und Sprengbomben.

4. Gefechtsbeginn: o134 Uhr
Anfangsentfernung an S.B.: zirka 2ooo m
an St.B. " 2ooo - 3ooo m.

Gefechtsverlauf:

Eine S-Bootgruppe mit 3 Booten läuft von St.B. achtern an und wird von den dort stehenden Sicherungsbooten rechtzeitig ausgemacht und unter Feuer genommen. Gute Trefferwirkung wird erzielt, ein S-Boot explodiert. Nach Abschuss ihrer Torpedos, wahrscheinlich akustischer Zündung, die z mit schwerer Detonation zwischen den achteren VP und S-Booten explodiere drehen die feindlichen S-Boote ab und kommen ausser Sicht.
Während des Angriffes an St.B. achtern, erfolgt gleichzeitig ein Angriff an S.B. von 5 feindlichen S-Booten. Auch diese werden rechtzeitig erkannt und unter Feuer genommen. Im Verlaufe dieses Gefechts, greifen feindliche Flugzeuge mit Leucht-, Splitter und schweren Sprengbomben in das Gefecht ein. Eine Reihe schwerer Bomben liegt an S.B. querab zwischen eigenen Fahrzeugen und den feindlichen S-Booten.
Die eigene Torpedolage ist gut, ein S-Boot gerät in Brand, bleibt liegen und explodiert.
S-Boote schiessen Torpedos, R 138 weicht einem Oberflächenläufer mit Ak aus. Die S-Boote nebeln sich ein. Hinter und über der Nebelwand werden dichte Rauchwolken beobachtet, die auf weitere schweren Schäden schliessen lassen, anschliessend keine S-Boote mehr auszumachen.

Verluste und Schäden:

R 147 leichte Beschussschäden, keine Verluste.

Eingesetzte Waffen und Munitionsverbrauch für beide Gefechte:

6 Rohre Kaliber 2,7 cm 5 Raketenwerfer, Kaliber 8,6 cm
3o " " 2,o cm 1 " " 15 cm (1o Rohre)

Munitionsverbrauch für 2 cm insgesamt 5400 Schuss
" 3,7 " " 676 "

38 Leuchtgranaten, 16 Sprenggranaten und 1 Nebelgranate.

Stellungnahme des Flottillenchefs:

Die S-Bootsicherungsgruppe hat sich bewährt. Durch rechtzeitiges Erkennen der S-Boote wurde ein Überraschungserfolg verhindert. Die gute Zusammenarbeit von S-Booten und Vp Booten, verwirrte den feindlichen S-Booten

wenden

M8

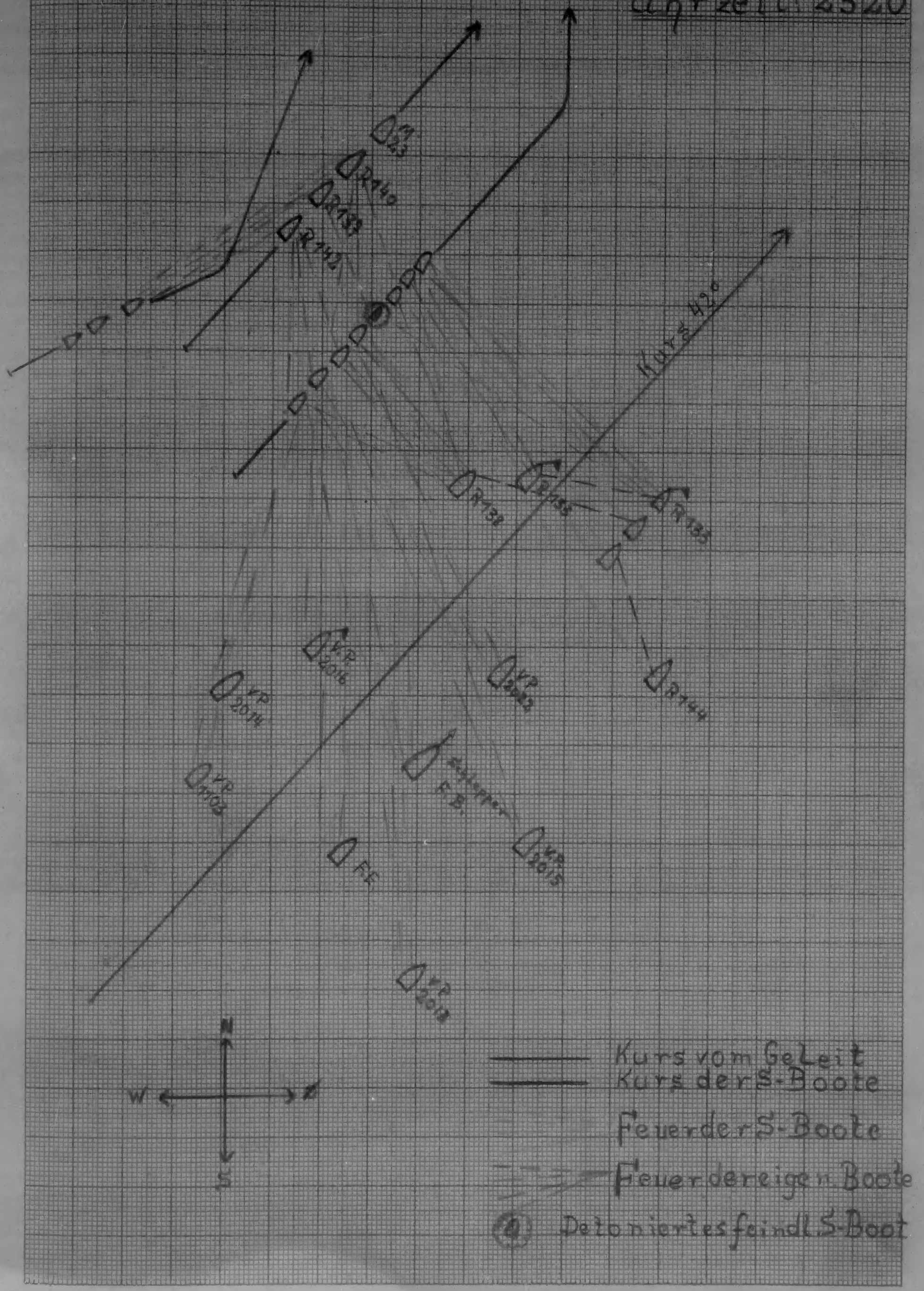
jeden Erfolg.
Die eigenen Besatzungen haben sich gut geschlagen und einwandfreie Disziplin gezeigt.
Ich beantrage, die Anerkennung der Beteiligung an der Vernichtung von 3 feindlichen U-Booten.
Gegen ~~das~~ ausbleibende ~~das~~ weitere U-Bootsangriffe auf Geleit in den folgenden Nächten, trotz mehr günstigem U-Bootswetter, ist anzunehmen, daß bei den vorstehenden gemeldeten Gefechten, der gesamten feindlichen U-Bootsgruppe schwerer Schaden zugefügt wurde.
Die Reichweite der eigenen Raketen-LA ist viel zu gering, ihr Einsatz im Gefecht daher sinnlos, weil sie nur die eigenen Fahrzeuge beleuchten. Die Brennzeit und Helligkeit ist gut.

Dirnagl

Kapitänleutnant und Flott.Chef

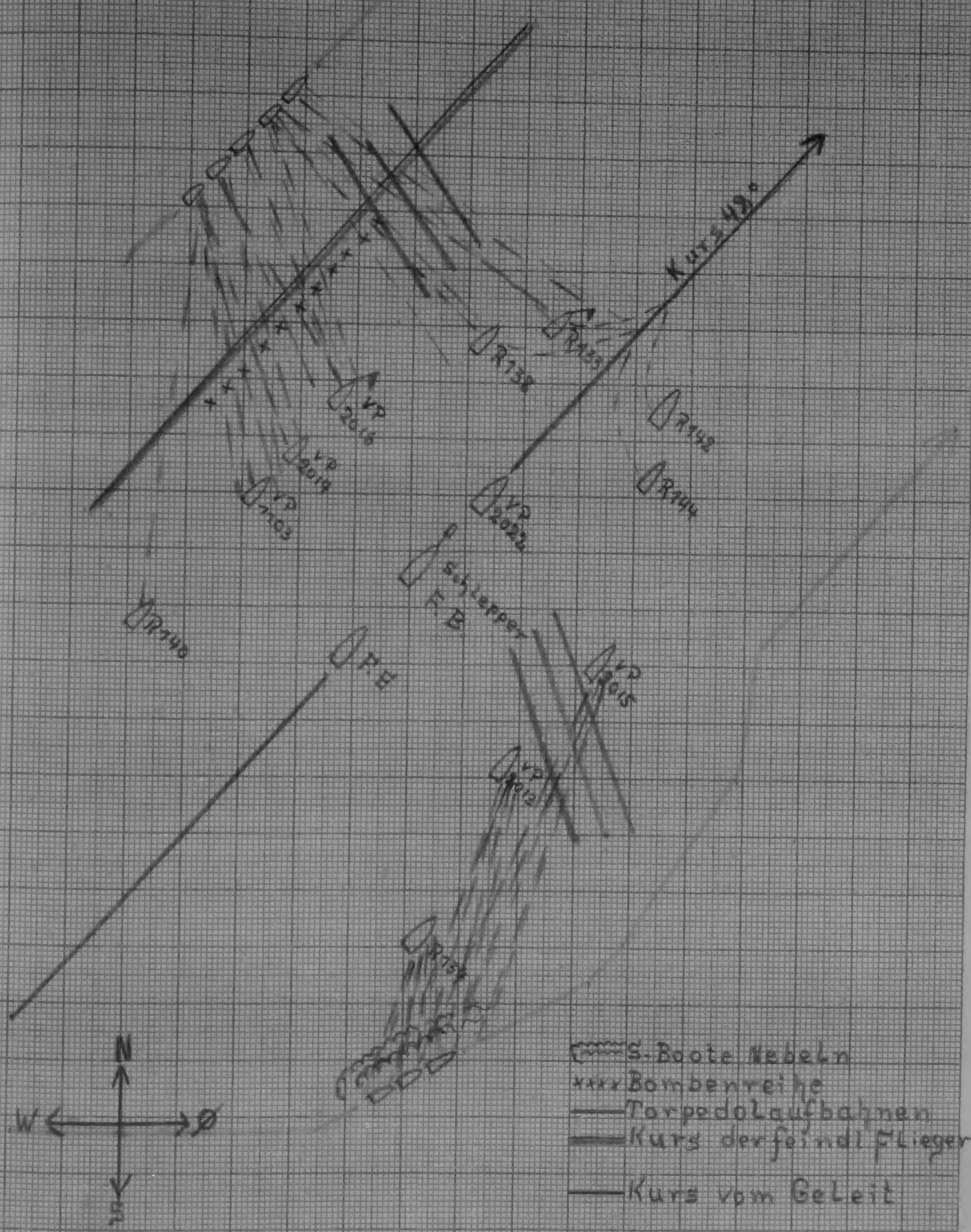
Gefechtsskizze zum 1. Gefecht am 14.-15.9.44

Uhrzeit: 2320


N
W
O
S
Kurs vom Geleit
Kurs der S-Boote
Feuer der S-Boote
Feuer der eigenen Boote
Peilo
Peilo
Peilo

Gefechts-Skizze zum 2. Gefecht am 15.9.44

Uhrzeit: 0133



L 1

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. G 9824 FIII

Geheim!

Den 15. November 1944

An

Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl

-1-

Anliegend wird das KTB der 13. R-Fl. vom 1.-15.9.44 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 5. Sich.Div. (s. Seite 8a) vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

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

13

41082g
335/44-g
Ch 21. NOV. 1944
mit 1 Anl.

Ia 2

Geheim

4380

1022

GEHEIM!

G 9634/1

Anl. 2 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 3139 /geh.

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B.-Nr. Studo 2462/44

KRIEGSTAGEBUCH

der

13. RÄUMBOOTSFLOTTILLE!

Gm 45/737

Flottillenchef: Kapitänleutnant EIZINGER

angefangen: 16. September 1944
abgeschlossen: 30. September 1944

ANLAGEN

fd.Nr.	Boots-Nr.	Kommandant	Bemerkungen
1	" R 132 "	Lt.z.See Hoffmann	
2	" R 133 "	Ob.Lt. z.See Knocke	6 Seetage
3.	" R 134 "	Ob.Lt. z.See John	4 Seetage
4	" R 135 "	Lt. z.See Depken	
5	" R 136 "	Ob.Lt.z.See Scherer	4 Seetage
6	" R 137 "	Ob.Strm. Müller	8 Seetage
7	" R 138 "	Stbs.Ob.Strm. Merk	7 Seetage
8	" R 140 "	Lt.z.See Biburger	6 Seetage
9	" R 142 "	Ob.Lt.z.See Keßler	6 Seetage
10	" R 144 "	Ob.Strm. Glas	8 Seetage
11	" R 246 "	Ob.Strm. Mikolayski	
12	" R 22 "	Stbs.Btsm. Badtke	
13	" R 172 "	Lt.z.See Wohlleben	
14	" R 175 "	Lt.z.See Thomas	
15	" R 177 "	Lt.z.See Neumann	
16	" R 183 "	Ob.Lt.z.See Horlitz	

Anl.Nr. 2 zu 1/SN 3650/1 14.4 g Kdos.

Anlage zu A. g. Nr. 3216/44

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.9.-30.9.44	Cuxhaven	R 132, 135 A.K.B.-Reparartur der Gefechtsschäden. Sixinger
16.9.-19.9.44	Emden	R 140 A.K.B.-Reparatur der Gefechtsschäden. Sixinger
16.9.-19.9.	Cuxhaven	R 134 A.K.B. Reparatur des Hilfsdiesels. Sixinger
16.9.-19.9.	Cuxhaven	R 136 A.K.B. Reparatur der Gefechtsschäden. Sixinger
16.9.-30.9.44	Burg(Bremen) u. Cuxhaven,	R 246 EKK-Verhältnis Sixinger
16.9.44		R 133, 137, 138, 142 u. 144 Marsch von Borkum nach Ijmuiden.
0100	Hellrot 85 SO 4-5, See 2-3- bedeckt(diesig) schlechte Sicht	
0635	Ijmuiden	Hafeneinfahrt querab
0645	Ijmuiden	festgemacht
0855	Ijmuiden	Auf Befehl 1. Sich.Div. weiter nach Amsterdam mit R 133, 137, 138, 142 u. 144, abgelegt.
1115	Amsterdam	festgemacht Sixinger
17.9.44		Gkdos 02324 F III Geleit 1281 Werkstattschiff "Stahl", ab 18.9. um 2030 ab Ijmuiden nach Borkum Hkdt.Adam. Schiff rechtzeitig Ijmuiden verlegen. Geleitführer 7. MS Flott. Mit 5 Booten, zusätzlich Sicherung gegen S-Boote Chef 13. R.-Flott. mit 5 Booten. Richtung boote Ger-Sperrgeleit. Nach Borkum nur durchlaufen wenn Schiff mindestens 12 sm läuft, sonst Helder einlaufen u. Marsch am 19.9. 2030 fortsetzen. Jagdschutz wird mit FT bekanntgegeben. Fl.-Chefs besprechen Einzelheiten mit Hkdt.Adam. u. Kapitän Stahl. 1. Sich.Div.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		...ch 17.9.44
816	Amsterdam	R 133, 137, 138, 142 u. 144 abgelegt.
210	Ijmuiden	festgemacht Sixinger
8.9.44		Auslaufmeldung FT Abgabe / Leitnummer 1832/n2/2 Mit Geleit 1281 5 M-Booten u. 5 R-Booten der 13.R.-Fl. 2030 Ijmuiden aus auf Weg XXXrot nach Borkum. Fahrt 10 sm. Chef 7. MS.-Flott.
015	Ijmuiden	R 133, 137, 138, 142 u. 144 abgelegt.
215	nördl.Ansteuerung Ijmuiden	Fliegeralarm, Abwehr eines Jabo-Angriffes
231		Fliegeralarm beendet.
335		FT-Eingang / Leitnummer 2325/22 KR 7. MS.-Flott. Da Borkum infolge zu geringer Geschwindigkeit nicht vor 1200 Uhr erreichbar, Helder gehen. Schlepper liegen auf Reede klar. 1. Sich.Div.
400	Zuider-Haaks ONO 3 See 1-2 bedeckt mittelhohe Dünung mäß.Sicht	Sixinger
9.9.44	Zuider-Haaks	
040		Fliegeralarm. Abwehr eines Jabo-Angriffes.
221	Den Helder	festgemacht.
		Auslaufmeldung FT-Abgabe / Leitnummer 1911/33 Mit Geleit 1281 Helder 2000 aus nach Borkum, 10 sm. Starke Schlepper dort klar halten, da Objekt kein Anker. Chef 7. MS.-Flott.
		Durch Fernschreiben: An Adm. Niederlande, Hako, SMHS u. 13.-R.-Flott. Mit R 133, 137, 138, 142 u. 144 gem. Befehl 2000 aus Den Helder nach Borkum, als S-Bootsschutz mit Geleit.
945	Den Helder	R 133, 137, 138, 142 u. 144 abgelegt.
051	Den Helder	Ansteuerung querab
200	Molengatt NW 5-6 See 3-4 bedeckt (diesig) Regenschauer schlechte Sicht	
10		Fliegeralarm. Abwehr eines Jabo-Angriffes. Sixinger
.9.44		
200	Hellrot 79 NNO 5 See 2-3	

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 20.9.44		
	niedg.Wolken mittelh.Dünung Regenschauer	
0225		Fliegeralarm. Abwehr eines Jabo-Angriffes.
0444	Borkum	Ansteuerung querab.
0644	Borkum-Reede	Auf Befehl des Befehlshabers längsseits von K 4 festgemacht.
0935		Von K 4 abgelegt (mit Befehlshaber)
0955	Borkum-Hafen	festgemacht.
		Dienst nach Plan.
		R 133 nach Emden entlassen zur Reparatur des Hilfsdiessls.
1320	Borkum	R 133 nach Emden abgelegt.
1545	Emden	festgemacht.
21.9.44		Aufgabe: Gem. fernmdl. Befehl F I, BSN mit 20. Vp.-I Marsch nach Den Helder.
1932	Borkum	R 137, 138, 140, 142 u. 144 abgelegt.
2204	Borkum	Ansteuerung querab.
2200	O 1-2 See 1 niedg.Wolken mäß.Sicht	
2309		FT-Abgabe / Leitnummer 2118/38 Marschiere mit 5 R-Boote als S-Bootssicherung für 20. Vp. von Borkum nach Helder. Chef 13. R.-Flott.
22.9.44		
0550	Den Helder	Ansteuerung querab.
0725	Den Helder	festgemacht. Aufgabe durch Fernschreiben, SSD, MHS 2946 Helder nach Borkum. Ein Dampfer bleibt mit Schl. "Widder" u. "Heros" zurück. Es schließen zusätzlich an Schl. "Brunshausen" Vp. 1402, Tnlg. "Minsen" u. Nr. 102. S-Bootsvoraussicherung 13. R.-Flott. Rückkehr Geleitboote u. Schl. ab Borkum, da für weitere Aufgabe benötigt. 1. Sich.Div. G 3078
1939	Den Helder	R 137, 138, 140, 142 u. 144 abgelegt.
2000	Helder-Reede NNW 1 See 1 wolkig (diesig) schlechte Sicht	
2130		FT-Eingang Leitnummer 2024/n2/89 Geleit 1285 mit 8 Sicherungsfahrzeugen u. 5 R-Boote der 13. R.-Flott. 1930 Den Helder nach Borkum. Chef 13. Vp.-Flott.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
5.9.44		
200	Hellrot 81 NO 2-3 See 1 niedg.Wolken mäß.Sicht	
654	Borkum	Ansteuerung querab.
827	Borkum	festgemacht. Dienst nach Plan.
4.9.44		
907	Borkum	R 133 aus Emden zurück.
		R 134 u. 136 mit Geleit Marsch Cuxhaven - Helder. Aufgabe: Chef 13. R.-Flott. In Abänderung 1. Sich.Div. G 3126 F I v. 23.9., 13. R.-Flott. am 24.9. abends Alleinmarsch von Borkum nach Rotterdam. 1. Sich. Div. G 3139 FI
		Zusatz: G 3126 F I nicht eingegangen.
934	Borkum	R 133, 137, 138, 140, 142 u. 144 abgelegt.
5.9.44		
000	Hellrot 85 SW 4-5 See 2-3 niedg. Wolken Regenschauer schlechte Sicht	
159	Den Helder	Ansteuerung querab.
235		FT-Abgabe / Leitnummer 0235/26 An Adm. Niederlande, 1. Sich.Div. 0245 mit allen Booten Helder ein, bestellte Maßnahmen erledigt. Chef 13. R.-Flott.
300	Den Helder	festgemacht.
727	Den Helder Binnenhafen	Fliegeralarm. Jäger u. Jabo-Angriff auf Fahrzeuge im Hafen u. auf Reede. Durch Bordwaffenbeschuß 1 Schwer- und 2 Leicht-Verwundete. Beschußschäden auf R 138 am Bootskörper u. Maschine. R 133, 136 u. 142 leichte Beschußschäden. Munitionsverbrauch: 505 843 2 cm 350 3,7 cm (siehe Gefechtsbericht).
6.9.44		Aufgabe: 13. R.-Flott. sofort mit allen Booten durch Kanäle nach Rotterdam marschieren. 1. Sich.Div. G 3215 F I
314		FT-Abgabe / Leitnummer 1314/83 1. Sich.Div. 13.00 mit 7 Booten Den Helder aus wie befohlen. Chef. 13. R.-Flott.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 26.9.44		
1320	Den Helder	R 133, 134, 136, 137, 140, 142 u. 144 abgelegt.
2020	Zaandam	festgemacht. Weitermarsch durch Kanäle wegen Blockierung des Nordseekanals nicht möglich. Auf telf. Befehl F I 1. Sich.Div. nach Ijmuiden verlegen.
2115	Zaandam	abgelegt.
2330	Ijmuiden	festgemacht.
27.9.44		Hafendienstplan (stündliche Bereitschaft).
28.9.44		Hafendienstplan (stündliche Bereitschaft). FT-Abgabe / Leitnummer 2014/47 Auslaufe 0230 Ijmuiden mit 7 R-Boote zum Marsch nach Hoek, 13 sm. R-Boot Sonder-ES, rot/rot/grün Chef 13. R.-Flott.
29.9.44		
0239	Ijmuiden	R 133, 134, 136, 137, 140, 142 u. 144 abgelegt.
0400	Rot IV SW 4-5 See 2-3 niedg. Wolken mittlh.Dünung zieml.gute Sicht	
0300		G.B.T. u. KKG ausgebracht, Wurf mit Eierhandgranaten.
0615		Geräte ein (kein Räumerfolg).
0637	Hoek von Holland	Hafeneinfahrt passiert.
0817	Rotterdam	Parkhafen festgemacht. Dienst nach Plan (einstündige Bereitschaft).
		Durch Fernschreiben (1296) Chef 13. R.-Flott. R 138 2030 Borkum ein, FT aus. R 138/MSS Borkum/Süd
29.9.44		Durch Fernschreiben 1.) 29.9. um 1930 ab Hoek Geleit 1291 nach Borkum Helder anlaufen. 2.) Geleitführer 13. Vp.-Fl. mit 1301/10/13/17 2017/19 zusätzlich bei ruhigem Wetter als S-Boots voraussicherung 4 Boote 13.R.-Flott. Vorbesprechu vereinbart Chef 13.Vp.-Fl. 3.) Geleitet werden: "DPFR 908" (Hunte) 4500 Brt. DPFR 909 Spbr. "Hermes" im Schlepp von BS 8 u. BS 12 und weiteren zwei Schleppern. U-Jäger 237 geschleppt durch BS 6.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 29.9.44		4.) Bei ruhigem Wetter schließt Hkdt. Hoek die UJ. 470 und 568 an, welche ins Schlepp der Dampfer zu nehmen sind. 5.) Weiter schließen an, 38. MS.-Flott., Grp. Tams und MFL. 675. 1. Sich.Div. G 3315 F III Durch Fernschreiben: Geleit 1291 wegen Wetterlage um 24 Std. verschoben. 1. Sich.Div. G 3323 F III
30.9.44		Aufgabe durch Fernschreiben: 2. Gruppe GF. ObLt.z.S. John auf R 134 1800 R'dam aus mit R 136, 140 u. 142 als S-Bootssicherung für Geleit 1291, Chef mit 1. Gruppe R 137, 133 u. 144 später aus. Ein Boot 9. R.-Flott. in Bereitschaft R'dam. Chef 13. R.-Flott. G 248
1710	Rotterdam	R 134, 136, 140 u. 142 abgelegt. R 137, 133 u. 144 Dienst nach Plan (einstündige Bereitschaft).

9

K o m m a n d e
13. Räumbootsflottille

an Bord, den 10. Oktober 1944

Gefechtsbericht

über Flugzeuggefecht am 25.9.1944 in Helder.

