

*Jürgen Ruhardt (Herausgeber)*

**Tatsachenbericht  
mit  
U – Jäger „UJ – 1207“  
des  
Matr. Ob. Gefr. Hans Jorkiewicz, F.P.M. 01630**



**Tagebücher  
vom 12.01.1942 bis 10.05.1945**

---

*Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung und des Nachdrucks bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers Jürgen Ruhardt reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.*

# Übersicht

1. Vorwort
2. Tatsachenbericht mit U-Jäger UJ 1207
3. Schiffsnamenverzeichnis
4. Anhang (Ergänzungen, Erklärungen)
5. Ansichten von Original-Tagebuchblättern
6. Lebenslauf Mob FD 64
7. Die 12. U-Bootsjagdflottille
8. Kartenausschnitte von den Kriegsschauplätzen
9. Fotoanhang der beteiligten Schiffe
10. Schiffstabelle - technische Daten und Schicksale der beteiligten Schiffe
11. Auffindung von vier Wracks der 12. U-Jagdflottille im Sommer 2020
12. Quellen- und Literaturverzeichnis

## Vorwort

Auf der Suche nach alten Schiffsfotos wurde mir als Fotosammler 1984 der Kontakt zu dem ehemaligen Matrosenobergefreiten Hans Jorkiewicz vermittelt. Er half mir mit einigen Fotos weiter und fragte mich bei der Verabschiedung, ob ich Interesse an zwei alten Vokabelheftchen hätte. Darin habe er aufgeschrieben, was er im Krieg erlebt hatte. Wenn nicht, würde er sie wegwerfen, da sowieso niemand mehr Interesse daran habe. Dankend nahm ich die beiden Heftchen entgegen, kam aber erst Jahre später dazu, mich intensiver damit zu beschäftigen. Was ich dann aber las, weckte mein größtes Interesse und ich beschloss, den Inhalt dieser beiden Heftchen einer historisch interessierten Nachwelt zugänglich zu machen und dem Vergessen zu entreißen.

Der Matrosenobergefreite hatte Dienst auf einem U-Boot-Jäger namens „UJ 1207“ in der 12. UJ-Flottille versehen, und zwar durchgehend seit seiner Indienststellung im Januar 1942 bis zur Kapitulation im Mai 1945. Dieses völlig unspektakuläre Hilfskriegsschiff, das niemals irgendwelche Schlagzeilen machte, wurde auf der Basis eines Fischdampfers als „Mob-FD 64“ (Mobilmachungsfischdampfer) konstruiert, sollte nach dem erwarteten „Endsieg“ zurückgebaut werden und als Fischdampfer fahren. Zwar endete der 2. Weltkrieg mit der totalen Kapitulation des Deutschen Reiches, doch waren dem Schiff, das die Kriegszeit überlebte, noch bis 1961 zahlreiche Friedensjahre in der ihm ursprünglich zgedachten Funktion beschieden.

Jorkiewicz hatte sein privates Kriegstagebuch während des Kriegseinsatzes Tag für Tag fortgeschrieben, immer aus der eingeschränkten Perspektive eines unteren Dienstgrades an Bord des U-Jägers „UJ 1207“. Sein Bemühen ist erkennbar, die Ereignisse absolut sachlich und ohne Wertung zu schildern. Selbst als er am 26.08.1942 Zeuge eines Kriegsverbrechens wird, bei dem nach einem Gefecht die Überlebenden eines versenkten Schiffes mit Kopfschüssen getötet wurden, enthält er sich jeglichen Kommentars.

Aus diesem Grund war es mir ein persönliches Anliegen, das Kriegstagebuch abgesehen von ganz geringen redaktionellen Anpassungen genau in der vom Matrosenobergefreiten vorgegebenen Form wiederzugeben, nichts wegzulassen und nichts hinzuzufügen. Heraus kam dabei eine korrekte Wiedergabe von Jorkiewicz' Darstellung der Einsätze von „UJ 1207“ an den verschiedenen Kriegsschauplätzen im Finnenbusen vor Leningrad (Wachdienst an den Minensperren vor der Kronstädter Bucht zur Verhinderung des Durchbruchs sowjetischer U-Boote in die Ostsee), an der Nordnorwegenfront zwischen Hammerfest und Kirkenes (Schutz von deutschen Nachschubgeleiten und Jagd auf sowjetische U-Boote) und 1945 wieder in der Ostsee bei der Evakuierung der Bevölkerung aus Ostpreußen.

Als äußerst hilfreich hat sich für mein Werk die jahrelange Unterstützung durch Herrn Thomas Weis von der Württembergischen Landesbibliothek in Stuttgart erwiesen. Er erstellte seinerseits eine aufwändige „Chronik des Seekrieges 1939 – 1945“ im

Internet und unterstützte mich mit Fachwissen zu militärischen Begriffen und den historischen Ereignissen. Ferner stellte er mir aus der „Bibliothek für Zeitgeschichte“ viele Bilder zur Verfügung, um den zahlreichen im Kriegstagebuch erwähnten Schiffseinheiten wieder ein Gesicht zu geben.

Entsprechende Land- bzw. Seekartenausschnitte aus der „Bibliothek für Zeitgeschichte“ illustrieren die Einsatzgebiete von UJ 1207.

Durch seine Hilfe war es mir möglich, in einem ausführlichen Anhang an das Kriegstagebuch die von Jorkiewicz gemachten Angaben jeweils in den gesamthistorischen Kontext zu stellen und zu erklären. Diese Angaben stammen größtenteils von der Internetseite „Chronik des Seekrieges 1939 – 1945“, die von der „Bibliothek für Zeitgeschichte“ in der Württembergischen Landesbibliothek Stuttgart veröffentlicht wurde. Die genauen Fundstellen sind in Klammern hinter der jeweiligen Anmerkung vermerkt.

Befinden sich keine Fundstellenhinweise hinter den Anmerkungen, so stammen sie von mir selbst.

Weiterhin habe ich eine Schiffsliste angefügt, in der jedes Schiff, das im Kriegstagebuch von „UJ 1207“ direkt oder indirekt eine Rolle spielte, mit seinen technischen Daten und seinem eigenen Schicksal aufgeführt ist.

Ohne die langjährige Unterstützung von Thomas Weis hätte ich das Werk so nicht vollenden können. Ich bin ihm somit zu allergrößtem Dank verpflichtet. Ebenso danke ich auch Claus Rothe aus Berlin, Theodor Dorgeist (†) aus Telgte, Manfred Krellenberg aus Lübeck, Hans-Jürgen Heise aus Rellingen und Bert Korporal aus Hannover für ihre Unterstützung sowie insbesondere meiner Frau Martina, die über Jahre den Fortschritt der Arbeit begleitet hat und für eine professionelle Aufbereitung des Layouts sorgte.

Im Sommer 2020 überraschte die Nachricht, dass im Rahmen einer russischen Unterwasserexpedition, die nach einem der letzten verschollenen sowjetischen U-Boote aus dem Zweiten Weltkrieg in der Ostsee suchte, vier Wracks von deutschen U-Boot-Jägern der 12. U-Jagdflottille in der Nähe der deutschen Seeigel-Minensperre im Finnenbusen vor dem damaligen Leningrad fand. Das U-Boot-Wrack von M-96 wurde im Juli 2021 lokalisiert.

Näheres hierzu siehe unter Punkt 11 am Ende der Publikation.

Herten, im November 2011

Überarbeitet im September 2021

Jürgen Ruhardt

ERSTES KRIEGSTAGEBUCH

Seite 1	12.01.1942	Einsteigen in Rendsburg
	20.01.1942	Übernahme von Nobiskrug <sup>1</sup>
	24.01.1942	Feierliche Indienststellung durch Kommandant
	25.01. – 24.02.1942	Vorbereitungen auf K. B. in D. W. <sup>2</sup>
	25.02.1942	02.30 – 04.40 Fl. – Alarm. <i>Monte Sarmiento</i> Bombentreffer (100 – 150 m) 600 T. <sup>3</sup>
	26.02.1942	22.30 – 00.20 Fliegeralarm <i>Gneisenau</i> . Treffer durch Bristol – Blenheim (80 To.) <sup>4</sup>
	27.02. – 01.03.1942	Keine Ereignisse
	02.03.1942	10.30 seeklar, Ablegen 11.00 nach Rendsburg, Ankunft 17.00.
	07.03.1942	Seeklar nach Kiel. Fliegeralarm. 1. Feuererlaubnis (3 Bomber).
	08.03.1942	Verholt nach Bauwerft.
	09.03. – 24.03.1942	Keine Ereignisse.
	25.03.1942	Fußballspiel F.T.I. (11:0) <sup>5</sup>
	26.03.1942	Keine Ereignisse
Seite 2	28.03.1942	Nach Rendsburg 22.30 – 03.30 Fliegeralarm.
	02.04. – 17.04.1942	Auf Urlaub
	19.04.1942	Ausgelaufen zum Schleife fahren <sup>6</sup> . Kaiser-Wilhelm-Kanal.
	20.04.1942	Um 05.30 Kohlen, dann nach Brunsbüttelkoog. 21.00 festgemacht.
	21.04.1942	Schleife fahren. 20.10 Rendsburg.
	22.04.1942	04.30 seeklar zum Waffeneinschießen. Kiel festgemacht 18.30.
	23.04.1942	Munitionsübernahme. Kompensieren <sup>7</sup> . Scheer – Hafen festgemacht.
	24.04.1942	Munitionsübernahme. Horchanlage ausprobiert. 19.00 Eckernförde fest.
	25.04.1942	Ausprobieren v. S. Anlage <sup>8</sup> . Torpedoschießen. 19.00 vor Anker.
	26.04.1942	S. Anlage. 12.30 seeklar nach Hamburg.
	27.04.1942	10.30 in Hamburg (Stülcken-Werft) <sup>9</sup> .
	28.04. – 02.05.1942	Motorjolle gefahren.
	02.05.1942	Verholt zur Überseebrücke.
Seite 3	02.05.1942	Bordfest !
	03.05.1942	09.45 ab Hamburg. 19.00 in Rendsburg fest.
	04.05.1942	11.00 Arsenal fest.
	05.05.1942	Stb.Btsm. Birkhofen nach Neum. <sup>10</sup> (Lazarett).
	06.05.1942	Waffen ausprobiert. 16.30 Arsenal fest.
	08.05.1942	S. Anlage Kieler Bucht (Kohlen)

	10.05.1942	10.15 von Kiel ausgelaufen, 12.00 Feuerschiff passiert. 13.00 vor Anker.
	11.05.1942	16.45 bei Hela Wasserbomben geworfen (z. F.) <sup>11</sup> . Um 21.50 in Gotenhafen fest.
	12.05.1942	U.A.S. <sup>12</sup> Exerzieren.
	13.05. – 16.05.1942	Torpedoschießen in Danziger Bucht.
	15.05.1942	Einsteigen von Flo – Chef <sup>13</sup> .
	18.05.1942	07.00 alle Waffen schießen.
	19.05.1942	Deutsche Werke Gotenhafen.
	19.05. – 23.05.1942	Reparatur an Maschine. Munition, Proviant usw. übernommen.
	24.05.1942	05.00 ab Gotenhafen 7 Boote d. 12. UJ. nach Reval. <sup>14</sup> 17.00 Memel passiert. 22.00 Libau Übungsschießen und Wasserbomben geworfen.
Seite 4	25.05.1942	Utö (Finnland) passiert (Lotse).
	26.05.1942	01.30 Hangö fest. 08.10 los. 18.10 Reval fest. <sup>15</sup> Bis 03.06. Dienstbetrieb.
	04.06.1942	03.30 ausgelaufen. Sicherungsgeleit für den Führer, der Mannerheim <sup>16</sup> zum Geburtstag besuchte.
	05.06.1942	Position U-Sicherung <sup>17</sup> an finnischer Küste.
	06.06.1942	2 Wasserbomben geworfen.
	07.06.1942	22.10 Reval fest.
	08.06.1942	Kohlen übernommen.
	09.06.1942	Seeklar. Alte Position.
	10.06.1942	Position Ost gefahren <sup>18</sup> .
	11.06. – 12.06.1942	Position West gefahren.
	13.06.1942	14.40 Fl. Chef mit UJ 1215 <sup>19</sup> übergestiegen. 14.10 Helsinki passiert. 22.05 in Kotka fest. 22.30 zur U-Jagd bei der Insel Hogland (Suursari) ausgelaufen.
	14.06.1942	U-Jagd bei Hogland.
Seite 5	15.06.1942	01.30 U-Boot Horchpeilung. 04.10 wurden wir von 7 Jagdbombern angegriffen. Ca. 25 – 30 Bomben geworfen. 8 – 16 m an Backbordseite gefallen, Bordwaffenbeschuss. 4 eigene Verwundete. Ein Abschuss der 3,7 cm. Ein weiterer wahrscheinlich. 12.35 Angriff von 5 feindlichen Flugzeugen mit Bomben und Bordwaffen. Vorpostenboot V 312 <sup>20</sup> wird abgelöst, übernimmt unsere Verwundeten (Lazarett Kotka). <sup>21</sup>
	16.06.1942	00.30 Fliegerangriff mit Beschuss. 02.15 desgleichen. Von 15 – 16.00 h 4 Angriffe mit Bomben und Bordwaffen. 20.45 Alarm, es wurden 11 Bomber gesichtet, welche ein finnisches Fahrzeug <sup>22</sup> angriffen. Das Fahrzeug schoss weiße Sterne und bat uns um Geleit, welches sofort ausgeführt wurde.
Seiten 6 – 7	17.06.1942	00.30 Fliegeralarm, mehrere Flugzeuge griffen in der Nähe operierende Minenleger (finnisch) an. 03.30 trafen

		zur Verstärkung zwei weitere U-Jäger ein ( <i>UJ 1212<sup>23</sup></i> , <i>UJ 1202<sup>24</sup></i> ). Von 07.00 – 12.00 mehrere Fliegeralarme, dazwischen vernahmen wir in unserer Nähe eine Detonation, wahrscheinlich ein Torpedo, da in unserer Nähe ein U-Boot gepeilt wurde. U-Boot konnte nicht verfolgt werden, da das Gewässer mit Minen verseucht war. Die anderen Fliegeralarme waren belanglos. Um 12.00 wurden mehrere Flieger gesichtet, diese griffen in unserer Nähe räumende R-Boote <sup>25</sup> an. Bomben- und Bordwaffenangriff auf R-Boote. F. T. <sup>26</sup> von R-Booten: „20 Bomber haben uns angegriffen.“ Reihenabwürfe von 15 – 20 Bomben konnten von uns beobachtet werden, welche mitten zwischen den R-Booten fielen. Da die Bomber außer Reichweite unserer Bordwaffen flogen, konnten wir dieselben nicht mit Feuer belegen. Um 13.45 russischer Aufklärer. Um 17.15 wurden wir von mehreren Bombern angegriffen. 2 Bomber versuchten, uns im Tiefflug anzugreifen, in 3000 m Entfernung wurden die Bomber durch die 8,8 cm erfolgreich abgewehrt und drehten ab.
	18.06.1942	Keine besonderen Vorkommnisse wegen schlechtem Wetter.
Seite 8	19.06.1942	Um 22.00 fuhren wir für den Minenleger <i>Kaiser<sup>27</sup></i> Sicherungsgeleit bis morgens um 04.00, nach Tytärsaari, um 04.00 kam <i>Kaiser</i> nach erfolgreichem Unternehmen wieder zurück.
	20.06.1942	Wurden wir um 10.30 von zwei U-Jägern abgelöst, die gleichzeitig unsere langersehnte Post mitbrachten. Als wir dieses hörten, war unsere Müdigkeit vorbei, da sah man nur noch strahlende Gesichter. Wir fuhren, ohne gehindert zu werden, zu unserem Einsatzhafen zurück. Damit war unser erstes großes Unternehmen in Finnland beendet. Um 14.00 in Kotka festgemacht, Reinschiff, Freizeit, erstes Mal in Kotka an Land.
	21.06.1942	09.45 Fliegeralarm. 09.50 abgelegt zur Wasserübernahme. 16.20 zurück zum alten Liegeplatz. 22.20 Fliegeralarm.
Seite 9	22.06.1942	Dienstbetrieb.
	23.06.1942	06.00 von Kotka abgelegt. <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1212</i> (Dora) auf dem Marsch nach Helsinki (Finnland). 12.45 in Helsinki im Westhafen fest. Freizeit, 18.00 Vollzähligkeitsmusterung. Von 18.00 – 03.00 habe ich Jolle gefahren. <sup>28</sup>
	24.06.1942	Dienstbetrieb bis Mittag. Freizeit. 18.30 Vollzähligkeitsmusterung. 20.30 seeklar, 21.00 seeklar. 22.00 Manöver, alles auf Null. 22.30 <i>UJ 1214<sup>29</sup></i> (Fritz) eingetroffen.
	25.06.1942	Um 05.45 seeklar, von Helsinki abgelegt zur neuen Position. U-Jagd, um 12.45 Hangö passiert. 17.30 Utö passiert. Lotse von Bord. Mit <i>UJ 1207</i> – <i>UJ 1212</i> (Dora), <i>UJ 1214</i> (Fritz) nach Gotland (Schweden) zur U-Jagd



		gefahren.
Seite 10	26.06.1942	Nordspitze Öland passiert. 12.00 Lagebesprechung mit <i>M 30</i> <sup>30</sup> und <i>V 312</i> , um 15.10 Wasserbombe geworfen, anschließend mit Fl. Chef <sup>31</sup> gefischt. 15.45 Visby auf Gotland passiert.
	27.06.1942	12.00 Geleitzug gesichtet, für diesen Geleitzug Sicherungsgeleit bis Landsort gefahren, 21.00 Geleitzug abgegeben.
	28.06.1942	12.30 einen Geleitzug von 15 Fahrzeugen gesichtet, fuhren in den Hoheitsgewässern von Schweden.
	29.06.1942	11.00 <i>UJ 1212</i> (Dora) kommt längsseits, übernimmt Wasser. 18.00 alle drei Boote werfen je eine Wasserbombe, anschließend wurde gefischt.
Seite 11	30.06.1942	01.00 Kurs nach Utö.
	01.07.1942	Um 16.30 in Reval eingelaufen.
	02.07.1942	12.15 angefangen mit Kohlen, bis 18.00 100 Tonnen Kohlen gekarrt.
	03.07.1942	Morgens von 07.00 bis 08.00 gekohlt, Reinschiff; mittags um 15.00 Klarmachen zum Fl.-Fest <sup>32</sup> .
	04.07.1942	14.00 seeklar, ausgelaufen auf Position (Reval).
	05.07.1942	Um 21.30 wurde von der Brücke ein verdächtiger Gegenstand auf der Wasseroberfläche gesichtet, durch Horchpeilung wurde ein U-Boot festgestellt, um 22.30 wurde U-Bootsalarm gegeben. 23.15 wurden die ersten Wasserbomben geworfen (30 Stück). Haben leider nichts mehr erfahren, da in der Nähe ein neues U-Boot gemeldet wurde, welches wir verfolgten. <sup>33</sup>
Seite 12	07.07.1942	Um 09.00 an der Küste von Memel operiert.
	08.07.1942	Ein U-Boot verfolgt und angegriffen (32 Wasserbomben geworfen)
	10.07.1942	Gotenhafen angelaufen, zweistündige Bereitschaft.
	11.07.1942	Von Gotenhafen ausgelaufen nach Insel Hela, zum Übernehmen von Wasserbomben. 22.00 Fliegeralarm.
	13.07.1942	Von Hela nach Gotenhafen ausgelaufen, zum Kohlen und Wassern.
	14.07.1942	M.E.S. <sup>34</sup> eingefahren, mittags nach Hela ausgelaufen.
	15.07.1942	Auf Position vor Hela ausgelaufen.
	18.07.1942	Gotenhafen eingelaufen.
Seite 13	19.07.1942	06.00 ausgelaufen nach Windau, 17.00 in der Nähe von Memel mit Boot <i>UJ 123</i> <sup>35</sup> zusammengetroffen, welche unsere Post mitbrachten, mit 3 Booten weiter nach Windau, 05.00 in Windau festgemacht.
	20.07.1942	Um 07.00 liefen Boot <i>UJ 1214</i> und <i>UJ 1202</i> auf Position nach Libauer Bucht.
	21.07.1942	13.10 von Windau ausgelaufen, um 21.45 in Libau eingelaufen und festgemacht.
	22.07.1942	In Libau Kohlen übernommen.

	23.07.1942	Um 06.00 mit Geleitzug nach Utö ausgelaufen.
	24.07.1942	03.30 Leuchtturm von Utö in Sicht, 04.30 Geleitzug verlassen, 04.45 Utö passiert, Lotse an Bord genommen, fuhren durch die Schären von Porkkala. 10.00 Lotse abgegeben, bei Hangö.
Seite 14	25.07.1942	02.30 in Reval eingelaufen.
	26.07.1942	10.00 ausgelaufen auf Position.
	27.07.1942	Reval eingelaufen, festgemacht, 2 cm an Bord genommen.
	29.07.1942	Fl. Chef an Bord, 13.25 abgelegt nach Helsinki, 22.00 Helsinki festgemacht.
	30.07.1942	Leinen los zum Kohlen und Proviantübernahme. 13.30 seeklar, Kurs Kotka. 20.45 in Kotka fest. Fl. Chef mit Jolle zum F.D.M.O. <sup>36</sup> gefahren zur Lagebesprechung. 23.00 vor Anker gegangen.
Seite 15	31.07.1942	07.00 Anker auf, alter Liegeplatz. 09.00 verholt zum Wasser. 10.30 Fl. Chef zum F.D.M.O. gefahren. 15.15 Leinen los, auf Position vor Hogland. 17.45 vor Hogland in den Schären Wasserbomben übernommen. 20.20 Hogland passiert.
	01.08.1942	19.30 zwei Urlauber mit Schlauchboot nach UJ 1211 (Bruno) gebracht.
	02.08.1942	10.15 eine Treibmine geknackt, 11.30 ein Urlauber von M 29 an UJ 1214 (Fritz) abgegeben.
	02.08. – 03.08.1942	In der Nacht 3 x Fliegeralarm, bekamen die Flieger wegen schlechtem Wetter nicht zu sehen, man hörte nur Motorengeräusche.
Seite 16	03.08.1942	07.00 Jolle klar, mit Fl. Chef zu einem von deutschen Bomben auf Dreck gesetzten Frachter gefahren. Dieser lag vor der Insel Tytärsaari in der Nähe von Lavansaari. Der Frachter war vollkommen zerstört. Um 10.30 von unserem Unternehmen zurück. Jolle war mit MG, Gewehren und Handgranaten ausgerüstet.
	04.08.1942	10.15 kam UJ 1211 <sup>37</sup> (Bruno) längsseits, zur Lagebesprechung. Um 16.45 wurden drei Landungsprähme und drei R-Boote gesichtet (deutsche) (Minen). Diese fuhren Kurs Hogland, Lavansaari.
Seite 17	06.08.1942	Um 20.00 Fliegeralarm, es wurde ein Aufklärer gesichtet. Dieser verschwand in den Wolken. 21.45 Fliegeralarm. 5 Bomber und Jäger griffen uns und M-Boote an, mit Bomben und Bordwaffen. 30 m vorm Bug fielen ca. 8 Bomben, seitlich und achtern ca. 12 Bomben, keine Verwundeten oder Tote. Nach unserem Angriff wurde M 30 angegriffen, ebenfalls mit Bomben und Bordwaffen, ca. 20 Bomben. M 30 hatte 4 Verwundete. Die Flieger wurden von unseren Bordwaffen erfolgreich abgewehrt.
Seite 18	07.08.1942	11.30 mehrere Bomber und Jäger griffen M-Boote an, mit Bomben belegt. M 19 hatte 8 schwer Verwundete. Flugzeuge flogen außer Bereich unserer Bordwaffen.

		12.00 Funkspruch von Insel Tytärsaari. U-Jäger <i>UJ 1211</i> (Bruno) auf Mine gelaufen, in 2 Minuten gesunken. 25 Mann der Besatzung konnten durch R-Boot <i>R 27<sup>38</sup></i> gerettet werden, ca. 22 Mann fanden den Heldentod. <sup>39</sup> 14.15 Jolle klar, zur Unfallstelle, man sah einen großen Ölfleck und treibende Gegenstände. Es konnte noch verschiedene Kleidungsstücke geborgen werden. 16.15 von unserem Suchen zurück. Während unseres Suchens griffen 7 Bomber und Jäger die M-Boote an und belegten sie mit Bomben. 16.30 Fliegeralarm, ein feindlicher Aufklärer gesichtet.
Seite 19	07.08.1942	Von <i>M 30</i> wurden Jagdflieger angefordert, welche auch sofort eingesetzt wurden. 20.00 Fliegeralarm. 3 Bomber und 11 Jäger griffen uns, <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1214</i> (Fritz) an, mit Bomben und Bordwaffen. <i>UJ 1214</i> (Fritz) hatte 6 schwer und mehrere leicht Verletzte. <sup>40</sup> Flugzeuge wurden mit Erfolg abgewehrt. 1 <u>Abschuss</u> . Um 21.30 wurden die schwer Verwundeten mit einem R-Boot nach Hungerburg ins Lazarett gebracht.
Seite 20	08.08.1942	12.00 kam <i>UJ 1218</i> in Rufweite, brachte aber nicht unsere langersehnte Post mit. 17.00 sollten wir einlaufen, da Chef der 3. M-Such kam. Maschine machte 2x große Fahrt und so mehr Kurs Helsinki. Gleichzeitig kam ein F.T. Spruch; sofort auf alte Position, morgen einlaufen. 21.00 Jolle klar, nach Insel Hogland gefahren und Lotse abgeholt.
Seite 21	09.08.1942	04.10 Kurs Kotka, 07.30 in Kotka fest. (1 Stunde Poller belegen, wegen schlechter Laune des Kommandanten, da unser Boot kurz vor der Einfahrt für einen Moment mit der Schnauze auf Dreck saß, fiel aber aus wegen Nebel.). 11.15 Leinen los, Kurs Helsinki. 16.00 in den Schären mit Boot <i>UJ 1208<sup>41</sup></i> zusammengetroffen, 2 Stunden zusammen gewesen. Fl. Chef machte auf <i>UJ 1208</i> Musterung. 21.20 in Helsinki eingelaufen und festgemacht. Jolle klar, mit Fl. Chef und Kommandant bis morgens um 05.00 gefahren.
	10.08.1942	Von 08.00 bis 12.00 Kohlen und Wasserübernahme. Mittags nach Westhafen verholt, Freizeit.
	11.08.1942	Dienst nach Plan, kein Landurlaub.
	12.08.1942	07.00 beide Boote einsetzen. 08.00 Leinen los, Kurs Kotka. 14.30 Kotka fest. 20.00 Leinen los, Kurs Position Hogland. 22.00 vor Hogland, Kutter ausgesetzt, Lotse an Land gebracht. 23.00 zurück, Kutter eingesetzt.
	13.08.1942	Keine besonderen Vorkommnisse.
Seite 22	14.08.1942	Fliegeralarm 09.45. 3 Bomber und 9 Jäger griffen den hinter uns fahrenden <i>M 19</i> an und belegten ihn mit Bomben und Bordwaffen. <i>M 19</i> hatte nichts abbekommen. 17.30 Fliegeralarm, feindlicher Aufklärer gesichtet.

