8. Räumbootsflottille

KTBuch. 1.10. – 31.12.1942.

mit Obschrift Nordsee.

PG/ 73469

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

6TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1 OCT. - 31 DEC. 1942

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Skl. 2712

Geheime Kommandosache!

Skl 22193a

Geheime Kommandosache.

Kriegstagebuch

der

5. Minensuchflottille (Gruppe R 100)

Gruppenführer: Oblt. z.S. Heff - Kst. R 100

Begonnen am: 1.10.1942

Abgeschlossen am: 15.10.1942

Takt.Nr.:	Boot:	Kommandant:	Bemerkungen:
1	R 100	Oblt. z.S. Heff	Gr.F.Boot
2	R 101	Lt. z.S. d.R. Bubbe	
3	R 102	Lt. z.S. d.R. Krusk	
4	R 103	Ob.Stm. (BOA) Ernstmeier	
5	R 94	Lt. z.S. Dobriager	Bojenboot
6	R 97	Lt. z.S. d.R. Müller	"
7	R 105	Lt. z.S. Düsing	9. R-Flottille
8	R 108	Lt. z.S. Wehde	9. R-Flottille

Anlagen: 2

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/43469/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATIONS ARE TO BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER.

Anlage 2 zu 1/Skl Gkdos. 42

Anlagen z. K. T. B. Kdos. 31/24 42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Allgemeine Aufgabe:	Fs. 5. S.D. Gkdos 192 L A 1 v. 30.9.42: "Gkdos Vorgang 5. S.D. Gkdos 1135 v. 9.9.42 und Gkdos 1001 v. 10.9.42. "Aufgabe wird wie folgt abgeändert und erweitert. 1.) Nach AN 3847/48 ist AN 3871 ganz und AN 3874 östliche Hälfte freizusuchen. 2.) Anschließend AN 3878 und 3879 ganz. 3.) Am Schluß oder bei schlechtem Wetter nördlich des bisher freigesuchten Gebietes bis 57° N streifenweise in breiter Formation ablaufen." 5. S.D. Gkdos 192 L A 1:
	Durchführung:	
1.10.42	Dänische Küste, Esbjerg, NW 4–5, See 3–4, starke Dünung, wolkig.	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen.
	Esbjerg	Hafendienst. Hoff.
2.10.42	Dänische Küste, Esbjerg, NW 3–4, See 3, starke Dünung.	
1230	Esbjerg	R 97, 101 mit Tanker "Teru" nach Thyborön aus.
1300		R 100, 102, 103, 94, 105 und 108 abgelegt. Marsch zum Arbeitsgebiet.
1330		Abst.Tonne querab. Kurs 301°.
1409		Kurs 294°.
1426		Kurs 301°.
1445		Kurs 307°.
1614		Kurs 348°. Wegen Wetterlage die Aufgabe Nr. 3 (Streifenweises Absuchen in breiter Formation) begonnen.
1935		Gerät ausgebracht. Formation L gelb. Abstand von Boot zu Boot 500 m. Fahrt 12 sm. Hoff.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2.10.42		Gerät: SDG - 20 m Schwimmerstander.
1946		# 100, 102 und 108 Gerät unklar.
2045		Geräte sind wieder klar.
2104		Kurs 270°. Fahrt 12 sm.
2300		Kurs 0°.
2308		Kurs 90°.
		Steff
3.10.42	Dänische Küste, SW 4-5, See 3-4, bedeckt, schlechte Sicht.	
0052		Kurs 0°.
0100		Kurs 270°.
0350		Kurs 0°.
0358		Kurs 90°.
0645		Gerät aufgenommen.
0700		Kurs 94°. Formation Toni.
0926		Amst.Tonne Thyborön querab.
0935	Thyborön	fest.
	Bemerkungen:	In breiter Formation von 56° 42' N 6° 54' O und 56° 42' N 5° 54' O bis 56° 50' N 6° 54' O und 56° 50' N 5° 54' O mit Gerät abgelaufen. Kein Räumerfolg - s. Skizze.) Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
		Absicht für heute: Bei Wetterbesserung QU AN 3871, 3874 östliche Hälfte freisuchen.
		Wegen Wetterlage kein erneutes Auslaufen.
1400	Thyborön	aus nach Lemvig wegen zu starker Dünung im Hafen von Lemvig-Thyborön.
1530	Lemvig	fest.
	Bemerkungen:	Eintrifft Fs. 5. S.D. Gkdos 1311 v. 3.10.42 "4. R.Fl. Aufgabe abbrechen. Am 4.10. mit zugeteilten Booten bei Dunkelwerden beginnend Ate-Ablaufen Weg gelb von

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
3.10.42		QU AN 3891 obere Kante rechts bis Punkt R, dann Weg grün bis Punkt 1, anschließend Cuxhaven." 5. S.D. Gkdos 1311.
		Steff
4.10.42	Dänische Küste, Lemvig, SW 5-6, See 5, bedeckt, schlechte Sicht.	
1430	Lemvig	aus. Da Wetterlage zum Gerätfahren zu ungünstig, wieder kehrt gemacht.
1645	Lemvig	aus. Nach telefonischer Rücksprache bei der 5. S.D. sollen die Boote gem. Befehl sofort ohne Gerät nach Cuxhaven laufen.
1830	Thyborön	aus.
1851		Amst.Tonne querab. Kurs 210°.
		Steff
5.10.42	Deutsche Bucht, NW 3-4, See 2-3, starke Dünung, wolkig.	
0038		Kurs 180°.
0252		Punkt Richard. Kurs 158°.
0850		Tonne Amten. Elbe-Einfahrt.
1000	Cuxhaven	fest. R 97 vorher bei Punkt R. den Anschluß, lief 3 Stunden später in Cuxhaven ein. Sonst keine Vorkommnisse.
	Neue Aufgabe:	Gem. persönlicher Rücksprache A 1 5. S.D. erhalten die Boote den Befehl, als S.-Bootssicherung dem Geleit "Sperrbrecher 12" zur Verfügung zu stehen.
		Steff

Zu beziehen vom Vertriebsamt der Kriegsmarine: O. K. Kapitän zu ... Vordruckverwaltungsämter: Gau Ostfriesland: ... Gau Nordwestmark: ... Gau Schleswig-Holstein

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.10.42	Deutsche Bucht, Cuxhaven, NW 4, See 3, starke Dünung.	
1407	Cuxhaven	aus nach Feuerschiff Hans.
1502		Feuerschiff Hans querab. Kurs 275°.
1551		Tonne 1, Weg hellrot. Kurs 270°.
1618		Tonne Anton erreicht.
1650		Kurs 270°. S.-Bootssicherung übernommen. Fahrt 10 sm.
1858		Tonne Cäsar, Weg braun. Kurs 264°.
2133		Punkt Dora II. Kurs 243°.
2348		Punkt Lucie II. Kurs 268°.
7.10.42	Deutsche Bucht, SO 4, See 2-3, schlechte Sicht, Nebel.	
0312		Punkt M II. Kurs 200°.
0548		Punkt Nanni. Kurs 202°.
0730		Tonne Toni querab.
0740		Kurs 209°.
0753		Kurs 178°.
0836		Kurs 144°.
0854		Kurs 192°.
0900		Anst.Tonne S Helder querab.
1032		Kurs 142°.
1045		Anst.Tonne Ijmuiden querab. Kurs 192°.
1106		Punkt IV. Kurs 214°.
1342		Punkt V erreicht. Auf Verband gewartet.

Hoff

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.10.42		
1413		Kurs 240°. Fahrt 12 sm.
1603		Kurs 198°. Punkt VI erreicht.
1633		Kurs 198°. Punkt VII erreicht. Vom Sperrbrecher 12 entlassen mit dem Befehl, nach Vlissingen zu gehen.
1655		Kurs 218°. Formation Toni. Fahrt 17 sm.
1705		Kurs 180°.
1718		Kurs 168°. Dann durch Ostgat eingelaufen.
1815	Vlissingen	fest.
	Bemerkungen:	Gegen Morgen kam sehr starker Nebel auf, sodaß die Boote öfter den Verband verloren, da die Sicht nur teilweise 200 - 300 m betrug.
		Sonst keine besonderen Vorkommnisse.
	Vlissingen	Sofortige Bereitschaft. Landgangverbot.
	Neue Aufgabe:	Befehl 1. S.D. Gkdos L 1428 A 1 v. 8.10.42: "I. Lage: 17. MSFL. hat am 5. Oktober um 0005 Uhr auf 51° 41' N 3° 21,3' O eine Minendetonation im Gerät SSG gehabt. Beim unmittelbar danach befohlenen Aufnehmen des Geräts auf 51° 40,4' N, 3° 20' O hatten zwei Boote je eine Ankertaumine im Scherdrachen. Nach der Wirkung am Gerät ist auch die 1. Detonation eine Ankertaumine gewesen. Äußerlich wirkten die Minen wie Mark XIX, offenbar aptiert als normale Ankertaumine. Nach Tiefensteuerung Scherdrachen ist Tiefenstand von minus 3 -4 Metern anzunehmen. Je eine Minengefahrboje ist von den beiden Booten beim Gerätaufnehmen geworfen worden. Teile der SSG-Spule wurden gekappt. Vermutlich stehen die im Gerät mitgeschleppten Minen noch am Ankertau. 17. MSFL. hat Sperre bzw. Vorsuchung nach Hoek kehrt machend, über Steenbank umgangen. II. Aufgabe: 1.) Ausdehnung der Sperre bzw. Vorsuchung feststellen. Anmarschweg nach Vlissingen von Weg rot Punkt 7 über WBJD durch Steendiep nach Westkappelle gilt als Minenfrei. Ausdehnung der Vorsuchung über Middelbank bis ins Schouwendiep (Autobahn-Süd) ist denkbar. 2.) Durchführung so ansetzen, daß Jägergefahr

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		vermieden wird. Bei klarem Wetter erst in der Dämmerung beginnen und bei Tagesanbruch einlaufen nach Vlissingen. Läßt Wetterlage Jägereinsatz nicht zu, kann früher begonnen werden und später eingelaufen werden. Eigener Jagdschutz wird angefordert, wegen Kräftemangels kann aber nicht mit ihm gerechnet werden. 3.) Funkfeuer und Maßnahmenbestellung nach Ermessen Flechef. 4.) Nach Feststellung Ausdehnung Sperre ist Freisuchen beabsichtigt. Deshalb Meldung über Durchführung von 1) beschleunigt mit Skizze beigeben. XII. R 105 und 108 sind auf dem Marsche nach hier. Eintreffen R'dam voraussichtlich 9. Okt nachmittags. Die Boote werden beschleunigt zur Unterstützung 8. R.Fl. nach Vlissingen in Marsch gesetzt. IV. Mit Auftreten feindlicher S.- und Gunboot ist Nachts ständig zu rechnen. Als Aufnahmestellung stehen während der Nächte in denen die 8. R.Fl. an dieser Aufgabe arbeitet, die für Position Hanne bestimmten Vp.-Boote zwischen Punkt 6 und 7 auf Weg ret auf und ab. Weicht 8. R.-Fl. vor überlegenen feindlichen Kräften in Richtung auf Vp.-Boote Hanne aus, so zeigen die R.-Boote ein auf die Vp.-Boote gerichtetes rotes Licht. Als zusätzliches Bestimmungssignal bei Zusammentreffen mit Vp.-Gruppe Hanne in Vlissingen veranlaßt Flechef 8. R.Fl. gemeinsame UK-Abstimmung der Flottille mit den Vp.-Booten zur schnelleren Verständigung bei Feindberührung. Absicht der Durchführung: Da eine größtmögliche Tiefeneinstellung erforderlich ist und die Wassertiefen in diesem Seegebiet stark und häufig wechseln, (Sandbänke), werden den Wassertiefen entsprechende Suchstreifen festgelegt. Zur besseren Orientierung sind ihre Endpunkte numeriert werden (s. Skizze). Diese Suchstreifen laufen zum größten Teil parallel zu den Wegen, Weg rot Autobahn-Süd und dem Schlachtschiffweg. Die Ausdehnung der abzusuchenden Streifen wurde vom Gruppenführer mit dem A K der 1. Sich.Div durch persönliche Rücksprache festgelegt. (S. Skizze.) 2.) Einzelheiten über die Verschiedenen Anläu

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		1. Anlauf von Punkt 36 nach Punkt 70. 2. Anlauf von Punkt 71 nach Punkt 31. 3. Anlauf von Punkt 32 nach Punkt 72. 4. Anlauf von Punkt 73 nach Punkt 33. 5. Anlauf von Punkt 34 nach Punkt 50. 6. Anlauf von Punkt 75 nach Punkt 35. 7. Anlauf von Punkt 36 nach Punkt 76. 3.) Das Auslaufen des Verbandes erfolgt nach Möglichkeit so, daß es den Bojenbooten noch möglich ist, die Auffangbojen genau zu werfen. Sie haben Befehl, wegen ständig herrschender S.-Bootsgefahr nur zusammen zu laufen und stehen dem Gruppenführer hauptsächlichst zur genauen Bezeichnung der Wendepunkte zur Verfügung und zwar in der Art, daß sie von einem von dem Verband passierten Ausgangspunkt mit Höchstfahrt auf dem nächsten zulaufen und dort eine schwach beleuchtete Boje werfen. Nach Passieren des Verbandes sollen die Bojen sofort wieder gelichtet werden. 4.) Bei Angriffen feindlicher S.-Boote ist befohlen, die Geräte zu kappen und mit Höchstfahrt auf die bei Punkt 7 in Auffangstellung stehenden Vp.-Boote zu laufen. Formation: Tenl geöffnet. Gerät: SDG - 20 m Schwimmerstander. Fahrt 12 sm. Querabstand 200 m. Es ist zwischen den dem Verband zugeteilten Vp.-Booten und den eigenen R.-Booten beabsichtigt, ein Sender-E-S. zu verwenden, damit im Falle einer Feindberührung ein sofortiges Erkennen gewährleistet ist. Die Vp. und R.-Boote stimmen im Hafen gemeinsam den UK-Kanal 17 ab. Der Signalverkehr soll möglichst eingeschränkt werden. Hoff.
8.-11.10.42	SW um 7, See 6-7, auffrischend, Schauer, schlechte Sicht. Vlissingen	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen. Hoff.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.10.42		Aufgabe vom 8.10.42 wird erweitert durch Fs. 1. S.D. Gkdos L 1428 A 1 II. Ang.:
		Bei Durchführung Aufgabe 1. S.D. Gkdos L 1428 A 1 b. 8.10.4
		Bei 1. Anlauf zwischen Weg rot Punkt 7-8, alle 1000 m ein Sc 2 cm Sprengmunition voraus in das Wasser legen. Voraussetzun Durchführung 1. Anlauf so früh, daß noch keine S.-Bootsgefah
	Hollandraum WSW 4, See 3-4, wolkig, Schauer, mäßige Sicht, starke Dünung.	
1930	Vlissingen	aus mit den Booten R 94, 97, 100, 101, 102 und 103.
		Marsch durch Ostgat.
2008		Tonne 1 B.B. querab.
		Kurs 355°.
2023		Ostgat Tonne B.B. querab.
		Kurs 0°.
2036		Kurs 42°.
2046		Kurs 18°.
2108		Position Punkt 30 erreicht. (S. Skizze.)
2120		Formation Toni. Gerät - 20 m Schwimmerstander - ausgebracht.
2143		Gerät versenkt. Kurs 229°.
		1. Anlauf von Punkt 30 nach Punkt 70.
2223		R 102 Gerät unklar. (Bleibt beim Verband.)
2245		Kurs 49°.
		2. Anlauf von Punkt 71 nach Punkt 31.
2350		Punkt 31 erreicht.
		Geräte wegen Wetterverschlechterung aufgenommen.
		Hoff
13.10.42		
0013		Gerät ein.
0128		Bei Punkt 7 wird zunächst auf- und abgestande da Wetterlage zu weiteren Arbeiten zu ungünstig.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.10.42		Nach Zusammentreffen mit den Vp.-Booten der 13. Vp.Fl. entschließen sich beide Verbandsführer noch während der Nacht nach Vlissingen einzulaufen.
		Kurs 202°.
0142		Kurs 227°.
0204		Kurs 149°.
		Nach Anforderung Maßnahme über Signalstation einlaufen durch Ostgat.
0435	Vlissingen	ein.
	Bemerkungen:	Bei Anbruch der Nacht standen die Vp.-Boote 1303, 1306, 1307 und 1312 auf Position Hanne gem. Befehl 1. S.D. Gkdos 2662 A 1 v. 9.10.42 (betrifft Verlegung Position Hanne auf Weg rot zwischen Punkt 6 und 7 während der Sucharbeiten der 8. R.Fl.
0550		Fs. SSD Gkdos an BSN, 1. S.D., Chef 8. R.Fl. 2 x Weg rot von Punkt 7 nach Punkt 8 abgelaufen. Kein Räumerfolg. Wegen Wetterlage weitere Räumarbeiten abgebrochen. Sonst keine Vorkommnisse." R 100.
1800	SSW 2-3, See 2-3, wolkig, vereinzelt Schauer, schlechte Sicht.	
1800	Vlissingen	aus mit den Booten R 94, 97, 100, 101, 102 und 103.
1825		Sämtliche Boote schießen im Ostgat die Waffen ein.
1839		Kurs 355°.
1900		Die der 8. R.Fl. zur Unterstützung zugeteilten Boote R 105 und 108 der 9. R.Fl. treffen mit dem Verband zusammen und werden durch den Gruppenführer über die Aufgabe unterrichtet.
		Bojenboote laufen zur Anfangsposition vor.
1919		Kurs 0°.
1928		Kurs 42°.
1939		Kurs 21°.
1953		Punkt VII erreicht. Kurs 49°.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.10.42		
2000		Auf Gegenkurs gegangen.
		Gerät - 20 m Schwimmerstander - ausgebracht.
2016		Kurs 229°. 1. Anlauf von Punkt 7 - 8.
2050		Verdächtige Fahrzeuge am St.B., stellen sich nach erfolgtem E.S.-Austausch als eigene Torpedobeote heraus.
2123		Kurs 49°. 2. Anlauf.
2235		Kurs 335°.
2246		Kurs 228°. 3. Anlauf von Punkt 32 nach 72. (S. Skizze.)
2350		Kurs 48°. 4. Anlauf von Punkt 73 nach 33. (S. Skizze 2.)
		Durch starken Strom wurde der Räumverband ca. 1 sm. nach Süden versetzt und geriet dabei über eine Untiefe. Die Geräte stießen auf Grund und wurden beschädigt. Der Gruppenführer befahl, bei Punkt A 1 die Geräte auszuwechseln.
14.10.42	Hellandraum wie am 13.10.42, mittlere Sicht.	
0014		Passage A 1 Gerätewechsel.
0121		Gerät versenkt. Kurs 228°.
0232		Bei langsamem Abdrehen des Verbandes nach B auf Gegenkurs wurde das Führerboot (R 108) von R 106 an der St.B.Seite vorderm achteren Maschinenschott gerammt. Das Boot machte zunächst kein Wasser. Trotzdem entschloß sich der Gruppenführer, die Aufgabe abzubrechen und nach Vlissingen einzulaufen.
0304		Kurs 176°.
0355		Kurs 227°.
0414		Passage ZESD St.B. querab. Kurs 188°.
0430		Vor Eingang Ostgat auf- und abstehen des Verbandes bis über Signalstelle bestellte Maßnahme brannte. Anschließend einlaufen Ostgat.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.10.42		
0615	Vlissingen	ein.
	Bemerkungen:	Fs. SSD Gkdos an BSN, 1. S.D., Chef 8.R.Fl.
		" 2 x Weg ret von Punkt 7 - 8 und 2 x Weg Artebahn Süd von 3° 28,4' O 51° 48,3' N bis Punkt A 1 abgelaufen. Kein Räumerfolg. R 100.
		Das Gruppenboot R 100 mußte außer K.B. gemeldet werden, da die Seetüchtigkeit des Bootes stark gelitten hat. Der Gruppenführer stieg auf R 97 ein und führt von dort aus den Verband weiter.
	Hellandraum, Vlissingen, SSW 4, See 3, auffrischend, wolkig, Schauer, schlechte Sicht.	
		Aufgabe wird durch Eingangsl. S.D. Gkdos L 1470 A 1 v. 14.10. wie folgt abgeändert: "Seegebiet zwischen 51° 40,45' N 3° 15,6' O 51° 44,45' N 3° 23' O 51° 42,15' N 3° 26,2' O 51° 38,23' N 3° 18,7' O freiwachen gem. S.A. II F Ziff. 215 ff. Größtmögliche Tiefeneinstellung. Im Übrigen siehe 1. S.D. Gkdos L 1428 A 1 v. 8.10.42.
		Wegen Verschlechterung der Wetterlage kein erneutes Auslaufen.
15.10.42	Hellandraum, Vlissingen, SSW 5, See 4-5, wolkig, schlechte Sicht.	
		Wegen Wetterlage kein Auslaufen.

Anlage zu t. Sicherungsdivision B. Nr. Gebr 2078

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

1932 1936

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Räumboot sflotti lle.

(R 92,93,95,96,98,99).

Flottillenchef: Kapitänleutnant Märgner.

Boot:

M 534
R 92
R 93
R 95
R 96
R 98
R 99

Kommandant:

Lt.z.S.d.R. Krebs
Ob.Lt.z.S. Hellenthin
Stbs.Ob.Strm.(K.O.A.) Grebler
Stbs.Ob.Strm.(K.O.A.) Hütz
Leutnant z.S. Strauss
Leutnant z.S.d.R. Wiest
Leutnant z.S. Küchemann

Begonnen am: 1. Oktober 1942.
Abgeschlossen am: 15. Oktober 1942.

Anlage 3 34 1/SR 1.SR 33271 1.Kdos. 1/SR 42

Anlage zu B. d. U. Kdos.

Zu beziehen vom Verbandsbuchhandel der Kriegsmarine: B. B. Barnitzke in Berlin-Steglitz, Kadettenanstaltstraße 31a; Otto Dietzenbruch in Kiel, Bergstraße 14; Kartenverlag in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
vom 1.10. bis 15.10.42	Im Hafen, Amsterdam. (Amsterdamsche Droog-Dok-Mij.)	Werftliegezeit. -

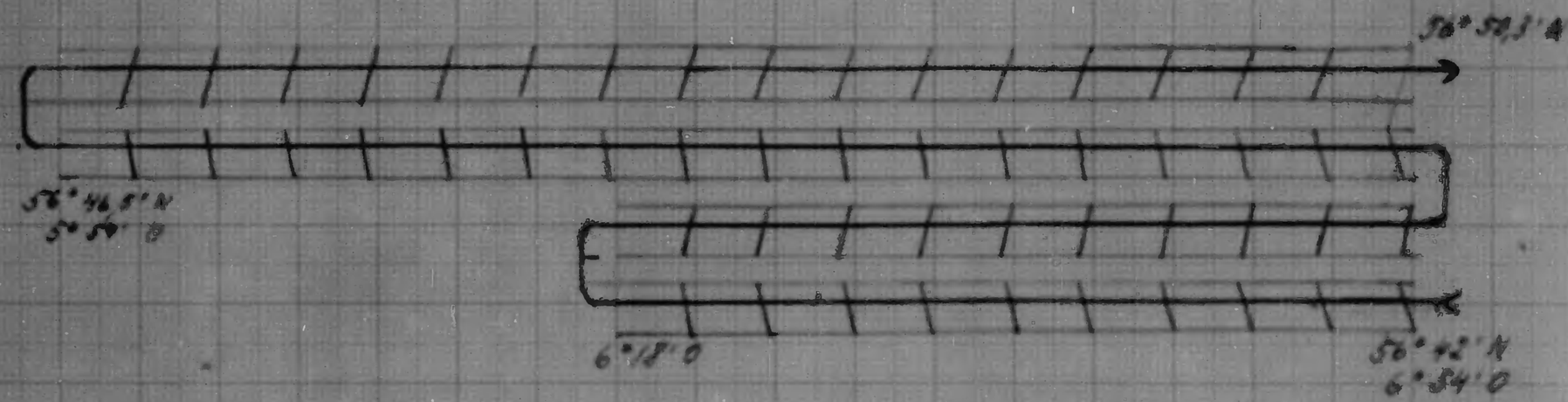
Im Auftrage des Flott.-Chefs :

Leutnant zur See

Suchskizze der 8. R.-Fl.

Massstab: 1 cm = 15 m.

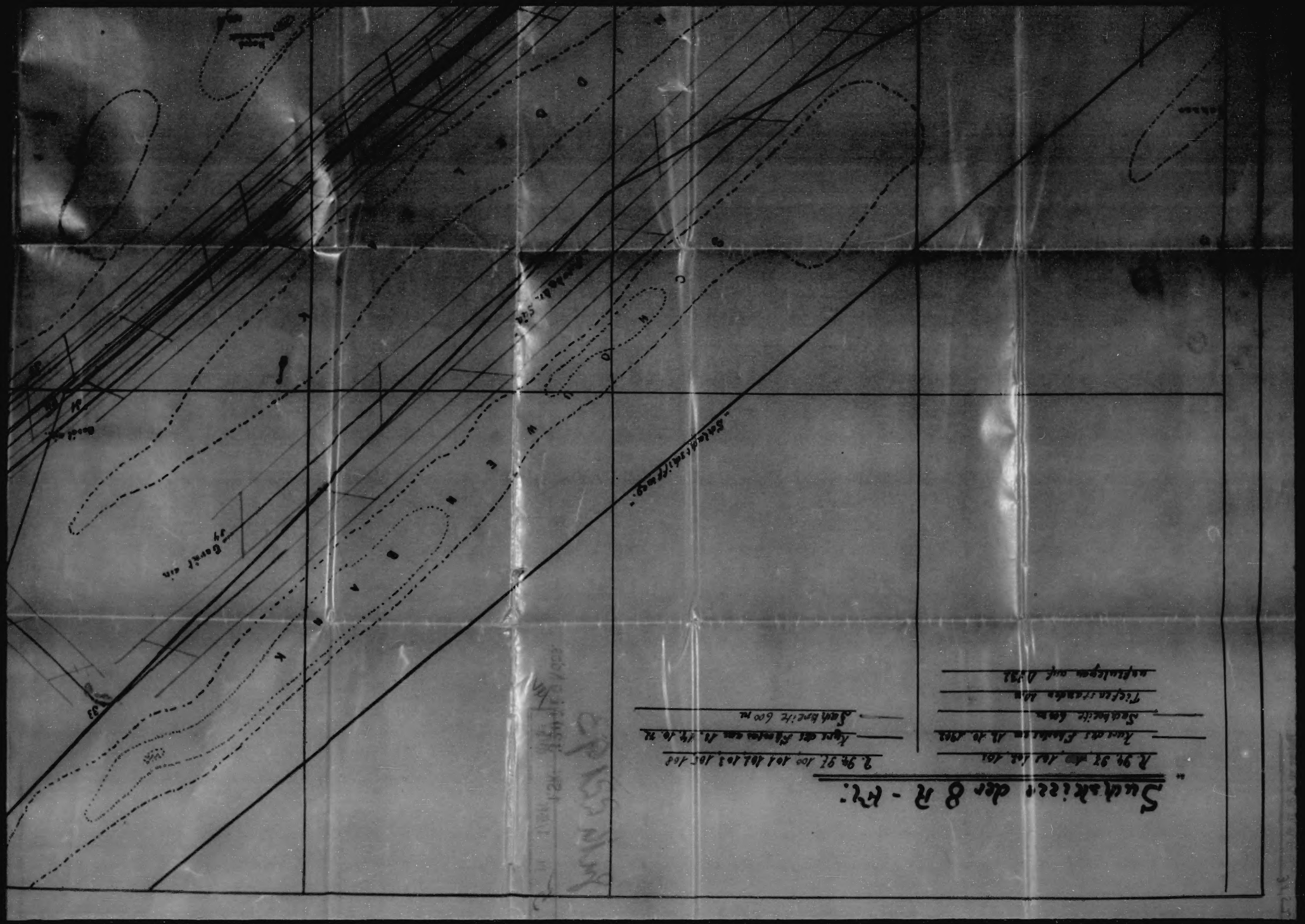
— Kurs des F.bootes am 2.-3. 10. 42.
— Suchbreite R. 94. 100. 102, 103. 105, 108
Tiefenstander 30 m.



Anlage 4 zu 1/SM Gdos.

1.Skl. 32071 Kdos.

Julia 22193



KODAK SAFETY FILM

...221 der 8 R - Fl:

...100 101 102 103

...Flugbahn am 13.10.1942

...600 m

...aden 2 m

...auf 0,32

2. 94. 97. 100 101 102 103 105 108

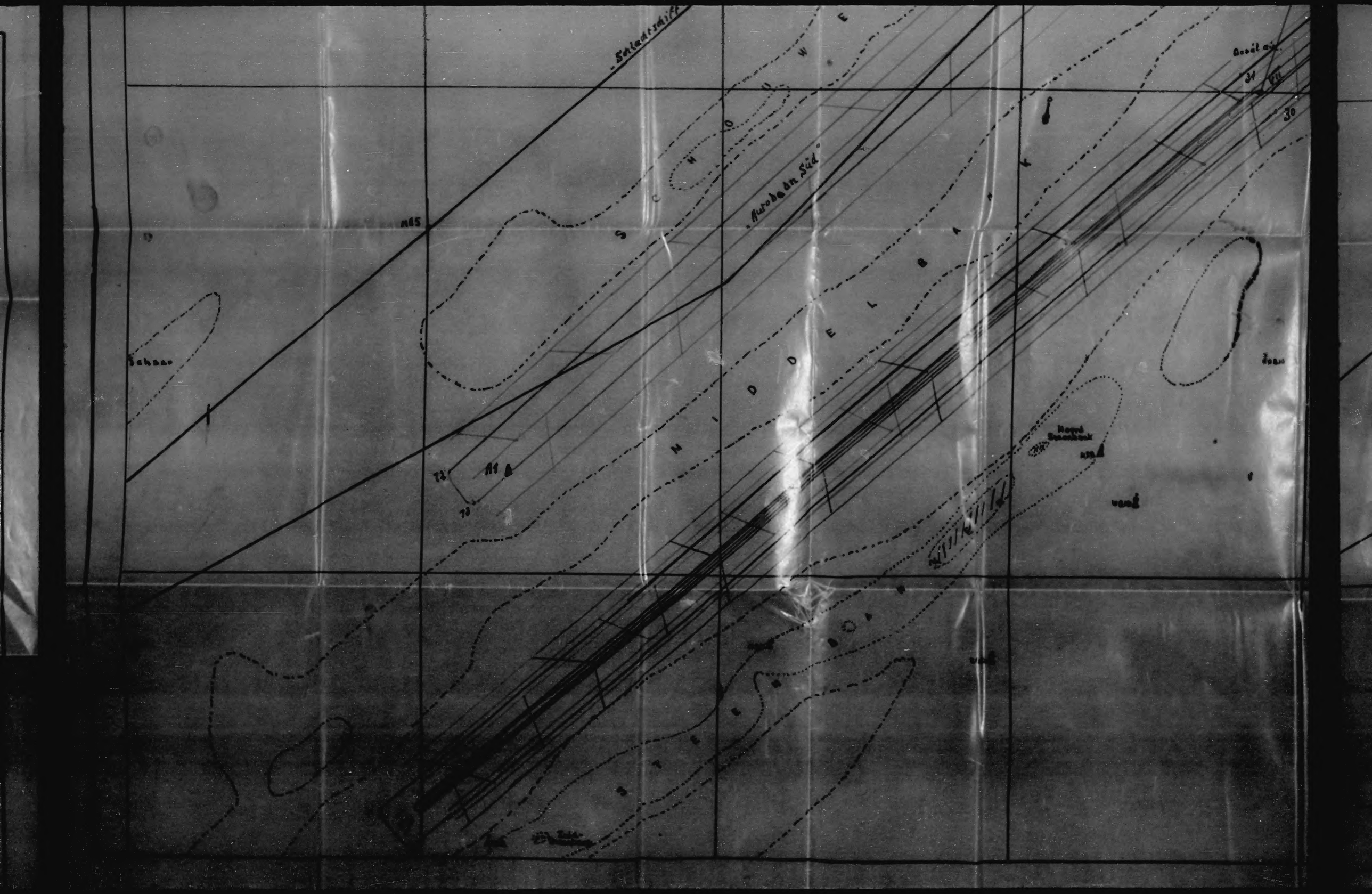
Lage des Flugbahn am 13. 14. 10. 42

Fuchbreite 600 m

Bahn

Bahn

Bahn


Schlachtschiff
Autobahn Süd
MIDDELBANK
Schaar
Hoogte Sonnebank
31
30
72
73


Probable Sea
Shallow Shelf
Probable Sea
Shallow Shelf
Land
Land
Land

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: [illegible]

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

[illegible] 22193c

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuche

der

8. Räumbootsflottille "R 94,97,100-103"

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Märgner
Gruppenführer:	Oberleutnant z.See	Hoff
Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing)	Schumann
Flottilleningenieur i.V.	Stabsobermaschinist	Ricken
Anlagen:	-keine-	
Boot Nr.:	Leitende Maschinisten :	
R 94	Ob. Masch.	Henke
R 97	Stbs.Ob.Masch.	Ricken
R 100	Stbs.Ob.Masch.	Höhne
R 101	Ob. Masch.	Beller
R 102	Ob. Masch.	Pabst
R 103	Ob. Masch.	Schröter

Begonnen am: 1.Oktober 1942
Abgeschlossen am:15.Oktober 1942

Anlage 7 zu 1/Skl Gfds.

1.Skl 32071 g.Kdos.

[illegible] 3152 42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. 1o.	Im Hafen(Esbjerg) R 94,97,1oo,1o1 -1o3	Boot:R 94,97,1oo - 1o3 Maschinendienst Schmierölübernahme: v. der M.A.St. Esbjerg, aus Fässern Z.D.M. 7 j=o,9o5 R 1o2: 2oo l Pers. 1/3 Zeit 4o Min. Rieben
2. 1o.	Im Hafen (Esbjerg) in See R94, 1oo, 1o2 u. 1o3 Im Hafen, in See R 97 u. 1o1	Boot:R 94, 1oo, 1o2 u. 1o3 Absuchen eines Seegebietes. Boot:R 97 u.1o1 Geleitfahrt mit Tanker "Tora" nach Thyborön Rieben
3.1o.	In See im Hafen(Thyborön) R 94,97,1oo,-1o3	Boot:R94 ,1oo, 1o2 u. 1o3 Absuchen eines Seegebietes, Marsch nach Thyborön . Boot:R 97 u. 1o1 Geleitfahrt mit Tanker "Tora" nach Thyborön. Treibölübernahme: v. Tanker "Tora" der M.A.St Esbjerg mit 1 Anschluß u. 1 Druckschlauch 65ø fremde Pumpe. N=15 m3/h j= 0,865 R 94: 4,2 m3 Pers. 1/2 Zeit: 2o Min. Bestand nach der Übern.: 12,2 m3 R 1oo: 5,o m3 Pers.: 1/3;Zeit: 3o Min. Best. n. d. Übern. : 12,4 m3 R 1o1: 1,1 m3 Pers. : 1/3 ; Zeit: 15 Min. Bestand n. d. Übern.: 12,4 m3 R 1o2: 4,8 m3 Pers.: 1/3 ; Zeit 4o Min. Best. n. d. Übern.: 12,4 m3 R 1o3: 5,6 m3 Pers.: 1/3 ; Zeit 45 Min Best. n. d. Übern. : 12.4 m3
Im See im Hafen Lemwig R 94,97, 1oo - 1o3		Boot:R94,97, 1oo - 1o3 Marsch nach Lemwig Rieben
4. 1o.	Im Hafen, in See R94,97,1oo - 1o3	Boot:R 94,97,1oo - 1o3 Marsch nach Cuxhaven. Rieben
5. 1o.	Im See, im Hafen(Cuxhafen) R94,97,1oo - 1o3	Boot:94,97,1oo - 1o3 Einlaufen in Cuxhaven. Treibölübernahme: v. Tanker "Otto Kamm II"der M.A.St. Cuxhaven mit 1 Anschluß u. 1 Druckschlauch,fremde Pumpe ; N=12 m3/h ; j=0,865 R 94: 3,7 m3 ; Pers.: 1/2 ; Zeit:15 Min. Best. n. d. Übern.: 12,7 m3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 5.1o		R 97: 3,5 m3 ; Pers. : 1/2 ; Zeit:30 Min. Best. n. d. Übern.: 11,183 m3 R 1oo:2,8 m3 ;Pers.: 1/3 ; Zeit: 20 Min. Bestand nah der Übernahme:12,4 m3 R1o1 :2,7 m3 ; Pers.: 1/2 ; Zeit : 2o Min. Best. n. d. Übern.: 12,4 m3 R 1o2:3,2 m3 ; Pers.: 1/3 ; Zeit : 3O Min. Best. n. d. Übern.: 12,4 m3 R 1o3:3,0 m3 ; Pers.: 1/3 ; Zeit: 20 Min. Best. n. d. Übern.: 12,4 m3 Rieben
6. 1o.	Im Hafen in See R94,97,1oo - 1o3	Boot: R 94,97,1oo - 1o3. Geleitfahrt nach Vlissingen. Rieben
7. 1o.	In See,im Hafen (Vlissingen) R94,97,1oo -1o3	Boot: R94,97,1oo - 1o3. Geleitfahrt nach Vlissingen. Rieben
8.1o.	Im Hafen(Vlissingen) R94,97,1oo - 1o3	Boot: R94,97,1oo - 1o3. Ausbildungs und Maschinendienst. Rieben
9.1o.	Im Hafen. R 94.97, 1oo - 1o3	Boot: R94.97.1oo - 1o3. Maschinendienst. Treibölübernahme: von Tanker "Lugano"der M.A.St. Vlissingen mit 1 Anschl. u.1Druckschlauch 65ø ;fremdePumpe N=12 m3/h;j=0,86 R 94:3,6 m3 ; Pers.: 1/2 ; Zeit: 20 Min. Best. n. d. Übern.: 12,1 m3 . R 97: 4,8 m3 ; Pers.: 1/2 ; Zeit: 40 Min. Best. n. d. Übern.: 12,151 m3. R1oo: 3,6 m3 ; Pers.: 1/3 ; Zeit 30 Min. Best. n. d. Übern.: 12,4 m3. R1o1: 3,6 m3 ; Pers.: 1/3 ; Zeit: 25 Min. Best. n. d. Übern.: 12,4 m3 . R 1o2: 3,4 m3 ; Pers. 1/3 ; Zeit: 30 Min. Best. n. d. Übern.: 12,4 m3 . R 1o3: 3,6 m3 ; Pers.: 1/3 ; Zeit: 25 Min. Best. n. d. Übern.: 12,4 m3 . Rieben

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Gegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.		Vorkommnisse	nachrichtlich
10.10.	Im Hafen; R94,97,100 - 103	Boot:	R 94,97,100 - 103 . Arbeitsdienst. Rieken	
11.10.	Im Hafen. R94,97,100-103	Boot:	R 94,97,100 - 103 . Dienst nach Sonntagsdienstplan. Rieken	
12.10.	Im Hafen, in See R 94.97.100 - 103	Boot:	R 94,97,100 - 103. Absuchen eines Seeweges. Rieken	
13.10.	In See, im Hafen (Vlissingen), in See. R 94,97,100 - 103 .	Boot:	R94.97.100 - 103. Wegen schlechter Wetterlage Arbeit abgebrochen und in Vlissingen eingelaufen. Absuchen eines Seeweges. Rieken	
14.10.	In See, im Hafen Vlissingen R94,97,100 - 103.	Boot:	R94,97,100 - 103 . Absuchen eines Seeweges. Um 02^{30}h wurde "R 100" von "R 108" gerammt. Beschädigung der Bordwand 1Meter über der Wasserlinie an Stb.-Seite in Höhe des achteren Maschinenschotts. Boot machte kein Wasser. In der Maschine keine Ausfälle. Rieken	
15.10.	Im Hafen (Vlissingen) R 94,97,100 - 103.	Boot:	R 94,97,100 - 103. Maschinendienst. Rieken	

Gruppenführer:

Oblt.z.See

Flottilleningenieur:

Oblnt. (Ing.)

Gesehen!

Korv Kapt (Ing) und Div. Ing.

Anlage zu I. Sicherungsdivision 8 No. Geheim

Vorkommnisse

Geheime Kommandosache !

Kriegstagebuch.

der

8. Räumbootsflottille " R 92,93,95,96,98 und 99.

(Abschnitt Zeebrügge)

Flottillenchef :
Flottilleningenieur :
Anlagen :

Kapitänleutnant Wagner
Oberleutnant (Ing.) Schumann
Keine.

Bootsnummer — Leitende Maschinisten

R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Obermaschinist	Kürath
R 95	Obermaschinist	Küpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Obermaschinist	Hansen

Zugang am 1. Oktober 1942
Abgänge am 31. Oktober 1942

Anlage 6 zu 1/Sfl Gkdos

1.Skt 3.10.42 Kdos

342 42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
vom 1.10. bis 15.10.	Im Hafen, Amsterdam. (Amsterdamsche - Droog - Dok - Mij.) R 92,93,95,96,98,99.	Boot: R 92,93,95,96,98 und 99 Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Schumann
	Im Auftrage des Flott.-Chefs: Strauß Leutnant zur See	Flottilleningenieur: Schumann (Oberleutnant)Ing.)
		Gesehen ! Müller Korv Kapt (Ing) und Div. Ing.
		M.z.b. Gesehen! Kapitän z. See (Ing) u. Verbandsingenieur B.S.N.

Anlage zu I. Sicherungsdivision B. Nr.: Gkdos 2012

Ok 22193e

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.
des
Räumbootsbegleitschiffes " M 5 3 4 "
(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef :	Kapitänleutnant	M ä r g n e r
Flottilleningenieur :	Oberleutnant (Ing.)	S c h u m a n n
Kommandant :	Leutnant zur See	K r e b s
Anlagen :	Keine .	

Leitender Maschinist :
Obermaschinist D r e i k o r n

Begonnen am 1.Oktober 1942
Abgeschlossen am 15.Oktober 1942

1.Ski 32071 1 Kdos
Anlage 8 zu 1/Ski Gkds 1/2

Anlage zu B.S.N. C.A. 3152/42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
vom 1.10. bis 15.10.	Im Hafen, Amsterdam.	Boot: M 534 Maschinen = u. Ausbildungsdienst. Keine besonderen Vorkommnisse. Dreikorn Flottilleningenieur: Schmidtmann Oberleutnant (Ing.) ges: Krebs- Leutnant zur See u. Kmdt.

Gesehen I
Korv Kapt (Ing) und Div. Ing.

M.z.L.
Gesehen!
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur B.S.M.

Geheime Kommandosache

5. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos. 1468 A II

-, den 12. November 1942.

An

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (2-fach)

Anliegend werden folgende Kriegstagebücher der 8. R.-Flottille vorgelegt:

K.T.B. vom 1. - 15.10.42 der Boote R 92, 93, 95, 96, 98, 99 und M 534.

K.T.B. Abschnitt Maschine v. 1. - 15.10.42 der Boote R 92, 93, 95, 96 98 und 99,

K.T.B. vom 1. - 15.10.42 der Boote R 100 - 103, 94, 97, 105 108

K.T.B. Abschnitt Maschine vom 1. - 15.10.42 der Boote R 94, 97, 100 - 103.

K.T.B. Abschnitt Maschine vom 1. - 15.10.42 von M 534.

K.T.B. vom ~~20. - 15.10.42~~ 16. - 31.10.42 von M 534,

K.T.B. vom 1. - 15.8.42 von M 534

Zu Seite 4 3.10. 15.30 Uhr.

Bei Abbruch der Arbeiten am Nordausgang Weg Blau und Grün waren freigesucht die Qu. 3847, 48, 72, 73, 75, 76, 81 84, 87. Es stand von der gestellten Aufgabe nur noch aus: das Freisuchen der Qu. 3871, 78, 79 und der ostwärtigen Hälfte von Qu. 3874. Es wurden in ganzen 14 Minen geräumt, von denen 2 in Qu. 3875, 10 in Qu. 3875/76, 2 in Qu. 3847/72 gefunden wurden. Die drei Gruppen lagen 5 bezw. 8 sm auseinander. Es ist wahrscheinlich, daß die nördlich und südlich anschließenden Quadrate ebenfalls verseucht sind. Ein streifenweises Absuchen, ähnlich wie dies bereits in dem Raum nördlich des abgesuchten Gebiets bei 57°° N geschah, erscheint deshalb auch für die weiter nördlich und südlich anschließenden Gebiete notwendig.

Die Stellungnahme zum KTB. ist der 8. R.- Flottille mitgeteilt worden.

Baumann.

Anlage 1 zu 1/Skl Gkdos.
1.Skl 3207/1 Kdos
Anlage zu B.d.U. Ia Kdos 3233/42

5557

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr.: Gkdos 3152 AIII

den 5. Dezember 1942.

Geheim! Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine, Skl.

nachrichtlich:

1. Sicherungsdivision,
5. Sicherungsdivision,
8. Räumbootsflottille.

-8-

Anliegend wird das KTB der 8.-R.-Fl. vom 1.-15. 10.42. mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 1. und 5. Sicherungsdivision vorgelegt.

Zur Stellungnahme der 5. Sicherungsdivision (Schlussteil) ist zu bemerken:

Das Ablaufen des Gebietes ist beabsichtigt, sobald genügend Räumboote für diese Aufgabe zur Verfügung stehen. x.

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

1) I
2) Skl Qu (A I)
3) Ober 1 Skl an Kr

1 Skl an Iac

1.SKL 3 1 Kdos.

1904

1. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 2802 A 4

Den 2. November 1942.

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (zweifach)
nachr. 5. Sicherungsdivision
" 8. Räumbootsflottille.

Betrifft : KTB 8. R.Fl. v. 1. bis 15.10.42.
Vorgang : 8. R.Fl. Gkdos 339 v. 24./10.42.

Anliegend werden folgende Kriegstagebücher der 8.R.Fl. vorgelegt bzw. nachgereicht :

1.) KTB M 534 Kommando v. 25. bis 31.7.42 und 1. bis 15.8.42.
Das Boot unterstand in dem Berichtsabschnitt nicht der 1. S.D..

2.) KTB Kommando und Abschnitt Maschine der Boote R 92, 93, 95, 98, 99 und M 534 für die Zeit vom 1. bis 15.10.42..
Die Boote haben Werftliegezeit. Nichts zu bemerken.

3.) KTB Kommando und KTB Abschnitt Maschine der Boote R 94, 97, 100, 101, 102, 103 für die Zeit vom 1. bis 15.10.42..
Hierzu wird folgendes bemerkt :
In der Zeit vom 1. bis 6.10.42 unterstanden die Boote einsatzmässig der 5. S.D..
Für die Boote der 9. R.Fl., R 105 und R 108 ist das Maschinentagebuch für die Berichtszeit vom 1. bis 15.10.42 noch nachzureichen.

Die Aufgabe vom 7.10.42 für die Boot-Gruppe Hoff konnte noch nicht endgültig durchgeführt werden. Die Boote mussten zur planmässigen Werftliegezeit nach Amsterdam entlassen werden.

Sonst nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. Platz
Für den Führer der 1.Sicherungsdivision
Der 1.Admiralstabsoffizier
Steinhardt

Anlage zu B. d. S. Kdos. 3352/42

KODAK SAFETY FILM

Kr 22558.

K.T.B.

3. Räumbootsflottille

16.10. - 31.10.1942.

Mit Abschrift Maschine

Anlage zu I. Sicherungsdivision B. Nr.: Geheim 1949

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille
(Boote R 92, R93, R95, R96, R97, R98, R100, und M 534).

Flottillenchef: Kapitänleutnant Mirgner.

Boot:

M 534
R 92
R 93
R 95
R 96
R 98
R 99
R 100

Kommandant:

Lt.z.S.d.R.	Krebs
Ob.Lt.z.S.	Mellenthin
Stbs.Ob.Strm.(KOA)	Grebler
Stbs.Ob.Strm.(KOA)	Matz
Lt.z.S.	Strauß
Lt.z.S.d.R.	Wiest
Lt.z.S.	Kühnemann
Lt.z.S.d.R.	Müller

Begonnen am: 16. Oktober 1942.
Abgeschlossen am: 31. Oktober 1942.

Anlage zu B.S.H. G.Kdos. Nr. 1028/42

Akt. 1 St. 1/SR 935

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Von 16.10. bis 31.10. 42	Amsterdam (A.D.M.)	Werftliegezeit.

Flottillenchef i.V.

Oberleutnant zur S[illegible]

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

Geheime Kommandosache.

Kriegstagebuch

der

9.Räumbootsflottille (Gruppe Hoff)

Gruppenführer: Oblt. z.S. Hoff.

Begonnen am: 16 Oktober 1942
Abgeschlossen am: 31. Oktober 1942

akt. Nr.	Boot:	Kommandant:		Bemerkung:
1	R 97	Stbs.Ob. Strm.	Bühlein	Gruppen F.Boot
2	R 101	Lt. z.S. d.R.	Budde	
3	R 102	Lt. z.S. d.R.	Brauck	Bojenboot
4	R 103	Lt. z.S. d.R.	Kretschmar	
5	R 94	Lt. z.S.	Dobringer	Bojenboot
6	R 105	Lt. z.S.	Düsing	
7	R 108	Lt. z.S.	Bobde	9. R.-Flottille

Anlagen:

1.Skl 32078 g.Kdos

Anlage 5 zu 1/Skl

Anlage zu B. d. U. O. Kdos. 32080/42

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
		Allgemeine Aufgabe:
		Seegebiet zwischen 51°40; 45' N 3° 15,6' O 51° 44,45' N 3° 23' O 51° 42,15' N 3° 26,2 ' O 51° 38,23' N 3° 18,7' O Freisuchen gem. SA II 215 ff. Größtmöglichstes Tiefeneinstellung. Im Übrigen s. Gkdos: 1. Sich.Div. Gkdos L 1428 A I vom 8.10.42.
		1. Sich.Div. Gkdos.L 147o A. I v. 14.1o.42.
		Absicht der Durchführung:
		Das freizusuchende Gebiet wird den Wassertiefen entsprechen in Räumstreifen eingeteilt, die Endpunkte zur besseren Orientierung mit Buchstaben versehen. Um eine möglichst geringe Gerätewechsel zu haben wird der Schwimmerstander mit 2o m, 15 m u. 8 m gefahren. Im ganzen werden 12 Anläufe ausgeführt.
		Gerät: SDK.
		Formation: Anton grün bzw. Anton rot
		Räumfahrt: 12 sm.
		Die Räumbreite eines Anlaufes beträgt ungefähr 400 m. Z ur Unterstützung der R.-Boote stehen 4 Vorpostenboote bei Punkt 7.
		Es ist zwischen den eigenen R.-Booten und dem zum Schutz gegen feindliche Kanonenboote und zur Verfügung stehenden Vorpostenbooten beabsichtigt, ein eigenes RS zu verwenden.
		Die Vorposten- und Räumboote stimmen im Hafen gemeinsam den U.K.-Kanal 17 ab.
		Durchführung:
6.1o.1942	Holländische Küste Vlissingen N 5 See 2 - 3 wolkig Vlissingen	Wegen schlechter Wetterlage kein Anlaufen. Hafendienst.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.10.1942		
	Holländische Küste Vlissingen. W 3 See 2 - 3 wolkig Vlissingen.	Bemerkung: "R 100" (Kommandant Lt. z.S. d.R. M ü l l e wurde wegen Rammbeschädigung (Vergl. K.B.- Bericht) vom 15. Okt. 1942) nach Amsterdam zur planmäßigen Werftliegezeit entlassen. Der Gruppenführer übernimmt die Führung auf "R 97" (Kommandant Stbs.Ob.Strm. Böhlein)
17. Okt.1942		
	Holländische Küste Vlissingen. W 4 See 3 - 4 bedeckt Vlissingen.	Wegen schlechter Wetterlage kein Auslaufen. Hafendienst.
18. Okt. 1942		
	Holländische Küste Vlissingen NW 4 See 4 heiter Vlissingen.	Wegen Verschlechterung der Wetterlage kein Auslaufen. Die Boote gehen nach Terneuzen. aus, fest. Hafendienst.
1182	Vlissingen	
1145	Terneuzen	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Okt. 1942		
	Holländische Küste Terneuzen W 3 See 2 - 3 wolkig schlechte Sicht, Nebel.	
o	Terneuzen	aus.
5	Vlissingen	fest.
o	Vlissingen	aus. Durch Ostgatt auslaufen, Formation K gelb, Fahrt 17 sm.
11		Kurs 355° Formation T gelb, Fahrt 17 sm. Da sich Wetterlage verschlechtert, entschließt sich der G.F. die Unternehmung abzubrechen. Kurs 175° Formation K gelb, Fahrt 17 sm., dann durch Ostgatt ein.
o	Vlissingen	ein.
Okt. 1942		
	Holländische Küste Vlissingen SW 4 See 3 - 4 Nebel Sicht 1 - 2 sm. Vlissingen	
o		aus durch Ostgatt, Fahrt 17 sm., Formation K gelb.
l		Kurs 355° Fahrt 17 sm., Formation T gelb. Da die Sicht plötzlich stark klar wird, ent- schließt sich der G.F. wegen der Jagdfliegergefahr wieder einzulaufen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20. Okt. 1942	Holländische Küste Vlissingen SW 4 See 3 - 4 Nebel Sicht 1 - 2 sm.	
2018		Kurs 175° Fahrt 17 sm. Formation Karl gelb, dann durch Ostgatt ein. Da sich Wetterlage weiter verschlechtert, findet kein erneutes Auslaufen mehr statt.
1105	Vlissingen	fest.
21. Okt. bis 23. Okt. 1942	Vlissingen	Wegen schlechter Wetterlage (Sturmwarnung im Bereich 1) kein Auslaufen. Hafendienst.
24. Okt. 1942	Holländische Küste Vlissingen SW 9 - 10 See 6 Sturmwarnung für Bereich 1 Vlissingen	
1300	Vlissingen	
2000	Rotterdam	

Bemerkung:

Nach telef. Rücksprache des A. 1 der 1. Sich. Div. mit dem G.F. wird der Verband nach Amsterdam zur Werftliegezeit entlassen. "R 105" und "R 108" (9. R.-Flottille) fahren mit dem Verband nach Rotterdam.
aus. Fahrt durch den Binnenweg nach Rotterdam fest.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.10.42	Rotterdam	Abgabe der Sperrgeräte, Artilleriemunition und Sprengmunition.
2.10.42		
30	Rotterdam	aus nach Amsterdam mit R 94, 97, 103, 108 und 109.
00	Amsterdam	fest. Planmäßige Werftliegezeit angetreten.
7.10. bis 1.10. 42	Amsterdam A.D.M.	Werftliegezeit.
30		Für Flottillenchef 6.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Orts, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2		
1		
21		
24		
15		
20		

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Geheim 849

Datum und Uhrzeit	Angabe des Orts, 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

Boote R 94, 97, 1oo, 1o1, 1o2 und R 1o3.

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef :	Kapitänleutnant	M ä r g n e r
Flottilleningenieur :	Oberleutnant (Ing.)	S c h u m a n n
Anlagen :	Keine.	

Bootsnummer	Leitender Maschinist.	
R 94	Obermaschinist	H e n k e
R 97	Stabsobermaschinist	R i c k e n
R 1oo	Stabsobermaschinist	H ö h n e
R 1o1	Obermaschinist	B e l l e r
R 1o2	Obermaschinist	P a b s t
R 1o3	Obermaschinist	S c h r ö t e r

Begonnen am 16.Oktober 1942

Abgeschlossen am 31.Oktober 1942

Anlage 4 zu 1/SFl.SK.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Gezeiten, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.	Im Hafen, Vlissingen R 94,97,101-103. Im Hafen, in See, im Hafen Rotterdam, R 100	Boot: R 94,97,101-103. Maschinendienst. Boot: R 100 Marsch durch die Binnengewässer nach Rotterdam. Schürmann
17.	Im Hafen. R 94,97,101 - 103. Im Hafen, Rotterdam R100	Boot: R 94,97,101-103 Maschinendienst. Boot: R 100 Abgabe der Sperrgeräte und Artillerie. Schürmann
18.	Im Hafen, in See, im Hafen, Terneuzen R 94,97,101 - 103. Im Hafen, in See, im Hafen Amsterdam, R 100	Boot: R 94,97,101 - 103 Marschfahrt nach Terneuzen. Boot: R 100 Marsch durch die Binnengewässer nach Amsterdam. Schürmann
19.	Im Hafen, in See, im Hafen, Vlissingen, R 94,97,101 - 103.	Boot: R 94,97,101 - 103 Marsch nach Vlissingen Wegen schlechter Wetterlage Aufgabe abgebrochen. Treibölübernahme: v.d.M.A.St. Vlissingen Tanker Lugani mit einem Anschluß und einem Druckschlauch 65 Ø, fremde Pumpe N = 12 m3/h, j = 0,826 R 94 4,65 m3 Pers. 1/2, Zeit 30 Min. Bestand nach der Übernahme: 12,55 m3 R 97 4,65 m3 Pers. 1/2, Zeit 30 Min. Bestand nach der Übernahme: 12,581 m3 R 101 4,95 m3 Pers. 1/3, Zeit 30 Min. Bestand nach der Übernahme: 12,4 m3 R 102 4,66 Pers. 1/3, Zeit 30 Min. Bestand nach der Übernahme: 12,4 m3 R 103 4,95 m3 Pers. 1:3, Zeit 30 Min. Bestand nach der Übernahme: 12,4 m3
19. bis 31.10.	Im Hafen, A'dam. R 100	Boot: R 100 Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Schürmann
20.	Im Hafen, in See, im Hafen Vlissingen. R 94,97,101 - 103.	Boot: R 94,97,101-103. Auslaufen zur Aufgabe, wegen schlechter Wetterlage wieder eingelaufen. Schürmann
21.-23.10.	Im Hafen. R 94,97,101-103.	Boot: R 94,97, 101- 103. Maschinen- und Ausbildungsdienst. Schürmann
24.	Im Hafen, in See, im Hafen, Rotterdam. R 94,97,101 - 103.	Boot: R 94,97,101-103. Marsch durch die Binnengewässer nach Rotterdam. Schürmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Gezeiten, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.	Im Hafen, R'dam, R 94,97,101 - 103.	Boot: R 94,97,101 - 103 Abgabe der Sperrgeräte und Waffen. Schürmann
26.	Im Hafen, in See, im Hafen, Amsterdam. R 94,97,101 - 103.	Boot: R 94,97,101 - 103. Marsch durch die Binnengewässer nach Amsterdam. Schürmann
27.	Im Hafen. R 94,97,101 - 103.	Boot: R 94,97,101 - 103. Abgabe der Geräte. Schürmann
28. bis 31.10.	Im Hafen, Amsterdam. (A.D.M.) R 94,97,101 - 103.	Boot: R 94,97,101 - 103. Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Schürmann

Flottillenchef i.V.
Ob.Lt.z.S.

Flottilleningenieur:
Schürmann
Ob.Lt. (Ing.)

Gesehen!
Korv Kapt (Ing) und Div. Ing.

M.d.A.
Gesehen!

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

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Gedr 1949

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

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch
der
Boote R 92, 93, 95, 96, 98 und R 99.
(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef :	Kapitänleutnant	Märgner
Flottilleningenieur :	Oberleutnant (Ing.)	Schumann
Anlagen :	Keine :	

Bootsnummer :	Leitender Maschinist:	
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Obermaschinist	Hörath
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Obermaschinist	Hansen

Begonnen am 16.Oktober 1942
Abgeschlossen am 31.Oktober 1942

Anlage zu B.S.N.S. Nr. 32070 42

Anlage 3 zu 1/SN 1.SKI 32070 g Kdos.

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Gkdbr 8949

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Gregang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
vom 16. bis 31.10.	Im Hafen, Amsterdam (A.D.M.)	Boot: R 92,93,95,96,98 und 99. Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
	Flottillenchef i.V. [signature] Ob.Lt.z.S.	Flottilleningenieur: [signature] Ob.Lt.(Ing.)
		Gesehen! [signature] Korv Kapt (Ing) und Div. Ing.
		M.z.b. Gesehen! [signature] Kapitän z. See (Ing) v. Verbandsingenieur B.S.N.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des

Räumbootsbegleitschiffes

" M 534 "

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef :	Kapitänleutnant	Märgner
Flottilleningenieur :	Oberleutnant (Ing.)	Schumann
Kommandant :	Leutnant zur See	Krebs
Anlagen :	Keine.	
Leitender Maschinist:	Obermaschinist	Dreikorn.

Begonnen am 16.Oktober 1942

Abgeschlossen am 31.Oktober 1942

Anlage 2 zu 1/Skl 1.Skl. 32070 g.Kdos. Gkdos.

Anlage zu B.S.N. G.Kdos. 3376 / 42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
vom 16. bis 31.10.	Im Hafen, Amsterdam (A.D.M.)	Boot: M 534 Ausbildungs = und Maschinendienst. Keine besonderen Vorkommnisse.

Flottillenchef i.V. — Ob.Lt.z.S.

Flottilleningenieur: — Ob.Lt.(Ing.)

Kommandant: — Lt.z.S.

Gesehen!

Kapt (Ing) und Div. Ing.

Gesehen!

Kapitän z. See (Ing) u. Verbandsingenieur B.S.N.

3521

1. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 2949 A 4

Geheime Kommandosache!

Den 16. November 1942.

An

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (zweifach)
nachr. 8. Räumbootsflottille.

Betrifft : KTB 8. R.Fl. v. 16. bis 31.10.42.
Vorgang : 8. R.Fl. Gkdos 363 v. 5.11.42.

Anliegend wird das KTB der 8. R.Fl. für die Zeit vom 16. bis 31.10.42 zweifach, KTB Maschine dreifach vorgelegt.

Die Boote R 105 und R 108 gehören zur 9. R.Fl.

Sonst nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. Plath

Für die Richtigkeit :

Möller
Angestellte

-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr.: Gkdos 3280 AIo

den 5. Dezember 1942.

An

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine, Skl.

Anliegend wird das KTB der 8. R.-Flottille vom 16.-31.10.42. mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

1. Skl Qu (A I)

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl ta lac

1.Skl 32070 Kdos.

Anlage zu B.S.N. ... 42

5 Anl.

Kr 22191.

K. T. B.

8. Räumboots flottille

1. 11. - 15. 11. 1942

mit K. T. B. „M 534"

„ Abschrift Maschine

1 /

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein u.s.w.	Vorkommnisse Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Gkdos 3076

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Märgner.

Boot:	**Kommandant:**	
R 92	Ob.Lt.z.S.	Mellenthin
R 93	Stbs.Ob.Strm.(KOA)	Grebler
R 94	Lt.z.S.	Dobringer
R 95	Stbs.Ob.Strm.(KOA)	Mütz
R 96	Lt.z.S.	Strauß
R 97	Stbs.Ob.Strm.	Böhlein
R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest
R 99	Lt.z.S.	Küchemann
R 100	Lt.z.S.d.R.	Müller
R 101	Ob.Fähnr.z.S.	Bässler
R 102	Lt.z.S.d.R.	Braak
R 103	Lt.z.S.d.R.	Kretschmer

Begonnen am: 1. November 1942.
Abgeschlossen am: 15. November 1942.

Anlage 2 zu 1/SR [illegible]/42 Gkdos.

23/0 YL

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Vom 1. bis 15. 11.42	Amsterdam (A.D.M.)	Werftliegezeit.

Flottillenchef i.V.

[signature]

Oberleutnant zur See

1.11.

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

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Gkdos 3036

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille
"M. 534".

Kommandant: Lt.z.S.d.R. Krebs

Begonnen am: 1. November 1942.
Abgeschlossen am: 15. November 1942.

Anlage 1 zu 1/Skl 32666/42

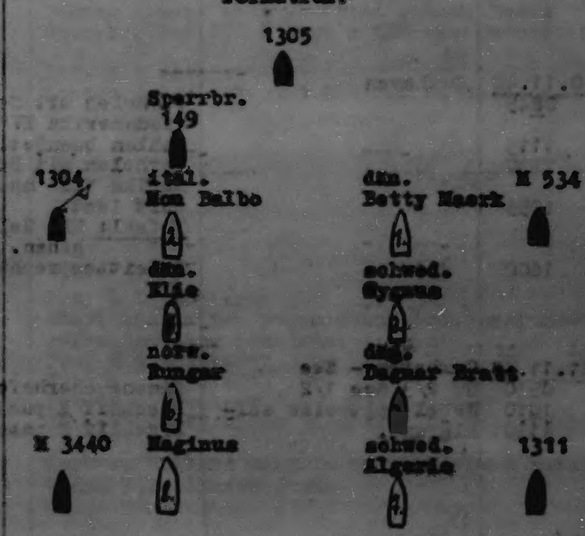
Anlage zu D. S. U. [illegible] 3350 / 42

Zu beziehen vom Vordrucklager der Kriegsmarine: F. A. Augustin in Rüdersdorf
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
1.11.42	Amsterdam – Droogdock	Im Hafen, z.Vfg.d.R.Boote. – Waffendienst. Kuebs-
2.11.42	Amsterdam – Droogdock	Im Hafen, z.Vfg.d.R.Boote – Waffendienst. Kuebs-
3.11.42	Amsterdam – Coenhaven	
0930 –		Schleifenfahrt mit Schlepperhilfe.
1300		Coenhaven fest.
1400		Kohlenübernahme beendet.
1600		Seeklarmeldung an 1. S.D.
		Befehl: Am 4.11. nach Ijmuiden laufen, dort an Ost-Westgeleit anschliessen. Kuebs-
4.11.42	Amsterdam-Ijmuiden	
0805		Coenhaven abgelegt. Mit Reichsadlern nach Ijmuiden.
1200		Ijmuiden Nordhafen zwischen Dalben 3 und 4 fest.
		Befehl: Am 5.11. morgens an Geleit nach R'dam anschliessen. Kuebs-
5.11.42	Ijmuiden – See – Ijmuiden. Nebel SW 2, See 1/2	
1130		Auf Anweisung Hafenkapitän Ijmuiden ausgelaufen zur Anst.Tonne.
		Anschluss an Geleit nicht erreicht, da Geleit schon um 1100 Anst.Tonne passiert. Laufen wieder Ijmuiden ein.
1330		Ijmuiden Nordhafen Dalben 3 u. 4 fest. Kuebs-
6.11.42	Ijmuiden – Rotterdam SW 3, See 2, dunstig	
0800		abgelegt.
1030		Befehl: An der Anst.Tonne auf 3 R-Boote der 9.R:Fl. zum Marsch nach R'dam warten.
1530		Auf Befehl 1. S.D. mit Vp. 1340 u. 1334 Marsch nach R'dam angetreten. Marschfahrt 8s. Anst.Tonne Hoek v. Holland passiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1715		R'dam Ijsselhaven fest.
		Befehl: Am 7.11.42 mit Geleit Nr. 1972 nach Elbe. Kuebs-
7.11.42	Rotterdam – Hoek v. Holland SW 3-4, See 2, dunstig	
0800		abgelegt.
0920		erhalten beim Passieren der Sperre Befehl vom Hafenkommandant Hoek v. Holland bei W 4 zu ankern, da Geleit um 24 Std. verschoben.
1000		fallen St.B.-Anker bei W 4.
1445		Anker auf, verholen nach Hoek.
1510		Hoek v. Holland am Fruchtschuppen fest.
		Befehl: Am 8.11. mit Geleit Nr. 1972 um 1000 ab Anst.Tonne nach Elbe. Kuebs-
8.11.42	Hoek v. Holland – See N 4, See 3 klar	
0910		Hoek v. Holland abgelegt.
1000		Anst.Tonne Hoek v. Holland passiert.
1015		Geleitfahrt aufgenommen.

Formation:



Zu beziehen vom Vertriebsamt der Reichsmarine O. U. Hamburg 36 Stadthaus
Mobilmachungsbücher: Für Offiziere, in Ord. Für Kriegsberichter in Einheitsform
B 56 Kriegstagebuch
Din A 5

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1450		Angt.Tonne Ijmuiden passiert.
1915		Punkt T passiert.
2010		Fliegeralarm.
2012		St.B.achteraus Leuchtbombe. Flugzeuggeräusche über Geleit.
2013		Feuererlaubnis f. leichte Flakwaffen.
2034		B.B.achteraus Leuchtbombe.
2045		Bombenwurf (4-5 Bomben) weit vor dem Geleit. Keine Schäden.
2125		Punkt N passiert. Krebs
9.11.42	See-Cuxhaven NW 3/4, See 3 leicht bewölkt	
0045		Punkt N 1 passiert.
0745		Punkt D 1 passiert.
0800		Räumung einer EMA durch Sperrbrecher 149 beobachtet.
1080		Punkt C passiert.
1310		Punkt A passiert.
1585		L'schiff H passiert. Aus dem Geleit entlassen.
1700		Netzsperre Cuxhaven passiert.
1740		Cuxhaven, Minensucherhafen, Fölserbrücke fest.
1945		Fliegeralarm. Beteiligen uns am Sperrfeuerlegen.
		Verbraucht: 2 Schuss 3,7 cm Flak, 32 " 2 " " .
2210		Alarm beendet. Krebs
10.11.42	Cuxhaven	
0945		Verholen mit Schlepper "Steuermärder" und "Südamerika IV" zum Kohlenpier.
1115		Kohlen beendet.
1230		Verholen mit Schlepper "Caroline" und "Südamerika VII" nach Fölserbrücke.
1865		dort fest.
		Befehl: Mit Geleit Nr. 365 am 11.11.42 Maas gehen.
1600		Geleitbesprechung im Minensucherhafen. Krebs
11.11.42	Cuxhafen - See	
0930	SW 2/3 See 1/2	Minensucherhafen abgelegt.
1010	Nebel zeitweise auf-	L'schiff K passiert.
1130	klarend.	L'schiff H passiert. Geleit nimmt Fahrt auf

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Formation: Sperrbr. 178; 1304; Dtsch. Wiegand; M 2007; M 1305; dän. Wiborg; holl. Nordrijk; M 1311; dän. Maelk; schwed. Greth; M 534; M 3440
300		Pkt. A passiert. Befehl an M 534 von Geleitführer bis Einbruch Dunkelheit 5 sm vor dem Geleit fahren.
1750		Pkt. C passiert. Befehl an M 534 von Geleitführer wieder alte Position einzunehmen.
1949)		Sperrbrecher 178 bringt 2 EMA zur Detonation.
1950)		
2120		Pkt. D 1 passiert.
2359		Sperrbr. 178 bringt 1 EMA zur Detonation. Krebs
12.11.42	See - Rotterdam SW 3 nach S drehend See 2/3 Nebel, zeitweise etwas aufklarend	
0040		Pkt. L 1 passiert.
0200-600		Sämtliche Waffen wegen Schnellbootsgefahr gefechtsmässig besetzt.
0340		Pkt. M 1 passiert.
0620		Pkt. N passiert.
0830		Pkt. T passiert.
1230		Angt.Tonne Ijmuiden passiert. Dampfer "Wiborg" nach Ijmuiden entlassen.
1600		Hoek v. Holland Angt.Tonne einlaufend pass.
1735		R'dam Ijsselhaven fest. Krebs

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.11.42	Rotterdam	Yjsselhaven. Ausbildungs-Waffendienst. Krebs
14.11.42	Rotterdam	Yjsselhaven. Ausbildungs- Waffendienst. Krebs
15.11.42	Rotterdam	Dienst nach Sonntagsdienstplan. Krebs

Kellenbenz
Ob.Lt.z.S. und Flo.Chef i.D.

Zu beziehen vom Oberkommando der Kriegsmarine: S. D. Wagenitz in Gemeinschaft mit Buchhandlungen für Seekartenverlag in Kiel, für Nordseehäfen in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Geheim 3016

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
6.Räumbootsflottille "R 92 bis R 1o3".
(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef : Kapitänleutnant o Märgner
Flottilleningenieur Oberleutnant (Ing.) Schumann
Anlagen : Keine.

Bootsnummer : Leitende Maschinisten :

R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Obermaschinist	Horath
R 94	Obermaschinist	Henke
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Stabsobermaschinist	Ricken
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Obermaschinist	Hansen
R 1oo	Stabsobermaschinist	Höhne
R 1o1	Obermaschinist	Beller
R 1o2	Obermaschinist	Pabst
R 1o3	Obermaschinist	Schröter

Begonnen am 1.November 1942
Abgeschlossen am 15.November 1942

Anlage 3 zu 1/Sich.Abt. Gkds.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
vom 1.11. bis 15.11.	Im Hafen, Amsterdam. (A.D.M.)	Boot: R 92 - 103 Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
		Flottilleningenieur i.V. Fuchsstein Ob.Masch.(R.O.A.)
	Flottillenchef i.V. Ob.Lt.z.See	Gesehen! Korv Kapt (Ing) und Div. Ing.
		W.z.b. Gesehen! Marlow. Kapitän z. See (Ing) u. Verbandsingenieur 3. S.Fl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Geheim 3426
		Geheime Kommandosache!
		Kriegstagebuch des Räumbootsbegleitschiffes "M 514" (Abschnitt Masch.)
	Kommandant:	Leutnant z.See Krebs
	Leitender Maschinist:	Obermaschinist Dreikorn
	Anlagen:	- keine -
		Begonnen am: 1. 11. 1942
		Abgeschlossen am: 15. 11. 1942

Anlage 4 zu 1/Skl 3296 Gkds. 3350/42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.11.	Im Hafen Amsterdam	Boot:"M534" keine bes. Vorkommnisse. Dreikorn
2.11.	Im Hafen	Boot:"M534" keine bes. Vorkommnisse. Dreikorn
3.11.	Im Hafen	Boot:"M534" M-E-S-Schleifenfahrt. Kohlenübernahme:60,0 t Best.n.d. Übernahme: 91,3 t Dreikorn
4.11.	Im Hafen Amsterdam, Im Hafen Ymuiden.	Boot:"M534" Marschfahrt nach Ymuiden. Dreikorn
5.11.	Im Hafen Ymuiden, in See, im Hafen Dixmuiden.	Boot:"M534" Ausgelaufen. Wegen nebeligen Wetters Geleitzug nicht gefunden u. wieder eingelaufen. Dreikorn
6.11.	Im Hafen Ymuiden, in See, im Hafen R'dam.	Boot:"M534" Marschfahrt nach Rotterdam. Dreikorn
7.11.	Im Hafen, in See, im Hafen Hoek v. Holland	Boot:"M534" Marschfahrt nach dem Seegebiet Hoek v. Holld. Dort geankert. Später nach H.v. Holld. eingeleufen. Dreikorn
8.11.	Im Hafen in See.	Boot:"M534" Fahrt im Geleitzug nach Cuxhaven. Dreikorn
9.11.	In See, im Hafen Cuxhaven,.	Boot:"M534" Fahrt im Geleitzug. In Cuxhaven festgemacht. Dreikorn
10.11.	Im Hafen.	Boot:"M534" Kohlenübernahme: 80,0 t Best. n. d. Übernahme:111,3 t Speisewasserübernahme: 29,0 m³ Best. n. d. Übernahme: 46,5 m³ Dreikorn
11.11.	Im Hafen Cuxhaven, in See.	Boot:"M534" Fahrt im Geleitzug nach Rotterdam. Dreikorn

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.11.	In See, im Hafen Rotterdam	Boot:"M534" Fahrt im Geleitzug. In Rotterdam eingelaufen. Dreikorn
13.11. bis 15.11.	Im Hafen.	Boot:"M534" keine besonderen Vorkommnisse. Dreikorn
	gesehen: Krebs Leutnant z. S. u. Kmdt.	Leitender Maschinist: Dreikorn Obermaschinist.
		Gesehen! Müller Korv Kapt (Ing) und Div. Ing.
		M.z.b. Gesehen! Marlow Kapitän z. See (Ing) u. Verbandsingenieur B.S.N.

1. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 3036 A 4

Den 23. November 1942.

3606
750

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (zweifach)
nachr. 8. Räumbootsflottille.

Betrifft : KTB 8. R.Fl. v. 1. bis 15.11.42.
Vorgang : 8. R.Fl. Gkdos 374 v. 16.11.42.

Anliegend wird das KTB der 8. R.Fl. für die Zeit vom 1. bis 15.11.42 zweifach, KTB Maschine dreifach vorgelegt. Nichts zu bemerken.

Im Entwurf gez. Plath

Für die Richtigkeit :
Möller
Angestellte

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr. Gkdos 3350 A III

Den 13. Dezember 1942.

An

Geheim! Kommandosache!
Oberkommando der Kriegsmarine Skl.

-4-

Anliegend wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille vom 1. - 15.11.1942 mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

1. Skl Qu (A I) 29
AI
AI
12
7 52

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl an Kr 26
21
12

1.SKl 32966 g.Kdos.
142
4 Anl.

Anlage zu B. S. N. G. Kdos. 3350 / 42

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

Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Gkdos 3336

Geheime Kommandosache!

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

der

8. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kptlt. M ä r g n e r

Boot:	Kommandant:
R 92	Oblt. z.S. Mellenthin
R 93	Stbs.Ob.Strm. (KOA) Grebler
R 94	Lt. z.S. Dobringer
R 95	Stbs.Ob.Strm. (KOA) Mätz
R 96	Lt. z.S. Strauß
R 97	Stbs.Ob.Strm. Böhlein
R 98	Lt. z.S. d.R. Wiest
R 99	Lt. z.S. Küchemann
R 100	Lt. z.S. d.R. Müller
R 101	Ob.Fähnr. z.S. Bässler
R 102	Lt. z.S. d.R. Braack
R 103	Lt. z.S. d.R. Kretschmer

Begonnen am: 16. November 1942
Abgeschlossen am: 30. November 1942

Anlage 1 zu 1/Skl 1487/42 Gkds.

3586/42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Vom 16. - 30. November 1942	Amsterdam (A. D. M.)	Werftliegezeit.

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr.: Gkdos 3586 AIII

den 7. Januar 1943.

An

Geheim! Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine, SKl.

Anliegend wird das KTB der 8. R.-Fl. vom 16.-30.11.42. mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

an Kr
1. Skl. i.A.

1.Skl 1487/43 Gkdos. – 2 –

Bootsnummer :	Leitende Maschinisten :	
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Obermaschinist	Hörath
R 94	Obermaschinist	Lenke
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Stabsobermaschinist	Rieken
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Obermaschinist	Hansen
R 100	Stabsobermaschinist	Böhne
R 101	Obermaschinist	Beller
R 102	Obermaschinist	Pabst
R 103	Obermaschinist	Schröder

Begonnen am 16.November 1942
Abgeschlossen am 30.November 1942

Anlage 2 zu 1/Skl 1487/43 Gkdos.

3586 42

1. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 3226 A 4

Den 11. Dezember 1942.

An

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (zweifach)
nachr. 8. Räumbootsflottille.

Betrifft : KTB 8. R.Fl. v. 16. bis 30.11.42.
Vorgang : 8. R.Fl. Gkdos 400 v. 8.12.42.

Anliegend wird das KTB der 8. R.Fl. für die Zeit vom 16. bis 30.11.42 zweifach, KTB Abschnitt Maschine dreifach vorgelegt. Nichts zu bemerken.

— 5 —

i.V.

Angabe des Ortes. Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Anlage zu 1. Sicherungsdivision B. Nr.: Okt. 3226

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille "R 92 -103"

(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef : Kapitänleutnant Mörgner
Flottilleningenieur : Oberleutnant Ing. Schumann
Anlagen : - keine -

Bootsnummer :

R 92
R 93
R 94
R 95
R 96
R 97
R 98
R 99
R 100
R 101
R 102
R 103

Leitende Maschinisten :

Obermaschinist Schulz
Obermaschinist Hörath
Obermaschinist Lenke
Obermaschinist Töpper
Obermaschinist Fliegner
Stabsobermaschinist Ricken
Obermaschinist Schmitz
Obermaschinist Hansen
Stabsobermaschinist Höhne
Obermaschinist Beller
Obermaschinist Pabst
Obermaschinist Schröter

Begonnen am 16.November 1942
Abgeschlossen am 30.November 1942

Anlage 2 zu 1/SM 1787/42 Gkdos.

3586 V2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes. Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Kgl. Mondschein usw.	Vorkommnisse
vom 16. bis 30.11.	Im Hafen, Amsterdam. (A.D.M.)	Boot: R 92 bis 103 Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
	Flottillenchef : Kaptlt.	Flottilleningenieur i.V. Rückstein Ob.Masch.(R.O.A.)

H.g.b.
Gesehen!
Kapitän z. See (Ing)
u. Verbandsingenieur R.O.A.

1 / 1

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

Vermerke 2796

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille

"M - 534."

Kommandant: Lt.z.S.d.R. Krebs.

Begonnen am: 16. November 1942.

Abgeschlossen am: 30. November 1942.

Anlage 1 zu 1/Skl 2031/43 Gkdos.

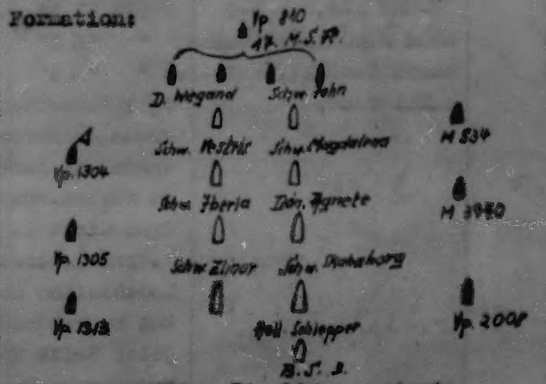
Anlage zu B. d. N. d. Gkdos. 3657 / 42

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.42.	Rotterdam- Ijsselhaven	Waffen - und Ausbildungsdienst Befehl von 1. Sich.Div.: Am 17.11.42. 0900 Uhr Geleit für "M - 432" stellen von Rotterdam in See und zurück. Krebs-
.11.42. 900 930 1200 1220 1230 1315 1700 1830	Rotterdam - See - Hoek van Holland NNO 5 - 6 drehend auf NNW, See 5 bedeckt	Seeklar Ijsselhaven abgelegt.Geleiten "M 432" nach See. "M432" konnte wegen schlechten Wetters und zu hoher See kein Gerät ausbringen,daher drehen auf Einlaufkurs. Hoek van Holland einlaufend passiert im Parkhaven Rotterdam längsseit Vp. 1237 fest.- Befehl von 1. Sich. Div.: Nacht vom 17. - 18. 11. 42. Position "Rom" besetzen.Einzelheiten bei 13. Vp.Flottille erfragen. Parkhaven abgelegt. Laufen nach Hoek. Hoek festgemacht. Wegen schlechten Wetters und grober See nach Rücksprache mit Kmdt. Vp.1304,07 und 2007 nicht auf Position ausgelaufen. Krebs-
18.11.42. 1000-1700	Hoek van Holland NNW 4, See 3 - 4 bedeckt.	Artilleriedienst und Waffenreinigen Übernehmen 60 Tonnen Bunkerkohlen mit Körben aus Kohleleichter. Befehl von 1.Sich. Div.: Am 19.11. 42. ab 0900 klarhalten für Geleit "K 2" von Hoek nach See und zurück. Krebs-

Zu beziehen vom Vorbringer der Kriegsmarine: D. N. Hamburg 11 Gröningerstr.
Musterherausgabestelle: Für Schiffsbetrieb in Kiel, für Werftbetrieb in Wilhelmshaven
B 36. Kriegstagebuch. Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.11.42.	Hoek van Holland -	
0900	See - Rotterdam	Seeklar
0930	NNW 2-3 auf NNO	Hoek abgelegt, folgen "K 2". Flakschutz für
	drehend, See 2-3	"K 2", der seine Waffen einschiesst.
1220	dunstig, bedeckt	Versuch, Jolle oder Pinass auszusetzen zur
		Übernahme des Versuchskommandos von "K 2"
		misslang wegen zu starker Dünung.
1545		Bei Ansteuerungstonne Hoek van Holland von
		"K 2" entlassen, laufen nach Rotterdam.
1610		passieren Hoek van Holland.
1805		Rotterdam Ijsselhaven festgemacht.
		Kleb-
20.11.42.	Rotterdam	Waffen - Ausbildungsdienst.
	Ijsselhaven	
		Kleb-
21.11.42.	Rotterdam	Befehl: Am 21.11. 1500 Uhr ab Hoek Ansteurung
	Ijsselhaven	Sicherung für 17.M.S.Fl. während Suchar beit.
		Durch Rücksprache mit 17.M.S.Fl. Seeklarbefe
		aufgehoben. 1. Sich. Div. verständigt.
		Kleb-
22.11.42.	Rotterdam	Dienst nach Sonntagsdienstplan.
	Ijsselhaven	
		Kleb-
23.11.42.	Rotterdam	Ausbildungs-Waffendienst.
	Ijsselhaven	Befehl: Mit Geleit 1986 nach Elbe gehen.
1100		Geleitbesprechung beim Hafenkommandanten.
		Kleb-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.42.	Rotterdam	Ausbildungs - Waffendienst.
	Ijsselhaven	Befehl von I.Sich.Div.: Am 25.11.42 um 1000Uhr
		mit Geleit Nr. 1986 nach Elbe.
		Kleb-
.42.	Rotterdam - See	
	N-NNO 4-5, See 3-4	Ijsselhaven abgelegt.
0930	bedeckt, Schauer,	Sperre Hoek passiert. Waffen eingeschossen.
5	Nebelschwaden.	Geleit nimmt Fahrt auf.
		Geleit-Führer: Vp 1304 Lt.z.S. Lucht.
		Formation:



Ansteuerungstonne Ijmuiden passiert.
Begegnung mit Elbe - Maas Geleit.
Fliegeralarm. Alle Waffen gefechtsmässig besetzt.
Ein feindlicher Bomber umkreist das Geleit.
Ist wegen starker Bewölkung nur zeitweilig zu sehen.
Angriff zweier Bomber auf das Geleit von St.B. vorne. Wird mit allen Waffen von "M - 534" abgewehrt.
Munitionsverbrauch:

1	St.	10,5 cm
4	"	3,7 "
360	"	2 "
36	"	0,8 "

Einzelne Treffer von 3,7 cm beobachtet.
Bomber drehen bei etwa 1500 m Entfernung vom Geleit ab, ohne Bombenwurf.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Greifen das Geleit nochmals kurz von B.B. Seite an, werden von den B.B.Geleitbooten abgewehrt, drehen endgültig ab.
2000		Holländischer Schlepper mit Vp.2008 nach Den Helder entlassen.
		Kursänderung auf 20°
2225		Punkt N passiert.
		Kleb-
26.11.42.	See - Cuxhaven	
0215	N-NNW 4-6,See 4-5	Punkt "N 1" passiert.
0640	hohe nördliche Dünung	" "L 1" "
1010	stark bewölkt,zeitweise aufklarend.	" "D 1" "
		Schiff arbeitet heftig in der schweren Nord- dünung und Dwarssee,so dass Besatzung angewiesen wurde,mit geluteten Schwimmwesten an Oberdeck zu stehen.Erwäge,Nothafen anzulaufen.Laufe dann dicht in Lee des Schwed.Dampfers"John".
		Speisewasserder Seitenzellen wurde in die Bodenzellen abgelassen(18 Tonnen) um Stabilität zu erhöhen. Schiff holte bis 39° nach jeder Seite über.
1330		Passieren Punkt "C".Nuer Kurs 90°.
		Schiff macht ausgeglichenere Bewegungen,da See jetzt 1Strich achterlich als Dwars.
		Beschlosse,Reise fortzusetzen.
1625		Punkt "A" passiert.
1640		Begegnung mit Elbe - Maas Geleit.
1910		Leuchtschiff "H" passiert an B.B.
2020		Leuchtschiff "K" passiert an B.B.
2110		Netzsperre Cuxhaven passiert.
2230		Cuxhaven - Minensucherhafen - Fälserbrücke fest.
		Kleb-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.42.	Cuxhaven	Mit Schlepper "Krautsand" und "Fairplay"IX. zum Kohlenpier verholt.Dort Übernahme von 80 Tonnen Bunkerkohlen.
		Mit denselben Schleppern verholt nach Fälserbrücke.
		Kleb-
1.42.	Cuxhaven	Ausrüsten - Arbeitsdienst.
		Kleb-
9.11.42.	Cuxhaven	Dienst nach Sonntagsdienstplan.
		Kleb-
0.11.42.	Cuxhaven	Artillerie - Gefechtsdienst.
		Kleb-
		Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Befehlshaber
der Sicherung der Nordsee
B.Nr.: Gkdos 3651 AXII

den 15. Januar 1943.

Geheim! Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine, Skl.

Anliegend wird das K.T.B. des R-Bootsbegleitschiffes M 534 vom 16.-30.11.42. mit Abschnitt Maschine vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

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

2. Ober 1 SM an Fr

1 SKl an Iac

1.SKl 2038/43 g.Kdos. - 2 -

Begonnen	am:	16. 11. 1942
Abgeschlossen	am:	30. 11. 1942

Anlage 2 zu 1/SKl 2038/43 g.Kdos.
3651 42

In beziehen vom Verbandlager der Kriegsmarine: A. J. Kupfer in Oldenburg
Bestellungsgebühren: für Ostseebereich: in Kiel, für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Die A 3

1. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 3286 A 4

Den 18. Dezember 1942.

Geheime Kommandosache!

An Befehlshaber der Sicherung der Nordsee (zweifach)
nachr. 8. Räumbootsflottille.

Betrifft : KTB 8. R.Fl. M 534 v. 16. bis 30.11.42.
Vorgang : 8. R.Fl. Gkdos 409 v. 10.12.42.

Anliegend wird das KTB des R - Bootsbegleitschiffes M 534 der 8. R.Fl. zweifach, KTB Abschnitt Maschine dreifach vorgelegt. Nichts zu bemerken.

— 5 —

Im Entwurf gez. Plath

Für die Richtigkeit :
Müller
Angestellte

Datum und Uhrzeit

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des Räumbootsbegleitschiffes „M 534"

(Abschnitt Masch.)

Kommandant: Leutnant zur See Krebs
Leitender Maschinist Obermaschinist Dreikorn
Anlagen: - keine -

Begonnen am: 16. 11. 1942
Abgeschlossen am: 30. 11. 1942

Anlage 2 zu 1/SM 2038/43 geh.

Zu beziehen vom Vorratslager der Kriegsmarine: M. d. Kriegsm. in Gotenhafen
Nebenlieferungsstellen: für Ostpreußen: in Pillau; für Nordwestdeutschland: in Wilhelmshaven

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16. 11.	Im Hafen Rotterdam	Boot: „M 534" keine bes. Vorkommnisse Freikorn
17. 11.	Im Hafen Rotterdam in See, im Hafen Rotterdam, im Hafen Hoek v. Holl.	Boot: „M 534" ausgelaufen zur K - Boot Begleitfahrt. Wegen schlechten Wetters wieder eingelaufen nach Rotterdam. Marschfahrt von Rotterdam nach Hoek v. Holl. Altmotorenölabgabe an M.-A.-St. Rotterdam 3246,0 kg Freikorn
18.11.	Im Hafen Hoek v. Holland.	Boot: „M 534" Kohlenübernahme: 60,0 t Bestand nach der Übernahme: 117,5 t Freikorn
19. 11.	Im Hafen Hoek von Holl. in See, im Hafen Rooterdam	Boot: „M 534" K.-Boot Begleitfahrt Freikorn
20. 11.	Im Hafen Rotterdam	Boot: „M 534" keine bes. Vorkommnisse. Freikorn
21. 11.	Im Hafen Rotterdam	Boot: „M 534" Maschinenölübernahme: 200,0 l Best. n. d. Übernahm: 200,0 l Freikorn
22. 11. bis 24. 11.	Im Hafen	Boot: „M 534" keine besonderen Vorkommnisse Freikorn
25. 11.	Im Hafen Rotterdam, in See.	Boot: "M 534" Fahrt im Geleitzug nach Cuxhaven. Freikorn
26. 11.	In See, im Hafen Cuxhaven.	Boot: „M 534" Fahrt im Geleitzug. In Cuxhaven eingelaufen. Freikorn
27. 11.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M 534" Kohlenübernahme: 80,0 t Bestand n. d. Üb: 114,5 t Freikorn
28. 11.	Im hafen Cuxhaven	Boot: „M 534" Speisewasserübernahme: 20,0 t Best.n.d. Übern: 39,5 t Freikorn
29. 11. und 30. 11.	Im Hafen	Boot: „M 534" keine besonderen Vorkommnisse Freikorn

gegeben:
Kuebi-
Leutn at zur See
und Kommandant

n.z.b.
Geschen!
Kapitän z. See (Ing)
Verbandsingenieur B.d.U.

Leitender Maschinist:
Freikorn
Obermaschinist

KOA

2 Anlagen zu Pers.

35 vom 1.1. 19 43

Vorl. Anmeldg.

Chr 22809a

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kptlt. M ä r g n e r

Boot:	Kommandant:
M 534	Lt.z.S.d.R. Krebs
M 92	Oblt.z.S. Mellenthin
R 93	Stbs.Ob.Strm.(KOA) Gretzler
R 94	Lt.z.S. Dobringer
R 95	Stabs-Ob.Strm. (KOA) Mätz
R 96	Lt.z.S. Strauß
R 97	Stbs.Ob.Strm. Böhlein
R 98	Lt.z.S.d.R. Wiest
R 99	Lt.z.S. Küchemann
R 100	Lt.z.S.d.R. Müller
R 101	Ob.Fähnr.z.S. Mäurer
R 102	Lt.z.S.d.R. Brauck
R 103	Lt.z.S.d.R. Kretschmer

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

1.AO SK 183/434

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	Befehlsh. Tb.-Nr.
Vom 1. bis 15. Dezember 1942	Amsterdam (A. D. M.)	Werftliegezeit	
- " -	Cuxhaven	M 534 Werftliegezeit.	

Strängner

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. G 633 A 5

,den 19. Januar 1943

Geheim!

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl.)

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. Räumboots-Flottille
vom 1. - 16.12.1942
mit Abschnitt Maschine ohne Bemerkungen vorgelegt.

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

an Kr
1. Skl. i.A. Iac

1.Abt. SKL

g-2-

1144 vom 24.2.43 2.1.1. Skl. Kr.Tg. 82 43/43 2 S.D.

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

Anlage zu B.S.W.
3.-Nr. Gkdos. 177 vom 25.2.19.. 43

Fuhl 22869

1

Geheime Kommandosache

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

der

8. U m b o o t s f l o t t i l l e

M - 534.

Kommandant : Lt. z.S. d.R. Krebs.

Begonnen am : 1. Dezember 1942.

Abgeschlossen : 15. Dezember 1942.

Anlage 1 zu 1/Skl 1371/43 Gkdos.

Befehlshaber der Sicherung
West
A 5
B.-Nr. Gkdos 249

, den 3. Februar 1943

435

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl.)

Berlin.

Betrifft: K.T.B. 8. Räumboots-Flottille vom 1. - 15.12.1942
Vorgang : BSW - B.Nr. G 633 A 5 vom 19.1.1943

Anbei wird das Kriegstagebuch des Räumboots-Begleitschiffs

2 M 534

vom 1. - 15.12.1942

mit Abschnitt Maschine ohne Bemerkungen nachgereicht.
M 534 unterstand im Berichtsabschnitt taktisch nicht dem

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

2 Anl.

1.SKl 4371/43 g.Kdos. — 2 —

0750	Cuxhaven.	abgelegt.
0825	SW 5-6, sehr grobe	Netzsperre auslaufend passiert.
0905	See, böig.	Leuchtschiff K passiert
1010		" H " , Geleitfahrt aufgen.
1105		Bei Elbe 1 wegen zu schlechten Wetters auf
1255		Gegenkurs. Bei Geleitführer abgemeldet.
1340		Netzsperre einlaufend passiert.
		Minensucherhafen - Fülserbrücke fest.
2.12.42.	Cuxhaven - Fülserbrücke	Mit „Fairplay" IX und „Caroline" zur
0755		„Sanftlebenwerft". Reparatur am Speisewasserv-
0945		vorwärmer. Mit denselben Schleppern zum Lenz-
1315		kai. Nehmen 30 Tonnen Bunkerkohle.
		Mit denselben Schleppern zur Fülserbrücke.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.42.	Cuxhaven - Minen - sucherhafen.	Ausbildungsdienst - Arbeitsdienst. Befehl von V. Sich. Div.: Mit Geleit 372 am 3. 12. nach Maas gehen, am 2. 12. abends auslaufen. Kuh-
2.12.42. 1615 1635 1740	Cuxhaven - Elbe 4II. W 5-6, grobe See 3-4, bedeckt, böig.	abgelegt Netzsperre Cuxhaven passiert. fallen Anker bei Elbe 111. Kuh-
3.12.42. 0730 0815 0835	Elbe 111 - Cuxhaven NW 4-5, grobe See böig.	Anker auf, beschließe wegen Wetterlage wieder einzulaufen. Melde Boot bei Geleitführer ab. Netzsperre einlaufend passiert. Minensucherhafen - Fülserbrücke fest. Ausbildungs - Artilleriedienst. Befehl: Am 4. 12. 42. mit Geleit 373 nach Maas gehen. 1600 Geleitbesprechung im M.S. Hafen. Kuh-
4.12.42. 0750 0825 0905 1010 1105 1255 1340	Cuxhaven - Elbe 1 Cuxhaven. SW 5-6, sehr grobe See, böig.	abgelegt. Netzsperre auslaufend passiert. Leuchtschiff K passiert " H " , Geleitfahrt aufgen. Bei Elbe 1 wegen zu schlechten Wetters auf Gegenkurs. Bei Geleitführer abgemeldet. Netzsperre einlaufend passiert. Minensucherhafen - Fülserbrücke fest. Kuh-
5.12.42. 0755 0945 1315	Cuxhaven - Fülserbrücke	Mit „Fairplay" IX und „Caroline" zur „Saftlebenwerft". Reparatur am Speisewasserverwärmer. Mit denselben Schleppern zum Lenzkai. Nehmen 30 Tonnen Bunkerkohle. Mit denselben Schleppern zur Fülserbrücke. Kuh-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.12.42.	Cuxhaven - Fülserbrücke.	Dienst nach Sonntagedienstplan. Kuh.
7.12.42.	Cuxhaven - Fülserbrücke.	Artilleriedienst - Waffenreinigen. Kuh-
8.12.42. 1015 1200	Cuxhaven - Sanitlebenwerft.	Mit Schlepper „Fairplay IX" und „Südamerika VII" verholen zum SlipSanitlebenwerft. Schiff auf Slip zur Reperatur der Bodenta[illegible]. Kuh-
9.12.42. bis 12.12.42.	Cuxhaven - Sanitlebenwerft.	Ausführung von Reparaturen - Arbeitsdienst - Schiffsbodenreinigen und Bodenanstrich. Kuh-
13.12.42. 1515 1800	Cuxhaven - Fülserbrücke.	Schiff läuft von Slip. Mit den Schleppern. „Kräutsand" und „Amerika IX" zur Fülserbrücke. Fernschreiben vom Flottillenchef: „Vor in See gehen Stabilität nachprüfen, Ergebnis melden." Benachrichtige V.Sich.Div. Kuh-
14.12.42.	Cuxhaven - Fülserbrücke.	Ausbildungs - Artilleriedienst. Gebe F.S. an K.M.W.M.-Hoyen weiter mit Bitte um sofortige Erledigung. Spreche telefonisch mit den zuständigen Inspektor. Kuh-
15.12.42.	Cuxhaven - Fülserbrücke.	Ausbildungs - Artilleriedienst. Kuh-

Wagner
Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Datum Ereignis und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	B.R.-Flottille	Ha 22869/2

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der Boote
R 92,93,94,95,96,97,98,99,100,101,102,103.
(Abschnitt Masch.)

Flottillenchef :	Kapitänleutnant	M ö r g n e r
Flottilleningenieur :	Oberleutnant (Ing.)	S c h u m a n n
Anlagen :	- keine -	

Bootsnummer :	Leitende Maschinisten :	
R 92	Obermaschinist	S c h u l z
R 93	Obermaschinist	H ö r a t h
R 94	Obermaschinist	H e n k e
R 95	Obermaschinist	T ü p p e r
R 96	Obermaschinist	F l i e g n e r
R 97	Stabsobermaschinist	R i c k e n
R 98	Obermaschinist	S c h m i t z
R 99	Obermaschinist	H a n s e n
R 100	Stabsobermaschinist	H ö h n e
R 101	Obermaschinist	B e l l e r
R 102	Obermaschinist	P a b s t
R 103	Obermaschinist	S c h r ö t e r

Begonnen am 1.Dezember 1942
Abgeschlossen am 15.Dezember 1942

mit 17 Bl. 437/143 geheft. - M 534

1.Abt. Skl. 183/43 g

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. R 98 Schmierölübernahme: von M.A.St. Amsterdam. Azo 1 Pers. 1/3.
2.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
3.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse.
4.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. R 92 Probelauf des Hilfsmotors.
5.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. R 92 Probelauf des Hilfsmotors. R 96 Schmierölübernahme: v.M.A.St. Amsterdam. 2ooo 1 ZdM 7 Standprobe der Hauptmotoren und des Hilfsmotors.
6.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. R 95 Schmierölübernahme: v.M.A.St. Amsterdam. 16oo 1 ZdM7 R 96 Standprobe der Hauptmotoren.
7.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. R 92 Standprobe der Hauptmotoren. Schmierölübernahme: M.A.St. A'dam 7oo 1 ZdM 7 Treibölübernahme: 3,5 m3 Pers. 1/3, Zeit 35 Min. Best.n.d.Übernahme 6,6 m3 R 98 Probelauf der Hauptmotoren. Schmierölübernahme: M.A.St.A'dam 6oo 1 ZdM 7 Treibölübernahme: 6,0 m3 Pers. 1/3, Zeit 5o Min. Best.n.d.Übernahme: 9,o m3
8.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. R 92 Treibölübernahme: 0,8 m3 Pers. 1/3, Zeit 1oo Min. Best.n.d.Übernahme: 13,3 m3 R 96 Entmagnetisierungsfahrt. Treibölübernahme: 8,6 m3 Pers. 1/3, Zeit 6o Min. Best.n.d.Übernahme: 12,2 m3 R 98 Entmagnetisierungsfahrt. Treibölübernahme: 6,4 m3 Pers. 1/3, Zeit 5o Min. Best.n.d.Übernahme: 12,4 m3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R 99 Treibölübernahme: 1o m3 Pers. 1/3, Zeit 6o Min. Best.n.d.Übernahme: 12,4 m3 Schmierölübernahme: 5oo l [illegible]
9.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. R 92 Standprobe der Hauptmotoren. R 98 Standprobe der Hauptmotoren.
1o.12.	Werft Amsterdam Im Hafen,in See,im Hafen,A'dam	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. Boot: R 92,96,98 Probefahrt. R 95 Probelauf der Hauptmotoren.
11.12.	Werft Amsterdam	Boot: R 92 - 1o2 Werftliegezeit. R 93 Entmagnetisierungsfahrt. R 95 Entmagnetisierungsfahrt. Standprobe. Treibölübernahme: 7,6 m3 Pers. 1/2, Zeit 8o Min. Best.n.d.Übernahme: 12,2 m3
12.12.	Werft Amsterdam Im Hafen,in See,im Hafen.	Boot: R 92 - 1o3 Werftliegezeit. Boot: R 98 Probefahrt.
13.12.	Werft Amsterdam Im Hafen,in See,im Hafen,Rotterdam	Boot: R 93,94,95,97,1oo - 1o3 Werftliegezeit. Boot: R 92,96,98,99 Marsch nach Rotterdam.
14.12.	Im Hafen Rotterdam Im Hafen,in See,im Hafen,Rotterdam Werft Amsterdam	Boot: R 92,96 Entmagnetisierungsfahrt. R 98 Überholen des Hilfsmotors. R 91 Standprobe der Hauptmotoren. Boot: R 95 Marsch nach Rotterdam. Boot: R 94,97,1oo - 1o3 Werftliegezeit.
15.12.	Im Hafen,Rotterdam Im Hafen,in See,im Hafen,Amsterdam. Werft Amsterdam.	Boot: R 92 Kompensieren. R 95,98,99 Entmagnetisierungsfahrt. R 96 Kompensieren. R 99 Treibölübernahme: 2 m3 Pers. 1/3, Zeit 25 Min. Best.n.d.Übernahme: 12.2 m3 Boot: R 93 Probefahrt. Boot: R 94,97,1oo - 1o3 Werftliegezeit.

Gez. [illegible] III. Keine besonderen Vorkommnisse.

Flottillenchef:
(K. [illegible] Kapt. z. S.)

Flottilleningenieur:

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Gesehen: Meyer K. Kapt. (Ing.) M. Inv. Ing.

1 Dienste ... 248 ... 25.1 43

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des Raumbootsbegleitschiffes „M 534"

(Abschnitt Masch.)

Kommandant : Leutnant z.See Krebs

Leitender Maschinist : Obermaschinist Dreikorn

Anlagen: - keine -

Begonnen am: 1. 12. 1942

Abgeschlossen am: 15. 12. 1942

Anlage 2 zu 1/Sk 4371/43 Gkds.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" keine besonderen Vorkommnisse Dreikorn
2.12.	Im Hafen Cuxhaven, in See.	Boot: „M534" Ausgelaufen zur Fahrt im Geleitzug. Im Seegebiet geankert. Dreikorn
3.12.	In See, im Hafen Cuxhaven.	Boot: „M534" Wegen schlechten Wetter eingelaufen nach Cuxhaven. Dreikorn
4.12.	Im Hafen Cuxhaven, in See, im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Ausgelaufen zur Fahrt im Geleitzug. Wegen schlechtem Wetter wieder eingelaufen nach Cuxhaven. Dreikorn
5.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Kohlenübernahme: 20,0 t Bestand n.d. Übernahme: 112,5 t Dreikorn
6.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Speisewasserübernahme: 9,0 t Bestand n.d. Übernahme: 40,5 t Dreikorn
7.12	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Maschinenölübernahme: 200,0 l Bestand n.d. Übernahme: 294,0 l Treibölabgabe an M-A-St-C-Haven: 35,0 m³ Dreikorn
8.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Boot aufgeslipt zum Abdichten der Treibölbunker. Dreikorn
9.12. und 10.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Abdichten der Treibölbunker. Dreikorn
11.12	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Abdichten der Treibölbunker. Kohlenübernahme: 15,0 t Bestand n.d. Übernahme: 115,0 t Dreikorn
12.12. 13.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Abdichten der Treibölbunker Boot abgeslipt. Dreikorn
14.12. 15.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: „M534" Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen:

H. [signature]

gesehen: Ob.Lt. (Ing.) u. Div. Ing. Leitender Maschinist:

Krebs Dreikorn

Leutnant z.See u. Komm. Obermaschinist.

[signature] Gesehen:

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

[signature]

(Freg. Kapt. Ing.)

Verbandsingenieur

1 Anlage zu B.S.W.1
B.-Nr. Gkdos. 99 1x 1.10.42

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

Okh 23903/42

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 3. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Härgesell
Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing.)(KO) Schumann

Boote:

R 534
R 92
R 93
R 94
R 95
R 96
R 97
R 98
R 99
R 100
R 101
R 117
R 103

Kommandant:

Lt.z.S.d.R. Krebs
Ob.Lt.z.S. Hellenthal
Stbs.Ob.Strm.(K.O.) Grobler
Lt.z.S. Dobringer
Stbs.Ob.Strm.(K.O.) Hüls
Lt.z.S. Strauß
Stbs.Ob.Strm. Bühlein
Lt.z.S.d.R. Wiest
Lt.z.S. Küchenmann
Lt.z.S.d.R. Keller
Ob.Fähnr.z.S. Bäsler
Lt.z.S.d.R. Braak
Lt.z.S.d.R. Kretschmer

Begonnen am 16.12.42
Abgeschlossen am 31.12.42

mit 1 Skz 4995/43 g.Kdos. - Abschnitt Manchuie

mit 1 Skz 4372/43 g.Kdos. - „R 534"

Anlage 2 zu Skl. 3737/42 g.Kdos. Nr 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12. bis 17.12.		R 94, 97, 100, 101, 117, 103 Werftliegezeit M 534 Cuxhaven. R 92, 93, 95, 96, 98, 99 Erledigung Restarbeiten, Funkbeschickung, Kompensieren. Märgner
18.12.		1. Gruppe (R 92, 93, 95, 96, 98, 99) Ausrüstung. Auslaufen dieser Gruppe 15.00 nach Ostende beabsichtigt. Abgang durch Funkspruch abgesetzt, 1. Sich.Div. benachrichtigt.
13.10		eingeht Fa. von 2. Sich. Div. nachr. an S.E.Fl., Irmarschsetzung durch 1.Sich.Div. nach Ostende.
15.00	S 2-3, See 1-2, bewölkt, mäßige Sicht	Rotterdam aus.
16.20		Hoek v. Holland auslaufend passiert. Die im Funkspruch abgegebene Uhrzeit des Einlaufens Ostende kann nicht innegehalten werden, da Marsch befehlsgemäß mit Gerät angetreten wurde. Dem bei Abgabe Funkspruch Mot Flottille nicht bekannt. Hafenbht. Ostende wird durch Fa. über Maßnahmen und einlaufen mit neuer Uhrzeit unterrichtet.
16.30		Punkt V Kurs 240°, Formation 2. 3.D.G. ausgebracht, 18,5 m Tiefensteuerung.
18.21		Punkt VI, Kurs 196°
18.51	S 3, See 1 - 2, bewölkt, mittlere bis gute Sicht	Punkt VII, Kurs 229°
20.00		Punkt VIII, Kurs 215°
20.10		Weg Norm Punkt 202, Kurs 204°
21.30		Punkt 204, Kurs 220°
22.00		Ostende Amt.Tonne. Genau Min. Rein Minuten Folg.
22.10	SW 3, See 1 - 2, bewölkt, dienig, mäßige Sicht	Kurs 145°, Einlaufen Ostende.
22.35		Ostende ein. Märgner

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.12.	Ostende	Bereitschaft. Einrichtung des neuen Stützpunktes mit Temperaturwarnbutt unter Heranziehung Dauerfeicht. Märgner
20.12.	Ostende	3 stündige Bereitschaft. Fortsetzung der Arbeiten vom 19.12.42. Märgner
21.12.	Ostende	3 stündige Bereitschaft. Märgner
22.12.	Ostende	3 stündige Bereitschaft. Märgner
23.12.	Ostende	3 stündige Bereitschaft. Märgner
24.12.	Ostende	Chef S. R.H. von 24.12. bis einschl. 28.12. beurlaubt. Vertretung Kmdt. R 92 Ob.Lt.z.S. Hellenthin. 3 stündige Bereitschaft. Eingang Fa. [illegible] Sich.Div. [illegible] 27.12.42. Gruppe Wach hat für Stunden 24.-25.12., 26.12., 26.-27.12., von 31.12.42 - 1.1. [illegible] von 1.-2.1.43 befohlen. 1.) [illegible] eingetroffener Boote an [illegible] 2 stündiger Bereitschaft. 2.) Gedacht an obigen Fall Maßnahmen getroffen [illegible] 3.) Befehlene aufgaben bzw. Planarbeiten der S.E.Fl. wurden hierdurch nicht berührt. Da Fernschreiben nach Rotterdam gleichfalls [illegible] den ist, muß demselben vom H'den nach hier durch Alj. Stenschr. weitergeleitet werden da es trotz somit einen Zeitgewinn in der Benachrichtigung der Abteilg. ein.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
15.00		Ausgang Fs. g.Kdos 100/96 an 2. Sich. Div. Auf dort. g.Kdos 6879 A 1 v. 23.12.42 24.-25.12. R 95, R 98 und R 93 25.-26.12. R 92, R 96 und R 99 2 stündige Bereitschaft. 26.-28.12. befohlene Aufgabe gem. 2. Sich.Div. g.Kdos. 6903 A 1.
15.45		R 95, R 98 u. R 93 2 stündige Bereitschaft. Wache im Bunker durch einen Posten unter Gewehr verstärkt. R 92, R 96 u. R 99 3 stündige Bereitschaft.
17.45		Weihnachtsfeiern auf den Booten.
15.00		Eingang Fernschreiben g.Kdos. 6903 A 1 2.Sich. Div. Nacht 26.-27.12. Ostende - Herz 204 - Herz Ass bis Punkt 1 und zurück S.D.G. Tiefst., auf Herz Ass mit Kfa rechnen. Bei Kriegsbank Möglichkeit Lauerstellung feindl. S.Boote. Absicht melden.
25.12.		R 92, R 96 u. R 99 2 stündige Bereitschaft. R 93, R 95 u. R 98 3 stündige Bereitschaft.
10.00		Besuch des B.S.W. und des Chefs 2.Sich.Div. bei der Flottille. [signature]
26.12. 10.00		Ausgang F.S. mit Absicht an 2.S.D. SSD g.Kdos. R 92 101/96. Auf dort. g.Kdos. F.S. 6903 A 1 v. 24.12. Melde Absicht. Auslaufe mit R 92, 93, 95, 96, 98 u. 99 17.00 Uhr Ostende. Mit S.D.G. von Ostende - Herz 204-Herz Ass-Punkt 1 und zurück 9 Gerätebeute, R 93 Bojenboot. Sachfahrt 12 [illegible] Funkschaltung K.K.W. Rückkehr Ostende gegen 23.30 Uhr. S.D. wird von hier bestellt. Eintreffen feindliche Mitteilung.
12.45		"Heute kein Einsatz". Unterschrift: Lagezimmer 2. Sich.Div. Stm.Gfr. Henrichs.
12.30		Ausgang g.Kdos. F.S. S.S.D. an 2.Sich.Div. 1.) gem. dort. g.Kdos. F.S. 6879 A 1 von 23.12 26.-27.12. R 93, R 95 u. R 98 2 stündige Bereitschaft. 2.) Kdos. g.Kdos. R 92 100/96 gem. fernmündl. Mitteilung 2.S.D. zurück, da kein Einsatz - R 92 -101/96

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr. Gkdos 37 A1

Stabsquartier, den 7. Januar 1943

1 Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos 99 vom 14.1. 1943

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West, Paris (2 x)
nachrichtlich:
S. Räumbootsflottille.

Betrifft.: KTB 8. R.-Fl. v. 16. bis 31.12.42.
Vorgang.: 8. R.-Fl. Gkdos 1/96 v. 3.1.43 (nur an 2. Sich.Div.)

In der Anlage wird das KTB der 8. R.-Fl. für die Zeit vom 16. bis 31.12.42 mit Anlage Maschine vorgelegt. Es wird wie folgt Stellung genommen:

18.12. 16.20 Uhr:

Vermerk ist überflüssig, da keine Beeinträchtigung der Aufgabe eingetreten ist. Wenn er gebracht wurde, mußte auch der Befehl zum Gerätfahren mit Angabe der Eingangsuhrzeit und des Absenders erfolgen, um Klarheit zu schaffen.

Vermerk aller passierten Punkte mit Uhrzeiten und gesteuerten Kursen ist überflüssig.

Sonst ist nichts zu bemerken.

Anlage 1 zu 1/Skl 3737 Gkdos

[signature]

31.12.	Ostende	R 92, R 96, R 99 2 stündige Bereitschaft. R 93, R 95, R 98 3 stündige Bereitschaft. [signature]

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. Gkdos 99 A 5

,den 28. Januar 1943 363

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl.)

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8.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

2 and 1. Skl Qu (A I)

2. Über 1 Skl an Kr

1 Skl (A) Iac

1.Skl 3737 g.Kdos. — 3 —

Datum	Ostende	R 92, R 96, R 99 2 stündige Bereitschaft. R 93, R 95, R 98 3 stündige Bereitschaft.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.55		R 93, R 95 u. R 98 2 stündige Bereitschaft. R 92, R 96 u. R 99 3 stündige Bereitschaft.
27.12.	Ostende	Kein Einsatz, 3 stündige Bereitschaft.
28.12.	Ostende	Kein Einsatz, 3 stündige Bereitschaft.
29.12.	Ostende	Kein Einsatz, 3 stündige Bereitschaft.
30.12.	Ostende	Kein Einsatz, 3 stündige Bereitschaft.
31.12.	Ostende	R 92, R 96, R 99 2 stündige Bereitschaft. R 93, R 95, R 98 3 stündige Bereitschaft.

1/ 1140 vom 24.2.43

III c. d. M. Nr. Gkdos 95 43/42

2. Anlage zu B.S.W.
Bestellnummer 95 vom 25.1. 19.43

In Cl 23903

Geheime Kommandosache!

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

Kriegstagebuch

vom

Kommando d. Räumbootsflottille
M- 534

Kommandant: Ltn. z. S. d. R. Krebs

angefangen.: am 16. 12. 42.

abgeschlossen.: am 31. 12. 42.

Anlage 1 zu 1/Skl 1372/43 Gkdos.

Für Lieferung vom Generalstab des Kriegsmarine: A. D. Nagulin in Gkdos.
Bezugsbedingungen: Für Dienststellen: in Kiel. Für Kriegsverlag: in Stillschweigen

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. Gkdos 245 A 5

, den 3. Februar 1943

436

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl.)

Berlin.

Betrifft: K.T.B. 8. Räumboots-Flottille vom 16.-31.12.1942
Vorgang : BSW - B.Nr. Gkdos 99 A 5 vom 28.1.1943

Anbei wird das Kriegstagebuch des Räumboots-Begleitschiffs

1 M 534

vom 16. - 31.12.1942

ohne Bemerkungen nachgereicht. M 534 unterstand im fraglichen Zeitraum taktisch nicht dem BSW.