Den Helder, Binnenhafen am 25.9.1944
SW 5, tiefliegende Wolkendecke, gute Sicht.
Beteiligte Boote: R 133, 134, 136, 137, 138, 140, 142, 144.
1727 Uhr Fliegeralarm.
1730 Uhr Angriff von 12--15 Jägern aus der Wolkendecke. Die Jäger fliegen mit wechselden Kursen und werfen mehrere Bomben in den Binnenhafen und auf die Flakstellung.
R 137 erhält leichte Splitterschäden, starke eigene Abwehr.
Dieser Angriff der Jäger wurde als Ablenkungsmanöver durchgeführt, für den gleich darauffolgenden Großangriff von Jabos und viermotorigen Bombern auf das gesamte Hafengebiet.
Eine große Anzahl von Jabos und viermotorigen Bombern (die genaue Anzahl konnte aus den Binnenhafen wegen Sichtbehinderung von Häuser u. Schuppen nicht festgestellt werden) fliegt aus östlicher Richtugg das Hafengebiet an und greift hauptsächlich die auf Reede liegenden Schiffe an. 6 - 8 Jabos greifen den Binnenhafen aus einer Flughöhe von 50 - 100 m mit Bordwaffen, Bomben und Raketen an. Durch schlagartig, einsetzende Abwehr aller R'Boots-Fla-Waffen werden viele beobachtete 2 cm und 3,7 cm Treffer erzielt. Bei drei Flugzeugen wird sehr starke Rauchentwickelung und das Lösen von Flugzeugteilen darunter ein Motor festgestellt, sie verschwinden rasch an Höhe verlierend hinter den Häusern. Die sichere Vernichtung dieser Flugzeuge ist unzweifelhaft.
1753 Uhr Gefecht beendet.
Eigene Verluste: 1 Schwer- und 2 leicht Verwundete.
Der Schwerverwundete ist im Lazarett seiner Verwundung erlegen.
Eigene Schäden: R 138 35 2- und 4 cm Einschüsse im Bootskörper und Maschine, ein Hauptmotor beschädigt.
R 133, 136 und 142 leichte Beschußschäden.
Eingesetzte Waffen: 34 2 cm Rohre und 8 3,7 cm Rohre
Gesamt-Munitionsverbrauch: 565 843 2 cm
350 3,7 cm

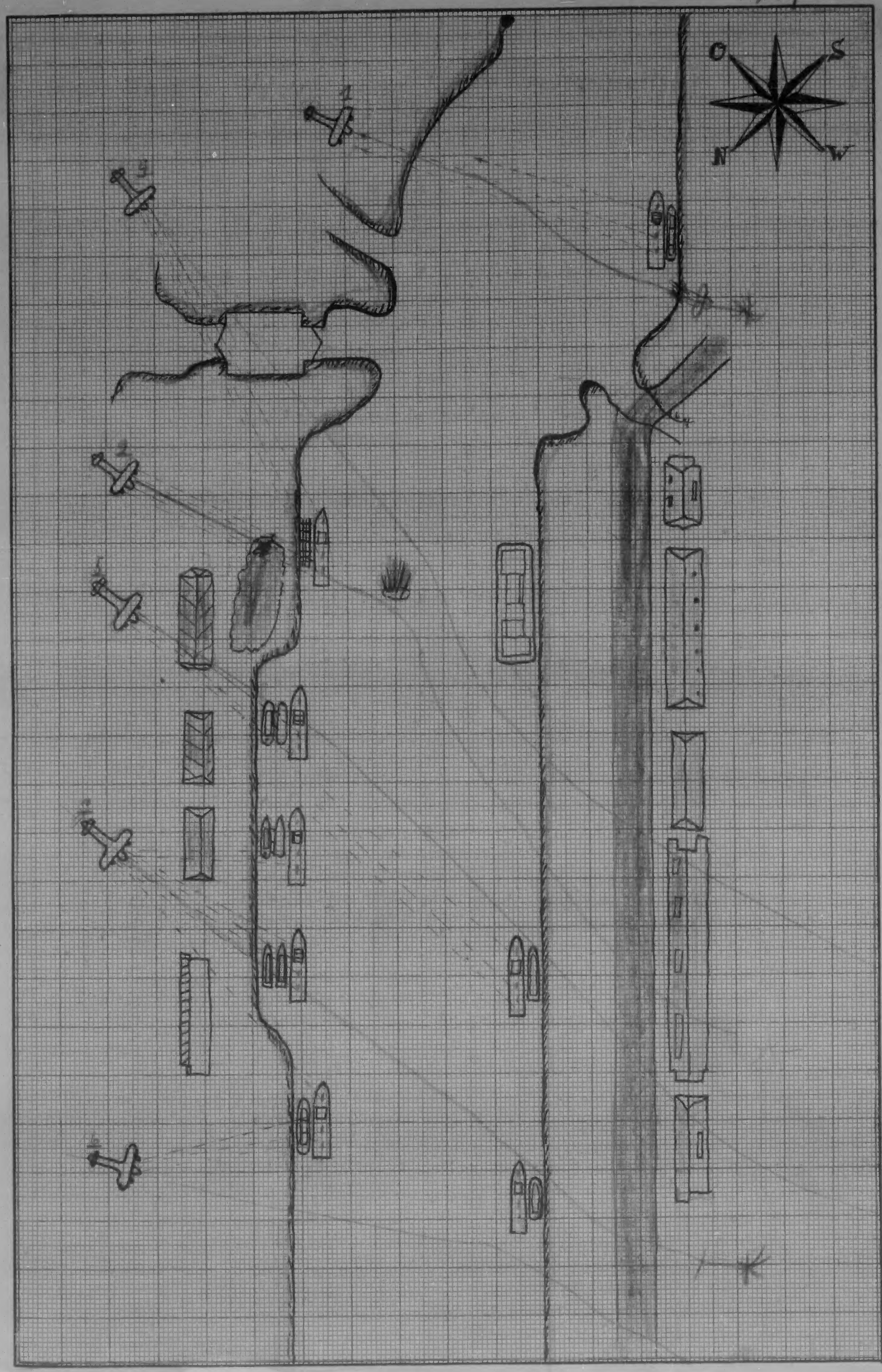
Stellungnahme des Flottillen-Chefs:

Durch die dauernde Besetzung aller Waffen und die laufende erhöhte Bereitschaft der Boote, konnte durch die schlagartig, einsetzende Abwehr, ein Überraschungs- und Angriffserfolg der feindlichen Flugzeuge verhindert werden. Außer der Beschädigung aller den Binnenhafen anfliegenden und angreifenden Jabos, ist auf Grund einwandfreier Beobachtung, die Vernichtung von 3 Flugzeugen gewiß.
Um ihre Anerkennung wird für die beteiligten Boote gebeten.

Hirrlinger

Kapitänleutnant und Flott.-Chef

11.



13

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

Anhang zum Kriegstagebuch

der

13. Räumbootsflottille
Gruppe: Horlitz

Gruppenführer: Oberleutnant zur See H o r l i t z

Angefangen: 16.9.44
Abgeschlossen: 26.9.44

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage	Bemerkungen
1	R 171	Oblt.z.See Pollack	./.	
2	R 172	Ltn.z.See Wohlleben	6	
3	R 175	Ltn.z.See Thomas	./.	
4	R 177	Ltn.z.See Naumann	6	
5	R 183	Oblt.z.See Horlitz	6	

gemarinearsenal Gotenhafen
0 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.9.44	Wesermünde	R 171 wegen Maschinenschaden nicht ausgelaufe Hoerlitz
16.9.44 1800 1920	Wesermünde W 2-3, See 1 mittl. Sicht Feuerschiff "R"	R 172, R 175, R 177, R 183 ausgelaufen zur Wracksuche DW 32. passiert. Nachstehendes Fernschreiben über MSS "Roter Sand" erhalten: SSD RRR 183 Geheim. Wracksuchgruppe nicht auslaufen. Absichten für den 16.9. verschoben. VVV 1104 geht heute mit Mellum nach Wesermünde. Befehl über Absichten für den 17.9. folgen. VVV 1104
2000	Schillig-Reede	geankert. Hoerlitz
17.9.44 0600 0800 1830	Schillig-Reede W 2-3, See 1 gute Sicht Wesermünde Wesermünde	R 172, R 175, R 177, R 183 Marsch nach Wesermünde angetreten. Vorhafen zur Doppelschleuse fest. R 175 wegen Maschinenschaden AKB. R 171, R 172, R 177, R 183 gem. Fernschreiben 5. Sich.Div. G 1713 mit V.8o9 und Mell ausgelaufen. SSD RRR 183 Geheim. Von der Wracksuchgruppe sind in folgender Reihenfolge die genauen Positionen und Wassertiefen über den Wracks festzustellen: 1.) DW 32 auf 53 Grad 54,8 Min. N. 7 Grad 55 Min. Ost 2.) Dpfr. Sif auf 54 Grad o,4 Min.N. 7 Grad 4o Min. O. 3.) Dpfr. Tannhäuser auf 53 Grad 59,5 Min.N. 7 Grad 4o Min 4.) Dpfr. Miranda auf 54 Grad o,3 Min.N. 7 Grad 4o,7 Min. 5.) M 264 auf 54 Grad o,2 Min.N. 7 Grad 4o,2 Min.O. 6.) Dpfr. Stadt Riga auf 53 Grad 59,o Min.N. 7 Grad 1o Mi 7.) Dpfr. Kellerwald auf 54 Grad 4,o Min.N. 7 Grad 5o Min Empfang sofort bestätigen und Absicht melden. 5. Sich.Div. G. 1713
2200	Feuerschiff "D" O 2-3, See 2 mittl. Sicht	passiert
2220	53 Grad 53,95 Min.N. 8 Grad 1,5 Min. O.	R 171 auf Wrack gelaufen und gesunken. kr kr 5. Sich.Div. 13 R-Flottille von R 183. R 171 auf Wrack gelaufen, Boot sinkt. Rettungsmassnahmen eingeleitet. Hoerlitz
18.9.44 0100		R 172, R 177, R 183 mit V 8o9 und Mellum Rückmarsch nach Wesermünde angetreten.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
...ch 18.9.44		R 183 an 5.Sich.Div. 13 R.-Flottille. Unfallstelle R 171: 53 Grad 53,95 Min.Nord o8 Grad o1,5o Min. Ost. Boot gesunken, Besatzung gerettet. S-Gerät unklar, laufe Wesermünde ein.
3100 0400	Heheweg-Rinne O 2, See 1 gute Sicht	Heheweg Rinne geankert. seeklar gem. FT 5. Sich.Div.
0530		SSD R 183: Seriffbrüchige in Quadrat 9569 und 9647 suchen. Um o83o Uhr Helgoland festmachen. V. 8o9 und Mellum Wesermünde laufen. 5. Sich.Div.
0830	Helgoland	mit Sucharbeiten begonnen. festgemacht. Hoerlitz
.9.44 2o3o 2200 2230	Helgoland O 3, See 2, bedeckt mittl. Sicht Feuerschiff "D"	R 172, R 177, R 183 ausgelaufen zur Wracksuche DW 32 passiert Beginn mit Sucharbeiten. Hoerlitz
.9.44 0530		R 172, R 177, R 183 Sucharbeiten abgebrochen, kein Erfolg.
0830 o825 2300	Wesermünde Wesermünde O 2-3, See 1 bedeckt mittl. Sicht. Schillig-Reede	Vorhafen zur Doppelschleuse festgemacht. ausgelaufen, Marsch nach Schillig-Reede. geankert. Hoerlitz
.9.44 und .9.44	Schillig-Reede	R 172, R 177, R 183 vor Anker. Ausbildungsdienst. Hoerlitz
.9.44 o44o 2300 o930 1330	Schillig-Reede S 2-3, See 1 stark diesig Wilhelmshaven Wilhelmshaven NW 3-4, See 2 mittl. Sicht	R 172, R 177, R 183 einlaufen Wilhelmshaven zur Proviantergänzung. Schnellbootshafen festgemacht. abgelegt zum Marsch nach Cuxhaven. R 183 leichte Grundberührung Hoerlitz
.9.44 15 00	Cuxhaven Cuxhaven SW 2, See 1 gute Sicht	R 172, R 177, R 183 Weiffenbachbrücke fest. ausgelaufen zur Aufgabe gem 5.Sich.Div. G 2404.

Kaiserl. Marinearsenal Gotenhafen
10. 41 Borsen-Druck Danzig

B 36. Kriegstagebuchformulare.

Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 24.9.44		Kurzbrief an R 183 F.S.nachr.K.i.A.Cuxhaven Geheim. Gruppe 183, 172, 177 beschleunigt ausrüsten mit GBT,K und Handgranaten. Aufgabe:Am 24.9. bei Hellwerden Cuxhaven auslaufen zu mehrmaligen Gier-Ablaufen Hauptfahrwasser Elbe zwische Osteriff und Scheelenkuhlen. Bei Dunkelwerden Cuxhaven einlaufen.Sperrwaffenoffz. 5.Sich.Div. schifft sich a R-183 ein. 5.Sich.Div. G.2404
0945 1151	53 Grad 52 Min.8 Sek.N. 9 Grad 8 Min. Ost	Beginn mit Räumarbeiten. ein ELM/A-Räumerfolg 5. Sich.Div. von R 183: 1151 Uhr 53,52,08 N 09,08 O 1 Räumerfolg.
1845 1946	Cuxhaven	Räumarbeiten beendet. Kein weiterer Er Weiffen bachbrucke fest Hoerlitz
25.9.44 0730 0830 1900 1950	Cuxhaven SW 1-2, See 0-1 gute Sicht Cuxhaven	R 172, R 177, R 183 abgelegt zur befohlenen Aufgabe. Beginn mit Räumarbeiten. Räumarbeiten abgebrochen. Kein Erfolg. Weiffenbachbrücke fest. Hoerlitz
26.9.44 0715 0830 1200 1330 1445	Cuxhaven NW 3, See 1-2, Regn mittl. Sicht Brunsbüttel-Reede NW 5-6, See 3-4 gute Sicht Cuxhaven	R 172, R 177, R 183 abgelegt zur befohlenen Aufgabe. Beginn mit Räumarbeiten. Räumarbeiten beendet. Kein Erfolg. Weiffenbachbrücke fest. Hoerlitz

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim!
		Kriegstagebuch der Wracksuchgruppe der 13. Raumbootsflottille
		Gruppenführer: Oblt. z.S. Diederichs.
		Angefangen: 27.9.44 Abgeschlossen: 30.9.44

Heftrand

Takt.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage	Bermerkungen
1	R 183	Oberleutnant z.S. Diederichs	--	
2	R 177	Leutnant z.S. Naumann	--	
3	R 175	Oberleutnant z.S. Thomas	--	
4	R 172	Leutnant z.S. Wohlleben	--	

Bemerkungen: Ich habe am 27.9.1944 "R 183" als Kommandant übernommen und stellte fest, dass sich das Boot in wenig kriegsbereitem Zustand befand. Die Ausrüstung des Bootes war ungenügend und zum Teil nichthinreichend. Die diszplinaren Verhaltnisse werden in einer Meldung des IM. gemeldet.

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

18

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
27.9.44	Cuxhaven	Befehl: R 183 verlegt 11oo Uhr nach Brunsbüttel um von dort Herrn Gauleiter Kaufmann nach Cuxhaven zu bringen.
11oo	W 5, bedeckt, See 1-2, diesig	R 183 Cuxhaven "Weiffenbachbrücke" abgelegt zur Fahrt nach Brunsbüttel
1215	Brunsbüttel	R 183 Brunsbüttel Vorhafen festgemacht
1445		R 183 Brunsbüttel abgelegt. Fahrt nach C'haven
1545	Cuxhaven	R 183 "Weiffenbachbrücke" festgemacht. Keine besonderen Vorkommnisse.
27.9.44 bis 3o.9.44	Cuxhaven	R 172 AKB. Mützelfeldwerft. Reparatur Stb-Welle
27.9.44 bis 3o.9.44	Cuxhaven	R 175 AKB. Mützelfeldwerft. Reparatur B.B.-Hauptmaschine
27.9.44 bis 3o.9.44	Cuxhaven	R 177 AKB. Beckmann-Werft. Reparatur der Bordwand. BB-Seite.
28.9.44 bis 3o.9.44	Cuxhaven	R 183 Kein Einsatz. Arbeitsdienst und Ausrüstung des Bootes. Kleinere Ausbesserungsarbeiten am Boot.

Heftrand

L 1

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 3216

Den 14. Dezember 1944

Eingegangen am 20.12.44
1/Skl. B. Nr. 2650 1/44
mit 2 Anl.

An

Geheim! Kr... ...sache

Oberkommando der Kriegsmarine 1/Skl.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille vom 16. - 3o.9.44 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 1. Sicherungsdivision vorgelegt.

Zu Seite 5, am 25.9. 1727 Uhr: siehe Stellungnahme BSN im KTB der 7. Minensuchflottille.

Sonst nichts zu bemerken.

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

11	R 22		Scheathauer
12	R 171	"	Ehneke
13	R 172	"	Car
14	R 175	"	Schmidt
15	R 177	"	Peters
16	R 183	"	Neused
17	R 246	"	Osigus

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

Anlage zu B. S. N. G. Kdos. 3216/44

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A

Geheime Kommandosache!

3903

V/g.

1.) Skl. Adm Gr I Kla 27/12

2 anl 29. Dez 1944
2.) 187 K im Skba 30/12

KTS 3/1

3.) Ueber 1/Skl. an KA.

1/Skl.

i. A.

29/12

Gen 1/Skl 36501/44 gKdos -2-

29/12.

27.9.44 bis 30.9.44	Cuxhaven	R 177 AKB. Beckmann-Werft. Reparatur der Bordwand. BB-Seite.
27.9.44 bis 30.9.44	Cuxhaven	R 183 Kein Einsatz. Arbeitsdienst und Ausrüstung des Bootes. Kleinere Ausbesserungsarbeiten am Boot.

Heftrand

Geheime Kommandosache!

1. Sicherungsdivision
B.Nr.:-Gkdos 2462-Spr

St.Qu., den 22. November 1944

An

4 Ausfertigungen Prf.Nr.: 3

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee,

nachrichtl.: 13. Räumbootsflottille.

Betrifft: Kriegstagebuch der 13.R.Flott. für die Zeit vom 16. bis 30.IX.44.

Vorgang : 13.R.Flott. -G 3139- v. 2.XI.44.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13.R.Flott. für die Zeit vom 16. bis 30.IX.44 zweifach, Abschnitt Maschine dreifach mit folgender Stellungnahme vorgelegt:
Zu Gefechtsbericht Seite 9 ff.:
Ausführlicher Gefechtsbericht wurde durch die 7.M.S.Flott. vorgelegt(1.Sich.Div. B.Nr.:-Gkdos 2346 F3- v. 8.11.44). Dieser berücksichtigt die Mitwirkung der 13.R.Flott. nicht. Bei Anerkennung der Abschüsse kommt eine Beteiligung der im Hafen liegenden Fahrzeuge, also der 13.R.Flott., ebenfalls in Frage.

Kunsch

Anl.Nr. 1 zu 1/Skl 36501/44 g Kdos

Anlage zu B. S. N. G. Kdos. 3216/44

11	R 22		
12	R 171	"	Ehneke
13	R 172	"	Car
14	R 175	"	Schmidt
15	R 177	"	Peters
16	R 183	"	Neused
17	R 246	"	Osigus

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

Anlage zu B. S. N. G. Kdos. 3216/44

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Anl. 3 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 3139 /geh.

Anlage zu I. Sicherungsdivision B. Nr.: Eudos 2462/44

Geheim!

Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine"
der
13. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger
Flo.-Ing. : Oberltn.(Ing.) Schmal

Begonnen am : 16.9.44
Abgeschlossen am : 30.9.44

Takt.Nr.	Boot:	Lt. Maschinist:		Bemerkungen:
1	R 133		Obermaschinist	Scholtysik
2	R132		"	Jehle
3	R 134		"	Beyrich
4	R 135		"	Vogelskamp
5	R 136	Stbs	"	Böhm
6	R 137		"	Zamel
7	R 138		"	Rothermund
8	R 140		"	Brune
9	R 142		"	Strünkmann
10	R 144		"	Sonntag
11	R 22		"	Scheuthauer
12	R 171		"	Ehneke
13	R 172		"	Car
14	R 175		"	Schmidt
15	R 177		"	Peters
16	R 183		"	Neused
17	R 246		"	Osigus

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

Anlage zu B. G. N. G. Kdos. 3216/41

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.

Din A

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse	
		16.9.44 bis 30.9.44	
		Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote.	
R 132	seit 26.7.44	C'haven, Beckmann-werft.	Beseitigung von Beschuß-schäden.
R 134	seit 30.8.44 bis 20.9.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Reparatur des Hilfsdie-sels.
R 135	seit 26.7.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Beseitigung von Beschuß-schäden.
R 136	seit 26.7.44 bis 20.9.44	C'haven, Beckmann-werft.	Beseitigung von Beschuß-schäden und Überholung der Voith-Schneider-Propeller.
R 138	seit 25.9.44	C'haven, Nordsee-werft.	Beseitigung von Beschuß-schäden.
R 22	seit 28.8.44 bis 20.9.44	Emden	Überholung der Voith-Schneider-Propeller.
R 172	seit 26.9.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Kolben und Laufbuchsen von Bb.Hpt.Motor zerschos-sen.
R 177	seit 27.9.44	C!haven, Beckmann-werft.	Bootsspiegel Leck ab-dichten, Spannten aus-bessern.
R 246	seit 14.9.44	C'haven,	E.K.K. Verhältnis.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse	
16.9.44	Emden	R 140 R 137	Reparatur von leichten Gefechtsschäden. Kurbelzapfenlager Zyl. 7 Bb., obere Schale ausgelaufen, untere stark be-schädigt. Lagermetall(Spritzguß) hatte sich gelöst.
17.9.44	Deutsche Bucht Cuxhaven	R 171 R 175	Auf Wrak gelaufen und gesunken. Maschinenschaden. Hauptanlaßventil hängen geblieben. Mit Bordmitteln behoben.
18.9.44 bis 19.9.44	Helgoland Wilhelmhaven Emden Cuxhaven Borkum Rotterdam Amsterdam Den Helder		Keine besonderen Vorkommnisse.
20.9.44	Emden Cuxhaven	R 22 R 136	K.B.
20.9.44 bis 23.9.44	Emden	R 133	Hilfsdiesel Ventile ausgewechselt.
24.9.44	Cuxhaven Borkum Rotterdam Den Helder		Keine besonderen Vorkommnisse.
25.9.44	Cuxhaven	R 177	Bb. Maschine durch Kolbenfresser ausgefallen. Maschinenstörungsmeldg. Nr. 1
	Den Helder		Luftangriff.
		R 138	schwere Beschußschäden.
		R 133 R 136 R 142	leichte Beschußschäden.
26.9.44 bis 30.9.44	Cuxhaven Rotterdam Den Helder Burkum Ijimuiden		Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:
Kapitänleutnant
u. Flott.-Chef

Gesehen:
Korv. Kapt. (Ing.) u. Div. Ing.

Oberleutnant(Ing.)
u. Flo.- Ing.

PG-73514 NID

PG/73514

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16 OCT. 1944 - 15 NOV. 1944

Anl. 1 zu 13. R. Fl. B. Nr. 9 3407/geh.

1

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

Gk 47320

ADMIRALTY PROPERTY
WHEN REGISTERED NUMBER IS
- P 0/73514/N.D.
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON I. BUT
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORD OR ON A SMALL SHEET OF PAPER,
GIVING REGISTERED NUMBER

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: 8 Mado. 2602/44

GEHEIM!