	15.08.1942	09.30 Fliegeralarm, ein feindlicher Aufklärer gesichtet, von uns mit der 8,8 cm beschossen. 20.30 Fliegeralarm. 18 Flugzeuge gemeldet, diese griffen deutsche R-Boote an. 1 Boot versenkt <sup>42</sup> , 1 Boot beschädigt.
Seite 23	16.08.1942	07.00 wurde <i>M 29</i> <sup>43</sup> von 12 Bombern angegriffen, mit Bomben und Bordwaffen belegt. <i>M 29</i> hatte einen Toten und vier schwer Verwundete. 12.55 Fliegeralarm, keine Vorkommnisse. 18.00 Fliegeralarm. 6 Bomber griffen <i>M 15</i> , Führerboot U-Jäger <i>UJ 1218</i> und U-Jäger <i>UJ 1207</i> an, mit Bomben und Bordwaffen. Bomber bekamen von uns so ein gewaltiges Feuer, dass sie abdrehen mussten. Darauf griffen sie erneut <i>M 15</i> und U-Jäger <i>UJ 1218</i> an, belegten diese mit Bomben und Bordwaffen. U-Jäger <i>UJ 1218</i> wurde besonders mit Bordwaffen bearbeitet, dabei hatten sie einen Toten.
	16.08.1942	Keine Vorkommnisse.
	17.08.1942	11.30 in Kotka fest, 13.00 zum Wassern und Proviantübernahme verholt. 21.00 vor Anker gegangen.
	18.08.1942	08.00 Anker gelichtet, alter Liegeplatz. 12.30 traf <i>M 130</i> mit Fl. Chef und <i>UJ 123</i> ein. 17.00 liefen beide Boote aus, auf Position. 22.00 zum Ankern verholt.
Seite 24	19.08.1942	05.00 Anker gelichtet, Kurs alte Position (Hogland). 06.00 wurde <i>M 30</i> von 16 Bombern angegriffen, mit Bomben und Bordwaffen. <i>M 30</i> hatte einen Toten (Offz.), 3 schwer und mehrere leicht Verwundete.
	20.08.1942	Wegen zu starkem Nebel vor Anker gegangen. 50 m Sicht.
	21.08.1942	13.40 Anker gelichtet, alte Position. 16.20 Fliegeralarm. 5 Bomber griffen uns mit Bomben und Bordwaffen an, keine eigenen Verluste.
Seite 25	22.08.1942	08.30 Fliegeralarm. 8 Bomber griffen uns mit Bomben und Bordwaffen an ( <i>UJ 1207</i> ), bekamen starkes Feuer. Die Bomben kamen nicht ganz zur Wirkung. Hatten vier Verwundete. 09.30 Jolle klar, die vier Verwundeten musste ich mit der Jolle nach der Insel Tytärsaari bringen. 14.15 Jolle zurück, alte Position.
	23.08.1942	15.00 kam <i>UJ 1208</i> längsseits, brachte Fl. Arzt und Post. Im Laufe des Tages hatten wir vier Mal Fliegeralarm AvD <sup>44</sup>
Seite 26	24.08.1942	02.00 an Backbordseite in ungefähr 17 sm eine gewaltige Detonation, mit Feuersäule. Kurz darauf wurden ein weißer und ein roter Stern geschossen (Notsignal). 2 Stunden danach noch eine Feuersäule. Die beiden Feuersäulen waren zwei russische Schnellboote, die auf Minen gelaufen sind. <sup>45</sup> 03.30 Gefechtsalarm. Fahrzeuge wurden als deutsche R-Boote erkannt.
Seite 27	25.08.1942	07.30 Fliegeralarm, ein AvD. 09.30 gingen wir bei U-Jäger <i>UJ 1208</i> längsseits, dieser übergab uns eine Lichtmaschine. 13.00 gingen wir bei <i>M 130</i> <sup>46</sup> , Führerboot, längsseits, haben Post und Brot übernommen. 14.00

		<p>machten wir Positionswechsel von Südposition nach Nordposition. 15.45 kam U-Jäger <i>UJ 123</i> längsseits, hat Post von uns mitgenommen. 19.45 kam U-Jäger <i>UJ 1216</i> längsseits. Fl. Ing.<sup>47</sup> auf <i>UJ 1207</i> übergestiegen. 20.10 Fliegeralarm. 6 Bomber griffen uns an, bekamen von <i>UJ1207 / UJ 1216 / M 18</i> und <i>M 19</i> so ein gewaltiges Feuer, dass sie abdrehen mussten, ehe sie Bomben werfen konnten. Darauf griffen sie Südposition an, auch ergebnislos.</p>
Seiten 28 - 29	26.08.1942	<p>00.25 sahen wir in ungefähr 4 sm ein Seegefecht mit 2 cm und 3,7 cm – Geschützen. Wir gaben sofort Gefechtsalarm. Nahmen Kurs auf diese Stelle zu. Als wir hinzukamen, sahen wir nur noch einen Ölfleck, dann ein Rufen und Pfeifen mit der Pfeife. Dann sahen wir 3 Flösse mit Menschen, die sich retten konnten. Als wir die Geretteten geborgen hatten, hörten wir, was geschehen ist. 4 russische Schnellboote griffen U-Jäger <i>UJ 1216</i> in 50 m Entfernung mit 2 cm, 3,7 cm und Torpedos an. 2 Torpedos konnte ausgewichen werden, der 3. Torpedo traf <i>UJ 1216</i> mittschiffs. <i>UJ 1216</i> sank in vier Sekunden. Von den 4 Booten konnte von <i>UJ 1216</i> vorher noch eins vernichtet werden. Von der Besatzung von 46 Mann konnten 17 Mann sich retten.<sup>48</sup> Von einlaufenden R-Booten wurden noch 6 Tote geborgen, alle mit Kopfschüssen.<sup>49</sup> 07.00 mit den Überlebenden nach Kotka eingelaufen, in Kotka Munition übernommen. 15.00 Leinen los, Kurs Helsinki. 22.30 in Helsinki im Kohlenhafen fest.</p>
	27.08.1942	<p>Von 08.00 h bis 13.45 Kohlen übernommen.14.30 vom Kohlenhafen nach Marinehafen West, kleine Ausbesserungen</p>
	28.08.1942	<p>07.25 Leinen los, Kurs Kotka. 14.30 in Kotka fest. 22.00 vor Anker gegangen.</p>
	29.08.1942	<p>04.00 musste ich mit der Jolle Kommandant holen (Fr). 07.00 Anker lichten, verholt zum Holzhafen. Holz übernommen für Splitterschutz an den Kanonen. 01.00 Leinen los, Kurs Hogland, alte Position.. 04.00 auf Position, bei Fl. Chef zur Stelle gemeldet.</p>
	30.08.1942	<p>Keine Vorkommnisse, Seegang 6 – 7.</p>
Seite 30	31.08.1942	<p>06.30 Fliegeralarm. 6 Flugzeuge wurden gesichtet, kamen aber nicht in Reichweite unserer Geschütze. Am Tage mehrere weitere Fliegeralarme.</p>
	01.09.1942	<p>01.30 Gefechtsalarm, 3 Schnellboote gesichtet. 02.00 griffen die Schnellboote an, wurden von 2 U-Jägern und 2 M-Booten so mit Feuer belegt, dass sie ihre Torpedos nicht abschießen konnten. Wir verschossen 30 Granaten und 10 L.G<sup>50</sup>.- Munition. 06.30 Fliegeralarm. 6 Flugzeuge wurden gesichtet, kamen aber nicht in Reichweite unserer Geschütze.</p>

Seite 31	02.09.1942	02.00 Fliegeralarm. Am Tage mehrere Detonationen, unerklärlich. 12.55 zwischen Tytärsaari und Vigrund eine gewaltige Detonation. Zur gleichen Zeit schmiss eine Arado <sup>51</sup> an der Detonationsstelle Bomben. Es wird angenommen, dass ein russisches U-Boot in die Minensperre gefahren ist. <sup>52</sup> 21.00 bei Hogland eine Feuerdetonation, unerklärlich.
	03.09.1942	03.45 eine Wassersäule mit Detonation, unerklärlich. 06.30 Fliegeralarm, ein AvD gesichtet. 21.00 2 Wassersäulen mit Detonationen in der Nähe unseres Schiffes, unerklärlich. <sup>53</sup> 22.00 2 Detonationen, sehr wahrscheinlich 2 Minen, Seegang 6 – 7.
Seite 32	04.09.1942	14.30 traf U-Jäger <i>UJ 1204</i> <sup>54</sup> auf Position ein, 15.30 ein AvD von Tytärsaari aus gemeldet.
	05.09.1942	10.00 kam U-Jäger <i>UJ 123</i> längsseits und überbrachte uns den Einlaufbefehl zum Kesselreinigen nach Helsinki. 13.30 in Kotka eingelaufen und festgemacht. 17.00 aus Kotka ausgelaufen, Kurs Helsinki. Von 18.00 – 19.45 in den Schären wegen zu starken Nebels geankert. 19.45 Anker auf, weiter nach Helsinki.
	06.09.1942	10.00 in Helsinki im Kriegshafen West festgemacht. U-Jäger <i>UJ 1207</i> wurde in der Werft überholt.
Seite 33	15.09.1942	07.30 verholt zum Kohlenhafen, Kohlen und Wasser übernommen. 14.00 seeklar. Kommandant ist ausgestiegen, ohne Kommandant Kurs Kotka. 21.00 in Kotka vor Anker gegangen. 22.30 Fliegeralarm. Mehrere Flugzeuge griffen Kotka und uns an. Nicht weit von uns fielen mehrere Bomben ins Wasser, ohne Schaden anzurichten.
	16.09.1942	Anker auf, Kurs Position Hogland. 09.30 auf Position eingetroffen, Jolle ausgesetzt bei Seegang 6 – 7. Fl. Chef mit Jolle auf <i>UJ 1217</i> <sup>55</sup> gebracht. 12.00 Jolle eingesetzt.
Seite 34	17.09.1942	02.15 2 Detonationen mit Wassersäule, 2 Minen. 10.00 eine Treibmine wurde von <i>UJ 1207</i> abgeschossen. Sonst keine Vorkommnisse.
	18.09.1942	10.00 bei <i>UJ 1206</i> <sup>56</sup> längsseits gegangen. Keine Vorkommnisse, bewegte See.
	19.09.1942	Keine Vorkommnisse, Seegang 7 – 8.
Seiten 35 - 36	20.09.1942	03.30 Gefechtsalarm. Schnellboote versuchten, uns anzugreifen, wurden aber abgewehrt. 11.30 Gefechtsalarm. Seegefecht mit 4 russischen Bewachern an der deutsch-russischen Minensperre. 3 sm von uns entfernt lag ein russisches Schnellboot auf Grund. Dieses versuchten wir einzuholen. 13.30 h, 7 Flugzeuge griffen uns mit Bomben und Bordwaffen an, mussten wegen zu starkem Abwehrfeuer abdrehen. Darauf versenkten sie ihr eigenes Schnellboot. <sup>57</sup> 14.00, 13 Flugzeuge griffen uns mit Bomben und Bordwaffen an, mussten wegen zu starkem Abwehrfeuer, ohne Schaden anzurichten,

		abdrehen. 14.30 kamen 3 Flugzeuge von achtern im Vorbeiflug, wurden von uns beschossen und drehten ab. 16.00 wechselten wir Position von Süd- auf Nordposition. 18.20 Fliegeralarm, es wurden 4 Flugzeuge gesichtet. Dieses waren Torpedoflugzeuge und hatten Südposition angegriffen, ohne Schaden anzurichten. 19.45 U-Bootsalarm. U-Boot wurde von 2 finnischen Flugzeugen gesichtet und mit Wasserbomben und Bordwaffen belegt.
	21.09.1942	08.00 kam UJ 1206 längsseits. Fl. Chef auf <i>UJ 1207</i> übergestiegen. 09.30 kam <i>UJ 1205</i> <sup>58</sup> längsseits, keine Vorkommnisse.
	22.09.1942	Seegang 6 –7, keine Vorkommnisse.
	23.09.1942	07.30 Kurs Kotka, 10.30 in Kotka im Holzhafen fest, Proviant übernommen.
Seite 37	25.09.1942	07.00 von Kotka abgelegt, 10.00 auf Position. 14.15 Jolle ausgesetzt, mit Fl. Chef, Fl. Arzt und Kommandant von <i>UJ 1204</i> nach Insel Hogland gefahren. 20.30 von Hogland zurück, Jolle eingesetzt.
	26.09.1942	Am Tage Jolle mit doppelt MG, MP und Proviant ausgerüstet zur Schnellbootsbekämpfung. 18.30 Jolle ausgesetzt, mit Chef und Fl. Arzt zur kleinen Insel gefahren, wo am 07.08.1942 das gestrandete Schnellboot <sup>59</sup> lag. Wir fanden noch Überreste des russischen Schnellboots, gleichzeitig beschossen wir Seehunde. Mit dem bloßen Auge konnte man die russischen Bewacher ausmachen. 20.30 Jolle zurück und eingesetzt.
Seite 38	27.09.1942	11.30 wurde auf dem Wasser ein treibender Gegenstand ausgemacht, wurde beschossen und versenkt, sehr wahrscheinlich ein Sprengkörper.
	28.09.1942	03.30 Gefechtsalarm. 9 Schuss L.-G. geschossen, keine Boote gesichtet, Jolle mit 1,5 cm – Kanone ausgerüstet zur Schnellbootsbekämpfung.
	29.09.1942	Keine Vorkommnisse.
	30.09.1942	20.30 h Jolle ausgesetzt, mit 1,5 cm – Kanone, 1 MG, 2 MP, 2 Gewehren, 30 Handgranaten und Proviant, zur eigenen Sicherheit und Schnellbootsbekämpfung auf Vorposten.
Seite 39	01.10.1942	06.00 mit Jolle zurück und eingesetzt, Kurs Kotka. 09.30 in Kotka fest, 11.30 Leinen los, Kurs Helsinki. 18.00 in Helsinki im Kohlenhafen fest.
	02.10.1942	Kohlen übernommen. 14.00 zur Marinewerft verholt.
	03.10.1942	11.00 Leinen los, Kurs Kotka. 18.00 in Kotka im Holzhafen fest, Leergut abgegeben.
	04.10.1942	Leinen los, Kurs Position Hogland. 09.00 kam <i>UJ 1208</i> längsseits, hat eine 2 cm – Kanone von uns übernommen.
	05.10.1942	Keine Vorkommnisse.

	06.10.1942	Wegen zu starkem Seegang bei Hogland vor Anker gegangen, Seegang 8 – 9.
	07.10.1942	Vor Anker.
	08.10.1942	Morgens 07.00 Anker auf, auf Position bei Windstärke 10 – 11.
Seite 40	09.10.1942	06.00 Kurs Kotka, 09.15 in Kotka fest.
	10.10.1942	In Kotka gelegen. Ob. Ltnt. Fock übernahm als Kommandant auf <i>UJ 1207</i> das Kommando.
	11.10.1942	06.30 seeklar. Kurs Position Hogland. Seegang 5-6. An <i>UJ 1205</i> und <i>UJ 1208</i> Post übergeben.
	12.10.1942	Keine Vorkommnisse.
	13.10.1942	Keine Vorkommnisse.
	14.10.1942	08.00 Kotka angelaufen. 11.00 von Kotka nach Helsinki. 18.30 in Helsinki fest.
	15.10.1942	Kohlen und Proviant übernommen.
Seite 41	16.10.1942	10.00 Leinen los, Kurs Kotka, 18.00 in Kotka fest.
	17.10.1942	07.00 Leinen los, Kurs Position Hogland.
	18.10.1942	Keine Vorkommnisse.
	19.10.1942	Keine Vorkommnisse.
	20.10.1942	Keine Vorkommnisse.
	21.10.1942	10.00 Fliegeralarm. 1 AvD gesichtet und vom M-Boot beschossen.
	22.10.1942	Mehrere AvD gesichtet.
	23.10.1942	05.30 wurden zwei Russen an der Südspitze von Hogland gesichtet und gefangengenommen. Die beiden Russen fuhren mit Schlauchboot und hatten Funkgerät mit. 18.00 wegen zu starkem Seegang (7 – 9) geankert.
Seite 42	24.10.1942	07.30 Anker auf, Kurs Kotka, 10.00 in Kotka fest.
	25.10.1942	Proviant übernommen.
	26.10.1942	07.00 Leinen los, Kurs Position Hogland. Durch F.T: <i>UJ 1204</i> verloren, sehr wahrscheinlich Treibmine. <sup>60</sup> Von 71 Mann konnten sich 11 Mann retten, waren auch noch verwundet. <i>UJ 1204</i> in 20 Sekunden gesunken. <sup>61</sup> 10.45 eine Sprengboje abgeschossen.
	27.10.1942	Mehrere Treibminen gesichtet. Seegang 6 – 7.
	28.10.1942	Keine besonderen Vorkommnisse.
	29.10.1942	09.00 in Kotka fest.
Seite 43	30.10.1942	Morgens Proviantübernahme, mittags Klarmachen zur Verabschiedung unseres alten Flo. Chefs Kapt. z. See Brandt, gleichzeitig übernahm Kaptl. z. See Koeplin das Kommando als Flo. Chef <sup>62</sup> .
	31.10.1942	07.00 von Kotka ausgelaufen, auf Position Hogland. Mittags 14.00 diesiges Wetter. Russische Boote belegen Position 4 mit Minen.
	01.11.1942	14.00 Fliegeralarm, ein Torpedoflugzeug gesichtet, kam aber nicht in Bereich unserer Waffen



	02.11.1942	Keine besonderen Vorkommnisse.
	03.11.1942	Bewegte See. 6 – 7.
	04.11.1942	In der Nacht Kälteeintritt 1,8 Grad – morgens war das Oberdeck vereist.
	05.11.1942	Eine Treibmine gesichtet, wurde abgeschossen. 15.00 Chef auf <i>UJ 1207</i> übergestiegen.
Seite 44	06.11.1942	Nach Kotka eingelaufen, 17.00 h in Kotka fest.
	07.11.1942	07.00 Leinen los, Kurs Helsinki. Um 14.30 in Helsinki im Kohlenhafen fest, anschließend Kohlen übernommen.
	08.11.1942	Proviand übernommen.
	09.11.1942	11.30 Leinen los, Kurs Kotka. 18.00 in Kotka fest.
	10.11.1942	Leinen los, Kurs Position Hogland. 11.00 Fliegeralarm.
Seite 45	11.11.1942	14.45 Fliegeralarm. 6 Flugzeuge gesichtet und durch Flakbeschuss abgewehrt. 16.30 wird mit dem S-Gerät, KDB und NAG <sup>63</sup> eine Detonation gesehen und gehört. Es war ein Torpedoschuss ohne Wirkung, bei Porkkala wurde ein U-Boot gesichtet, mit beschädigtem Seerohr, sehr wahrscheinlich auf Mine gelaufen.
	12.11.1942	Um 12.15 hätten wir um Haaresbreite ein Kümo gerammt, weil er ein Erkennungssignal nicht erwidert hat. Durch F.T: <i>UJ 1214</i> (Fritz) bis zum Oberdeck abgesoffen, Ursache ungeklärt. 07.45 Fliegeralarm, ein AvD gesichtet.
	13.11.1942	10.20 Fliegeralarm, eigener AvD. 11.45 Fliegeralarm, 3 Flugzeuge gesichtet und beschossen, drehten ab, ohne Bomben zu werfen.
Seite 46	14.11.1942	Durch F.T: <i>UJ 1214</i> (Fritz) wieder gehoben, bewegte See. Seegang 6 – 7. Um 23.30 lief <i>M 30</i> auf eine Sprengboje. Abt. 1 und 2 sind leck, zwei Schwerverletzte. <i>UJ 1208</i> hatte um 09.15 Fliegeralarm. Flugzeuge griffen <i>UJ 1208</i> im Tiefflug an.
	15.11.1942	Keine Vorkommnisse, bewegte See.
	16.11.1942	13.45 nach Kotka eingelaufen.
	17.11.1942	Proviand und Wasser übernommen.
	18.11.1942	07.15 Leinen los, Kurs Position Hogland.
Seite 47	19.11.1942	13.00 eine Sprengboje abgeschossen. 14.30 bei Tytärsaari zwei Detonationen, zwei Minen. Am Tage dreimal Fliegeralarm. 15.30 stiegen von <i>M 15</i> ein Kaptl. und ein spanischer Feldwebel auf <i>UJ 1207</i> über.
	20.11.1942	Bewegte See.
	21.11.1942	Bewegte See. 12.45 Südspitze Tytärsaari eine gewaltige Detonation. <sup>64</sup>
	22.11.1942	Bewegte See.
	23.11.1942	00.15 Fliegeralarm. 00.30 Fliegeralarm. Flugzeuge griffen Kotka und Helsinki an.
	24.11.1942	<i>UJ 1207</i> sollte einlaufen, musste aber wegen zu starkem Seegang und Schneesturm bei Klein-Tütters <sup>65</sup> vor Anker gehen, Windstärke 12.

Seite 48	25.11.1942	04.00 Anker auf, Kurs Helsinki. 16.30 in Helsinki im Kohlenhafen fest.
	26.11.1942	Kohlen und Proviant übernommen.
	27.11.1942	08.00 Leinen los, Kurs Kotka. 16.30 in Kotka fest.
	28.11.1942	13.10 Leinen los, Kurs Position Hogland. Bewegte See und Schneesturm. Um 17.30 Jolle ausgesetzt, nach <i>UJ 1206</i> mit Fl. Arzt und Kommandant gefahren. 20.30 Jolle eingesetzt. Abends bei Hogland zwei Detonationen, zwei Minen.
Seite 49	29.11.1942	10 m von unserer Bordwand eine eigene treibende Mine, wurde von uns abgeschossen. 11.45 kam <i>M 30</i> längsseits, um Postbeutel zu werfen. Dabei rammte <i>M 30</i> unsere Jolle. Das Heck der Jolle ist vollkommen zerstört. 13.00 eine Mine abgeschossen. 14.00 stieg der spanische Kaptl. auf <i>UJ 1205</i> über.
	30.11.1942	Schneesturm in der Nacht. Durch F.T: <i>UJ 1202</i> erhielt achtern eine Beschädigung durch Sprengboje, konnte aber noch mit eigener Kraft einlaufen.
Seite 50	01.12.1942	09.30 Fliegeralarm. 4 Flugzeuge gesichtet. Kamen aber nicht in Reichweite unserer Geschütze. 11.30 stürzte ein von erfolgreichem Flug von Lavansaari zurückkommendes deutsches Flugzeug <i>JU 88</i> <sup>66</sup> in unserer Nähe ins Meer, die 4 Mann der Besatzung konnten geborgen werden. Um 14.45 sahen wir in der Nähe von Tytärsaari eine Wassersäule mit Detonation. Von Signalstelle Tütters kam Morsespruch: Bitte Jolle aussetzen, zur Aufnahme von Schiffbrüchigen. Jolle konnte nicht ausgesetzt werden, da sie beschädigt war. Um 20.00 kam durch F.T: <i>UJ 1205</i> wurde beim Wenden durch <i>M 29</i> in der Flanke gerammt. <sup>67</sup> <i>UJ 1205</i> konnte sich noch zwei Stunden über Wasser halten, dann ist das Boot gesunken. Bis auf 2 Mann konnte sich die Besatzung retten. <sup>68</sup>
Seite 51	02.12.1942	13.00 Einlaufbefehl nach Kotka, bewegte See, wüster Schneesturm. In der Nacht wegen zu starkem Schneetreiben mit Lichtern gefahren. 15.00 in Kotka fest.
	03.12.1942	Wasser übernommen.
	04.12.1942	16.00 nach F.D.M.O. verholt.
	05.12.1942	07.30 für <i>F 3</i> <sup>69</sup> als Eisbrecher gefahren
Seite 52	06.12.1942	Leinen los. Wegen Vereisung sind sämtliche Boote von Position Hogland zurückgezogen nach Weg. Orange. 13.00 29 sm vor Helsinki wegen zu starkem Schneetreiben in den Schären geankert.
	07.12.1942	07.30 Anker auf, Kurs Helsinki. 18.00 in Helsinki im Kohlehafen fest. Kohlen und Proviant übernommen.
	08.12.1942	08.00 seeklar. Trotz dickem Nebel nach Reval gelaufen. 15.00 in Reval fest.
	09.12.1942	08.00 seeklar. Kurs Weg. Orange. 10.00 wegen zu dickem Nebel geankert. 13.00 Anker auf, Geleit gefahren.

Seite 53	10.12.1942	08.00 Geleitzug nach Reval gebracht. 13.45 wegen zu starkem Seegang geankert.
	11.12.1942	07.30 Anker auf, Geleit gefahren.
	12.12.1942	Kurs Reval, 14.00 in Reval fest.
	13.12.1942	Abgabe der alten Jolle.
	14.12.1942	Neue Jolle und Proviant übernommen.
	15.12.1942	08.00 seeklar, Kurs Weg. Orange. Geleit gefahren.
	16.12.1942	Geleit gefahren.
	17.12.1942	Urlauber auf <i>UJ 1217</i> übergestiegen, Geleit gefahren.
	18.12.1942	09.00 Kurs Reval, 13.00 in Reval fest
	19.12.1942	Proviant übernommen.
Seite 54	20.12.1942	08.00 seeklar, Kurs Weg. Orange Geleit gefahren. 15.30 – in der Tresko – Reede vor Anker gegangen.
	21.12.1942	08.00 Anker auf. Geleit zwischen Porkkala und Reval gefahren. 11.45 eine Wasserbombe geworfen, anschließend mit der Jolle gefischt. 13.45 mit Jolle nach Tresko – Reede vorausgefahren. 16.30 geankert mit <i>UJ 1215</i> . 18.00 mit der Jolle in den Schären gefahren und Weihnachtsbäume geholt. 22.30 mit zwölf Weihnachtsbäumen zurück.
Seite 55	22.12.1942	07.00 Anker auf, Geleit gefahren. Nachmittags Rollenexerzieren, wegen schlechter Laune des Kommandanten, 4mal Kuttermanöver, bis 17.30. 18.30 bei Reval vor Anker gegangen.
	23.12.1942	08.00 Anker auf. Geleit gefahren. 16.00 in Reval eingelaufen, anschließend mit der ganzen Besatzung Kohlen übernommen, mit Schaufeln. 21.00 fertig mit Kohlen.
	24.12.1942	Klarmachen zur Weihnachtsfeier. 17.00 wurden V.P. – Abzeichen <sup>70</sup> verliehen. Danach Essen sowie Heilig-Abend-Feier. V. B. <sup>71</sup>
	25.12.1942	Nachfeier.
Seite 56	26.12.1942	08.00 seeklar, auf Position Weg. Orange Geleit gefahren. 16.00 vor Anker gegangen.
	27.12.1942	08.00 Anker auf, Geleit gefahren. Bis zum 27.12.1942. Bezecht gewesen. 15.30 vor Anker gegangen.
	28.12.1942	08.00 Anker auf, Geleit gefahren, Seegang 7 – 8. 15.00 vor Anker gegangen.
	29.12.1942	08.00 Anker auf, Geleit gefahren, Seegang 7 – 8. 15.00 vor Anker gegangen.
	30.12.1942	08.00 Anker auf, Geleit gefahren, 15.00 vor Anker gegangen.
Seite 57	31.12.1942	07.30 Anker auf, nach Reval eingelaufen. In der Nacht kam ein F. T. – Spruch, alle Boote einlaufen, Abmarsch nach Deutschland. Im Hafen ganz wüst Silvester gefeiert.
	01.01.1943	Weiter gefeiert.
	02.01.1943	04.00 seeklar, Abfahrt nach Libau.

	03.01.1943	09.30 in Libau fest.
	04.01.1943	Morgens Schleife für M.E.S. <sup>72</sup> gefahren. 16.00 seeklar, Kurs Gotenhafen. 21.10 Memel quer ab.
	05.01.1943	08.30 Gotenhafen bei der M.A.K. <sup>73</sup> festgemacht.
	06.01.1943	19.15 seeklar, Kurs Kiel.
	07.01.1943	Durchgefahren.
	08.01.1943	07.10 in Kiel fest. Zweimal Fliegeralarm. 22.30 von Kiel abgelegt.
Seite 58	09.01.1943	01.00 bis 01.30 durchgeschleust. 6 Stunden durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal gefahren. 11.00 in Cuxhaven fest. Chef ist ausgestiegen zur Besprechung mit Chef der 5. Sicherungsdivision. 15 sm vor Wesermünde wegen Fliegeralarm zweimal vor Anker gegangen, 18.40 und 21.00.
	10.01.1943	04.30 Anker auf, weitergefahren. 05.30 in Wesermünde eingeschleust. 06.00 ausgeschleust. 06.30 in Wesermünde fest. WERFTLIEGEZEIT

## ZWEITES KRIEGSTAGEBUCH

Tatsachenbericht über den Kriegseinsatz in Nord-Norwegen mit der 12. U-Jagd-Flottille, UJ 1207, vom 30.03.1943 bis 08.04.1944

### Fahrt nach Hammerfest

	20.03.1943	Werftliegezeit beendet, ausgelaufen nach Brunsbüttel.
Seite 1	21.03.1943	04.00 in Brunsbüttel eingelaufen und Schleife gefahren. 19.00 weiter nach Kiel.
	22.03.1943	06.00 in Gotenhafen eingelaufen, mit <i>UJ 1209</i> <sup>74</sup> zusammengetroffen. 13.00 ausgelaufen aus Gotenhafen.
	24.03.1943	04.00 in Gotenhafen eingelaufen. S – Gerät ausprobiert und Funkbestückung.
	27.03.1943	04.00 ausgelaufen nach Swinemünde.
	28.03.1943	11.00 in Swinemünde eingelaufen.
Seite 2	30.03.1943	Wasserbomben und Kohlen übernommen.
	31.03.1943	Geschütze eingeschossen.
	01.04.1943	24.00 Swinemünde ausgelaufen nach Kiel.
	02.04.1943	22.00 vor Kiel wegen Fliegeralarm vor Anker gegangen.
	03.04.1943	<i>UJ 1208</i> wurde von einem Handelsdampfer gerammt und musste in Kiel in die Werft. 06.00 Anker auf, weitergefahren. 08.00 in Kiel eingetroffen.
	04.04.1943	Chef-Musterung. (Abschied von Deutschland).
	05.04.1943	05.00 mit fünf Booten ausgelaufen durch den Großen

		Belt nach Kristiansand (40 Std. gefahren).
Seite 3	06.04.1943	21.00 in Kristiansand festgemacht. 14 Tage kein Landgang wegen Krankheitsausbruch.
	08.04.1943	03.00 abgelegt, mit Geleit nach Stavanger gefahren. 20.00 in Stavanger fest.
	09.04.1943	05.00 h mit Geleit nach Bergen gefahren. Zwischen Stavanger und Bergen stürzte ein deutsches Jagdflugzeug ab. Pilot wurde von uns aufgefischt und ging in Bergen von Bord. 19.15 in Bergen eingelaufen und festgemacht.
	10.04.1943	07.00 mit Geleit aus Bergen ausgelaufen, bei Bremangerlandet um 20.30 vor Anker gegangen.
Seite 4	11.04.1943	06.00 Anker auf, weitergefahren. 16.30 in Ålesund vor Anker gegangen. 18.30 Anker auf, zum Kohlen übernehmen. 20.30 wieder vor Anker gegangen.
	12.04.1943	Vor Anker liegegeblieben.
	13.04.1943	04.00 Anker auf, mit fünf Booten ohne Geleit weitergefahren. Um 16.00 in Trondheim eingelaufen und festgemacht.
	14.04.1943	Zur Ausrüstung liegegeblieben, Schneeschuhe übernommen.
	15.04.1943	03.00 seeklar, ohne Geleit weiter, nach Tromsø.
	16.04.1943	Um 06.00 bei Bodø wegen zu starkem Seegang vor Anker gegangen.
Seite 5	17.04.1943	04.00 Anker auf, weiter nach Harstad. Um 20.00 in Harstad fest. 24.00 seeklar, weiter nach Tromsø.
	18.04.1943	08.00 Tromsø angelaufen und vor Anker gegangen. 15.00 an die Pier verholt.
	19.04.1943	Kohlen übernommen.
	20.04.1943	04.00 seeklar, weiter nach Hammerfest. Um 16.00 in Hammerfest eingelaufen und vor Anker gegangen.
	21.04.1943	Vor Anker gelegen.
Tromsø	22.04.1943	An die Pier verholt.
	23.04.1943	06.00 seeklar, auf Position nach Honningsvåg. 16.30 in Honningsvåg festgemacht.
Seite 6	24.04.1943	08.00 seeklar, Geleitzug abgeholt. Um 16.00 wieder in Honningsvåg fest.
	25.04.1943	02.00 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes. 11.00 U-Bootsalarm, zweimal. 11.30 Fliegeralarm. 6 Bomber und 5 Jäger griffen unseren Geleitzug an. 1 Dampfer wurde versenkt <sup>75</sup> , 5 feindliche Flugzeuge abgeschossen. Flugzeug schoss auf uns einen Torpedo ab, ging am Heck vorbei. K.V.E.Z. <sup>76</sup> . 19.30 Fliegeralarm. Mehrere Bomber griffen Geleitzug an, warfen Bomben ab. 21.00 liefen wir mit Geleitzug in Kirkenes ein.
	26.04.1943	11.00 gingen wir mit UJ 1208 vor Anker.
Seite 7	27.04.1943	11.00 gingen wir mit UJ 1208 zum Wassern an die