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

1.SKl 4372/43 Gkdos. - 1 -

.I2.42	Cuxhaven-Sülzerbrücke	Waffen - Artilleriedienst
.I2.42	Cuxhaven-Sülzerbrücke	Dienst nach Sonntagsdienstplan Befehl von V. Sich. Div. : Am 21.I2.42 0800 mit Geleit Nr. 38I nach Maas gehen. 1100 Geleitbesprechung im M.S. Hafen.
21.I2.42 0845 0905 0940 1030	Cuxhaven-See-Tonne III. SS. 6, grobe See, böig, stark bewölkt, mäßige Sicht.	abgelegt Netzsperre Cuxhaven auslaufend pass. pass. Leuchtschiff „K" pass. Leuchtschiff „H", Geleitführer aufgenommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.12.42	Cuxhaven-Fälserbrücke	Ausführung von Restarbeiten am Brennstofftank. Ausbildungs - Artilleriedienst Kieb-
.12.42	Cuxhaven-Fälserbrücke	Ausführung von Restarbeiten am Brennstofftank. Ausbildungs - und Artilleriedienst Kieb-
.12.42	Cuxhaven-Fälserbrücke	Ausführung von Restarbeiten am Brennstofftank. Sport - Ausbildungsdienst Kieb-
.12.42	Cuxhaven-Fälserbrücke	Waffen - Artilleriedienst Kieb-
.12.42	Cuxhaven-Fälserbrücke	Dienst nach Sonntagsdienstplan Befehl von V. Sich. Div. : Am 21.12.42 0800 mit Geleit Nr. 361 nach Maas gehen. 1100 Geleitbesprechung im M.S. Hafen. Kieb-
21.12.42 0845	Cuxhaven-See-Elbe III.	abgelegt
0905	SS. 6, grobe See,	Netzsperre Cuxhaven auslaufend pass.
0940	bäig, stark bewölkt,	pass. Leuchtschiff „Z"
1030	mäßige Sicht.	pass. Leuchtschiff „H", Geleitfahrt aufgenommen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geleitführer: Oblt.z.S. Stoiber Vp 812
1250		Geleit macht wegen Wetterlage auf Ankordnung
		Geleitführer bei Tonne 5 (neg. Rotrot)
		kehrt und läuft nach Elbe III zurück.
1600		fallen Anker auf Neuwerk - Reede.
		Befehl: Bei Wetterbesserung am 22.12.42
		Geleitfahrt wieder aufnehmen.
		Kleb-
22.12.42 0830	Elbe III - südl. Nordsee	Anker auf
0930	SSW 3-5 auf W dreh.,	pass. Leuchtschiff „H", Geleitfahrt
	zuletzt auffrischend 6,	aufgenommen.
	See 4, zeitw. 5.	Formation:
	stark bewölkt.	
	sichte Mondschein.	805 Sperrbr 173
		schwed. „Helog" schwed. „Verra" 812 A
		809 schwed. „Grakulus" dtsch „Treufels" 1105
		schwed. „Fr. Folson" schwed. „Herwood"
		802 dän. „Nana Lau" dtsch. „Duburg" „M534"
		Flakj 29

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1030		pass. Elbe I.
1230		pass. Pkt. „A"
1525		pass. Pkt. „C"
2130		Vp. 1213 fordert S.S. vom Geleit.
2240		pass. Pkt „D I"
2330		Sperrbrecher 173 bringt 1 ELM zur Detonation erhält Beschädigung und wird vom Geleitführer mit Vp 1105 entlassen zum Rückmarsch nach Elbe I.
		Kleb-
23.12.42 0005	südliche Nordsee-Rotterdam.	Fliegeralarm, ohne Beschuß.
		Fliegerangriff richtet sich gegen den etwa 10 sm voraussstehende, entgegengesetzt kommende Ostgeleit.
0120		Alarm beendet,
0200		Begegnung mit Ostgeleit.
0450		pass. Pkt. „M I"
0840		pass. Pkt. „N"
1100		pass. Pkt. „I"
1135-1200		1 treibende Mine durch Beschuß zum Sinken gebracht.
[illegible]00		pass. Ansteuerungstonne Ijmuiden.
1935		pass. Ansteuerungstonne Hoek van Holland
2100		Netzsperre Hoek van Holland passiert.
		Holl. Reisenlotse van Aiken an Bord.
2145		pass. Sperre Maasluis
2230	dichter Nebel	fallen Anker bei Einfahrt nach Dordrecht.
2320		Anker auf.
2315		Schiff fest im Ijsselhaven, Lotse von Bord.
	Rotterdam-Ijsselhaven	Kleb-
24.12. 42.	dichter Nebel.	Heiligabend
1730		Gemeinschaftliche Weihnachtsfeier
		Kleb-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.12.42 bis 29.12.42	Rotterdam - Ijselhaven	Artillerie - Ausbildungsdienst Kieb-
30.12.42	Rotterdam -	
0900	Gementedock	2 Schlepper verholen Schiff vom Ijselhaven zum Dock
1300		Eindocken Kieb-
31.12.42	Rotterdam - Gementedock	Werftarbeiten am Bugschutz. und Rudermaschine. Kieb- Gegenz. Kptlt. u. Flott.Chef

1 Anlage zu B.S.W. 3-Nr. Gkdos. 99 Gkdos. 19.43

Gkdos 4R39032

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der Boote

R 92, R 93, R 95, R 96, R 98, R 99

(Abschnitt Maschine).

Flottillenchef: Kapitänleutnant H a r g e r

Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing.) S c h u m a n n

Gruppenführer: Oberleutnant z. S. H e l l e n t h a l

II. Flott.Ing. Ob.Masch.d.R. (R.O.A) D u b r o w i n

Bootsnummern	Leitende Maschinisten:
R 92	Ob.Masch. S c h u l z
R 93	Ob.Masch. K u r a t h
R 95	Ob.Masch. T e p p e r
R 96	Ob.Masch. F l i e g n e r
R 98	Ob.Masch. S c h u l t z
R 99	Ob.Masch. H a n s e n

Begonnen am 16. Dezember 1942
Abgeschlossen am 31. Dezember 1942.

Anlage 3 zu 1.SKl SA 3737/43 2 Kdos. Gkos. 43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12.	Im Hafen (R.dam) auf der Maas, im Hafen. Im Hafen (R.dam) im See, im Hafen (Rdam) Im Hafen (R.dam)	Boote R 92 und R 96 Meilenfahrt R 93. Marsch nach Rotterdam. R 95, R 98 und R 99, Kompensieren. R 95 Treibölübernahme von Tanker "Deutschland II" Übern.Menge: 6,5 m³ Bestand nach Übernahme: 11,015 m³ Schmierölübernahme 600 l 2.d.M. 7 von Mar.-War.-Stelle R'dam. Rickelein
17.12.	Im Hafen (R'dam)	R 92, R 95, R 96, R 98, R 99 : Maschinendienst. R 93: Entmagnetisierungsfahrt. Rickelein
18.12.	Im Hafen, (R'dam) im See, im Hafen (Ostende)	R 93: Kompensieren, R 98: Treibölübernahme von Tanker "Mattig IX" Übern.Menge: 4,0 m³ Bestand n. Übern.: 12,4 m³. R 92, R 93, R 95, R 96, R 98, R 99 : Marsch nach Ostende. Rickelein
19.12.	Im Hafen (Ostende)	R 92, R 93, R 95, R 96, R 98, R 99 : Maschinen- und Ausbildungsdienst. R 92: Treibölübernahme von Tanker "Georgs" Übern.Menge: 4,8 m³ Bestand n. Übernahme: 12,1 m³. R 95: Treibölübernahme von Tanker "Georgs" Übern.Menge: 1,5 m³ Bestand n. Übernahme: 11,65 m³. R 96: Treibölübernahme von Tanker "Standard X" Übern.Menge: 4,2 m³ Bestand n. Übernahme: 12,2 m³. Rickelein
20.12. bis 31.12.	Im Hafen (Ostende)	R 92, R 93, R 95, R 96, R 98, R 99 Maschinen- und Ausbildungsdienst. Rickelein

Kapitänleutnant

Gesehen:
Meyer
Kapitänleutnant u. Kdr. (Ing.) d. Kr.

Flottilleningenieur i.V.:
Rickelein
Ob.Stabsing. d.R. (E.O.Z.)

Gesehen:
Boerner
(Kdr. Ing. Regt. 306)
Flottilleningenieur S.E.Fl.
i.V.

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. Gkdos 343 M

, den 3. Februar 1943 570

Geheime Kommandosache!

Zu K 23903

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl.)

Berlin.

Im Nachgang zu BSW-Gkdos 99 vom 28.1.1943 wird anliegend das Kriegstagebuch Abschnitt Maschine der 8. Räumboots-Flottille (M 534, R 94, R 97, R 100, R 101 , R 103 und R 117) für die Zeit

vom 16. - 31.12.1942

vorgelegt.

Im Auftrage !

1. Skl Qu (A I)

2. ~~Ober 1 Skl~~ an fr

1 Skl an Iac

1.Skl 4995 g.Kdos.

2. S. D. 5. Anlage zu BS/W

343 1.2.43

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des Räumbootsbegleitschiffes " R 534 "

(Abschnitt Maschine)

Kommandant: Leutnant z.S. Krebs.
Leitender Maschinist Obermaschinist Dreikorn.
Anlagen: keine

Begonnen am : 16.12.1942
Abgeschl.am : 31.12.1942

Anlage 5 zum 1. SKL Fl 499 g Kdos.

Druck von Gebrüder Lee Nachfolger in Stettin. B 36. Kriegstagebuch. Din A 5

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.12. bis 18.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: " M 534 " keine bes.Vorkommnisse. Freikorn
19.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: " M 534 " Treibölübernahme: 1.0 m³ Bestand n.d.Übernahme: 1.374 m³ Freikorn
20.12.	Im Hafen Cuxhaven	Boot: " M 534 " keine bes. Vorkommnisse. Freikorn
21.12.	Im Hafen Cuxhaven, In See .	Boot: " M 534 " Ausgelaufen zur Fahrt im Geleitzug, auf Elbe geankert. Freikorn
22.12.	In See.	Boot: " M 534 " Fahrt im Geleitzug von Cuxhaven nach Rotterdam. Freikorn
23.12.	In See ,im Hafen Rotterdam.	Boot: " M 534 " Fahrt im Geleleitzug . In Rotterdam festgemacht. Freikorn
24.12. bis 29.12.	Im Hafen Rotterdam.	Boot: " M 534 " keine bes. Vorkommnisse. Freikorn
30.12.	Im Hafen Rotterdam	Boot: " M 534 " In Wilton-Werft Boot eingedockt zwecks Umänderung des Rämm.baums. Freikorn
31.12.	Im hafen Rotterdam.	Boot: " M 534 " Boot im Dock. Freikorn

gesehen:
Ob. Fähnrich z.S.u.
Kmdt.i.V.

Leitender Maschinist:
Freikorn
Obermaschinist .

gesehen:
i.V.
Ob.Ing.(Ing.) u. Div. Ing.

2. S. D.

6 Anlagen zu B.S.D. 343 1.2. 43

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
(Abschn. Masch.)
der Boote:
"R 94, 97, 100, 101 und 103".

Flottillenchef:	**Kapitänleutnant**	**M ü r g n e r**
Flottilleningenieur:	**Oberleutnant (Ing.)**	**S c h u m a n n**
Gruppenführer:	Leutnant z. See	M ü l l e r
Leitende Maschinisten:		
" R 94 "	**Obermaschinist**	**H e n k e**
" R 97 "	**Stabsobermaschinist**	**N i e k e n**
" R 100 "	**Stabsobermaschinist**	**H ö h n e**
" R 101 "	**Obermaschinist**	**H e l l e r**
" R 103 "	**Obermaschinist**	**S c h r ö d e r**

begonnen am: 16. 12. 1942
abgeschlossen am: 31. 12. 1942

Anlage 4 zu M.Skl. SA 1995/42 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
vom 15.12. bis 31.12.	Amsterdam R 94, 97, 100, 101 u. 103	Boote: "R 94, 97, 100, 101 u. 103 Amsterdam Verfügungszeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Schmidtmann
16.12.	R102 Amsterdam	Boot: "R102" wurde am 16. 12. 1942 an die 9. Räumbootsflottille übergeben. Schmidtmann
	Gruppenführer: H. Müller Leutnant z. See	Flottilleningenieur: Schmidtmann Oberleutnant (Ing.)
		Gesehen: i.V. Müller Kpt. z. See (Ing.) u. Div. Ing.

7. Anlage zu I.S.W. 343 7.2.43

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
(Abschn. Masch.)
des Räumbootes "R117"

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Märgner
Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing.)	Schumann
Gruppenführer:	Leutnant z. See	Müller
Leitender Maschinist:	Obermaschinist	Pabst

Begonnen am: 19. 12. 1942
Abgeschlossen am: 31. 12. 1942

Anlage 3 zu I.SKI 4993 Kdos. 173

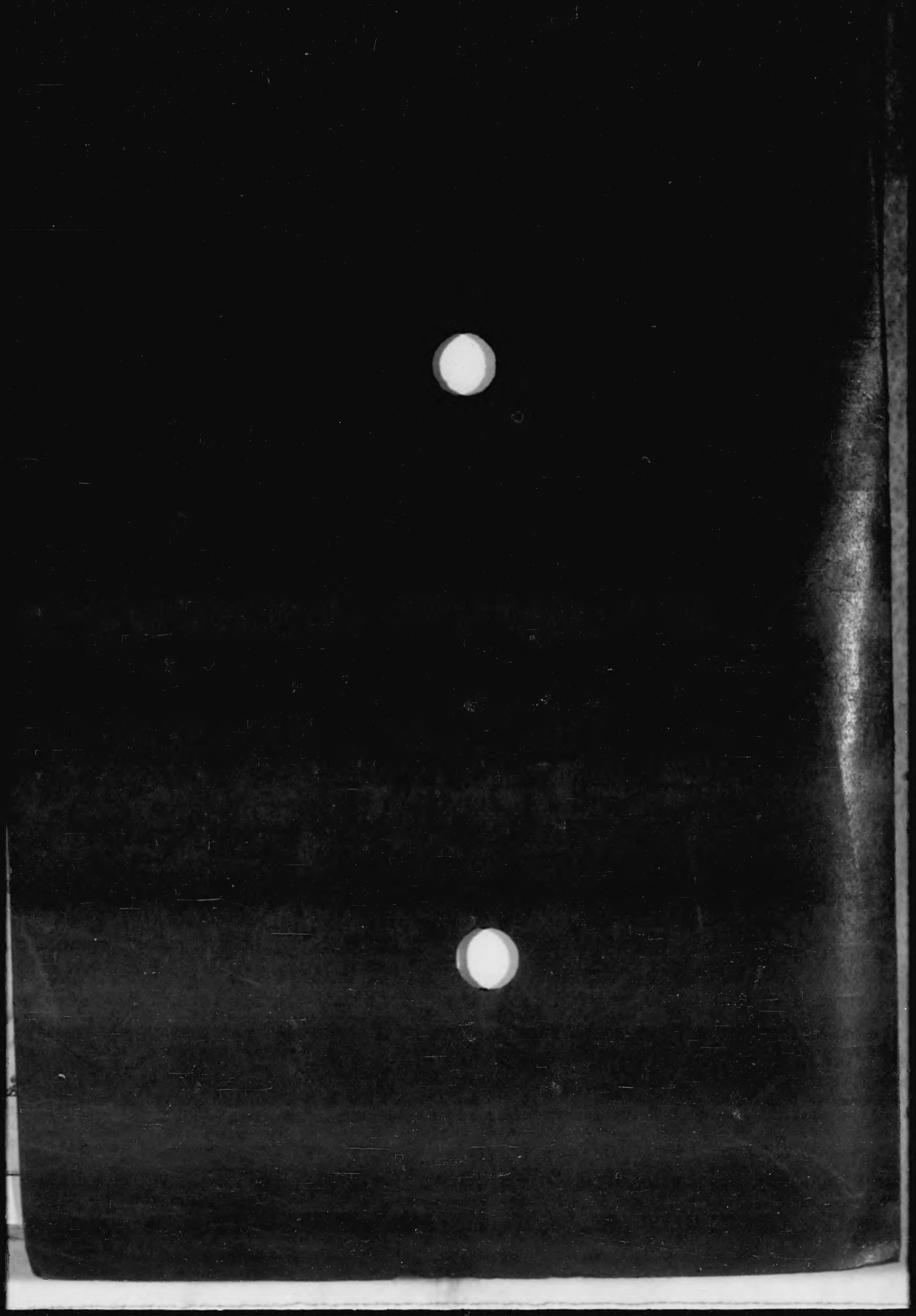
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Gegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
19.12.	Vegesack	Boot: "R117" Vegesack. 08⁰⁰Uhr Indienststellung. Übernahme von Geräten und Reserveteilen. Schumann
20.12.	Vegesack	Boot: "R117" Maschinendienst. Schumann
21.12.	Vegesack	Boot: "R117" Probelauf der Motore. Wechsel des Stb.VS-Propellers. Schumann
22.12.	Vegesack, in See, Wesermünde.	Boot: "R117" Marsch nach Wesermünde. Schumann
23.12. bis 28.12.	Wesermünde	Boot: "R117" Maschinendienst und Ausrüstung des Bootes. Schumann
28.12.	Wesermünde	Boot: "R117" Ausrüstung. Schmierölübernahme: Übernommene Menge: 600 ltr. Schumann
29.12.	Wesrmünde, in See, Cuxhaven, in See, Kiel.	Boot: "R117" Marsch nach Kiel. Schumann
30.12.	Kiel	Boot: "R117" Fahrt durch die MES-Schleife. Schumann
31.12.	Kiel	Boot: "R117" Treibölübernahme: Zugang: 7,9 m³; Endbestand: 12.4 m³. Keine besonderen Vorkommnisse. Schumann

Gruppenführer: [signature]
Leutnant z. See

Flottilleningenieur: Schumann
Oberleutnant (Ing.)

Gesehen: [signature]
(Ing. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur O.G.W.

Gesehen: [signature]
Oberleut. (Ing.) u. Div. Ing.



F I L M ●▲

PG/73470

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

8TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1 JAN. - 31 MAR. 1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse 6. Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos. 483 vom 11.2. 1943

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kptlt. Märgner
Flottillening.: Oblt. (Ing) Kr.O. Schumann
II. " Lt. (Ing) d.R. Duckstein

Nr.:	Boot:	Kommandant:	
	M 534	Lt. z.S. d.R.	Krebs
1	R 92	Oblt. z.S.	Hellenthin
2	R 93	Lt. z.S. (Kr.O.)	Grebler
3	R 94	Lt. z.S.	Dobringer
4	R 95	Lt. z.S. (Kr.O.)	Mäts
5	R 96	Lt. z.S.	Strauß
6	R 97	St.Ob.Strm.	Böhlein
7	R 98	Lt. z.S. d.R.	Wiest
8	R 99	Lt. z.S.	Kirchemann
9	R 100	Lt. z.S. d.R.	Müller
10	R 101	Lt. z.S.	Bäßler
11	R 117	Lt. z.S. d.R.	Braack
12	R 118	Lt. z.S. d.R.	Kretschmer

Begonnen am: 1. Januar 1943
Abgeschlossen am: 15. Januar 1943
mit KTBer. 16.1. – 31.3.1943.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS RECEIVED NUMBER IS
P G/Y 345/D/ND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON IT, BUT ANY NOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
OR ON THE BLANK SHEET OF PAPER
GIVING THE RECEIVED NUMBER

Anlage 2 zu 1/SH 6374/41 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.43.- 11.1.43.	Rotterdam, Gementedock	Alte Wiltonwerft führt Reparaturen am Öltank, Hauptmaschine und Dampfheizung aus. Alter Bugschutzschamb wurde abgenommen, ein neuer oberhalb der Wasserlinie angesetzt. Bugschutz wurde für GBT eingerichtet. Arbeitsdienst - Unterricht - Waffendienst. Zeugausmusterung beiter Divisionen. Kuh-
12. 1. 43.	Rotterdam. 0900 0900 - 1000 1000 - 1400 1630 - 1800 1900	ausdocken des Schiffes mit Schlepperhilfe zur EMS- Station verholt. Schleusefahren mit Schlepperhilfe, anschl. verholen zum Kohlenplatz. nehmen 79 tons Bunkerkohlen. mit Schlepperhilfe im Iyselhaven fest. Kuh-
13.1.43.	Rotterdam. 0900 0930 - 1130 1200	mit Schlepperhilfe zum Kompensieren. Kompensieren. mit Schlepperhilfe im Iyselhaven fest. Kuh-
14.1.43.- 15.1.43.	Rotterdam, Iyselhaven.	Abgabe der Wasserbomben, Empfang der Schreckbomben. Artilleriedienst - Waffenreinigen. Kuh-

Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Verfommnisse
1943 1.-5.1.	Ostende	Bereitschaft. Mäßner
6.1.43 1210	Ostende	Bereitschaft. Eingeht Fs. 2. Sich.Div. Gkdos 73 A 1 Kr.: "Wegüberwachung und besetzen Lauerstellung swischen Weg Herz Punkt 204 und 212, dann einlaufen D'kirchen. Begegnungen mit 36. MSFl. direkt klären. Absichten mit Angabe Passierzeiten Punkt 212 und Punkt 204 hergeben gltd. 1. Sich.Div. Zusatz für 1. Sich.Div.: Begegnungsmöglichkeiten an 8. R.-Fl. geben."
		Auf Grund eingegangenen Fs. und Zuteilung R 178 bis Dünkirchen beabsichtige ich folgendes: Aufteilung der zur Verfügung stehenden 7 Boote in zwei Gruppen. Eine Gruppe zu 3 Booten (R 92, 98, 99), Führung Oblt. z.S. Mellenthin. Überwachung und Lauerstellung swischen Punkt 206 und Punkt 212. Eine Gruppe zu 4 Booten (R 93, 95, 96, und 178) Überwachung und Lauerstellung swischen Punkt 204 und 206. Da Einlaufzeit D'kirchen und Dauer der Überwachung nicht befohlen, beabsichtige ich mit Morgendämmerung D'kirchen einzulaufen.
1315		Absicht wird an 2. Sich.Div. gltd. 1. Sich.Div mit Fs. gegeben. SSD Fs. 2. Sich.Div.: "1730 Uhr auslaufen eine Gruppe zu 3 Booten. Überwachung Punkt 206 bis Punkt 212. Passierzeiten Punkt 212 1800 Uhr, dann zweistündlich. Eine Gruppe zu 4 Booten Überwachung Punkt 204 bis 206. Passierzeiten Punkt 204 1900 Uhr, dann zweistündlich. Einlaufen D'kirchen mit Beginn Morgendämmerung. Chef 8. R.-Flottille.
1730 1800	O 2-3, bedeckt, leichter Schneefall, Sicht 1-2 sm. Seegang 2.	Ostende aus mit R 92, 93, 95, 96, 98, 99 und 178. Bei Punkt 208 Gruppen getrennt zur Durchführung Aufgabe 2. Sich.Div. Gkdos 73 A 1. Mit wechselnder Fahrt auf- und abgestanden. Gruppe R 92, 98 und 99 swischen Punkt 206 und 212 hat Anweisung, sich Morgens zum Marsch nach D'kirchen an Führerbootsgruppe anzuhängen. Gruppe R 96, 93, 95 und 178 swischen Punkt 204 und 206.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.1.43		
1835		Begegnung zwischen Punkt 204 und 206 mit 3 Vp.-Bt., 1 M.-Boot und 1 Fl.Boot. Funkspruch über Begegnung erst eintrifft 0100 Uhr. E.S.-Austausch gut.
2200	O 5, leichter Regen, Seegang 3, Sicht 2-3 sm.	R 103 an 9. R.-Flottille abgegeben.
		Wagner
7.1.43		
0400	SO 3-4, bedeckt, Seegang 2, Regenschauer, Sicht 3 sm.	
0700	SO 1, starker Dunst, Sicht 1 sm., See 0-1.	Aufgabe erledigt. Marsch nach D'kirchen angetreten.
0739		Punkt 210.
0800		Punkt 214.
0843		Punkt 216.
		Bisher die Gruppe R 92 nicht gesichtet wegen zunehmender Sichtverschlechterung bis auf etwa 150 - 200 Meter. Setze daher Marsch fort in der Annahme, daß Gruppe R 92 Marsch nach D'kirchen bereits angetreten hat.
0900	Dünkirchen	ein mit R 93, 95, 96 und 178.
1200		Nachfrage bei M.S.S. Ostende und M.S.S. Dünkirchen über Einlaufen Gruppe R 92 werden verneinend beantwortet. Telefonische Verbindung mit 2. Sich.Div. mehrfach gestört, da in gesamter Umgebung Bunkeranlage nur ein Telefon, mit dem keine Verständigung möglich war. 1615 Uhr gelang es erst über diesen Fernsprecher, kaum hörbar, ein Gespräch der 2. Sich.Div. abzunehmen.
1400		Eintrifft Kr. Fs. 2. Sich.Div. Gkdos 99 A 1 (Uhrzeit 1155): "7.1. 8. R.-Fl. mit R 178 Wegüberwachung zwischen D'kirchen und Punkt 228, dann einlaufen Boulogne. Absichten mit Umkehrseiten melden. Punkt 228 bis 234 mit S.D.G.
1430	Auf Grund eingegangenen Befehls wird folgende Absicht an 2. Sich.Div. gegeben.: "Gruppe R 92 eingetroffen. Bei Wetterbesserung auslaufen 1630 Uhr beabsichtigt. Umkehrseiten Punkt 228 2100 Uhr, dann dreistündlich. Einlaufen Boulogne mit Morgendämmerung.	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.1.43		
1430		Fs. an MKO zwecks Aufforderung Gruppe R 92 Standortmeldung durch FT. Gleichzeitig Maßnahmebestellung ab Dunkelwerden
1615	O O-1, Nebel, Sicht 20 bis 50 Ktr.	Eingeht Fernspruch von 2. Sich.Div.: "Aufgabe für heute abgebrochen aufgehoben."
1729		Eingeht FT. von R 92: "Wegen Nebel 0900 Uhr mit R 98, 99 Ostende-Reede geankert."
		Da sich Sicht nur wenig besserte, entschloß sich Kdt. R 92 in Ostende einzulaufen, um telefonische Verbindung mit mir aufzunehmen.
2205	Ostende	R 92, 98, 99 eingelaufen. Maßnahmen wurden von mir daraufhin abbestellt, da ich beabsichtige, Gruppe erst am nächsten Morgen nach D'kirchen zu ziehen in der Erwartung, daß Sichtbesserung eingetreten ist.
		Wagner
8.1.43		
0700	Ostende	R 92, 98, 99 aus nach D'kirchen.
0845	Dünkirchen	R 92, 98, 99 ein.
1115		Gemäß telefonische Rücksprache mit A 1 2. Sich.Div. bleibt Aufgabe für 8.1. bestehen.
1715	SSW 1-2, leicht bewölkt, See 0-1, gute Sicht.	R 92, 93, 95, 96, 98, 99 und 178 D'kirchen aus zur Überwachung Weg Nord zwischen D'kirchen und Punkt 228, anschließend Marsch nach Boulogne mit S.D.G.
1840		Eintrifft Kr. Funkspruch: "8. R.-Fl. sofort D'kirchen einlaufen. 2. Sich.Div.
2000	Dünkirchen	ein.
		Wagner
9.1.43		
1050		Gemäß telefonische Rücksprache mit A 1 2. Sich.Div. ist Durchführung Aufgabe für heute vorgesehen.
		An 2. Sich.Div. gemeldete Absicht bleibt bestehen und auslaufen für 1715 Uhr vorgesehen.
1715	Dünkirchen	mit R 92, 93, 95, 96, 98, 99, 178, 83 und 39 aus zur Wegüberwachung zwischen Dünkirchen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.1.43	SO 3-4, See 1-2, bedeckt, Sicht 3 sm.	und Punkt 228.
	SO 4-5, See 3, klarer Himmel, Sicht 4 sm.	R 118 Indienststellung.
		Märzner
10.1.43		
0600		Wegüberwachung gemäß Befehl.
0230	SO 5, See 4, bedeckt, mäßige Sicht.	Zu dieser Zeit wurde die von mir mit Periode B bestellte Maßnahme K G lfd. Nr. 12 und 12a nicht mehr gezeigt. Es bewährt sich hier vorzüglich die Lotanlage, da die Wegüberwachung navigatorisch nur mit der Lotanlage gefahren wurde. Hinzu tritt eine erhebliche Sichtverschlechterung bis auf 200 m, sodaß zum Marsch nach Boulogne bis Cap Griess Nec ebenfalls danach gefahren werden mußte. Der Einbau dieser Anlage bedeutet für den R.-Bootskommandant eine ganz erhebliche Entlastung in der Navigation und versetzt ihn in die Lage, auch in navigatorisch schwierigen Gewässern seine Aufgaben auch bei schlechter Sicht durchzuführen. Anzustreben wäre der Einbau dieser Anlage auf jedem Boot.
0600	SO 5, See 4, bedeckt, Regenschauer, schlechte Sicht.	Aufgabe erledigt. Der Marsch nach Boulogne wird ohne Gerät angetreten, da die Wetterlage Gerätfahren nicht zuläßt.
0845	Boulogne	ein mit R 92, 95, 178, 83 und 39.
0935	Boulogne	R 93, 96, 98 und 99 ein.
		Märzner
11.1.43		
Vorm.		Bereitschaft.
1715	SSo 3, See 1-2, klarer Himmel, gute Sicht.	mit R 92, 93, 95, 96, 98, 99 und 189 Boulogne aus nach Vlissingen. Marschfahrt 10 sm. Auf Marsch S.-Bootsüberwachung auf Weg Herz. Von 0030 bis 0700 Uhr Wegüberwachung zwischen Punkt 204 und 212, anschließend Vlissingen.
2100	SO 1, See 0-1, Nebel.	D'kirchen ein wegen auftretenden Nebels. Sicht 200 Meter und Ausfall der Kompaßanlagen auf R 96 und 92. Störungen werden in der Nacht beseitigt durch Auswechseln der Fotozelle.
		Märzner

Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos 483 vom 16.5.1943

2.Sicherungsdivision
Buch-Nr. Gkdos 289 A 3

,den 2. Februar 1943

Geheime Kommandosache!

An den

Befehlshaber der Sicherung West (zweifach)
8. Räumbootsflottille - nachrichtlich -

Betrifft: KTB's der 8.R.-Fl. vom 1. bis 15.1.43.
Vorgang : 8.R.-Fl. Gkdos 26 vom 18.1.43.

In Anlage wird K.T.B. und Abschnitt Maschine der 8.Räumbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.1.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt :

Die Flottille wurde zur Überwachung der Wege gegen Minenverseuchungen und gegen S - Bootslauerstellungen eingesetzt; da die Flottille ganz neu in den Bereich gekommen ist, dient die Aufgabe auch dem Einfahren der Boote und Besatzungen.

Seite 8,1o.1., o23o Die Lotanlage hat sich hier gut bewährt, ihr Einbau auf allen Booten ist anzustreben.

Kramer Kfdt.

Anlage 1 zu 1/Skl 6374/43 Gkds.

er der Sicherung
West
Gkdos 483 A 5

, den 21. Februar 1943

612

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine (Skl.) Prüf-Nr. 1
nachrichtlich:
2. Sicherungs - Division " 2
8. Räumboots - Flottille " 3

5

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8.Räumboots-Flottille vom 1. - 15.1.1943 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2.Sicherungs - Division vorgelegt.

Zum 10.1. 0230 Uhr S. 8 :

Die Ausrüstung der R-Boote mit Kleinboots-Echolotanlagen wird fortgesetzt. Ihr Einbau auf jedem R-Boot ist z.Zt. noch nicht möglich.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

1. Skl Ch (Gr 12/13) 1.Skl 637 g.Kdos. - 5 Abd. -

2. Ohne Anlage

2130	Absicht muß angegeben werden. Nachfrage bei 1. Sich.Div. ergab, daß R 210 noch in R'dam liegt.
	Absicht an 2. Sich.Div.: "Nach Eintreffen R 210 bei Zulassung Wetterlage mit R 92, 93, 95 und 210 Marsch nach D'Kirchen. Auslaufen 1500 Uhr beabsichtigt. R 92, 93, 95 anschließend Marsch Ostende. Führung R 92. R 96, 98, 99 nach Erledigung Maschinenpanne R 99, voraussichtlich 13.1. abends erledigt. Marsch nach Ostende. 14.1. Boote Marsch Ostende - Brügge. Erbitte Einverständnis.
13.1.43	
0845	Telefonische Nachfrage bei 1. Sich.Div. nach R 210 ergab auslaufen des Bootes 0620 aus R'dam. Eintreffen gegen 1630 Uhr.
1015	Eingeht Kr. Fs. 2. Sich.Div. Gkdos 237 A 1 "R 210 meldet eintreffen Vlissingen 1630 Uhr. Auslaufen 1. Gruppe entsprechend ändern. Sonst einverstanden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.1.43		
1240	SW 4, See 2-3, bewölkt, gute Sicht.	Bereitschaft.
1305		Absicht an 2. Sich.Div.: "12.1. 1700 Uhr D'kirchen aus nach Vlissingen über Herz zehn, falls Wetterlage zu ungünstig, Herz neun. 13.1. mit R 210 Vlissingen 0600 Uhr aus nach D'kirchen. D'kirchen 1700 Uhr aus nach Ostende.
1600		Eintrifft Fs. 2. Sich.Div. Gkdos 219 A 1: "12.1. 8. R.-Fl. mit R 189 Marsch D'kirchen Vlissingen über Weg Herz 10. R 189 Weitermarsch Heimat. 13.1. 8. R.-Fl. mit R 210 Marsch Vlissingen-D'kirchen. Absichten melden.
	D'kirchen	aus mit R 92, 93, 95, 96, 98, 99 und 189. Marsch nach Vlissingen. Marsch wurde früher angetreten zwecks Ausnutzung augenblicklicher Wetterlage. Da Wetterbericht NW 8 meldet, z.Zt. aber noch SO 7 herrscht und der Küstenweg noch genügenden Schutz bietet Marsch Weg Herz 9, anschließend 10.
1855	SW 3, See 2-3, bewölkt, gute Sicht.	R 99 Motorenpanne. Reparaturdauer etwa 20 bis 24 Stunden.
1915	Vlissingen	fest. R 210 in Vlissingen noch nicht eingetroffen. Absicht muß aufgegeben werden. Nachfrage bei 1. Sich.Div. ergab, daß R 210 noch in R'dam liegt.
2130		Absicht an 2. Sich.Div.: "Nach Eintreffen R 210 bei Zulassung Wetterlage mit R 92, 93, 95 und 210 Marsch nach D'kirchen. Auslaufen 1500 Uhr beabsichtigt. R 92, 93, 95 anschließend Marsch Ostende. Führung R 92. R 96, 98, 99 nach Erledigung Maschinenpanne R 99, voraussichtlich 13.1. abends erledigt. Marsch nach Ostende. 14.1. Boote Marsch Ostende - Brügge. Erbitte Einverständnis.
		Mängnet
13.1.43		
0845		Telefonische Nachfrage bei 1. Sich.Div. nach R 210 ergab auslaufen des Bootes 0620 aus R'dam. Eintreffen gegen 1630 Uhr.
1015		Eingeht Kr. Fs. 2. Sich.Div. Gkdos 237 A 1 "R 210 meldet eintreffen Vlissingen 1630 Uhr. Auslaufen 1. Gruppe entsprechend Änderung. Sonst einverstanden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.1.43		Ich beabsichtige mit Ankunft R 210 sofort Marsch gem. Absicht anzutreten. Bei Erledigung Reparatur mit allen Booten bis Ostende zu marschieren. 1. Gruppe dann weiter gem. Absicht.
1645	SW 2 , See 1, heiter, gute Sicht.	Vlissingen aus mit R 92, 93, 95, 96, 98, 99 und 210.
1915	Ostende	R 96, 98, 99 ein. R 92, 93, 95 und 210 Fortsetzung Marsch nach D'kirchen.
2130	NO 3-4, See 3, diesig, leicht bewölkt.	R 210 entlassen. R 92, 93, 95 Rückmarsch nach Ostende.
2210		R 92, 93, 95 Ostende ein.
		Wagner
14.1.43		
0900		R 92, 93, 95, 96, 98, 99 Marsch Ostende-Brügge.
1150	Brügge	fest.
		R 94, 97, 100, 101 Werftliegezeit.
	Rotterdam	M 534 Instandsetzungsarbeiten.
		R 117 E.K.K.-Verhältnis.
		Wagner
15.1.43	Brügge	
		Wagner

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

Kg 24129 b

1

Geheime Kommandosache!

B.S.W
Eingang 17.2.43
B.-Nr. Gkdos. 489 Anl. -

4

15/2

Kriegstagebuch.

der Boote

R 94, 97, 100, 101, 117 und 118.

(Abschnitt Masch.)

Flottillenchef: Kapitänleutnant Mürgner

Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing.) Schumann

Anlagen : - keine -

Boot:	Leitender Maschinist:
R 94	Obermaschinist Henke
R 97	Obermaschinist Nath
R 100	Stabsobermaschinist Höhne
R 101	Obermaschinist Beller
R 117	Obermaschinist Pabst
R 118	Obermaschinist Schröter.

Begonnen am 1.Januar 1943

Abgeschlossen am 15.Januar 1943

Anlage 3 zu 1/Skl 6374/43 Gkdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Boot: R 117.Maschinendienst. Schrumdem
2.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Boot: R 117.Ausbildungsdienst. Schrumdem
3.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Boot: R 117.Maschinendienst . Schrumdem
4.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Boot: R 117. Maschinendienst. Boot: R 1o3 an 9.R.-Flottille abgegeben. R 94 Schmierölübernahme: 2ooo l ZdM 7. Schrumdem
5.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Boot: R 117.Ausbildungsdienst. EKK-Fahrt in der Kieler Bucht. Schrumdem
6.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Boot: R 117.EKK-Fahrt in der Kieler Bucht. Schrumdem
7.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. Keine besonderen Vorkommnisse. Boot: R 117 Maschinendienst. Schrumdem
8.1.	WerftAmsterdam Im Hafen,Kiel	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. R 1oo Standprobe der Hauptmotoren. Boot: R 117,Maschinendienst. Schrumdem
9.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel Im Hafen,Bremen-Vegesack	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. R 1o1 Treibölübernahme: 8,4 m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3 Boot: R 117,Ausbildungsdienst. Boot: R 118,Indienststellung. Ausrüstung des Bootes. Schrumdem
1o.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel Im Hafen,Bremen-Vegesack	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. R 1o1 Standprobe der Hauptmotoren. Boot: R 117,Maschinendienst. Boot: R 118,Ausrüstung des Bootes. Schrumdem

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.1.	Werft,Amsterdam Im Hafen,Kiel Im Hafen,Vegesack	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. R 1o1 Schleifenfahrt. R 94 Treibölübernahme: 7,o m3 Best.n.d.Übern. 1o m3 R 1oo Treibölübernahme: 11,2 m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3 Boot: R 117,Maschinendienst. Boot: R 118,Erledigen von Restarbeiten. Schrumdem
12.1.	Werft Amsterdam Im Hafen,Kiel Im Hafen,in See,im Hafen,Wesermünde.	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. R 97 Standprobe der Hauptmotoren. R 94,97,1oo,Schleifenfahrt. R 1o1 Probefahrt. Boot: R 117,Ausbildungsdienst. Boot: R 118,Marsch nach Wesermünde. Schrumdem
13.1.	Werft Amsterdam Im Hafen Kiel Im Hafen,Wesermünde	Boot: R 94,97,1oo,1o1,Werftliegezeit. R 94,1oo,Standprobe der Hauptmotoren. Boot: R 117,Einbau des Brückenpanzers und Schutzschilde für 2 cm Geschütze. Boot: R 118,Ausrüstung des Bootes. Schrumdem
14.1.	Werft,Amsterdam Im Hafen,Kiel Im Hafen,in See,Im Hafen,Cuxhaven.	Boot: R 94,97,1oo,1o1,Werftliegezeit. R 94,97,1oo,Probefahrt. Boot: R 117,Einbau des Brückenpanzers. Boot: R 118,Marsch nach Cuxhaven. Schrumdem
.1.	Werft,Amsterdam Im Hafen,Kiel Im Hafen,Cuxhaven,	Boot: R 94,97,1oo,1o1.Werftliegezeit. Ausführung der Restarbeiten. Boot: R 117,Einbau des Brückenpanzers. Boot: R 118,Übernahme der Sperrgeräte. Schrumdem

Flottillenchef:
[signature]
Kptlt.

Geschen:
[signature]
Freg. Kapt. [illegible]
und Verbandsingenieur [illegible]

Flottilleningenieur:
Schrumdem
Ob.Lt.(Ing.)

Geschen:
[signature]
Ob.Lt. (Ing.) u. Div. Ing.

4

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

1

pr. 1. V. d. B. Nr. Gedor 389

~~5. Anlage zu B.S.W.~~

B.-Nr. 483 m. 11. 2. 1943

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des Räumbootsbegleitschiffes „M 534"

(Abschnitt Maschine)

Kommandant:	Leutnant z. See	Krebs
Leitender Maschinist	Obermaschinist	Dreikorn
Anlagen:	- keine -	

Begonnen am: I. 1. 1943

Abgeschlossen am: 15. 1. 1943

Anlage 5 6374/43.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1. 1. bis 11. 1.	Im Hafen Rotterdam	Boot: "M 534" Boot im Dock, Wilton Werft, zwecks Umänderung des Kingsbalms. Freikorn
12. 1.	Im Hafen Rotterdam	Boot: "M 534" Boot ausgedockt. M. E. S. Schleifenfahrt. Kohlenübernahme: 79,0 t Bestand nach Übernahme: 117,0 t Freikorn
13. 1.	Im Hafen Rotterdam	Boot: "M 534" Kompensieren. Freikorn
14. 1. und 15. 1.	Im Hafen Rotterdam	Boot: "M 534" Keine besonderen Vorkommnisse. Freikorn

gesehen:
Kuhs
Leutnant z. See u. Kmdt.

Leitender Maschinist:
Freikorn
Obermaschinist:

Gesehen:
i. V.
Kapitänleutnant
d. Flottillenchef

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

Gesehen:
Kuhs
Kapitän (Ing.)
als Verbandsingenieur U.-B.

Pz.V.B. Nr. Gkdos. 289 1

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

3. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 488 vom 11.12. 1942

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der Boote R 92, 93, 95, 96, 98, 99 (Abschn. Maschine).

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Margner
Flottilleningenieur:	Ob.Lt.(Ing.)(K.O.)	Schumann
Gruppenführer:	Ob.Lt.z.S.	Mellenthin
II. Flo.Ing.	Lt.(Ing.)d.R.	Duckstein

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:
R 92	Obermaschinist Schulz
R 93	Obermaschinist Hörath
R 95	Obermaschinist Töpper
R 96	Obermaschinist Fliegner
R 98	Obermaschinist Schmitz
R 99	Obermaschinist Hansen

Anlagen: keine.

Begonnen am 1. Januar 1943
Abgeschlossen am 15. Januar 1943.

Anlage 4 zu 6374/43 geheim

4

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.1.43 bis 5.1.43	Im Hafen (Ostende)	R 92,93,95,96,98,99 Maschinen- und Ausbildungsdienst. Kückelein
6.1.43	Im Hafen (Ostende) in see	R 92,93,95,96,98,99 Següberwachung. Kückelein
7.1.43	In see, im Hafen (Ostende)	R 92, 98, 99 Següberwachung, Einlaufen Ostende. R 99 : Während der Unternehmung wurde der Zyl.Kopf I stb.Motor an der Durchführung des Brennstoffventils schadhaft. Die Maschine brauchte nicht abgestellt zu werden. (Siehe Störungsmeldung Nr. 4 Gr. A v. 9.1.43).
	Im See, im Hafen (Dünkirchen)	R 93, 95, 96 Següberwachung, Marsch nach Dünkirchen. Kückelein
8.1.43	Im Hafen (Ostende) in See, im Hafen (Dünkirchen)	R 92, 98, 99 Marsch nach Dünkirchen
	im Hafen (Dünkirchen) in see, im Hafen (Dünkirchen)	R 92,93,95,96,98,99 Següberwachung. Kückelein
9.1.43	Im Hafen (Dünkirchen) in See	R 92,93,95,96,98,99 Següberwachung. Kückelein
10.1.43	In See, im Hafen (Boulogne)	R 92,93,95,96,98,99 Marsch nach Boulogne. R 98 : Schmierölübernahme 600 l B.d.M.7 von Mar.Ausr. Stelle Boulogne. Treibölübernahme von der Mar.Ausr.Stelle Boulogne.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		me. Übernommene Menge: 5,0 m³. Bestand nach Übernahme: 12,92 m³. R 95 : Treibölübernahme von Mar.Ausr.St. Boulogne. Übernommene Menge: 5,0 m³. Bestand nach Übernahme: 12,4 m³. R 96 : Schmierölübernahme 200 l B.d.M.7 von Mar.Ausr. St. Boulogne. Treibölübernahme von Mar.Ausr.St. Boulogne. Übernommene Menge: 4,8 m³. Bestand nach Übernahme: 12,2 m³. R 98 : Schmierölübernahme 400 l B.d.M.7 von Mar.Ausr. St. Boulogne. Treibölübernahme von Mar.Ausr.St. Boulogne. Übernommene Menge: 5,0 m³. Bestand nach Übernahme: 12,0 m³. R 99 : Treibölübernahme von Mar.Ausr.St. Boulogne. Übernommene Menge: 5,0 m³. Bestand nach Übernahme: 12,4 m³. Kückelein
12.1.43	Im Hafen (Boulogne) in See, im Hafen (Dünkirchen)	R 92,93,95,96,98,99 Marsch nach Dünkirchen. Kückelein
13.1.43	Im Hafen (Dünkirchen) in See, im Hafen (Vlissingen).	R 92,93,95,96,98,99 Marsch nach Vlissingen. R 99 : Während des Kriegswerfens klemmte das Anlaßventil stb.Motor Zyl.I, das Ventilgehäuse wurde durch den in die Anlaßleitung tretenden Druck herausgerissen. Der Motor mußte abgestellt werden, das Boot setzte mit der klargebliebenen Maschine seine Fahrt fort. (Siehe Störungsmeldung Nr. 5 Gr. A v. 13.1.43). Kückelein

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
13.1.43	Im Hafen, (Vlissingen) in See, im Hafen (Ostende)	R 92,93,95,96,98,99 Marsch nach Ostende. Rückstein
14.1.43	~~Im Hafen~~ (Ostende) im Kanal, im Hafen (Brügge)	R 92,93,95,96,98, 99 Marsch nach Brügge. Rückstein
15.1.43	Im Hafen (Brügge)	R 92,93,95,96,98,99 Maschinen- und ausbildungsdienst. Rückstein

Flottillenchef:
Märgner
Kapitänleutnant

II. Flottilleningenieur
Rückstein
Leutnant (Ing.) d. R.

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

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

Pz. A. 7. 43. Nr. Fachbd 497

Dok 49 11a

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		B.-Nr. Gkdos. 698/43 vom 6.2. 19.43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille.

Flottillenchef:	Kptlt.	Märgner
- " - ab 29.1.43	Kptlt.	Muser
Flottilleningenieur:	Ob.Lt.(Ing.)(K.O.)	Schumann
II. - " -	Lt.(Ing.)d.R.	Duckstein

Boot:		Kommandant:
M 534		Lt.z.S.d.R. Krebs
R 92		Ob.Lt.z.S. Mellenthin
R 93		Lt.z.S.(K.O.) Grebler
R 94		Lt.z.S. Bobrinzer
R 95		Lt.z.S.(K.O.) Mütz
R 96		Lt.z.S. Strauß
R 97		Lt.z.S. Martini
R 98		Lt.z.S.d.R. Wiest
R 99		Lt.z.S. Kuchemann
R 100	bis 27.2.43	Lt.z.S.d.R. Müller
	ab 27.2.43	i.V.Ob.Strm. Rembs
R 101		Lt.z.S. Bäßler
R 117		Lt.z.S.d.R. Braack
R 118		Lt.z.S.d.R. Kretschmer

Begonnen am 15. Jan. 1943
Abgeschlossen am 31. Jan. 1943

2 8574/43

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.- 20.1.43		R 94, 97, 100, 101 Werftliegezeit. gez. M ä r g n e r
20.1.		R 94, 97, 100, 101 K.B. M 534 Rotterdam. gez. M ä r g n e r
21.1.	Rotterdam	
Vorm.		Ausrüstung.
1330		aus mit M 534, R 94,97,100 u. 101 nach Ostende.
1540		Punkt V.
		R 97,100 u. 101 Gerät aus.
2210		10 m Tiefensteuerung. Weg Herz Punkt 206. Gerät ein. gez. M ä r g n e r
22.1.		
0000	Ostende	M 534 ein.
		R 94,97,100 u. Lol Wegüberwachung zwischen Pkt. 204 bis 212 mit Gruppe R 92.
		R 99 meldet Leckage im Tankraum. Reparaturdauer 6 Tage.
1430		eingeht Kr. F.S. 2. Sich.Div. G.Kdos. 392 A l : "In kommenden Nächten Wegüberwachung wechselnd zwischen D'kirchen bis Pkt. 204 bzw. D'kirchen bis Calais. Stärke der Gruppen mindestens 3 Boote nach Anweisung Flo.Chef. M 534 zum Einfahren mit einspannen. Absichten melden."
		Auf Grund eingegangenen F.S. werden die zur Verfügung stehenden 9 Boote in 3 Gruppen geteilt, M 534 jeweils einer Gruppe zugeteilt mit der Absicht, 2 Gruppen Wegüberwachung durchführen zu lassen und eine Gruppe in Ruhe und Reserve zu haben. Absicht wird durch Fs. an 2. Sich.Div. gemeldet. Jeweilige Tagesabsicht geht der 2. Sich.Div. von dem betr. Gruppenführern durch Fs. zu. gez. M ä r g n e r
23.- 27.1.		R 99 Instandsetzung. gez. M ä r g n e r

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29.1.43		Übernahme Flottillengeschäfte durch Kapitänleutnant M u s e r .
		Muser
28.1. - 31.1.43		R 95 Auswechseln beider V.S.-Propeller.
		Muser
29.1. - 31.1.43		R 93 Ausbauen des Rollenlagers.
		Muser
16.1. - 31.1.43	Kiel-Gaarden, Kleinbootshafen, Deutsche Werke	R 117 Werftarbeiten.
	Kiel, Cuxhaven, Wilhelmshaven.	R 118 E.K.K. zur Erprobung und Einbau Brückenpanzer, Schutzschilde und Peraskompaßanlage.
		Muser

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

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

(Gruppe "R. 92".)

Gruppenführer: Ob.Lt.z.S. M e l l e n t h i n

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
R 92	Ob.Lt.z.S.	Mellenthin	Gr.Führ.Boot
R 94	Lt.z.S.	Dobringer	ab 22.1.43
R 100	Lt.z.S.d.R.	Müller	ab 22.1.43
R 93	Lt.z.S.(KO)	Grebler	v.16.-21.1.43
R 95	Lt.z.S.(KO)	Mätz	desgl.
R 96	Lt.z.S.	Strauß	desgl.
R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest	desgl.
R 99	Lt.z.S.	Küchemann	desgl.

Begonnen am 16.1.43
Abgeschlossen am 31.1.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.1. bis 17.1.	Brügge	Kein Einsatz, 4 stündige Bereitschaft. Dellentin
18.1. bis 19.1.	Brügge	Kein Einsatz, 4 stündige Bereitschaft. Einrichtung des Flottillenstützpunktes. Dellentin
20.1.	Brügge	Kein Einsatz, 4 stündige Bereitschaft. Fortsetzung Arbeiten vom 18.u.19.1.43.
2000		Eingang Fernschreiben 2.Sich.Div.G.Kdos. 3 A eins : 21.1.. S.R.Fl. Durchführung Wegüberwachung zwischen Dünkirchen bis Pkt. 204. Absichten melden.
2200		Ausgang Fernschreiben S.R.Fl. G.Kdos.: Absicht 21.1. Auslaufe Brügge 1200 Uhr mit R 92,93,95,96,98,99 nach Zeebrügge. Dort 1730 aus. Erste Gruppe R 92,96,99. Lauerstellung vom Pkt. 204 - 212.Führung R 92. Passierzeiten Pkt. 204 1800,Ptk.212 2000, dann 4 stündlich. Zweite Gruppe Lauerstellung Dünkirchen-Pkt. 212.Passierzeiten D'kirchen 2000 Uhr, Pkt. 212 2230, dann 5 stündlich. Maßnahmen werden vom hier bestellt. Funkschaltung K.K.W. Einlaufen Ostende mit Morgendämmerung. - R 92 - Dellentin
21.1. 1000	Brügge	Fernmündliche Mitteilung vom Chef S.R.Fl., daß R.99 mit 2.Gruppe fahren soll und erste Gruppe durch vom Rotterdam kommende Boote R 94,97,100,101 verstärkt wird.
1200	Brügge	R 92,93,95,96,98,99 abgelegt.
1210	Schleuse zum Zeebrügger Kanal	festgemacht. Gem. Fernschreiben 2.Sich. Div. G 3363 A eins ist der Kanal von Brügge nach Ostende für mehrere Tage gesperrt u. es muß daher durch den Kanal nach Zeebrügge gegangen werden. Erfahrung: Die Schleuse ist zur Aufnahme von 6 R.Booten geeignet u. zwar in 3 Päckchen a 2 Bo
1220	Schleuse zum Zeebrügger Kanal	abgelegt.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1320	Zeebrügger Schleuse	festgemacht.
1345	Zeebrügger Schleuse	abgelegt.
1410	Zeebrügger -- Mole	festgemacht.
		Erfahrung bei der Kanalfahrt: Der Kanal von Brügge nach Zeebrügge ist auf Grund seiner Breite, seines Tiefganges zur Fahrt besser geeignet als der Kanal nach Ostende, und es wird daher vorgeschlagen, wenn die Flottille nach Brügge gehen soll, den Kanal von Zeebrügge nach Brügge zu benutzen.
1730	Zeebrügge -Außenmole	R 92,93,95,96,98,99 abgelegt und ausgelaufen gem. Aufgabe nach Punkt 204.
1800	Punkt 204 SO 2, See 1, (Regen) bedeckt, mäßige Sicht	R 93,95,98 u. 99 entlassen zur Wegüberwachung zwischen Pkt. 212 und Dünkirchen.
1907 bis 0000	Punkt 206	Vom hier auf südöstlichen und südwestlichen Kursen auf- u. abgestanden und auf Eintreffen der Boote R 94,97,100 u. 101 gewartet. Das Eintreffen der Boote mit M 534 war vorher vom Chef S.R.Fl. gegen 2000 - 2100 nach Brügge gemeldet worden. Es wurde festgestellt, daß die Ostende-Bank-Tonne, die auf Pkt. 206 liegt, erloschen ist und die Lampe entfernt ist. Dies wurde am 22.1., fernschriftlich vom Flottille an 2.S.D. gemeldet. Dellentin
22.1. 0000	Punkt 206 W 3, See 1-2, bedeckt sehr schlechte Sicht	Da die Boote u. M 534 noch nicht eingetroffen sind, entschließe ich mich die Aufgabe mit "R.96" allein fortzusetzen und laufe nach Pkt. 208.
0045	Zwischen Pkt. 206 u. 208	Zusammentreffen mit R 94,97,100 u. 101. Der Gruppenführer meldete: Bin 2345 vom Chef entlassen worden. Chef mit M 534 nach Ostende eingelaufen.
0050		Fortsetzung der Aufgabe mit den Booten R 92,94,96,97,100 u. 101. Formation: Toni gelb, Fahrt 7 sm.
0144	Punkt 212	kehrtgemacht.
0308	Punkt 204	kehrtgemacht.
0400	Punkt 206 SW 3, See 2, bedeckt, mittlere Sicht	
0525	Punkt 212	kehrtgemacht.
0704	Punkt 204	kehrtgemacht. Fahrt 14 Sm.
0715	Punkt 208	Von hier aus durch das Mittelfahrwasser nach Ostende ein.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0800	Ostende-Seebootsbunker	R 92,94,96,97,100 u. 101 fest. Während der Wegüberwachung keine Vorkommnisse Befehl vom Chef 8. R. Fl. : Mit M 534, R 100 u. 94 u. 92 Wegüberwachung zwischen Pkt. 204 u. 212. Führung R 92.
1800	Ostende	Mit R 92,94,100 u. M 534 aus. Durch das Mittelfahrwasser zum Punkt 208.
1852	Punkt 208	Formation: R 92 u. M 534 im Kiellinie, R 100 u. R 94 nach See zu 400 m querab von M 534 ebenfalls in Kiellinie. Kurs 51°. Fahrt 7 sm
2007	Punkt 204 SW 3, See 2-3, gute Sicht, bedeckt.	kehrtgemacht.
2156	Punkt 212	kehrtgemacht.
2354	Punkt 204 W 3, See 1-2, bedeckt, gute Sicht	kehrtgemacht. Eine Treibmine Typ: Mark XIV vom R 94 abgeschossen.
23.1.		
0150	Punkt 212	kehrt emacht. E.S.-Austausch mit 3 Booten der 36.M.S.Fl. Führerboot gibt ein hinterfahrende Boote "M.M.B."
0210	Punkt 210	Untersuchung der Stelle wo F'boot 36.M.S.Fl M.M. gegeben hat. Feststellung: Es ist keine Mine, sondern obere Kugelantenne, die von R 94 abgeschossen wird.
0345	Punkt 204 SW 3, See 2, bedeckt, diesig	kehrtgemacht.
0547	Punkt 212	kehrtgemacht. Da die Sicht immer mehr abnimmt und ich Befehl habe, mit Morgendämmerung in D'kirchen zu sein, entschließe ich mich noch bevor es unsichtiger wird, durch die navigatorisch schwierigen Gebiete nach D'kirchen zu gehen.
0800	W 3-4, See 2-3, bedeckt, Nebel, Führegen.	Formation R 92, M 534, R 100 u. R 94 in Kiellinie.
0830	Dünkirchen	festgemacht.
1020-1040	Dünkirchen-Schleuse	durchgeschleust.
1053	Dünkirchen-Bunker	Fest.
1200	Dünkirchen-Bunker	Ausgang F.S. S.S.D. G.Kdos. an 2. Sich.Div. 1.) 0830 R92,94,100,M 534 D'kirchen ein. Feramündlich über Weys u. Freitag. 2.) 1 Treibmine Mark XIV bei Pkt. 204 abgeschossen. Die im FT 0145/62 gemeldete Treibmine, war obere Kugelantenne, wurde

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		abgeschossen. 3.) Absicht für 23.1. Ruhe, für 24.1. 1800 mit R 92,94,100 D'kirchen aus. Wegüberwachung D'kirchen bis Pkt. 212. Passierzeiten Pkt. 212 2045, D'kirchen 2315, dann je 5 stündl. Führung R 92. Maßnahmen werden von hier bestellt. Einlaufen Morgendämmerung Ostende. - R 92 -
24.1.		
1650	D'kirchen-Bunker	Mit R 92,94 u. 100 abgelegt zur Schleuse.
1700-1720		durchgeschleust.
1800	D'kirchen	aus. Aufgabe gem. Absicht vom 23.1. Wegüberwachung zwischen D'kirchen u. Pkt. 212. Führung: R 92. Formation K gelb. Fahrt 7 Sm.
2100	Punkt 212	kehrtgemacht.
2315	Punkt (Dünkirchen)	Da es immer unsichtiger und nebeliger wird, entschließe ich mich einzulaufen u. Aufgabe abzubrechen.
2355	Dünkirchen	festgemacht. Ausgang Fernschreiben S.S.D. G.Kdos. an 2.S.D.: 1.) Aufgabe wegen Nebel abgebrochen. 0000 Uhr D'kirchen eingelaufen. Keine Vorkommnisse. 2.) Absicht 25.1.: Auslaufen 1730 mit R 92,94, 100. Wegüberwachung D'kirchen bis 224. Passierzeiten 224 1820, D'kirchen 2000, dann je 3 1/2 stündlich. Marschfahrt 6-7 sm. Maßnahmen von hier. Einlaufen Morgendämmerung Ostende. - R 92 -
25.1.	Dünkirchen	
1745		Mit R 92,94 u. 100 ausgelaufen gem. Absicht vom 25.1.43. Aufgabe: Wegüberwachung zwischen D'kirchen und Pkt. 224. Führung: R 92. Formation: K gelb. Fahrt: 6 - 7 Sm.
1800	Punkt, Tonne 15 W S 4, See 1-2, bedeckt, mäßige Sicht	passiert.
1844	Punkt 224	auf Gegenkurs gegangen.
1900	Punkt 222	E.S.-Austausch mit Gruppen 93,97,101.
1947	Punkt 9 W	Entgegenkommender, mit Gerät fahrender Minensuchverband, auf Gegenkurs gegangen um Ausweichmanöver zu vermeiden.
2000	S 4, See 2-3 bedeckt Regen, Mäßige Sicht	

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2156	Punkt 224	Auf Gegenkurs gegangen.
2346	Punkt Tonne 15 W WSW 4-5, See 3, halb bedeckt, Regen, mäßige Sicht	Auf Gegenkurs gegangen.
26.1.43		
0035		E.S.-Austausch mit 2 Loggern.
0138	Punkt 224	Auf Gegenkurs gegangen.
0312	Punkt Tonne 15 W	Auf Gegenkurs gegangen.
0505	Punkt 224 SW 3, See 1, halb bedeckt, mäßige Sicht.	Auf Gegenkurs gegangen und auf Weg Herz und Herz 10 nach Ostende marschiert.
0700	Ostende-Seebootsbunker	Festgemacht. Während der Wegüberwachung, Hin- u. Rückmarsches Keine Vorkommnisse.
1300	Ostende-Bunker	abgelegt. Mit R 92,94,100, Marsch durch den Kanal nach Brügge.
1645	Brügge	festgemacht.
27.1.	Brügge	R 92,94,100 Ruhe.
28.1.	Brügge	Kommandant R 100 Lt.z.S.d.R. Müller zur 1. U.Bootslehrdivision kommandiert. Kommandant R 100 Ob.Strm. Rembs.
0900	Brügge	Ausgang Fs. S.S.D. G.Kdos. an 2. S. D. : Absicht 28.1. Auslaufe mit R 92,94,100 1300 Brügge nach Ostende. Dort 1600 Uhr aus. Wegüberwachung Pkt. 224 - Pkt. 228. Passierzeiten Pkt. 224 1830, Pkt. 228 2000 dann je 3 stündlich. Einlaufen Ostende Morgendämmerung. - R 92 -
1100	Brügge	Abschiedsmusterung des Flo.Chefs.
1300	Brügge	mit R 92,94,100 ausgelaufen durch den Kanal nach Ostende.
1545-1610	Ostende-Schleuse	durchgeschleust.
1615	Ostende-Seebahnhof	festgemacht. Morsespruch von Sig.Stelle Ostende: Auslaufen bis 1730 verschoben. 2.S.D.
1730	Ostende	mit R 92,94 u. 100 gem. Absicht ausgelaufen Aufgabe: Wegüberwachung Weg Herz Pkt. 224 - Pkt. 228

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1748	Strombank Tonne SW 6, See 3-4, bedeckt, gute Sicht	passiert auf Weg Herz 10 nach Pkt. Herz 212. Fahr 17 sm.
1846	Pkt. 214	Auf 15 Sm. Fahrt gegangen.
1855	Pkt. 216	Feststellung, daß die Leuchtglockentonne "E 6" nicht brennt.
1907	Pkt. 218	E.S. Seestreitkräfte Austausch mit Hafenschutzboot D'kirchen.
1916	D'kirchen-Mole	passiert, Seeluft-E.S. Austausch mit Sig. Stelle D'kirchen Molenkopf.
2011	Pkt. 224 WSW 7, See 4-5 bedeckt, gute Sicht	auf 11 Sm. Fahrt gegangen.
2035	WSW 7 in Böen 8 See 5-6, halb bedeckt gute Sicht	Da die See immer mehr zunimmt und das Boot stark Wasser übernimmt, entschließe ich mich, die Aufgabe abzubrechen und Dünkirchen einzulaufen.
2038		Kehrt gemacht, auf Gegenkurs gegangen.
2102	Pkt. 224	Auf 12 Sm. Fahrt gegangen.
2215	Mole D'kirchen	einlaufend passiert.
2230	D'kirchen	R 92,94 u. 100 festgemacht.
2300	D'kirchen	Ausgang Fernschreiben S.S.D. G.Kdos an 2.S.D.: 1.) Wegen Wetterlage Aufgabe abgebrochen, 2215 R 92,94,100 D'kirchen ein. 2.) Absicht 29.1. Wegüberwachung Pkt. 224 bis Pkt. 228 mit R 92,94 u. 100 1800 Dünkirchen auslaufen. Passierzeiten Pkt. 224 1900, Pkt. 228 2030, dann je 3 stündlich. Einlaufen Ostende gegen 0800 Uhr. 3.) Tonne 6 Emil erloschen. - R 92 -
29.1.		
1800	Dünkirchen	mit R 92,94 u. 100 ausgelaufen gem. Absicht für den 29.1. Aufgabe: Wegüberwachung Weg Herz Pkt. 224 bis Pkt. 228.
1811	Leuchttonne 15 W SSW 3, See 1, bedeckt Regen, schlechte Sicht	Formation: "K gelb" Fahrt: 15 Sm.
1824		E.S.-Austausch Seestreitkräfte mit Hafenschutzboot Dünkirchen.
1902	Punkt 224	Fahrt 7 Sm.
2047	Punkt 228 SSW 4, See 2-3, halb bedeckt, gute Sicht	Auf Gegenkurs gegangen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2216	Pkt. 224 SSW 4, See 2-3 heiter, gute Sicht	Auf Gegenkurs gegangen.
2356	Pkt. 228 SSW 5, See 3-4 bedeckt, Regen, schlechte Sicht	Auf Gegenkurs gegangen.
30.1.		
0200	Pkt. 224 SSW 5-6, See 4 Schauer, bedeckt, schlechte Sicht	Auf Gegenkurs gegangen.
0308	Punkt 228 SSW 6, See 4, bedeckt Regen, mäßige Sicht	Auf Gegenkurs gegangen.
0418	Pkt. 224 SSW 7-8, See 5 bedeckt, Regen	Da Wind und See immer mehr zunehmen, laufe ich mit derselben Fahrtstufe nach Pkt. 220 u. warte dort auf die Maßnahme "K E", die f 0500 Uhr bestellt ist.
0447	Pkt. 220 SSW 8, in Böen 9, See 5, bedeckt, Regen	
0505	Leuchttonne 15 W	Da die Sicht nur noch sehr gering und es weiter auffrischt, entschließe ich mich, nicht mehr nach Ostende zu gehen, sondern in Dünkirchen einzulaufen.
0513	Mole passiert	
0540		Troßensperre ist dicht, Öffnung muß abgewartet werden.
0550	Schleuse	passiert.
0609	Dünkirchen R.Bootsbunker	festgemacht.
0630		Ausgang Fs. S.S.D. G.Kdos. an 2. Sich.Div.: R 92,94,100 0600 Dünkirchen ein. Aufgabe planmäßig, keine Vorkommisse. Absicht 30.1.: Ruhe.

Dellentin

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.1.	Dünkirchen	Fs. G.Kdos. an 2.S.D. machr.: "R.96"(Ostende): Absicht 31.1.: Auslaufe mit R 92,94 u. 100 1730 Dünkirchen. Wegüberwachung Pkt. 212 bis Pkt. 204. Passierzeiten Pkt. 212 1845, Pkt. 204 2045, dann je 4 stündlich. R 97 hängt sich zwischen Pkt. 212 u. 214 an. Einlaufen Ostende Morgendämmerung. - R 92 -
1620	Dünkirchen-Bunker	R 92,94 u. 100 abgelegt zur Schleuse.
1627	Dünkirchen-Schleuse	festgemacht.
1705		Telefonischer Anruf Asto vom Dienst der 2. Sich.Div., daß auf Grund der schlechten Wetterlage, das Auslaufen entfällt.
1720	Dünkirchen-Schleuse	abgelegt.
1730	Dünkirchen-Bunker	R 92,94 u. 100 festgemacht.

Dellentin

Gesehen!

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

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

Zu beziehen von: Vorbeuglager der Kriegsmarine; B. J. Augustin in Glückstadt
Verwaltungsstellen für Ostseebereich: in Kiel, für Nordseebereich: in Wilhelmshaven

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille.-
(Gruppe "R. 93").

Gruppenführer: Lt.z.S.(K.O.) Grebler

Boot:	Kommadnant:		Bemerkungen:
R 93	Lt.z.S.(K.O.)	Grebler	Gr.Führ.Boot
R 97	Lt.z.S.	Martini	
R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest	v.22.1.-28.1.43
R 95	Lt.z.S.(K.O.)	Mätz	v.21.1.-22.1.43
R 99	Lt.z.S.	Küchemann	v.21.1.-22.1.43
R 101	Lt.z.S.	Bäßler	v.22.1.-26.1.43

Begonnen am 21.1.43
Abgeschlossen am 28.1.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.1.43	SO 2, See 1 Sicht 3-5 Sm. halb bedeckt, zweitweise Regenschauer	
1731	Zeebrügge	aus mit R 93,95,98 u. 99 zur Wegüberwachung zwischen Pkt. Herz 212 - Dünkirchen.
2000	SO 2, See 2 Sicht 1 - 2 sm. ganz bedeckt	2 M.Boote, 1 Tonnenleger bei Tonne 10 E überholt. E.S. Austausch.
2008		Tonne 15 W passiert; auf Gegenkurs mit 7 Sm Fahrt nach Pkt. Herz 212.
2218		Pkt. Herz 212; auf Gegenkurs gegangen.
		Uhrecker
22.1.43	SO 2, See 1 Sicht 3-4 Sm. halb bedeckt, Mondschein.	
0107		Tonne 15 W; auf Gegenkurs gegangen.
0327		Pkt. Herz 212 passiert, dann auf Gegenkurs gegangen.
0550		Tonne 15 W passiert, auf Gegenkurs gegangen
0610		"R 99" meldet Leckage am Bootskörper durch schwimmenden Gegenstand.
0717		Pkt. Herz 212, dann über Weg "Herz zehn" nach Ostende.
0800		Ostende fest.
1800	SW 2, See 1 halb bedeckt, Sicht 5 - 6 Sm.	R 93,97,101 seeklar, Ostende aus, zur Wegüberwachung zwischen Punkt "Herz 212" - Dünkirchen.
2005	SW 2, See 2, halb bedeckt, Sicht 6-7 Sm.	Tonne 15 W Steuerbord passiert, auf Gegenkurs gegangen. Marschfahrt 7 Sm.
2220		Pkt. Herz 212, auf Gegenkurs gegangen.
2320		1 Tonnenleger u. 2 Logger 1 Sm. sw. Pkt. 21 mit Kurs Nordost passiert.
2348		4 Logger b. Pkt. 214 mit Kurs Nordost pass.
		Uhrecker
23.1.43	SW 2, See 2 bedeckt, Sicht 2-3 Sm	
0109		Tonne 15 W Steuerbord querab, auf Gegenkurs gegangen.
0337		Pkt. Herz 212 auf Gegenkurs gegangen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0641		Tonne 15 W St.B. querab.
0730	Dünkirchen	ein.
1730	Dünkirchen SO 3, See 2, bedeckt, Sicht 4-5 Sm.	R 93.97, 101 u. M 534 seeklar zur Wegüberwachung Pkt. Herz 224 - 228.
1822		Tonne 15 W St.B. querab.
1935		Pkt. Herz 224 mit 7 Sm. Marschfahrt Wegüberwachung.
2044		Pkt. Herz 228, auf Gegenkurs gegangen.
2236		Pkt. Herz 224, auf Gegenkurs gegangen.
2300		R 101 u. M 534 beschiessen irrtümlicherweise Wrack unter der Küste bei Gravelines. E.S.-Austausch mit Küstenwache.
		Uhrecker
24.1.43	SO 2, See 1 heiter, Mondschein, Sicht 7 - 8 Sm.	
0008		Pkt. 228, auf Gegenkurs gegangen.
0130		Pkt. 224, auf Gegenkurs gegangen.
0310		Pkt. 228, auf Gegenkurs gegangen.
0531		Pkt. 224, Marsch nach Dünkirchen.
0758		Tonne 15 W B.B. querab.
0815	Dünkirchen	ein. Ruhetag.
		Uhrecker
25.1.43	WSW 6-7, See 4-5 ganz bedeckt	
1800	Sicht 3-4 Sm.	R 93,97,101 Seeklar Wegüberwachung zwischen Pkt. Herz 224 - 228.
1818		Tonne 15 W St.B. querab.
1921		Pkt. Herz 224 mit 7 Sm. Marschfahrt Wegüberwachung.
2037		Pkt. Herz 228 auf Gegenkurs gegangen.
2237	WSW 7, See 5, Sicht 2-3 Sm. ganz bedeckt.	Pkt. Herz 224 auf Gegenkurs gegangen.
2238		2 Vorpostenboote bei Pkt. 224 passiert.
		Uhrecker
26.1.43		
0019		Pkt. 218 auf Gegenkurs gegangen.
0139	SSW 4-5, See 2-3 Sicht 5 Sm. ganz bedeckt	Pkt. 224 auf Gegenkurs gegangen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
0325		Pkt. 228 auf Gegenkurs gegangen.
0442		Pkt. 224 auf Gegenkurs gegangen.
0507	SW 2, See 1 Sicht 8 - 10 Sm. halb bedeckt Mondschein	Pkt. 226, auf Gegenkurs mit 14 Sm. Marschfahrt nach Ostende über "Herz neun" .
0800		Ostende ein.
1800	SSW 4-5, See 3 halb bedeckt Sicht 5-6 Sm.	mit R 93,97,98 Ostende aus zur Wegüberwachung Punkt Herz 212 - 204.
1852		Pkt. Herz 212 auf Gegenkurs gegangen mit 7 Sm. Marschfahrt Wegüberwachung.
1920		6 Logger Passiert bei Pkt. 208.E.S.-Austau
2121		Pkt. Herz 204 passiert,auf Gegenkurs.
2200	SW 5-6, See 3-4 Sicht 3-4 Sm. fast bedeckt	
2305		Pkt. Herz 212 auf Gegenkurs.
		Kriebel
27.1.43		
0102		5 Boote der 1.M.S.Flott. bei Pkt. 204 pass E.S.-Austausch.
0107		Pkt. Herz 204 auf Gegenkurs.
0200	W 3-4, See 3 vermischt starke Dünung, Sicht 3-4 Sm. 3/10 bedeckt, Mondschein, teilweise Bodendunst.	
0301		Pkt. 212 passiert auf Gegenkurs mit 7Sm. Marschfahrt.
0345		B.B.-Maschine ausgefallen, umgekuppelt und mit StB.-Maschine weitergefahren.
0450		BB.-Maschine wieder klar.
0458		Pkt. Herz 204 passiert, auf Gegenkurs mit 8 Sm. Marschfahrt.
0600	NW 5-6, See 4-5 halb bedeckt, Mondschein, Sicht 6-7 Sm.	
0703		Pkt. Herz 212 passiert, Ostende angesteuer
0745		Ostende eingelaufen.
0750		Schleuse Ostende festgemacht.
0825		Schleuse Ostende ab.
1130	Brügge	Gruppe fest in Brügge. Ruhe.
		Kriebel

Zu beziehen durch Buchhandlung der Schiffahrtsmedizinischen Verlags-G.m.b.H. Hamburg in Hamburg
Alle Rechte, auch die der Übersetzung, der Vervielfältigung und der Verbreitung durch Bild- und Filmstreifen, vorbehalten.
R M. Kriegspreis Din A

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.1.	Brügge	
1500		R 93,97,98 Brügge ab.
1740		Schleuse Ostende fest.
1803		Schleuse Ostende ab.
1812	Ostende	S.Bootsbunker fest. Ruhe.
		Kriebel
29.1.	Ostende	
0920		R 98 Ostende Schleuse ein.
1035		Werft "Beliard u. Crigthon" fest wegen Bruch des Rollenlagerringes, B.B. Wellenlager.
		Kriebel
		Gesehen:
		Kapitänleutnant u. Flottillenchef

KODAK SAFETY FILM

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!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille.
(Gruppe R 95).

Gruppenführer: Lt.z.S.(K.O.) Mätz

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
R 95	Lt.z.S.(K.O.)	Mätz	Gr.Führ.Boot
R 96	Lt.z.S.	Strauß	
R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest	

Begonnen am 23.1.1943
Abgeschlossen am 24.1.1943

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

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
23.1.43	SW 3, See 1-2, bedeckt, Sicht 2-3 Sm Bar. 1033 m/b Temp. +3°	
1800		R 95,96,98 Ostende ausgelaufen zur Wegüberwachung von Dünkirchen bis Pkt. 224. Marsch über Weg Herz neun. Marschfahrt 12 Sm.
1850		E.S.-Austausch mit H.S.Boot vor Nieuport.
1955		E.S.-Austausch mit Sign.St. Dünkirchen.
2005		Tonne 15 W passiert, Beginn der Wegüberwach Marschfahrt 8 Sm.
2015		E.S.-Austausch mit 10.R.Fl.
2140		Bei Pkt. 224 kehrt gemacht.
2250		Bei 15 W kehrt gemacht.
2318		E.S.-Austausch mit H.S.Boot.
		..... Straß
24.1.43	SW 3, See 1-2, bedeckt, Sicht 3-5 Sm Bar. 1040, Temp.+1° helle Mondnacht	
0035		Bei Pkt. 224 kehrt gemacht.
0152		Bei 15 W kehrt gemacht.
0355		Bei Pkt. 224 kehrt gemacht.
0445		E.S.Austausch mit H.S.Boot.
0510		Bei 15 W kehrt gemacht.
0623		E.S.-Austausch mit Gruppe "R.93".
0625		Bei Pkt. 224 kehrt gemacht.
0740		Dünkirchen eingelaufen.
		Keine besonderen Vorkommnisse.

Straß

Geschenk

Kptlt. u. Flo. Chef

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

S. Räumbootsflottille.

(Gruppe "R. 96 ")

Gruppenführer: Lt.z.S. Strauß

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
R 96	Lt.z.S.	Strauß	Gr.Führ.Boot
R 95	Lt.z.S.(K.O.)	Mätz	
R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest	
M 534	Lt.z.S.d.R.	Krebs	

Begonnen am 24.1.1943

Abgeschlossen am 25.1.1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
24.1.43		
1735		Gem. Absicht D'kirchen ausgelaufen mit R 95 96,98 u. M 534 zur Wegüberwachung zwischen Pkt. 212 und Pkt. 204.
1755		Tonne 15 W B.B. querab.
1800	NW 1, See 0 - 1, bewölkt, diesig, mäßige Sicht	
2000	NW 1, See 0 - 1, bewölkt, diesig, schlechte Sicht	
2105		Ostende Strombank. Da die Sicht immer schlechter wird, und ich mit weiterer Sichtverschlechterung rechne, entschließe ich mich, die Aufgabe abzubrech und nach Ostende einzulaufen. Die bestellte Maßnahmen sind auf Position nicht sichtbar. Beim Einlaufen stelle ich fest, daß die Maß nahme Ostende erst in einer halben Seemeile Entfernung von der Küste zu sehen ist.
2225		Ostende S-Bootsbunker festgemacht. Ich benachrichtige Sich.Div. durch Fernspru Begründung für Einlaufmeldung ist immer sch ter werdende Sicht.
		Kraup
25.1.43	Ostende	Ruhe.
		Kraup

Gesehen!
Kapitänleutnant u. Flo.Chef

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
S. Räumbootsflottille.
(Gruppe "R. 95 ")

Gruppenführer: Lt.z.S.(K.O.) Mätz

Boot:	Kommandant:	Bemerkungen:
R 95	Lt.z.S.(K.O.) Mätz	Gr.Führ.Boot
R 96	Lt.z.S. Strauß	
R 101	Lt.z.S. Bäßler	

Begonnen am 26.1.43
Abgeschlossen am 27.1.43

Zu beziehen vom Vorbesitzer der Kriegsmarine: O. S. Kapitän in Offiziell Bestellungsangaben: für Oldenburg in Kiel, für Norddeutschland: in Wilhelmshaven
B. M. Kriegstagebuch
Din A 3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
26.1.43	W 3-4, See 2-3	
1800	1/2 Bedeckt, Sicht 2-4 Sm. Bar. 1035 m/b, Temp. +2°	R 95,96,101 Ostendeeausgelaufen zur Wegüberwachung Weg Herz von Pkt. 212 bis Dünkirche Marsch über Weg Herz zehn, Marschfahrt 12 S
1840		Pkt. 212 passiert, Beginn der Wegüberwachun
2008		Bei Tonne 15 W kehrt gemacht. Marschfahrt 7
2250		Bei Pkt. 212 kehrt gemacht.
2318		E.S.-Austausch mit Loggergruppe.
27.1.43	W 3-4, See 2-3 1/4 bedeckt, Sicht 4-6 Sm. Bar. 1038, Temp. +5° helle Mondnacht	
0027		E.S.Austausch mit H.S.Boot
0100		Bei Tonne 15 W kehrt gemacht.
0315		Bei Pkt. 212 kehrt gemacht.
0331		E.S.Austausch mit H.S.Boot.
0433		E.S.Austausch mit Küstenwache.
0533		E.S.Austausch mit Küstenwache.
0539		Bei Tonne 15 W kehrt gemacht.
0540		E.S. Austausch mit M.S.S. Dünkirchen.
0645		E.S. Austausch mit Gruppe "R. 93".
0750		R 95,96,101 Ostende eingelaufen.

Zwischen Ostende und Dünkirchen hatt "R.95 die Berührung mit einem Unterwasserhinder wodruch die Propeller verbogen wurden. Ke Beschädigung am Bootskörper.

Keine besonderen Vorkommnisse.

Gesehen!

Kapitänleutnant u. Flo. Chef

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille.
(Gruppe " R. 96 ")

Gruppenführer: Lt.z.S. Strauß

Boot:	Kommandant:		Bemkerungen:
R 96	Lt.z.S.	Strauß	Gr.Führ.Boot
R 97	Lt.z.S.	Martini	
R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest	
R 99	Lt.z.S.	Küchemann	
R 101	Lt.z.S.	Bäßler	

Begonnen am 28. 1. 1943
Abgeschlossen am 31. 1. 1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.1.43	Brügge	R 97 u. 98 Ruhe Ostende. An 2. Sich.Div. Absicht für 28.1.: 1300 Uhr Brügge auslaufen nach Ostende mit R 99 u. 101. 1800 Uhr dort aus zur Wegüberwachung Dünkirchen bis Pkt. 224. Umkehrzeiten Pkt. 224 2000 Uhr, dann 3 stündlich. Einlaufen mit Hellwerden Ostende. Auslaufmeldung mit F.T. abgesetzt.
1730		Ostende abgelegt.
1738	SW 3, See 2-3, bewölkt, gute Sicht	Molenköpfe passiert. Marsch über Weg "Herz neun", dann Weg Herz. Marschfahrt 15 Sm.
1930		Dünkirchen, Tonne 15 W passiert.
2014		Pkt. 224, Umkehr und Aufnahme der Lauerstellung zwischen Pkt. 224 u. Dünkirchen. Strauß
29.1.43	SW 6-8, See 4 stark bewölkt, mäßige Sicht	Wegen aufkommenden Schlechtwetters (Wind SW bis zu Stärke 8) entschließe ich mich, die Aufgabe abzubrechen und vor der See gem. Absicht nach Ostende zu laufen.
0015		15 W passiert. Marsch nach Ostende angetret
0205		Strombank.
0217		Molenköpfe passiert.
0250		S-Bootsbunker festgemacht. Einlaufmeldung durch F.T. abgesetzt. Fernschreiben an 2. Sich. Div.: Gruppe R 96 wegen Wetterverschlechterung (Wind in Böen bis zu 8) Ostende 0220 Uhr eingelaufen. An 2. Sich.Div. Absicht für 29.1.: Bei Wetterbesserung auslaufen 1800 Uhr Ostende R 96,97,98,99 u. 101 zur Überwachung Weg Herz zwischen Pkt. 204 u. 212. Passierzeiten Pkt. 212 2000 Uhr, Pkt. 204 2200 Uhr dann jeweils 4 stündlich. Einlaufen Ostende mit Hellwerden. Auslaufmeldung durch F.T. abgesetzt: R 96-99 u. 101 um 1800 Uhr Ostende aus zur Wegüberwachung von Pkt. 212 bis 204. Rückkehr mit Hellwerden. - R. 96 -
1800	SW 4, See 3, bedeckt, stellenweise Regen, mäßige Sicht	R 96,97,98,99 u. 101 Ostende ausgelaufen.
1810		Molenköpfe passiert.
1830		Pkt. 206 Aufnahme Lauerstellung.
2005		Begegnung mit Geleitschiff "Brommy" u. 2 Vp Booten. Strauß

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos 698 vom 1.3. 1943

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 497

den 24. 2. 1943

Geheime Kommandosache

An

Befehlshaber der Sicherung West
- nachrichtlich - 8. Räumbootflottille

Betrifft : KTB der 8. Rbfl. vom 16. bis 31.1.43.
Vorgang : 8. Rbfl. Gkdos 76/96 vom 15.2.1943 und Gkdos 81/96 vom 17.2.43. (nur an 2.Sich.Div.)

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 8. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16. bis 31.1.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 7, 21.1., 1410 Uhr: Der Kanal Brügge-Seebrügge ist 8 m tief, 70 m breit und verläuft in seiner Länge von 10 m gradlinig, sodass er für die Fahrt von See nach Brügge dem Brügge-Ostende Kanal vorzuziehen ist.

Seite 7, 21.1., 1907 Uhr bis 0000 Uhr: Das häufige Verlöschen der Tonnen an der flandrischen Küste bedingt den ständigen Einsatz des Tonnenlegers Rochemont in diesem Gebiete.

Seite 8, 22.1. 2354 und 23.1. 1200 Uhr: In beiden Fällen muss es "treibende Mine" statt " Treibeine " heissen.

Seite 8, 0210 und 1200 Uhr : Anscheinend handelt es sich um den Simulator einer EMG.

i.V.
[signature]

Anlage 1 zu 1/Skl 8584/43

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 698 A 5

, den 10. März 1943

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine - 5Kl -

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille
vom 16. bis 31. 1. 43
mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sich.Div.
vorgelegt.

Nichts Zusätzliches zu bemerken.

Für den Befehlshaber der Sicherung
West
Der Chef des Stabes

1.SKl 8582/g.Kdos. 43 + 4 anl. Haase

Straup

31.1.43		Absicht 31.1.: 1900 Uhr Auslaufen Ostende R 96,97,98,99 u. 101 zur Überwachung Weg Herz zwischen D'kirchen u. Pkt. 212. Passierzeitem Pkt. 212 um 2000 Uhr, D'kirchen 2230 Uhr, dann jeweils 5 stündlich. Bei Begegnung mit R 92 anschließt R 97 an diese Gruppe. Einlaufen mit Hellwerden Ostende. Fernschreiben an 2. Sich.Div.: Wegen Wetterlage entfällt Auslaufen. Straup Gesehen! Kapitänleutnant u. Flo.Chef

Zu beziehen vom Vertriebsamt des Kriegsmarine: B. M. Kriegstag in Gemäßheit Bekanntmachungsblatt: für Dienstbereich: im Amt. für Nachrichtenwesen B. M. Kriegstagebuch Blatt A 5



A K SAFETY FILM

Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
30.1.43	SW 5-6, See 4-5 bedeckt, Regen, schlechte Sicht.	
0120		Da sich die Wetterlage dauernd verschlechtert und wegen aufkommenden Seegangs Waffeneinsatz nur bedingt möglich wäre, entschließe ich mich, nach Eingang Sturmwarnung, nach Ostende einzulaufen.
0214		Molenköpfe passiert.
0230		S-Bootsbunker festgemacht. Einlaufmeldung durch F.T. abgesetzt: R 96,97,98,99 u. 101 um 0220 Uhr Ostende ein. - R 96 -
		Fernschreiben an 2.Sich.Div.: Gruppe R 96 wegen Aufkommen Schlechtwetters Aufgabe nicht mehr durchführbar. Um 2.20 Uhr Ostende eingelaufen.
		Fernschreiben an 2. Sich.Div.: Absicht 31.1.: R 96-99 u. 101 Ruhe Ostende.
		Stamp
31.1.43		Absicht 31.1.: 1900 Uhr Auslaufen Ostende R 96,97,98,99 u. 101 zur Überwachung Weg Herz zwischen D'kirchen u. Pkt. 212. Passierzeiten Pkt. 212 um 2000 Uhr, D'kirchen 2230 Uhr, dann jeweils 5 stündlich. Bei Begegnung mit R 92 anschließt R 97 an diese Gruppe. Einlaufen mit Hellwerden Ostende.
		Fernschreiben an 2. Sich.Div.: Wegen Wetterlage entfällt Auslaufen.
		Stamp

Gegeben!

Kapitänleutnant u. Flo.Chef

Kl. 2.7.V. Nr. Gkdos 539

1. Anlage zu KS.W.
695 1.5. 19..

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

Kdos 911 c

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Flußbootsflottille, "R 92-101, 117 u. 118.

(Abschnitt März.)

Flottillenchef : Kapitänleutnant Muser

Flottilleningenieur : Ob.Lt.(Ing.) Schumann

Anlagen : - keine -

R 92	Obermaschinist	Schulz
93	Obermaschinist	Hörath
94	Obermaschinist	Henke
95	Obermaschinist	Töpper
96	Obermaschinist	Fliegner
97	Obermaschinist	Rath
98	Obermaschinist	Schmitz
99	Obermaschinist	Hansen
100	Stabsobermaschinist	Höhne
101	Obermaschinist	Beller
117	Obermaschinist	Fabel
118	Obermaschinist	Schröder

Begonnen am 16.Jan.1943

Abgeschlossen am 31.Jan.1943

Anlage 4 zu 1/SR 6584/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16. bis 20.1.	Im Hafen,Brügge	Boot: R 92,93,95,96,98 u. 99. Keine besonderen Vorkommnisse. Schürmann
16.	Im Hafen,Amsterdam	Boot: R 94,97 u.1oo. Restarbeiten.
	Im Hafen,in See,im Hafen,Rotterdam.	Boot: R 1o1 Marsch durch die Binnengewässer nach Rotterdam. Schürmann
17.	Im Hafen,in See,im Hafen,Rotterdam.	Boot: R 94,97 und 1oo Marsch durch die Binnengewässer nach Rotterdam.
	Im Hafen,	Boot: R 1o1 Schleifenfahrt für MES. Schürmann
18. bis 2o.	Im Hafen,	Boot: R 94,97,1oo und 1o1.Kompensieren, Funkbeschickung und Schleifenfahrt für MES. Treibölübernahme: R 94 6,15o m3 Best.n.d.Übern. 12,35o m3 R 97 6,5 m3 Best.n.d.Übern. 12,26o m3 R 1oo 6,2 m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3 R 1o1 4,8 m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3 Schürmann
21.	Im Hafen,in See,	Boot: R 92,93,95,96,98 und 99 Wegüberwachung.
	Im Hafen,in See,	Boot: R 94,97,1oo und 1o1 ausgelaufen aus Rotterdam zur Wegüberwachung. Schürmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22.1.	In See,im Hafen,Ostende	Boot: R 92 bis 1o1 Wegüberwachung. R 99 Gegen 06oo h wurde in Höhe Abt.V die Außenhaut beschädigt.Es wird angenommen, dass ein Unterwasserhindernis die Ursache war.Die Maschinenanlage blieb voll betriebsklar,Teile wurden nicht beschädigt.
	Im Hafen,in See,	Boot: R 92,93,94,97,1oo und 1o1 Wegüberwachung. Schmierölübernahme: R 1o1 2oo l ZdM 7. Schürmann
23.	In See,im Hafen,Dünkirchen.	Boot: R 92,93,94,97,1oo und 1o1 Wegüberwachung und Maschinendienst.
	Im Hafen,in See,	Boot: R 93,95,96,97,98 und 1o1 Wegüberwachung
	Im Hafen,Ostende,	Boot: R 99 Instandsetzen der Außenhaut in Seghers Werft. Schürmann
24.	Im Hafen,in See,im Hafen Dünkirchen,	Boot: R 92,94,1oo Wegüberwachung.
	In See,im Hafen,Dünkirchen.	Boot: R 93,95,96,97,98 und 1o1 Wegüberwachung. Treibölübernahme: R 93 5,2 m3 Best.n.d.Übernahme: 8,8 m3 R 95 8,4 m3 Best.n.d.Übern. 9,3 m3 R 96 4,6 m3 Best.n.d.Übern. 12,2 m3 R 97 5,5 m3 Best.n.d.Übern: 12,4 m3 R 98 7,o m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3 R 1o1 5,1 m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Im Hafen, Im Hafen,in See,Im Hafen Ostende,	Boot: R 99 Instandsetzen der Außenhaut. Boot: R 95,96,98 Wegüberwachung.
25.	Im Hafen, Im Hafen,in See, Im Hafen,	Boot: R 95,96,98 Maschinendienst. Boot: R 92,93,94,97,1oo,1o1 Wegüberwachung. Boot: R 99 Instandsetzen der Außenhaut. Treibölübernahme: R 92 8,5 m3 Best.n.d.Übern. 12,42o m3 R 94 4,15o m3 Best.n.d.Übern. 12,3 m3 R 1oo 4,4 m3 Best.n.d.Übern.
26.	In See,im Hafen,Brügge In See,im Hafen,in See Im Hafen,	Boot: R 92,94,1oo Wegüberwachung und Marsch nach Brügge. Boot: R 93,95,96,97,98,1o1 Wegüberwachung. Boot: R 99 Instandsetzen der Außenhaut. Treibölübernahme: R 93 5,o m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3
27.	In See,im Hafen,Brügge Im Hafen,Brügge In See,im Hafen,Ostende	Boot: R 95,96,97,98,1o1 Wegüberwachung und Marsch nach Brügge. Boot: R 99 Werftarbeiten sind beendet.Boot ist wieder seefähig.Marsch nach Brügge. Boot: R 95 sämtliche Flügel beider VSP sind verbogen. (siehe Stkr.Meld. vom 28.1.)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.	In Hafen,in See,im Hafen Dünkirchen. Im Hafen,in See, Im Hafen,Ostende Im Hafen,	Boot: R 92,94,1oo Wegüberwachung. Boot: R 96,99,1o1 Wegüberwachung. Boot: R 93,97,98 Marsch nach Ostende. R 95 Ein Rollenlager der Übertragungswelle wurde sehr heiß.Siehe Stör.Meld. vom 28.1. Boot: R 95 Wechseln beider VSP.
29.	In Hafen,in See, In See,im Hafen,in See Im Hafen,	Boot: R 92,94,1oo Wegüberwachung. Boot: R 96,97,98,99,1o1 Wegüberwachung. Boot: R 95 Wechseln der Propeller. R 95 Ausbrennen des Rollenlagers. Treibölübernahme: R 1o1 5,2 m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3 R 97 3,o m3 Best.n.d.Übern. 12,34 m3 Schmierölübernahme: R 97 4oo l [illegible]
30.	In See,im Hafen,Dünkirchen. In See,im Hafen,Ostende Im Hafen,	Boot: R 92,94,1oo Wegüberwachung. Boot: R 96,97,98,99,1o1 Wegüberwachung. Boot: R 95 Auswechseln der Propeller. R 95 Ausbrennen des Rollenlagers.
31.	Im Hafen, Im Hafen, Im Hafen,	Boot: R 92,94,1oo Maschinenversuch Ausbildungsdienst. Boot: R 96,97,98,99,1o1 Maschinendienst. Boot: R 95 Auswechseln der Propeller. R 95 Ausbrennen des Rollenlagers.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16. bis 31.1.	Im Hafen,Kiel,Werft,	Boot: R 117 Einbau Brückenpanzer,Schutzschilde und Kernkompaßanlage. Schürmann
16. bis 20.	Im Hafen,Cuxhaven,	Boot: R 118 Instandsetzen des Bugschutzes. Schürmann
21.	Im Hafen,in See,im Hafen,Kiel,	Boot: R 118 Marsch nach Kiel und Schleifenfahrt für MES in Brunsbüttel. Schürmann
22. bis 24.	Im Hafen,	Boot: R 118 Vorbereitung für EKK - Fahrt. Treibölübernahme: 7,7 m 3 Best.n.d. berm. 12,4 m3 Schmierölübernahme: 613 l ZAK 7 Schürmann
25.	Im Hafen,in See,im Hafen Kiel.	Boot: R 118 Fahrt für das EKK. Schürmann
26.	Im Hafen,in See,in Hafen,Brunsbüttel.	Boot: R 118,Marsch nach Brunsbüttel. Schürmann
27.	Im Hafen,in See,in Hafen,Cuxhaven.	Boot: R 118 Marsch nach Cuxhaven. Schürmann
28.	Im Hafen,in See,in Hafen,Wilhelmshaven.	Boot: R 118 Marsch nach Wilhelmshaven. Schürmann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
29. bis 31.	Im Hafen,Wilhelmshaven,	Boot: R 118 Einbau des Brückenpanzers und der Schutzschilde. Schürmann Flottilleningenieur: Schürmann Ob.Lt. (Ing.)

Flottillenchef
Kaptl.

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

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
des Minenbootsbegleitschiffes „M 534"
(Abschnitt Maschine)

Kommandant: Leutnant z.See Krebs
Leitender Maschinist: Obermaschinist Dreikorn
Anlagen: -keine-

Begonnen am: 16. 1. 1943
Abgeschlossen am: 31. 1. 1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.I. bis 20.I.	Im Hafen Rotterdam	Boot: „M534" keine besonderen Vorkommnisse. Freikow
21.I.	Im Hafen Rotterdam, in See.	Boot: „M534" Fahrt im Seegebiet zur Wegüberwachung. Freikow
22.I.	In See, im Hafen Ostende, In See.	Boot: „M534" Fahrt im Seegebiet zur Wegüberwachung. Freikow
23.I.	In See, im Hafen Dünkirchen, in See.	Boot: „M534" Fahrten im Seegebiet zur Wegüberwachung. Kohlenübernahme: 48,0t Bestand n. Übernahme: 122,5t Freikow
24.I.	In See, im Hafen Dünkirchen, in See, im Hafen Ostende.	Boot: „M534" Fahrten im Seegebiet zur Wegüberwachung. Freikow
25.I.	Im Hafen Ostende.	Boot: „M534" keine besonderen Vorkommnisse. Speisewasserübernahme: 25,0 m^3 Bestand nach Übernahme: 43,5 m^3 Freikow
26.I.	Im Hafen Ostende.	Boot: „M534" keine besonderen Vorkommnisse. Freikow
27.I.	Im Hafen Ostende.	Boot: „M534" Maschinenölübernahme: 400,0 l Bestand n. Übernahme: 468,0 l Freikow
28.I.	Im Hafen Ostende.	Boot: „M534" Treiböl-Übernahme: 1,000 m^3 Best. n. Übernahme: 1,294 m^3 Freikow
29.I.	Im Hafen Ostende, in See.	Boot: „M534" Marschfahrt von Ostende nach Vlissingen. Freikow
30.I.	In See, im Hafen Vlissingen.	Boot: „M534" Marschfahrt von Ostende nach Vlissingen. In Vlissingen festgemacht. Freikow

Die Bücher zum Eintragen bei Gefechtsübungen, S.O. Klappbücher in Gebrauch. Schiffstagebücher: Für Linienschiffe in Mk. für Kreuzer in Pf. für Torpedoboote in Mk. für Minensuchboote in Mk.

R. M. Kriegstagebuch. Nr. A 2

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
31.I.	Im Hafen Vlissingen.	Boot: „M534" keine besonderen Vorkommnisse. Freikow

gesehen:
Kubo-
Leutnant z.S. u. Kmdt.

Leitender Maschinist:
Freikow
Obermaschinist.

Gesehen:
Kpt.z.S. u. Fla.Chef

Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision

Die Maschinenstörungsmeldungen werden fortan mit laufenden Nummern versehen.
Die Bemerkungen: Maschinendienst, Ausbildungsdienst und die seemännischen Aufgaben werden in Zukunft aus dem K.T.B. fortgelassen.
Am Schlusse des K.T.B. von " M 534 " fehlt die Unterschrift des Flottilleningenieurs.
Die Flottille ist benachrichtigt.
Sondt keine Bemerkungen.

i. A.
Bonnet
K. Kapt. (Ing.) u. Fla. Chef

Gesehen:
Kpt.z.S. (Ing.)
und Verbandsingenieur d. S.O.D.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse, Befehle, Meldungen usw.
		3. Anlage zu K.T.B. U.-Fl.-Kdo. 698 vom 7. 5. 1943

Kriegstagebuch Nr. Skl. 529

1/SM 49116

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

6. Unterseebootsflottille

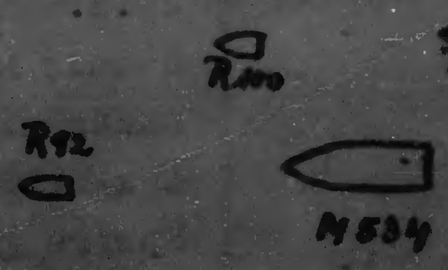
M - 234.

Kommandant: Lt.z.S.d.R. Krebs.

Begonnen am: 16. Januar 1943

Abgeschlossen am: 31. Januar 1943

Anlage 3 zu 1/SM 1574/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16. 1. - 20.1.43.	Rotterdam Iyselhaven	Ausbildungs - Artilleriedienst Waffenreinigen. Kuh-
21.1.43.		
1300	SW 4, See 3, dunstig	Flottillenchef an Bord.
1330	bedeckt. ztw.Mond-	Iyselhaven abgelegt. An die Boote R94, R97,
	schein.	R100 und R101 angeschlossen.
I520		pass. Hoek van Holland. Verschärfter Verschluß
		zustand, volle Kriegswache.
1600		pass. Anst. Tonne Hoek van Holland. Folgend
		im Suchstreifen der R-Boote, die SDG fahren
2345		pass. Stroombank Leuchttonne an Bb.
2400		pass. Mole Ostende. Kuh-
22.1.43.	Ostende - See	
0025	SSW 3-4, See 2-3,	Außenhafen Ostende festgemacht.
1030	dunstig bis diesig.	Verholen mit Schlepperhilfe zur anderen Sei
		Befehl von 2. S.D.:
		In den nächsten Nächten mit den R-Booten zur
		Wegüberwachung in See gehen zum Einfahren.
1800		Außenhafen abgelegt. Mit den R-Booten R92,
		R94 und R100 Wegüberwachung von Pkt. 212 bis
		Pkt. 204. Marschfahrt 7 sm.
		Formation:
		
		Kuh-
23.1.43.	See-Dünkirchen-See.	
0500	W 3, nachts auf N	Laufen von Pkt. 212 in Kielliente von R92 nach
	drehend. See 1-2,	Dünkirchen.
0810	bedeckt, stw. Mond-	pass. Einfahrt Dünkirchen.
0845	schein.	Außenkai 1 festgemacht.
I000-1300		Nehmen 48 Tons Bunkerkohlen.
1810		Dünkirchen Außenkai abgelegt. An die Boote R93, R97 und R101 angeschlossen zur Wegüber- wachung zwischen Pkt. 224 und Pkt. 228

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Formation:  Marschfahrt zwischen 6 und 8 sm. Kieb-
24.1.43.	See - Dünkirchen - Ostende.	
0620	N-NO 1-2, See 1, bed.	In Kiellinie der R-Boote von Pkt. 224 abgelaufen nach Dünkirchen.
0810	dunstig stw. Nebel-	pass. Außenmole Dünkirchen.
0850	schwaden.	An Außenkai 1 festgemacht.
1740		Dünkirchen abgelegt. An die Boote R95, R96 und R98 angeschlossen zur Wegüberwachung zwischen Dünkirchen und Pkt 212. Marschfahrt 9 sm. Formation: Kiellinie.
2130		pass. Stroombank Tonne an Bb.
2200		pass. Außenmole Ostende.
2230		Außenhafen Ostende festgemacht. Kieb-
25.1. - 28.1.43.	Ostende	Artilleriedienst, Waffenreinigen, Arbeitsdienst. Gesundheitsmusterung durch Flo-Arzt Kieb-
29.1.43.	Ostende - See.	
1540	SSW 3, See 3-4, bedeckt	Fernschreiben von 2. S.Fl.: - 29.1. mit „Bromsy" [illegible] 1.2.43 abends klar in Vlissingen liegen.
2000		Außenhafen abgelegt. Sperre ist trotz Auslaufmeldung geschlossen.
2050		Sperre gelüftet, auslaufend pass.
2110		Vereinigung mit Bromsy bei Stroombank Tonne laufen in Kiellinie von Bromsy mit 11 sm. Marschfahrt über Weg Nord [illegible].
2240		Zeebrügge Fr. quer, Abstd. 1 sm.
2400		Knaisboofa Fr. quer, Abstd. 1/2 sm. Kieb-

30.1.4
0030
0120
1900

31.1.4

30.1.43. 0030 0120 1000	See-Vlissingen. SW 5-7, See 3-4, bed. Regenschauer.	pass. einlfd. Außenmole Vlissingen. Im Außenhafen Längsseit Vp 1311 fest. Verholen mit Schlepperhilfe an die Pier. Kuhs-
31.1.43.	Vlissingen. SW-Sturm 8 - 9.	Dienst nach Sonntagsdienstplan. Kuhs-

Gesehen:

Kapt.Lt. u. Flo.Chef.

1 pz L.V.J.R. [illegible] 692

Sk 6/2986

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

1. Anlage zu B.S.W. [illegible] 43
J.-Nr. Gkdos. [illegible] vom [illegible] 43
Anlage 3 zu Kdo. d. Sich. Fl. Gru. 1. Nr. 1509/43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der Boote R 92,93,94,95,96,97,98,99,100,101.
(Abschnitt Maschine)

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kuser
Flottillesingenieur: Ob.Lt.(Ing.)(K.O.) Schumann
- " - i.V.: Lt.(Ing.) d.R. Duckstein

Bootsnummer:
R 92
R 93
R 94
R 95
R 96
R 97
R 98
R 99
R 100
R 101

Leitende Maschinisten:
Obermaschinist Schulz
Obermaschinist Hürath
Obermaschinist Henke
Obermaschinist Töppor
Obermaschinist Fliegner
Obermaschinist Rath
Obermaschinist Schmitz
Obermaschinist Hansen
Stabsobermaschinist Kühne
Obermaschinist Beller

Begonnen am 1. 2. 1943
Abgeschlossen am 25. 2. 1943

Abgang beim

Anlage 3 zu PSK I/Spi 930 geheim

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.43 und 2.2.43	In Hafen (D'kirchen)	Boote R 92, 94, 100 Maschinen- und Ausbildungsdienst. Kückelhein
1.2. - 6.2.43 1.2.43	In Hafen (Ostende)	Boote R 93, 95, 96, 98, 99, 101 Maschinen- und Ausbildungsdienst. R 95 Treibölübernahme von M.A.St. Ostende Tanker "Charging" Übernommene Menge: 6,3 m³ Bestand n. Übernahme: 12,85 m³
2.2.43		R 95 Schmierölübernahme von M.A.St. Ostende 200 l z.d.E.7 R 96 Schmierölübernahme von M.A.St. Ostende 400 l z.d.E.7 Kückelhein
3.2.43	In Hafen (D'kirchen) in See, in Hafen (Ostende)	R 92, 94, 100 Marsch nach Ostende. Kückelhein
4.2. - 4.2.43	In Hafen (Ostende)	R 93, 96, 100 Maschinen- u. Ausbildungsdienst.
4.2.43		R 94 Treibölübernahme von M.A.St. Ostende Tanker "Charging" Übernommene Menge: 6 m³ Bestand n. Übernahme: 12,8 m³ R 100 Treibölübernahme von M.A.St. Ostende Tanker "Charging" Übernommene Menge: 5,5 m³ Bestand n. Übernahme: 18,3 m³ Kückelhein
5.2. - 10.2.43	In Hafen (Ostende)	R 97 Maschinen- und Ausbildungsdienst. [illegible] Ausbildung beim Führen von Booten [illegible] Tanker "Charging" [illegible] Übernahme von Treiböl [illegible] Übernommene Menge 5,5 m³ [illegible] Übernahme 18,3 m³. [illegible] Ausbildung [illegible] Übung). Kückelhein

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.2. - 7.2.43 7.2.43	In der Nordsee (Ostende)	R 97 Inspekteur der Ausbildung und Bindeverband V.S.F. R 97 Schmierölübernahme von M.A.St. Ostende 400 l z.d.E.7 Kückelhein
7.2.43	In Hafen (Ostende) in See	Boote R 92,93,94,95,96,98,99,100,101 Flugüberwachung. R 96 Treibölübernahme von M.A.St. Ostende Tanker "Charging" Übernommene Menge: 6,4 m³ Bestand n. Übernahme: 12,114 m³ Kückelhein
8.2.43	In See, in Hafen (Ostende), in See	Boote R 92,93,94,95,96,98,99,100,101 Flugüberwachung. R 99 Treibölübernahme von M.A.St. Ostende Tanker "Charging" Übernommene Menge: 2,6 m³ Bestand n. Übernahme: 12,4 m³ Kückelhein
9.2.43	In See, in Hafen (D'kirchen)	Boote R 92,93,94,95,96,98,99,100,101 Flugüberwachung. Kückelhein
10.2.43	In Hafen (D'kirchen) in See, in Hafen (Dunkerque)	Boote R 92,93,94,95,96,98,99,100,101 Gefahrt nach Dünkirchen. Kückelhein
11.2.43 bis 12.2.43	In Hafen (Dunkerque)	Boote R 92,93,94,95,96,98,99,100,101 Ausbildungs- und Maschinendienst.
11.2.43		R 93 Treibölübernahme von M.A.St. Dunkerque Tanker "Charging" Übernommene Menge: 2 m³ Bestand n. Übernahme: 10,8 m³ R 94 Treibölübernahme von M.A.St. Dunkerque Tanker "Charging" Übernommene Menge: 2 m³ Bestand n. Übernahme: 10,8 m³

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		R 95 Treibölübernahme von N.A.St. Boulogne Tanker "Janandre" Übernommene Menge: 3,1 m^3 Bestand n. Übernahme: 12,52 m^3
		R 96 Treibölübernahme von N.A.St. Boulogne Tanker "Janandre" Übernommene Menge: 2 m^3 Bestand n. Übernahme: 12,18 m^3
		R 100 Treibölübernahme von N.A.St. Boulogne Tanker "Janandre" Übernommene Menge: 3,3 m^3 Bestand n. Übernahme: 12,4 m^3
2.2.43		R 101 Treibölübernahme von N.A.St. Boulogne Tanker "Janandre" Übernommene Menge: 4,1 m^3 Bestand n. Übernahme: 12,4 m^3
		Kückstein
	Flottillenchef: [signature] Kapitänleutnant	Flottilleningenieur i.V.: Kückstein Leutnant (Ing.) d. R.
		Gesehen: i.V. [signature] Ob.-Lt. Ing.) u. Div. Ing.

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

des Rhambootsbegleitschiffes „M 534"
(Abschnitt Maschine)

Kommandant :	Leutnant z.S.	Krebs
Leitender Maschinist:	Obermaschinist	Freikorn
Anlagen :	Keine	

Begonnen am : 1.2. 1943
Abgeschl. am : 15.2. 1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2. bis 3.2.	Im Hafen Vlissingen	Boot : " M 534 " Keine bes.Vorkommnisse. Dübe
4.2.	Im Hafen Vlissingen	Boot : " M 534 " Kohlenübernahme : 50,0 t Best.n.d.Übern. :114,5 t Dübe
5.2. bis 15.2.	Im Hafen Vlissingen	Boot : " M 534 " Keine bes. Vorkommnisse. Dübe

Lubs-
Leutnant z.S.u.
Kommandant.

Dübe
Obermaschinist .

Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Gesehen:
v.
(K.Adm. Ing.) u. Div. Ing.

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

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille " R 117 und R 118 "

(Abschn.Masch.)

Flottillenchef : Kapitänleutnant Kuser
Flottilleningenieur : Oberleutnant (Ing.) Schumann

R 117 Obermaschinist Pabst
R 118 Obermaschinist Schreiber

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.Feb 9.2.	In Hafen,Kiel	Boot: R 117 Einbau Ertzbesanpanzer,Schutzschilde und Fernbetankungsanlage.
10.2.	Im Hafen,	Boot: R 117 Erprobung der Nebelanlage und Ausmanöverung.
11.2.	Im Hafen,	Boot: R 117 Fahrt für M/E.K. Gruppe.
12.2.	Im Hafen,in See,im Hafen,Cuxhaven.	Boot: R 117 Marsch durch den K.W.-Kanal nach Cuxhaven.
13.2.	Im Hafen,Cuxhaven	Boot: R 117 Einbau Ertzbesanpanzer,Schutzschilde und Fernbetankungsanlage.

Beim Bombenangriff am 11.2. wurde das Boot durch 3 Brandbomben getroffen.Die am Bord befindliche Woche durch das Auftreffen der Bombe an Deck entzündet wurde,begann sofort mit der Entstehung des Brandes.Dieser wurde durch den Masch.Ob.Gefr. Schmidt sofort der U.-Boot Besatzung gemeldet.Die Brandbombe fiehl den Wachhabenden Bilgenschacht und die Aufschlagzündung.Durch den dabei eindringenden Wasser wurde die Brandbombe gelöscht.Das entstehenden Leck wurde sofort von Deck aus durch Zementpfropfen und Holzkeile abgedichtet.

Die 2. Brandbombe durchschlug das Oberdeck über Abt.II an Stb. Seite,beschädigte den unteren Lagerverband von Steuerbordwelle und fiel schließlich in die Bilge.Die Bombe verursachte unter starker Rauchentwicklung.Flottenpumper und Trockenfeuerlöscher wurden sofort klargemacht,doch konnte der Brand,da es sich augenblicklich nur um einen kleinen Holzbrand handelte,durch die bereitgelegten Feuerlöschmittel (Schlamch) schnell gelöscht werden.Es wurde dabei beachtet,dass möglichst wenig Sauerstoff an den Brandherd gelangen konnte.Um den in Bb. Brennstofftank befindlichen Brennstoff (ca. 1,0 m³) zu retten,wurde sofort die Umpumpleitung nach Stb. angestellt. Die Reste der Brandbombe wurden anschließend aus der Bilge entfernt.

Die 3. Brandbombe durchschlug das Oberdeck über Abt. II an Stb. Seite und traf auf die Haube des Stb. Servomotors (Feuerleitanl.) des VHP,schlug davon die achtere Haube ab,zerschlug die Flurplatten und landete ohne Kraft in der Bilge .Aus dem VHP Gehäuse lief das Schmieröl aus,wodurch anscheinend die Brandbombe nicht richtig zur Wirkung kam.Es entstand kein Brandschaden.Die Reste der Bombe wurden aus der Bilge entfernt.

Nachdem an Bord keine Gefahr mehr bestand wurde die ebenfalls von Brandbomben getroffene Anlegebrücke mit Sand und Wasser gelöscht. Eine Woche blieb es Bord.

Die Flak- und Nebelbesatzungen während auch [illegible] die [illegible] Alles klappte Artilleriebeschuss gemeldet da „durchgeführt".

Bei der Besichtigung der Brandbomben wurden folgende Soldaten durch [illegible] Masch.Gefr. [illegible] Masch.Gefr. [illegible] Masch.Gefr. [illegible] Masch.Gefr. [illegible]

4

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

1 zu 2.T.S. B. Nr. Gador 092

Anlage zu B.S.W. S. Nr. Gador 1088 vom 29.3.1943

Anlage 2 zu Mar. Gr. Kdo. West B. Nr. 1509/43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille.
(Gruppe " R. 92 ")

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Gruppenführer:	Ob.Lt.z.S. Mellenthin
	Boot:	Kommandant: Bemerkungen:
	R 92	Ob.Lt.z.S. Mellenthin Gr.Führ.Boot
	R 94	Lt.z.S. Dobringer
	R 100 i.V.	Ob.Strm. Rembs

Begonnen am 1. 2. 1943
Abgeschlossen am 3. 2. 1943

Anlage 2 zu 1/Skl 11930/43 Kdos.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.43	Dünkirchen R.Bootsbunker	R 92, 94 u. 100 Wegen schlechter Wetterlage kein Einsatz.
2.2.43	Dünkirchen R.Bootsbunker	R 92, 94 u. 100 Wegen schlechter Wetterlage kein Einsatz.
3.2.43 0900	Dünkirchen R.Bootsbunker	Ausgang Fernschreiben S.S.D. G.Kdos. an 2. Sich.Div. Absicht 3.2. : Auslaufe mit R 92, 94 u. 100 1730 Dünkirchen gemäß Absicht für den 31.1. - R 92 -
1605	Dünkirchen R.Bootsbunker	R 92,94 u. 100 abgelegt zur Schleuse.
1721	Dünkirchen Außenkai	festgemacht. Da es um 1730 noch zu hell ist, laufe ich um 1745 aus.
1745	Dünkirchen Außenkai	R 92,94 u. 100 abgelegt.
1800	Leuchttonne 15 W	Formation "K gelb". Fahrt 17 Sm. Auf Weg Herz nach Pkt. 212.
	NNW 6, See 5-6, bedeckt, mäßige Sicht	
1908	Pkt. 212 Weg Herz	Aufgabe kann wegen schlechter Wetterlage nicht durchgeführt werden. Entschluß: Einlaufen Ostende. Marsch auf Weg Herz 10 zur Strombaktonne.
1940	Mole - Ostende	einlaufend passiert.
2017	Ostende - S.Boots-bunker	festgemacht. Auf dem Marsch Dünkirchen nach Ostende keine Vorkommisse.

Gesehen!

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille.
(Gruppe R 96 .)

Gruppenführer: Lt.z.S. Strauß

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
R 96	Lt.z.S.	Strauß	Gr.Führ.Boot
R 95	Lt.z.S.(K.O.)	Mütz	
R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest	
R 93	Lt.z.S.(K.O.)	Grebler	
R 99	Lt.z.S.	Küchemann	
R 97	Lt.z.S.	Martini	
R 101	Lt.z.S.	Baeßler	

Begonnen am 1. 2. 43
Abgeschlossen am 3. 2. 43

Drucken beim Werbe-Lager der Kriegsmarine, O. K. Wandrin in Gütersloh
Verlagsbuchhandlung der Luftwaffe in Berlin, Abt. Kriegstagebücher in Berlin, Hof Kriegsbuchstelle in Schwarzenhorst

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.43	Ostende S.Bootsbunker	
1000		R 93 aus der Werft entlassen. K.B. hergestellt.
1400		R 95 aus der Werft entlassen. K.B. hergestellt.
		R 96,97,98,99,101,93 u. 95 wegen schlechter Wetterlage kein Einsatz.
		Strauß
2.2.43	Ostende S.Bootsbunker	R 93,95,96,97,98,99 u. 101 wegen schlechter Wetterlage kein Einsatz.
		Strauß
3.2.43	Ostende S.Bootsbunker	R 93 - 99 u. 101 kein Einsatz wegen schlechter Wetterlage.
		Strauß

Gesehen!