KRIEGSTAGEBUCH der 13. RÄUMBOOTSFLOTTILLE

V

Flottillenchef: Kapitänleutnant EIZINGER

angefangen: 15.10.1944
abgeschlossen: 31.10.1944

Anlagen:

Lfd. Nr.	Boot	Kommandant		Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Ob.Lt.z.See	Hoffmann	—	Werft Cuxhaven
2	R 133	Ob.Lt.z.See	Knocke	6	
3	R 134	Ob.Lt.z.See	John	—	Werft Wilhelmshaven
4	R 135	Lt.z.See	Depken	—	Werft Cuxhaven
5	R 136	Ob.Lt.z.See	Scheerer	6	"
6	R 137	Ob.Strm.	Müller	1	v.16.-27.10.44 Werft Cuxhaven
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	—	Werft Cuxhaven
8	R 140	Lt.z.See	Biburger	6	"
9	R 142	Ob.Lt.z.See	Keßler	6	
10	R 144	Ob.Strm.	Glas	6	
11	R 246	Lt.z.See	Gappel	—	E.K.K.-Verh.Cuxhaven
12	R 22	Stbs.Btsm.	Badtke		Sonderkdo. 5
13	R 172	Lt.z.See	Wohlleben		siehe Anhang
14	R 175	Lt.z.See	Thomas		
15	R 177	Lt.z.See	Neumann		
16	R 183	Ob.Lt.z.See	Diederichs		

3420 144

Anl. Nr. 2 zu 1/Skl 1188/45 g Kdos

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Seegang, Beleuchtung, Sicht der Luft, Mondschein usw.	
16.10.44		R 133, 136, 140, 142, 144 als S-Boots-sicherung für Geleit 1303 auf dem Marsch nach Helder.
0137	Egmond	4 S-Boote an B.B. weit ab. Die feindl. S-Boote werden vom Geleit beschossen (10,5 cm). S-Boote nebeln sich ein u. laufen nach Westen ab.
0140	O 2-3, See 1-2 bedeckt mittlere Sicht	Eingang FT / Leitnummer 0143/49 KR Feindl. S-Boote Quadrat AN 8526 rechte Ecke unten. Chef 11. M.S.-Flott.
0438	Den Helder	festgemacht.
1828	Den Helder	Eingang FT / Leitnummer 1814/n2/90 Helder auslaufe 1830 mit 6 M-Booten, 2 Neubauten, 3 Schleppern u. 5 R-Booten nach Borkum. Sonder-ES R-Boote grün/rot/grün. Chef 11. M.S.-Flott.
1915	Den Helder	R 133, 136, 140, 142, 144, abgelegt.
2010	Den Helder SW 5, See 3 wolkig mittelh.Dünung gute Sicht	Ansteuerung querab. Zirnigk
17.10.44		
0000	Hellrot 85 -- SW 5-6, See 3-4 einzelne Wolken .diesig. zieml.gute Sicht	
0400	Hellrot 73 -- SW 6-7, See 4-5 einzelne Wolken mittelh. Dünung gute Sicht	
0517	Borkum --	Ansteuerung querab.
0636	Borkum	festgemacht.
0805	Borkum	abgelegt nach Emden.
1045	Emden	festgemacht.
1215	Emden	Aufgabe: Gem.Bef. 5. Sich.Div. mit Schlepper BS 11, Widder, Steinbock am 17.10. nachmittags nach Borkum verlegen. 1800 ab Reede auslaufen nach Helder. Geleitchef Borkum
		Wegen Wetterlage kein Einsatz. Zirnigk

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.10.44	Emden	Hafendienstplan. Dirnagl
19.10.44	Emden	Hafendienstplan. Dirnagl
20.10.44	Emden	Hafendienstplan. Dirnagl
.10.44 1600	Emden	R 133, 136, 140, 142, 144, abgelegt zum Marsch nach Helder als S-Bootssicherung für Geleit 8. Vp.-Fl. gem. fernmündl.Bef. 5. Sich.Div.
1945	Punkt F	passiert.
2000	NO 3, See 2-3 bedeckt mittlere Sicht	Dirnagl
22.10.44 0008	Hellrot 85 ONO 4-5, See 3-4 bedeckt mittlere Sicht	passiert.
0400	Hellrot 91 ONO 4-5, See 3-4 bedeckt mittlere Sicht	
0421	Helder/Molengat	Ansteuerung querab.
0530	Den Helder	R 133, 136, 140, 142, 144, festgemacht.
0933	Den Helder	Abgabe FT / Leitnummer 0924/32 Mit 5 Booten um 0530 Helder ein. Chef 13. R.-Flott.
1135	Den Helder	Aufgabe FS an 13. R.-Flott. Chef 8. Vp.-Fl. mit 4 Booten u. 5 Boote 13. R.-Flott. am 22.10. um 1800 Helder aus zum Marsch nach R'dam. 2 Boote 8. Vp.-Fl. bleiben Helder für nächstes Ost-Geleit. 1. Sich.Div. G 4050 F I Dirnagl

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/73514/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.

Kriegsmarinearsenal Goterhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

B 36. Kriegstagebuchformulare.

Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 22.10.44		
1800	Helder	Zur Aufgabe: R 133, 136, 140, 142, 144, abgelegt zum Marsch Helder/R'dam mit Geleit 8. Vp.-Fl.
2000	Helder/Schulpengat O 3-4, See 1-2 bedeckt mittlere Sicht	Ansteuerung querab.
2114	Quadrat AN 8531	Richtiger ES-Austausch mit 9. R.-Fl. (Ost-Geleit).
2132	Quadrat AN 8534	Richtiger ES-Austausch mit Vp.-Position Rom (Vp. 1413).
2228	Ijmuiden	Ansteuerung passiert.
2255	Punkt 4	querab.
2400	W 6D NO 4-5, See 2-3 bedeckt mittlere Sicht	Zimmer
23.10.44		
0120	Quadrat AN 8584	Richtiger ES-Austausch mit 14. Vp.-Fl.
0143	Hoek	Ansteuerung querab.
0339	auf der Maas	Eingang FT / Leitnummer 0329/89 mit 4 Vp.-Booten u. Chef 13. R.-Fl. mit 5 Booten 0230 Hoek passiert. Chef 8. Vp.-Flott.
0400	Rotterdam	R 133, 136, 140, 142, 144, Parkhafen fest gemacht.
2332	Rotterdam	Eingang FT / Leitnummer 2104/51 OKM drahtet: Die erfolgreiche Rückführung wertvoller Schiffsneubauten u. Güter aus dem Hollandraum in Heimathäfen ist eine Leistung auf die BSN und unterstellten Verbände stolz sein können u. die meine besondere Anerkennung findet. Trotz widriger Umstände bei Planung u. Durchführung großer seemännischer Schwierigkeiten u. starker Feindeinwirkung wurde Aufgabe Dank Tatkraft, Umsicht u. vorbildlicher Einsatzbereitschaft gemeistert. Erfolg für weitere Seekriegsführung von größtem Wert. B. S. N.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 23.10.44		Bei der Durchführung vorstehender Aufgabe war der im Westraum unter Führung des Flottillenchefs als S-Bootssicherung eingesetzte Teil der Flottille an allen bei der Rückführung wertvoller Neubauten stattgefundenen Gefechten beteiligt u. erzielte dabei, einschließlich der Überführung, folgende Erfolge: 8 Jabo-Abschüsse durch Flottille allein, Beteiligung am Abschuß von 2 Nacht-Jabos, Teilnahme an der Vernichtung von 7 feindl. S-Booten. Die Verluste betrugen: 25 Gefallene 15 Schwer- 50 Leichtverwundete Verloren ging 1 Boot, schwerbeschädigt wurden 3 Boote, leichtbeschädigt 4 Boote. Die guten Abwehrerfolge wurden mit zum Teil kaum eingefahrenen jungen Besatzungen erzielt, die sich alle vorbildlich schlugen. Die schweren Verluste des Feindes, hervorgerufen durch rechtzeitiges Erkennen durch die S-Bootsvoraussicherung und sofortigen Angriff, oder durch frühzeitiges Ausmachen durch Funkmeßgeräte der Geleitboote, zwangen den Feind in der Folgezeit zum vorsichtigen Einsatz seiner Streitkräfte mit teilweise geringer Initiative. Die dauernde Anwesenheit von feindl. Seestreitkräften, sowie die zum Teil pausenlos durchgeführten Angriffe von Nacht-Jabos die sich zum großen Prozentsatz gegen die durch das besonders kräftige Kielwasser leichter erkennbaren R-Boote richteten, stellten besonders hohe Anforderungen an die Spannkraft von Kommandanten und Besatzungen. Der Gefahr des Beschusses durch eigene Geleitboote infolge leichter Verwechselungsmöglichkeit von R-Booten mit S-Booten wurde durch sorgfältige Planung entgegen gearbeitet. Durch vorbildliche Zusammenarbeit vor allem mit 20. V.-Flott., sowie mit 13. V.-Flott. u. 11. M.S.-Flott. konnten Verluste durch Eigenbeschuß, trotz harter Gefechte mit wechselnden Kursen, vermieden werden. Die nach außen hin wenig in Erscheinung tretende Tätigkeit der R-Boote als S-Bootsvoraussicherung fand ihre Wichtigkeit dadurch vollauf bestätigt, daß es den feindl. S-Booten in keinem Falle gelang von der für sie allein erfolgversprechenden Angriffsposition von seitlich vorne, in das Geleit zu stoßen. Dinger
24.10.44 1155	Rotterdam Rotterdam	Hafendienstplan. Aufgabe FS an Chef 13. R.-Fl. Geleit 1307 am 25.10. um 1800 ab Hoek nach Borkum, Helder einlaufen. Führung Chef 20. V.-Fl. mit 7 Booten 20. V.-Fl. u. 5 Booten 13. R.-Fl. als S-Bootsvoraussicherung. Geleitet werden: Neubau U-Jg. 470, Wasserfahrzg. 248 u. Lotsendampfer 567, geschleppt durch Mariensiel, Abeille u. BS 11. Vorbesprechung bei Hako am 25.10. vormittags. 1. Sich.Div. G 4116 F III Dinger

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.10.44	Rotterdam	Hafendienststelle.
1519	Rotterdam	Abgabe FT / Leitnummer 1435/30 Mit 5 R-Booten 1600 R'dam aus, als S-Bootssicherung für Geleit 1307. Chef 13. R.-Flott.
1630	Rotterdam	Zur Aufgabe vom 24.10. R 133, 136, 140, 142, 144, abgelegt zum Marsch nach Helder als S-Bootssicherung für Geleit 1307.
1635	Rotterdam	Eingang FT / Leitnummer 1617/35 Auslaufe 1800 Hoek nach Osten mit 3 geschleppten Neubauten, 7 Vp.-Booten, Chef 13. R.-Flott. mit 5 Booten und 2 H.S.-Booten. Fahrt 8 sm. Chef 20. Vp.-Flott.
1837	Hoek	passiert.
2000	NO 3-4, See 2 bedeckt gute Sicht	
2038	Quadrat AN 8558	L.G. an B.B. und achteraus (vom eigenen Geleit geschossen)
2208	Punkt 4	querab.
2210		L.G. achteraus (wahrscheinlich von Vp.-Position Kairo geschossen).
2232	Ijmuiden	Ansteuerung passiert.
2400	WE 7E ONO 3-4, See 2-3 bedeckt gute Sicht	Zinnow
26.10.44		
0036	Helder/Schulpengat	Ansteuerung querab.
0200	Helder	R 133, 136, 140, 142, 144, festgemacht.
0215	Helder	Eingang FT / Leitnummer 0259/87 Geleit 1307 um 0215 Uhr geankert vor Helder. Chef 20. Vp.-Flott.
0700	Den Helder	Abgabe FS: Nach durchgeführter Sicherung mit allen Booten 0200 Helder ein. Chef 13. R.-Flott.
1105	Den Helder	Eingang FS Chef 13. R.-Flott.: Geleit 1307 am 26.10. um 1800 ab Helder in bisheriger Zusammensetzung bis Borkum fortsetzen. Dort ein Ruhetag. Bei Neigung zu Abendnebel rechtzeitig auslaufen. Falls BS 12 klar diesen mit Neubau 401 (Venus) anschließen. 1. Sich.Div. G 4195 F III

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

B 36. Kriegstagebuchformulare.

Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 26.10.44	Den Helder	Zur Aufgabe: R 133, 136, 140, 142, 144, abgelegt zum Marsch Helder/Borkum als S-Bootsvoraussicherung für Geleit 1307.
1650		Eingang FT / Leitnummer 1625/n2/9 Geleit 1307 ausläuft 1630 Helder nach Osten mit 3 geschleppten Neubauten, M 3415 im Schlepp 2 H.S.-Booten, 7 Vp.-Booten, Chef 13. R.-Fl. mit 5 Booten, Fahrt 8 sm. Chef 20. Vp.-Flott.
1737	Helder/Molengat	Ansteuerung querab.
1928		Abgabe FT / Leitnummer 1824/n2/20 Mit 5 Booten 1600 Helder aus nach Emden als S-Bootssicherung für Geleit 1307. Chef 13. R.-Flott.
2000	Tonne VSM OSO 3-4, See 2 bedeckt gute Sicht	
2120	Quadrat AN 8317	Richtiger ES-Austausch mit Vp.-Position Bingen.
2138	Hellrot 85	passiert.
2400	Hellrot 77 OSO 4-5, See 3-4 bedeckt gute Sicht	Zinnow
2[illegible].10.44		
0222	Punkt F	passiert.
0414	Borkum	festgemacht.
0545	Borkum	Abgabe FS: Nach Aufgabe mit R 133, 136, 140, 142, 144 0430 Borkum ein. Weitermarsch zur Ausrüstungsergänzung nach Emden bei Hellwerden. Chef 13. R.-Flott.
0945	Borkum	Boote verlegen nach Emden.
1130	Emden	festgemacht. Hafendienstplan (Ruhetag). Zinnow
28.10.44 1128	Emden	Eingang FT / Leitnummer 1190/12 Rückmarsch Helder heute 1700 ab Borkum mit 1 Schlepper antreten. 5. Sich.Div.

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

B 36. Kriegstagebuchformulare.

Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 28.10.44 1510	Emden	Abgabe FS: R 133, 136, 140, 142, 144, 1600 Emden aus nach Helder als S-Bootssicherung für Geleit 20. V.-Flott. Chef 13. R.-Flott.
1600	Emden	Zur Aufgabe: R 133, 136, 140, 142, 144, abgelegt.
1920		Eingang FT / Leitnummer 1837/21 Mit 5 R-Booten 1800 Borkum aus nach Helder als S-Bootssicherung für 20. V.-Flott. Chef 13. R.-Flott. durch M.F.S. Nord
1950	Punkt F	querab.
2000	SSW 4, See 2-3 einzelne Wolken gute Sicht heller Mondschein	
2354	Hellrot 85	passiert.
2400	SSW 5, See 3-4 einzelne Wolken gute Sicht heller Mondschein	Dizinga
29.10.44 0332	Helder/Molengat	Ansteuerung passiert.
0420	Den Helder	R 133, 136, 140, 142, 144, festgemacht.
0530		Abgabe FS: Mit 5 Booten 0430 Helder ein. Chef 13. R.-Flott.
2200	Cuxhaven	R 137, verlegt nach Wilhelmshaven. Dizinga
30.10.44	Den Helder	Hafendienstplan.
0900	Wilhelmshaven	R 137, festgemacht. Dizinga
31.10.44	Den Helder	Hafendienstplan. Dizinga

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Kdos. 2602/xx . Geheim! Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine" der 13. Räumbootsflottille. Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger Flo.- Ing.: Oberltn.(Ing.) Schmal Begonnen am: 16.10.1944 Abgeschlossen am: 31.10.1944

Takt.Nr:	Boot:	Lt. Maschinist:	Bemerkungen:
1	R 133	Obermaschinist Scholtysik	
2	R 132	" Jehle	
3	R 134	" Beyrich	
4	R 135	" Vogelskamp	
5	R 136	Stbs. " Böhm	
6	R 137	" Zamel	
7	R 138	" Rothermund	
8	R 140	" Brune	
9	R 142	" Strünkmann	
10	R 144	" Sonntag	
11	R 22	" Scheuthauer	
12	R 172	" Car	
13	R 176	" Schmidt	
14	R 177	" Peters	
15	R 183	" Neused	
16	R 246	" Osigus	

Hoftransport

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

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse	
		16.10. bis 31.10.1944	
		Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote	
R 132	seit 26.7.44	C'haven, Beckmann-werft.	Grundüberholung.
R 134	seit 10.10.44	W'haven, Westwerft	Große Werftliegezeit.
R 135	seit 26.7.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Grundüberholung.
R 137	Seit 18.10.44 bis 27.10.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Auswechseln der Voith-Schneider-Propeller.
R 172	seit 26.9.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Bb.Hpt.Motor neu lagern und ausrichten.
R 175	seit 18.9.44 bis 21.10.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Auswechseln der Kolben u. Laufbuchsen v.Bb.Hpt.-Motor.
R 177	seit 27.9.44 bis 18.10.44	C'haven, Beckmann-werft.	Bootsspiegel Leck abdichten Spannten ausbessern.
R 183	seit 26.10.44	W'münde, Tecklenborg Slip.	Reparatur am Schiffskörper.
R 246	seit 14.9.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Ausrüstung, Restarbeiten u. Ausbildung.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter		Vorkommnisse
16.10.44 bis 18.10.44	Den Helder Emden Cuxhaven Borkum		Keine besonderen Vorkommnisse.
19.10.44	Cuxhaven	R 177	K.B.
20.10.44	Emden		
20.10.44	Cuxhaven		Keine besonderen Vorkommnisse.
22.10.44	Cuxhaven	R 175	K.B.
23.10.44	Cuxhaven	R 135 07.05	Brand in der Kombüse.(Siehe Brand-meldung Nr.2).
24.10.44 bis 27.10.44	Rotterdam Den Helder Borkum Emden		Keine besonderen Vorkommnisse.
28.10.44	Cuxhaven	R 137	K.B.
29.10.44	Den Helder	R 142	Ausfall des Bb. Propellers.(Siehe Masch.Stor.-Meldung Nr.1.
30.10.44 bis 31.10.44	Den Helder Wilhelmshaven Cuxhaven		Keine besonderen Vorkommnisse.

Heftrand

gesehen:
In Abwesenheit des Flottillenchefs
Oberleutnant M.A.u. Adjutant.

Gesehen:
Korv. Kapt.(Ing.) u. Div.Ing. u.Flo.- Ing.
Oberleutnant (Ing.)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		K r i e g s t a g e b u c h **der** **Wracksuchgruppe der 13. Räumbootsflottille** **Gruppenführer: Ob.Ltn.z.S. Diederichs** **angefangen: 16.1o.44** **abgeschlossen : 31.1o.44** **Anlagen:** ./.

Heftrand

Takt.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage	Bemerkungen
1	R 183	Ob.Ltn.z.S. Diederichs		
2	R 172	Ob.Ltn.z.S. Pollack		
3	R 175	Ob.Ltn.z.S. Thomas		
4	R 177	Ltn.z.S. Naumann		

B. 361 (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.1o.44 bis 31.1o.44	Cuxhaven	R 172 Reparatur des Stb.-Drucklegers. Werftliegezeit Mützelfeldwerft. Ausbildung der Besatzung.
16.1o.44 bis 19.1o.44	Cuxhaven	R 175 Werftliegezeit Mützelfeldwerft. Einbau der BB.-Maschine. Arbeitsdienst.
2o.1o.44 o8oo bis 1ooo	Cuxhaven	R 175 Standprobe Mützelfeldwerft.
1oo5	WSW 1, See 0-1 bedeckt, diesig	R 175 abgelegt zur Probefahrt auf der Reede von Cuxhaven.
13oo		R 175 Mützelfeldwerft festgemacht. Keine besonderen Vorkommnisse.
21.1o.44 o8oo	Cuxhaven WSW 1, See 1, einzelne Wolken gute Sicht	R 175 abgelegt nach Brunsbüttel zur Schleifenfahrt.
o93o		R 175 Brunsbüttel Schleuse festgemacht.
1o15 bis 12o5	Brunsbüttel	Schleifenfahrt. Danach Brunsbüttel Schleuse festgemacht.
134o		R 175 Brunsbüttel abgelegt und Rückmarsch nach Cuxhaven angetreten.
152o	Cuxhaven	R 175 Beckmann-Werft festgemacht. Die Drehbrücke im alten Hafen wurde beim Anlegen durch Versagen einer Maschine beschädigt.
22.1o.44 o8oo	Cuxhaven	R 175 abgelegt und im Amerikahafen zum Kompensieren festgemacht.
o83o bis 1125		R 175 kompensiert.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 22.1o.44 1130		R 175 abgelegt und Weiffenbach-Brücke festgemacht. Boot ab 2ooo Uhr voll K.B.. Keine besonderen Vorkommnisse.
23.1o.44 bis 25.1o.44	Cuxhaven	R 175 Kein Einsatz. Unterricht. Keine besonderen Vorkommnisse.
16.1o.44 bis 17.1o.44	Cuxhaven	R 177 Werftliegezeit Beckmann-Werft. Reparatur des Bootskörpers.
18.1o.44 1315 bis 14oo	Cuxhaven	R 177 Werftprobefahrt.
141o		R 177 Weiffenbachbrücke festgemacht. BB.-Maschinen-Zylinder klopft stark.
19.1o.44 11oo bis 1115	Cuxhaven	R 177 Weiffenbachbrücke abgelegt und Beckmann-Werft festgemacht. Reparatur Kurbellager 5. Zylinder BB.-Maschine.
2o.1o.44 bis 21.1o.44 18oo	Cuxhaven	R 177 Beckmann-Werft. Reparatur der BB-Maschine BB.-Maschine klar.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
22.10.44 0743	Cuxhaven SW 1-2, See 1, bedeckt, mittl. Sicht	R 177 Cuxhaven abgelegt zur Schleifenfahrt in Brunsbüttel.
0855		R 177 Brunsbüttel Schleuse festgemacht und durchgeschleust.
0920 bis 1105	Brunsbüttel	Schleifenfahrt. Anschliessend durchgeschleust.
1150		R 177 Rückmarsch nach Cuxhaven abgetreten.
1303	Cuxhaven	Lenzkai festgemacht.
1530 bis 1750		R 177 abgelegt und kompensiert.
1803		R 177 Senzbrücke festgemacht.
23.10.44 bis 25.10.44	Cuxhaven	R 177 Kein Einsatz. Unterricht.
25.10.44 1235	Cuxhaven SO 2, See 1, bewölkt, mittl. Sicht	R 177 abgelegt und elbaufwärts gelaufen.
1307		R 177 Altenbruchreede geankert zum Rollendienst.
1420		R 177 Anker auf.
1435		R 177 Weiffenbachbrücke fest.
26.10.44	Cuxhaven	Befehl von 5. Sich.Div.: R 175 und R 177 ein Rettungsfahrzeug nach Büsum und zurück geleiten.
1315	O 3-4, See 2 trübe	R 175, R 177 Cuxhaven ausgelaufen und Geleit aufgenommen.
1424	Feuerschiff K	passiert.
1740	Büsum	R 175, R 177 mit Geleit Büsum eingelaufen und durchgeschleust.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 26.10.44 1745		R 175, R 177 alter Fischereihafen festgemacht.
27.10.44 0710	Büsum	R 175, R 177 abgelegt.
0720	SO 2, nebelig, See 1, geringe Sicht	R 175, R 177 durchgeschleust und Geleit für Rettungsfahrzeug aufgenommen.
0815		Geleit geankert Mittelgrund Tonne D wegen Nebel.
1845		Anker auf und Marsch nach Cuxhaven fortgesetzt
2105	Feuerschiff K	passiert
2150	Cuxhaven	R 175, R 177 mit Geleit eingelaufen und Minensucherhafen festgemacht.
28.10.44	Cuxhaven	Befehl von F 1 5. Sich.Div.: R 175, R 177 Gerät fahren zur Uebung.
1200		R 175, R 177 ausgelaufen
1433		SSG wiederholt ausgebracht auf Altenbruch-Reede
1530		Gerät aufgenommen und eingelaufen.
1540		R 175, R 177 Weiffenbachbrücke festgemacht.
29.10.44	Cuxhaven	R 175, R 177 Kein Einsatz. Dienst nach Sonntagsplan.
30.10.44 1258	Cuxhaven	R 175, R 177 wegen Fliegeralarm ausgelaufen.
1314		Abwurf von 2 Bombenteppichen auf die Reede von Cuxhaven und den Strand von Duhnen.
1350		R 175, R 177 SDG IV zur Uebung gefahren bei Tonne "K".

Heftrand

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 30.10.44 1500		Gerät aufgenommen
1605		R 175, R 177 Weiffenbachbrücke fest.
		Kirchweihs
31.10.44	Cuxhaven	R 175, R 177 Kein Einsatz. Ausbildung
		Kirchweihs
16.10.44 0715	Rendsburg	Rv183 abgelegt zur Aufnahme des Hohlstabes.
0740	O 1, See o, bewölkt, neblig	Gerät übernommen und ausgebracht. Fahrt mit eingeschaltetem Gerät nach Brunsbüttel als takt. Nr. 3
1300	Brunsbüttel	Gerät aufgenommen.
1400		R 183 Brunsbüttel festgemacht. Sofortbereitschaft.
1600		R 183 abgelegt und Gerät ausgebracht. Fahrt nach Kiel. Reihenfolge: R 183, R 230, R 242 und 2 Sperrbrecher.
1835	Ausweiche Fischerhütte	R 183 Gerät aufgenommen.
1955	Fischerhütte	festgemacht.
		Kirchweihs
17.10.44 0630	Fischerhütte SSW 2, See o-1 mittl. Bewölkung, mittl. Sicht	R 183 abgelegt und HFG und 2 GBT ausgebracht Fahrt nach Kiel. Reihenfolge: R 183, R 230, R 242, Sperrbrecher.
1125	Holtenau	R 183 festgemacht. Sofortbereitschaft.
1225	Holtenau	R 183 abgelegt. Marsch nach Brunsbüttel. Reihenfolge: R 242, R 230, R 183.
1830	Brunsbüttel	R 183 Gerät aufgenommen.
1842		R 183 in der kleinen Schleuse von Brunsbüttel festgemacht.
		Kirchweihs

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
18.10.44 0710	Brunsbüttel	R 183 abgelegt und in der grossen Schleuse festgemacht.
0830		R 183 abgelegt und mit 14. R.-Flottille Marsch nach Cuxhaven angetreten. Takt. Nr. 8 K gelb
1025	Cuxhaven	R 183 Cuxhaven Senzbrücke festgemacht. Ergänzung der Bestände.
		Kirchweihs
19.10.44 0730 -	Cuxhaven SSO 1-2, See, 1 bedeckt, diesig	R 183 Cuxhaven ausgelaufen
0745		R 183 HFG und 2 GBT ausgebracht. R 242, R 236, R 183 K gelb. Marsch elbaufwärts Luhnsand. Dann auf Gegenkurs.
1600		Gerät aufgenommen.
1650		R 183 Brunsbüttel Vorhafen festgemacht. Kein Räumergebnis.
		Kirchweihs
20.10.44 bis 22.10.44	Brunsbüttel	R 183 Kein Einsatz. Arbeitsdienst und Unterricht durch Kommandanten.
		Kirchweihs
23.10.44 0800	Brunsbüttel S 1-2, See 1, stark bewölkt mittl. Sicht	R 183 auf Befehl 5. Sich.Div. abgelegt zum Marsch nach Cuxhaven
0920	Cuxhaven	R 183 Fischhalle 9 zur Abgabe des HFG festgemacht.
0950		R 183 abgelegt.
1000		Weiffenbachbrücke festgemacht.
		Kirchweihs

20

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
24.1o.44	Cuxhaven	Befehl: R 183 nach Wesermünde verlegen zur Durchführung Einbau GBT-Rohr, Verpackung der Stopfbuchsen der Ruderschäfte und Grundüberholung des Hilfsaggregates.
1645		R 183 abgelegt.
1650		Lenzkai festgemacht zur Abgabe des Aggregates für HFG.
1715	OSO 2-3, See 2-3, mittl. Bewölkung, Sicht 4 sm	R 183 abgelegt und an Geleit Sperrbrecher 27, 1 VP-Boot, Dampfer "Agathe" und "Kamerun" angeschlossen. Marschfahrt 7 sm.
1915	Feuerschiff H	passiert
2255	Feuerschiff R	passiert
2400		Geleit ankert bei Hohe Weg, da "Kamerun" wegen zu grossen Tiefganges bei Niedrigwasser nicht weiter laufen kann.
25.1o.44 0615	Hohe Weg SO 2, See 1-2, stark bewölkt gute Sicht	R 183 Anker auf und mit Geleit nach Wesermünde.
0840		R 183 Geestermünder Doppelschleuse festgemacht
0845	Wesermünde	abgelegt.
0905		Sichold-Werft festgemacht.
0925		abgelegt.
0930		Tecklenborg-Slip festgemacht.
1500		R 183 aufgeslipt. Boot a.K.B.
26.1o. bis 31.1o.44	Wesermünde	R 183 Werftliegezeit Tecklenborg-Slip. Ausführung kleinerer Arbeiten, die für Erhaltung der Kriegsbereitschaft erforderlich.