		Pier. 16.00 seeklar, ausgelaufen nach Vardø, um 22.15 in Vardø eingelaufen und festgemacht.
	28.04.1943	08.00 seeklar auf Position U-Jagd. 19.15 bei Vardø vor Anker gegangen.
Seite 8	29.04.1943	24.00 Anker auf, mit Geleit nach Hammerfest. 06.00 U-Bootsalarm. 08.00 U-Bootsalarm. 08.40 Fliegeralarm, durch F.T. gemeldet. 13.45 Fliegeralarm. 6 Jäger griffen Geleit und Jagdschutz an, es entstand ein Luftkampf zwischen den Me 110 <sup>77</sup> und den Jägern. Alle Boote haben geschossen, die Jäger wurden abgedrängt. 15.35 eine Mine abgeschossen. 17.30 U-Bootsalarm. Geleitzug wurde von U-Boot torpediert, es wurden mehrere Laufbahnen beobachtet. 1 Frachter wurde torpediert, sank in ein paar Sekunden. <sup>78</sup> 7 Mann konnten gerettet werden. Wir fuhren einen Anlauf und warfen 15 Wasserbomben.
	30.04.1943	In Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
Seite 9	01.05.1943	00.30 seeklar, mit Geleitzug (5 Frachter) nach Kirkenes gelaufen. 21.40 Fliegeralarm. 12 Torpedoflieger griffen uns an. UJ 1207 hatte mit der 8,8 cm – Kanone einen Abschuss, ferner wurden zwei weitere Abschüsse beobachtet. Bei dem Luftkampf zwischen 1 Torpedoflieger und 2 Zerstörern (Me 110) wurde ein Zerstörer (Me 110) abgeschossen. Von den 4 Mann Besatzung konnte 1 Flieger tot geborgen werden.
	02.05.1943	03.30 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht.
	03.05.1943	Kohlen und Wasser übernommen.
	04.05.1943	03.30 seeklar, Geleitzug entgegengefahren und nach Kirkenes gebracht. Vor Kirkenes Geleitzug verlassen. Mit 3 Dampfern zurück nach Vardø, um 20.40 in Vardø festgemacht. 23.00 seeklar, nach Kirkenes Geleitzug entgegengefahren.
Seite 10	05.05.1943	01.30 mit Geleitzug vor Kirkenes zusammengetroffen. Am Tage mehrere Bootsalarne. 19.30 U-Bootsalarm, einwandfreie Geräuschpeilung. 20.00 Anlauf gefahren, 14 Wasserbomben geworfen.
	06.05.1943	08.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht..
	07.05.1943	Hafentag: Proviant und Wasser übernommen.
	08.05.1943	Hafentag: Arbeitsdienst.
	09.05.1943	Hafentag: Sonntagsroutine.
	10.05.1943	Seeklarmachen. 13.00 vor Anker gegangen. 15.00 Anker auf. Sonderunternehmen. 19.00 mit Minenleger <i>Skagerrak</i> <sup>79</sup> zusammengetroffen, beim Minenlegen U-Bootsschutz gefahren. 22.30 legte Minenleger <i>Skagerrak</i> bei Mageroy Minensperre bis 01.00, alles an Oberdeck. <sup>80</sup>
Seite 11	11.05.1943	03.00 in Honningsvåg vor Anker gegangen. 05.30

		Anker auf, mit <i>M 343<sup>81</sup></i> und <i>UJ 1208</i> bei Nordkyn auf U-Jagd. Um 11.30 bei Nordkyn in einem unbekanntem Fjord festgemacht, stündliche Bereitschaft. 18.00 seeklar, um 22.30 in einem anderen Fjord vor Anker gegangen.
	12.05.1943	13.00 Anker auf, U-Jagd gefahren. 16.30 im alten Fjord festgemacht. 24.00 seeklar, nach Honningsvåg. 11.30 in Honningsvåg eingelaufen, konnten nicht festmachen, da ein Stahltau in die Schraube kam. Mussten vor Anker gehen. Bis 21.30 mit Taucher gearbeitet. Leine freibekommen. Anker auf, Geleitzug entgegengefahren.
Seite 12	13.05.1943	4 Stunden hinter Nordkyn um 04.00 mit Geleitzug zusammengetroffen. 2 Frachter, 1 Lazarettsschiff mit 450 Verwundeten.
	14.05.1943	18.00 in Hammerfest festgemacht.
	15.05.1943	Um 12.00 zur Kohlenpier verholt und Kohlen übernommen.
	16.05.1943	Sonntagsroutine.
	17.05.1943	Taucherarbeiten.
	18.05.1943	Taucherarbeiten, mittags Stahlleine freibekommen. 14.00 seeklar, mit <i>UJ 1214</i> nach Honningsvåg. Um 21.00 in Honningsvåg vor Anker gegangen.
Seite 13	19.05.1943	14.00 Anker auf, Geleit entgegengefahren. Um 19.00 mit Geleiddampfern zusammengetroffen, nach Kirkenes gefahren.
	20.05.1943	11.30 in Kirkenes eingetroffen, 15 Wasserbomben übernommen. 12.45 an der Pier fest. 22.00 abgelegt, in einer Bucht vor Anker gegangen.
	21.05.1943	08.00 Anker auf, vor Kirkenes U-Jagd gefahren. 18.00 bei Vardø vor Anker gegangen.
Seite 14	22.05.1943	01.30 Anker auf, Geleitzug entgegengefahren. 07.30 eine Treibmine abgeschossen. 12.30 eine Treibmine abgeschossen. Geleitzug konnte wegen Minengefahr nicht kommen. 15.45 bei Vardø vor Anker gegangen. 19.30 Anker auf, um 22.00 bei der Einfahrt von Kirkenes mit Geleitzug zusammengetroffen (7 Frachter)
	23.05.1943	Um 08.00 hinter Nordkyn Geleitzug verlassen, anderen Geleitzug übernommen (4 Frachter). wieder nach Kirkenes raufgefahren, kurz vor der Einfahrt von Kirkenes Fliegeralarm. Mehrere Torpedoflieger und Jäger griffen uns an, es entstand ein Luftkampf. Feindliche Flieger wurden durch Unterstützung der Bordflak abgewehrt. 19.30 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht.
Seite 15	24.05.1943	15.00 abgelegt, bei <i>UJ 1208</i> , der in einer Bucht vor Anker lag, längsseits gegangen. 19.00 kam <i>UJ 1214</i> längsseits. Um 20.00 mit <i>UJ 1214</i> zum Werkzeugschiff

		<i>Südmeer</i> <sup>82</sup> gefahren. Dort sahen wir das Kinostück „Auf höheren Befehl“ <sup>83</sup> . 23.00 wieder an Bord.
	25.05.1943	10.00 seeklar. U-Jagd gefahren. 19.20 eine Treibmine abgeschossen. 20.00 mit der anderen Gruppe zusammengetroffen. <i>UJ 1206</i> hatte Post mitgebracht.
	26.05.1943	Um 02.00 neben dem vor Anker liegenden <i>UJ 1208</i> im Tanafjord längsseits gegangen. 09.00 Leinen los, U-Jagd gefahren. 15.30 im Mengafjord festgemacht.
	27.05.1943	Um 02.00 ausgelaufen auf U-Jagd. 07.30 eine Mine abgeschossen. 18.00 eine Mine abgeschossen.
Seite 16	28.05.1943	01.45 eine Mine abgeschossen. 07.30 eine Mine abgeschossen. 14.00 in Honningsvåg an der Pier festgemacht. 16.15 seeklar. Geleitzug entgegengefahren. 19.00 mit Geleitzug zusammengetroffen (3 Dampfer).
	29.05.1943	08.00 kurz vor Kirkenes Geleitzug abgegeben, zurück nach Vardø gefahren. 10.30 bei Vardø vor Anker gegangen. 14.00 Anker auf, an die Pier verholt.
Seite 17	30.05.1943	00.30 Geleitzug entgegengefahren. 01.30 mit Geleitzug zusammengetroffen. 08.30 eine Mine abgeschossen. 15.00 begegneten wir den nach Nordkyn fahrenden Minenlegern <i>Brummer</i> <sup>84</sup> und <i>Skagerrak</i> , legten bei Nordkyn eine Minensperre <sup>85</sup> . 18.00 bei der Einfahrt von Honningsvåg Geleitzug verlassen, nach Nordkyn zurückgefahren. Um 20.30 von Nordkyn für <i>Brummer</i> und <i>Skagerrak</i> nach Hammerfest Geleit übernommen. 23.30 bei Honningsvåg Geleitzug verlassen, vor Anker gegangen.
	31.05.1943	03.00 seeklar, zurück nach Nordkyn, Geleitzug abholen. 09.00 bei Nordkyn Geleitzug übernommen (3 Frachter, 1 Lazarettschiff). 15.00 kurz vor Honningsvåg Geleitzug verlassen, zurück nach Nordkyn. Um 17.00 im Mengafjord festgemacht zur Übergabe von 70 Wasserbomben an <i>UJ 1206</i> . 23.30 seeklar, nach Hammerfest.
Seite 18	01.06.1943	09.30 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
	02.06.1943	Kohlen übernommen, 70 Wasserbomben, Proviant und Wasser.
	03.06.1943	Sonntagsroutine. 18.00 seeklar. Mit Minenleger <i>Skagerrak</i> Minenunternehmen gefahren.
	04.06.1943	01.00 wegen starken Nebels vor Anker gegangen. 11.00 Anker auf, von 12.30 bis 17.00 legte Minenleger <i>Skagerrak</i> Minensperren. Zurück nach Hammerfest.
	05.06.1943	00.45 in Hammerfest festgemacht. 06.00 seeklar, U-Jagd gefahren. 12.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht. 18.00 h seeklar, U-Jagd gefahren.
	06.06.1943	01.00 h Fliegeralarm bei Nordkyn. 06.30 bei Vardø in einer Bucht vor Anker gegangen.



Seite 19	07.06.1943	05.00 seeklar, Geleitzug entgegengefahren. 10.00 mit Geleitzug zusammengetroffen. Sicherungsgeleit gefahren nach Kirkenes (3 Dampfer).
	08.06.1943	01.00 Fliegeralarm, es entstand ein Luftkampf zwischen deutschen und feindlichen Jägern. 04.00 Geleitzug bei der Einfahrt von Kirkenes entlassen. 04.30 im Varangerfjord vor Anker gegangen. 13.30 in Kirkenes an die Pier gegangen. Proviant übernommen. 19.30 wieder auf dem alten Platz vor Anker gegangen.
	09.06.1943	Vor Anker geblieben.
Seite 20	10.06.1943	05.00 Anker auf, U-Jagd gefahren. 17.00 im Båtsfjord vor Anker gegangen. 13.30 Anker auf, nach dem Kongsfjord gefahren. 16.30 im Kongsfjord an der Pier festgemacht. <i>UJ 1206</i> hatte Post mitgebracht.
	11.06.1943	08.00 seeklar, nach Honningsvåg. Um 17.00 in Honningsvåg an der Wasserpier festgemacht, Wasser übernommen.
Seite 21	12.06.1943	08.00 seeklar, U-Jagd bei Svaerholtklubben gefahren. 11.00 eine Mine abgeschossen. 13.15 in Honningsvåg bei <i>UJ 1208</i> längsseits gegangen. 14.00 Leinen los, weitergefahren. Um 14.30 bei der Einfahrt von Honningsvåg mit Geleitzug zusammengetroffen (6 Frachter). 23.30 U-Bootsalarm. 2 Torpedos gingen 1 m vorm Bug und 2 Torpedos 1 m achtern vorbei. Wir machten im Geiste schon eine Pfingst-Himmelfahrt. U-Bootsturm tauchte für ein paar Sekunden 50 m vor unserem Bug auf. Wir fuhren einen Angriff und warfen 22 Wasserbomben. <sup>86</sup>
	13.06.1943	02.00 eine Mine abgeschossen. Geleitzug verlassen, U-Boot verfolgt, nichts mehr gehört. 11.30 im Båtsfjord eingelaufen und festgemacht. 20.30 seeklar, zum Tanafjord, Geleitzug abholen. 23.30 beim Tanafjord mit Geleitzug zusammengetroffen (2 Frachter). Geleitzug nach Kirkenes gebracht.
Seite 22	14.06.1943	10.00 bei der Einfahrt von Kirkenes Geleitzug verlassen, neuen Geleitzug zurück übernommen (6 Frachter).
	15.06.1943	00.15 Fliegeralarm. 2 Torpedoflieger griffen Geleitzug an und warfen Torpedos, trafen aber nicht. Flugzeug wurde beschossen und verschwand im Nebel. 22.35 U-Bootsalarm. U-Boot schoss 3 Torpedos, keiner traf. 04.00 hinter Honningsvåg Geleitzug verlassen, in einer Bucht vor Anker gegangen. 13.15 abgelegt, um 14.00 in Honningsvåg an der Wasserpier festgemacht und Wasser übernommen. 19.00 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes (2 Frachter).
Seite 23	16.06.1943	16.00 in Kirkenes eingelaufen, Geleitzug abgegeben. 20 Wasserbomben übernommen. 17.30 fünf Fässer Öl übernommen. 18.00 seeklar, Geleitzug nach

		Hammerfest übernommen (8 Frachter). 19.30 wieder nach Kirkenes eingelaufen, wegen Sturmmeldung.
	17.06.1943	00.00 verholt zum Werkzeugschiff <sup>87</sup> wegen Schweißarbeiten. 10.00 wieder an die Pier verholt, Proviant übernommen. 18.00 Kohlen übernommen bis 01.00.
	18.06.1943	Reinschiff und Arbeitsdienst. 20.00 seeklar, nach Ekkerøy.
Seite 24	19.06.1943	07.30 beim Tanafjord mit Geleitzug zusammengetroffen (3 Frachter) sowie mit UJ 1202 und M 343. 10.00 U-Bootsalarm. U-Boot schoss Torpedo, traf aber nicht. U-Boot konnte nicht ausgemacht werden. Geleitzug verlassen, mit 3 Booten U-Jagd gefahren. Durch F.T. Geleitzug wurde durch Flugzeuge angegriffen. 1 deutsches Flugzeug, Me 110, wurde von 2 feindlichen Jägern abgeschossen. 19.30 U-Bootsalarm, eine sehr gute Peilung. Es wurden 3 Wasserbomben geworfen. Es konnte nichts festgestellt werden. 20.45 Alarm beendet. 22.00 im Kongsfjord bei UJ 1206 festgemacht. O. Ass. Arzt <sup>88</sup> ist übergestiegen. 23.00 seeklar, einlaufen nach Hammerfest.
	20.06.1943	14.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
	21.06.1943	Hafentag.
	22.06.1943	Hafentag.
Seite 25	23.06.1943	01.00 seeklar, nach Kirkenes. 08.00 durch F.T.: UJ 1209 wurde im Nebel von 11 Flugzeugen angegriffen. UJ 1209 hatte 2 Tote, 7 schwer und mehrere leicht Verwundete. Durch F.T.: UJ 1202 wurde auch von mehreren Flugzeugen angegriffen. UJ 1202 hatte 1 Toten, mehrere schwer und leicht Verwundete. 11.00 hinter Nordkyn mit Geleitzug zusammengetroffen (2 Frachter und mehrere kleine Fahrzeuge). Mit Geleitzug bis Nordkyn gefahren. 16.00 Chef auf UJ 1207 übergestiegen, Geleitzug verlassen, allein zurück nach Mehamn gefahren. 17.30 in Mehamn eingelaufen und festgemacht.
Seite 26	24.06.1943	06.00 seeklar, Geleitzug entgegengefahren. 09.00 bei Svaerholtklubben mit Geleitzug zusammengetroffen (6 Frachter). Rauf nach Kirkenes. 22.00 bei Nordkyn U-Bootsalarm. JU 88 warf mehrere Wasserbomben.
	25.06.1943	04.00 bei der Einfahrt von Kirkenes Geleitzug abgegeben. Ob. Ass. Arzt stieg wieder auf UJ 1207 über. Mit 3 Booten zurück nach Vardø. Um 07.00 in Vardø eingelaufen und festgemacht. 18.00 seeklar. 24.00 im Båtsfjord wegen zu starkem Nebel und Seegang vor Anker gegangen.
Seite 27	26.06.1943	08.00 Anker auf, nach Kirkenes. 12.00 bei Vardø wegen starkem Seegang vor Anker gegangen.

		14.30 Anker auf, weitergefahren. 17.00 bei Ekkerøy mit Chef zusammengetroffen, zurückgefahren.
	27.06.1943	04.00 im Kongsfjord an der Pier festgemacht. 10.30 seeklar. U-Jagd gefahren. 13.00 Fliegeralarm. 2 Jagdbomber flogen in weiter Entfernung an uns vorbei. Durch F.T: Die zwei Bomber hatten Gruppe 6 angegriffen und mit Bomben belegt. <i>UJ 1206</i> hatte mehrere schwer und leicht Verwundete.
Seite 28	28.06.1943	00.00 stiegen Ob. Ltnt. Fock und Ob. Ass. Arzt auf <i>M 343</i> über. <i>M 343</i> läuft nach Hammerfest ein. 02.30 im Tanafjord neben <i>UJ 1208</i> festgemacht. 10.00 seeklar, nach Kirkenes. 15.00 beim Kongsfjord U-Bootsalarm. U-Boot schoss 3 Torpedos, gingen 50 m bei uns am Heck vorbei und detonierten am Felsen. 21.00 1 Mine abgeschossen, ging 50 m an Backbordseite hoch. 21.30 bei Ekkerøy mit Geleitzug zusammengetroffen. 6 Frachter zurück mit Geleit.
Seite 29	29.06.1943	02.00 U-Bootsalarm. U-Boot schoss 2 Torpedos auf Frachter, trafen aber nicht. 02.30 Alarm beendet. 03.00 U-Bootsalarm. U-Boot schoss mehrere Torpedos, trafen aber nicht. 03.20 Alarm beendet. 04.00 warf 1 Ju 88 mehrere Wasserbomben. 07.00 stürzte 1 Ju 88 ab, Motorschaden. Es konnten 2 Flieger tot geborgen werden. 07.30 Geleitzug verlassen, mit 3 Booten wieder hochgefahren. 14.00 in einer Bucht bei Vardø bei <i>UJ 1208</i> festgemacht. 18.00 abgelegt, U-Jagd gefahren.
	30.06.1943	01.00 im Båtsfjord bei <i>UJ 1208</i> festgemacht. 09.00 abgelegt. Geleitzug entgegengefahren. 18.30 am Kongsfjord Geleitzug getroffen, bis Vardø mitgefahren. Um 23.00 Geleitzug abgegeben. Um 23.30 von <i>UJ 1206</i> Post erhalten.
	01.07.1943	01.30 in einem Fjord bei Vardø vor Anker gegangen. 09.00 seeklar, U-Jagd gefahren. 19.00 im Kongsfjord festgemacht.
	02.07.1943	07.00 seeklar, U-Jagd gefahren. 11.00 eine Mine abgeschossen. 16.30 in Vardø festgemacht.
Seite 30	03.07.1943	03.00 seeklar, nach Kirkenes. 08.00 bei Kirkenes in einer Bucht vor Anker gegangen. 10.00 Anker auf, an die Kohlenpier verholt. 14.00 seeklar, zurück nach Hammerfest.
	04.07.1943	07.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. 18.00 gegen <i>UJ 1214</i> Fußball gespielt, 6:0 gewonnen.
	05.07.1943	Kohlen und Proviant übernommen.
	06.07.1943	Hafentag.
	07.07.1943	Musterung durch See-Kommandant. 20.00 seeklar, U-Jagd gefahren.
Seite 31	08.07.1943	02.00 in Honningsvåg vor Anker gegangen. 07.00 Anker auf, weiter gefahren. 13.30 in Honningsvåg an

		der Pier festgemacht. 16.00 seeklar, um 18.00 bei Honningsvåg mit Gruppe 6 zusammengetroffen. 19.00 Geleitzug nach Kirkenes übernommen (ein Frachter, ein Lazarettsschiff).
	09.07.1943	05.00 Geleitzug verlassen, U-Jagd bei Vardø gefahren. 18.00 im Båtsfjord vor Anker gegangen.
	10.07.1943	01.00 Anker auf, U-Jagd fahren. 02.30 wieder vor Anker gegangen. 09.00 Anker auf, U-Jagd fahren. 15.30 U-Bootsalarm.
Seite 32	11.07.1943	01.00 in Mehamn festgemacht. 07.15 seeklar, Geleitzug entgegengefahren. 09.30 Geleitzug nach Kirkenes übernommen. 23.30 hinter Vardø Geleitzug abgegeben. 3 deutsche Jäger stürzten wegen Maschinenschadens ab. 2 Flieger konnten gerettet werden, der erste blieb tot.
Seite 33	12.07.1943	01.00 bei Vardø Fliegeralarm. 7 Sturzkampfbomber und 5 Jäger griffen uns an. Es kam zu einem Luftkampf zwischen deutschen und russischen Jägern. Wir wurden von den Bombern mit Splitterbomben und Bordwaffenbeschuss eingedeckt. 10 m an Backbord und Steuerbord fielen die Bomben, richteten geringen Schaden an. Wir hatten zwei Verwundete. Einer mit 7 Steckschüssen, einer bekam einen Streifschuss übers Auge. Bei dem Gefecht wurden 2 Abschüsse erzielt. Um 02.30 mit 5 Booten zum Kongsfjord gelaufen. 05.00 beim Kongsfjord U-Jagd gefahren. 2 M-Boote und Landbedienungen unternahmen an Land eine Razzia. 18.30 im Kongsfjord vor Anker gegangen.
	13.07.1943	04.00 Anker auf, U-Jagd fahren. 05.00 wegen zu starkem Bodennebel an die Pier gegangen. 08.30 seeklar, U-Jagd fahren. 16.00 im Kongsfjord vor Anker gegangen.
Seite 34	14.07.1943	01.30 Anker auf, mit UJ 1208 zum Syltefjord, eine Razzia unternommen. (Durch F.T: 2 russische Fallschirmjäger sind im Syltefjord abgesprungen.) 03.30 im Syltefjord Kutter ausgesetzt, mit 12 Mann eine Häuser- und Geländerazzia unternommen. 08.30 zurück, nichts gefunden. UJ 1208 fand eine Menge Sprengpulver. 10.00 vor Anker gegangen. 18.15 wieder Kutter ausgesetzt, mit 8 Mann zur Razzia. 18.30 Anker auf, in anderen Fjord verholt. 19.00 vor Anker gegangen. 21.00 Anker auf, zum alten Ankerplatz. 21.30 am alten Platz vor Anker gegangen.
Seite 35	15.07.1943	06.00 Anker auf. Stoßtrupp ausgesetzt zur Razzia. 10.00 zurück. 13.00 Stoßtrupp ausgesetzt. 1 B-Stelle <sup>89</sup> und 8 Batterien gefunden. 1 M-Boot fand gleichzeitig 1 B-Stelle. Mehrere Russen wurden verhaftet. Wir nahmen 3 Mann fest, die verdächtig waren. 21.00 Stoßtrupp ausgesetzt, zur Nachkontrolle. 22.30 Stoßtrupp von 4 Mann ausgesetzt, der die ganze

		Nacht an Land bleiben sollte. Wurde aber um 02.30 zurückgerufen.
	16.07.1943	04.00 vor Anker gegangen. <i>UJ 1208</i> hatte auch 3 verdächtige Personen festgenommen. 13.00 Anker auf, nach Vardø. 16.00 in Vardø festgemacht.
Seite 36	17.07.1943	03.00 seeklar, verschärfte U-Jagd fahren. 15.00 bei Mehamn Fliegeralarm. 6 Bomber und 2 Jäger griffen uns an und warfen Bomben aus großer Höhe, wirkungslos. 16.00 mit Geleitzug zusammengetroffen (1 Lazarettschiff mit 140 Verwundeten). 19.00 im Tanafjord mit Gruppe 6 zusammengetroffen. (Durch F.T: Am 17.07.1943, morgens 02.00, wurde 1 M-Boot bei Mehamn durch Torpedo versenkt <sup>90</sup> ). 19.30 Geleit verlassen, zurück, anderes Geleit abgeholt. 20.30 bei Mehamn mit Geleitzug zusammengetroffen (6 Frachter).
	18.07.1943	24.00 U-Bootsalarm. Flugzeug meldet durch Ultrakurz U-Boot, hat es aber wieder verloren. 07.00 bei Honningsvåg Geleitzug verlassen. 11.00 mit Gruppe 6 in Mehamn festgemacht.
	19.07.1943	08.00 seeklar, U-Jagd fahren. 14.00 in Honningsvåg festgemacht. 21.00 seeklar. U-Jagd fahren. (Durch F.T: Ein Hafenschutzboot wurde bei Mehamn torpediert und ist gesunken <sup>91</sup> ).
Seite 37	20.07.1943	08.00 bei Nordkyn mit Geleitzug nach Kirkenes zusammengetroffen (4 Frachter). 14.30 beim Båtsfjord U-Bootsalarm. U-Boot schoss 2 Torpedos, keiner traf. Gruppe 6 ist zurückgeblieben und hat U-Jagd gefahren. Um 18.30 mussten wir mit dem Geleitzug bei Vardø in die Einfahrt kreuzen, da Fahrweg durch russische Minen belegt war. 19.15 Fliegeralarm, mehrere Torpedobomber und Jagdflugzeuge griffen uns an und warfen Bomben, ohne Wirkung. Wurden durch eigenen Beschuss und Jäger abgedrängt. 22.30 Fliegeralarm. 4 Jagdbomber griffen uns an, warfen Bomben und schossen mit Bordwaffen. Wir hatten einen schwer Verwundeten und 2 leicht Verwundete. <i>UJ 1208</i> hatte 5 schwer Verwundete. Ein Verwundeter von <i>UJ 1208</i> ist seinen Verletzungen erlegen.
Seite 38	21.07.1943	10.00 mit Geleitzug nach Kirkenes weitergefahren. 15.00 in Kirkenes festgemacht. 20.00 zum Kohlenschiff zur Kohlenübernahme verholt.
	22.07.1943	06.00 mit Kohlenübernahme fertig, zur Pier verholt. Reinschiff, Proviantübernahme.
	23.07.1943	Reinschiff. Hafentag. 19.30 zum Werkzeugschiff <i>Südmeer</i> verholt.
	24.07.1943	14.30 seeklar. Geleitzug abholen. 22.00 beim Syltefjord mit Geleitzug nach Kirkenes zusammengetroffen. (5 Frachter).
Seite 39	25.07.1943	03.00 bei Vardø Fliegeralarm. 35 Flugzeuge griffen

		uns an, wurden aber von unserer Bordflak und Jagdschutz wirkungsvoll abgedrängt. 17 Flugzeuge wurden abgeschossen, in unserer Nähe gingen 4 Flugzeuge ins Wasser. 2 russische Fliegeroffiziere wurden aufgefischt und gefangengenommen. 04.00 Geleitzug bei Kirkenes abgegeben. Gruppe 8 mit <i>M 343</i> zurückgefahren. 18.10 eine Treibmine abgeschossen. 20.00 in Honningsvåg festgemacht.
	26.07.1943	10.00 seeklar, nach Vardø Geleitzug abholen. 23.45 im Kongsfjord festgemacht.
Seite 40	27.07.1943	05.00 seeklar, weiter nach Kirkenes. 12.00 bei der Einfahrt von Kirkenes mit Geleitzug zusammengetroffen. (8 Frachter). 13.30 Fliegeralarm. Flugzeuge wurden laufend durch F.T. gemeldet, kamen aber nicht, da wir einen Jagdschutz von 18 Jägern bei uns hatten.
	28.07.1943	02.30 bei Nordkyn Geleitzug verlassen. 03.00 bei Mehamn eingelaufen und festgemacht.
	29.07.1943	01.00 nach Hammerfest ausgelaufen. 11.30 in Hammerfest eingelaufen. Beim Kohlenschiff längsseits gegangen und Kohlen übernommen.
	30.07.1943	Hafentag. Proviantübernahme.
	01.08.1943	01.00 Küstenalarm bis 02.00. Hafentag. Arbeitsdienst.
	02.08.1943	Hafentag. Arbeitsdienst.
	03.08.1943	05.30 seeklar, mit Minenschiff <i>Roland</i> <sup>92</sup> zum Kongsfjord zum Minenunternehmen. 24.00 Unternehmen beendet, zurück bis Honningsvåg. Minenschiff <i>Roland</i> abgegeben. <sup>93</sup>
Seite 41	04.08.1943	02.00 Gruppe 8 wieder hochgefahren nach Mehamn, um 11.00 bei Gruppe 6 festgemacht. 15.30 kam Gruppe 9. 20.30 alle Gruppen seeklar. Zum Kongsfjord, U-Jagd fahren.
Seite 42	05.08.1943	11.00 Fliegeralarm. 1 Aufklärer. 11.45 Fliegeralarm. 6 Jäger und 3 Torpedoflieger griffen uns an, schossen mehrere Torpedos auf uns ab; gingen aber haarscharf bei uns vorbei. Die Flugzeuge wurden mit einem wüsten Feuerhagel empfangen. 1 Torpedoflugzeug wurde von uns, <i>UJ 1207</i> , <u>abgeschossen</u> und ging brennend in den Bach. 3 Flieger wurden aufgefischt. 2 sind ihren Verletzungen erlegen. Einer ist schwer verwundet. Wir fischten als Siegestrophäe noch ein Fahrgestell auf. 14.30 im Kongsfjord eingelaufen und festgemacht.
	06.08.1943	08.00 seeklar. U-Jagd fahren. 13.30 im Hafen von Vardø vor Anker gegangen.
	07.08.1943	04.30 seeklar, Geleitzug von Kirkenes abholen. 08.30 bei Ekkerøy mit Geleitzug zusammengetroffen (8 Frachter). 15.30 beim Syltefjord U-Bootsalarm. U-Boot schoss Torpedo, traf aber nicht. Gruppe 8 hat

		Geleitzug verlassen und U-Jagd gefahren. 23.00 im Båtsfjord eingelaufen und vor Anker gegangen. 24.00 seeklar, nach Honningsvåg.
	08.08.1943	09.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
	09.08.1943	08.00 von Honningsvåg ausgelaufen. 15.00 wegen starkem Seegang in Mehamn bei Gruppe 9 festgemacht.
Seite 43	10.08.1943	06.00 seeklar, nach Kirkenes. Bewegte See, bei Ekkerøy U-Jagd fahren <sup>94</sup> .
	11.08.1943	00.30 bei Vardø Sicherungsgeleit für Minenleger <i>Kaiser</i> gefahren <sup>95</sup> . 08.00 im Båtsfjord vor Anker gegangen. 22.00 Anker auf, bis zur Einfahrt gefahren, wegen zu dickem Nebel um 23.00 wieder vor Anker gegangen.
	12.08.1943	Wegen zu dickem Nebel vor Anker liegengeblieben.
Seite 44	13.08.1943	04.00 seeklar, Geleitzug nach Kirkenes abholen. 09.00 eine Treibmine abgeschossen. 09.30 bei Slettnes U-Jagdsicherung für Geleitzug übernommen (12 Frachter, 18 Bewacher). Geleitzug hatte um 08.00 U-Bootsalarm. 10.00 hatte Geleitzug wieder U-Bootsalarm. <sup>96</sup> U-Boot schoss Torpedos, traf aber nicht. 11.00 Fliegeralarm, eigene Jäger. Die Luftwaffe stellte 21 Flugzeuge als Jagdschutz. 14 Jäger, 4 Zerstörer, 2 B-V, 1 He 115 <sup>97</sup> . 22.00 hat Gruppe 8 bei Ekkerøy Geleitzug verlassen.
	14.08.1943	01.00 bei Vardø Ob. Ass. Arzt mit Schlauchboot nach <i>UJ 1217</i> gebracht. 12.30 bei Honningsvåg vor Anker gegangen. 17.00 seeklar. U-Jagd fahren bei Nordkyn. 20.00 Fliegeralarm, keine Ereignisse.
	15.08.1943	06.00 mit Minenlegern <i>Kaiser</i> und <i>Roland</i> zusammengetroffen und U-Jagdsicherung übernommen <sup>98</sup> . 15.15 in Hammerfest im Hafen an der Boje mit <i>UJ 1208</i> festgemacht.
Seite 45	16.08.1943	15.30 zur Kohlenübernahme zum Kohlenschiff verholt.
	17.08.1943	01.30 Kohlenübernahme beendet.
	18.08.1943	02.00 seeklar. Geleitzug entgegen gefahren. 08.00 bei Honningsvåg mit Geleitzug zusammengetroffen (11 Frachter) und U-Jagdsicherung übernommen. 10.00 in Honningsvåg vor Anker gegangen. 16.30 seeklar, bei Nordkyn U-Jagd fahren. 19.30 zur kurzen Lagebesprechung in einem Fjord eingelaufen. 22.00 wieder ausgelaufen. Fernsicherung für Minenleger <i>Kaiser</i> <sup>99</sup> übernommen.
	19.08.1943	01.30 eine Treibmine abgeschossen. 10.00 eine Treibmine abgeschossen. 16.00 in Mehamn eingelaufen und festgemacht.
Seite 46	20.08.1943	08.00 seeklar, U-Jagd fahren. 18.30 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
	21.08.1943	00.15 aus Honningsvåg ausgelaufen, U-Jagd fahren.