Kapitänleutnant u. Flottillenchef

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille.

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Muser
Flottilleningenieur:	Ob.Lt.(Ing.)(K.O.)	Schumann
II. - " -	Lt. (Ing.) d.R.	Duckstein

Boot:	Kommandant:	
R 92	Ob. Lt. z.S.	Mellenthin
R 93	Lt. z.S. (K.O.)	Grobler
R 94	Lt. z.S.	Debringer
R 95	Lt. z.S. (K.O.)	Mütz
R 96	Lt. z.S.	Strauß
R 97	Lt. z.S.	Martini
R 98	Lt. z.S. d.R.	Wiest
R 99	Lt. z.S.	Kuchmann
R 100	i.V. Lt. z.S.	Martini
R 101	Lt. z.S.	Baesler

Tagebuch mit 6. 2. 1943 abgeschlossen am 15. 2. 1943

OKK

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.2.43.	Ostende S.Bootsbunker	R 92 – 101 kein Einsatz. Ruhe.
2000		Von Hafenkapitän Ostende fernmündliche Mitteilung an Flottille: "Alarmstufe II zur Übung". Ebenfalls fernmündliche Mitteilung Führer der Schnellboote über Hafenkapitän: "Bunker ist von R.Booten zu räumen". Anweisung des neuen Liegeplatzes von Hafenkapitän: Ostende Kohlenpier.
2100		R 92 – 101 verholen zur Kohlenpier. Dabei Kollision R 97 mit einem eisernen Schutzpfahl vor dem Bunker.
		Der Gruppenführer Oblt. z.S. Heilenthin versuchte vergeblich beim Hafenkommandanten anzurufen, zwecks Alarmstufe zur Übung. Alle Telefone laufend besetzt. Mein Besuch beim Hako ergab, daß keine Anordnungen getroffen sind, um in derartigen Fällen eine Verständigung zu erreichen. Auch bestehen keine Befehle die im Alarmfalle das Auslaufen der Flottille (Öffnung der Bunkertore mit Schlepper, Besetzen der Schleusen nach Brügge, Benachrichtigung bei evtl. Sprengungen der Hafenanlagen usw. usw.) in jedem Falle sicherstellen.
2115	Ostende – Kohlenpier	R 92 – 101 festgemacht.
		. . . . .
		. . . . .
		. . . . .
5.2.43.		
0800	Ostende – Kohlenpier	Boote R 92-96 u. 98-101 verholen in den Schnellbootsbunker. R 97 geht mit Schlepperhilfe in die Werft auf Slipp. Boot ist außer K.B.
		. . . . .
0830	Ostende S.Bootsbunker	Boote R 92-96 u. 98-101 fest.
1115		Flottillenmusterung durch Flottillenchef.
1400		Eingang Fs. Kr. G.Kdos. 719 A 1 v. 2. S.D.:
		5x 2. S. R.Fl. Wegüberwachung zwischen Pkt. 202 u. Pkt. 214. Ostende aus nicht vor 0100 Uhr vor Auslaufen 2. Sich.Div. anrufen. Absichten und Umkehrzeiten melden. Ostende ein.
1500		Ausgang Fs. Kr. G.Kdos. an 2. Sich.Div.:
		Absicht auf Fernschreiben Kr. G.Kdos. 719 A 1 6.2. 0100 Ostende auslaufen zur Wegüberwachung zwischen Pkt. 202 u. 214 in 2 Gruppen. 1. Gruppe R 92, 93, 98, 100 u. 101 zwischen 202 u. 208. Führung Chef 8.R.Fl. auf R 92. Passierzeiten Pkt. 208 um 0130, 0530, 0700, Pkt. 202 um 0300. 2. Gruppe R 94, 95, 96 u. 99 zwischen 208 u. 214. Führung R 96. Anmarschweg Hers 10 nach

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		212 um 0145. Passierzeiten Pkt. 214 um 0230 und 0600. Pkt. 208 um 0400 u. 0700. Beide Gruppen Ostende ein gegen 0730. -Chef 8. R.-Fl. -
2230		Fernmündliche Mitteilung von 2. Sich.Div.: Auslaufen entfällt. - A.v.D.-
6.2.43.	Ostende S.Bootsbunker	
1350		Eing. Fs. S.S.D. G.Kdos. gldt. 2., 10. R.Fl.: 6.2. Durchführung Wegüberwachung gem. gestriger Angaben soweit Wetterlage zuläßt. Mit Chef 2. R.Fl. besprochene Aufgabe verschoben. Zeitliche Bindung 8.R.Fl. entfällt, Aufgabe mit Auslaufen 2. M.S.Fl. abstimmen. - 2. Sich.Div. 771 A 1. -
1430		Ausg. Fernschreiben geheim-verschlüsselt: Auf G.Kdos. 771 A 1 : Absicht 6.2.: Wegen Wetterlage kein Auslaufen.. -Chef 8. R.Fl. G 148/96 -
		. . . . .
		. . . . .
7.2.43.		
2000	Ostende S.Bootsbunker	R 92 -96 u. 98-101 abgelegt. R 97 Werft Ostende.
		Aufgabe: Wegüberwachung Pkt. 202-214 in 2 Gruppen. 1. Gruppe: R 92, 93, 98, 100 u. 101 zwischen Pkt. 208 u. Pkt. 202. Führung Chef 8. R.Fl. auf R 92. 2. Gruppe: R 94, 95, 96, 99 zwischen Pkt. 208 u. 214. Führung R 96.
2012	Ostende - Kole	passiert.
		Wegen Grundeisengefahr, Abwurfstelle nördlich umgangen. Da 2. M.S.Fl. erst 2030 Uhr auslaufen, kann erste Passierzeit Pkt. 208 nicht eingehalten werden.
2049	Weg Hers Pkt. 208 NW 4, See 3-4, klarer Himmel, gute Sicht.	2. Gruppe zur Aufgabe entlassen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
8.2.43.		
0657	Pkt. 208	mit 2. Gruppe gesammelt. Einlaufen. Keine Vorkommnisse.
0730	Ostende S.Bootsbunker	R 92-96. 98-101 festgemacht. R 97 Werft Ostende.
1900	Ostende. S.Bootsbunker	R 92-96, 98-101 aus. Aufgabe: Wegüberwachung Pkt. 202 bis Dünkirchen in 2 Gruppen. 1. Gruppe: R 92, 94, 98, 100, 101 zwischen Weg Herz Pkt. 208-202-212. Führung Chef 8. R.Fl. auf R 92. 2. Gruppe: R 93, 95, 96, 99 zwischen Weg Herz Pkt. 208 - Dünkirchen. Führung R 93 mit G.B.T.
1918	Ostende - Mole	auslaufend passiert.
1950	Pkt. 208 Sw 5, See 4, bedeckt, mäßige Sicht.	2. Gruppe zur Aufgabe entlassen. R 93 mit G.B.T. ab Pkt. 208.
9.2.43.		
0048	Pkt. 214	mit 2. Gruppe gesammelt. R 93 G.B.T. ein. Einlaufen. Keine Vorkommnisse.
0140	Dünkirchen - Mole	einlaufend passiert.
0300	Dünkirchen - Bunker	R 92-96 u. 98-101 festgemacht. R 97 Werft Ostende.
10.2.43.	Dünkirchen - Bunker	Aufgabe gem. mündliche Besprechung Chef 1. M.S.-Fl. u. A 2 : 8. R.Fl. Vor- und Achteraussicherung des Verbandes von Dünkirchen nach Boulogne. Aufstellung: 1. Gruppe R 92 mit Fch und 4 Booten Voraussicherung. 2. Gruppe 4 Boote Achteraussicherung. Abstand vom Verband 3 sm. bzw. Sichtseite.
1730		Auslaufen, Gruppen in K gelb.
1849	Tonne C / W W 5, See 4 bedeckt, mäßige Sicht	Formation S.-Bootssicherung.
2050 - 2720	W 6-7, See 6, bedeckt, schlechte Sicht.	Beschuß von Fernkampfbatterie Dover. Nach anfangs guter Sicht, starke Sichtverschlechterung. Verband kommt 1. Gruppe außer Sicht und wird erst wieder alleinstehend B.B. querab kurz

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		gesichtet. Schiff mußte auf 14 Sm. gegangen sein. Da ich mit allen Mitteln vor den Verband wollte, laufe ich 18 - 19 Sm. Boote übernehmen stark Wasser und können schlecht auf Kurs gehalten werden. Waffen nicht mehr einsatzfähig. Fahrt kann wegen weiterer Wetterverschlechterung nicht mehr gehalten und verantwortet werden. Verband kommt nördlich Boulogne wieder in Sicht. Setze mich erneut mit hoher Fahrt vor, muß aber dann Sicherung abbrechen
2200		Südlich Boulogne-Einfahrt von Chef 1. M.S.Fl. entlassen. Mit 2. Gruppe gesammelt. Einlaufen.
2243	Boulogne Bassain - Loubet	R 92-96 u. 98 - 101 fest.
11. - 15.2.43.	Boulogne	Wegen Wetterlage kein Einsatz.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

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

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch.

der

8. Raumbootsflottille

M. 534.

Kommandant: Ltn.z.S.d.R. Krebs

Begonnen am: 1.Februar 1943.

Abgeschlossen am: 15.Februar 1943.

72

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.2.43. – 15.2.43.	Vlissingen	keine Vorkommnisse.

Kreb-

gesehen!

[signature]

Kapitänleutnant
u. Flottillenchef

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Kriegstagebuch

der

8.Räumbootsflottille " R 117" und " R 118"

Flottillenchef: Kapitänleutnant Muser
Flottilleningenieur: Oblt.(Ing.) Schumann

Boot	Kommandant
R 117	Lt.z.S.d.Res. Braack
R 118	Lt.z.S.d.Res. Kretschmer

Begonnen am: 1.2.43
Abgeschlossen am: 15.2.43

W.
2.2.43 19.40
43
Geb. D. Nr. 1509/43

der
1943

mit dem
der be-
t werden
ie Be -
ttillen
die
ndanten
ten und
örtlichen
schen
Verlassen

1/

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos 1087 vom 3.5.43

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 692 A 3

Anlage 1 , den 22.3.1943 1509/43

Geheime Kommandosache

An

Befehlshaber der Sicherung West

nachrichtlich:

8. Räumbootsflottille

Betrifft: KTB's der 8.Rbfl. vom 1. bis 15.2.1943.
Vorgang: 8. Rbfl. Gkdos 78 v.20.2.43.

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 8. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.2.1943 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 6, 4.2., 2000 Uhr: Entsprechend Vereinbarung mit dem Seekommandanten hätte die 2. Sich.Div. von der beabsichtigten Alarmübung in Kenntnis gesetzt werden müssen. Grundsätzlich liegt im Ernstfall die Befehlsgewalt für die in Häfen liegenden Flottillen bei der Division, im Alarmfall haben daher die Flottillenchefs, Gruppenführer bezw. Kommandanten die Nachrichtenverbindung durch Telefonposten und Funk schnellstens sicherzustellen. Mit den örtlichen Dienststellen muss schon jetzt alles besprochen werden, was im Ernstfall für ein schnelles Verlassen des Hafens nach See oder durch Kanäle erforderlich werden könnte. Nur in Fälle der Überrumpelung, wenn ein Einsatz der Boote nicht mehr möglich ist, haben die Führer der schwimmenden Einheiten sich mit Besatzungen und Waffen den Kampfkommandanten zur Verfügung zu stellen und Aufgaben nach deren Anweisungen zu erfüllen.

Abschnitt Maschine:

Den bei der Bekämpfung der Druckbomben auf S 110 beteiligten Leuten gebührt volle Anerkennung. Durch den unsachtige Eingriff dieser Soldaten ist grösserer Schaden verhütet worden.

Anlage 7 zu SKdos 1930 geh. s. Anm.

Brand- und Maschinenstörungsmeldungen (Sofortmeldungen) sind noch nicht eingegangen und nachzureichen.

Zusatz für Flottille:

Nicht die Signalbuch- sondern die Formationsbezeichnungen gebrauchen (nicht K gelb sondern Kiel - linie usw.)

Seite 4 fehlt an allen drei Tagen Schilderung des Wetters, da die Aufgaben in Hinsicht auf das Wetter ausfielen.

i.V.

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 1088 A 5

den 13. April 1943

Geheime Kommandosache

An

Marinegruppenkommando West - Führungsstab -

Marinegruppenkommando West
Eingang 16. April 1943
1509
G Kdos
3 Anl. 2
" " 3

A 5a

nachrichtlich:

2. Sicherungsdivision

8. Räumbootsflottille

-3- Anbei wird das Kriegstagebuch der 6. Räumbootsflottille vom

1. - 15.2.1943

mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision vorgelegt.

Zum 4.2. 2100 Uhr S.6, Bemerkungen der 2. Sicherungsdivision:

Der Ansicht der 2. Sicherungsdivision wird zugestimmt. Der gemeldete Vorfall wurde an Admiral Kanalküste zur Kenntnisnahme berichtet.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

i.A. Iac

— 3 —

Heftre

Marine-Verordnungs- u. Anstalts-Buchdruckerei Aktiengesellschaft, Wilhelmshaven, Kiel, Emden, Libau

B. 36 (neu) Nm A 1

Marinegruppenkommando West
Gr. Führungsstab Gkdos 1509/43 g5

Pl.Qu., den 11. April 1943

Geheime Kommandosache!

U. O.K.M. / Skl.

-3-

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

K. Hoffmann

4) Ueb. 1/Skl. an Kr
1/Skl.
i.A. Ia-C

72 SKl 119/43 g.Kdos. — 3 —

Hellfire

Marine-Verbandslager J. J. Augustin Glückstadt Aufträge ausgeführt: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Utrecht B. 36 (neu) Ino A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse	
1. - 15.2.43	Kiel, Cuxhaven	R 117	Deutsche Werke, Restarbeiten, Erprobung der Nachrichtenmittel, Fahrt durch K.W.-Kanal nach Wilhelmshaven.
1. - 15.2.43	Kiel, Cuxhaven, Wilhelmshaven	R 118	Einbau Brückenpanzer, Schutzschilde und Fernkompaßanlage. Erprobung Nebelanlage. Beschädigung beim Bombenangriff auf Wilhelmshaven am 11.2.43 durch 3 Brandbomben - sh. K.T.B. Maschine - .

Heftrand

Marine-Verordnungsblatt J. J. Augustin Glückstadt Amtliche Ausgaben: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Elsfleth B 36 (neu) Ausg. A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Anlage 2 zu Skl. Nr. 1580/43 geh.

2. Anlage zu B.S.W. 1165 3.V. 43

Geheime Kommandosache!

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

d e r

8. Räumbootsflottille

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	K u s s e r
Flottillening.:	Oberleutnant (Ing)	S c h u m a n n
II. " :	Leutnant (Ing) d.R.	D u c k s t e i n

Boot:	Kommandant:	
M 534	Lt. z.S. d.R.	Krebs
R 92	Oblt. z.S.	Meilenthin
R 93	Lt. z.S.	Grebler
R 94	Lt. z.S.	Dobringer
R 95	Lt. z.S.	Mitz
R 96	Lt. z.S.	Strauß
R 97	Lt. z.S.	Martini
R 98	Lt. z.S. d.R.	Wiest
R 99	Lt. z.S.	Kuchenmann
R 100	Ob.Stm.	Hembe
R 101	Lt. z.S.	Bäumler
R 117	Lt. z.S. d.R.	Brasch
R 118	Lt. z.S. d.R.	Kratzmeier

Begonnen am: 16. 2. 1943
Abgeschlossen am: 28. 2. 1943

Anlagen: 1

Anlage 2 zu 4 SKF 1303 [illegible]

Meltrad

Buhm-Verlag J. J. Augustin, Glückstadt, Adolf-Hitler-Straße. Wilhelmshaven, Mühlenstraße, Glückstadt, Elbe

B. 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.2. 1941	Boulogne	R 92 bis 96 und 98 bis 101 wegen Wetterlage kein Einsatz.
17.2. 1941	Boulogne	R 92 bis 96 und 98 bis 101 aus.
1945		Aufgabe: Wegüberwachung Punkt 214 - 202 in 2 Gruppen.
		1. Gruppe: R 92, 94, 98, 100 und 101, Führung: Chef auf R 98 von 208 bis 202.
		2. Gruppe: R 93, 95, 96 und 99, Führung: R 93 von 214 bis 208.
		Marsch Boulogne nach Punkt 214.
		2. Gruppe entlassen.
		Beide Gruppen Wegüberwachung.
		"Kr." von 2. Sich.Div.: 8. R.-Fl. S.D.G.fahren."
18.2. 1941	NW 2-3, See 1-2 leichte Dünung, ganz bedeckt, Sicht 5-7 sm.	
0015		Beide Gruppen Gerät ausgebracht. Tiefeneinstellung 5,5 Mtr.
0445	Punkt 206	1 Gerät (Wrack 1307) abgerissen.
0600		Gerät eingenommen. Gerät ohne Befund.
0615		2 Fl.Boote 1 sm. NO von Punkt 213 pass. R.-S.-Schiff. Antwort falsch gegeben. (1. und 2. Antwort verwechselt.)
0741	Ostende	mit allen Booten ein.
		Aufgabe für 18.2.43:
		Nur 1 Gruppe Durchführung Wegüberwachung Punkt 214 bis 202. Punkt 214 - 2300 Uhr. Punkt 206 - 0000 Uhr. Punkt 204 - 0030 Uhr passieren.
		2. Gruppe Ausgangspunkt Wrackstelle R.30 S, Fischereiboje rechtweis anlaufen, muß 2300 Uhr besetzt sein.
2000	Ostende	aus mit R 92, 94, 98, 100 und 101.
		2. Gruppe siehe K.T.B. R 93.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2144		Fliegeralarm.
2240		Fl von 2. Sich.Div.: Wegüberwachung bis Hellwerden fortsetzen.
19.2. 1941	Seegebiet Ostende, NW 1-2, Seegang 1, klarer Himmel, gute Sicht.	Wegüberwachung.
0630	Dichter Nebel.	
	Ostende - Reede	geankert mit 1. und 2. Gruppe ohne R 96 und 99, die vom Verband abgekommen waren.
1020	Nebel. 50 m Sicht.	Anker auf.
1040	Ostende	eingelaufen. R 96 und 99 im Bunker.
	Ostende	Aufgabe: Durchführung Wegüberwachung Punkt 214-202 wie 18.2.43. Fischereiboje bei Wrack R 305 kontrollieren. Verteilung Gruppen wie 18.2.43.
2000	SW-W schwachwindig, Seeg.1, Nebel, sphlechte Sicht.	
	Ostende	mit allen Booten aus. Bei Strombank 2. Gruppe entlassen.
2125	Punkt 204	In dichten Nebel 2 Bojenlichter geworfen, um Schiffsort zu behalten. Warte bei den Bojen Sichtbesserung ab.
2227		Warten aussichtslos, nehme Bojen auf und laufe ein.
2338	Ostende	1. Gruppe eingelaufen.
20.2. 1941	Ostende	Aufgabe: Wegüberwachung Punkt 214 bis 202, Flugzeugseiten 30 Min. später als für 18.2. befohlen.
		Verteilung der Gruppen wie 19.2.43.
2000		mit allen Booten ausgelaufen.
	Strombank	2. Gruppe entlassen.
	NO 1, Seeg.0, Nebel, Sicht 50 Mtr.	Wegüberwachung.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2320		Wegen dichten Nebels Aufgabe abgebrochen.
		[signature]
21.2. 1943		
0000	Ostende	eingelaufen. Außenmole festgemacht.
0123		S.-Bootsbunker fest.
	Ostende	Keine Vorkommnisse.
	Dichter Nebel.	Wegen Nebel kein auslaufen.
		[signature]
22.2.43	Ostende	Keine Vorkommnisse.
		[signature]
23.2. 1943	Ostende	Aufgabe: 1. Gruppe Wegablaufen mit S.D.G. tief zwischen Punkt 202 und 208. 2. Gruppe Wrackfeststellung R. 30 S
2000	Ostende	1. Gruppe R 92, 94, 98, 100 und 101 u. 2. Gruppe R 93, 95, 96, 97 und 99 ausgelaufen. 2. Gruppe entlassen; Gerät ausgebracht, Tiefeneinstellung 7,5 m.
2038		
2310		FT 2. Sich.Div.: "Wegüberwachung bis Hellwerden 2 Geräte wegen Grundberührung abgeschlagen.
		[signature]
24.2.43	Seegebiet von Ostende Wetter W.S.W. schwachwindig, Seegang 0 - 1, mäßige Sicht, weiter abnehmend	
0320		wegen aufkommenden Nebels Gerät aufgenommen.
0530	Ostende	eingelaufen.
0625		Bunker fest

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
	Ostende	Aufgabe: 1. Gruppe: Wegüberwachung zwischen Pkt. 202 und 214 wie 23.2. 2. Gruppe: Bei Niedrigwasser Wrack R 30 S mit W.B. sprengen und Tiefe über K.N. feststellen.
2020	SW, schwachwindig, Seeg. 0-1, mäßige Sicht.	1. Gruppe ausgelaufen. Wegüberwachung.
2331	mäßige Sicht	FT von 2. Sich.Div.:" Wegüberwachung bis Hellwerden fortsetzen."
		[signature]
25.2. 1943		
0340		Wegen Nebel Aufgabe abgebrochen. Einlaufen.
0520	Ostende	eingelaufen. Außenmole festgemacht.
0545		Bunker fest.
	Ostende	Keine Vorkommnisse.
		[signature]
26.2. 1943	Ostende	Besichtigung durch Führer 2. Sich.Div. Keine Vorkommnisse.
		[signature]
[illegible]		
1030	Ostende	Marsch nach Brügge.
1230	Brügge	eingelaufen. Keine Vorkommnisse.
		[signature]
28.2. 1943	Brügge	Keine Vorkommnisse.
		[signature]

Verdruckt von J. J. Augustin Glückstadt Apollo-Druckerei: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht

B. 36 (neu)

Tag Uhrzeit	
16.2. 1943	Bou
17.2. 1943	Bou
1945	
18.2. 1943	
0015	
0445	
0600	
0615	
0742	
2000	

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.- 19.2. 1943	Ostende - Werft -	R 97 Reparatur der Außenhaut und Einbau neuer VSP.
		[signature]
16.- 20.2. 1943	Cuxhaven, Wilhelmshaven, Cuxhaven	R 117 Einbau Zwillings M.G. C/34. Am 17.2. um 1040 Uhr auf Marsch von C'haven nach W'haven 5000 m nördlich F.S. "D" treibende Mine abgeschossen.
		[signature]
21.- 28.2. 1943	Cuxhaven, Ostende	Marsch nach dem Westen, am 28.2.43 0014 Uhr Ostende im S.-Bootsbunker fest.
		[signature]
16.- 28.2. 1943	Wilhelmshaven	R 118 Reparatur der beim Fliegerangriff am 11.2.43 entstandenen Schäden.
		[signature]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

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

der

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

2. Gruppe

Gruppenführer: Leutnant z.See G r e b l e r

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
R 93	Lt.z.S.	Grebler	Gr.Führ.Boot
R 95	Lt.z.S.	Mätz	
R 96	Lt.z.S.	Strauß	
R 9[illegible]	Lt.z.S.	Küchemann	
R 97	Lt.z.S.	Martini	ab 20.2.43.
R 117	Lt.z.S.d.R.	Braack	ab 28.2.43.

Begonnen am: 18.2.43.
Abgeschlossen am: 28.2.43.

Verdrucktager J. J. Augustin Glückstadt Ausführung: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Danzig

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
18.2.43		Aufgabe gem.Fs. 2. Sich.Div. Gkdos 1200 A I vom 18.2.43: "Nachprüfen Wrackstelle Schlepper R 36 S auf 51° 11,1' N 2° 40' Ost. An Wrackstelle Fischereiboje mit rot-weiß untereinander auslegen. Arbeiten müssen bis spätestens 2300 Uhr beendet sein."
1831	Ostende	ausgelaufen mit R 93, 95, 96 u. 99 zur Durchfü rung Aufgabe. Über Weg Herz Neun, Pkt. 213 Weg Herz angesteuert.
	0 1-2, See 0-1, heiter, bewölkt, heller Mondschein Sicht 6-8 sm	
1940	Pkt. Herz 213	passiert
2000		Gerät: 150 m R.S.G. mit Krallengreifer ausgebra
2012		Gerät versenkt, mit 9 sm Suchfahrt und 10 m Tie feneinstellung Suchfahrt begonnen. R ~~93~~ 91/2 sm östlich und westlich Wrackstelle Angangs- und Endboje.
2140		Fliegeralarm . . .
2148		Fliegeralarm beendet . .
2225		Fliegeralarm . . .
2235		Fliegeralarm beendet . .
2240	. . .	F.T. von 2. Sich.Div.: "Wegüberwachung bis Hell werden fortsetzen". . .
	. . .	
2245		R 96 Gerät ausgeschlippt wegen zu großen Abstan des.
2257	. . .	R 99 Gerät ausgeschlippt.
2301	. . .	Gerät eingenommen, neue Geräte wurden klargemac
18.2.43		
0000	Wind O-1, See 0 heiter, wolkenlos, heller Mondschein, Sicht 6-8 sm.	
0028		Neues Gerät ausgebracht.
0145		Gerät von R 96 ausgeschlippt, hat Anfangsboje i Gerät, mit R 99 weitergefahren.
0238		Gerät aufgenommen, da R 96 kein verbundenes Gerät mehr hat. S.D.G. wird klargemac

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
400	Wind Ost 1 See heiter, wolkenlos, heller Mondschein, Sicht 5 - 7 sm.	
410		S.D.G. ausgebracht; mit 9 sm Suchfahrt u. 10 m Tiefeneinstellung weiter-gesucht.
426		R 93 hat Geräteberührung mit Wrack. Eine Fahrwasserboje ohne Bojenreep wird geworfen, damit Bojenboot Wrackstelle genau mit verankerter Fahrwasserboje bezeichnen kann.
446		R 93 hat zum zweitenmal bei der geworfenen Fahrwasserboje Geräteberührung mit Wrack. Befehl Gerät ein. R 96, das hinter R 93 gestaffelt stand, hängt bei dem Gerät einnehmen mit dem Scherdrachen am Wrack fest und hievt sich an Wrackstelle heran.
530		Befohlene Fischereiboje wird genau auf Wrackstelle geworfen. Mit 18 sm Marschfahrt auf Weg Herz Pkt. 212 angesteuert.
541		
555	Schlagartig kommt dichter Nebel auf. Sicht etwa 30-40 m.	Auf 11 sm Marschfahrt gegangen. und U.K.-Verbindung mit den Booten hergestellt. Boote stehen in optischer Verbindung mit dem Gr.Führ.Boot.
602		R 96 u. R 99 kommen vom Verband ab. U.K.-Verbindung abgebrochen. Erkennungsschießen mit MG C/30 wird von ihnen beantwortet, sodaß angenommen wird, daß sie wieder zur Gruppe stoßen.
603	Pkt. Herz 212	passiert. Auf Weg Herz zehn Strombanktonne angesteuert.
636		R 93 u. 95 stoßen auf die erste Gruppe, die bei der Strombanktonne geankert hat.
653		Geankert bei 1. Gruppe.
1020		Anker auf.
1040	Ostende, Molenköpfe	einlaufend passiert.
1056	Ostende, S.-Bunker	fest.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		R 96 u. 99 sind schon im Bunker.
	SW-W 2, See 1 trübe, vereinzelt Nebel Sicht 0,5 - 1 sm.	Zur Wegüberwachung zwischen Pkt. 214 u. 208 u. Nachprüfen Lage und Brennen Fischereiboje bei Wrack R 30 S mit R 93, 95, 96 u. 99.
2006	Ostende	aus.
2020	Ostende -Molenköpfe	auslaufend passiert.
2030	Tonne Strombank	passiert.
2039		Treibende Mine (U.MB) abgeschossen. Mine war nicht bewachsen, aber sehr stark angerostet.
2114	Pkt. 208	passiert. Fahrt 8 sm.
2155		Brennen der Fischereiboje festgestellt; Nachprüfen der Position konnte wegen schlechter Sicht nicht durchgeführt werden. Einlaufe Ostende.

Uhrecker

20.2.43.

0007	Tonne Strombank	passiert.
0020	Ostende - Molenköpfe	einlaufend passiert.
0027	Ostende - S.- Bunker	fest
	Wind O, See o Wetter dunstig klarer Himmel u.Sicht 2-3 sm.	Zur Wegüberwachung zwischen Pkt. 208 - 212. Nachprüfen Lage Fischereiboje bei Wrack und Erneuern der Bojenlampen.
2000	Ostende	mit R 93, 95, 96, 97 und 99 ausgelaufen.
2021	Ostende -Molenköpfe	querab.
2230		Wrackstelle querab, da Fischereiboje scheinbar vertrieben, und Wrackstelle noch einmal nachgeprüft werden.
2236		R 93 Gerät aus. S.D.G. 10 m Tiefeneinstellung.
2307		Gerät ist stark verdreht und wird aufgenommen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
.2.43		
09.	Schlagartig kommt dichter Nebel auf, Sicht 30 - 40 m	wegen Nebel muß Aufgabe abgebrochen werden. U.K. wird besetzt. Nebelformation eingenommen. 11 sm Fahrt.
44.		
00	Wind O, See O dichter Nebel, Sicht 40m. Mond dringt durch den Nebel	Nebel ist so stark, daß beide Bojenlichter bei Punkt 212 nicht gefunden wurden.

Uhrecker

.2.43			
01	Punkt 212	auf Weg Herz zehn Strombanktonne angesteuert.	
018		Nebelhorn von Ostende wird gehört und mit Generalkurs etwa 110° angesteuert.	
029	Molenköpfe Ostende	querab.	
120		S.-Bunker fest.	

.u.22.

43	Ostende	Ruhe.

Uhrecker

.2.43		
009	Ostende	Mit R 93, 95, 96, 97, 99 abgelegt zum Wegablaufen und Wegüberwachung zwischen Punkt 208 und 214 und Erneuern der Bojenlaternen beim Wrack.
	WNW 1, SeeO, bewölkt, dunstig, Sichtg etwa 800-1000m, starkes Meereisleuchten.	
024	Molenköpfe Ostende	querab
039	Strombanktonne	querab, über Weg Herz 10 und Weg Herz Wrack angesteuert.
059	Punkt 212 Weg Herz	
112		Wrackposition erreicht.
		Mast ragt bei Niedrigwasser etwa 1m aus dem Wasser, neue Laternen werden aufgesteckt.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2233	Punkt 213	
2254	Punkt 214 q	auf Gegenkurs gegangen und Gerät ausgebracht. S.D.G. mit 9 Mtr. Tiefensteuerung.
2310		Eingeht F.T. von 2. Sich.Div.: "Wegüberwachung bis zum Hellwerden verlängern."
24.2.43		Umehler
0000	NW 1, See 0, bewölkt, leichter Nebel, Sicht 0,5 bis 1 sm.	
0007	Punkt 213	Gerät aufgenommen.
0027		8 R.-Boote der 4. R.-Flottille überholen von Westen kommend.
0100		Schwimmenden Korb gefischt.
0105		S.D.G.-Gerät aus mit 7,5 Mtr. Tiefensteuerung.
0158	Punkt 212	
0208	Punkt 210	
0254	Punkt 208	Gerät wird eingenommen
		Während des Geräteinnehmens passiert 1. Gruppe
0312		Auf Gegenkurs gegangen.
0358		Wrackstelle erreicht, da weiße Laterne ausgegangen, durch neue ersetzt.
0427	Punkt 213	auf Gegenkurs gegangen.
0429		Einen zweiten schwimmenden Korb gefischt.
	West 1-2, Seegang 1, bewölkt, nebelig, Sicht etwa 300-500 Mtr.	
[illegible]	Punkt 212	
[illegible]	Punkt 210	
[illegible]	Punkt 208	
[illegible]	Tonne Strombank	B.B. querab.
		Ostende angesteuert.
0521	Ostende Molenköpfe	querab. Hafensperre ist geschlossen.
[illegible]		Sperre ist auf.
[illegible]	Ostende	S.-Bootsbunker fest.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2135	Ostende	R 93, 95, 96, 97, 99 aus Wegüberwachung 208-214 und Sprengung Wrack
	Ostende	R 30 S W.B.-Wurf.
2151	Molenköpfe	querab.
	SW 1, See 0-1, heiter, klarer Himmel, Sicht 3 - 4 sm	
2209	Tonne Strombank	St.B. querab, über Weg Herz 10 und Herz Wrack angesteuert.
2223	Punkt 212	
2236		Auf Wrackposition. Laternen an Fischereiboje werden ausgewechselt; klarmachen zum W.B.-Anlauf.
2310		R 93 und R 96 W.B.-Anlauf. Dazu gehen beide Boote in Dwarslinie mit 5 Mtr. Abstand mit dem Heck gegen den Strom so über Wrack, daß herausragende Mastspitze genau zwischen den beiden Hecks liegt. Dann werden gleichzeitig von beiden Booten je 2 W.B.B. geworfen und mit erhöhter Fahrt abgelaufen. Es wurde beobachtet, daß die W.B. genau auf's Wrack fielen.
2311		W.B.-Detonation.
2331		Eingeht F.T. von 2. Sich.Div.: "Wegüberwachung bis Hellwerden fortsetzen."
2343		R 97 und R 99 W.B. Anlauf. Es werden ebenfalls pro Boot 2 Wasserbomben geworfen.
2344		W.B.-Detonation. Nach beiden Anläufen wurden auf der Wasseroberfläche schwimmenden Wrackstücke und Kohlenstaub festgestellt.
2400	SW 2, See 1, durch Nebel dringt Mondschein	Zum Nachprüfen Wassertiefe Wrack wird S.D.G. mit verschiedenen Tiefensteuerungen gefahren.
	Sicht etwa 1sm; vereinzelt dicht Nebelschwaden.	Tiefensteuerungen der Geräte: R 93 - 9 Mtr. R 99 - 8 Mtr. R 96 - 6 Mtr. R 97 - 6 Mtr.

Umehler

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
25.2.43		
0102		Gerät aus und versenkt. Kurs 58°. Beim Überlaufen hat R 96 mit T.S.G.-Drachen bei einer Tiefensteuerung von 8,5 Mtr. Wrackberührung. St.B._Gerät R 93 (9 Mtr.) hakt am Wrack und rei[illegible] R 99 mit 7,5 – 8 Mtr. Tiefensteuerung keine Wrackberührung.
0130	Dichter Nebel, Sicht etwa 100 Mtr.	Aufgabe wird abgebrochen und Gerät eingenommen.
0142		Gerät ein. Nebelformation wird eingenommen und mit 11 sm a[illegible] Weg Herz und Herz 10 Ostende angesteuert.
0215	Sichtauflockerung auf 300 – 400 Mtr.	
0227	Punkt 212	
0249	Tonne Strombank	B.B. querab. Ostende angesteuert.
0305	Ostende Molenköpfe	querab.
0313		Hafensperre geschlossen und Öffnung vor einer Stunde nicht erfolgen kann, Ostende festgemacht.
0347	Ostende	abgelegt.
	Nebel hat sich wieder stark verdichtet, Sicht etwa 30 Mtr.	
0358	Ostende	Sp-Bootsbunker fest.
		Uwehler
[illegible]		siehe Flott. K.T.B.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
27.2.43		
2002	Ostende	R 93, 95, 96, 97 und 99 aus und über Weg Herz 10 zur Wrackstelle "R 30 S". Dort nochmalige genaue Feststellung Wassertiefe Wrack. Anschließend Wegüberwachung 208 – 214.
2016	Molenköpfe	querab.
2029	Strombanktonne	St.B. querab. Weg Herz 10 Wrack angesteuert.
2050	Punkt 212	
2107		Wrackstelle erreicht. Laternen an Fischreiboje ausgewechselt.
2305	Punkt 213	S.D.G.-Gerät aus und versenkt (7 Mtr. Tiefensteuerung)
2330		E.S.-Austausch mit 6 Fahrzeugen.
2344		R 96, 97, Gerät am Wrack abgerissen. Durch Echolotung Wrack gefunden und festgestellt, daß Wrack etwas nach Westen vertrieben und nur noch 11 Mtr. Wasser liegt. Wassertiefe über Wrack wurde mit 5 und 7 Mtr, gelotet.
2400	SW z W 1, See 0 – 1, heiter, Sicht 3-4 sm.	
		Uwehler
28.2.43		
0115		Wegüberwachung fortgesetzt. Punkt 214 – 202.
0142	Punkt 212	
0151		E.S.-Austausch mit 3 M.-Booten.
0152	Punkt 210	
0201	Punkt 208	
0220	Punkt 206	
0325	Punkt 204	
0325	Punkt 202	kehrtgemacht.
0350	Punkt 204	
0400	[illegible]	Treibende Mine (U.M.B.) Quadrat 8759 abgeschossen.
0512	Punkt 206	
0522	Punkt 208	
0530	Strombanktonne	querab. Ostende angesteuert.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0543	Ostende	S.-Bootsbunker fest. Abgabe Fs. an 2. Sich.Div.: " " 1. Wassertiefe über Wrack R 30 S durch Echolotungen genau festgestellt. Auf Kartennull bezogen liegt Wrack auf 11 Mtr. Wasser und wird von 5 und 7 Mtr. Wasser überflutet. In Richtung 125° 60 Mtr. von Wrack Fischereiboje mit rot über weiß geworfen. Erbitte Einverständnis für weitere Sprengung. 2. 1 treibende Mine U.M.B. in Qudrat AN 8759 abgeschossen. 3. Leuchtheultonne Ostende Bank etwa 1 Meile nach Norden vertrieben."
Übertrag		
2008	Ostende NW 1 - 2, See 1, ganz bedeckt, sehr dunkle Nacht, Sicht etwa 1-2 sm, starkes Meeresleuchten.	mit R 93, 95, 96, 97, 99 und 117 über Weg Herz 10 und Weg Herz zur Wrackstelle R 30 S aus, um Letzteres vollständig zu sprengen, dann Wegüberwachung Punkt 214 und 204.
2020	Molenköpfe	querab.
2036	Tonne Strombank	über Weg Herz 10 und Herz Wrack angesteuert.
2053		E.S.-Austausch mit 3 Leggers.
2054	Punkt 212	
2111		Wrackstelle erreicht. Durch öfteres Überlaufen und Loten mit Behelot wird genaue Lage und Richtung des Wracks festgestellt und darüber eine Fahrwasserboje geworfen.
2354		Wrack liegt in Richtung 20 - 200° auf dem Grund. R 93, 96, 99 U.B.-Anlauf mit Kurs 90°. Es werden je Boot gleichzeitig 3 Sprenggeschosse U.B. geworfen. Nach der Detonation treibende größere und kleinere Wrackteile auf der Wasseroberfläche.

Heltrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2400	NW 1 - 2, See 1, bewölkt, dunkle Nacht, Sicht 1 - 2 sm.	Ungelesen Kapitänleutnant u. Flottillenchef.

Heltrand

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

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille

M. 234.

Kommandant: Ltn. z.S. d.R. Krebs

Begonnen am: 16. Februar 1943.

Abgeschlossen am: 28. Februar 1943.

Anlage: Bericht des Kommandanten.

	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	16.2.43.	Vlissingen	keine Vorkommnisse. Kreb-
	17.2.43.	Vlissingen - See. WSW 2, stark bewölkt, Mondschein.	
	16.00		Befehl von 2.S.D. mit 15.Vp., "Bromny" u. M.546 nach Dünkirchen laufen.
	21.10		Vlissingen abgelegt. Volle Kriegswache.
	22.00		Leuchtt.4 St.B. querab. Verband nimmt Fahrt auf. Formation:
	23.55		Zeebrügge B.B.querab, Abstd. 1 sm. Kreb-
	12.43.	See - Dünkirchen	Blankenberghe Fr. B.B.querab, Abstd. 1,5 sm.
	00.35	WSW 2-3, bedeckt,	Ostende-Bank Tonne St.B. querab.
	02.00	stark dunstig, z.w.	Middelkerke Fr. B.B.querab, Abstd. 2,5 sm.
	03.10	Sprühregen, See 2.	3 Schlepper, die von Ostende kamen, schliessen sich dem Verbande an.
	03.35		"Bromny" rammt den ihm vor den Bug fahrenden Schlepper R.30 S. Besatzung wurde vollzählig von einem anderen Schlepper übernommen.
	03.55		Verband nimmt wieder Fahrt auf.
	04.50		Pass. Tonne 1 E. an B.B.
	05.10		Pass. Tonne 6 E. an St.B.
	05.20		Pass. Tonne 10Z. an St.B.
	05.40		Aussenmole Dünkirchen passiert.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
06.00		Dünkirchen, neue Seeschleuse fest.
07.30		Neue Seeschleuse abgelegt.
07.45		Dünkirchen-Innenhafen, Becken 5 beim Silo festgemacht. Kieb-
19.-25.2.43.	Dünkirchen	keine Vorkommnisse. Kieb-
26.2.43.	Dünkirchen	
13.00		Befehl von 2.S.D.: Abends mit M.546 auslaufen nach Boulogne. Vor Dünkirchen an eine Rotte der 18.Vp. anschliessen.
17.00		Seekiar zum Durchschleusen und verlegen nach Aussenkai 1. Kurz vorm Ablegen Fliegerangriff auf Dünkirchen. Daraufhin die gesamte Besatzung bis auf Bereitschaftsposten in den Luftschutzbunker geschickt.
17.05		Schiff erhält 2 Bombentreffer.
17.08		Gesamte Besatzung wieder an Bord. Schiff machte stark Wasser. Es wurden sofort alle Massnahmen zur Rettung des Schiffes getroffen.
17.55		(siehe besonderer Bericht wahrgenommen) Schiff mit Hilfe von M.546 und 2 Schleppern im Wendebecken 3 auf Grund gesetzt. Kieb-
27.2.43.	Dünkirchen.	
08.30		Schiff von 3 Schleppern abgeschleppt ins Trockendock 4.
10.30		Schiff sitzt auf. Trockendock leer.
28.2.43.	Dünkirchen.	Schiff ausser K.B. gemeldet. Kieb-
		Schiff wird vollends leer gepumpt, zur Feststellung des Schadens. Kieb-

Kapitänleutnant u.Flottillenchef.

Vorkommnisse	Datum und Uhrzeit	Angabe des Orts. Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	1. Ausfertigung B.S.W. B.-Nr. Gkdos. 1165 vom 5.V. 19.43 Anlage 4 zu Kdo. St. Abt. Wehrm. A. Nr. 1580/43 Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille " R 92 bis R 101 "

(Abschnitt Masch.)

Flottillenchef : Kapitänleutnant Auer
Flottilleningenieur : Oberleutnant (Ing.) Schumann
Anlagen : - keine -

Bootsnummer :

	Leitende Maschinisten :	
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Obermaschinist	Bürath
R 94	Obermaschinist	Henke
R 95	Obermaschinist	Tüpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Obermaschinist	Fath
R 98	Obermaschinist	Schulz
R 99	Obermaschinist	Hansen
R 100	Obermaschinist	Gutschow
R 101	Obermaschinist	Gansel

Angefangen : 16.2.1943
Abgeschlossen : 28.2.1943

Anlage 7 zu 1/Skl 13033/43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.	Im Hafen, Boulogne	Boot: R 92-96, 98-101. Maschinen- und Ausbildungsdienst.
16. bis 19.	Im Hafen, Ostende, (Werft)	Boot: R 97 Reparatur der Außenhaut und Einbau neuer VSP. [signature]
17.	Im Hafen, in See	Boot: R 92-96, 98-101 Wegüberwachung mit Gerät. [signature]
18.	In See, im Hafen, Ostende in See.	Boot: R 92-96, 98-101. Wegüberwachung. Treibölübernahme: R 99 3,9 m3 Best. n. d. Übern. 12,5 m3 [signature]
19.	In See, im Hafen, in See, im Hafen, Ostende.	Boot: R 92-96, 98-101. Wegüberwachung. [signature]
20.	Im Hafen, in See	Boot: R 92 - 100. Wegüberwachung. R 97 Beide VS-Propeller eingebaut. (s. Stör. Meld. Nr. 2 v. 24.2.) Schleifen und Probefahrt. R 101 Beim Hilfsmotor fallen die Umdrehungen bei Belastung stark ab, Kolbenringe sind zum Teil gebrochen. (s. Stör. Meld. Nr. 2 vom 26.2.) Treibölübernahme: R 92 4,0 m3 Best. n. d. Übern. 11,95 m3 R 93 4,0 m3 Best. n. d. Übern. 12,2 m3 R 94 4,0 m3 Best. n. d. Übern. 12,3 m3 R 95 3,[illegible] m3 Best. n. d. Übern. 12,35 m3 R 96 4,5 m3 Best. n. d. Übern. 12,3 m3

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 20.		R 98 5,8 m3 Best. n. d. Übernahme: 12.2 m3 R 100 3,8 m3 Best. n. d. Übern. 12,4 m3 R 101 3,9 m3 Best. n. d. Übern. 12,4 m3 Schmierölübernahme: R 92 600 l EDM 7. [signature]
21.	In See, im Hafen, Ostende Im Hafen, Ostende	Boot: R 92 - 100. Wegüberwachung. Boot: R 101, Überholen des Hilfsmotors. Treibölübernahme: R 97 5,0 m3 Best. n. d. Übern. 12,548 m3 [signature]
22.	Im Hafen, Ostende	Boot: R 92 - 101 Maschinen- und Ausbildungsdienst. [signature]
23.	Im Hafen, in See,	Boot: R 92 - 101. Wegüberwachung mit Gerät. [signature]
24.	In See, im Hafen, Ostende in See.	Boot: R 92, 94, 98, 100, 101. Wegüberwachung. R 93, 95, 96, 97, 99. Wegüberwachung und Sprengung eines Wracks. Treibölübernahme: R 99 4,0 m3 Best. n. d. Übern. 12,4 m3 Schmierölübernahme: R 99 [illegible] l EDM 7 [signature]
25.	In See, im Hafen, Ostende	Boot: R 92 - 101. Wegüberwachung. [signature]
26.	Im Hafen, Ostende	Boote: R 92-101. Besetzung durch Chef 2.R.D. Ausbildungsdienst. [signature]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.	Im Hafen, Ostende, im Kanal, im Hafen, Brügge. Im Hafen, Ostende, in See	Boot: R 92,94,98,100,101 Marsch nach Brügge. Boot: R 93,95,96,97,99. Wegüberwachung mit Gerät. [signature]
28.	Im Hafen, Brügge In See, im Hafen, Ostende in See.	Boot: R 92,94,98,100,101. Ausbildungsdienst Boot: R 93,95,96,97,99. Wracksuchfahrt und Wegüberwachung. Treibölübernahme: R 93 3,3 m3 Best.n.d.Übern. 12,7 m3 R 95 3,5 m3 Best.n.d.Übern. 12,4 m3 R 97 3,7 m3 Best.n.d.Übern. 12,432 m3 [signature]
	Flottillenchef [signature] Kaptl. Gesehen: [signature] Ob.Lt.(Ing.) u. Div. Ing.	Flottilleningenieur: [signature] Ob.Lt.(Ing.)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		Geheime Kommandosache!
		Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille " R 117 und R 118 " (Abschnitt Masch.)
	Flottillenchef :	Kapitänleutnant Muser
	Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing.) Schumann
	Anlagen :	- keine -
	Bootsnummer :	Leitender Maschinist :
	R 117	Obermaschinist Pabst
	R 118	Obermaschinist Schröter
		Angefangen: 16.2.1943
		Abgeschlossen: 28.2.1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.	Im Hafen, Cuxhaven.	Boot: R 117. Arbeiten an der E.-Anlage. Schunden
17.	Im Hafen, in See, im Hafen, W'haven.	Boot: R 117, Marsch nach W'haven. Schunden
18.	Im Hafen.	Boot: R 117, Maschinendienst. Schunden
19.	Im Hafen, in See, im Hafen Wesermünde	Boot: R 117, Marsch nach Wesermünde. Schunden
20.	Im Hafen, in See, im Hafen Cuxhaven.	Boot: R 117, Marsch nach Cuxhaven. Treibölübernahme: 6,2 m3 Best. a. d. Übern. 12,4 m3 Schunden
21.	Im Hafen, in See, im Hafen Delfzijl	Boot: R 117, Marsch nach Delfzijl. Schunden
22.	Im Hafen, Kanäle, im Hafen, Grons.	Boot: R 117, Marsch durch die Kanäle nach Grons. Schunden
23.	Im Hafen, Kanäle, im Hafen, Amsterdam,	Boot: R 117, Marsch durch die Kanäle nach Amsterdam. Schunden
24.	Im Hafen, Kanäle, im Hafen, Rotterdam	Boot: R 117, Marsch durch die Kanäle nach Rotterdam. Treibölübernahme: 5,89 m3 Best. a. d. Übern. 12,4 m3 Schunden
25.	Im Hafen, auf der Maas, im Hafen, Dordrecht.	Boot: R 117, Marsch nach Dordrecht. Schunden
26.	Im Hafen, Kanäle, im Hafen, Vlissingen	Boot: R 117, Marsch durch die Kanäle nach Vlissingen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
27.	Im Hafen, in See, im Hafen, Ostende, in See	Boot: R 117, Marsch nach Ostende, Wegüberwachung. Schunden
28.	In See, im Hafen, Ostende, in See,	Boot: R 117, Wracksuchen und Wegüberwachung. Schunden
16. bis 28.	Im Hafen, W'haven.	Boot: R 118, Reparatur der beim Fliegerangriff vom 11.2. entstandenen Schäden. Schunden

Flottillenchef: [signature]
Kaptl.

Gesehen: [signature]
(Ing.) u. Div. Ing.

Flottilleningenieur: Schunden
Ob.Lt.(Ing.)

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

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
M534

des Räumbootsbegleitschiffes „ Jungingen "
(Abschnitt Maschine)

Kommandant: Leutnant z.S. Krebs
Leitender Maschinist Obermaschinist Dreikorn
Anlagen: ~~siehe~~ Bericht des Kommandanten.

begonnen am : 16.2. 1943
abgeschl.am : 28.2. 1943

10

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.2.	Im Hafen Vlissingen.	Boot: „Jungingen" keine bes. Vorkommnisse. Freiherr
17.2.	Im Hafen Vlissingen, in See.	Boot: „Jungingen" Marschfahrt von Vlissingen nach Dünkirchen. Freiherr
18.2.	In See, im Hafen Dünkirchen.	Boot: „Jungingen" Marschfahrt von Vlissingen nach Dünkirchen. In Dünkirchen festgemacht. Freiherr
19.22.	Im Hafen Dünkirchen.	Boot: „Jungingen" Kohlenübernahme: 60,0 t Bestand n. Übernahme: 119,0 t Freiherr
20.2. bis 25.2.	Im Hafen Dünkirchen.	Boot; „Jungingen" keine bes. Vorkommnisse. Freiherr
26.2.	Im Hafen Dünkirchen.	Boot: „Jungingen" Um 1705 Uhr erhielt das Boot bei einem Fliegerangriff 2 Bombentreffer. Durch die verursachten Schäden wurde die Maschinenanlage unklar. Die getroffenen Massnahmen nach den Bombeneinschlägen sind dem besonderen Bericht zu entnehmen. Freiherr
27.2.	Im Hafen Dünkirchen.	Boot: „Jungingen" Boot im Dock und ausser K.B. gemeldet. Freiherr
28.2	Im Hafen Dünkirchen.	Boot; „Jungingen" Boot im Dock. Freiherr

gesehen :

Kuhn

Kaptlt.u.Flottillenchef

Leitender Maschinist :

Freiherr

Obermaschinist.

Schümann

Masch.(Ing.) u.Flott.Ing.

Gesehen:

Ing.

Freg. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur

Anlagen zu Tr 26421.

Geheime Kommandosache!

Abschrift.

Beilage 5 zu Abschn. M Bdw. A 2345/1165 gK. 3.1.b = 1580/43

8. R-Flottille
"M 534"

Dünkirchen, den 28.Febr.1943

Bericht über Beschädigung von "M 534" durch zwei Bombentreffer beim Fliegerangriff auf Dünkirchen am 26.2.43 .

Laut 2.Sich.Div. Gkdos. 1455 A2 sollte "M 534" mit Geleit Nr.2011 am 26.2.43 abends nach Boulogne laufen. Da das Boot im Innenhafen lag, sollte um 1700 Uhr abgelegt werden zum Durchschleusen und Verlegen nach Aussenkai I . Kurz vor dem Ablegen wurde Fliegeralarm gegeben. Daraufhin wurd die gesamte Besatzung bis auf die Bereitschaftswache in den nächsten Luftschutzbunker befohlen. Um 1705 Uhr erfolgte ein Reihenabwurf der angreifenen Bomber. Drei der Bomben fielen auf die Pier in unmittelbare Nähe der Boote " M 546" und "M 534". Zwei Bomben trafen M 534, die übrigen fielen ins Hafenbecken. Als die Treffer an Bord beobachtet waren, eilte die gesamte Besatzung wieder an Bord und wurde auf ihre Stationen befohlen. Ein Treffer hatte die Hütte Vorkante Vierling durchschlagen, der zweite den BB-Kohlenbunker (Querbunker). Das Schiff machte stark Wasser, hauptsächlich im Achterschiff. Es wurden sofort sämtliche Maßnahmen getroffen um das Schiff schwimmfähig zu halten. Verschärfter Verschlußzustand bestand. Von der Maschinenleitung wurde befohlen: Lenzen aus Hauptlenzrohr mit Kühlwasserpumpen aus den beschädigten Abteilunge, Saugen aus Hilfslenzleitungen mit Dampflenzpumpe, Abstützen der anliegenden unbeschädigten Abteilungen. Die Decksbesatzung brachte ein Lecksegel unter Abteilung 3 aus. Da es nicht zu übersehen war, daß die getroffenen Maßnahmen ausreichten, das Schiff schwimmfähig zu halten, wurde beschlossen, auf flaches Wasser zu gehen. Beim Versuch mit eigenen Maschinen abzulegen, sprangen diese nicht mehr an. Inzwischen hatte sich M 546, der vordem an der Innenkante lag, vorwärts herausgezogen und war an StB längsseit gegangen. Als die Maschinen nicht ansprangen, schleppte M 546 das Boot zum Wendebecken III, warf dann los und drehte ab. M 534 setzte sich dann mit der noch vorhandenen Fahrt langsam auf. Der Hafenkapitän entsandte sofort zwei Schlepper zur Hilfeleistung. Er versprach gegen 2400 Uhr ein

b.w.

Anlage 5 zu 1/=fl 1303/43 Kdos. 1.Skl

Dock klarzuhaben, bis dahin sollte mit allen Mitteln gelenzt werden. Durch Versalzung des Kessels war es unmöglich geworden mit Dampf weiterzulenzen, da Feuer ausgemacht werden mußte. Die Schlepper wurden zum Lenzen mit herangezogen. Außerdem wurde noch die Treibölpumpe und E-Spülpumpe durch Abänderung der Rohrleitungen zum Lenzen benutzt und mit Handlenzpumpe und tragbaren Flügelpumpen gearbeitet. Letztere Maßnahmen haben wesentlich dazu beigetragen, den Wassereinbruch in tragbaren Grenzen zu halten, da die Lenzeinrichtungen der Schlepper häufig längere Zeit ausfielen. Ein Taucher versuchte das Leck im Achterschiff von außen notdürftig abzudichten, jedoch ohne sichtbaren Erfolg. In Abteilung III wurden die durch den Treffer aufgeschlagenen Einsteigluken zum Wellentunnel geschlossen und dieselben durch Leckstützbalken verkeilt. Das Bombendurchschlagsloch im Zwischendeck wurde durch eine Platte abgedeckt und ebenfalls durch Leckstützbalken festgekeilt. Um das Boot oben leichter zu machen, wurden sämtliche Beiboote ausgesetzt. Um 0050 Uhr entsandte der Hafenkapitän noch einen Schlepper und veranlaßte die sofortige Abschleppung. Ein Schlepper blieb während des Abschleppens längsseit zum Weiterlenzen. Gegen 0200 Uhr am 27.2. lag das Boot im Trockendock IV. Ein Schlepper bleib hier längsseit zum Lenzen. Als dieser auch ablegen wollte, wurde er vom Kommando zurückgehalten und die sofortige Schließung des Docks gefordert. Mit diesem einen Schlepper war es aber nicht möglich das Schiff zu halten, da sich jetzt in Abteilung VI der Wassereinbruch stärker bemerkbar machte, sodaß das Schiff immer mehr Schlagseite nach BB bekam. Mit Hilfe von Ortskundigen gelang es dem Kommando in einem verschlossenen Schuppen an Land eine fahrbare Motorlenzpumpe aufzutreiben, an Bord zu schaffen und in Betrieb zu nehmen. Da diese Ma nahme nach einiger Zeit noch nicht zu genügen schien, wurde Senkung des Wasserspiegels auf 3,70 m gefordert, sodaß der längsseit liegende Schlepper mit 3,20 m Tiefgang noch genügend Wasser unter dem Kiel behielt, das Boot aber sich bei weiterem Wegsacken aufsetzen mußte und nicht mehr kentern konnte. Bei Tagesanbruch wurden an Bord noch weitere zwei Motorpumpen mit größerer Leistung aufgestellt, sodaß das Boot jetzt vom Schlepper unabhängig war. Das Dock wurde daher gegen 0900 Uhr wieder geflutet und der Schlepper entlassen. Anschließend wurde das Dock wieder ausgepumpt und das Boot lag um 1630 Uhr aufgedockt. Die anschließende Besichtigung ergab, daß der Treffer in Abteilung VI an Oberdeck ein Loch von 0,65 mal 0,30 m gerissen hatte, den BB-Querbunker und die Speisewasserzelle durchschlagen und im Schiffsboden ein Austrittsloch von etwa 1 Quadratmeter verursacht hatte. Der Treffer in Ab-

teilung III durchschlug das Aufbaudeck, das Oberdeck, das Zwischendeck, schlug auf die StB-Welle und durchschlug seitlich der Welle den Schiffsboden. Hier beträgt das Austrittsloch etwa 0,5 Quadratmtr. Der durch die Treffer verursachte Schaden im übrigen Schiff ist noch nicht im vollen Umfang zu übersehen, da die Erschütterungen so stark waren, daß beispielweise das fest eingebaute E-Meßgerät und LMG aus ihren Halterungen flogen, im Kreiselraum (Abtlg. IX !) die Mutterkompaßkappe abflog und im Hilfsmaschinenraum die Kabel von Batterie zum Anlasser abrissen.

Vom Beginn der eingeleiteten Maßnahmen bis zum anderen Tage 1630 Uhr als das Schiff trocken lag, hat sich die gesamte Besatzung unermüdlich, manchmal unter ungünstigsten Bedingungen für die Rettung des Schiffes eingesetzt. Der Ausnutzung aller Möglichkeiten im Lenz- und Lecksicherungsdienst in Verbindung mit der Hingabe und Unermüdlichkeit mit der die Besatzung diese Maßnahmen ausführte, ist es zu verdanken, daß das Schiff noch nach beinahe 24 Stunden sicher aufgedockt wurde.

Besondere Anerkennung verdient der Einsatz des Obersteuermanns Behm bei der Aufgrundsetzung nach den Treffern. Weiterhin verhielten sich mustergültig die Bereitschaftsposten Sig. Ob.Gefr. Guthke und Mtr.Ob.Gefr. Sprke während und nach dem Fliegerangriff. Ob.Fähnrich Munz verstand es mit großem Geschick, seine seem.Division einzusetzen, sodaß kein Handgriff planlos geschah.

Ob.Maschinist Dreikorn hat als Leitender Maschinist den Hauptteil an der Erschöpfung aller Maßnahmen zur Lenzhaltung des Schiffes. Seine Uffz. Ob.Masch.Maat Gampe, Ebel u. Masch.Maat Köbele sorgten mit allen Mitteln dafür, daß die gegebenen Befehle betreffs Lenzmittel und Abstützung der Schotten schnellstens und zuverlässig durchgeführt wurden. Masch.Ob.Gefr. Wagner und Rätenia haben die Masch.Uffz. in jeder Weise unterstützt, besonders geschickt gerarbeitet und durch ihr Beispiel die Kameraden mitgerissen. Die Wache im Heizraum, Masch.Ob.Gefr. Neumann und Fritsche versahen während des Bombenangriffs ihren Dienst vorbildlich und trugen dazu bei, daß die sofort getroffenen Lenzmaßnahmen durchgeführt werden konnten.

gez. K r e b s
Ltn.z.S. d.R. u. Kommandant

Dünkirchen

M 1:9000

Wendebecken

Beilage 6 zu Nr. 1589/43

S. E.-Flottille
"E.534"

Anlage 3 zu 1580/43 g. den 28. Febr. 43.

Geheime Kommandosache

1. T. B. Nr. Gkdos 796

Bericht über Beschädigung von "E.534" durch zwei Bombentreffer beim Fliegerangriff auf [illegible] am 26.2.1943.

3 Anlagen
1 K.T.B. Gkdos. 1165 vom 1. V. 1943

Laut S.S.B. Gkdos. 1455 A.2 sollte "E.534" mit Geleit Nr.Zoll am 26.2.43. abends nach Boulogne laufen. In das Boot im Innenhafen lag, sollte um 17.00 Uhr abgelegt werden zum Durchschleusen und Verlegen nach Ausrenkni 1. Kurz vor dem Ablegem wurde Fliegeralarm gegeben. Daraufhin wurde die gesamte Besatzung bis auf die Bereitschaftswache in den nächsten Luftschutzbunker befohlen. Um 17.05 Uhr erfolgte ein Notabwurf der angreifenden Bomber. Drei der Bomben fielen auf die Pier in unmittelbare Nähe der Boote "E.546" und "E 534". Zwei Bomben trafen "E.534", die übrigen fielen ins Hafenbecken. Als die Treffer an Bord beobachtet waren, eilte die gesamte Besatzung wieder an Bord und wurde auf ihre Stationen befohlen. Ein Treffer hatte die Hütte Vorkante Vierling durchschlagen, der zweite den B.B.-Kohlenbunker (Querbunker). Das Schiff machte stark Wasser hauptsächlich im Achterschiff. Es wurden sofort sämtliche Massnahmen getroffen, um das Schiff schwimmfähig zu halten. Verschärfter Verschlusszustand bestand. Von der Maschinenleitung wurde befohlen: Lenzen aus Hauptlenzrohr mit Kühlwasserpumpen aus den beschädigten Abteilungen, Saugen aus Hilfslenzleitungen mit Dampflenzpumpe, Abstützen der anliegenden unbeschädigten Abteilungen. Die Decksbesatzung brachte ein Lecksegel unter Abteilung III aus. Da es nicht zu übersehen war, dass die getroffenen Massnahmen ausreichten, das Schiff schwimmfähig zu halten, wurde beschlossen auf flaches Wasser zu gehen. Beim Versuch mit eigenen Maschinen abzulegen, sprangen diese nicht mehr an. Inzwischen hatte sich "E.546", der vordem an der Innenkante lag, vorwärts herausgezogen und war an St.B. längsseit gegangen. Als die Maschinen nicht ansprangen, schleppte "E.546" das Boot zum Wendebecken III, wurde dann los und drehte ab. "E.534" setzte sich dann mit der noch vorhandenen Fahrt langsam auf. Der Hafenkapitän entsandte sofort zwei Schlepper zur Hilfeleistung. Er versprach gegen 24.00 Uhr ein Dock klar zu haben, bis dahin sollte mit allen Mitteln gelenzt werden. Durch Versalzung des Kessels war es unmöglich mit Dampf weiterzulenzen, da Feuer ausgemacht werden musste. Die Schlepper wurden zum Lenzen mit herangezogen. Ausserdem wurde noch die Treibölpumpe und E-Spülpumpe durch Abänderung der Rohrleitungen zum Lenzen benutzt und mit Handlenzpumpe und tragbaren Flügelpumpen gearbeitet. Letztere Massnahmen haben wesentlich dazu beigetragen, den Wasserein-

Anlage 3 zu SKL-T 3033 9 Kdos.

Wassereinbruch in tragbaren Grenzen zu halten, da die Lenzeinrichtungen der Schlepper häufig längere Zeit aussetzten. Ein Taucher versuchte das Leck im Achterschiff von Aussen notdürftig abzudichten, jedoch ohne sichtbaren Erfolg. In Abteilung III wurden die durch den Treffer aufgeschlagenen Einsteigluken zum Wellentunnel geschlossen und dieselben durch Leckstützbalken verkeilt. Das Bombendurchschlagsloch im Zwischendeck wurde durch eine Platte abgedeckt und ebenfalls durch Leckstützbalken festgekeilt. Um das Boot oben leichter zu machen wurden sämtliche Beiboote ausgesetzt. Um 00.30 Uhr am 27.2. entsandte der Hafenkapitän noch einen Schlepper und ver lassste die sofortige Abschleppung. Ein Schlepper blieb während des Abschleppens längsseit zum Weiterlenzen. Gegen 02.00 Uhr lag das Boot im Trockendock IV. Ein Schlepper blieb hier längsseit zum Lenzen. Als dieser auch ablegen wollte, wurde er vom Kommando zurückgehalten und die sofortige Schliessung des Docks gefordert. Mit diesem einen Schlepper war es aber nicht möglich das Schiff zu halten da sich jetzt in Abteilung VI der Wassereinbruch stärker bemerkbar machte, sodass das Schiff immer mehr Schlagseite nach B.B. bekam. Mit Hilfe von Ortskundigen gelang es dem Kommando in einem verschlossenen Schuppen an Land eine fahrbare Motorlenzpumpe aufzutreiben, an Bord zu schaffen und in Betrieb zu nehmen. Da diese Massnahme noch einiger Zeit noch nicht zu genügen schien, wurde Senkung des Wasserspiegels auf 3,70 mtr. gefordert, sodass der längsseit liegende Schlepper mit 3.20 mtr.Tiefgang noch genügend Wasser unter dem Kiel behielt, das Boot aber sich bei weiterem Wegsacken aufsetzen musste und nicht mehr kentern konnte. Bei Tagesanbruch wurden an Bord noch weitere zwei Motorpumpen mit grösserer Leistung aufgestellt, sodass das Boot jetzt vom Schlepper unabhängig war. Das Dock wurde daher gegen 09.00 Uhr wieder geflutet und der Schlepper entlassen. Anschliessend wurde das Dock wieder ausgepumpt und das Boot lag um 16.30 Uhr aufgedockt. Die anschliessende Besichtigung ergab, dass der Treffer in Abteilung VI an Oberdeck ein Loch von 0.65 mal 0.30 mtr. gerissen hatte, den B.B.-Auerbunker und die Speisewasserzelle durchschlagen, und im Schiffsboden ein Austrittsloch von etwa 1qm verursacht hatte. Der Treffer in Abteilung III durchschlug das Aufbaudeck, das Oberdeck, das Zwischendeck, schlug auf die St.B. Welle und durchschlug seitlich der Welle den Schiffsboden. Hier beträgt das Austrittsloch etwa 0.5 qm. Der durch die Treffer verursachte Schaden im übrigen Schiff ist noch nicht in vollem Umfang zu übersehen, da die Erschütterungen so stark waren, dass beispielsweise das fest eingebaute E-Messgerät und LSG.aus ihren Halterungen

Halterungen flogen, im Kreiselraum (Abtlg.IX !) die Mutterkompass-kappe abflog und im Hilfsmaschinenraum die Kabel von Batterie zum Anlasser abrissen.

Vom Beginn der eingeleiteten Massnahmen bis zum anderen Tage 16.30 Uhr als das Schiff trocken lag, hat sich die gesamte Besatzung unermüdlich, manchmal unter ungünstigsten Bedingungen für die Rettung des Schiffes eingesetzt. Der Ausnutzung aller Möglichkeiten im Lenz- und Lecksicherungsdienst in Verbindung mit der Hingabe und Unermüdlichkeit mit der die Besatzung diese Massnahmen ausführte, ist es zu verdanken, dass das Schiff noch noch beinahe 24 Stunden sicher aufgedockt wurde.

Besondere Anerkennung verdient der Einsatz des Oberst-Steuermanns Behn bei der Aufgrundsetzung nach den Treffern. Weiterhin verhielten sich mustergültig die Bereitschaftsposten Sig.Ob.Gefr. Gutike und Mtr.Ob.Gefr.Spörke während und nach dem Fliegerangriff. Oberfähnrich Münz verstand es mit grossem Geschick, seine seem.Division einzusetzen, sodass kein Handgriff planlos geschah.

Obermaschinist Dreikorn hat als Leitender Maschinist den Hauptanteil an der Durchführung aller Massnahmen zur Lenzhaltung des Schiffes. Seine Uffz. Obermasch.Maat Gumpe, Ebel und Masch.Maat Köbele sorgten mit allen Mitteln dafür, dass die gegebenen Befehle betreffs Lenzmittel und Abstützung der Schotten schnellstens und zuverlässig durchgeführt wurden. Masch.Ob.Gefr. Wagner und Ritonia haben die Masch.Uffz. in jeder Weise unterstützt, besonders geschickt gearbeitet und duch ihr Beispiel die Kameraden mitgerissen. Die Wache im Heizraum, Masch.Ob.Gefr.Neumann und Fritsche versahen während des Bombenangriffs ihren Dienst vorbildlich und trugen dazu bei, dass die getroffenen Lenzmassnahmen sofort durchgeführt werden konnten.

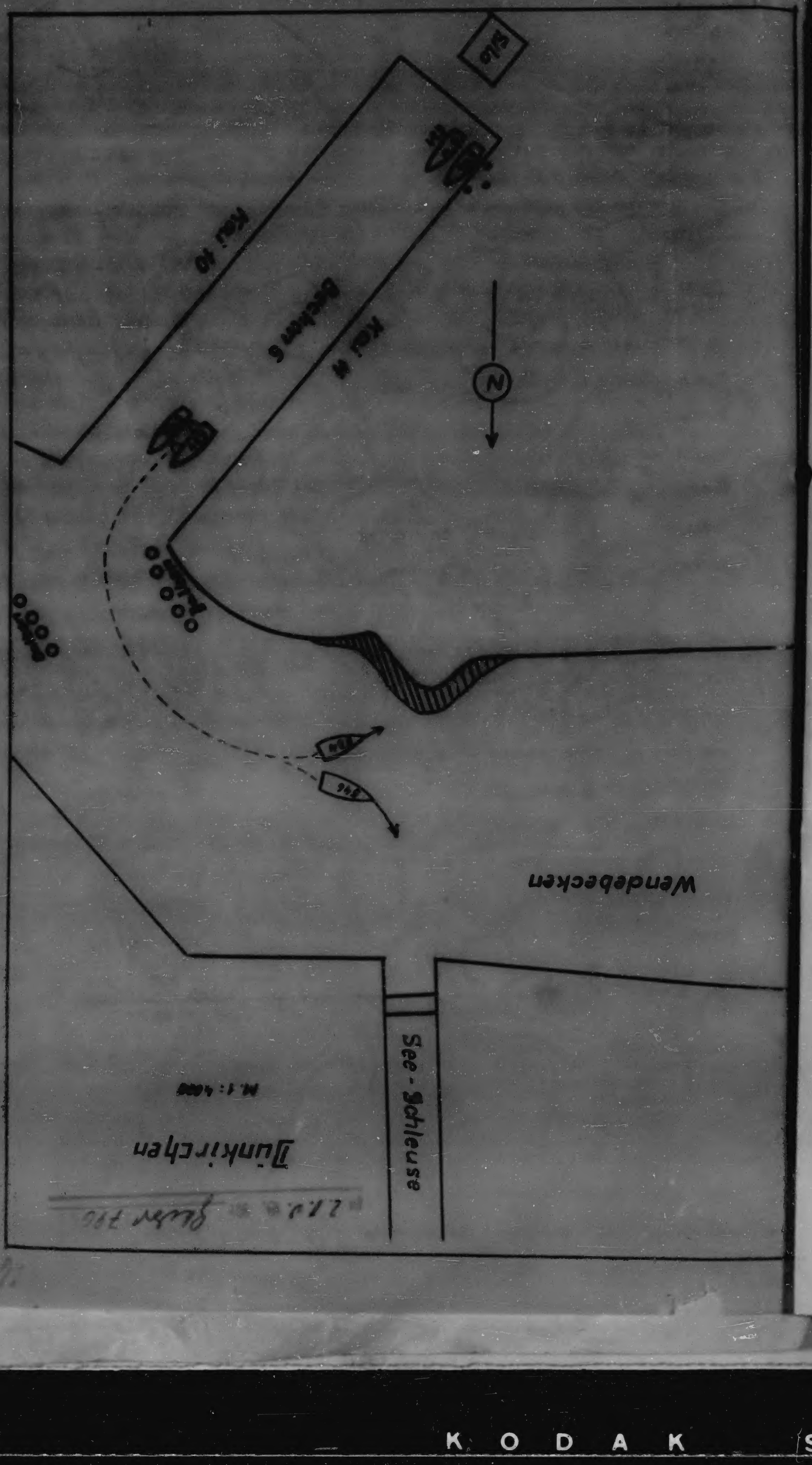
Krebs
.....

Ltn.z.S. d.R. u. Kommandant

Gesehen:

Kptlt. u. Flottillenchef

Oblt.(Ing.) u. Flott.Ing.


Kai 10
Bachem 6
Kai 4
N
Wendebecken
See - Schleuse
Hunkirchen
M. 1: 4000

KODAK SAFE

Geheime Kommandosache!

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 796

, den 26. März 1943

1. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1165 vom 5.V. 10.43

An Anlage 1 zu Nr. 9a/Ch. Gkdos. 1580/43

Befehlshaber der Sicherung West

Nachrichtlich:

S. Räumbootsflottille.

Betrifft: KTB's der S . Rbfl. vom 15. bis 28.2.43.
Vorgang: S. Rbfl. Gkdos 1o5 vom 12.3.1943.

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der S. Räumbootsflottille für die Zeit vom 15. bis 28.2.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Die Tätigkeit der Flottille bestand in Wegüberwachung. Das Wrack des infolge Rammstosses von Bromny g° - sunkenen Schleppers R 3o 5 (51° 11.1' N und 2° 2o' O) wurde von der Flottille festgestellt und mit Wasserbomben Sprengungen vorgenommen. In der Nacht vom 28.2. zum 1.3. ist das Wrack durch 9 Wabo zertrümmert worden. Durch Nachprüfen mit Gerät wurden keine Wrackteile festgestellt. Auf Kartenmall bezogene Wassertiefe über Wrackteile beträgt mit Sicherheit 9 m.

Seite 22, 26.2., 17oo bis 28.2. und Seiten 23 - 26: Der Bericht besagt, dass die gesamte Besatzung bis auf die Bereitschaftswache in den nächsten Luftschutzbunker befohlen wurde. Diese Massnahme entsprach nicht dem erlassenen Befehl, bei Fliegeralarm die Flakgeschütze zu besetzen zur Abwehr von Flugzeugen, die die Boote angreifen. Der Abwurf von zwei Bomben am 15.2.43 über dem Hafengebiet von Dünkirchen durch M 362o und Vp 1511/13 beweist die Richtigkeit dieses Befehls. Unterstellte Flottillen wurden aus diesem Anlass nochmals unterwiesen. Das Verhalten der Besatzung nach den Bombentreffern, ihre unermüdliche Betätigung im Lösch- und Rettungsdienst verdient ebenso wie das schnelle Bergen von M 546 volle Anerkennung.

Anmerkung für Flottille:

Seite 17: Die Gruppe hätte das KTB erst mit dem Einlaufen am 1.3.43 abschliessen müssen, um die Auswertung der Aufzeichnungen

Anlage 1 zu 1/=9 3033/43 g.Kdos.

vornehmen

gabe im Zusammenhang lesbar zu machen.

Aus Gründen der Papierersparnis sind die Bogen des Berichtes beiderseitig zu beschreiben.

Dem bei der Bergung des Bootes 534 mit Umsicht arbeitenden Personal wird Anerkennung ausgesprochen.

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 1165 A5

den 18. April 1943

Marinegruppenkommando West
Eing.: 21 APR 1943
1580

A5a
A3
Ne 29/4.

An **Geheime Kommandosache!**

Marinegruppenkommando West - Führungsabteilung -

nachrichtlich:

2. Sicherungsdivision " " 2
8. Räumbootsflottille " " 3

6

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille vom
16. --28.2.1943
mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision vorgelegt.

1.) Zum 28.2. 2354 Uhr S. 16, Bemerkungen der 2. Sicherungsdivision:
Das Verfahren zur Beseitigung von Wracks durch Wasserbombensprengung ist in den Kriegserfahrungen des B.S.W. ausgewertet.

2.) Zum K.T.B. M 534 26.2. 1700 - 1755 Uhr S. 22, Sonderbericht, Bemerkungen der 2. Sicherungsdivision:
Vom B.S.W. sind Kommandanten und Besatzungen von M 534 und M 546 Anerkennungen für ihre Einsatzfreudigkeit ausgesprochen worden.

Für den Befehlshaber der Sicherung
West
Der Chef des Stabes

Lange

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führungsstab Gkdos 1510 /43 A5

Pl.Qu., den 24. April 1943.

1. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

-6-

Nichts zu bemerken. Ro.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

R. Hoffmann

7

1270.

Geheime Kommandosache!

3) Tgb.Nr. 1/15 g.Kdos.

Gaul. 1) Skl. Ia I 1275

2) Skl. I Op 1275

3) Tgb.Nr. 1/15 g.Kdos. KTB. Ia

4) M.Wehrm. 1515.

5) Chef 1/Skl. an Kr

1/Skl. 1.Skl 1303/15 g.Kdos. — 6 —

i.A. Iac 6/5

KODAK SAFETY FILM

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Beilage 4 zu Bef. Gr. Kdo. Wi/B 6. Abtlg. B. Nr. 2092/43

5 Anlage zu B.S.W.

B.-Nr. Skdos. 7257 vom 20.4 19.43

GR 7-45 0a

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille

Flottillenchef: Kapitänleutnant Muser
Flottillening.: Oberleutnant (Ing) Schumann
II. Flottillening: Leutnant (Ing) d.R. Duckstein

Boot:	Kommandant:	
R 534	Lt. z.S. d.R.	Krebs
R 92	Oblt. z.S.	Mellenthin
R 93	Lt. z.S.	Grebler
R 94	Lt. z.S.	Dobringer
R 95	Lt. z.S.	Mätz
R 96	Lt. z.S.	Strauß
R 97	Lt. z.S.	Martini
R 98	Lt. z.S. d.R.	Wiest
R 99	Lt. z.S.	Küchemann
R 100	Ob.Strm.	Rembs
R 101	Lt. z.S.	Bäßler
R 117	Lt. z.S. d.R.	Brasack
R 118	Lt. z.S. d.R.	Kretschmer

Begonnen am: 1.3.1943
Abgeschlossen am: 15.3.1943

Anlagen: 1 Kriegsriss

Anlage 4 zu 1/SKL 57112/43 Kdos.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.-8.3. 1943		1. Gruppe (R 92): R 92, 94, 98, 100, 101, 117 siehe Gruppen-KTB.
1.-5.3. 1943		2. Gruppe (R 93) R 93, 95, 96, 99, 97 siehe Gruppen-KTB.
5.3.43	Ostende NW - W 2, See 2, Sicht 2-3 sm.	2. Gruppe (R 93): Führung Chef auf R 93. Aufgabe: 1830 Ostende aus. Weg Herz mit G.B.T. Ab Pkt. 222 mit S.D.G. nach Boulogne. Boulogne an spätestens 0030 Uhr. Da wegen 2-maligen Gerätausbringen und Strom gegenan Boulogne 0030 Uhr möglicherweise nicht erreicht werden kann, gem. telef. Rücksprache mit A I Einlaufen D'kirchen bzw. Weiterlaufen mit Befehl durch FT.
1830	Ostende	aus mit R 93, 95, 96, 97, 99 gem. Aufgabe.
1900	Strombank	
1908	Punkt 208	R 93 bringt G.B.T. aus.
2026	Punkt 218	Durch besonders schnelles Ausbringen des G.B.T. und erhöhte Marschfahrt bis Pkt. 218, so, daß Zeit eingehalten werden kann.
2048		Vor D'kirchen gewartet, da kein FT... G.B.T. einnehmen. Dabei bricht Schäkel. G.B.T. geht bei Tonne 15 W verloren.
	Dünkirchen	eingelaufen.
2117		Nachdem Einlaufmeldung vor Molenköpfen an M.S.S. abgegeben und F.-Boot beim Festmachen kommt von M.S.S. Befehl von 2. Sich.Div." nach Boulogne weiterlaufen." Durch verspätetes Abgeben durch M.S.S. verlor ich unnötig 1/2 Stunde.
2120 2130	Dünkirchen	wieder ausgelaufen. Eingeht FT 2114/20: SSD 8. R.Fl. Aufgabe Boulogne durchführen bis 0130 ein.
	Pkt. 220	S.D.G. ausgebracht und versenkt, 10 m Stander. R 99 Eb-Gerät auf Grund und abgerissen auf 8 m Stelle vor Pkt. 228.
2350	Pkt. 230	1 sm. nördlich passiert.
6.3.43	NW 2, See 2, dunkle Nacht, bedeckt, Sicht 2 sm.	
0015	✈ E.F. 3334	Fliegerangriff. 4 Bomben abgeworfen, 40 m von R 99 detoniert. Keine Beschädigungen. Flugzeug wurde nicht gehört, von einem Soldaten beim Abflug als 2 mot. erkannt.
0030	Pkt 232	
0125	Molenköpfe Boulogne	querab, zwischen Molenköpfen Gerät eingenommen. Ohne Befund.
0150	Boulogne	S.Bunker fest.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
7.3.43	Boulogne	Aufgabe: Wegablaufen mit S.D.G. und G.B.T. bis Pkt. 222 so dicht unter Küste wie wassermäßig möglich, dann Wrack H 2 feststellen und bezeichnen.
1900	SO 4, Seeg. 3 dunkle Nacht mäßige Sicht 1 - 1 1/2 sm.	mit R 93, 95, 96, 97 und 99 aus.
2000	Pkt 237	R 93 G.B.T., übrigen Boote S.D.G. 5 m Stander ausgebracht und versenkt in Formation RB-Staffel, dicht unter Küste gem. Befehl.
2121	Pkt 230	Als navigatorischer Anhaltspunkt auf Pkt. Boje geworfen. Gerät eingenommen und neu mit 15 m Stander ausgebracht und versenkt.
2228		
2326	Pkt. 230	Wechselnde Kurse zur Suche Wrack H 2 in Keilformation.
	SO 4 Seeg. 3 dunkle Nacht Sicht 1 - 2 sm.	Schiffsort ungenau nur nach Kopplung. Kein Feuer zu sehen.
0102		H 2 nicht gefunden. Gerät eingenommen und mit 10 m Stander neu ausgebracht. R 93 mit G.B.T.. R 99 kommt vom Verband ab und läuft Dünkirchen ein. Echolot auf F-Boot zeigt 6 m an. Gehe auf 334 Nordkurs, um auf Weg zu kommen. Bei 20 m Wasser Kurs 70° stelle fest, daß Standort falsch. Gehe wieder auf südlichen Kurs, um zur Küste zu kommen. Wie anschließend festgestellt, war Let unklar, daher Verband zu weit nach Norden vom Kurs abgekommen.
0340		R 96 Minendetonation im Gerät.
0541		Da keinen Standort und keine verfügbare Zeit, muß ich weiter und bekomme erst an der Küste wieder Standort. Gebe darauf FT. ab: 0513/40 KR, 0340 51° 1,8' Nord, 1° 56' Ost Minendetonation im Gerät. Chef 8. R.Fl.
0446	Pkt 222	G.B.T. und S.D.G. ein.
0645	Dünkirchen	Marsch nach Dünkirchen. S-Bunker fest.
8.3.43	Dünkirchen	Aufgabe: Gruppe Ostende verlegt nach Dünkirchen, dann gesamte Flottille Räumarbeiten bei gestriger Minenfundstelle vor Calais. Zunächst feststellen, ob Weg südlich Minenfund minenfrei. Erst nach Erledigung Minensuchaufgabe Durchführung Wrackbezeichnung. Calais ein. Gruppe Ostende bekommt Befehl, sich mit F-Bootsgruppe Dünkirchen zur Besprechung zu treffen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1900	Dünkirchen	mit F-Bootsgruppe abgelegt.
1935		vor Schleuse festgemacht.
2050		2. Gruppe festgemacht.
2118		mit R 92 - 101 und R 117 ausgelaufen.
2200	Pkt 220 SW 2 Seeg.1-2 mäßige Sicht 1 - 2 m	8 Boote Gerät S.D.G. 10 m Stander ausgebracht, 2 Bojenboote, R 117 Seitensicherung. 1. Anlauf in St.B.-Staffel an der 10 m Grenze, da die in der Karte eingezeichneten Tiefenlinien ungenau, verloren 3 Boote das Gerät durch Grundberührung, 1 Boot durch Wrackberührung. Anlauf wird von Westen wiederholt und ausgeboit. 2. Anlauf von Osten mit St.B.-Staffel. Je eine Fischereiboje auf 51° 1,8' Nord, 1°59,7' Ost 51° 0,5' Nord 1°54' Ost. Weg auf 10 m Linie ist minenfrei. 3. Anlauf von Osten an Bojenstrich. Bojen mit 3 Grundgewichten und 5 Reeps schneiden unter bezw. vertreiben. Anlauf wird wiederholt. Der Befehl "Ausbojen" kommt nicht zum Bojenboot. Das von mir geforderte Abstellen Signalverkehr mit Wartalampe, lediglich Gebrauch der abgeblendeten Klappbuchse, stößt auf größte Schwierigkeiten. Signalpersonal befindet sich auf einem sehr schlechten Ausbildungsstand, mehr als 1 Mann kann pro Flottille nicht auf Wiederholungskursus geschickt werden. Eingehende Weiterbildung ist in Angriff genommen 4. Anlauf wird ebenfalls wiederholt und ausgebojt. Kein Räumerfolg.
0250	aufkommender Nebel, verdichtet sich Seeg. 1 neblig	. . . . .
0308		Wegen aufkommenden Nebels Aufgabe abgebrochen,
0330	Calais	Gerät aufgenommen und eingelaufen. Gem. Befehl Mako Calais sollen Besatzungen im Bunker Seebahnhof schlafen. Nach Urteil Flottillenarzt kann das den Besatzungen nicht zugemutet werden, da in den feuchten Kellern ohne Lüftung und Heizung ernste gesundheitliche Schädigungen zu erwarten sind.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
	Calais	Aufgabe: Fortsetzung gestriger Aufgabe. Absicht: Freiräumen nördlich 51° 01,8' Nord/ 1° 59,7' Ost und 51° 0,5' Nord/ 1° 54' Ost bis Minenfundstelle vom 8.3.43.
	SW 1 Seeg. 1 klar, gute Sicht	
1930		ausgelaufen mit R 92 - 101 und R 117.
2000	Pkt 228	7 Boote Gerät S.D.G. 10 m Stander aus und versenkt. R 117 Seitensicherung. Formation St.B.-Staffel. Auf 10 m Linie nach Anfangsfischereiboje gelaufen. 1 Gerät wegen Grundberührung abgeschlagen. 10 m Weg ist minenfrei.
2031		
2205		S.D.G. Gerät eingenommen und mit 20 m Stander neu ausgebracht und versenkt.
2240		1.Anlauf nördlich Fischereibojen, Formation St.B.-Staffel.
2310		2.Anlauf St.B.-Staffel
2339		R 101 Mine geschnitten.
		R 100 Mine geschnitten.
2340		R 99 Mine im Gerät detoniert.
		Angefangener Bojenstrich wird wieder aufgenommen, Anlauf 2-mal minenfrei wiederholt.
r 10.3.43		Fahrwasserbojen mit 2 Bojenkörpern, 6 Reeps und 4 Grundgewichten vertrieben. Bojenstrich wird ausgerichtet und 3. minenfreier Anlauf mit B.B.-Staffel im abgesteckten Streifen, anschließend mit B.B.-Staffel am neuen ausgerichteten Bojenstriche. Von den wegen treibenden Bojenstrichen notwendigen 8 Anläufen sind nur 6 in die Skizze aufgenommen. Es wird gebeten, für Räumarbeiten in diesem Seegebiet die französischen Kanalbojen nur Vfg. zu stellen.
0400		die 2 treibenden Minen wurden gesprengt. Mark I (MPA) neu, nicht benommen, Zeit des Auslegens ungefähr 10 Tage. Aufschrift-Datum 28.11.42. Gerät eingenommen, Bojen gelichtet.
0430	Pkt. 222	
0459	Tonne 15 E	
0505	Dünkirchen	eingelaufen.
0600	Dünkirchen	S-Bunker festgemacht.
		Meldung an 2. Sich.Div.: 1. Auf 51° 01'36'' Nord 1°54,7' Ost und 51° 01'39'' Nord 1°54,8' Ost je eine Mine geschnitten. Auf 51° 01'45'' Nord 1°55,0' Ost eine Mine im Gerät detoniert.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		2. In diesem Streifen anschließend 3 minenfreie Anläufe
		3. Zwischen 51°00,5' Nord 1°54' Ost und 51°01,3' Nord 1°53,2' Ost und 51°02,8' Nord 1°59,2' Ost und 51°01,8' Nord 1°59,7' Ost nicht gefunden.
	Dünkirchen	Aufgabe: 10.3.43 freigesuchtes Gebiet erweitern um 3 sm nach Westen, bis 1 sm nördlich Wrackumgehungsweg, nach Süden bis an 10 m Linie. Um 0315 Uhr mit aufgenommenem Gerät Flankensicherung für Geleit von Boulogne-Dünkirchen (2 Dampfer, 6 Vp.Boote) 3 sm nördlich Weg Hors zwischen Calais und Pkt 224 übernehmen. Nach Passieren des Geleits Pkt 222 Einlaufen Calais.
1915	1935	mit R 92 - 101 und R 117 S-Bunker abgelegt.
2000	2000 Dünkirchen	eingelaufen.
	Wind SW 1 - 2 Seeg. 1 Klarer Himmel gute Sicht 2 - 3 sm.	
2044	Tonne 15 W	8 Boote S.D.G.-Gerät 15 m Stander ausgebracht und versenkt. R 117 Seitensicherung Formation St.B.-Staffel. 10 m Linie abgelaufen.
2100		
2155		F.Boot Gerät unklar und abgeschlagen wegen Grundberührung. Führung übernimmt Gr.Führ. auf R 92.
2310		Gerät läßt sich nicht aufnehmen, da völlig vertgrnt. Wird gekappt und Führung wieder ohne Gerät übernommen.
2400	Wind SW 1 - 2 Seeg. 1 Wetter heiter Klarer Himmel gute Sicht	
11.3.43	nördlich Calais	R 101 1 Mine geschnitten R 93 1 Mine in Gerät detoniert
0052	SW 2 Seeg. 2 mäßige Sicht 1 - 1 1/2 sm.	angefangener Bojenstrich aufgenommen. Anlauf kann nicht wiederholt werden, da Bojen des letzten Bojenstrichs vertrieben. Boot nimmt einen Anlauf weiter südlich neu. Ein minenfreier Anlauf im nördlichsten Streifen kann nicht gemacht werden, da auch die neuen Bojenstriche vertrieben.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0200		Gerät aufgenommen, Bojen gefischt.
0320		Flankensicherung für Geleit gem. Befehl übernommen. Aufstellung Flottille in 2 Gruppen dicht hintereinander in Igelformation.
0455		Eingeht FT.: "Calais einlaufen. Geleit nicht ausgelaufen." Sammeln, Einlaufen.
0553	Calais	eingelaufen.
	Calais	Aufgabe: 11.3. abends Marsch ohne Gerät nach Dünkirchen. Geräteausrüstung erfolgt am 12.3.43 in Dünkirchen.
1930	Wind S 1 - 2 Seeg. 1 diesig bewölkt Sicht 1 sm.	Ausgelaufen mit R 92 - 101 und R 117. Marsch nach Dünkirchen.
2144	Dünkirchen	eingelaufen.
2245	Dünkirchen	S-Bootsbunker fest.
12.3.43	Dünkirchen	Ruhe, Geräteausrüstung.
13.3.43	Dünkirchen	Aufgabe: Nacht 13/14.3.43 Wrackfeststellung und Bezeichnung Dampfer H 2 . Dann Freiräumarbeiten nördlich Weg Hors Pkt. 226 - 230 fortsetzen.
1800	Wind NO 5 Seeg. 5 bewölkt Sicht 1 - 2 sm.	S Bunker mit R 92 - 101 und R 117 abgelegt.
1945		ausgelaufen.
2000		Kompaß auf R 96 unklar, steigt auf R 92 über.
2129	bei Pkt 230	7 Boote S.D.G. 15 m Stander ausgebracht. F-Boot ohne Gerät, R 117 Seitensicherung. Wrackmarken.
2230		R 93 holt mit Gerät 0,4 sm. Südlich Pkt 230. Bojenboot wirft 2 Fischereibojen mit 2 grün. Wegen Wetterlage Gerätfahren und Loten nicht mehr möglich, ohne Gerät ein.
2243	Pkt. 230	1 Bombenabwurf aus 200 m Höhe von 4-mot.Flugzeug. Flugzeug zeigte kurz vor Bombenwurf Unterseite St.B.-Flügel in Querschlagrichtung 2 grüne Lichter. Flugzeug wurde von den Geräteboote kurz vor dem Bombenwurf gesichtet. Abwehr erfolgte nicht, da Waffenbedienungen beim Geräte-Einnehmen. Marsch nach Dünkirchen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
14.3.43	NO 5 Seeg. 5 bedeckt mittlere Sicht	Pf. an 2. Sich.Div.: Abbrüche Räumarbeiten Wetterlage. Einlaufe Dünkirchen.
0013	Pkt 222	
0110	Dünkirchen	eingelaufen.
0242	Dünkirchen	S-Bunker fest.
	Dünkirchen	Aufgabe: Nacht 14/15.3.43 Feststellen und Bezeichnung Wrack Dampfer "Dalila". Lage: vorliegende Angaben 0,4 sm westl. Pkt. 222 Ausloten Wrack Dampfer H 2. Bei Aufgabe Wegeüberwachung.
1900	Wind NO 5 -6 Seeg. 5 heiter, leicht bewölkt	S-Bunker Dünkirchen abgelegt mit R 92 - 101 und R 117.
1930		ausgelaufen.
	Tonne 15 W	Wegen Wetterlage Durchführung Aufgabe nicht möglich. Einlaufen.
2030	Dünkirchen	eingelaufen.
2120		S-Bunker festgemacht.
15.3.43	Dünkirchen	Aufgabe: wie für 14./15.3.43.
1900		S-Bunker abgelegt mit R 92 - 101 und R 117
1935		ausgelaufen.
2010	vor Dünkirchen Pkt. 220 SW 2 Seeg. 1 - 2 schlechte Sicht 0,5 sm.	Fla-Waffen - Einschießen. Marsch nach Pkt. 230
2130	Pkt 228	Flottille in Dwarslinie zum Suchen der ausgelegten 2 Fischereibojen, da mit Dünkirchen keine Peilung. Fischereibojen gefunden.
2140	Pkt. 230	R 95, 97 u. 99 mit S.D.G. 15 m Stander und Führerboot und 2 Bojenboote Wracksuchen. Restlichen Boote Wegüberwachung nördlich Pkt. 230 in Sichtweite.
2359		Mit 15 m Stander keine Berührung. Wrack durch Lotung festgestellt. Geräteboote suchen weiter in der Nähe. Wrack wird ausgelotet.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.3.43	Pkt 230 SW 1 Seeg. 1 schlechte Sicht leichter Nebel	Auf Wrackstelle werden neue Fischereibojen geworfen. Nach Vergleich Fischereibojen vom 14.3.43 liegt Wrack H 2 0,9 sm nordöstlich Pkt. 230 auf Weg Herz. Auf K.N. bezogen 15 und 17 m Wasser über dem Wrack bei einer Wassertiefe von 26 m.
0200		Geräteboote überlaufen Wrackstelle mehrmals mit Gerät ohne Berührung. 1 Fischereiboje auf Wrackstelle mit 2 grün. 1 Fischereiboje 80 m. südlich davon mit 2 weiß 1 Fischereiboje 400 m westlich Wrackstelle mit 2 grün.
0230	dichter Nebel	Wegen dichten Nebels breche ich Aufgabe ab. Sammeln, Einlaufen.
0440	Dünkirchen	eingelaufen.
0530	Dünkirchen	S-Bunker festgemacht.

1. Zur Durchführung der im Berichtsabschnitt gestellten Aufgaben wird ein Flottillenobstrm. dringend benötigt. Wegen Amdt.-Fehlstelle fährt Fl.Obstrm. R 100. Seit Ende Januar gemeldet, seither kein Ersatz eingetroffen.
2. Bei Arbeiten bei Pkt. 230 ist bei nicht ganz guter Sicht das Feuer Blanc-Nez nicht zu sehen, da zu lichtschwach. Mit den vorhandenen Peildioptern ist nur bei guter Sicht, wenn Feuer ganz hell und Boot nicht schlingert, zu peilen. Forderung: Fernpeildiopter oder feste Stativgläser mit Peilscheibe.
3. Die bei Kriegsfahrzeugen befohlene Anbringung einer Boje, die bei Untergang aufschwimmt und Wrack bezeichnet, wäre auch bei Dampfern anzuwenden, da Auffinden Wrack dann einfacher.
4. Nach wiederholten Peilungen und Vergleich mit "Gravelines" und "Walde" erscheint angegebene Lage von Feuer Ost falsch.
   Lage gem. S.B.Plan 50°59,9' Nord 2° 2,5' Ost
   Lage nach Peilungsvergleich: 50°59,6' Nord 2° 1,7' Ost.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse	
1. – 15.3.43	Wilhelmshaven, Cuxhaven, Kiel, Vegesack	R 118	Erprobung E.K.K., Abdichtung Oberdeck
1. – 15.3.43	Dünkirchen, Werft	M 534	Beseitigung der durch die Bombentreffer am 26.2.43 entstandenen Schäden.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
		Geheime Kommandosache!	
		Kriegstagebuch der **S. Räumbootsflottille.** (Gruppe "R. 92")	
	Gruppenführer:	Ob.Lt.z.S.	Mellenthin
	Boot:	**Kommandant:**	
	R 92	Ob.Lt.z.S.	Mellenthin
	R 94	Lt.z.S.	Dobringer
	R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest
	R 100 i.V.	Ob.Strm.	Rembs
	R 101	Lt.z.S.	Baeßler
	R 117	Lt.z.S.d.R.	Braack

Begonnen am 1.3.1943
Abgeschlossen am 8.3.1943

Anlage: 1 Kursbericht

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.43		
1200	Brügge	Eingang Kr 8.R.Fl., Kr. 8.R.Fl.Ostende, Kr. 36.M.S.Fl. G.Kdos. :
		1.3. Eine Gruppe 8.R.Fl. Sprengung Wrack M 3610. Einzelheiten Wracklage bei 36.M.S. Fl. erfragen. 36.M.S.Fl. Feststellung Wrac Vp.Bt. 1807, dann Vp.Bt. 1808. Absichten melden.
		2.Sich.Div. G.Kdos.1575 A 1
1400		Ausgang Kr. G.Kdos. an 2.Sich.Div. :
		Absicht 1.3. Auslaufe 1400 Uhr Brügge nach Ostende, dort 1900 Uhr aus mit R 92,94,98, 100,101 u. 117; Feststellung Wrack M 3610, dann Sprengung und Nachprüfung. Ostende e nach Erledigung.
		- R. 92 -
1430	Brügge	R 92,94,98,100 u. 101 aus nach Ostende.
1700	Ostende	fest. Rücksprache Grufü. 8.R.Fl. mit Grufü D 36.M.S.Fl. gem. obigem Fernschreiben. Es wurde festgesetzt, daß 2 Boote der Gruppe D 36.M.S.Fl. das Wrack M 3610 bei Tageslicht bezeichnen und solange an der Wrackstelle liegen bleiben bis Gruppe 8.R.Fl. eintrifft.
1907		R 92,94,98,100,101 u. 117 aus zur Sprengung Wrack M 3610.
1940		Bei bezeichneter Wrackstelle M 3610 eingetroffen u. Boote 36.M.S.Fl. entlassen. Bezeichnungsboje beleuchtet und Wrackstelle M 3610 mit Atlasecholot abgelotet. Nach Wassertiefen von 11 m Tiefenabnahme bis zu 4-5 m festgestellt. Lage des Wracks weiter durch Lotungen festgestellt und 2 Bezeichnungsbojen geworfen.
1955		R 92 u. 101 werfen je 3 gebündelte Wasserbomben auf das Wrack. Tiefeneinstellung 120 m. Nach der Detonation der Wasserbomb war ein grosser Feuerschein über der Abwurfstelle sichtbar, derselbe wurde auch Grufü. D 36.M.S.Fl., der bei Pkt. 286 an Wrack 1807 arbeitete, beobachtet. Es muß sich bei diesem Feuerschein um eine Nachbardetonation gehandelt haben, die durch die an Bord von M 3610 befindliche Munitio Wasserbomben oder Benzin hervorgerufen wo den ist. Nach der Detonation Wrackstelle abgelotet und keine 3 - 5 m Stellen mehr festgestell Tiefen ergaben 8 - 11 m.
2030		S.D.G. mit 7 m Tiefenstander und beleuchteten Schwimmerbojen ausgebracht und Wrackstelle in Nord - Süd und Ost - Westrichtungen überlaufen. Dabei keine Feststellungen

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		daß Wrack noch liegt. Es wird mit Sicherheit angenommen, daß das Wrack M 3610 durch die 6 Wabos und die Nachbardetonation beseitigt worden ist.
2050		E.S.-Austausch mit M 3652.
2100		E.S.-Austausch mit T 13 und 17.
2215		S.D.G. eingenommen und Bojen aufgenommen, nach Ostende einzelaufen.
2314	Ostende - Bunker	fest.
		Telefonische Mitteilung an stellv. A.v.D. 2.Sich.Div. über Sprengung Wrack M 3610 u. festgestellten Feuerschein.
2330		Ausgang F.S. S.S.D. Geheim an 2. Sich.Div. :
		Wrack M 3610 durch 6 Wabos beseitigt. Beim Nachprüfen mit Gerät keine Wrackteile mehr festgestellt. Wasser über Wrackstelle mit Sicherheit 8 m .
		- R 92 G 5/92 -
3.43	Ostende - Bunker	Der bei der Kraftfahrbereitschaft Ostende bestellte L.K.W. für Wabo-Transport konnte trotz Fahrtnummer bis 1500 Uhr nicht gestellt werden, da der Standort Ostende und somit auch die Kraftfahrbereitschaft vom Admiral Kanalküste besichtigt wurde. Ebenfalls konnte das um 1105 bei der Fernschreibstelle Ostende eingegangene Kr Fernschreiben nicht durch Kradmelder an Bord gebracht werden, sondern mußte von einem Soldaten der Flottille per Straßenbahn an Bord geholt werden. Das Krad konnte ebenfalls wegen der Besichtigung nicht gestellt werden.
1230		Eingang F.S. Kr 8.R.Fl.Ostende gltd. Kr. 36.M.S.Fl. G.Kdos. :
		2.3. Feststellung Wrack Vp. 1807/08 und Sprengung durch D/36.M.S.Fl. u. 8.R.Fl. Absichten melden.
		2.Sich.Div. G.Kdos. 1613 A 1.
1300		Ausgang F.S. Kr. an 2. Sich.Div. :
		Absicht 2.3. Auslaufe mit R 92,94,98,100, 101 u. 117 1845 Ostende. Feststellung Wrack 1807/08, dann Sprengung und Überprüfung der Wracks. Arbeiten nach Vereinbarung mit Grufü. D 36.M.S.Fl. Einlaufen nach Erledigung Ostende.
		- R 92 G.Kdos. 18/92 -

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1845	Ostende - Bunker	R 92,94,98,100,101 u. 117 aus. Aufgabe: Wracksprengung Vp.Bt. 1807/08 bei Weg Nord Pkt. 206 u. zwischen Pkt. 210 und 212 in Zusammenarbeit mit Gruppe D. 36.M.S.Fl. Durchführung:
1935		Zusammentreffen mit 2 Kuttern der Gruppe D 36.M.S.Fl. Gem. Besprechung war vereinbart, daß die Kutter, den in der letzten Nacht festgestellten Mast, der flach auf dem Wasser liegen sollte, beleuchten sollten. Kutter fanden den Mast nicht mehr vor und meldeten mir dieses. Darauf entließ ich die Kutter. Ich selbst fand den Mast auch nicht.
1945		Wracktonne auf 51° 17,2' N und 2° 50,8' O durch eine weiße Fahrwasserbojenlampe beleuchtet um somit wenigstens einen navigatorischen Anhaltspunkt zu haben. Anschließend versucht durch Atlaslotungsreihe Lage Wrack festzustellen, verlief ergebnislos. Ich entschließe mich nun mit S.D.G. Lage Wrack festzustellen.
2031		4 Boote S.D.G. mit 9 m Tiefenständer und beleuchteten Schwimmerbojen aus. 1 Boot als Bojenboot und R 117 als Sicherungsboot. Zwischen Wracktonne und vertriebene Ostend Bank Tonne Gebiet auf Ost-West und Nord-Südkursen systematisch abgesucht. Suche verlief ergebnislos.
2.3.43 0000	W 1 . See 0 bedeckt, mittlere Sicht.	S.D.G. aufgenommen und zum Wrack Vp.Bt.180 gelaufen. Kutter der 36.M.S.Fl. beleuchtete eine Fahrwasserboje. die die Lage des Wracks bezeichnen soll.
0215	starkes Meeresleuchten	Lotungen um diese Boje herum erweben überall 8 m, sodaß ein Werfen von Wabos bei nicht genau bezeichnetem Wrack nicht in Frage kam. Da zu dieser Zeit auch Niedrigwasser ist und die Boote somit gefährdet sind, breche ich Aufgabe ergebnislos ab.
0512	Ostende - Bunker	R 92,94,98,100,101 u. 117 festgemacht.
0530		Ausgang P.S. Geheim-Verschlüsselt an 2.S.D.
		Wrack Vp.Bt. 1807 nicht gefunden. Sprengung Wrack Vp.Nr. 1808 wegen nicht genauer Lage und Niedrigwasser nicht durchgeführt. - R 92 G 7/92 -

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1100		Telefonische Mitteilung vom Chef 8. R.Fl. aus Brügge, daß Einsatz am 3.3. wie am 2.3.43.
1430		Darauf Ausgang Fs. G.Kdos. an 2. S. D. 1 Absicht 3.3. Auslaufe mit R 92,94,98,100, 101 u. 117 2000 Uhr Ostende aus zur Wracksprengung Vp.Bt. 1808 gem. Vereinbarung mit Grufü. D 36.M.S.Fl. Ostende ein nach Erledigung. - R 92 G.Kdos. 19/92 -
1800		Telefonische Mitteilung von Grufü. D 36.M.S.Fl. daß Gruppe wegen Wetterlage nicht auslauft. Nachfrage beim A eins 2. S.D. ergibt, daß R-Bootsgruppe dann ebenfalls nicht auslauft.
1430		
1730	Ostende	R 92,94,98,100,101 u. 117 aus. Marsch von Ostende durch den Kanal nach Brügge.
2105	Brügge	fest.
	Brügge	Kein Einsatz. Rabe.
1430		Ausgang P.S. Nr. G.Kdos. an 2. S. D. Nr.4 Absicht 7.3. Auslaufe mit R 92,94,98,100, 101 u. 117 1900 Uhr Ostende aus zur Wracksprengung Vp.Bt. 1807 bei Ert. Nrd. Einsatz Wrack Vp.Bt. 1807 bei Ert. Nrd. Einsatz Wrack Vp.Nr. 1815 Uhr aus Ostende Rabe. Ein nach Erledigung. - R 92 -
1900	Brügge	R 92,94,98,100,101 u. 117 aus. Marsch Brügge - Ostende.
2330	Ostende	fest.
2000	Ostende	R 92,94,98,100,101 u. 117 aus. Aufgabe: Suche und Sprengung Wrack Vp.Bt. 1807 in Zusammenarbeit mit Gruppe D 36.M.S.Fl.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2320.	Ostende - Boote	Treffen eingeschossen.
1925	⊕ A.M. 8765 1.K.m.	Eine U.B.K.A. durch 2 cm abgeschossen und versenkt; nicht detoniert.
1925	Bei Wer Horn Rtt.296	S.D.G. mit 7 m Tiefenstender und beleuchteten Schwimmerboien aus.
-	SW-W 4, See 3-4, mäßig Sicht	
-	Rtt. 296 u. Uhrzeitmäßig auf φ = 51° 17,8' N λ = 2° 52,8' O	Gebiet systematisch abgesucht. Kein Erfolg.
2320		Zusammentreffen mit Gruppe D 36.M.S.Fl. Gerät eingenommen und Gebiet abgelotet.
2400		Marschbruch von Gruppe D 36.M.S.Fl.: Kann kein Gerät fahren, da Boote ausgefallen sind. Laufe mit Booten ein.
2325	SSW 5, See 3-4, mäßig Sicht.	S.D.G. mit 7 m Tiefenstender und beleuchteten Schwimmerboien aus. Gebiet weiterhin abgesucht.
3.3.43 0000 0000 0000	SSW 5, See 4-5, mäßig Sicht Ostende	S.D.G. waren Wetterlage aufgenommen. Kein Erfolg. Marsch nach Ostende. R 92,94,98,100,101 u. 117 fest. Absicht F.S. Fabeln-Verschlüsselt an [illegible]

1.) Wrack Vpkt. 1897 nicht auffinden. Auftrag waren Wetterlage abgeklärt haben, 0200 Ostende ein.
2.) ⊕ A.M. 8765 1.K.m. eine Treffmine U.B.K.A. abgeschossen.
3.) Absicht 8.3. Marschformation Aufmarsch [illegible] 7.3., Anmarsch mit R 92,94,98,100,101 u. 117 0200 Ostende, Ein nach Erledigung Zusammenarbeit mit Gruppe D M.S.Fl. erfolgt.

- R 92 6 3/43 -

Absicht F.S. Nr. 6.Kdos. an 6.S.Fl.Ostende:

6.3. Gruppe Ostende systematisch Minensuchgebiet verlassen, dann vereinte Flottille Ostende.

2.Kch.Nr.6.Kdos.1924 A 1

Absicht F.S. Anmarsch mit R 92,94,98,100,101 u. 117 Ostende 1930 Uhr, Minensuchgebiet ostwärts 0000. Dort weiter zum Einsatz Gruppe.

- R 92 6.Kdos. 20/43 -

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
20		Befehl F.S. Nr. 6.Kdos. an 6.S.Fl.Ostende:
		Absicht für 8.3.43. 1.) Gruppe R 92 so Ostende aus, daß Treffpunkt mit Gruppe R 98 um 2100 Uhr auf Punkt 220 sichergestellt. Dann 6.S.Fl. Verabläufen mit S.D.G. 10 m Stander. 2.) Anschließend Räumarbeiten bei restriger Minenfundstelle.
		Chef 6.S.Fl.6.Kdos. 96/96
830	Ostende	R 92,94,98,100,101 u. 117 aus. Marsch auf Wer Horn neun und Horn nach Dünkirchen.
012	Dünkirchen	R 92.94.98.100.101.117 fest gemacht. Zur Flottille gestoßen.

Kapitänleutnant u. Flottillenchef.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1910	Ostende - Reede	Haffen eingeschossen.
1915	⊕ A:N: 8783 1.K.m.	Mine U.M.K.A. durch 2 cm abgeschossen u. versenkt; nicht detoniert.
1950	Bei Wem Herz Pkt.206	S.D.G. mit 7 m Tiefenstander und beleuchteten Schwimmerboien aus.
-	80-0 4, See 2-3, gute Sicht	
-	Pkt. 206 u. Wracktonne auf	
-	φ = 51° 17,2' N λ = 2° 50,8' O	Gebiet systematisch abgesucht. Kein Erfolg.
2100		Zusammentreffen mit Gruppe D 36.M.S.Fl. Gerät eingenommen und Gebiet abgelotet.
2300		Morsespruch von Gruppe D 36.M.S.Fl.: Kann kein Gerät fahren, da Boote ausgefallen sind. Laufe mit Booten ein.
2315	080 5, See 3-4, gute Sicht.	S.D.G. mit 7 m Tiefenstander und beleuchteten Schwimmerboien aus. Gebiet weiter abgesucht.
9.3.43		
0030	080 5, See 4-5, gute Sicht	S.D.G. wegen Wetterlage aufgenommen. Kein Erfolg. Marsch nach Ostende.
0204	Ostende	R 92,94,98,100,101 u. 117 fest.
0230		Ausgang F.S. Geheim-Vorschlagszeit an [illegible]
		1.) Wrack Vpbt. 1807 nicht gefunden. Aufgabe wegen Wetterlage abgebrochen. 0200 Ostende ein.
		2.) ⊕ A.N. 8783 1.K.m. eine Greifbombe U.M.K.A. abgeschossen.
		3.) Absicht 8.3. Fortsetzung Aufgabe [illegible] 7.3. Anmarsch mit R 92,94,98,100, [illegible] u. 117 1900 Ostende. Ein noch Erfolg Besprechung mit Gruft. D 36.M.S.Fl. erfolgt.
		- R 92 S 9/92 -
1300		Eingang F.S. Kr. S.Kdos. an S.R.Fl.Os[illegible]
		8.3. Gruppe Ostende frühzeitig Dämmerung verloren, dann gesamte Flottille Rückmarsch.
		2.Sich.Div.S.Kdos.1904 A[illegible]
1400		Eingang F.S. Kr.S.Kdos. an [illegible]
		Absicht 9.3. Anmarsch mit R 92,94,98, 101 u. 117 Ostende 1830 Uhr; Dämmerung gegen 2000. Dort weiter zum Befehl [illegible]
		- R 92 S.Kdos. 22/92 -

SAFETY FILM

...tzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
...20		**Eingang F.S. Kr. G.Kdos. an S.R.Fl.Ostende:**
		Absicht für 8.3.45. 1.) Gruppe R 92 so Ostende anc, daß Treffpunkt mit Gruppe R 93 um 2100 Uhr auf Punkt 220 sichergestellt. Dann S.R.Fl. Verabredungen mit S.D.G. 10 m Stander. 2.) Anschließend Räumarbeiten bei restriger Minenfundstelle.
		Chef S.R.Fl.G.Kdos. 96/96
...30	Ostende	R 92,94,98,100,101 u. 117 anc. Marsch auf Weg Horn neun und Horn nach Dünkirchen.
...12	Dünkirchen	R 92,94,98,100,101,117 fest angelegt. Zur Flottille gestoßen.

Gesehen!

Kapitänleutnant u. Flottillenchef.