Heftrand

Geheime Kommandosache!

1. Sicherungsdivision
B.Nr.:-Gkdos 2602- F3

St.Qu., den 17.Dezember 1944
4 Ausfertigungen Prf.Nr.: 3

An

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee(zweifach).

nachrichtlich: 13. Räumbootsflottille.

Betrifft: KTB. der 13.R.Flott. für die Zeit vom 16. -31.1o.44
Vorgang : 13.R.Flott. -G 34o7- v. 24.11.44.

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13.R.Flott. für die Zeit vom 16. - 31.1o.44 zweifach, Abschnitt Maschine dreifach mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Zu Seite 5:

Den Ausführungen des Flottillenchefs wird voll beigestimmt. Die Mitwirkung der R-Flottillen als S-Bootsveraussicherung der Geleitzüge hat sehr wesentlich dazu beigetragen, daß im Bereich der 1.Sich.Div. während der Durchführung der Neubau-Geleite nicht ein Verlust eintrat, obwohl die meisten Objekte geschleppt werden mußten und damit besonders durch S-Bootsangriffe stark gefährdet waren. Die taktische Zusammenarbeit zwischen R-Booten und der übrigen Geleitsicherung hat den Anforderungen, welche gestellt werden mußten, voll genügt.

Anlage zu B. S. N. O. Kdos. 3420 44

-270- 215 L1

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 3420 . FIII

Den 9. Januar 1945.

Geheim! Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine 1 Skl Prf.Nr. 2

nachrichtlich:

1. Sicherungsdivision " 3
13. Räumbootsflottille " 4

Anliegend wird das KTB der 13. R-Fl. vom 16.-31.10.44 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 1. Sich.Div. vorgelegt.

Zu Seite 5:

Der Stellungnahme der 1. Sich.Div. wird zugestimmt. Die 13. R-Fl. hat an der verlustlosen Durchführung der Schleppgeleite im Bereich der 1. Sich.Div. nicht geringen Anteil. Die Tatsache, dass der Gegner sich kaum an die Geleite heranwagen konnte, spricht für die gute Arbeit der Boote.

Sonst nichts zu bemerken.

In Vertretung!

Eingegangen am 15.1.45
1. Skl. B. Nr. 1188
mit ... Anl. 22/1.

20. Jan. 1945

83 11 K III K Stba 23/1

2. Skl Qu A

9. Über 1 Skl an KA

1 Skl i. A.

W/18/1

3420 44

Anl. 2 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 3471/geh. 1

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

Ch 45476a

GEHEIM!

KRIEGSTAGEBUCH
DER
13. RÄUMBOOTSFLOTTILE.

Flottillenchef: Kapitänleutnant EIZINGER.

angefangen: 1.11.1944
abgeschlossen: 15.11.1944

Anlagen:

fd.Nr.	Boot	Kommandant		Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Ob.Lt.z.S.	Hoffmann	--	Werft Cuxhaven
2	R 133	Ob.Lt.z.S.	Knocke	3	
3	R 134	Ob.Lt.z.S.	John	--	Werft Wilhelmshaven
4	R 135	Lt.z.S.	Depken	--	Werft Cuxhaven
5	R 136	Ob.Lt.z.S.	Scheerer	2	
6	R 137	Ob.Strm.	Müller	3	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	--	Werft Cuxhaven
8	R 140	Lt.z.S.	Biburger	3	
9	R 142	Ob.Lts.z.S.	Keßler	3	
10	R 144	Ob.Strm.	Glas	3	
11	R 246	Lt.z.S.	Gappel	--	Werft Cuxhaven
12	R 22	Stbs.Btsm.	Radtke		Sonderkdo. 5
13	R 172	Lt.z.S.	Wohlleben		
14	R 174	Ob.Fähnr.z.S.	Müller		
15	R 175	Ob.Lt.z.S.	Thomas		siehe Anhang
16	R 177	Lt.z.S.	Naumann		
17	R 183	Ob.Lt.z.S.	Diederich		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.44.	den Helder	R 133, R 136, R 140, R 142, R 144. Hafendienstplan.
1300	den Helder	Eingang Fs.: An Chef 13. Rflott. Fortsetzung Geleit 1311 Helder/Borkum am 1.11. um 1800 Uhr. Führung Chef 14. Vorp.Flott. mit Vp 1418, 03, 04, 13, 14, 17, 20, Zusätzlich 13. Vorp.Flott. mit Vp 1301, 06, 10, 13, 15. Nur bei S.-Bootswetter Voraussicherung durch 13. R.Flott. Geleitet Dampfer "Axenfels" 7000 und Eisbrecher I (ca. 600 BRT). Schlepper "Abe le", "Heros", "BS 11" und "BS 12". 13. Vorp.Fl mit Schlepper am 3.11. Rückmarsch Helder. 1. Sich.Div. G 4402 F 3.
1515	den Helder	Eingang Fs.: Geleit 1311 wegen Wetterlage um 24 Stunden ver schoben. 1. Sich.Div. G 4422 F 1.
	Wilhelmshaven	R 137. Hafendienstplan. Dönitz
2.11.44.		
1519	Wilhelmshaven	R 137 abgelegt zur Fahrt nach Borkum.
2125/ 2145	Quadrat AN 9588	Fliegeralarm. Jaboangriff mit Bordwaffen und Raketen. Keine Schäden. Eingesetzte Waffen: 1 3,7 cm 6 Schuß 5 2 cm 60 Schuß
	den Helder	R 133, R 136, R 140, R 142, R 144. Hafendienstplan.
1120	den Helder	Eingang Fs.: An Chef 13. Rfl. Fortsetzung Geleit 1311 am 2.11. um 1730 ab Helder mit "Axenfels" und Eisbrecher I. Sicherung Vp 1301, 06, 10, 13, 15. S.-Bootsvoraussicherung durch 13. Rfl., zusätzlich 2 Boote 9. Rfl., welche für Werft in Deutschland bestimmt sind. Bei Aufkommen von Abendnebel frühzeitiger auslaufen. 1. Sich.Div. G 4442 F 3.
		noch 2.11.

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 2.11.44		
1655	den Helder	Eingang FT.: Leitnummer 1624/N 2/71. Auslaufe Helder mit 5 Vp.-Booten, 4 Schleppern, 1 Eisbrecher mit 1 Neubau und 1 M.-Boot im Schlepp 1730 nach Osten. Marschfahrt 7,5 sm stellv.Chef 13. Rfl.
1740	den Helder	R 133, R 136, R 140, R 142, R 144 und R 87, R 107 ausgelaufen zur Aufgabe gem. 1. Sich. Div. G 4442 F 3.
1818	Molengat	Abgabe FT/ Leitnummer 1750/N 2/74. 1730 mit 7 R.-Booten Helder aus nach Borkum als S.-Bootssicherung für Geleit 1311. Chef 13. Rfl.
1900	den Helder/Molengat Tonne M NNW 3 - 4, See 3, mittelhohe nördl. Dünung, gute Sicht, einzelne Wolken, Mondschein.	passiert.
2400	Hellrot "85" NNW 3 - 4, See 3 -4, mittelhohe nördl. Dünung, wolkig, gute Sicht.	passiert. Dönitz
3.11.44.		
0247	Quadrat AN 8326	Flakfeuer an Bb. und achteraus weitab.
0255	Quadrat AN 8326 NW 4 - 5 , See 4, bedeckt, gute Sicht.	Jabo-Angriff mit Raketen und Bordwaffen aus geringer Höhe auf S.-Bootsachteraussicherung, bestehend aus den Booten R 140, R 87, R 107. Ein Soldat von R 140 geht infolge Seegang außenbords und wird nach kurzer Zeit wieder aufgenommen.
0250	Quadrat AN 8326	Backbordvoraus vom Geleit laufend LG geschossen.
0304	Quadrat AN 8326	Unbekanntes Ziel in Schiffspeilung 320°, sehr weit ab.
0305	Quadrat AN 8326	Zur Anforderung LG roter Stern geschossen.
		noch 3.11.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 3.11.44		
0311	Quadrat AN 8326	Zur Anforderung LG roter Stern geschossen.
0320	Quadrat AN 8326	Feuer wird eingestellt. Ziel wird als Fischlogger ausgemacht.
0336		S.-Bootsachteraussicherung R 140, R 87, R 107 zur Aufklärung nach Norden entlassen.
0344	Quadrat AN 8326	Eingang FT/ Leitnummer 0321/1.
		Unbekanntes Fahrzeug im Quadrat AN 8326.
		stellv. Chef 13. Vp.-Flott.
0400	Hellrot "46" NNW 5 - 6, See 4-5, bedeckt, gute Sicht, einzelne Schauer.	
0410	Quadrat AN 8331	Holländischer Logger angehalten. Begleitkommando von R 107 an Bord gegeben. Anschließend eingebracht.
0507	Punkt "F"	passiert.
0530		Eingang FT/ Leitnummer 0458/6.
		Unbekanntes Ziel ist dänischer Fischlogger. Wird von R.-Bootsgruppe eingebracht.
		stellv. Chef 13. Vp.-Flott.
0536		R 133, R 136, R 144 gehen auf Gegenkurs zur Unterstützung als Flakschutz von R 140, R 87, R bei Einbringung holländischer Fischlogger "Sch R 142, wegen Maschinenschaden zum Geleit entlassen.
0654	Punkt "F" N 5 - 6, See 5, bedeckt, gute Sicht.	passiert.
		Abgabe FT/ Leitnummer 0642/33.
		Kann mit Logger nicht vor 0900 Borkum sein.
		Chef 13. Rfl.
0835	Hubertgat	Abgabe FT/ Leitnummer 0814/37.
		Eingebrachter holländischer Logger "Sch 65" behauptet für Wehrmacht zu fischen. Erbitte Anweisung.
		Chef 13. Rfl.
0910	Borkum	R 133, R 136, R 140, R 144, R 87, R 107 eingelaufen.
1125	Borkum	Abgabe Fs.:
		0930 mit R 133, R 136, R 140, R 142, R 144, R 87, R 107 nach durchgeführter S.-Bootssicherung Borkum ein. 0250 Jabo-Angriff mit Raketen und Bordwaffenbeschuß auf S.-Bootsachteraussicherung im Qu. AN 8326. Keine Schäden. Eingebrachter holl. Logger "Sch 65" ebenfalls neuer Hafen fest. Eingebrachte Untersuchung ergab: Fischereierlaubnis durch Hüst Delfzyl erteilt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch .11.44		Logger im Einvernehmen mit Hüst Borkum freigegeben. Chef 13. Rfl.
338	Borkum	R 137 von W'haven kommend eingelaufen. Zirunga
.11.44 120	Borkum	R 133, R 136, R 137, R 140, R 142, R 144 ausgelaufen zur Brennstoff- und Proviantergänzung nach Emden.
345	Emden	R 133, R 136, R 137, R 140, R 142, R 144 eingelaufen. Zirunga
.11.44 bis .11.44	Emden	R 137, R 136, R 140, R 144 Hafendienstplan. Wegen Wetterlage kein Einsatz. Zirunga
.11.44 bis .11.44	Emden/Werft	R 133, R 142 Ausbau und Umtausch der Bb.-Voith-Schneider-Propeller. Zirunga
.11.44 315	Emden	R 133 entlassen zur großen Werftüberholung. Ausgelaufen zur Fahrt nach Borkum.
500	Borkum	R 133 eingelaufen.
	Emden	R 142 Hafendienstplan. Zirunga

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.11.44	Borkum	R 133 Hafendienstplan.
	Emden	R 142 Hafendienstplan. Dinnies
13.11.44	Borkum	R 133 Hafendienstplan.
1245	Emden	R 137, R 136, R 140, R 142, R 144 ausgelaufen nach Borkum.
1522	Borkum	R 136, R 137, R 140, R 142, R 144 eingelaufen.
1600	Borkum	Eingang Fs.: An Chef 13. Rfl. 1.) 7. M.S.-Flott. mit 7 Booten und 13. Rfl. mit 6 Booten als S.-Bootssicherung am 13.11. um 1900 Uhr ab Punkt "F" auslaufen zur Durchführung 1. Teilaufgabe: BSN Gkdos. 2948 F I v. 31.10. Rückmarsch 15 sm. 2.) In folgender Nacht Rückmarsch nach C'haven. 13. Rfl. nach Borkum entlassen Klarhalten für 2. Teilaufgabe. 3.) 1. Sich.Div. wird um Benachrichtigung eigener Streitkräfte sowie um Unterstützung 7. M.S.-Flott. durch Ortungssignale gebeten. 4.) BSN wird um Benachrichtigung FdSchn. über geplante Nachtaufgabe gebeten. 5. Sich.Div. Gkdos. 4378 L Wegen Wetterlage Aufgabe um 24 Stunden verschoben. Dinnies
14.11.44	Borkum	R 137, R 133, R 136, R 140, R 142, R 144 Hafendienstplan. Wegen Wetterlage kein Einsatz. Dinnies
		15.11.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.11.44	Borkum	R 133 1700 ausgelaufen zur Fahrt nach C'haven.
	Borkum	R 136 gem. Befehl BSN zur Verfügung Oberbefehlshaber MOK.
710	Borkum	R 137, R 140, R 142, R 144 ausgelaufen zur Aufgabe gem. 5. Sich.Div. Gkdos. 4378 L.
800	Hubertgat S 3 - 4, See 2, bedeckt, geringe Sicht, schwache östl. Dünung.	
900	Punkt "F"	passiert. Flott. übernimmt S.-Bootsvorausicherung für 7. M.S.-Flott.
00	Hellrot "46" S 3 - 4, See 2 - 3, bedeckt, mittlere Sicht, starkes Meeresleuchten.	
212	Hellrot "85"	passiert.
221	Quadrat AN 8314	Richtiger ES-Austausch mit Ost-Geleit. Dinnies

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		K r i e g s t a g e b u c h der Wracksuchgruppe der 13. Räumbootsflottille Gruppenführer: Ob.Ltn.z.S. Diederichs angefangen: 1.11.44 abgeschlossen: 15.11.44 Anlagen: ./.

Heftrand

Takt.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage	Bemerkungen
1	R 183	Ob.Ltn.z.S. Diederichs		
2	R 172	Ob.Ltn.z.S. Pollack		
3	R 175	Ob.Ltn.z.S. Thomas		
4	R 177	Ltn.z.S. Naumann		

Form. Nr. 3604 B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.11.44 b.s 15.11.44	Wesermünde	R 183 Werftliegezeit Tecklenborg-Slip. Grundüberholung des Hilfsaggregates.
1.11.44 1414	Cuxhaven WNW 1-2,bedeckt mittl.Sicht	R 172 abgelegt zur Probefahrt auf Altenbruch-Reede
1625		R 172 Alter Hafen festgemacht.
2.11.44 0829	Cuxhaven WNW 1-2, See 1, bedeckt, diesig	R 172 alter Hafen abgelegt zur Fahrt nach Brunsbüttel
1216	Brunsbüttel	Schleuse festgemacht
1325		R 172 abgelegt. Marsch nach Kiel.
1845	Holtenau/Kiel	Schleuse fest
1920		R 172 abgelegt
1945	Laboe	festgemacht.
3.11.44 0700	Kiel SW 1-2, See 1, bedeckt,regnerisch	R 172 Laboe abgelegt.
0814 bis 1120		R 172 Entmagnetisierung und Schleifenfahrt.
1230	Holtenau-Schleuse	R 172 festgemacht
1256		abgelegt
1825	Brunsbüttel	Schleuse festgemacht
1900	BrunsBüttel	abgelegt
1950	Cuxhaven	R 172 Weiffenbachbrücke festgemacht.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.11.44	Cuxhaven	R 172 Keine Einsatz. Keine besonderen Vorkommnisse.
5.11.44 1420 bis 1445	Cuxhaven	Weiffenbach-Brücke verholt zum Kompensieren.
1455 bis 1625		Kompensieren
1635 bis 1643		R 172 verholt zur Weiffenbach-Brücke
5.11.44 1440 bis 1500	Cuxhaven	R 172 verholt zum kompensieren.
1720 bis 1750		R 172 verholt zur Weiffenbach-Brücke
7.11.44 1605 bis 1611	Cuxhaven	R 172 verholt zum Lenzkai zur Uebernahme von Sperrgerät.
1725 bis 1730		R 172 verholt zur Weiffenbach-Brücke
1.11.44 1305	Cuxhaven WNW 1-2, See 1 bedeckt,mittl. Sicht	R 175, R 177 abgelegt und elbaufwärts gelaufen.
1330		GBT zur Uebung gefahren
1525		Gerät aufgenommen
1604	Cuxhaven	eingelaufen und Weiffenbach-Brücke festgemacht

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2.11.44	Cuxhaven	R 175, R 177 Kein Einsatz. Arbeitsdienst
3.11.44 1305	Cuxhaven	R 175, R 177 abgelegt
1330	SW 2, See 1, bewölkt, mittl. Sicht	Verbundenes Gerät zur Uebung gefahren
1535		Gerät aufgenommen
1618		R 175, R 177 eingelaufen und Weiffenbach-Brücke fest.
4.11.44 bis 6.11.44	Cuxhaven	R 175, R 177 Kein Einsatz. Ausbildung und Arbeitsdienst.
7.11.44 1705	Cuxhaven	R 175 zum Lenzkai verholt zur Uebernahme von Aggregat und SSG-Spule.
1830		R 175 zur Weiffenbachbrücke verholt,
7.11.44 1550 bis 1558	Cuxhaven	R 177 zum Lenzkai zur Uebernahme von Sperrgerät verholt.
1653 bis 1700		R 177 zur Weiffenbach-Brücke verholt.
8.11.44	Cuxhaven	R 172, R 175, R 177 kein Einsatz. Arbeitsdienst und Unterricht.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.11.44	Cuxhaven	Befehl: R 172, R 175, R 177 mit SSG und GBT zwischen Tonne K und Wester Till räumen. Führung R 172.
1235	NW 2, See 1, Regen, geringe Sicht, bewölkt	R 172, R 175, R 177 Weiffenbach-Brücke abgelegt und ausgelaufen.
1305		SSG, KKG und GBT ausgebracht.
2050		R 172 und R 177 Gerät abgerissen bei K 1. Gerätbergen musste wegen Unsichtigkeit eingestellt werden.
2135		R 175 Gerät eingenommen. Kein Räumerfolg. Rückmarsch nach Cuxhaven angetreten.
10.11.44 0110	Cuxhaven NW 3, See 2, bedeckt, geringe Sicht	R 172, R 175, R 177 Minensuchhafen festgemacht. Arbeitsdienst und Ausbildung.
11.11.44	Cuxhaven	Befehl: R 172, R 177 abgerissenes Gerät bergen.
0705	NW 2-3, See 3 einzelne Wolken gute Sicht	R 172, R 177 abgelegt und nach Tonne J marschiert
0800 bis 1000		Geräte geborgen und Rückmarsch nach Cuxhaven angetreten.
0845		R 177 BB.-Maschine unklar. Schwanzwelle um 5 cm nach achteraus gesackt. Boot um 1130 Uhr a.K.B.
1125		R 172, R 177 Lenzkai festgemacht zur Abgabe der geborgenen Sperrgeräte.
1220		zur Weiffenbach-Brücke verholt.
11.11.44	Cuxhaven	R 175 kein Einsatz. Ausbildung der Besatzung.

Heftrand

R 26 (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Anweiterdrucken: Bl. / Bl. / Gut. / Pass / Quitt. / Schr. / Verm. DIN A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
12.11.44 0700	Cuxhaven NO 2, See 1-2, bedeckt, mitti. Sicht	R 172, R 175 Weiffenbach-Brücke abgelegt zum Bergen der abgerissenen Geräte bei Tonne J.
0740 bis 0830		Gerät geborgen. Rückmarsch nach Cuxhaven
0855		R 175 Lenzkai festgemacht zur Abgabe der geborgenen Geräte
0858		R 172 Weiffenbach-Brücke festgemacht.
0935		R 175 zur Weiffenbach-Brücke verholt.
12.11.44 0920 bis 1000	Cuxhaven	R 177 mit Schlepperhilfe zur Mützelfeldwerft verholt.
13.11.44 bis 15.11.44	Cuxhaven	R 172, R 175 Kein Einsatz wegen Wetterlage. Arbeitsdienst und Unterricht.
13.11.44 bis 15.11.44	Cuxhaven	R 177 Mützelfeldwerft. Reparatur der BB.-Schwanzwelle.
1.11.44 bis 15.11.44	Wesermünde	R 174 von Marineschule Wesermünde übernommen. Instandsetzungsarbeiten am Boot. Probefahrt.

In Abwesenheit des Flo. Chefs:

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine"
der
13. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger
Flo.-Ing.: Oberltn.(Ing.) Schmal

Begonnen am: 1.11.44
Abgeschlossen: 15.11.44

Takt.Nr.	Boot:	Lt. Maschinist:	Bemerkungen:
1	R 132	Obermaschinist Jehle	
2	R 133	" Scholtysik	
3	R 134	" Beyrich	
4	R 135	" Vogelskamp	
5	R 136	Sbbs. " Böhm	
6	R 137	" Zamel	
7	R 138	" Rothermund	
8	R 140	" Brune	
9	R 142	" Strünkmann	
10	R 144	" Sonntag	
11	R 246	" Osigus	
12	R 22	" Scheuthauer	
13	R 172	" Car	
14	R 174	" Waag	
15	R 175	" Schmidt	
16	R 177	" Peters	
17	R 183	" Naused	

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

16

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse	
		1.11. bis 15.11. 1944	
		Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote.	
R 132	seit 26.7.44	C'haven, Beckmann-werft.	Grundüberholung.
R 134	seit 10.10.44	W'haven, Westwerft	Große Werftliegezeit.
R 135	seit 26.7.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Grundüberholung.
R 138	seit 25.9.44. bis 14.11.44	C'haven, Nordsee-werft.	Beseitigung von Beschuß-schäden.
R 172	seit 26.9.44 bis 3.11.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Bb.Hpt.Motor neu lagern und ausrichten.
R 177	seit 12.11.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Reparatur der Bb.Schrau-benschwanzwelle.
R 183	seit 26.10.44	W'münde, Tecklen-borg- Slip.	Reparatur am Schiffskörper u. Überholung d.Hilfsmotors
R 246	seit 14.9.44 bis 13.11.44	C'haven, Mützelfeld-werft.	Ausrüstung, Restarbeiten und Ausbildung.
1.11.44 bis 2.11.44	Den Helder Wilhelmshaven Cuxhaven		Keine besonderen Vorkommnisse.
3.11.44	Punkt F	R 142	Maschinenschaden. Bb.V.S.-Propeller ausgefallen. (Siehe Masch.Stör. Meldung Nr.1.
4.11.44	Cuxhaven	R 172	K.B.
5.11.44 bis 10.11.44	Emden/Werft	R 133 R 142	Ausbau und Umtausch der Bb.V.S.-Propeller.
11.11.44 bis 13.11.44	Emden Borkum Cuxhaven		Keine besonderen Vorkommnisse.
14.11.44	Cuxhaven	R 246	K.B.
15.11.44	Cuxhaven	R 138	K.B.

gesehen:

In Abwesenheit des Flo.Chefs:

Oblt.n. MA und Adjutant

Oberleutnant(Ing.) u. Flo.-Ing.

Heftrand

Marine Abwicklungsamt Nordsee
Tr. G 1849 I

Chemnitz, den 14. Dez. 44.

Geheim!

U. Oberkommando der Kriegsmarine
Seekriegswissenschaftliche Abteilung
Tambach / Coburg.

vorgelegt.

Auf Befehl!

3471

...sse

...itt "Maschine"

...ottille.