		09.00 in Mehamn eingelaufen und festgemacht.
	22.08.1943	08.30 seeklar, U-Jagd fahren. 10.00 bei Svaerholtklubben mit Geleitzug nach Kirkenes zusammengetroffen (7 Frachter) und U-Jagdsicherung übernommen. 13.30 Fliegeralarm. 1 AvD wurde von 2 deutschen Flugzeugen Me 110 abgeschossen.
	23.08.1943	01.30 bei der Einfahrt von Kirkenes Geleitzug verlassen und zurückgefahren. 09.30 im Båtsfjord eingelaufen und vor Anker gegangen.
Seite 47	24.08.1943	04.00 seeklar. U-Jagd fahren. 05.30 beim Båtsfjord Stoßtrupp mit 8 Mann an Land gebracht zur Razzia. 10.00 Stoßtrupp zurück, sofort nach Honningsvåg laufen, einen Soldaten mit Blinddarmentzündung abgeben. 19.30 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
	25.08.1943	08.30 seeklar, U-Jagd fahren. 18.30 im Tyfjord eingelaufen und bei <i>UJ 1209</i> festgemacht. 22.00 seeklar, U-Jagd fahren. Bei der Einfahrt heulten sämtliche Sirenen und Dampfpeifen zum Abschied für <i>M 343</i> , der das Glück hat, nach <u>Deutschland</u> zu fahren.
Seite 48	26.08.1943	05.00 bei Vardø vor Anker gegangen. 07.00 Anker auf, Geleitzug entgegenfahren. 10.00 bei der Einfahrt von Kirkenes mit Geleitzug zusammengetroffen und U-Jagdsicherung übernommen (6 Frachter und Minenleger <i>Roland<sup>100</sup></i> ). 16.15 Fliegeralarm. 4 Torpedoflieger und 8 Jäger griffen den Geleitzug an und warfen Torpedos, trafen aber nicht. Es kam zum Luftkampf mit deutschen Jägern und Zerstörern. Es wurden 3 Torpedoflieger und 8 Jäger abgeschossen. 1 eigener Jäger wird vermisst.
	27.08.1943	01.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht. 02.00 seeklar, nach Mehamn. 06.00 in Mehamn eingelaufen und festgemacht. 18.00 seeklar, Geleitzug nach Kirkenes abholen. 21.00 bei Svaerholtklubben mit Geleitzug zusammengetroffen (3 Frachter). <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1207</i> nahmen je einen Frachter in Schlepp, da die zwei Frachter nur 5 sm liefen.
Seite 49	28.08.1943	06.00 Fliegeralarm, 1 AvD. 10.30 Fliegeralarm. 4 Torpedoflieger und 6 Jäger griffen uns an, warfen Torpedos und schossen mit Bordwaffen. 2 Torpedos liefen scharf bei uns an Steuerbordseite vorbei. Wir schossen einen Torpedoflieger ab. <i>UJ 1206</i> hatte einen Verwundeten. <i>UJ 1209</i> fischte einen russischen Offizier aus dem Wasser mit Brandwunden. 11.45 Fliegeralarm. 20 Flugzeuge wurden von Vardø gemeldet, kamen aber nicht. 13.30 liefen wir im Syltefjord ein und gingen vor Anker, da der Fahrweg vermint war. 18.45 seeklar, weiter nach Kirkenes.



Seite 50	29.08.1943	07.00 bei der Einfahrt von Kirkenes Geleitzug verlassen, wieder zurückgelaufen. (M 343 wurde in Tromsø durch F.T. zurückgerufen, fuhr nicht nach Deutschland, muss hier oben bleiben).
	30.08.1943	01.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht. 08.00 zur Kohlenpier verholt zur Kohlenübernahme. 16.00 Kohlenübernahme beendet. 24.00 seeklar, Geleitzug nach Kirkenes abholen.
Seite 51	31.08.1943	01.00 mit Geleitzug zusammengetroffen und U-Jagdsicherung übernommen (11 Frachter). Wir hatten sehr dicken Nebel. 08.00 durch F.T: 1 Frachter auf Dreck gelaufen. 13.30 lief Geleitzug in Båtsfjord ein. Wir mussten wieder raus, die anderen Dampfer suchen, die sich im Nebel verfahren haben. 20.00 sind wir bei UJ 1202 längsseits gegangen.
Seite 52	01.09.1943	08.00 seeklar, weiter nach Kirkenes. 13.00 beim Syltefjord U-Bootsalarm. U-Boot schoss Torpedos und traf einen Frachter ( <i>Rüdesheimer</i> , <sup>101</sup> Bremen) im Maschinenraum (3 Verwundete). Die Torpedos liefen scharf bei uns am Bug vorbei. Wir warfen 7 Wasserbomben, konnten das U-Boot selber nicht weiterverfolgen, da wir einen Rohrbruch hatten und E – Gerät ausgefallen war. Darauf nehmen wir die <i>Rüdesheimer</i> in Schlepp und setzten sie in einer Bucht auf Dreck. Wir fuhren U-Jagd und Flaksicherung. 22.00 traf von Kirkenes ein Hochseeschlepper ein.
	02.09.1943	08.00 holten wir vom Båtsfjord einen Frachter ab nach Kirkenes. 17.45 Fliegeralarm. 21 Flugzeuge wollten uns angreifen, wurden aber abgedrängt. 19.00 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht.
	03.09.1943	Proviand übernommen. 20.00 zum Werkzeugschiff <i>Südmeer</i> verholt. Durch F.T: UJ 1202 ist am Morgen des 03.09.1943 um 03.00 beim Kongsfjord von einem U-Boot torpediert worden und gesunken. Kommandant, 1. W.O. und 40 Mann konnten gerettet werden. <sup>102</sup>
	04.09.1943	13.00 wieder zur Pier verholt. 14.00 festgemacht. 16.30 seeklar, nach Honningsvåg. 23.00 im Bunefjord vor Anker gegangen.
Seite 53	05.09.1943	05.00 seeklar, weiter gefahren. 14.00 im Koifjord Stoßtrupp ausgesetzt und vor Anker gegangen. 17.00 Anker auf, weiter gefahren.
	06.09.1943	Bei Vardø Fernsicherung für Minenleger <i>Roland</i> fahren <sup>103</sup> . 18.30 Fliegeralarm. 4 Sturzkampffäger und 4 Jäger griffen uns an (M 343 und UJ 1207) und warfen Bomben und schossen mit Bordwaffen, trafen aber nicht. Flugzeuge wurden von uns mit Feuer belegt und abgedrängt. 3 Minuten darauf trafen deutsche Jäger ein und nahmen die Verfolgung auf. Der Minenleger wurde indes von 25 Flugzeugen

		angegriffen. 1 M-Boot vom Minenleger-Sicherungsverband hatte 18 Verwundete und 2 Tote. 24.00 in Vardø eingelaufen und festgemacht.
Seite 54	07.09.1943	18.00 seeklar, nach Kirkenes, Geleitzug abholen. 22.00 bei der Einfahrt von Kirkenes mit Geleitzug zusammengetroffen und U-Jagdsicherung übernommen.
	08.09.1943	11.15 U-Bootsalarm. U-Boot schoss ungefähr 8 Torpedos (Überwasserläufer), traf aber nicht. M-Boot und VP-Boot warfen Wasserbomben, es zeigte sich eine Ölspur. <i>M 343</i> und <i>UJ 1207</i> fuhren U-Jagd.
	09.09.1943	04.30 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
	10.09.1943	12.00 seeklar, nach Mehamn. 18.00 in Mehamn eingelaufen und festgemacht.
Seite 55	11.09.1943	06.00 seeklar, nach Honningsvåg. Bei der Einfahrt hat sich <i>M 343</i> verabschiedet und fährt zum zweiten Mal nach Deutschland. 12.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht. 13.30 seeklar, mit einem Frachter nach Mehamn. 18.30 in Mehamn eingelaufen und festgemacht. Wasserbomben übernommen. Durch F.T: <i>UJ 1217</i> beim Syltefjord von einem U-Boot torpediert und ist gesunken. 26 Mann fanden den Heldentod. Kommandant, 1. W.O., 3 U.Offz. <sup>104</sup> , 9 Mann und 2 Tote konnten geborgen werden. <sup>105</sup>
	12.09.1943	Hafentag.
	13.09.1943	06.00 seeklar, mit einem Frachter zum Kongsfjord. 12.00 im Kongsfjord eingelaufen und bei <i>UJ 1206</i> festgemacht. 16.30 seeklar, nach Mehamn. 21.00 in Mehamn eingelaufen und festgemacht.
Seite 56	14.09.1943	02.30 seeklar, Geleitzug nach Kirkenes abholen. 05.00 bei Svaerholtklubben mit Geleitzug zusammengetroffen und U-Jagdsicherung übernommen (10 Frachter). 18.00 bei der Einfahrt von Kirkenes Fliegeralarm. 20 Flugzeuge griffen den Geleitzug an. Sie wurden von der Bordflak mit Feuer belegt. Es wurden 2 Flugzeuge abgeschossen. 21.00 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht. 21.30 Fliegeralarm. Landbatterien und Bordflak schossen 34 Flugzeuge ab. Alarm dauerte bis 04.00.
	15.09.1943	Hafentag. Die zwei toten Kameraden wurden beigesetzt. 21.00 Fliegeralarm, dauerte bis 02.00.
	16.09.1943	Hafentag.
Seite 57	17.09.1943	04.00 seeklar, nach Hammerfest. 20.30 bei Honningsvåg Chef von <i>UJ 1208</i> auf <i>UJ 1207</i> übernommen.
	18.09.1943	01.30 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. Chef ist ausgestiegen. 22.00 seeklar, nach Tromsø in die Werft.

	19.09.1943	09.00 in Tromsø eingelaufen und festgemacht.
	20.09. – 26.09.1943	Werftliegezeit in Tromsø.
	27.09.1943	08.00 Kohlen übernommen. 13.00 Wasserbomben übernommen. 17.00 seeklar, zurück nach Hammerfest.
Seite 58	28.09.1943	02.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. 24.00 seeklar, zum Altafjord.
	29.09.1943	05.30 beim Altafjord mit <i>UJ 1212</i> zusammengetroffen und längsseits gegangen. <i>UJ 1212</i> läuft nach Hammerfest.
	30.09.1943	Hafensicherung für <i>Tirpitz</i> , <i>Scharnhorst</i> und andere Dickschiffe <sup>106</sup> . 21.00 setzte der Schüler W.O. unseren Dampfer auf Dreck. Wir mussten uns von einem VP-Boot runterziehen lassen.
	01.10.1943	Hafensicherung fahren. Die <i>Tirpitz</i> ist von feindlichen U-Booten beschädigt worden. 3 U-Boote wurden versenkt. <sup>107</sup>
Seite 59	02.10.1943	01.30 h wurden wir von einem VP-Boot abgelöst und fuhren nach Hammerfest. 06.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. 19.00 seeklar, nach Honningsvåg.
	03.10.1943	01.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht. 09.00 mit <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1208</i> ausgelaufen nach Kirkenes, Geleitzug abholen. 23.00 bei Ekkerøy mit Geleitzug zusammengetroffen und U-Jagdsicherung übernommen (6 Frachter).
	04.10.1943	04.00 hörten wir eine Detonation, gleich darauf kam U-Bootsalarm. Es war kein Torpedo. <i>UJ 1214</i> ist auf eine Mine gelaufen und gesunken. Kommandant und 8 Mann konnten gerettet werden. 1 Toter wurde geborgen. <sup>108</sup> Wir hatten wüsten Seegang. 23.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
Seite 60	05.10.1943	13.30 seeklar, mit <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1208</i> nach Hammerfest. 20.30 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
	06.10.1943	06.00 seeklar, nach Loppa. U-Jagdsicherung fahren für Dickschiffe.
	07.10.1943	02.00 bei Loppa in einer Bucht vor Anker gegangen, da <i>UJ 1206</i> Defekt an der Rudermaschine hatte. 06.45 seeklar, zurück auf Position.
	08.10.1943	16.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
	09.10.1943	Hafentag.
	10.10.1943	Hafentag.
	11.10.1943	Kohlen übernommen. 20.00 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes. 23.00 Hammerfest Geleitzug überholt (13 Dampfer).
Seite 61	12.10.1943	05.00 bei Honningsvåg wieder mit Geleitzug zusammengetroffen und U-Jagdsicherung

		übernommen. 07.00 hörten wir eine Detonation. 1 Frachter ist auf 1 Mine gelaufen und in einer halben Stunde gesunken. 19.00 mit Geleitzug im Båtsfjord eingelaufen und vor Anker gegangen. <sup>109</sup>
Seite 62	13.10.1943	05.30 seeklar, Anker auf. Mit Geleitzug weitergefahren. 07.00 U-Bootsalarm. U-Boot schoss Torpedos, aber keiner traf. 13.00 Fliegeralarm. 9 Flugzeuge griffen den Geleitzug an, warfen Bomben und Fallschirmtorpedos, ohne Erfolg. 13.45 Fliegeralarm. 10 Bomber griffen Geleitzug an. 3 Torpedoflieger griffen uns an und warfen Torpedos, keiner traf. 2 Flugzeuge wurden von uns, <i>UJ 1207</i> , abgeschossen. <sup>110</sup> 17.30 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht. Vor Anker.
	14.10.1943	Hafentag.
	15.10.1943	Hafentag.
	16.10.1943	Hafentag.
	17.10.1943	13.30 Fliegeralarm. 1 AvD wurde von zwei deutschen Jägern abgeschossen.
	18.10.1943	Hafentag.
	19.10.1943	03.00 seeklar, mit Geleitzug nach Hammerfest (10 Frachter). 21.00 im Tanafjord vor Anker gegangen.
	20.10.1943	04.00 Anker auf, weitergefahren. 15.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
Seite 63	21.10.1943	08.00 seeklar, mit <i>UJ 1206</i> , <i>UJ 1208</i> und <i>UJ 1209</i> nach Mehamn gelaufen. 13.30 in Mehamn eingelaufen und festgemacht. 15.30 seeklar, U-Jagd fahren.
	22.10.1943	06.45 in Mehamn eingelaufen und festgemacht. 15.30 seeklar, nach Vardø.
	23.10.1943	04.30 in Vardø eingelaufen und festgemacht. Flakschutz für die <i>Rüdesheimer</i> .
	24.10.1943	Hafentag.
	25.10.1943	Hafentag.
	26.10.1943	07.00 seeklar, nach Honningsvåg, Geleitzug abholen. 20.00 bei Svaerholtklubben mit Geleitzug zusammengetroffen (7 Frachter) und U-Jagdsicherung übernommen. Mit Geleitzug nach Kirkenes.
Seite 64	27.10.1943	16.00 in Kirkenes eingelaufen und vor Anker gegangen.
	28.10.1943	15.00 an die Pier verholt zum Kohlen.
	29.10.1943	07.00 Anfahren mit Kohlen. 20.30 Kohlen beendet.
	30.10. – 02.11.1943	Hafentage.
	03.11.1943	01.00 seeklar, mit Geleitzug nach Hammerfest (10 Frachter). 20.00 ging der Geleitzug im Tyfjord vor Anker. Wir fuhren bei der Einfahrt U-Jagdsicherung.
	04.11.1943	05.00 seeklar, weiter nach Hammerfest. 16.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.

	05.11.-06.11.1943	Hafentage.
Seite 65	07.11.1943	23.00 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes (9 Frachter).
	08.11.1943	22.00 im Båtsfjord vor Anker gegangen.
	09.11.1943	04.00 seeklar, mit Geleitzug weitergefahren. 16.00 in Kirkenes eingelaufen und beim Werkzeugschiff <sup>111</sup> festgemacht.
	10.11.1943	08.00 seeklar, ohne Geleitzug nach Hammerfest gefahren.
	11.11.1943	08.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. 15.00 seeklar, ohne Geleitzug nach Kirkenes (UJ 1219 <sup>112</sup> traf in Hammerfest ein).
	12.11.1943	08.00 bei Kiberg mit Geleitzug zusammengetroffen und U-Jagdsicherung übernommen (3 Frachter). 18.00 wurde beim Tanafjord ein Tanker von einem VP-Boot gerammt und sank. <sup>113</sup> 20.00 im Tanafjord eingelaufen und vor Anker gegangen.
Seite 66	13.11.1943	Vor Anker geblieben.
	14.11.1943	04.00 Anker auf, mit Geleitzug weitergefahren. 16.00 in Honningsvåg eingelaufen und Kohlen übernommen. 22.00 Kohlen beendet.
	15.11.1943	Hafentag.
	16.11.1943	Von HG III eine 2 cm – Vierling übernommen.
	17.11.1943	00.30 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes (10 Frachter).
	18.11.1943	20.00 in Kirkenes eingelaufen und vor Anker gegangen.
	19.11.1943	Hafentag.
	20.11.1943	15.30 seeklar, nach Vadsö, einen Frachter abholen. 20.00 in Vadsö eingelaufen und festgemacht.
Seite 67	21.11.1943	08.00 seeklar, ein Hafenschutzboot in Schlepp genommen. 17.00 in Vardø eingelaufen und festgemacht.
	22.11.1943	07.00 seeklar, mit Dampfer im Schlepp weitergefahren. 13.30 im Båtsfjord eingelaufen und vor Anker gegangen.
	23.11.1943	06.00 Anker auf, weiter nach Mehamn. 15.30 in Mehamn eingelaufen und festgemacht.
	24.11.1943	06.00 seeklar, weiter nach Hammerfest. 20.00 in Hammerfest eingelaufen und an der Kohlenpier festgemacht. Kohlen übernommen.
	25.11.1943	02.00 Kohlenübernahme beendet. 08.00 längsseits von U-Bootsmutterschiff <sup>114</sup> gegangen. Zwei 2 cm – Kanonen abgegeben.
Seite 68	26.11.1943	Hafentag.
	27.11.1943	07.00 seeklar, zum Repparfjord, Flakschutz für Geleitaufstellung übernehmen.
	28.11.1943	08.00 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes

		(8 Frachter). 14.00 bei Honningsvåg vor Anker gegangen.
	29.11.1943	04.00 seeklar, mit Geleitzug weitergefahren. 10.30 ist der Geleitzug im Øksfjord vor Anker gegangen. Wir fuhren bis 16.00 U-Jagdsicherung. 1 Treibmine abgeschossen. 16.30 eingelaufen und bei <i>UJ 1206</i> festgemacht.
	30.11.1943	03.30 seeklar, mit Geleitzug weitergefahren. 21.00 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht.
	01.12.1943	Hafentag.
Seite 69	02.12.1943	10.00 Fliegeralarm. 3 Flugzeuge überflogen uns. 11.00 mit <i>UJ 1206</i> vor Anker gegangen.
	03.12.1943	Hafentag.
	04.12.1943	18.00 nach einem 3-Mast-Schoner verholt.
	05.12.1943	03.00 seeklar, mit Geleitzug nach Hammerfest. Bei der Einfahrt von Kirkenes wegen zu starkem Seegang und Schneetreiben kehrtgemacht. 08.00 wieder an der Pier festgemacht.
	06.12.1943	03.00 seeklar, mit Geleitzug nach Hammerfest. 17.00 mit Geleitzug im Båtsfjord vor Anker gegangen.
	07.12.1943	05.00 Anker auf, mit Geleitzug weitergefahren. 12.30 Treibmine abgeschossen. 19.00 in Hammerfest eingelaufen und an der Kohlenpier festgemacht.
Seite 70	08.12.1943	Kohlen übernommen.
	09.12. – 10.12.1943	Hafentage.
	11.12.1943	19.00 h seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes (9 Frachter).
	12.12.1943	21.10 hörten wir eine Detonation. Es wurde U-Bootsalarm gegeben. Als wir an Oberdeck kamen, hörten wir, dass das VP-Boot <i>V 6106<sup>115</sup></i> auf Mine gelaufen ist. Wir fuhren hin und konnten noch 5 Kameraden retten. Die anderen Boote haben auch noch Kameraden gerettet. Es wurden von 57 Mann 35 gerettet. Der Dampfer ist in 2 Minuten gesunken.
	13.12.1943	05.00 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht.
Seite 71	14.12. – 17.12.1943	Hafentage.
	18.12.1943	20.00 seeklar, mit Geleitzug nach Hammerfest (6 Frachter).
	19.12.1943	Durchgefahren.
	20.12.1943	04.00 in Hammerfest eingelaufen und an der Pier festgemacht.
	21.12.1943	04.00 an die Kohlenpier verholt und Kohlen übernommen. 09.00 abgelegt zum Repparfjord, 12.00 im Repparfjord eingelaufen und vor Anker gegangen. 14.00 Kohlen beendet. 16.00 Anker auf, mit Geleitzug nach Kirkenes (6 Frachter).
Seite 72	22.12.1943	19.00 bei Ekkerøy Gefechtsalarm. 10 russische Schnellboote und mehrere Flugzeuge griffen Geleitzug

		an. 3 Schnellboote wurden versenkt, 2 beschädigt. Es wurden mehrere Gefangene gemacht. <sup>116</sup> 1 Schnellboot rammte VP-Boot V 6115 <sup>117</sup> , aber ohne Erfolg. Eigene Boote hatten mehrere Tote und Verwundete. Nach dem Gefecht kehrtgemacht, zurück nach Hammerfest.
	23.12.1943	17.00 in Hammerfest eingelaufen, an der Kohlenpier festgemacht und Kohlen übernommen. 20.00 Kohlen beendet und an die Pier verholt.
	24.12.1943	Hafentag. Heiligabend.
	25.12.1943	13.45 seeklar, nach Loppa, U-Jagdsicherung für Dickschiffe fahren bis 26.12., 20.00.
Seite 73	26.12.1943	20.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. 23.30 wieder seeklar, auf alte Position. <i>Scharnhorst</i> und mehrere Zerstörer griffen englischen Geleitzug an, welcher nach Murmansk wollte. Es wurden mehrere Zerstörer und 47 Flugzeuge vernichtet. Bei dem Gefecht mit einem englischen Flottenverband ist die <i>Scharnhorst</i> mit wehender Flagge gesunken. <sup>118</sup>
	27.12.1943	10.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
	28.12.1943	Hafentag.
	29.12.1943	12.00 seeklar, zum Repparfjord. 14.30 mit <i>UJ 1208</i> im Repparfjord vor Anker gegangen.
	30.12.1943	08.00 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes (5 Frachter).
Seite 74	31.12.1943	11.30 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht.
	01.01.1944	Hafentag. Silvester.
	02.01.1944	Hafentag. Neujahr.
	03.01.1944	Kohlen übernommen.
	04.01. – 06.01.1944	Hafentage.
	07.01.1944	05.30 seeklar, mit Geleitzug nach Hammerfest (10 Frachter). 20.30 wegen Schneetreiben und Seegang im Båtsfjord vor Anker gegangen.
	08.01.1944	Vor Anker.
	09.01.1944	12.00 seeklar, weiter nach Hammerfest.
	10.01.1944	08.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
Seite 75	11.01. – 13.01.1944	Hafentage.
	14.01.1944	09.00 zur Kohlenpier verholt. 21.30 seeklar, zum Repparfjord. 24.00 im Repparfjord eingetroffen. Mit Geleitzug nach Kirkenes (7 Frachter).
	15.01.1944	20.00 im Tyfjord wegen schlechtem Wetter vor Anker gegangen. Bis 16.01., 13.00, Fjordwache gefahren.
	16.01.1944	14.00 vor Anker gegangen.
Seite 76	17.01.1944	09.00 seeklar, mit Geleitzug weitergefahren. 10.45 Fliegeralarm. 1 Torpedoflieger griff Geleitzug an und warf einen Torpedo, aber ohne Erfolg. <sup>119</sup> 11.44 wieder

		Fliegeralarm. 3 Jagdbomber griffen Geleitzug an und warfen Bomben, aber ohne Erfolg. Kommandant gab Fliegeralarm, aber keine Feuererlaubnis. 14.00 im Båtsfjord eingelaufen und vor Anker gegangen.
	18.01.1944	02.00 seeklar, mit Geleitzug weitergefahren. 14.00 in Kirkenes eingelaufen und vor Anker gegangen.
	19.01.1944	16.00 an die Pier verholt.
	20.01.1944	05.00 vor Anker gegangen. 09.00 Anker auf, an die Pier verholt. 10.30 zum Schoner verholt. 20 Wasserbomben übernommen. 13.00 abgelegt, zum Werkzeugschiff <i>Südmeer</i> verholt. 15.30 abgelegt. 16.30 an der Pier festgemacht.
	21.01.1944	06.00 seeklar, mit Geleitzug nach Hammerfest (2 Frachter). 20.00 im Båtsfjord vor Anker gegangen.
Seite 77	22.01.1944	Vor Anker gelegen. 16.30 traf ein Geleitzug von Hammerfest im Båtsfjord ein.
	23.01.1944	13.00 seeklar, mit Geleitzug weiter nach Hammerfest. 3x U-Bootsalarm.
	24.01.1944	15.30 in Hammerfest eingelaufen und an der Kohlenpier festgemacht. Kohlen übernommen.
	25.01.1944	07.00 an die Pier verholt.
	26.01. – 27.01.1944	Hafentage.
	28.01.1944	07.00 seeklar, zum Kåfjord. 15.00 im Kåfjord eingelaufen. 16.00 ausgelaufen. 22.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. Durch F.T: Beim Geleitzug von Kirkenes nach Hammerfest wurde ein Frachter torpediert und ist gesunken, ebenfalls ein VP-Boot. <sup>120</sup>
	29.01.1944	Hafentag.
Seite 78	30.01.1944	09.00 seeklar, zum Repparfjord. 11.30 im Repparfjord vor Anker gegangen. 15.00 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes (8 Frachter).
	31.01.1944	20.00 in Kirkenes eingelaufen. <i>UJ 1207</i> zur <i>Südmeer</i> .
	01.02.1944	10.00 bei <i>UJ 1206</i> längsseits gegangen.
	02.02.1944	Hafentag.
	03.02.1944	20.00 wieder zur <i>Südmeer</i> gefahren. Kreiselkompass nachsehen.
	04.02.1944	08.30 wieder an die Pier verholt. 10.00 festgemacht.
	05.02.1944	16.00 seeklar. Hafenwache.
	06.02.1944	09.00 wieder an der Pier festgemacht.
	07.02.1944	04.00 seeklar, nach Hammerfest (12 Frachter).
	08.02.1944	11.30 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
Seite 79	09.02. – 10.02.1944	Hafentage.
	11.02.1944	06.00 seeklar, zum Repparfjord.
	12.02.1944	Mit Geleitzug nach Kirkenes (9 Frachter). <sup>121</sup>
	13.02.1944	19.00 in Kirkenes eingelaufen und vor Anker



		gegangen.
	14.02. – 16.02.1944	Vor Anker.
	17.02.1944	10.00 zur <i>Südmeer</i> verholt.
	18.02.1944	Bei der <i>Südmeer</i> gelegen.
	19.02.1944	09.00 an die Pier verholt.
	20.02.1944	Hafentag.
	21.02.1944	Flakschutz.
	22.02.1944	Wieder an die Pier verholt.
Seite 80	23.02.1944	Bei schlechtem Wetter ein Frachter bei Ekkerøy auf Dreck gelaufen. <i>UJ 1207</i> sollte abschleppen, kam aber wegen Seegang nicht ran.
	24.02.1944	Wieder an der Pier festgemacht.
	25.02.1944	Anker mit Kette bis 120 m ausgetauscht. Die Winsch hat versagt. 12.00 zur <i>Südmeer</i> .
	26.02.1944	Bei der <i>Südmeer</i> gelegen.
	27.02.1944	16.00 an der Pier festgemacht.
	28.02.1944	Hafentag. Proviant übernommen.
	29.02. – 01.03.1944	Hafentage.
	02.03.1944	Geleitauflistung.
	03.03.1944	12.00 seeklar, mit Geleitzug nach Hammerfest (3 Frachter).
	04.03.1944	08.30 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht. 17.30 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes (4 Frachter).
Seite 81	05.03.1944	13.30 bei Ekkerøy Fliegeralarm. Mehrere Jagdbomber und 2 Torpedoflieger griffen Geleitzug an, warfen Bomben und Torpedos, aber ohne Erfolg. 16.00 mit Geleitzug eingelaufen. 16.30 im Renösund vor Anker gegangen. <i>UJ 1207</i> ist nach Kirkenes eingelaufen. 23.00 wieder vor Anker gegangen. <sup>122</sup>
	06.03.1944	14.00 seeklar, nach Mehamn.
	07.03.1944	04.00 in Mehamn eingelaufen und festgemacht. 08.30 weiter nach Hammerfest. 16.00 in Honningsvåg eingelaufen. Post für NH 06 <sup>123</sup> abgeholt. 17.00 weitergefahren.
	08.03.1944	23.30 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
	09.03.1944	14.00 zur Kohlenpier verholt. 23.00 fertig mit Kohlen.
Seite 82	10.03.1944	04.00 seeklar, nach Honningsvåg. 19.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht
	11.03.1944	08.00 seeklar, U-Jagd fahren. 12.30 im Skirlefjord eingelaufen und festgemacht. 14.00 seeklar, U-Jagd fahren. 16.30 in Mehamn eingelaufen und festgemacht.
	12.03.1944	08.00 seeklar, U-Jagd fahren. 17.30 im Kongsfjord eingelaufen und festgemacht.