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

Tag
Uhrzeit

Tag Uhrzeit	Art Wetter	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

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

d e r

8. Räumbootsflottille.

(Gruppe "R 93")

Gruppenführer: Lt.z.S. G r e b l e r

Boot:	Kommandant:	
R 93	Lt.z.S.	G r e b l e r
R 95	Lt.z.S.	M ü t s
R 96	Lt.z.S.	S t r a u ß
R 99	Lt.z.S.	Küchenmann
R 97	Lt.z.S.	Martini
R 117	Lt.z.S.d.R.	B r a c k (nur am 1.3.43)

Begonnen am: 1.3.43

Abgeschlossen am: 5.3.43

Anlage: 1 Kursbericht

B. 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
28.2.43	Ostende	mit R 93, 95, 96, 97, 99 und 117 über Weg Herz 10 und Weg Herz zur Wrackstelle R 30 S aus, um letzteres vollständig zu sprengen, dann Wegüberwachung Punkt 214 und 204.
	NW 1 - 2, See 1 ganz bedeckt sehr dunkle Nacht, Sicht etwa 1 - 2 sm, starkes Meereslenchten	
20 20	Molenköpfe	querab.
2036	Tonne Strombank	über Weg Herz 10 und Herz Wrack angesteuert.
2053		E.S.Austausch mit 3 Loggern.
2054	Pkt 212	
2111		Wrackstelle erreicht. Durch öfteres Überlaufen und Loten mit Echolot wird genaue Lage und Richtung des Wracks festgestellt und darüber eine Fahrwasserboje geworfen. Wrack liegt in Richtung 20 - 200° auf dem Grund.
2354		R 93, 96, 99 W.B. Anlauf mit Kurs 90°. Es werden je Boot gleichzeitig 3 zusammengeschäkelte W.B. geworfen. Nach der Detonation treibende größere und kleinere Wrackstücke auf der Wasseroberfläche.
2400	NW 1 - 2, See 1 bewölkt, dunkle Nacht, Sicht 1 - 2 sm.	Uhrlaar
1.3.43		
0045	R 95 u	R 95 und 96 überlaufen zweimal mit ausgebrachten S.D.G. 8 m Tiefensteuerung Wrackstelle. Beide Geräte haben keine Berührung mit Wrackstücken.
0125		R 95 und 96 Gerät ein.
0132		R 97 und 99 überlaufen ebenfalls mit 9 m. Tiefensteuerung Wrackstelle. Auch hierbei haben beide Geräte keine Berührung mehr mit Wrackstücken.
0220		R 97 und 99 Gerät ein. R 93 überläuft noch mehrmals mit Echolot die Wrackstelle, ohne daß dabei irgendwelche Echos auftraten. Anschließend werden Fischereiboje und Fahrwasserboje aufgenommen und Wegüberwachung fortgesetzt.
0321	Pkt 213	
0333	Pkt 210	
0352	Pkt 208	
0356	Pkt 206	
0443	Pkt 204	kehrt gemacht.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
524	Pkt 206	
535	Pkt 208	
544	Tonne Strombank	
557	Ostende-Molenköpfe -	einlaufend passiert. "R 117" zum S-Bunker entlassen.
607		vor der Schleuse nach Brügge fest.
801		ausgeschleust, mit R 93, 95, 96, 97, 99 Fahrt durch den Kanal nach Brügge angetreten.
110		Brügge fest.
		Abgabe Fernschreiben an 2. Sich.Div.: Wrack R 30 S durch 9 W.B. zertrümmert. Beim Nachprüfen mit Gerät keine Wrackteile mehr festgestellt. Wasser über Wrackstelle auf Kartennull bezogen mit Sicherheit 9 m. Fischereiboje aufgenommen. "R 93". S
. - 3. .1943	Brügge	Ruhe Uhrlaar
.3.43		Absicht 4.3.43: Mit Gruppe D 36.M.S.Fl. zusammen Wrack Vp.Boot 1808 suchen und dann sprengen.
2008	Ostende NW 1 - 2, See 1 dunkle Nacht blasser Himmel Sicht 2 - 3 sm.	aus mit R 93, 95, 96, 97 und 99 gem. Absicht über Weg Herz 10 Wrack angesteuert.
2029	Tonne Strombank	
2106		Wrackstelle erreicht. Gemeinsam mit Gruppe D wird Wrack und die als Bezeichnung dafür am Vortage von der 36. M.S.Fl. geworfenen Fahrwasserbojen gesucht. Gruppe D fährt K.R.G.
2155		Fahrwasserbojen gefunden. Es wird versucht, durch Echolotungen Vorhandensein Wrack festzustellen. Als nach öfteren Überlaufen keine Echos gemacht werden, nehme ich an, daß Wrack nicht bei Fahrwasserboje liegt oder letzteres verdriftet ist. Ich lasse deshalb Gerät klarmachen, um Wrack zu suchen. Gruppe D 36 M.S.Fl. ist inzwischen eingelaufen.
2354	Pkt. 208 NW 2, See 1 dunkel, Sicht etwa 3 - 4 sm.	Gerät aus und versenkt. Mit 9 sm. Suchfahrt und 5 m. Tiefensteuerung in Dwarslinie Wrack gesucht. Uhrlaar

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
5.3.43		
0056		Beim zweitem Anlauf hakt das St.B.Gerät von R 93 am Wrack und reißt ab.
0103		Gerät wird eingenommen und dabei festgestellt, daß sich der letzte Greifer am Wrack festgeklemmt hat, da Räumleine hier gerissen.
0120		Der abgerissene Schwimmer wird gefunden; er zeigt Strom, wodurch bewiesen, daß Gerät am Wrack hängt. Für eine Sprengung mit W.B. ist diese Bezeichnung aber noch zu ungenau. Es wird also weiterhin [illegible] inder Nähe des Schwimmers nach Echos gesucht.
0125	NW-1-2, See 1 dunkle Nacht Klarer Himmel Sicht 3 - 4 sm.	E.S.Austausch mit 2 T-Booten.
0400		R 93 macht das erste Wrackecho aus. Nach mehreren Überläufen wird nun Wracklage genau festgestellt und dann genau über Wrack eine Greiferleuchtboje geworfen. Wrack liegt etwa 200 m. westlich von der am Vortage geworfenen Fahrwasserboje.
0515		R 93, 95 und 96 W.B. Anlauf. Es werden je Boot je drei zusammengeschäkelte W.B.B. geworfen.
0516		W.B.-Detonation. Es wird eine Nachdetonation mit Stichflammen beobachtet. Anscheinend ist noch etwaige Munition auf Wrack mit detoniert.
0520		Eine Anzahl Balken, Bretter und andere Wrackteile treiben auf der Wasseroberfläche. Eine neue Fahrwasserboje wird geworfen und nun zweiten W.B.-Anlauf klargemacht, da ich annahme, daß noch größere Wrackstücke auf Grund liegen.
0610		Zweiter W.B.-Anlauf mit R 93, 97 und 99. Es werden von R 97 und 99 je 3 und von R 93 eine W.B.D. geworfen.
0611		W.B.-Detonation. Wegen Hellwerden und Niedrigwasser kann nachprüfen mit Gerät nicht mehr erfolgen. Gruppe sammelt und läuft ein.
[illegible]	Mrt 212	[illegible]
[illegible]	Station Strombank Gelände-Kolm-Hafe -	einlaufend passiert.
0723	Gelände	S-Bunker fest.

Genehmigt:

Kapitän z. See u. Flottillenchef.

Datum und Uhrzeit	Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse Anlage 6 zu Nur. Nr. Skl. IIa/6. Abtg. B. Nr. 2092/43

Kr 274506

Geheime Kommandosache!

B.S.W. Eingang 10.4.43 B.-Nr. Chefs. 7254 Anl. 1.

Kriegstagebuch

der Boote:

" R 92.93.94.95.96.97.98.99.100.101.117 u. 118 "

(Abschn.Maschine)

Flottillenchef: Kapitänleutnant Muser

Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing.) Schumann

Anlagen: -keine-

Boot:	Leitender Maschinist:
R 92	Obermaschinist Schuls
R 93	Obermaschinist Hörath
R 94	Obermaschinist Henke
R 95	Obermaschinist Töpper
R 96	Obermaschinist Fliegner
R 97	Obermaschinist Rath
R 98	Obermaschinist Schmitz
R 99	Obermaschinist Hansen
R 100	Obermaschinist Günther
R 101	Obermaschinist Gumsel
R 117	Obermaschinist Pabst
R 118	Obermaschinist Schröter
M 534	Obermaschinist Brockers

Begonnen am : 1. 3. 1943

Abgeschlossen am: 15. 3. 1943

Anlage 6 zu 1/[illegible]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.3.43	In See, im Hafen (Brügge)	Boote: "R93,95,96,97,99" Wracksuchen und Wegüberwachung
	Im Hafen (Brügge), in See, im Hafen (Ostende).	Boote: "R92,94,98,100,101" Wracksprengung und Wegüberwachung.
	In See, im Hafen (Ostende)	Boot 8 "R117" Marsch nach Ostende. Schumann
2.3.43 3.3.43	Im Hafen (Brügge)	Boote: " R 93,95,96,97,99 Maschinen- und Ausbildungsdienst. Schumann
2.3.43	Im Hafen, (Ostende), in See	Boote: "R 92,94,98,100,101,117" Wracksuchen. Schumann
3.3.43	In See, im Hafen (Ostende)	Boote: "R 92,94,98,100,101,117" Wracksuchen. Treibölübernahme: von der M.A.St. Ostende Tanker "Cargo" R92: Übern. Menge: 4,5 m3 Endbestand: 12,4 m3 R94: Übern. Menge: 5,8 m3 Endbestand: 12,2 m3 R98: Übern. Menge: 5,5 m3 Endbestand: 12,2 m3 R100: Übern. Menge: 5,6 m3 Endbestand: 12,4 m3 R101: Übern. Menge: 5,5 m3 Endbestand: 12,4 m3 R117: Übern. Menge: 4,5 m3 Endbestand: 12,4 m3 Schmierölübernahme: (ZdM 7) von M.A.St. Ostende R 92-200 ltr R 94-600 " R 98-400 " R100-200 " R101-200 " Schumann
4.3.43	[illegible] (Brügge) in See	Boote: "[illegible]" [illegible]
	[illegible] (Ostende) Kanal- [illegible] Hafen (Brügge)	Boote: "R92,94,98,100,101,117" Marsch nach Brügge Schumann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
5.3.43	In See, im Hafen Ostende, in See	Boote: "R 93,95,96,97,99" Wegüberwachung Schumann
5.3.43 6.3.43	Im Hafen (Brügge)	Boote: "R 92,94,98,100,101,117" Maschinen- u. Ausbildungsdienst. Schumann
6.3.43	Im Hafen, in See, im Hafen (Boulogne)	Boote: "R 93,95,96,97,99" Wegüberwachung Treibölübernahme von der M.A.St. Boulogne R 93 Übern. Menge: 3,4 m3 Endbestand 12,0 m3 R 95 Übern. Menge: 4,3 m3 Endbestand: 12,95m3 R 96 Übern. Menge: 8,3 m3 Endbestand: 12,25m3 R 97 Übern. Menge: 4,6 m3 Endbestand: 12,72m3 R99 Übern. Menge: 6,0 m3 Endbestand: 12,4 m3 Schmierölübernahme Z.d.M. 7 von der M.A.St. Boulogne R 96 400 ltr.
7.3.43	Im Hafen, (Boulogne) in See.	Boote: "R93,95,96,97,99" Wracksuchen u. Räumfahrt
	Im Hafen (Brügge), in See	Boote: "R92,94,98,100,101,117" Wegüberwachung Schumann
8.3.43	In See, im Hafen (Dünkirchen) in See	Boote: "R 92 - 101,117" Räumfahrt Schumann
9.3.43	In See, im Hafen (Calais) in See	Boote: "R 92 - 101,117" Räumfahrt Schumann

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
10.3.43	In See, im Hafen (Dünkirchen), in See	Boote: "R 92, -101, 117" Räumfahrt Treibölübernahme: von M.A.St. Dünkirch Tanker "Shell III" R 97 Übern. Menge: 5,4 m3 Endbestand: 12,02m3 R 99 Übern. Menge: 4,3 m3 Endbestand: 12,4 m3 [signature]
11.3.43	In See, im Hafen (Calais) in See, im Hafen (Dünk.)	Boote: "R 92 - 101, u. 117" Marsch nach Dünkirchen [signature]
12.3.43	Im Hafen, (Dünkirchen)	Boote: "R 92 - 101, 117" Maschinen- u. Ausbildungsdienst Treibölübernahme: von der M.A.St. Dünkirchen "Shell III" R 92 Übern. Menge: 6,6 m3 Endbestand: 12,0 m3 R 93 Übern. Menge: 5,0 m3 Endbestand: 12,2 m3 R 94 Übern. Menge: 6,4 m3 Endbestand: 12,3 m3 R 95 Übern. Menge 5,7 m3 Endbestand: 11,25 m3 R 96 Übern. Menge: 6,0 m3 Endbestand: 12,23 m3 R 97 Übern. Menge: 2,5 m3 Endbestand: 13,1 m3 R 98 Übern. Menge: 7,4 m3 Endbestand: 12,2 m3 R 99 Übern. Menge: 1,7 m3 Endbestand: 12,4 m3 R100 Übern. Menge: 6,7 m3 Endbestand: 12,4 m3 R101 Übern. Menge: 6,7 m3 Endbestand: 12,4 m3 R117 Übern. Menge: 6,6 m3 Endbestand: 12,0 m3 [signature]
13.3.43	Im Hafen, (Dünkirchen) in See	Boote: "R 92" bis 101, 117 Wracksuchen und Räumfahrt. [signature]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.3.43	In See, im Hafen, (Dünk.) in See, im Hafen, (Dünk.)	Boote: "R 92 - 101, 117 Wracksuchen. [signature]
15.3.43	Im Hafen (Dünkirchen), in See	Boote: "R 92 - 101, 117 Wracksuchen. [signature]
		" R 118 "
1.3.43	Im Hafen, (W'haven)	Boot: "R 118" Ausbildungsdienst. [signature]
2.3.43	Im Hafen (W'haven)	Boot: "R 118" Fahrt für M.E.S. [signature]
3.3.43	Im Hafen, in See, im Hafen (Cuxhaven)	Boot: "R 118" Marsch nach Cuxhaven. [signature]
4.3.43	Im Hafen, in See, im Hafen (Kiel)	Boot: "R 118" Marsch nach Kiel. [signature]
5.3.bis 10.3.43	Im Hafen (Kiel)	Boot: "R 118" Erprobungen beim E.K.K. [signature]
11.3.43	Im Hafen, in See, im Hafen Cuxhaven	Boot: "R 118" Marsch nach Cuxhaven. [signature]
12.3.43	Im Hafen, in See, im Hafen (Vegesack)	Boot: "R 118" Marsch nach Vegesack. [signature]
13.3.bis 15.3.43	Im Hafen (Vegesack)	Boot: "R 118" Abdichten des Oberdecks bei der Bootswerft " Abeking & Rasmussen ". [signature]
		" M 534"
1.3.bis 15.3.43	Werft (Dünkirchen)	Boot: "M 534" Werftliegezeit. Beseitigung der am 26.2.43 durch Bombentreffer verursachten Beschädigungen. [signature]

Gesehen:
[signature]
Freg. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur B.G.M.

Flottillenchef:
[signature]
Kapitänleutnant

Flottilleningenieur:
[signature]
Gesehen:
[signature]
Oberleutnant (Ing.)

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

Anlagen zu Nr 27450

Kommando
8. Räumbootsflottille
" R. 93 "

Beilage 3 zu Nr. 6c. 61a. B.1.6. Qu. 2092/43 4. Anlage zu B.S.W.
K.Tg. Gkdos. 1254 vom 10.4. 19.5

An Bord, den 15. März 1943.

Bericht

über

die Sprengung des Wracks Schlepper "R 30 S" und Vorpostenboot 1808.

A. Schlepper "R 30 S"

Das Wrack "R 30 S" wurde zuerst mit verbundenem Gerät gesucht, daß dann später, als damit kein sichtbarer Erfolg auftrat, gegen S.D.G. ausgewechselt wurde. Mit diesem Gerät konnte das Wrack dadurch gefunden werden, daß sich der abgerissene Scherdrachen am Wrack verankerte und der auf der Wasseroberfläche schwimmende Schwimmer somit dasselbe bezeichnete. Zur genaueren Bezeichnung wurde außerdem noch eine Fischereiboje über dem Wrack geworfen. Später konnte beobachtet werden, daß der Mast des Wracks bei Niedrigwasser etwa 1 m aus dem Wasser ragte. Die Durchführung der befohlenen Sprengung wurde deshalb auch auf die Zeit des Niedrigwassers verlegt, nachdem vorher festgestellt war, daß die Boote auch hierbei ohne Gefahr das Wrack überlaufen konnten.

Die Sprengung selbst wurde in 2 Anläufen durch je eine Rotte durchgeführt. Um der zweiten Rotte noch eine genaue Lage des Wracks geben zu können, wurden etwa 100 m nördlich und südlich des Wracks sowie genau voraus in Verlängerung des Anlaufkurses je eine Fahrwasserboje geworfen, deren Schnittpunkt genau die Lage des Wracks bezeichnete (s. Skizze). Durch einen blinden Anlauf konnte dieses kontrolliert werden. Zwei Boote gingen nun mit einem Seitenabstand von 3 - 4 m und mit geringster Fahrt mit dem Bug gegen den Strom über das Wrack, daß die aus dem Wasser ragende Mastspitze genau in Höhe der beiden Boote lag, dann wurden je Boot 2 U.W.D. geworfen und mit hoher Fahrt abgelaufen. Es konnte festgestellt werden, daß die Bojen genau neben den Mast verankern. Nach der Detonation war der Mast verschwunden und größere und kleinere Wrackteile schwammen auf dem Wasser.

Der Anlauf der zweiten Rotte erfolgte in der vorstehend genau Skizze beschriebenen Weise. Auch hierbei wurden wiederum pro Boot je 2 Bojen geworfen und nach der Detonation ragten Wrackteile auf der

Anlage 3 zu 1/Skl 1574/43 Gkdos.

Anlage 7 zu 1/Skl 1574/43 Gkdos.

Wasseroberfläche beobachtet. Ein Nachprüfen mit S.D.G. in den verschiedensten Tiefeneinstellungen ergab, daß das Wrack etwa noch 3 - 4 m über dem Grunde lag.

Als zwei Tage später ein nochmaliges Nachprüfen stattfand, wurde festgestellt, daß das Wrack etwas vertrieben war und nun auf weniger Wasser lag, sodaß auf Kartennull bezogen die Wassertiefe über dem Wrack 5 und 7,00 m waren. Eine daraufhin befohlene Sprengung geschah folgendermaßen:

Zuerst wurde durch öfteres Überlaufen mit dem Echolot die genaue Richtung und Lage des Wracks festgestellt und dann 90° zur Breitseite desselben der Anlaufkurs errechnet. Auf das Wrack wurde eine Fahrwasserboje geworfen und durch mehrere Überläufe das Ausweben der Boje genau bestimmt. Die 3 Fahrwasserbojen gemäß Skizze wurden neu ausgelegt.

Mit 3 Booten in Dwarslinie und einem Seitenabstand von 2 - 3 m erfolgte nun der Anlauf. Beim Anzeigen des Wracks durch das Echolot des Gruppenführerbootes gab dieses das Zeichen zum Werfen der Wabos. Daraufhin wurden pro Boot gleichzeitig je 3 zusammengeschäkelte Wabo geworfen. Nach der Detonation konnten viele schwimmende Wrackteile ausgemacht werden. Ein Überlaufen der Wrackstelle mit S.D.G. ergab, daß selbst bei der größtmöglichsten Tiefeneinstellung des Gerätes bezogen auf die vorhandene Wassertiefe eine Wrackberührung nicht mehr stattfand, sodaß mit Sicherheit eine Wassertiefe über dem Wrack auf Kartennull bezogen von 9 m vorhanden ist. Als auch mit dem Lot keine Echos mehr ausgemacht werden konnten, wurde somit das Wrack als zertrümmert angesehen, vom 2. Wabo-Anlauf abgesehen und die Fischereiboje aufgenommen.

B. <u>Wrack Vorpostenboot 1808.</u>

Gemäß Rücksprache mit Gruppenführer D der 36.M.S.Fl. war beim Wrack eine unbeleuchtete Fahrwasserboje geworfen werden. Nach dem Auffinden dieser Boje wurde vermerkt, mit Hilfe des Echolots das Wrack zu finden. Als nach öfterem Überlaufen keine Echos ausgemacht werden konnten, wurde angenommen, daß die Boje vertrieben war. Es wurde deshalb S.D.G. ausgebracht um das Wrack zu suchen. Gleich beim zweiten Anlauf meldete das Gerät vom "Z. 93" am Wrack und riss ab. Beim Einholen des Geräts wurde festgestellt, daß sich der letzte Cruiser am Wrack verankert hatte, da das Gerät hier gerissen war. Der Schwimmer des abgerissenen Geräts zeigte Strom westlich bewiesen auch daß das Gerät am Wrack hing. Für eine Sprengung mit Wabos war diese Bezeichnung aber noch zu ungenau. Es wurde deshalb weiterhin

in der Nähe des Schwimmers mit dem Echolot gesucht. Erst nach 3 Stunden konnte das erste brauchbare Echo ausgemacht werden. Durch mehrere Überläufe wurde nun die genaue Richtung und Lage des Wracks festgestellt und über demselben eine Greifer-Leuchtboje mit kurzem Reep geworfen. Das Wrack lag etwa 200 m von der durch die 36.M.S.Fl. geworfenen Fahrwasserboje entfernt. Die 3 Fahrwasserbojen gemäß Skizze wurden auch hier ausgelegt und der Anlauf mit 3 Booten in derselben Formation wie bei dem Wrack "R. 30 S" durchgeführt. Pro Boot wurden wiederum je 3 zusammengeschäkelte W.B.D. auf Vorgang des Gruppenführerbootes geworfen. Bei der Wabo-Detonation konnte eine Nachdetonation mit Stichflamme beobachtet werden. Anscheinend ist noch eine etwaige Munition auf dem Wrack mit detoniert. Da aber trotzdem noch angenommen wurde, daß noch größere Wrackstücke zurückgeblieben sind wurde auch der zweite Wabo-Anlauf gemäß Unterfahren Skizze durchgeführt. Wegen eintretender Dämmerung konnte ein Nachprüfen mit S.D.G. nicht mehr erfolgen.

C. <u>Erfahrungen:</u>

1.) Das Wracksuchen mit verbundenem Gerät wird als ungeeignet angesehen.

2.) Das Suchen mit S.D.G. hat sich bewährt, da in beiden Fällen jeweils das abgerissene Gerät am Wrack fest hing.

3.) Das Aufsuchen mit Echolot war bei ruhigem Wetter immer erfolgreich.

4.) Durch das Auslegen der Bojen gemäß Skizze für den Anlauf der zweiten Rotte, erhielt diese immer noch einen genauen Standort des Wracks, der durch einen vorhergegangenen blinden Anlauf jeweils kontrolliert werden konnte. Dabei muß allerdings berücksichtigt werden, daß sich zwischen dem blinden und dem wirklichen Anlauf die Stromrichtung nicht ändern darf.

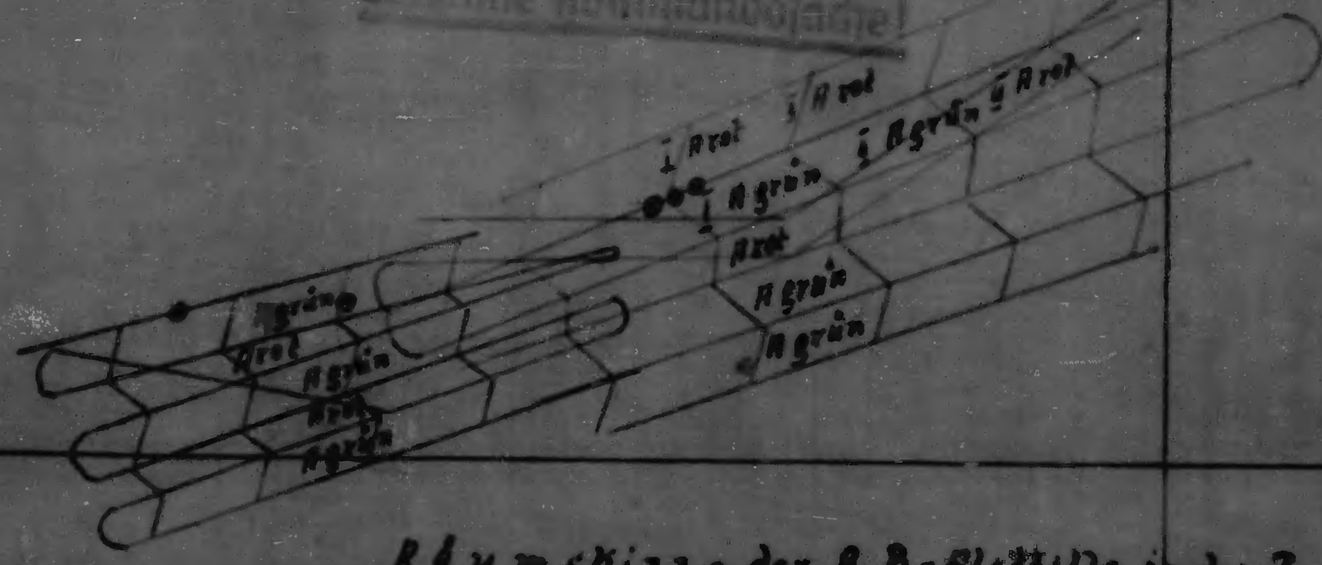
5.) Das Werfen von je drei zusammengeschäkelten Wasserbomben durch drei (bei größeren Objekten ev. vier) Boote in Dwarslinie mit geringem Abstand erscheint am erfolgreichsten, da die zusammengeschäkelten Bomben bei unebenem Grund kaum rollen, sich beim Absinken evtl. an Wrak verfangen und der gleichzeitige Detonationsdruck besser zur Zertrümmerung des Wracks führt.

Gezeichnet:

Kptlt.u.Flottillenchef.

Beilage 5 zu Ltr. Gr. Kdo. Gr.[illegible] A.[illegible] B. Nr. 2092/43 Anlagen auf D389 f. Anlagen zum B.S.W.

Geheime Kommandosache!



Raumskizze der 8. R.-Flottille in der Zeit vom 8.-11.3.43

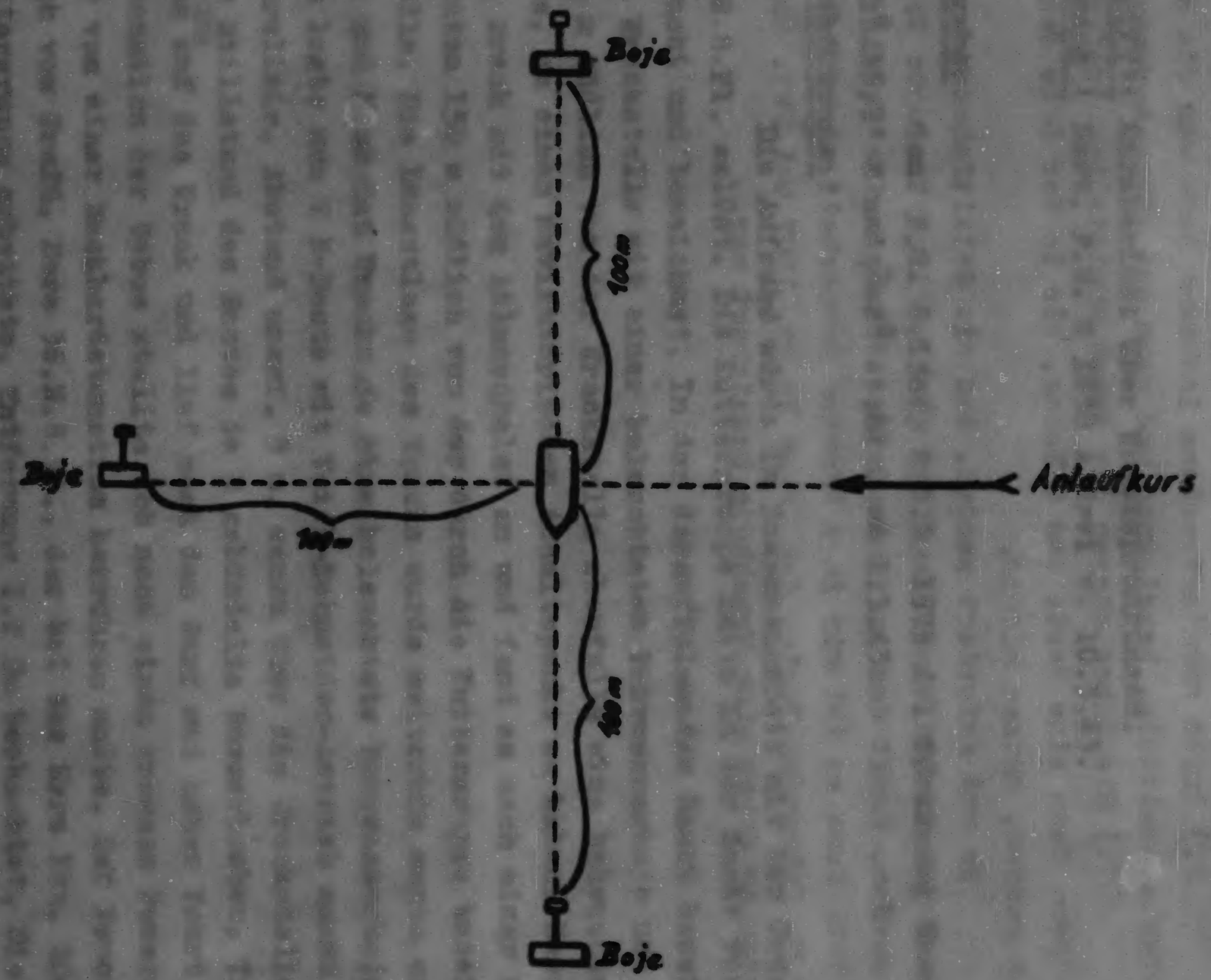
mit den Booten R92-101 u. R117

Erklärungen

- ausgeschnittene Mine
- — Linie der F'booteam 8.-9.3.43 Riffabstand der Minen 10 m
- — " " " " 9.-10.3.43 " " " 20 m
- — " " " " 10.-11.3.43 " " " 15 m

Anlage 5 zu 1/Nr. 1530/43 Gkdos

Skizze



3. Anlage zu B.S.W.

Anlage 2 zu Nr. Gkdos. 2092/43 vom 12.3.1943

An Bord, den 12. März 1943.

die 2. Sicherungsdivision,

Postort.

Betrifft: Kurzbericht über Wracksprengungen.

Vorgang: Dort. F.S. G 1850 A drei v. 10.3.43.

Die Aufgabe wurde in Zusammenarbeit mit der Gruppe Dora 36.M.S.Fl. selbst. Die Kuttergruppe hatte in der Nacht vorher das Wrack gesucht und bezeichnet. In der darauffolgenden Nacht bezeichnete ich die Wrackstelle mit einer beleuchteten Fahrwasserboje und warf ungefähr 400 m südlich von der Wrackstelle ebenfalls eine beleuchtete Fahrwasserboje, um einen navigatorischen Anhaltspunkt zu haben. Darauf lotete ich das Wrack mit dem Ablesegehalt an und fand es nach einer Suche von 10 Minuten 190 m südlich von der durch die Kuttergruppe bezeichneten Wrackstelle. Die Längslage des Wracks wurde weiterhin genau erlotet und an [illegible] beleuchtete Fahrwasserboje geworfen. Ich legte nun 2 R-Boote mit Veith-Schneider-Antrieb gegen den Strom in Dwarslinie, Abstand ungef. 5 m, genau über die Wrackstelle und warf aus dem Stillstand des Bootes je 3 gebündelte Wasserbomben, Tiefeneinstellung 110 m auf das Wrack und lief nach dem Wurf mit hoher Fahrt ab. Nach der Detonation der Bomben stellte ich noch einen grossen Feuerschein fest, der von einer Nachdetonation herrühren mußte. Der Feuerschein wurde auch vom Grupp. Dora 36.M.S.Fl., der bei Weg Nord Pkt. 206 mit der Kuttergruppe arbeitete, beobachtet. Entfernung 1.2 sm beobachtet. Die Wrackstelle wurde nochmals mit S.D.G. 7 m Tiefenmesser abgesucht und es wurde kein Hindernis festgestellt. Ebenfalls wurde die Stelle abgelotet und festgestellt, daß überall 10 - 12 m Wasser waren.

Erfolg:

Da war dies eine Aufgabe unter äußerst günstigen Bedingungen, da das Wrack unmittelbar durch die Kuttergruppe bezeichnet waren war.

Anlage 2 zu 1/Sl/5778/43 Gkdos.

Anlage 11 zu 1/Sl/5762/43 Gkdos.

Es hat sich herausgestellt, daß R-Boote, die mit Voith-Schneider-Antrieb und einer Flachwasserecholotanlage ausgerüstet sind, gut zum Suchen und Sprengen eines Wracks zu gebrauchen sind; denn

1.) kann die Wrackstelle durch 1 Sm/h abgesucht und abgelotet werden.

2.) durch ununterbrochene Lotungen kann man die genaue Lage des Wracks ermitteln, bezeichnen und dann das Wrack sprengen.

3.) die Wabos müssen das Wrack unmittelbar treffen um es zu zerstören; denn eine Serie von 6 Wabos, die in der Nähe des Wracks geworfen werden, nützen nichts.

Es muß gefordert werden, daß die Geleitfahrzeuge unmittelbar nach dem Sinken eines Dampfers eine möglichst genaue Wrackbezeichnung werfen, damit das Auffinden eines Wracks keine Schwierigkeiten bereitet; denn es ist mir in 2 Nächten Sucharbeit nicht gelungen mit 4 S.D.G. fahrenden Booten das Wrack Vp.Bt. 1807 bei Pkt. 206 zu finden, trotzdem es durch eine Wrackboje bezeichnet war.

Erfahrung:

Es war dies eine Aufgabe unter äußerst günstigen Umständen, da das Wrack unmittelbar durch die Kuttergruppe bezeichnet worden war.

Ze

Geheime Kommandosache 1. Anlage zu B.S.W.
B.Nr. Gkdos 1254 vom 10.4. 1943

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 963 .

, den 4. April 1943

Anlage 1 zu Nr. Gr. Abs. Weg 6. Abschn. B. Nr. 2092/43

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x)

nachrichtlich:

8. Räumbootsflottille.

Betrifft: KTB's der Rbfl. vom 1. bis 15.3.43
Vorgang : 8. Rbfl. Gkdos 124 v.22.3.43.

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 8. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.3. 43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Wegen Auftretens von AT Minen nördlich Calais wurde das gute Wetter ausnutzend die Flottille verstärkt in diesem Gebiet eingesetzt, fünf Minen wurden geschnitten. Durch Sprengung mit Wasserbomben wurden die Wracks von M 361o, die Schlepper R 3o S und die Vorpostenboote 10o8 soweit beseitigt, dass sie keine Schiffahrtshindernisse mehr darstellen.

~~Seite 3, 7.3. o541 Uhr: Das Melden durch FT einer einzelnen in Gerät detonierten Mine war unvorsichtig, da gegnerische Rispeilgefahr zu befürchten ist.~~

Seite 4, 8.3. 22oo Uhr: Da während der langen Kriegsdauer die sonst üblichen Auslotungen der Tiefwasserrinne unterblieben, sind die in den Karten verzeichneten Tieflinien mit Hinsicht auf das Wandern der Sände mit Vorsicht zu verwerten.

Seite 4, 9.3., o[illegible] Uhr: Diese Eintragung [illegible] in das KTB, sondern hätte Gegenstand einer [illegible] die Division sein müssen.

Seite 5, 1o.3. Wie weit den gegnerischen [illegible] chen werden kann, lässt sich von hier aus nicht beurteilen.

Seite 7, 13.3. 2243 Uhr: Über die Bedeutung der von [illegible] geneigten beiden grünen Lichter liegen hier noch keine Beobachtungen vor.

Anlage 1 zu 1/S[illegible] Gkdos.

Seite 9

zu Ziffer 1) Personalangelegenheiten sind nicht in das KTB aufzunehmen. Meldung über Schwierigkeiten an Sich.Div., die Weiteres veranlasst.

zu Ziffer 2) Die Forderung wird befürwortet .

zu Ziffer 3) Die gewünschte Massnahme entspricht einem dringenden Bedürfnis Zu fordern ist Anbringen je einer Auftriebeboje auf Bank und Heck befestigt, damit wird zugleich Richtung des Wracks bezeichnet, Leinen nicht zu lang nehmen, 15 - 20 Meter Leinenlänge wird für ausreichend gehalten.

zu Ziffer 4) Dem Seekommandanten ist von einer Verlegung des Feuers nicht bekannt. Die angegebene Differenz beträgt etwa ½ sml, da bisher diese angeblich veränderte Lage von keiner Seite, auch nicht von Sperrbrechern und anderen größeren Fahrzeugen gemeldet wurde, ist die Beobachtung wohl mit Kompassungenauigkeiten der R - Boote zu erklären.

Seite 13, 2.3.: M.E. kann eine Besichtigung nicht dazu führen, dass die Ausführung einsatzmässig bedingter Belange darunter leidet.

Zusatz für Flottille:

Das KTB ist so zu heften, dass die Spalte eins lesbar bleibt.

I.V.

Befehlshaber der Sicherung West
B.-Nr. Gkdos 1254 A 5

den 17. 5. 43

Geheime Kommandosache! 2092

An

Marinegruppenkommando West - Führungsabteilung - Fernschr. 1

nachrichtlich:

2. Sicherungsdivision " " 2
8. Räumbootsflottille " " 3

Anbei wird das K.T.B. der 8. R.-Flottille vom 1.-15.3.43 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sich.Div. vorgelegt.

1.) Zum 9.3. 0530 Uhr S.4:

Schritte zur Schaffung ausreichender Schutzunterkünfte sind eingeleitet.

2.) Zum 10.3. vor 0400 Uhr S.5. 11.3. 0054 Uhr S.6 unten:

Mit Vertreiben der Fahrwasserbojen trotz stärkster Verankerung und der Verwendung von 2 Bojenkörpern muss bei vollem Strom unter den Verhältnissen des östlichen Kanalgebiets gerechnet werden. Daher sind die Räumanläufe in Stromrichtung zu legen, sodass ein Vertreiben der Bojen keine wesentliche Beeinträchtigung verursacht. Eine gewisse Ungenauigkeit des Räumverfahrens in Gewässern mit derartig starkem und unvorsussehbarem Strom ist unvermeidlich. Sie kann durch gute Überlappung der Räumstreifen wesentlich ausgeschaltet werden. Die Notwendigkeit guter Überlappung ist dann vor allem notwendig, wenn Mark XIX-Minen mit Ziehleinen nachts im Durchstossverfahren geräumt werden sollen, um die Gefährdung der räumenden Boote herabzumindern. Voraussetzung ist eine bestens eingefahrene Flottille und sehr zuverlässige Navigation.

Im Gegensatz zur 8.R.-Flottille machte die 12.R.-Flottille im gleichen Seegebiet (K.T.B. 23.3. 2105 Uhr S.11 Mitte) mit Fahrwasserbojen gute Erfahrungen, die mit gesteinkalb bis dreifacher Reeplänge, drei flachen Grundgewichten und Vorheje geworfen wurden; diese Bojen vertrieben nicht.

3.) Zum 10.3. vor 0400 Uhr S.5:

Die Frage der Verwendbarkeit französischer Kanalbojen wird geprüft.

4.) Zum 16.3. 0530 Uhr S.9, Bemerkungen der 2.Sich.Div.:

Zu 1.) Die Kommandierung eines Flotillen-Obersteuermannes erfolgte inzwischen.

Zu 2.) Die Zuteilung von Fernpeildioptern oder fester Stativgläsern mit Peilscheibe ist beantragt.

Zu 3.) Marinegruppenkommando West O.Qu. wurde gebeten, für Ausrüstung aller unter der Küste verkehrender Schiffe mit einer Wrackboje zu sorgen.

Zu 4.) Wie Nachprüfung ergeben hat, liegt das Feuer Oye richtig.

5.) Zum Beitrag"R 92" 1.3. S.12, Wracksprengungsbericht:

Über die verschiedenen Wracksprengungen hat sich der B.S.W. mit B.-Nr. G 4014 A3 v.6.4.43 geäussert. Ausserdem erfolgte Auswertung in den Kriegserfahrungen des B.S.W. Nr. 55 Ziffer V.

Bei der schwierigen WB-Bestandslage verbietet sich der weitere Verbrauch von WBD für Wracksprengungen. Es muss auf französische WB zurückgegriffen werden.

6.) Zum Beitrag "R 92" 2.3. vor 1230 Uhr S.13:

Marinegruppenkommando West O.Qu. Ing.K. wurde von dem Vorfall unterrichtet und gebeten, die Übermittlung von Fernschreiben an im Einsatz stehende Flottillen durch Kradmelder trotz laufender Besichtigung sicherzustellen. (B.S.W. B.Nr. G 5197 M v.25.4.43)

Zusatz für 2.Sich.Div. und B.R.-Flottille:

Anträge jeder Art (K.T.B. 9.3. 0530 Uhr, 16.3. 0530 Uhr) müssen aus Beschleunigungsgründen ausserhalb des K.T.B. vorgelegt werden. Wäre dies geschehen, hätte der Flottille verschiedentlich schon erheblich früher geholfen werden können. Ausserdem ist im K.T.B. auf diese Anträge und die ihnen zugrunde liegenden Tatbestände kurz zu verweisen. Auf die K.T.B.-Richtlinien B.S.W. (B-Nr.Gkdos 1582 A1a v.29.5.41) wird zu Ziffer 9 f) verwiesen.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Hagen

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr.Führungsstab Gkdos 2092 /43 A5

Fu.Qu., den 22. Mai 1943.

1644
2823

F. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West

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

1.Skl 1.S 2/g.Kdos.-

zu 2.O.U. St. Nr. Skdos 1182

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Anlage 2 zu Kdr. d. Kdo. Verb. i. Mittelm. d. Nr. 2003/K3 Vorkommnisse

2. Anlage zu B.S.W. Nr. Skdos 1455 vom 20.V.1943

Geheime Kommandosache!

C 4276/11a

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Muser
Vertretung: ab 27.3.43	Ob.Ltn.z.S.	Mellenthin
Flottillening.:	Ob.Ltn.(Ing.)	Schumann
II. Flottillening.:	Ltn.(Ing.) d.R.	Duckstein

Boot:	**Kommandant:**	
M 534	Ob.Ltn.z.S.d.R.	Krebs
R 92	Ob.Ltn.z.S.	Mellenthin
R 93	Ltn.z.S.	Grebler
R 94	Ltn.z.S.	Dobringer
R 95	Ltn.z.S.	Mätz
R 96	Ltn.z.S.	Strauß
R 97	Ltn.z.S.	Martini
R 98	Ltn.z.S.d.R.	Wiest
R 99	Ltn.z.S.	Küchemann
R 100	Ob.Strm.	Rembs
R 101	Ltn.z.S.	Bäßler
R 117	Ltn.z.S.d.R.	Braack
R 118	Ltn.z.S.d.R.	Kretschmer

Begonnen am: 16. 3. 1943
Abgeschlossen am: 31. 3. 1943.

Anlagen: 1 Skizze

Anlage 2 zu 1/SKdos Gkdos

Marine-Verbandsdruckerei J. J. Augustin Glückstadt Ausliefer-Niederlassung: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Uetersen

B. 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.-21.3. 1943		2. Gruppe (R 93): siehe Gruppen-KTB.
16.3.43	Dünkirchen dichter Nebel	1. Gruppe (R 92) Führung Chef auf R 92. Wegen dichten Nebels läuft 2. Gruppe nicht aus. Mundt Kr.
17.3.43 1930	Dünkirchen stark dunstig Nebelfelder	Mit R. 92, 94, 98, 100, 101 und 117 aus. Aufgabe: Genaue Bezeichnung und Auslotung Wrack H 2 anschließend Suche, Bezeichnung und Sprengung Wrack "Dalila" 0,4 sm westlich Tonne C.W.
2015	Tonne C.W. Nebel	Wegen Nebel kehrtgemacht.
2145	Dünkirchen	R 92, 94, 98, 100, 101 und 117 festgemacht. Mundt Kr.
18.-26.3. 1943		1. Gruppe (R. 92): siehe Gruppen-KTB.
21.3.43	Ostende	2. Gruppe (R 93) Führung Chef auf R 96. R. 93, 95, 96, 97 und 99. Wasserbomben nicht eingetroffen. Aufgabe Wracksprengung Spr.Br. 143 kann nicht durchgeführt werden. Mundt Kr.
22.3.43	Ostende	Aufgabe: Falls W.B.D. eingetroffen, Wracksprengung Spr.Br. 143. Andernfalls mit beiden Gruppen Fortsetzung Freiräumen Gebietes vor Calais. Durch Arbeiten an Spr.Br. 143 Kompaßanlagen auf Booten 2. Gruppe ungenau. M.E.S. Vermessung muß dringend durchgeführt werden. Vorher muß aber Aufgabe Spr.Br. 143 durchgeführt sein. Nach telef. Rücksprache mit A I neue Absicht.
		Absicht für 22.3.43: Gruppe R. 92 Dünkirchen verlegt 22.3. nach Ostende. Anschließend M.E.S. Vermessung.
	Ostende dichte Nebelfelder, Windstille	Gruppe R 93 durchführt Sprengung Spr.Br. 143, wenn W.B.D. eingetroffen. Voraussichtlich erst 23.3.43. Wegen Nebel und Nichteintreffen W.B.D. kein Auslaufen. Mundt Kr.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
3.3.43.	Ostende	Aufgabe: Sprengung Sprbr. 143.
30	Wind NO 1 Seeg. 1, heiter, leicht bewölkt, Sicht 3 sm.	mit R 93, 95, 96, 97 und 99 abgelegt.
56	Strombank	
17		Wrackstelle erreicht. Wrack wird genau ausgelotet, nach Lage und Tiefe. 1 Boje auf Wrack geworfen, 2 andere Bojen zum genauen Einpeilen.
30		R 93, 95 und 96 laufen in Dwarslinie, 2 m Abstand an und werfen je 8 W.B.D., die zusammengeschäkelt sind, genau auf Wrack. Erfolg: Viele Wrackteile treiben auf.
		Anschließend Wrackstelle ausgelotet und neu mit Greiferbojen auf Wrack bezeichnet. Mundt Kr.
4.3.43.	Wind NO 1, Seegang 1, heiter, heller Mondschein, Sicht 3 sm.	R 93, 95 u 96 laufen in alter Formation zum 2. Anlauf an. Es werden auf Wrack 6 W.B.D. (je 2 zusammengeschäkelt) gleichzeitig geworfen. Nach-Detonation mit heller Stichflamme beobachtet. Wahrscheinlich hochgehende Munition.
025		R 93 u. 95 Gerät aus., S.D.G. 8 m Stander.
125		R 97 u. 99 Gerät aus, S.D.G. 5 m Stander.
145		Anlauf mit Gerät über Wrackteile.
		R 93 St.B.-Gerät abgerissen. Scheerdrachen hängt am Wrack fest.
210		Alle Boote Gerät ein. Erneutes Ausloten der Wrackstelle.
350		R 93 u. 95 S.D.G. 8 m Stander aus.
400		R 97 u. 99 3. Anlauf mit W.B.. Wieder Wrackteile Holzsplitter usw.
		R 93 und 95 überlaufen Wrackstelle. R 95 hakt mit St.B.-Gerät.
410		R 97 u. 99 Gerät aus mit 5 m Stander. Überlauf ohne Berührung.
430		Alle Boote Gerät ein. Nach Verbrauch aller Wasserbomben einlaufen.
515	Strombank	querab.
540	Ostende	Marineheim festgemacht. Meldung an B. B.D.: Sprbr. 143 immer noch Schiffahrtshindernis. 5 m Wasser über Wrack auf K.N. bezogen. Von Gruppe R 92 20 W.B.D. übernommen.
		Aufgabe: 1. Gruppe fortsetzt Sprengung Sprbr.143
930	Ostende Wind NO - O 1-2, Seeg. 1, bewölkt, Sicht 2 - 3 sm.	mit R 93, 95, 96, 97 und 99 ausgelaufen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1958	Strombank	
2017		Wrackstelle erreicht. Neues Ausloten und Auslegen der benötigten Bojen.
2115		R. 93, 95, 96 ein Anlauf in alter Formation 6/ W.D.B. (je 2 zusammengeschäkelt) geworfen. Erneut heftige Nachdetonation mit verbreiteten Flammenerscheinungen.
2215		R. 97 Abgabe W.B. an R. 96. Erneutes Ausloten und Bezeichnen.
2225		R. 93 und 95 werfen je 2 W.B.D.
2230		R. 93 und 99 Gerät aus 7 m Stander.
2245		Bei Überlauf R 93 Gerät abgerissen.
2300		Gerät ein.
		[signature]
25.3.43	Wind NO-01 Seeg. 1. bewölkt Sicht 2-3 sm	
0000		R. 97 und 99 Gerät aus 6 m Stander. Überlaufen Wrackstelle. R. 99 St.B.-Gerät abgerissen.
0100		R. 96 Gerät ausgebracht 5 m Stander. Beim Überlauf hakt Gerät - wird langsam eingefiert und Greiferboje angesteckt. Dann gekappt. Wrackstelle ist also genau bezeichnet.
0144		R. 96 und 99 laufen an zum 3. Anlauf. Es werden 10 W.B.D. (2x3 und 2x2) gebündelt genau auf Wrack geworfen. Ergebnis: Ausgedehnte Flammenerscheinungen, Wasseroberfläche brannte einige Sekunden lang. Erneut viele große Wrackstücke aufgeschwommen.
0200		R. 95 Gerät aus 5m Stander. R. 97 " " 7 " " R. 99 " " 8 " " R. 97 und 99 haken beim Überlauf mit Gerät. Erneutes Ausloten.
0230		Alle Boote Gerät ein. Wasserbomben verbraucht.
0245		Einlaufen.
0300	Strombank	
0325	Ostende	Marinekai fest. Ergebnis und Meldung an 2.S.D.: Lotung ergab, daß Wrack in 3 Teile gesprengt. 6 m Wasser über Wrack auf K.N. bezogen. An einem Wrackteil 2 Stellen mit nur 4 m über K.N.. Wahrscheinlich aufgebogene Träger.
	Ostende	Ruhe.
		[signature]
26.3.43	Ostende	Ruhe.
		[signature]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Geheime Kommandosache!
		Kriegstagebuch der **8. Räumbootsflottille** (Gruppe R 92)
		Gruppenführer: Ob.Lt. z. See Mellenthin
	Boot:	Kommandant:
	R 92	Ob.Lt. z.See Mellenthin (Gruppenführer)
	R 94	Lt. z. See Dobringer
	R 98	Lt. z.See d.R. Wiest
	R 100	Ob.Strm. Remba
	R 101	Lt. z.See Bäßler
	R 117	Lt. z.See d.R. Braack
		Begonnen am: 18.3.1943
		Abgeschlossen am: 26.3.1943.
	Anlagen:	

...-Vordrucklager J. J. Augustin Glückstadt Auslieferungsstellen: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht B. 36 (neu) Dto A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.3.43		
0900	Dünkirchen Bunker	R 92, 94, 98, 100, 101 und 117 sms.
		Aufgabe: Genaue Bezeichnung und Ansteuerung Wrack W 2 anschliessend Suche, Bezeichnung und Sprengung Wrack "Dalik" 0,4 sm westlich Tonne C.W.
0915	Vor der Seeschleuse	festgemacht. Die für 1900 Uhr beim Hako, Lotsenhaus und bei der Seeschleuse bestellte Seeschleuse für 11 R'boote ist nicht klar, da vorher Boote der 2. A.-Flottille durchschleusen. Es tritt somit eine Auslaufverzögerung von 90 Minuten ein.
0940	Seeschleuse	festgemacht.
1020	Seeschleuse	ausgelaufen.
1100	N - NO 5, Seegang 4, stark dunstig, sehr schlechte Sicht Nordschein	
		Durchführung:
1108	Tonne C.W.	1 beleuchtete Fahrwasserboje zur besseren Navigierung geworfen.
1115	0,3 sm westlich Pkt 222	Auf angegebene Wrackstelle eine beleuchtete Fahrwasserboje geworfen.
1140	Tonne 1 W	3 Boote S.D.G. mit 20 m Tiefenstander sms. F'boot ohne Gerät, 1 Boot Bojenboot, R 117 Sicherungsboot. Formation: Tonl. Geräte überlagert. Suchfahrt 11 sm.
		Gebiet zwischen Tonne C.W. und Pkt. 0,3 sm westlich Weg Nord Pkt. 222 systematisch abgesucht. Anschliessend von Pkt. 0,3 sm westlich Pkt. 222 bis 1 sm westlicher ebenfalls abgesucht. Geräte haben nicht und haben keine Ortungen.
1232	Weg Nord Pkt.222 NO - N 5, Seeg. 4, mässige Sicht Nordschein.	H.S.-Schiff-Ansprechen mit den in der Reggenungsmöglichkeit 2. Sich.Div. FS 19497 A.v.D. v. 18.3. genannten Fahrzeugen.
1240		Ansatz von Vp-Boot 1812 mit sämtlichen Maschinenwaffen. Einschläge lagen besonders in der Nähe von "Z 98". Nach kurzem Feuerstössen wird Feuer eingestellt. Nachfrage beim Vp-Boot 1812 ergibt: Geschützführer hätte durchgeschossen. Ansonsten der R'bootsgruppe durch den Ansatz keine Ausfälle.

Verantwortlicher J. J. Augustin Offenbach Ausfuhr...
Leiter: Wissenschaftl. Abt. Historische Abteilung

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
19.3.43.		
0000	NO 4 – 5, Seeg. 3 – 4, mittlere Sicht, Mondschein	
0115	Pkt. 222	Wegen des einsetzenden Niedrigwassers Gerät aufgenommen und auf 15 m Schwimmerstander ungest[illegible]
0205	Pkt. 222	S.D.G. mit 15 m Schwimmerstander ausgebracht.
0314		E.S.-Schiff-Austausch mit 2 M.- und 1 R'boot.
0420	Tonne C.W.	Gerät aufgenommen und anschließend beleuchtete Fahrwasserbojen gelichtet
0553	Dünkirchen Seeschleuse	festgemacht.
0630	Dünkirchen Bunker	R 92, 94, 98, 100, 101 und 117 festgemacht.
		Ausgang Fernschreiben Geheim-Verschlüsselt an 2. Sich. Div.:
		1.) Auslotung und Bezeichnung Wrack H 2 wegen Seegang und sehr schlechter Sicht nicht durchgeführt.
		2.) In abgesuchten Gebiet 51° 3,8' N und 2° 6,7' O, 51° 3,5' N und 2° 3,3' O, 51° 2,4 und 2° 3,8' O, 51° 2,8' N und 2° 6,8' O Wrack "Dalila" nicht gefunden.
		3.) 2240 Uhr Pkt. 222 trotz E.S.Schiff-Austausch nach 8 Minuten von Vp-Boot 1812 mit sämtlichen Waffen beschossen. Keine Ausfälle.
		4.) 0600 Uhr R 92, 94, 98, 100, 101 u. 117 Dünkirchen ein.
		- R 92 G 19/92 -
		Telefonische Nachfrage der 2. Sich.Div. über erledigte Aufgabe ergibt, daß den Beschuß nicht Vp-Boot 1812, sondern 1802 durchführte.
[illegible]	Dünkirchen R'bootsbunker	R 92, 94, 98, 100, 101 und 117 ausgelaufen zur Schleuse. Trotz Bestellung ist die Schleuse nicht klar, da vorher die 2. A.-Flottille durchgeschleust hat.
[illegible]	Gr. Seeschleuse	festgemacht.
[illegible]	Gr. Seeschleuse	abgelegt und ausgelaufen zur Aufgabe.

Nellungen. Div. ist folgt! Fr. Bergbeg. BSO Nr. 43 Z: III.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
[illegible]0	Pkt. 230	Da die Sicht nur sehr gering ist werfe ich eine beleuchtete Fahrwasserboje als Navigationsboje und beginne mit der Suche in Dwarslinie nach den vom Chef geworfenen Fischereibojen. Dieselben sind nicht mehr aufzufinden und da die Sicht immer mehr abnimmt und Nebelfelder aufkommen, breche ich die Aufgabe ab und trete Rückmarsch nach Dünkirchen an.
[illegible]00	W 1, Seeg. o-1, zeitweise bedeckt, schlechte Sicht, Nebelfelder	
[illegible].3.43		
[illegible]60 – [illegible]16	Gr. Seeschleuse Dünkirchen	durchgeschleust.
[illegible]25	Dünkirchen R'bootsbunker	R 92, 94, 98, 100, 101 u. 117 festgemacht.
[illegible]00		Ausgang Fs. SSR Geheim verschlüsselt an 2.Sich.Div:
		1.) Bezeichnungsbojen Wrack H 2 sämtlich verschwunden. Aufgabe muß neu durchgeführt werden. Nur möglich bei einwandfreien Landpeilungen.
		2.) Mit R 92, 94, 98, 100, 101 u. 117 Dünkirchen 0100 Uhr ein.
		- R 92 G 25/92 -
[illegible]40	Dünkirchen	Eingang Fs. Kr. Gkdos von 2. Sich.Div. Gkdos 2259 A I:
		20.3. Gruppe Dünkirchen Fortsetzung gestriger Aufgabe. Gruppe Ostende Wegüberwachung zwischen Pkt. 204 u. 214. Absichten melden. W.B.D. für Gruppe Ostende eintreffen voraussichtlich 21.3.
[illegible]15		Ausgang Fs. Kr. Geheim verschlüsselt an 2. S.D.:
		Absicht 20.3.: Auslaufe mit R 92, 94, 98, 100, 101 u. 117 Dünkirchen. 2000 Uhr nach Pkt. 230 zur Suche und Bezeichnung Wrack H 2. Dünkirchen ein nach Erledigung.
		- R 92 G 26/92 -
[illegible]10	Dünkirchen R'bootsbunker	R 92, 94, 98, 100, 101 u. 117 abgelegt.
[illegible]18 – [illegible]47	Gr. Seeschleuse	durchgeschleust und ausgelaufen gem. obiger Absicht
[illegible]25	Bei Pkt. 230	Eine Fischereiboje als Navigationsboje geworfen.
[illegible]30	Pkt. 230	3 Boote S.D.G. mit 20 m Stander aus.

Verdrucktager K.L. Augustin Glückstadt Ausfertigung: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2156		Führerboot ohne Gerät, ein Bojenboot und R 117 als Sicherungsboot.
2235		3 unbeleuchtete Fischreibojen gefunden, die die Wrackstelle von Dampfer H 2 bezeichnen. Bojen wurden beleuchtet und das Gebiet zwischen den Bojen abgesucht.
		2 Boote nehmen Gerät auf und stellen auf 25 m Stander um, da sich bis jetzt keine Wrackberührungen ergeben haben. Mit einem Boot 20 m Tiefenstander während der Zeit des Umstellens weitergesucht.
		Hellenthal
21.3.41		
0000	Schwachwindig, O, Seeg. O, schlechte Sicht, Nebelfelder, Mondschein	Gerät gebrochen. Die Stelle abgelotet, nicht gefunden. Es muß sich um den Mast des Wracks im handeln.
0830		Mit 2 Booten je 2 gebündelte W.B. auf die Wrackstelle geworfen. Anschließend Wreckstelle mit 25 m Tiefenstander abgesucht. Kein Ergebnis. Es muß angenommen werden, daß die W.B. den Mast des Wracks getroffen und abgesprengt haben müssen. Die Wreckstelle weiterhin mehrmals mit 25 m Tiefenstander überlaufen, keine Feststellungen. 1 Fischereiboje mit 2 grünen Lampen auf Wreckstelle geworfen. Navigationsboje aufgenommen. Gerät aufgenommen und Marsch nach Dünkirchen angetreten.
0455 - 0525	Dünkirchen Gr. Seeschleuse	festgemacht und durchgeschleust.
0536	Dünkirchen U'bootsbunker	festgemacht.
0600		Eingang Fs. KTD Geheim verschlüsselt an 2. Sich. Div.:
		1.) Wrack H 2 kein Schiffahrtshindernis. Ungefähre Lage 50° 57,7'N u. 1° 41,3' O. Wegen schlechter Sicht keine Landpeilungen mögli

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Schiffsort genauestens erkoppelt. 4 W.B. auf Wrack geworfen. Wasser über Wrack 20 m auf K.N. bezogen. Bezeichnung: Fischereiboje mit 2 Lampen grün auf Wrack.
		2.) Mit R.92, 94, 98, 100, 101 u. 117 0500 Uhr Dünkirchen ein.
		3.) Absicht 21.3.: Ruhe.
		R 92 G 31/92
		Telefonische Mitteilung von A.v.D. 2. Sich.Div.:
		21.3.: Kein Einsatz, Ruhe.
		Eingang Fs. Kr. Gkdos an Gr.F. R 92 von Adi. S. R.Fl.
		"BSW befiehlt ab 2300 Uhr in Häfen kürzeste Bereitschaftsfrist ohne Dampfmachen.
		Sofortige Bereitschaft der Gruppe hergestellt.
		Hellenthal
	Dünkirchen	Telefonische Mitteilung vom A.v.D. 2. Sich.Div.:
		"Gruppe zur andern Gruppe verlegen und Absicht melden."
		Abgang Fs.Kr.Gkdos. an 2.S.D.:
		Absicht 22.3.: Auslaufe mit R 92, 94, 98, 100, 101 und 117 Dünkirchen 1900. Marsch Ostende, ein gegen 2130 Uhr.
		R 92 Gkdos 26/92
		Eingang Fs.Geheim an Kdt.R.92 von S.R.-Fl.:
		2.S.D. drahtet mit B.Nr. 16210 A.v.D.:
		Alarmstufe I ab 0900 Uhr aufgehoben.
		Wegen Nebel konnte Marsch Dünkirchen nach Ostende nicht angetreten werden.
	Dünkirchen	Von Hafenkommandant: Alarmstufe I.
		Kürzeste Bereitschaftsfrist hergestellt.
		Hellenthal

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
23.3.43	Dünkirchen	
1100		Ausgang der Absicht wie am 22.3. zu gleichen Uhrzeiten an 2.S.D.
1800	Dünkirchen R'bootsbunker	R. 92, 94, 98, 100, 101 und 117 abgelegt.
1809 1853	Gr.Seeschleuse	durchgeschleußt.
		Marsch auf Weg Herz und Herz 10 nach Ostende.
2110	Ostende	R. 92, 94, 98, 100, 101 und 117 festgemacht.
		Hellenthin
24.3.43	Ostende	R. 92, 94, 98, 100, 101 und 117 M.E.S. Vermessungen.
		Hellenthin
25.3.43		
26.3.43	Ostende	Kein Einsatz, Ruhe. Kleine Reparaturen an Boot und Maschine durchgeführt.
		R. 98 und 95 nach Dünkirchen zur M.E.S. Behandlung.
		Hellenthin
043o		
063o		R. 98 M.E.S. Behandlung in Dünkirchen.
		Hellenthin

Ort Wetter	Vorkommnisse
Ostende	Chef zum Lehrgang bei Spr. Sch., Vertreter Oblt.z.S. Hellenthin.
	Eingang Fu. Kr. Gkdos 2.S.D. 2442 A Ia 27.3.43 0.. mit Führaren Booten in mondheller Nachthilfe lenso Nachprüfen Gebiet zwischen Punkt 228 - 230 zwischen Weg Herz und Wrackungsgebiet. Minenverseuchung auf Grund von Feindortung letzter Nacht möglich. Auf Kertsuchen achten und ausweichen. Absicht melden.
	Ausgang Gkdos Kr. an 2. Sich.Div. Absicht 27.3.43 Auslaufe mit R 92, 94, 98, 100, 101 und 117 Ostende 2200 Uhr. Marsch auf Herz 10 und Herz. Ab 0200 Uhr S.D.G. lenso Nachprüfen zwischen Punkt 228 - 230 und zwischen Weg Herz und Wrackungsgebiet. Dünkirchen ein mit Hellwerden. R 92 Gkdos 28/43
	Da R 98 Vermessung in Dünkirchen durchgeführt und wieder Mer gibt, Absicht an 2.Sich.Div. ex 27.3. Marsch von Dünkirchen nach Ostende. Eintreffen Ostende 2130. Telefonischer Anruf an A I wegen Verbleiben R 98 und 95 in Dünkirchen vorlief ergebnislos, da A I und A.v.D. 2. Sich.Div. nicht anwesend.
	Eingang Fu. Gkdos 2. S.D. Nr. 24 Gkdos 2442 A Ia Verfügbare 4 Boote in Ostende 2200 Uhr einlaufen. R 98, 95 bleiben in Dünkirchen hängen. 2400 vor Dünkirchen an. Befehl sonst unverändert. Hunter Boote hergeben.
	Eingang Fu. Kr. Gkdos an 2. Sich.Div. Auf Gkdos 2442 A.V.B. 1 Auslaufe 2200 mit Klarm Boote R 92, 94, 100, 101 und 117. Dünkirchen erhängt R 98. R 95 nicht verfügbar, da M.E.S. unklar, muß in Dünkirchen bleiben. R 92 Gkdos 30/43
Ostende	R 92, 94, 100, 101 u. 117 aus gem. obiger Absicht. R 98 und 95 Dünkirchen zur M.E.S.Behandlung und zum Kompencieren.
NW 4, Soeg. 3-4, Nebel	Wegen Nebel kehrt gemacht und Ostende eingelaufen.
	R 92, 94, 100, 101 und 117 festgemacht. Telefonische Meldung an R 98 u. A.v.D. 2. Sich.Div. über Einlaufen gegeben.
	Hellenthin
Ostende	R 118 zur Flottille gestoßen.
Ostende	R 91, 96, 97, 99 M.E.S.-Vermessung.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1900		Eingang Fs. Kr. Gebeim 2. Sich.Div. 17439 A I 28.3. Durchführung gestriger Aufgabe. Absich[t] melden.
1600		Ausgang Fs. Kr. Gkdos an 2. Sich.Div.: Absicht 28.3. Auslaufe mit R 92, 93, 94, 96, 97, 99, 100, 101, 117 und 118 Ostende 2300. Marsch auf Weg Herz 10 u. Herz. R 98 hängt vor Dünkirchen an. Ab 0300 mit S.D.G. loses Nachprüfen zwischen Punkt 228 – 230 zwischen Weg Herz u. Räumungshungsweg. Dünkirchen ein mit Hellwe[g] dem. R 95 verbleibt in Dünkirchen und macht [...] M.S.S. -Vermessung. 29.3. abends 12 Boote einsatzbereit. R 92 Gkdos 33/92
2300	Ostende	R 92, 93, 94, 96, 97, 99, 100, 101, 117 u. 11[8] aus. Abfahrt Gen. Absicht. R 98 hängt vor Dünkirchen an. R 95 verbleibt wegen unklarer M.S.S. in Dünkirchen. Marsch auf Weg Herz 10 und Herz.
29./30.3.		
0020	Leuchtturm 15 ° NW 2, Seeg. 1 heiter, gute Sicht.	R 98 hängt sich an.
0300	3 sm. Südlich Punkt 226 NW(2-), Seeg. 1 - 2, heiter gute Sicht	Durchführung: Formation Doppelstaffel weit auseinandergezogen. S.D.G. mit 20 m Stander aus. F.-Boot ohne Gerät. 2 Bojenboote hinter dem Verband. R 117 u. 118 nach See zu herausgestaffelt als Sicherungsboote. Fahrt 11 sm. Kurs 231°.
0350	Punkt 230	Kurs 341° 0,5 sm.
0351		R 100 eine Mine geschnitten.
0357		Bojenboot warft Minenalarmboje.
0358	Of. R.P. 3332	Kurs 71°.
bis	1.0.	2 Minen in Gerät detoniert.
0403		
0404	On R.P. 3332 1.0.	Ausw. Kr. Funkspruch 0401/99: 2 Minendetonationen in Gerät. On R.P. 3332 links oben.
		R 99 meldet: Minentreffer, sinkt." Ausw. Kr. Funkspruch 0405/100 an 2. Sich.Div. "R 99 Minentreffer On. R.P. 3332. wird unterfangen. Laufe Calais ein." - R 92 -
0405		Eine Mine geschnitten.
0410	On. R.P. 3332 1.0.	Zwei Minen in Gerät detoniert. R 99 wird von den Bojenbooten, R 93 u. 101 unterfangen und aus den minengefährdeten Gebiet geschleppt. Die Sicherungsboote verließen bei Kurs 0 sm.
		Ich stelle die anderen Gerätboote ganz [...] nommen um somit einem minenfreien Weg [...] R 92

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		R 99, 93 und 101 zu bekommen. Da keine weiteren Minenschnitte und Minendetonationen auftreten, entschließe ich mich, das Gerät aufzunehmen und mit dem unterfangenden Boote R 99 nach Calais einzulaufen.
		S.D.G. aufgenommen.
	Calais - Vorhafen	R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117 u. 118 festgemacht.
		Die 2 verwundeten Soldaten ausgeschifft und ins Lazarett eingeliefert.
		Ausgang Fs. Kr. Gkdos an 2. Sich.Div.: * 1.) Im Gebiet 50° 58,8 ' N und 1° 43,2 ' O; 50° 58,1 ' N und 1° 40,4 ' O; 50° 57,9 ' N und 1° 40,5 ' O; 50° 58,5 ' N und 1° 43,2 ' O
		2 Kugelminen mit etwa 20 m langer Korkantenne geschnitten. 5 Minen im Gerät detoniert. Tiefeneinstellung ungefähr minus 8 m. 4 m geschnittenes Ankertau mit Kausch und Klemmkoben aufgenommen.
		2.) 0405 Uhr R 99 Minentreffer. Vorschiff bis zur Brücke abgerissen. Teile treiben. 2 Schwerverletzte. Boot unterfangen und eingeschleppt. Geheim-Kiste Kommandant und Schlüssel - M mit allen Walzen in Verlust.
		3.) Gutes seem., planvolles und einsatzfreudiges Verhalten Kommandant und Besatzung R 99, sowie unterfangende Boote R 93 und 101.
		R 92 Gkdos 33/92.

Erfahrung:

Auf Grund in dem Fs. Gkdos 2. Sich.Div. 2424 A I angegebenen Korkantennen, setzte ich eine längere als sonst übliche Kommandantenbesprechung an. Da diese Minenart hier noch nicht bekannt war, ordnete ich erhöhten Ausguck an. Ebenfalls teilte ich bei der Kommandantenbesprechung 2 Boote zum Unterfangen ab, wenn ein Boot einen Minentreffer erhalten sollte. Nur dem Umstand, daß alles bis auf das sorgfältigste vorbereitet war, ist es zu verdanken, daß das Boot R 99 eingebracht werden konnte. Vollste Anerkennung ist dem Kommandanten R 99 Lt. z.S. Küchmann, zu zollen. Er hat es in einer ganz schwierigen Lage verstanden, seine Besatzung so planvoll einzusetzen, daß das Boot unterfangen und eingebracht werden konnte. Ebenfalls arbeiteten Kommandanten R 93 Lt. z.S. Grebler, R 101 Lt. z.S. Bähler, mit größtem seem. Geschick und besonderer Einsatzfreudigkeit.

Es hat sich wieder einmal gezeigt, daß der jetzige R.-Bootstyp eine außerordentlich gute Konstruktion hat, denn wenn der Typ nicht so stabil wäre, hätte das wasserdichte Schott den Druck nicht aushalten können. Ebenfalls blieb die Maschinenanlage der Voith-Schneider-Antrieb mit achterer Notsteuerung und die Plath-Magnet-Fernkompaßanlage klar.

KODAK SAFETY FILM

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1350	Calais	Eingang Kr. Gkdos Fs. 2. Sich.Div. 2507 A I: " 29. 3. 8. R.Fl. freisuchen Seegebiet von Punkt 228 über Punkt 230 nach 1 sm. westlich Punkt 230 auf Weg Herz bis 1 sm. landwärts des Weges Herz. Dabei Weg keinenfalls seewärts überschreiten. 30.3. bei günstiger Wetterlage Räumarbeiten nördlich des Weges vor Dunkelwerden unter Gestellung Jägerschutz beabsichtigt. A I 2. Sich.Div. eintrifft heute nachmittag Calais zur Besprechung Einzelheiten. Absicht für 29.3. melden.
1530 bis 1730		A I 2. Sich.Div. bleibt bei Fl. zur Besprechung. Einzelheiten der abgelaufenen Aufgabe und der kommenden Aufgabe. Wegen schlechter Wetterlage konnte nicht auslaufen werden.
30.3. 1943		
1100	Calais-Vorhafen	Ausgang Fs. SSd Gkdos 2. Sich.Div.: 1.) Absicht 30.3. : Falls Wetterlage zuläßt, sechs Auslaufe mit R 92 bis R 97, und R 100, 117 und 118 Calais 2030 Uhr. Freisuchen 1 sm südlich Weg Herz zwischen Punkt 228 bis 1 sm. westlich Punkt 230 Weg Herz wird seewärts nicht überschritten. Ein nach Erledigung Calais. 2.) R 98, 99 und 101 verbleiben Calais. R 92 Gkdos 34/92. Wegen Wetterlage konnte Aufgabe nicht durchgeführt werden.
2100		Eingang Kr. Gkdos Chef 8. R.Fl. von 2. Sich.Div. 2538 A/Ch: Heute keine Bereitschaft.
[illegible]	Calais-Vorhafen-Binnenhafen	Da die Boote im Vorhafen durch den Schwell und durch den starken Wind stark arbeiten, verhole ich mit allen Booten in den Binnenhafen.

1. Anlage zu B.S.W.
8. Kl. Gkdos. A.V.T. vom 24.4.43

2. Sicherungsdivision
2. Kr. Gkdos 3182 A II

, den 21. April 1943

Ausfg. 1 zu Skr. St. Kdo. Chef 8. Fl. Nr. 2003/43

Geheime Kommandosache

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x)

nachrichtlich

8. Räumbootsflottille.

Betrifft: KTB's der 8. Rbfl. von 16. bis 31.3.43.
Bezugs.: 8. Rbfl. Gkdos 164 v. 13.4.43.

Anliegend wird KTB und Abschnitt Maschine der 8. Räumbootsflottille für die Zeit von 16. bis 31.3.1943 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 7, 18.3., 2240 Uhr: Der kurze Beschuss erfolgte nicht durch Vp 1812, sondern Vp 1802. Nachforschung ergab, dass ein Geschützführer in Übereifer ohne entsprechenden Befehl auf den Ruf " Schnellboote achteraus " sofort drauflos gefeuert hatte.

Seite 10, 21.3., 0030 Uhr: Das Anlaufen dieser Wrackboje war nicht mehr erforderlich, da Wrack 2c x unter K N festgestellt wurde.

Seite 13, 27.3.; 1400 Uhr : telefonischer Anruf usw.: Die KTB-Eintragung ist überflüssig, da 1700 Uhr Eingang durch Division abgeänderten Befehls angegeben ist. Eintragung entspricht auch nicht den Tatsachen, da Auto von Dienst auf Anruf des Gruppenführers und nach persönlicher Rücksprache mit Ai bereits telefonisch zum Gefechtsstand Zusammenstellungsorte der Anlagen von Flottille verfügte. Im übrigen ist Ai ihrer Ansicht, Anrufe nicht erwünscht.

Seite 15, 29.3., 0800 Uhr: Es handelt sich um Boot 202 mit Stahltrossen.

Seite 15, zu Bildung Räumeinheiten und Sperrbrecher Bahn mit grosser Räumtiefe und verschiedenen

Anlage 1 zu 1/SA Gkdos.

seemännischen Können das schwer abgeschlagene Boot nach Hause gebracht.

Seite 21. 19.3. 0320 Uhr, Ziffer 5: So etwas muss der Division sofort gemeldet werden, damit restlos - seitig Abhilfe geschaffen werden kann und nicht erst im KTB.

Zusatz für Flottille:

Das KTB so heften oder kleben, dass Spalte 1 lesbar bleibt.

Seite 8/9 19.3. 0630 und 20.3. 1200 Uhr: Bei Angabe des Geheimschutzes nur anführen Gkdos oder Geheim, die Verschlüsselung besorgen die Maschinen in jedem Falle. A3 kl.

I.

Befehlshaber der Sicherung West
B.Nr. Gkdos 1455 A5

den 14. 5. 43

Eingang 17. MAI 1943 2003 A50 A3

Geheime Kommandosache 1 Ausf. 1

An
Marinegruppenkommando West - Führungsstab - Pr.Nr. 1

nachrichtlich:
2. Sicherungsdivision Pr.Nr. 2
8. Räumbootflottille Pr.Nr. 3

Anbei wird das K.T.B. der 8.R.-Flottille vom 16.-31.3.43 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2.Sich.Div. vorgelegt.

1.) Zum K.T.B. Gruppe R 92 27.3. 1220 Uhr S.13:

Ein Erkennen von Korkantennen bei Nacht, auch wenn die Nacht mondhell ist, wird kaum für möglich gehalten, da das Erkennen der Korkantennen erfahrungsgemäss schon bei Tage Schwierigkeiten bereitet.

2.) Zum K.T.B. Gruppe R 92 29.3. 0404 Uhr S.14, Erfahrung S.15, Bemerkungen der 2. Sich.Div.:

Der B.S.W. hat Kommandanten und Besatzungen von R 99, R 93 und R 101 für ihre Einsatzfreudigkeit und ihre vorzüglichen seemännischen bezw. technischen Leistungen Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Im übrigen sind die bei dem Minentreffer von R 93 gemachten Erfahrungen in den Kriegserfahrungen des B.S.W. Nr. 55 Ziffer IV ausgewertet worden.

3.) Zum K.T.B. Gruppe R 93 19.3. 0320 Uhr, Bemerkung Ziffer 2 S.21:

WBD dürfen für Wracksprengungen nicht mehr verwandt werden, da sie an anderer Stelle dringend gebraucht werden. WMF haben für Wracksprengungen zu geringe Ladung. Es ist auf französische WB,s zurückzugreifen, die eine Ladung von 100 bezw. 200 kg besitzen.

Zusatz für 2. Sich.Div. und 8.R.-Flottille:

a) Zum K.T.B. Gruppe R 92 27.3. 1220 Uhr S.13:

Es ist nachzumelden ob und auf welche Entfernung bei Nachtfahrten Korkantennen gesichtet worden sind.

b) Zum K.T.B. Gruppe R 93 19.3. 0320 Uhr, Bemerkung Ziffer 2 S.21:

Französische Wasserbomben werden auf Anforderung von den Sperrwaffenkommandos bereitgestellt. Zu prüfen bleibt

b.w.

nach der französischen Bedienungsvorschrift, ob sich die französischen Wb,s in gleicher Weise wie WBD,s verwenden lassen.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Hagen

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führst. Gkdos 2003/43 A 5

Fü.Qu., den 26. Mai 1943

Geheime Kommandosache!

An
das Oberkommando der Kriegsmarine / Skl. Prf.Nr. 1
nachrichtlich:
Befehlshaber der Sicherung West -ohne Anlagen- " 2
2. Sicherungsdivision -ohne Anlagen " 3

-3-

In der Anlage wird das K.T.B. der 8. R.-Flottille für die Zeit vom 16. - 31.3.1943 mit Abschnitt Maschine, Stellungnahme 2. Sich.Div. und B.S.W. nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Zu Seite 15 unten:

Das R.-Boot hat sich als Typ zweifellos sehr gut bewährt, seine gute Schwimmfähigkeit bei Vorschiffs- und Mittschiffstreffer hat sich mehrfach erwiesen. Bei Hecktreffern und Vollaufen des Bootes bis zum achteren Maschinenschott, hält dieses jedoch nur, wenn es gut abgestützt wird.

Falsch wäre die generelle Folgerung, daß das jetzige R.-Boot in jeder Hinsicht den Anforderungen genügt. Durch den Panzereinbau ist die Seetüchtigkeit herabgesetzt und die Back derart überkommenden Seen ausgesetzt, daß das vordere 2 cm - Geschütz sehr stark kampfbehindert ist.

Ferner scheint die Heckform der Voith-Schneider-Boote nicht günstig zu sein, wie die übermäßig starke Hecksee zeigt.

Der Treffer zeigt erneut die starke Gefährdung des FT-Personals und des Funkraumes im Vorschiff. Einbeziehung des Funkraums in das gepanzerte Brückenhaus wurde daher für Neubauten gefordert.

Im Übrigen wird der Stellungnahme des BSW und der 2. Sich.Div. zugestimmt.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommandos West
Hoffmann

1.Skl 16025 g.Kdos.
2. Juni 1943
- 3 Anl. -

01

1653

1455

Geheime Kommandosache!

1.Skl 16025 g.Kdos.

1) [illegible]

2) Skl Div / I [illegible] 496

3 anl.

10.6.43

3) Swa I Ag [illegible]

22 Juni 1943

4) [illegible]

5) [illegible]

K I Kr (1. Seite 15 unten!)

Z.K.

[illegible]

Ueber 1/Skl. an Kr

1/Skl.

i.A. Iac

B 6

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
31.3. 1943	Calais - Binnenhafen	
1100		Ausgang SSD Gkdos Fs. an 2. Sich.Div.: Absicht 31.3. wie 30.3. zu gleichen Uhrzeiten. R 92 Gkdos 44/92 Wegen Wetterlage konnte Aufgabe nicht durchgeführt werden.
2300		Eingang Kr. Gkdos Fs. an Chef 8. R.Fl. von 2. Sich.Div. 2554 A.v.D.: "Heute keine Bereitschaft." [signature]
0.16.- 7.3.43	Cuxhaven, Wesermünde, Vegesack	R 118 Ausbildung, Marsch nach Ostende. [signature]
.15.- 1.3.43	Dünkirchen, Werft	M 534 Beseitigung der durch die Bombentreffer am 26.2.43 entstandenen Schäden. [signature]

Gesehen: [signature]

Kapitän z. Fl. Chef

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille

(Gruppe R 93)

Gruppenführer: Lt. z.S. Grebler

Boot:	**Kommandant:**	
R 93	Lt. z.S.	Grebler
R 95	Lt. z.S.	Mätz
R 96	Lt. z.S.	Strauß
R 97	Lt. z.S.	Martini
R 99	Lt. z.S.	Kichemann

Beginnen am: 16. 3. 1943

Abgeschlossen am: 21. 3. 1943

Anlagen:

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.3. 1943		Gem. Fs. 2. Sich.Div. 16.3. kein Einsatz.
		Unsicher
17.3. 1943		Aufgabe gem. Fs. 2. Sich.Div.G'kdos 2121 A I: " 2. Gruppe sprengen Wrack Sp.Br. 143. Durch 36. M.S.Fl. bezeichnet. Näheres bei 36. M.S. Fl. erfragen. Absicht melden." Gem. Rücksprache 2. Sich.Div. 17.3. Ruhe.
		Unsicher
18.3.		Absicht 18.3.43: R 93, 95, 96, 97, 99 Dünkirchen aus zur Sprengung Wrack Sperrbr. 143. Nach Erledigung ein Ostende.
1900	Dünkirchen	R 93, 95, 96, 97 u. 99 gem. Absicht S.-Bootsbunker aus.
1955		vor Seeschleuse fest, da diese trotz vorheriger Bestellung nicht geöffnet.
2025	NO 4-5, See 3-4, vereinzelt Wolken, heller Mondschein, Sicht 2-3 sm.	angeschleust.
2027		Molenköpfe auslaufend passiert.
2137		E.S.-Austausch mit 6 A.T.-Booten.
2200		bei Wrackstelle. Die von der 36. M.S.Fl. geworfenen Boje wurde gefunden und in der Nähe nun mit dem Echolot nach dem Wrack gesucht. Durch starke Ablenkung des Kompasses konnte die angenäherte Lage des Wracks bald gefunden werden. Infolge des herrschenden Seeganges war das Atlas-Echolot nur bedingt, d.h. nur bei Überläufen mit der See einsatzfähig.
2337		Flugzeuggeräusche werden gehört, daraufhin von See nach Land zu tieffliegendes Flugzeug beobachtet. Feststellungen des Types konnten nicht gemacht werden.
2400	NO 4-5, See 3-4, Sicht 2-3 sm, vereinzelt Wolken, heller Mondschein, dunstig.	Nach mehreren Überläufen wird Wracklage bestimmt und über derselben eine Greiferleuchtboje geworfen.
		Unsicher

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
19.3. 1943		
0042		W.B.-Anlauf in Bearslinie mit R 93, 95 u. 96. Auf Vorgang Gruppenführerboot werden je 3 zusammengeschäkelte W.B.D. geworfen.
0043		W.B.-Detonation. Auf der Wasseroberfläche schwimmen Balken und Bretter, letztere teilweise weiß gestrichen, sodaß mit Zertrümmerung Kartenhaus bzw. irgendwelcher Inneneinrichtungen gerechnet werden kann. Beim Überlaufen werden durch das Lot immer noch Wrackeches ausgemacht. Auf das Wrack wird eine neue Greif rleuchtboje geworfen und zum 2. W.B.-Anlauf klargemacht.
0159		W.B.-Anlauf mit R 97 u. 99 unter Führung von R 93, das aber, da eigene W.B.'s verbraucht, blind mitfährt.
0200		W.B.-Detonation. Beide Boote warfen wiederum 3 gebündelte W.B.'s. Auch nach dieser Detonation werden wiederum zahlreiche schwimmende Wrackteile ausgemacht. (Teile eines Tisches, Balken, weiß gestrichene Verschalungsbretter.) Trotz dieses sichtbaren Erfolges Wrack noch größtenteils vorhanden, was durch das Anzeigen des Echolotes und Ablenkung des Kompasses festgestellt wird. Da keine weiteren W.B.'s mehr zur Sprengung vorhanden, Ostende angesteuert.
0307	Molenköpfe Ostende	querab.
0320		Versorgungskai fest.
		1.) Die Größe des Wracks erfordert mehrere Sprengungen für eine tatsächliche Zertrümmerung.
		2.) Beim Anfordern von weiteren W.B.D. für Sprengung wurde vom Sperrwaffenkdo. de Haan gemeldet, daß keine W.B.D. mehr zur Verfügung stehen und wahrscheinlich nicht mehr angefordert werden. Die noch vorhandenen W.B.D. können auf Grund ihrer geringen Ladung für Wracksprengungen nicht verwendet werden.
		3.) Bei einem Telefongespräch mit dem A I der 2. Sich.Div. erdnete dieser an, daß für die 2. Gruppe heute Ruhe sei und das Sperrwaffenkdo. weitere W.B.D. anfordern müßte.
		4.) Diese Anordnung wurde dem Sperrwaffenkdo. telefonisch übermittelt mit dem Hinweis, sich mit Sperroffz. der 2. Sich.Div. in Verbindung zu setzen.
		5.) In See befindliche Fahrzeuge können an sie gerichtete Morsesprüche, die von der M.S.S. Ostende abgegeben werden, nicht abnehmen, da die Blitzgeräusche

Verdruckdruck J. J. Augustin Glückstadt Amtliche Bau: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Blitzgruppen des Feuers und der Scheinwerfer des Gebers sich vermischen.
		6.) Durch das öftere Überlaufen des Sperrbrecherwracks wird nach Erledigung dieser Aufgabe eine Kompensierung und eine M.E.S.-Vermessung erforderlich werden.
	Ostende	Ruhe.
[illegible]		
1930	Ostende	aus mit R 93, 95, 96, 97 u. 99 zur Wegüberwachung zwischen Punkt 204 - 214 gem. Fernschreiben 2. Sich.Div. Ckdos 2259 A I v. 20.3.43.
1941	Molenköpfe	auslaufend passiert.
1956	Tonne Strombank	da Tonne nicht brannte, Lampe aufgesetzt.
2017	NO 1, See 1, heller Mondschein, Sicht 2-3 sm.	
	Punkt 208	
2042	Punkt 206	
2150	Punkt 204	auf Gegenkurs.
2249	Punkt 206	
2310	Punkt 208	
2320	Punkt 210	
0000	NO 0° 0' heller Mondschein, Sicht 2-3 sm.	
[illegible]		
[illegible]	Punkt 214	auf Gegenkurs.
[illegible]		R.S.-Austausch mit Landbatterien.
[illegible]	Punkt 212	
[illegible]	Punkt 210	
[illegible]	Punkt 208	
[illegible]	Punkt 206	
[illegible]	Punkt 204	auf Gegenkurs.
[illegible]	[illegible] 2-3 sm. bewölkt.	

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
[illegible]		
0430	Punkt 206	
0457	Tonne Strombank	querab.
0510	Ostende	Molenköpfe einlaufend passiert.
0528	Ostende	bei Marine-Ausrüstungsstelle fest.

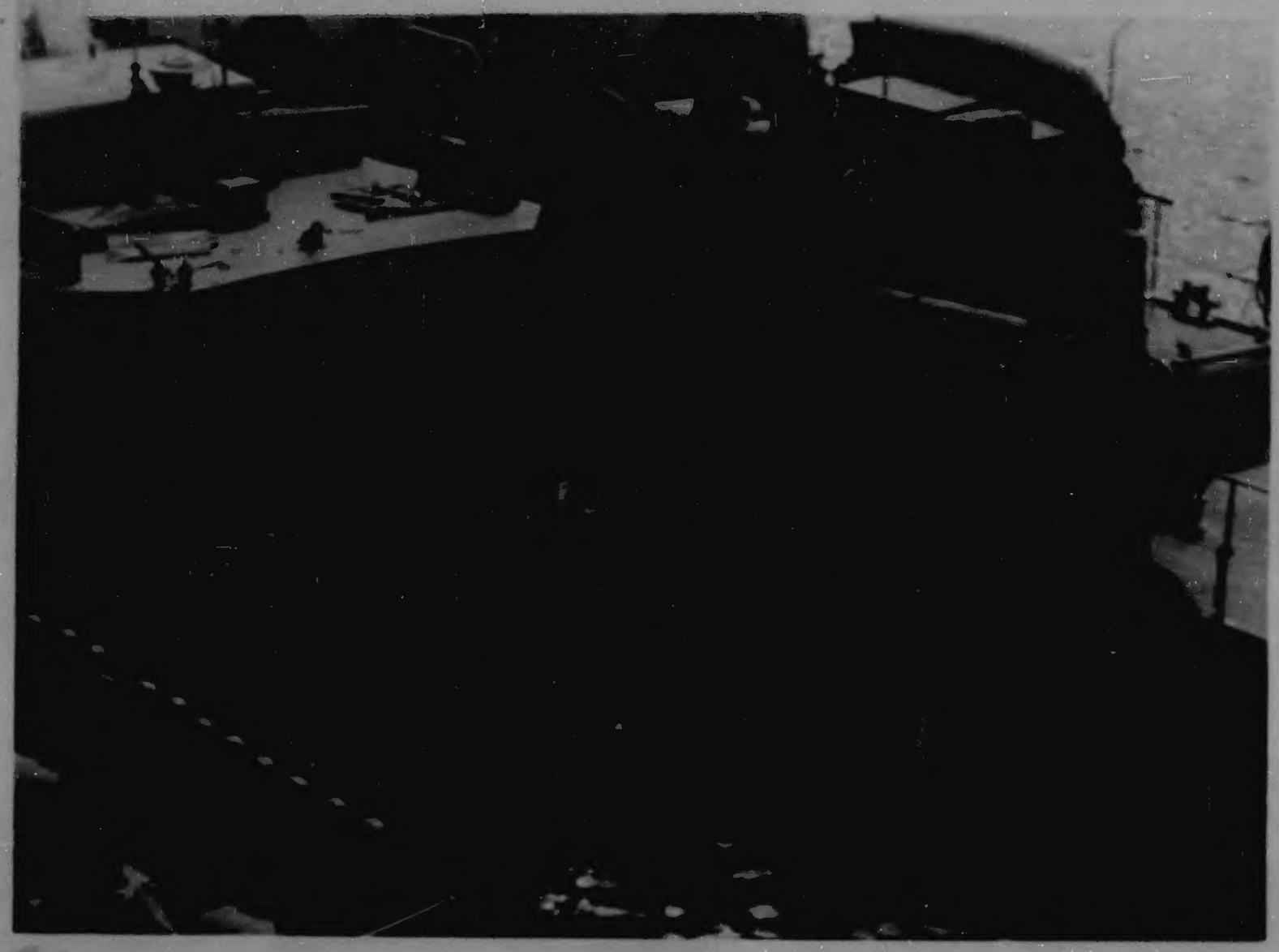
Gesehen: [illegible]

[illegible]

Kaptlt. u. Flo. Chef.









Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 3.Räumbootsflottille

Anlage 3 zu Kdos. Nr. 2003/43

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse zu 2.T.B. Nr. Geheime Kommandosache!
	Flottillenchef :	Kapitänleutnant Nuser
	Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing.) Schumann
	Anlagen :	- keine -
	Bootsnummer :	leitende Maschinisten :
	R 92	Obermaschinist Schulz
	R 93	Obermaschinist Hörath
	R 94	Obermaschinist Henke
	R 95	Obermaschinist Töpper
	R 96	Obermaschinist Fliegner
	R 97	Obermaschinist Nath
	R 98	Obermaschinist Schmitz
	R 99	Obermaschinist Hansen
	R 100	Obermaschinist Günther
	R 101	Obermaschinist Günzel
	R 117	Obermaschinist Pabst
	R 118	Obermaschinist Schröter
		Begonnen am 16.3.1943
		Abgeschlossen am 31.3.1943

B.S.W.
Eingang: 26.4.43
B.-Nr. Gkdos 1455 Anl. 1

Offizier

Anlage 3 zu 1/Skl Nr. 6886/43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
16.3.43	In See	Boot: R 92 - 101,117.Suchen eines Wracks.
	Im Hafen,D'kirchen	Boot: R 92 - 101,117.
	Im Hafen,Vegesack	Boot: R 118.Ausbildungsdienst.
		Schümann
17.3.43	Im Hafen,D'kirchen	Boot: R 92,94,98,100,101,117.
	In See	Suchen eines Wracks.Arbeit wegen Wetterlage abgebrochen,einlaufen Dünkirchen.
	Im Hafen,D'kirchen	Boot: R 93,95,96,97,99.Ausbildungsdienst.
	Im Hafen,Vegesack	Boot: R 118.Maschinendienst.
		Schümann
18.3.43	Im Hafen,D'kirchen	Boot: R 92,94,98,100,101,117.Ausbildungsdienst.
	In See	Bezeichnen eines Wracks.
	Im Hafen,D'kirchen	Boot: R 93,95,96,97,99.Ausbildungsdienst.
	In See	Sprengen eines Wracks.
	Im Hafen,Vegesack	Boot: R 118.Ausbildungsdienst.
	In See	Marsch nach Wesermünde.
	Im Hafen,W'münde.	Schümann
19.3.43	In See	Boot: R 92,94,98,100,101,117.Suchen eines Wracks.
	Im Hafen,D'kirchen	Treibölübernahme:
		R 92 4,2 m3
		Best.n.d.Übern. 12,2 m3
		R 94 4,7 m3
		Best.n.d.Übern. 12,3 m3
		R 98 5,0 m3
		Best.n.d.Übern. 12,4 m3
		R 100 4,6 m3
		Best.n.d.Übern. 12,4 m3
		R 101 4,9 m3
		Best.n.d.Übern. 12,4 m3
		R 117 4,8 m3
		Best.n.d.Übern. 12,4 m3
	In See	Suchen eines Wracks.
	In See	Boot: R 93,95,96,97,99.Sprengen eines Wracks.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
noch 19.	Im Hafen,Ostende	Treibölübernahme:
		R 93 3,3 m3
		Best.n.d.Übernahme: 12,1 m3
		R 95 3,85 m3
		Best.n.d.Übern. 12,48 m3
		R 96 3,7 m3
		Best.n.d.Übern. 12,947 m3
		R 99 3,9 m3
		Best.n.d.Übern. 12,4 m3
		Schmierölübernahme:
		R 97 400 l ZDK 7
	Im Hafen,W'münde	Boot: R 118
	In See	Marsch nach Cuxhaven
	Im Hafen,Cuxhaven	Schümann
20.3.43	In See	Boot: R 92,94,98,100,101,117.Suchen eines Wracks.
	Im Hafen,D'kirchen	Maschinendienst.
	In See	Suchen eines Wracks.
	Im Hafen,Ostende	Boot: R 93,95,96,97,99.Maschinendienst.
	In See	Wegüberwachung.
	Im Hafen,Cuxhaven	Boot: R 118
		Treibölübernahme:
		R 118 6,7 m3
		Best.n.d.Übern. 12,4 m3
		Schümann
21.3.43	In See	Boot: R 92,94,98,100,101,117,Suchen eines Wracks.
	Im Hafen,D'kirchen	Keine besonderen Vorkommnisse.
	In See	Boot: R 93,95,96,97,99,Wegüberwachung.
	Im Hafen,Ostende	Keine besonderen Vorkommnisse.
	Im Hafen,Cuxhaven	Boot: R 118.Keine besonderen Vorkommnisse.
		Schümann
22.3.43	Im Hafen,D'kirchen	Boot: R 92,94,98,100,101,117.Ausbildungsdienst.
	Im Hafen,Ostende	Boot: R 93,95,96,97,99.Maschinendienst.

2.)

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
	noch 22.		Schmierölübernahme:
16.3.43			R 93 2oo 1 ZDM7
		Im Hafen, Cuxhaven	Boot: R 118. Maschinendienst.
		In See	Marsch im Geleit nach Westen.
			Schümann
17.3.43	23.3.43	Im Hafen, D'kirchen	Boot: R 92,94,98,1oo,1o1,117. Ausbildungsdienst.
		In See	Marsch nach Ostende.
		Im Hafen, Ostende	Boot: R 93,95,96,97,99. Ausbildungsdienst.
		In See	Sprengen eines Wracks.
		In See	Boot: R 118. Marsch im Geleit nach Westen.
		0415	Angriff feindl. S.-Boote.
18.3.43		0505	zweiter Angriff.
		0520	Dritter Angriff.
			Treffer wurden nicht festgestellt, die Maschinenanlage blieb klar, keine Ausfälle.
		Im Hafen, Amsterdam	Amsterdam eingelaufen.
			Schümann
19.3.43	24.3.43	Im Hafen, Ostende	Boot: R 92,94,98,1oo,1o1,117. Fahrt durch die MES-Schleife. R 98 muß in Dünkirchen behandelt werden. R 92,1oo. Überholen des Hilfsmotors. Bei Belastung fallen Umdrehungen stark ab. (Siehe Stör. Meld. Nr. 2 R 92, und Stör. Meld. Nr. 1 R 1oo.)
		In See	Boot: R 93,95,96,97,99. Sprengen eines Wracks.
		Im Hafen, Ostende	Maschinendienst.
		In See	Sprengen eines Wracks.
		Im Hafen, Amsterdam	Boot: R 118.
		In See	Marsch durch die Binnengewässer
		Im Hafen, Dordrecht	nach Dordrecht.
			Schümann

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
25.3.43	Im Hafen, Ostende	Boot: R 92,94,98,1oo,1o1,117. Ausbildungsdienst.
		R 92,1oo. 1800 h sind die Hilfsmotoren wieder klar.
		Die Kriegsbereitschaft wurde nicht unterbrochen, da die Flottille zur Ruhe im Hafen lag.
	In See	Boot: R 93,95,96,97,99. Sprengen eines Wracks.
	Im Hafen, Ostende	Maschinendienst.
		R 97. Überholen des Hilfsmotors.
		Bei Belastung fallen Umdrehungen stark ab.
		(Siehe Stör.-Meld. Nr. 3 R 97.)
	Im Hafen, Dordrecht	Boot: R 118.
	In See	Marsch nach Vlissingen.
	Im Hafen, Vlissingen	Schümann
26.3.43	Im Hafen, Ostende	Boot: R 92,93,94,96,99,1oo,1o1,117. Maschinen- und Ausbildungsdienst.
		R 97. 1200 h Hilfsmotor wieder klar.
		Die Kriegsbereitschaft des Bootes wurde nicht unterbrochen, da die Flottille zur Ruhe im Hafen lag.
	Im Hafen, Ostende	Boot: R 95,98.
	In See	Marsch nach Dünkirchen.
	Im Hafen, D'kirchen	R 98 MES-Behandlung.
		Maschinendienst.
	Im Hafen, Vlissingen	Boot: R 118. Maschinendienst.
		Schümann
27.3.43	Im Hafen, Ostende	Boot: R 92,94,1oo,1o1,117. Maschinendienst.
	In See	Wegen Wetterlage Rückkehr nach Ostende.
	Im Hafen, Ostende	
	Im Hafen, D'kirchen	Boot: R 95,98. Maschinendienst.
		R 98 kompensieren.

6.)

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
noch 27.	Im Hafen, Vlissingen	Boot: R 118. Maschinendienst.
	In See	Marsch nach Ostende.
		Schürmann
28.3.43	Im Hafen, Ostende	Boot: R 92,93,94,96,97,98,100,101,117,118.
		Keine besonderen Vorkommnisse.
	In See	Räumen einer scharfen Sperre zwischen Punkt 228 und 230.
	Im Hafen, D'kirchen	Boot: R 95,98. Maschinendienst.
	In See	Boot: R 98 hängt sich bei der Flottille an.
		Schürmann
29.3.43	In See	Boot: R 92,93,94,96,97,98,99,100,101,117,118.
		Räumen einer scharfen Sperre zwischen Punkt 228 und 230.
0404		R 99 Minentreffer im Vorschiff. Das Vorschiff wurde bis zur Vorkante Brücke vollständig auseinander gerissen, die Teile hingen nur noch lose mit dem Bootskörper zusammen und wurden später beim Abschleppen des Bootes abgerissen. Die Maschinen liefen weiter, jedoch drehte das Boot durch Verklemmung des Steuergestänges der VSP im Tankraum im Kreise. Durch Abreißen einiger Kabel an der Schaltafel fiel die Beleuchtung im ganzen Schiff aus. Es durch die Maschinenanlage [illegible] Schäden im Bereich [illegible] Sole [illegible] sofort richtig eingesetzt [illegible] wurde durch Umschalten auf Petroleum sofort wiederhergestellt und die Schäden an der [illegible] beseitigt. Die Hauptmotoren [illegible] abgestellt.
		Eine Prüfung der Räume ergab, daß Abt. IX bis Abt. VIII restlos zerstört waren. Abt. VI (Tankraum) war leck,

Stellungnahme des Verb.-Ing.:

Zu 29.3.:

Das Verhalten der Maschinenmannschaft von R 99 nach dem Minentreffer, insbesondere der namentlich aufgeführten Soldaten, verdient vollste Anerkennung. Nur so war es möglich, das Boot, wenn auch nur zu 2/3, wieder in einen Hafen zu bringen.

M.A.St. Calais ist im vorigen Jahre wegen Einsparung von Personal eingegangen, da Calais als Einsatzhafen nur wenig benutz wurde. Im Laufe des Winters haben sich die Verhältnisse aber geändert, und die Verlegung eines kleinen Tankleichters mit Treiböl nach Calais ist bei der Mar.Gruppe West Ing.W beantragt. Z.Zt. wird der Treibstoff mit Lastkraftwagen von Boulogne nach Calais gebracht.

Zu 31.3.:

Auf den Booten der 8. Räumbootsflottille sind zur Hörbarmachung von Flugzeuggeräuschen Versuche angestellt worden durch Einbau eines Mikrophones an einer geräuschfreien Stelle auf der Back und eines Verstärkers auf der Brücke. Wie aus den Eintragungen hervorgeht, müssen noch weitere Versuche, insbesondere eine bessere Abschirmung der Mikrophone auf der Back, vorgenommen werden.

Freg.Kapt. (Ing.)

" R 99 " nach dem Minentreffer.
Boot wurde unterfangen und so abgeschleppt .





" R 99 " nach dem Minentreffer.
Boot wurde unterfangen und so abgeschleppt .





die 36.MS-Flottille leihweise 15 m3 zur

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando _____

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
Woche 29.		und machte stark Wasser, während das Schott von Abt. V und VI nach Abstützen durch Bretter und Balken dichthielt. Kleinere Leckagen dieses Schottes die durch herausgefallene Nieten entstanden waren, wurden durch Leckpfropfen gedichtet. Der Maschinenraum konnte mit den Bordlenzmitteln lenzgehalten werden. Alle anderen Abt. hatten keine Wassereinbrüche. Eine Prüfung der gesamten Maschinenanlage ergab, daß Motoren und VSP betriebsklar waren. Auch die MKF-Anlage war unbeschädigt. Es ist zu erwähnen das sich die MKF-Anlage gut bewährt hat. Die VSP wurden nach Erledigung der Lenz und Abstützarbeiten auf den Notsteuerstand umgestellt. Das Boot wurde von R 93 und R 101 unterfangen und nach Calais eingeschleppt, sodaß vom Notsteuerstand aus nicht gefahren werden brauchte und keine Erfahrungen gemacht werden konnten. Bei den Arbeiten zeichneten sich folgende Soldaten besonders aus. Lt.(Ing.) D u c k s t e i n Masch.Mt. H e i n r i c h Masch.Ob.Gfr. S c h u l z Masch.Gfr. S c h u b e r t Vom techn. Personal wurde niemand verletzt. Die Flottille lief mit allen Booten in Calais ein. Eine notwendige Brennstoff - und Übergießung konnte nicht durchgeführt werden, da Calais keine MAST besitzt. Als die Flottille hier bereits vor einiger Zeit eine Brennstoffübergießung durchführen wollte, stellte der Hafenkapitän aus seinen Bestanden 10 m3 und die 36. MS-Flottille leihweise 15 m3 zur

8.)

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Zeit Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
noon 29.		Verfügung, während für sämtliche Boote durchschnittlich 75 m3 benötigt werden. Es wird vorgeschlagen in Calais ein kleines Tankfahrzeug für die Flottille bereitzustellen.
	Im Hafen, Calais	
	Im Hafen, D'kirchen	Boot: R 95. Schleifenfahrt und kompensieren.
	In See	Marsch nach Calais.
	Im Hafen, Calais	Schümann
30.3.43	Im Hafen, Calais	Boot: R 92 - 101, 117, 118. Ausbildungsdienst.
		Schümann
31.3.43	Im Hafen, Calais	Boot: R 92 - 101, 117, 118. Maschinendienst. Auf R 92, 93, 96, 117 wurde eine Verstärkeranlage von der KMW-Kiel eingebaut. Nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen ist die Anlage noch nicht vollkommen, sie muß noch weiter entwickelt werden. Das Mikrophon auf der Back muß gegen Seewasser (Spritzer) geschützt werden, die Störungen sind noch sehr stark und die Einstellung noch sehr ungenau. Weitere Erfahrungen werden noch gemeldet.
		Schümann

Flottillenchef:

Oberstabsing. (Ing.) u. Div. Ing.

Flottilleningenieur:

Schümann

Ob.Lt.(Ing.)

PG 73471 NID

8. Räumbootsflottille

KTBer. 1.4. – 30.6.1943

mit Abschrift Maschine

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY

PG/73471

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

8TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1 APR. - 30 JUNE 1943

-1- 10

Anlage zu Kdr. Gr. Nördl. Wach. 6. Abtlg. A. Nr. 2852/43 I

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse pp 2.7.V.B. Nr. Skiss 1429

9 Anlage zu B.S.W.
Vom 19.5.43

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch 2

der Kr 28/559a

8. Räumbootsflottille

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Muser
Vertretung: bis 6.4.43	Ob.Lt. z. See	Mellenthin
Flottillening.:	Ob.Lt. (Jng)	Schumann
II.Flottillening.:	Lt. (Jng) d.R.	Duckstein

Boot:	**Kommandant:**	
M 534	Ob.Lt. z.See d.R.	Krebs
R 92	Ob.Lt. z.See	Mellenthin
R 93	Lt. z.See	Grebler
R 94	Lt. z.See	Dobringer
R 95	Lt. z.See	Mütz
R 96	Lt. z.See	Strauß
R 97	Lt. z.See	Martini
R 98	Lt. z.See d.R.	Wiest
R 99	Lt. z.See	Küchemann
R 100	Ok.Strm.	Rembe
R 101	Lt. z.See	Büsler
R 117	Lt. z.See d.R.	Braack
R 118	Lt. z.See d.R.	Kretschmar

Begonnen am: 1. 4. 1943

Abgeschlossen am: 19. 4. 1943

Anlagen: 1 Räumskizze, 6 Gefechtsberichte.

1

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
FOC/M3491/NID
NO MARKS OR WRITING SHOULD BE MADE
ON THIS DOCUMENT EXCEPT ANNOTATIONS
NECESSARY FOR THE WORK
ON WHICH IT IS BEING USED
ON THIS SHEET OF PAPER
AND IMMEDIATELY ON RECEIPT
SHOULD BE SIGNED IN INK
Property of H.M. Admiralty Officially Applied

Anlage 9 zu 1/Skl 17857/43 geheim

R 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1. - 6.4. 1943		siehe K.T.B. Flottillenchef i.V.
7.4. - 12.4.43	Wind 5 - 6 Seeg. 4 - 5 Calais	Wegen schlechter Wetterlage kann Überführung der Manöverunfähigen Boote R 96 und R 94 nicht durchgeführt werden. gez. M u s e r
13.4.43		Absicht: Mit R 92, 93, 94, 96, 97, 100, 117 und 118 und Vp.-Booten 1803, 1805, 1808, 1809 Marsch Calais nach Ostende.
2155	Calais S.S.W. 2 Seeg. 1 Gute Sicht, heiter	Ausgelaufen. R 92 schleppt R 96 längsseit R 93 schleppt R 94 längsseit. gez. M u s e r
14.4.43	Vor Dünkirchen	Vp.-Boot 1808 hängt vor Dünkirchen ab und läuft ein.
0100	S.S.O. 1, Seeg. 1, heiter	
0421	Ostende eingelaufen.	
0435	Ostende	S.-Bootsbunker fest. R 117 geht in Werft Ostende. Absicht: Mit R 92, 93, 94, 96, 97, 100, 118 und Vp.-Boot 1803 und 1809 Marsch nach Vlissingen auf Innenweg Herz 9.
2200	Ostende Windstille Seeg. 0, heiter	Ausgelaufen. R 92 schleppt R 96 längsseit. R 93 schleppt R 94 längsseit. gez. M u s e r
15.4.43	Vlissingen Fahrwasser	
0158	Vor Vlissingen	R 92, 93, 94, 96, und Vp.-Boot 1803 und 1809 nach Vlissingen entlassen. R 100, 97 und 118 Rückmarsch nach Ostende.
0400	Ostende	Ein.
0730	Ostende	R 97 und 118 gehen in Werft Ostende. R 100 durch Kanäle nach Brügge.
1130	Brügge	R 100 fest. R 92, 93, 94, 96 Marsch durch Kanäle nach Rotterdam. gez. M u s e r

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1. - 12.4.1943	Calais, Dünkirchen, Ostende, Brügge, Zeebrügge, Rotterdam.	R 98, 99, 101. R 98 und R 101, die R 99 unterfangen haben, geleiten R 99 in die Gusto-Werft nach Rotterdam zur Beseitigung der durch Minentreffer am 29.3.43 erhaltenen schweren Beschädigung. Die Boote werden am 3.4.43 von der Gruppe C 36.-M.S.Fl. nach Dünkirchen und von der Gruppe B 36.-M.S.Fl. nach Ostende geleitet. Dann Fahrt über Brügge, Zeebrügge, Dordrecht, Vlissingen nach Rotterdam. Fahrt wird infolge Wetterlage vom 5. - 11.4.43 in Zeebrügge verzögert. R 98 und R 101 am 15.4.43 2400 Uhr Ostende zurück. gez. M u s e r
12. - 13.4.1943	Calais Werft	R 95, Beseitigung der am 4.4.43 erlittenen schweren Beschädigung. gez. M u s e r
1.4.- 15.4.43	Dünkirchen Werft	M 534, Beseitigung der durch die Bombentreffer am 26.2.43 entstandenen Schäden. gez. M u s e r

Die Richtigkeit bescheinigt:
An Bord, den 28. April 1943.

Ob.Fähnrich M.A.
u. Adjutant.

Druckerei Z. I. Anstalt Glücksburg Ausbildungsabteilung

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille
(Boote R 92 - 97, 100, 117 u. 118)

Flottillenchef: Kapitänleutnant Huser
Flottillenchef i.V.: Ob.Lt.z.S. Hellenthin
Flottilleningenieur: Ob.Lt.(Ing.)K.O. Schumann

Zeit, Nr.	Boot:	Kommandant:	
I	R 92	Ob.Lt.z.S.	Hellenthin
II	R 95	Lt.z.S.(K.O.)	Hats
III	R 100	Ob.Strm.	Rombs
IV	R 117	Lt.z.S.d.R.	Brask
V	R 97	Lt.z.S.	Martini
VI	R 96	Lt.z.S.	Straus
VII	R 118	Lt.z.S.d.R.	Krotschmer
VIII	R 98	Lt.z.S.	Dobzinger
IX	R 93	Lt.z.S.(K.O.)	Grobler.

Angefangen am: 1. 4. 1943

Abgeschlossen am: 5. 4. 1943

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.4a		
1000	Calais	Ausg. F.S. Geheim an 2. Sich.Div.: Absicht 1.4. wie 30.3. zu gleichen Uhrzeiten. R 92 G. 50/92 Wegen Wetterlage konnte Aufgabe nicht durchgeführt werden.
2.4a		
1145	Calais	Eing. Kr. G.Kdos. 2. Sich.Div. 2589 A 1: In Abänderung bisheriger Aufgabe 8. R. Fl. 2.4. 1900 Uhr. Calais aus. Räumarbeiten von Weg Herz nach Norden bis Dunkelheit. Calais ein. 3.4. morgens Fortsetzung Arbeiten. Auslaufen so daß Arbeiten mit Hellwerden begonnen werden. Einlaufen gegen 0830. Jagdschutz wird gestellt. Bei Fliegerangriffen abbrechen und einlaufen. Anstreben Gebiet von 2 Sm. westlich Pkt. 230 bis Pkt. 228 zunächst bis Wrackumgehungsweg freizusuchen. Absicht melden. Aufgabe freizusuchen Gebiet südlich Weg Herz wird Nacht 2./3.4. von 12.R.Fl. durchgeführt. Überführung R 99 bei günstiger Wetterlage Nacht 2./3.4. durch C/36. M.S.Fl. gltd. Kr. C/36.M.S.Fl., Kr. 36.M.S.Fl. Kr. 8.M
		Eing. F.S. K.G.Kdos. 2.Sich.Div. 2590 A 1: Nacht 2./3.4. C/36.M.S.Fl. D'kirchen bis Calais dort "R.99" (unterfangen von 2 R-Booten) aufnehmen und D'kirchen geleiten. Überführung nur bei günstiger Wetterlage möglich. "R.99" durch Minentreffer Vorschiff verloren. Marsch soweit möglich zu Gerätefahrt ausnutzen. 36.M.S.Fl. Weiterführung R 99 nach Vlissingen übernehmen. Absichten melden. 8.R.Fl. von dort direkt unterrichten.
1200 bis 1250	Calais	R 92 - 97, 100, 117 und 118 verholen vom Binnenhafen in den Vorhafen.
1500		Ausg. F.S. G.Kdos. an 2. Sich.Div.: Absicht 2.4. Auslaufe mit R 92 - 97, 100, 117 u. 118 Calais 1800 Uhr. Ein gegen 2200 Uhr. 3.4. Auslaufe 0600 mit gleichen Booten. Ein gegen 0830. R 92 G.Kdos. 35/92
1730		Telefonische Mitteilung von A 1 2. S. D., daß kein Jagdschutz gestellt werden kann. Aufgabe muß aber trotzdem durchgeführt werden.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1800	Calais SW 2, See 1, heiter, bewölkt gute Sicht, 1029 mb. + 10°	mit R 92 - 97, 100, 117 und 118 auss. Aufgabe: Freisuchen nördlich Weg Herz zwischen Punkt 228 und 2 Sm. westlich Pkt. 230. Durchführung:
1819	Pkt. 228	R 93 wirft Anfangboje mit Osttoppzeichen und verbleibt mit R 94 und 118 an der Boje liegen.
1839	3 Sm. östlich Pkt. 228	Formation: Staffel St.B. R 92, 95, 96, 97, 100, 117 S.D.G. mit 15 m Stander auss, überlappt gefahren. Fahrt 12 Sm.
1905		Anfangsboje passiert. R 93 bojt hinter dem Verband an St.B.-Seite auss. Kurs 251°.
1924	3 Sm. westlich Pkt. 230	1. Anlauf beendet, kein Räumerfolg. Endboje mit Westtoppzeichen geworfen. Kurs 71° Staffel B.B. Bojenboot bojt an B.B.Seite Verband auss. 2. Anlauf.
2005		2. Anlauf beendet, kein Räumerfolg. Bojenboot wirft Endboje mit Osttoppzeichen.
2025 bis 2050	3 Sm. östlich Pkt. 228	S.D.G. eingenommen und Marsch nach Calais angetreten. Bojenboote lichten Bojenstrich bis auf Anfangs- und Endbojen.
2120	Calais - Außenhafen	R 92 - 97, 100, 117 und 118 festgemacht.
2300		Ausg. F.S. S.S.D. G.Kdos. an 2.S.D.: 1.) Gebiet 50° 58,6' N. u. 1° 46,0' O., 50° 59,3' N. u. 1° 45,7' O., 50° 57,1' N. u. 1° 36,9' O., 50° 57,5' N. u. 1° 36,7' O. minenfrei, kein Räumerfolg. 2.) Absicht 3.4. 0615 mit R 92-97,100,117 u. 118 Calais auss. 3.) Jagdschutz dringend erforderlich. R 92 G.Kdos. 37/92
2345	Calais	R 98 u. 101 bringen unterfangenden R 99 mit Geleit Gruppe C/36.M.S.Fl. von Calais nach D'kirchen.
2400		
0615	Calais - Außenhafen	R 92 - 97, 100, 117 und 118 auss. Aufgabe: Fortsetzung freisuchen nördlich Weg Herz wie am 2.4. Durchführung:
0644	Pkt. 228	Bojenboote R 93, 94 und 118 bringen sich ab u. verbleiben an der östlichen Anfangsboje und überprüfen genaue Lage der Ostboje.