...mant Eizinger

...g.) Schmal

1.11.44

am: 15.11.44

Takt.Nr.	Boot:	Lt. Maschinist:	Bemerkungen:
1	R 132	Obermaschinist Jehle	
2	R 133	" Scholtysik	
3	R 134	" Beyrich	
4	R 135	" Vogelskamp	
5	R 136	Stbs. " Böhm	
6	R 137	" Zamel	
7	R 138	" Rothermund	
8	R 140	" Brune	
9	R 142	" Strünkmann	
10	R 144	" Sonntag	
11	R 246	" Osigus	
12	R 22	" Scheuthauer	
13	R 172	" Car	
14	R 174	" Waag	
15	R 175	" Schmidt	
16	R 177	" Peters	
17	R 183	" Naused	

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

16

Kommando
13. Räumbootsflottille
B. Nr. 93477

, den 27. November 1944

Geheim!

An
1. Sicherungsdivision Postort
5. Sicherungsdivision Postort

Eing. 11. DEZ 1944
B.-Nr. 91849 Anl.

Betrifft: Kriegstagebuch.
Vorgang: -ohne-.

I

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1.11. bis 15.11.44 vorgelegt.

In Abwesenheit des Flo.Chefs:

Oblt.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter		Vorkommnisse
R 132	seit 26.7.44	feldwerft.	benschwanzwelle.
R 134	seit 10.10.44		
R 135	seit 26.7.44		
R 138	seit 25.9.44 bis 14.11.44		
R 172	seit 26.9.44 bis 3.11.44		
R 177	seit 12.11.44		
R 183	seit 26.10.44	W'münde, Tecklenborg- Slip.	Reparatur am Schiffskörper u. Überholung d.Hilfsmotors
R 246	seit 14.9.44 bis 13.11.44	C'haven, Mützelfeldwerft.	Ausrüstung, Restarbeiten und Ausbildung.
1.11.44 bis 2.11.44	Den Helder Wilhelmshaven Cuxhaven		Keine besonderen Vorkommnisse.
3.11.44	Punkt F	R 142	Maschinenschaden. Bb.V.S.-Propeller ausgefallen. (Siehe Masch.Stör. Meldung Nr.1.
4.11.44	Cuxhaven	R 172	K.B.
5.11.44 bis 10.11.44	Emden/Werft	R 133 R 142	Ausbau und Umtausch der Bb.V.S.-Propeller.
11.11.44 bis 13.11.44	Emden Borkum Cuxhaven		Keine besonderen Vorkommnisse.
14.11.44	Cuxhaven	R 246	K.B.
15.11.44	Cuxhaven	R 138	K.B.

gesehen:
In Abwesenheit des Flo.Chefs:
Oblt. MA und Adjutant

Oberleutnant(Ing.)
u. Flo.-Ing.

Heftrand

Heftrand

Bl. 3 3471

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

Kriegstagebuch Abschnitt "Maschine"
der
13. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger
Flo.-Ing. : Oberltn.(Ing.) Schmal

Begonnen am: 1.11.44
Abgeschlossen am: 15.11,44

Takt.Nr.	Boot:	Lt. Maschinist:	Bemerkungen:
1	R 132	Obermaschinist Jehle	
2	R 133	" Scholtysik	
3	R 134	" Beyrich	
4	R 135	" Vogelskamp	
5	R 136	Stbs. " Böhm	
6	R 137	" Zamel	
7	R 138	" Rothermund	
8	R 140	" Brune	
9	R 142	" Strünkmann	
10	R 144	" Sonntag	
11	R 246	" Osigus	
12	R 22	" Scheuthauer	
13	R 172	" Car	
14	R 174	" Waag	
15	R 175	" Schmidt	
16	R 177	" Peters	
17	R 183	" Naused	

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glücksstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter		Vorkommnisse
		1.11. bis 15.11. 1944 Im Berichtsabschnitt außer K.B. befindliche Boote.	
R 132	seit 26.7.44	C'haven, Beckmann-werft.	Grundüberholung.
R 134	seit 10.10.44	W'haven, Westwerft	Große Werftliegezeit.
R 135	seit 26.7.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Grundüberholung.
R 138	seit 25.9.44 bis 14.11.44	C'haven, Nordsee-werft.	Beseitigung von Beschuß-schäden.
R 172	seit 26.9.44 bis 3.11.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Bb.Hpt.Motor neu lagern und ausrichten.
R 177	seit 12.11.44	C'haven, Mützel-feldwerft.	Reparatur der Bb.Schrau-benschwanzwelle.
R 183	seit 26.10.44	W'münde, Tecklenborg Slip.	Reparatur am Schiffskör-per. Überhol.d.Hilfsmot.
R 246	seit 14.9.44 bis 13.11.44	C'haven, Mützelfeld-werft.	Ausrüstung, Restarbeiten und Ausbildung.
1.11.44 bis 2.11.44	Den Helder Wilhelmshaven Cuxhaven		Keine besonderen Vorkommnisse.
3.11.44	Punkt F	R 142	Maschinenschaden. Bb.V.S.-Propeller ausgefallen. (Siehe Masch.Stör. Meldung Nr.1.
4.11.44	Cuxhaven	R 172	K.B.
5.11.44 bis 10.11.44	Emden/Werft	R 133 R 142	Ausbau und Umtausch der Bb. V.S.-Propeller.
11.11.44 bis 13.11.44	Emden Borkum Cuxhaven		Keine besonderen Vorkommnisse.
14.11.44	Cuxhaven	R 246	K.B.
15.11.44	Cuxhaven	R 138	K.B.

gesehen:

In Abwesenheit des Flo.Chefs:

Oblt.n. MA und Adjutant

Oberleutnant(Ing.)
u.Flo.-Ing.

Heftrand

PG-73514 NID

B

PG/73514b

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

13TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 16 DEC. 1944 - 28 FEB. 1945

Anl. 1 zu 13. R. Fl. B.-Nr. 25 / Stabsl 4 229

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

Zwisch.-Nr. 2

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Stabsl.

GEHEIME KOMMANDOSACHE! 3036/45

Anlage zu Adm. Ndl.
B.-Nr.Gkdos. 4010 Pr.Nr. 1012a

KRIEGSTAGEBUCH

Anlage 1 der 13. d. S. B. Nr. Gkdos. 5487/45

13. RÄUMBOOTSFLOTTILLE.

Flottillenchef: Kapitänleutnant EIZINGER.

Anlagen:
1 Gefechtsbericht
2 Skizzen

angefangen: 16.12.1944.
abgeschlossen: 31.12.1944.
1.1. – 28.2.45.

d.Nr.	Boot	Kommandant		Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Oblt.z.S.	Hoffmann	--	Cuxhaven/Werft,NEK Kiel
2	R 133	Oblt.z.S.	Knocke	--	Werft Vegesack
3	R 134	Oblt.z.S.	John	--	Werft Wilhelmshaven
4	R 135	Lt.z.S.	Depken	--	Werft Cuxhaven
5	R 136	Oblt.z.S.	Scheerer	--	Werft Wilhelmshaven
6	R 137	Ob.Strm.	Müller	3	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	3	
8	R 140	Lt.z.S.	Biburger	3	
9	R 142	Oblt.z.S.	Keßler	3	
10	R 144	Ob.Strm.	Glas	2	
11	R 246	i.V. Ob.Strm.	Mikolayski	3	
12	R 252	Oblt.z.S.	Diederichs		EKK-Verhältnis
13	R 22	Stbs.Btsm.	Radtke		Sonderkommando 5
14	R 172	Lt.z.S.	Wohlleben		
15	R 174	Ob.Fähnr.z.S.	Müller		Werft Wilhelmshaven
16	R 175	Oblt.z.S.	Thomas		siehe Anlage
17	R 177	Oblt.z.S.	Pollack		
18	R 183	Oblt.z.S.	Kruse		

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/73514 b/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

K 7499

Anl. Nr. 6 zu 1/Skl 45 g Kdos

Zu Mar. Ob. Kmdo. N. Gkdos. B.-Nr. 1068/45

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck-Danzig

B 36. Kriegstagebuchformulare.

Form. Nr. 3604

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	
16.12.44		
0000	SSO 4 - 5, See 3, bedeckt, dunstig, schlechte Sicht	Fortsetzung Aufgabe 1. Sich.Div. G 5569 F 3
0300	Tonne "M" SSO 3 - 4, See 3, bedeckt, dunstig, geringe Sicht	Wegen schlechter Sicht und Nichtausliegen des angeforderten Markbootes bei der erloschenen Tonne "M" ankert der Verband.
0430	Tonne "M"	Anker lichten bei Sichtbesserung.
0550	Den Helder	R 137, R 138, R 140, R 142 eingelaufen.
0904	Den Helder	Abgabe FT/Leitnummer 0855/94: Nach durchgeführter Sicherung mit 4 Booten 0600 Uhr Helder ein. Chef 13. Rfl.
1600	Den Helder	R 137, R 138, R 140, R 142 ausgelaufen.
1755	Schulpengat/Anst. SSO 4, See 3, Nebel	passiert S.-Bootsvoraussicherung eingenommen.
2022	Ijmuiden/Anst. SSO 4 - 5, See 3 - 4, bedeckt, dunstig, Regen, schlechte Sicht	passiert
2158	Quadrat AN 8558 SSO 5 - 6, See 5, klar, mittlere Sicht, einzelne Schauer	Richtiger ES-Austausch mit Ostgeleit.
2330	Hoek/Anst.	passiert Richtiger ES-Austausch mit Position "Kairo". S.-Bootsvoraussicherung beendet. Siringer
17.12.44		
0135	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142 festgemacht. Bereitschaft. Siringer

18.12.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
18.12.44 bis 20.12.44	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142 Bereitschaft.
19.12.44	Rotterdam	Eingang Fs.: Chef 13. Rfl. 9. Rfl. und 3 Boote 20 Vfl. als Schleppverband ab 19.12. zur Verfügung für Bibereinsatz. Schleppverband Biber auf Weg "Rot" Quadrat AN 8736 links oben schleppen. Danach Rückkehr nach Rotterdam. Führung: Chef 9. Rfl., der Auslauf- und Durchführungsbefehl für Verband nach Anforderung K.-Stab Nord gibt. Formation gemäß mündlicher Besprechung. Mindestens 2 R.-Boote mit SDG vor V.-Gruppe setzen. Hierfür steht bis auf Widerruf 13. Rfl. mit 3 Booten zur Verfügung. Bei Minenalarm oder Zusammentreffen mit überlegenen Feindstreitkräften Aufgabe abbrechen. Bei Feindberührung S.-Booten möglichst durchführen. FT-Schaltung KN 1, FT- und Uk-Stille bis auf Feindberührung und Minenalarm. Maßnahme bestellt Verbandsführer. Funkfeuer "Hoek" läuft nach Periode "A". Navigatorische Unterstützung durch Ortungsfunksignal soweit Verband erfaßt wird. Absichten rechtzeitig melden. 1. Sich.Div. gkdos 2670 F 1. Siringer
21.12.44	Rotterdam	R 138, R 140, R 142 Bereitschaft.
1400	Rotterdam	R 137 mit 9. Rfl. abgelegt zum Marsch nach Poortershafen.
1455	Poortershafen	R 137 festgemacht.
1600	Poortershafen	R 137 abgelegt zum Marsch nach Rotterdam.
1725	Rotterdam	R 137 eingelaufen. Siringer

22.12.44

THIS DOCUMENT IS ADMIRALTY PROPERTY AND ITS REGISTERED NUMBER IS P G/73514(b) 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

232

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.12.44		
1400	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142 abgelegt zum Marsch nach Poortershafen für Aufgabe: 1. Sich.Div. gkdos 2670 F 1.
1455	Poortershafen	R 137, R 138, R 140, R 142 festgemacht.
1655/ 1740	Poortershafen	R 137, R 138, R 140, R 142 nehmen Biber längsseit.
1745	Poortershafen	R 137, R 138, R 140, R 142 ausgelaufen zur Aufgabe: 1. Sich.Div. gkdos 2670 F 1.
1845	Auf der Maas	4 englische S.-Bootsleuchtgranaten in südwestlicher Richtung.
1900	Noorderhoofd	passiert
1921	Quadrat AN 8587	Eingang FT/Leitnummer 1857/46: 1835 mehrere M.G.B. AN 8578 rechte obere Ecke. F.d.S.
1930	Hoek/Anst.	passiert
1947	Quadrat AN 8579 rechts oben	V.-Boote schießen LG an Bb. voraus. Eingang FT/Leitnummer 1941/50: FuMB.Peilung von feindlichen Funkmeßträgern AN 8579 Mitte. Vermutlich Schnellboote.
2000	N 2 - 3, See 1 - 2, bedeckt, gute Sicht, Mondschein	S.-Bootsalarm. 6 feindliche S.-Boote Bb. voraus im LG-Feuer ausgemacht. Abwehr mit 2 cm und 3,7 cm.
2003		Auf R 137 (Chefboot) fällt wegen abgeschossener Uk-Stange Uk aus.
2015		Eingang FT/Leitnummer 2010/56: Gefecht mit 6 S.-Booten 2 sm westlich Hoek. Chef 9. Rfl.
2017		R 137, Schleppleinen gebrochen, nach Übernahme Einzelkämpfer Biber versenkt.
2030		S.-Bootsalarm. Erneuter Anlauf feindlicher S.-Boote aus derselben Richtung. Abwehr durch 2 cm und 3,7 cm.
2040		Verband erhält Befehl restliche Biber loszuwerfen.

noch 22.12.44. 2042

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
5000 10. 41 Gorsen-Druck Danzig

8133

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 22.12.44		
2042		Eingang FT/Leitnummer 2035/58: Erneuter Angriff, nur noch 5 Biber, breche Aufgabe ab. Chef 9. Rfl.
2043		Verband geht auf Gegenkurs.
2110		Eingang FT/Leitnummer 2055/61: Im Gefecht restliche 5 Biber geslippt. S.-Boote nach SW außer Sicht. Starke Funkmeßortung von 3 S.-Bootsgruppen. Rücklaufe nach Hoek. Maßnahme "HM" ab sofort erbeten. Chef 9. Rfl.
2124	Hoek/Anst.	passiert
2230	Poortershafen	R 137, Einzelkämpfer Ob.Gfr. S c h u l z e von Bord.
2340	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142 eingelaufen. Zizinga
23.12.44	Rotterdam	R 137 Bereitschaft.
1048	Rotterdam	R 138, R 140, R 142 ausgelaufen nach Poortershafen zur Aufgabe: Verlegung Biber gemäß Befehl K.-Stab Nord.
1545	Rotterdam	R 138 festgemacht nach Durchführung Aufgabe.
1725	Rotterdam	R 140, R 142 festgemacht nach Durchführung Aufgabe. Zizinga
24.12.44 bis 28.12.44	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142 Bereitschaft. Zizinga

16.12.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12.44 bis 21.12.44	Emden	R 246 Bereitschaft. Zizinger
22.12.44		
1200	Emden	R 246 ausgelaufen zur Übungsfahrt nach Borkum.
1437	Borkum	R 246 eingelaufen. Zizinger
23.12.44		
1250	Borkum	R 246 ausgelaufen nach Emden.
1513	Emden	R 246 eingelaufen. Zizinger
24.12.44		
1355	Emden	R 246 abgelegt zum Marsch nach Borkum.
1525	Borkum	R 246 Fischerbalje passiert. An Verband R.-Bootsbegleitschiff "Alders" angeschlossen zum Marsch nach Helder. Zizinger
25.12.44		
0120	Den Helder	R 246 eingelaufen. Bereitschaft. Zizinger

26.12.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.12.44	Den Helder	R 246 Bereitschaft. Zizinger
.12.44		
309	Den Helder	R 246 im Verband R.-Bootsbegleitschiff "Alders" abgelegt zum Marsch nach Rotterdam. Zizinger
.12.44		
000	N 3 - 4, See 2, bedeckt, gute Sicht.	
115	Weg "Rot"	Fliegeralarm. Bombenwurf voraus. Keine Schäden. Abwehr mit 2 cm und 3,7 cm.
222	Ijmuiden/Anst.	Fliegeralarm. Flugzeug im Überflug abgewehrt.
302	Weg "Rot"	Fliegeralarm. Bombenwurf nahebei an Stb. Keine Schäden.
350	Weg "Rot"	Fliegeralarm. Abwehr mit 2 cm und 3,7 cm.
420	Weg "Rot" N 3 - 4, See 3, wenig bedeckt, gute Sicht	Fliegeralarm. Abwehr mit 2 cm und 3,7 cm. Munitionsverbrauch: 3,7 cm = 35 Schuß 2,- cm = 400 Schuß
748	Hoek van Holland	passiert
850	Rotterdam	R 246 eingelaufen. Bereitschaft. Zizinger
29.12.44	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142, R 246 Bereitschaft.

noch 29.12.44

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 29.12.44		
1455	Rotterdam	Fliegeralarm. 20 4-motorige Bomber fliegen das Hafengebiet an. Flughöhe 2000 - 5000 m. Abwehr mit 2 cm und 3,7 cm. Bombenwurf im Wallhafen. Flugzeuge drehen auf Beschuß auf Gegenkurs und fliegen ab.
1505	Rotterdam	Erneuter Anflug des gleichen Bomberverbandes. Starke Abwehr mit 2 cm und 3,7 cm. von allen im Hafen liegenden Booten. Nach längerem Beschuß dreht Verband ab und kommt außer Sicht. Munitionsverbrauch: 210 Schuß 3,7 cm 2986 Schuß 2,- cm Zinnow
30.12.44 bis 31.12.44	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142, R 246 Bereitschaft. Zinnow
16.12.44 bis 31.12.44	Emden, Bremen, W'haven, W'münde.	R 144 Auswechslung Voith-Schneider-Propellers. Beseitigung von kleinen Schäden. Zinnow

4 237 e

Gefechtsbericht

über

2 S.-Bootsgefechte am 22.12.1944 südwestlich Hoek van Holland.

2 Skizzen.

Zu 1.) Etwa 3 sm südwestlich Hoek-Ansteuerung auf Weg "Rot".
Am 22.12.1944 zwischen 2005 bis 2038 Uhr.
Wetter: NNW 2 - 3, See 2, mittlere Dünung aus N, diesig.
Sicht etwa 4000 m.

Zu 2.) Chef 9. R.-Flottille mit 6 Booten, Chef 13. R.-Flottille mit 4 Booten, Kommandant V 2015 mit 3 Booten.

Zu 3.) Gemischte Verbände von Motor-Kanonen- und Motor-Torpedobooten.

Zu 4.) Erstes Gefecht:
2005 Uhr bis 2010 Uhr 6 Schnellboote B.B. voraus.
Entfernung 2 - 3000 m.

Zweites Gefecht:
2030 Uhr bis 2038 Uhr. 8 Schnellboote B.B. voraus.
Entfernung 2000 m und mehr. Gleichzeitig mehrere Schnellboote St.B. voraus. Entfernung über 3000 m (Zahl nicht festgestellt).
Weitere S.-Bootsgruppe St.B. achteraus im Dunst an der Grenze der Sichtweite.

Zu 5.) Erstes Gefecht:
2005 - 2010 Uhr mit 4 cm.

Zweites Gefecht:
2031 - 2038 Uhr mit 4 cm.

Zu 6.) Bei beiden Gefechten wechselnde Kurse und Geschwindigkeiten.

Zu 7.) Munitionsverbrauch:

	10,5 cmLG	10,5 cm Spr.	3,7 cm	2 cm
9. R.-Flottille	-	-	22	655
13. R.-Flottille	-	-	41	1340
20. V.-Flottille	110	30	-	-
Insgesamt:	110	30	63	1995

Zu 8.)

Zu 8.) Beim zweiten Gefecht 2 starke Detonationen mit hellem Feuerschein in der B.B.-S.-Bootsgruppe.

Zu 9.) Keine eigenen Schäden.

Zu 10.) Der Schlepperverband Biber, bestehend aus 10 R.-Booten, 3 V.-Booten und 8 Bibern lief am 22.12.1944 um 1730 Uhr ab Poortershafen nach Punkt VI mit etwa 5 sm Marschfahrt. Absicht: Schleppen der 8 Biber auf Punkt VI zum Alleinmarsch nach Westen.

Ab 1800 Uhr Meldung von V 2015: Starke FuMB-Ortungen südwestlich Hoek. Vorhandensein von mehreren S.-Bootsgruppen durch B.-Dienst bestätigt.

1845 Uhr wurden 4 englische S.-Boots-Leuchtgranaten in südwestlicher Richtung beobachtet.

1919 Uhr Eingang KR 1905/47: Chef 9. Rfl.

Mit 2 eigenen S.-Bootsgruppen 6 bzw. 7 Booten westlich Hoek rechnen. Rückkehr jederzeit.

1. Sich.Div.

1930 Uhr: Verband passierte Punkt V, ging auf SW-Kurs und nahm befohlene Marschformation ein (siehe Skizze).

1935 Uhr: Schleppleinenbruch auf V 2015. Biber gierte stark hin und her, so daß Schleppleine am Schlappschäkel durchgesägt wurde. Biber lief nach Hoeck zurück. Marsch wurde fortgesetzt.

2005 Uhr sichtete R 104 in etwa 3000 m B.B. voraus 6 feindliche S.-Boote und alarmierte Verband durch roten Stern (Feind B.B. voraus). Alle Boote eröffneten sofort das Feuer mit 10,5 cm-Leuchtgranaten, 10,5 cm-Sprenggranaten, 3,7 cm und 2 cm. Feind erwiderte Feuer mit 4 cm, lief auf Verband zu und drehte nach gut liegendem Abwehrfeuer bei etwa 2000 m Entfernung hart nach B.B. ab, vergrößerte Entfernung und kam um 2010 Uhr nach SW außer Sicht.

Abgabe KR 2010/56:

Gefecht mit 6 S.-Booten 2 sm westlich Hoek.

Chef 9. Rfl.

Das Abwehrfeuer lag, da der Feind ungünstig in Mondluv stand, mit allen Waffen gut. Eigene Schäden traten nicht ein. Während der Gefechtsberührung gleichzeitig starke Ortungen im FuMB St.B. voraus und auch achteraus.

Der Marsch wurde um 2010 Uhr mit 7 geschleppten Bibern fortgesetzt.

2015 und 2017 Uhr Schleppleinenbrüche auf R 137 und R 148. Biber machen kehrt nach Hoek.

2030 Uhr erneuter Angriff von 8 Schnellbooten aus gleicher Richtung von B.B. voraus. Entfernung 3 - 2000 m. Sofortiges Feuereröffnen unter gleichzeitiger Erwiderung des Feuers mit 4 cm. 2 starke Detonationen mit hellem Feuerschein wurde zwischen den S.-Booten beobachtet. Ursache nicht festgestellt.

Abgabe

Abgabe KR 2036/58:

Erneuter Angriff. Nur noch 5 Biber. Breche Aufgabe ab.

Chef 9. Rfl.

Gleichzeitig wurden St.B. voraus mindestens 6 S.-Boote in über 3000 m im LG-Schein gesichtet, von den V.-Booten mit 10,5 cm unter Feuer genommen und zum Abdrehen gezwungen.

Eine weitere S.-Bootsgruppe wurde gleichzeitig im Dunst in etwa 3500 - 4000 m Entfernung im schwachen LG-Schein St.B. achteraus ausgemacht. Diese Gruppe setzte nicht zum Angriff an und kam sehr schnell wieder außer Sicht.

Es hatte den Anschein, wie wenn die B.B. S.-Bootsgruppe beim zweiten Angriff offensichtlich wieder von Mondluv angriff, um die volle Aufmerksamkeit unseres Verbandes auf sich zu ziehen, damit die St.B. vordere und achtere Gruppe möglichst unbemerkt aus Mondlee heraus angreifen konnte. Ein Zusammenarbeiten der 3 Feindgruppen ist ziemlich sicher.

Da die Biber die R.-Boote bei den Gefechtsbewegungen stark hinderten (R.-Boote mußten von Zeit zu Zeit abdrehen, um die achteren 3,7 cm und 2 cm mit zum Einsatz zu bringen) wurden um 2035 Uhr im Gefecht 4 Biber im Einvernehmen mit Biberführer vom K.-Verband, Kptlt. Wolters, geslippt und zum Alleinmarsch nach Westen entlassen (Biber von R 112 wurde nicht geslippt, da Leine unklar war und sich nicht slippen ließ).

Bis 2038 Uhr Feuerwirkung von beiden Seiten. Feind ging nicht zum Nahangriff über, sondern hatte anscheinend die Absicht, in hinhaltenden Gefechten Munitions- und LG-Bestand des eigenen Verbandes stark herabzumindern. Das Feuer der feindlichen 4 cm lag sehr schlecht, so daß bis 2038 Uhr keine eigenen Schäden eintraten. 2038 Uhr Feuer einstellen auf beiden Seiten.

Verband war einwandfrei von 3 gesichteten S.-Bootsgruppen umstellt. Laut Ortung und B.-Meldungen waren insgesamt 5 Feindgruppen in der Nähe.

2040 Uhr machte der Verband nach St.B. kehrt und lief ohne weitere Gefechtsberührung nach Hoek zurück.

Abgabe SSD 2055/61: An 1. Sich.Div.

Im Gefecht restliche Biber geslippt. S.-Boote nach SW außer Sicht. Starke FuMB-Ortungen von 3 S-Bootsgruppen. Rücklaufe nach Hoek. Maßnahme Hans Max sofort erbeten.

Chef 9. Rfl.

gez. F o c k

Einige

Gefechtsskizze der 13. R. Flottille.

Gefechtskizze der 13. R.-Flottille

1 Gefecht: 2005h - 2010h.

Aufgabe: Unternehmen „Biber".

Durchgeführt: 22.12.1944.

Feindverband: 6 S.-Boote

Eig. Verband: 4 R.-Boote 13 R.-Flottille.
6 R.-Boote 9 R.-Flottille.
3 U. Boote 20 Vp.-Flottille.