Seite 83	13.03.1944	05.30 seeklar, nach Vardø, Geleitzug abholen. 10.00 bei Vardø mit Geleitzug zusammengetroffen (8 Frachter). U-Jagdsicherung übernommen, zurück nach Honningsvåg. 13.30 Fliegeralarm. 8 Jagdbomber griffen den Geleitzug mit Bomben und Bordwaffen an. <i>UJ 1206</i> hatte 4 Verwundete. Ein VP-Boot hatte 1 Toten, 1 schwer und 2 leicht Verwundete. 02.30 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
	14.03.1944	14.00 seeklar, nach Mehamn. 15.50 Fliegeralarm. 1 Torpedoflieger griff uns an und warf 2 Torpedos, keiner traf. 17.00 in Mehamn eingelaufen.
	15.03.1944	In Mehamn liegengeblieben wegen Maschinenschaden.
	16.03.1944	08.00 seeklar, nach Honningsvåg. 16.00 in Honningsvåg vor Anker gegangen. 23.00 seeklar, mit Geleitzug nach Kirkenes (6 Frachter).
Seiten 84 - 85	17.03.1944	06.30 Fliegeralarm. 1 Aufklärer gesichtet, wurde mit Bordwaffen abgedrängt. 10.15 griffen mehrere Jagdbomber den Geleitzug mit Bomben und Bordwaffen an. <i>UJ 1208</i> hatte 1 Toten, 1 schwer und mehrere leicht Verwundete. 11.00 griffen uns 4 Torpedoflieger und mehrere Jagdbomber an. Die 4 Torpedoflieger wurden in 2 Minuten im Luftkampf von deutschen Jägern abgeschossen. Es wurden mehrere Jagdbomber abgeschossen. 15.30 Fliegeralarm. Mehrere Jagdbomber griffen den Geleitzug mit Bomben und Bordwaffen an, ohne Erfolg, wurden abgedrängt. 15.40 griffen uns mehrere Bomber und Torpedoflieger an, warfen Torpedos mit Fallschirm, aber ohne Erfolg. Dabei wurden mehrere Flugzeuge abgeschossen. Insgesamt wurden am ganzen Tage bei 3 Angriffen 44 Flugzeuge abgeschossen, davon 37 von deutschen Jägern und 7 von der Bordflak <sup>124</sup> . 18.00 in Kirkenes eingelaufen und festgemacht. <sup>125</sup>
	18.03.1944	08.00 Kohlen übernommen, 16.00 Kohlen beendet.
	19.03.1944	Hafentag.
	20.03.1944	24.00 seeklar, mit Geleitzug nach Honningsvåg (2 Frachter).
	21.03.1944	14.00 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
	22.03.1944	Hafentag.
Seite 86	23.03.1944	05.00 seeklar, nach Hammerfest. 11.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht.
	24.03. – 25.03.1944	Hafentage.
	26.03.1944	10.00 setzten sich <i>UJ 1206</i> , <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1208</i> in Marsch nach Deutschland. 22.00 in Tromsø eingelaufen und festgemacht.
	27.03.1944	08.00 50 Wasserbomben abgegeben. 14.00 weitergefahren. 21.30 in Harstad eingelaufen und

		festgemacht.
	28.03.1944	15.30 weitergefahren. 19.30 in Lødingen vor Anker gegangen. 21.00 mit 1 Frachter als Geleit weitergefahren.
	29.03.1944	10.00 Polarkreis überschritten. 21.30 in Rørvik an der Pier festgemacht.
Seite 87	30.03.1944	05.00 weitergefahren. 20.30 in Kristiansand an der Pier festgemacht.
	31.03.1944	06.00 weitergefahren. 12.30 in Ålesund eingelaufen und festgemacht. 20.00 weitergefahren mit 5 Frachtern als Geleitzug.
	01.04.1944	18.00 in Bergen eingelaufen und festgemacht. Geleitzug abgegeben.
	02.04.1944	Kohlen übernommen.
	03.04.1944	16.30 ohne Geleitzug weitergefahren.
	04.04.1944	08.00 bei Stavanger Geleitzug übernommen (8 Frachter).
	05.04.1944	06.00 in Kristiansand eingelaufen. Geleitzug abgegeben und festgemacht. 09.30 ohne Geleitzug weitergefahren.
Seite 88	06.04.1944	19.45 in Kiel eingelaufen und festgemacht.
	07.04.1944	07.00 zum Arsenal verholt. 11.30 in Holtenau durchgeschleust. 19.00 in Brunsbüttel festgemacht.
	08.04.1944	In Brunsbüttel durchgeschleust. 16.00 in Wesermünde eingelaufen und bei „Nordsee“ <sup>126</sup> festgemacht.
	09.04.1944	Beginn der Werftliegezeit.

### DRITTES KRIEGSTAGEBUCH

Tatsachenbericht über den Kriegseinsatz in Nord-Norwegen mit der 12. U-Jagdflottille, UJ 1207, vom 10.08.1944 – 01.01.1945.  
Weiterer Einsatz an der Kurlandfront.

Seite 1	09.08.1944	Werftliegezeit beendet.
	10.08.1944	20.00 seeklar nach Kiel, Geleitzug bis Cuxhaven weggebracht.
	11.08.1944	06.00 in Brunsbüttel eingeschleust, Kanalfahrt. Um 16.00 in Holtenau ausgeschleust. Um 19.30 in Kiel festgemacht.
	12.08. – 14.08.1944	Werft.
	15.08.1944	08.00 nach Eckernförde zum Torpedoschießen. 18.00 zurück, in der Strande - Bucht vor Anker gegangen.
	16.08.1944	06.30 zur Werft verholt. F.T. – Erprobung. 20.00 seeklar nach Swinemünde.
Seite 2	17.08.1944	14.45 ging kurz vor Swinemünde an Backbordseite eine E – Mine <sup>127</sup> hoch. 17.30 in Swinemünde eingelaufen und festgemacht.
	18.08. – 20.08.1944	Werft.
	21.08.1944	08.00 seeklar, zum Sperrzeugamt. Wasserbomben und

		Geräuschboje übernehmen. 11.30 weiter nach Stettin, Schleife fahren. 20.00 zurück nach Swinemünde. 23.30 wieder in Swinemünde eingelaufen und festgemacht.
	22.08.1944	Werft.
	24.08.1944	Flakwaffen einschießen und Kompensieren.
	25.08.1944	03.30 seeklar. Nach Sassnitz zum Einschießen der 8,8 cm – Kanone. 08.30 in Sassnitz eingelaufen und festgemacht.
Seite 3	26.08.1944	Auf <i>UJ 1708</i> <sup>128</sup> ein Schwein geschlachtet und Wurst gemacht. Zum Einschießen der Kanone rausgefahren. 13.00 wieder eingelaufen. 14.45 seeklar, nach Swinemünde. 19.20 in Swinemünde festgemacht.
	27.08. – 06.09.1944	Swinemünde.
	07.09.1944	Chefmusterung.
Seite 4	08.09.1944	09.30 abgelegt zum Sperrzeugamt, Wasserbomben übernehmen. 10.20 im Sperrzeugamt festgemacht. 15.00 abgelegt nach Kiel.
	09.09.1944	09.10 in Kiel Arsenal festgemacht. 18.00 abgelegt nach Strande - Bucht. 19.00 Strande - Bucht vor Anker gegangen.
	10.09.1944	Vor Anker liegengeblieben.
	11.09.1944	07.00 Anker auf, nach Kiel. Verpflegung übernommen. 18.00 abgelegt, nach Strande - Bucht. 19.00 bei <i>UJ 1206</i> längsseits gegangen.
Seite 5	12.09.1944	07.00 Anker auf, nach Kiel zum Waffenübernehmen. 10.00 Fliegeralarm. Kampfverband warf Bomben auf Kiel - Wiek und Holtenau. 18.00 abgelegt, zur Strande - Bucht. 18.45 Strande – Bucht vor Anker gegangen.
	13.09.1944	In Kiel an der Boje festgemacht. 16.00 ausgelaufen zur Strande – Bucht. 17.15 Strande – Bucht geankert.
	14.09.1944	16.00 <i>UJ 1206</i> zur Heikendorfer Bucht abgeschleppt und vor Anker gegangen.
	15.09.1944	Heikendorfer Bucht vor Anker gelegen.
	16.09.1944	01.00 Fliegeralarm. Kampfverbände griffen Kiel an und warfen Bomben, wir selber bekamen 3 Brandbomben ab. Alarm dauerte 30 Minuten <sup>129</sup> . 01.50 Anker auf zur Hilfeleistung für einen brennenden Frachter. 08.10 wieder geankert. 21.10 Anker auf, zur Strande - Bucht. 21.45 vor Anker gegangen.
Seite 6	17.09.1944	14.00 kam <i>UJ 1223</i> <sup>130</sup> längsseits, hat Waffen übergeben. 15.30 hat <i>UJ 1223</i> abgelegt nach Hamburg. 18.00 seeklar, nach Aarhus/Dänemark.
	18.09.1944	01.00 wegen Fliegeralarm vor Anker gegangen. 06.00 Anker auf, weitergefahren. 15.40 in Aarhus eingelaufen und festgemacht. In Aarhus war Generalstreik. <sup>131</sup>
	19.09. – 20.09.1944	Aarhus (Streik).
	21.09.1944	Streik aufgehoben.

	22.09. – 23.09.1944	Aarhus.
	24.09.1944	03.00 seeklar, nach Kristiansand.
Seite 7	25.09.1944	07.00 in Kristiansand eingelaufen und festgemacht. 12.30 zum Kohlenübernehmen verholt. 16.00 Kohlenübernahme beendet, zum alten Liegeplatz verholt. 1 Sperrballon an Bord bekommen. 21.45 mit Geleitzug ausgelaufen (8 Frachter). 1 U-Jäger von der 17. UJ - Flottille verloren und 1 Frachter. <sup>132</sup>
	26.09.1944	08.00 h im Farsund - Fjord mit Geleitzug vor Anker gegangen. 1 U-Jäger verloren <sup>133</sup> .
	27.09.1944	21.30 seeklar, mit Geleitzug weitergefahren.
	28.09.1944	07.00 im Egersund mit Geleitzug vor Anker gegangen.
	29.09.1944	Vor Anker liegengeblieben.
	30.09.1944	An die Pier zur Wasserübernahme verholt.
	01.10.1944	An der Pier liegengeblieben.
	02.10.1944	Vor Anker gegangen.
	03.10.1944	Der Weg nach Stavanger war dauernd vermint.
	04.10.1944	Vor Anker liegengeblieben.
Seite 8	05.10.1944	03.15 seeklar, mit Geleitzug weitergefahren, bis zur Einfahrt von Stavanger viermal Alarm. 09.00 bei Stavanger Geleitzug verlassen, mit UJ 1206 weitergefahren. 11.00 in Stavanger festgemacht. 14.00 abgelegt, mit 3 Frachtern weitergelaufen. Kurz vor Haugesund lief UJ 1206 auf eine Untiefe. Chef hat selber gefahren. Alle Bemühungen von uns, UJ 1207, UJ 1206 wieder flott zu bekommen, scheiterten. UJ 1206 saß zu fest. Es wurde ein Schlepper von Haugesund angefordert.
	06.10.1944	15.00 UJ 1206 wieder seeklar bekommen, musste aber in die Werft nach Stavanger. Ohne UJ 1206 weitergefahren.
	07.10.1944	04.45 in Bergen eingelaufen und festgemacht.
Seite 9	08.10.1944	07.30 seeklar zum Übungswasserbombenwerfen, dabei mehrere Male Fliegeralarm. 17.15 Übung beendet, eingelaufen und in Hattvik festgemacht.
	09.10.1944	08.00 wieder zum Übungsfahren ausgelaufen. F.T. – Spruch: Bei Egersund wurde ein Geleitzug angegriffen. Es wurden 3 Frachter und 1 U-Jäger versenkt. K 2 wurde schwer beschädigt. <sup>134</sup> 18.00 in Bergen eingelaufen und festgemacht.
	10.10.1944	Kohlen übernommen.
	11.10.1944	An der Pier geblieben.
	12.10.1944	An der Pier geblieben.
	13.10.1944	16.00 seeklar, mit Geleitzug (3 Frachter) nach Ålesund.
Seite10	14.10.1944	10.00 in Ålesund eingelaufen und festgemacht. 12.30 mit 1 Frachter weitergelaufen.

	15.10.1944	10.00 in Morvik eingelaufen und festgemacht. 13.00 wegen Flakalarm vor Anker gegangen. 17.00 weitergefahren.
	16.10.1944	06.45 in einem Fjord vor Anker gegangen. 13.00 weitergefahren. 17.30 in Bodø eingelaufen und festgemacht. 22.00 weitergelaufen
	17.10.1944	07.17 in Lødingen vor Anker gegangen. 08.30 Anker auf, weitergefahren. (Durch F.T: <i>UJ 1220</i> <sup>135</sup> wurde durch Torpedo versenkt. Ein Drittel der Besatzung fand den Heldentod).
Bodø	18.10.1944	00.30 in Harstad eingelaufen und festgemacht. Proviant übernommen. 10.30 weitergefahren. 18.00 in Tromsø eingelaufen und an der Kohlenpier festgemacht.
	19.10.1944	14.35 weitergefahren nach Hammerfest.
Seite 11	20.10.1944	01.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. Keine Post bekommen. (Durch F.T: <i>UJ 1219</i> durch Torpedotreffer versenkt. 13 Mann gerettet). <sup>136</sup>
	21.10.1944	02.30 seeklar, mit 2 Frachtern nach Honningsvåg. 09.00 im Lyfjord vor Anker gegangen. Sicherheitsboote zur Verstärkung bekommen. 12.00 Anker auf, weitergefahren.
Seite 12	22.10.1944	05.00 im Tyfjord vor Anker gegangen. 15.00 Anker auf, vom Geleitzug entlassen zum Syltefjord zur Hilfeleistung. 20.40 im Syltefjord vor Anker gegangen. 21.30 Anker auf, bei <i>V 6311</i> <sup>137</sup> längsseits gegangen zum Abschleppen. <i>V 6311</i> und <i>V 6308</i> <sup>138</sup> wurden bombardiert und hatten Tote und Verwundete an Bord. <i>V 6308</i> hatte 7 Tote. <i>V 6311</i> hatte 2 Tote.
	23.10.1944	00.35 <i>V 6311</i> wirft Schleppleine los und meldet Maschine klar. 01.15 vier R-Boote auf Gegenkurs. 05.15 <i>K 3</i> <sup>139</sup> und 3 M-Boote auf Gegenkurs. 05.56 U-Bootsalarm. (Falscher Alarm). 07.42 Schleppleine von <i>UJ 1206</i> gebrochen. <i>UJ 1207</i> stellt Schleppverbindung mit <i>V 6308</i> her. 10.00 <i>V 6308</i> wirft Schleppleine los. <i>UJ 1206</i> geht bei <i>V 6308</i> längsseits. 10.30 im Tyfjord vor Anker gegangen. 15.30 von <i>V 6308</i> und <i>V 6311</i> Verwundete übernommen.
Seite 13	24.10.1944	13.20 Fliegeralarm. 12 Flugzeuge griffen uns im Tyfjord überraschend an und warfen ohne Wirkung Bomben. 14.00 Anker auf, mit Geleitzug nach Westen. (Um 01.00 hat der letzte Geleitzug Kirkenes verlassen. Kirkenes wurde geräumt und aufgegeben <sup>140</sup> ). 14.00 Anker auf. 14.50 Übernahme Sicherung für Segler <i>Moshulu</i> <sup>141</sup> .)
	25.10.1944	06.00 im Lyfjord mit Geleitzug eingelaufen und vor Anker gegangen. 16.50 Anker auf, Fjordwache. 17.40 vor Anker gegangen. 20.00 Anker auf, Fjordwache.
Seite 14	26.10.1944	03.00 seeklar zur Verlegung Tennfjord. 07.40 Fliegeralarm. 1 AvD. 13.00 Fliegeralarm. 18 – 20 Flugzeuge griffen uns mit Bomben und Bordwaffen an. <i>UJ 1207</i> erhielt einen Raketentreffer im Vordeck. 1 Mann

		leicht verwundet. 13.10 Alarm beendet. 13.40 Fliegeralarm. 10 Boston <sup>142</sup> und Jäger griffen uns mit Bomben und Bordwaffen an. Warfen Bomben auf <i>MRS 25</i> <sup>143</sup> ohne Wirkung. 13.50 Alarm beendet. 15.55 im Gulgofjord vor Anker gegangen. 17.20 Anker auf.
	27.10.1944	04.35 in Honningsvåg eingelaufen und vor Anker gegangen. (07.00 russische Truppen in Kirkenes einmarschiert). 11.00 Anker auf, an die Pier zur Wasserübernahme. 16.00 seeklar, zum Tennfjord. 23.45 im Gulgofjord vor Anker gegangen.
Seite 15	28.10.1944	05.40 Anker vor, mit 55 Mann von der Landbatterie nach Westen. 13.50 h Honningsvåg, bei <i>UJ 1222</i> längsseits gegangen, den Rest der Landser übernommen. Marsch nach Hammerfest. 19.55 Hammerfest eingelaufen und festgemacht. 22.50 abgelegt.
	29.10.1944	05.20 Hammerfest festgemacht. Bei <i>UJ 1222</i> <sup>144</sup> längsseits gegangen, die Landser abgegeben. 05.30 zur Kohlenpier verholt. Kohlen und Proviant übernommen. 19.00 seeklar.
	30.10.1944	01.00 in Honningsvåg eingelaufen und vor Anker gegangen. 18.05 Anker auf, nach Osten. 23.25 bei Tennfjord auf Gegenkurs gegangen, mit Geleitzug KFK-Boote <sup>145</sup> .
Seite 16	31.10.1944	05.20 Geleitzug im Laksefjord entlassen. Marsch nach Honningsvåg. Kurz vor Honningsvåg kam F.T: Sofort zurück zum Laksefjord. Sicherung fahren. 13.00 h weiter nach Nordkyn. 13.15 h U-Bootsalarm. U-Boot schoss einen Fächer (3 Torpedos). 2 Torpedos liefen gerade durch, der dritte war ein Winkel- und Rundläufer. 50 m vor unserem Bug wich der Torpedo aus und lief rund um unser Schiff, ohne zu treffen. <sup>146</sup> Werfen sämtliche Wasserbomben. Eine J.N. <sup>147</sup> hat Ölsuren festgestellt. U-Boot sehr wahrscheinlich angeknackt. 20.30 h Mehamn eingelaufen und festgemacht. 98 Wasserbomben und Stengel <sup>148</sup> übernommen.
	01.11.1944	04.00 seeklar. Fahren bei Nordkyn U-Jagd.
Seite 17	02.11.1944	04.44 gehen im Øksfjord bei <i>UJ 1222</i> längsseits. 07.00 seeklar. 12.00 im Kjøllefjord bei <i>UJ 1222</i> längsseits gegangen.
	03.11.1944	07.00 abgelegt. Weiter U-Jagd fahren. In 270 Grad wurde ein Fahrzeug gesichtet. 08.50 Alarm. Klar zum Überwassergefecht. 09.00 Alarm beendet. Falscher Alarm. Es war ein Zerstörer, kam vom Minenunternehmen. 12.20 im Øksfjord eingelaufen und vor Anker gegangen.
	04.11.1944	07.00 Anker auf. 10.00 im Kjøllefjord eingelaufen und an der Pier festgemacht. Alle Norweger aus dem Kjøllefjord wurden zwangsevakuert und auf <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1222</i> bis Honningsvåg gebracht. Die Häuser wurden verbrannt.

Seite 18	05.11.1944	02.00 abgelegt. 06.00 in Honningsvåg eingelaufen und vor Anker gegangen. Die Evakuierten wurden auf einem M-Boot übersetzt. 15.15 Anker auf, mit 3 Booten nach 3 Mehamn. 19.30 in Mehamn eingelaufen und festgemacht.
	06.11.1944	Die Einwohner von Mehamn wurden evakuiert und von <i>UJ 1206</i> , <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1222</i> nach Westen gebracht. Gleichzeitig wurden alle Wohnungen in Brand gesteckt <sup>149</sup> . Ich habe 10 Kühe geschlachtet und verarbeitet. 16.00 seeklar.
	07.11.1944	04.00 in Hammerfest eingelaufen und festgemacht. 07.00 die evakuierten Norweger von Bord. 16.00 bei <i>Edna</i> <sup>150</sup> längsseits gegangen.
Seite 19	08.11.1944	06.00 abgelegt zum Kohlen. 10.30 Kohlen beendet. 11.30 Flottillenmusterung. 12.30 Kommandantenmusterung.
	09.11.1944	01.00 seeklar. Mit <i>UJ 1201</i> <sup>151</sup> , <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1222</i> nach Honningsvåg. 08.20 in Honningsvåg vor Anker gegangen. 14.00 Anker auf, zum Kjøllefjord. 20.00 bei <i>UJ 1206</i> längsseits gegangen. <i>UJ 1206</i> hat geankert.
	10.11.1944	14.00 abgelegt. Mit <i>UJ 1201</i> , <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1222</i> nach Mehamn. 07.35 Boote mit Stoßtrupp ausgesetzt. 08.30 in Mehamn geankert. 09.50 Anker auf. 12.30 im Øksfjord vor Anker gegangen. 14.05 Anker auf. 20.20 bei <i>UJ 1206</i> längsseits gegangen. 20.40 vor Anker gegangen.
Seite 20	11.11.1944	10.25 Anker auf. Zum Laksefjord, U-Jagd fahren. 00.40 bei M-Booten im Kjøllefjord längsseits gegangen.
	12.11.1944	14.00 an die Pier verholt. <i>UJ 1201</i> und <i>UJ 1222</i> liefen aus, U-Jagd fahren.
	13.11.1944	07.00 Stoßtrupp an Land. 12.20 Stoßtrupp zurück. 19.10 seeklar, laufen mit <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1222</i> aus. <i>UJ 1201</i> kohlt im Kjøllefjord. 21.20 <i>UJ 1206</i> läuft nach Honningsvåg. Wir fahren U-Jagd im Laksefjord.
	14.11.1944	07.45 im Kjøllefjord an der Pier festgemacht zum Kohlen. 10.15 Kohlen beendet. 15.00 seeklar, nach Honningsvåg. 19.30 in Honningsvåg eingelaufen und festgemacht.
	15.11.1944	10.00 zum Wasserübernehmen verholt. Eine Kuh und ein Schaf geschlachtet.
Seite 21	16.11.1944	17.00 seeklar, mit <i>UJ 1206</i> auf Position.
	17.11.1944	08.00 bei <i>UJ 1206</i> im Kjøllefjord festgemacht. Stoßtrupp an Land. 17.00 seeklar. Position fahren.
	18.11.1944	08.00 Brenngam vor Anker gegangen. Den Rest der Norweger evakuiert. 11.00 Anker auf. 14.45 in Honningsvåg bei <i>K 3</i> längsseits gegangen, die Evakuierten abgegeben.
	19.11.1944	21.00 seeklar, mit <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1222</i> nach Hammerfest.
	20.11.1944	03.50 bei <i>UJ 1201</i> längsseits gegangen. 20.00 mit <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1222</i> Marsch nach Süden. Position



		Hammerfest – Kirkenes aufgegeben. Nachtrag: U-Jäger UJ 1221 und UJ 1223 wurden im Süden versenkt <sup>152</sup> .
Seite 22	21.11.1944	07.40 im Tromsøsund bei UJ 1206 längsseits gegangen.
	22.11.1944	12.00 zum Kohlen verholt. 18.50 bei UJ 1206 wieder längsseits gegangen.
	23.11.1944	06.00 seeklar, UJ 1201, UJ 1206 und UJ 1222 nach Harstad. 15.00 in Harstad festgemacht.
	24.11.1944	09.40 zur Wasserübernahme verholt.
	25.11. – 29.11.1944	Harstad.
	30.11.1944	09.35 seeklar, mit UJ 1201 auf Position. 11.50 bei UJ 1222 längsseits gegangen. 14.45 abgelegt, mit UJ 1201 nach Andfjord. U-Jagd fahren.
Seite 23	01.12.1944	00.30 im Veimanssfjord geankert. 08.00 mit UJ 1201 wieder ausgelaufen. 09.15 im Lyfjord wieder geankert. 13.00 Anker auf, laufen mit UJ 1201 aus, zur U-Bootsüberwachung.
	02.12.1944	09.00 im Lyfjord mit B.B.S. <sup>153</sup> bei UJ 1201 längsseits gegangen. 17.10 mit UJ 1201 zum Andfjord zur U-Bootsüberwachung.
	03.12.1944	01.20 gemäß F.T.Q.Ö. 57 <sup>154</sup> sofort Schutzplatz aufsuchen. Feindlicher Flugzeugträger <sup>155</sup> gemeldet. 01.30 im Lyfjord vor Anker gegangen. 17.00 Anker auf, mit UJ 1201 zur U-Jagd im Andfjord.
	04.12.1944	20.10 Veimanssfjord geankert.
	05.12.1944	07.00 Anker auf, weiter U-Jagd fahren. 22.15 im Lyfjord geankert.
Seite 24	06.12.1944	10.00 seeklar, mit UJ 1201 zur U-Jagd ausgelaufen. 14.15 bei Grøtavaer bei UJ 1206 längsseits. 16.00 abgelegt, laufen nach Harstad. 18.00 in Harstad an der Pier festgemacht.
	07.12.1944	09.40 zum Bunkern verholt. 10.00 Kohlen beendet. 19.00 Lotse und Urlauber übernommen.
	08.12.1944	00.00 seeklar, nach Süden. 03.00 in Lødingen an der Pier festgemacht. Lotse von Bord.
	09.12.1944	04.40 abgelegt, nach Mosjøen. 06.40 in Mosjøen an der Pier festgemacht. 07.00 Urlauber von Bord. 09.00 Post übernommen für Narvik. 10.00 abgelegt, weiter nach Norden.
Seite 25	10.12.1944	00.15 in Bodø festgemacht, Post abgegeben. 12.30 abgelegt, mit Tanker <i>Eise</i> <sup>156</sup> weiter nach Norden. 16.15 bei Brennvik wegen schlechter Wetterlage geankert.
	11.12.1944	08.30 Anker auf, weiter nach Norden. 15.35 in Lødingen festgemacht, geben Post für Narvik ab. 16.00 abgelegt. 19.30 in der Bogenbucht festgemacht zum Kesselreinigen.
	12.12.1944	Kesselreinigen.
	13.12.1944	Kesselreinigen, Ausrüstung, Umtausch und

		Waffenreinigen. 20.15 ins Dock gegangen.
	14.12.1944	Im Dock. S-Gerät wird eingebaut.
	15.12.1944	07.15 Ausdocken. Gehen bei <i>Damsgaard</i> <sup>157</sup> längsseits.
Seite 26	16.12.1944	01.00 seeklar, nach Harstad. 03.50 haben Ruderschaden. 04.20 gehen vor Anker. 06.45 Ruderschaden behoben. Anker auf. 10.15 in Harstad eingelaufen, an der Kohlenpier festgemacht. 10.35 Kohlen übernommen. 13.20 Kohlen beendet. 13.40 bei <i>UJ 1211</i> längsseits. 16.20 Flottillenchef auf <i>UJ 1207</i> eingestiegen. 18.00 Übernahme von Leuten und Sachen der Flottille.
	17.12.1944	08.00 seeklar, Nordnorigeneinsatz verlassen. Mit <i>UJ 1206</i> , <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1211</i> Marsch nach Süden. 11.30 in Lødingen an der Pier festgemacht. 13.30 Musterung durch I. K.S.V <sup>158</sup> . 17.30 abgelegt, mit Lazarettschiff weiter nach Süden.
Seite 27	18.12.1944	Lazarettschiff zur Weiterreise entlassen. 19.10 <i>UJ 1206</i> hat Grundberührung und sitzt fest. <i>UJ 1211</i> zur Hilfeleistung. 10.30 <i>UJ 1206</i> frei von Grundberührung. Laufen weiter nach Børritz.
	19.12.1944	00.15 in Børritz bei <i>UJ 1222</i> längsseits gegangen. 05.30 von <i>UJ 1222</i> abgelegt, mit <i>UJ 1206</i> und <i>UJ 1211</i> weiter nach Süden. Dampfer <i>Fanaraaken</i> <sup>159</sup> im Geleit. 12.05 im Brandsfjord vor Anker gegangen. 14.10 Anker auf. Weitermarsch. 18.40 <i>Fanaraaken</i> nach Trondheim entlassen.
Seite 28	20.12.1944	06.50 in Ålesund festgemacht. 15.00 abgelegt, mit <i>UJ 1201</i> , <i>UJ 1206</i> , <i>UJ 1211</i> und <i>UJ 1222</i> weiter nach Süden. Im Geleit <i>Mülheim-Ruhr</i> <sup>160</sup> und <i>Adele</i> <sup>161</sup> . 22.10 <i>UJ 1211</i> bei Feuer Ulven, Ulvesund, Grundberührung. <i>UJ 1206</i> wurde von einem Frachter achtern gerammt und hat Wassereinbruch. Gehen bei <i>UJ 1206</i> längsseits zur Hilfeleistung. <i>UJ 1211</i> sitzt mit dem Vorschiff auf Felsen.
	21.12.1944	08.30 fahren zu <i>UJ 1211</i> zur Hilfeleistung. 13.30 bei <i>UJ 1211</i> längsseits gegangen. Schleppverbindung hergestellt. Versuchen, <i>UJ 1211</i> abzuschleppen. <i>UJ 1211</i> hat Schleppleine losgeworfen. 18.10 bei <i>UJ 1206</i> längsseits, Wasser übernommen.
Seite 29	22.12.1944	12.00 abgelegt, zu <i>UJ 1211</i> zur Hilfeleistung. <i>UJ 1211</i> liegt mit G.G.S. <sup>162</sup> bis zum Bootsdeck im Wasser. 13.30 bei <i>UJ 1201</i> längsseits gegangen. 14.00 von <i>UJ 1201</i> abgelegt, bei <i>Moryl</i> (Anm. des Herausgebers: <i>Morild</i> ) <sup>163</sup> festgemacht. Lenzpumpe für <i>UJ 1211</i> übernommen, wieder zu <i>UJ 1211</i> gelaufen. 16.03 <i>UJ 1211</i> geht über Achtersteven auf Tiefe. Fahren eine Ehrenrunde. 16.50 bei <i>Morild</i> längsseits, Pumpe abgegeben. 19.30 mit <i>UJ 1201</i> und <i>UJ 1206</i> weiter nach Süden.
Seite 30	23.12.1944	05.40 <i>UJ 1201</i> hat Grundberührung und sitzt fest. Versuchen, <i>UJ 1201</i> abzuschleppen. 06.40

		Schleppverbindung hergestellt, versuchen abzuschleppen. 07.30 Schleppleine gebrochen. 08.50 Verbindung wieder hergestellt. Versuchen weiter, <i>UJ 1201</i> abzuschleppen. 09.20 Leine gebrochen. 09.30 Schleppversuche wegen Niedrigwasser abgebrochen. 09.40 <i>UJ 1206</i> zum Ankerplatz entlassen. 14.50 Schleppversuche aufgenommen, bekommen Leine in die Schraube. Schraube unklar. 15.18 Maschine ist wieder klar. 15.45 Verbindung wieder hergestellt. 16.18 Leine gebrochen. 16.40 Verbindung wieder hergestellt. Versuche werden abgebrochen. Schlepper werden durch F.T. angefordert.
Seite 31	24.12.1944	01.10 Schlepper aus Bergen kommen längsseits. 08.30 Schlepper haben abgelegt. 15.00 Schlepper <i>Hoplafjord</i> <sup>164</sup> und <i>Fairplay X</i> <sup>165</sup> gehen bei <i>UJ 1201</i> längsseits und stellen Schleppverbindung her. 16.00 Anschleppen mit 2 Schleppern und <i>UJ 1207</i> . 17.10 <i>UJ 1201</i> ist frei. Marsch mit <i>UJ 1206</i> nach Bergen. <i>UJ 1201</i> hatte Wassereinbruch und musste erst lenzen.
	25.12.1944	00.50 Bergen eingelaufen und festgemacht. 13.20 abgelegt zum Kompensieren. 15.20 Kompensieren beendet. 16.15 wieder festgemacht.
	26.12.1944	00.35 nach <i>K 3</i> verholt. 11.00 zum Kohlenübernehmen verholt. 14.00 Kohlen beendet. Flottillenchef ausgestiegen. 16.30 zum Sperrzeugamt verholt zur Übernahme von G.B.T. <sup>166</sup> 17.40 abgelegt, mit 3 Frachtern nach Süden.
Seite 32	27.12.1944	07.50 in Stavanger geankert. 11.30 I. WO steigt über auf <i>UJ 1222</i> .
	28.12.1944	16.00 seeklar, mit 3 Frachtern weiter nach Süden. 19.35 eine Treibmine in 50 m passiert. Mehrere Male Fliegeralarm.
	29.12.1944	03.20 eine Mine in 75 m passiert. 07.25 in Kristiansand bei <i>UJ 1222</i> längsseits gegangen. <i>UJ 1208</i> zu uns gestoßen. 17.35 mit <i>UJ 1208</i> und <i>UJ 1222</i> Marsch nach Süden (Skagerrak).
	30.12.1944	07.00 G.B.T. ausgefahren. 16.40 G.B.T. eingenommen. 17.00 in Kopenhagen/Dänemark an der Pier festgemacht. 21.30 weitergefahren, hatten Seegang 8 – 9.
	31.12.1944	24.00 Neujahr in See.