...-Verbindlinger J. J. Augustin Gmbh Stadt Anzeigenstellen: Wilhelmshaven, Kiel, Geestlanden, Utrecht B. 36 (neu) Ha A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0701	3 Sm. östl. Pkt. 228. SW 1 - 2, See 1 heiter, Küstendunst, mäßige Sicht (2 Sm.) 1025 mb. + 10°	Formation: Staffel St.B. Kurs 251° S.D.G. mit 15 m Tiefenstaffel aus. Geräte überlappt. Fahrt 12 Sm.
0720	1000 m nördl. Pkt. 228	Ostboje passiert. Bojenboot wirft hinter dem Verband an St.B. Bojenstrich.
0726	50° 59,0' N. 1° 42,9' O.	Eine Mine im Gerät R 92 detoniert. Mit gleicher Detonation 500 m nördlich noch eine Mine durch Nachbardetonation.
0730	50° 59,3' N. 1° 43,0' O.	R 96 schneidet eine Mine, detoniert nicht.
0732	50° 59,2' N. 1° 42,6' O.	R 96 schneidet eine Mark 19 mit Ziehleine, detoniert nicht.
0740		Fliegeralarm! Ein feindliches einmotoriges Aufklärungsflugzeug vermutlich Hurricane oder Spitfire, nähert sich in ungefähr 2000 bis 3000 m Höhe der Flottille. Sofort Feuer eröffnet. Flugzeug dreht nach Norden ab und fliegt Verband von achtern an, durch den Beschuß abgedrängt, fliegt es nach Norden ab und kommt außer Sicht. E.S. wurde nicht geschossen, da Flugzeug eindeutig als feindlich erkannt. Fliegermeldung wurde gegeben. Da vermutlich feindliches Flugzeug sichten des Verbandes meldet, ändere ich Kurs nach Süden und schlippe im minenfreien Gebiet die Geräte und laufe mit hoher Fahrt mit allen Booten unter der Küste nach Calais.
0825	Calais - Außenhafen	R 92 - 97, 100, 117 und 118 festgemacht.
0930		Ausg. F.S. Kr. G.Kdos. an 2. Sich. Div. i 1.) Auf ungefähr 50° 59,0' N. und 1° 42,9' O. eine Mine im Gerät detoniert. 500 m nördlich davon 1 Mine durch Nachbardetonation detoniert. Auf ungefähr 50° 59,3' N. und 1° 43,0' O. eine Rfa geschnitten. Auf ungefähr 50° 59,2' N. und 1° 42,6' O. eine Mark 19 mit Ziehleine geschnitten. Freigesuchtes Gebiet nicht erweitert, da Anlauf nicht minenfrei. 2.) 0740 wurde feindl. Aufklärer (einmotorig) gesichtet und durch Fla.Feuer abgedrängt. Geräte geschlippt und unter Küste eingelaufen. R 92 G.Kdos. 39/92
1030		Mitteilung von A.v.P. 2.S.D. um 3.4. kein Einsatz.
1310 bis 1320	Calais - Außenhafen Calais - Binnenhafen	Boote verholen wegen zu starkem Schwell in den Binnenhafen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1212		Ausg. F.S. Kr. G.Kdos. von 2. Sich. Div. i 4.4. 1800 Uhr bei günstiger Wetterlage (mittlere Sicht) fortsetzen freiräumen Pkt. 228 - 230. Absicht melden. Jagdschutz ist bestellt, wird gestellt, wenn Kräftelage erlaubt. 2.S.D. G.Kdos. 2660 A 1.
1300 bis 1320	Calais - Binnhafen Calais - Außenhafen	Boote verholen wegen Einsatz und günstiger Zeit des Hochwassers vom Binnenhafen in den Vorhafen.
1330		Ausg. F.S. G.Kdos. Kr. an 2.Sich.Div. i Absicht 4.4. Auslaufe mit R 92 bis 97, 100, 117 und 118 Calais 1800 zum Freisuchen nördlich Pkt. 228 - 230. Bin gegen 2130. R 92 G.Kdos. 40/92
1800	Calais - Außenhafen	R 92 bis 97, 100, 117 und 118 ausgelaufen. Aufgabe: Fortsetzen freiräumen 1000 m nördlich Pkt. 228 bis 2 Sm westlich Pkt. 230. Da trotz hellstem Sonnenschein nur mäßige bis mittlere Sicht herrscht, entschließe ich mich, die Aufgabe durchzuführen. Gleicher Ansicht ist auch Kommandant R 93, der mich in meinem Entschluß bekräftigt.
	Windstille, See 0, wolkenloser Himmel, mäßige bis mittlere Sicht.	Durchführung: Kurs 71° 3 Sm. Die Bojenboote R 93, 94 und das Sicherungsboot R 118 laufen zur östlichen Anfangsboje und nachher den Gerätebooten das Auffinden der Anfangsboje leichter zu machen.
1819	Weg Herz Pkt. 228	
1835	3 Sm. östlich Pkt. 228	Formation: Staffel St.B. Kurs 251° R 92, R 95, R 100, R 117, R 97, R 96 bringen S.D.G. mit 15 m Tiefenstaffel aus. Es wird so gefahren, daß sich die Geräte überlappen. Fahrt 12 Sm.
1850	Östliche Anfangsboje 1000 m nördlich Pkt. 228	passiert. R 93 manövriert sich hinter den Verband und bojt an St.B.-Seite aus. R 94 u. 118 folgen.
1900	= 50° 58,5' N = 1° 42,0' O	R 100 schneidet eine Mine. Typ: Rfa. Mine detoniert nicht.
1914	westliche Endboje 3 Sm westl. Pkt. 230.	passiert. Formation: Kiellinie und Übergang in Staffel B.B.
1916		Führerboot hat Schwenkung beendet und kehrt wieder an die westliche Endboje an um den Anlauf zu wiederholen.
1917	Pkt. 230	Fliegeralarm. 1000 m nördlich werden 7 tiefFliegende Jäger gemeldet, die auf gleichem Kurs mit Flottille fliegen und von Zeit zu Zeit in Dunst verschwinden. Da gem. Fernschreiben eigene

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		Jäger in der Luft sein können, schieße ich die für den Tag gültige E.S.-Patrone. Flugzeuge beantworten E.S. nicht.
		Ausgang Funkspruch:
		Fl. 1918/95 B.P. 3332
		1922/97 B.P. 3332 7 feindl. Flugzeuge.
		Befehl an alle Boote: Geräte kappen und Signal sammeln. Da die Flottille noch in Staffel B.B. ist und somit weit auseinandergezogen fährt, suchen sich die fdl. Jäger die letzten Boote, R 96, 97 und 117 zum Angriff aus. Ich beobachte, daß R 96 unter starker Rauchentwicklung auf die Küste zuläuft. Nach dem Angriff, der aus der Sonne heraus, von achtern nach vorn geführt wurde und ungefähr 3 - 4 Minuten dauerte, sammelt die Flottille in Normalstellung. Es fehlt das Boot R 96, welches durch die starke Nebelentwicklung außer Sicht gekommen ist. Ich entlasse R 97 und 117 zur Ausschiffung von Verwundeten nach Calais und gebe als Flaksicherung R 93 mit.
		Ausgang Funkspruch:
		Gr. Kr. 1944/98 Kdo. Calais.
		Erbitte sofort Sankrs. Wagen.
		- R 92 -
		Ich laufe mit R 92, 100, 95, 94 und 118 zur Suche nach R 96 weiter. Nach Peilungen von Mimo Nez und Gris Nez laufe ich dicht unter der Küste weiter um so Flakschutz von Land zu haben.
1958	1 Sm südlich von Pkt. 230	R 95 hat Grundberührung und ist festgekommen. Genaue Peilungen waren in dem Moment nicht möglich, da durch den künstlichen Nebel nur sehr geringe Sicht herrschte. Ich selbst lotete 12 Wasser mit dem Atlaslot. Ich entlasse R 94 und 118 zur Hilfeleistung R 95 und laufe mit R 92 und 100 weiter zur Suche nach R. 96.
2020		R. 96, der sich durch Schießen von roten Nebelsternen bemerkbar macht, wird gefunden. R 100 geht längseit und schleppt R 96 nach Calais ein. Bei Ansichtkommen von R 95 wird mir gemeldet, daß das Boot stark Wasser macht und durch R 93, der inzwischen von Calais zurückgekommen ist, unterfangen wird. R 94 hatte beim Abschleppversuch R 95 eine Detonation unter dem Boot, wodurch ein Leck im Maschinenraum entstand und derselbe bis in Höhe der Wasserlinie voll lief. R 94 wurde von R 118 eingeschleppt. Unterwegs entließ ich R 118 zur Hilfeleistung und zum Unterfangen R 95 in Zusammenarbeit mit R 93. Ich selbst hatte mit R 92 Propellerschaden und schleppte R 94 nach Calais ein. Beim Abschleppen hatte es soweit aufgeklart, daß die Sperrballons der Südküste von England zu sehen waren.
1959	Calais - Außenhafen	R 117 mit Flo.Arzt an Bord festgemacht. Ausschiffung des Toten und der Verletzten.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2015	Calais - Außenhafen	R 97 festgemacht. Ausschiffung der Verletzten.
2154	Calais - Außenhafen	R 100 mit R 96 festgemacht.
2200	Calais - Außenhafen	R 92 mit R 94 festgemacht.
		Auf dem Transport zum Lazarett Hardinghen verstarb der Schwerverletzte Masch.Ob.Gfr. Vollmer von R. 117.
		Ausg. Kr. G.Kdos. F.S. an 2.Sich.Div. :
		1.) 1926 Uhr Quadrat B.P. 3332 Angriff durch 7 Hurricane.
		2.) R 97, Angriff durch 6, R 96 und R 117 durch 3 Anflüge stark beschädigt. 1 Toter, 7 Schwere und 21 Leichtverletzte.
		3.) Bei Hilfeleistung für R 96 Boot 95 1 Sm. südlich Pkt. 230 auf Grund gelaufen und festgekommen. R 93, R 118, 1 Fl.-Boot und 2 Schlepper bei Abschleppversuchen.
		4.) Bei Hilfeleistung für R 95, Boot R 94 Detonation unter Maschine. Wassereinbruch beide Maschinen ausgefallen.
		5.) R 96 und 94 durch R 92 und 100 eingeschleppt.
		6.) 1 Abschuß Feindflugzeug wahrscheinlich.
		7.) Erbitte Entsendung Vertreter 2.S.D. für 5.4. mit E.K. im Laufe des Vormittags.
		8.) Auf 50° 58,5' N. und 1° 41,8' O. eine Efa geschnitten. Gebiet nicht erweitert.
		R. 92 G.Kdos. 42/92
5.4. 0100	Calais - Außenhafen	R 93 und R 118 treffen mit unterfangenem R 95 in Calais ein und versuchen durch die Schleuse in den Binnenhafen einzulaufen. Boote können nicht einlaufen, da Schleusenbreite nicht genügt. Es wird nun versucht, da die Lage R 95 immer bedrohlicher wird, das Boot durch Krähne zu unterfangen. Die Krähne erweisen sich als zu schwach und da nun R 95 droht ganz abzusinken, wird R 95 auf Entschluß Kmdt. R 93 hin auf eine seichte Stelle im Außenhafen aufgesetzt und eine lange Stahltrosse an Land ausgebracht um ein Kentern des Bootes zu vermeiden.
0415		Ausg. Nr. G.Kdos. F.S. an 2. Sich. Div. :
		1.) 0145 Calais R 93, 118 mit unterfangenem R 95 ein.
		2.) R 95 liegt bis Unterkante Brücke im Wasser. Versuche weiterhin mit Krähnen R 95 zu heben. Wenn Versuch mißlingt, aufsetzen auf seichte Stelle.

Vordruckfabrik J. J. Augustin Glückstadt Ausliefergestelle: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Utrecht B. 36 (neu) 10a A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
		3.) R 93, 95 und 118 Keine Ausfälle. 4.) G.Kdos.-, Geheim-Druckschriften und wicht Geräte R 95 geborgen. 5.) Außerordentlich geschickte seem. Leistung Kmdt. R 93 und 118. R 92 G.Kdos. 43/92 Bei Erörterung der näheren Umstände des i Fernschreiben gemeldeten wahrscheinlichen Flugzeugabschusses, gehen die Richtungen weit auseinander. Ebenfalls blieben Nachfragen bei einer Landbatterie, die das Gefecht beobachtete, erfolglos.
1200 bis 1230	Calais- Außenhafen Calais - Binnenhafen	Boote verholen.
6.45	Calais - Binnenhafen	Reperaturen an Booten und Maschinen. Kein Einsatz.

Anlage zu B.S.W.
Nr. Gkdos. 1210 vom 19.5.44

Anlage 10 zu 1/Sm 1218/44

Erklärungen

Kurs des Sperrbootes am 24.5.44 um Stander

Sperrbootes

Sperrbootes

Sperrbootes

Anl. Nr 3 z.K.T.B. v. 1.- 15.4.43.

8. R.Fl.

Abschrift. 8.Anlage zu B.S.W.

B.-Nr. Gkdos. 1757 vom 19.5.1943

An Bord, den 6. April 1943.

Geheime Kommandosache! Anlage 9 zu Nr. 6. Abt. Tag f. Abw. K.Br. 2852/43

Gefechtsbericht

des Kommandanten von R 117 über den am 4. 4. 43 erfolgten Angriff von 7 Jagdflugzeugen vor Cap Blanc Nez.

Boote der 8. R-Flottille waren am 4. 4. 43 zum Freischutz eines Gebietes nördlich Pkt. 228 - 230 angesetzt. R. 117 führ als Takt-Nr. 4. Rheinkurve war 251 Grad. Nachdem R 117 um 1921 Uhr 2 sm westlich Pkt. 230 eine Ortsansicht auf Gegenkurs bemadet hatte, wurde durch F.T. ein Verband feindlicher Flugzeuge gemeldet. Gleichzeitig wurde auf dem ersten Booten des Verbandes, der in A rot fuhr Flagge Flie gesetzt. Ich befahl Fliegeralarm. Alle Geschütze waren in Feuerstellung. Das Gerät wurde gekappt und versucht mit erhöhter Fahrt näher aufzuschließen.

Um 1923 Uhr wurde ein Verband von 7 Jagdflugzeugen in großer Höhe 2 - 3 sm Bb. voraus gesichtet. Typ war noch nicht zusammenzubringen. Die Flugzeuge folgen am Verband verbeh. Die Geschütze richteten mit. Ungefähr 500 - 600 m hinter dem Verband drehten die Flugzeuge plötzlich auf den letzten Boot des Verbandes um. Ich befahl Feuererlaubnis und dreimal A. K. voraus.

Das Feuer wurde mit der 3,7 cm eröffnet. Das Feuer lag gut. Treffer konnten nicht beobachtet werden. Gleichzeitig setzten die 2 cm - Waffen und das Zwillings-M.G. ein.

Die Maschinen des Bootes wurden durch entschlossenes Handeln des Maschinenpersonals in kürzester Zeit auf hohe Umdrehungen gebracht.

Der erste Anflug erfolgte von 2 bis 0 Uhr, schräg, alle Treffer lagen an Steuerbord an der Seite. Schon hierbei entstanden Ausfälle und Verletzungen waren Folgen des ersten Anfluges (Splitterung und Durchschlag von Schutzschilden und Aufbauten). Alle Leichtverletzten blieben an der Waffe.

Der Flottillenarzt war auf R 117 eingeschifft und begab sich trotz des unmittelbar erfolgten 2. Anfluges an die Bergung und Betreuung der Verwundeten. Besonders verletzten sich die Maschinenbedienungen, die in der Hauptsache durch den Splitterschutz schwerer geschützt waren. Trotz starker Verwundung blieben die guten Leute an ihren Anlagen. Durch starke Verwundung [illegible] Maschinisten sich selbst verbinden konnte.

Der 3. Anflug erfolgte [illegible] und von vorne. In diesem Augenblick wurden an Steuerbord und achtern [illegible] Treffer schwerer Kaliber [illegible] Durch diese Treffer wurden die Maschinenanlagen für den Augenblick und durch [illegible] Splitterung [illegible] Maschinenraum.

Das Boot wurde mit einer Maschine und Hilf. fortgesetzt. In diesem günstigen günstigsten Moment wurden von der achtern 2 cm - Waffe schwere Treffer erhalten. Durch Splitterung des Rumpfes durch diese Geschütze von der vorderen 2 cm getötet, die auf [illegible] Schützen und einem Schnellgeschützmann [illegible]

Anlage 8 zu 1/Skl 12185 Gkdos.

T.B.1

Auch diese Waffe erzielte Treffer. Die Maschine drehte unter Rauchentwicklung nach Norden ab (soweit Beobachtung von mir). Nach Aussagen der Ltr.Gfr. Spannagel, Sign.Gfr. Kleinschmidt, Spr.Mech. Obergfr. Werterich, Ltr.Gfr. Legat u.a. ist dieses Flugzeug abgestürzt.

Der dritte Anflug erfolgte in gleicher Weise wie die vorhergehenden. Alle Waffen schossen trotz Ausfälle an Bedienungsmannschaften durch Verwundung. Die 3,7 cm wurde zeitweise von einem bzw. zwei Soldaten weiter bedient.

Der L.M. und der Maschinenmaate ist es in kürzester Zeit und unter restlosen persönlichen Einsatz gelungen, die Stb. Maschine wieder betriebsklar zu machen.

Durch gut liegendes Feuer wurden die Flugzeuge nach Stb. abgedrängt und verschwanden darauf mit Nordkurs. Die Angreifer erzielten in diesem Anflug keine Treffer. Unmittelbar darauf trat Ruder-Versager auf. Das Ruder liegt Stb. 30 fest. Das Boot fährt Kreise. Wieder gelingt es den Maschinenpersonal unter Leitung des L.M. in kürzester Zeit den Notsteuerstand klarzumachen. Es wird aus dem Propellerraum weitergefahren. Eine Verständigung durch das dafür vorgesehene Sprachrohr war wegen des von dem Propellern verursachten Geräusches nicht möglich. Befehlsübermittlung durch Zuruf. Die letzten Verwundeten werden versorgt. Dauer des Angriffes ca 3 - 4 Minuten.

1940 wird Wassereinbruch im Funkraum gemeldet. Das Leck wurde freigelegt und notdürftig gedichtet, sodaß diese Abteilung lenz gehalten werden konnte. Eine endgültige Abdichtung wurde nach dem Einlaufen vorgenommen.

Während des Angriffes hat die gesamte Besatzung durch Ruhe und Umsicht äußerste Kaltblütigkeit bewiesen. Hierdurch hatte ich die Besatzung dauernd fest in der Hand, wodurch alle Störungen schnellstens beseitigt und das Abwehrfeuer gut geleitet werden konnte. Alle Verwundeten haben sich diszipliniert und straff verhalten. 1954 Uhr, der Bb.-Propeller fällt für kurze Zeit aus. 1958, wird von R 94 ein Verwundeter übernommen. 2020, machte R 117 in Amsterdam Calvis Raut.

Personalausfälle: 1 Schwerverwundeter (auf dem Transport ins Lazarett verstorben.)

12 Leichtverletzte.

Munitionsverbrauch: 22 Schuß 3,7 cm, 480 Schuß 2 cm und 30 E. 7,9 mm

Bemerkungen.

a) R 117 hat einen gepanzerten Steuerstand auf der Brücke. In diesem sollen sich bei Fliegerbeschuß Kommandant und Rudergast aufhalten. Infolge Sichtbehinderung durch Schutzschilde und Windschutz ist dies für den Kommandanten nicht möglich, ohne die erforderliche Übersicht des Gefechtsbildes zu verlieren.

b) Es hat sich bewährt, daß jeder Soldat 2 Verbandspäckchen bei sich trägt und Gefechtsverbandstasche, Morphiumspritze usw. sich griffbar auf der Brücke befinden.

gez. Brosch.
Lt.z.S.d.R. u.Kdt. "R 117"

Richtigkeit:
Wesermünde, 17. April 1943
Oberfeldwebel Adjt.

Gesehen:
gez. M u s e r
Kapitänleutnant
Flottillenchef

Anlage 8 zu Ltr. Gr. Kte. Abt. 1. Abtg. B. Nr. 2352/43 Anl 5 z. K.T.B. v. 1.-15.4.43

Geheime Kommandosache!

An Bord, den 4. April 1943.

7 Anlage zu B.S.W.
A-Nr. Chdos. 124 vom 195 19..

Bericht

über den Gefecht von R 96 mit feindl. Jägern am 4.4.43.

Die Flottille fuhr zwischen Punkt 228 und 230 auf Weg Herz S.D.G. Auf Westkurs wurde im Norden ein Bojenstrich angelehnt. In Formation Staffel Stb. fuhr "R. 96" als sechstes und letztes Suchboot. Als etwa 2 sm westlich Punkt 230 an der Endboje zur Wiederholung des Anlaufes nach Stb. kehrt gemacht wurde, gab R 92 Fliegeralarm. (1925). Kurz darauf konnte ich 7 feindliche Flugzeuge vom Typ "Hurricane" ausmachen. Ich drehte sofort hart B.B. schlippte das Gerät im abgesuchten Streifen und ging auf A.K. und befahl die Besatzung auf Gefechtsstation. Als ich gerade auf Gegenkurs lag, wurde zunächst " R. 97 " von mehreren feindlichen Jägern angegriffen. Etwa 15 Sekunden später griffen 2 Jäger von Stb. und 1 Jäger von Bb. achteraus "R. 96" an. Die Geschützbedienungen der 2 cm Flak und L.M.G.'s eröffneten sofort das Abwehrfeuer. Treffer konnten nicht beobachtet werden. Doch drehte der 4. angreifende Jäger vorzeitig ab. Beim Anflug drehte ich das Boot hart nach Stb. und erreichte, daß das an Bb. angreifende Flugzeug nur wenige Treffer erzielte. Die anderen Angreifer erzielten einige Treffer, wodurch folgende Bootsteile getroffen wurden:

1.) Stb.-Hauptmaschine,
2.) Stb.-Schmieröltank,
3.) Bb.-Brennstoffverbrauchstank,
4.) Stb.-Hauptbrennstofftank,
5.) Schmieröldruckleitung zum V.S.P.
6.) Leitung für U.K.-Gerät, B.T.-Sender und beide Scheinwerfer,
7.) beide Nebelkammern.

4 Mann waren leicht, ein Mann durch Bein- und Knöchelschuß schwerverletzt (nach dem Einlaufen wurden am Bootskörper etwa 90 - 100 Einschüsse festgestellt.)

Es entstand folgende Lage:

Der Treffer in der Stb.-Hauptmaschine bewirkte ihren Ausfall, rief eine Stichflamme hervor, die das aus dem getroffenen Schmieröltank über die Maschine laufende Schmieröl sofort entzündete. Trotz sofortiger Versuche den Brand zu löschen, gelang dies nicht. Der Maschinenraum stand in Flammen und mußte von dem Maschinenpersonal verlassen werden. Der Schmieröltank selbst brannte unter

Anlage 2 zu 1/SM 12893/43 Gkdos.

starker Rauchentwicklung aus. Die Bb.-Maschine und den Hilfsmotor ließ ich weiterlaufen. Die größte Gefahr drohte dem Boot durch den getroffenen Stb.-Brennstoffhaupttank in Abteilung VI, der ebenfalls schon brannte. Die Hitze an Oberdeck war so groß, daß die Grätings auf der Brücke Feuer fing. Das Feuer drohte auch auf die beiden anderen Haupttanks überzugreifen. Ich ließ zunächst alle Vorkehrungen treffen, die dies verhindern sollten. Andernfalls war alles vorbereitet, die Besatzung, vor allem Verwundete und Geheimsachen zu bergen. (Klarstellen von Rettungsmitteln und Geheimsachen auf der Back). Es wurde nun in die Oberdecksentlüftung des Stb.-Haupttanks ein Loch geschlagen und in dieses die Flüssigkeit der Gasfeuerlöscher in den Tankraum hinuntergespritzt, wodurch das Feuer langsam eingedämmt wurde. Die größte Gefahr war damit beseitigt. Danach wurde der Brand im Maschinenraum weiterbekämpft. Er wurde durch Dichtsetzen aller Lüfter erstickt und zum Teil mit Gasfeuerlöschern bekämpft. Die im Maschinenraum für etwaige Selbstversenkung angebrachte Sprengmunition war von den Masch.Ob.Gfr. Becker in besonders persönlichem Einsatz aus der brennenden Maschinenanlage entfernt worden. Der Maschinenraum konnte wegen der hohen Temperatur der Eisenteile noch nicht betreten werden. Lediglich durch das einwandfreie Weiterarbeiten des Hilfsmotors war es möglich, die Brände an Oberdeck zu löschen und die heißen Metallteile der Maschine und die Maschinenaufbauten abzukühlen, wodurch weiterer Schaden verhindert wurde. Die Nebelflüssigkeit lief aus den getroffenen Nebelkammern aus, sodaß ein dicker Nebelschwaden hinter dem Boot herzog, der die ganze Flottille einnebelte. Dies gab vermutlich dem Feind den Eindruck eines völlig brennenden Bootes und er ließ vom weiteren Angriffen ab. Das Boot war durch die getroffene Schmierölleitung des Bb.-V.S.P. zuerst sehr schwer, später überhaupt nicht mehr auf Kurs zu halten. Es lief immer im Kreis herum. Ich konnte jedoch die Bb.-Maschine noch nicht abstellen lassen, weil sonst die Atemnebelschwaden bei gestopptem Boot die ganze Besatzung ernstlich gefährdet hätten. Ich mußte das Boot mit Steigung 6 im Kreise laufen lassen und nebelte mich so völlig ein. Erst als die Nebelflüssigkeit aus den Nebelkammern völlig ausgelaufen war, sprang die techn.Nr. 1, Masch.Mt. Peine, in den brennenden Maschinenraum und stellte die Bb.-Maschine ab. Nach etwa 45 Minuten Bekämpfung der Brandherde war das Feuer gelöscht. Die beiden Munitionsspinde waren schon sofort nach dem Angriff von

seem. Personal geflutet worden.

Nach dem Angriff um 1926 Uhr konnte ich wegen des aufgetretenen Versagers des V.S.P. der Flottille nicht folgen. Ich wohje die Flottille durch rote Einzelsterne auf meine Notlage aufmerksam. Da zunächst kein Boot in meine Nähe kam und auch der Sender der F.T.-Station ausgefallen war, wollte ich mich zwecks Aufnahme von Signalverbindung bis in die Nähe von Cap Gris Nez treiben lassen und dort möglichst unter Land gehen. Um 1955 Uhr kamen R 92 und R 100 in Sicht, die mich wegen des Nebels nicht eher finden konnten. R 100 kam längseit, unterstützte mich bei der Brandbekämpfung und schleppte mich nach Calais ein.

Der Umsicht und dem tatkräftigen Zupacken des gesamten techn. Personals unter Anleitung des II. Flo.Ing., Lt.(Ing.) Duckstein, insbesondere durch den persönlichen Einsatz des Masch. Mt. Feine und Masch.Ob.Gfr. Becker gelang die Rettung des Bootes. Das seemännische Personal hat an der Brandbekämpfung und Beseitigung von Gefahrlagen tatkräftig mitgeholfen.

Gesehen:

Leutnant zur See und Kommandant
" R. 96 "

z. M u s e r
tänleutnant u.
lottillenchef

Die Richtigkeit bescheinigt:
An Bord, den 28. April 1943.

Ob.Fähnrich M.A.
u. Adjutant.

Kriegsmarine
Kommando 8. Räumbootsflottille

Anl. 4 z. K.T.B. v. 1.-15.4.43
2. R Fl.

Geheime Kommandosache!

Am Bord, den 6. April 1943

Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1726 vom 14. 19..

Gefechtsbericht "R 95."

Anlage 7 zu Gkdos. Heft 6. Abtlg. B. Nr. 2352/43

Kurz nach dem Fliegerangriff sammelten wir auf den Führerboot. R 95 fuhr auf das Signal Toni in stumpfer B.B.-Staffel vom R'92. Es wurde nach S.W. kehrt gemacht um R 96 zur Hilfe zu kommen. Eine dicke Qualm- und Nebelwolke, verursacht durch den Brand und die angeschossenen Nebelkannen von R 96 und R 97 nahmen fast jegliche Sicht. Daraufhin schloß ich mich näher an das Führerboot heran. Da wir dicht unter der Küste standen, ließ ich, bevor die Nebelwand kam, noch eine Peilung machen. Danach hatten wir laut Kartenangabe eine Tiefe von 5 - 6 m auf dem gesteuerten Kurs. Um 1958 Uhr erfolgte plötzlich ein starker Knall und das Boot saß fest. Ich ließ sofort die Maschinen abstellen und die Räume kontrollieren. Vom Maschinenraum wurde starker Wassereinbruch gemeldet. Die anderen Abteilungen waren noch trocken. Durch sofortiges Schließen von roten Sternen machte ich die anderen Boote auf die Gefahr aufmerksam. Inzwischen ließ ich alle Verschlußsachen klarlegen zur Übergabe an das erste längseitkommende Boot. Gleichzeitig gab ich den Befehl, alle wertvollen Funk- und Navigationsgeräte abzumontieren und zur Abgabe an ein Boot klarzulegen. Die restliche Besatzung machte das Boot klar zum unterfangen. Als R 118 längseit lag, wurden die Sachen übergeben. Kurz darauf legte R 118 aber wieder ab, um dem inzwischen manövrierunfähig gewordenen Boot R 94 zu Hilfe zu kommen. Ich rief sofort das Boot R 93 an, das längseit kam und R 95 schon einseitig unterfing. Als die anderen Boote in Sicht kamen, nahm R 92, R 94 in Schlepp und R 118 kam wieder zurück. R 95 wurde nun beiderseitig unterfangen. Als die anderen Abteilungen noch langsam Wasser machten, gab ich den Befehl sämtliche Sachen der Besatzung, Proviant und die wichtigsten Ausrüstungsgegenstände an Oberdeck zu schaffen, um sie auf die anderen Boote zu schaffen. Nur durch das schnelle Handeln der Besatzung ist es gelungen, fast sämtliche Sachen zu bergen. Durch geschicktes Manövrieren der Kommandanten war es möglich, das Boot gegen 2230 wieder freizubekommen, und es nach Calais einzuschleppen. Das Boot lief während der Fahrt nach Calais bis zur Brücke voll Wasser und hing dann fest in den unterfangenen Leinen. Da keine Möglichkeit bestand, das Boot durch Pumpen oder sonstige Hilfsmittel über Wasser zu halten, mußte es im Außenhafen auf Grund gesetzt werden. Ich ließ eine lange Stahltrosse [illegible]

Anlage 6 zu 1/SM 2184/43 Gkdos.

um ein Kentern des Bootes bei Niedrigwasser zu verhindern. Sämtliche zur Bergung des Bootes erforderliche Maßnahmen wurden sofort getroffen.

Nach bisheriger Feststellung ist die Abteilung V an Stb.-Seite etwa 2 m leck geschlagen und der Kiel unter Abtlg. VII aufgerissen.

Gesehen:

M u s e r

Kapitänleutnant u.
Flottillenchef

Leutnant zur See und Kommandant
" R. 95 "

Die Richtigkeit bestätigt:
An Bord, den 28. April 1943.

Kriegsmarine · Kommando 6. Räumbootsflottille

Ob.Fähnrich M.A.
u. Adjutant.

Anlage 6 zu Skr. Gr. Kbo. Wrß 5. Abt. B. 2352/Skl. 6 z. K T B. v. 1-15.4.43.

8. R Fl.

Geheime Kommandosache!

An Bord, den 6. April 1943

1 Anlage zu B.S.W.
B.Nr. Gkdos. 446/43 vom 12.5. 1943

Bericht

über das Gefecht mit feindlichen Jägern am 4.4.1943.

Bei den Räumarbeiten mit ausgebrachtem S.D.G. zwischen Punkt 228 und 230 lehnte die Flottille in Formation A grün an dem nördlichen Bojenstrich sm. R 97 fuhr als taktische Nr. 5. verletztes Boot. Da bei diesen Anlauf eine Mine geschnitten worden war, ging der Verband an der westlichen Endboje auf Gegenkurs um den Anlauf zu wiederholen.

Noch während der Schwenkung sah ich, daß das F'boot E.S. schoß, Gerät kappte und mit sehr hoher Fahrtstufe davonlief. In selben Augenblick bemerkte ich an der Bb.-Seite mehrere feindl. Flugzeuge auf Gegenkurs.

Ich gab sofort Fliegeralarm und dem Befehl das Gerät zu kappen. Es wurde sofort U.K. geschaltet, Verbindung mit der Flottille konnte jedoch nicht aufgenommen werden. Gegen 1930 Uhr wurde ich von dem ersten der feindlichen Jäger (Hurricane) von Stb.-achtern angeflogen, das achtere M.G. C/38 eröffnete das Feuer. Das Boot wurde in seiner ganzen Länge von der feindlichen Garbe erfaßt, der mit dem Kappen des Geräts beschäftigte Masch.Ob.Gefr. Wünsch schwer verletzt. Es gelang ihm jedoch trotz seiner Verwundung noch das Stb.-Gerät zu kappen. Während des Anfluges des zweiten Jägers sprang der Mtr.Gfr. Bakr von den achteren M.G. an das Bb.-Gerät und kappte auch dieses. Ich ging auf 3 mal A.K. und begann zu nebeln. Beim zweiten Anflug wurde die Brücke und die Maschine vom feindlichen Feuer erfaßt, der Brückenpanzer bot jedoch einen ausreichenden Schutz für das Brückenpersonal. Er wurde nur an 2 Stellen durchschlagen.

Durch Treffer in den Stb.-Treibstoffverrattank liefen die Zylinderköpfe der Stb.-Maschine voll Treibstoff, in kurzen Augenblicken stand der Maschinenraum voll Benzindämpfen. Die Stb.-Maschine fiel aus. Zur besseren Durchlüftung des Maschinenraumes wurde der Maschinenmotenausgang zur Brücke geöffnet. Durch persönlichen Einsatz des Masch.Mt. Brell, Masch.Ob.Gefr. Lippert und Mtr.Fl Gels gelang es, die Stb.-Maschine nach ca. 3 Minuten wieder klar zu machen. Stb.-Treibstofftank wurde behelfsmäßig gedichtet. Der Bb.-Schmierölt[illegible] hatte ebenfalls Treffer erhalten, konnte aber weiter so gefahren werden. Die im Maschinenraum an der Stb.Seite angebrachte Sprengladung detonierte durch Treffer. Eine Beschädigung der Bordwand ist dadurch

Anlage 5 zu KTB 12.5.43

nicht erfolgt.

Durch Treffer in die Schalttafel fiel die gesamte E-Anlage, einschl. M.E.S. und F.T. aus.

Durch 4 weitere Angriffe, die ebenfalls vom Stb.Achtern geführt wurden und bei denen ausschließlich die Brücke erfaßt wurde, traten weitere Personalausfälle ein. Der Panzer des achteren M.G. C/38 wurde einmal durchschlagen, der Geschützführer fiel. Es wurden später ca. 100 Treffer im Boot festgestellt.

Sämtliche Angriffe wurden aus der Sonne heraus geflogen, sodaß Treffer nicht beobachtet werden konnten. Vermutlich hatte der Feind durch das starke Nebeln den Eindruck, daß ich brannte und stellte darauf seine Angriffe ein.

Nach Beendigung der Angriffe, die ungefähr 6 - 8 Minuten dauerten, wurden sämtliche Abteilungen untersucht. Unterwassertreffer sind nicht festgestellt worden. Die Nebelanlage wurde abgestellt, Verwundeten die erste Hilfe gebracht.

Verluste an Bord: 1 Toter, 5 Schwerverwundete,
4 Leichtverwundete.

Ich hatte inzwischen die Flottille erreicht und wurde, um die Schwerverwundeten schneller ärztlicher Hilfe zuführen zu können, nach Calais entlassen. R 93 begleitete mich bis in den Verbanden. Nach dem Festmachen wurden sämtliche Verwundeten in die bereitstehenden Sankts. verladen und in ärztliche Behandlung gebracht.

Haltung und Einsatz der Besatzung während und nach den Angriffen waren trotz der Verluste hervorragend.

Leutnant zur See u. Kommandant
" R. 97 ".

Gesehen:

gez. M u s e r

Kapitänleutnant u.
Flottillenchef

Die Richtigkeit bescheinigt:
An Bord, den 28. April 1943.

Ob.Fähnr.z.S.u.W.
u. Adjutant.

Kommando d. Räumbootsflottille · Kriegsmarine ·

Anlage 5 zu Mar. Gr. Kdo. Abt. I/SH Nr. 2352/43 Uru 3g KTB a 1- 15.4.43 6 R-Fl

Geheime Kommandosache!

An Bord, den 6. April 1943

Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1250 vom 12.5. 1943

Bericht
über Leck und Bergung " R. 94 " .

Am 4.4.43 stand R 94 zusammen mit R 93 und R 118 auf 3 sm westlich Punkt 228, wo R 93 mit dem Abschießen einer Mine beschäftigt war. Nach dem Abschuß wurden sm B.B. voraus 7 Flugzeuge ausgemacht und sofort Fliegeralarm gegeben. Sobald die Flugzeuge in Reichweite der M.G. C/38 waren wurde, nachdem sie als feindliche erkannt waren, um 1920 Uhr das Feuer eröffnet. 3 Flugzeuge versuchten uns anzufliegen, drehten aber durch das gut liegende Feuer der 3 R-Boote ab. Bei der Feuerpause trat am vorderen 2 cm M.G. C/38 ein Versager ein. Eine Zeit von mindestens 3 Minuten wurde abgewartet. Nach Öffnen des Verschlusses ging jedoch der Schuß los und die Hülse zerriss. Dadurch traten beim Fla.B., Matr.Gefr. Wörlein Verletzungen am Gesicht und Augen ein. Da W. große Schmerzen hatte, bekam er vom Hilfskrankenträger, Matr.Gefr. Brinkmann eine Morphiumspritze, auf deren Wirkung W. einschlief. Nach Beendigung des Gefechts ging R 94 beim Arztboot R 117 längsseit und gab W. dort ab.

Anschließend ging R 94 zur Hilfeleistung des auf Grund gelaufenen R 95, um ihn zu unterfangen. Um 1933 Uhr, ungefähr 10 m am Stb. querab von R 95 gab es einen scharfen Knall. Es wird die Detonation einer unter Wasser befindlichen Sprengladung angenommen. Unmittelbar darauf meldete der L.M. starken Wassereinbruch im Motorenraum, worauf die Maschinen abgestellt werden mußten. Das Wasser stieg in Abteilung V sofort auf 1,7 m. Die angrenzenden Schotten wurden kontrolliert und abgestützt. Durch kleine Undichtigkeiten drang das Wasser auch in die angrenzenden Abteilungen. Mittlerweile war R 118 zur Hilfeleistung längsseits gekommen und schleppte uns in Richtung Calais ab. Während der Fahrt konnte das noch völlig neue und sehr steife Lecksegel nicht angebracht werden.

Nachdem R 92 und R 93 vor Stelle waren, kam um 2100 Uhr R 92 längsseit und schickte R 118 und R 93 mit R 95. R 94 wurde nach Calais geschleppt und war um 2210 im Vorhafen fest. Der Gruppenmaschinist, Stbs.Ob.Masch. Richau und der L.M., Ob.Masch. Hauke organisierten eine Motorpumpe und zusammen mit dem Schlepper "Duburg" wurde um 2250, nachdem inzwischen das Leksegel angebracht war, gelenzt. Die Lenzpumpen erzielten keinen Erfolg und das Wasser stieg sowohl im Motorenraum als auch in den angrenzenden Abteilungen. Nach Rücksprache mit dem Hafenkapitän wurde R 94 in den Binnenhafen durchgeschleust und in der Nähe des Docks um 0440 festgemacht. Betriebsstoff übernahm

Anlage 4 zu 1/SH 2385/43 geh.

der Hafenkapitän von Calais die Stellung einer Lenzpumpe von 500 m³/st. Saugfähigkeit von der Bergungsgesellschaft. Nach Montage der Pumpe war es ungefähr 0500 Uhr morgens geworden. Auch mit dieser Pumpe wurde kein Erfolg im Maschinenraum erzielt, aber die angrenzenden Abteilungen konnten zusammen mit einer kleinen Lenzpumpe frei von Wasser gehalten werden. Um 0900 Uhr war ein Taucher zur Stelle, der ein Leck von 1 m Länge und 50 cm Breite unter der St.B.-Maschine feststellte. Um 1115 wurde ein an den Rändern mit Filz unterlegtes Bleiblech mit Holzlatten von außen mittels eines Tauchers über das Leck genagelt. Dann wurde um 1320 Uhr wieder gelenzt und R 94 kam langsam höher, bis um 1445 der normale Tiefgang erreicht war. Mit Sägespänen wurde das nur noch wenig eindringende Wasser fast völlig abgedämmt. Um 1530 verholte R 94 wieder zur Flottille. Um 1600 Uhr bei R 117 längsseit gegangen und festgemacht.

Sämtliche Besatzungsangehörige haben durch ruhiges Verhalten, durch rasches und umsichtiges Arbeiten eine schnelle und sichere Bergung ihres Bootes "R. 94" ermöglicht.

Gesehen:

gez. M u s e r

Kapitänleutnant u.
Flottillenchef

Dobinger

Leutnant zur See u. Kommandant
" R. 94 "

Die Richtigkeit bescheinigt:
An Bord, den 28. April 1943

Kriegsmarine · Kommando d. Räumbootsflottille ·

Ob.Fähnrich M.A.
u. Adjutant.

Abschrift. Anl. 2 z. K.T.B. v. 1.- 15.4.43.
2. R.Fl.

Geheime Kommandosache! An Bord, den 6. April 1943.

Anlage 4 zu Skl. Gr. Kdo. Wrj 6. Abt. A. Nr. 2752/43
3. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 12 45 vom 19.5.43.

Bericht

über das Gefecht mit 7 feindlichen Jägern am 4. April 43
bei Weg Nord Punkt 230.

Ich lief am 4. 4. 43 um 1800 Uhr mit den Booten in der taktischen Reihenfolge R 92, 95, 100, 117, 97, 96, 118, 94 und 93 Calais aus. Die Aufgabe war Fortsetzung Freisuchen 1000 m nördlich vom Punkt 228 bis 2 sm westlich Punkt 230. Die Aufgabe sollte nur bei mittlerer Sicht durchgeführt werden. Jagdschutz war bestellt, konnte aber nur gestellt werden, wenn dies die Kräftelage zulassen sollte. Es war klarer Himmel, heller Sonnenschein aber nur mäßige bis mittlere Sicht. Da ich Bedenken hatte, bei solchem klaren Himmel die Aufgabe durchzuführen, befragte ich mich mit dem ältesten Kommandanten, Ltn.z.S. Grebler. Er und Ltn.z.S. Strauß waren der Auffassung, daß die Wetterlage äußerst günstig für die Durchführung der Aufgabe war. Da die Sicht nur mäßig war, führte ich die Aufgabe durch. Bei Punkt 228 entließ ich die Bojenboote R 93 und 94 sowie das Sicherungsboot R 118 zur östlichen Anfangsboje um die Lage der Boje navigatorisch zu kontrollieren und um den Gerätebooten nachher beim Anlaufen das Auffinden leichter zu machen. Um 1835 Uhr brachte ich 3 sm östlich Punkt 228 das S.D.G. mit 15 m Tiefenstander in der Staffel St. B. aus. Es wurde so gefahren, daß sich die Geräte überlappten. Um 1850 Uhr passierte ich mit dem F'boot R 92 die östliche Anfangsboje. R 93 bojte an St.B. Seite hinter dem Verband aus. R 94 und 118 folgten. Um 1855 Uhr geht der Funkspruch Epsilon 41 1839/91 ein. Mit Einflug eines schwachen Verbandes B.F. 3325 ist zu rechnen. Da dieser Einflug ungefähr 10 sm westlich von Cap Gris Nez ist und ich bereits Gerät aus habe, führe ich meine Aufgabe weiter durch. Um 1900 Uhr schneidet R 100 auf = 50° 58,5' N und = 1° 42,0' O eine Mine, Typ Rfa. Mine detoniert nicht. Signal an Bojenboote: Bojenwerfen abbrechen, Mine abschießen und geworfene Boje wieder aufnehmen. Um 1914 stehe ich 3 sm westlich Pkt. 230 gabe in Kiellinie und anschließend in Staffel B.B. über und setze an Bojenstrich an um den letzten Anlauf zu wiederholen. 1917 meldet der B.B.- Brückenausguck Flugzeuge an B.B. Ich selbst beobachte mehrere tieffliegende Jäger, die dicht über der Wasseroberfläche dem östlichen Kurs der Flottille fliegen und von Zeit zu Zeit in Dunst verschwinden. Auf E.S. Anruf mit der für den Tag gültigen E.S.-Patrone 2 veranlassen die Jäger nichts und kommen näher an die Flottille heran. Um eine gewisse Sicherheit gegenüber den Jägern zu haben, schieße ich nochmals eine E.S.-Patrone 2. Es wird wiederum von den Jägern nichts veranlaßt. Der Typ der Flugzeuge ist noch nicht genau auszumachen, jedoch sind es feindliche. Anregung Funkspruch Fl. Verstärkung 1918/93 B.F. 3332. Da nun die Jäger kehrtmachen und die genaue Anzahl der Jäger festgestellt werden kann, gebe ich die Kennzeichnung in den Funkspruch Fl. 1922/97 B.F. 3332 7 feindliche Flugzeuge ab. Die Jäger drehen in die Sonne und greifen die 3 letzten Boote, die noch zum Teil in der Schleppung und beim Bojenaufnehmen sind, an. Als ich die Flugzeuge als feindliche ausmachen konnte, setzte ich die

Einzelne

Anlage 3 zu 1/Skl 1283/43 Gkdos.

Anlage 2 zu 1/Skl 1283/43 Gkdos.

Signale für Gerät schlippen und sammeln. Die genauen Anflüge konnte ich von vorn nicht ausmachen. Siehe Berichte Kmdt. R 96, 97 und 117. Es wurden nur die 3 letzten Boote, R 96, 97 und 117 angegriffen. Da R 100, 95 und 92 dicht zusammen lagen, kamen die Jäger in ein konzentrisches Flakfeuer und drehten vorzeitig vor R 100 ab. Treffer wurden beobachtet. Hierbei konnte genau festgestellt werden, daß es Hurricane mit mindestens 8 Kanonen waren, die weit aus den Tragflächen herausschen. Der Angriff dauerte ungefähr von 1920 bis 1924 Uhr. Eigene Jäger waren nach Abgabe der Fliegermeldung zur Stelle, aber der Angriff war bereits von den feindlichen Jägern durchgeführt. Als sich die Flottille gesammelt hatte, fehlte R 96, der durch den künstlichen Nebel außer Sicht gekommen war. Ich konnte vorher noch beobachten, daß R 96 unter Nebel und Rauchentwicklung auf die Küste zulief. R 97 und 117 meldeten, daß Schwer- und Leichtverletzte an Bord wären. Ich entließ die beiden Boote und gab R 93 als Flaksicherung mit. Ein Umsteigen des Flottillenarztes war nicht nötig, da er sich auf R 117 befand. Damit beim Einlaufen in Calais Sanitätskraftwagen zur Stelle waren, gab ich einen Kr. Funkspruch 1944/98 an den Hako. Calais ab. Zur Suche nach R 96 lief ich mit R 92, 95, 100, 118 und 94 in Küstennähe weiter. 1.) um bei einem nochmaligen Angriff den Schutz der Landflakbatterien zu haben und 2.) dem Nebel auszuweichen, damit ich R 95 besser finden konnte. Nach Peilungen konnte ich den Kurs beibehalten um frei von den Untiefen zu kommen. 1958 kam R 95 fest. Peilungen waren in dem Moment nicht möglich, da die Flottille völlig in den künstlichen Nebel gehüllt war. Ich selbst letzte mit dem Atlaslot dauernd 12 m. Ein Zeichen, daß ich die 10 m Grenze nicht nach Land zu überschritten hatte. R 95 fuhr dicht in B.B. - Staffel hinter R 92. Vermutlich ist R 95 bei der Houltenne Les Quenvee (1 sm südlich Pkt.230) aufgelaufen. Zur Hilfeleistung ließ ich R 94 und 118 bei R 95 und lief zur Suche R 96 mit R 92 und 100 weiter. R 96, der rote Sterne schoß, wurde um 2020 gefunden und von R 100 längsseit genommen und so nach Calais eingeschleppt. Ich übernahm die navigatorische Führung. Auf dem Rückmarsch meldete R 95 starkem Wassereinbruch. R 93, der von Calais zurück war, befand sich bei R 95. R 94, der versucht hatte, R 95 einzuschleppen, hatte in der Nähe von R 95 eine Detonation unter der Maschine. Das Boot wurde in der Höhe der Maschine leckgeschlagen und der Maschinenraum lief voll. R 94 wurde von 92 längsseit genommen und eingeschleppt. R 118 teilte ich zum Unterfangen R 95 in Zusammenarbeit mit R 93 ab.

Nach dem Festmachen in Calais leitete der Flottillenarzt die Ausschiffung der Verwundeten. Ich setzte mich mit der 2. S.D. telef. in Verbindung und gab einen kurzen Lagebericht an den A.v.D. Der 2. Flo.-Ing. veranlaßte Gestellung von Pumpen und Pumpendampfern für R. 94 und für den später einlaufenden R 95. Am 5. 4. 43 9¹⁵⁰ Uhr lief R 93 und 118 mit dem unterfangenen R 95 ein. Versuche, R 95 in dem Binnenhafen unter einen großen Kranh zu schleppen mißlangen da die Schleuse nicht breit genug war. Ebenfalls R 95 mit Hilfe von 2 Kränen im Außenhafen zu unterfangen, schlugen an der Tragfähigkeit der Kräne fehl. Da die Lage R 95 immer bedrohlicher wurde, lag bis auf Oberkante Brückendeck im Wasser, wurde R 95 im Außenhafen auf eine seichte Stelle aufgesetzt. An der Einbringung R 95 hat Kmdt. R 93 Ltn.z.S. Grobler in besonderem Maße Anteil. Er hat es in einer ganz schwierigen Lage verstanden, das bis zur Oberkante Brücke in Wasser liegende Boot 95 einzubringen.

Als Abschluß ist zu sagen:

Auf allen Booten arbeiteten die Soldaten gut und zuverlässig. Trotz der vielen Ausfälle auf R 96, 97 und 117 ist es in jedem Fall den Kommandanten gelungen, sein Boot einzubringen. Es ist dies alles um so höher zu bewerten, da es sich um den ersten Angriff handelt, den die Flot-

tille

Stille mit der Indienststellung erlebt hatte.

gez. Hellenthin

Oberleutnant z.S. und Flottillenchef i.V.

Gesehen:

gez. K u s e r

Kapitänleutnant u.
Flottillenchef

Für die Richtigkeit:
Hvs, den 17. April 1943

Ob.Fähnr.u.Adjt.

1913-1917 Ausbruch einer deutsch Jäger auf deutsche Flugzeuge

1913 Engl. Flugzeuge 15 m von einigen Booten entfernt.

1917 sind die Boote 5 m von den engl. Flugzeugen, deutsche Flugzeuge weiter den englischen

1918 wählen die Jäger, daß die deutschen Flugzeuge an tief fliegen, Bild mit direkt voraus

1941 plötzlicher Angriff auf die Boote und Abdrehen.

Der Angriff bei guter Sicht durch Bomber an teilweise unserer Begleitung der Boote und schließlichen Personalausfällen geführt, 2 Typ. 6 Schwer-, 30 Jagdflugzeuge.

Jagdschutz war notwendig angefordert worden, doch sind die Überlegung der Jäger durch die starke gegnerische Abfang- und Angriffsmöglichkeit (Radio, Flugpos usw.) dieser nicht rechtzeitig und eingriff genau zur Stelle sein.

In abschließen sind folgenden zu bemerken:

1 97 : Die an der Ost-Küste angebrachte Sprengladung hat nur Schlagung vor Schaden gestellt, hätte gegen Bombast hochempfindlich gestellten Boote nur als abschließlich zur Abdrehung bringen sollen, um den Feind zu veranlassen, so etwas dann nicht gestellt.

Anlage 2 zu 1/SA 1283/42 Kdos.

Der Führer der
Sicherungsdivision
Tgb.-Nr. Chefs. 1099 AR

1315

2 Anlage zu B.S.W
B.-Nr. Chefs. [illegible] vom [illegible]
Stabsquartier, den 10. April 1943
Anlage 3 zu Ob.Kdo. Gr.Kdo. Abt.I b. Kdos. B.Nr. 2352/43

Geheime Kommandosache!

AR

Befehlshaber der Sicherung Nord, P a r i s
Nachrichtlich:
b. Nimbostaffelstelle.

Anlage: 1 Angriff Schnell. Jäger am 4.4.43
Anlage 11 Chef d. L.-Fl. Chiffre 191/96 v. 5.4.43
d. J.-Fl. 6 307/96 v. 7.4.43.

In Anlage wird m.d.B. Kenntnis der Gefechtsbericht des Flottillenchefs und der Rote R 96-97 u. R 117 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

1) wurde einer Staffel Jabos und 3 Staffeln Jäger, die sich auf dem Rückflug aus dem Raume Abbeville befanden, ein weiteres Ziel auf dem Rückmarsch gemeldet und

2) flogen als Position Gerbecher Knotenpunkt bei Calais Nord-Calais beschrieben.

3) Ausflug einer Staffel Jäger auf deutsche Flugzeuge

4) Rot. Flugzeuge 15 m vor eigenen Booten entfernt.

5) sind die Rote 5 m vor den engl. Flugzeugen, deutsche Flugzeuge unter den englischen

6) sahen die Jäger, daß die deutschen Flugzeuge in tief Sturzflug, Ziel mit direkt waren

7) planmäßiger Angriff auf die Boote mit Bordkan.

Der Angriff bei Tage nahezu durch Boote zu Schiffen unserer Bewachung der Boote und sämtlichen Personalausfällen geführt. 2 Tote, 6 Schwer-, 20 Leichtverletzte.

Zusammenfassung: Es wird vorgeschlagen, daß Ziel die Flugzeuge durch die eigenen gegenseitige Meldung- und Angriffsverfahren (Rufe, Morgen usw.) diesen nicht rechtzeitig und sicher [illegible]

In Abänderung des folgenden ist beabsichtigt:
R 97 : Als es der Flottille unglücklicherweise Sprengladung von der Bordwand, wobei beim Durchladung der Maschine schwer Verletzungen war Schaden geschah, hätte gegen Bordwand beschädigt gleichzeitig sehr Flugs von die abgeschossen war Meldung Verletzungen , an den Boot zu verwenden, wo diese das nicht geschehen.

Anlage 2 zu 1/SN-12883/43 Gkdos.

29

R 94: Das Lochsegel konnte nicht ausgebracht werden, da es noch völlig neu und zu steif war. Das Segel muß für seinen Zweck geschmeidig sein, dies läßt sich durch häufiges Waschen und Wiedertrocknen in gegerbtem Zustand, noch besser durch Überstreichen mit Pferdefett erreichen, wodurch auch Konservierung eintritt.
Der Treffschütze schoß Kmdl beim Längsschußbau Boot R 95 kurz nach Ansage der Gruft durch Aufprall auf einen bereits R 94 zum Verhängnis gewordenen und von diesem Boot dann festgestellten großen Stein schlägt werden.

Haltung, Einsatzfreudigkeit und kameradschaftliche Leistung der Kommandanten und Besatzungen waren vorbildlich. Den Booten R 93,94,118 gelang es die Reste beschädigten Boote R 94 u. R 95 in den Hafen zu bringen, hervorzuheben sind folgende Fälle besonderen hohen persönlichen Wertes:
Masch.Gb.Gfr. Wünsch von R 97 kappt während des Bergungsversuches trotz seiner schweren Verwundung noch das Gurtzeug.
Masch.Gb.Gfr. Becker von R 96 entfernt aus dem brennenden Maschinenraum die Sprengladung.
Masch.Mt. Feine sprang in den stark brennenden und qualmenden Maschinenraum und stellte die MA.-Maschine ab.
Der Ausfall von 2 von 6 Booten d. L.R. gebraucht; ein Ansetzen der R.-Boote in der Abwehrbewegung ohne wirkungsvollen Jagdbegleitschutz kann nicht mehr verantwortet werden. Da Jagdschutz bei der bekannten Lage nur zu den Seltenheiten gehören wird, werden bei weiterem stärkerer Verwendung der Munition XIX mit Zielbeine seitens der Engländer gestellte Lagen auf den Geleitwegen entstehen. Auch dieser Vorfall weist gebieterisch auf die schnellstmöglichste Zugangsetzung der Ortungsgeräte hin, bei deren Verwendung derartige kameradschaftliche Ansätze feindlicher Luftverbände kaum möglich sein dürften. - AB -

Geheime Kommandosache! Anlage zu B.S.W.
B. Nr. Gkdos 1217 vom 15.5. 19 43

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 1429 A3 , den 15. Mai 1943
Anlage 2 zu Kdos. Nr. 2352/43

An
Befehlshaber der Sicherung West (2 mal)

nachrichtlich:
10. Räumbootsflottille

Betrifft: KTB's der 10. Rbfl. vom 1. bis 15.4.43.
Vorgang: 10. Rbfl. Gkdos 188 v.28.4.43.

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 10. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.4.1943 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 2, 1. - 6.4. : Der Flottillenchef war in der fraglichen Zeit in Kiel auf Sperrlehrgang. Es wäre also richtig gewesen, wenn das KTB der Flottille mit der Unterschrift des Stellvertreters weitergeführt worden wäre. Flottille war am 2.3. und 4. in der Dämmerungszeit eingesetzt zum Freisuchen des Gebietes 2 westl. Punkt 23o bis Punkt 228 auf Efa und Mark XIX mit Ziehleine.

Seite 2, 14.4. o435 Uhr: Es muss heissen " auf Herz 1o."

Seite 7, 2.4. 2345 Uhr und Seite 3, 1.-15.4.: Die Überführung des unterfangenen Bootes 99 durch R 98 und R 1o1 von Calais nach Rotterdam bedeutet eine vermöglichw seemännische Leistung.

4.4. 1917 bis 5.4. o435 Uhr, Seite 9 - 11 und Anlage 1 - 7: Zu dem Fliegerangriff wurde mit 2. Sich.Div. Gkdos 1o99 A3 vom 1o.4. Stellung genommen. Abschrift ist beigefügt. MSW schreibt mit Gkdos 1315 A3 vom 22.4. dann noch folgendes: Die Beschädigungen der Boote R 94 und R 95 sind, wie später festgestellt wurde, nicht auf Explosionen zurückzuführen, vielmehr auf die Berührung mit Betonklötzen, anschließend Boote eines angefangenen Kanaltunnels oder Ähnliches. Diese auf einer Wassertiefe von etwa 1o m liegenden Blöcke sind in den Seekarten nicht vermerkt.

Anlage 1 zu Kdos. Nr. 1217/43 B.W.

zeichnet, auch waren sie nicht bekannt. Weitere Feststellungen laufen, um genaue Angaben zur allgemeinen Kenntnis bringen zu können.

Zusatz für Flottille:

KTB hätte mit sämtlichen Anlagen in Falz geheftet und Seiten durchlaufend nummeriert werden müssen.

Gefechtshandlungen sind am linken Rande mit senkrechtem roten Strich zu bezeichnen. Auf Seite 3 muss es heisgen : "Abgeschlossen am 6.4. 1943."

Seite 9., 4.4. 1800 Uhr, letzter Satz: Der Entschluss liegt beim Flottillenchef.

Seite 12, statt " Richtungen " setze "Meinungen".

A3

Befehlshaber der Sicherung West
B.-Nr. Gkdos 1780 A5

den 2. Juni 1943

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando West -

nachrichtlich:
2. Sicherungsdivision
8. Räumbootsflottille

Anbei wird das K.T.B. der 8.R.-Flottille vom 1.-15.4.43 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sich.Div. vorgelegt.

Zum Fliegerangriff vom 4.4.43 (K.T.B. 4.4. 1917 Uhr - 5.4. 0415 Uhr S.9-11, Bemerkungen der 2. Sich.Div.):

Die Stellungnahme des B.S.W. ist abschriftlich beigefügt. Der B.S.W. hat der 8.R.-Flottille für ihre Einsatzfreudigkeit und ihre vorzüglichen Leistungen bei Abwehr des Fliegerangriffes und beim Einbringen beschädigter Boote seine Anerkennung ausgesprochen.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Beilage 1 zu Mar. Gr. Abt. Abt. 6. Gkos. B.Nr. 2852/43 11. Anlage zu B.S.W.
Abschrift B.-Nr. Gkdos 1710. vom 19.5.19.43

Befehlshaber der Sicherung West
B.-Nr. Gkdos 1315 A 3

den 22. April 1943

An

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West - Führungsstab - Prf.Nr. 1
nachrichtlich:
2.Sicherungsdivision " " 2
8.R.-Flottille " " 3

Betrifft: Jägerangriff auf 8.R.-Fl. am 4.4. nördlich Calais.
Vorgang: 2.Sich.Div.Gkdos 1099 A3 vom 10.4. (für Gr.West abschriftlich beigefügt.)

Anliegend wird der Gefechtsbericht des stellvertretenden Flottillenchefs der 8.-R-Flottille über den am 4.4.43 stattgefundenen Angriff englischer Jäger auf die zwischen Punkt 228 und 230 nördlich Calais arbeitenden R-Boote mit Stellungnahme der 2.Sich.Div., der zugestimmt wird, vorgelegt.

Über die Auswirkung dieses Angriffs hat B.S.W. in seiner Lagebetrachtung vom 7.4. Stellung genommen, die mit Gkdos 1215 vorgelegt wurde. Die Beschädigungen der Boote R 94 und R 95 sind, wie später festgestellt wurde, nicht auf Explosionen zurückzuführen, vielmehr auf die Berührung mit Betonklötzen, anscheinend Rest eines angefangenen Kanaltunnels oder ähnliches. Diese auf einer Wassertiefe von etwa 10 m liegenden Blöcke sind in den Seekarten nicht verzeichnet. Auch waren sie bislang nicht bekannt. Weitere Feststellungen laufen, um genaue Angaben zur allgemeinen Kenntnis bringen zu können.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes
gez.Hagen

Geheime Kommandosache!

1952

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führerb. Gkdos 2352/43 A 1a

Pü.Qu., den 18.Juni 1943.

An

Oberkommando der Kriegsmarine / Skl. Prf.Nr. 1

nachrichtlich:

Befehlshaber der Sicherung West)) o.Anlagen = 2
2. Sicherungsdivision) = 3

Betrifft: Kriegstagebuch.

Vorgang : B.S.W. Gkdos 1780/43 A5 v. 2.6.43.
2. Sich.Div. Gkdos 1429 A3 v. 15.5.43.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 8. R.- Flottille für die Zeit vom 1. - 15.4.1943 mit Abschnitt Maschine, Stellungnahme 2. Sich.Div. und B.S.W. nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Stellungnahmen B.S.W. und 2. Sich.Div. wird zugestimmt. Hervorzuheben ist die starke Wirkung des Bordwaffenbeschusses der feindl. Jäger. Das Gefecht und die eingetretenen Beschädigungen haben eindeutig bewiesen, daß ein Tagräumen ohne ausreichenden Jagdschutz nicht zu verantworten ist, obwohl es die einzige Möglichkeit darstellt Sperren mit Ziehleinenminen schnell zu räumen und die starke Gefährdung der Boote durch die Minen herabzusetzen. Entsprechendes wurde bereits zum Gefechtsbericht 8. R.- Flottille an Skl. gemeldet.

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

SKl 17 SS Gkdos. +11 Anl.
23 6 43

Anlage 12 zu Gkdos. Nr. 2352/43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
	Geheime Kommandosache	Anlage zum B.S.W. Gkdos. 1780 vom 25.3.43 Kr 28 559 b
	Flottillenchef: Kapitänleutnant Meyer Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing.) Schumann III.Flo-Ing. Leutnant (Ing.) Duckstein Anlagen: - keine -	
	Bootsnummer:	Leitende Maschinisten: Dienstgrad: Name:
	R 92	Obermaschinist Schulz
	R 93	Obermaschinist Hörath
	R 94	Obermaschinist Henke
	R 95	Obermaschinist Töpper
	R 96	Obermaschinist Fliegner
	R 97	Obermaschinist Krain
	R 98	Obermaschinist Schmitz
	R 99	Obermaschinist Hansen
	R 100	Obermaschinist Günther
	R 101	Obermaschinist Günzel
	R 117	Obermaschinist Pabst
	R 118	Obermaschinist Schröter
	M 534	Obermaschinist Dreikorn
	Abgemustert:	15.4.1943

Anlage 11 zu 1/Stellv. 189 Gkdos.

Reichsdruckerei Abt. ... — 1.43.45 1/1000

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
	Boote die über den Berichtsabschnitt hinaus a.K.B. sind:	
Boot:	Werft:	a.K.B. von bis / Grund:
R 99	Gusto, R'dam	29.3. noch kein Termin festgelegt. / Minentreffer im Verschiff.
R 92	Wilton, R'dam	4.4. 23.4.43 / Beschädigung der V.S.P.
R 93	Wilton, R'dam	4.4. 23.4.43 / Beschädigung der V.S.P.
R 94	Gusto, R'dam	4.4. noch nicht festgelegt. / Leck in Abt. V durch Unterwasserdetonation.
R 95	Dock Calais	4.4. noch nicht festgelegt. / Schiffsboden über 20 Spanten aufgerissen. Kiel gebrochen.
R 96	A.D.M. A'dam	4.4. 20.7.43 / Durch Bombe Brand im Maschinenraum. Ausfall beider Hpt.-Motoren.
R 97	Holland & Grinten Schiedam	4.4. 10.5.43 / Beschädigung von Tanks und Schalttafel durch Fliegerbeschuß.
R 98	Holland & Grinten Schiedam	4.4. 15.5.43 / Ausfall Stb.-e Motor. Schwierigkeiten im Boot Wasser und Strom.
R 99	Holland & Grinten Schiedam	4.4. 25.4.43 / Beschädigung der V.S.P. und Antennen.
R 100	Dock Amsterdam	16.4. 18.5.43 / Bombentreffer.

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
1.4.43 bis 15.4.43	R 99,98,101,R534.	Keine besonderen Vorkommnisse.
3.4.43 bis 3.4.43	R 92 bis 97,100, 117,118.	Keine besonderen Vorkommnisse.
4.4.43	R 92 bis 97,100, 117,118	Um 18[00] Uhr ging die Flottille zum Rhein einer scharfen Sperre vor Calais in See. gegen 1925 Uhr wurden die Boote von 6 engl. Jägern (Hurricane) angegriffen und R 96,97 und 117 mit Bordwaffen beschossen. R 96 hatte Einschüsse an Oberdeck,auf der Brücke und in der Außenhaut.In der Maschine wurden der Stb.-Hochtank,der Stb. -Öltiefstand und auf Zylinder I Stb.-Maschine die Brennstoffleitung durchschossen.Auf der Stb.-Seite im Maschinenraum entstand unter starker Rauchentwicklung ein Brand,der auf den Einschuß in den Stb.-Öltiefstand und den Stb.-Treiböltank ausgedehnt hat. (Siehe Brandmeldung Nr.1 vom 6.4.43). Ein sofortiges Löschen des Brandes war wegen der sehr starken und plötzlichen Rauchentwicklung nicht möglich,jedoch wurde der Brand von Oberdeck aus mit Kohlensäure-Löscher bekämpft.Nach ca. 40 Min. war der Brand gelöscht.Der Raum wurde mit Fleetspülen beraten und glimmende Teile der Decke und mit Wasser gelöscht.Durch Treffer und Brand waren beide Hauptsicherungen unklar. Beide Nebelbomben erhielten Treffer,die Rauch lief unter der ganzen Kielschweinung aus. Im V.S.P.-Raum wurden die Steuer- und Backbordwasserdruckleitungen durchschossen. Das Boot war R [illegible] gut [illegible]. Bei der Besichtigung des Schadens stellten sich durch beherztes Eingreifen Masch.Mt. P e t e r s und Masch.Gh.Gefr. B e c k e r besonders aus. R 97 hatte Einschüsse an Oberdeck, die Brücke und in der Außenhaut. In der Maschine wurden der Brückenkompressor und der [illegible] achteren M.G.S. 38 wurden von 2 cm, ca. 2 cm Gasleitungen durchschossen. Der Triebstoffbetank,der Stb.-Hochtank und die Schalttafel wurden durch Splitter [illegible] digt.Durch sofortiges Undichten [illegible]

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
		einem Betriebstank und einem Hochtank fahren zu können) blieb die Maschinenanlage klar. Die durchschossenen Leitungen an der Schalttafel wurden provisorisch repariert. Das Boot konnte mit eigener Kraft einlaufen. R 117 hatte ebenfalls Einschüsse in Außenhaut und Brücke. Im Maschinen und V.S.P.-Raum traten Beschädigungen durch Treffer nicht auf. Das Boot lief einige Zeit 3 x A.K., um den gestoppten und stark qualmenden Boot R 96 Hilfe zu leisten. Die Stb.-Maschine fiel für kurze Zeit aus, und bei Ruderlage 50° klemmte das Ruder und ließ sich nicht mehr bewegen. In der Maschine war die Kühlung des Bb.-Auspuffes unterbrochen. Die Leitung wurde behelfsmäßig gedichtet. Im V.S.P.-Raum hatte sich der Verbindungsbolzen im Gestänge gelöst. Nach Einsetzen des Bolzens war die V.S.P.-Anlage klar. Durch die 3 x A.K. Fahrt waren vereinzelt Anlaß und Sicherheitsventile undicht geworden. Das Boot konnte mit eigener Kraft einlaufen. R 94 erhielt gegen 19⁵⁵ Uhr durch Unterwasserdetonation ein Leck im Maschinenraum. Die Maschinen standen unter Wasser und mußten abgestellt werden. Das Leck ist unter der Stb.-Maschine und umfaßt ca. 1/2 - 3/4 m². Der Hilfsmotor und die gesamte Lichtanlage waren durch den Wassereinbruch ebenfalls ausgefallen. Die Schotten nach Abt. IV und VII wurden abgestützt und hielten dicht. Das Boot wurde von R 92 eingeschleppt. R 95. Gegen 20⁰⁰ Uhr wurde eine sehr starke Erschütterung im ganzen Boot festgestellt. In allen Abteilungen war sofort Wassereinbruch. Das Wasser stand im Maschinenraum in kürzester Zeit bis zur Höhe der Bremsstoffpumpen. Die Maschinen mußten abgestellt werden. Hilfsmotor und die gesamte Lichtanlage waren ebenfalls ausgefallen. Das Boot war auf ein Unterwasserhindernis aufgelaufen und wurde durch dieses gehalten. Das Boot wurde von R 93 und R 118 unterfangen und mit steigendem Wasser eingeschlepp. Im Hafen Calais lag R 95 bereits mit dem Achterschiff bis zum Oberdeck unter Wasser und mußte in seichtem Wasser aufgesetzt werden. R 93 und R 118 erhielten beim Abschleppen R 95 [illegible]. R 93 hatte starken Wassereinbruch am Bb.-V.S.P. durch die Kühlungsstopfbuchse. Der Propeller wurde abgestellt. Das Boot hatte 2o bis 3o° Schlagseite. R 118 hatte sich beim Aufsetzen von R 95 im flachen Wasser einige V.S.P.-Flügel

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
		verbogen. R 95 wurde nach behelfsmäßiger Abdichtung , am 8.4.43 durch die Bergungsgesellschaft eingedockt. Der Bootskörper war über eine Länge von 2o Spanten aufgerissen und der Kiel gebrochen. R 92 hatte sich beim Abschleppen von R 94 durch Unterwasserhindernis Propellerschaden zugezogen. Die V.S.P.-Anlage war beschränkt klar. Es wurde unruhiger Lauf festgestellt, der auf Beschädigung der Flügel schließen ließ.
		Vom techn. Personal fiel Masch.Ob.Gfr. V o l m e r. Verwundet wurden die Maschinen - Maate S c h i l l i n s k i und S c h m i t z, der Masch.Ob.Gfr. D u r i a n, die Masch.Gfr. W o l t e r, S c h u r a n, S c h u l z e und G e l z. Größere Schäden und Ausfälle an den Maschinen - Anlagen sind durch den guten Ausbildungsstand des gesamten techn. Personals der Flottille verhütet worden.
5.4.43 bis 15.4.43	R 92 bis 97, 1oo, 117, 118.	Keine besonderen Vorkommnisse.

T r e i b ö l ü b e r n a h m e :

Datum	M.A.St.	Boot:	Übernommen:	Endbestand:
3.4.43	Calais (Hafenkommandant und 36.M.S.-Fl.)	R 92	6,o	12,2
		R 93	5,7	12,4
		R 94	6,o	12,3
	"	R 95	4,5	12,4
	"	R 96	5,5	11,4
	"	R 97	6,5	12,4
	"	R 1oo	6,6	12,4
	"	R 117	4,7	1o,4
	"	R 118	8,2	12,2
3.4.43	Dünkirchen	R 98	6,o	12,4
	"	R 1o1	5,8	12,4

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine“ Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
		Ölübernahme: Z 4 M 7
Datum	M.A.St.	Boot: Übernommen:
3.4.43	Calais (Hafenkommandant und 36.M.S.-Fl.)	R 92 44o 1 R 96 22o 1 R 1oo 44o 1
3.4.43	Dünkirchen	R 98 4oo 1 R 1o1 2oo 1

Gesehen:
Kptltn. u. Flo-Chef

Flottilleningenieur:
Ob.Ltn.(Ing.)

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

Gesehen:
K. Kapt. (Ing.)

— — — —

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.4.43	Ostende	R 98, 100 u. 101
1000		abgelegt, Marsch durch Kanal nach Brügge
1315	Brügge	festgemacht.
17.4.43	Brügge	R 98, 100 u. 101
		Absicht: Auslaufen nach Ostende, dort weiter um 2200 Uhr nach Boulogne, dort ein gegen 0200 Uhr.
1410		Marsch nach Ostende.
1857	Ostende	festgemacht.
2145	NW 1 Seeg. 0 - 1	Marsch nach Boulogne
18.4.43		R 98, 100 u. 101
0200	Boulogne S-Bootsbunker	festgemacht
		Keine Vorkommnisse.
		R 113, 114, ~~115~~ u. 116 von der 2. R.Fl. werden der Flottille unterstellt. R 115 von 4.R.Fl.
19. - 27.4.43	Boulogne	R 98, 100, 101, 113, 114, 115 u. 116 Keine Vorkommnisse.
28.4.43	Boulogne S-Bootsbunker	Aufgabe: 8.R.Fl. Stichfahrt von Pkt. 240 über 50°05' N 0°36' O nach 50°13' N 0°36' O nach Pkt. 238, Mit S.D.G. Dieppe ein.
	S.W. 4 - 5 Seeg. 4 starke Dünung, bedeckt, gute Sicht	Absicht: Boulogne aus 21,45 Uhr mit 7 Booten nach Pkt. 240 auf Umgehungsweg - Weg Herz-Trumpf. Marschfahrt 15 sm. Ab Pkt 240 gem. Aufgabe mit S.D.G. 20 m Stander, Fahrt 12 sm. nach Pkt 238. Anschließend Einlaufen Dieppe.
2143	S-Bootsbunker	ausgelaufen mit R 98, 100, 101, 113 - 116, Wegen starker Dünung können die Boote R 113 - 116 (hoher gepanzerter Starenkasten) die Fahrt nicht halten und auch kein Gerät fahren; da bis Dieppe See gegen an, breche ich Aufgabe ab und laufe ein.
2247	Boulogne S-Bootsbunker	festgemacht.
29.4.43	Boulogne S-Bootsbunker	R 92, 93 und 118 zur Flottille getreten. Aufgabe und Absicht wie 28.4.43.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.4.43		
1140	W 3 - 4 See 2 - 3 bedeckt leicht diesig	Mit R 92, 93, 98, 100, 101, 113 - 116 u. 118 ausgelaufen gem. Absicht auf Umgehungsweg und Herz-Trumpf nach Pkt. 240. Fahrt 15 sm. Formation: Normalstellung.
30.4.43	Pkt. 240	2 sm. vor Pkt. 240 wird S.D.G. 20 m. Stander ausgebracht. Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln.
1130	W 3 - 4 See 2 - 3 bedeckt diesig schlechte Sicht	Die 3,7 Boote R 113 - 116 stehen zu je einer Rotte querab vom Führerboot R 100 in guter Sichtweite (600 m) als Seitensicherung ohne Gerät.
		Durchführung Stichfahrt ohne Vorkommnisse
0445	Pkt. 238 W 2 diesig, neblig, keine Sicht See 2	Gerät eingenommen, ohne Befund.
0510		Einlaufen.
0640	Dieppe Innenhafen	festgemacht.
		Stichfahrt durchgeführt ohne Ergebnis und Vorkommnisse. Auf 14 m abgesucht auf K.N. bezogen.
1400		Eingeht Fernschr. von 2 Sich.Div.: 8.R.Fl. abgibt 2 Boote 2.R.Fl. an 10. R.Fl.
		Abgabe die Boote R 113 und R 116 an die 10.R.Fl.
		Aufgabe: für 30.4. - 1.5.43. 8.R.Fl. Durchführung Stichfahrt mit S.D.G. von Pkt. 238 über 50°11,2' N 0°33,2' O über 50°13' N 0°39' O über 50°23,5' N 0°50,5' O über 50°28' N 0°59' O nach Pkt. 238. Dieppe aus und ein. Durchführung vordringlich mit allen Mitteln anstreben.
		Absicht: Auslaufen mit 8 Booten gem. Aufgabe. 2200 Uhr Dieppe mit S.D.G. 20 m Stander; Fahrt 12 sm. Wieder ein gegen 0530 Uhr.

Vordrucklager J. J. Augustin Glückstadt Auslieferungsstellen: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht B. 36 (neu) Die A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
30.4.43	Dieppe W-N-W 3 - 4 Seeg. 3	Durchführung: Laufe gem. Befehl A 2 2. Sich Div. wegen Begegnungsmöglichkeit 1/2 Stunde früher aus.
2130	bedeckt, diesig Regenschauer sehr schwache Sicht	ausgelaufen mit R 92, 93, 98, 100, 101, 114 115 und 118 mit 15 sm. Normalstellung nach Pkt. 238
2218	Pkt. 238	Gerät: S.D.G. 20 m Stander ausgebracht. Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügel Fahrt 12 sm. Die 3,7 cm Roette R 114/115 steht an B.B.-Seite ungefähr querab vom F-Boot R 100 ohne Gerät. (500 - 600 m) [signature]
1.5.43	wieder Pkt. 238	
0425 0445 0535	Dieppe, Außenhafen	Gerät wird eingenommen, Ohne Befund. Einlaufen in Normalstellung, Fahrt 15 sm. festgemacht
	Stichfahrt ohne Ergebnis und Vorkommnisse durchgeführt. Auf 14 m abgesucht auf K.N. bezogen.	
0830	Dieppe, Innenhafen	nach Innenhafen verholt. [signature]
16.- 29.4.43	Rotterdam, Ostende, Boulogne	R 92, 93. Instandsetzung Wilton-Werft Rotterdam, anschl. Schleifenfahrt, Kompensieren und Probefahrt. Am 24.4.43 Rückmarsch über Vlissingen, Ostende nach Boulogne, dort am 29.4.43 um 0224 Uhr festgemacht
16.- 30.4.43	Rotterdam, Gusto-Werft	R 94, 99 Werftliegezeit. [signature] [signature]
16.- 30.4.43	Amsterdam, Droogdock	R 96 Werftliegezeit. [signature]
16.- 30.4.43	Calais, Dünkirchen, Ostende	R 95. Behelfsmäßige Instandsetzung in Werft Calais. Am 29.4.43 Marsch zum Antritt Werftliegezeit nach Rotterdam angetreten. Schlepp und Geleit durch 36.M.S.Fl. am 29.4. nach Dünkirchen und am 30.4.43 nach Ostende. [signature]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.- 30.4.43	Ostende, Beliard & Crighton	R 97, 117 Werftliegezeit. [signature]
16.- 30.4.43	Ostende, Beliard & Crighton	R 118 Instandsetzung der Außenhaut, anschl. Marsch nach Boulogne. [signature]
16.- 30.4.43	Dünkirchen, Werft	M 534 Beseitigung der durch die Bombentreffer am 26.2.43 entstandenen Schäden. [signature]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

zu 2 Ad. B. Nr. Gedr 1472

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
		Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos 1832 vom 24.5.43 19..

Geheime Kommandosache!

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Muser
Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing.)	Schumann
II-Flo.-Ing.:	Leutnant (Ing.)	Duckstein
Anlagen:	Keine.	

Bootsnummer:	Leitenden Maschinisten: Dienstgrad:	Name:
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Obermaschinist	Hörath
R 94	Obermaschinist	Henke
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Obermaschinist	Krain
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Obermaschinist	Hansen
R 100	Obermaschinist	Günther
R 101	Obermaschinist	Günzel
R 117	Obermaschinist	Pabst
R 118	Obermaschinist	Schröter
M 534	Obermaschinist	Dreikorn
R 113 2.R.Fl.	Obermaschinist	Mittelstedt
R 114 2.R.Fl.	Obermaschinist	Gerlach
R 115 4.R.Fl.	Obermaschinist	Böttcher
R 116 2.R.Fl.	Obermaschinist	Meier

angefangen: 16.4.43
abgeschlossen: 30.4.43

Anlage 3 zu 1/SR 1087/43 Gdos.

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
	Boote, die über den Berichtsabschnitt hinaus z.K.B. sind:	
Boot:	Werft:	z.K.B. Grund:
R 93	Custo,R'dam	vom: 29.3. bis: noch nicht festgelegt — Minentreffer im Vorschiff.
R 94	Custo, R'dam	4.4. noch nicht festgelegt — Leck in Abtl.V durch Unterwasserdetonation.
R 95	Neue Wilton, R'dam	4.4. noch nicht festgelegt — Schiffsboden über 20 Spanten aufgerissen. Kiel gebrochen.
R 96	A.D.M.A'dam	4.4. 20.7.43 — Durch Beschuß Brand im Masch.-Raum.Ausfall beider Hauptmotore.
R 97	Beliard&Crighton Ostende	4.4. 10.5.43 — Beschädg.Bootskörper, Oberdeck,Panzer und Masch.-Raum durch Fliegerbeschuß
R 117	Beliard&Crighton Ostende	4.4. 10.5.43 — Beschädg.Bootskörper u. Oberdeck,Überholg.d.Hpt. Motore.
R 534	Dock 4 D'kirchen	26.2. 15.5.43 — Bombentreffer
	Boote,die während des Berichtsabschnittes wieder K.B.wurden:	
R 92	Wilton, R'dam	4.4. 23.4.43 — Beschädg. der V S P.
R 93	Wilton, R'dam	4.4. 23.4.43 — Beschädg. der V S P.
R 118	Beliard & Crighton	4.4. 25.4.43 — Beschädg. der V S P.

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
16.4.43 bis 30.4.43	R 92 - 101,117 und 118; R534	Keine besonderen Vorkommnisse
19.4.43 bis 30.4.43	R 113 - 116	Keine besonderen Vorkommnisse

Treibölübernahme:

Datum:	M.A.St.:	Boot Nr.:	Übernahme-Menge:	Dauer:	Endbestand:
18.4.43	Boulogne	R 98	8,3 m3	65 min.	12,4 m3
"	"	R 100	4,7 "	35 "	12,4 "
"	"	R 101	7,1 "	50 "	12,4 "
23.4.43	Rotterdam	R 92	7,0 "	50 "	13,55"
"	"	R 93	6,0 "	40 "	12,4 "
29.4.43	Boulogne	R 92	3,2 "	20 "	13,32"
"	"	R 93	3,3 "	20 "	10,9 "
"	"	R 115	3,3 "	20 "	12,4 "
"	"	R 116	4,0 "	25 "	11,7 "
"	"	R 118	5,2 "	35 "	12,2 "

Schmierölübernahme:

27.4.43	Boulogne	R 100	400 ltr
"	"	R 101	400 "
29.4.43	"	R 92	400 "
"	"	R 93	200 "

gesehen: Kptlt.u. Flo.-Chef

Flottilleningenieur: Ober.Lt.(Ing.)

Gesehen: H. Gru. Mar. ... (Ing.) Verbandsingenieur

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

Geheime Kommandosache!

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 1472 A3.

Anlage zu B.S.W. B.-Nr. Gkdos 832 245. 45

den 17. Mai 1945. 19..

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 mal)

nachrichtlich:

8. Räumbootsflottille

Betrifft: KTB's der 8. Rbfl. vom 15. bis 3o.4.43
Vorgang : 8. Rbfl. Gkdos 21o v.8.5.45.

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 8. Räumbootsflottille für die Zeit vom 15. bis 3o.4.43 vorgelegt.

Es ist nichts zu bemerken.

Zusatz für Flottille:

Bei den Räumaufgaben ist nicht die gefahrene Standerlänge sondern die abgesuchte auf Kartennull bezogene Tiefe anzugeben. A3/18/5.

Anlage 1 zu 1/Skl 1608/45

1701

Befehlshaber der Sicherung West

B.-Nr. Gkdos 1832 A5

den 2. Juni 1943

Geheime Kommandosache!

An

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl. -

Anbei wird das K.T.B. der 8.R.-Flottille vom

16.-30.4.43

mit Abschnitt Maschine vorgelegt.

Zum 28.4.43 - 1.5.43 S. 2-4:

Der Einsatz diente der Vorbereitung einer Sonderaufgabe der Torpedoboote.

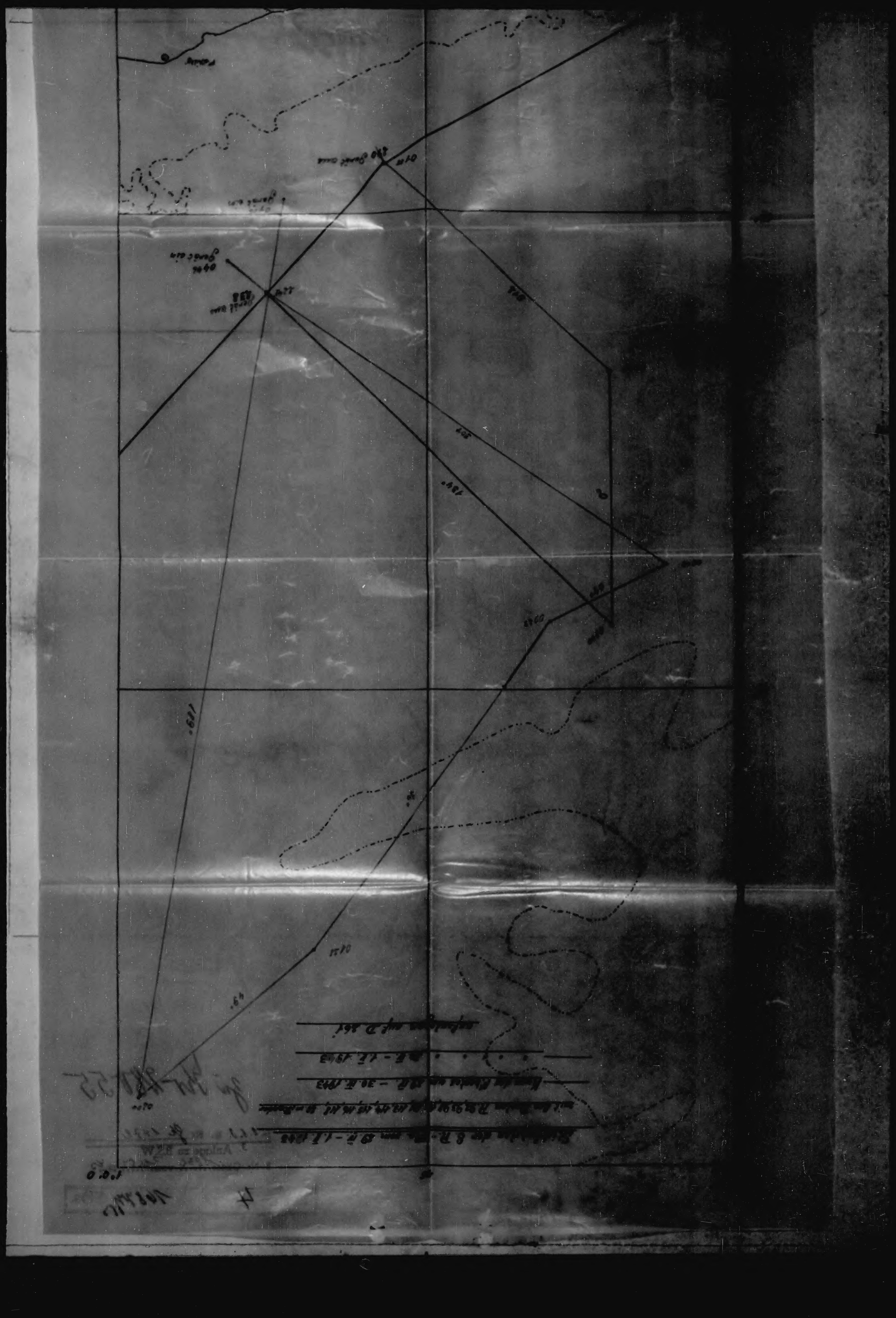
Für den Befehlshaber der Sicherung West

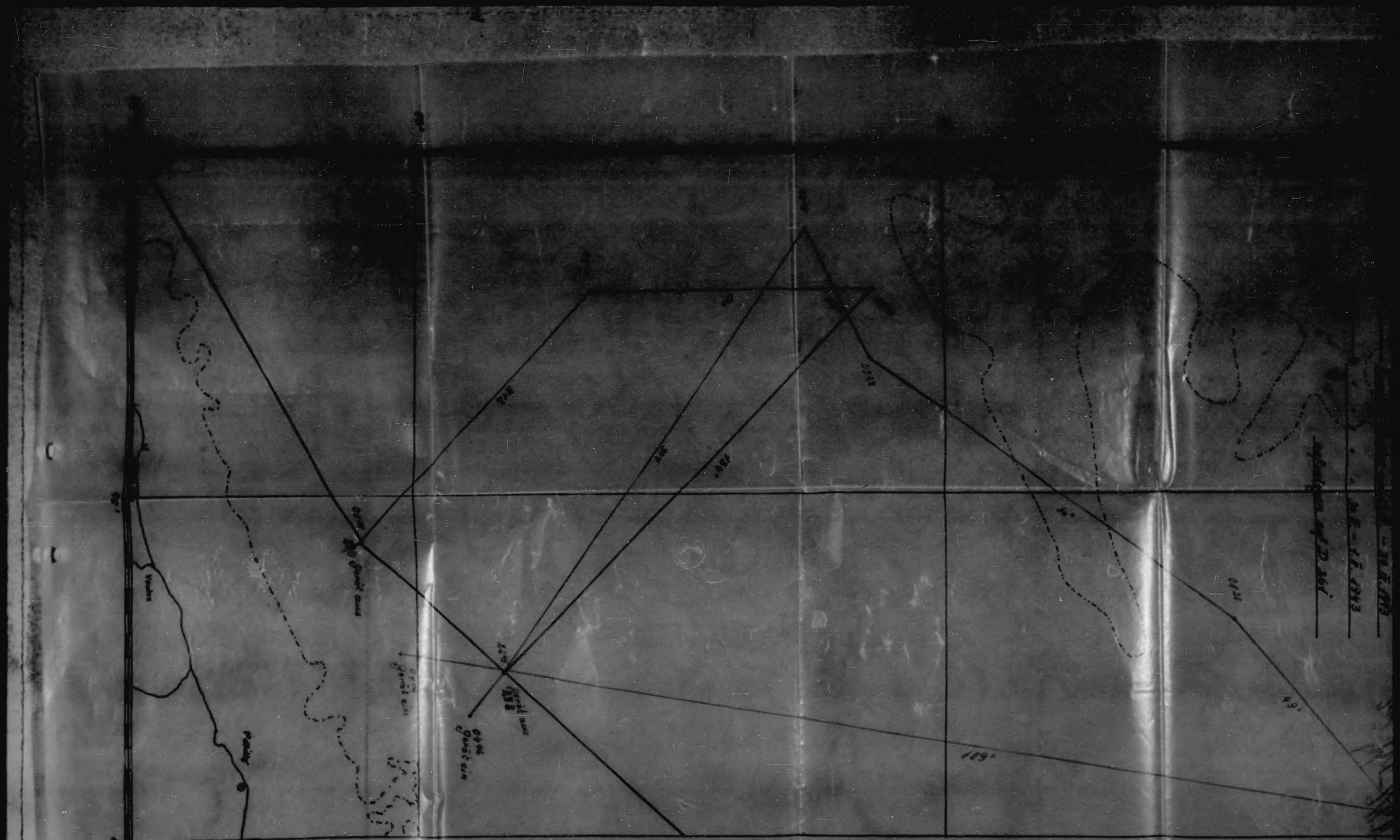
Der Chef des Stabes

1.Skl 1653 g.Kdos. 1.6.43



K O D A S A F





KODAK SAFETY FILM

zu 2.V.S.B. Nr. Ge 1586
Ct 27873 Ba
2 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 1942 vom 2.6. 1943

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch
der
8.Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Muser
Flottilleningenieur: Oberleutnant(Ing.)Schumann
II.Flottillening.: Lt.(Ing.)d.Res. Duckstein

Boot:	Kommandant:	Bemerkungen:
M 534	Oblt.z.S.d.R.	Krebs
R 92	Oblt.z.S.	Mellenthin
R 93	Lt.z.S.	Grebler
R 94	Lt.z.S.	Debringer
R 95	Lt.z.S.	Mätz
R 96	Lt.z.S.	Strauß
R 97	Lt.z.S.	Küchemann
R 98	Lt.z.S. d.Res.	Wiest
R 99	z.Zt. ohne Kdt.	Werftliegezeit
R 100	Ob.Strm.	Rembs
R 101	Lt.z.S.	Bäßler
R 117	Lt.z.S.d.Res. Lt.z.S.	Braack Strauß ab 10.5.43 i.V.
R 118	Lt.z.S.d.Res.	Kretschmer
R 114	Lt.z.S.	Frey von 2.R.Fl.unterst.
R 115	Lt.z.S. Ob.Fähnr.z.S.	Plank von 4.R.Fl.unterst. Munz ab 14.5.43 i.V.

Begonnen: 1.5.43
Abgeschlossen: 15.5.43.

Anlagen: 1 Wegeskizze mit Lotreihen.

Anlage 2 zu 1/Sti 17975/32 Gkdos.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.5.43	Dieppe	Aufgabe: 1.5.43: 8.R.Fl. Wegablaufen mit S.D.G. von Pkt. 240 über Weg Herz - Umgehungsweg nach Beulegne. Absicht: Auslaufe mit 8 Booten Dieppe um 2200 Uhr auf Weg Herz - Umgehungsweg nach Beulegne mit Gerät S.D.G. , 10 m. Stander, Marschfahrt 12 sm.
2200	vor Dieppe W.N.W. 3 Seeg. 2 - 3 bedeckt, diesig, Regenschauer	Durchführung: mit R 92, 93, 98, 100, 101, 114, 115 u. 118 ausgelaufen. Normalstellung, Fahrt 15 sm.
2246	Weg Herz Pkt. 240	Formation Dwarslinie mit zurückgebegenen Flügeln. Gerät ausgebracht. 3,7 Rette R 114/115 B.B. 600 m quer ab vom F-Boot. Fahrt 12 sm.
2.5.43	Weg Herz W.N.W. 2- 3 bedeckt	Heller Kielwasserstreifen an St.B. , kein Fahrzeug zu erkennen.
0055	mittlere Sicht	E.S.-Schiff-Anruf wird nicht beantwortet.
		Da es sich um Einzelfahrzeug handeln mußte, dessen Standort gut an hellen Kielwasserstreifen auszumachen war und ein Fl.-Boot, küstenwach, mit Kurs Nord, Fahrt 20 sm. gemeldet war, wollte ich die 3,7 Rette zur Feststellung verschicken. Da das unbekannte Fahrzeug aber Fahrt erhöhte und 20° nach B.B. Kurs änderte, ließ ich einen Schuß 2 cm. in die Richtung abgeben. Das Boot schoß E.S.Patrone. Es war, wie vermutet, das Fl.Boot. Die Begegnung war gegen 2330 Uhr vor Dieppe gemeldet. Rücksprache mit dem Bootsführer ergab, daß weder die Flottille noch der E.S.-Anruf bemerkt worden war.
0327 0400	vor Boulogne Boulogne	Gerät eingenommen, ohne Befund. eingelaufen.
		Weg abgelaufen, ohne Ergebnis. Abgesucht auf 8,5 m Tiefe auf K.N. bezogen.
3.- 5.5.	Boulogne	kein Einsatz
6.5.43	Boulogne	Aufgabe: 6.5.43: 8.R.Fl. Marsch Boulogne-Ostende, soweit möglich mit S.D.G.. Absicht: Auslaufe mit 8 Booten Boulogne 2200 Uhr auf Weg Herz nach Ostende bis Pkt. 220 und von Pkt. 214 bis 208 mit S.D.G., Fahrt 12 sm. Ostende ein gegen 0600 Uhr.
		Durchführung:
	N.N.O. 5 Seeg. 4 - 5 wellig, bedeckt, mäßige Sicht, Wind auffrischend	
2130	Boulogne	mit R 92, 93, 98, 100, 101, 114, 115 u. 118 abgelegt.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
6.5.43 2053	Weg Herz Pkt. 234	S.D.G. ausgebracht, 10 m. Stander, Formation Dwarslinie mit zurückgebegenen Flügeln. Fahrt 12 . sm.
7.5.43 0109 0114		R 98 u. 101 Gerät abgeschlagen. Wrackberührung und an Boje abgefahren.
0125	Weg Herz Pkt. 222	Gerät einnehmen.
0142		Gerät ist ein.
	N.N.O. 6 Seeg. 5 auffrischend	Wegen zunehmenden Seegang konnte kein Gerät mehr gefahren werden, Marsch ohne Gerät nach Ostende, Kiellinie, ab Pkt. 214 Normalstellung.
0425	Ostende-Mole	passiert.
0430	Ostende E-Bunker	festgemacht .
		Weg abgelaufen. Von Pkt. 234 - 228 6 m. u. K.N. von Pkt. 228 - 222 5 m. u. K.N. abgesucht 2 Geräte abgeschlagen durch Wrack- u. Bojenberührung. Ab Pkt. 214 kein Gerät gefahren wegen Wetterlage. Keine Verkommnisse.
	Ostende	R 92, 93, 98, 100 u. 101 gehen in Werften Ostende zum Einbau Zwillingssockel M.G. 34.
	Brügge	R 114, 115 u. 118 verlegen nach Brügge, 2100 Uhr fest, anschließend R 92 u. 100 2200 fest.
8.5.43	Brügge	R 92, 100, 114, 115 u. 118 kein Einsatz
8.5.-14.5.43	Ostende, Werft	R 93, 98 u. 101 Einbau Zwillingssockel.
10.5.43	Brügge	R 92, 100, 114, 115 u. 118 kein Einsatz R 93, 98, 101 u. 97 nach Brügge verlegt, kein Einsatz
	Ostende	R 117 kein Einsatz.
11.- 13.5.43	Brügge	R 92, 93, 98, 100, 97, 114, 115, 101 u. 118 kein Einsatz
	Ostende	R 117 kein Einsatz, am 12.5.43 nach Brügge verlegt.
14.5.43	Ostende	Alle Boote verlegen nach Ostende. Aufgabe: Nacht 14./15.5.43: 8.R.Fl. Durchführung Rückkehrt von Pkt. Herz 204 über 51° 22,6' N 2° 46,8' O über 51° 14,9' N 2° 39,3' O über 51° 8,9' N 2° 19,7' O über 51° 10,9' N 2° 15,3' O über Herz AB 3" nach Pkt. 222. Zwecks Vorbereitung neuen Weges für tiefgehende Fahrzeuge. Einlaufen Dünkirchen. Weit gehendst Weg mit Echolot auszuloten.

Heiland

Marine-Verordnungsblatt J. J. Augustin Glückstadt Auslieferungsstelle: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Ujazdów D. 36 (neu) Nr. A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
14.5.43		**Absicht:** Mit 10 Booten Ostende aus 2230 Uhr zur Durchführung befohlener Aufgabe, S.D:G: 10 m. Stander, Fahrt 12 sm.. Dünkirchen ein gegen 0600 Uhr.
		Durchführung Der abzulaufende Weg ist durch die ihn umgebenden flachen Sände und das häufige Fehlen von Kreuzpeilungen navigatorisch schwierig, da völlig auf Koppelung bei unbekannter Stromrichtung angewiesen. Wegen der 11 m. Stellen im Mittelstück des Weges nur 10 m. Stander.
		Die 3,7 sm. Rotte 114/115 stelle ich wieder nach St.B. heraus zur Seitensicherung. R 114 hat Lotanlage, kann also die St.B. Fahrwasserseite ableten. R 93 als weiteres Boot mit Lot steht an B.B.-Seite mit Gerät als letztes Boot, um die B.B.-Seite des Fahrwassers auszuloten.
		Aufstellung der Gerätebote Dynamine mit zurückgebogenen Flügeln. Führerboot ohne Gerät.
2230	Ostende N.N.W. 1 - 2 Seeg. 0 - 1 heiter, gute Sicht	Mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 114, 115, 117 u. 118 ausgelaufen. Normalstellung, Fahrt 15 sm. nach Pkt. 204
2320	Pkt. 204	S.D.G., 10 m. Stander ausgebracht. Fahrt 12 sm.
13.5.43 0126	N.N.W. 2 -3 Seeg. 2 heiter, gute Sicht.	Auf Pkt. 12,9' N u. 2° 32,8' O wahrscheinlich 1 Mine geschnitten. R 93 bemerkte als letztes Boot der St.B.-Staffel zwischen den Schwimmerbojen des Vordermannes eine Mine. Typ konnte nicht erkannt werden. Kdt. R 93 meldete dieses erst nach dem Einlaufen. Er nahm an, daß R 117 selbst Minenschnitt gemeldet hätte. Da nichts gemeldet, konnte nichts veranlaßt werden, Vermeidung derartiger Versager in Zukunft sich ergestellt.
0142		Auf Pkt. 11,5'N und 2° 27' O Grundberührung. Fast alle Geräte unklar. Nehme Gerät ein und bringe es wieder neu aus.
		Das an St.B. stehende Lotboot hatte den Eindruck, daß der Verband gut freikommt. Da bei außerordentlich guter Sicht gute Peilungen vorhanden, wird der Schiffsort als genau angesehen und angenommen, daß sich der Sand "Buiten Ratel" um 0,3 sm. südwestlich verlagert hat.
		Auf Pkt. 9,5' N u. 2° 20' O leichte Grundberührung. Gerät bleibt klar. Da keine genauen Peilungen mehr, Schiffsort nach Koppelung und Lot.
		Nach Koppelung ist anzunehmen, daß sich auch die Süd-Westspitze des Sandes " Dyk Oriental" um 0,3 - 0,5 sm. südwestlich verlagert hat.
		Von 0215 - 0327 Uhr keine Peilungen

1. Anlage zu B.S.W. B.Nr. Gkdos 1943 vom 2.6. 1943

2. Sicherungsdivision
B. Nr. Gkdos 1586 A3

, den 28. Mai 1943

Geheime Kommandosache

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 mal)

nachrichtlich:

8. Räumbootsflottille

.lar

Betrifft: KTB's der Rbfl. vom 1. bis 15.5.43
Vorgang: 8. Rbfl. Gkdos 224 v.20.5.43

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 8. Räumbootsflottille für die Zeit vom 1. bis 15.5.1943 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 2, 2.5. 0055 Uhr: Die schon mehrfach beobachteten Versager in ES-Austausch seitens der Flugsicherungsboote haben die Division veranlasst, in Zukunft diese Fahrzeuge bei Verlegungsmärschen tunlichst Geleiten anzuschliessen, ein Alleinfahren jedoch nur dann freizustellen, wenn mit Keinerlei Begegnungsmöglichkeiten zu rechnen ist.

Seite 4, 13.5., 0126 Uhr: Zur Schaffung eines Tiefwasserweges nördl. des Dünkirchener Fahrwassers führte die Flottille eine Stichfahrt durch. Die mondhelle Nacht ist günstig wegen evtl. liegender Minen mit Ziehleinen. Es war falsch, dass der Minentyp nicht festgestellt wurde. Es kann sich um eine Mine aus alter französischer Sperre handeln, wenn es auch erstaunlich wäre, dass davon noch Minen stehen. Das Ablaufen wird wiederholt, sobald es die Wetterlage erlaubt.

I.V.

Anlage 1 zu 1/SN 17977/43 Gkdos.

Befehlshaber der Sicherung West

den 18. Juni 1943

B.-Nr. Gkdos 1942 A5

1879

Geheime Kommandosache

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl

Anbei wird das K.T.B. der 8. R.-Flottille vom 1.-15.5.43 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sich.Div. vorgelegt.

Zum 2.5. 0055 Uhr S. 2:

Der Seenotdienstführer bei Luftflotte 3 wurde unterrichtet und nochmals auf die Gefahr verspäteter Es-Erwiderung hingewiesen.

1.SKl 1 24.6.43 5.Kdos. — In Vertretung !

	Bei 51° 9,5' N u. 2° 20' O bleibt klar. Siehe Anlage Wegeskizze und Letreihe	leichte Grundberührung, Gerät
1.- 9.5.43	Ostende, Beliard & Crigthen	R 97, 117 Werftliegezeit.
1.- 15.5.43	Rotterdam, Guste-Werft,	R 94, 99. Werftliegezeit.
	Amsterdam, Dreogdock	R 96 Werftliegezeit.
	Dünkirchen, Werft	M 534 Beseitigung der durch die Bombentreffer am 26.2.43 entstandenen Schäden.
	Ostende, Brügge, Zeebrügge, Rotterdam	R 95 Marsch zum Antritt Werftliegezeit. Am 12.5.43 in Rotterdam, Alte Hilten-Werft eingelaufen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
15.5.43		
0340	Pkt. 222	Gerät wird eingenommen, ohne Befund.
0400		In Normalstellung, Fahrt 15 sm. nach Dünkirchen.
0500	Dünkirchen, Mole	passiert.
0620	Dünkirchen, S-Bunker	festgemacht.
		1.) Stichfahrt durchgeführt. Auf 51° 12,9' N 2° 32,8' O wahrscheinlich eine Mine geschnitten. Vom Hintermann Mine zwischen Schwimmer Vordermann gesehen. Typ ungefähr Mark 14, nicht genau erkannt. Wurde erst nach dem Festmachen gemeldet. Sonst keine Vorkommnisse. Von Pkt. 204 bis 51° 14,9' N u. 2° 39,3' O 5,5 m. bis 51° 8,9' N u. 2° 19,7' O 6 m. bis Pkt. 222 7 m. abgesucht, auf K.N. bezogen.
		2.) Bei 51° 11,5' N und 2° 27' O Grundberührung, Geräte unklar, neu ausgebracht. Bei 51° 9,5' N u. 2° 20' O leichte Grundberührung, Gerät bleibt klar. Siehe Anlage Wegeskizze und Lotreihe.
1.- 9.2.43	Ostende, Belliard & Crigthon	R 97, 117 Werftliegezeit.
1.- 15.5.43	Rotterdam, Guste-Werft	R 94, 99. Werftliegezeit.
	Amsterdam, Dreegdock	R 96 Werftliegezeit.
	Dünkirchen, Werft	M 534 Beseitigung der durch die Bombentreffer am 26.2.43 entstandenen Schäden.
	Ostende, Brügge, Zeebrügge, Rotterdam	R 95 Marsch zum Antritt Werftliegezeit. Am 12.5.43 in Rotterdam, Alte Wilton-Werft eingelaufen.

Beglaubigte Abschrift!

Chef d. Räumbootsflottille
S Kdos 29/100

An Bord, den 15. Mai 1943.

Gebeimes Kommandosache

An

den Führer der 2. Sicherungsdivision.

In der Anlage wird Wegeskizze mit Lotreihen von Stichfahrt 14. - 15.5.43 vorgelegt.

Auf Grund von Peilungen wird angenommen, daß sich der Sand " B u i t e n R a t e l " um 0,3 sm. südwestlich verlagert hat.

Nach Koppelung hat sich ergeben, daß sich die Südwest-Spitze von dem Sand " D y k O r i e n t a l " ebenfalls um 0,3 - 0,5 sm. südwestlich verlagert hat.

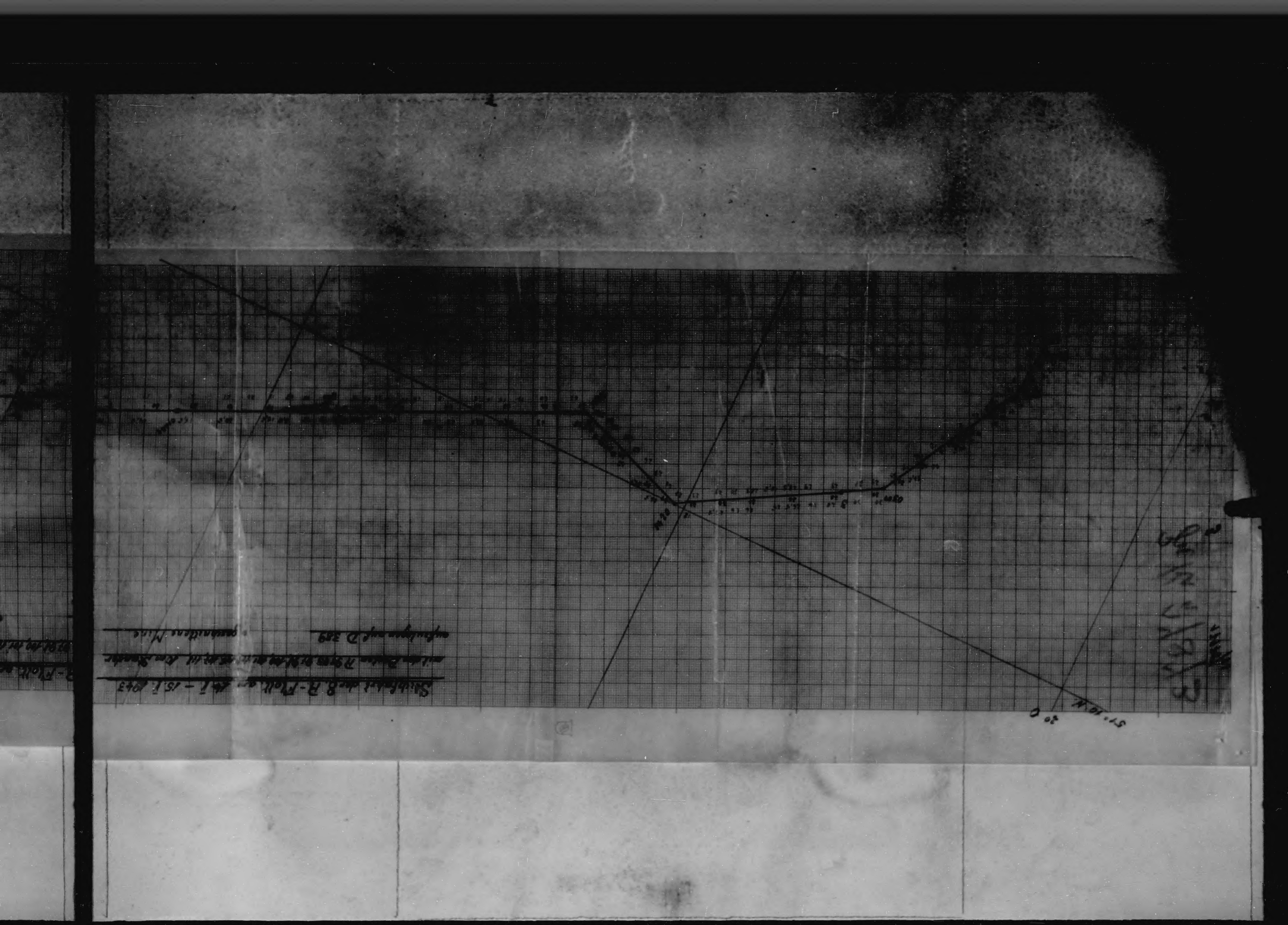
Um 0142 Uhr Geräte auf Grund geschlagen und verlört bezw. abgerissen. Neue Geräte wurden ausgebracht.

Von 0215 Uhr - 0327 Uhr war es nicht möglich Peilungen zu erhalten.

gez. K u s e r

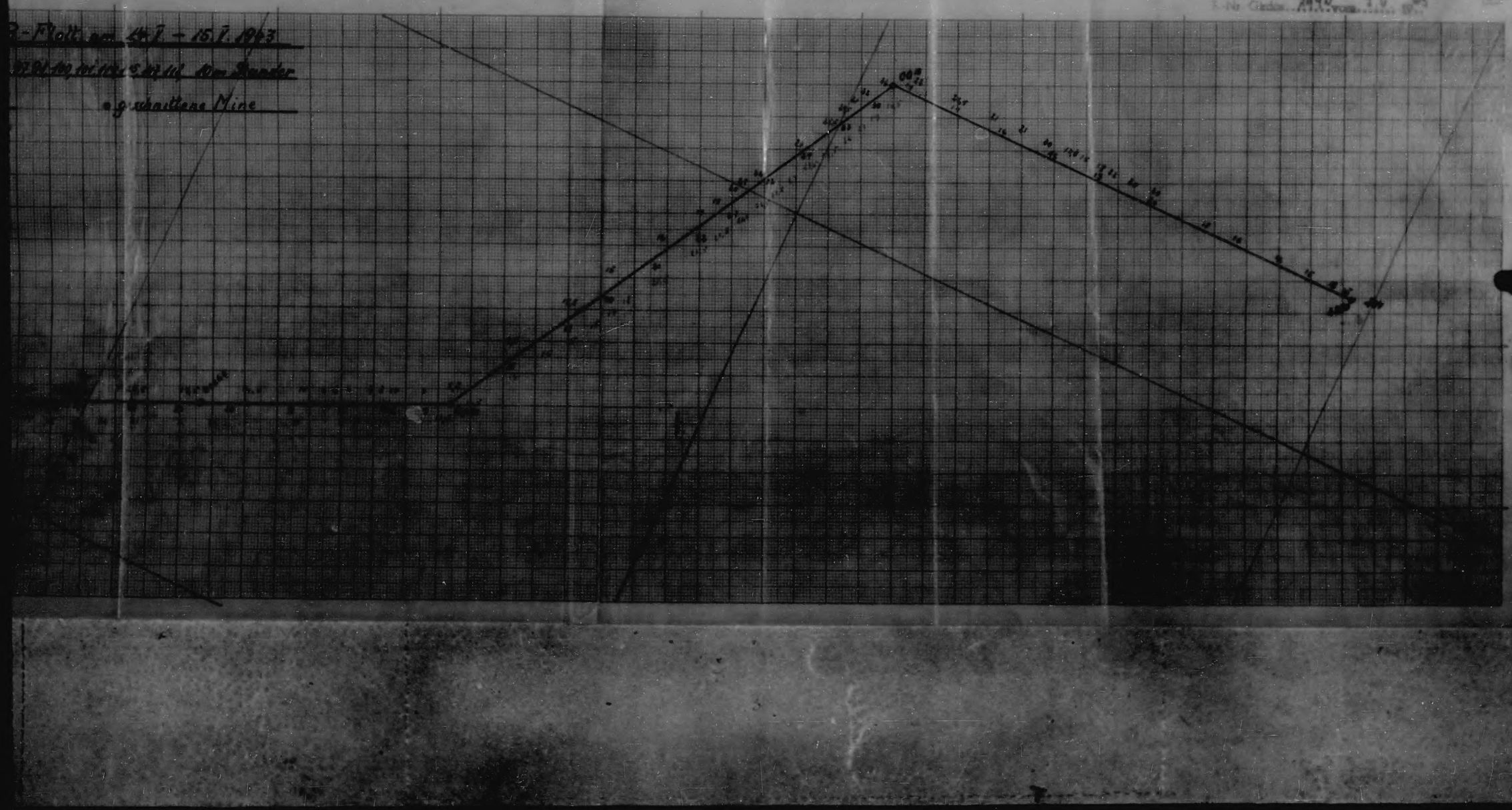
Für die Richtigkeit:

Ob.Fähnrich z.S. Adj.



KODAK SAFETY FILM

9. Anlage zu B.S.W.
1942 vom 1.6



Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	zu 2 V. V. B. Nr. [illegible] Vorkommnisse 1. Anlage zu B.S.W. 3.-Nr. Okdos. [illegible] vom [illegible] 19.[illegible]

Geheime Kommandosache

Ch 278736

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Muser
Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing.)	Schumann
II-Flo.-Ing.:	Leutnant (Ing.)	Duckstein
Anlagen:	Keine.	

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten: Dienstgrad:	Name:
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Obermaschinist	Hörath
R 94	Obermaschinist	Henke
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Obermaschinist	Krain
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Obermaschinist	Hansen
R 100	Obermaschinist	Günther
R 101	Obermaschinist	Günzel
R 117	Obermaschinist	Pabst
R 118	Obermaschinist	Schröter
R 534	Obermaschinist	Dreikorn
R 114 2.R.Fl.	Obermaschinist	Gerlach
R 115 4.R.Fl.	Obermaschinist	Böttcher

Angefangen: 1.5.43
Abgeschlossen: 15.5.43

Heftrand

Anlage 4 [illegible] 17975/43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse		
	Boote, die über den Berichtsabschnitt hinaus a.K.B. sind:			
Boot:	Werft:	a.K.B. von	bis	Grund:
R 94	Gusto, H'dam	4.4.43	1.7.43	Leck im Abti.V. durch Unterwasserdetonation.
R 95	Neue Wilton Rotterdam	4.4.43	noch nicht festgelegt	Schiffsboden über 20 Spanten aufgerissen. Kiel gebrochen.
R 96	A.D.M.A'dam	4.4.43	20.7.43	Durch Beschuß Brand im Masch.Raum.ausfall beider Hauptmotore.
R 99	Gusto, Rdam	4.4.43	30.9.43	Minentreffer im Vorschiff
M 534	Dock 4, D'kirchen	26.2.43	27.5.43	Bombentreffer
	Boote die während des Berichtsabschnittes wieder K.B. wurden:			
R 98	Beliard & Crighton	4.4.43	10.5.43	Beschädigungen durch Fliegerbeschuß
R 117	Beliard & Crighton	4.4.43	10.5.43	Beschädigungen durch Fliegerbeschuß

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
1.5.43 bis 15.5.43	R 92 - 101,114,115 117,118 u.M 534	Keine besonderen Vorkommnisse

Betriebsstoffübernahmen der Boote vom 1.5.43 - 15.5.43

Boot:	Ort:	Treiböl m3	Dauer der Übernahme	Schmieröl l	Dauer der Übernahme
R 92	Boulogne	5,0	20 min.		
R 93	"	4,5	20 "		
R 97	Ostende	6,7	30 "	400	60 min.
R 98	Boulogne	5,9	25 "	400	60 "
R 100	"	4,0	20 "	400	60 "
R 101	"	5,8	30 "		
R 114	"	7,2	35 "	400	60 "
R 115	"	4,1	20 "		
R 117	Ostende	7,23	35 "	1200	180 "
R 118	Boulogne	5,8	30 "		

Am 7.5.43 Einbau der Zwillings M.G. auf den Booten 92,93,97,98,100,101,

gesehen:
Kptl.u.Flo.-Chef

II. Flottilleningenieur:
Ob.Ltn.(Ing.)

Gesehen:
Ob.Ltn.(Ing.) u. Div. In.

Gesehen:
Hrsg. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur S.O.B.

Anlage 1. Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 1786/43.

Anlage 4 zu Div. St. Abs. Nr. 3090/43

Vorkommnisse

3 Anlage zu B.S.W.

B.-Nr. Gkdos. 2152. vom 17.6. 1943

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	

Geheime Kommandosache! Lr 31890 n

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille.