Absch. Feuer mit 10,5cm Spr. Gr.

Kurs und Fahrt [illegible]

R 95
R 102
R 88
R 104
R 131
R 140
R 139
R 142
U 2014
U 2015
U 2013
U 2540
U 2513
U 2518
U 2515
U 2516
U 2519
U 2517
U 2520
U 2521
U 2522
U 2523
U 2524
U 2525
U 2526
U 2527
U 2528
U 2529
U 2530
U 2531
U 2532
U 2533
U 2534
U 2535
U 2536
U 2537
U 2538
U 2539

Absch. Feuer
mit 10,5cm Spr. Gr.

Kurs - SW

6 S-Boote

5 S-Boote

1000 m
300 m

1 Übersicht 2005h - 2010h

Aufgabe Unternehmen „Biber"

Durchgeführt 22.12.1944

Feindverband 6 S-Boote

Eigener Verband 4 R-Boote 13. R-Flottille
6 R-Boote 9. R-Flottille
3 U-Boote 20. Vp-Flottille

Abs. Feuer mit 10,5cm Spr. Gr.

Kurs und Fahrt [illegible]

Kurs - SW

6 S-Boote

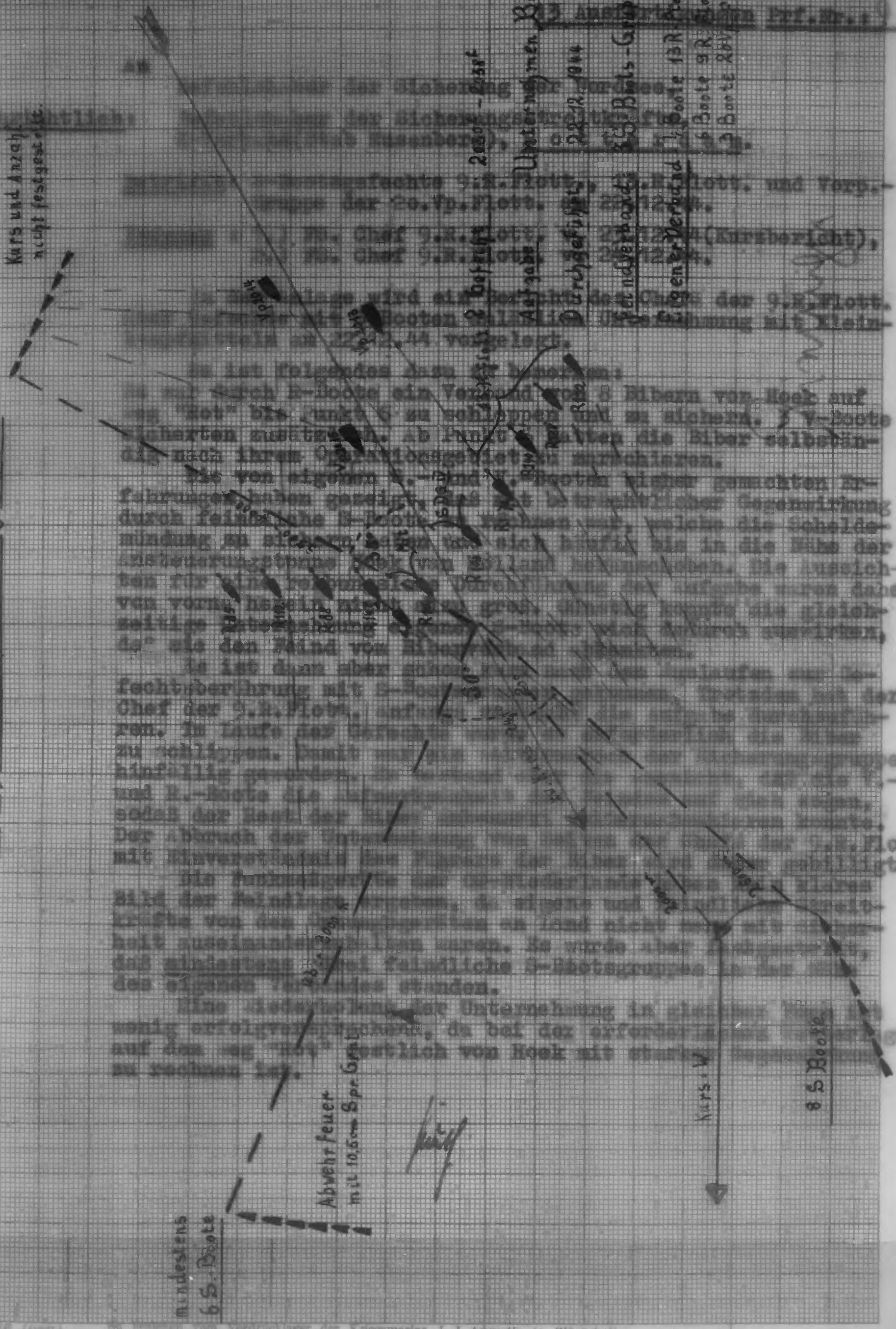
5 S-Boote

1000 m
300 m

Geheime Kommandosache! -16 Ausfertigungen-

Geheime Kommandosache! -16a-

Gefechtsskizze der 13. R. Flottille.



Geheime Kommandosache! -16a- K.T.B.-13.R.Fl. 2431

1. Sicherungsdivision
B.Nr.:-Gkdos 2831- F3

St.Qu., den 10.Januar 1945
13 Ausfertigungen Prf.Nr.: 9

An
Befehlshaber der Sicherung der Nordsee,

nachrichtlich: Befehlshaber der Sicherungsstreitkräfte, K-Verband(Stab Musenberg), R o t t e r d a m.

Betrifft: S-Bootsgefechte 9.R.Flott., 13.R.Flott. und Vorp.-Gruppe der 2o.Vp.Flott. am 22.12.44.

Vorgang : 1.) FS. Chef 9.R.Flott. v. 23.12.44(Kurzbericht),
2.) FS. Chef 9.R.Flott. v. 24.12.44.

In der Anlage wird ein Bericht des Chefs der 9.R.Flott. über Gefechte mit S-Booten anläßlich Unternehmung mit Kleinkampfmitteln am 22.12.44 vorgelegt.

Es ist folgendes dazu zu bemerken:
Es war durch R-Boote ein Verband von 8 Bibern von Hoek auf Weg "Rot" bis Punkt 6 zu schleppen und zu sichern. 3 V-Boote sicherten zusätzlich. Ab Punkt 6 hatten die Biber selbständig nach ihrem Operationsgebiet zu marschieren.

Die von eigenen S.- und V.-Booten bisher gemachten Erfahrungen haben gezeigt, daß mit beträchtlicher Gegenwirkung durch feindliche S-Boote zu rechnen war, welche die Scheldemündung zu sichern haben und sich häufig bis in die Nähe der Ansteuerungstonne Hoek van Holland heranschoben. Die Aussichten für eine reibungslose Durchführung der Aufgabe waren daher von vorne herein nicht allzu groß. Günstig konnte die gleichzeitige Unternehmung eigener S-Boote sich dadurch auswirken, daß sie den Feind vom Biberverband ablenkten.

Es ist dann aber schon kurz nach dem Auslaufen zur Gefechtsberührung mit S-Bootsgruppen gekommen. Trotzdem hat der Chef der 9.R.Flott. anfangs versucht die Aufgabe durchzuführen. Im Laufe der Gefechte wurde es erforderlich die Biber zu schlippen. Damit war ein Weitermarsch der Sicherungsgruppe hinfällig geworden. Es bestand aber die Aussicht, daß die V.- und R.-Boote die Aufmerksamkeit des Feindes auf sich zogen, sodaß der Rest der Biber unbemerkt weitermarschieren konnte. Der Abbruch der Unternehmung von Seiten des Chefs der 9.R.Flott. mit Einverständnis des Führers der Biber wird daher gebilligt.

Die Funkmeßgeräte der OZ-Niederlande haben kein klares Bild der Feindlage ergeben, da eigene und feindliche Streitkräfte von den Ortungsgeräten an Land nicht mehr mit Sicherheit auseinanderzuhalten waren. Es wurde aber festgestellt, daß mindestens drei feindliche S-Bootsgruppen in der Nähe des eigenen Verbandes standen.

Eine Wiederholung der Unternehmung in gleicher Form ist wenig erfolgversprechend, da bei der erforderlichen Wetterlage auf dem Weg "Rot" westlich von Hoek mit starker Gegenwirkung zu rechnen ist.

Kieff.

B 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Kf 245

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheim ! **Kriegstagebuch** **der** **Wracksuchgruppe der 13. Räumbootsflottille** Gruppenführer: Oberleutnant z.S. Diederichs Anlagen: ./. angefangen: 16.12.1944 abgeschlossen: 31.12.1944

Heftrand

Takt.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage
1	R 183	Oberleutnant z.S.Diederichs	
2	R 172	Leutnant z.S. Wohlleben	
3	R 175	Oberleutnant z.S.Thomas	
4	R 177	Oberleutnant z.S.Pollack	

B 36 (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.12.44	Cuxhaven	Befehl: R 183, R 172, R 177, R 175 den Seekomandanten, Herr Kapitän z.S. Johannsen von Cuxhaven nach Helgoland bringen. Hin- und Rückmarsch und Zwischenzeit ausnutzen zu Fahrübungen.
1613	Cuxhaven OSO 3-4, See 3, mittlere Bewölkung, geringe Sicht	R 183, R 172, R 177, R 175 abgelegt und Marsch nach Helgoland angetreten. Formation: JG, Fahrt 13 sm.
1736	Elbe-Ansteuerungstonne	passiert.
1850	Helgoland	R 183, R 172, R 177, R 175 vor dem Bunker festgemacht.
1935	Helgoland	Alle Boote in dem Bunker verholt. i.A. Bruse
17.12.44	Cuxhaven	R 183, R 172, R 177, R 175 kein Einsatz wegen Wetterlage. i.A. Bruse
18.12.44 1554	Helgoland	R 183, R 172, R 177, R 175 ausgelaufen mit dem Seekommandanten Elbe-Weser und Marsch nach Cuxhaven angetreten.
1806		R 183, R 172, R 177, R 175 eben nördlich vom Grossen Vogelsand geankert. Ich hatte bei Elbe-Ansteuerungstonne zu früh gedreht, dafür aber entsprechend vorgehalten. Durch erhebliche Stromversetzung und Fehlens einer Möglichkeit zur Schiffsortbestimmung - Tonne 4 war erloschen und Neuwerk brannte wegen Luftgefahr nicht - kam ich aus dem Fahrwasser. Der Gebrauch des Handlotes gab keine Anhaltspunkte. i.A. Bruse
19.12.44 0200	In See SSW 1, See O-1, geringe Bewölkung, starker Nebel, 100 m Sicht.	
1512	Nebel, 50 m Sicht	R 183, R 172, R 177, R 175 Anker auf und mit geringer Fahrt Cuxhaven eingelaufen.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 19.12.44 1530	Cuxhaven	R 183, R 172, R 177, R 175 eingelaufen und an der Weiffenbachbrücke festgemacht. i.A. Bruse
20.12.44 bis 23.12.44	Cuxhaven	R 183, R 172, R 177 kein Einsatz. i.A. Bruse
20.12.44 bis 21.12.44	Cuxhaven	R 175 kein Einsatz. i.A. Bruse
22.12.44 1100	Cuxhaven	R 175 Versuchssperre für Reissleinen am Lenzkai übernommen.
1255		R 175 abgelegt und nach MK 7 ausgelaufen.
1320-1535		Versuchssperre geworfen.
1655	Cuxhaven	R 175 Weiffenbach-Brücke festgemacht. i.A. Bruse
23.12.44 0940	Cuxhaven	R 175 Versuchssperre am Lenzkai übernommen.
1015	Cuxhaven	R 175 ausgelaufen nach MK 7 und Sperre geworfen.
1240	Cuxhaven	R 175 Weiffenbach-Brücke festgemacht. i.A. Bruse
24.12.44	Cuxhaven	R 183, R 172, R 177, R 175 kein Einsatz. Musterung durch den Ob.d.M. Dienst nach Sonntagsplan. i.A. Bruse

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
25.12.44	Cuxhaven	R 183, R 172, R 177, R 175 kein Einsatz. Dienstn nach Sonntagsplan. i. A. Cruse
26.12.44	Cuxhaven	Befehl: R 183, R 172, R 177, R 175 und Flakjäger 22 1600 Uhr Cuxhaven aus zur Wracksuche auf 54° 04,2 min. Nord 7 Grad 50 min. Ost - Kalberwald - anschliedend Helgoland ein. Flakjäger 22 unterstützt Wracksuche durch Anwendung S-Gerät.
1615	Cuxhaven SSO 2, See 1-2, klarer Himmel, mittlere Sicht	R 183, R 172, R 177, R 175 ausgelaufen. Formation: JG hinter Flkj. 22. Fahrt 12 sm.
1808		Flkj. 22 meldet S-Gerät unklar und mit Bordmitteln nicht zu reparieren. Da Wracksuche ohne S-Gerät zwecklos, auf Gegenkurs gegangen.
1935	Cuxhaven	R 183, R 172, R 175, R 177 Weiffenbach-Brücke festgemacht. i. A. Cruse
27.12.44	Cuxhaven	R 183, R 172, R 175, R 177 kein Einsatz. i. A. Cruse
28.12.44 1640	Cuxhaven NW 3 See 2, klarer Himmel, gute Sicht	R 183, R 172, R 175, R 177 und Flkj. 22 zu obiger Aufgabe ausgelaufen.
1815	NW 5-5, See 4, starke Dünung	Gerätfahren bei diesem Wetter unmöglich. Auf Gegenkurs
1945	Cuxhaven	R 183, R 172, R 177, R 175 an der Weiffenbach-Brücke festgemacht. i. A. Cruse

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.12.44	Cuxhaven	R 183, R 172, R 175 kein Einsatz. i. A. Cruse
29.12.44 1300	Cuxhaven W 2, See 1 einzelne Wolken	R 177 abgelegt und auf Altebruch-Reede Peil-Zeichen für die Funkbeschickung von M 342 gegeben.
1550	Cuxhaven	R 177 Weiffenbach-Brücke festgemacht. i. A. Cruse
30.12.44	Cuxhaven	R 183, R 172, R 177, R 175 kein Einsatz wegen Wetterlage. i. A. Cruse
31.12.44	Cuxhaven-Glückstadt-Cuxhaven	Befehl: 0600 Uhr auslaufen zum Wegablaufen und Nachprüfen des Wegestückes zwischen Brokdorf und Stadersand mit den Booten R 183, R 172, R 177, R 175 und Sperrbrecher 199.
0600	Cuxhaven NNW 3, See 2 wolkenlos	R 183, R 172, R 177, R 175 und Sperrbrecher 199 ausgelaufen. Querab Brunsbüttel Geräte ausgebracht. R 172 und Sperrbrecher 199 bilden die westliche, R 183, R 175 und R 177 die östliche Gruppe.
1230	Wetter unverändert.	Ein amerikanischer Fliegerunteroffizier bei Brokdorf gerettet. Er sprang aus absturzendem 4-motorigen Bomber ab und war in der Nähe ins Wasser gefallen.
1315	N 2, See 0, starker Eisgang, wolkenlos.	Wegen Eisganges Räumarbeiten abgebrochen. R 177 hatte SSG im Eis verloren. Gerät ging verloren. R 172 fällt Hilfsmotor aus. Riss im Zylindergehäuse. R 183 Auspuff vom BB.-Hauptmotor hat einen Riss, sodass die Auspuffgase in den Maschinenraum gehen. Schaden kann mit Bordmitteln nicht repariert werden. Rückmarsch nach Cuxhaven.
1415		Bei Schelendorf setzt R 183 den ehem. Kommandant und Gruppenführer Oblt.z.S.Diederichs ab. Oblt. z.S. Cruse übernimmt die Führung der Gruppe.
1650	Cuxhaven NNW 3, See 2, eisfrei, wolkenlos	R 172, R 175, R 177 Weiffenbach-Brücke festgemacht. Cruse

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Anlage 2 zu Gkdo. B. Nr. Gkdos. 548/45

Geheim!

Kriegstagebuch " Maschine "

der

13. Räumbootsflottille.

vom 16. bis 31. 12. 1944.

Flottillenchef : Kapitänleutnant Eizinger

Flottilleningenieur : Obltn. (Ing) Schmal

Heftrand

(neu)

Zu Mar. Ob. Kmdo. u. Gkdos. B.-Nr. 1068/45

Anl. Nr. 7 zu 1/Skl. 7494/45 g Kdos.

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.

Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.12.44 bis 31.12.44.	Rotterdam Den Helder Borkum Emden Cuxhaven	Keine besondere Vorkommnisse.
16.12.44 bis 31.12.44.	Emden Wilhelmhaven Bremen Wesermünde	"R 144" Auswechslung Voith-Schneider-Propeller.Beseitigung von kleinen Schäden. Siehe Masch.Stör.Meldung Nr.1 G 129

gesehen:

In Abwesenheit des Flottillenchefs

Oberleutnant u.Adjutant

Oblt.Ing u. Flo.-Ing.

Gesehen !

Korv Kapt. (Ing) und Div. Ing.

Heftrand

Geheime Kommandosache!

1. Sicherungs - Division
B.Nr. Gkdos. 3036 Spr.

St. Qu., den 1. Februar 1945. F.

Anlage 23 zu B.Nr. 1012 Ausfertigungen Prf. Nr. 3

An B.-Nr.Gkdos. 1012 Pr.Nr. 1

Kommandierenden Admiral in den Niederlanden. (2x)

Betrifft: KTB. der 13. R.-Flottille für die Zeit v. 16.-31.12.44.

Vorgang : 13. R.-Flottille Gkdos. 25. v. 17.1.45.

Anliegend wird das KTB. der 13. R.-Flottille für die Zeit v. 16.-31.12. 2-fach, Abschnitt Maschine 3-fach mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 4 F u. Seite 9 ff.

Stellung zum Gefecht wurde anläßlich Vorlage des Gefechtsberichtes unter B.Nr. Gkdos. 2831 F 3 v. 10.1. (an BSN.) genommen. Abschrift ist dem KTB. Seite 16 a beigefügt.

Daß R. 137 den von ihm geschleppten " Biber " versenkt hat (Seite 4 unter 2017 Uhr) war bis heute hier noch nicht bekannt und geht auch aus dem Gefechtsbericht (Seite 10 unten) nicht hervor. Die Flottille ist zur Meldung aufgefordert.

i/V
i/tn M. O. K. Nord
Fk

Zu Mar. Ob. Kmdo. N. Gkdos. B.-Nr. 1068/45

Anl. Nr. 5 zu 1/301 749/45 g Kdos.

1. Sicherungsdivision
B.Nr.:-Gkdos 3094-Spr

Geheime Kommandosache!

253

St.Qu., den 8.Februar 1945
5 Ausfertigungen Prf.Nr.: 3

Anlage 12 zu B.d.S.B. Nr. Gkdos. 580/Pers.

Anlage zu Adm. Ndl.
B.-Nr.Gkdos. 1197 Pr.Nr.

An
Kommandierenden Admiral in den Niederlanden(zweifach),

nachr.: Befehlshaber der Sicherungsstreitkräfte,
13.Räumbootsflottille.

Betrifft: KTB. der 13.R.Flott. für die Zeit vom 1.-15.I.45,
Vorgang : 13.R.Flott.-Gkdos 37- v. 26.I.45.

Anliegend wird das KTB. der 13.R.Flott. für die Zeit vom 1. bis 15.I.45 zweifach an Adm.Ndl., einfach an B.d.Sich., Abschnitt Maschine dreifach an Adm.Ndl. mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 2, 6.I.: Aufgabe: muß heißen"BS 1" statt BSN.

Seite 3 oben:
Dem Vorschlag kann nur beschränkt beigestimmt werden. Es besteht die Gefahr, daß eine nur auf Grund von Ortung eingesetzte Flak vielfach so ungenau schießt, daß der Angriff des Feindes nicht gestört wird, daß dagegen dem angreifenden Feinde durch die Leuchtspur die Orientierung erleichtert wird. Außerdem bedeutet das vorgeschlagene Verfahren bei der Häufigkeit feindlicher Anflüge einen beträchtlichen Munitionsaufwand. Im übrigen muß an Ort und Stelle entschieden werden, ob in den einzelnen Fällen (z.B. auch auf Geräusche hin) Sperrfeuer mit Erfolg eröffnet werden kann. Der Beschuß der Flugzeuge ist dann vor allem am Platze, wenn bei der herrschenden Sicht anzunehmen ist, daß die Schiffe oder deren Kielwasser vom Flugzeug aus gesichtet werden können.

Die nächtlichen Fliegerangriffe auf Geleitzüge und Vorpostenpositionen bedeuten heute eine beträchtliche Belastung, jedoch ist festzustellen, daß trotz starken feindlichen Einsatzes die Trefferfolge der Flugzeuge bisher gering blieben.

Kpt.

i/tm M. O. K. Nord
Fü Wi 4/To.

Adl.Nr. 29 zu Wkl. 7499 /45 g Kdos

Zu Mar. Ob. Kmdo. M. Gkdos. B.-Nr. 1068/45

Anl. 1 zu 13. R.fl. B.-Nr. Gkdos. 37 — 45

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Anlage 1 zu 8 d. S/B. Nr. 9465/44 Vorkommnisse.

Pf.-Nr. 2

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Stabs 3 p 94/45

Geheime Kommandosache!

Anlage zu Adm. Ndl.
B.-Nr.Gkdos. 1197 Pr.Nr.

K R I E G S T A G E B U C H

der

13. R A U M B O O T S F L O T T I L L E

Flottillenchef: Kapitänleutnant E I Z I N G E R .