Weiterer Einsatz an der Kurlandfront ab 01.01.1945<sup>167</sup>

	01.01.1945	07.00 in Gotenhafen, Becken I, eingelaufen und festgemacht.
Seite 33	02.01.1945	Gotenhafen.
	03.01.1945	In die Werft verholt.

	04.01. – 05.01.1945	Werft.
	06.01.1945	Zur Kohlenübernahme verholt. 19.00 Kohlen beendet, nach Becken I verholt.
	07.01. – 09.01.1945	Becken I.
	10.01.1945	09.30 seeklar, mit <i>UJ 1208</i> Geleit fahren (2 Frachter).
	11.01.1945	24.00 Memel HKL <sup>168</sup> passiert. 08.00 in Libau eingelaufen und festgemacht. Brückenkopf. 15.00 seeklar, mit <i>UJ 1208</i> und 5 Frachtern nach Pillau.
	12.01.1945	11.30 h in Pillau eingelaufen und festgemacht.
	13.01.1945	10.00 seeklar, mit <i>UJ 1208</i> und Geleitzug nach Libau.
Seite 34	14.01.1945	07.30 in Libau eingelaufen und festgemacht. 11.30 wegen Fliegergefahr an Boje verholt. 16.00 seeklar, mit <i>UJ 1208</i> und 2 Frachtern nach Gotenhafen.
	15.01.1945	15.15 in Gotenhafen eingelaufen und in Becken I festgemacht. <sup>169</sup>
	16.01.1945	11.00 nach Becken III zum Kohlen verholt. 14.00 Kohlen beendet, nach Becken I verholt. 23.45 seeklar, mit <i>UJ 1208</i> bei Memel U-Jagd fahren.
	17.01.1945	06.30 ein aufgetauchtes U-Boot gesichtet, stellt sich als eigenes heraus. 13.00 vollkommen vereist in Pillau eingelaufen. Nachdem Boot wieder eisfrei, sofort auslaufen. M – Boote setzten SOS ab. 16.00 wieder ausgelaufen.
Seite 35	18.01.1945	08.30 einen Toten vom M – Boot aufgefischt, hatten Seegang 8 – 9. <i>UJ 1208</i> hat zwei Tote geborgen. Wegen Gefährdung des eigenen Bootes mussten wir einlaufen. 16.00 in Pillau eingelaufen und festgemacht.
	19.01.1945	Boot seeklar gemacht, hatten Wasser in den Decks.
	20.01.1945	05.00 in die Werft verholt zum Reparieren von Seeschäden. 15.00 seeklar, hinter Geleitzug hergefahren. 22.20 mit Geleitzug zusammengetroffen (6 Frachter). F.T: Feindliche Flugzeuge werfen vor Libau Seeminen. Minen wurden sofort geräumt.
Seite 36	21.01.1945	06.00 in Libau eingelaufen und vor Anker gegangen. 10.15 an die Pier verholt. 15.30 seeklar. Mit 8 Frachtern nach Pillau. Pillau nicht angelaufen.
	22.01.1945	16.45 in Gotenhafen eingelaufen und festgemacht.
	23.01.1945	02.00 mit <i>UJ 1222</i> nach Pillau. 08.00 in Pillau eingelaufen und vor Anker gegangen. 10.30 seeklar, mit 5 Frachtern nach Libau. 20.00 U-Bootsalarm. <i>UJ 1222</i> hat ein U-Boot geortet und wirft Wasserbomben.
	24.01.1945	<i>UJ 1207</i> fährt um 04.30 einen scharfen Anlauf, weiter U-Jagd fahren.
Seite 37	25.01.1945	07.00 nach Pillau einlaufen. 13.30 in Pillau eingelaufen und festgemacht. (Königsberg wurde geräumt. In Pillau wurde evakuiert.) 16.00 Kohlen

		übernommen. 30 Tonnen. <sup>170</sup>
	26.01.1945	Stündliche Bereitschaft.
	27.01.1945	15.30 Kohlen übernommen. 30 Tonnen. 18.00 seeklar, nach Königsberg zum Evakuieren. 21.30 in Königsberg (Arsenal) festgemacht. Arsenalssachen übernommen.
Seite 38	28.01.1945	02.45 abgelegt nach Pillau. Hafen und Fahrweg stark vereist. 1 Dampfer mit 500 Evakuierten im Schlepp. 10.00 in Pillau eingelaufen und festgemacht. Dampfer ausgeladen und 330 Evakuierte übernommen. 15.00 mit <i>UJ 1222</i> und einem Dampfer voll mit Evakuierten nach Swinemünde. 23.00 Eis gepickt wegen Vereisungs- und Kentergefahr.
	29.01.1945	Seegang 4 – 5. Fahrweg stark vereist. 20.00 in Swinemünde eingelaufen und festgemacht. 24.00 Evakuierte ausgeschifft.
	30.01.1945	08.00 zur Kohlenübernahme verholt. Keine Kohlen übernommen. Stündliche Bereitschaft.
Seiten 39 – 40	31.01.1945	Dampfer eisfrei gemacht. 08.00 Kohlenübernahme. 10.00 Kohlen beendet. Proviant übernommen. 12.20 mit Geleitzug und Lazarettsschiff <i>Berlin</i> <sup>171</sup> nach Pillau. 6 sm von Swinemünde geht an Backbordseite von <i>Berlin</i> eine Mine hoch. <i>Berlin</i> hat Wassereinbruch in die Maschine, kann sich aber halten. Wird von <i>UJ 1207</i> und T-Boot abgeschleppt. Schleppversuche abgebrochen, versuchen, eine Bahn ins Eis zu brechen. T-Boot schleppt weiter. Auf T-Boot Stahlleine gebrochen. 5 Mann schwer verletzt. <i>Berlin</i> hat viel Wasser genommen, kann mit eigener Kraft nicht fahren und sitzt auf Grund. Schlepper angefordert. 3 Schlepper kommen zur Hilfe und schleppen <i>Berlin</i> ab. <i>UJ 1207</i> fährt Frachter <i>Dora Oldenburg</i> (Anm. des Herausgebers: <i>Dora Oldendorff</i> ) <sup>172</sup> zu Hilfe und bricht ihn los. Mehrere Dampfer liegen im Eis fest. Am 30.01.45 F.T: KDF – Schiff <i>Wilhelm Gustloff</i> <sup>173</sup> mit ca. 5000 Evakuierten bekam in der Nähe von Rixhöft drei Torpedotreffer und ist gesunken. Bei der Einfahrt von Swinemünde lief Spezialesschiff <i>Memel</i> <sup>174</sup> mit 2500 Evakuierten auf Mine und ist gesunken.
	01.02.1945	00.30 laufen wieder nach Swinemünde ein. Vor der Einfahrt vor Anker gegangen. <i>Dora Oldenburg</i> (Anm. des Herausgebers: <i>Dora Oldendorff</i> ) längsseits gegangen. 10.00 Anker auf, nach Swinemünde einlaufen. 12.00 in Swinemünde eingelaufen und festgemacht. Maschine meldet Kesselschaden. 17.00 zur Werft verholt.
	02.02. – 04.02.1945	Werft. <sup>175</sup>
Seite 41	05.02.1945	06.15 seeklar, mit <i>UJ 1222</i> und <i>UJ 1225</i> und

		Geleitzug nach Arkona. 08.00 wegen Nebel vor Anker gegangen.
	06.02.1945	Vor Anker gelegen. 09.10 Anker auf. 09.30 wieder vor Anker gegangen. F.T: <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1222</i> sofort von Geleitzug absetzen, nach Gotenhafen. 12.00 nach Gotenhafen in Marsch gesetzt.
	07.02.1945	10.00 in Gotenhafen eingelaufen und festgemacht. Kohlenübernahme. 12.00 Kohlen beendet. Nach Becken V verholt zur Waffenübernahme. 16.00 verholt nach Becken II.
	08.02.1945	04.00 seeklar, mit <i>UJ 1222</i> und drei T-Booten U-Bootsüberwachung fahren.
Seite 42	09.02.1945	08.00 U-Jagd fahren beendet. 08.30 in Gotenhafen eingelaufen und in Becken I neben <i>UJ 1222</i> festgemacht.
	10.02.1945	06.30 seeklar, mit Geleitzug nach Libau.
	11.02.1945	05.00 in Libau eingelaufen und festgemacht. 16.00 mit Geleitzug nach Gotenhafen. Großgeleit (9 Frachter).
	12.02.1945	14.00 in Gotenhafen eingelaufen und festgemacht. 60 Tonnen Kohlen übernommen. Verholt nach Becken I.
	13.02.1945	08.00 seeklar, mit Geleitzug nach Libau. 14.30 Fliegeralarm. 4 Torpedoflieger griffen uns an. 1 Flieger warf Torpedo, ohne zu treffen. 1 Maschine wurde abgeschossen.
Seite 43	14.02.1945	05.30 in Libau eingelaufen und vor Anker gegangen. 17.00 seeklar, mit Geleitzug (5 Frachter) nach Pillau.
	15.02.1945	09.30 mit 2 Frachtern nach Gotenhafen. Bei Hela F.T: An Geleitzug nach Libau anhängen. 12.00 mit Geleitzug (4 Frachter) zusammengetroffen. Geleitschutz übernommen. 15.00 Fliegeralarm. 8 Torpedoflieger und mehrere Jäger griffen Geleitzug an und warfen Bomben und Torpedos ohne Erfolg. 3 Mann unserer Besatzung wurden verwundet. 15.45 Alarm beendet.
	16.02.1945	08.15 in Libau eingelaufen und festgemacht. Am Tage mehrere Male Alarm.
Seite 44	17.02.1945	16.45 seeklar, mit 3 Frachtern nach Gotenhafen. 17.40 Fliegeralarm. 18.05 Alarm für Schnellboote. 5 Schnellboote griffen Geleitzug an, ohne Erfolg. 21.15 Alarm. Schnellboote verfolgen Geleitzug.
Seite 45	18.02.1945	04.00 U-Bootsalarm. <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1222</i> setzen sich vom Geleitzug ab und fahren U-Jagd. Es wurden mehrere scharfe Anläufe gefahren. 09.50 Fliegeralarm. 7 Boston und 5 Jäger griffen uns an ( <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1222</i> ). Mit Bomben, Bordwaffen und Torpedos ohne Erfolg. <i>UJ 1207</i> hat mehrere Einschläge in Brücke und Stände. Keine Verluste.

		13.00 in Gotenhafen eingelaufen. Bei der Einfahrt F.T: Sofort mit Geleitzug nach Kolberg (5 Frachter).
	19.02.1945	Bei Blau II um 16.00 mit Gegengeleit zurück nach Gotenhafen (5 Frachter, <i>Pretoria</i> <sup>176</sup> und <i>Der Deutsche</i> <sup>177</sup> ).
	20.02.1945	12.30 in Hela eingelaufen und bei <i>UJ 1222</i> festgemacht. Versuchen, Wasserbomben und LG zu bekommen. 14.30 30 Wasserbomben übernommen. 15.00 seeklar, mit <i>UJ 1222</i> und einem M-Boot U-Sicherung für <i>Pretoria</i> fahren.
	21.02.1945	11.15 ein treibendes Motorrettungsboot gefischt und versenkt. Von dem am 11.02. gesunkenen Lazarettschiff <i>Steuben</i> . <sup>178</sup>
Seite 46	22.02.1945	Wegen unklarem E-Gerät einlaufen. 08.45 in Gotenhafen eingelaufen und im Kohlenhafen festgemacht. Kohlen übernommen. 18.00 nach Becken I verholt.
	23.02.1945	Flottille zieht um nach Oxhöft.
	24.02.1945	In Oxhöft gelegen.
	25.02.1945	16.00 seeklar, mit Geleitzug nach Swinemünde.
	26.02.1945	Bei der Einfahrt von Swinemünde Geleitzug verlassen. Zurück nach Gotenhafen.
	27.02.1945	Bis Gotenhafen U-Jagd fahren.
	28.02.1945	11.00 Gotenhafen eingelaufen und festgemacht.
	01.03. – 03.03.1945	Gotenhafen fest. <sup>179</sup>
	04.03.1945	01.00 seeklar, mit Geleitzug nach Libau (7 Frachter).
Seite 47	05.03.1945	08.00 in Libau eingelaufen und festgemacht. 18.00 seeklar, mit 3 Frachtern und 2 Schleppzügen nach Gotenhafen.
	06.03.1945	07.30 Fliegeralarm. 11 Torpedoflieger griffen Geleitzug mit Bomben, Bordwaffen und Torpedos an, ohne Erfolg. 09.30 Alarm beendet. 15.30 Fliegeralarm. 2 Torpedoflieger und 2 Jäger griffen Geleitzug mit Bombenwurf und Bordwaffen an, ohne Erfolg. 18.30 in Gotenhafen eingelaufen, an der Kohlenpier festgemacht. 22.00 Kohlenübernahme. 23.00 Kohlen beendet. 23.15 nach Becken 10 verholt.
	07.03.1945	08.00 seeklar, mit Geleitzug nach Libau. (7 Frachter). 18.30 kehrtgemacht, wegen Vereisungsgefahr. <sup>180</sup>
Seite 48	08.03.1945	00.45 in Gotenhafen eingelaufen und festgemacht.
	09.03.1945	05.00 seeklar, mit Geleitzug nach Libau. (7 Frachter, 3 mit Munition). 10.00 Fliegeralarm. 4 Torpedoflieger und 2 Jäger griffen uns mit Bomben und Bordwaffen an, ohne Erfolg. <sup>181</sup>
	10.03.1945	03.00 in Libau eingelaufen und vor Anker gegangen. 09.30 Anker auf, an die Pier verholt. 13.00 wegen Artilleriebeschuss auf Libau vor Anker gegangen.

Seite 49	11.03.1945	14.00 Libau lag unter Beschuss. 14.30 UJ 1222 kommt längsseits, hat durch Artilleriebeschuss 1 Toten und 1 leicht Verletzten. Durch Splitter mehrere Einschläge und Löcher in der Bordwand. 18.00 seeklar, mit Geleitzug nach Gotenhafen.
Seite 50	12.03.1945	10.30 Fliegeralarm. 5 Boston <sup>182</sup> griffen Geleitzug an, warfen Bomben und Torpedos, ohne Erfolg. 10.45 griffen sieben IL II <sup>183</sup> mit Bomben an, gleichzeitig. 4 Boston warfen auch Bomben. Der ganze Verband war mit Jägern gesichert. 1 Frachter wurde durch Bombentreffer versenkt. <sup>184</sup> 1 Toter. Die Besatzung ist auf UJ 1207 und VP-Boot übergestiegen. Frachter <i>Stormarn</i> <sup>185</sup> hat einen Bombentreffer, dadurch Wassereintrich, fordert Schlepper an. Eigene Jäger schossen 3 Flugzeuge ab. 12.30 4 Boston griffen uns mit Bomben, Bordwaffen und Torpedos an, ohne Erfolg. 13.50 Fliegeralarm. 18 Flugzeuge PE II <sup>186</sup> mit Jagdschutz griffen Geleitzug mit Bomben und Bordwaffen an. VP-Boot hat 3 Verwundete. 17.00 in Gotenhafen eingelaufen, im Arsenal festgemacht. 18.00 abgelegt, zur Ölpier. Öl übernommen. Gotenhafen lag unter russischem Artilleriebeschuss. 1 Granate schlug kurz bei uns ein. 19.30 in Hafenbecken 10 festgemacht. Munition von der Flottille übernommen.
	13.03.1945	10.00 nach Becken III zur Ölübernahme. Munitionsübernahme.
	14.03.1945	Kohlen übernommen.
Seite 51	15.03.1945	05.00 seeklar. Bei Hela U-Bootsüberwachung fahren mit UJ 1201 und UJ 1208. F.T: 2 Torpedoboote bei Hela durch U-Boote versenkt. Eigene T-Boote. <sup>187</sup>
	16.03.1945	12.30 allein nach Hela eingelaufen. Munition übernehmen. 16.00 abgelegt. 17.00 in Gotenhafen eingelaufen, in Becken 10 festgemacht.
	17.03.1945	02.30 wegen zu starkem Artilleriebeschuss vor Anker gegangen. 07.00 seeklar zur U-Jagdüberwachung.
	18.03.1945	24.00 in Gotenhafen eingelaufen und in Becken 10 festgemacht. 14.00 Fußballspiel gegen UJ 1208 mit mehrfacher Unterbrechung wegen Fliegeralarm und Flakbeschuss. Am Tage 15mal Flugzeugangriffe. 6 Flugzeuge wurden abgeschossen. <sup>188</sup>
Seite 52	19.03.1945	Den ganzen Tag Fliegerangriffe mit Bombenabwürfen. 15.00 wegen zu starkem Artilleriebeschuss vor Anker gegangen. 19.00 mit Geleitzug nach Swinemünde ( <i>Monte Rosa</i> <sup>189</sup> , 1 Frachter). <sup>190</sup>
	20.03.1945	Auf See.
	21.03.1945	Um 04.00 mit 1 Frachter nach Sassnitz. 20 sm vor



		Sassnitz mit Gegengeleit zurück (8 Frachter).
Seite 53	22.03.1945	Von 07.00 bis 11.15 dauernd von Flugzeugen mit Bordwaffen und Bombenabwurf angegriffen. 1 Flugzeug wurde abgeschossen. 11.30 in Gotenhafen ohne Verluste eingelaufen. Auf Reede vor Anker gegangen. Gotenhafen lag unter Artilleriebeschuss. Gotenhafen wurde laufend von Flugzeugen mit Bomben angegriffen. 20.30 zum Kohlenübernehmen eingelaufen.
	23.03.1945	03.00 Kohlen beendet. Nach Becken 10 verholt. Wasser übernommen. 06.00 abgelegt, auf Reede vor Anker gegangen. 11.00 nach Becken 10 eingelaufen. 12.30 festgemacht. Ca. 140 Flüchtlinge übernommen. 16.30 abgelegt, auf Reede bei <i>M 4</i> <sup>191</sup> längsseits gegangen. Flüchtlinge abgegeben. 21.00 nach Becken 10 eingelaufen. 23.30 abgelegt, auf Reede vor Anker gegangen.
	24.03.1945	10.00 Anker auf, zum Werkzeugschiff <i>Unitas</i> <sup>192</sup> . 10.45 abgelegt, bei Hela vor Anker gegangen. Jolle ausgesetzt. Jolle unklar.
	25.03.1945	Laufend Alarm und Artilleriebeschuss.
Seite 54	26.03.1945	20.00 300 Flüchtlinge übernommen. 21.00 seeklar, mit Geleitzug nach Swinemünde.
	27.03.1945	Nebel aufgekommen.
	28.03.1945	09.30 in Swinemünde eingelaufen. Neben Fährschiff <i>Berlin</i> festgemacht. Flüchtlinge abgegeben. Maschinenschaden.
	29.03.1945	19.00 seeklar. Maschinenschaden behoben, mit Geleitzug nach Hela (5 Frachter).
	30.03.1945	In See.
Seite 55	31.03.1945	01.15 in Hela eingelaufen, vor Anker gegangen. Nachtrag: Am 28.03.1945 Danzig und Gotenhafen in russischer Hand. 11.00 Anker auf. Bei <i>Dalbek</i> <sup>193</sup> längsseits zum Bunkern gegangen. 16.15 Bunkern beendet. 60 Tonnen übernommen. 16.30 abgelegt, an der Pier festgemacht. 60 Tonnen übernommen. 16.30 abgelegt, an der Pier festgemacht.
	01.04.1945	Osterfeier.
	02.04.1945	13.00 zum U-Jagdfahren ausgelaufen. 24.00 U-Jagdfahren beendet.
	03.04.1945	00.15 vor Anker gegangen, als Flakschutz. 09.00 Anker auf, U-Jagd fahren. Bei <i>UJ 1201</i> längsseits gegangen. Flo – Ing. abgegeben. U-Jagd fahren. <sup>194</sup>
	04.04. – 05.04.1945	U-Jagd und Flakschutz fahren.
	06.04.1945	Von Hela Flüchtlinge übernommen und an Frachter <i>Antonio Delfino</i> übergeben. 15.00 vor Anker gegangen. 19.00 Anker auf. 20.00 seeklar, mit

		<i>Antonio Delfino</i> nach Westen.
	07.04.1945	Auf See. <sup>195</sup>
Seite 56	08.04.1945	07.00 in Swinemünde eingelaufen und festgemacht. 10.00 zur Werft verholt.
	09.04.1945	12.30 abgelegt zum Kohlen. 50 Tonnen Kohle übernommen. 20.00 zur Werft verholt.
	10.04.1945	10.00 seeklar, nach Libau. 35 Offiziere an Bord genommen. 1 Frachter und 1 Fährprahm im Geleit.
Seiten 57 – 58	11.04.1945	09.15 Fliegeralarm. 4 Boston und 2 Jäger griffen uns an und warfen Bomben. Die Bomben fielen so nahe, dass M.E.S, Lichtmaschine, S-Gerät ausgefallen. Wassereinbruch in Maschine und Piek. 1 Flugzeug abgeschossen. 13.20 Fliegeralarm. 7 Boston und Jäger griffen uns mit Bomben und Torpedos an, ohne Erfolg. 15.30 Fliegeralarm. 7 Boston und Jäger griffen uns an und warfen Bomben. Eine angeschossene Maschine flog gegen den Mast, nahm ihn halb mit, dadurch wurde ihr die linke Tragfläche abgerissen. Sie überschlug sich und der Rest ging 30 m vor dem Bug in den Bach. Außer dieser Maschine wurden noch 2 Maschinen abgeschossen. 17.15 Fliegeralarm. 7 Boston und Jäger griffen uns an, schossen mit Bordwaffen und warfen Bomben. 1 angeschossenes Flugzeug flog über uns weg. 10 m über dem halben Mast klinkte es 2 Bomben aus. 1 Bombe nahm den Rest vom Mast mit und ging kurz danach in den Bach, außerdem noch 1 Maschine. Im Ganzen wurden 6 Maschinen abgeschossen. <i>UJ 1207</i> fuhr ohne Mast weiter.
	12.04.1945	03.30 in Libau eingelaufen und auf Reede vor Anker gegangen.
	13.04.1945	20.00 seeklar. Mit 2 Frachtern und 2 KFK – Booten nach Pillau. 22.00 Schnellbootsalarm. 7 Schnellboote griffen Geleitzug an, ohne Erfolg. Wurden frühzeitig bemerkt. Angriff abgeschlagen.
	14.04.1945	In See. Keine Vorkommnisse. Durch F.T: Nicht Pillau, sondern Hela anlaufen.
Seiten 59 - 60	15.04.1945	06.00 in Hela eingelaufen und auf Reede vor Anker gegangen. 10.00 vor Anker gegangen. 10.00 Fliegeralarm. Ca. 20 Flugzeuge griffen Hela und die vor Anker liegenden Boote mit Bomben an, ohne Erfolg. 10.15 Anker auf. Flakschutz fahren. Nachtrag: Am 08.04.45 versenkte der Iwan bei Hela auf Reede liegende Boote. (Lazarettschiff <i>Posen</i> , 1 Stinnes - Dampfer, 2 VP-Boote und mehrere Kleinfahrzeuge). <sup>196</sup>  14.30 Fliegeralarm. 25 Flugzeuge PE II griffen die auf

		Reede liegenden Fahrzeuge an, unter anderem auch Lazarettsschiff <i>Pretoria</i> . <i>Pretoria</i> bekam mehrere Bombentreffer an Oberdeck. Das Achterschiff brannte, konnte aber gelöscht werden. 18.30 Geleitaufstellung. 3 Geleite. 18.35 Fliegeralarm. Ca. 15 Flugzeuge griffen Geleitaufstellung mit Bomben an. Bei Lazarettsschiff <i>Pretoria</i> und <i>Stinnes</i> gingen die Bomben haarscharf ins Wasser. 19.00 mit Geleitzug (3 Frachter, 1 Lazarettsschiff <i>Pitea</i> ) nach Westen. <sup>197</sup>
	16.04.1945	In Kopenhagen eingelaufen und festgemacht. <i>UJ 1207</i> ist werftreif. <sup>198</sup>
	16.04.-08.05.1945	Werft. Am 06.05.1945 wurden auf Befehl des Engländers sämtliche Kriegsflaggen gestrichen. <sup>199</sup> 200
	09.05.1945	Auf Befehl von Großadmiral Dönitz an allen Fronten Waffenstillstand. Der Krieg ist aus. <sup>201</sup> 10.00 lief der Engländer mit 2 leichten Kreuzern und 4 Zerstörern in Kopenhagen ein. <sup>202</sup>
Seite 61	10.05.1945	16.15 <i>UJ 1207</i> und <i>UJ 1208</i> mit Proviant zur Hilfeleistung von Flüchtlingen. 18.00 2 Schlepper in Schlepp genommen, bei Ankerplatz Paula vor Anker gegangen. Weitere Befehle abwarten. <sup>203 204 205</sup>

## SCHIFFSNAMENVERZEICHNIS

- Adele* (dt. Torpedotransporter) 45, 76  
*Albert Jensen* (dt. Frachter) 78, 83  
*Antonio Delfino* (dt. Wohnschiff/VTS) 52, 53, 77  
*Berlin* (dt. Lazarettsschiff) 48, 52, 77, 78, 79  
*Black Watch* (dt. Wohnschiff) 69  
*Brummer* (dt. Minenleger) 19, 58, 65, 66, 69  
*Dalbek* (dt. Frachter) 52, 82  
*Damsgaard* (norw. Fährschiff) 45, 75  
*Der Deutsche* (dt. Wohnschiff/VTS/Transporter) 50, 80  
*Dora Oldendorff* (dt. Frachter) 48, 79  
*Edna* (norw. Frachter) 43, 75  
*Else* (dt. Tanker) 44, 75  
*F 3* (dt. Geleitboot) 13, 64  
*Fairplay X* (dt. Schlepper) 46, 76  
*Fanaraaken* (norw. Frachter) 45, 76  
*Gneisenau* (dt. Schlachtschiff) 1, 56, 57, 81  
*Hoplafjord* (norw. Schlepper) 46, 76  
*K 3* (dt. Kanonenboot) 41, 43, 46, 73  
*Leesee* (dt. Frachter) 64, 65  
*Kaiser* (dt. Minenschiff) 3, 26, 58, 59, 66, 67, 69  
*M 130* (dt. Minensucher) 7, 61  
*M 15* (dt. Minensucher) 7, 12, 61  
*M 18* (dt. Minensucher) 8, 61  
*M 19* (dt. Minensucher) 5, 6, 8, 61  
*M 29* (dt. Minensucher) 5, 7, 13, 61, 63, 64  
*M 30* (dt. Minensucher) 4, 5, 6, 7, 12, 13, 59  
*M 343* (dt. Minensucher) 18, 21, 22, 25, 27, 28, 29, 65  
*M 4* (dt. Minensucher) 52  
*Mathias Stinnes* (dt. Frachter) 78  
*Memel* (dt. U-Boottender) 48, 78, 79  
*Monte Rosa* (dt. Wohn-/Lazarettsschiff/VTS) 51, 77, 82  
*Monte Sarmiento* (dt. Wohnschiff) 1, 56, 57  
*Moshulu* (finn. Viermastbark) 41, 74  
*MRS 25* (dt. Minenräumschiff) 42, 74  
*Mülheim-Ruhr* (dt. Frachter) 45, 76  
*Pitea* (dt. Lazarettsschiff) 54  
*Posen* (dt. Lazarettsschiff) 53, 83  
*Pretoria* (dt. Wohn-/Lazarettsschiff) 50, 54, 77, 78, 80, 82, 83  
*R 27* (dt. Räumboot) 6, 60  
*Roland* (dt. Minenschiff) 25, 26, 27, 28, 58, 66, 67, 68, 69  
*Rüdesheimer* (dt. Frachter) 28, 31  
*Scharnhorst* (dt. Schlachtschiff) 30, 34, 56, 57, 68, 70  
*Skagerrak* (dt. Minenschiff) 17, 19, 58, 65  
*Steuben* (dt. Wohnschiff/VTS) 50, 77, 79, 80  
*Stormarn* (dt. Frachter) 51, 81  
*Südmeer* (dt. Werkstattsschiff) 19, 24, 28, 35, 36, 65, 69, 74  
*T 3* (dt. Torpedoboot) 76, 80, 82  
*T 5* (dt. Torpedoboot) 56, 80, 82  
*Tirpitz* (dt. Schlachtschiff) 30, 68  
*TK-152* (sowj. Motortorpedoboot) 61  
*UJ 1201* (dt. U-Jäger) 43, 44, 45, 46, 51, 52, 75, 82  
*UJ 1202* (dt. U-Jäger) 3, 4, 13, 21, 28, 58, 59, 60, 66, 67, 68  
*UJ 1204* (dt. U-Jäger) 9, 10, 11, 62, 63  
*UJ 1205* (dt. U-Jäger) 10, 11, 13, 62, 63, 64  
*UJ 1206* (dt. U-Jäger) 9, 10, 13, 19, 20, 21, 22, 27, 29, 30, 31, 33, 35, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 62, 66, 70  
*UJ 1207* (dt. U-Jäger) 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 17, 21, 25, 27, 28, 29, 31, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 53, 54, 56, 57, 58, 61, 63, 65, 66, 67, 69, 74  
*UJ 1208* (dt. U-Jäger) 6, 7, 10, 11, 12, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 29, 30, 31, 34, 37, 46, 47, 51, 54, 61, 66, 67  
*UJ 1209* (dt. U-Jäger) 15, 21, 27, 31, 64, 66, 67  
*UJ 1211* (ex Rau X, dt. U-Jäger) 5, 6, 58, 60,  
*UJ 1211* (ex Narvik, dt. U-Jäger) 45, 71  
*UJ 1212* (dt. U-Jäger) 3, 4, 36, 59, 64  
*UJ 1214* (dt. U-Jäger) 3, 4, 5, 6, 12, 18, 22, 30, 59, 61, 68  
*UJ 1215* (dt. U-Jäger) 2, 14, 58  
*UJ 1216* (dt. U-Jäger) 8, 58, 61, 62  
*UJ 1217* (dt. U-Jäger) 9, 14, 26, 29, 58, 62, 66, 67, 68  
*UJ 1218* (dt. U-Jäger) 6, 7, 61  
*UJ 1219* (dt. U-Jäger) 32, 41, 69  
*UJ 1220* (dt. U-Jäger) 41, 71, 73  
*UJ 1221* (dt. U-Jäger) 44, 75  
*UJ 1222* (dt. U-Jäger) 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53  
*UJ 1223* (dt. U-Jäger) 41, 45  
*UJ 123* (dt. U-Jäger) 4, 7, 8, 9, 60  
*UJ 1708* (dt. U-Jäger) 39, 71  
*Unitas* (dt. Stützpunktschiff) 52, 82  
*V 312* (dt. Vorpostenboot) 2, 4, 59  
*V 6106* (dt. Vorpostenboot) 33, 70  
*V 6115* (dt. Vorpostenboot) 34, 70  
*V 6308* (dt. Vorpostenboot) 41, 73, 74  
*V 6311* (dt. Vorpostenboot) 41, 73, 74  
*Wilhelm Gustloff* (dt. Wohn-, Kasernenschiff) 48, 78, 79

## ERGÄNZUNGEN

<sup>1</sup> *UJ 1207* wurde gebaut bei der Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg. Stapellauf 03.07.1941, Ablieferung 20.01.1942. (Lebenslauf MobFD-64 von Heise). Lebenslauf und technische Daten von *UJ 1207* siehe Schiffstabelle. F.P.M. 01630 ist die Feldpostnummer für *UJ 1207*.