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Muser
Flottilleningenieur:	Oblt.(Ing.)	Schumann
II. Flottillening.:	Lt.(Ing.)d.R.	Duckstein

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
"Jungingen"	Oblt.z.S.d.R.	Krebs	
R 92	Oblt.z.S.	Mellenthin	
R 93	Lt.z.S. Ob.Fähnr.z.S.	Grebler Munz	bis 28.5.43 ab 29.5.43
R 94	Lt.z.S.	Dobringer	
R 95	Lt.z.S.	Mätz	
R 96	Lt.z.S.	Strauß	
R 97	Lt.z.S.	Küchemann	
R 98	Lt.z.S.d.R.	Wiest	
R 99	z.Zt. ohne Kdt.		Werftliegezeit
R 100	Ob.Strm.	Rembs	
R 101	Lt.z.S.	Bäßler	
R 117	Lt.z.S.d.R. Lt.z.S.	Braack Strauß	bis 20.5.43 i.V.
R 118	Lt.z.S.d.R.	Kretschmer	
R 114 c	Lt.z.S.	Frey	von 2.R.Fl.unterst
R 115	Lt.z.S. Ob.Fähnr.z.S.	Flank Munz bis 25.5.43 i.V.	von 2.R.Fl.bis 27.5.43 unterst
R 116	Lt.z.S.	Elf	ab 25.5. von 2.R.Fl.unterst.
R 213	St.Ob.Strm.	Spies	ab 25.5.43 von 10.R.Fl. unterst.
R 214	Oblt.z.S.	Weber	- desgl. -

Begonnen: 16.5.43

Abgeschlossen: 31.5.43

Anlagen: 1 Gefechtsbericht, 1 Kurzbericht, wicht. Funksprüche, 3 Wegeskizzen, 2 Gefechtsskizzen

Anlage 4 zu 1.Skl. 20306/1 Kdos.

Heftrand

Marine-Verdrucklager J. J. Augustin, Glückstadt, Ausführungsstellen: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht

B 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.5.43	Dünkirchen S-Bunker	R 92, 93, 98, 100, 101, 114, 115, 117, 118 u. 97 Kein Einsatz.
16.5.43	Dünkirchen	Aufgabe: 16./17.5.43 Wiederholung der Stichfahrt von Dünkirchen über Pkt 222 -Herz As 3 - über 51°10,0' N u. 2°15,3' O über 51° 8,9' N u. 2°19,7' O über 51°14,9' N u. 2°39,3' O über 51°22,6' N u. 2°46,4' O nach Pkt. 204. Ostende ein. Bei Auftreffen auf Minen, durchhalten. Minentyp feststellen. Bojenboot als Markboot an flachen Stellen bei Sänden aufstellen. Absicht: Durchführung Stichfahrt gem. Befehl. Auslaufe mit 10 R-Booten 22.30 Uhr mit SD6 10 m Stander. Ostende ein gegen 04.30 Uhr. Durchführung: Wegen des navigatorisch sehr schlechten Fahrwassers - schlechte Peilungen, oft nur auf Lot angewiesen - stelle ich 2 Lotboote an jeder Seite vor dem Verband auf. Sie haben die Aufgabe bei abnehmenden Wassertiefen durch rote oder grüne Blinke den Verband im Fahrwasser zu halten. SD6 wieder 10 m Stander. Bei Gerätwechsel müßte IX kehrt gemacht werden, um die ganze Strecke abzulaufen. Schiffsort wird dadurch zu ungenau; außerdem reicht die zur Verfügung stehende Zeit nicht aus.
ONO 3 - 4 See 2 - 3 Nebr. gute Sicht		
2145	S-Bunker	mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 114, 115, 117 u. 118 abgelegt.
2155	Seeschleuse	festgemacht
2230	Seeschleuse	ausgelaufen.
2317	Pkt. 222	Gerät ausgebracht, Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln, voraus 2 Lotboote, 1 Bojenboot achtern.
17.5.43 0030 ONO 4 See 3 gute Sicht Klar.Himmel Bel.Mondschein. 0131	51°9,8' N u. 2°12,7'O	1 Flugzeug, zweimotorig, wahrscheinlich Bristol, Bombenabwurf, 2 Bomben. 15 u. 20 m. von R 114, B.B. vorderes Lotboot, detoniert. Keine Beschädigungen Bei 2. Anflug M.G.-Beschuß, ohne Leuchtspur. Keine Treffer. Durch Flakfeuer von 7 Booten abgewehrt. 3. Anflug, Flugzeug nach Beschuß wieder abgedreht.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
17.5.43 0238 0325 0332 0405	Pkt.204 Pkt.206 Pkt.208 Ostende S-Bunker	Gerät einnehmen. Normalstellung. Marsch nach Ostende. eingelaufen. festgemacht.

Grundberührungen fanden keine statt. Bei außerordentlich guter Sicht waren mit Ausnahme von "Banc du Dyck" bis westlich "Dyck Oriental", gute Peilungen zu bekommen.

Meldung: 1.) Stichfahrt durchgeführt, keine Minen.
2.) bis 51°8,9' N u. 2°19,6' O auf 4 m
bis 51°14,9' N u. 2°39,3' O auf 5 m
bis Pkt. 204 auf 6 m abgesucht auf K.N. bezogen.

Eingeht: F. von 2. Sich.Div. A I.
Weiterführung der Vorbereitung des neuen Weges erst in dunkleren Nächten. Stichfahrt in letzter Nacht mit zu flachem Gerät durchgeführt. Abgesuchte Tiefe von 4 m genügt nicht. Melden, warum nicht tieferes Gerät gefahren. Mehrmaliges Umstellen der Stander muß in Kauf genommen werden. Weg muß auf 8 m u. K.N. abgesucht werden. 2.Sich.Div. G Kdos 3866 A I

Ausgeht: F. an 2. Sich.Div..
An dort.GKdos 3866 A I.
1.) Gem. Tiefensteuerungstabelle bei 10 m Stander größter Leinendurchhang bei 12 sm. Suchfahrt 13 m(4,5 m unter Scheardrachen. Wegen 11 m Stellen im Mittelteil des Weges 10 m - Stander gefahren, keine Umstellung um erst mal klar durchzukommen, da Schiffsort vorwiegend nur nach Koppelung und daher bei Gerätewechsel ungenau. Da bei 10 m Stander sicher abgesuchte Tiefe 8,5 m beträgt, für Leinendurchhang aber mindestens 13 m Wasser erforderlich sind, können 11 m -Stellen nicht auf 8 m abgesucht werden.
Bei Hochwasser (5 m Tiedenhub) und 15 m Stander, kann auch nur auf 6 m abgesucht werden.
2.) Andere Wegstücks werden bei nächster Stichfahrt tiefer abgesucht. Chef 8.R.Fl. G Kdos

18.5.43 1000	Ostende	Keine Einsatz, Boote verlegen nach Brügge
1545	Brügge	fest.
18.- 21.5.43	Brügge	kein Einsatz.
22.5.43	Brügge	Boote verlegen gem. Befehl 2. Sich.Div. nach Ostende in 2 Gruppen.
1800	Ostende S-Bunker	alle Boote fest. Kein Einsatz.

Marine-Verbrauchsgut J. J. Augustin Glückstadt Ausführungsgarantie: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Utrecht B 36 (neu) Nr. A I

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
23.5.43	Ostende	Aufgabe: 23./24.5.43 Weiterführung Stichfahrt gem. Befehl 2. Sich.Div. 3866 A I v. 17.5.43.
Seegang über 5 Sicht unter 8 sm		Absicht: Auslaufe mit 10 Booten Ostende 2230 Uhr Ostende zur Durchführung befohlener Aufgabe. Dünkirchen ein gegen 05.00 Uhr.
		Wegen schlechter Wetterlage nicht ausgelaufen.
24.-25.5.43	Ostende S-Bunker	Kein Einsatz wegen anhaltendem schlechten Wetter. Gem. F. 2.Sich.Div. G 262 39 A IV sind ab 25.5. R 214, 213 u. 116 der 8.R.Fl. taktisch unterstellt (liegen in Dünkirchen).
26.5.43 W-SW 4-5 See 4 bedeckt stark diesig	Ostende S-Bunker	Aufgabe: Fortsetzung Stichfahrt wie für 23.5. befohlen.
		Absicht: Auslaufe Ostende mit 10 Booten 22.30 Uhr zur Durchführung befohlener Aufgabe. Dünkirchen ein gegen 05.00 Uhr.
22.30		Durchführung: Mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117, 118, 114 u. 115 ausgelaufen.
2258	Pkt. 206	In Normalstellung nach Pkt. 204, dort Gerät
2339	Pkt. 204	ausgebracht. 12 m Stander. Formation: Voraus an jeder Seite ein Lotboot. Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln, 1 Bojenboot achteraus. 3 sm westlich Pkt. 204 eine treibende Mine gesichtet, nicht abgeschossen, da Bojenboot nicht mehr gefunden.
27.5.43	51°15'N u. 2°40'O	Starker Nebel kommt plötzlich auf, Breche Aufgabe ab, nehme Gerät ein, da keinerlei Peilung mehr zu bekommen. Laufe in Normalstellung über 51°21' N i. 2°45' O über Pkt. 206 Ostende ein.
0120		Gerät ein.
0258		Maßnahmen Ostende sind nicht zu sehen, obwohl schon nahe an Küste. Setze Pt, der Ostende einlaufe, mit KK ab, da Weile 1/2 Stunde lang besetzt und Flottille schon auf Weg Herz. Nach Anruf Normalstellung wurde Maßnahme Ostende zum Einlaufen gezeigt.
0315	Ostende	Mole querab.
0325	S-Bunker	fest.

Ausgabe: Fernschr. an 2.Sich.Div.

1.) Wegen aufgekommenen Nebel Stichfahrt bei 51°15' N u. 2°40' O abgebrochen und Gerät eingenommen, da keinerlei Peilungen mehr. Über 51°21' N u. 2°45' O über Pkt. 206 Ostende eingelaufen.

2.)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
27.5.43	2.) Von Pkt. 204 abgesucht.	bis 51°22,6' N u. 2°46,3' O 8 m unter K.N.
	abgesucht.	Von 51°22,6' N u. 2°46,3' O bis 51°15' N u. 2°40' O 8,5 m unter K.N. Keine Minen.
		R 115 an 4. R.Fl. abgegeben.
		Aufgabe: Fortsetzung befohlener Stichfahrt wie für 26.5.43 befohlen.
		Absicht: Auslaufe Ostende mit 9 Booten über Pkt. 206 nach 51°21' N u. 2°45' O. Fortsetzung befohlener Stichfahrt. Dünkirchen ein gegen 0400 Uhr.
2300 SW 3 See 2-3 wölkig gute Sicht.	Ostende S-Bunker	Durchführung: Ausgelaufen mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 114, 117 u. 118. Führer der 2.Sich.Div. an Bord R 100. Normalstellung, 15 sm. Fahrt.
2350	3 sm nordostwärts "Kwinte-Bank" Heultonne	Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln. 2 Lotboote auf jeder Seite voraus, 1 Bojenboot achtern. Gerät SDG 12 m Stander ausgebracht.
28.5.43 SW 2-3 See 1-2 Kl.Himmel gute Sicht		Bei Südspitze Kwintebank haben 2 Boote leichte Grundberührung. Geräte bleiben klar. Um über den Sand "Banc du Dyck" zu kommen, wurde auf allen Booten mit Fahrt 6 sm der Drachen an die Heckwulst geholt bei Wassertiefe von 11 m. Auf nur einen Boot entstand Grundberührung, der Scheerdrachen wurde verbogen, St.B.Gerät ist unklar. Alle Boote passieren den Sand, Geräte bleiben klar. anderen
		Nach Überlaufen des Sandes wird auf allen Booten der Drachen wieder versenkt.
		Auf Befehl Führer 2. Sich.Div. wird von "Banc du Dyck" nach 51°3,5' N u. 2°10,5' O gelaufen.
0238	Weg Herz Tonne 1 W	Gerät wird eingenommen, in Normalstellung Einlaufen Dünkirchen.
0340	Dünkirchen Seeschleuse	eingelaufen.
0420	E-Bunker	fest.

Der Wasserstand war besonders günstig. Es brauchte nicht umgestellt zu werden, mit 12 m Stander konnte auf 8 m u. K.N. abgelaufen werden.

Die vorgesetzten Lotboote haben sich wiederum sehr gut bewährt, sie geben dem Führerboot in engen Fahrwasser zwischen den Sänden oft den einzigen Anhalt, da Peilungen oft schlecht und in letzten Drittel des Weges überhaupt nicht vorhanden.

Marine-Vordruckfabrik J. J. Augustin Glückstadt Ausliefervorgeschrieben: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht B. 36 (neu) 10a A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
28.5.43		Ausgehst: Fernschr. an 2. Sich.Div..
		1.) Stichfahrt durchgeführt, SDG 12 m Stander. Keine Minen u. Vorkommnisse, von 51°15' N u. 2°39,5' O bis 51° 9' N u. 2°19,5' O 8 m.u.K.N.abgesucht, von 51° 9' N u. 2°19,5' O bis 51°3,5'N u. 2°10,5' O 8,5 m u.K.N. abgesucht. Zwei Boote leichte Grundberührung, Gerät blieb klar. Bei "Banc du Dyck" 1 Boot Grundberührung, 1 Gerät unklar.
		2.) Gem. Befehl Führer 2.Sich.Div. wurde von "Banc du Dyck" Tonne nach 51°3,5' N u. 2°10,5' O gelaufen.
		R 213, 214 u. 216 treten zur Flottille. R 214 außer K.B. wegen Dyphterie-Erkrankung der Besatzung.
		Dünkirchen
		Aufgabe: Nachprüfen Gebiet englischer Ziehleinen-Minensperre nördlich Weg Herz - zwischen Pkt. 228 und 230, Ausführung nach Wetterlage und Sichtverhältnissen. Aufgabe kann gem. Rücksprache Führ.2.Sich.Div. ohne ernste Gefährdung der Flottille nur in der Morgendämmerung durchgeführt werden, wenn Wetterlage kein Starten feindlicher Jäger erlaubt. Vordringlich Feststellung, ob noch Ziehleinen-Minen liegen.
		Wetterlage am 28.5. leicht diesig. Da in letzter Zeit keine Jägerangriffe in der ersten Dämmerungsstunde und diesiges Wetter tagsüber anhält, entschließe ich mich zur sofortigen Durchführung der Aufgabe. Beginn des Nachprüfens kann frühestens ab 0400 Uhr erfolgen. Nach den letzten Räumarbeiten wurde 1000 m nördlich Weg Herz zwischen Pkt. 228 u. Pkt. 230 minenfrei gemeldet. Es ist bis zum Wrackungehungsweg also noch 1 sm nach Norden nachzuprüfen.
		Bei Ablaufen in Dwarslinie mit 8 Gerätebooten im Abstand von 200 m von Tonne Calais 1 bis 1000 m nördlich Pkt 230 und Wendung auf Gegenkurs zurück bis 1 sm nördlich Tonne Calais 1 kann das restliche Gebiet abgesucht werden. Anschließend mit Gerät in Kiellinie bis dicht unter Küste vor Calais. Dort Gerät ein. Ohne Zwischenfälle kann gegen 0530 Uhr Calais eingelaufen werden.
		2 Bojenboote achtern. Wegen Verdacht Geräuschminen 1 Boot mit G.B. 2, das voraus steht, bei Wendung auf Gegenkurs seitlich herausfährt und sich wieder vor den Verband setzt. Weitere Voraussetzung für Durchführung ist Seegang unter 2, da sonst Kiellinien nicht rechtzeitig erkannt werden.
		Absicht: an 2. Sich.Div.
		1.) Nach letzten Räumarbeiten wurde 1000 m nördlich Weg Herz zwischen Pkt. 228 und 230 minenfrei gemeldet. Bis Wrackungehungsweg ist also noch 1 sm nach Norden nachzuprüfen.
		2.) In Dwarslinie mit 8 Gerätebooten in 200 m Abstand von Tonne Calais 1 bis 1000 m nördlich Pkt 230, dann an Wegehungsweg anlehnend zurück bis 1 sm nördlich Tonne Calais 1 mit SDG 12 m Stander. Wegen Verdachts Geräuschminen 1 Boot mit G.B. 2 vor dem Verband.
		3.) Auslaufen Dünkirchen 0145 Uhr. Bei Pkt. 228 Beginn Nachprüfen gegen 0400 Uhr je nach Sicht. Calais ein gegen 0530 Uhr.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.5.43	Dünkirchen	Durchführung:
W 2 Seeg.1 einzelne Wolken, dunstig Sicht 6 sm.		
0100		Ablegen mit dem Boot mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 114, 116, 117, 118 und 213 Seeb
0117	Seeschleuse	fest
0147	Seeschleuse	abgelegt, ausgelaufen, Vormarschstellung, Fahrt 15 sm.
0227	Tonne 1 W	S-Boot alarm, an St.B. 2 auf Lauer liegende S-Boote ausgemacht. Feuer eröffnet. S-Boote laufen mit hoher Fahrt nach Norden ab.
0231	vor Pkt. 222	Voraus kommt 36.M.S.Fl. Gruppe B mit Tonnenleger in Sicht. Eröffnet Feuer nach Nordwesten, dicht vor der Flottille vorbei. Kein Feind zu sehen.
		Um nicht in das Feuer der 36.M.S.Fl. zu laufen und Verwechslungen auszuschließen, gehe ich mit Schwenkung nach B.B. auf Gegenkurs. Nachdem 36.M.S.Fl. Feuer eingestellt, gehe ich zur Fortsetzung der Aufgabe auf Gegenkurs mit Schwenkung nach B.B. Kurs West.
0241		36.M.S.Fl. wird auf Gegenkurs passiert.
0255		Achteraus kommen 36.M.S.Fl. und meine achteren Boote erneut ins Gefecht mit S-Booten, die das Feuer mit 4 cm und Maschinenwaffen erwidern. Feuer auf allen Seiten eingestellt.
0259		Jetzt erst kann ich, ohne die achteren im Gefecht gewesenen Boote zu stören, auf Gegenkurs gehen, um 36. M.S.Fl. zu Hilfe zu kommen.
		Schwenkung nach B.B. auf Gegenkurs.
0304		Muß daher beabsichtigte Aufgabe abbrechen, gebe FT 0304/46 KK ab, damit Nachschub weiterbrennen.
		Formiere Dwarslinie an B.B., anschließend wegen engen Fahrwassers strengte Staffel an B.B., um in breiter Formation das Fahrwasser abzukämmen.
0307		Voraus kommt einzelnes Fahrzeug in Sicht "M 3619" gegeben von 3 kleineren Booten. Ich konnte meine letzten Boote nicht mehr genau zusammen, nehme also an, daß es sich bei M 3619 und diese handelt um M 3619 schiest B.B.-Patrone, die 3 Boote drehen auf Flottille auf werden die S-Boote ausgemacht und unter Feuer genommen. Sie passieren mit hoher Fahrt die ganze Flottillenstaffel und werden aus nächster Nähe beschossen. Gegner völlig überrascht. Vorderes S-Boot brennt, dreht am Ende der Staffel (11 Boote) ab, 2 große Stichflammen, starke Schlagseite, verminderte Fahrt, havariert und verqualmt.
0313		Hinteres S-Boot, ebenfalls aus nächster Nähe aus allen Rohren beschossen, fängt Feuer, dreht Mitte Flottillenstaffel ab und

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.5.43		läuft brennend nach Norden ab.
		Ein drittes S-Boot bricht, von Land her kommend, 5 m vor dem letzten Boot der Flottille, R 118, durch. Rammstoß 118 mißlingt. Von R 118 mit allen Waffen beschossen, mehrere Treffer beobachtet. S-Boot entkommt nach Nord-Westen.
		Die 3 S-Boote waren bei dem alleinstehenden M 3619 beim Enterversuch, als sie aufgeschreckt wurden.
0325		Ehe ich mich um M 3619 kümmern konnte, kommen im Norden, ungefähr 2000 m ab 1 brennendes Boot und Schatten in seiner Nähe in Sicht. Ich nahm an, daß es sich um ein schwer beschädigtes S-Boot handelt und befehle Wendung nach B.B. um 8 Dez. Die Wendung nach B.B. wird von den ersten 7 Booten ausgeführt. Da die achteren Boote nicht mitdrehen, bekommen sie U.K.-Befehl, achtern vorbeizulaufen, dann nach Norden zu schwenken, um dadurch die S-Boote einzukreisen. Das Manöver wird gut ausgeführt, der Kessel gebildet. Der beobachtete Brand erlischt plötzlich. Kurz darauf greifen 2 S-Boote mit hoher Fahrt aus nordwestlicher Richtung an und laufen in den Kessel und werden von allen Booten beschossen. S-Boote kringeln im Kessel, erwiedern das Feuer.
		U.K.-Befehlsgebung fällt aus, da auf R 116 sendeseitig geschaltet blieb.
		1 S-Boot brennt, bricht nach Nordosten durch im direkten Beschuß von 4 R-Booten, die dort standen. Kommt nach Norden außer Sicht. 2. S-Boot versucht mit schon stark verminderter Fahrt brennend R 118 zu rammen. R 118 dreht das Heck zu, läuft A.K. und feuert aus allen achteren Rohren aus nächster Entfernung, wirft Handgranaten, ebenso R 101, das 20 m daneben steht. Im Augenblick des Rammstoßes explodiert S-Boot und brennt aus. 5 Überlebende von "MGB 110" werden von R 101 aus dem Feuer geborgen.
0400		Sammeln, Normalstellung. R 92 mit R 116 nach
	Bei Tonne 1 W	Dünkirchen entlassen, ebenso R 118 u. 213;
0410		haben Verwundete an Bord.
		R 98 und R 101 gehen längseits "M 3619" und
		schleppen das manövrierunfähige Boot ab nach
0455	Dünkirchen	Dünkirchen.
0525		9 Boote in der Schleuse fest.
0700	R-Bunker	R 98 u. 101 mit "M 3619" Außenhafen fest.
		alle Boote fest.

Beschädigungen:

M 34	1 X 1,7 cm in Munitionslast detoniert. Beschädigung innen.
R 117	1,7 cm Einschuß in Propellerraum, detoniert und mehrere Treffer am Deck.
R 92	Einschüsse an und unter Deck.
R 101	Mehrere Treffer an Deck, Kpanas zerschossen.
R 118	Heck durch Rammstoß gaffgerissen. Achteres MG 34 beschädigt, viele Einschüsse.
R 116	4 cm in Propellerraum detoniert, Einschüsse in der Brücke, mehrere Treffer.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.5.43	Verluste:	1 Toter, 4 Schwer- und 4 Leichtverwundete.
	Erfolge	2 S-Boote versenkt, 2 weitere schwer beschädigt und in Brand geschossen, auf 2 anderen mehrere beobachtete Treffer erzielt.
	ONO 3 See 1-2 wolkig mäß.Sicht	Absicht: Mit allen Booten Marsch nach Ostende.
2220	Dünkirchen R-Bunker	Durchführung: mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 114, 117, 118, 213 u. 214 abgelegt. R 116 bleibt im Bunker, da es in 2 Tagen zur 2.R.Fl. tritt.
2230	Seeschleuse	fest.
2258	Seeschleuse	abgelegt.
30.5.43	ONO 3-4 Seeg.2 bedeckt mäß.Sicht	
0018	vor Ostende	Fliegeralarm an der Küste. Maßnahmen werden gelöscht. Vermindere Fahrt.
0037	Ostende, Mole	passiert.
0045	S-Bunker	fest. 5 Boote nach Brügge verlegt. restliche 6 Boote Werft Ostende zur Ausbesserung der Schäden.
2.6.43	Ostende, Brügge	kein Einsatz. R 114 entlassen, tritt zur 2.R.Fl.
16.-18.6.43	Rotterdam, Gusto-Werft	R 94, 99 Werftliegezeit.
	Rotterdam, Alte Wilton-Werft	R 93 Werftliegezeit.
	Amsterdam, Droogdock	R 96 Werftliegezeit.

B. 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

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

Geheime Kommandosache

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille

Begleitschiff "Jungingen" (M 534)

Kommandant: Oblt. z. S. d. R. Krebs

Begonnen am: 22. Mai 1943

Abgeschlossen am: 31. Mai 1943.

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
.5.43	Dünkirchen	K. B. - Meldung des Bootes. Kuhr-
.5.43	Dünkirchen	Keine Vorkommnisse. Kuhr-
.5.43	Dünkirchen - See Wind W 5-6, See 4-5 stark bewölkt, gute Sicht.	Befehl lt. 2.S.B. Okdos 0434 42 i Mit Vp 424 und Geleit 2630 (Embellager Olwe) Dünkirchen bis Vlissingen. 26/27. 5. mit R444 Vlissingen bis Dünkirchen. .30 Uhr Ablegen von Aussenkai 1. .00 " pass. Mole zunächst. Formation: M534 Geleitger. „Olwe" Vp. 424
.43 " .05 " .15 " .40 " .45 " .35 " .00 " .45 " .15 "	26.5.43 See-Vlissingen-See Wind NNW 2-3, See 3 stark bewölkt, zieml. gute Sicht.	pass. Zn 6E an Bb. 2 " 1E " Stb. Ostende Fr. quer, Abstd. 2 Sm. Zeebrügge Fr. quer, Abstd. 1 Sm. Knokke Fr. quer, Abstd. 1 Sm. pass. Aussenmole Vlissingen einlfd. Aussenkai 1 Längsseit R444 fest. " abgelegt. pass Zn. 4 an Bb. Formation: M534 R444 Kuhr-
.40 .20 "	See-Dünkirchen. Wind SE 4-5, See 4 bedeckt, mäßige Sicht	Knocke Fr. quer, Abstd. 1 Sm. Zeebrügge Fr. quer, Abstd. 0,7 Sm. Kuhr-
.5.41 10.40 10.05 12.15 12.45 13.00 13.30- 14.30		Ostende Fr. quer, Abstd. 2 Sm. pass. Zn. E1 an Bb. " " E6 " Stb. " Nolenschof Dünkirchen einlfd. Aussenkai I Längsseit R444 fest. Mit Schleppertaue vom Landekopf Kai I verlegt. Kuhr-
.5.43- .5.43		Keine Vorkommnisse. Kuhr-
.5.43	Dünkirchen-See.	Befehl lt. 2.S.B. Okdos 0434 A 1i V.d.Zerstörer, u 534, Vp. 1906/03/13, Sperrbrecher D 126 S Dünkirchen-Boulogne. Unterstützung Sicherung U-Boot, Einbringen Dünkirchen.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.30 21.50 22.10 22.30	Wind WSW 2-3, See 2 stark bewölkt, gute Sicht.	Kai 8 abgelegt. in Nordschleuse fest. Nordschleuse abgelegt. Molenkopf auslfd. pass. Formation: r.d.Groeben 1534 1806 1813 1803 D1265
31.5.43	See-Boulogne.	
ab 23.00 bis01.10 02.15 03.50	Wind SW 3-4, See 3 bewölkt, gute Sicht.	Wracksuche nördl. Tn 5 W. Sicherung für v.v.Groeben u. Schlepper D126 die am aufgefundenen S-bootswrack arbeitete Schlepper hat Wrack verloren, Marsch nach Boulogne. Calais Fr. quer, Abstd. 1,5 Sm. Formation : r.d.Groeben 1806 1803 1534 1813 D1265
04.55 05.45 06.05 13.30		Kap Gris Nez quer, Abstd. 1 Sm. pass. Aussenmolen einlfd. Boulogne. Kapitän Weniger-Hafen fest. Boot mit Schlepperhilfe auf Auslaufkurs gu

Gesehen:

gez. M u s e r

Kapitänleutnant und Flottillenchef

F.d.R.

Leutnant (V)

An Bord, den 31. Mai 1943

Geheime Kommandosache, [illegible]

[illegible]

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
21.30	Wind NW 2-3, See 2	Mot 8 abgelegt.
21.50	stark bewölkt, gute	in Nordschleuse fest.
22.10	Sicht.	Nordschleuse abgelegt.
22.30		Kolenkopf nachfd. passe. Formation:
		v.d.Groeben 1534 1806 1813 1803
		1146
31.5.43	See-Boulogne.	Ansteuerung nördl. Kap Gris Nez.
ab 23.00	Wind SW 3-4, See 3	Sicherung für v.v.Groeben u. Schlepper 1125
bis 01.10	bewölkt, gute Sicht.	die an aufgefundenen S-Bootswrack arbeiteten
02.15		Schlepper hat Wrack verloren, Marsch nach
		Boulogne.
03.50		Calais Fr. quer, Abstd. 1,5 Sm. Formation:
		v.d.Groeben 1806 1803
		1534 1813
		1146
04.55		Kap Gris Nez quer, Abstd. 1 Sm.
05.45		passe. Aussenmolen einlfd. Boulogne.
06.05		Kapitän Seniger-Katen fest.
13.30		Boot mit Schlepperhilfe auf Aussenhafen ge

Gesehen:

gez. M u s e r
Kapitänleutnant und Flottillenchef

F.d.R.

Leutnant (V)

An Bord, den 31. Mai 1943

Geheime Kommandosache

Gefechtsbericht

über Unternehmen gegen Boulogne am 31. Mai 1943

02.41 S.B.-Flottille mit XI. Booten auf Marsch Nordschleuse nach Pkt 220 auf eig. Kurs.

02.57 Bei Pkt 220 1 Sm Stdl. 2 auf Linie Nordschleuse-Pkt 222 angetreten, Kurs und Fahrt von Führer befohlen. Pkt 222 nach Kurs-Karte ab.

03.35 Führer passt Pkt 222 an, Kurs 3 mit Formation auf Pkt 220 in Linie, Abstand 200 vor. Da Führer meinen Flottille verlässt nach Kurs-Karte an Schleuse. Da keine Schleuse angelaufen und ich nicht mit meiner Flottille in den K.-F.-Hafen einlaufen wollte, gebe ich mit Signalpistole auf S.B. auf Gegenkurs.

03.41 Um 16.Mai.43. Feuer eingestellt, gebe ich mit Signalpistole Aufgabe mit Schwenkung nach S.B. auf Gegenkurs. [illegible]

03.50 Aufgaben abgelaufen. Boote und [illegible] S-Booten als Feuer mit 4 cm und [illegible]

04.09 Feuer auf alles Schiffsähnliche eingestellt, [illegible] S.B. ausser auf Gegenkurs, um 16. F.d.R. an [illegible] Flottille Kommando [illegible] Führer Kommando [illegible] Flottille [illegible] Führer auf [illegible] Kurs auf F.d.R..

04.15 [illegible]

KODAK SAFETY FILM

Es hat sich erneut gezeigt, daß die Boote zusammenbleiben müssen. Siehe M 3619, der allein zurückgelassen,

geentert worden wäre, wenn S-Boote nicht durch S.N.Fl. vertrieben.

2.) Das Stehvermögen der feindlichen S-Boote war außerordentlich. Nach Aussagen der Gefangenen war die Oberdeckbesatzung fast ganz ausgefallen, 1 Maschine außer Betrieb. 2 cm und 3,4 - Geschosse sollen in großer Anzahl durch den Maschinenraum geschlagen sein -, haben aber keine schweren Beschädigungen hervorgerufen, da die Maschinen sehr tief liegen. Das feindliche Feuer lag fast immer 1 - 2 m zu hoch und ging über die Brücke. Gegner schoß nur 4 cm mit Leuchtspur, 1,7 cm M.G. [illegible]

Kapitänleutnant und Flottillenchef.

Geheime Kommandosache! An Bord, den 31. Mai 1943

K u r z b e r i c h t

ü b e r

Aussagen der Gefangenen von MGB 110.

Aus Ramsgate 28.5.43 kurz nach 2300 Uhr aus 4 MGB. MGB 108, 110, 117, 116 oder 118, von 9. MGB-Flottille. Auf Weg 3/4 Stunde gestoppt gelegen, mit Horchgerät Schraubengeräusche ungefähr 2 sm vor R-Bootsfl. erfaßt. Von Dover aus in See 7 Motorlaunches und 2 M.T.B. ebenfalls zur Wegpatrouille angesetzt. Enterversuch M 3619 und Passiergefecht mit 8.R.Fl. wahrscheinlich die 2 M.T.B. Nach Aufscheuchen von M 3619 versuchten 2 MGB an M 3619 heranzukommen, setzten sich aber bei beginnendem Passiergefecht mit M.T.B. ab, nach See zu. Motorlaunches sollen 3 sm nördlich davongestanden haben.

An Bord MGB 110 13 Mann, 3 Heizer, 2 Funker gerettet. Flottillenchef, der MGB von Dover Lt. Richards auf MGB 110 gefallen. Lt. Richards war Nachfolger des vor 10 Wochen gefallenen Lt. Commander Hitchins.

Gefangene sagen aus, daß in letzter Nacht nur Wegpatrouille, kein Minenwerfen.

Bei den von 8.R.Fl. versenkten Booten muß es sich um ein MTB und MGB 110 handeln.

Kptlt. u. Flo.Chef 8. R. Fl.

Abschrift.

Funkspruch: abgegeben: 0234 Uhr, den 29. Mai 1943 Uhrzeitgruppe
aufgenommen: 0228/43 Kr.

Chef 6. U.-Flo teilt meldet:
Feindliche U.-Boote in Quadrat AN 8777.

Chef 6. U.-Fl.

Funkspruch: abgegeben: 0309 Uhr, den 29. Mai 1943 Uhrzeitgruppe
aufgenommen: 0304/46 Kr.

Gefecht mit feindlichen U.-Booten. Laufe
Dünkirchen ein. Bitte Maßnahmen.

Chef 6. U.-Fl.

Funkspruch: abgegeben: 0344 Uhr, den 29. Mai 1943 Uhrzeitgruppe
aufgenommen: 0337/51 Kr.

Erbitte Sicherungen Dünkirchen.

Chef 6. U.-Fl.

Die Richtigkeit bescheinigt:
An Bord, den 6. 1943
Kriegsmarine Kommando 6. Räumbootsflottille
Kapt.-Lt. (R)

- Anlage 2 zu 2. Sich Div Gkdos 1100/43.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
		Anlage 10 zu Skl. Nr. 3090/43 Kr 318406 B.S.W. Eingang: 17.6.43 B.-Nr. Gkdos 2153 Anl. 1
		Geheime Kommandosache!
		Flottillenchef: Kapitänleutnant Huser Flottilleningenieur: Ob.Lt.(Ing.) Schumann 2.Flottilleningenieur: Lt.(Ing.) Duckstein
	Bootsnummer :	Leitende Maschinisten : Dienstgrad : Name :
	R 92	Obermaschinist Schulz
	R 93	Obermaschinist Hörath
	R 94	Obermaschinist Hemke
	R 95	Obermaschinist Töpper
	R 96	Obermaschinist Fliegner
	R 97	Obermaschinist Krein
	R 98	Obermaschinist Schmitz
	R 99	Obermaschinist Hansen
	R 100	Obermaschinist Günther
	R 101	Obermaschinist Ottnad
	R 117	Obermaschinist Pabst
	R 118	Obermaschinist Schröter
	R 534	Obermaschinist Dreikorn
	R 114 2.R.-Fl.	Obermaschinist Seflisch
	R 115 4.R.-Fl.	Obermaschinist Böttcher
	R 116 2.R.-Fl.	Obermaschinist Meier
	R 213 10.R.Fl.	Obermaschinist Kruse
	R 214 10.R.Fl.	Obermaschinist Böhme
		Angefangen: 16.5.1943 Abgeschlossen: 31.5.1943

Anlage 10 zu 1.Skl. 2030/43 Gkdos.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
	Boote die über den Berichtsabschnitt hinaus a.K.B. sind.	
Boot:	Werft:	a.K.B. von bis / Grund
R 94	Gusto, R'dam	4.4. 1.7.43 Leck in Abteilung V durch Unterwasserdetonation.
R 95	Nova Wilton Rotterdam	4.4. 30.11.43 Schiffsboden über 2o Spanten aufgerissen.Kiel gebrochen.
R 96	A.D.M. Amsterdam	4.4. 2o.7.43 Durch Beschuß Brand im Masch.-Raum.Ausfall beider Hpt.-Motoren.
R 99	Gusto, R'dam	29.3. 3o.9.43 Minentreffer im Vorschiff.
	Boote die während des Berichtsabschnittes wieder K.B. wurden.	
M 534	Dock 4 , D'Kirchen	26.2. 22.5.43 Bombentreffer.
	Boote die während des Berichtsabschnittes a.K.B. wurden.	
R 118	Beliard & Crighton Ostende	29.5. noch nicht Beschädigung des Hecks festgelegt durch Rammstoß eines feindl.Schnellbootes.
R 116	Dünkirchen	29.5. noch nicht Beschädigung der Außenhaut festgelegt durch Art.-Beschuß.
16.5.43 bis 28.5.43	R 115	Keine besonderen Vorkommnisse.
16.5.43 bis 28.5.43	R 92,93,97,98,100, 101,117,118 u.114	Keine besonderen Vorkommnisse.
16.5.43 bis 28.5.43	R 116,213,214	Keine besonderen Vorkommnisse.
23.5.43 bis 31.5.43	M 534	Keine besonderen Vorkommnisse.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
29.5.43 bis 31.5.43	R 214	Keine besonderen Vorkommnisse.
29.5.43	R 92,93,97,98,100, 101,117,118,114, 116,213	Um 01^{00} Uhr lief die Flottille mit nebenstehenden Booten aus Dünkirchen aus zum Nachprüfen eines Seegebietes zwischen Punkt 228 und 230.Auf dem Kriegsmarsch bei Punkt 222 hatte die Flottille Feindberührung mit E.-Booten.Um 02^{25} Uhr wurde vom Führerboot das Feuer eröffnet.Im Laufe des Gefechts, das sich bis 03^{30} Uhr hinzog,wurden 2 feindl. E.-Boote vernichtet und 2 in Brand geschossen. Die Boote der Flottille hatten keine Beschädigungen und Ausfälle an den Maschinenanlagen.R 116 hatte einige 4 cm Einschüsse in der Außenhaut.R 118 wurde am Heck durch Rammen eines feindl. E.-Bootes stärker beschädigt.Die Abteilung wurde mit Leckstützbalken abgestützt.Die Maschinenanlage blieb voll betriebsklar.R 92,100 und 117 hatten einige M.G.-Treffer in der Außenhaut und in den Aufbauten.Die Kriegsbereitschaft dieser 8 Boote war nicht unterbrochen.M 3619 (36.M.S.-Fl.) war durch Feindbeschuß betriebsunklar geworden und wurde von R 98 und R 101 nach Dünkirchen eingeschleppt.
		Das technische Personal hatte keine Ausfälle an Toten und Verwundeten.Das gesamte Personal hat sich während des Gefechtes in den Betriebsräumen und an den Waffen voll eingesetzt.
3o.5.43 bis 31.5.43	R 92,93,97,98,100, 101,117,118,114, 116 und 213	Keine besonderen Vorkommnisse.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse			
Betriebsstoffübernahmen der Boote vom 16.5. bis 31.5.1943					
Boot:	Ort:	Treiböl m3	Dauer der Übernahme	Schmieröl l	Dauer der Übernahme
R 92	Ostende	4,2	30 Min.		
R 92	Dünkirchen	3,4	25 "	400	60 Min.
R 93	Ostende	4,3	30 "		
R 93	Dünkirchen	3,0	25 "		
R 97	Ostende	3,0	25 "		
R 98	Ostende	5,2	35 "		
R 100	Ostende	2,8	20 "		
R 100	Dünkirchen	4,0	25 "		
R 101	Ostende	5,2	35 "		
R 101	Dünkirchen	3,8	30 "	400	60 Min.
R 117	Ostende	5,244	35 "		
R 118	Ostende	8,4	60 "		
R 114	Ostende	4,3	30 "		
R 115	Ostende	4,5	30 "		
R 213	Dünkirchen	6,3	40 "		
M 534	Dünkirchen	86 t (Kohlen) 6 Std.			

Gesehen:
Flottillenchef
[signature]
Kpt.

Gesehen:
[illegible]

Flottilleningenieur:
[signature]
Ob.Lt.(Ing.)

Gesehen:
[illegible]
[illegible] (Ing.) u. Div. Ing.

zu Kr 31890
(Anlagen geheftet)

Befehlshaber der Sicherung

Abschrift!

9 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 215 T vom 17.6.1943

Anlage 3 zu Mar. Gr. Kdo. West B. Nr. 3090/43

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. G 8036 A 3

Den 1.7.1943

Geheim!

An
Marinegruppenkommando West -Führungsstab-
nachrichtlich:
2. Sicherungsdivision
8. Räumbootsflottille
36. Minensuchflottille.

Betr.: S-Bootsgefecht am 29.5.43 im Dünkirchner Fahrwasser.
Vorg.: BSW B.Nr. G 11077 Fs. vom 29.5.43
8.R.-Flott. Gkdos 55 vom 29.5.1943.

Anliegend werden die Gefechtsberichte nebst Skizzen der 8.R.-Flott. und der B-Gruppe der 36.M.S.-Flott. über die in der Nacht zum 29.5. im Dünkirchner Fahrwasser stattgefundenen Gefechte mit engl. Schnellbooten sowie Stellungnahme der 2. Sich.Div. vorgelegt. Der Stellungnahme wird zugestimmt.
Ergänzend wird gemeldet:

1) Die zunächst bei Beginn des Gefechtes beibehaltene Igelstellung -vom Gruppenführer der 36. M.S.-Flott. mit Energie betrieben- hat sich wiederum sehr bewährt, und es gelang dem Feind nicht, durchzubrechen, um die Boote einzeln anzugreifen und zu [illegible]. Erst nach dem erfolgten ersten Angriff, als M 3619 mit der Vernichtung des schwer getroffenen Gunbootes beschäftigt, zurückgeblieben war, gelang es einer zweiten Gruppe von Angreifern, das Boot abzudrängen und zum Entern anzusetzen. In dem Augenblick höchster Gefahr konnte die 8. R.-Flott. tatkräftig eingreifen und den Versuch des Feindes verhindern.

2) Auch in diesem Gefecht hat sich die Bewährung der Schutzschilde und der Panzerung der Brückenhäuser gezeigt. Die seinerzeit auf eigene Initiative der 36. M.S.-Flott. erstmalig angeregte, konstruktionsmässig durchgeführte und selbst beschaffte Panzerung hat damit der Flottille den verdienten Erfolg gebracht.

Anlage 3 zu 1.SKMSR 20306 Gkdos.

Befehlshaber der Sicherung

Anlage 2 zu 30907/43

Anlage 5 Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 1786/43 B.

Der Führer der
2. Sicherungsdivision

2 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 21.77 vom 17.6. 1943
Ba. Nr. Gkdos. 17e9 A 3.

Geheime Kommandosache!

An
Befehlshaber der Sicherung West

nachrichtlich:

6. Räumbootsflottille
36. Minensuchflottille.

Betrifft: Schnellbootsgefecht am 29.5. im Dünkirchener Fahrwasser.

Vorgang: 1. B. Abtl. Gkdos 247 v. 31.5.43 (adant 36.MS.-Fl.)
2. 36.MS.-Fl. - ohne - v. 30.5.43.

Zu obigem Gefecht wurden Gefechtsberichte der 6. Räumbootsflottille und der Minensuchgruppe der 36. Minensuchflottille, sowie bisheriger Auswertungsbericht der Gefangenen mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Zu Nr. 1) Einsatz der B-Gruppe 36.MS.-Fl. mit den Booten M 3617, 14, 19, 38 und Torpedoträger "Hohentwiel" zur Einsicherung M 345 Ostende-Zeebrügge. Hatte Befehl Ihr Angriffsziel Minensuch nach Dünkirchen einzulaufen.

2 Boote der 6. Abtl. 0145 Uhr Dünkirchen ein. Danach nach A 280 für Minensuchgefechte, stand um 0222 Uhr bei Punkt 1 U.

Anlage 2

auf 51° 10, 12' N und 1°

Das Fehlen der 3,7 - Schutzschilde hat sich auch hier w
der ungünstig ausgewirkt. Hier sind beschleunigte Maßnal
men notwendig. Auch auf die Nichtbewährung der sogenannt
Starenkasten auf den R-Booten wird aufmerksam gemacht.
Eine Panzerung der gesamten Brücke ist wie auf den übri-
gen Booten erforderlich. Ein gesonderter Antrag hierfür
wird dem OKM vorgelegt werden.

3) Auf die tapfere Haltung und die den taktischen Erfordern
sen angepasste umsichtige Führung der B-Gruppe der 36. M
Flott. und 8. R.-Flott. wird besonders hingewiesen. Erst
malig ist es, soweit hier bekannt, einem Flottillenchef
lungen, durch planvollen Ansatz seiner R.Boote den Feind
einzukreisen. Während ein S-Boot schwer beschädigt ausbr
chen konnte, wurde ein zweites während des Einkreisens v
nichtet.
Der Ausgang des Gefechts mit z.T. erheblich überlegenen
leichten Seestreitkräften kann als voller Erfolg gewerte
werden. Es ist leider nicht mehr möglich gewesen, das
Wrack eines vernichteten S-Bootes in den darauf folgende
Nächten zu bergen.

4) Zur wirkungsvollen Bekämpfung des Gegners ist es erforde
lich, worauf wiederholt hingewiesen wurde, schnelle, bew
liche und gut armierte Boote als S-Bootszerstörer einzus
sen, wozu die besonders für das Kanalgebiet seinerzeit g
forderten Geleit-R-Boote geeignet sind. Die Zuteilung di
ser Boote für den Kanalbereich ist jedoch unterblieben.
Auch die Umarmierung von S-Booten zu Artillerieträgern
würde zum Ziel führen.
Der in der Stellungnahme der 2.Sich.Div. unter "Erkenntn
se" gemachte Vorschlag der Verlegung der RA-Boote mit ihr
3,7 cm-Bewaffnung in das engere Kanalgebiet ist inzwisch
von hier befohlen worden.

5) Die Versenkung von 4 S- bzw. Gumbooten oder ML ist sich
Der R-Gruppe der 36. M.S.-Flott. und der 8. R.-Flott. w
de die Vernichtung von je 2 Fahrzeugen zugesprochen.

6) Ortungsmeldungen feindlicher Einheiten lagen von der Oze
echo vor, auf den Bericht der britischen Admiralität v
30.5. Über das Gefecht mit OKM 3.SM.Fl. vom 31.5.ohne
Nr. sowie auf die Vernehmung von gefangenen Besatzungsm
gliedern von MO 110 mit Bdlg.Nord G 2080/43 vom 8.6.43
wird hingewiesen.

gez. R.A.Bruning.

57,oo ! Ost bezieht und willkürlich für dieses Unternehmen angenommen sein kann. Das Stilliegen während der Arbeiten an der Wrackstelle wurde von der Feinsortung erfasst und [illegible] o132 gemeldet. MTB-Verband sichtete die R/36 um o25o Uhr und gab um o255 Uhr Führungssignal an anscheinend weiter nordwärts stehenden MGB Verband (1o7. 1o8. 11o. 117. 116?) o245 Uhr Angriff auf R/36. aus achterlicher, quer und vorderlicher Richtung. Zusammenschiessen eines Feindbootes, das später von dem zurückbleibenden M 3619 zum Sinken gebracht wird - erster Abschuss - (MTB oder ML).

Hierbei ist M 3619 hinter seiner Gruppe zurückgeblieben und versucht mit grosser Fahrt wieder aufzuschliessen, wird von 5 Kanonenbooten, anscheinend der von Norden hinzugekommenen MG-Gruppe, angegriffen und arg bedrängt. Zwei der Angreifer machen Enterversuche, die misslingen: 8. R.-Fl. bringt durch ihr Erscheinen die dringend benötigte Entlastung. Gas - Boote lassen von M 3619 ab, läufen mit Gegenkurs an der Räumflottille vorbei, aus allen Rohren beschossen gerät ein Boot in Brand, kentert und sinkt - zweiter Abschuss - (MTB 3o6).

Ein Boot läuft brennend nach Norden ab, ein von Land her [illegible] Feindboot wird von R 116 im Rammstoss verfehlt und flüchtet gleichfalls nach Norden. Flottille führt eine Wendung nach Norden durch, wobei die äusseren Boote zur Einbrechung vorstossen. Es beginnt konzentrischer Beschuss auf die beiden eingeschlossenen Boote, wobei R 116 kurz Eigenbeschuss bekommt. [illegible] gelingt es, brennend nach Norden [illegible], während das andere, ebenfalls brennend, R 116 zu [illegible]. In dem sich auch mit Handwaffen abspielenden Nahkampf explodiert das S-Boot und [illegible] gemacht - dritter Abschuss - ([illegible]).

2 S-Boote schleppen [illegible] nach Dünkirchen ein. Während dieser Gefechte [illegible] erfolgen weitere Angriffe auf die nach Dünkirchen [illegible] Gruppe.

Befehlshaber der Sicherung

den 9. Juli 1943

- 2 -

M 3614 kommt durch Volltreffer in das Agregat in Brand, es gelingt, diesen, der sich bereits über Deck hin ausgebreitet hatte, unter anhaltendem Feindbeschuss, mit Schaumlöchern und vom ausgesetzten Schlauchboot aus mit Pützen zu ersticken. Zwei Boote, die von achtern her M 3617 angreifen, werden im Nahkampf auch unter Einsatz der Infanteriewaffen bekämpft, eins der Boote wird zum Sinken gebracht - vierter Abschuss - .

Um o4.oo Uhr sind diese Gefechtshandlungen beendet.

Erfolge: Versenkt mit Sicherheit sind von der 8. Rhfl. die beiden Boote MTB 3o6 und MGB 11o; letzteres hatte den Flottillenchef des DOVER MGB - Verbandes, Lt. Richards an Bord, der gefallen ist (Gefangenenaussagen) versenkt von der R/ 36. Gruppe zwei Boote (MGB und ML ?). Die übrigen Feindboote dürften z.T. sehr schwere Schäden und beträchtliche Personalausfälle gehabt haben. Flottillenchef, Gruppenführer, Kommandanten und Bootsbesatzungen haben ihr Bestes hergegeben zu diesem schönen Erfolge. Ihnen ging die Anerkennung des Oberbefehlshaber mit den Worten zu : " Ihr habt Euch gut geschlagen. "

Erkenntnisse:

Der Gegner führt unter Umständen auch auf unbedeutende Verbände gelegentlich einen starken Ansatz. Nach dieser Schlappe werden die feindlichen Sicherheitsverbände vermutlich auch stärker auftreten. Verstärkte Sicherung der am meisten gefährdeten Wegstrecken ist unbedingt erforderlich. 2. und 4. Räumbootsflottille, die jetzt aus der Werft kommen, werden sich mit ihrer 3,7 cm Bewaffnung besonders gut eignen. Ausserdem wird die S-Bootsgruppe der 38. MS.-Fl., die z.Zt. nicht unbedingt in der Seine-Bucht gebraucht wird, in das Kanalgebiet herangezogen. (Ebenfalls Boote mit 3,7 cm). Die relativ stark bestückten Artillerieträger sind infolge ihrer jetzigen Bauart nur bei günstigen Witterungsbedingungen ein wirksamer Geleitschutz. Es ist erforderlich, dass die Ausrüstung mit 3,7 cm Schutzschilden mit allen Mitteln vorwärtsgetrieben wird.

Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 2158 A5

den 9. Juli 1943

Marinegruppenkommando West
Eing.: 13. JUL. 1943
Abt. G Kdos. 3090
Anl. 10 Bd. 1

An

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West - Führungsstab - Prt.Nr. 1
nachrichtlich:
2. Sicherungsdivision " " 2
8. Räumbootsflottille " " 3

10

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille vom 16. - 31.5.1943 mit Abschnitt Maschine und Bemerkungen der 2. Sicherungsdivision vorgelegt.

Zum S-Bootsgefecht vom 29.5.1943 (K.T.B. 29.5. 0227-0325 Uhr S. 7/8, Gefechtsbericht S. 15-21):

Die Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision und des B.S.W. sind beigefügt.

Die 8. Räumbootsflottille hat sich wie die Gruppe B der 36.Minensuchflottille hervorragend geschlagen.

Auswertung der bei der Einkesselung einer feindlichen S-Bootsgruppe gemachten Erfahrungen ist zu den Kriegserfahrungen des B.S.W. erfolgt.

Der B.S.W. hat ferner der 8. Räumbootsflottille und der B-Gruppe der 36. Minensuchflottille seine besondere Anerkennung ausgesprochen. Beide Verbände erhielten Anerkennungen des Ob.Mar.West und des Ob.d.M.

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

Geheime Kommandosache!

Der Führer der
2. Sicherungs - Division
B. Nr. Gkdos 1786 A 3

Anlage 1 zu Gkdos 2090/43
, den 12. Juni 1943
1 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 2157 vom. 17.6.1943

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x)

nachrichtlich:

8. Räumbootsflottille

Betrifft: KTB's der 8.Rbfl. vom 16. bis 31.5.1943
Vorgang : 8.Rbfl. Gkdos 252 v.4.6.43

-9-

In Anlage wird KTB und Abschnitt Maschine der 8. Räumbootsflottille für die Zeit vom 16. bis 31.5.1943 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Der neue Weg " Herz Dame " wurde von der Flottille dreimal (unterbrochen durch Wetterlage) mit SBG abgelaufen; der Weg soll später mit SBG (R) nachgeprüft und betonnt werden.

Zum beabsichtigten Nachprüfen der Sperre nördl. Calais, die sich wahrscheinlich am 6.5. durch Z.E. versenkt hat, kam es nicht, da in der dafür vorgesehenen Nacht vom 28. zum 29.5. die Flottille auf dem Hinmarsch in Gefechtsberührung mit starken feindlichen Schnellbootskräften geriet.

Seite 7, 29.5. 0227 Uhr bis Seite 9, Seiten 15 bis 21 und 2 Gefechtsskizzen:

Zu dem so erfolgreichen Schnellbootsgefecht hat die Division mit Gkdos 1709 A3 vom 6.6.43 Stellung genommen, Abschrift ist beigelegt. A3 [illegible].

Anlage 1 zu Skl. 20306 g.Kdos.

Geheime Kommandosache!

Heeresgruppenkommando West
Abt.Qu.Verpfl.Kdos 3090/43 A1a

Ob. d. M
Eing. 19. JUL

Pf.Qu., den 17. Juli 1943

An O.K.H. / Skl.

Nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage:

1.Skl 20306 g.Kdos. — 15 —

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
Nr.Führstb.Skdos 3090/43 A1z

Ob.d.M Pl.Qu., den 17. Juli 1943
Eing. 19. JUL 43

U. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.Skl 20306/g.Kdos. — 10 —

Geheime Kommandosache!

3) Chef MND

4) 3 Ske

5) 1 Ske

8.) 1 Ske

Anlage 7 zu Chef d. R.-Fl. Gkdos. Nr. 3090/43

Anlage 4 Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 1786/43.

Abschrift.

Chef d. R.-Flottille
Tkdos 36/100

4 Anlage zu B.S.W.
S.-Nr. Gkdos. 2158. vom 17.6. 1943
An Bord, den 17. Mai 1943

Geheime-Kommandosache!

An

den Führer der 2. Sicherungsdivision.

In der Anlage wird Wege- und Lotskizze von Stoßfahrt 16. - 17.5. vorgelegt.

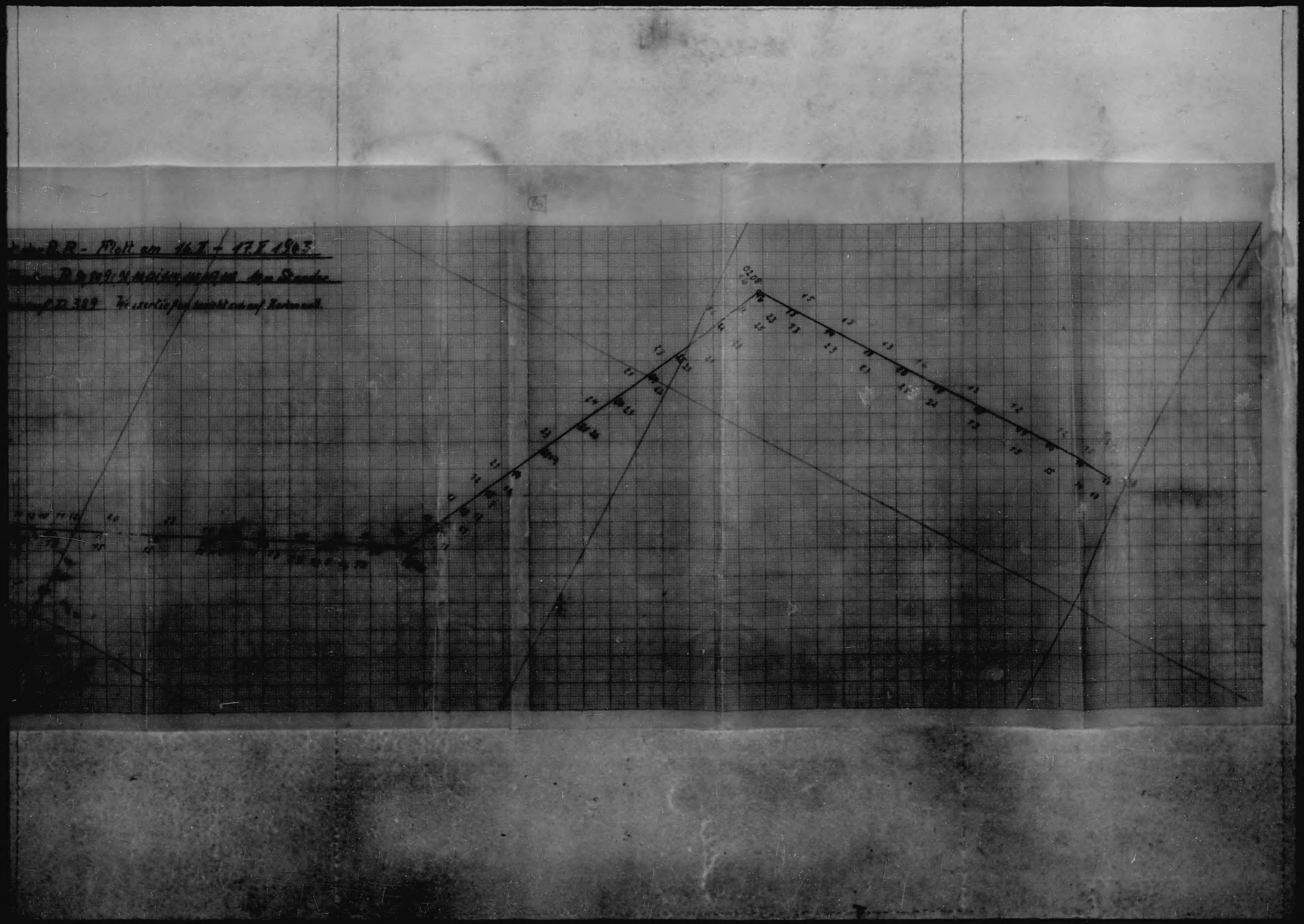
2 Boote mit Lotanlagen waren an beiden Seiten des Verbandes 300 m vorgesetzt. Sie gaben bei Erreichen flacher Stellen Kursverbesserungen an das F.-Boot.

Die starken Kursverbesserungen bei S.V.-Spitze Dyk-Oriental-Bank sind darauf zurückzuführen.

Die Richtigkeit bescheinigt:
An Bord, den 17. 5. 1943

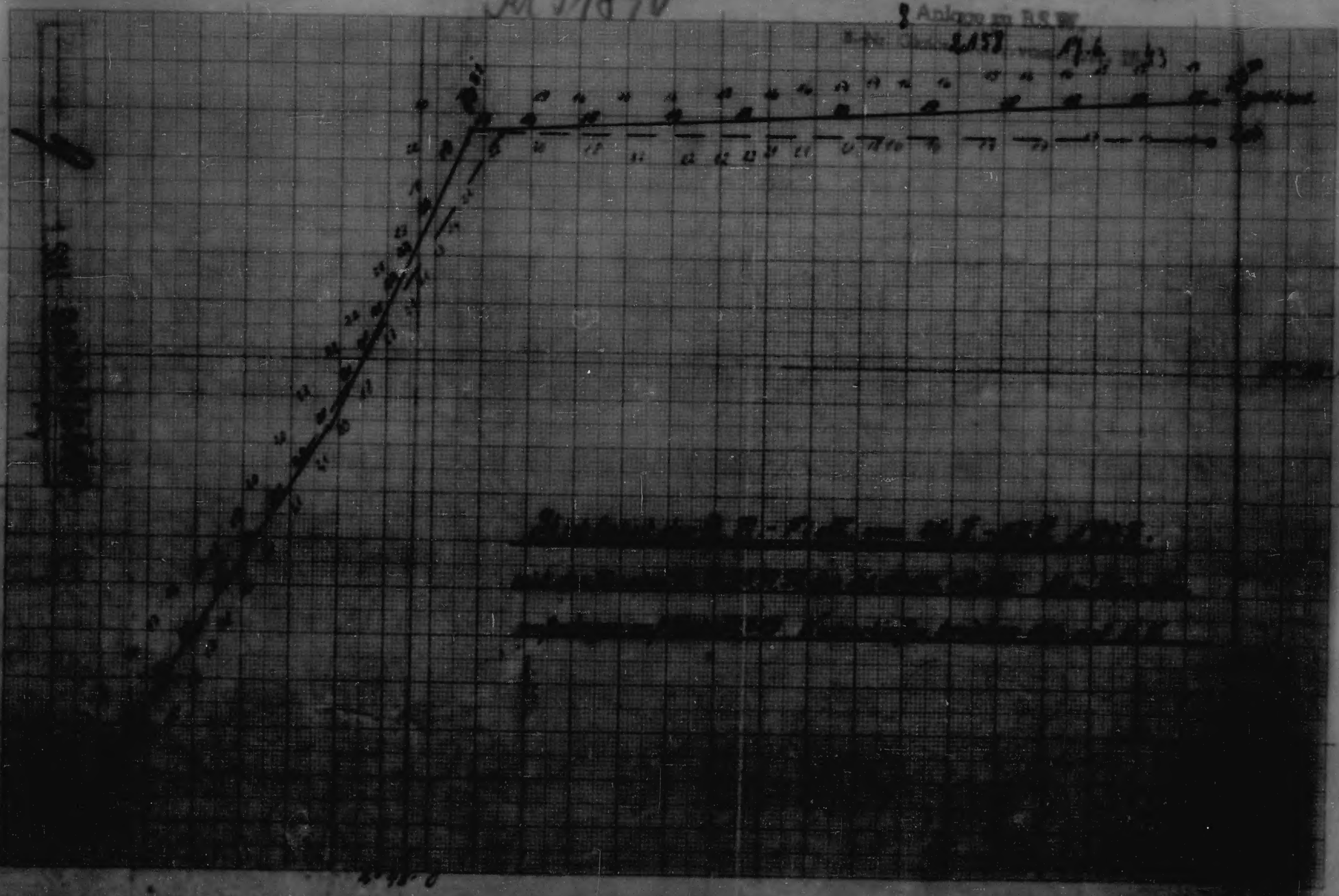
gez.: Huser

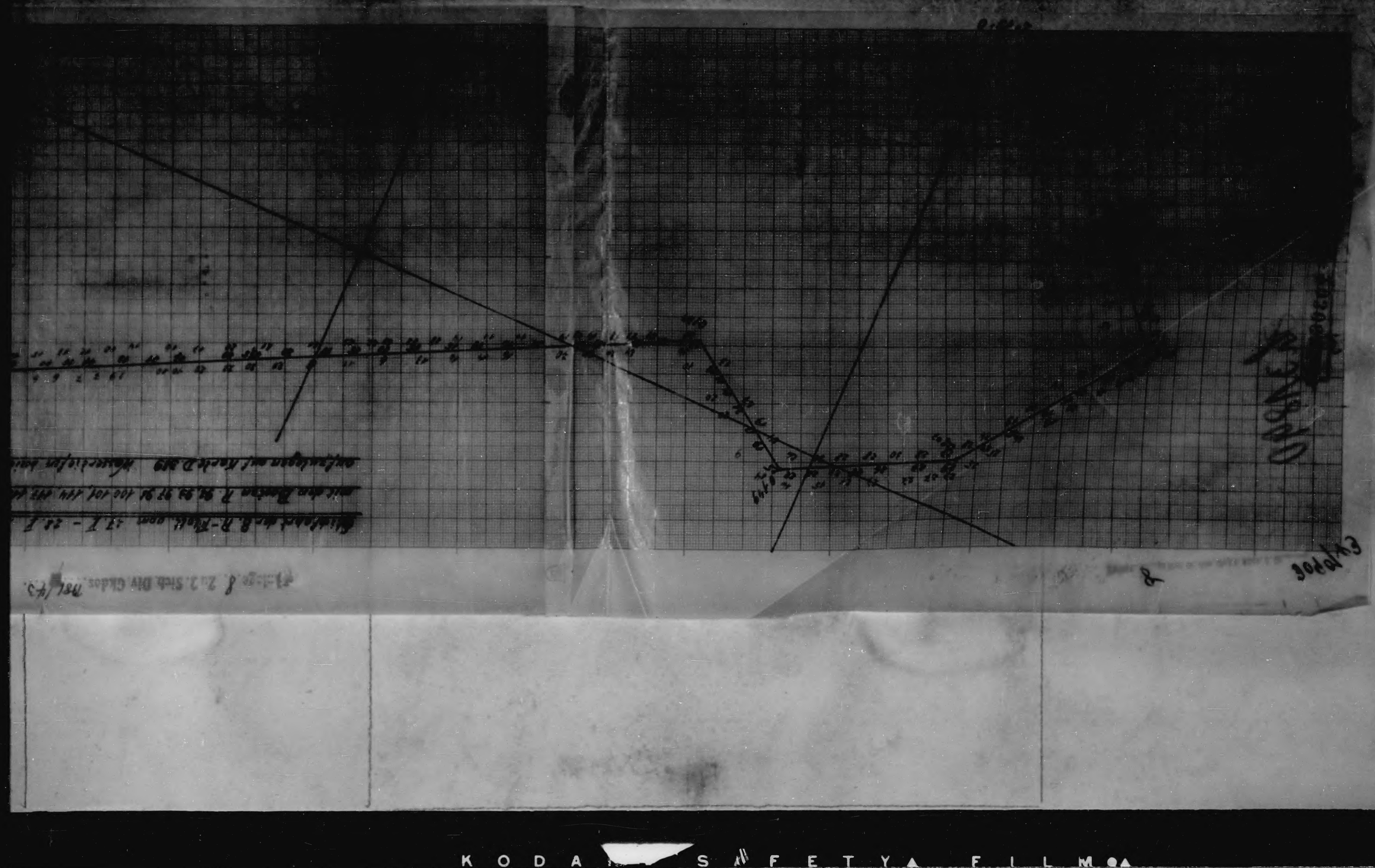
KODAK SAFETY FI


Flott am 16.I. – 17.I.1943.
D 389

9 3090/43 Anlage 3 Zu 2. Sich Div. Chdo. 7786/43.

Kh 31890



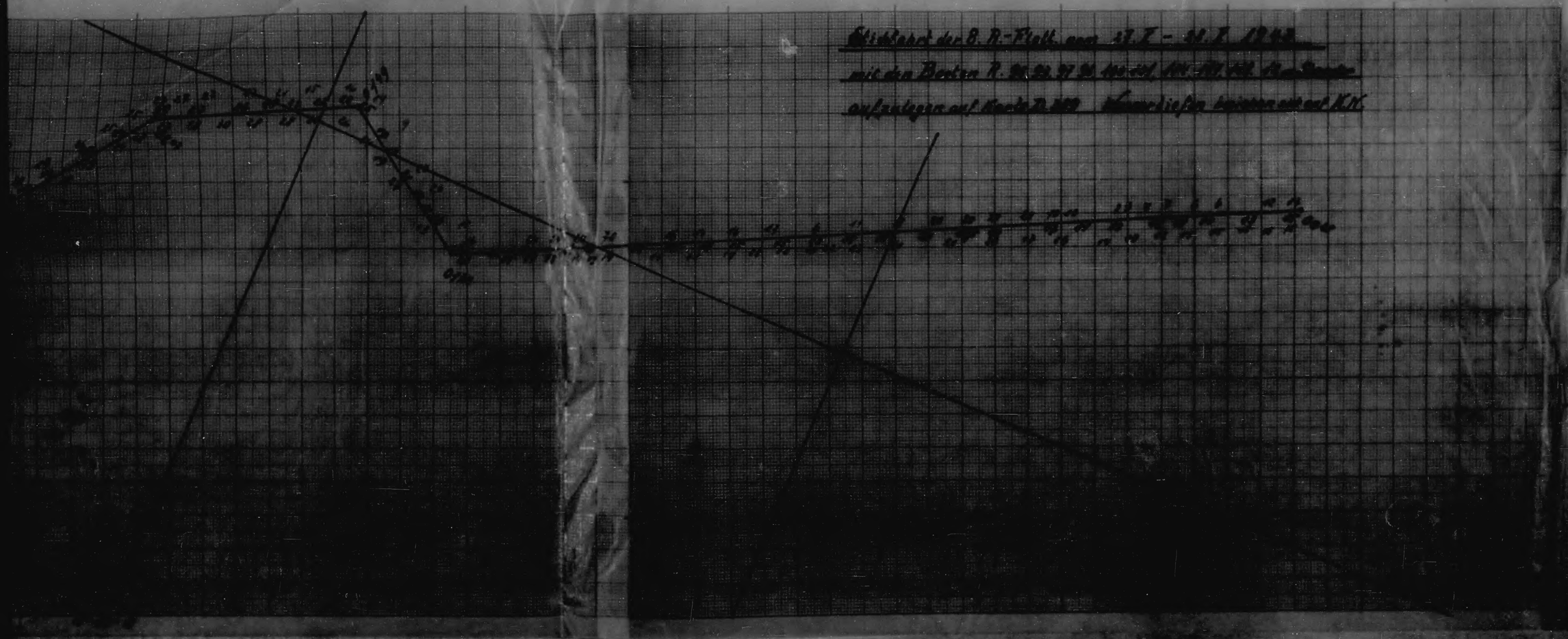


KODAK SAFETY FILM

Anlage 8. Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 7784/43.

7 Anlage zu B.S.W.
Nr. Gkdos. 2158 vom 17.6. 1943

Stichfahrt der 8. R.-Flott. vom 27. V. – 28. V. 1943
mit den Booten R. [illegible]
aufzulegen auf Karte D. [illegible] Wasserstiefen beziehen sich auf K.N.



5 3090/43 6 Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 1786/43
5 Anlage zu B.S.W.
Nr. Gkdos. 2158 17.6.43

Gefechtsskizze von [illegible]

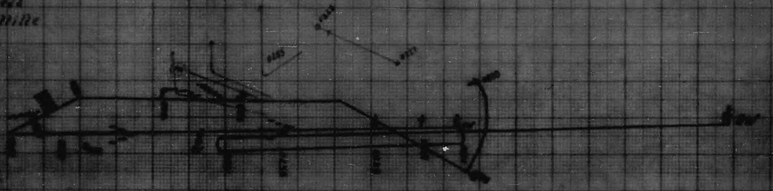
6 3090/43 7 Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 1786
6 Anlage zu B.S.W.
Nr. Gkdos. 2158 [illegible]



Gefechtsskizze der B. A. Flottille

Erklärungen
1. Power eröffnet
2. Power eingestellt
3. Rand des M. Gaulus
4. englische S. Boote
5. A. Beschwerd
6. [illegible] Flottille

mit den Knoten [illegible]



Lh 3 / 362 a

1

Lh T. 5.

8. Räumbootsflottille

1.6 - 15.6 1943

Anlage 1 Zu 2. Sich. Div. Gkdos 1985/43.
2 3212/43

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

2 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 2367 vom 2.7.43

Geheime Kommandosache!

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

der

8. Räumbootsflottille

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	M u s e r
Flottilleningenieur:	Oblt. (Ing)	Schumann
II. Flottilleningenieur	Lt. (Ing) d.R.	Duckstein

Boot:	**Kommandant:**		**Bemerkungen:**
"Jungingen"	Oblt. z.S. d.R.	Krebs	ab 11.6.43 takt. 18.Vp. Flott. unterstellt
R 92	Oblt. z.S.	Mellenthin	
R 93	Ob.Fähnr. z.S.	Munz	
R 94	Lt. z.S.	Dobringer	vorübergehend ab 4.6.43 zur 2.Sich. Div. kdrt.
R 95	Lt. z.S.	Mütz	
R 96	Lt. z.S.	Strauß	
R 97	Lt. z.S.	Küchemann	v.6.-9.6.43 takt. 2. bzw. 4.R.Fl. unterstellt
R 98	Lt. z.S. d.R.	Wiest	
R 99	z.Zt. ohne Kdt.		Werftliegezeit
R 100	Ob.Strm.	Rembs	
R 101	Lt. z.S.	Bäßler	
R 117	Lt. z.S. d.R.	Braack	
R 118	Lt. z.S. d.R.	Kretschmer	
R 213	St.Ob.Strm.	Spies	von 10.R.Fl. unterst
R 214	Oblt. z.S.	Weber	- desgl. -

Begonnen: 1.6.43
Abgeschlossen: 15.6.43

Anlagen: 2 Berichte

Anlage 2 zu 1/Skl 2 BKR/43 Gkdos.

Buchdruckerei J.J.Augustin Glückstadt Hamburg Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Husum

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.-3.6. 1943	Brügge Ostende S-Bunker	R 93, 97, 98, 213 kein Einsatz wegen Wetterlage. R 92, 100, 101, 117 kein Einsatz wegen Wetterlage.
4.6.43	Brügge, Ostende Ostende S-Bunker	R 93, 97, 98, 213 von Brügge nach Ostende verlegt. Aufgabe: nach Calais verlegen. Absicht: Auslaufe mit 8 Booten 23'15 Uhr nach Calais, dort ein gegen 02,30 Uhr. Gemäß Befehl 2. Sich-Div. Aufgabe um 24 Stunden verschoben.
5.6.43	Ostende S-Bunker	Aufgabe: nach Calais verlegen. Absicht: Auslaufe mit 8 Booten 23,15 Uhr nach Calais, dort ein gegen 02,30 Uhr. Durchführung: mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 und 213 abgelegt.
2315		Marsch mit 15 sm. Normalsteilung.
2330	"Herz neun" "Herz"	Voraus kommen nicht gemeldete Fahrzeuge in Sicht. Letztes Boot (44.M.S.Fl.) anwortet nicht auf E.S.-Anruf. Nachdem auf wiederholten Anruf keine Antwort und F-Boot schon fast querab letztem Boot 44. M.S.Fl., gebe ich E.S.-Anruf mit Wartalampe, da vordere Boote anscheinend zudrehen. Auch dieser Anruf wird nicht beantwortet. Vorletztes Boot 44. M.S.Fl. macht daraufhin E.S.-Austausch.
6.6.43 0300	Calais	Einlaufen. Beim Passieren Ostmolenkopf wird R 213 durch sehr starken Strom an die Dalben gedrückt und beschädigt. Starker Wassereinbruch in der Maschine. R 213 wird sofort von R 100 und R 97 unterfangen.

Hellrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
6.6.43	Calais Außenhafen Innenhafen	mit R 213, 100, 97 fest, R 92, 93, 98, 101, 117. R 213 nach Innenhafen gebracht. Pumpendampfer längsseits. Leck wird abgedichtet. R 213 klar zum Abschleppen in Werfthafen. Aufgabe: 6 Boote 2. A.Fl., Geleit 2632 (2 Schlepper, 1 Bagger), Vorraussicherung 8.R.Fl.. 7.6.43 voraussichtlich 01.30 Uhr Calais aus nach Dünkirchen. Endgültige Auslaufzeit gibt 2.Sich.Div. Gemäß Anruf 2. Sich.Div. Aufgabe um 24 Stunden verschoben. R 97 an 4. R.Fl. für Dauer Aufgabe abgegeben.
7.6.43	Calais	Aufgabe: Nacht 7./8.6.43 Bagger "Dregge fünf" mit Schleppern "Danga" "Norddeich", Dampfer "Kurland" (Geleit 2632/2640). Calais-Dünkirchen. Sicherung V. 1501, 05, 07, 16, 1813. 6 Boote 2 A.Fl.. Vorraussicherung 8.R.Fl.. Geleitführer Chef 15. Vorp.Fl.. Durchführung: Gemäß Befehl Geleitführer übernimmt 8.R.Fl. Vorraussicherung. 3 sm vor dem Verband, Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln.
8.6.43 0030	Calais NW 1 - 2 See 1 mäßige Sicht bedeckt Niederschlag	mit R 92, 93, 98, 100, 101, 117, u. 213 ausgelaufen zum Sammeln. Auslaufen des Geleites verzögert sich. Auf Sammelpunkt gewartet.
0101-0130		
0130		Vor Geleit gesetzt. Vorraussicherung. Geleit war immer in Sicht. Stand im beleuchteten Horizont. Da sich die 46. M.S.Fl., deren Anwesenheit nicht bekannt war, vor das Geleit schob, kam die Vorraussicherung zu weit voraus, da nach den achtern in Sicht befindlichen Booten gefahren wurde.

Marine-Vordrucktype J. J. Augustin, Glückstadt Ausliefernngsstelle: Wilhelmshaven, Kgl. Gezeitenhaus, Ufer 6a B 36 (neu) Hm A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
[8.6.43] 0247	51°1,5' N 1°59,5' O	6 Schatten an B.B. voraus. Alarm! Wiederholter E.S. Anruf wird nicht beantwortet. Boote wurden als E-Boote ausgemacht und passierten. 15.Vorp. Fl. schoß L.G.. R.-Flottille im Ablaufen beobachtet.
[0254]	Frt. 224 in 25° 1,1 sm ab	Wieder Schatten an B.B.. Antworten auch nicht auf E.S.-Anruf mit Morselampe. Da, wie auch im Kurzbericht ausgeführt, alle Boote außer dem Führerboot keine Begegnungsmöglichkeit mit 2.R.Fl. hatten, wurde Feuer eröffnet.
		F.T. 0232/37 KR (2. u. 4.R.Fl. einlaufen Calais) wurde äußerlich nicht als "KR" erkannt, da das Dringlichkeitszeichen "KR" verschlüsselt war. Wegen laufender Ortungssignale war Alarm und U.K. besetzt. Es war also nur 1 Funker im F.T.-Raum. Dort wurden vordringlich Ortungssignale und "KR-FT" entschlüsselt, nicht aber wegen Zeitmangel FT 0232/37. Dieser Funkspruch kam erst während des Gefechts auf die Brücken.
		Wegen engen Fahrwassers hatten die Boote etwas zusammengeschlossen, daher war eine stumpfe Keilformation entstanden. Nach Feuereröffnen wurde das Feuer sofort erwidert. Gegnerseits schoß richtige E.S.-Patrone, die von R 98 erwidert wurde. 8.R.Fl. stellt Feuer ein, Gegnerseitefeuert weiter. Vom Führerboot erneut E.S.-Patrone geschossen, mit Wartalampe nach oben geleuchtet. Nach kurzer Pause eröffnet Gegnerseite erneut das Feuer. Darauf erwidern Bedienungen der Luvboote selbständig. Da einwandfrei 4 cm englische Leuchtspur beobachtet, aber laufend eigenes E.S. geschossen wurde, war die Lage unklar.
		Nach erneutem E.S.-Schießen auf beiden Seiten wurde das Feuer eingestellt.
		Keine Personalausfälle, mehrere Treffer.
0305	Frt. 224 in 292° 1,2 sm ab	
		Bei sehr schlechter Sicht konnte der Gegner nicht mit Sicherheit ausgemacht werden. Auf Grund Schießens E.S.-Patrone mußte ich annehmen, eine E-Flottille vor mir zu haben und versuchte mit allen Mitteln, Feuer einzustellen. Erst spätere Nachprüfungen, Uhrzeitvergleich usw. ergaben, daß es sich um englische Schnellboote handelte. Außerdem wurden die Geschoßreste einwandfrei als englisch ausgemacht.
		Dieser Vorfall zeigt, daß bei Klarstellung des E.S. für Eigenbeschuß ein Sondersignal geschaffen werden muß. In vorliegendem Fall wurden nicht nur die eigenen Boote stark gefährdet, sondern auch eine gute Angriffsmöglichkeit nicht genutzt. Im Gegensatz zum Schnellbootsgefecht vom 29.5.43 schoß der Gegner auch mit den leichten Waffen mit Leuchtspur.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
8.6.43 0309 0408 0430	Dünkirchen E-Bunker	Kurzes Feuergefecht achteraus beobachtet. eingelaufen. alle Boote fest
		Absicht: 1.) Auslaufen 23.30 Uhr mit 6 Booten nach Ostende, dort ein gegen 01.15 Uhr. 2.) R 101 bleibt in Dünkirchen und verlegt nach Entlassung R 97 von 2.R.Fl. nach Ostende.
		Durchführung:
2330	NW 1 - 2 See 1 teilweise dichter Nebel sehr mäßige Sicht,bedeckt	ausgelaufen mit R 92, 93, 98, 100, 117 u. 213 nach Ostende auf Weg "Herz" - "Herz neun".
9.6.43 0115	Ostende	mit allen Booten ein.
0115	Dünkirchen Seeschleuse	R 101 liegt klar.
0126	NW 1 - 2 See 1 stark dunstig teilweise starker Nebel	R 97 trifft ein, von 2. R.Fl. entlassen, Marsch mit R 101 in Kette nach Ostende.
0408	Ostende S-Bunker	R 97 u. 101 fest.
	Brügge	R 97, 98, 93, 101 u. 117 nach Brügge verlegt.
10.6.43 - 11.6.43	Ostende	R 92 u. R 100 kein Einsatz.
	Brügge	R 97, 98, 93, 101 u. 117 kein Einsatz.

Meyer-Vordrucktyp J. J. Augustin Glückstadt Anstalt ausgestellt: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Sfwerk B 36 (neu) 10a A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
12.6.43	Ostende, Brügge	R 92 u. R 100 nach Brügge verlegt.
	Brügge	R 93, 97, 98, 101 u. 117 kein Einsatz.
		Mumm
13. - 14.6.43	Brügge	R 92, 93, 97, 98, 100, 101 u. 117 kein Einsatz.
		Mumm
1. - 15. 6.43	Rotterdam, Custo-Werft	R 94, 99 Werftliegezeit.
	Rotterdam, Alte Wilton-Werft	R 95 Werftliegezeit.
	Amsterdam, Dreugdock	R 96 Werftliegezeit.
	Ostende, Beliard & Crighton	R 118 Werftliegezeit.
1. - 10. 6.43	Brügge	R 214 wegen Diphterie-Erkrankung außer KB
11. - 15. 6.43	Brügge	R 214 kein Einsatz.
		Mumm

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

Geheime Kommandosache.

KRIEGSTAGEBUCH

der

6. Räumbootsflottille

Begleitschiff "Jungingen"

Kommandant: Oblt. z. S. d. R. Krebs
Begonnen am: 1. Juni 1943
Abgeschlossen am: 15. " 1943.

Ab 11.6.1943 taktisch 18. Vp.-Flottille unterstellt.

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
. bis		
.43.	Boulogne.	Keine Vorkommnisse. Kuh-
.43.	Boulogne	Befehl 2.Sich.Div. Gkdos 8250 Al : 4-5.6. mit C-Gruppe 38.MSFl. Position "Cerberus"bes. abgelegt Befehl von 2.S.D. Einsatz 24 Stunden verschob wieder fest gemacht. Kuh-
22.48 22.55 23.05 .43.	Boulogne - See.	06. Mit 2 Schleppern zum Kohlenplatz verholt.
08.30 09.00- 11.30 12.00		Nehmen 40 Ts.Bunkerkohle. Wieder Kpt.Weniger-Hafen fest.
22.50 23.10	SSW 3, See 3,bedeckt	Abgelegt. Pass.Netzsperre. Formation:
13.40		Cap D'Alprech querab. Kuh-
.43.	See - Boulogne.	
12.15 13.05 14.55 15.20 15.45	WNW 5, See 4-5, bedeckt, niesein,	Le Touquet-Feuer querab. Gehen auf Gegenkurs. Cap d'Alprech querab. Sperre einfd.passiert. Boulogne Kpt.Weniger Hafen fest. Kuh-
.43.	Boulogne-See-Boulogne.	Befehl von 2.S.D.: Am 7.8.43. 01.30 Uhr mit 15.Vp.Flo., Vp.1613 u.Geleit 2440 nach Dünkirchen. Abgelegt.
11.15 11.40		Bei gestoppter Maschine mit St.B.Schraube in Sperrnetz verfangen.Fallen S.B.-Anker.
12.30 - 15.10	W 2, See 2-3, leicht bewölkt.	Schäkeln das Stück Trossensperre zwischen 2 Haltebojen (welches sich in St.B.-Schraube verfangen hatte) los und verholen mit Hilfe von 2 Schleppern in den Hafen zurück.
15.30 15.30- 21.30		Kpt.Weniger-Hafen fest. Schraube durch Taucher wieder klariert. Keine Schäden festgestellt. Melde Boot bei 2.S.D. wieder einsatzbereit. Kuh-
.43.	Boulogne	Keine Vorkommnisse. Kuh-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
9.6.43.	Boulogne-Aussenhafen	Befehl von 2.S.D. 9.6.-10.6.43. mit Vp.1803 /04 Position "Zerberus" besetzen.
23.00	NW 1, bedeckt, glatte	Abgelegt.
23.06	See, Nebelschwaden.	Innenmole ausl'fd.passiert.
23.15	Dichter Nebel.	Innerhalb Sperre wegen dichten Nebels umgedreht.
23.25		Mit Vp.1803 /04 im Aussenhafen geankert. Kuhn
10.6.43.	Aussenhafen-Boulogne.	
00.15	NW 1, dichter Nebel.	Anker auf. Wegen dichten Nebels Aufgabe gebrochen. Innenmole einlaufd.passiert.
00.25		Kpt.-Weniger Hafen fest.
00.35		Kuhn
11.6.- 19.6.43	Boulogne	Keine Vorkommnisse. Kuhn

gesehen:

Kaptlt. u. Flo.-Chef

Kommando
. Räumbootsflottille

An Bord, den 8. Juni 1943

Geheime Kommandosache!

K u r z b e r i c h t

über die Feindberührung am 8.6.1943.

02.47 Uhr 51° 1,5' N und 1° 59,5' O 5 Schatten an Bb. voraus. Antworten nicht auf Wiederholten E.S.-Anruf von 5 Booten. Da angenommen wurde, daß 2. R.-Fl., wurde nicht Feuer eröffnet. Als 15. Vp. L.G. schoß, wurden Fahrzeuge achteraus erkannt. 02,54 Uhr wieder Schatten an Bb. Antworten nicht auf E.S.-Anruf mit Morselampe. Da F.T. 0232/37 KR äußerlich als KR nicht erkannt wurde (da Dringlichkeitszeichen KR verschlüsselt) und weitere KR und laufend Ortungssignale auf Welle, kam Begegnungsmöglichkeit zu spät auf die Brücke. War also keinem Boot bekannt. Auf Grund Ortungssignal 0202/31 war auf allen Booten Alarm. Nachdem also E.S.-Anruf nicht beantwortet, wurde auf Schatten von Bb.-Booten 02.59 Uhr Feuer eröffnet. Das Feuer wurde erwidert und Gegnerseite E.S. geschossen. Von R 98 mit E.S.-Patrone erwidert. Gegnerseite stellt Feuer nicht ein. Da auf F.-Boot Begegnungsmöglichkeit auf Brücke gemeldet und 8. R.-Fl. laufend weiter beschossen, schießt F.-Boot E.S.-Patrone, leuchtet mit Vartalampe nach oben befiehlt Feuereinstellung. Ehe dieser Befehl an Stb.-Boote kam und dort Feuer eingestellt wurde, eröffnet Gegnerseite erneut Feuer. Darauf erwidern Bedienungen der Bb.-Boote selbstständig. Im Gegnerbeschuß kam Feuereinstellen an Waffen nicht durch, da keine Feuerglocke. Nach erneutem E.S.-Patronenschießen auf beiden Seiten Feuer eingestellt. Keine Personalausfälle, R 92 Treffer in Bb.-Maschine und Schmieröltank. R 213 Treffer im Vorschiff. Andere Boote Deckseinschüsse.

Erfahrungen: E.S.-Anruf muß beantwortet werden. Einbau Feuerglocken unbedingt notwendig.

Kaptlt. u. Flo.-Chef

I.SKL 21534/4 KOOS. — 3 Kriegsst. —
30.7.43 /43

Geheime Kommandosache!

Kurzbericht

Über die Feindberührung am 8.6.1943.

02.47 Uhr 51° 1,5' N und 1° 59,5' O 6 Schatten an Bb. vorauf. Antworten nicht auf Wiederholten E.S.-Anruf von 2 Booten. Da angenommen wurde, daß 2. R.-Fl., wurde nicht Feuer eröffnet. Als 15. Vp. L.G. schoß, wurden Fahrzeuge achteraus erkannt. 02,54 Uhr wieder Schatten an Bb. Antworten nicht auf E.S.-Anruf mit Morselampe. Da F.T. 0232/37 KR äußerlich (ist KR nicht erkannt wurde (da Dringlichkeitszeichen KR verschlüsselt) und weitere KR und laufend Ortungssignale auf Welle, kam Begegnungsmöglichkeit zu spät auf die Brücke. War also keinem Boot bekannt. Auf Grund Ortungssignal 0202/31 war auf allen Booten Alarm. Nachdem also E.S.-Anruf nicht beantwortet, wurde auf Schatten von Bb.-Booten 02.59 Uhr Feuer eröffnet. Das Feuer wurde erwidert und Gegnerseite E.S. geschossen. Von R 98 mit E.S.-Patrone erwidert. Gegnerseite stellt Feuer nicht ein. Da auf F.-Boot Begegnungsmöglichkeit auf Brücke gemeldet und 8. R.-Fl. laufend weiter beschossen, schießt F.-Boot E.S.-Patrone, leuchtet mit Wartalampe nach oben befiehlt Feuereinstellung. Ehe dieser Befehl an Stb.-Boote kam und dort Feuer eingestellt wurde, eröffnet Gegnerseite erneut Feuer. Darauf erwidern Bedienungen der Bb.-Boote selbstständig. Im Gegnerbeschuß kam Feuereinstellen an Waffen nicht durch, da keine Feuerglocke. Nach erneutem E.S.-Patronenschießen auf beiden Seiten Feuer eingestellt. Keine Personalausfälle, R 92 Treffer in Bb.-Maschine und Schmieröltank. R 213 Treffer im Vorschiff. Andere Boote Decksein-schüsse.

Erfahrungen: E.S.-Anruf muß beantwortet werden. Einbau Feuerglocken unbedingt notwendig.

Kaptlt. u. Flo.-Chef

A b s c h r i f t

Kommando
8. R.-Flottille
B.Nr. Gkdos 64/100

An Bord, den 8. Juni 1943.

Geheime - Kommandosache!

1.) Fs. KR KR an: 2. Sich. Div.

Zu hies. Gkdos 64/100 vom 8.6.43

Gem. 9 Unterlagen nach Rücksprache mit Chef 2. S.D.:

1.) 46. M.S.-Flottille während Gefecht nicht in Sicht.
2.) Da Geschoßrest als Engl. erkannt, befand sich 8. R.-Fl. im Gefecht mit fdl. Schnellbooten. Im L.G.-Schein 6 helle Boote, ungetarnt, beobachtet.
3.) Gefecht dauert von 02.54 Uhr Pkt. 224 in 25° 1,1 sm ab bis 03.05 Uhr Pkt. 224 in 292° 1,2 sm ab.
4.) Gegen 03.09 Uhr kurzes Feuergefecht Bb. achteraus beobachtet.

Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision und Stellungnahme des B.S.W. nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Zu BSW Ziff. 2:

Die äußere Kennzeichnung von KR-Funksprüchen für Kleinfahrzeuge ist von Gr.West befohlen.

Zu BSW Ziff. 3:

Die Tatsache, daß die ES-Patrone laufend vom Gegner benutzt wird, ist bekannt. Es ist deshalb schon wiederholt darauf hingewiesen, daß der Austausch des "ES-Schiff" allein Klarheit schaffen kann. Die ES-Patrone kann zusätzlich geschossen werden, als alleiniges ES-Mittel ist sie nicht zu verwenden.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommando West

K. Hoffmann

1.Skl 21394/43 g.Kdos. — 3 Anl. —
30.7.43

5.) Wegen wiederholten Schießens eigener E.S.-Patrone Gefecht abgebrochen, da Annahme eigene Fahrzeuge.

6.) Daß Gegner Feuer nach E.S.-Schießen nicht einstellte, nun erklärlich

7.) Bei Bloßstellung eigener E.S.-Patrone muß unter allen K.-Fl. im Gebiet Sondersignal bei Eigenbeschuß vereinbart werden. Vorschlag: Anrufbuchstabe See-Luft mit Wartalampe nach oben.

Die Richtigkeit bescheinigt: Chef 8. R.-Fl. Gkdos 64/100 II. Ang.

An Bord, den 17.6. 1943

Kriegsmarine Kommando 8. Räumbootsflottille

Leutnant (V)

Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos 2367 vom 2.7. 1943

Der Führer der

Marinegruppenkommando West Fü.Qu., den 26. Juli 1943.
B.Nr. Führst. Gkdos 3212/43 A 1a

Geheime Kommandosache

An

Oberkommando der Kriegsmarine / Skl Prüf.Nr. 1

nachrichtlich:

Befehlshaber Sicherung West -o.Anl.- " 2
2. Sicherungs-Division " " 3
8. Räumbootsflottille " " 4

Betrifft: Kriegstagebuch.
Vorgang : BSW B.Nr. Gkdos 2367 A 5 vom 16.7.43.

In der Anlage wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille vom 1. - 15.6.1943 mit Abschnitt Maschine, Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision und Stellungnahme des B.S.W. nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Zu BSW Ziff. 2:

Die äußere Kennzeichnung von KR-Funksprüchen für Kleinfahrzeuge ist von Gr.West befohlen.

Zu BSW Ziff. 3:

Die Tatsache, daß die ES-Patrone laufend vom Gegner benutzt wird, ist bekannt. Es ist deshalb schon wiederholt darauf hingewiesen, daß der Austausch des "ES-Schiff" allein Klarheit schaffen kann. Die ES-Patrone kann zusätzlich geschossen werden, als alleiniges ES-Mittel ist sie nicht zu verwenden.

Für den Oberbefehlshaber
Der Chef des Stabes
des Marinegruppenkommando West

K. Hoffmann

1.Skl 21394/43 g.Kdos. — 3 Anl. —
30.7.43

zu 1 Skl 21394/43 g.Kdos.

Geheime Kommandosache!

1) I ... I E 5

2) Chef MND I E ... (S.2, 4, 11, 14 u. Stellungn.)

3) Skl Oz A I ... (S.4)

3 Anl

4) Az Ia ... 24/8

5) KT ... 30/8

6) Unter 1/Skl. an Kr

1/Skl.

i.A. Iac

Anlage zu B.S.W.

B.-Nr. Gkdos 2367 vom 2.7. ...

Der Führer der

[Befehlshaber der Sicherung
West
B.Nr. Gkdos 2367 A5

den 16. Juli 1943
18. JUL. 1943
9212
3 1

Geheime Kommandosache!

An
Marinegruppenkommando West - Führungsstab - Prf.Nr. 1
nachrichtlich:
2. Sicherungsdivision " "
8. Räumbootsflottille " "

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille vom 1. - 15.6.1943 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision vorgelegt.]

1.) Zum 8.6. 0254 Uhr S. 4:
Im vorliegenden Falle kam es nicht zum wechselseitigen Beschuß eigener Boote, da zufällig feindl. S-Boote zwischen der 8. Räumbootsflottille und der von Sonderunternehmung zurückkehrenden 2./4. R.-Flottille standen. Allgemein ist jedoch festzustellen, daß bei nicht programmässigem Ablauf von Bewegungen sich immer wieder die Notwendigkeit für die zuständige Sicherungsdivision ergeben wird, Begegnungsmöglichkeiten erst kurz vor der Begegnung zu funken. In solchen Fällen hat sich bewährt, alle Boote, die nicht FT geschaltet haben, durch vorher vereinbartes Morse-Kurzsignal vom Führerboot aus, zu unterrichten, da die Unterrichtung durch einen langen WdL-Morsespruch nicht rechtzeitig durchkommen würde.

2.) Zum 8.6. 0254 Uhr S.4. Bemerkungen der 2. Sicherungsdivision:
Der Antrag der 2. Sicherungsdivision, auch bei KR-Funksprüchen von Land das Dringlichkeitszeichen ausserhalb des Funkspruchtextes zu setzen, wurde befürwortend an Gruppe West weitergereicht.

3.) Zum 8.6. 0305 Uhr S. 4. Bemerkungen der 2. Sicherungsdivision:
Die Anordnung dreimaligen Wechsels der ES-Patrone innerhalb von 24 Stunden wird z.Zt. vom O.K.M. geprüft. Die Entscheidung steht noch aus. Wegen der neuerlich mehrfach erwiesenen Tatsache, daß der Feind unsere gültige ES-Patrone schiesst,

ist die

ist die baldige Einführung des beabsichtigten Weshsels dringlich.

Die Ausrüstung der R.-Boote mit dem NES für Kleinfahrzeuge ist vom O.K.M. bereits vorgesehen. Bisher fehlt aber noch die entsprechende Gerätezuweisung. Am 28.6.43 hat B.S.W. beim O.K.M. fernschriftlich beschleunigte Ausrüstung wegen des ständigen Nachteinsatzes der R.-Boote im Kanalgebiet erneut erbeten.]

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

Hoss

1 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. GKdos. 2367 vom 8.7. 1943
1 3212/43

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr. GKdos. 1985 A3.

St.Qu., den 28. Juni 1943.

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West, P a r i s . (2 mal)

nachrichtlich:

8. Räumboots - Flottille, P o s t o r t .

Betrifft: K.T.B. 8. R.-Fl. v. 1.-15.6.43.
Vorgang: 8. R.-Fl. GKdos. 274 v. 18.6.43 (nur 2. Sich.Div.)

-3-

In der Anlage wird K.T.B. der 8. Räumboote - Flottille sowie K.T.B. Abschnitt Maschine für die Zeit von 1.-15.6.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:]

Zum 2.6. 8. 2. 23.30 Uhr.: Der Chef hat in Erkenntnis der Lage richtig gehandelt. Chef 44. M.S.-Fl. ist auf Grund dieses Vorfalls vom Führer der 2. Sich. Div. belehrt worden.

Zum 2.6. 8. 2 03.00 Uhr.: Der Querstrom hätte besser berücksichtigt werden müssen, und der Molenkopf in größerem Abstand passiert werden müssen.

Zum 8.6. 8. 3. 01.30 Uhr.: Das Zwischenschieben der 46. M.S.-Fl. war nicht gerechtfertigt.

Zum 8.6. 8. 4. 02.54 Uhr.: Das Fehlen des äußerlichen Dringlichkeitsgrades hat sich sehr nachteilig ausgewirkt. Anhäufung von Signalen und K.B.-Funksprüchen verzögerte die Entschlußfassung des F.d.R.. Es ist erforderlich, daß auch der K.B.-Verkehr der von Landstellen gefunkten Sprüche hinter die Uhrzeitgruppe gesetzt wird. (Antrag bei B.d.U. gestellt.)

[Zum 8.6. 8. 4. 03.05 Uhr.: Die K.B.-Betrene ist häufig klemmend erteilt. Sie soll nicht zum K.B.-Austausch zwischen Seestreitkräften verwandt werden. In erster Linie K.B.-Gebiet, ev. Kanalgebiet zweckmäßig. Antrag bei B.d.U. gestellt, daß für Kanalgebiet ein besonderer K.B. Betrieb zu setzen und Zusammenarbeit mit Landstelle zu verbessern.]- A3 -

Anlage / zu 1/SKA 1943/Gkdos.

Anlage 2 zu 2. Sich. Div. Gkdos. 1185/43.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Räumboots-Flottille

Kr 3/1362 b

B. S. W.
Eingang: 2.7.43
B. Nr. Gkdos. 9367 Anl. 1.

Geheime Kommandosache!

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Dienstgrad:	Name:
		Flottillenchef:	Kapitänleutnant Bauer
		Flottilleningenieur:	Ob.Lt.(Ing.) Schumann
		2. Flottilleningenieur:	Lt.(Ing.) Duckstein
	Bootsnummer:	Leitende Maschinisten:	
	R 92	Obermaschinist	Schulz
	R 93	Obermaschinist	Hörath
	R 94	Obermaschinist	Henke
	R 95	Obermaschinist	Töpper
	R 96	Obermaschinist	Fliegner
	R 97	Obermaschinist	Krain
	R 98	Obermaschinist	Schmitz
	R 99	Obermaschinist	Hansen
	R 100	Obermaschinist	Günther
	R 101	Obermaschinist	Günsel
	R 117	Obermaschinist	Pabst
	R 120	Obermaschinist	Schröter
	M 534	Obermaschinist	Dreikorn
	R 213 10.R.-Fl.	Obermaschinist	Krause
	[illegible]	Obermaschinist	Hübner
		Angefangen:	1.6.1943
		Abgeschlossen:	15.6.1943

Geheim

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
	Boote die über den Berichtsabschnitt hinaus a.K.B. sind.	
Boot :	Werft:	a.K.B. von bis Grund:
R 94	Gusto,R'dam	4.4. 1.7.43 Leck in Abt.V durch Unterwasserdetonation.
R 95	Neue Wilton Rotterdam	4.4. 30.11.43 Schiffsboden über 20 Spanten aufgerissen.Kiel gebrochen.
R 96	A.D.M. A'dam	4.4. 20.7.43 Durch Beschuß Brand im Maschinenraum.Ausfall beider Hpt.-Motoren.
R 99	Gusto,R'dam	29.3. 30.9.43 Minentreffer im Vorschiff.
R 118	Beliard & Crighton	29.5. 2.7.43 Beschädigung des Hecks durch Rammstoß eines feindl. Schnellbootes.
	Boote die während des Berichtsabschnittes wieder K.B. wurden .	
R 214	Hafen,Brügge	10.6. Diphterie -Erkrankung.
	Boote die während des Berichtsabschnittes a.K.B. wurden.	
R 213	Seeghers Werft Ostende	6.6. 20.7.43 Leck im Maschinenraum durch Berührung mit Dalben.
1.6. bis 15.6.43	R 92,93,97,98,100, 101,117,213.	Keine besonderen Vorkommnisse.
[illegible]	R 213	Durch Kollision beim Passieren der Mole Calais Leck und starker Wassereinbruch im Maschinenraum.Das Boot wird von R 100 und R 97 unterfangen und eingeschleppt. Durch den Wassereinbruch sind die Motoren zunächst unklar.Nach Abdichten des Lecks werden die Maschinen mit Bordmitteln wieder klargemacht,sämtliche Teile aufgenommen und mit Treiböl gereinigt und Ölwechsel vorgenommen.Das Boot läuft mit eigener Kraft nach Ostende und geht zur Behebung der Schäden in die Seeghers Werft. Durch das gute und zuverlässige Arbeiten der techn.Besatzung unter Leitung des L.M. Ob.Masch. K r a u s ist eine Maschinenüberholung nicht mehr notwendig.Dynamo, Umformer und Batterie sind durch die See-

Anlage 3 zu Mar. Gr. Abs. West G. Abs. D. Nr. 3212/43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
		wassereinwirkung unklar und werden überholt bzw. ausgewechselt.
7.6.43	R 92,93,97,98,100, 101,117.	Keine besonderen Vorkommnisse.
8.6.43	R 92,93,97,98,100, 101,117.	Gefechtsberührung mit feindlichen Schnellbooten. Keine Personalausfälle. R 92 durch Treffer Außenhaut und Bb. Öltank beschädigt. R 100 Treffer an Oberdeck. Schäden nur geringfügig,beide Boote bleiben K.B.
9.6. bis 15.6.43	R 92,93,97,98,100, 101,117,214	Keine besonderen Vorkommnisse.
1.6. bis 15.6.43	M 534 (Jungingen)	Keine besonderen Vorkommnisse.

Betriebsstoffübernahmen der Boote vom 1.6. bis 15.6.43.

Boot:	Ort :	Treiböl m3	Dauer der Übernahme:	Schmieröl l	Dauer der Übernahme:
R 92	Ostende	1,9	10 Min.	400	50 Min.
R 93	"	2,8	10 "		
R 97	"	8,4	45 "		
R 98	"	5,9	20 "		
R 100	"	2,9	10 "	200	40 Min.
R 101	"	3,3	15 "		
R 117	"	4,56	20 "	600	100 "
R 213	"	2,8	10 "	800	120 "
M 534	Boulogne	40 t (Kohlen) 3 Std.			

Gesehen:
Der Flottillenchef
[signature]
Kaptlt.

Gesehen:
[signature]
(Ing. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur [illegible]

Der Flottilleningenieur i.V.
[signature]
Leutnant (Ing.)

Gesehen:
[signature]
[illegible] Ing.

Anlage 3 zu 1/[illegible] 2139/[illegible] Gdos.

Anlage 1 Zu 2. Sich. Div. Gkdos 2166/43.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse Kr 30588a

2 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 2532 vom 15.7. 1943

Geheime Kommandosache!

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

der

8. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant M u s e r
Flottillening.: Oblt.(Ing.) S c h u m a n n
II.Flottillening.: Lt.(Ing.)d.Res. D u c k s t e i n

Boot:	Kommandant:	Bemerkungen:
"Jungingen"	Oblt.z.S.d.Res. Krebs	takt.18.Vp.Fl.unterstellt.
R 92	Oblt.z.S. Mellenthin	
R 93	Ob.Fähnr.z.S.Munz	
R 94	Lt.z.S. Dobringer	
R 95	Lt.z.S. Mitz	
R 96	Lt.z.S. Strauß	
R 97	Lt.z.S. Kühnemann	
R 98	Lt.z.S.d.R. Wiest	
R 99	z.Zt. ohne Kdt.	Werftliegezeit.
R 100	Ob.Strm. Rembs	
R 101	Lt.z.S. Müller	
R 117	Lt.z.S.d.R. Brauck	
R 118	Lt.z.S.d.R. Knetschmer	
R 213	St.Ob.Strm. Spieß	von 10.R.Fl.unterst.
R 214	Oblt.z.S. Weber	- desgl. -

Beginnend: 16.6.43
Abgeschlossen: 30.6.43

Anlagen: 1 Gefechtsbericht

Anlage 2 zu 1/Skl 2165/43 Gkdos.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
15. - 22. 6.43	Brügge	R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 u. 214 kein Einsatz.
23.6.43	Brügge	Eingeht Fernschr.: 23.6.43 8.R.Fl. verlegen Brügge - Ostende. Aufgaben: 1.) A.T.-Minenkontrolle Pkt. 202 bis Dünkirchen. 2.) Weiterarbeit an Tiefwasserweg. Durchführung Aufgaben nur in dunkler Nachthälfte bezw. bei bedecktem Himmel. 2.Sich.Div. GKdos 4662 AI
1300 1550	Ostende Außenhafen	abgelegt. Marsch durch Kanal nach Ostende. festgemacht.
		Absicht: Ausbilden von Pkt. 206 bis 202 und zurück nach Pkt. 210 mit Gerät.
2330	NW 2, See 1 gute Sicht klar	Durchführung: ausgelaufen mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 u. 214.
24.6.43 0000 0025	Pkt. 206 Pkt. 206	Gerät ausgebracht. Formation Dwaralinie mit zurückgebogenen Flügeln. R 214 Seitensicherung. R 92 Bojenboot.
0111	51°13,9' N 2°28,9' O	R 98 Gerät unklar.
		Gebiet 4 X zwischen Pkt. 202 und 204 ab, keine Minen.
0303	Pkt. 206 NW 2, See 1 gute Sicht klar	Brechen wegen Zeitmangel ab und nehme Gerät ein.
0326 0330	Ostende	Gerät ein. festgemacht.
		Angabe Fernschr. an 2. Sich.Div. 1.) Von Pkt. 206 - 202 und zurück abgelaufen mit S.D.G. 8,5 m unter K.H. abgesucht. 2.) Zwischen Pkt. 204 u. 202 1 Gerät unklar. Gebiet 4 X abgelaufen. Keine Minen. 3.)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
24.6.43		3.) Bei Pkt. 206 abgebrochen wegen Zeitmangel und zunehmender Helligkeit. Chef 8.R.Fl. GKdos 73/100
		Eingeht Fernschr. vom 2.Sich.Div.: Bei heutiger Aufgabe " S 122" vor Dünkirchen anschließen zur Überführung nach Ostende.8.R.Fl. regelt Auslaufzeit mit " S 122 " direkt.
		Da von Pkt. 214 nach Dünkirchen kein Gerät gefahren werden kann, holt Rotte R 214-R 93 " S 122 " vor Dünkirchen ab.
		Absicht: Auslaufe mit 8 Booten 2330 Uhr nach Pkt. 214. Dort gegen 0100 Uhr R 214/93 weiter nach Dünkirchen zum Treffpunkt mit " S 122 " um 0130 Uhr. 6 Boote mit Gerät nach Pkt. 212. Ostende ein gegen 0345 Uhr.
2330	Ostende windstill, Seeg. 0, heiter gute Sicht leicht bewölkt	Durchführung: mit 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 u. 214 ausgelaufen. Formation Normalstellung.
25.6.43 0009	Pkt. 212 NW 1, Seeg. 0 gute Sicht heiter	
0049	Pkt. 214	R 214 u. R 93 nach Dünkirchen entlassen. Gerät ausgebracht. Formation Dwaralinie mit zurückgebogenen Flügeln. R 92 Bojenboot. 1 Gerät auf Wrack "R 30 S" abgeschlagen.
0150	Pkt. 212	Gerät eingenommen.
0215	Pkt. 212	Marsch nach Ostende, Normalstellung.
0220		Flugzeuge über Flottille. Nicht zu sehen.Gehe auf 6 sm. Fahrt.
0300	Ostende,Mole	querab.
0315	Außenhafen	festgemacht.
0320		R 214 u. R 93 eingelaufen mit " S 122 ".
		Angabe Fernschr. an 2.Sich.Div.: 1.) Von Pkt. 214 - 212 abgelaufen mit SDG. 8 m unter K.H. minenfrei. 1 Gerät auf Wrack "R 30 S" verloren. 2.)

Heftrand

Bruno Voßkühler J. J. Augustin Glückstadt Ausleihmagazin Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Emden B 36 (neu) (Ge A)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
25.6.43		2.) Absicht für 25.6.43 Ostende aus 2330 Uhr mit Gerät von Pkt. 206 über 51°19,4' N u. 2°49' O über Pkt. 206, 208 nach 212. (Anfang für Fortsetzung Aufgabe gem. GKdos 4662 A I vom 23.6.43, Ziff. 2., und Rest gem. Ziff. 1.) Ostende ein gegen 0245 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 76/100
2330	Ostende NW 2, Seeg. 1 bedeckt Sicht 4 - 6 sm.	Durchführung: mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 u. 214 abgelegt. Normalstellung.
26.6.43 0000	Pkt. 206	Gerät ausgebracht. Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln.
0032	51°19,4' N 2°49' O	kehrt gemacht.
0050	Pkt. 206	
0100	Pkt. 208	
0120	Pkt. 212 NW 2, See 1 heiter, klar gute Sicht	Gerät eingenommen. Formation Normalstellung, 15 sm.
0230	Ostende	eingelaufen. Fernschr. an 2. Sich. Div.: 1.) Von Pkt. 206 über 51°20,9' N 2°47,9' O über Pkt. 206 über Pkt. 208 nach Pkt. 212 abgelaufen mit SDG 5 m unter K.N. minenfrei. Keine Vorkommnisse. 2.) Absicht für 26./27.6.43: 2330 Uhr Ostende aus. von Pkt. 51°19,4' N über 2°49' O über Herz Dame A 1 über A 2 über 51°14,3' N 2°42,2' O nach Pkt. 208 mit Gerät. Bei Pkt. 208 gegen 0205 Uhr. Ostende ein gegen 0300 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 78/100
2330	Ostende NNO 4 - 5 Seeg. 4, bedeckt Sicht 5 - 7 sm	Durchführung mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 u. 214 abgelegt. Normalstellung.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
27.6.43 0002	Pkt. 206 zunehmender Wind u. Seegang	
0012		Gerät ausgebracht. Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln. R 92 Bojenboot. R 214 Seitensicherung und Lootboot.
	Ostendebank	1 treibende U.M.B. gesichtet, stark verrostet. Wegen Seegang nicht abgeschossen.
0040	Herz Dame Pkt. A 1	
0130	Pkt. A 2	
0146	51°14,3 N 2°42,2 O	
0210	Pkt. 208	Gerät einnehmen. Marsch nach Ostende, Normalstellung, 15 sm.
0310	Ostende Außenhafen	festgemacht. Fernschr. an 2. Sich. Div.: 1.) Aufgabe gem. Absicht durchgeführt. 9 m unter K.N. minenfrei. 2.) Auf Ostendebank eine treibende U.M.B. gesichtet. Nicht abgeschossen wegen zu starken Seegangs. Chef 8.R.Fl. GKdos 90/100
1000		gem. telefonischer Mitteilung 2. Sich. Div. 27./28.6.43 Ruhe.
1645		Neue Aufgabe: Sofort Boulogne verlegen. Absicht: Auslaufe mit 8 Booten 23.00 Uhr nach Boulogne auf Weg "Herz - neun - Herz". Boulogne ein gegen 0300 Uhr.
2300	Ostende N 2 - 3 See 2 bedeckt gute Sicht	Durchführung: ausgelaufen mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 u. 214. Normalstellung, 15 sm.
28.6.43 00.07	Pkt. 213 N 2 - 3 See 2 bedeckt gute Sicht	
0325	Boulogne, Mole	eingelaufen.
0335	S-Bunker	festgemacht. Keine Vorkommnisse.

Heftrand

Marine-Vordrucklager J. J. Augustin Glückstadt Auslieferungsstellen: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht B 36 (neu) Blatt A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
28.6.43		**Aufgabe:** 28./29.6.43. Anschließen an Geleit Dampfer "Sirius", 8.R.Fl., "v.d.Lippe", "Jungingen". 8.R.Fl. Voraussicherung bis Pkt. 204, dann entlassen nach Ostende. **Absicht:** Gem. Besprechung mit Geleitführer, Chef 15. Vorp.Fl., wird Voraussicherung in Rotten zu beiden Seiten "Jungingen" aufgestellt. "Jungingen" als L.G.-Träger. Voraussicherung hält sich in Sichtweite des Geleites, nicht mehr als 3 sm Abstand. Auslaufen Boulogne 2215 Uhr. Marsch nach Dünkirchen. Bei Tonne "L W" wegen Fahrwasser Igelformation, ab "13 W" nach Dünkirchen entlassen. **Formation Voraussicherung:**  **Durchführung:**
2215	Boulogne NNO 4 - 5 See 4 bedeckt gute Sicht	Ausgelaufen, Minellinie, nach Passieren Molenköpfe vor das Geleit gesetzt und befohlene Formation eingenommen.
2223		
2303		4 feindliche Flugzeuge, Jäger, an BB, fliegen an Geleit entlang, werden beschossen. Flugzeuge auf Geleit zu, werfen Bomben. 1 Flugzeug von achtern aufkommend beschießt mit Bordwaffen Rotte R 92/101, keine Beschädigungen. 2 Jäger fliegen an BB-Seite von achtern kommend ab. BB querab Wassersäule u. Rauchpilz. Vermutlich Flugzeugabsturz.
		Pkt. 232
		Pkt. 230
29.6.43 0046		Flugzeuggeräusche über Flottille. Geleit schießt Sperrfeuer. R-Boote fallen ein, durch U.K. gebe ich an 8.R.Fl. "Feuer einstellen", da kein Ziel zu sehen.
0108 0121		Fliegeralarm. Flugzeuge nicht zu sehen. Geleit schießt Sperrfeuer.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.6.43		
0140	C.W.	querab.
		Enge Formation.
0228	Dünkirchen Mole	querab.
0232	Schleuse	festgemacht.
0300	R-Bunker	festgemacht.
		Gesamtmunitionsverbrauch: 1073 Schuß 2 cm. 92 Schuß 3,7 cm.
		Aufgabe: für 29./30.6.43. Fortsetzung Geleit nach Pkt. 204. "Jungingen" bleibt Dünkirchen. Voraussicherung wie 28./29.6.43. Auslaufen 2215 Uhr. Im Dünkirchener Fahrwasser bis Pkt. 214 Formation Igel. Bei Pkt. 204 über Weg Herz-Zehn nach Ostende entlassen. Wegen Verschlechterung Wetterlage, Seegang 5, keinen Waffeneinsatz mehr. Voraussicherung 8.R.Fl. entfällt gem. Befehl 2.Sich.Div.
		[signature]
30.5.43	Dünkirchen R-Bunker	kein Einsatz.
		[signature]
16.-30.6.43	Rotterdam, Gusto-Werft	R 94, 99 Werftliegezeit.
	Rotterdam, Alte Wiltom-Werft	R 95 Werftliegezeit.
	Amsterdam, Droogdock	R 96 Werftliegezeit.
	Ostende, Delmard & Ghighten	R 118 Werftliegezeit.
	Ostende, Seegers-Werft	R 213 Werftliegezeit.
		[signature]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Heftrand

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

Geheime Kommandosache

KRIEGSTAGEBUCH

der

8. Räumbootsflottille

Begleitschiff "Jungingen"

Kommandant : Oblt. z. S. d. R. Krebs

Begonnen am: 16.6.43

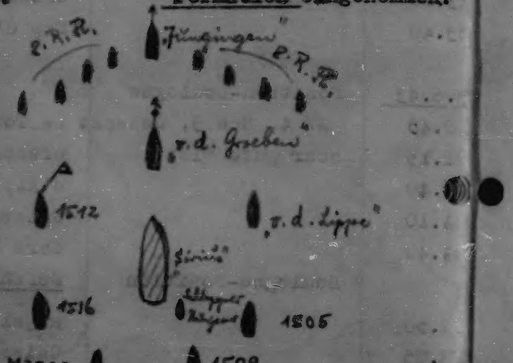
Abgeschlossen am : 30.6.43

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
20.6.43	Boulogne	Keine Vorkommnisse. Kuhn
24.6.43	Boulogne- Position	Befehl: Mit MJ32o/30 Position Zerberus bes.
22.50	NW 2-3, See 2, stark	abgelegt.
23.10	bewölkt.	Caisson ausliq. pass. Formation Toni geib.
23.40		Cap d'Alprech quer, Abst. 0,9 sm Kuhn
25.6.43	Position-Boulogne	
00.40	NW 4, See 3, bedeckt	Le Touquet Fr. Quer, Abst. 2,2 sm
01.25	sehr gute Sicht.	drehen auf Gegenkurs
[illegible].30		d'Alprech quer, Abst. 0,9 sm
03.10		Caisson einliq. pass.
03.40		Gare Maritime fest.
	Boulogne-Position	Befehl ; mit v.d. Lippe Position Zerberus bes.
22.50		abgelegt.
23.05		Caisson ausliq. pass. Formation Karl geib.
23.25		d'Alprech Quer, Abstd. 1 sm. Kuhn
26.6.43		
00.45	NW 4, See 3, bedeckt,	le Touquet Fr. quer, Abstd. 2,2 sm.
01.15	gute Sicht.	drehen auf Gegenkurs
02.05		Touquet Fr. quer, Abstd. 2,4 sm
03.40		d'Alprech quer, Abstd. 0,9 sm
[illegible].10		Caisson einliq. pass.
04.30		Gare Maritime fest. Kuhn
27.6.43	Boulogne	Keine Vorkommnisse. Kuhn
28.6.43	Boulogne-See	Befehl lt. 2.S.D. Gkdos 4825 A eins: " Anschli essen an Geleit 2648 nach Dünkirchen.
19.30		Geleitbesprechung. Geleitführer Korv.Kpt. Hall 19. Vpfl.