Anlagen:

angefangen: 1. I. 1945
abgeschlossen. 15. I. 1945

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant		Seetage	Bermerkungen
1	R 132	Oblt.z.S.	Hoffmann	--	NEK Kiel
2	R 133	Oblt.z.S.	Knocke	--	Vegesack -Werft-
3	R 134	Oblt.z.S.	John	--	W'haven -Werft-
4	R 135	Lt.z.S.	Depken	--	Cuxhaven-Kiel
5	R 136	Oblt.z.S.	Scheerer	--	W'haven -Werft-
6	R 137	Ob.Strm.	Müller	2	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	2	
8	R 140	Lt.z.S.	Biburger	2	
9	R 142	Oblt.z.S.	Kessler	2	
10	R 144	Ob.Strm.	Glas	2	
11	R 246	Oblt.z.S.	Gappel	2	
12	R 252	Oblt.z.S.	Diederichs		E.K.K.Swinemünde
13	R 22	Stbs.Btsm.	Badtke		Sonderkdo. 5
14	R 174	Ob.Fähnr.z.S.	Müller		W'haven -Werft-
15	R 172	Oblt.z.S.	Wohlleben		siehe Anlage
16	R 175	Oblt.z.S.	Thomas		
17	R 177	Oblt.z.S.	Pollack		
18	R 183	Oblt.z.S.	Kruse		

1068/45

Anl. Nr. 30 zu 1/Skl 7499/43 g Kdos

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.1.45 bis 5.1.45	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142, R 246 Bereitschaft Zinnow
6.1.45 1455	Rotterdam	F.T. Ausgang Leitnummer 1358/94 1600 Uhr mit 5 R-Booten Rotterdam aus, zur S-Bootsvoraussicherung für Ostgeleit 1327 Chef 13. R.-Flottille
1600	Rotterdam	R 137, R 138, R 140, R 142, R 246 ausgelaufen zur Aufgabe 1. Sich.Div. G 121/F 3 : Geleit 1327 am 6.1. um 1730 Uhr ab Hoek nach Borkum. Führer Chef 2o. V.-Flottille mit V 2o14, 1301, 1315 und Alders. Voraussicherung 13.R.-Flott. mit 5 Booten. Achteraussicherung 4 Boote 9. R.- Flottille. Geleitet wird Neubau 923 - 3000 T - , geschleppt durch BSN und Steinbock. Helder anlaufen. Weitermarsch am 7.1. mit Dunkelwerden, Alders und Boote 9. R.-Flottille bleiben Helder bis weiterer Befehl folgt. V-Boote Weitermarsch Ostsee nach Befehl 5. Sich.Div. Vorbesprechung bei Hako. Rotterdam am 6.1.vorm.
1742	Hoek Anst. W 4-5 See 3-4 mittl.westl. Dunung, bedeckt Regenschauer, mittl.Sicht	passiert. S-Bootsvoraussicherung eingenommen.
1848	Qu 8584	LG's und 2 cm Feuer an St.B.
21o5	Punkt IV	passiert.
211o	Qu 8553 WSW 3-4, See 3 bedeckt, gute Sicht, kein Mond	Angriff eines Nacht-Jabos auf S-Bootsvoraussicherung. 4 Splitterbomben ca. 1o m querab an St.B. des B.B. Aussenbootes " R 138 ". Starke Splitterwirkung, wodurch viele Ausfälle und Schäden am Boot entstanden. Flugzeug wurde nicht gesehen und wegen der starken eigenen Motorengeräusche erst im letzten Augenblick gehört, sodass eine Abwehr nicht möglich war. Verluste: 2 Tote, 4 Schwerverletzte -davon 2 nach wenigen Stunden erlegen- 7 Leichtverletzte. Schäden: Einschläge im gesamten Boot. Splitterschaden in der Maschine.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
noch 6.1.45		Da der Angriff bei dunkler Nacht, bedecktem Himmel und nicht phosphoriszierendem Wasser erfolgte, die Boote vom Flugzeug aus optisch also nicht schon in grösserer Entfernung sondern erst im letzten Augenblick ausgemacht werden konnten, ist anzunehmen, dass der Angriff nur mittels des Ortungsgerätes geflogen wurde. Ich schlage daher vor, dass entgegen der bisherigen Gepflogenheiten, die mit Funkortungsgerät oder Funkmessbeobachtungsgerät ausgerüsteten Geleitboote im Falle des rechtzeitigen Erfassens eines Jabos, diesen auf Grund der Ortungsergebnisse bekämpfen, um einen ungestörten Bombenwurf zu verhindern. F.T. Eingang: Leitnummer 2121/6 Jaboangriff Qu 8553, 4 Bomben, keine Schaden. Chef 2o. Vp.-Flott. -Geleitführer-
		R 138 konnte wegen Ausfall des Signalpersonals und fast der gesamten seemännischen Besatzung, Schäden nicht sofort melden.
2148		R 138 kommt nach Uebernahme vom Sanitätspersonal in Rufweite und macht Meldung.
2226		F.T. Ausgang: Leitnummer 2206/1o zu F.T. Leitnummer 6: R 138 2 Tote, viele Schwer-und Leichtverletzte. Leichte Schaden. Erbitte Sanka in Helder. Chef 13.R.-Flott.
2330	Schulpengat Ansteuerung	passiert. Zinnow
7.1.45 0000	Schulpengat WSW 4-5, See 3-4, klar gute Sicht	
0040	Den Helder	R 137, R 138, R 140, R 142, R 246 eingelaufen
0045	Den Helder	R 138 gibt Tote und Verwundete von Bord.
1630	Den Helder	Weitermarsch nach Borkum entfällt wegen Wetterlage. Zinnow
8.1.45	Den Helder	R 137, R 138, R 140, R 142, R 144, R 246 Bereitschaft. Zinnow

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.1.45 1630	Den Helder	K 137, K 138, K 140, K 142, K 144, K 246 ausgelaufen zur Weiterführung. Aufgabe: 1. Sich.Div. G 121/ F 3
1800	Molengat ONO 4-5, See 3-4, NO Dünung, klar mittl. Sicht.	Boote haben S-Bootsvoraussicherung eingenommen.
2000	Weg hellrot. ONO 4-5 See 3-4 mittl. NO Dünung, gute Sicht, teilw. bewölkt	
2205	Hellrot "85"	passiert. Sinnigu
10.1.45 0000	Weg hellrot ONO 3, See 2, mittl. Dünung NO, bedeckt, gute Sicht	
0312	Punkt "F"	passiert. S-Bootsvoraussicherung beendet.
0450	Borkum	K 137, K 138, K 140, K 142, K 144, K 246 eingelaufen
0905	Borkum	K 137, K 140, K 142, K 144, K 246 ausgelaufen, zur Proviant- und Brennstofferganzung nach Emden.
1320	Emden	K 137, K 140, K 142, K 144, K 246 eingelaufen. Sinnigu
11.1.45 bis 15.1.45	Emden	K 137, K 140, K 142, K 144 Bereitschaft. Sinnigu
1.1.45 bis 4.1.45	W'münde W'haven	K 144 Probefahrt, Kompensieren, Schleifenfahrt. Sinnigu

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
5.1.45 1455	W'haven	K 144 abgelegt zum Marsch mit Jade-Helder Geleit nach Westen Sinnigu
6.1.45	Den Helder	K 144 eingelaufen : Bereitschaft Sinnigu
7.1.45	Den Helder	K 144 Bereitschaft Sinnigu
10.1.45 1700	Borkum	K 138 mit K 88 Borkum aus nach Cuxhaven. Sinnigu
11.1.45 0100	Elbe Anst.	K 138 und K 88 wegen Nebel bei Elbe Ansteuerung geankert.
0748		Anker auf, einlaufen Cuxhaven
1000	Cuxhaven	K 138 und K 88 Nordseewerft fest. Sinnigu
12.1.45 bis 15.1.45	Cuxhaven Nordseewerft	K 138 Ausbesserung der Gefechtsschaden. Arbeitsdienst an Bord. A.K.B. Sinnigu
12.1.45	Cuxhaven	K 22 an 1. Sperrschutzflottille zurück-überwiesen. Sinnigu

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Roval. Din A 3

K 261

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Anlage zum **Kriegstagebuch** der 13. Räumbootsflottille Gruppenführer: Oberleutnant z.S. Cruse Anlagen: ./. angefangen: 1. 1. 1945 abgeschlossen : 15. 1. 1945

Takt.Nr.	Boot	Kommandant	Seetage
1	R 183	Oberleutnant z.S. Cruse	
2	R 172	Oberleutnant z.S. Wohlleben	
3	R 177	Oberleutnant z.S. Pollack	
4	R 175	Oberleutnant z.S. Thomas	

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval
Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.1.1945	Cuxhaven	R 172, R 175, R 177, R 183 kein Einsatz. Bruse
2.- 6.1. 1945	Cuxhaven	R 172, R 183 Mützelfeldtwerft zum Einbau eines neuen Zylinderkopfes bzw. Instandsetzen der MKP. Anlagen. Bruse
2.1.1945 0615	Cuxhaven - Unterelbe WSW 5, See 3 einzelne Nebelfelder	R 177, R 175 Cuxhaven aus zum Wegablaufen mit Gerät auf Unterelbe zwischen Lichtergrund und Tonne "H". Kein Räumerfolg.
1515	Cuxhaven	Weiffenbachbrücke fest. Bruse
3.1.1945 1000	Cuxhaven - Elbe SW 3, See 2 Schneeschauer	R 177, R 175 Cuxhaven aus zum Wegablaufen zwischen Brunsbüttel und Stadersand.
1800		geankert bei Stadersand. Bruse
4.1.1945 0800	Elbe - Cuxhaven	R 177, R 175 Stadersand Anker auf.
1515	Cuxhaven	Weiffenbachbrücke fest. Kein Räumerfolg.
1630	Cuxhaven-Helgoland S 4-5, See 3-4 gute Sicht.	R 175, R 177 Cuxhaven aus zum Geleit mit "Düsseldorf" und "Kehrwieder" nach Helgoland.
2200		Helgoland Bunker fest. Bruse

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
5.1.1945 2250	Helgoland-Cuxhaven SW 2, See 1 gute Sicht	R 177, R 175 Helgoland aus zum Rückgeleit nach Cuxhaven. Bruse
6.1.1945 0230	Elbe-Cuxhaven SW 1-2, See 1 einzelne Wolken	R 177, R 175 Cuxhaven Weiffenbachbrücke fest. Bruse
7.1.1945	Cuxhaven	R 183 zur Weiffenbachbrücke verholt. R 177 kein Einsatz.
1620	Cuxhaven-Helgoland NW 2, See 1-2 einzelne Wolken	R 172, R 175 Cuxhaven aus zum Geleit mit "Düsseldorf" und "Kehrwieser" nach Helgoland.
2010	Helgoland	im Bunker fest. Bruse
8.1.1945	Cuxhaven	R 183 kompensiert.
0800	Brunsbüttel	R 177 Cuxhaven aus nach Brunsbüttel zum Vermessen.
1500	Cuxhaven	R 177 Weiffenbachbrücke fest.
	Helgoland	R 172, R 175 kein Einsatz. Bruse
.1.1945 0230	Cuxhaven-Helgoland ONO 2, See 1-2 bedeckt	R 183, R 177 Cuxhaven aus zum Geleit mit Schlepper "Möwensteert" nach Helgoland.
0730	Helgoland	Bunker fest.
0000	Helgoland-Cuxhaven	R 172, R 175 Helgoland aus mit "Düsseldorf" und "Kehrwieder".
0410-0450	OSO 3, See 3	wegen Nebel geankert.
0745	Cuxhaven	Weiffenbachbrücke fest. Bruse

264

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
10.1.- 14.1.1945	Helgoland	R 183, R 177 kein Einsatz.
10.1.1945 0800	Cuxhaven- Brunsbüttel	R 172 Cuxhaven aus nach Brunsbüttel zur Vermessung.
1000- 1100	Brunsbüttel	vermessen.
1440	Cuxhaven	Weiffenbachbrücke fest.
10.1.- 15.1.1945	Cuxhaven	R 175 kein Einsatz
11.1.1945	Cuxhaven	R 172 Ueberholen M.K.F.-Anlage.
12.1.1945 0900- 1100	Cuxhaven Altenbruch- Reede	R 172 Cuxhaven aus zur Funkbeschickgung für V IIIl
1115	Cuxhaven	fest.
13.1.- 15.1.1945	Cuxhaven	R 172 kein Einsatz.
15.1.1945 1700	Helgoland- Cuxhaven O 1-2, See 2	R 177, R 183 Helgoland aus zum Marsch nach Cuxhaven.
2000	Cuxhaven	Weiffenbachbrücke fest.

Bemerkungen des Flottillenchefs: Keine

Bruse

Bruse

Bruse

Bruse

Bruse

Bruse.

Kinnigs

AA 265

250

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Anlage 14 zu B d. Skl. Nr. Gkdos 584/45

Geheim!

Kriegstagebuch "Maschine"

der

13. Räumbootsflottille

vom 1. bis 15.1.45

Gkdos 244/2

Flottillenchef : Kapitänleutnant Eizinger

Flottilleningenieur : Obltn.(Ing) Schmal

Heftrand

Anl. Nr. 21 zu 1/Skl 7499 14.5.g Kdos.

1068/45

266 4J

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.1.45 bis 6.1.45	Wilhelmshaven Cuxhaven Rotterdam Wesermünde Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse.
7.1.45		"R.138" Stb.Reserve-Schmieröltank durchgeschossen und ausgelaufen,Batterieentlüftungsrohr durchschossen,ein Splitter in die Schalttafel. Keine wesentlichen Störungen.
8.1.45	Den Helder Cuxhaven Wilhelmshaven Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse.
9.1.45		"R.175" Welle der Schmierölpumpe gebrochen. (Siehe Masch.Stör.Meldung Nr.1).
10.1.45 bis 15.1.45	Borkum Emden Wilhelmshaven Kiel	Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Obltn. Ing.u.No.-Ing.

Gesehen !

Korv Kapt. (Ing) und Dlv. Ing.

Heftrand

3/5

Admiral Deutsche Bucht
B.Nr. Gkdos 1541 FI

Cuxhaven, den 17. März 1945

Geheim Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine - Seekriegsleitung

Berlin.

Betrifft.: K.T.B.

-5-

Anliegend werden die Kriegstagebücher der

13. Räumbootflottille ✓ 16.-31.1.45
7. Minensuchflottille ✓
27. Minensuchflottille ✓
21. Minensuchflottille ✓
14. Räumbootsflottille ✓

für die Zeit vom 16.-31.1.45 vorgelegt.
Zum Inhalt ist nichts zu bemerken.

Für den Admiral Deutsche Bucht
Der Chef des Stabes

An OKM / KA
A
12
OKM Ski Qu A 1
A 1 b B.Nr. 3389 Gkds.
Eing.am 12/4 15 Anl.
1./Gr. 3. Nr. 7095
Eing. 23. MRZ. 1945
mit 5 Anl.
Skl I

Anl. 1 zu 13. R. Fl. B. Nr. 61 / [illegible]. 317

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Pf-Nr. 2

1. Anl. zu 5. Sicherungsdivision
B. Nr.: [illegible]

Geheime Kommandosache!

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

Flottillenchef: Kapitänleutant Eizinger.

Anlagen:

angefangen: 16.1.45
abgeschlossen: 31.1.45

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant		See-tage	Bemerkungen
1	R 132	Oberleutnant z.S.	Hoffmann		Kiel-C'haven 3o.1. K.B.
2	R 133	i.V.Ob.Fähnr.z.S.	Strehlke		Werft Vegesack
3	R 134	Oberleutnant z.S.	John		Werft W'haven
4	R 135	Leutnant z.S.	Depken		C'haven 24.1.45 KB.
5	R 136	Oberleutnant z.S.	Scheerer		Werft W'haven
6	R 137	Obersteuermann	Müller	2	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk		Werft C'haven
8	R 14o	Leutnant z.S.	Biburger	2	
9	R 142	i.V.Oberleutnant z.S.	Knocke	2	
1o	R 144	Obersteuermann	Glas	2	
11	R 246	Oberleutnant z.S.	Gappel	2	
12	R 252	Oberleutnant z.S.	Diederichs		Kiel E.K.K.
13	R 172	Oberleutnant z.S.	Wohlleben		
14	R 174	Ob.Fähnrich z.S.	Müller		Werft W'haven
15	R 175	Oberleutnant z.S.	Thomas		
16	R 177	Oberleutnant z.S.	Pollack		
17	R 183	Oberleutnant z.S.	Diederichs		

Anl. Nr. 1 zu 1/Skl 2095/45 g Kdos

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
26.1.45	Den Helder	r Führung Kommandant "R 142" Obltn.z.S. Knoc
1700	Den Helder	2, R 137, R 14o, R 144, R 246 ausgelaufen fernm. Befehl 5. Sich.Div. zur Verlegung Borkum
2040	Hellrot 85 O 2-3, See 2 bewölkt, heller Mondschein mittl.Sicht	2, R 137, R 14o, R 144, R 246 eingelaufen. Dinger
2150	Weg Hellrot	2, R 137, R 14o, R 144, R 246 sofortige itschaft von Dunkelwerden bis Hellwerden. Dinger
27.1.45 0005	Punkt "Fritz" O 2, See 1, bewölkt, heller Mondschein gute Sicht	, R 137, R 14o, R 144, R 246 ausgelaufen urchführung Ems-Helder-Geleit "MS Steintor" tführer M 484
0200	Borkum	ert ert. Dinger
28.1.45 bis 31.1.45	Borkum	ert R 137, R 14o, R 144, R 246 nach Durch- g Aufgabe eingelaufen. Bereitschaft. Dinger

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	V
26.1.45	Den Helder	R 142, R 137, R 14
1700	Den Helder	R 142, R 138, R 14 gem. Befehl 1. Sich 13. R.-Flottille ge mit Dunkelwerden
2040	Hellrot 85 O 2-3, See 2 bewölkt, heller Mondschein mittl.Sicht	passiert
2150	Weg Hellrot	Eingang FT 2131/9 M 484 Mit "Steintor" bis nach Borkum entlas
27.1.45 0005	Punkt "Fritz" O 2, See 1, bewölkt, heller Mondschein gute Sicht	passiert. Vom Gel
0200	Borkum	R 142, R 137, R 1
28.1.45 bis 31.1.45	Borkum	R 142, R 137, R 1 Bereitschaft von

Stellungnahme des Chefs

Nichts zu bemerken.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Unter Führung Kommandant "R 142" Obltn.z.S. Knoc
16.1.45 1300	Emden	R 142, R 137, R 140, R 144, R 246 ausgelaufen gem. fernm. Befehl 5. Sich.Div. zur Verlegung nach Borkum
1530	Borkum	R 142, R 137, R 140, R 144, R 246 eingelaufen. Kiringer
17.1.45 bis 23.1.45	Borkum	R 142, R 137, R 140, R 144, R 246 sofortige Bereitschaft von Dunkelwerden bis Hellwerden. Kiringer
24.1.45 1650	Borkum	R 142, R 137, R 140, R 144, R 246 ausgelaufen zur Durchführung Ems-Helder-Geleit "MS Steintor". Geleitführer M 484
1900	Punkt "Fritz" SW 2, See1 Schneeschauer heller Mondschein, mittl. Sicht	passiert
2220	Hellrot "85"	passiert. Kiringer
25.1.45 0000	Hellrot 91 SW 2, See 1 heller Mondschein, sehr gute Sicht	passiert
0230	Den Helder	R 142, R 137, R 140, R 144, R 246 nach Durchführung Aufgabe eingelaufen. Bereitschaft. Kiringer

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
26.1.45	Den Helder	R 142, R 137, R 140, R 144, R 246 Bereitschaft
1700	Den Helder	R 142, R 138, R 140, R 144, R 246ausgelaufen gem. Befehl 1. Sich.Div. G 683 F 3: M 484 und 13. R.-Flottille geleiten "Steintor" am 26.1. mit Dunkelwerden nach Borkum.
2040	Hellrot 85 O 2-3, See 2 bewölkt, heller Mondschein mittl.Sicht	passiert
2150	Weg Hellrot	Eingang FT 2131/90 M 484 Mit "Steintor" bis Jade durchlaufen. R-Boote nach Borkum entlassen. 5. Sich.Div. Kiringer
27.1.45 0005	Punkt "Fritz" O 2, See 1, bewölkt, heller Mondschein gute Sicht	passiert. Vom Geleitführer entlassen
0200	Borkum	R 142, R 137, R 140, R 144, R 246 eingelaufen. Kiringer
28.1.45 bis 31.1.45	Borkum	R 142, R 137, R 140, R 144, R 246 sofortige Bereitschaft von Dunkelwerden bis Hellwerden. Kiringer

Heftrand

Stellungnahme des Chefs der 5. Sicherungsdivision:

Nichts zu bemerken.

-., den 25. Februar 1945

Thomas

F 323
5
311

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

Anlage

zum

Kriegstagebuch

der

13. Räumbootsflottille.

Gruppenführer: Oberleutnant z.See Cruse
Stellv.Gruppenführer: Oberleutnant z.See Wohlleben.
Anlagen: ./.

angefangen: 16. Jan. 1945
abgeschlossen: 31. Jan. 1945

...kt.Nr.	Boot:	Kommandant:	Seetage:
1	R 183	Oberleutnant z.See	Cruse
2	R 172	Oberleutnant z.See	Wohlleben
3	R 177	Oberleutnant z.See	Pollack
4	R 175	Oberleutnant z.See	Thomas

Heftrand

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1. - 23.1.45.	Cuxhaven	R 183, R 172, R 177, R 175: Kein Eins[illegible] Wahnsche
24.1.45.	Cuxhaven	R 183: Cuxhaven aus zur Funkbeschickung für R 251 und M 329.
12.2o - 15.2o	Altenbruch Reede	
16.55	Cuxhaven	fest. Wahnsche
24.1. - 31.1.45.	Cuxhaven	R 172, R 177, R 175: Kein Einsatz. Wahnsche
25.1. - 27.1.45.	Cuxhaven	R 183: Kein Einsatz. Wahnsche
28.1. - 31.1.45.	Cuxhaven	R 183: Mützelfeldtwerft zur grossen Werftliegezeit. Wahnsche

Bemerkungen des Flottillenchefs: Keine

Eizinger
Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

G e h e i m !

Kriegstagebuch " Maschine "
der
13. Räumbootsflottille
vom 16. bis 31.1. 1945

Flottillenchef : Kapitänleutnant E i z i n g e r
Flottilleningenieur : Obltn. (Ing.) S c h m a l

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.

324

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.1.45 bis 23.1.45	Kiel Cuxhaven Borkum	Keine besonderen Vorkommnisse
24.1.45		"R.135" K. B.
25.1.45 bis	Kiel Cuxhaven Borkum	Keine besonderen Vorkommnisse
30.1.45	Den Helder	
30.1.45		"R.132" K. B.
30.1.45		"R.183" Maschinen-Überholung (S. KBMeldung 13.R-Flott. G 348 v.30.1.45)
31.1.45	Kiel Cuxhaven Borkum	Keine besonderen Vorkommnisse

gegehen:

Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Obltn. Ing.u.Flo.-Ing.

Gesehen:

Korv. Kapt. (Ing.)
und Divisionsingenieur

Heftrand

Anl. 1 zu 15. R. Fl. B.-Nr. 88 1761

Prf.-Nr. 2

1. Anl. zu 5. Sicherungsdivision B. Nr.: 521/45

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 13. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Eizinger

Anlagen: 1

angefangen: 1.2.1945

abgeschlossen: 15.2.1945

Lfd.Nr.	Boot	Kommandant		Seetage	Bemerkungen
1	R 132	Oberleutnant z.S.	Hoffmann	3	
2	R 133	Oberleutnant z.S.	Knocke	--	Werft Vegesack
3	R 134	Oberleutnant z.S.	John	--	Werft W'haven
4	R 135	Leutnant z.S.	Depken	2	
5	R 136	Oberleutnant z.S.	Scheerer	--	Werft W'haven
6	R 137	Obersteuermann	Müller	--	
7	R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	--	Werft C'haven
8	R 14o	Leutnant z.S.	Biburger	--	
9	R 142 i.V.	Leutnant z.S.	Feigenspan	--	
1o	R 144	Obersteuermann	Glas	--	
11	R 246	Oberleutnant z.S.	Gappel	1	
12	R 252	Oberleutnant z.S.	Diederichs	--	Werft C'haven
13	R 174	Oberfähnrich z.S.	Müller	--	Werft W'haven
14	R 172	Oberleutnant z.S.	Wohlleben		
15	R 175	Oberleutnant z.S.	Thomas		s. Anlage
16	R 177	Leutnant z.S.	Karthaus		
17	R1183	Oberleutnant z.S.	Cruse		

Anl. Nr. 2 zu 1/Sid. 8501/45 g Kdos

B. 36 (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Heftrand

Vorkommnisse

, R 135 Hafendienstplan

Eizinger

, R 135 abgelegt zur Aufgabe 5. Sich.Div.
2 GO: Am 3.2. um 17oo Uhr ab Cuxhaven
zlich Flakschutz für ein Kriegsgeleit bis
ot "6" übertragen. Von dort Alleinmarsch
"R-Boote" zur Jade.

e FT
ch.Div.
wegen grober See kehrt gemacht.
R 132

gemacht.

Eizinger

Hafendienstplan

Eizinger

abgelegt gem. Einsatzbefehl durch Kurz-
5. Sich.Div.
laufen Brunsbüttel-Cuxhaven mit Sperrbr.
Schwerpunkt bei Tonne "19" und "U".
setzte Geräte GBT, KKG, NHL

gemacht, kein Räumerfolg.

Eizinger

abgelegt auf fernmündlichen Befehl 5. Sich.
zum Wegablaufen Brunsbüttel-Cuxhaven mit
br. 199.
setzte Geräte: GBT, KKG, NHL.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
Noch 11.2.45 1530	Elbe	Abgabe FT 5. Sich.Div. Vorrat an Han KKG ein.
1815	Cuxhaven	festgemacht,
12.2.45 1ooo	Cuxhaven	R 132 abgelegt büttel mit Ter
1o53	Tonne "19" S 2, See 0 dichter Nebel	Wegen dichtem seits gegangen
2146	SO 3, See 1, diesig	Minentreffer a siehe beiliege
2149		Von Render Ham gelaufen.
		Wenige Minuten nach dem Minen St.B.-Seite. Der Oberteil der aus dem Wasser. Durch den starken Strom des a über Bord gesprungenen Soldat fortgetragen. Es wurden 1o Soldaten darunte Soldaten wurden an Sperrbrech Die Rettungsarbeiten wurden e und dichtes Schneetreiben.
233o		Unfallstelle v in Cuxhaven.
13.2.45 o112	Cuxhaven	R 132 festgem
11oo	Cuxhaven	abgelegt zum M
2o3o	Kiel	festgemacht
14.2.45 und 15.2.45	Kiel	R 132 Reparatu

Vorkommnisse
Bereitschaft Ziringer
abgelegt, gem. Befehl 5. Sich.Div. eleit nach Brunsbüttel mit 1 Schlepper. etzte Geräte: GBT, KKG und Handgranaten zu starkem Eisgang auf Gegenkurs. festgemacht Ziringer
Bereitschaft Ziringer
abgelegt zur Geleitaufgabe gem. Befehl .Div. mit Sperrbr. 199, R 132, R 83, oot, 4 Schlepper nach Brunsbüttel eleit entlassen. sch. angetreten, mit Sperrbr. 199, Taube, Ellen, Neuwerk, Motorschiffe ilhelm und 1 Schlepper. estgemacht. Ziringer
bgelegt gem. Befehl 5. Sich.Div. G 1312 leitaufgabe nach Brunsbüttel mit Sperrbr. V-Boot, Motorschiff Käthe Oltenau, 1 ot. estgemacht. bgelegt zum Rückmarsch mit Sperrbr. 199, Warno, Erika-Fritzen. estgemacht. Ziringer

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	
15.2.45	Cuxhaven	R 135 ausgelau Schiffbrüchiger
0435	Oste Riff	bei Unfallstell längsseits.
0526		Tender Hamburg
0725	W 3-4, See 2-3 einzelne Wolken mittl. Sicht	bei Flakjäger a
0905		Rückmarsch nac
1030	Cuxhaven	festgemacht.
1.2.45 bis 7.2.45	Borkum	R 137, R 140, R
8.2.45 0720	Borkum	R 140, R 142 Ber R 137, R 144, R nach Emden zur zung, Kompensie
1000	Emden	R 137, R 144, R
1730	Emden	R 246 ausgelauf
1905	Borkum	R 246 eingelauf
9.2.45	Emden	R 137, R 144 Be
1030	Borkum	R 140 ausgelauf
1250	Emden	R 140 eingelauf
10.2.45 bis 15.2.45	Emden	R 137, R 140, R

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.2.45 und 2.2.45	Cuxhaven	R 132, R 135 Hafendienstplan Zinnow
3.2.45 1735	Cuxhaven	R 132, R 135 abgelegt zur Aufgabe 5. Sich.Div. G 0302 GO: Am 3.2. um 1700 Uhr ab Cuxhaven zusätzlich Flakschutz für ein Kriegsgeleit bis Hellrot "6" übertragen. Von dort Alleinmarsch der "R-Boote" zur Jade.
1900	Tonne "H 1" NNW 6, See 5 lange Dünung gute Sicht	Abgabe FT 5. Sich.Div. Habe wegen grober See kehrt gemacht. R 132
2123	Cuxhaven	festgemacht. Zinnow
4.2.45 bis 9.2.45.	Cuxhaven	R 132 Hafendienstplan Zinnow
10.2.45 0700	Cuxhaven	R 132 abgelegt gem. Einsatzbefehl durch Kurzbrief 5. Sich.Div. Wegablaufen Brunsbüttel-Cuxhaven mit Sperrbr. 199, Schwerpunkt bei Tonne "19" und "U". Eingesetzte Geräte GBT, KKG, NHL
0900	Tonne 19 S 7-8, See2 bedeckt mittl. Sicht	
1305	Brunsbüttel	festgemacht, kein Räumerfolg. Zinnow
11.2.45 1125	Brunsbüttelkoog SW 4-5, See 1 gute Sicht	R 132 abgelegt auf fernmündlichen Befehl 5. Sich. Div. zum Wegablaufen Brunsbüttel-Cuxhaven mit Sperrbr. 199. Eingesetzte Geräte: GBT, KKG, NHL.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 11.2.45 1530	Elbe	Abgabe FT 5. Sich.Div. Vorrat an Handgranaten erschöpft, setze nur KKG ein. R 132
1815	Cuxhaven	festgemacht, kein Räumerfolg. Zinnow
12.2.45 1000	Cuxhaven	R 132 abgelegt zum Marsch im Geleit nach Brunsbüttel mit Tender Hamburg und Sperrbrecher 199.
1053	Tonne "19" S 2, See 0 dichter Nebel	Wegen dichtem Nebel bei Tender Hamburg längsseits gegangen.
2146	SO 3, See 1, diesig	Minentreffer auf V 1106 beobachtet. -Ortsangabe siehe beiliegende Skizze-.
2149		Von Tender Hamburg abgelegt und zur Unfallstelle gelaufen.
		Wenige Minuten nach dem Minentreffer sank V 1106 über Vorschiff Stb.B.-Seite. Der Oberteil der Brücke ragte noch einige Zeit aus dem Wasser. Durch den starken Strom des auflaufenden Wassers wurden die über Bord gesprungenen Soldaten schnell von der Unfallstelle fortgetragen. Es wurden 10 Soldaten darunter 4 Verwundete aufgenommen. Soldaten wurden an Sperrbrecher 199 gemeldet. Die Rettungsarbeiten wurden erschwert durch den starken Strom und dichtes Schneetreiben.
2330		Unfallstelle verlassen zur Abgabe Verwundeter in Cuxhaven. Zinnow
13.2.45 0112	Cuxhaven	R 132 festgemacht, Verwundete von Bord
1100	Cuxhaven	abgelegt zum Marsch im Geleit nach Kiel
2030	Kiel	festgemacht Zinnow
14.2.45 und 15.2.45	Kiel	R 132 Reparatur des Teleskopmastes. Zinnow..