Mobilmachungs-Fischdampfer (Mob-FD) auf Grundlage Fischdampfer *Uhlenhorst* (Norderwerft) mit verbesserter Unterteilung, konstruiert zum späteren Umbau zu Fischdampfern, ausfallender Vorsteven mit Minenräumvorrichtung; Kreuzerheck mit Heckablaufbühne; Doppelboden von Sp. 34-76. Sehr gute Seeschiffe, manövrierten gut, auch bei schwerer See. Jedoch Tiefgang zu groß, Geschwindigkeit zu gering. (Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd. 8/1; 1993)

<sup>2</sup> K. B. in D. W. = Kriegsbereitschaft in Deutscher Werft Kiel.

<sup>3</sup> 12.2.1942 Kanal

Unternehmen »Cerberus«: Rückführung schwerer Einheiten durch den Kanal nach Deutschland. Nach wochenlangen Minensucharbeiten durch die 1., 2., 4., 5. und 12. M-Fl. und die 2., 3. und 4. R-Fl. im Kanal und in der südlichen Nordsee, bei denen in der Nacht zum 11.2. *M 1208* vor Barfleur verloren geht, laufen in der Nacht zum 12.2. die Schlachtschiffe *Scharnhorst* (Kpt.z.S. Hoffmann, mit dem BdS VAdm. Ciliax an Bord), *Gneisenau* (Kpt.z.S. Fein) und der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* (Kpt.z.S. Brinkmann) aus Brest aus. Sicherung durch die Zerstörer *Z 29* (mit FdZ KAdm. Bey an Bord), *Richard Beitzen* (mit Chef der 5. Z-Fl. Kpt.z.S. Berger an Bord), *Paul Jacobi*, *Friedrich Ihn*, *Hermann Schoemann* und *Z 25*. Später stoßen von Le Havre aus die 2. T-Fl. (KKpt. Erdmann) mit *T 2*, *T 4*, *T 5*, *T 11*, *T 12* und aus Dünkirchen die 3. T-Fl. (KKpt. Wilcke) mit *T 13*, *T 15*, *T 16* und *T 17* zum Verband, wozu auf der Höhe von Kap Gris Nez noch die 5. T-Fl. (FKpt. Schmidt) mit *Seeadler*, *Falke*, *Kondor*, *Iltis* und *Jaguar* tritt. Außerdem beteiligen sich an der Sicherung des Verbandes Einheiten des BSW und später BSN und die S-Boot-Flottillen 2 (Kptlt. Feldt), 4 (Kptlt. Bätge) und 6 (Kptlt. Obermaier). Die Luftflotte 3 (Feldmarschall Sperrle) stellt 176 Zerstörer- und Jagdflugzeuge (hauptsächlich JG.2 und JG.26, später noch JG.1) für die Luftsicherung zur Verfügung, von denen ständig wenigstens 16 Maschinen über dem Flottenverband sein können. Der dt. Verband wird erst auf der Höhe von Le Touquet entdeckt und erfolglos von brit. Küstenbatterien beschossen. Von Dover aus gehen 5 MTBs (Cdr. Pumphrey) und von Ramsgate 3 MTBs (LCdr. Long) in See. Ihre Torpedoangriffe bleiben erfolglos. 3 Boote erleiden Beschädigungen. Die gerade verfügbare *Swordfish*-Staffel No.825 (Cdr. Esmonde) greift die dt. Schiffe auf der Höhe von Gravelines an; alle 6 Torpedoflugzeuge werden abgeschossen. Später eingesetzte Bomber und Torpedoflugzeuge finden z.T. ihre Ziele nicht. Sie versenken das Vorpostenboot *V 1302* und beschädigen die T-Boote *T 13* und *Jaguar*. Schließlich gelingt es einem Zerstörerverband aus Harwich (21. Z-Fl. [Capt. Pizey] mit *Campbell* und *Vivacious* und unterstellter 16. Z-Fl. [Capt. Wright] mit *Worcester*, *Whitshed* und *Mackay*), an den dt. Verband heranzukommen, aber auch die Zerstörerangriffe scheitern im schweren Abwehrfeuer, *Worcester* wird in Brand geschossen und erreicht mit Mühe den Hafen. — Auf dem Marsch erhalten *Scharnhorst* zwei, *Gneisenau* einen Minentreffer, können jedoch mit eigener Kraft Wilhelmshaven bzw. die Elbe-Mündung erreichen. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-02.htm)

„Die Nacht ist klar, der Mond erhellt die Stadt, für einen Angriff das geeignete Wetter. Die Durchfahrt unserer Kriegsflotte durch den Englischen Kanal, eine Provokation der britischen Seemacht, ist geglückt und zu einer schweren feindlichen Niederlage sowohl militärisch wie auch politisch geworden. So mag der Tommy die heutigen Großangriffe auf die Kriegsmarinestadt Kiel aus Revanchegedanken heraus durchgeführt haben, und das auch mit einigem Erfolg. Die gewaltige Propaganda, die wir von der Kanaldurchfahrt gemacht haben, wirkte auf den Engländer wohl wie ein rotes Tuch auf den Stier, so dass er sofort zum Gegenschlag ausholte, der auch nicht von Pappe war. Bereits kurz nach dem Warnungsgeheul der Sirenen kamen Feindflugzeuge aus nordöstlicher Richtung. Die ersten abgeworfenen Sprengbomben fielen auf das Wohnschiff *Monte Sarmiento*, welches vollkommen ausbrannte. Von den auf dem Schiff wohnenden Militär- und Zivilpersonen kamen etwa 120 – 130 ums Leben und etliche mehr trugen Verletzungen davon. Danach konnte ich mehrere britische Maschinen im Scheinwerfer beobachten. Von 19 ins Reichsgebiet eingeflogenen Fliegern griffen 8 die Stadt Kiel an. Die Flakabwehr war verhältnismäßig sehr schwach, so dass die Angriffe fast ungestört erfolgen konnten. Außer dem Wohnschiff wurden Häuser zerstört oder beschädigt am Hohenzollernring 13 – 10, Klausdorfer Weg 60 und 51, auf den Deutschen Werken, im Forstweg, Niemannsweg, in der Esmarch- und Moltkestraße sowie die Seeburg und die Kunsthalle im Düsternbrooker Weg. Außerdem warf der Tommy zur besseren Orientierung 4 Leuchtraketen.“ (Stadtarchiv Kiel: Sonderveröffentlichung „Kiel im Luftkrieg 1939 – 1945; Tagebuch des Alarmpostens Detlef Boelck“ der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Kiel 1980) Der Angriff am 26.2.1942 forderte 16 Tote und 39 Verletzte (Tagebuch Detlef Boelck)

Das deutsche Passagierschiff *Monte Sarmiento* wurde in Kiel bei alliierterem Fliegerangriff durch Bombentreffer versenkt. 38 Tote. (Kludas: Die Schiffe der Hamburg-Süd 1871-1951; 1976). Lebenslauf und technische Daten von *Monte Sarmiento* siehe Schiffstabelle.

26./27.2.1942 Luftkrieg Deutschland

Bei einem Angriff des RAF Bomber-Command auf Kiel erhält Schlachtschiff *Gneisenau* einen schweren Bombentreffer ins Vorschiff. Der als Wohnschiff längsseits liegende Passagierdampfer *Monte Sarmiento* (13.625 BRT) brennt aus. Die *Gneisenau* liegt bis 4.4. einsatzunfähig in Kiel und wird dann nach Gotenhafen gebracht, um dort verlängert und mit 38-cm-Kanonen ausgerüstet zu werden. Die begonnenen Arbeiten werden jedoch Anfang 1943 eingestellt und das Schiff aufgelegt. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-02.htm)

<sup>4</sup> „Der zweite Großangriff an diesem Tage. Er dauerte von 22.17 Uhr bis zum 27. Februar 00.20 Uhr. Es ist sehr kalt, wir haben etwa 7 – 8 Grad minus. Sofort nach dem Alarm beobachtete ich ein feindliches Flugzeug im Scheinwerferlicht, das aus nordöstlicher Richtung anflug. Von 20 eingeflogenen britischen Maschinen sind 6 über Kiel. Späterhin erfassen unsere Scheinwerferbatterien mehrere Flieger, die sehr lebhaft, im Gegensatz zu gestern, beschossen werden, hauptsächlich jedoch von der Flak auf den Kriegsschiffen, die nach der Kanaldurchfahrt den Kieler Hafen aufsuchten. Der Tommy warf eine größere Anzahl Spreng-, Brand- und Leuchtbomben. Die Sperrballone waren zum Schutz der Stadt hochgelassen. Eine ganze Reihe von Häusern wurde beschädigt oder zerstört, so in der Preetzer Chaussee 64, am Steinberg 12, in der Wikinger-, Scharnhorst-, Kleist- und Tirpitzstraße, am Schwanenweg und die Stationskasse am Düsternbrooker Weg. Von einem Polizeischnellkommando wurden 2 Schwerverletzte vom Steinberg 12 zu uns in den Sanitätsraum des Rathauses gebracht. Hier wurden sie verbunden und dann mit dem Auto zur Chirurgischen Klinik gebracht. Der stellv. Oberpräsident, Regierungspräsident Vöge, sah sich vom Turm des Rathauses aus die Angriffe an. Eine 500 kg schwere Bombe traf das Vorschiff des Schlachtschiffes *Gneisenau*, das noch am anderen Tage brannte. Von der Besatzung fanden 116 Mann den Tod. Nach einer glücklichen Fahrt durch die Enge von Dover und Calais mussten sie hier in der Heimat durch einen britischen Bombenangriff ihr Leben hingeben. – Etwa 400 Personen mussten infolge der letzten beiden Angriffe evakuiert werden. Die „Stammgäste“ unseres „Hotels“ treffen seit heute wieder bei uns ein. Eine kleine Humoreske trug sich am Steinberg 12 zu: Die Bombe, die dort niederging, war ein Blindgänger und riss die Vorderseite der Wirtschaft „Deutsches Haus“ herunter. Im Dachgeschoss nun, in der heilgebliebenen Hälfte, pennte in einer Dachkammer ein alter Arbeiter seinen fürchterlichen Rausch aus und hat von dem Gepolter und Geräusch der niederprasselnden Balken, Steine usw. nichts gehört. Er musste am Morgen erst durch Aufräumungsarbeiter geweckt werden, die ihn durch Zufall fanden und schon für tot hielten. Glück im Unglück!“ (Stadtarchiv Kiel: Sonderveröffentlichung „Kiel im Luftkrieg 1939 – 1945; Tagebuch des Alarmpostens Detlef Boelck“ der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Kiel 1980)

Schlachtschiff *Gneisenau* ging nach dem Unternehmen Cerberus (Kanaldurchbruch 11.-13.02.42) sofort ins Schwimmdock der Deutschen Werke in Kiel. In der Nacht zum 27.02.42 wurde sie bei einem alliierten Luftangriff mit 68 Bombern schwer beschädigt. Vorschiff ausgeglüht, Turm „Anton“ brannte völlig aus. 112 Tote. *Gneisenau* sollte repariert und umgebaut werden, wurde jedoch nie mehr einsatzfähig. (Breyer/Koop: Von der Emden bis zur Tirpitz; 1995). Lebenslauf und technische Daten von *Gneisenau* siehe Schiffstabelle.

Bristol – Blenheim: Die Bristol Blenheim ist ein zweimotoriger britischer Bomber, der im 2. Weltkrieg vor allem von der Royal Air Force für Tiefangriffe gegen feindliche Schifffahrt eingesetzt wurde. (Wikipedia: [http://de.wikipedia.org/wiki/Bristol\\_Blenheim](http://de.wikipedia.org/wiki/Bristol_Blenheim))

<sup>5</sup> F.T.I.: Es könnte sich um eine technische Abteilung handeln, die bei der Ausrüstung von *UJ 1207* eingesetzt war. (z. B. Funktechnische Inspektion, Teil der Marine-Nachrichteninspektion)

<sup>6</sup> Schleife fahren = Manöver zur Sicherung gegen Magnetminen, um das Magnetfeld des Bootes zu prüfen und ggfs. zu korrigieren.

Das Schleife fahren diente zum Entmagnetisieren: Um den Schiffskörper wurden Schleifen aus speziellen Elektrokabeln gelegt, durch die man Gleichstrom leitete. Das entstehende Magnetfeld mit entgegengesetzter Polarität neutralisierte das Schiffsmagnetfeld (dadurch Schutz vor E.-Minen!); (Manfred Krellenberg, Lübeck)

<sup>7</sup> Kompensieren: Unter dem Begriff „Kompensation“ versteht man im Allgemeinen den Ausgleich eines Zustands durch Drittmittel. Der Kompass wurde kompensiert, damit kein störendes Magnetfeld den Kompass beeinflussen konnte (so dass er trotz störender Magnetfelder ganz sicher die richtige Richtung anzeigte); (Manfred Krellenberg, Lübeck).

Kompensation ist eine der grundlegenden Methoden der Messtechnik. Sie arbeitet nach folgendem Prinzip: Die zu messende Größe wird mit einer Kompensationsgröße verglichen. Diese Größe ist physikalisch gleichartig, einstellbar und in ihrem Wert bestimmbar. Sie wird so lange nachgestellt, bis Gleichheit festgestellt wird (Abgleich). Der Wert der dabei eingestellten Kompensationsgröße ist der Messwert. In manchen Fällen ist noch ein Korrekturfaktor einzurechnen. In der für die Messtechnik grundlegenden Norm DIN 1319 wird diese Methode auch *Nullabgleichs-Methode* genannt. (Wikipedia vom Januar 2008: <http://de.wikipedia.org/wiki/Kompensation>)

<sup>8</sup> S. Anlage = S-Gerät = Sondergerät: Aktives Unterwasserschall-Ortungsgesetz der deutschen Kriegsmarine zur Entfernung- und Richtungsbestimmung von Unterwasserzielen <http://www.ubootwaffe.net/glossary/glossary.cgi?sect=28;abb=> ; Stand Januar 2007)

<sup>9</sup> Werft H. C. Stülcken Sohn, Hamburg

<sup>10</sup> Stb-Btsm. = Steuerbordsbootsmann.

Neum. = Neumünster in Schleswig-Holstein.

<sup>11</sup> z. F. = zum Fischen.

<sup>12</sup> U.A.S. = U-Bootabwehrschutz

<sup>13</sup> KKpt. Dr. Günter Brandt war von September 1940 bis Dezember 1942 Flottillenchef der 12. UJ-Flottille. (wlb-stuttgart: <file:///D:/seekrieg/km/ujaeger/uj11-17.htm>)

<sup>14</sup> 25.4.1942 Ostsee

Beginn der Verlegung deutscher Verbände in den Finnenbusen für den Sommer 1942. Beteiligt sind: F.d.M. Ost, Kpt.z.S. Böhmer, 3. Minensuch-Flottille (7 M-Boote Typ 35), 1. Räum-Flottille (1 Begleitschiff, 9 R-Boote), 17. Minensuch-Flottille (5 umgebaute Fischdampfer, nur bis Mai 1942), 18. Minensuch-Flottille (7 umgeb. Fischdampfer), 12. U-Jagd-Flottille (10 umgeb. Fischdampfer und Walfänger), 3. Vorposten-Flottille (11 umgeb. Fischdampfer), 31. Minensuch-Flottille (1 R-Boot, 13 umgeb. Fischlogger), 34. Minensuch-Flottille (14 umgeb. Fischlogger), 27. Landungs-Flottille (5 Schwere Artillerieträger, 15 Minenlege-Fährprähme, 9 Transport-Fährprähme), 2 Minenräumschiffe mit je 16 Räumbaracken, 1 Sperrbrecher, Minenschiffe *Kaiser*, *Roland*. Ferner Hilfsfahrzeuge und die Küstenschutz-Flottille »Ostland«. (wlb-stuttgart: <file:///D:/seekrieg/42-04.htm>)

<sup>15</sup> U-Jäger *UJ 1202*, *UJ 1207*, *UJ 1211*, *UJ 1214*, *UJ 1216* und *UJ 1217* treffen in Reval, dem neuen Flottillenstützpunkt, ein. (Die Geschichte der 12. U-Jagdflottille von April 1939 bis Dezember 1942 aus der Sicht ihres Flottillenregiments, September 1985)

<sup>16</sup> Carl Gustaf Freiherr von Mannerheim, finnischer Feldmarschall und Politiker (\*4.6.1867, † 27.1.1951), 1941 – 1944 finnischer Oberbefehlshaber.

<sup>17</sup> U-Sicherung = U-Boot-Sicherung.

<sup>18</sup> 20.-31.5.1942 Ostsee

Zwischen dem 20. und 24.5.1942 legen die dt. Minenschiffe *Kaiser* (KKpt. Böhm) und *Roland* (Kpt.z.S. v.Kutzleben), die 3. M-Flottille (FKpt. Knuth) und 27. L-Flottille (Kpt.z.S. Masberg) die Minensperren »Seeigel 1 - 8« südostwärts von Suursaari mit 2522 Minen. Später werden diese Sperren auf 41 Teilsperren mit 5779 Minen, 1450 Reiß- und 200 Sprengbojen erweitert. *Kaiser* und *Roland* verlegen anschließend nach Norwegen, wo sie zusammen mit den Minenschiffen *Cobra*, *Ulm*, *Brummer*, *Ostmark* und *Skagerrak* verschiedene Sperren entlang der Küste legen --- Am 29.5. läuft das sowj. U-Boot *M-97* (Kptlt. Djakov) zu einer ersten Aufklärungs-Operation bei den dt. »Seeigel«-Minensperren im Finnischen Meerbusen aus. (wlb-stuttgart: <file:///D:/seekrieg/42-05.htm>)

<sup>19</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1215*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>20</sup> Angriff von Bombern auf das taktisch unterstellte Vorpostenboot *VP 312*. 1 Toter und einige Verletzte. (Die Geschichte der 12. U-Jagdflottille von April 1939 bis Dezember 1942 aus der Sicht ihres Flottillenregistrator, September 1985).

Deutsches Vorpostenboot *V 312*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>21</sup> 09. — 19.6.1942 Ostsee

2. Aufklärungs-Operation eines sowj. U-Bootes über Minensperren im Finnenbusen. Am 13.6. erzielt M-95 (Kptlt. Fedorov) östl. Suursaari irrtümlich Fehlschuss auf dem sowj./ex-lit. Dampfer *Sauliau* und geht anschließend (spätestens am 15.6.) durch Minentreffer in dem Gebiet verloren.

Unter Kommando des Divisions-Befehlshabers, Kpt. 2.Rg. Egorov, Ausmarsch der sowj. U-Boote *Shch-304* und *Shch-317* (am 9.6.), *Shch-405* (am 11.6.), *Shch-320* und *Shch-406* (am 13.6.), *S-4* (am 15.6.), *S-7* (am 2.7.), *Shch-303* (am 4.7.) von Leningrad und Durchbruch von Lavansaari aus in 1-tägigem Sicherheitsabstand durch die »Seeigel«-Sperrre, unterstützt von Vorstößen sowj. Torpedokutter und Wachboote sowie Einsätzen der sowj. Marine-Luftwaffe gegen die Sperrbewachung. In der Nacht zum 13.6. kommt es vor Suursaari zu einem Gefecht zwischen den finn. Minenlegern *Ruotsinsalmi*, *Riilahti*, den Kanonenbooten *Hämeenmaa*, *Uusimaa* und 3 VMV-Booten mit sowj. Räumfahrzeugen (Kpt. 1.Rg. *Pakholchuk*), die U-Boote durch die Sperren zu bringen versuchen. In den folgenden Tagen weitere Gefechte. Am 13.6. geht *Shch-405* (Kpt 3.Rg. *Grachev* †) im Gebiet vor *Seiskari* durch Minentreffer oder Seeunfall verloren. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-06.htm)

<sup>22</sup> 15.– 30.6.1942 Ostsee

Finn. Minenleger werfen in der zweiten Junihälfte die Minensperren »*Rukajärvi A-C*« mit 559 Minen nordwärts Suursaari. Später werden diese Sperren auf 18 Teilstücke mit 1326 Minen und 221 Reißbojen erweitert. Von den in die Ostsee durchgebrochenen sowj. U-Booten der ersten Welle operieren: *Shch-304* im Finnenbusen, *Shch-317* und *Shch-406* an der schwed. Küste, *Shch-320* vor Memel, *S-4* in der Danziger Bucht, *S-7* zunächst an der schwed. Küste, dann vor Windau, *Shch-303* vor Utö. Folgende Erfolge werden erzielt: *Shch-317* (Kptlt. *Mokhov*) versenkt am 16.6. die finn. *Argo* (2513 BRT), beschädigt am 19.6. die dän. *Orion* (2405 BRT), versenkt am 22.6. die schwed. *Ada Gorthon* (2399 BRT) und versenkt am 8.7. die dt. *Otto Cords* (966 BRT). Der Erfolg eines Angriffes vom 25.6. auf die estn. *Rein* (196 BRT) bleibt ungeklärt; *Shch-320* (Kpt. 3.Rg. *Vishnevski*) führt am 17.6. vor Kap *Rista* einen erfolglosen Torpedoangriff auf den dt. Minenleger *Kaiser* (im Geleit vom *M 1804*). (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-06.htm)

<sup>23</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1212*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>24</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1202*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>25</sup> R-Boote = Räumboote

<sup>26</sup> F. T. = Funktelegramm / Funktelegrafie

<sup>27</sup> Deutsches Minenschiff *Kaiser*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>28</sup> 23.– 30.6.1942 Ostsee

Sowj. Räumboote dringen in die »Seeigel«-Sperrre ein, während Torpedokutter am 23.6. die dt. U-Jäger westlich Suursaari angreifen, um das U-Boot *Shch-406* durch die Sperren zu bringen. Am 30.6. unterstützen wiederum sowj. Räumverbände und Torpedokutter die Rückkehr des U-Bootes *Shch-304*. — Vor *Seiskari* wird der Wachkutter *MO-201* am 27.6. durch Luftangriff versenkt. Bei Luftangriffen auf Lavansaari am 30.6. werden die Wachkutter *MO-104*, *MO-302* und *MO-308* beschädigt. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-06.htm)

<sup>29</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1214*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>30</sup> Deutscher Minensucher *M 30*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>31</sup> Flottillenchefs der 12.UJ-Flottille:

KKpt. Hans Korn : 09.1939 – 09.1940

KKpt. Dr. Günther Brandt: 09.1940 – 12.1942

KKpt. Köplin: 12.1942 – 05.1945 (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/km/ujaeger/uj11-17.htm)



<sup>32</sup> Fl.-Fest = Flottillenfest

<sup>331.</sup>–31.7.1942 Ostsee

Von den in die Ostsee durchgebrochenen sowj. U-Booten der ersten Welle operieren: Shch-304 im Finnenbusen, Shch-317 und Shch-406 an der schwed. Küste, Shch-320 vor Memel, S-4 in der Danziger Bucht. Sowj. Räumverbände und Torpedokutter unterstützen am 4. bzw. 8.7. den Ausbruch von S-7 und Shch-303 durch die Minensperren im Finnenbusen. S-7 operiert zunächst an der schwed. Küste, dann vor Windau, Shch-303 vor Utö. Folgende Erfolge werden erzielt: Shch-320 (Kpt. 3.Rg. Vishnevski) versenkt am 5.7. die dt. Anna Katrin Fritzen (676 BRT); Shch-317 (Kptlt. Mokhov) versenkt am 8.7. die dt. Otto Cords (966 BRT). Auf dem Rückmarsch wird Shch-317 (an Bord der Div.-Chef, Kpt. 3.Rg. Egorov) am 12.–15.7. zwischen der »Nashorn«- und »Seeigel«-Sperrre mehrfach von finn. und dt. U-Jägern angegriffen und am 19.7. schließlich vom finn. Minenleger Ruotsinsalmi und Wachboot VMV 16 versenkt. Nach Tauchgängen zum Wrack im Jahr 2017 geht man heute allerdings eher von einem Minentreffer im Sperrgebiet »Seeigel III« aus. – Shch-406 (Kpt. 3.Rg. Osipov) beschädigt am 8.7. den dt. Frachtsegler Fides (ex-finn. Madare, 545 BRT); S-7 (Kpt. 3. Rg. Lisin) versenkt am 9.7. die schwed. Margarete (1272 BRT), am 11.7. die schwed. Luleå (5611 BRT), beschädigt am 27.7. die dt. Ellen Larsen (1938 BRT), versenkt am 30.7. die dt. Käthe (1599 BRT) und auf dem Rückmarsch am 5.8. die finn. Pohjanlahti (682 BRT); Shch-303 (Kpt. 3.Rg. Travkin) beschädigt am 20.7. die dt. Aldebaran (7891 BRT). Von russischen U-Booten werden zahlreiche schwedische Dampfer angegriffen, ein weiterer, die Hannah (1196 BRT), sinkt am 10.7. in der Bucht von Han (Schweden) nach Kollision mit einem ungeklärten Unterwasserobjekt, evtl. mit einem Unterseeboot.

(wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-07.htm)

<sup>34</sup> M.E.S. : Magnetischer Eigenschutz (MES), auch „Mineneigenschutz“ ist eine aktive Maßnahme zur Verringerung der magnetischen Signatur eines Schiffes. Diese werden benötigt, damit elektromagnetische Zündmechanismen von Seeminen oder Torpedos nicht auslösen. (Wikipedia: <http://de.wikipedia.org/wiki/Mineneigenschutz>, Stand Januar 2008))

<sup>35</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 123* (1941 *UJ 1202*): Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>36</sup> F.d.M.O: Führer der Minenschiffe Ost

Führer der Minenschiffe (1) :Aufgestellt im August 1940. Mit Anlaufen des Unternehmens "Seelöwe" (Eroberung Englands) wurde die Befehlsstelle Führer der Sonderverbände aufgelöst. Alle Minenschiffe wurden in Häfen der Nordsee und des Kanals zusammen gezogen.Zur Unterstützung des Führers der Minenschiffe. wurde von August bis November 1940 Kpt.z.S. Krastel als 2. Führer der Minenschiffe kommandiert.

Führer der Minenschiffe (2) Neuaufstellung der Dienststelle im April 1942 durch Vereinigung der beiden Minenschiffgruppen West und Ost. Der Führer der Minenschiffe wurde zunächst dem Flottenkommando und ab 1944 dem Befehlshaber der Sicherungstreitkräfte unterstellt. Dienstsitz in Swinemünde, ab Mai 1943 in Kopenhagen. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/km/fds.htm)

<sup>37</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1211*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>38</sup> Deutsches Räumboot *R 27*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>39</sup> 6.– 10.8.1942 Ostsee

Sowj. Schlachtfliegerverbände greifen die auf U-Jagd-Positionen westlich der »Seeigel«-Sperrren stehenden dt. M-Boote und U-Jäger an, und sowj. Räumboote dringen am 6.8. in die »Seeigel«-Sperrren ein, um die zurückkehrenden U-Boote *Shch-303* und *Shch-406* aufzunehmen. Bei der Verfolgung eines der Boote gerät der U-Jäger *UJ 1211/ Rau X* zwischen Suur- und Pien-Tytärsaari auf eine alte sowj. Minensperre und sinkt. Am 5.8 versenkt S-7 (Kptlt. Lisin) vor Uzhava die finn. *Pohjanlahti* (682 BRT) und läuft am 11.8. in Lavansaari ein. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-08.htm)

Untergang *UJ 1211*. Läuft bei Verfolgen einer Geräuschpeilung südlich Klein-Tütters auf Minen und sinkt. Gefallen: 20 Mann. (Die Geschichte der 12. U-Jagdflottille von April 1939 bis Dezember 1942 aus der Sicht ihres Flottillenregistrators, September 1985).