Zu beziehen vom Vertriebslager der Kriegsmarine: [illegible] in Gotenhafen
Schulungsgemeinschaften: für Unteroffiziere: in Kiel, für Berufsoffiziere: in Stolpmünde
[illegible] M. Kriegsdruck Nr. A 9

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
28.6.43		
21.50	NNO 4, See 3,	abgelegt.
22.09	stark bewölkt, ausser-	Calsson ausfd. pass.
22.13-22.24	gewöhnlich gute	3 Spitfire umfliegen Geleit, werden mit leich
23.01-23.05	Sicht.	Waffen abgewehrt. 3 Feindl.Flugz., dicht übe
		Wasser fliegend werden mit leichten Waffen g
		gewehrt. Formation eingenommen:



	Mitte
	engl. Fernkampfbatterien eröffnen Feuer.
	Blanc Nez Fr. quer, Abstd. 1,6 sm.
	Engl. Batterien stellen Feuer ein. Gesamtzahl
	18 Salven, meistens zu je vier Schuss.
	Calais Fr. quer, Abstd. 1,3 sm
	Walde Fr. quer, Abstd. 1,7 sm
	Fliegeralarm mit Beschuss und Bombenabwurf.
	4 Bomben fallen ins Kielwasser Dfr. Sirius.
	Fliegeralarm.
	Tonne 1 W an Stb. querab.
	" 1SW " Bb. "
	Mole Dünkirchen einlfd. pass.
	vor Nordschleuse festgemacht.
	Durchschleusen zum Innenhafen.
29.6.43	See-Dünkirchen
00.09	
00.15	
00.35	
01.07-01.11	
01.23-01.25	
01.45	
02.20	
02.30	
02.45	
08.10	
30.6.43	Dünkirchen
	Keine Vorkommnisse.

Kuhs-

gesehen:

Kptlt.u.Flottillenchef.

An Bord, den 29. Juni 1943.

Geheime Kommandosache!

Gefechtsbericht

Über dem Fliegerangriff am 28. 6. 1943.

Am 28.6.43 stand das Geleit "Sirius" 15. Vorp.Fl., Vorsicherung 8.R.Fl., gegen 23.03 Uhr kurz vor Pkt. 232. 23.03 Uhr wurden im hellen Horizont im Westen von Norden anfliegend 4 Flugzeuge, Jäger, gesichtet. Sie wurden mit allen Waffen unter Feuer genommen. Die Flugzeuge flogen an B.B.-Seite am Geleit vorbei, warfen anschließend, von achtern anfliegend, Bomben auf das Geleit.

An B.B.-Seite wurden 2 Flugzeuge abfliegend beobachtet. 1500 m B.B. querab Wassersäule und Rauchpilz beobachtet. Vermutlich Flugzeugabsturz. Genaue Feststellungen konnten nicht gemacht werden, da kurz vorher 1 Jäger von achtern anfliegend Rotte 92/101 mit Bordwaffen beschoß und sich alle Aufmerksamkeit dorthin richtete.

Flugzeug zog nach Beschuß hoch und verschwand nach St.B. voraus, Richtung Gris-Nez. Keine Beschädigungen auf R 92 und R 101.

Kdt. R 98 spricht Rauchpilz als wahrscheinlichen Flugzeugabsturz an, 4. Flugzeug wurde nicht im Abflug beobachtet.

Munitionsverbrauch gesamt: 1073 Schuß 2 cm,
92 Schuß 3,7 cm.

Sonst keine Beobachtungen.

Kapitänleutnant und Chef 8.R.Flottille.

Anlage 1 zu 1/36 27677/43 Gkdos.

Anlage 3 zu 1/36 27677/43 Gkdos.

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr. Gkdos 2166 A3

St.Qu., den 11. Juli 1943.

Anlage zu B.S.W.
2532 15.7.43

Streng Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West, (2 x) Prf.Nr.1-2.

nachrichtlich:

8. Räumbootsflottille. Prf.Nr.3

Betrifft: K.T.B. 8. Räumbootsflottille v. 16.-3o.6.43.
Vorgang : 8. R.-Fl. Gkdos 3o2 v. 7.7.43. (nur 2.Sich.Div.)

34

In der Anlage wird K.T.B. 8. Räumbootsflottille und K.T.B. - Abschnitt Maschine - für die Zeit vom 16.-3o.6.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt :

Seite 6 23.03 : Der Flugzeugabschuss ist nicht einwandfrei erwiesen. 5./- West meldete am 29.6., daß eine Maschine bei diesem Angriff beschädigt wurde, jedoch nach Hause gekommen ist.

Zusatz für B.S.W.: Zum Gefecht wurde mit 2.A.D. - B.Nr. 0 5633 A 3 vom 6.7.43 Stellung genommen. Abschrift beigefügt.

I.V.

Anlage 1 zu 1/Skl 21657/43 Gkos.

Anlage 3 zu 1/Skl 21657/43 Gkos.

2311

Befehlshaber der Sicherung West

den 27. Juli 1943

B.Nr. Gkdos 2532 A5

Ob.d.M
Eing. -2 AUG 43

An

Geheime Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine - Skl - Prf.Nr. 1

5

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille vom 16. - 30.6.1943 mit Abschnitt Maschine und Bemerkungen der 2. Sicherungsdivision vorgelegt.

Zu den Fliegerangriffen auf das Geleit "Sirius" am 28./29.6. K.T.B.-Beitrag "Jungingen" 28.6. 2213 bis 29.6. 0125 Uhr S.12, Gefechtsbericht S. 13):

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

Für den Befehlshaber der Sicherung West

Der Chef des Stabes

1. Skl Qu (A.I)
2. Über 1 Skl Kr

1 Skl I.R. Bac

1.Skl 21651/43 g.Kdos. — 5 Anl. —
-2.8.43

Anlage 3 zu 1/B.Nr. 21651/43 Gkdos.

Anlage 4 Zu 2. Sich. Div. Gkdos 2166/43. 4532

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr. G 5633 A3.

St.Qu., den 6. Juli 1943.

8907

Geheim!

9. Anlage zu B.S.W. 2532 vom 17.7. 1943

An

Befehlsnuber der Sicherung W.st. Paris.

Nachrichtlich:

15. Vorposten - Flottille, Postort.

Betrifft: Fliegerangriff auf Geleit D. "Sirius" am 29.6.1943.
Vorgang: Gefechtskurzbericht FS 15. Vp.-Fl. B.Nr. G 45 v. 30.6.
15. Vp.-Fl. G 45 v. 2.7.43 (nur an 2. Sich.Div.).

In der Anlage wird Gefechtsbericht, Abschußmeldung und Zeugenaussagen vorgelegt.

Die 15. Vp.-Fl. mit den Booten V 1512, 05, 09, 16, M 3800 und "v.d.Gröben" befand sich auf dem Marsch Dünkirchen - Vlissingen als Geleitsicherung D. "Sirius".

Der Verband wurde 2 mal von feindl. Jagdbombern angegriffen und diese von allen Fahrzeugen wirksam unter Beschuß genommen. 2 Abschüsse einwandfrei beobachtet.

Da alle Boote an dem Abschußergebnis beteiligt waren, wird eine Anerkennung von 2 Abschüssen für V 1509, 05, 12, 16, M 3800, "v.d.Gröben" und die Bordflak D. "Sirius" befürwortet.

- A 3 -

I.V.

Anlage 3 zu 1) 2705/43

5 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 2512 vom 17.1. 19.43

Abschrift!

Befehlshaber der Sicherung West
B.Nr. G 8907 A 3

Den 17.7.1943

Geheim!

An
Marinegruppenkommando West -Führungsstab-

Betr.: Fliegerangriff auf Geleit D Sirius am 29.6.1943.

In der Anlage wird Gefechtsbericht der 15. V.-Flott. mit Skizze und Stellungnahme der 2. Sich.Div. vorgelegt.

Die Vernichtung der Hälfte der angreifenden Flugzeuge ist der Erfolg des rechtzeitigen und gut gezielten Abwehrfeuers. Da die Abschüsse zweifellos feststehen und von allen Booten gemeinsam erzielt sind, habe ich beide Abschüsse den Booten gemeinsam zuerkannt.

Abschussmeldungen und Zeugenaussagen liegen vor.

Gemäss OKM/Abt.Funkaufklärung G 1250 vom 2.7. gibt der Gegner 1 Abschuss zu.

Gez. E.A.Breuning

Anlage 4 zu 1/SH 2965/43 Gkdos.

Anlage 2 Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 2166/43.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Räumbootsflottille

Fr 30586

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache! B.S.W. 15.7.43 Eingang 2532 Anl. 1

Flottillenchef :	Kapitänleutnant	Meyer
Flottilleningenieur :	Ob.Lt.(Ing.)	Schumann
2.Flo.-Ing. :	Leutnant (Ing.)	Duckstein

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten: Dienstgrad:	Name:
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Obermaschinist	Hörath
R 94	Obermaschinist	Henke
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Obermaschinist	Krain
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Obermaschinist	Hansen
R 100	Obermaschinist	Günther
R 101	Obermaschinist	Güngel
R 117	Obermaschinist	Pabst
R 118	Obermaschinist	Schröter
M 534	Obermaschinist	Dreikorn
R 213 10.R.-Fl.	Obermaschinist	Kraus
R 214 10.R.-Fl.	Obermaschinist	Böhms

Angefangen: 16.6.1943
Abgeschlossen: 30.6.1943

Anlage 5 zu 1/Skl 2167/43 Gkdos.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine“ Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse

Boote die über den Berichtsabschnitt hinaus a.K.B. sind:

Boot:	Werft:	a.K.B. von	a.K.B. bis	Grund:
R 94	Gusto R'dam	4.4.	1.7.1943	Leck in Abt.V durch Unterwasserdetonation.
R 95	Neue Wilton Rotterdam	4.4.	30.11.43	Schiffsboden über 20Spanten aufgerissen.Kiel gebrochen.
R 96	A.D.M. A'dam	4.4.	20.7.43	Durch Beschuß Brand im Maschinenraum.Ausfall beider Hauptmotoren.
R 99	Gusto R'dam	29.3.	30.9.43	Minentreffer im Vorschiff.
R 118	Beliard & Crighton Ostende	29.5.	2.7.43	Beschädigung des Hecks durch Rammstoß eines feindl.Schnellbootes.
R 213	Seegers Werft Ostende	6.6.	20.7.43	Leck im Maschinenraum durch Berührung mit Dalben.

16.6. bis 27.6.43	R 92,93,97,98,100 101,117,214,M 534	Keine besonderen Vorkommnisse
28.6.43	R 92,93,97,98,100 101,117,214,M 534	Fernkampfbeschuß und Fliegerangriff nach Auslaufen Boulogne. Keine Treffer und Ausfälle.
28.6.bis	R 92,93,97,98,100 101,117,214,M 534	Keine besonderen Vorkommnisse.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine“ Kommando _____

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse

Betriebsstoffübernahmen der Boote vom 16. bis 30.6.1943

Boot:	Ort:	Treiböl m3	Dauer der Übernahme:	Schmieröl l	Dauer der Übernahme:
R 92	Ostende	3,5	30 Min.		
R 93	Ostende	2,5	20 Min.	400	60 Min.
R 94	Rotterdam	12,86	60 Min.	1400	120 Min.
R 97	Ostende	3,-	25 Min.	200	25 Min.
R 98	Ostende	3,1	25 Min.	400	60 Min.
R 100	Ostende	2,8	25 Min.		
R 101	Ostende	3,3	30 Min.		
R 117	Ostende	2,5	20 Min.		
R 214	Ostende	6,5	55 Min.	400	60 Min.
M 534	Boulogne	1,-	10 Min.	200	30 Min.

Gesehen :
Der Flottillenchef
Kptlt.

Der Flottilleningenieur:
Ob.Lt. (Ing.)

i.V.
Ob.Lt. (Ing.) u. Div. Ing.

Gesehen:
(Korv. Kapt. Ing.)
als Verbandsingenieur: S.O.M. i.V.

PG 73472 NID

PG/73472

THE GERMAN NAVAL HIGH COMMAND

8TH R-BOAT FLOTILLA

WAR DIARY

DATE: 1 JULY - 15 SEPT. 1943

Anlage 1 zu 2. Sich. Div. Gkdos. 73/14/43.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Ch 30 983a

2 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos 2752. vom 31.7. 1943

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/13442 /NID
NO [illegible] COPY OF ANY KIND SHOULD BE MADE
OR [illegible] ANNOTATIONS
SHOULD BE MADE ON THE WORK
RECORDS [illegible] SHEET OF PAPER,
QUOTING [illegible] NUMBER

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille.

V

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kuser
Flottilleningenieur: Oblt.(Ing.) Schumann
II.Flottilleing.: Sonderf.(Lt.(Ing.)) Schütz

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
"Jungingen"	Oblt.z.S.d.Res.	Krebs	takt. 18.Vp.Fl.unterstellt.
R 92	Oblt.z.S.	Mellenthin	
R 93	Lt.z.S.	Munz	
R 94	Lt.z.S.	Debringer	
R 95	Lt.z.S.	Mätz	
R 96	Lt.z.S.	Strauß	
R 97	Lt.z.S.	Küchemann	
R 98	Lt.z.S.d.Res.	Wiest	
R 99	z.Zt. ohne Kdt.		Werftliegezeit
R 100	Ob.Strm.	Rembs	
R 101	Lt.z.S.	Bäßler	
R 117	Lt.z.S.d.Res.	Braack	
R 118	Lt.z.S.d.Res.	Kretschmer	
R 213	St.Ob.Strm.	Spieß	von 10.R.Fl.unterst.
R 214	Oblt.z.S.	Weber	- desgl. -
R 51	Lt.z.S.	Jobst	von 4.R.Fl.v.3. - 6.7.43 unterstellt.

Begonnen: 1.7.43
Abgeschlossen: 15.7.43

Anlagen: 2 Wegeskizzen.

Anlage 2 zu 1.SKL 22863/43 Gkdos.

Marine-Verlagsanstalt J. J. Augustin Glückstadt Anstalt angestellt: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Emden

B 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.7.43	Dünkirchen S-Bunker NNO 5 - 6 See. 4 bedeckt Sicht 9 sm	**Aufgabe:** In letzter Nacht Feindsortung auf Weg Herz südlich Boulogne. Minenverseuchung möglich. Nacht 1./2.7.43. 8.R.Fl. Wegablaufen von Pkt. 234 bis 5 sm. nördlich Pkt. 236 und zurück. Bei Auftreffen auf Minen feststellen, ob alter Umgehungsweg minenfrei. Absicht melden. Durchführung mit allen Mitteln anstreben. 2.Sich.Div.GKdos 4926 Al **Absicht:** Trotz zunehmender Windstärke und grober See muß Marsch nach Pkt. 234 mit hoher Fahrt, 17 sm, durchgeführt werden, da sonst Einlaufen Boulogne zu spät. **Fernschr.:** an 2. Sich.Div. Auslaufe gem. Aufgabe 22.30 Uhr Dünkirchen, ab Pkt. 234 mit Gerät. Boulogne ein gegen 05.00 Uhr. Chef 8.R.Fl.GKdos 93/100 **Durchführung:**
2140	S-Bunker	mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117, 214 abgelegt.
2155	Nordschleuse	festgemacht.
2220	Nordschleuse	abgelegt.
2224	Mole NNO 6 - 7 See 5	passiert. Marsch nach Pkt. 234 in Normalstellung, Fahrt 17 sm. Die Boote arbeiten sehr schwer im achterlichen Seegang, Waffeneinsatz nicht mehr möglich. Es treten wiederholt Ruderversager auf, die schnell behoben werden.
2.7.43 0109	Weg Herz NNO 6 See 4	R 214 kann als Schraubenboot nicht auf Kurs gehalten werden, laufend Ruderversager.
0115	Pkt. 234	Gerät wird ausgebracht, SDG 15 m Stander. Formation: Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln, 2 Bojenboote. Wegablaufen.
0140		R 214 wird wegen Ruderschaden nach Boulogne entlassen.
0230	50°33,4' N 1°28,4' O	2 Minen im Gerät detoniert. Die Detonationen liegen dicht zusammen, Abstand 30 m. Mittlere Ladung, sonst keine Beobachtungen. Ba mit Mark XIX mit Reißleine lasse ich Kiellinie formieren und schwenke gem. Aufgabe zu rechnen ist, von Weg Herz ab nach 50°29,3' N 1°29' O auf den Umgehungsweg. Wieder Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln, Ablaufen Umgehungsweg - Weg Herz nach Pkt. 234.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2.7.43		
0408	Pkt- 234	Gerät einnehmen. Ohne Befund. Kiellinie, Einlaufen.
0435	Boulogne Mole	querab.
0450	S-Bunker	festgemacht.
		Ausgeht Fernschr.: an 2. Sich.Div. 1.) Aufgabe durchgeführt. Auf 50°33,4' N 1°28,4'O 2 Minen im Gerät detoniert. Mittlere Ladung. Abstand der Detonationen 30 m. Schnittstelle im Greifer zu sehen. Typ nicht festgestellt. 2.) Nach Minendetonation nach 50°29,3' N 1°29' O gelaufen, dann auf Umgehungsweg zurück. 7 m unter K.N. abgesucht, nichts gefunden. 3.) R 214 nach Boulogne entlassen wegen Ruderschaden. Chef 8.R.Fl. GKdos 95/100
		R 214 außer K.B.
	NNW 1 - 2 See 1 vereinzelt Wolken, gute Sicht	Aufgabe für 2./3.7.43: Wegablaufen mit SDG von Pkt. 234 über Umgehungsweg nach Pkt. 236 und zurück. Absicht melden. 2.Sich.Div. GKdos 4963 Al **Absicht:** 2.7.43 Boulogne aus 23.30 Uhr gem. Aufgabe. Wieder ein gegen 04.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 96/100
2315	S-Bunker	**Durchführung:** mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 abgelegt.
2320	Mole	querab.
2327	Pkt. 234	Gerät ausgebracht, SDG 18 m Stander. Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln. Fahrt 12 sm. Wegablaufen.
3.7.43	NNW 1 - 2 See 1, bedeckt	
0112	Pkt. 236	kehrt gemacht.
0145		R 93 eine Maschine unklar. Gehe auf 6 sm Fahrt, R 93 nimmt Gerät ein. Anschließend wieder 12 sm Fahrt.
0219		R 93 wieder klar.
0250	vor Pkt. 234	Gerät einnehmen. Ohne Befund.
0307	Boulogne Mole	Kiellinie, Einlaufen. eingelaufen. Keine Vorkommnisse.
0330	S-Bunker	festgemacht.
		Ausgeht Fernschr.: an 2.Sich.Div. Umgehungsweg von Pkt. 234 bis 236 und zurück abgelaufen. Keine Minen. Unter K.N. bezogen 5 - 6 m abgesucht.

Marine-Verbrauchsgut J. J. Augustin Glückstadt Ausliefernummer Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Emden B 36 (neu) Bl. A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
3.7.43	R 51 von der	4. R.Fl. taktisch der 8.R.Fl. unterstellt.
		Eingeht Fernschr.: von 2. Sich.Div. Abgesuchte Tiefe nicht ausreichend. Gestrige Aufgabe wiederholen. Mit Tidenwechsel muß Stander umgestellt werden. Absicht melden. 2.Sich.Div. GKdos 5031 Al
		Um die Zeit des Hochwassers kann bei Wassertiefen von 12 m gem. Tiefensteuerungstabelle nicht tiefer abgesucht werden. Größere Standerlänge würde Gerät auf Grund bringen. Kleinere Standerlänge ergibt noch kleinere Tiefen. Ein Umstellen des Standers bringt in diesem Falle nichts, da in 1 1/2 Stunden keine wesentliche Stander-Verlängerung möglich ist.(vergl. KTB vom 17.5.43 Fernschr. an 2.Sich.Div. Ziff. 1). Die am 2./3.7.43 gefahrene Standerlänge von 18 m ist die äußerste Grenze. Da es sich bei den 12 m Stellen um Sandstellen handelt, besteht die Möglichkeit, daß das Gerät bei 20 m klar bleibt.
	N 1, See 0 dunstig	Absicht: Boulogne aus 2330 Uhr mit SDG 20 m Stander. Wieder eingegen 0.4.00 Uhr. Wiederholung gestriger Aufgabe.
2315	Boulogne S-Bunker	mit R 92, 93, 97, 98, 100, 101, 117 u. 51 abgelegt.
2322	Mole	querab.
2332	Pkt. 234	Gerät ausgebracht, Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln, Fahrt 12 sm.
2355	Umgehungsweg	R 98 KB-Gerät abgeschlagen durch Grundberührung.
4.7.43	N 1 See 0 wolkenlos gute Sicht	
0015	Umgehungsweg	R 93 KB Gerät abgeschlagen durch Grundberührung.
0017		R 92 St.B.Gerät abgeschlagen durch Grundberührung.
0215	Pkt. 236	kehrt gemacht mit Schwenkung nach B.B..
0245	Pkt. 236	Gerät einnehmen. Einlaufen in Kiellinie.
0320	Boulogne Mole	passiert.
0330	S-Bunker	festgemacht.
		Fast alle Geräte hatten leichte Grundberührung. 2 Geräte wurden durch schwere Grundberührung abgeschlagen, 1 Gerät am Wrack. 20 m Stander kann also nicht gefahren werden, 18 m Stander war richtig.

Heftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.7.43		Ausgeht Fernschr.: an 2.Sich.Div. Aufgabe durchgeführt, mit SDG 20 m abgelaufen, keine Minen. Von Pkt. 234 bis 50°32,1' N 1°31,8' O 7,5 m; bis Pkt. 236 6 m; von Pkt. 236 bis 50°32,1' N 1°31,8' O 5 m; bis Pkt. 234 6,5 m abgesucht unter K.N.. 3 Geräte durch Grundberührung abgeschlagen. Chef 8.R.Fl. GKdos 106/100
		Aufgabe 4./5.7.43: ab 24.00 Uhr halbstündige Bereitschaft. 2.Sich.Div. GKdos 5075 Al
5.7.43	Boulogne S-Bunker	
0300		Bereitschaft aufgehoben.
		Aufgabe für 5./6.7.43: 1.) Marsch 4.T.Fl. 5. - 6.7.43 Boulogne - Le Havre über Umgehungsweg, Herz Trumpf, Herz. 8.R.Fl. übernimmt vorgeschobene Minensicherung vor Verband, ohne Verband zu behindern, bis Pkt. 236. 2.) 8.R.Fl. Marschantritt vor Boulogne mit Gerät 23.00 Uhr. 4.T.Fl. Marschantritt 00.00 Uhr, steht frühestens 01,15 Uhr bei Pkt. 236. 8.R.Fl. geht vorher von Pkt. 236 frei vom Weg unter Küste. Sonder-E.S. nach Vereinbarung Fl.-Chefs. 3.) Bei Auftreffen auf Minen gibt 8.R.Fl. "KR-FT" und bei Annäherung Verbandes "M.M.W optisch, setzt sich vor Verband zum Minengeleit. 8.R.Fl. erhält Standorte Verbandes durch O.S. Bei Minengeleit Mittelboot und Flügelboote Heckkaterne lichtschwach. 4.) 8.R.Fl. nach Passieren Verbandes Marsch nach Dieppe (Küstennah). 2.Sich.Div. GKdos 4994 Al
		Gem. Besprechung mit Chef 4. T.Fl. wird als Sonder-E.S. bei Annäherung Flottillenanruf gegeben. Bei Eigenbeschuß mit Wartalampe Anruf-Buchstabe E.S.-Küste nach oben.
		Durchführung Aufgabe entfällt für 5./6.7.43, da T-Boote nicht klar.

Marine-Verordnungs- u. Anzeigenblatt Ausgabe-Vorschrift: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Utersen B. 36 (neu) Hm A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
6.7.43	Boulogne S-Bunker	Aufgabe: wie für 5./6.7.43.

Wegen Wetterlage, Seegang 5, entfällt vorgeschobene Minensicherung gem. Befehl 2. Sich.Div., da kein Gerät gefahren werden kann.

Kein Einsatz.
R 94 u. R 118 zur Flottille getreten.
R 51 aus taktischer Unterstellung entlassen.

[signature]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
7.7.43		Aufgabe: 7.7.43 Wegablaufen mit SDG Weg Herz von Pkt. 236 bis 240, Dieppe ein. 8.7.43 Wiederholung Wegablaufens, Boulogne ein. Breite Formation, einmal nördlich, einmal südlich an Weg Herz angelehnt. Absichten melden. Feststellung von Minen erst nach Einlaufen melden. 2.Sich.Div. GKdos 5201 A1

Die Durchführung der Aufgabe würde 7 Stunden in Anspruch nehmen. Flottille müßte also vor Dämmerung aus- und nach Dämmerung einlaufen. Vorschlage daher mit Gerät nur bis Pkt. 238 zu laufen. Dadurch werden 3/4 Stunden gespart. Sich.Div. ist einverstanden.

Absicht: 7./8.7.43: Auslaufe 23.00 Uhr mit 10 Booten nach Pkt. 236. Dort 00.30 Uhr. Mit SDG 25 m Stander nach Pkt. 238. Dieppe ein gegen 05.15 Uhr.
Chef 8.R.Fl. GKdos 114/100

Durchführung Aufgabe wird wegen Wetterlage belegt und 24 Stunden verschoben.

R 214 K.B.

[signature]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
8.7.43	Boulogne S-Bunker	Eingeht Fernschr.: von 2.Sich.Div. In Abänderung Befehls v. 7.7.43 auf Grund Feindortung letzter Nacht 8.7.43 Wegablaufen in breiter Formation von Pkt. 234 über Umgehungsweg bis Pkt. 236, dann Weg Herz bis 20 sm. südwestlich Pkt. 236, dann ohne Gerät nach Dieppe. Absicht melden. 2.Sich.Div. GKdos 5231 A1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
8.7.43	Boulogne S_Bunker Wind NW 5 Seeg. 4 bedeckt gute Sicht	Absicht: Auslaufe 23.00 Uhr mit 10 Booten gem. Aufgabe. Bei Pkt. 236 01.00 bis 01.30 Uhr Dieppe ein gegen 05.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 116/100
		Durchführung:
2300		mit R 92, 93, 94, 97, 98, 100, 101, 117, (118) u. 214 abgelegt.
2307	Mole	passiert.
2318	Pkt. 234	Gerät ausgebracht, 20 m Stander. Formation Dwarslinie mit zurückgebognenen Flügeln. Fahrt 12 sm. Wegablaufen.

[signature]

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.7.43	50°32,1' N 1°31,1' O	
00.05	NW 4 - 5 Seeg. 4 klar gute Sicht vereinzelt Wolken	
0105	2,5 sm südwestl.Pkt.236	Gerät wird aufgenommen, anschließend neu ausgebracht mit 25 m Stander.

Bei starkem Strom gegenan lasse ich mich 1 sm zurücktreiben und kann daher mit ausgebrachtem neuen Gerät weiterlaufen, da durch Gerätewechsel so kein nicht abgesuchtes Wegstück bleibt.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0135		Gerät ist neu ausgebracht.
0140		Starke Motorengeräusche, kein Flugzeug zu sehen.
0245	20 sm südwestl.Pkt.236	Gerät einnehmen. Marsch nach Dieppe. Normalstellung 16 sm.
0300		Anflug eines Flugzeugs. Keine Bomben. Flugzeug nur von achteren Booten erkannt als 4-motorig.
0330	2 1/2 sm N.O. Pkt. 238	In Richtung 0° ungefähr 15 sm ab 3 Tannenbäume (Abwurf Phosphorblättchen).
0340	Pkt. 238	
0430	Dieppe Mole	passiert.
0435	Außenhafen	festgemacht.
0450	Innenhafen	festgemacht. Keine Vorkommnisse.

Waffeneinsatz war bei Seeg. 4 schräg von achtern nicht mehr möglich.

Ausgeht Fernschr.: an 2. Sich.Div.
1.) Aufgabe durchgeführt, keine Minen.
von 50°42,3' N 1°32,5' O
bis 50°20' N 1°17,5' O 8 - 7 1/2 m
bis 50°10,1' N 1°3,4' O 10 - 9 m
unter K.N. abgesucht.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.7.43	Dieppe Innenhafen	2.) 2 1/2 sm N.O. Pkt. 238 in Richtung 0° ungefähr 15 sm. ab 3 Tannenbäume (Abwurf Phosphorblättchen). 3.) 20 sm N.W. Pkt. 236 um 03.00 Uhr Anflug 1 Flugzeug. Keine Bomben. Chef 8.R.Fl. GKdos 120/100
		Aufgabe: Nacht 9./10.7.43: Weg Herz Pkt. 238 bis Pkt. 236 mit SDG. Ohne Gerät auf Umgehungsweg Boulogne ein. Absicht melden. 2.Sich.Div.GKdos 5266 Al
		Absicht: Auslaufe 9./10.7.43 23.00 Uhr gem. Aufgabe. Boulogne ein gegen 04.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 121/100
		Wegen weiterer Verschlechterung der Wetterlage ist Gerätfahren nicht mehr möglich. Nach fernmündlicher Rücksprache mit A 1 2.Sich.Div. neuer Befehl: Marsch Dieppe-Boulogne ohne Gerät.
		Absicht: Auf Herz - Trumpf - Umgehungsweg, Boulogne ein gegen 03.00 Uhr. Chef 8.R.Fl.
		Durchführung:
2250	Dieppe Innenhafen NW 7 Seeg. 6 teils bedeckt gute Sicht	mit R 92, 93, 94, 97, 98, 100, 101, 117, 118 und 214 abgelegt.
2255		Mole passiert. Marsch nach Boulogne. Formation Normalstellung, Fahrt 16 sm.
10.7.43	NW 7 Seeg. 6 klar gute Sicht	
	Herz Trumpf	
0809	Pkt. 236	eingelaufen, Keine Vorkommnisse.
0245	Boulogne Außenmole	fest.
0255	S-Bunker	

Aufgabe: 10.7.43 Freiräumen Seegebiet
von 50°35,3' N 1°29' O
über 50°35' N 1°32' O
über 50°31,5' N 1°25,5' O
nach 50°31' N 1°29,7' O.

Heftrand

1487

Befehlshaber der Sicherung West
B.Nr. GKdos 2758 A5

Ob. d. M. Eing. 14 AUG

den 10. August 1943

An

Geheime Kommandosache!

Oberkommando der Kriegsmarine - SKL - Prf.Nr. 1

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille vom 1. - 15.7.1943 mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision vorgelegt.

Nichts Zusätzliches zu bemerken.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

1. Skl Op (A) 25/8
2. Über 1 Skl an Ar
1 Skl an Jac

1.Skl 2286 g.Kdos. - 3 -

P. 234 und 236 vermutet. Diese Annahme wurde durch den Abstieg der 8. R-Flottille bei der Wegekontrolle in der Nacht vom 1. auf 2.7. bestätigt. 2 Minen detonierten im Gerät. Typ konnte nicht ausgemacht werden. Im Hinblick auf den Weitermarsch der T-Boote der 4. T - Flottille mußte die Aufgabe auch unter den herrschenden, erschwerenden Wetterverhältnissen, durchgeführt werden.

Auf dem befohlenen Umgehungsweg wurden keine Minen festgestellt. Der Marsch der Torpedo-Boote war somit sichergestellt. Eine Behinderung des Verkehrs trat nicht auf. Weitere Arbeiten konnten wegen der schlechten Wetterlage und der Vollmondperiode bisher nicht durchgeführt werden. Das Wegstück P. 234 - 236 wurde gesperrt.

Seite 2. 02.30 Uhr: Durch FT-Ausfall (Wasserabbruch im FT-Schacht hatte die Sich.Div. keine Kenntnis von den beiden geräumten Minen erhalten, sondern erfuhr dies erst nach dem Auslaufen durch Fernschreiben. Mit den M.F.B. wurde auf dem Boot der Schaden untersucht und veranlaßt, daß der FT-Schacht gegen überkommende See besser isoliert wird. - A 5 -

I.V.

Anlage 1 zu 1/SK 22863

1.Skl

2.-9.7.43	Boulogne	R 214 Klemmen des Mittelruders.

Marine-Verordnungsblatt J. J. Augustin Offenbach Ausfer-

R 34 (neu)

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr. Gkdos 2314 A 3

St.Qu., den 26. Juli 1943.

Geheime Kommandosache!

An
Befehlshaber der Sicherung West (2x) Prüf-Nr. 1 - 2.
nachrichtlich:
8. Räumboote - Flottille Prüf-Nr. 3.

-6-

Betrifft: K.T.B. 8. R-Fl. vom 1 . - 15.7.43.
Vorgang : 8. R-Fl. Gkdos 330 vom 21.7.43 (nur an 2. Sich.Div.)

In der Anlage wird K.T.B. sowie K.T.B. Abschnitt Maschine der 8. Räumboote - Flottille für die Zeit vom 1 . - 15.7.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 2, 02,30 Uhr: Auf Grund der Ortungen feindlicher Ziele in der Nacht vom 30.6. auf 1.7. wurde einer Minenverseuchung zwischen P. 234 und 236 vermutet. Diese Annahme wurde durch den Ansatz der 8. R-Flottille bei der Wegekontrolle in der Nacht vom 1. auf 2.7. bestätigt. 2 Minen detonierten im Gerät. Typ konnte nicht ausgemacht werden. Im Hinblick auf den Weitermarsch der T-Boote der 4. T - Flottille mußte die Aufgabe auch unter den herrschenden, erschwerenden Wetterverhältnissen, durchgeführt werden.

Auf dem befohlenen Umgehungsweg wurden keine Minen festgestellt. Der Marsch der Torpedo-Boote war somit sichergestellt. Eine Behinderung des Verkehrs trat nicht auf. Weitere Arbeiten konnten wegen der schlechten Wetterlage und der Vollmondperiode bisher nicht durchgeführt werden. Das Wegstück P. 234 - 236 wurde gesperrt.

Seite 2, 02,30 Uhr: Durch Ft-Ausfall (Wassereinbruch in Ft-Schacht hatte die Sich.Div. keine Kenntnis von den beiden geräumten Minen erhalten, sondern erfuhr dies erst nach dem Einlaufen durch Fernschreiben. Mit den M.F.B. wurde auf dem Boot der Schaden untersucht und veranlaßt, daß der Ft-Schacht gegen überkommende See besser isoliert wird. - A 3 -

I.V.

Anlage 1 zu 1/SO 22863/43 Gkdos
1.Skl

K.-b.7. Boulogne
43

R 214 Klemmen des Mittelruders.

Marine-Verbindungs-Offizier d. Deutschen Admirals

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
10.7.43	Boulogne S-Bunker	Nach Erledigung Verlegung Ostende beabsichtigt. Absicht melden. Wegen Möglichkeit Mark XIX mit Reißleine Boote in überlappter Staffel mit doppeltem einseitigem Gerät ansetzen. 2.Sich.Div. GKdos 5304 Al Nach mündlicher Rücksprache mit A 1 wird Aufgabe wegen Wetterlage und zunehmender Mondhelligkeit bis nach der Mondperiode verschoben. Bei Besserung Wetterlage nach Ostende verlegen. Mutzr.
11.7.43 - 15.7.43	Boulogne S-Bunker	Bei anhaltend schlechter Wetterlage und mondhellen Nächten wird eine Verlegung nach Ostende nicht möglich sein. Flottille bleibt während der mondhellen Nächte in Boulogne und verlegt anschließend nach Ostende. Kein Einsatz, keine Vorkommnisse. Mutzr.
1.-15.7.43	Rotterdam Gusto-Werft	R 99 Werftliegezeit.
	Rotterdam Alte Wilton Werft	R 95 Werftliegezeit.
	Amsterdam Droogdock	R 96 Werftliegezeit.
	Ostende Seegers-Werft	R 213 Werftliegezeit. Mutzr.
1.7.43	Rotterdam, Gusto-Werft	R 94 Werftliegezeit.
2.-5.7.43		R 94 Marsch zur Flottille nach Boulogne. Mutzr.
1.-2.7.43	Ostende, Beliard & Crigthon	R 118 Werftliegezeit.
3.-5.7.43		R 118 Marsch zur Flottille nach Boulogne. Mutzr.
2.-6.7.43	Boulogne	R 214 Klemmen des Mittelruders. Mutzr

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

Geheime Kommandosache

KRIEGSTAGEBUCH

der

8. RÄUMBOOTSFLOTTILLE

Begleitschiff "Jungingen"

Kommandant: Oblt. z. S. d.R. Krebs
Begonnen am: 1. Juli 1943
Abgeschlossen am: 15. Juli 1943.

Heftrand

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
.7.43- .7.43	Dünkirchen	Keine Vorkommnisse. Kuhs-
3.7.43	Dünkirchen–See	Befehl lt. 2.S.D.I Gkdos 5012 Al: Mit Brommy, Sperrbr. 184 nach Ostende. Nächste Nacht mit Brommy Rückmarsch Dünkirchen.
23.40		D'kirchen Aussenhafen abgelegt.
23.55		pass. Molenköpfe ausl'fd. Formation: Marschfahrt 8 sm.
		„Brommy" Sperrbr. 184 „Jung"
		Kuhs-
4.7.43	See–Ostende–See	
00.15	Wind SO 2-3, See 2,	pass. Tn. 10E an Bb.
00.35	schwach bewölkt, gu-	" " 6E " " .
00.52	te Sicht	" " 1E " Stb.
01.55		Nieuport Fr. querab, Abstd. 1,8 sm.
02.20		Middelkerke Fr. querab, Abstd. 1,1 sm.
02.55		Aussenmolen Ostende einl'fd. pass.
03.20		Neuer Aussenhafen Ostende fest.
22.50	Wind WSW 3-4, See 3	abgelegt.
23.10		Molenköpfe ausl'fd. pass. Formation: Marschfahrt 11 sm.
		„Brommy" „Jungingen"
		Kuhs-
.7.43	See–Dünkirchen	
00.45	Wind WSW 3, See 2,	pass. Tn. 1E an Bb.
01.00	mässig bewölkt, mitt-	" " 6E " Stb.
01.30	lere Sicht.	" Aussenmolen Dünkirchen einl'fd.
02.00		in Nordschleuse fest.
02.40		Boot fest Innenhafen Kai 11.
		Kuhs-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
6.7.43 - 11.7.43	Dünkirchen	Keine Vorkommnisse. Kuhs-
12.7.43	Dünkirchen	Befehl lt. 2.S.D. Gkdos 3336 A1: Mit Bromy, v.d.Lippe Marsch nach Boulogne.
22.30		Kai 11 abgelegt.
22.45		an Neue Seeschleuse festgemacht.
23.10		Auslaufbefehl von 2.S.D. wegen zu heller Mondsicht aufgehoben.
23.45		Neue Seeschleuse abgelegt.
24.00		Innenhafen Kai 11 fest. Kuhs-
13.7.43 - 12.7.43	Dünkirchen	Keine Vorkommnisse. Kuhs-

gesehen:

Kaptlt.u.Flottillenchef.

Anlage 2 zu 2. Räumbootsflottille 3114/43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschiez" Kommando 8. Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache!

Skl 30983 B.
Eingang 31. JULI 1943
B.Nr.Gkdos. 2754 Anl. 1

Flottillenchef: Kapitänleutnant Ebner
Flottilleningenieur: Oberleutnant (Ing.) Schumann
II.-Flo.-Ing. Stf.Leutnant (Ing.) Schütz

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten: Dienstgrad:	Name:
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Stbs.Obermaschinist	Böbs
R 94	Obermaschinist	Henke
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Obermaschinist	Krain
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Obermaschinist	Hansen
R 100	Obermaschinist	Günther
R 101	Obermaschinist	Gümsel
R 117	Obermaschinist	Pabst
R 118	Obermaschinist	Schröter
~~M 534~~ Jungingen	Stbs.Obermaschinist	Dreikorn
R 214 10.R.-Fl.	Obermaschinist	Mühlne

Angefangen: 1.7.1943
Abgeschlossen: 15.7.1943

Anlage 3 zu 1.SK Nr. 2286/43 Gkdos.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse		
	Boote die über den Berichtsabschnitt hinaus a.K.B.sind.			
Boot:	Werft:	a.K.B. von	bis	Grund:
R 95	Neue Wilton Rotterdam	4.4.	30.11.43	Schiffsboden über 20 Spanten aufgerissen.Kiel gebrochen.
R 96	A.D.M.A'dam	4.4.	20.7.43	Durch Beschuß Brand im Maschinenraum.Ausfall beider Hauptmotoren.
R 99	Gusto,R'dam	29.3.	30.9.43	Minentreffer im Vorschiff.
R 213	Seeghers Werft	6.6.	20.7.43	Leck im Maschinenraum durch Berührung mit Balben.
	Boote die während des Berichtsabschnittes wieder K.B.wurden.			
R 94	Gusto,R'dam	4.4.	1.7.43	Leck in Abt.V durch Unterwasserdetonation.
R 118	Beliard & Crighton Ostende	29.5.	2.7.43	Beschädigung des Hecks durch Rammstoß eines feindl.Schnellbootes.
	Boote die während des Berichtsabschnitt a.K.B.wurden.			
R 214	Boulogne	2.7.	6.7.43	Klemmen des Mittelruders.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
1.7.bis 15.7.43	R 92,93,94,97,98, 100,101,117,118.	Keine besonderen Vorkommnisse
7.7.bis 15.7.43	R 214	
1.7.bis 15.7.43	~~M 534~~ (Jungingen)	

Gesehen:
Der Flottillenchef:
[signature]
Kaptlt.

Gesehen:
[signature]
[illegible]

Der Flottilleningenieur:
[signature]
Oberleutnant (Ing.)

Gesehen:
[signature]
K. Kapt. (Ing.) u. Div. Ing.

Anlage ... Zu 2. Sich. Div. Gkdos 2524/13.

Vorkommnisse Hr 31365a

2. Anlage zu B.S.W.

B.-Nr. Gkdos 2961 vom 4.1. 1940

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	

Geheime Kommandosache!

V

Kriegstagebuch
der
8. Räumbootsflottille.

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Muser
Flottilleningenieur:	Oblt.(Ing.)	Schuhmann
II. Flottillening.:	Sdf.(Lt.(Ing.))	Schütz

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
"Jungingen"	Oblt.z.S.d.Res.	Krebs	takt. 18.Vp.unterstellt.
R 92	Oblt.z.S.	Mellenthin	
R 93	Lt.z.S.	Munz	
R 94	Lt.z.S.	Dobringer	
R 95	Lt.z.S.	Mätz	
R 96	Lt.z.S.	Strauß	
R 97	Lt.z.S.	Küchemann	
R 98	Lt.z.S.d.Res.	Wiest	
R 99	z.Zt. ohne Kdt.		Werftliegezeit
R 100	Ob.Strm.	Rembs	
R 101	Lt.z.S.	Bäßler	
R 117	Lt.z.S.d.Res.	Braack	
R 118	Lt.z.S.d.Res.	Kretschmer	
R 213	St.Ob.Strm.	Spieß	von 10.R.Fl.unterst.
R 214	Oblt.z.S.	Weber	- desgl. -

Begonnen: 16.7.43

Abgeschlossen: 31.7.43

Anlagen: 3 Skizzen.

Heftrand

Anlage 2 zu 1/Sk 24396/43 Gkdos

Marine-Verdrucklager J. J. Augustin Glückstadt Auslieferungsstellen: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht

B 36 (neu)

Die A 1

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.-20. 7.43	Boulogne S-Bunker	R 92, 93, 94, 97, 98, 100, 101, 117, 118 u. 214 - Kein Einsatz.
21.7.43	Boulogne S-Bunker	Aufgabe: 21.7.43 Ablaufen Weg Herz von Pkt. 234 bis 222 mit SDG, dabei loses Nachprüfen Gebiet Pkt. 226 bis 228 von Weg Herz bis 1 sm nördlich des Weges. Dünkirchen ein. 22.7.43 Weitermarsch Ostende. Durchführung nur bei bedeckter Wetterlage. 2.Sich.Div. GKdos 5521 Al
		Absicht: Auslaufe mit R 92, 93, 94, 97, 98, 100, 101, 117, 118 u. 214 um 23.00 Uhr Boulogne auf Weg Herz von Pkt. 234 - 222 mit SDG 12 m Schwimmerstander, Marschfahrt 12 sm. Zwischen Pkt. 228 u. 226 1km nördlich des Weges Nachprüfen durch 3-maliges Ablaufen. Bei Pkt. 222 Gerät ein, Einlaufen Dünkirchen gegen 05.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 2/97
		Wegen Nebels wurde als neue Absicht nur Wegablaufen bis Pkt. 228 gegeben. Dann Einlaufen Calais.
		Durchführung:
	NNO 3, See 2 bedeckt, neblig 1 - 2 sm Sicht	
2300	S-Bunker	abgelegt.
2312	Mole	querab.
2322		Gerät ausgebracht. Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln, Fahrt 12 sm.
22.7.43	NNO 3 See 2 bedeckt, mäßige Sicht 3 sm	
0006	Pkt. 232	
0045	Pkt. 230	Sichtverhältnisse reichen zur Durchführung der Aufgabe aus. 7 m - Stellen nordostwärts Pkt. 228 können mit 15 m - Stander nicht überlaufen werden. Vorher Kehrtgemacht.
0102	Pkt. 228	Durch 3-maliges Ablaufen in breiter Formation
0150	Pkt. 226	nachgeprüft. 1 sm nördlich Pkt. 228 - 226 keine Minen.
0310	Pkt. 222	Gerät einnehmen. Marsch nach Dünkirchen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
22.7.43	Dünkirchen	
0408	Mole	querab.
0415	Seeschleuse	fest.
0505	Kai 11	fest.
		Ausgeht Fernschreiben an 2.Sich.Div.:
		1.) Von Pkt. 234 - 228 12,5 m von Pkt. 228 - 226 12 m von Pkt. 226 - 228 11 m von Pkt. 228 - 222 9 m u. K.N. abgesucht.
		2.) Zwischen Pkt. 228 bis 226 1km nördlich Weg Herz nachgeprüft, nichts gefunden.
		3.) Da bei Auslaufen wegen schlechter Sicht zuerst beabsichtigt, Calais zu gehen, wurde 15 m Stander gefahren. Deshalb 7 m - Stellen nordostwärts Pkt. 228 nicht nachgeprüft, sondern vorher kehrtgemacht.
		4.) 1 Gerät an Tonne A.W., 1 weiteres durch Grundberührung und 1 Gerät an Wrack "Dalila" verloren.
		5.) Absicht 22.7.43: Aus Dünkirchen 23.00 Uhr, Marsch nach Ostende. Ein gegen 01.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 129/100
	Dünkirchen Kai 11	
2220	NNO 4 See 3 mäßige Sicht bedeckt	mit R 92, 93, 94, 97, 98, 100, 101, 117, 118 u. 214 abgelegt.
2230	Seeschleuse	fest.
2308	Seeschleuse	abgelegt.
2313	Mole	querab. Marsch nach Ostende. Normalstellung,
2327	Pkt. 218	16 sm Fahrt.
2350	Pkt. 214	
23.7.43	NNO 4 See 3 bedeckt	
0012	mäßige Sicht. Pkt. 213	
0115	Mole	querab.
0140	Ostende Versorgungskai	festgemacht. Keine Vorkommisse. R 213 zur Flottille getreten.
1320		R 94, 97, 98, 100 u. 101 nach Brügge verlegt.
1500		R 93, 117, 118 u. 214 nach Brügge verlegt. Kein Einsatz. R 92 außer K.B.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
24.-25. 7.43	Brügge	R 93, 94, 97, 98, 100, 101, 117, 118 u. 214 kein Einsatz.
	Ostende	R 213 kein Einsatz. R 96 in Brügge zur Flottille getreten.
26.7.43 1500 1700	Brügge	R 93, 117, 118 u. 214 nach Ostende verlegt. R 94, 96, 97, 98, 100 nach Ostende verlegt.
	Ostende	R 92 K.B.
		Aufgabe: 26.7.43 Wegablaufen mit SDG auch GBT Weg Pkt. 202 bis 214. 2.Sich.Div. GKdos 5651 Al Wegen wechselnder Wassertiefen muß Standerwechsel gemacht werden. Führe daher Aufgabe in 2 Gruppen durch. Absicht: Auslaufe mit 12 Booten 23.00 Uhr Ostende. Führerbootsgruppe R 100, 96, 98, 93, 117 u. 214 nach Pkt.202. Dann Wegablaufen mit GBT und SDG nach Pkt. 206. Dort Standerwechsel. Anschließend von Pkt. 206 nach Pkt. 212. Ostende ein gegen 03.30 Uhr. Gruppe R 92, 94, 97, 101, 118 u. 213 von Pkt. 206 nach Pkt. 214 ohne Gerät, dann mit GBT und SDG nach Pkt. 212. Ostende ein gegen 02.30 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 134/100
2300	Ostende WNW 1 - 2 Seel , heiter, klar, 5 sm Sicht	Durchführung: abgelegt mit allen Booten.
2328	Strombank	2. Gruppe entlassen.
		1. Gruppe:
27.7.43		
0016 0046	Pkt. 202	Gerät ausgebracht. 10 m - Stander. Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln, Fahrt 12 sm. Voraus als GBT-Boot R 96. Seewärts roter Stern am Fallschirm, 1 Min.
0135	51°18,8' N 02°52,1' O	Mehrtgemacht und Gerät aufgenommen zum Standerwechsel.
0210		mit neuem Stander, 6 m, alte Formation, Kehrtgemacht.
0225	Pkt. 206	Boote fahren überlappt wegen Ziehleinenminen-Verdacht.
0238	Pkt. 208	

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
27.7.43		
0244	51°14,5' N 2°45,7' O	R 96 räumt 3 Geräuschminen mit GBT, 250 m querab vom Boot.
0246		Minendetonation im St.B.-Gerät des F-Bootes. Kleine Ladung.
0258	Pkt. 212	Gerät aufgenommen. Formation Normalstellung, Fahrt 15 sm. Marsch nach Ostende auf "Herz-Zehn".
0358	Ostende-Mole	passiert.
0415	Kohlenhafen	festgemacht.
		2. G r u p p e :
		Marsch in Normalstellung von Pkt. 206 nach 214.
27.7.43		
0024 0028	Pkt. 214	Gerät ausgebracht, 10 m-Stander. R 94 vor den Gerätebooten mit GBT. Gerätebote in Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln. Fahrt 12 sm, Wegablaufen nach Pkt. 212.
0057	Pkt. 213	
0130	Pkt. 212	Gerät aufgenommen. Ohne Befund. Kein Räumerfolg.
0135	querab Middelkerke	roter Stern am Fallschirm. Brenndauer 1 Min. Marsch nach Ostende in Normalstellung, Fahrt
0201	Strombank	16 sm.
0213	Ostende-Mole	querab.
0225	Kohlenhafen	festgemacht.
		Ausgeht Fernschreiben an 2.Sich.Div.:
		1.) F-Bootsgruppe Weg abgelaufen mit SDG u. GBT von Pkt. 202 bis Pkt. 206 6,5 - 7 m u.K.N. von Pkt. 206 bis Pkt. 212 5 m u.K.N. abgesucht. Auf 51°14,5' N u. 2°45,7' O mit GBT 3 Geräuschminen geräumt, 250 m B.B. querab, dicht zusammen, kleine Wassersäule. 450 m nördlich davon 1 Mine F-Boot im Gerät detoniert. Kleine Ladung. Von Pkt. 206 - 212 wurde überlappt gefahren, wegen Ziehleinenminen-Verdacht.
		2.) Gruppe R 92 mit GBT und SDG Weg abgelaufen von Pkt. 214 bis 218 8 m u.K.N. abgesucht. Keine Minen. 00,46 Uhr u. 01.35 Uhr seewärts roter Stern am Fallschirm, Brenndauer 1 Min. Sonst keine Vorkommnisse. Chef 8.R.Fl. GKdos 138/100
	Ostende	
		Aufgabe für 27./28.7.43: Freisuchen mit GBT u. SDG Gebiet zwischen: 51°15,6' N u. 2°47,8' O 51°15,6' N u. 2°45,3' O 51°14,5' N u. 2°45,3' O 51°13,8 N u. 2°44,5' O 51°13,8' N u. 2°45,3' O 51°14,3' N u. 2°46,9' O 51°15,6' N u. 2° 47,8' O 2.Sich.Div. GKdos 5691 Al

B. 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
27.7.43	**Absicht:** Auslaufe mit 12 Booten 22.45 Uhr Ostende zur Durchführung Aufgabe. Wieder ein gegen 04.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 139/100	
	Durchführung: Freisuchen soll im Durchstoßverfahren erfolgen. SDG beiderseitig. 3 Bojenboote erforderlich, um Bojenstriche zu werfen und wieder aufzunehmen. R 96 läuft als GBT Boot vor dem F-Boot, außerdem mit SDG beiderseitig und lehnt am Bojenstrich an. Wird bei Kursänderungen vom F-Boot gesteuert. R 94 fährt als 2. GBT-Boot als 5. Gerätеboot (8 Gerätеboote). Durch diese Anordnung ist die Räumbreite beider GBT-Boote ausreichend und beide GBT-Boote fahren im abgesuchten Streifen des Vordermannes. Es wird so ausgebojt, daß R 96 genug Platz hat, mit Gerät am Bojenstrich anzulehnen und dabei im abgesuchten Streifen bleibt. Die Lage der Sände direkt neben den abzusuchenden Gebiet ist äußerst ungünstig. Um den 1. Anlauf genau zu bekommen, werden Markbojen ausgelegt und stehen die Bojenboote an der Sandgrenze bis F-Boot passiert. Die Anläufe werden in Richtung der längsten Ausdehnung des Gebietes gelegt, die ungefähr mit Stromrichtung zusammenfällt. Die restlichen Stücke müssen durch Parallelanläufe freigesucht werden, dabei werden die Bojenstriche laufend nach Peilung verkürzt.	
	Ostende W 2 See 1 Heiter, gute	
2245	Sicht	abgelegt.
2255	Mole	passiert.
2313	Strombank	
2330	Pkt. 210	
2340		Gerät ausgebracht, BB-Staffel, R 96 als GBT-Boot voraus.
2347	Pkt. 212	Bojenboote entlassen.
28.7.43	W 2, See 1 heiter gute Sicht	
	51°13,8' N 2°45,3' O	1. Anlauf beginnt.
0005	51°14,6' N 2°47,2' O	1 Mine im Gerät detoniert. Kleine Ladung, kleine Wassersäule, Gerät bleibt klar.
0008	51°15 ' N 2°47,6' O	1 Mine geschnitten.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
28.7.43		
0010	51°15,6' N 2°47,8' O	Endboje passiert.
		Da der Anlauf trotz Minenschnitt ausgebojt wurde, laufe ich am Bojenstrich mit BB-Staffel herunter, Anlauf wird wiederholt. Minenfrei.
0015		2. Anlauf.
0040		3. Anlauf.
0108		4. Anlauf.
0128		5. Anlauf.
0143		6. Anlauf.
0203		7. Anlauf.
0224		8. Anlauf.
0244		9. Anlauf.
0257	51°15,5' N 2°46 ' O	1 Mine im Gerät detoniert. Anlauf wird wiederholt.
0305	51°14,8' N	10. Anlauf.
0316	2°45,2' O	1 Mine im Gerät detoniert. Gerät abgeschlagen. Anlauf wird wiederholt.
0317		11. Anlauf minenfrei.
		Brecke wegen Zeitmangel Räumarbeiten ab. Letzter Bojenstrich bleibt liegen.
0325	bei Pkt. 210	Gerät wird aufgenommen- Von Land aus werden 3 Leuchtgranaten geschossen, die die Flottille beleuchten (Fahrzeuge sind nicht zu sehen). Über Pkt. 212 "Herz-Zehn" Marsch nach Ostende in Normalstellung, Fahrt 15 sm. R 96 fährt mit GBT voraus.
0410	Ostende-Mole	passiert.
0425	Versorgungskai	festgemacht.

Das Fahren des GBT-Bootes (Vorraus) hat keine Schwierigkeiten gemacht, es konnte immer gut eingesteuert werden.

Ausgeht Fernschreiben an 2. Sich.Div.:

1.) Gebiet von 51°15,6' N 2°47,8' O
51°15,6' N 2°46,1' O
51°14,5' N 2°45,3' O
51°13,8' N 2°44,5' O
51°13,8' N 2°45,3' O
51°14,3' N 2°46,9' O freigesucht, mit 11 AnlAufen. SDG 6 m - Stander. 4 u. 5 m u.N.N. MinenanlAufe wiederholt. 2 Boote mit GBT.
Auf 51°14,6' N 2°47,2' O eine Mine im Gerät detoniert. Eine weitere auf 51°15 ' N 2°47,6' O geschnitten,
auf 51°15,5' N 2°46 ' O und
51°14,8' N 2°45,2' O je eine Mine im Gerät detoniert. Minen kleine Ladung, kleine Wassersäule. Wegen Zeitmangel abgebrochen. Letzter Bojenstrich, weiß, liegt noch aus.

2.) 03.25 Uhr 3 Leuchtgranaten vom Land aus, beleuchten Flottille.

3.) Absicht für 28.7.43:
Ablaufen wegen "Herz-Zehn" bis Pkt. 212 mit SDG u. GBT.
Freisuchen Gebiet von 51°15,6' N 2°46,1' O
51°15,2' N 2°45,5' O
51°15,1' N 2°44,3' O
51°14,5' N 2°45,3' O.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
28.7.43		Dann Diagonalanlauf durch gesamtes Gebiet. Dann Ablaufen Wege Herz von Pkt. 212 nach Pkt. 206 in breiter Formation. 23.00 Uhr Ostende aus, wieder ein gegen 04.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 142/100
		Aufgabe: für 28./29.7.43: Wegeablaufen mit SDG und GBT Weg "Herz-Zehn" bis Pkt. 212. Freisuchen Gebiet zwischen 51°14,3' N 2°46,9' O; 51°15,6' N 2°47,8' O; 51°15,6' N 2°51,2' O; 51°15,1' N 2°51,2' O
	29./30.7.43	Freisuchen N.W.-Gebiet gem. dort. GKdos 142/100. 2.Sich.Div. GKdos 5789 A1
		Absicht: Das Gebiet muß in ungefährer Stromrichtung freigesucht werden. Die Anläufe sind dann so klein, daß Geräteboote wegen des großen Anlaufweges von Bojenstrich zu Bojenstrich nichts schaffen. Daher Freisuchen des Gebietes in 2 Gruppen zu je 6 Booten. Jede Gruppe 1 G.B.T.-Boot voraus.
		F-Bootsgruppe Freisuchen Gebiet von Westen bis 51°15,6' N u. 2°49,5' O; 51°14,6' N u. 2°47,8' O im Durchstoßverfahren. SDG u. GBT.
		Gruppe R 92 Freisuchen Gebiet ostwärts davon und anschließend Ablaufen Weg "Herz-Zehn" bis kurz vor Pkt. 212 (gemäß Rücksprache mit A1 nur bis zur 7 m-Grenze vor Pkt. 212, da sonst Standerwechsel erforderlich wäre).
		Fernschreiben an 2. Sich.Div.: Absicht für 28./29.7.43: Auslaufe mit 12 Booten 22.45 Uhr Ostende zur Durchführung Aufgabe in 2 Gruppen. Ostende ein gegen 04.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 143/100
		Durchführung:
	Ostende	
2245	Versorgungskaie	abgelegt.
2285	Mole	passiert.
2310	Strombank	querab, 2. Gruppe entlassen.
	W O - 1 wechselnd, Seeg. O klarer Himmel gute Sicht	1. Gruppe:
		Marsch nach Pkt. 208.
2315		Gerät ausgebracht, R 96 setzt sich mit GBT vor. 1 Bojenboot achtern. Anfangspunkt angesteuert.
		Anfangspunkt wurde nicht genau erreicht, muß wieder kehrt machen und zum 1. Anlauf neu anlaufen.
29.7.43	Wind o - 1 wechselnd See O blauer Himmel sehr gute Sicht	Starkes Meeresleuchten, schlechte Peilungsmöglichkeit.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.7.43		
0100	Pkt. 208	1. Anlauf nach S.W.
0117		2. Anlauf.
0135		3. Anlauf.
0150		4. Anlauf.
0205		5. Anlauf.
0213		6. Anlauf.
0229		7. Anlauf.
0244		8. Anlauf.
0258		9. Anlauf.
0312		10. Anlauf.
0322		11. Anlauf.
0334		12. Anlauf
0345		Gerät aufnehmen, Bojen fischen. Keinen Räumerfolg Marsch über Strombank nach Ostende in Normalstellung, Fahrt 16 sm. R 214 war nach Bojenfischen bei 2. Gruppe zur 1. Gruppe gekommen.
0420	Ostende-Mole	passiert.
0431	Versorgungskai	festgemacht.mit 7 Booten.
		2. Gruppe:
28.7.43		
2310	Strombank	querab.
2326		Gerät aus, SDG, R 94 mit GBT voraus, 1 Bojenboot achtern.
	51°14,6' N 2°47,8' O	angesteuert.
2345		1. Anlauf nach N.O.
29.7.43		
0001		2. Anlauf.
0020		3. Anlauf.
0030		4. Anlauf.
0049		5. Anlauf.
0100		6. Anlauf.
0107	Strombank "Herz-Zehn"	St.B.-Staffel, Wegablaufen, Weg "Herz-Zehn".
0120	1 sm NO Pkt. 212	kehrtgemacht.
0135	Strombank	Gerät eingenommen. Ohne Befund. Kein Räumerfolg. R 214 zur 1 Gruppe entlassen.
0205		Nach dem Bojenlichten Leuchtgranaten von Land, E.S.-Patrone geschossen.
0232	Strombank	Normalstellung, Fahrt 15 sm. Einlaufen.
0241	Ostende-Mole	querab. In der Einfahrt gewartet, bis Sperre auf.
0316	Versorgungskai	fest.

...rine-Vordrucklager J. J. Augustin Glückstadt Ausliefe-...gestellen: Wilhelmshaven, Kiel, Gotenhafen, Utrecht

Din A 3

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.7.43		Ausgeht Fernschreiben an 2. Sich.Div.:
		1.)Gebiet gem. GKdos 5789 A1 freigesucht mit GBT und SDG in 2 Gruppen. Keine Minen. 4 u. 5 m u. K.N.,
		2.)Weg "Herz-Zehn" bis 1 sm vor Pkt. 212 und zurück mit GBT u. SDG abgelaufen. Keine Minen. 5 m u. K.N.
		3.)02.05 Uhr u. 02.07 Uhr je eine Leuchtgranate von Land.
		4.)Absicht für 29./30.7.43: Gem. G Kdos 142/100 Ostende aus 23.00 Uhr, wieder ein gegen 04.00 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 145/100
		Absicht für 29./30.7.43: Aufgabe wird in 2 Gruppen durchgeführt.
		F-Bootsgruppe: Freisuchen westl.Gebiet mit SDG u. GBT im Durchstoßverfahren.
		Gruppe R 92: Wegablaufen in breiter Formation mit GBT u. SDG von Pkt. 206 nach Pkt. 212 von Pkt. 212 -"Herz - Zehn" nach Strombank u. zurück nach Pkt. 212. Von Pkt. 212 nach Pkt. 206 u. zurück nach Pkt. 208. Diagonalanläufe von Pkt. 208 nach Strombank, von Strombank nach 51°14,5' N 2°45,3' O nach 51°15,6' N 2°49,6' O nach Strombank.
		Durchführung:
		F - B o o t s g r u p p e :
	Ostende Versorgungskai	
	Wind o - 1	
	See o - 1	
	klar, Sicht	
2300	10 sm.	abgelegt mit 6 Booten, Normalstellung, 16 sm Fahrt. Marsch nach 51°15,5' N 2°46,5' O
2312	Mole	querab.
2323	Strombank	querab.
		Gerät ausgebracht, St.B.-Staffel, R 96 mit GBT voraus. Bojenboot wirft Anfangsboje.
30.7.43	Wind 0 - 1	
	See 0 - 1	
0000	klar	
	Sicht 8 sm.	Anfangsboje querab.
0016		1.Anlauf nach S.W.
0035		2. Anlauf.
0054		3. Anlauf.
		4. Anlauf.
		R 96 hat Maschinenhavarie, scheert aus.
0117		5. Anlauf.
0132		6. Anlauf.
0143		7. Anlauf.
0159		8. Anlauf.
0206		Gerät einnehmen, Bojen fischen. Kein Räumerfolg

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
30.7.43		
0233		Marsch nach Strombank. Einlaufen, Normalstellung, Fahrt 15 sm.
0300	Ostende-Mole	querab.
0315	Versorgungskai	festgemacht.
		Um gerade Anläufe zu bekommen, mußten die Bojenstriche über der N.W.-Ecke des Gebietes weiter ausgebojt werden.
		2. G r u p p e :
29.7.43	Ostende	
2306	Versorgungskai	mit 6 Booten abgelegt.
2318	Mole	querab. Marsch in Normalstellung, Fahrt 15 sm. nach Pkt. 206.
2336	Pkt. 206	
2338	Pkt. 206	SDG u. GBT ausgebracht. Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln. GBT-Boot voraus. Fahrt 12 sm.
30.7.43	Wind o - 1	
	See 0 - 1	
	klar	
	Sicht 8 sm.	
0004	Pkt. 210	Wegablaufen in breiter Formation.
0012	Pkt. 212	
0030	Strombank	
0055	Pkt. 212	
0104	Pkt. 210	
0119	Pkt. 206	
0135	Pkt. 208	
0140	Strombank	
0157	51°14,5' N 2°45,3' O	
0206	51°15,6' N 2°49,6' O	
0225	Strombank	Gerät aufnehmen. Ohne Befund. Keine Minen u. Vorkommnisse. Einlaufen, Normalstellung, Fahrt 15 sm.
0235	Ostende-Mole	querab.
0305	Versorgungskai	fest.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
30.7.43		Ausgeht Fernschreiben an 2. Sich.Div.: Aufgabe durchgeführt in zwei Gruppen zu je 6 Booten.
1.)		F-Bootsgruppe: Gebiet freigesucht mit GBT u. SDG 5 m ü.K.N. von 51°15,9' N u. 2°45,5' O 51°15,2' N u. 2°44,2' O 51°14,5' N u. 2°45,3' O 51°15,5' N u. 2°46,5' O. keine Minen.
		Gruppe R 92: Weg abgelaufen in breiter Formation mit GBT u. SDG von Pkt. 206 nach Pkt. 212, von Pkt. 212 - Herz-Zehn Strombank und zurück nach Pkt. 212, von Pkt. 212 nach Pkt. 206 und zurück nach Pkt. 208, von Pkt. 208 nach Strombank nach 51°14,5' N u. 2°45,3' O nach 51°15,6' N u. 2°49,6' O nach Strombank. 5 m u. K.N.. Keine Minen u. Vorkommnisse.
2.)		Gesamt freigesuchtes Gebiet vom 27. bis 30.7.43: zwischen 51°15,6' N u. 2°51,2' O 51°15,1' N u. 2°51,2' O 51°14,3' N u. 2°46,9' O 51°13,8' N u. 2°45,3' O 51°13,8' N u. 2°44,5' O 51°14,5' N u. 2°45,3' O 51°15,2' N u. 2°44,2' O 51°15,9' N u. 2°45,5' O 51°15,6' N u. 2°46,1' O 51°15,6' N u. 2°51,2' O Chef 8.R.Fl. GKdos 147/100
	Ostende Versorgungskai	Kein Einsatz.
31.7.43	Ostende	Gem. Befehl 2. Sich.Div. verlegen Boote nach Brügge.
	Brügge	Keine Vorkommnisse.
16.-31.7.43	Rotterdam Gusto_Werft	R 99 Werftliegezeit.
	Rotterdam Alte-Wilton Werft	R 95 Werftliegezeit.
16.-20.7.43	Amsterdam, Droogdock	R 96 Werftliegezeit.
21.-24.7.43	Brügge	R 96 Marsch durch Binnenweg zur Flottille nach Brügge.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.-20.7.43	Ostende Seegers-Werft	R 213 Werftliegezeit.
21.-23.7.43	Ostende	R 213 auf Anschluß an Flottille gewartet.
23.-26.7.43	Ostende Werft	R 92 Werftliegezeit.

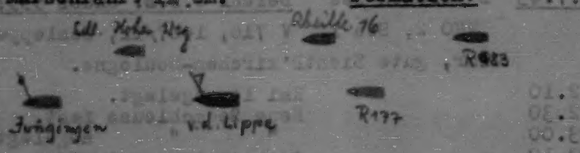
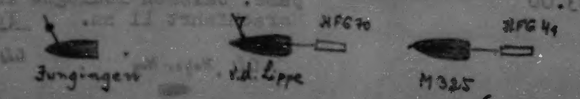
Buch-Vorfertiger J.J.Augustin Glückstadt Ausliefe-
rungslager: Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Uetersen
B 36 (neu) Bln A 3

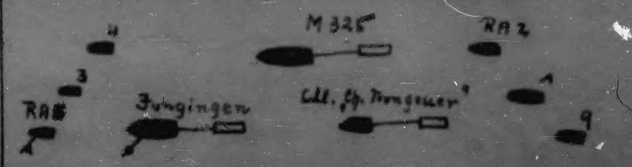
Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

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 8. R ä u m b o o t s f l o t t i l l e Begleitschiff "Jungingen" Begonnen am: 16. Juli 1943 Abgeschlossen am: 31. " 1943 Kommandant: Oblt.z.S. d.R. Krebs

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

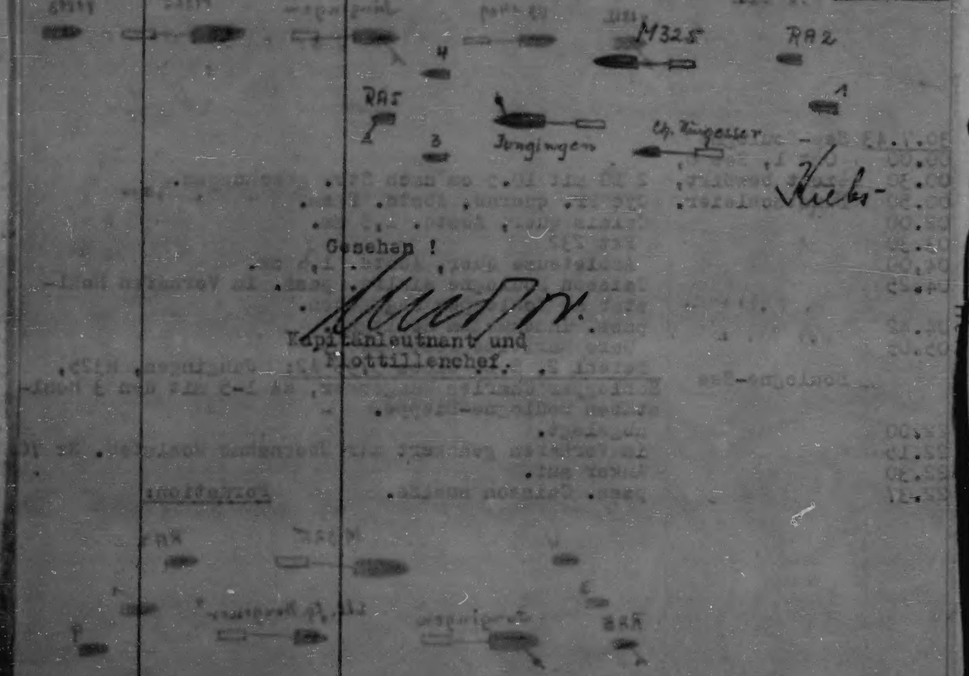
Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
16.7.43 bis 22.7.43	Dünkirchen	Keine Vorkommnisse. Kiebs
23.7.43	D'kirchen-See NNO 2, See 1, klar, gute Sicht	Befehl 2.S.D. Gkdos 5557 A2: Jungingen, Brommy, V 718, 1507/11, Schlepper C152S (Geleit 2697) D'kirchen-Boulogne.
22.10		Kai 11 abgelegt.
22.30		Neue Seeschleuse fest.
23.00		" " abgelegt
23.10		Aussenmolen auslaufd. pass. Formation: V 718, V 1507, V 1511, Brommy, Jungingen, Schl. C152S. Marschfahrt 10 sm. Kiebs
24.7.43	See-Boulogne	
00.10	NNO 2, See 1,	pass. Pkt. 222
01.10	klar, gute Sicht	" " 227
01.53		" " 231
02.15		" " 232
03.05		" Caisson Boulogne einlfd.
03.30		Gare Maritime festgemacht.
	Boulogne-See	Befehl 2.S.D. Gkdos 5585 A2: Jungingen, Brommy, R 177, Schlepper Hoher Weg, Abeille 16 (Geleit 2652) Boulogne-Dünkirchen.
23.00		pass. Caisson Boulogne auslfd. Marschfahrt 11 sm. Formation: Schl. „Hoher Weg", Schl. „Abeille 16", Brommy, Jungingen, R 177
23.33		Ambleteuse Fr. quer, Abstand 1,5 sm.
23.57		Kap Gris Nez Fr. quer, " 1,0 " Kiebs
25.7.43	See-Dünkirchen	
00.55	NO 2-3, See 1-2,	Blanc Nez Fr. quer, Abstd. 1,7 sm
02.30	klar, sehr gute	Oye Fr. quer, Abstd. 3,1 sm.
02.50	Sicht.	pass. Tonne CW
03.50		" " 15W
03.55		Aussenmolen D'kirchen einlfd. pass.
04.10		Neue Seeschleuse festgemacht.
05.25		Innenhafen Kai 11 festgemacht.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
	D'kirchen-See	Befehl 2.S.D. Gkdos 5623 A2: v.d.Lippe, R 177, Jungingen, Senl. Hoher Weg, Abeille 16,(Geleit 2652) D'kirchen-Vlissingen.
22.00		Kai 11 abgelegt.
22.15		Neue Seeschleuse fest.
23.00		Aussenmolen auslfd. pass.
		Marschfahrt 11 Sm. Formation:
		
23.30		Tn 6 E an Bb.
23.45		" 1 E " Stb. Kuhs-
26.7.43	See-Vlissingen	pass. Pkt. 212
00.50	NNO 2, See 1,	R 83 bei Stroombk. Tn nach Ostende entlassen.
01.10	stark phosphor-	Zeebrügge quer, Abstd. 1 sm.
02.45	eszierendes Was-	Kruishofd Fr. quer, Abstd. 0,7 sm.
03.35	ser, sehr gute	Vlissingen Hafensperre einlfd. pass.
04.40	Sicht.	Aussenhafen festgemacht.
05.05		verholt zum Kohlenprahm. Nehmen 70 ts. Kohlen.
06.00		wieder Aussenhafen fest.
13.00		Kuhs-
27.7.43	Vlissingen-See	Befehl 2.S.D. : Jungingen, v.d.Lippe, M 325, HFG 41,70 Vlissingen-Dünkirchen.
22.00		Aussenhafen abgelegt.
22.12		auf Reede geankert z. Übernahme d. Hohlstäbe.
23.45		Anker auf, Weitermarsch auf Weg Herz 10.
		Marschfahrt 11 sm, Formation:
		
		Kuhs-
28.7.43	See-D'kirchen	Leuchtt. 4 Stb. querab.
00.22		8-10 kl. Fahrzeuge Nähe pkt. 208 antworten auf
03.25	NO 2, See 2,	mehrmalige ES-Anforderung nicht, darauf
03.26	leicht bewölkt	2 LG mit 10,5 cm über den Verband gesetzt. Ge-
	dunstig, stark	ben darauf richtiges ES und werden als eigene
	phosphoresz. Was-	R-Boote ausgemacht.
	ser.	pass. Pkt 212
03.43		Tonne 12 Bb. querab
04.42		" 6K Stb. "
04.55		Aussenmolen D'kirchen einlfd. pass.
05.25	W 2, See 2	Neue Seeschleuse fest
05.45		Innenhafen Kai 11 fest
07.20		Kuhs-

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
29.7.43	D'kirchen-See	
08.55-		MES- Schleifenfahrt. Nächste Vermessung bis
10.05		10.9.43
		Befehl 2.S.D. Gkdos 5752 A2: Jungingen, UJ 1409, M 325, V 1612/13 und HFG 41/70/73 nach Boulogne.
21.55		Kai 11 abgelegt, nach Neue Seeschleuse.
22.45		Aussenmolen auslfd. pass.
22.52		Reede geankert zur Übernahme Hohlstab. Nr 70.
23.10		Anker auf. Marschfahrt 10 sm. Formation:
		
		Kuhs-
30.7.43	See-Boulogne	
00.00	Ost 1, See 0,	
00.30	leicht bewölkt,	2 LG mit 10,5 cm nach Stb. geschossen.
00.50	Dunstschleier.	Oye Fr. querab, Abstd. 2 sm.
02.00		Calais quer, Abstd. 1,5 sm.
03.30		Pkt 232
04.00		Ambleteuse quer, Abstd. 1,6 sm.
04.25		Caisson Boulogne einlfd. pass. Im Vorhafen Hohlstab an Schlepper abgegeben.
04.42		pass. Innenmolen Boulogne.
05.05		Gare Maritime festgemacht.
	Boulogne-See	Befehl 2. S.D. Gkdos 5795 A2: Jungingen, M325, Schlepper Charles Nungesser, RA 1-5 mit den 3 Hohlstäben Boulogne-Dieppe.
22.00		abgelegt.
22.15		im Vorhafen geankert zur Übernahme Hohlstab. Nr 70
22.30		Anker auf.
22.37		pass. Caisson auslfd. Formation:
		
		Marschfahrt 11 sm, Weg Herz Karo.
23.00		Kap d'Alprech quer, Abstd. 1,1 sm. Kuhs-
31.7.43	See-Dieppe	
00.25	SSO 2-3, See 2,	Le Touquet Fr. quer, Abstd. 2,5 sm.
01.25	leicht bewölkt,	Berck Fr. quer, Abstd. 3 sm.
03.40	Dunstschleier	Le Treport quer, Abstd. 2,5 sm.
05.06		Dieppe-Reede geankert. Trotz Fernschreiben war
		Abnahme der Hohlstäbe nicht vorbereitet.
06.10		Hohlstab an Schlepper Nungesser abgegeben.
06.21		Fl.-Alarm. 2 Spitfire nähern sich den ankernden Booten auf 3000 mtr, drehen dann wieder ab und verschwinden. Auf Anordnung Hafennähe musste Boot bis 08.30 auf Reede liegen bleiben, da zwischenzeitlich nicht mehr genug Wasser zum Einlaufen.

KODAK SAFETY FILM

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
08.26		Anker auf.
08.33		Passe. Aussenmolen-Dieppe einlfd.
09.15		Kai Henry 4. festgemacht.
		Befehl 2.SrDe : Mit denselben Booten weiter na
	Dieppe-See	nach Le Havre.
22.30		abgelegt.
22.40		Molen auslfd. pass.
22.45		Dieppe Reede geankert zur Übernahme Hohlstab.
		Übernahme war wieder nicht vorbereitet, sodass
		Boot erst 23.50 Anker auf gehen konnte.
23.55		Marschfahrt aufgenommen , Weg Karo. Formation:



Gesehen !

Kapitänleutnant und
Flottillenchef.

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr. Gkdos 2524 A3

1. Anlage zu B.S.W.
B.Nr. Gkdos 2961/43 g.Kdos.
St.Qu., den 12. August 1943.

Geheime Kommandesache!

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x), Prf.Nr. 1 u. 2,
nachrichtlich:
8. Räumboots - Flottille. Prf.Nr. 3.

Betrifft: K.T.B. 8. R.-Fl. vom 16. - 31.7.43.
Vorgang : 8. R.-Fl. Gkdos 361 vom 6.8.43 (nur an 2. Sich.Div.).

In Anlage wird K.T.B., sowie K.T.B. Abschnitt Maschine der 8. R.-Flottille für die Zeit vom 16. - 31.7.1943 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 19 - 20: Der Hafenkommandant war wegen Mangels eines geeigneten Hafenschleppers nicht in der Lage die Hohlstäbe abzunehmen und hatte dieses der Division telefonisch gemeldet. Durch Einsatz von zwei Hafenschutzbooten hat er versucht Beistand zu geben. Vorfall gab Veranlassung, den Schlepper H 9 S von Le Havre dorthin zu verlegen. Im übrigen hätten die RA-Boote im ruhigeren Wasser des Hafens die Hohlstäbe abnehmen können. A 3 -

Anlage 1 zu 1/Skdos Bfds.

2648.

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. Gkdos 2961 A 5

den 28. August 1943

Ob.d.M
Eing. 31 AUG 1943

An

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

nachrichtlich:

2. Sicherungsdivision " " 2
8. R.-Flottille " " 3

-6-

Anbei wird das K.T.B. der 8. R.-Flottille vom
16. - 31. 7. 43
mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sich.Div. vorgelegt.

Zusatz für 8. R.-Flottille:

Zum 27.7.43 S. 6, Bemerkung über "Durchführung":

Bei Schilderung von Räumverfahren ist zur besseren Übersicht die Beifügung einer Verfahrensskizze angebracht.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

1) Sag. Qu. 1. T. Of. Kr 6/9 Hagen

6 Anl.

2) K. [illegible] 8. SEP. 1943 [illegible]

3) [illegible] 1/Skl or Kr
1/Skl.
L A. 1. c

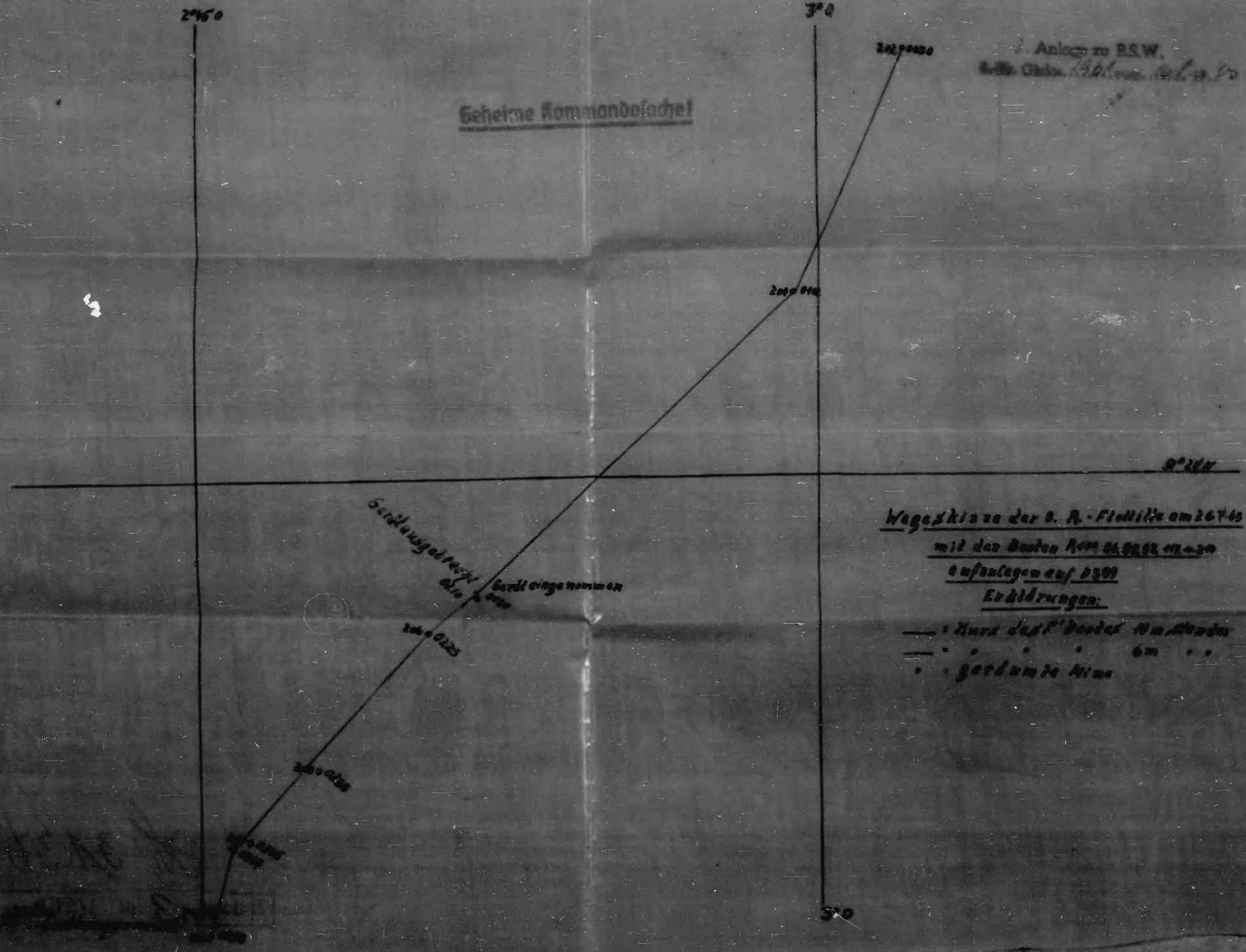
1 SKl 24396 g.Kdos.
31. Aug. 1943

- 6 Anl.

Anlage zu 2. Sich Div Gkd. 2524/43

Anlage zu B.S.W.
Schlb. Gkdos. 2361 vom [illegible]

Geheime Kommandosache!

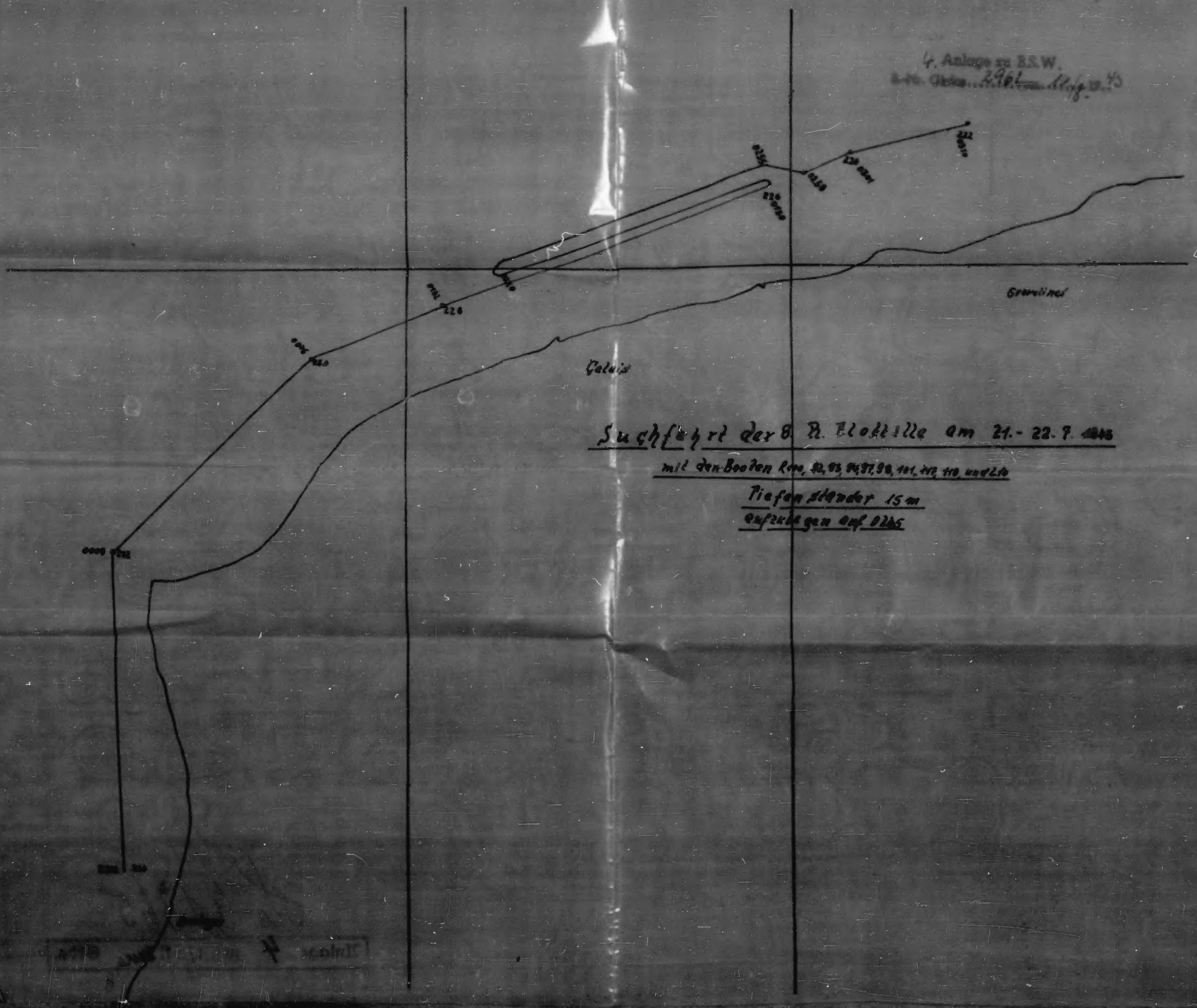


Wegeskizze der 8. R.-Flottille am 26.7.45
mit den Booten Rom 56, 58, 62, 117 u. 210
aufzulegen auf D389
Erklärungen:
— : Kurs des F'Bootes 11m Stunden
— : " " " 6m " "
• : geräumte Mine

Geheime Kommandosache!

Anlage ... Zu 2. Sich. Dir. Gkdos. 2962/43.

4. Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos. 2961 ... 11/8 43



Suchfahrt der 8. Pr. Flottille am 21.-22.7. 1943

mit den Booten R100, 92, 93, 94, 97, 98, 101, 117, 118 und 210

Tiefenstander 15 m

aufzulegen auf 0245

Anlage ... Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 2524/43.

5. Anlage zu B.S.W. 2961 16/ 19 43

Räumskizze der 8. R. Flottille mit R100 [illegible]

für die Zeit vom 27.7.1943 - 30.7.43

Geheime Kommandosache!

Masstab 1 cm = 4 cm

Erklärungen:

Prefenstander 6 m

— Kurs des F'bootes am 27.-28.7.43

— " " " " 1. Gruppe am 28.-29.7.43

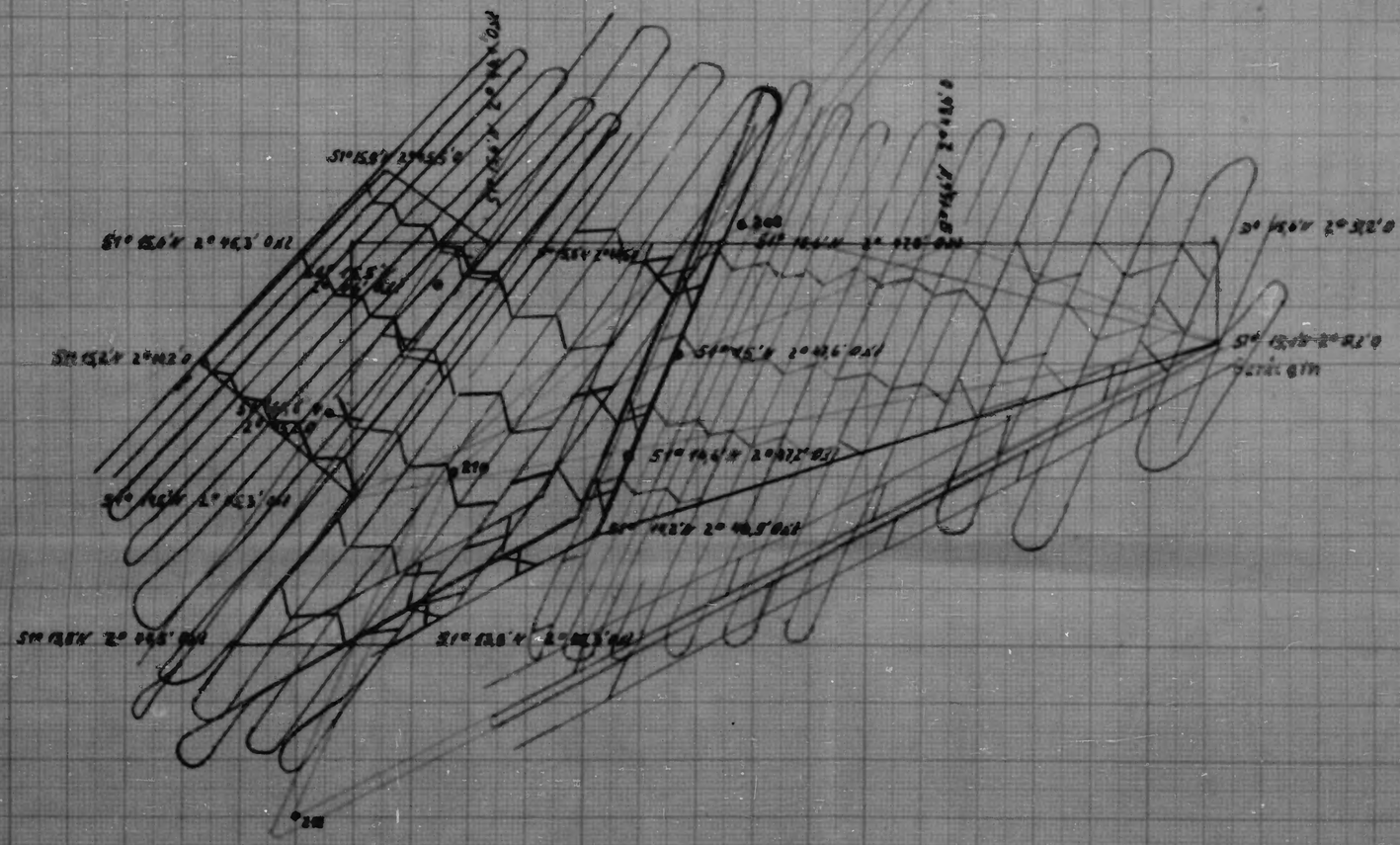
— " " " " 2. " " " 28.-29.7.43

Piefenstander 8 m

— " " " " 1. Gruppe 29.7.-30.7. " 8 m

— " " " " 2. " 29.7.-30.7. " 8 m

● geschnittene Mine



Anlage ... Zu T.Bck.Div.Gkdos. 2514/43.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse

Geheime Kommandosache! 15. AUG. 1943 296/43 Anl.

F 17/1

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Kaiser
Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing.)	Schumann
II.-Flo.-Ing.	Stf.Leutnant (Ing.)	Schütz

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten: Dienstgrad:	Name:
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Stbs.Obermaschinist	Böbs
R 94	Obermaschinist	Henke
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Obermaschinist	Krain
R 98	Obermaschinist	Schultz
R 99	Obermaschinist	Hansen
R 100	Obermaschinist	Günther
R 101	Obermaschinist	Günzel
R 117	Obermaschinist	Pahst
R 118	Obermaschinist	Schröter
Jungingen	Stbs.Obermaschinist	Breikorn
R 213 10.R.-Fl.	Obermaschinist	Kraus
R 214 10.R.-Fl.	Obermaschinist	Möbius

Angefangen: 16.7.1943
Abgeschlossen: 31.7.1943

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse		
	Boote die über den Berichtsabschnitt hinaus a.K.B.sind.			
Boot:	Werft:	a.K.B. von	bis	Grund:
R 95	Neue Wilton	4.4.	30.11.43	Schiffsboden über 20 Spanten aufgerissen.Kiel gebrochen.
R 99	Gusto,R'dam	29.3.	30.9.43	Minentreffer im Vorschiff
	Boote die während des Berichtsabschnitt wieder K.B.wurden.			
R 96	A.D.M.A'dam	4.4.43	20.7.43	Durch Beschuß Brand im Maschinenraum.Ausfall beider Hauptmotoren.
R 213	Seeghers Werft	6.6.43	20.7.43	Leck im Maschinenraum durch Berührung mit Dalben
	Boote die während des Berichtsabschnitt a.K.B. und wieder K.B. wurden.			
R 92	Baliard & Crighton Ostende	23.7.43	26.7.43	Wechsel des Bb.Propellers Siehe Störungsmeldung R 92,Nr.4 Gruppe A

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
16.7.bis 31.7.43	R 93,94,97,98,100, 101,117,118,214	
20.7.bis 31.7.43	R 96,213	
16.7.bis 22.7.43 und 26.7.bis 31.7.43	R 92	Keine besonderen Vorkommnisse
16.7.bis 31.7.43	Jungingen	

Oeffrand

Gesehen:
Der Flottillenchef:

Kaptlt.

Der Flottilleningenieur :

Ricken

~~[illegible]~~

Stb. Bd. Monat: Flo.-Ing.i.V.

Gesehen:

Bonnet

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

Gesehen:

[illegible]

Anlage 6 zu 1/Stk 44396 Stds. (Ing. Kapt. Ing.)

[illegible] Verbandsingenieur [illegible]

Anlage.... Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 2741/41

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

2 Anlage zu B.S.W. 2. Nr. Gkdos. 3360 vom 13.9.1941

Anlage 2 zu Nr. Gkdos. 5005/43

Geheime Kommandosache!

Lt 32483a

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille.

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Muser
Flottilleningenieur:	Oblt.(Ing.)	Schuhmann
II. Flottillenin.:	Sdf.(Lt.(Ing.))	Schütz

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
"Jungingen	Oblt. z.S. d.Res.	Krebs	takt. 18.Vp.unter=stellt.
R 92	Oblt. z.S.	Mellenthin	
R 93	Lt. z.S.	Munz	
R 94	Lt. z.S.	Dobringer	
R 95	Lt. z.S.	Mätz	
R 96	Lt. z.S.	Strauß	
R 97	Lt. z.S.	Küchemann	
R 98	Lt. z.S. d.Res.	Wiest	
R 99	z.Zt. ohne Kdt.		Werftliegezeit.
R 100	Ob.Strm.	Rembs	
R 101	Lt. z.S.	Bäßler	
R 117	Lt. z.S. d.Res.	Braack	
R 118	Lt. z.S. d.Res.	Kretschmer	
R 213	St.Ob.Strm.	Spieß	bis 11.8. von 10. R.-Fl. unterstellt.
R 214	Oblt. z.S.	Weber	- desgl. -

Begonnen: 1.8.43

Abgeschlossen: 15.8.43

Anlage: 1 Räumskizze.

Meftrand

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.8.43	Brügge	R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117, 118, 213 u. 214 - Kein Einsatz, keine Vorkommnisse.
2.8.41 1400 1500 1805	Brügge Ostende Versorgungskai	Boote verlegen in 2 Gruppen nach Ostende. Festgemacht.
		Aufgabe: Freizusuchen Seegebiete zwischen: 1.) 51° 0,7' N 1° 49' O 51° 2,7' N 1° 48' O 51° 5,4' N 1° 59,3'O 51° 2,8' N 2° 0,4'O 2.) 50° 58' N 1° 38' O 50° 59' N 1° 37' O 51° 1,7' N 1° 45,2'O 51° 0,8' N 1° 46' O In Gebiet 1. mit E F A zu rechnen. In Gebiet 2. Mark XIX mit Ziehleine (ZE wahrscheinlich abgelaufen) und E F A. Arbeiten mit S.D.G. u. GBT. Sicherungsgruppe seewärts herausstaffeln. Seegebiete bis Südkante Gebiet 1 u. 2 sind freigesucht. B.-Gruppe M.P.A. Flandern vonnöten bestellt. 2. Sich.Div. Gkdos 5870 A 1
		Absicht: Da wegen Zeitmangel kein ganzer Anlauf durchgeführt werden könnte, Absicht verlegen nach Calais. Auslaufe Ostende mit 12 Booten 2300 Uhr nach Calais auf Herz -neun- Herz. Dort ein gegen 0230 Uhr. Gem. Hüst Nieuport 3 treibende Minen mit Korkleinen gesichtet. Nach Rücksprache mit 2. Sich.Div. Asto v.D. ist auf Weg Herz zwischen Pkt. 212 u. Pkt. 213 nicht frei. Absicht Weg Herz -neun- bleibt also bestehen.
2300	Ostende Versorgungskai	Durchführung: Abgelegt mit den Booten R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117, 118, 213 u. 214.
	Wind NW 1-2 See 1 heiter leicht bewölkt, gute Sicht.	
2315	Herz - Neun	Enge Normalstellung, Fahrt 15 sm.
2352	Pkt. 213	
3.8.43	Wind NW 1 See 1, heiter, leicht bewölkt gute Sicht.	
0008	51° 8,7' N 2° 34' O	Minendetonation, 10 - 15 m querab R 97. Hohe dunkle Wassersäule (R 97 war 8. Boot in Normalstellung). Wahrscheinlich Geräuschmine. R 97 schießt

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
3.8.43		R 97 schießt roten Stern. Sofort Fahrt 4 sm, nach RB kehrt gemacht, 2 Boote zum unterfangen R 97 gehen längsseit.
0008		R 97 meldet leichte Beschädigungen, keinen Wassereinbruch, kann Fahrt 15 sm halten. Kehrt gemacht, alter Kurs und Fahrt, Fortsetzung Marsch nach Calais.
0026	Pkt. 214	Formationen Kiellinie.
0105	Pkt. 218	
		F.T. 0009/53 Kr. wurde nicht von Leitstelle gehört, daher Abgabe optisch an MSS Mole Dünkirchen. MSS zeigte Mitte Morsespruch nicht verstanden und gab mit Morselampe seewärts "Morsespruch Geräuschminen-Detonation". Es muß gefordert werden, daß MSS derartige Sprüche nicht mit so großen Signalmitteln geben, da Morselampe meilenweit abgelesen werden kann. Ebenso ist der Gebrauch der Morselampe bei Auslaufen der Verbände seitens der MSS unnötig, da Morselampe im Hafen genügt (Maßnahmen sind nach Landseite abgeblendet).
0126	Pkt. 220	
0157	Pkt. 224	
0230	Pkt. 228	
0250	Calais-Mole	querab.
0315	Innenhafen	festgemacht.
	Fernschreiben an 2. Sich. Div.:	Auf 51° 8,7' N und 2° 34' O Minendetonation, 10 - 15 m querab R 97, wahrscheinlich Geräuschminen. Boot hat leichte Beschädigungen, bleibt aber voraussichtlich klar. Hohe dunkle Wassersäule. R 97 war 8. Boot in Normalstellung, Fahrt 15 sm. Chef 8. R.-Fl. Gkdos
0800	Calais	R 97 verholt zur Werft zu Instandsetzungsarbeiten.
1900		R 97 aus der Werft zurück, Boot behelfsmäßig abgedichtet. R 97 weiterhin klar.
		Aufgabe 3./4.8.43: Auslaufe Calais 2300 Uhr. Durchführung Aufgabe Gebiet 1. Wieder ein gegen 0400 Uhr. 4 Boote als Sicherung seewärts. Chef 8. R.-Fl. Gkdos 150/100
		Durchführung: In einer Nacht kann eine sm breit freigesucht werden. Lege 1/2 sm nördlich Südkantegebiet Mittelbojenstrich. Mit SDG-doppelt einseitig mit BB-Staffel am Mittelbojenstrich im Zickzackverfahren. Bojenboot boit Mittelbojenstrich neben dem F-Boot aus.
	Wind NO 1-2 See 1 bedeckt Regen	
2300	Calais	mit R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117, 118, 213 u. 214 abgelegt.
2308	Mole	passiert. Formation Normalstellung. Marsch nach Pkt. 228.
2328		mit nördlichem Kurs, die Sände an St.B. lassend, Gerät SDG doppelt 20 m Stander an 66 BB ausgebracht. BB-Staffel. R 96 setzt sich mit GBT vor, R 93 fährt als 4. Boot in der Staffel GBT.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.8.43	Wind NO 1-2 See 1 bedeckt, vereinzelt Regen, mäßige Sicht.	
0005	nördl.Pkt.228	1 Anlauf Kurs 74°.
0018	51° 1,9' N 1° 53,5' O	R 92 und 98 Gerät auf Wrack abgeschlagen.
0036		Bombenwurf 4 - 6 Bomben, 50 m querab R 93. Flugzeug mit abgestelltem Motor.
0041		Anlauf beendet.
0105		Kehrt gemacht am Mittelbojenstrich zurück.
0145		Anfangsboje, Kurs 254° Endboje querab, 2. Anlauf beendet. Kehrtgemacht, am nördlichen Bojenstrich, Kurs 74°, angelehnt.
0155		3. Anlauf.
0156		Bombenwurf. 6-8 Bomben, 50 m querab R 97. Kein Flugzeug gesehen. Keine Beschädigungen.
0223		3. Anlauf beendet, Endboje querab. Kehrt gemacht, am südlichsten Bojenstrich angelehnt.
0232		4. Anlauf, Anfangsboje querab, Kurs 254°.
0246	Wind O 1-2 See 1, heiter, gute Sicht	Bombenabwurf. 4 Seemeile ostwärts der letzten Boote. 3 Bomben und wahrscheinlich ein Leuchtkanister. Helle rote Flammenentwicklung, Brenndauer ungefähr 8 Min. R 117 stellt Körper in Größe Bojenlicht fest. Keine Beschädigungen.
0316		4. Anlauf beendet. Endboje querab, Kurs 210°. Gerät einnehmen.
	51° 2,55' N 1° 57,5' O	R 118 hat eine Mine im Gerät. EFA. Befehl: Mine bei Einfahrt Calais auf Strand zu setzen.
0320		Gerät ist ein. Marsch nach Calais in Normalstellung.
0425	Calais-Mole	querab.
0445	Schleuse	fest.
0530	Schleuse	abgelegt.
0540	Innenhafen	fest.

R 118 hat Mine Gerät auf Strand gesetzt. Nachprüfung ergab, daß Mine nicht mehr im Gerät.

Fernschreiben an 2. Sich.Div.:

1.) Gebiet freigesucht mit SDG und GBT

von				
51°	0,7'	N	1°	49' O
51°	1,2'	N	1°	48,7'O
51°	3,9'	N	2°	0' O
51°	3'	N	2°	0,35'O

7,5 bis 10m unter K.N. Auf 51° 2,55' N 1° 57,5' O eine EFA im Gerät. Mine wurde auf Strand bei Calais geschleppt, beim Aufnehmen des Geräts verloren.
Im südosten freigebliebener Streifen entstanden durch Stromversetzung und verschiedener Lage von "Walde" und "Oye" (erneut bestätigt). Streifen wird morgen nach Peilung abgesucht. R 92 und 98 auf 51° 1,9' N 1° 53,5' O Gerät abgeschlagen auf Wrack (keine Mine).

2.) 0036 Uhr Bombenwurf. 4-6 Bomben 50 m querab R 93. Flugzeug mit abgestelltem Motor.
0156 Bombenabwurf. 6-8 Bomben 50 m querab R 97. Kein Flugzeug gehört oder gesehen.
0246 Bombenabwurf. 1 sm ostwärts der letzten Boote.
3 Bomben und wahrscheinlich ein Leuchtkanister. Helle rote Flammenentwicklung. Brenndauer ungefähr 8 Min..R 117stellte

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.8.43		R 117 stellte Körper in Größe Bojenlicht fest. Keine Beschädigungen.
		3.) Absicht für 4. - 5. 8.43:
		Calais aus 2300, Fortsetzung Aufgabe. Wieder gegen ein 0415. Chef 8. R.-Fl. Gkdos 153/100
0800	Calais - Innenhafen	R 97 verholt zu Instandsetzungsarbeiten in die Werft.
1545		Alle Boote verholt.
1600	Außenhafen	fest.
2300	O 1 See 1 heiter, gute Sicht	mit R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117, 118, 213 u. 214 abgelegt.
2305	Mole	querab.Formation Normalstellung, Kurs 260°.
2315	Tonne CalaisII	Staffelformation BB.. SDG doppelt einseitig,
2322		16 m Stander ausgebracht.
		1. Anlauf nördlich vom 3./4.8.43 nach Peilung und alter End- und Anfangsboje.
2358		Anfangsboje querab 1. Anlauf.
5.8.43	O z S 1 See 1 heiter, gute Sicht, helle Nacht.	
0001		Bombenabwurf, 4-5 Bomben und Bordwaffenbeschuß. 10 - 20 m von R 98 entfernt. Keine Beschädigungen.
0002		Feuer von 5 Booten eröffnet, 1 motoriges Flugzeug. Feuer eingestellt.
0002		Endboje querab, 1. Anlauf, Minenfrei.
0030		2. Anlauf südlich Gebiet vom 3./4.8.43 (freigebliebener Streifen), nach Kopplung angesteuert. Anfangsboje durch Bojenboot neu ausgelegt.
0046		2. Anlauf, Anfangsboje querab.
0047		Bombenabwurf, 2 Bomben, keine Beschädigungen. Flugzeug kurz erkannt, einmotorig, kurz beschossen.
0107	51°2' N, 1°53,9' O	Minendetonation im Gerät R 100. Große Wassersäule. Große Ladung. Gerät abgeschlagen.
0120		Endboje passiert, Anlauf wird wiederholt.
0134		Bombenabwurf, 6 Bomben, 30 m von R 101. Keine Beschädigungen. Flugzeug, einmotorig, wird kurz beschossen.
0140		zur Wiederholung des Anlaufs Anfangsboje passiert.
0200		Bombenabwurf. 4 Bomben 10 - 20 m von R 93. Bordwaffenbeschuß. R 93 einen Schwerverletzten und Beschädigungen durch Splitter. Feuer eröffnet im Abflug.
02225		Endboje passiert. Minenfreier Anlauf.
0236		4. Anlauf, Anfangsboje vom Bojenboot geworfen. Anlauf nach Peilung.
0240	Wind O.z.S. See 1 bedeckt, gute Sicht	Bombenabwurf, 6 Bomben 30 m von R 213 und Bordwaffenbeschuß. Keine Beschädigungen. Flugzeug von 3 Booten kurz im Abflug beschossen.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2.8.43 0320	-	Endboje, Anlauf beendet, keine Minen. Gehe auf Südkurs und nehme Gerät ein, Bojenboote nehmen Bojen auf. Danach Einlaufen Calais in Normalstellung.
0410	Calais - Mole	querab.
0425	Innenhafen	festgemacht.

Ausgeht Fernschr. an 2. Sich.Div.:

I. 1. Anlauf nördlich Gebiet vom 3./4.8.43 minenfrei.
2. Anlauf südlich Gebiet vom 3./4.8.43 eine Mine im Gerät. F-Boot detoniert. Große Wassersäule, große Ladung (51° 02' N u. 1°53,9' O), Gerät abgeschlagen. Anlauf wiederholt. Minenfrei.
4. Anlauf südlich Kante, minenfrei. Gesamt freigesuchtes Gebiet 3. - 5.8.43 zwischen: 51° 0,7' N 1° 49' O
51° 1,5' N 1° 48,7' O
51° 4,1' N 1° 59,8' O
51° 2.8' N 2° 0,4' O.

II. 0001 Uhr Bombenabwurf, 4 - 6 Bomben und Bordwaffenbeschuß. Bomben 10 - 20 m von R 98, keine Ausfälle.
0017 Uhr Bombenabwurf, 2 Bomben, keine Ausfälle.
0134 Uhr Bombenabwurf, 6 Bomben, 30 m von R 101. Keine Beschädigungen.
0200 Uhr Bombenabwurf, 4 Bomben, 10 - 20 m von R 93. Bordwaffenbeschuß. R 93 1 Schwerverwundeter und Beschädigungen durch Splitter.
0240 Uhr 6 Bomben, 30 m von R 213 und Bordwaffenbeschuß. Keine Beschädigung.
Bei allen 5 Anflügen wurde Flugzeug von einzelnen Booten erkannt und Feuer eröffnet.
Richtungsscheinwerfer von Calais beleuchtete Küstenvorfeld, Boote daher bei den ersten Anflügen gut auszumachen.

III. R 118 auf 51° 3,8' N 1° 58,7' O Gerät abgeschlagen durch Grundberührung (16 m Stander).

IV. Absicht für 5./6.8.43:
Fortsetzung Aufgabe im N.W. heutigen Gebietes. Calais aus 2300 Uhr. Wieder ein 0415 Uhr.
Chef 8.R.Fl. GKdos 157/100

Calais
Nach Rücksprache mit A 1 stehen 3 A-Boote, die in Boulogne liegen, 8. R.Fl. zur Verfg. als Seitensicherung.
Fernschr. an Chef 2. A.Fl.:
Gem. Rücksprache mit A 1 steht Gruppe AF 9 schon Nacht 5./6.8.43 zur Verfg.. Arbeitsgebiet zwischen:
51° 2,7' N 1° 48' O
51° 5,4' N 1° 58,3' O
51° 4,1' N 1° 59,8' O
51° 1,5' N 1° 48,7' O.

Flottille steht mit Gerät 0050 Uhr bei 51° 5,1' N u. 1° 59,4' O Kurs 250° nach 51° 2,4' N u. 1° 48,1' O, um 0140 Uhr, dann Kurs 70°.

AF 9 Marsch von Pkt. 226 über 51° 2,4' N 1° 48,1' O zum Treffpunkt mit Flottille gegen 0100 Uhr im Räumgebiet. Flottille seewärts passieren und Seitensicherung seewärts in Sichtweite Übernehmen. Fahrt 12 sm. 1 R-Boot kommt längsseits zur Abgabe Befehl.
Chef 8.R.Fl. Gkdos 157/100

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
.8.43	Calais	Aufgabe entfällt wegen Wetterlage.
2000	WSW 7 - 8 See 5 - 6	
.8.43	Calais	Kein Einsatz wegen unverändert schlechter Wetterlage.
7-8.43	Calais	

Eingeht neuer Befehl:
Nacht 6./7.8.43 Feindortung Qu. AN 8777 von LM nach MI. Minenverseuchung möglich.
Wegen Durchmarsch 2 Boote 8.M.S.Fl. Nacht 7./8.8.43 vorherige Minenkontrolle erforderlich.
1.) 8.R.Fl. vor Beginn Freisuchaufgabe (Gebiet 1.) Wegablaufen mit SDG und GBT Pkt. 226 bis 220, dann Durchführung Aufgabe nördlich Calais. Bei Auftreffen auf Ankerminen auf Weg Herz Minenalarm durch Kr.FT.
2.) 8.M.S.Fl. so auslaufen, daß Boulogne bei Hellwerden erreicht wird. Bei Minenalarm durch C/36.M.S.Fl. oder 8.R.Fl. nicht auslaufen bezw. kehrtmachen.
3.) Zusatz für 8.R.Fl.: Neuen Zeitpunkt Treffen mit Gruppe direkt regeln. 2.Sich.Div. GKdos 5937 Al
2.A.Fl.

Absicht für 7./8.8.43:
2230 Uhr mit 12 Booten Calais aus. Wegablaufen von Pkt. 226 und zurück nach Pkt. 224, anschließend Fortsetzung Räumarbeiten Gebiet 1.. Calais ein gegen 0430.
Chef 8.R.Fl. GKdos 160/100

Aufgabe wegen anhaltender Schlechtwetterlage verschoben.
Kein Einsatz.

8.8.43	Calais	Wegen Wetterlage kein Einsatz.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.8.43	Calais	Gem. Rücksprache mit Al entfällt Fortsetzung der Räumarbeiten wegen Mondhelligkeit. Aufgabe nur Wegablaufen.
		Absicht für 9./10.8.43: Auslaufe 22.45 Uhr Calais nach Pkt. 226. Dann mit SDG und GBT nach Pkt. 220. Dann Dünkirchen ein gegen 0200 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 164/100
2030	Calais	R 92, 94, 96, 100, 117 u. 118 durchgeschleust zum Außenhafen.
2140	Außenhafen Wind N 2 See 2, lange Dünung, heiter heller Mondschein, gute Sicht	R 93, 97, 98, 101, 213, 214 durchgeschleust zum Außenhafen.
2245		abgelegt.
2250	Mole	querab. Formation Normalstellung.
	Weg Herz	
2335		Formation Dwarslinie mit zurückgebogenen Flügeln. SDG beiderseitig und GBT ausgebracht.
2358	Pkt. 226	Wegablaufen.
10.8.43		
0015	Pkt. 224	
0035	Pkt. 220	Gerät eingenommen. Ohne Befund. Normalstellung. Einlaufen.
0112	Dünkirchen Mole	querab.
0120	Seeschleuse	festgemacht.
0200	Seeschleuse	abgelegt.
0215	R-Bunker und Kai 11	fest.
		Auf der Strecke wurden erneut Winkelmessungen zur Feststellung Lage von "Oye" durchgeführt. Ergebnis: Lage "Oye" 50°59'39'' N 2°2'28'' O.
		Eingeht Fernschreiben von 2.Sich.Div.: 10.8.43 Marsch nach Ostende, dabei Wegablaufen mit G.B.T. Ab Pkt. 214 zusätzlich mit SDG. Absicht melden. 2.Sich.Div. GKdos 6039 Al

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
10.8.43	Dünkirchen	Absicht für 10./11.8.43: Auslaufe 2300 Uhr Dünkirchen nach Ostende. Auf Weg Herz/Herz Zehn mit GBT und ab Pkt. 214 mit SDG. Ostende gegen 0200 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 167/100
		Gem. Anruf von 2.Sich.Div. wird Aufgabe bis Klarstellung neuer Minenlage verschoben. Kein Einsatz.
11.-12.8.43	Dünkirchen	Kein Einsatz. R 213 u. 214 am 12.8.43 zur 10.R.Fl. entlassen.
13.8.43	Dünkirchen	Eingeht neue Aufgabe: 13./14.8.43 mit SDG und GBT Dünkirchen Herz bis Pkt. 202 - Wielinger Tonne - Herz Zehn bis Strombank. Ostende ein. Auf Zieleinrichten achten, festgestellt zwischen Pkt. 212 bis Pkt. 214 und auf SW-Zipfel "Wenduyne-Bank". Absicht melden. 2.Sich.Div. GKdos 6102 Al
		Absicht: Auslaufen Dünkirchen 2230 Uhr zur Durchführung Aufgabe. Ostende ein gegen 0430 Uhr. Chef 8.R.Fl.
		Durchführung: Wegen Wetterlage verschoben.
14.-15.8.43	Dünkirchen	Kein Einsatz wegen anhaltenden schlechten Wetters und Vollmond.
1.-15.8.43	Rotterdam Gusto-Werft	R 99 Werftliegezeit.
	Rotterdam Alte Wilton-werft	R 95 Werftliegezeit.