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.2.45 und 5.2.45	Cuxhaven	R 135 Bereitschaft Lizinger
6.2.45 13o8	Cuxhaven	R 135 abgelegt, gem. Befehl 5. Sich.Div. Sperrgeleit nach Brunsbüttel mit 1 Schlepper. Eingesetzte Geräte: GBT, KKG und Handgranaten
151o	Elbe starker Eisgang	Wegen zu starkem Eisgang auf Gegenkurs.
1528	Cuxhaven	R 135 festgemacht Lizinger
7.2.45 bis 12.2.45	Cuxhaven	R 135 Bereitschaft Lizinger
13.2.45 1145	Cuxhaven	R 135 abgelegt zur Geleitaufgabe gem. Befehl 5. Sich.Div. mit Sperrbr. 199, R 132, R 83, 1 HS-Boot, 4 Schlepper nach Brunsbüttel
1345		R 135 Geleit entlassen.
1445		Rückmarsch angetreten, mit Sperrbr. 199, Dampfer Taube, Ellen, Neuwerk, Motorschiffe Dora, Wilhelm und 1 Schlepper.
1717	Cuxhaven	R 135 festgemacht. Lizinger
14.2.45 o915	Cuxhaven W 4-5, See 3 bedeckt, mittl. Sicht	R 135 abgelegt gem. Befehl 5. Sich.Div. G 1312 GO. Geleitaufgabe nach Brunsbüttel mit Sperrbr. 199, 1 V-Boot, Motorschiff Käthe Oltenau, 1 Nebelboot.
1145	Brunsbüttel	R 135 festgemacht.
14oo	Brunsbüttel W 5-6, See 4 bewölkt, nebelig	R 135 abgelegt zum Rückmarsch mit Sperrbr. 199, Dampfer Warno, Erika-Fritzen.
163o	Cuxhaven	R 135 festgemacht. Lizinger

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
15.2.45	Cuxhaven	R 135 ausgelaufen mit Tender Hamburg zum Bergen Schiffbrüchiger Wrack V 11o4 bei Oste Riff.
o435	Oste Riff	bei Unfallstelle angelangt, bei Flakjäger 23 längsseits.
o526		Tender Hamburg übernimmt Verwundete.
o725	W 3-4, See 2-3 einzelne Wolken mittl. Sicht	bei Flakjäger abgelegt
o9o5		Rückmarsch nach Cuxhaven
1o3o	Cuxhaven	festgemacht. Lizinger
1.2.45 bis 7.2.45	Borkum	R 137, R 14o, R 142, R 144, R 246 Bereitschaft Lizinger
8.2.45 o72o	Borkum	R 14o, R 142 Bereitschaft R 137, R 144, R 246 ausgelaufen zum Marsch nach Emden zur Brennstoff- und Proviantergänzung, Kompensieren und Schleife fahren.
1ooo	Emden	R 137, R 144, R 246 eingelaufen.
173o	Emden	R 246 ausgelaufen zur Fahrt nach Borkum
19o5	Borkum	R 246 eingelaufen. Lizinger
9.2.45	Emden	R 137, R 144 Bereitschaft
1o3o	Borkum	R 14o ausgelaufen zur Fahrt nach Emden
125o	Emden	R 14o eingelaufen. Lizinger
1o.2.45 bis 15.2.45	Emden	R 137, R 14o, R 144 Bereitschaft. Lizinger

Heftrand

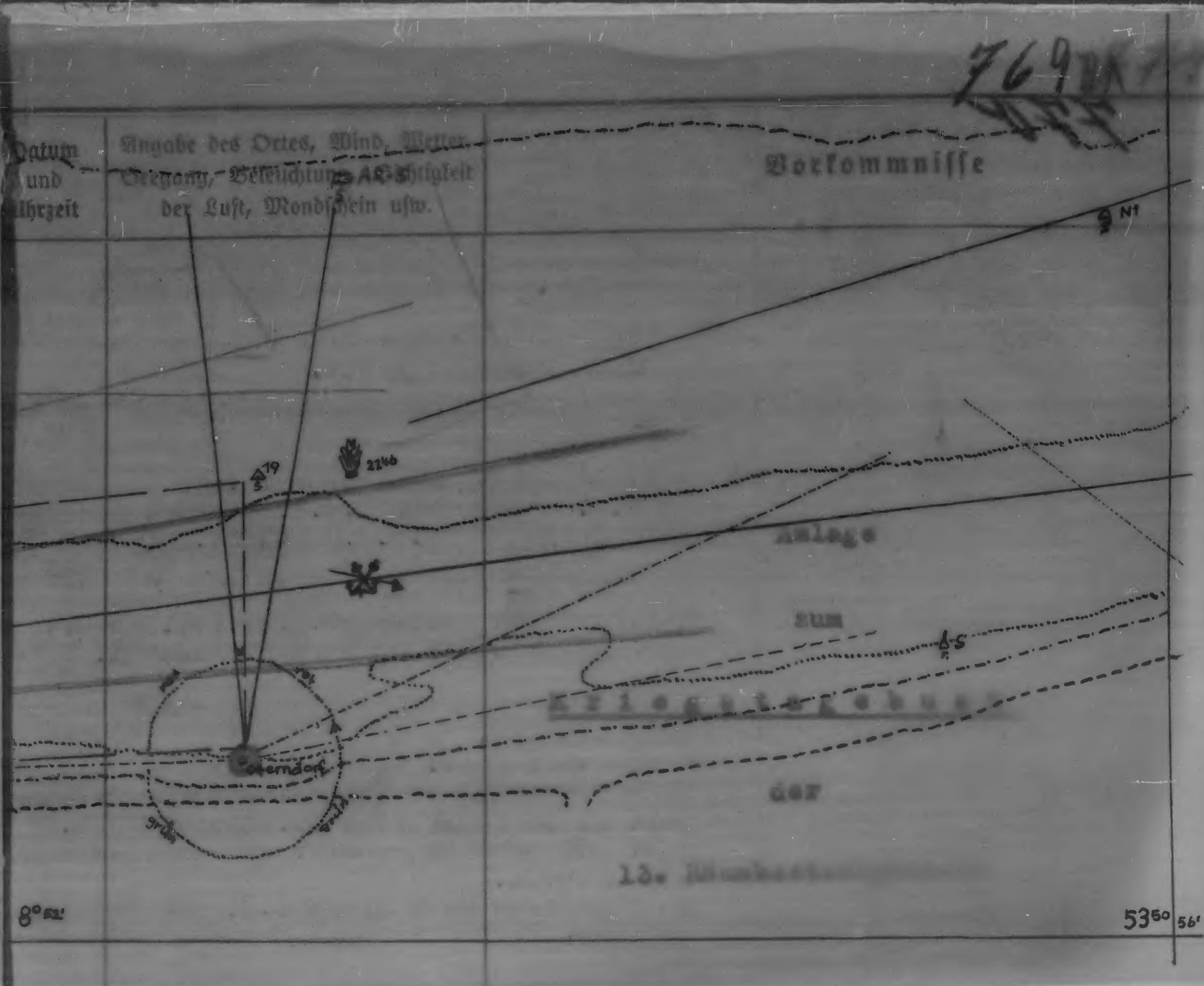
B. 36. (neu) Zu beziehen vom Verarbeitungslager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.2.45 und 10.2.45	Borkum	R 142, R 246 Hafendienstplan Sinnigen
11.2.45 1605	Borkum	R 142, R 246 abgelegt zum Marsch mit Geleit nach Cuxhaven Sinnigen
12.2.45 0930	Cuxhaven	R 142, R 246 festgemacht Sinnigen
13.2.45 bis 15.2.45	Cuxhaven	R 142 Ausführung von Werftarbeiten Sinnigen
13.2.45 bis 15.2.45	Cuxhaven	R 246 Hafendienstplan Sinnigen

Heftrand

Heftrand

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Anlage zum Kriegstagebuch der 13. Unterseebootsflottille



Gruppenführer: Oberleutnant z.S. Cruse
Stellv. Gruppenführer: Oberleutnant z.S. Wehlleben
Anlagen: ./.

angefangen: 1. Februar 1945
abgeschlossen: 15. Februar 1945

Akt.Nr.	Boot:	Kommandant:	Seetage:
1	R 183	Oberleutnant z.S. Cruse	
2.	R 172	Oberleutnant z.S. Wehlleben	
3	R 177	Leutnant z.S. Karthaus	
4	R 175	Oberleutnant z.S. Thomas	

Heftrand

Kriegsmarinearsenal Gotenhafen
10. 41 Gorsen-Druck Danzig

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

Anlage

zum

Kriegstagebuch

der

13. Räumbootsflottille

Gruppenführer: Oberleutnant z.S. Cruse
Stellv.Gruppenführer: Oberleutnant z.S. Wehlleben
Anlagen: ./.

angefangen: 1. Februar 1945
abgeschlossen: 15. Februar 1945

Akt.Nr.	Boot:	Kommandant:	Seetage:
1	R 183	Oberleutnant z.S. Cruse	
2.	R 172	Oberleutnant z.S. Wehlleben	
3	R 177	Leutnant z.S. Karthaus	
4	R 175	Oberleutnant z.S. Thomas	

...marinearsenal Gotenhafen
...10. 41 Gorsen-Druck Danzig

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2. - 15.2.45	Cuxhaven	R 183 Mützelfeldtwerft zur grossen Werftliegezeit. Schuster
1.2. - 4.2.45	Cuxhaven	R 172 + R 177 Kein Einsatz. Am 2.2. R 177 Oberlt.z.S. Pellack Uebergab des Bootes an Lt.z.S.Karthaus. Schuster
5.2.	Cuxhaven	R 172. R 177 Befehl 5.Sich.Div. Geleit für Sperrbrecher 29 nach Glückstadt.
13.47 16.55 17.30	Glückstadt SO.2,0.klar Glückstadt	Cuxhaven aus. Glückstadt fest. Wassereinbruch im Vorschiff durch Eisgang Boot an beiden Seiten durchgescheuert. Boot auf Schlick gesetzt und provisorisch abgedichtet. Ausführliche Meldung am 7.2. zur Flottill gegeben. Schuster
6.2.	Glückstadt	R 172. R 177
09.45	Glückstadt	Aus zur Fahrt nach Cuxhaven. Von Tender "Hamburg" und R 177 unterfange da Boot langsam wieder Wasser macht.
14.35 16.00	Cuxhaven Cuxhaven	Alter Hafen fest. In Beckmannwerft auf Slip Schuster
7.2.- 15.2.45	Cuxhaven	R 172 Beckmannwerft zur Ausbesserung Eisschäden und kleiner Maschinenüberholu Schuster
7.2.45		R 175. R 177 mit 14.R.-Flottille zur Ostsee verfegt. Schuster

Bemerkungen des Flottillenchefs:

Heute

Hirninger
Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		G e h e i m !
		Kriegstagebuch "Maschine"
		der

-., den 13. März 1945 773

Stellungnahme des Chefs der 5. Sicherungsdivision:

Nichts zu bemerken.

Thoma

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

Kriegstagebuch "Maschine"

der

13.Räumbootsflottille

vom 1.2. bis 15.2.1945

Flottillenchef : Kapitänleutnant E i z i n g e r

Flottillening.: Oberltn.(Ing.) S c h m a l

Heftrand

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.

Din A 3

776

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.2.45 bis 4.2.45	Cuxhaven Emden Borkum	Keine besonderen Vorkommnisse.
5.2.45	Cuxhaven Hamburg	"R 172" lief Schiff durch Eisgang an beiden Seiten durchgescheuert. Wassereinbruch im U-Raum. Das Boot wurde auf Schlick gesetzt und behelfsmäßig gedichtet. Da das Wasser langsam nachleckte wurde "R 172" vom Tender "Hamburg" und "R 177" unterfangen und nach Cuxhaven zur Beckmannwerft geschleppt. Infolge zusätzlicher Gewichte (Panzerung, SSG-Aggregat und 3,7 cm Flak) lag der Eisschutz des Bootes zu tief. Bei der Reparatur von "R172" wird der Eisschutz höher angebracht. (S. K.B. Me[illegible] 15. R.-Flottille G 439 v. 8.2.45)
[illegible].2.45 [illegible].2.45	Cuxhaven Emden Borkum	Keine besonderen Vorkommnisse.

gesehen:

Oberleutnant(Ing.) u. Fl[illegible]t.-Ing.

Gesehen:

Korv. Kpt. (Ing.)
und Divisionsingenieur

Anl. 1 zu 13. R. Fl. B.-Nr. Gkdos 107 / geh.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

1. Anl. zu 5. Abgangsmeldung
B. Nr.: Gkdos. 58/45 Pol.-Nr. 2

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

13. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Lozinger

Anlagen: --

angefangen: 16.2.1945
abgeschlossen: 28.2.1945

Boot	Kommandant		Seetage	Bemerkungen
R 132	Oberleutnant z.S.	Hoffmann	--	Werft Kiel A.K.B. 21.2. - 28.2.45
R 133	Oberleutnant z.S.	Knocke	--	Werft Vegesack A.K.B.
R 134	Oberleutnant z.S.	John	--	Werft W'haven A.K.B.
R 135	i.V. Stbs.Ob.Strm.	Merk	3	
R 136	Oberleutnant z.S.	Scheffer	--	Werft W'haven A.K.B.
R 137	Obersteuermann	Müller	3	
R 138	Stbs.Ob.Strm.	Merk	--	Werft C'haven A.K.B.
R 140	i.V. Ob.Strm.	Mikolajsky	3	
R 142	i.V. Leutnant z.S.	Feigenspan	4	
R 144	Obersteuermann	Glas	3	
R 246	Oberleutnant z.S.	Gappel	4	
R 252	Oberleutnant z.S.	Diederichs	--	Werft C'haven
R 172	Oberleutnant z.S.	Wohlleben	--	Werft C'haven A.K.B.
R 174	i.V. Ob.Strm.	Führing	--	Werft W'haven A.K.B.
R 175	Oberleutnant z.S.	Thomas		14. R.-Flott. einsatzmässig unterstellt s. dort. K.T.B.
R 177	Leutnant z.S.	Karthaus		
R 183	Oberleutnant z.S.	Cruse	--	Werft C'haven A.K.B.

Anl. Nr. 7 zu 1/Std 8499/44 g Kdos

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Revel. Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.2.45 1209	Cuxhaven	R 135 ausgelaufen zur Räumfahrt mit Sperrbr. 199 von Cuxhaven nach Brunsbüttel und zurück
1741	Cuxhaven	R 135 eingelaufen. Kein Räumerfolg. Eingesetzte Geräte: G.B.T. und K.K.G.
	Emden	R 137, R 14o, R 144 Bereitschaft
	Cuxhaven	R 246, R 142 Ausrüstung zum Fahren eines elektrischen Räumgeräts. Zinnger
17.2.45 bis 2o.2.45	Cuxhaven	R 135, R 142, R 246 Instandsetzungsarbeiten und Ausrüstung
	Emden	R 137, R 14o, R 144 Bereitschaft. Zinnger
21.2.45 1536	Cuxhaven Emden	R 142, R 246 Bereitschaft. R 137, R 14o, R 144 ausgelaufen zur Verlegung der Boote gem. fernm. Befehl 5. Sich.Div. nach Borkum. Dabei Geräteeinsatz.
1825	Borkum	R 137, R 14o, R 144 eingelaufen. Kein Räumerfolg.
1713	Cuxhaven W 3-4, See 2 bedeckt, schlechte Sicht	R 135 augelaufen zum Einsatz als Knallboot mit M 484, M 23 nach Wesermünde.
2o57	"Elbe"	R 135 Fliegeralarm. Anflug eines feindl. Flugzeuges von B.B.. Abwehr mit 2 cm und 3,7 cm. Keine Schäden. Munitionsverbrauch: 6o Schuss = 2 cm 5 Schuss = 3,7 cm. Zinnger
22.2.45 o136	Wesermünde WSW 3-4, See 2 bewölkt, Mäss. Sicht	R 135 Rückmarsch als Knallboot für Geleit nach Brunsbüttel angetreten.
1o14	Brunsbüttel W 4-5, See 1 bewölkt, gute Sicht	R 135 Rückmarsch mit Geleit nach Cuxhaven angetreten. Einsatz als Knallboot.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
Noch 22.2.45 1552	Cuxhaven	R 135 eingelaufen. Kein Räumerfolg.
	Borkum	R 137, R 14o, R 144 Bereitschaft
	Cuxhaven	R 142, R 246 Bereitschaft. Zinnger
23.2.45 11oo	Cuxhaven Cuxhaven SW 2, See 1 bedeckt, Nieselregen, schlechte Sicht	R 135 Bereitschaft R 246, R 142 ausgelaufen als Sperrgeleit für Geleit nach Brunsbüttel und zurück nach C'haven
173o	Cuxhaven	R 246, R 142 eingelaufen. Kein Räumerfolg.
1615	Borkum NW 4, See 2 neblig	R 137, R 14o, R 144 ausgelaufen zur Ueberführungsfahrt mit Ems-Elbe-Geleit Nr. 142 als Flakschutz nach Cuxhaven
2o57	Punkt "Fritz"	bei B.S. 3 und Fähre Churton Schleppleine gebrochen. Boote werden vom Geleitführer zur Hilfeleistung und Flakschutz eingeteilt und laufen mit dem Schleppzug ein. Zinnger
24.2.45 o115	Borkum	R 137, R 14o, R 144 eingelaufen.
18oo	Borkum SW 5, See 4	R 137, R 14o, R 144 ausgelaufen zur Ueberführung der Boote nach Cuxhaven.
2145	Weg "Hellrot"	Eingang FT 2127/5o Gruppe R 137 Ab Hellrot 1o bis Leuchtschiff "H" K.K.G. 5. Sich.Div.
	Cuxhaven	R 135 Bereitschaft
17o3	Cuxhaven WNW 3, See 1 Mondschein gute Sicht	R 246, R 142 ausgelaufen mit Hohlstäben als Sperrgeleit für Kleinfahrzeuge auf Kleinschiffahrtsweg nach Wesermünde.
2116	Kleinschiffahrtsweg Tonne WB	R 142 Räumerfolg auf 53° 57'1 N 8° 4,1' Ost. 14 m Wassertiefe. Keine Schäden. Zinnger

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
25.2.45 0252	Wesermünde	R 246, R 142 eingelaufen. Bereitschaft.
0106	Hellrot 1o SO 5-6, See 5 mittelh. westl. Dünung, mittl. Sicht	R 137, R 14o, R 144 Geräteeinsatz bis "H"
0531	Cuxhaven	R 137, R 14o, R 144 eingelaufen. Kein Räumerfolg.
	Cuxhaven	Cuxhaven R 135 Bereitschaft.
		Sizinger
26.2.45	Wesermünde	R 246, R 142 Bereitschaft.
	Cuxhaven	R 135, R 137, R 14o Bereitschaft.
	Cuxhaven	R 144 Ausrüstung zum Fahren eines elektr. Räumgeräts.
		Sizinger
27.2.45	Cuxhaven	R 135, R 137, R 14o, R 144 Bereitschaft.
1917	Wesermünde W 3, See 2 heller Mondschein, bewölkt, mittl. Sicht.	R 246, R 142 abgelegt zur Durchführung Sperrgeleit nach Tonne "R" und zurück nach Weserm..
		Sizinger
28.2.45 0130	Tonne "R" NW 3, See 2, bewölkt, mittl. Sicht	R 246, R 142 geben bisheriges Geleit ab und übernehmen entgegen kommendes Geleit zurück nach Wesermünde
0400	Wesermünde	R 246, R 142 nach durchgeführtem Sperggeleit eingelaufen. Kein Räumerfolg.
	Cuxhaven	R 135, R 137, R 14o, R 144, Bereitschaft
1635	Wesermünde W 3, See 2 westl.Dünung	R 246, R 142 abgelegt zum Sperrgeleit ~~fahren~~ über Kleinschiffahrtsweg nach Cuxhaven
2330	Tonne "Max"	R 142 Verlust des Hohlstabes durch Schäkelbruch. Wiedererlangungsversuche bleiben erfolglos.
2358	Cuxhaven	R 142, R 246 nach durchgeführter Sperrgeleitaufgabe Cuxhaven ein. Kein Räumerfolg.
		Sizinger

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
28.2.45	Stolpmünde	R 177 vor Stolpmünde durch Minentreffer gesunken. Siehe K.T.B. 14. R.-Flott. 1o Vermisste, keine Verletzte. Sizinger

Stellungnahme des Chefs der 5. Sicherungsdivision:

Seite 2, 21.2.45, 2057 Uhr:

Gefechtshandlungen sind seitlich durch einen roten Strich hervorzuheben, nur Minenräumungen sind zu unterstreichen.

Sonst nichts zu bemerken.

-., den 17. März 1945

Thomsen

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt. Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval. Din A 3

T 318

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheim!

Kriegstagebuch "Maschine"

der

13. Räumbootsflottille

vom 16.2. bis 28.2.1945

Flottillenchef : Kapitänleutnant E i z i n g e r
Flottilleningenieur: Oberltn.(Ing.) S c h m a l

B. 36. (neu) Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt.
Auslieferungslager: Wilhelmshaven / Kiel / Gotenhafen / Paris / Utrecht / Oslo / Reval.
Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.2.45 bis 20.2.45	Cuxhaven Wilhelmhaven Kiel Emden Wesermünde	Keine besonderen Vorkommnisse.
21.2.45	Kiel	"R 132" Kurbelwelle vom Güldner-Motor gebrochen.(Siehe Maschinenstörungsmeldung Nr.5). S. KB 13. R-Flott. G 629 v. 27.2.45
22.2.45 bis 27.2.45	Cuxhaven Wilhelmhaven Kiel Borkum Wesermünde	Keine besonderen Vorkommnisse.
28.2.45		"R 177" durch Minentreffer gesunken. Vom Maschinenpersonal sind gefallen: 1. Masch.Maat M a c k Rudolf 2. Masch.Ob.Gefr. G r a f Rudolf 3. Masch.Ob.Gefr. v.d.Brandt Willy

gesehen:

Kapitänleutnant u.Flottillenchef

Oberleutnant(Ing.) u.Flott.-In

Gesehen:

Kons.Hauptm. (Ing.)
und Diplomingenieur

ENDING OF

REEL T-253-C

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PH. 73507-NID.-Cont'd	
73508	
73509	
73510	
73511	
73512	
73513	
73514	
73514-B	

ONE

DATE: 12 December 1946

MACH. NO. 1695

PHOTOGRAPHED BY: W. Hamel