KODAK SAFETY FILM

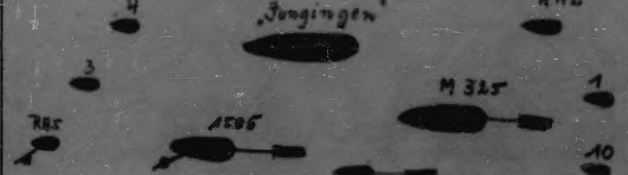
Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Strömg, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Geheime Kommandosache K R I E G S T A G E B U C H der 5. K ä u m b o o t s f l o t t i l l e Begleitschiff "Jungingen" Kommandant: Oblt z.S. d.R. Krebs Komsandant i.V.: Op.Strm. Schmidt Begonnen am: 1. August 1943 Abgeschlossen am: 15. August 1943

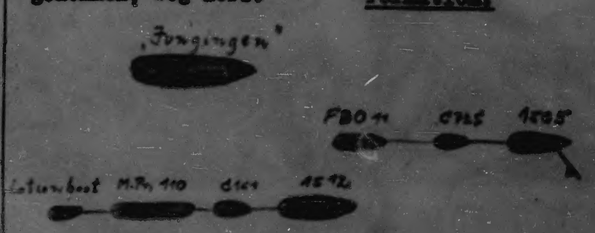
Heftrand

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

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.8.43	See–Le Havre	
00.1[illegible]		pass. Pkt 10 (Weg Karo)
03.20	ONO 2–3, See 2,	Fecamp quer, Abstd. 0,7 sm.
04.20	starke Gewitter-	Cap d'Antifer quer, Abstd. 1,5 sm.
05.15	böen, Schauer,	pass. Baggerschüttstelle.
05.40	Wetterleuchten.	Bei Tn. A2 auf Einlaufkurs 90 Grad
06.00		Molen einlfd. pass.
06.10		im Vorhafen Abgabe des Hohlstabes an Schlepper.
06.25		Kai Jeanne Convert fest.
		Befehl 2.S.D.: Jungingen, 1505, M325, D-38.M.S., Schl. Nungesser und 3 Hohlstäbe nach Cherbourg. Schmidt
2.8.43	Le Havre–See	
21.15		abgelegt.
21.40		Molen auslfd. pass.
22.00		Tn A2 Bb. quer, Marschfahrt 11 sm aufgenommen, Weg Herz Bube, Formation:



23.00		pass. Pkt. 248 b. Schmidt
3.8.43	See–Cherbourg–See.	
00.38		Pt. de Ver quer, Abstd. 7 sm.
02.15	SW 2–3, See 2,	pass. Pkt. 248 a, Kurs 328 Grad.
03.55	stark bewölkt,	Pt. de Barfleur quer, Abstd. 3,5 sm.
05.40	gute Sicht.	Aussenmolen Cherbourg einlfd. pass.,
06.10		Kohlenpier festgemacht, nehmen anschliessend 55 Ts. Bunkerkohle.
		Befehl 2.S.D.: 1505, 1512, Jungingen, Schl.C723, Schl. C151, FB O 11, ein Lotsenboot nach Le Havre abgelegt.
21.30		
22.40		Aussenmolen auslfd. pass., Marschfahrt 11 sm aufgenommen, Weg Herz. Formation:



23.35		Pkt. 252
23.50		Fl.Alarm, Flugz.Geräusche tief. Schmidt

Tag / Uhrzeit	Ort / Wetter	Vorkommnisse
4.8.43	See-Le Havre	
00.05		Pt.de Barfleur quer, Abstand 2,5 sm.
00.10	NW2, See1, leicht	Alarm beendet
00.15	bewölkt, gute	Kurs 90 Grad, Weg Herz
01.19	Sicht	Alarm, Flugzeugbeschuss voraus auf Weg Herz
01.30		Alarm beendet
02.56		Pt.de Var quer, Abstand 13 sm.
05.20		Tonne A2 Stb.quer 0,2 sm.
05.50		Le Havre Mole einlaufend passiert
06.10		Joannes Couvert Kai fest.
7.8.43 - 15.8.43	Le Havre	Keine Vorkommnisse.

Gesehen:

Kaptlt. u. Flottillenchef.

Heftrand

Anlage ... Zu 2. Sich. Div. Gkdos 2761/43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 1. Räumbootsflottille

1 Anlage zu B.S.W.
B.-Nr. Gkdos 3360 vom 13.9. 1943

Geheime Kommandosache! 32483b

Tag / Uhrzeit	Ort, Liegeplatz, Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
	Flottillenchef:	Kapitänleutnant Huser
	Flottilleningenieur:	Oberleutnant (Ing.) Schuhmann
	II.Flo.-Ing.:	Stf.Ltg(Ing.) Schütz
	Bootsnummer:	Leitende Maschinisten: Dienstgrad: Name:
	R 92	Obermaschinist Schulz
	R 93	Stabsobermaschinist Böhm
	R 94	Obermaschinist Menke
	R 95	Obermaschinist Tupper
	R 96	Obermaschinist Fliegner
	R 97	Obermaschinist Kruis
	R 98	Obermaschinist Schmätz
	R 99	Obermaschinist Hansen
	R 100	Obermaschinist Günther
	R 101	Obermaschinist Gunkel
	R 117	Obermaschinist Pauck
	R 118	Obermaschinist Schröter
	Zugführer	Stabsobermaschinist Dreikorn
	R 213 (10,5 m-Fl.)	Obermaschinist Kraus
	R 214 (10,5 m-Fl.)	Obermaschinist Rübius

Abgelöst am: 5.8.1943
Abgelöst bis: 15.8.1943

Anlage 4 zu KTB 25777/43 geh.

Heftrand

Bestand

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
	Boote, die über den Berichtsabschnitt hinaus a.K.B. sind:	

Boot:	Werft:	a.K.B. von:	bis:	Grund:
R 95	Neue Wilton, Rotterdam	4.4.	30.11.43	Schiffsboden über 20 Spanten aufgerißen. Kiel gebrochen.
R 99	Gusto, Rotterdam	29.3.	30.9.43	Minentreffer im Vorschiff.

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
1.8.43 bis 2.8.43	R 92,93,94,96,97, 98,100,101,117 118,213 u.214	Keine besonderen Vorkommnisse
3.8.43	R 92,93,94,96,97, 98,100,101,117,118 213 u.214	Kriegsmarsch von Ostende nach Calais ohne Gerät. R 97 hat vor Dünkirchen eine Minendeto = nation 20 bis 30 m Stb.querab. (Wahr = scheinlich Korkantennenmine.) Leichte Beschädigung des Hecks und der Heckrolle. Keine Ausfälle.
4.8.43	R 92,93,94,96,97, 98,100,101,117, 118,213 u.214.	Keine besonderen Vorkommnisse.
5.8.43	R 92,93,94,96,97,98 100,101,117,118, 213 u.214	Boote sind im Seegebiet vor Calais bei einer Räumaufgabe. Zwischen 00^{55} und 02^{30} h Angriffe durch feindliche Bomber. Bomben fallen in unmittelbare Nähe der Boote. Auf " R 93 " werden die Klarsichtscheibe und 2 weitere Scheiben des Kartenhauses zer = stört. Boot bleibt voll betriebsklar.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
6.8.43 bis 12.8.43	R 92,93,94,96,97, 98,100,101,117 118,213,214.	
13.8.43 bis 15.8.43	R 92,93,94,96,97, 98,100,101,117 118.	Keine besonderen Vorkommnisse.
1.8.43 bis 15.8.43	Jungingen	

Bei der Brennstoffübernahme am 5.8.43 in Calais traten wiederum Schwierigkeiten auf. Es wird vorgeschlagen, daß der Flottille ein kleines Tankfahrzeug 75 bis 100 m^3 Inhalt zur Verfügung gestellt wird, sobald sie in diesem Seegebiet arbeitet. Siehe K.T.B. vom 16. bis 31.3.43.

Flottillenchef : Kaptl.

Flottilleningenieur : Ob.Lt.(Ing.)

Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision:

Die oben aufgeführten Brennstoffschwierigkeiten werden nach der Herrichtung größerer Tanks nicht mehr auftreten. Die Flottillen können bis dahin in eiligen Fällen aus den Reservebeständen des Hafenkapitäns Calais den benötigten Brennstoff ergänzen.

Oblt. (Ing.) u. Wis. Ing. i. V.

Gesehen:

K. (Geog. Kapt. Ing.) i. V. und Verbandsingenieur S.O.Ch.

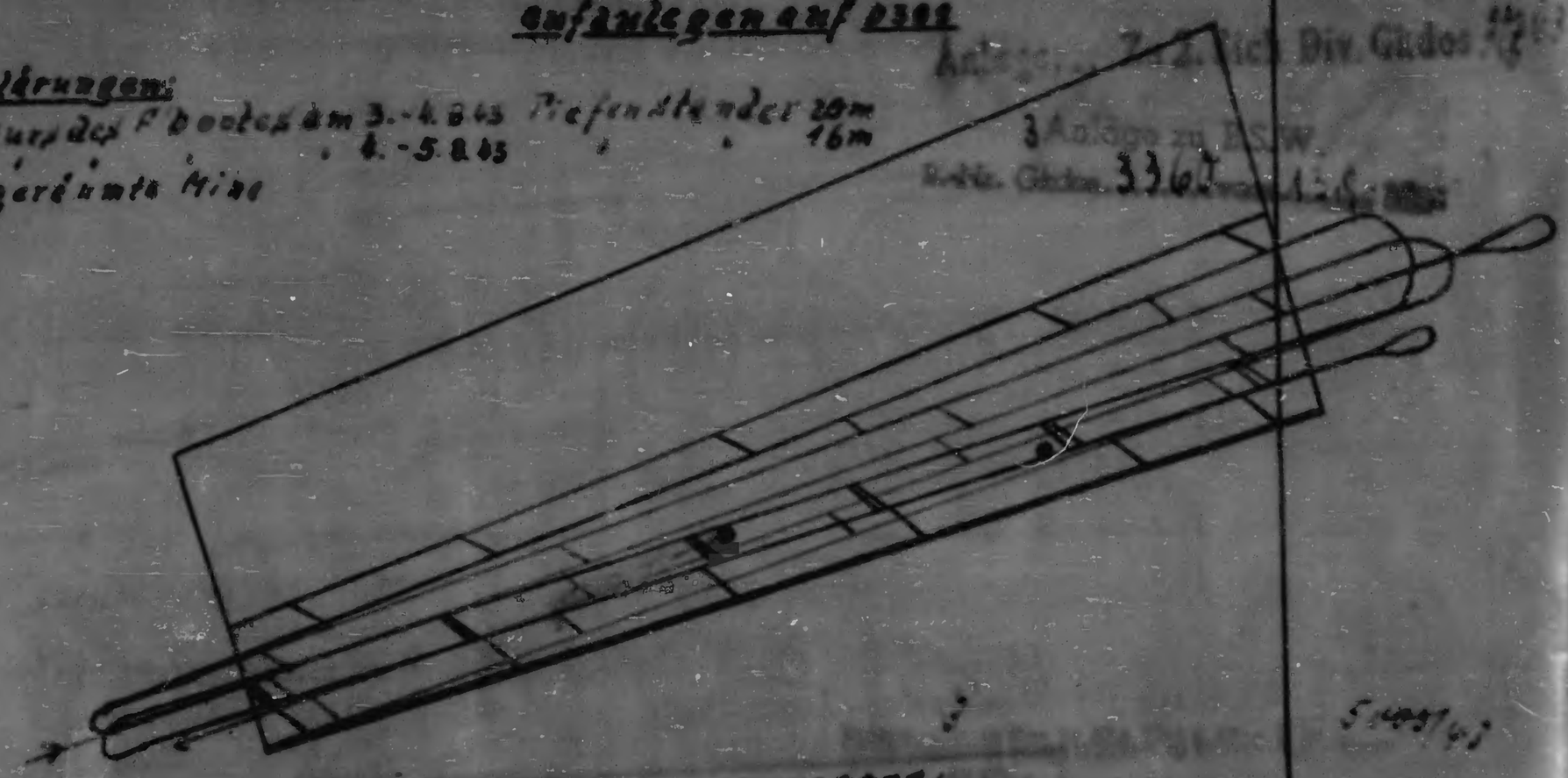
Skizze der 8. Sp.-Fl. mit den Booten Nr. 92-94 96-98 10 11 11 B 20 u. 28

vom 3.5.-5.5.45

aufzulegen auf 0302

Erklärungen:

. Kurs der F Boote am 3.-4.5.45 Tiefenstufen 20m
. " " 4.-5.5.45 " 16m
: geräumte Minen



3 Anlage zu BSW
Nr. Gkdos. 3367

5.4.45 G.J.

3 28977/44

2.) Zu 3.5., 3.0. 0105 Uhr und Stellen nahme der 2. Sicherungsdivision. Dem kommandierenden Admiral Kanalküste, Rahn, wurde dieser Vorfall mitgeteilt und gebeten, alle Signalstellen im Kanalbereich erneut anzuweisen, grundsätzlich nach See zu mit kleinster Lichtquelle zu arbeiten, da sonst in der Nähe liegende feindliche Kleinfahrzeuge für sie wichtige Hinweise erhalten. Weiterhin muss eine derartige Wiederholung von Horchsprüchen aus Gründen der Geheimhaltung vermieden werden.

Für den Befehlshaber der Sicherung
West
Der Chef des Stabes

Laaden

Anlage 1 zu 1/Skl 28977/44 gKdos.

Befehlshaber der Sicherung West — den 5. Oktober 1943

A.z.t.g. Gkdos 1360 A 2

Marinegruppenkommando West
Eing. -7. OKT. 1943
Skdos 5205

An Geheime Kommando-

Marinegruppenkommando West - Führungsstab - I.Nr. 1

nachrichtlich:

2. Sicherungsdivision " " 2
6. Räumbootsflottille " " 3

Anbei wird das Kriegstagebuch der 6. Räumbootsflottille vom

1. - 15.8.1943

mit Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision und Abschnitt Maschine vorgelegt.

1.) Zu S. 4, 4.8. 0540 Uhr, S.8, 10.8. 0215 Uhr:
Die von einem Vermessungstrupp vorgenommene Nachprüfung der Lage der Feuer Walde und Oye hat ergeben, dass die Angaben im SB-Plan stimmen. 2. Sicherungsdivision ist benachrichtigt worden. Die Angaben der 6. Räumbootsflottille sind vermutlich auf Peilfehler zurückzuführen.

2.) Zu S.3, 5.8. 0105 Uhr und Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision.
Dem Kommandierenden Admiral Kanalküste, Nord, wurde dieser Vorfall mitgeteilt und gebeten, alle Dienststellen im Kanalbereich erneut anzuweisen, grundsätzlich nach See zu mit kleinster Lichtquelle zu arbeiten, da sonst in der Nähe liegende feindliche Kleinfahrzeuge für sie wichtige Hinweise erhalten. Weiterhin muss eine derartige Wiederholung von Morsesprüchen aus Gründen der Geheimhaltung verhindert werden.

Für den Befehlshaber der Sicherung
West
Der Chef des Stabes
Hagen

Anlage 1 zu 1/Skl 2897/43 gKdos

Geheime Kommandosache!

3149.

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führst. Gkdos 5005 /43 AIop.

Ob d. M
15 OKT 1943
- 4 -

Fü.Qu., den 11. Okt. 1943

U. O.K.M. / Skl.

- 4 -

nach Kenntnisnahme vorgelegt.

Nichte zu bemerken.

Im Auftrage!

1 Skl I A. Iac
27
10

1.Skl 28977/43 g.Kdos.
4/11

— 4 Anl. —

keiten werden nach der Herrichtung größerer Tanks nicht mehr auftreten. Die Flottillen können bis dahin in eiligen Fällen aus den Reservebeständen des Hafenkapitäns Calais den benötigten Brennstoff ergänzen. -As

Anlage 1 zu 1/Skl 28977/43 gKdos.

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr. Gkdos 2763 A3

St.Qu., den 18. August 1943.
B.-Nr. Gkdos 3369 vom 13.8.43

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x), Prf.Nr. 1 u. 2,
nachrichtlich:
8. Räumboots - Flottille, " 3.

Betrifft: K.T.B. 8. R.-Flottille vom 1. - 15.8.43.
Vorgang : 8. R.-Fl. Gkdos 395 v. 26.8.43 (nur an 2. Sich.Div.).

-4-

In Anlage wird K.T.B. nebst Abschnitt Maschine der 8. R.-Flottille für die Zeit vom 1.-15.8.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

3.8., 00.01 Uhr: Bei der Minendetonation hat es sich wahrscheinlich um eine Ziehleinenmine gehandelt.

3.8. zu FT 00.09 Uhr: Die Benutzung von Morsegeräten mit geringerer Leuchtkraft wird mit dem betr. M.N.O. unmittelbar besprochen.

Zu Abschnitt Maschine: Die oben aufgeführten Brennstoffschwierigkeiten werden nach der Herrichtung größerer Tanks nicht mehr auftreten. Die Flottillen können bis dahin in eiligen Fällen aus den Reservebeständen des Hafenkapitäns Calais den benötigten Brennstoff ergänzen. -A3

Anlage 1 zu 1/Skl 22977/43 Gkdos

Anlage 1 zu 2. Sich. Div. Gkdos. 2144/43.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse u.s.w.

Geheime Kommandosache!

Kriegstagebuch

der

8. Räumbootsflottille.

Flottillenchef: Kapitänleutnant Kuser
Flottillening.: Oblt.(Ing.) Schuhmann
II. Flottilleningenieur: Sdf.(Lt.(Ing.)) Schütz

Boot:

Jungingen
R 92
R 93
R 94
R 95
R 96
R 97
R 98
R 99
R 100
R 101
R 117
R 118
R 79

Kommandant:

Oblt.z.S.d.Res.	Krebs	takt.18.Vorp.Fl. unterstellt.
Oblt.z.S.	Mellenthin	
Lt.z.S.	Munz	
Lt.z.S.	Dobringer	
Lt.z.S.	Mätz	
Lt.z.S.	Strauß	
Lt.z.S.	Küchemann	
Lt.z.S.d.Res.	Wiest	
z.Zt. ohne Kdt.		Werftliegezeit
Ob.Strm.	Rembs	
Lt.z.S.	Bäßler	
Lt.z.S.d.Res.	Bramck	v.23.-25.8.43 2.R. Fl.unterst.
Lt.z.S.d.Res.	Kretschmer	
Lt.z.S.	Trummler	v.23.-25.8.43 v. 2.R.Fl.unterst.

Begonnen: 16.8.43
Abgeschlossen: 31.8.43

Anlagen: 1 Räumskizze, 1 Gefechtsbericht.
1 Wegeskizze.

i.V. Oberleutnant zur See

Anlage 2 zu 1/Skl 29575/43 Gkdos.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
15.8.43	Dünkirchen Kai 11	Nachtrag zum K.T.B. v. 1.- 15.8.43 R 93 u. 101 Fliegeralarm. Boote beschießen 2 Flugzeuge, Typ "Boeing" B 17. An einem Flugzeug Treffer beobachtet. Flugzeug auf Reede Dünkirchen abgestürzt. Gefechtsbericht wurde gesondert eingereicht.
16.- 17.8.43	Dünkirchen R-Bunker	R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117 u. 118 wegen andauernder Schlechtwetterlage und Mondhelligkeit kein Einsatz.
18.8.43	Dünkirchen R-Bunker	Aufgabe für 18./19.8.43: Dünkirchen aus über Weg Herz mit SDG u. GBT bis Pkt. 208. Ostende ein. Absicht melden. 2.Sich.Div.GKdos 6178 A.v.D.
		Absicht: Auslaufe mit R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117 u. 118 Dünkirchen 22.30 Uhr. Mit Gerät Weg Herz bis Pkt. 208. Ostende ein gegen 01.30 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 171/100
		Durchführung: Wegen Ziehleinenminenverdacht zwischen Pkt. 214 u. Pkt. 212 soll an der südlichen 10 m Linie gefahren werden.
1930-2030	R-Bunker 0 4 - 5 See 3 - 4 klarer Himmel heller Mondschein Außenhafen	abgelegt, durch Nordschleuse verholt.
2238	Außenhafen	mit R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117 u. 118 abgelegt.
2250	15 W	querab. Formation Normalstellung, Fahrt 15 sm.
2303	Pkt. 218	
2315	Pkt. 216	
2330		SDG beiderseitig u. GBT ausgebracht.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
19.8.43 0000	Pkt. 214 Wind O 4-5 See 3-4 klarer Himmel heller Mondschein sehr gute Sicht	Wegablaufen. R 96 steht mit GBT u. SDG vorn. Dahinter restliche Boote in KB Staffel, überlappt. R 94 ebenfalls GBT.
0013	51°10' N 2°39,6' O	
0028	51°12,8' N 2°43,7' O	1 Mine im Gerät R 96 detoniert. Mittlere Ladung. Gerät bleibt klar.
0033	51°12,7' N 2°43,9' O	1 Mine im Gerät R 94 detoniert. Mittlere Ladung. Gerät abgeschlagen.
0035	Pkt. 212	
0045	Pkt. 210	
0052	Pkt. 208	
0104	Tonne Trombank	querab. Gerät einnehmen.
0110		Gerät ist ein. Formation Normalstellung, Fahrt 10 sm., Einlaufen.
0127		Bombenabwurf, 4 Bomben. 1-motoriges Flugzeug. Keine Beschädigungen.
0129		Bombenabwurf. 2 Bomben. Keine Beschädigungen. Flugzeug nicht erkannt.
		Flugzeug griff aus Mondlee an. Wurde nur kurz gesehen. Feuer konnte nicht eröffnet werden, da kein Zielauffassen möglich.
0130	Ostende Mole	querab.
0145	Versorgungskai	festgemacht. R 97 geht in die Werft.
		Ausgeht Fernschr. an 2.Sich.Div.: Weg abgelaufen von Pkt. 214 bis Pkt. 212 an 10 m Linie, dann über Pkt. 208 bis vor Einfahrt Ostende mit SDG u. GBT 5 - 6 m u.K.N. abgesucht. Auf 51°12,8' N u. 2°43,7' O und 51°12,7' N u. 2°43,9' O je eine Mine im Gerät detoniert. Mittlere Ladung. Um 01.27 Uhr vor Ostende Bombenabwurf. 2 Anflüge, 1-motoriges Flugzeug, 4 und 2 Bomben. Keine Beschädigungen. Chef 8.R.Fl. GKdos 175/100
		R 97 aus Werft zurück.
		Aufgabe: Nacht 19./20.8.43 mit SDG u. GBT Ostende aus über Pkt. 208 - 212. Anschließend planmäßiges Räumen Gebiet Pkt. 212 - 213 beiderseits des Weges bis auf flaches Wasser, das Gerätefahren verbietet. Ostende ein. Absicht melden. 2.Sich.Div. GKdos 6216 A1
		Absicht: Auslaufe 2230 Uhr zur Durchführung befohlener Aufgabe. Wieder ein gegen 0400 Uhr. Chef 8.R.Fl. GKdos 177/100
		Durchführung: Da gemäß Rücksprache mit Chef 36.M.S.Fl. beobachtete Minen im Südwesten des freizusuchenden Gebietes liegen, will ich an der nördlichen Sandgrenze anfangen. 1 Anlauf nach Peilung, wird ausgebojt, dann weitere Anläufe im Durchstoßverfahren, Staffelformation, Boote überlappt.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
19.8.43 2330	Ostende Versorgungskai Wind NW 1-2 See 1, heiter klarer Himmel heller Mondschein gute Sicht	mit R 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117 u. 118 abgelegt.
2240	Ostende-Mole	querab.
2254	Strombank	querab. Gerät, SDG u. GBT ausbringen, dann in BB-Staffel Fahrt 12 sm nach Pkt. 212 über Pkt. 208.
2303	Pkt. 208	Vor Pkt. 212 Schiffsort ungenau, kommen auf "Nieuport-Bank". 3-4 sm Querstrom. ? ?

Trotz laufender Peilungen und Lotungen gelingt es nicht sofort, wieder tieferes Wasser zu bekommen. Geräte kommen durch Grundberührung unklar. Da ich Aufgabe so nicht durchführen kann: Absicht kehrtmachen, Gerät neu ausbringen. Signalbefehl: "Kehrtwendung nach BB" wird nur von 2 Booten ausgeführt. Andere Boote fahren auf altem Kurs. Befehle daher Kehrtschwenkung. R 96 mit GBT u. SDG, dahinter R 100 mit unklarem Gerät, dahinter R 92, andere Boote schwenken zur Kiellinie ein. Fahrt 6 sm (wenig Fahrt, damit Gerät nicht abreißen).

Mdr.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
20.8.43	NW 1, See 1 klarer Himmel heller Mondschein, gute Sicht	
0008	51°12,6' N 2°43,3' O	R 92 Minentreffer. Schießt roten Stern. R 97 u. R 118 sofort längsseits zum Unterfangen.

Alle Boote Gerät ein bis auf R 96. R 101 bringt Gerät neu aus und setzt sich mit R 96 vor den Verband.
R 100, dahinter R 97 - 92 - 118, R 93 u. 94 als Schlußsicherung. Fahrt 7 sm. Einlaufe Ostende.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0015	R 117 u. 98 laufen vor nach Ostende, um Sperre, Kran u. Sankrawagen zu bestellen. Unterfangen machte keine Schwierigkeiten. R 92 liegt gut in den Unterfangstandern.	
0030	Pkt. 212	
0100	Pkt. 210	
0110	Pkt. 208	
0145	Strombank	
0208	Ostende-Mole	querab.
0220	Versorgungskai	fest.

Es wurde angenommen, daß wahrscheinlich Geräuschmine, da R 92 im abgesuchten Streifen von R 96 stand. Minendetonation war 10 m an BB R 92, 25 m hohe, schlanke Wassersäule. Wassereinbruch im Vorschiff, Boot machte schnell Wasser. 4 Verwundete.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
20.8.43		

Fernschr. an 2. Sich.Div.:
Im Querstrom auf "Nieuport-Bank" gekommen, Da Geräte unklar, kehrtgemacht. Voraus R 96 mit GBT u. SDG, dahinter R 100 mit unklarem Gerät, dahinter R 92, alle in Kiellinie.
Auf 51°12,6' N 2°43,3' O R 92 Minentreffer. Vorschiff Wassereinbruch, unterfangen, eingeschleppt. 4 Verwundete. Minendetonation 10 m ab, 25 m hohe, schlanke Wassersäule. Da Strom genau gegenan, R 92 im abgesuchten Streifen von R 96, wird Geräuschmine am Ankertau angenommen. Sprengstück an Deck gefunden.
R 92 wird auf Dock "Beliard-Werft" gebracht. Geheimsachen bis auf OSH geborgen. OSH im Funkraum, da wasserlöslich keine Bloßstellung möglich. Sonst keine Vorkommnisse.
Chef 8.R.Fl. GKdos 179/100

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
0800	Ostende	R 92 mit R 97 u. 118 in die Werft verholt. Nach dem Eindocken wurden 15 m Ziehleine, an der Scheuerleiste hängend, gefunden. Annahme Geräuschmine war also falsch.
1300	Ostende-Brügge	R 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 117 u. 118 verholt. (Werftarbeiten R 97 können erst nach Ausdocken R 92 angefangen werden).

Mdr.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
21.8.43	Brügge	kein Einsatz.

Mdr.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
22.8.43 0900	Brügge	Boote verholen nach Ostende.

Aufgabe:
Verlegen nach Dünkirchen.
Absicht:
Ostende 2200 Uhr aus auf Herz - neun nach Dünkirchen. Dort ein gegen 0000 Uhr.
Durchführung:
R 117 kann keine Minenschienen nehmen, da keine Verschraubungen angebracht. Tausche R 117 nach Rücksprache mit R 79 aus, das in Dünkirchen bleibt. R 117 bleibt Ostende. Da R 97 nur bedingt klar, als Ersatzboot Ostende.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
2200	Ostende Versorgungskai NW 2 - 3 See 2, heiter Sicht 4 - 5 sm	mit R 93, 94, 96, 98, 100, 101 u. 118 abgelegt.

	Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1	22.8.43		
	2211	Ostende-Mole	querab. Formation Normalstellung, Fahrt 15 sm.
	2213	Herz-neun	
	2228	Herz-Nanni	
	2319	Pkt. 214	
	2333	Pkt. 218	
	2348	Dünkirchen-Mole	querab.
	2355	Seeschleuse	fest. Keine Vorkommnisse.
	23.8.43	Dünkirchen NW 2 - 3 See 2 , heiter gute Sicht	
	0033	Seeschleuse	abgelegt.
	0050	R-Bunker	fest. R 79 tritt für Aufgabe zur 8.R.Fl. Durchführung 2.Sich.Div. GKdos 221 Chefs A 1 v. 17.8.43 unter Führung Chef 2. R.Fl. wegen Wetterlage um 24 Stunden verschoben. Kein Einsatz.
		Ostende	R 97 kein Einsatz.
2			
	24.8.43	Dünkirchen	
	1900	R-Bunker	verholt nach Kai 11.
	2100	Kai 11	Beginn der Minenübernahme.
	2145		Minenübernahme beendet. Keine Vorkommnisse.
	2250	Kai 11	abgelegt.
	2307	Nordschleuse	fest.
	2333	Nordschleuse	abgelegt.
	2341	Dünkirchen-Mole	querab.
	2345	Tonne 25 W	8.R.Fl. mit den Booten R 100, 93, 94, 96, 98, 101, 118 u. 79 hängen sich in befohlener Formation an 10.R.Fl. an. 2.R.Fl. kommt von achtern auf und übernimmt Führung.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
25.8.43		Durchführung Aufgabe planmäßig. Keine Vorkommnisse. Genäß Kopplung 8. R.Fl. liegt geworfene Sperre etwas südlicher ~~als Befehl~~. Die in eingehenden Besprechungen festgelegten Formations-Änderungen usw. wurden schnell u. ohne Schwierigkeiten durchgeführt.
0307		8.R.Fl. durch Funkspruch nach Ostende entlassen. R 117 hängt an.
	Tonne 3 W	Setze mich mit 16 sm. Fahrt nach Tonne 3 W ab. Formation Normalstellung.
0310	Pkt. 220	Marsch nach Ostende, R 79 nach Dünkirchen entlassen.
0342	Pkt. 218	
0353	Pkt. 216	
0400	Pkt. 214	
0403	Trapegeer-Bank	
0417	Herz-Nanni Herz-neun	
0512	Ostende-Mole	querab.
0522	Versorgungskai	fest. Kein Einsatz.
26.-27.8.43	Ostende	Kein Einsatz.
28.8.43 1145	Ostende	R 93, 94, 96, 98, 100, 101, 117, u. 118 verlegen nach Brügge.
14.45	Brügge	fest. Kein Einsatz.
29.8.43	Brügge	Kein Einsatz.
30.8.43 0900	Brügge	Boote verlegen nach Ostende, da gem. Rücksprache mit Hafenkapitän Ostende Schleuse für 4 Tage außer Betrieb gesetzt wird.
1210	Ostende Versorgungskai	fest. Kein Einsatz.

B 36 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
31.8.43	Ostende Versorgungskai	Kein Einsatz.
20.- 31. 8.43	Ostende Werft	1[illegible] Werftliegezeit. Nach behelfsmäßiger Abdichtung am 29.8.43 nach Brügge verholt. Nach Abgabe Geräte Weitermarsch 30.8.43 12.00 Uhr durch Kanäle nach Rotterdam.
24. - 31. 8.43	Ostende Werft	1[illegible] Werftliegezeit.
16.- 31. 8.43	Rotterdam Gusto-Werft	R 99 Werftliegezeit.
	Rotterdam Alte Wilton-Werft	R 95 Werftliegezeit.

Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Sorgung, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	Geheime Kommandosache

K R I E G S T A G E B U C H

DER

8. R Ä U M B O O T S F L O T T I L L E

Begleitschiff " Jungingen "

Kommandant: Oblt. z. S. d.R. Krebs

begonnen am: 16. August 1943

abgeschlossen am: 31. August 1943

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Nebelboje usw.	Vorkommnisse
	16. bis 31. 8. 43 Le Havre	Keine Vorkommnisse.

Gesehen:

Kaptlt. u. Flottillenchef.

Abschrift.

Kommando 8. R.-Flottille
" R 101 " B.Nr. G 120

An Bord, den 16.8.1943

Geheime Kommandosache!

An

2. Sicherungs - Division.

Gefechtsbericht
über
Beteiligung der Boote "R 93 und R 101 der 8. R.-Flottille am Abschuß eines 4 motorigen Feindbombers über Dünkirchen am 15. 8. 1943.

Beim Fliegeralarm am 15.8.1943 in Dünkirchen lagen R 93 und 101 der 8. R.-Flottille am Kai (s. Skizze). Gegen 20.45 Uhr flog ein starker Verband von 62 viermotorigen feindlichen Bombern westlich Dünkirchen aus. Gleichzeitig überflogen zwei einzeln fliegende Bomber vom Typ "Boeing" B 17 Stadt und Hafen Dünkirchen in etwa 1000 mtr. Höhe (s. Skizze). Sie wurden von den beiden Booten R 93 und 101 beim direkten Anflug auf ungefähr 1800 mtr. Entfernung mit den an Bord befindlichen vier 2 cm Waffen unter Feuer genommen. Bei der östlich fliegenden Maschine wurden von den Besatzungen und vom R.-Bootsbunker aus Treffer im rechten Flügel und Motoren beobachtet. Bombenabwurf erfolgte nicht. Beim Abflug wurden auf etwa 2000 mtr. Entfernung das Feuer eingestellt. Munitionsverbrauch R 93 150 Schuß, R 101 160 Schuß. Während des Beschusses verlor die Maschine sichtbar an Höhe und stürzte ungefähr zwei Meilen in See mit brennendem Motor ab. Fallschirmabsprung wurde nicht beobachtet. Der Absturz wurde von der Landflak und vom R.-Bootsbunker aus beobachtet.

Als Zeugen der Gefechtshandlung zeichnen:

gez. B a e h l e r
Leutnant zur See u. Kommandant

gez. W u n z
Leutnant zur See u. Kommandant

gez. W i e s t
Leutnant zur See u. Kommandant

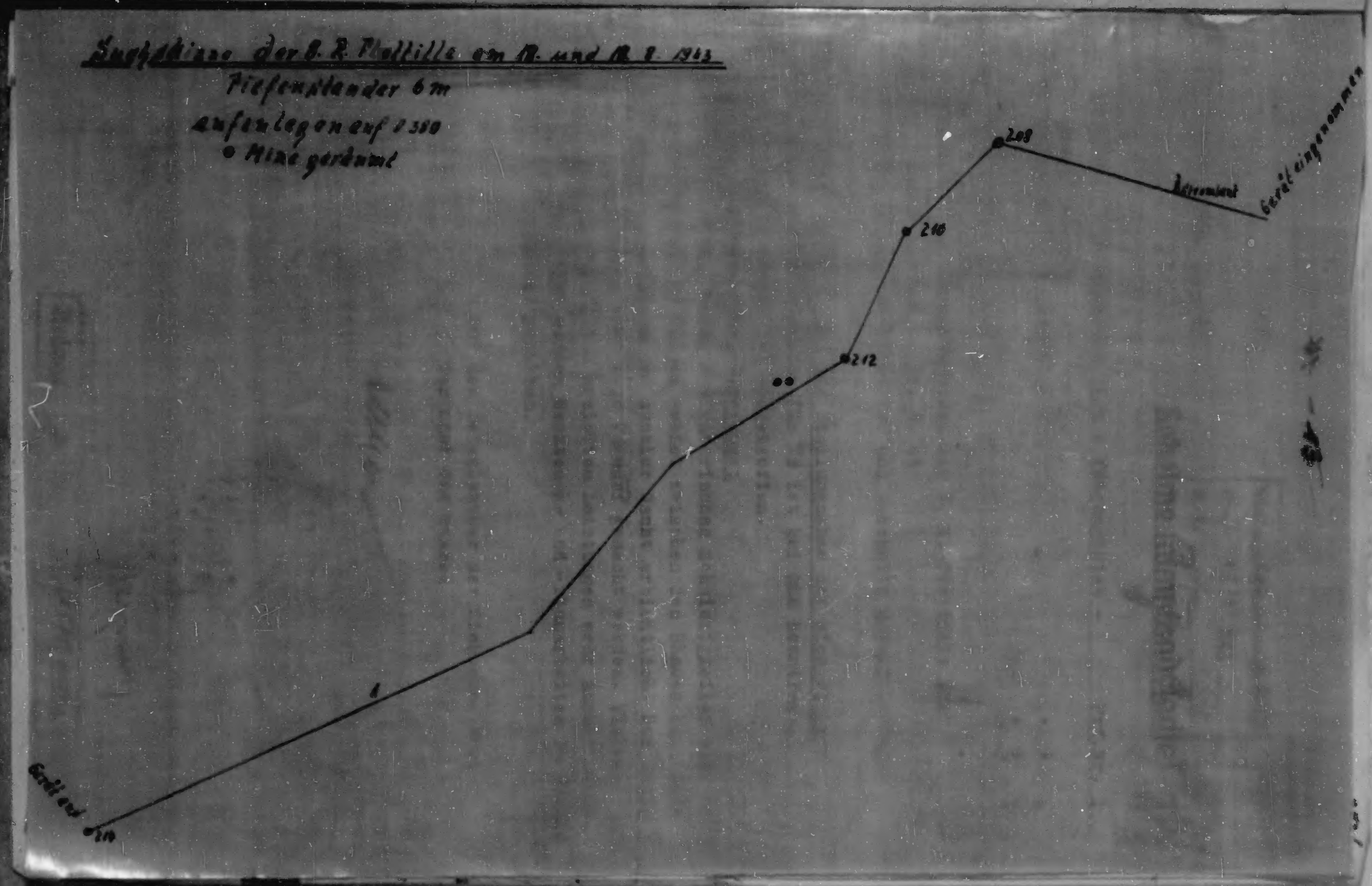
gez. Hockenberger
Ob[illegible] u. Flo.Ob.Stm.

Gesehen:

Kaptlt.u.Flott.Chef.

Für die Richtigkeit der Abschrift:

Ober[illegible].A. und
Adj[illegible].


Suchskizze der 8. R. Flottille am 18. und 19. 8. 1943
Tiefenstander 6 m
aufzulegen auf 1380
• Mine geräumt
208
210
212
Gerät eingenommen
Gerät auf

Befehlshaber der Sicherung
West
B.-Nr. Gkdos 3482 A5

den 11. Oktober 19

13. OKT. 1943

Geheime Kommandosache!

An

Marinegruppenkommando West - Führungsstab - Prf.Nr. 1

nachrichtlich:

2. Sicherungsdivision " " 2

8. R.-Flottille " " 3

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. R.-Flottille vom

16. - 31. 8. 43

mit Stellungnahme der 2. Sich.Div. und Abschnitt Maschine vorgelegt.

1) Zu S. 5, 11. 8. 0900 Uhr und Stellungnahme der Sich.Div.:
Der Einbau der Decksbuchsen für TB ist bei OKM beantragt.
Die Genehmigung dafür ist eingetroffen.

2) Zu S. 4. 19.8. 2303 Uhr, Bemerkung:
Hieraus sind die grossen navigatorischen Schwierigkeiten bei Minensucharbeiten in diesem Gebiet zwischen den Sänden bei teilweise starkem Querstrom und dunkler Nacht ersichtlich. Der navigatorischen Führung kann kein Vorwurf gemacht werden. Vielmehr sind die bei den Nachtaufgaben erzielten Leistungen sehr anzuerkennen. Noch bis Sommer 1941 wurden Nachtsuch- und -räumarbeiten in diesem Gebiet für unmöglich gehalten.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Anlage 1 zu 1/SR 2957/42 Gkdos.

3D6

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führst. Gkdos 5124 /43 AIop

Fü.Qu., den 16.10. 1943

Ob. d. M.
Eing. 20 OKT 1943

U. O.K.M. / Skl.

---- 3 ----

nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.SKl 22.10.43 2957 5/g Kdos. — 3 Kriegsm. —

[illegible] ausgegeben, um die Abschußmeldung lückenhaft ausgefüllt war. Stellungnahme wird dem K.T.B. nachgereicht werden.

Seite 3, 19.8., 00,28 und 00,33 Uhr: Es wird sich bei beiden Räumungen um Ziehleinenminen handeln. Der Minentreffer R 92 am 20.8. fand an gleicher Stelle statt, 15 m Ziehleine fanden sich bei diesem Boot später, an der Scheuerleiste hängend, beim Trockenhalten im Dock vor. Die schlanken Wassersäulen, wie sie aus dem Bildmaterial im K.T.B. der 36. MS-Flottille (Anlage zu 2. Sich.Div. Gkdos 2913 vom 15.9.43) gut ersichtlich sind, sind diesen Räumungen eigen.

Seite 5, 22.8., 09,00 Uhr: R 117 hat keine Deckbeschen, die Schienen befestigen zu können. Es ist gebeten worden, nachträgliches Anbringen derselben zu genehmigen und bei künftigen Neubauten diese Ausstattung von vornherein zu befehlen.

Seite 6/7, 24.-25.8.43: Verbandsführer bei der Minenunternehmung war der Chef der 2. Räumboote - Flottille.

Zusatz für Flottille: Gesteuerte Kurse während des Minenwerfens gehören nicht in das K.T.B. des Verbandsführers (Chef 2. R-Fl.) und sind als Chefsache zu behandeln.

- A 3 -

Anlage 1 zu 1/SKl 29573/43 Gkdos.

Anlage 1 zu Gkdos. [illegible]

1 Anlage zu B.S.W. 3482 vom 21.9. 43

Der Führer der
2. Sicherungsdivision
B.Nr. Gkdos 2844 A 3

St.Qu., den 16. September 1943.

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West (2x) Prüf-Nr. 1 - 2.

nachrichtlich:

3. Räumboots - Flottille Prüf-Nr. 3.

Betrifft: K.T.B. der 8. R-Fl. vom 16. - 31.8.43.
Vorgang : 8. R-Fl. Gkdos 403 vom 2.9.43. (nicht DSW).

-3-

In Anlage wird K.T.B. und Abschnitt Maschine der 8. Räumboots-flottille für die Zeit vom 16. - 31.8.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

Seite 1, 15.8. und Seite 11: Der Gefechtsbericht wurde nochmals an Flottille zurückgegeben, da die Abschußmeldung lückenhaft ausgefüllt war. Stellungnahme wird dem K.T.B. nachgereicht werden.

Seite 3, 19.8., 00,28 und 00,33 Uhr: Es wird sich bei beiden Räumungen um Ziehleinenminen handeln. Der Minentreffer R 92 am 20.8. fand an gleicher Stelle statt, 15 m Ziehleine fanden sich bei diesem Boot später, an der Scheuerleiste hängend, beim Trockenhalten im Dock vor. Die schlanken Wassersäulen, wie sie aus dem Bildmaterial im K.T.B. der 36. MS-Flottille (Anlage zu 2. Sich.Div. Gkdos 2913 vom 15.9.43) gut ersichtlich sind, sind diesen Räumungen eigen.

Seite 5, 22.8., 09,00 Uhr: R 117 hat keine Deckbuchsen, die Scheinen befestigen zu können. Es ist gebeten worden, nachträgliches Anbringen derselben zu genehmigen und bei künftigen Neubauten diese Ausstattung von vornherein zu befehlen.

Seite 6/7, 24.-25.8.43: Verbandsführer bei der Minenunternehmung war der Chef der 2. Räumboots - Flottille.

Zusatz für Flottille: Gesteuerte Kurse während des Minenwerfens gehören nicht in das K.T.B. des Verbandsführers (Chef 2. R-Fl.) und sind als Chefsache zu behandeln.

- A 3 -

Anlage A zu 1/SK 21577/42 Gkdos.

Anlage 3 z. 2. Sich. Div. Gkdos. 2444/43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse vom 21.8.43

Anlage zu B.S.W. Nr. 3482

Geheime Kommandosache!

Flottillenchef :	Kapitänleutnant	N u s s e r
Flottilleningenieur :	Ob.Ltn.(Ing.)	S c h u m a n n
II.Flo.-Ing. :	Stf.Ltn.(Ing.)	S c h u t z

Bootsnummer:	Leitende Maschinisten : Dienstgrad :	Name :
R 92	Obermaschinist	S c h u l z
R 93	Stabsobermaschinist	B ö h s
R 94	Obermaschinist	H e n k e
R 95	Obermaschinist	T ö p p e r
R 96	Obermaschinist	F l i e g n e r
R 97	Obermaschinist	K r a i n
R 98	Obermaschinist	S c h m i t z
R 99	Obermaschinist	H a n s e n
R 100	Obermaschinist	G ü n t h e r
R 101	Obermaschinist	G ü n z e l
R 117	Obermaschinist	P a b s t
R 118	Obermaschinist	S c h r ö t e r
Jungingen	Stabsobermaschinist	D r e i k o r n

Angefangen : 16.8.1943
Abgeschlossen : 31.8.1943

Anlage: 1 Blatt mit 4 Bildern.

Anlage 3 zu 1/St 2957/43.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Unterbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse

Boote die über d. Berichtsabschnitt hinaus a.K.B. sind.

Boot :	Werft :	a.K.B. von	bis	Grund :
R 95	Neue Wilton Rotterdam	4.4.43	30.11.43	Schiffsboden über 20 Spanten aufgerissen. Kiel gebrochen.
R 99	Gusto, R'dam	29.3.43	30.9.43	Minentreffer im Vorschiff.

Boote die während des Berichtsabschnitt a.K.B. wurden.

R 92	Gusto, R'dam	20.8.43 wird nach gemeldet.		Minentreffer im Vor = schiff Bb.Seite.
R 97	Seghers, Ostende	24.8.43	6.9.43	Beseitigung der leichten Beschädigung durch Minendetonation am 3.8.43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
16.8.43 bis 19.8.43	R 92,93,94,96,98 100,101,117,118	Keine besonderen Vorkommnisse
20.8.43	R 92,93,94,96,98, 100,101,117,118	Die Flottille lief aus zum Räumen einer scharfen Sperre zwischen Ostende und Dünkirchen. Um 00^{15} h erhielt " R 92 " an Bb. Seite im Vorschiff einen Minentreffer. Die Mine detonierte etwa 5 Meter von der Bordwand. Später wurde festgestellt, daß es eine Korkantennenmine war. Stücke der Korkleine (etwa 15 m) wurden beim Docken des Bootes im Leck und an der Außenhaut hängend gefunden. Das Vorschiff machte sofort sehr stark Wasser. Die Bordlenzmittel reichten nicht aus. Im Maschinenraum wurde das Schott zum Vorschiff sofort abgestützt, der Wassereinbruch wurde verhindert. Das Boot wurde von " R 97 " und " R 118 " unterfangen und eingeschleppt. Die gesamte Maschinenanlage blieb voll betriebsklar. Die M.K.F. und M.E.S.-Anlage war unbeschädigt. Da das Achterschiff kein Wasser machte und der Masch.-Raum ebenfalls von dem geringen Leckwasser, das durch das Schott zum Vorschiff kam, lenz gehalten wurde, war das Boote schwimmfähig. Die Hauptmotoren wurden nicht wieder angestellt, um ein durchbiegen oder brechen durch die Erschütterungen zu verhindern. Vom techn. Personal zeichneten sich durch Umsicht und entschlossenes Handeln aus : Ob.Masch. S c h u l z, Gerhard N 424/33 T Masch.Ob.Mt. L o t h m a n n, Heinrich N 1684/38 T

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
21.8.43 bis 31.8.43	R 93,94,96,98,100 101,117,118	Keine besonderen Vorkommnisse
16.8.43 bis 23.8.43	R 97	Keine besonderen Vorkommnisse
16.8.43 bis 31.8.43	Jungingen	Keine besonderen Vorkommnisse

Flottillenchef : [signature] Kaptl.

Flottilleningenieur : [signature] Ob.Ltn.(Ing.)

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

Gesehen: [signature] K. Ing. Kapt. Ing. i.V. und Verbandsingenieur V.S.W.



" R 92 " ist von " R 97 " und " R 118 " unterfangen. Das Boot wurde mit 5 - 6 sm Fahrt eingeschleppt.



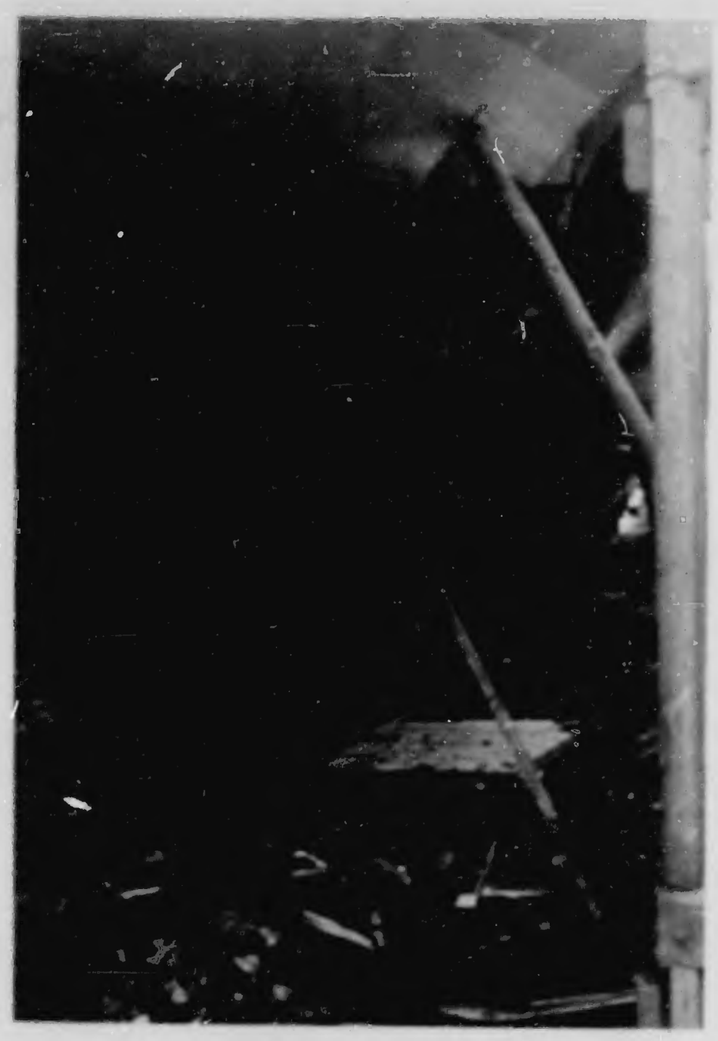
" R 92 " wird mit einem Boot zur profisorischen Abdichtung ins Dock eingeschleppt.



" R 92 " ist von " R 97 " und " R 118 " unterfangen. Das Boot wurde mit 5 - 6 sm Fahrt eingeschleppt.



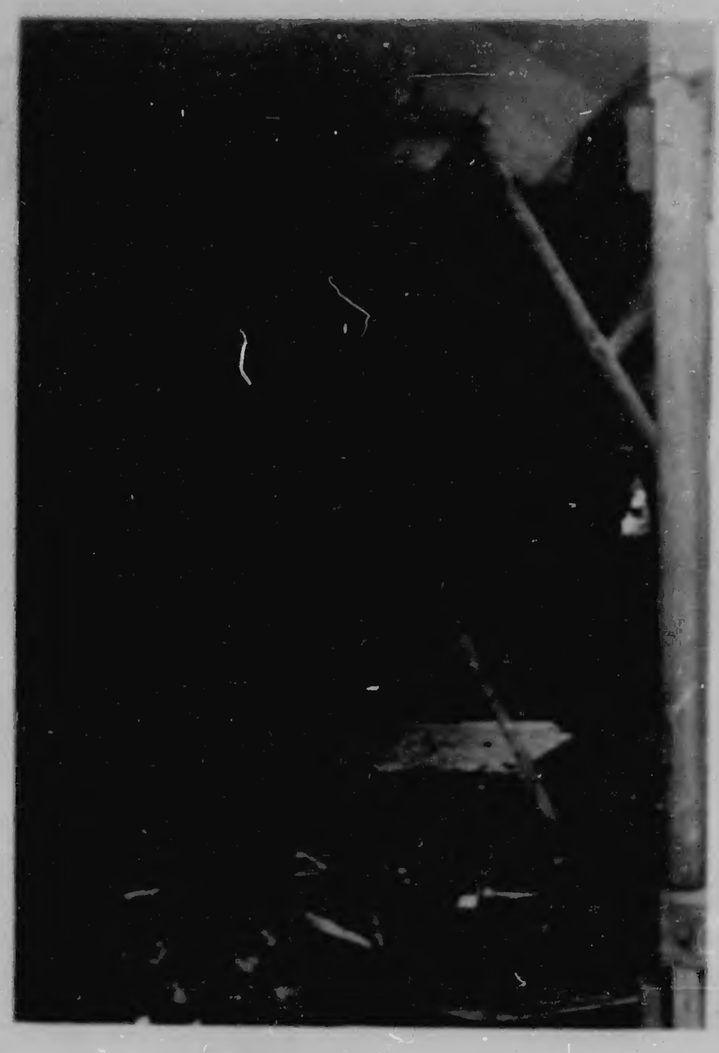
" R 92 " wird mit einem Boot zur profisorischen Abdichtung ins Dock eingeschleppt.



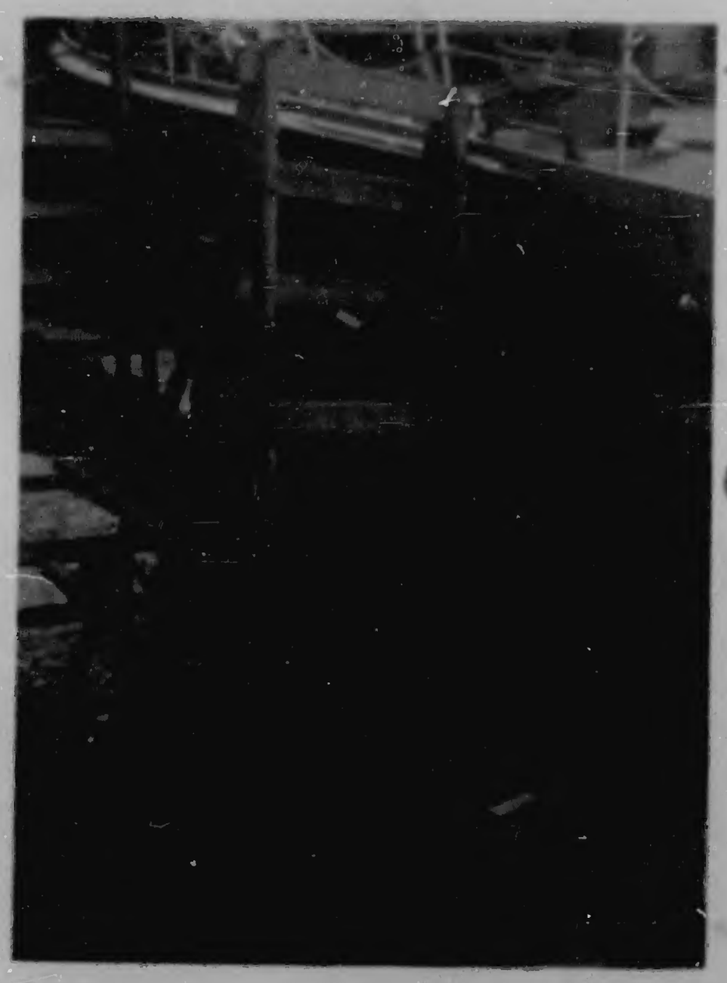
Das Vorschiff hat an Bb. Seite ein Leck von 8 - 10 m^2. Die Inneneinrichtungen sind vollkommen zerstört, der Kiel ist nicht beschädigt.

Vom Leck ist das Vorschiff an Bb.Seite bis zum Vorschiff und Tankraum (Abt. VI) ge = splittert und gerissen.





Das Vorschiff hat an Bb. Seite ein Leck von 8 - 10 m^2. Die Inneneinrichtungen sind vollkommen zerstört, der Kiel ist nicht beschädigt.



Vom Leck ist das Vorschiff an Bb.Seite bis zum Vorschiff und Tankraum (Abt. VI) ge = splittert und gerissen.

Anlage 1 Zu 2. Sich. Div. Gkdos. 1112/43

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Geheime Kommandosache! Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille.

Za 332/74a

Flottillenchef:	Kapitänleutnant	Huser
Flottilleningenieur:	Obit.(Ing.)	Schumann
II. Flottilleing.:	Saf.(Lt.(Ing.))	Schütz

Boot:	Kommandant:		Bemerkungen:
„Jungingen"	Oblt.z.S.d.Res.	Krebs	takt.18.Vorp.Fl. unterstellt.
R 92	Oblt.z.S.	Mellenthin	
R 93	Lt.z.S.	Munz	
R 94	Lt.z.S.	Dobringer	
R 95	Lt.z.S.	Mätz	
R 96	Lt.z.S.	Strauß	
R 97	Lt.z.S.	Küchemann	
R 98	Lt.z.S.d.Res.	Wiest	
R 99	z.Zt. ohne Kdt.		Werftliegezeit
R 100	Ob.Strm.	Rembs	
R 101	Lt.z.S.	Bäßler	
R 117	Lt.z.S.d.Res.	Braack	
R 118	Lt.z.S.d.Res.	Kretschmer	

Begonnen: 1. 9. 1943
Abgeschlossen: 15. 9. 1943.

Anlagen: 2 Skizzen.

Anlage 3 zu 1/SI Gkdos.

B. 30 (neu)

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.9.43 und 2.9.43	Ostende Versorgungskai	R 93, 94, 96, 98, 100, 101, 117, 118. Kein Einsatz.
3.9.43 1100	Ostende Versorgungskai S-Bunker	verholt. R 100 kompensieren. Aufgabe: Mit GBT auf Herz-Neun, Trapegeer-Tonne Pkt.214 nach Dünkirchen. Absicht: Mit 6 Booten 2230 Uhr Marsch nach Dünkirchen mit GBT. Dort ein gegen 0030 Uhr. Chef 8.R.Fl.Gkdos 197/100.
	Wind N 2-3 See 2, dunkle Nacht, 6 sm Sicht	Durchführung:
2230	S-Bunker	Mit R 100, 93, 98, 101, 117 u. 118 abgelegt.
2230	Mole	querab. GBT ausgebracht, Formation Kiellinie, Fahrt 15 sm.
2315	Herz-Nanni	
2347	Trapegeer-Tonne	querab.
2355	Pkt. 214	querab.
4.9.43	Wind N 2-3 See 2, dunkle Nacht, Sicht 6 sm.	
0004	Pkt. 216	querab.
0017	Pkt. 218	querab.
0028	Dünkirchen Mole	GBT eingenommen. querab. Fahrt 6 sm. Einlaufen.
0035	Seeschleuse	festgemacht.
0105	Seeschleuse	abgelegt.
0115	R-Bunker	festgemacht. Keine Vorkommnisse.
		Aufgabe für Nacht 4./5. 9.43: 8. R.Fl. Wegüberwachung, 1 Boot mit GBT, von W 15 bis nördlich Calais. Absicht und voraussichtliches Kehrtmachen nördlich Calais nachrichtlich Chef 4.R.Fl. hergeben. 4.R. Fl. Wegüberwachung Boulogne bis nördlich Calais. Gegen 0630 Ostende ein.
		Absicht: Auslaufe mit 6 Booten 2200 Uhr Dünkirchen auf Weg Herz. Nördlich Calais kehrt gegen 0100 Uhr. Ostende ein gegen 0630 Uhr.
	Wind O 2-3 See 1-2 gute Sicht, klar	2.Sich.Div.Gkdos 6890 AI. Chef 8.R.Fl.Gkdos 198/100. Durchführung:

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.43 1115	Dünkirchen R-Bunker	Mit R 100, 93, 98, 101, 117 u. 118 abgelegt.
1140	Nordschleuse	festgemacht.
2005	Nordschleuse	abgelegt.
2217	Mole	querab. Formation: Igel, 3,7 Boote nach Seeseite gestellt. GBT ausgebracht. Fahrt 10 sm.
2222	15 W	
2300	Pkt. 220	
2322	Pkt. 222	
9.43	Westlich Pkt. 222. Wind O 3 See 2 klarer Himmel gute Sicht	
0030	51° 0,1' N 1° 50,8' O	Geleit Vp.-Boote und Schlepper kommen in Sicht. Mache kehrt um vor Geleit 3,7 Boote wieder nach außen zu bleiben.
2226	Pkt. 222	
2331	Pkt. 218	
2358	Pkt. 214	
0600	Ostende Mole	Kiellinie, GBT einnehmen, 6 sm Fahrt, Einlaufen.
0615	S-Bunker	fest. Keine Vorkommnisse.

Aufgabe 5./6. 9.43:
Räumarbeit zwischen Pkt. 214 und Pkt. 212. Weitmöglichst im Süden beginnen, etwa Verlängerung Tonne Trapegeer 1 und 2 mit SDG und GBT. Als Spitzenboot Boot mit Bugschneider. Mehrere Boote innerhalb Spurboje fahren. Geringstmögliche Gefährdung Boote sicherstellen. Räumarbeit in Verbindung mit Chef 36.M.S.Fl.
2.Sich.Div.Gkdos 6935 AI.

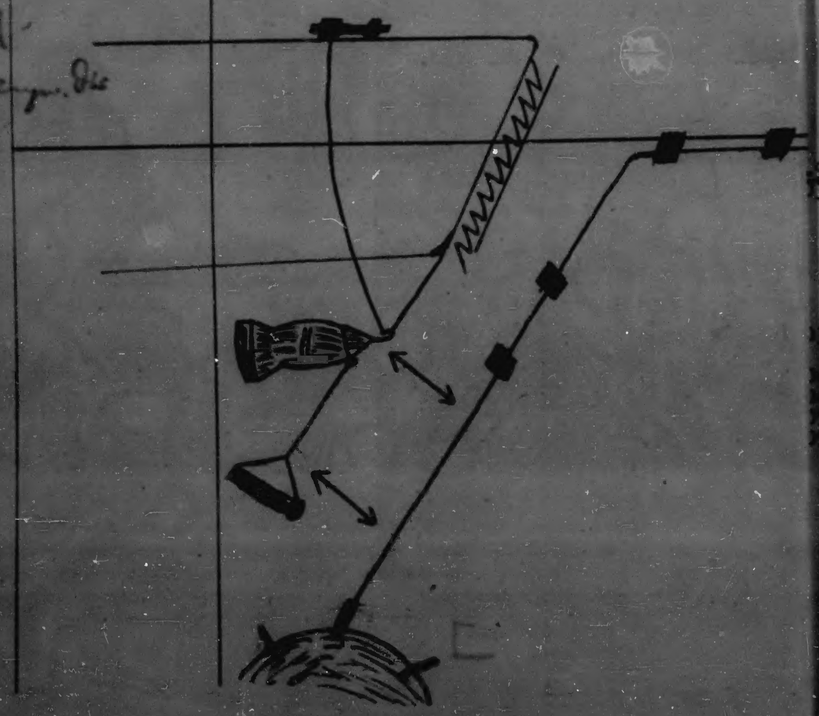
Absicht:
Es stehen 8 Boote zur Verfügung. R 94 als einziges Bugschneiderboot führt als Spitzenboot mit GBT, R 93 und 117 als Bojenboote. Aufgabe wird im Durchstoßverfahren durchgeführt, SDG 10 m Stander, Boote innerhalb der Schwimmerboje des Vordermannes. Einteilung des Gebietes. Wegen der das Gebiet umgebenden Sände wird die Begrenzung wie folgt festgelegt:

Von 51° 11,3'N über
2° 43,3'O

Festmachertonne Trapegeer-Tonne Pkt. 214		Hafenschutzposition		Über
51° 8,9'N		51° 12' N		
2° 32,2'O	Über	2° 41,2'O	Über	
51° 13,4'N		51° 18,8'N		
2° 44,8'O	Über	2° 45,4'O	Über	
51° 12' N				
2° 42,8'O		siehe Anlage.		

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
5.9.43		Anfangsboje des ersten Anlaufes liegt auf 51° 12,4'N 2° 46,8'O damit auch südlich Westausläufer Strombank noch 200 m breit abgesucht wird. Erster Anlauf nach Peilung. Festmachertonne und Trapegeer-Tonne bleiben hart an BB.. Kehrtmachen im Westen und Osten durch hartes Abdrehen nach Süden und Kehrtmachen auf 15 m Wasser. (Auf K..N-bezogen). Verkürzung der Bojenstriche im Westen nach Peilung Tonne. Fkt. 214 (Deckpeilung Malo Terminus). Anfangs- und Endbojen im Osten auf Verbindungslinie Punkt A und F, später auf Verbindungslinie Punkt E und D nach Peilung. (Skizze). Dadurch wird Westausläufer Strombank umgangen und größtmögliches Gebiet mit tiefstmöglicher Geräteeinstellung abgesucht. Bojenstriche weiß und rot, Anfangs- und Endbojen zusätzlich je ein Grün. Da doppelseitiges Gerät gefahren wird, brauchen Minenanläufe nicht wiederholt zu werden. Durchführung:
	Wind NO 2 See 1 heiter, gute Sicht	
2200	Ostende S-Bunker	Mit R 100, 93, 94, 97, 98, 101, 117 und 118 abgelegt.
2207	Mole	querab.
2230	Herz-Neun	SDG beiderseitig und GBT ausgebracht. Kiellinie.
2301		Auf Anfangspunkt Anfangsboje durch Bojenboot geworfen. 1. Anlauf. Festmachertonne wird voraus gesichtet, Kursänderung nach St.B. um 5°, um freizukommen. Nach Passieren Kursänderung nach BB. um 5° auf alten Kurs.
2325	51° 10,1'N 2° 39,2'O	R 94 als Spitzenboot mit Bugschneider und GBT 2 Minentreffer 1/2 sek. hintereinander. R 94 schießt roten Stern. 2 Boote sofort zum Unterfangen längsseit. Achterschiff R 94 hochgeklappt, liegt über 3,7. Starke Schlagseite, Achterschiff sinkt langsam tiefer. Unterfangmanöver durchgeführt. R 94 kentert, Unterfangstander brechen. Besatzung wird übernommen. Bug R 94 ragt aus dem Wasser. R 117 und R 97 haben Befehl, Abschleppversuch durchzuführen. Schleppverbindung ist hergestellt, Abschleppversuch mißlingt. R 94 liegt mit Achterschiff auf Grund. Andere Boote suchen mit Wartalampe nach Überlebenden im Wasser. Von R 100 werden 2 Mann geborgen. 30 m achteraus R 94 treiben 2 Mark XIX mit Ziehleine, dicht zusammen. Ob von R 94 geschnitten oder ob mit den beiden detonierten Minen zusammenhängend nicht zu beurteilen. Da R 94 nach der Detonation noch einige Meter weiter gelaufen ist und die beiden treibenden Minen 30 m achteraus lagen muß angenommen werden, daß 4 Mark XIX mit Ziehleine dicht zusammen lagen. Nachdem alle Abschleppversuche scheiterten, R 94 langsam sank, entschloß ich mich R 94 durch Anschlagen einer Sprengpetrone zu versenken um kein Schiffahrtshindernis auf dem z. Zt. befahrenen Weg zu behalten. Nach Sprengung R 94 um

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
5.9.43		0032 gesunken. (11 m Wasser). 2 Verletzte. 1 Toter wurde noch treibend gesehen aber nicht mehr gefunden, da erst die Überlebenden gefischt wurden. (Später bei Ostende angetrieben). Geheimsachen wurden während des Kenterns im Kasten versenkt. Schlüssel M, K-buch, Tauschtafel usw. im Funkraum, Seekarte mit Einzeichnungen mit wasserlöslichen Farben im Kartenhaus. Schlüsselsicherheit m.E. nicht gefährdet. R 117 längsseit R 94 beim Kentern, Propellerschaden. Kann noch mit einer Maschine laufen.
5.9.43		R 93 auf ungefähr 51° 10'N und 2° 39,8'O. Minendetonation 20 m ab, hohe schlanke Wassersäule. Ziehleine. Kein Wassereinbruch, Beschädigungen im Vorschiff. Ein Verletzter durch Sprengstück. Bei guter Sicht halte ich die laufend gemachten Peilungen für richtig. Die bei Minendetonation R 94 von R 98 gemachte Peilung stimmt genau mit den Peilungen von R 100 überein. Außerdem wurde laufend gelotet. Hätte die Flottille nördlicher gestanden, hätte auch die Wassertiefe größer sein müssen. Bei Begegnung mit Geleit M 3600 wurde M 3600 gebeten, Schlepper zur Hilfeleistung zu schicken. Schlepper meldet: „Schleppen nicht möglich." Standortvergleich mit M 3600 zwecklos, da M 3600 gem. Morsespruch „Kreisel ausgefallen und ganz auf F-Boot 8.R.Fl. angewiesen."
0015		von Land aus mehrere L.G.
0032		R 94 sinkt.
0035		Formation Kiellinie. 8 sm. Mit 7 R-Booten, M 3600 und 1 Schlepper. R 101 mit SDG vor dem Verband.
0146		R 101 Gerät eingenommen.
0150	Ostende Mole	querab.
0201	S-Bunker	fest.
		Ausgeht Fernschreiben an 2. Sich.Div.: 2325 Uhr R 94 auf 51° 10,1'N 2° 39,2'O 2 Minentreffer. R 94 mit Bugschneider, GBT und SDG. 2 Detonationen, 1/2 sek. Abstand, direkt unter Achterschiff (Propeller) 30 m hoch, schwere Detonation. Form der Wassersäule: Breit, mit Öl, Qualm und Wrackteile durchsetzt. Detonation wie Ziehleine. 30 m von R 94 ab trieben 2 Minen, Mark XIX mit Ziehleine. Ob mit SDG geschnitten oder ob Minen mit den detonierten zusammenhingen, nicht zu beurteilen. GBT klar, Bugschneider lief weiter. Achterschiff hinter 3,7 cm abgeknickt und über 3,7 cm geklappt. Wassereinbruch in Maschine, Schotten gebrochen. Schlagseite nach St.B., Peilscheibe auf Brücke unter Wasser. Boot unterfangen, dann aber nach St.B. gekentert, Unterfangstander gebrochen. Achterschiff auf Grund, Bug aus Wasser, Kiel oben. Abschleppversuche erfolglos. Da Boot langsam sank, Vorschiff mit Sprengpatrone gesprengt. 0032 Uhr gesunken. 2 Verletzte, 1 Toter treibend gesehen, nicht mehr gefunden. R 117 beim Kentern R 94 Propellerschaden. R 93 auf ungefähr 51° 10'N 2° 39,8'O Minendetonation 0008 Uhr, 20 m ab, hohe schlanke Wassersäule, heller Knall, wahrscheinlich Ziehleine. Kein Wassereinbruch, Beschädigungen. 1 Verletzter durch Sprengstück.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
6.9.43		G-Sachen während Kenterns im Kasten versenkt. Schlüssel K, K-buch, Tauschtafel „Mündung", A.Fu.-Luft Anlage 3, Flugzeugsignaltafel, Meldeverfahren Kanal, O.S.H. und Schlüsselzettel im Funkraum. Seekarte im Kartenhaus, Einzeichnungen mit wasserlöslichem Stift. Ich halte Schlüsselsicherheit nicht für gefährdet. Chef 8.R.Fl. Gkdos 204/100.
		Erfahrungen: R 94 hatte Bugschneider, GBT und SDG aus. Der Bugschneider lief nach der Detonation weiter. Es ist also anzunehmen, daß er auch eine Ziehleine geschnitten hat. Die Tatsache, daß Mine am Heck (St.B.) detonierte, spricht dafür, daß Ziehleine am Bug hakte. Folgenden Vorgang halte ich daher für wahrscheinlich: Ziehleine wurde geschnitten.  1) 2) 3) ● = Projektion des Aufholstanders für GBT Korkstück kam zwischen Aufholstander der GBT fest, Zug auf Ziehleine, Mine detoniert. Eine andere Möglichkeit ist: Durch die GBT oder ihren Stander, oder den Tiefendrachen wird der unter Wasser befindliche Teil der Ziehleine erfaßt und dadurch die Mine zur Detonation gebracht. 

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
.9.43		Der Bugschneider kann also nur einen Schutz für Boote ohne GBT sein. Vorschlag: 1.) GBT im Gerät fahren, damit Boot durch sie nicht mehr gefährdet. 2.) GBT am Heck ausbringen, damit achteraus vom Boot.
		Bei R 93 wurde im Dock festgestellt, daß 15 m Ziehleine am Unterfangstander hingen. Erstes Korkstück hinter Unterfangstander gehakt. Vorschlag: Die Unterfangstander müssen möglichst nahe an die Bordwand gebracht werden. Eventuell durch schwaches Anheften mit Drahtklampen so, daß bei Gebrauch mit Hand losgerissen werden können.
.9.43	Ostende S-Bunker	R 93 und 117 verholen in die Werft. Kein Einsatz.
.9.43	Ostende S-Bunker	Aufgabe für 7./8. 9.43: Mit klaren Booten nach Dünkirchen verholen. Wegführung über Herz-Manni, Trapegeer 2 im Süden passieren, Weg Herz. Absicht melden. 2.Sich.Div. Gkdos 7014 AI. Absicht: Auslaufe 0330 Uhr nach Dünkirchen gem. Befehl. Ein gegen 0530 Uhr. Chef 8.R.Fl. Gkdos 208/100.
.9.43 0330 0344 0401 0447 0517 0520	Ostende S-Bunker Wind NO 1-2 See 1 heiter, klarer Himmel, gute Sicht Ostende Mole Herz-Manni Pkt. 214 Tonne 15 W Dünkirchen Mole	Durchführung: Mit R 100, 96, 97, 98, 101 und 118 abgelegt. querab. Formation Normalstellung, 15 sm. Kiellinie, 6 sm Fahrt. querab.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
8.9.43		
0530	Nordschleuse	fest.
0555	Nordschleuse	abgelegt.
0605	Kai XI	festgemacht. Keine Vorkommnisse.

Aufgabe für 8./9. 9.43:
Wegüberwachung von Pkt. 222-232. Kehrtmachen bei Pkt. 232 und Absichten melden. Auslaufen frühestens eine Stunde vor Monduntergang.

2.Sich.Div. Gkdos 7068 AI.

Absicht 8./9. 9.43:
Auslaufe 0630 Uhr mit 6 Booten zur Wegüberwachung. Kehrt bei Pkt. 232 um 0300 Uhr. Wieder ein gegen 0600 Uhr.

Chef 8.R.Fl. Gkdos 211/100.

Eingeht Fernschreiben. Nach heutiger Aufgabe Boulogne anlaufen.

2. Sich.Div. Gkdos 7090 AI

Befehl wird telefonisch rückgängig gemacht. Aufgabe gem. Gkdos 7068.

Durchführung:

2245	Dünkirchen Kai XI	Mit R 100, 96, 97, 98, 101 und 118 abgelegt.
2300	Nordschleuse	festgemacht.
2335	Nordschleuse	abgelegt.
9.9.43	Wind NO 1-2 See 1, heiter, klar, gute Sicht, Mondschein.	
0000	Außenkai	festgemacht.
0045	Außenkai	abgelegt. Ablegen um 1/4 Stunde verschoben, da noch zu heller Mondschein.
0057	15 W	querab. Formation Igel, 3,7 Boote nach Seeseite gestellt. Fahrt 10 sm.
0115		RA-Boote passieren, ES-Austausch.
0121	Pkt. 220	
0238	Pkt. 230	
0245	westlich Pkt. 230	Geleit 1 M-Boot und 6 Logger kommen in Sicht. Ich überhole sie, mache dann in Sichtweite kehrt auf Gegenkurs.
0255		
0315	Pkt. 230	
0550	Dünkirchen Mole	querab. Kiellinie, 6 sm Fahrt, einlaufen. Keine Vorkommnisse.
0609	Nordschleuse	festgemacht.
0617	Nordschleuse	abgelegt.
0617	Kai XI	festgemacht.
1133		Fliegeralarm. 1 Bomber 2 motorig 1 000 m hoch über dem Hafenbecken. 2 cm und 3,7 eröffnen das Feuer. Flugzeug auf See abgestürzt, da Motorschaden. (Propeller standen). In nordwestlicher Richtung 2-3 000 m hoch mehrere feindliche Jäger. R 118 Einschüsse von oben in die

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
9.43		Brücke, 2 Verwundete.
00		Kein Einsatz.
		Wegen sofortiger Bereitschaft durchgeschleust nach Außenmole.
9.43		An alten Liegeplatz zurückverholt.
00		

Aufgabe Nacht 10./11. 9.43:
Wegüberwachung zwischen Pkt. 222 bis Pkt. 232. Nach Hellwerden Dünkirchen ein.

2. Sich.Div. Gkdos 7146 AI.

Absicht:
Auslaufe Dünkirchen 0230 Uhr, kehrt bei Pkt. 232 gegen 0420 Uhr. Wieder ein gegen 0630 Uhr. Wenn bedeckt, auslaufen früher.

Chef 8.R.Fl. Gkdos 217/100.

Eingeht Fernschreiben:
Wegüberwachung nur zwischen Herz 222 und 228 durchführen. 4.S-Flottille mit 3 Booten ist auf Wegüberwachung zwischen Herz 234 bis 228. Boote laufen 0300 Boulogne aus. Mittlere Fahrt.

2. Sich.Div. Gkdos 7174 AI.

Absicht:
Wie vor, jedoch nur bis Pkt. 228.

Durchführung:

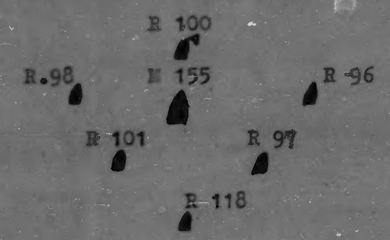
.9.43	Wind NO 1	
0145	See 1,bedeckt, Nebel,schlechte Sicht,bis 800 m	Kai XI mit R 100, 96, 97, 98, 101 und 118 abgelegt.
156	Nordschleuse	festgemacht.
218	Nordschleuse	abgelegt.
226	Mole	querab.
230	15 W	Formation „Igel", 3,7 Boote nach See gestellt, Fahrt 12 sm. Wegüberwachung.
421	Pkt. 228	Kehrtgemacht.
555	Pkt. 222	
630	15 W	querab. Kiellinie, 6 sm Fahrt.
635	Dünkirchen Mole	querab, eingelaufen. Keine Vorkommnisse.
645	Nordschleuse	festgemacht.
702	Nordschleuse	abgelegt.
712	Kai XI	festgemacht.

Aufgabe für 11./12. 9.43:
S.R.Fl. Geleit M 155 von Dünkirchen nach Vlissingen. Spätöglichstem Auslaufen so, daß S.R.Fl. bei Hellwerden Ostende erreicht. Absichten melden.

2. Sich.Div.Gkdos 7042 AI.

Absicht:
Auslaufe 0030 Uhr Dünkirchen mit M 155 nach Vlissingen. Marschfahrt 13 sm. Ostende ein gegen 0630 Uhr.

Chef 8.R.Fl.Gkdos 220/100.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
11.9.43		Durchführung: 1.) Wegeführung: von 214 nach Herz-Nanni, Trapegeertonne, Herz-Neun, Einlaufweg Ostende bis Strombanktonne, dann Herz-Zehn über Herz-Berta. 2.) Formation: 
2300		Seeklar wegen zu hellem Mondschein auf 0300 U verschoben.
		Mundorf.
12.9.43 0300	Dünkirchen Kai XI dichter Nebel, keine Sicht	Aufgabe wird um 24 Stunden verschoben.
2332	Kai XI	abgelegt.
2350	Außenhafen	festgemacht.
		Mundorf.
13.9.43	Wetterlage ist weiterhin ungünstig. Heller Mondschein, sehr gute Sicht. Da aber von Wetterwarte langsame Bedeckung gemeldet und gem. Rücksprache mit AI noch keine Flugzeugmeldungen vorliegen, entschließe ich mich auszulaufen, da in den folgenden Nächten Wetterlage nur noch ungünstiger werden kann. Marsch geht nur bis Ostende, da in den Morgenstunden Nebelgefahr.	
0019	Wind O 2 See 1-2, Mondschein, Wolkenlos, gute Sicht	Mit R 100, 96, 97, 98, 101, 117 und M 155 abgelegt.
0026	Mole	querab.
0030	15 W	befohlene Formation eingenommen, Fahrt 13 sm.
0100	Wind 2, See 1-2, Mondschein, leicht bewölkt, leicht diesig, Pkt. 214	Marsch nach Ostende.
0137	heller Mondschein, keine Bewölkung,	

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
13.9.43	leicht diesig Herz-Nanni	
0206	Ostende Mole	querab, Kiellinie, Fahrt 6 sm. Einlaufen.
0216	Versorgungskai	festgemacht, M 155 zum Liegeplatz entlassen, keine Vorkommnisse.
1200	Versorgungskai S-Bunker	abgelegt. festgemacht. Kein Einsatz.
		Mundorf.
.9.43 und 5.9.43	S-Bunker	Kein Einsatz.
		Mundorf.
.-15. 9.43	Rotterdam Gusto-Werft	R 92 Werftliegezeit.
		Mundorf.
6.-15. 9.43	Ostende Seeghers-Werft	R 93 Beseitigung der Schäden durch Minendetonation.
		Mundorf.
.-4. .43	Ostende Beliard&Chrigton	R 94 Einbau Bugschneider.
		Mundorf.
.-15. 9.43	Rotterdam Neue Wilton	R 95 Werftliegezeit.
		Mundorf.
.-6. .43	Ostende Beliard&Chrigton	R 96 Einbau Bugschneider.
		Mundorf.
.-5. .43	Ostende Seeghers-Werft	R 97 Beseitigung der Schäden durch Minendetonation.
		Mundorf.
.-15. .43	Rotterdam Gusto-Werft	R 99 Werftliegezeit.
		Mundorf.
.-9. .43	Ostende Beliard&Chrigton	R 117 auswechseln beider V.S.P.
		Mundorf.

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

Geheime Kommandosache

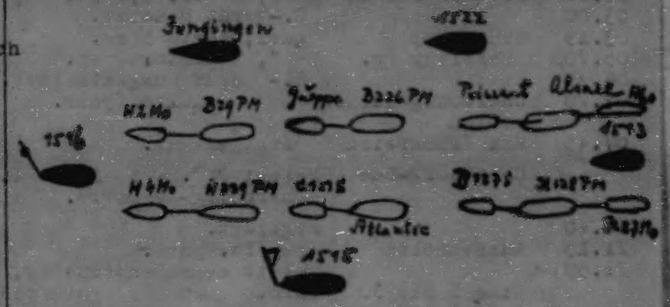
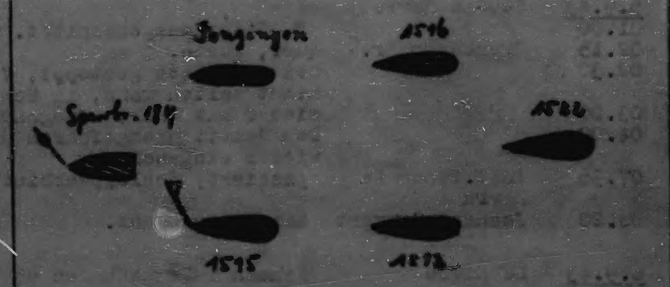
KRIEGSTAGEBUCH

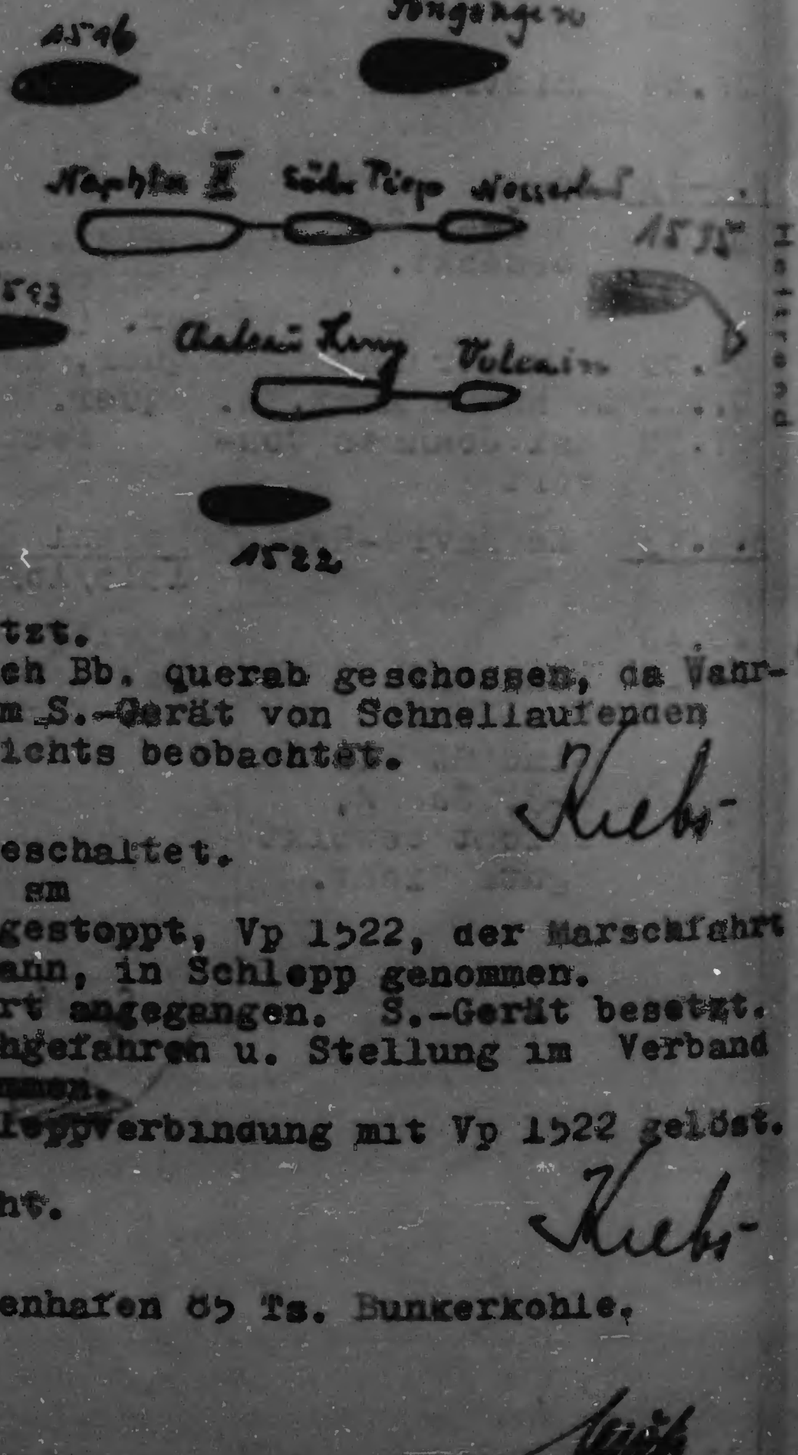
DER

6. RÄUMBOOTSFLOTTILLE

Begleitschiff " Jungangen "

Kommandant: Oblt. z. S. d.R. Krebs
Ab 9.9.43.(in Vertretung) Ltn.z.S. M ä t z
Begonnen am: 1. September 1943
Abgeschlossen am: 15. " 1943.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
1.9.43	Le Havre-See	Befehl 2.S.D.: Nacht 1./2. 9. mit Geleit 2701 Le Havre-Cherbourg.
21.00		abgelegt.
21.45	Anst.Tonne	passiert, Formation und Marschfahrt 7 sm, Marsch auf Weg Karo. Formation:
	Wind West 2, See 2-3, schwach bewölkt.	
24.00	Quistreham Fr.	quer, Abstd. 10.5 sm.
2.9-43	See-Le Havre W 3-4, See 4, bedeckt.	Geleit macht Kehrt und läuft nach Le Havre zurück wegen Wetterlage und Motorschaden d. Schlepper. (Drehpunkt: 49.24,5 N, 00.26,6 W)
02.24		quer, Abstd. 10.5 sm.
03.55	Quistreham	quer.
07.00	Le Havre Anst.Tn.	festgemacht.
07.58	Kai Joannes Couvert	
3.9.43	Le Havre-See	Befehl F.S.D.: Sp.Br. 184, Jungingen, Vp 1913, 1515/16/22 Le Havre-Cherbourg.
20.40		abgelegt
21.15	Tonne A2	passiert, Formation und Marschfahrt 8 sm aufgen. Weg Karo. Formation:
	Wind SW bis W 2-3, See 2, leicht bewölkt gute Sicht.	
23.00	Quistreham Fr.	passiert, Abstd. 7 sm.

Tag Uhrzeit	Ort Wetter	Vorkommnisse
4.9.43 00.15	See-Cherbourg SW 2-3, See 2 gute Sicht.	In 315 Grad querab Pt. de Ver Leuchtgranate beobachtet.
00.35		eine weitere Leuchtgranate beobachtet in grosser Entfernung vom Boot Richtung 340 Grad.
02.20	Port en Bessin	quer, Abstd. 3,1 sm.
03.00		S.-Gerät besetzt.
03.15	Grandcamp	quer, Abstd 5 sm.
05.20	Barfleur Fr.	" Abstd. 2 sm.
06.30		S.-Gerät ausgeschaltet.
07.20	Cherbourg-Aussenmolen	einlfd. pass.
07.45	Kai Frankreich	festgemacht.
	Cherbourg-See	Bericht 2.S.D. : Nacht 4./5. 9. mit Geleit 2698 Cherbourg-Le Havre.
20.40		abgelegt.
21.45	Aussenmolen	ausfld. pass.
21.50		Geleit zusammengestellt, Marschfahrt 7 sm, Weg Karo. Formation:
	Wind S bis SO 2-3, See 2, bewölkt, gute Sicht.	
22.15		S.-Gerät besetzt.
23.02	Barfleur 140 Grad, 4,1 sm ab	2 LG nach Bb. querab geschossen, da Wahrnehmungen im S.-Gerät von Schnellaufenden Fahrzeugen. Nichts beobachtet. Kuebs-
2.9.43 01.00	See-Le Havre	S.-Gerät ausgeschaltet.
02.15	Grandcamp Fr.	quer, Abstd. 5 sm
02.30		bei [illegible] gestoppt, Vp 1522, der Marschfahrt nicht halten kann, in Schlepp genommen.
03.00		wieder mit Fahrt angegangen. S.-Gerät besetzt.
04.00		Dem Geleit nachgefahren u. Stellung im Verband wieder eingenommen.
07.35	Anst.Tonne Le Havre	passiert, Schleppverbindung mit Vp 1522 gelöst.
08.20	Joannes-Gauvert	Kai festgemacht. Kuebs-
3.9.43	Le Havre	Nehmen im Innenhafen 85 Ts. Bunkerkohle.

Leutz.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
7.9.43. und 8.9.43.	Le H a v r e	Keine besonderen Vorkommnisse
9.9.43.	Le Havre – See– Le Havre	Befehl 2.S.D. Nacht v.8./9.9.43 mit Bromsy, v.d.Gröben u.Vp.B. 1501 Positionen " Porta " u. Perseus " besetzen.
0002	SO 1-2, See 2	Kai d,Escale abgelegt
0020	wenig bedeckt	Mole ausl. passiert
0045	Klare Nacht	Anst.Tn.quer, Kurs 220° Marschfahrt 8 sm
0120		Bei Pkt.248 Weg Karo
0139-0157		Fliegeralarm (ohne Beschuss)
0158		auf Kurs 270°
0257		Standort:Mitte untere Kante Pos." Porta" Kurs 35°
0300		S.-Gerät besetzt
0430		Standort: Mitte untere Kante Pos." Perseus "
[illegible]35		Standort: Mitte obere Kante Pos. " Perseus "
		Kurs 110°
0553		Kurs 153°
0610		S.-Gerät ausgeschaltet
0658		Tn. A2 quer
0714		Mole – Le Havre – einl. passiert
0725		Kai d,Escale fest.
		Formation: Toni gelb
10.9.43.	Le H a v r e	M. E. S. – Vermessung
11.9.43.	Le Havre–See–Le Havre	Befehl 2.S.D. Nacht v. 10./11.9.43. mit v.d.Gröben Vp.B.1511 u.Vp.B.1512 Position "Pankraz " und " Polenz " besetzen.
	OSO 2-3, See 2	Kai d,Escale abgelegt
0116	stark bedeckt	Mole ausl. passiert
0132	gute Sicht	Tn.A2 quer, Kurs 0° Marschfahrt 10-11 sm
0[illegible]0		Pkt.246 a Kurs 20°
0213		S.-Gerät(eingeschaltet) besetzt
0300		Cap d,Antifer querab, Abst. 3 sm
0311		L.G.-schiessen an Stb. in rw. 60°
0313		Kurs 55°
0332		L.G.-schiessen in rw. 50°
0344		auf Gegenkurs
0420		Pkt.242 Weg Herz
0512		Cap d.Antifer querab, Abst. 3,5 sm
0530		Tn.A2 querab
0700		Mole Le Havre einl. passiert
0715		Kai Jetmines Couvert festgemacht
0730		Formation: Toni gelb

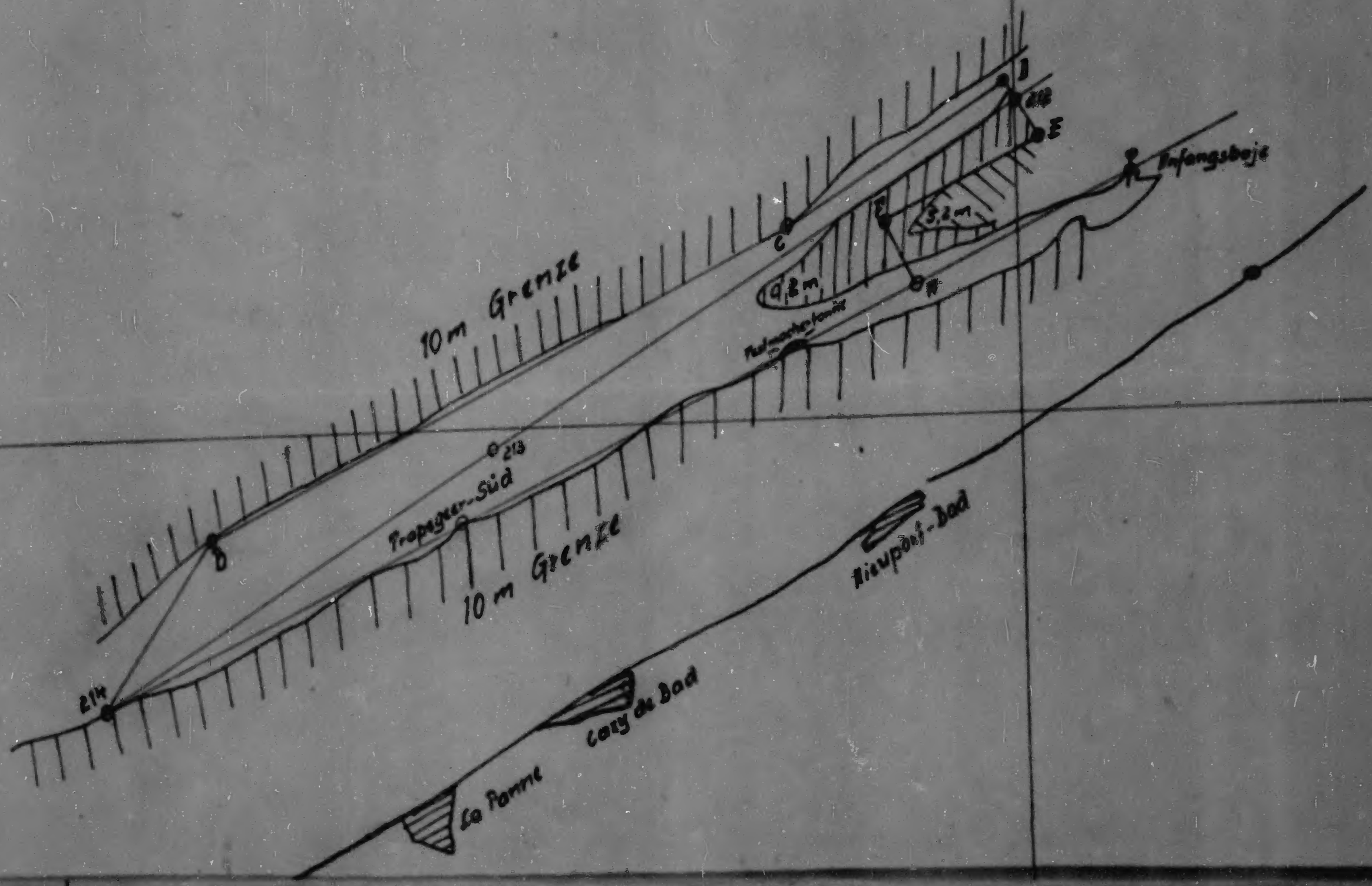
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Gezeiten, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
12.9.43. bis 15.9.43.	Le H a v r e	Keine besonderen Vorkommnisse

Gesehen!

Kapitänleutnant und
Flottillenchef.

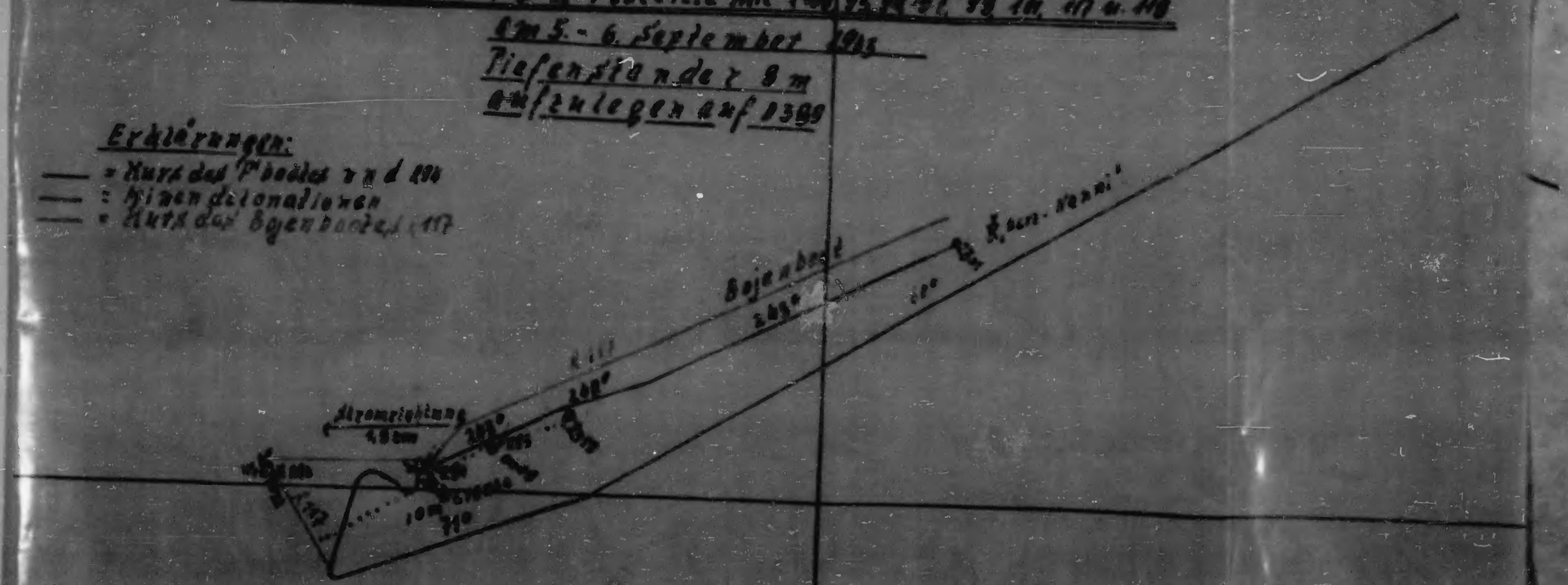
Le Pommt

Anlage zu 5/6. A. 45.



Skizze der 9. H-Flottille mit 140 93 94 97 98 114, 117 u. 118
am 5. - 6. September 1915
Tiefenstrande 8 m
aufzulegen auf 1399

Erklärungen:
— = Kurs des Bootes 114
— = Minendetonalinien
— = Kurs des Bojenbootes 117



Anlage 42 Zu 2. Sich Div. Gkdos 3[illegible]/43.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8. Räumbootsflottille

Kl 33446

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
		Geheime Kommandosache!
	Flottillenchef :	Kapitänleutnant Meyer
	Flottilleningenieur :	Ob.Ltn.(Ing.) Schumann
	II.Flo.-Ing. :	Stf.Ltn.(Ing.) Schütz

Eingang 11. OKT. 1943
B.-Nr. Gkdos 3740 Anl. 1

Bootsnummer :	Leitende Maschinisten : Dienstgrad:	Name:
R 92	Obermaschinist	Schulz
R 93	Stabsobermaschinist	Bibo
R 94	Obermaschinist	Hemke
R 95	Obermaschinist	Töpper
R 96	Obermaschinist	Fliegner
R 97	Obermaschinist	Krain
R 98	Obermaschinist	Schmitz
R 99	Stabsobermaschinist	Hansen
R 100	Obermaschinist	Günther
R 101	Obermaschinist	Gunsel
R 117	Obermaschinist	Pabst
R 118	Obermaschinist	Schrüter
Jungingen	Stabsobermaschinist	Dreikorn

Abgefangen : 14.9.1943
Abgeschlossen : 15.9.1943

Anlage 4 zu 1/SA Skl. Kdos. Kdos. 3743

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Bestimmung		
	Boote die über Berichtsabschnitt hinaus a.K.B.sind :			
Boot :	**Werft :**	**a.K.B. von**	**bis**	**Grund :**
R 92	Gusto,R'dam	20.8.43	wird nachgemeldet.	Minentreffer im Vorschiff.Bb.Seite.
R 95	Neue Wilton, Rotterdam	4.4.43	30.11.43	Schiffsboden über 20 Spanten aufgerissen. Kiel gebrochen.
R 99	Gusto,R'dam	19.3.43	15.12.43	Minentreffer im Vorschiff.
	Boote die während des Berichtsabschnittes a.K.B.wurden :			
R 93	Seghers,Ostende	6.9.43	22.9.43	Beseitigung der Schäden durch Minendetonation am 6.9.43
	Boote die während des Berichtsabschnittes K.B.wurden :			
R 97	Seghers,Ostende	24.8.43	6.9.43	Beseitigung der leichten Beschädigung durch Minendetonation am 3.8.43
	Boote die während des Berichtsabschnittes a.K.B. und wieder K.B.wurden			
R 117	Billiard & Cockerill Ostende	6.9.43	9.9.43	Auswechseln beider V.S.P.

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine“ Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
1.9.43 bis 4.9.43	R 93,94,96,97,98 100,101,117,118	Keine besonderen Vorkommnisse
5.u.6.9. 1943	R 93,94,96,97,98 100,101,117,118	Die Flottille war zwischen Ostende und Dünkirchen zum Räumen einer scharfen Sperre eingesetzt.Um 2325 h erfolgten in unmittelbarer Nähe des Achterschiffs "R 94" zwei kurz aufeinander folgende Detonationen. Das Achterschiff war bis Abteilung III abgerissen,im Masch.Raum war ein größeres Leck an Stb.Seite.Das Boot hatte sofort starke Schlagseite nach Stb.Ein Abdichten des Lecks war nicht mehr möglich,da das Wasser im Masch.-Raum sofort bis in Höhe der Brennstoffpumpen stand.Es wurde noch versucht das Boot zu unterfangen,da aber das Achterschiff bis Mitte Masch.-Raum schon unter Wasser stand und auch die Schlagseite noch größer geworden war,konnte dies nicht mehr durchgeführt werden.Es bestand nur noch die Möglichkeit,das Boot über dem Vorsteven auf flachen Wasser zu schleppen.Der Versuch scheiterte,denn es war weiter weggesackt und muß mit dem Achterschiff schon Grundberührung gehabt haben.Von der Back ragten nur noch 5 - 8 m aus dem Wasser.Die Besatzung verließ das Boot.Alle Möglichkeiten,das Boot zu retten wurden restlos erschöpft." R 94" ist auf 51° 10,1' N und 2° 39,2' O auf 11 m Wasser gesunken. Um 0010 h erfolgte in 15 - 20 m Entfernung des Vorschiffs "R 93" eine Detonation.Eine sofortige Untersuchung ergab nur kleine Schäden an den Inneneinrichtungen des Vorschiffs.Das Boot blieb voll betriebsklar. In der Werft wurde festgestellt,daß die Außenhaut 2,5 m vom Vorsteven gebrochen war. Der untere Längsgurt an Stb.Seite ist gebrochen und gesplißert,die Leichtmetallspanten sind zum größten Teil verbogen.Es handelt sich bei beiden Booten um Schiffbau-Linien Mark XIX.Bei "R 93" wurden in Lochregelstellung etwa 15 m Knicklinie gefunden. Auf "R 117" wurden nach dem Versuch "R 94" noch zu unterfangen oder Abzuschleppen,starke Schäge an beiden V.S.P.festgestellt.Es wurde erst angenommen,daß die Flügel zum größten Teil beschädigt wären.In Dock wurde dann festgestellt,daß die starke Unterfunglinie sich um beide V.S.P.-Flügel gelegt hatte.Dadurch sind wahrscheinlich die Innenschäppel,Lenzer oder Rohrleitungen verbogen.

Siehe Störungsmeldung Nr.1 vom 14.9.43

Kriegstagebuch „Abschnitt Maschine" Kommando 8.Räumbootsflottille

Tag Uhrzeit	Ort, Liegeplatz Bereitschaft der Maschinenmannschaft und Maschinenanlage	Vorkommnisse
		Das techn. Personal hatte keine Toten und Verletzten.
7.9.43 bis 15.9.43	R 96,97,98,100 101,117,118	Keine besonderen Vorkommnisse
1.9.43 bis 15.9.43	Jungingen	Keine besonderen Vorkommnisse

Flottillenchef :

Kaptl.

Flottillening.eur :

Ob.Ltn.(Ing.)

Gesehen:

(Ing.) u. Div. Ing. d. L.

Gesehen:

Ing. Kapt. Ing.)
und Verbandsingenieur d. M.

Anlage zu LD 3324/1

Befehlshaber der Sicherung West
B.Nr. Gkdos 3740 A5

den 6. November 1943

5640

Geheime Kommandosache!

An
Marinegruppenkommando West - Führungsstab Prf.Nr.1
nachrichtlich:
2. Sicherungsdivision " " 2
8. Räumbootsflottille " " 3

Anbei wird das Kriegstagebuch der 8. Räumbootsflottille vom
1. - 15.9.1943
mit Abschnitt Maschine und Stellungnahme der 2. Sicherungsdivision vorgelegt.

Zum 5.9. 2325 Uhr bis 6.9. S. 4 - 7, Bemerkungen der 2. Sicherungsdivision:

Das Fahren der GBT am Bug in durch Ziehleinen gefährdeten Seegebieten bringt, wie der Verlust von R 94 zeigt, Gefahren durch Verhaken der Ziehleinen in der GBT und ihrem Drachen mit sich; ebenso können durch einen tief steuernden Drachen die Bleikappen der Mine unmittelbar bestossen werden. Das Fahren der GBT am Bug in durch Ziehleinenminen gefährdeten Seegebieten ist daher nicht mehr zu verantworten und wird verboten. Ausnahmen gelten nur für Boote, die im Schutz von Geräten eines Vordermannes laufen. 2. Sicherungsdivision hat für die ihr unterstellten Flottillen entsprechende Anweisung gegeben.
Durch die von der 2. Sicherungsdivision vorgeschlagene Fahrweise - Anbringen der GBT im SDG in Höhe des Drachens - wird die Gefährdung durch Ziehleinen vermindert, andererseits aber der Detonationspunkt einer ELMA bei unmittelbarem Überlauf zurückverlegt, so daß bei stumpfen ELMA die Detonation nunmehr in unmittelbarer Nähe des Bootes erfolgen würde. SVK ist um Prüfung gebeten, deren Ergebnis noch aussteht.
Richtig ist, daß das KKG als Räummittel nur gegen normale ELMA, nicht gegen die magnetisch-akustischen Kombinationen der ELMI/A 1-4 wirkt. Dieselbe Beschränkung gilt aber auch für alle Geräuschbojensysteme. Der 2. Sicherungsdivision kann nicht zugestimmt werden, daß das KKG nur ein unzureichender und teuerer Notbehelf wäre. Der Chef der 36. Minensuchflottille räumte kürzlich zwischen

Minkirchen

SAFETY FILM

Dünkirchen und Ostende durch 2 mit KKG ausgerüstete Fischereiboote, also mit einem sehr geringen Einsatz, 37 ELMA unter Verwendung von 1720 Doppelzündern, so daß auf jede geräumte ELMA durchschnittlich nur 2½ KKG-Wurf kommen, ein ausgezeichnetes und sehr billiges Ergebnis. Gegen normale ELMA wirkt das KKG ebenso sicher wie die Geräuschboje. Der Einsatz des KKG auf grossen Strecken ist eine Munitionsfrage.

Für den Befehlshaber der Sicherung West
Der Chef des Stabes

Wagner

Geheime Kommandosache!

Marinegruppenkommando West
B.Nr. Führst. Gkdos 5640 /43 AIo

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

Fü.Qu., den 11. Nov. 43

D. O.K.M. / Skl.

nach Kenntnisnahme vorgelegt.
Nichts zu bemerken.

Im Auftrage!

1.Skl 32448/43 Gkdos.
18.11.43

5.S., Seite 6, zum Vorschlag des Flo-Chefs: Die Ansicht des Flo-Chefs ist richtig. Aufholstander und Schleppleine bilden eine wesentliche Gefährdung. Da das Fahren der G.B.T. an der Stevenschiene technisch mit dem Bugschneider nicht zu vereinbaren ist, muß eine andere Möglichkeit für das Fahren der G.B.T. geschaffen werden. G.B.T. über das Heck gefahren, ließe sich auch mit S.B.G. vereinigen. Zu erproben ist die Leinenlänge, damit die Boje sicher im nicht aufgewühlten Schraubenwasser steht und Geräuschübertragung dadurch stark behindert.

Es wird vorgeschlagen, G.B.T. versuchen im Gerät zu fahren gem. anliegender Skizze.

Das Fahren von K.K.G. ist ein unzureichender Notbehelf, da K.K.G. teuer und selten und auch räumlich unsicher ist gegen die neuartige Elma. Die Anbringung der Unterfangstander wie vorgeschlagen, wird in der Flottille erprobt, Ergebnis später gemeldet.

Anlage 1 zu 1/Skl. Gkdos.

Anlage zu B.S.W.
Gkdos. 3740 vom 11.10.43

Der Führer der
Sicherungsdivision
Nr. Gkdos 3114 43

St.Qu., den 6. Oktober 1943.

Geheime Kommandosache!

An

Befehlshaber der Sicherung West (2 x), Prf.Nr. 1 u. 2,

nachrichtlich:

6. Räumboots - Flottille, " 3.

Betrifft: K.T.B. 8. R.-Flott. vom 1. - 15.9.43.
Bezug : 8. R.-Flott. Gkdos 441 v. 15.9.43 (nur an 2. Sich.Div.).

In Anlage wird K.T.B., nebst K.T.B. Abschnitt Maschine der 8. R.-Flottille für die Zeit vom 1. - 15.9.43 mit folgender Stellungnahme vorgelegt:

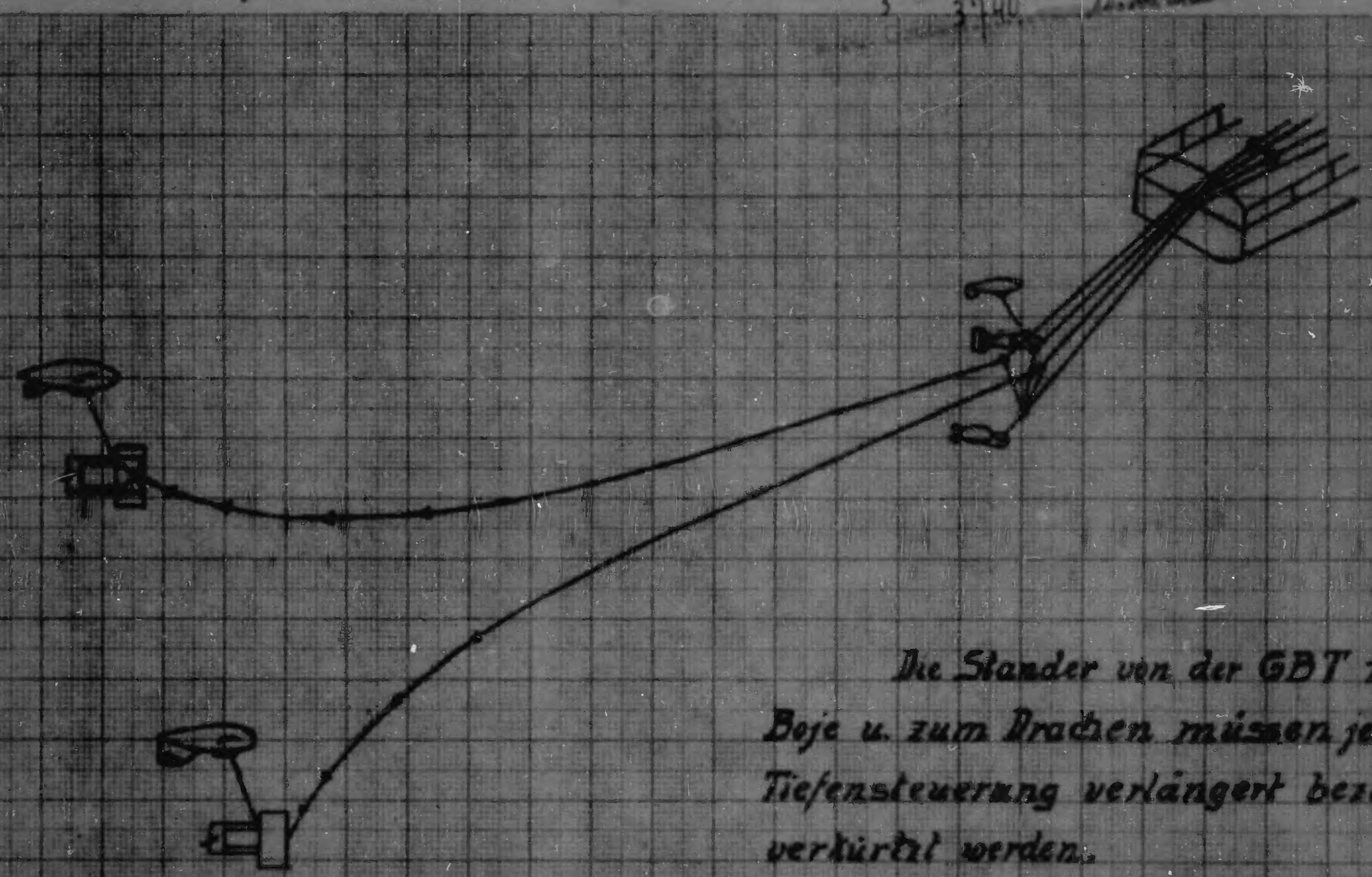
5.9., 23.25 Uhr: Der Hergang läßt sich schwer erklären. Es besteht die Möglichkeit, daß erst einige Minen geschnitten wurden und dann in Richtung auf das grundaufsitzende Boot trieben, sodaß der Eindruck entstand, daß die Minen sehr dicht hintereinander standen. Bei den beiden Detonationen auf R 94 im Abstand von 1/2 sec. handelt es sich möglicherweise um 1 Mine, bei der die Nachdetonation beobachtet wurde.

5.9., Seite 6, zum Vorschlag des Flo-Chefs: Die Ansicht des Flo-Chefs ist richtig. Auflolstander und Schleppleine bilden eine wesentliche Gefährdung. Da das Fahren der G.B.T. an der Stevenschiene technisch mit dem Bugschneider nicht zu vereinbaren ist, muß eine andere Möglichkeit für das Fahren der G.B.T. geschaffen werden. G.B.T. über das Heck gefahren, ließe sich auch mit S.B.G. vereinigen. Zu erproben ist die Leinenlänge, damit die Boje sicher im nicht aufgewühlten Schraubenwasser steht und Geräuschübertragung dadurch stark behindert.

Es wird vorgeschlagen, G.B.T. versuchen im Gerät zu fahren gem. anliegender Skizze.

Das Fahren von K.K.G. ist ein unzureichender Notbehelf, da K.K.G. teuer und selten und auch räumlich unsicher ist gegen die neuartige Sima. Die Anbringung der Unterfangstander wie vorgeschlagen, wird in der Flottille erprobt, Ergebnis später gemeldet.

Anlage 1 zu 1/SA Gkdos.



Die Stander von der GBT zur Boje u. zum Drachen müssen je nach Tiefensteuerung verlängert bezw. verkürzt werden.

ENDING OF

REEL T-462

DOCUMENTS - PHOTOGRAPHED

PG/73967/NID CONT'D THRU 73972	

ONI

DATE: DECEMBER 10TH, 1946

MACH. NO. 1699

PHOTOGRAPHED BY: R.E. Bolton

CH