<sup>40</sup> 12 Flugzeuge greifen südw. Neugrund UJ 1207, schwerwiegend UJ 1214 an. UJ 1214 beschädigt, über 370 Einschläge. UJ 1214 hat 6 Schwer-, 7 Leichtverletzte. UJ 1207 3 Verletzte. In der Festschrift fälschlich unter dem 17.08.1942 geführt. (Die Geschichte der 12. U-Jagdflottille von April 1939 bis Dezember 1942 aus der Sicht ihres Flottillenregistrators, September 1985).

<sup>41</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1208*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>42</sup> 11.— 21.8.1942 Ostsee

Durchbruch des ersten Teils der zweiten Welle sowj. U-Boote durch die Minensperren des Finnenbusens mit L-3, M-96, M-97, Shch-407, Shch-309 und Lembit. Auf dem Weg nach Lavansaari sinkt Shch-405 (Kpt. 3.Rg. Grachev) auf einer alten sowj. Sperre bei Seiskari. M-97 (Kptlt. Dyakov, geht am 14.8. auf einer »Seeigel«-Sperre verloren. Unterstützung der Operation durch sowj. Schlachtflyer, die am 16.8. vor Hungerburg das Räumboot R 106 versenken. Die sowj. U-Boote werden von Räumkuttern in die Sperren gebracht und anfangs durch MO-Wachkutter gedeckt. Westlich der Sperren greifen sowj. Torpedokutter die dt.-finn. Bewachungskräfte an. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-08.htm)

Räumboot *R 106* wurde am 15.8.1942 um 19.35 h im Finnenbusen, 15 sm westlich von Hungerburg durch sowjetische Flugzeuge durch Bomben versenkt. (Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd. 2; 1999)

Lebenslauf und technische Daten von *R 106* siehe Schiffstabelle.

<sup>43</sup> Deutsche Minensucher *M 29* und *M 15* und deutscher U-Jäger *UJ 1218*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>44</sup> AvD = Aufklärer vom Dienst (Landserjargon)

<sup>45</sup> 14.— 30.8.1942 Ostsee

Von den durch die Minensperren durchbrechenden sowj. U-Booten der zweiten Welle verfehlt *M-96* (Kptlt. Marinesko) am 14.8. bei Porkkala den Artillerieträger *SAT 4/ Helene*, wohingegen die als Erfolg gemeldete finn. *Helen* (1849 BRT) am 16.8. auf einer Luftmine sinkt. *L-3* (Kpt. 3.Rg. Grishchenko) versenkt am 18.8. westl. Gotland aus einem schwedischen Konvoi den Dampfer *C.F. Liljevalch* (5492 BRT) und legt am 25.8. und 26.8. vor der Pommernbucht mehrere Minensperren, auf der vermutlich *Franz Bohmke* (ex-niederl. *Vledderveen*, 210 BRT) verloren geht, wohingegen die als Erfolg gemeldete norw. *Tourcoing* (5798 BRT) am 24.8. wahrscheinlich auf einer britischen Luftminensperre vor Swinemünde sinkt. 2 Torpedoangriffe von *L-3* am 26.8. bleiben erfolglos. Von den übrigen Booten verfehlt *Shch-407* (Kpt. 3.Rg. Afanasev) nördl. Libau die dt. U-Bootfalle *Schiff 47/ W. Huth*. Zunächst erfolglos operieren *Shch-309* in der Aalandsee und *Lembit* vor Utö. — Bei Operationen zur Unterstützung der durchbrechenden U-Boote gehen am 24.8. bei Suursaari das T-Boot *Burya* und der Minensucher *T-204/ Fugas* auf Minen verloren. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-08.htm)

<sup>46</sup> Deutsche Minensucher *M 130*, *M 18* und *M 19* und deutscher U-Jäger *UJ 1216*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>47</sup> Fl. Ing. = Flottilleningenieur

<sup>48</sup> 26.08.1942 Ostsee

Vor Vikalla Flat wird der deutsche U-Jagd-Trawler *UJ 1216/Star XXI* im Gefecht mit sowjetischen Torpedoschnellbooten versenkt. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-08.htm)

*UJ 1216* wird bei Vikalla von 4 russischen Schnellbooten angegriffen. Nach kurzem Feuergefecht wird *UJ 1216* torpediert und sinkt. Gefallen: Kmdt. Lt. z. S. Alex und 20 Soldaten. 1 S-Boot vernichtet. Anerkannt. (Die Geschichte der 12. U-Jagdflottille von April 1939 bis Dezember 1942 aus der Sicht ihres Flottillenregistrators, September 1985).

*German submarine hunter UJ-1216 Star XXII sunk with torpedo by TK-152 on 26 August 1942 (Victories of Soviet motor torpedo boats in WWII, The list presented by Lupetto Solitario, <http://wio.ru/fleet/mtb.htm>)*

<sup>49</sup> Anmerkungen in der Chronik des Seekrieges 1939 – 1945 im Kapitel „Verbrechen gegen die Menschlichkeit“ waren bis 2018 vorhanden:

In seinem Tagebuch berichtet der Matr.Ob.Gefr. Hans Jorkiewicz (*UJ 1207*) unter dem Datum des

26.8.1942 von einem Gefecht zwischen dem dt. U-Bootsjäger *UJ 1216* und russischen Schnellbooten im Finnischen Meerbusen, das er aus der Entfernung wahrnehmen konnte. "*UJ 1216* sank in 4 Sekunden. ... Von der Besatzung von 46 Mann konnten sich 17 retten. Von den einlaufenden Booten wurden noch 6 Tote geborgen, alle mit Kopfschüssen". Diese Verletzungen dürften kaum im Zusammenhang mit reinen Kampfhandlungen zwischen den Schiffen entstanden sein, so dass man wohl davon ausgehen kann, dass nach der Versenkung überlebende Besatzungsmitglieder per Kopfschuss hingerichtet worden sind. Dies wäre allerdings eine kriegsgesetzwidrige Handlung gewesen, wie es sie beim Feldzug im Osten sicher sehr häufig gegeben hat. Auch wenn ich gefühlsmäßig davon ausgehe, dass es sich bei den Toten um Besatzungsmitglieder von *UJ 1216* handelt, spielt es letztlich keine Rolle, wer wen hingerichtet hat. Es sollte einfach als Beispiel für unzählige namenlose Kriegsverbrechen erwähnt werden, die niemals der Öffentlichkeit bekannt geworden sind (*Jürgen Ruhardt*).

<https://www.forum-der-wehrmacht.de/index.php?thread/4851-russische-schnellboote/> vom 04.02.2008

<sup>50</sup> L.G.-Munition = Leuchtgranaten-Munition

<sup>51</sup> Arado = Die Arado Ar 196 war ein deutsches See-Mehrzweckflugzeug der Arado Flugzeugwerke. Als einmotoriger Tiefdecker mit Schwimmern konzipiert, entwickelte sich das Baumuster zum Standard-Katapult-Bordflugzeug der Großkampfschiffe und bedeutendsten Schwimmerflugzeug Deutschlands im Zweiten Weltkrieg. Hauptsächlich als Bordflugzeug eingesetzt, wurde es ferner als Aufklärer und U-Bootjäger verwendet. Im August 1944 wurden die letzten *Ar 196* an die Luftwaffe geliefert. [https://de.wikipedia.org/wiki/Arado\\_Ar\\_196](https://de.wikipedia.org/wiki/Arado_Ar_196)

<sup>52</sup> 5.– 18.9.1942 Ostsee

Ausbruch des letzten Teils der zweiten Welle sowj. U-Boote durch die Minensperren mit *S-13*, *Shch-308* und *Shch-323* (Kptlt. Ivantsev), das auf eine Mine gerät und mit schweren Schäden nach Lavansaari zurückkehren muss. Das aus der Ostsee zurückkehrende *L-3* wird von Wach- und Räumkuttern aufgenommen. *S-13* (Kptlt. Malanchenko) versenkt im Bottnischen Meerbusen in der Nacht zum 12.9. die finn. Dampfer *Hera* (1379 BRT) und *Jussi H.* (2325 BRT), in der Nacht zum 18.9. die niederl. *Anna W.* (290 BRT). *Shch-308* (Kpt. 3.Rg. Kostylev) operiert bis Mitte Oktober ohne Erfolg und wird auf dem Rückmarsch am 26.10. von dem finn. U-Boot *Iku-Turso* versenkt. ([www.wlb-stuttgart.de/file:///D:/seekrieg/42-09.htm](http://www.wlb-stuttgart.de/file:///D:/seekrieg/42-09.htm))

<sup>53</sup> Das sowjetische U-Boot M-97 lief am 25.8.1942 zu einer Feindfahrt aus. Wahrscheinlich am 3.9. in 59°50n / 24°30e bei Suursaari auf der Sperre *Seeigel* gesunken. Wrack 1997/98 gefunden. ([www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/anf/sowj.u-verluste-ost.htm](http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/anf/sowj.u-verluste-ost.htm))

<sup>54</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1204*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>55</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1217*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>56</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1206*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>57</sup> 18.– 30.9.1942 Ostsee

Ausbruch der ersten Gruppe der dritten Welle sowj. U-Boote mit *S-9*, *Shch-310*, *S-12*, *M-102*, *D-2* und *Shch-307* durch die Minensperren. Die Unternehmungen werden trotz schwerer Detonationen in der Nähe mehrerer Booten fortgesetzt. Das zurückkehrende *Shch-407* (Kpt. 3.Rg. Afanasev) läuft am 25.9. bei Porkkala auf eine Mine, kann aber schwer beschädigt eingebracht werden. Danach operieren *S-9* in der Bottensee, *Shch-310*, *D-2* und *Shch-406* zwischen Rixhöft und Bornholm, *S-12* an der baltischen Küste, *S-7*, *Shch-305*, *Shch-306* und *Shch-307* in der Aalandsee, *Shch-303* in schwedischen Gewässern und *M-102* im westlichen Finnenbusen. *S-9* (Kptlt. Mylnikov mit Div.Chef., Kpt. 2.Rg. Junakov, an Bord) torpediert am 27.9. den dt. Tanker *Mittelmeer* (6370 BRT) und am 28.9. den dt. Frachter *Hörnnum* (ex *Holnis*, 1467 BRT). *Shch-310* (Kpt. 3.Rg. Jaroshevich) versenkt am 29.9. den Frachter *Franz Rudolf* (1419 BRT) und verfehlt am 30.9. die *Annelis Christophersen*. ([wlb-stuttgart.de/file:///D:/seekrieg/42-09.htm](http://www.wlb-stuttgart.de/file:///D:/seekrieg/42-09.htm))

<sup>58</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1205*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>59</sup> Die Identität des am 7.8.1942 Nähe Hogland gestrandeten sowjetischen Schnellboots ist noch nicht geklärt. Es könnte auch ein Wachkutter oder Räumboot sein.

<sup>60</sup> 26.10.1942 Ostsee

Bei einem Einsatz zur Überwachung dt. Minensperren im Finnenbusen läuft U-Jäger *UJ 1204/ Böhmen* in stürmischer See bei Pien-Tytärsaari auf eine sowj. Mine und sinkt. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-10.htm)

Untergang *UJ 1204* bei Tytärsaari durch Minentreffer. Gefallen: Kmdt. Kptlt. z. V. Dr. Buchner und 43 Soldaten. (Die Geschichte der 12. U-Jagdflottille von April 1939 bis Dezember 1942 aus der Sicht ihres Flottillenregistrators, September 1985).

<sup>61</sup> 5.— 27.10.1942 Ostsee

Ausbruch der letzten Gruppe der 3. Welle mit den sowj. U-Booten *S-7, Shch-302, Shch-303, Shch-304, Shch-305, Shch-306, Shch-311, Shch-320, Shch-406* und *L-3*. Beim Ausmarsch geht am 6.10. *Shch-320* (Kpt 3.Rg. Vishnevski) auf Minensperren im Finnenbusen verloren. *Shch-302* (Kptlt. Nechkin) wird am 14.10. von finn. Flugzeugen, *Shch-311* (Kpt. 3.Rg. Pudyakov) am 12.10. durch die finn. U-Jäger *VMV.13* und *VMV.15* versenkt. Auch *S-13* (Kptlt. Malanchenko) entkommt am 15.10. bei Vaindlo nur knapp den Angriffen der beiden finn. U-Jäger. Anschließend operieren *S-7, ShCh-305* und *ShCh-306* in der Aalandsee, *Shch-303* in schwed. Gewässern, *ShCh-406* zwischen Rixhöft und Bornholm. *Shch-303, Shch-305, Shch-306* operieren ohne Erfolg. Von den im Gebiet der Aalandsee zur U-Jagd eingesetzten finn. U-Booten versenkt *Vesihisi* (Kptlt. Aittola) am 21.10. bei Söderarm *S-7* (Kpt. 3.Rg. Lisin) und bringt 4 Gefangene ein, darunter den Kommandanten. Am 27.10. versenkt *Iku-Turso* (Kptlt. Pakkala) das aus der 2. Welle zurückkehrende *Shch-308* (Kpt. 3.Rg. Kostylev), am 5.11. versenkt *Vetehinen* (Kptlt. Leino) aus der 3. Welle *Shch-305* (Kpt. 3.Rg. Sazonov), doch auch *Shch-306* (Kpt 3.Rg. Smoljar) geht Anfang November aus ungeklärter Ursache verloren. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-10.htm)

<sup>62</sup> siehe Fußnote 31

<sup>63</sup> S-Gerät: siehe Fußnote 8.

NAG = Nahaufklärungsgeschwader

KDB = Kristalldrehbasisgerät: Zusatz-Horchgerät zur passiven Geräuschortung (Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945; 1995, Bd.1-8, Abkürzungen)

<sup>64</sup> Sowjetisches U-Boot *Shch-304*: Am 6.11.1942 zur Feindfahrt vor Kap Ristna ausgelaufen. Wahrscheinlich am 21.11. auf Mine im Finnenbusen gesunken (Beobachtung H. Jorkiewicz). (<https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/anf/sowj.u-verluste-ost.htm>)

<sup>65</sup> Klein-Tüttters = Tytärsaari

<sup>66</sup> Junkers JU 88: Die Junkers Ju 88 war ein zweimotoriges Flugzeug mit Kolbenmotoren der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke (JFM), das von 1939 bis 1945 in großer Stückzahl produziert wurde. ([https://de.wikipedia.org/wiki/Junkers\\_Ju\\_88](https://de.wikipedia.org/wiki/Junkers_Ju_88)). Die Ju 88 war eines der Standard-Kampfflugzeuge der Luftwaffe des Deutschen Reiches. Die ursprünglich als schneller Horizontal- und Sturzkampfbomber konzipierte Maschine wurde mit diversen Modifikationen auch als Fernbomber, Torpedobomber, Minenleger, See- oder Fernaufklärer, zur Wetterbeobachtung, als Zerstörer, Nachtjäger, Panzerjäger oder als Tiefangriffsflugzeug eingesetzt. Mit 14.882 gebauten Maschinen war die Ju-88-Produktion eines der größten Rüstungsprogramme des Deutschen Reiches im Zweiten Weltkrieg.

<sup>67</sup> Kriegsgefangenenpost: Mein Onkel Albert war auf dem U-Boot-Jäger *UJ 1205* stationiert. Dieser gehörte zu einer Flotte innerhalb der Hochland Jagdgruppe. Ihre Aufgabe war unter anderem das Minenräumen am westlichen Zugang zur Bucht von Kronstadt. Plötzliche Schneestürme, Nebel und Eis waren das tägliche Brot. Am 1.12.1942 kam es einige Meilen östlich von Suursaari (Hogland), im finnischen Meerbusen, zu einem Unfall, bei dem mein Onkel im Alter von nur 20 Jahren ums Leben kam. Ich habe im Internet auf einer spanischen Seite eine Geschichte des Hergangs des Unglücks gefunden. Es wird hier von einem spanischen Leutnant berichtet, der zu diesem Zeitpunkt auf dem Schiff gedient hat. Leider wird nicht erwähnt, dass ein Matrose dabei ums Leben kam. Es ist nur die Rede von 2 Mann, die über Bord gingen. Ob diese überlebt haben und ob mein Onkel vielleicht einer von ihnen war, ist leider nicht ersichtlich. Ich habe von den Betreibern der spanischen Seite die freundliche Genehmigung bekommen, hier eine deutsche Übersetzung zu veröffentlichen. Den Original-Artikel finden Sie hier: [lasegundaguerra.com](http://lasegundaguerra.com)

## UJ 1205

Nachstehend berichten wir über eine Episode, die den Kapitänleutnant Reina das Leben gekostet haben könnte.

Die Minensucher setzen ihre Arbeit, eventuell vorhandene Minen zu zerstören, ohne weitere Zwischenfälle fort. Trotzdem ereignete sich am 1. Dezember 1942 ein Unfall, in den einer der spanischen Offiziere hineingezogen wurde. An diesem Tag wurde die Patrouille gegen 16.00 Uhr für die Nacht in zwei Gruppen aufgeteilt: der U-Boot-Jäger UJ 1207 mit dem Minensucher M 17, und der UJ 1205 mit dem M 29. Auf UJ 1205 war Kapitänleutnant Reina an Bord gegangen. In dieser Nacht sank die Temperatur auf 15 Grad unter Null, eine Eisschicht verhinderte ein normales Vorwärtskommen, plötzliche Wetteränderungen, starker Wind oder dichter Nebel, erschwerten die Navigation. UJ 1205 (Kapitänleutnant Bottke) befand sich in einer Linie fahrend mit dem folgenden M 29 (Oberleutnant Fock), Letzterem machte es immer mehr Schwierigkeiten, durch den dichter werdenden Nebel zu folgen, bis sie außer Sicht waren. Wenn beide denselben Kurs und Geschwindigkeit gehalten hätten, hätte nichts geschehen können, jedoch gegen 20.00 Uhr sah M 29 durch den Nebel an seiner Steuerbordseite UJ 1205 auftauchen. Und obwohl Fock sofort reagierte und die Maschinen auf Zurück stellte, konnte eine Kollision nicht verhindert werden. Der Bug rammte die Flanke der Steuerbordseite von M 29 und verursachte ein großes Leck. UJ 1205 wurde am härtesten getroffen, und dem Maschinenraum blieben nur wenige Minuten, um die nutzlos gewordene Hauptbombe zu überfluten. Gleichzeitig ertönte der Ruf - Mann über Bord - und zwei Matrosen fielen in die eisige See. Die Ausstattung von UJ 1205 machte es unmöglich, das Schiff zu retten, denn an der Bugspitze begann Wasser einzudringen. Die Ausstattung von UJ 1205 machte es unmöglich, das Schiff zu retten, denn an der Bugspitze begann Wasser einzudringen, so dass der Kommandant gezwungen war, den Befehl zur Aufgabe des Schiffes zu erteilen. Kapitänleutnant Reina und Kapitänleutnant Bottke wechselten auf den Minensucher. Um 22.45 Uhr verschwanden sie ein paar Meilen östlich der Insel Hogland unter der Eisschicht. M 29, mit den zwei Mannschaften und dem beschädigten Bug im Steven, konnte in Kotka ankommen. Sofort wurde Admiral Böhmer durch den Kommandant des Minensuchers informiert. Kommandant Bottke war ein langjähriger Offizier mit großer Erfahrung in allen Funktionen, kürzlich ausgezeichnet mit dem Deutschen Kreuz in Gold. Sein Fehler ist gewesen, den Kurswechsel seinen matalote (ein Schiff, das dem vorher Fahrenden unverzüglich in einer Reihe oder Linie folgt) mitzuteilen. Kapitänleutnant Reina ging an Bord von UJ 1212; anschließend wurde er nach Memel versetzt, um auf dem Minensucher M 12 einzuschiffen. Bereits seit einiger Zeit sind, hauptsächlich wegen der Kältewelle, des Eises und der schlechten Sichtverhältnisse schon keine sowjetischen Unterseeboote mehr gesichtet worden. Deshalb befahl der Admiral den Rückzug der Truppen aus der östlichen Ostsee. (Quellen: Unter den Fahnen der Kriegsmarine von Alfonso Escuadra Sanchez, spanische Marinesoldaten in der Ostsee 1972-1973 con Fernando Morenode Alboran spanische Zeitschrift des historischen Militärs Nr. 71 und 72 von 2006)

<sup>68</sup>1.12.1942 Ostsee

Vor Suursaari sinkt der dt. U-Jäger *UJ 1205* nach Kollision mit dem Minensuchboot *M 29*. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-12.htm).

*UJ 1205* wird bei Tytärsaari durch *M 29* gerammt und sinkt. 2 Soldaten vermisst. (Die Geschichte der 12. U-Jagdflottille von April 1939 bis Dezember 1942 aus der Sicht ihres Flottillenregistrators, September 1985).

<sup>69</sup> Deutsches Geleitboot/schneller Minenräumer *F 3*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>70</sup> V.P - Abzeichen = umgangssprachlich Vorpostenabzeichen. Gemeint ist das mit Stiftungserlass vom 31.8.1940 eingeführte Kriegsabzeichen für Minensuch-, U-Boots-, Jagd- und Sicherungsverbände.

<sup>71</sup> wahrscheinlich eine private Anmerkung. V. B.

<sup>72</sup> M.E.S. = Mineneigenschutz, s. Fußnote 34

<sup>73</sup> M.A.K. = Maschinenfabrik MAK Gotenhafen

<sup>74</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1209*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>75</sup> Am 25.4.1943 wurde der deutsche Frachter *Leesee* vor Makkaur versenkt. Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

16.– 29.4.1943 Nordmeer

An der norweg. Polarküste versuchen sowj. U-Boote, teilweise unter Ausnutzung von Meldungen abgesetzter Agenten und der Luftaufklärung, dt. Nachschubgeleite anzugreifen. Im Varangerfjord und vor Vardø operieren M-172, M-104, M-122, M-105 und M-106, die jedoch trotz mehrerer Angriffe, ebenso wie die gelegentlich in kleinen Gruppen angesetzten Torpedokutter, keine Erfolge erringen. Im Gebiet zwischen Syltefjord und Nordkyn operieren u. a. Shch-422, S-55, S-101, S-51, S-56, S-54, S-102. Das Minen-U-Boot L-22 (Kpt 3.Rg. Afonin) legen eine Minensperre im Lophavet.

Am 22.4. sinkt der dt./norw. Transporter Duna (1926 BRT) im Lyngenfjord auf einer Minensperre des sowj. U-Bootes K-21 vom 18.2. oder auf einer deutschen Defensivsperrre. Shch-402 und Shch-403 setzen auf Arnøy Agenten ab. Am 25.4. wird von Shch-422 erfolglos ein Geleitzug angegriffen. Daraufhin werden DB-3-Torpedoflugzeuge des 24. Minen-Torpedoflieger-Rgt. unter Jagdschutz durch Aircobras des 95. Jagdflieger-Rgt. auf die Geleite angesetzt. Vor Makkaur fällt ihnen noch am gleichen Tag der von UJ 1207 gesicherte Transporter Leese (2624 BRT) zum Opfer. Am 29.4. versenkt S-55 (Kpt. 3. Rg. Sushkin) aus einem Konvoi den Dampfer Sturzsee (708 BRT). (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/42-10.htm)

<sup>76</sup> K.V.E.Z. : möglicherweise private Anmerkung, die durch die zuvor erlebte Gefahr geprägt worden sein könnte. (Komme vielleicht einmal zurück?)

<sup>77</sup> ME 110 = Die Messerschmitt Bf 110 war ein zweimotoriges, zweiseitiges Militärflugzeug in Tiefdeckeranordnung und Ganzmetallbauweise der 1934 neugeschaffenen Gattung des Zerstörers, das im Auftrag der deutschen Luftwaffe unter Leitung von Willy Messerschmitt konstruiert und von der Firma Bayerische Flugzeugwerke AG produziert wurde. Der Erstflug des Typs erfolgte am 12. Mai 1936 mit der Bf 110. (Wikipedia: [http://de.wikipedia.org/wiki/Me\\_110](http://de.wikipedia.org/wiki/Me_110), Stand Januar 2008)

<sup>78</sup> Siehe Fußnote 75

<sup>79</sup> Deutsches Minenschiff *Skagerrak*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>80</sup> Das Minenschiff *Skagerrak* führte in der Zeit vom 20.04. bis 14.07.1943 insgesamt 21 Sperren mit 1434 Minen und 140 Sperrschuttmittel zur Sicherung des nordnorwegischen Küstenweges. Alle Einsätze verlaufen ohne feindliche Gegenwirkung. (Kutzleben, Schroeder, Brennecke, Minenschiffe 1939-1945, S. 158, 2002)

<sup>81</sup> Deutscher Minensucher *M 343*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>82</sup> Deutsches Werkstattschiff *Südmeer*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>83</sup> Der Titel des deutschen Spielfilms von 1935 lautet „Der höhere Befehl“.

<sup>84</sup> Deutscher Minenleger *Brummer*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>85</sup> Eine der Unternehmungen, die unter Fußnote 73 aufgeführt sind, führte *Skagerrak* gemeinsam mit *Brummer* durch. *Brummer* und *Skagerrak* fahren am 29.5.1943 von Tromsø nach Nordkinn und legen dort die Minensperre NW 28 bei der Minensperre ONO 4. Am 31.5.1943 ankern sie nach Rückkehr wieder in Tromsø. (Kutzleben, Schroeder, Brennecke, Minenschiffe 1939-1945, S. 158 und 166)

<sup>86</sup> 12.– 29.6.1943 Nordmeer

Bei Angriffen dt. *FW 190*-Jagdbomber des JG.5 gegen Schiffsziele im Kolafjord und vor der Fischer-Halbinsel und bei Angriffen sowj. *DB-3*, *Hampden*- und *Boston*-Torpedobomber der 5. Minen-Torpedoflieger-Division gegen dt. Geleite vor den Küsten der Varanger-Halbinsel kommt es laufend zu heftigen Luftkämpfen zw. den Begleitjägern des JG.5, den sowj. Jägern und den dt. Sicherungsbooten, die bei den Fliegergeschwadern auf beiden Seiten zu großen Verlusten führen. Eine Versenkung von Schiffen ist dagegen nicht zu verzeichnen. Vor der Polarküste operieren die sowj. U-Boote *M-105*, *M-106*, *S-101*, *S-51*, *S-54*, *S-55*, *S-56*, *Shch-403*, *Shch-422*, *L-15* (Minenunternehmung bei Sörøy), *L-22*, *K-21*. Von ihnen führen *S-101* (Kpt. 2.Rg. Egorov) und *S-54* (Kpt. 3.Rg. Bratisko) im Kongsfjord, *S-51* (Kpt. 2.Rg. Kucherenko) im Tanafjord und *M-105* (Kptlt. Khrulev) im Persfjord Angriffe auf die von Booten der 61. Vp.- und 12. UJ-Flottille gesicherten Geleite. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-06.htm)

<sup>87</sup> Werkzeugschiff *Südmeer*. Siehe Fußnote 81.

<sup>88</sup> O. Ass. Arzt = Oberassistentenarzt

<sup>89</sup> B-Stelle = Beobachtungsstelle

<sup>90</sup> Das Minensuchboot *M 346* wurde am 17.7.1943 um 01.35 h durch das sowjetische U-Boot *SC 403* im Tanafjord mit zwei Torpedos versenkt / 32 Tote. (Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd. 2, 1993)

5.– 28.7.1943 Nordmeer

*M-106* (Kptlt. Samarin) wird am 5.7. bei Vardø von *UJ 1206* und *UJ 1217* mit Wabos und Rammstoß versenkt. *Shch-422* (Kpt 3.Rg. Vidyayev) geht auf einer der Flankenminensperren verloren, die von den dt. Minenschiffen *Brummer*, *Ostmark*, *Roland* und *Kaiser* ausgelegt wurden. Sowjet. Flugzeuge verfehlen am 16.7. den Minenleger *Ostmark* beim Auslegen einer Sperre vor Makkaur. Dagegen versenkt *S-56* (Kpt. 3.Rg. Shchedrin) am 17.7. vor Gamvik aus dem zurückmarschierenden Verband das Minensuchboot *M 346*.

Operation Wildente: Deutsche Sicherungsverbände sollen in Zusammenarbeit mit Heeres- und Polizeieinheiten das Absetzen sowjetischer Agenten verhindern oder aufdecken. Vom 12.- 16.7. unternehmen *M-Boote*, *UJ 1207*, *UJ 1208* sowie die Küstenschutzboote *NKi 07* und *NKi 09* U-Bootsjagd und Razzien im Kongsfjord und im Syltefjord, wo offenbar russische Fallschirmjäger abgesprungen sind. Mehrere Stützpunkte (B-Stellen) mit Sprengpulver werden ausgehoben, etliche verdächtige Personen festgenommen. Beim Angriff auf die beteiligten Küstenschutzboote versenkt *S-56* am 18.7. bei Gamvik (Tanafjord) *NKi09/ Alane* (ex-brit. *UJ-Trawler Warwickshire*). Erfolglos führt *Shch-403* (Kpt 3.Rg. Shuiski) am 17. und 20.7. Angriffe auf Konvois im Kongsfjord. (wlbstuttgart: file:///D:/seekrieg/43-07.htm)

Laut Gröner wurde *M 346* durch *SC 403* versenkt. Nach neueren Forschungen wurde *M 346* aber laut ASA durch *S-56* versenkt.

"Eine Gruppe von Minenlegern mit *Brummer*, *Ostmark* und 4 *M-Booten* und einem Flugzeug als Sicherung legte in den frühen Morgenstunden eine Sperre im Tanafjord, als (Ortszeit 1:35 Uhr) *M 346* angegriffen und von *S-56* (*Shchedrin*) versenkt wurde. *Ostmark*, ebenfalls als versenkt gemeldet, konnte 3 Torpedos knapp ausweichen." - Der Angriff von *Shch-403* auf ein Minensuchboot fand am Abend (Ortszeit 20:00 Uhr) auf einen Geleitzug mit 5 Transportern, 8 Geleitbooten und 2 Flugzeugen im Kongsfjord statt. (ASA = Jürgen Rohwer, *Allied Submarine Attacks in the European Theatre 1939-1945*. Greenhill: London 1997)

<sup>91</sup> 19.7.1943

Von *S-56* wurde Hafenschutzboot *NKi09/ Alane* (466 BRT) bei Gamvik (Tanafjord) versenkt. *S-56* wurde auf sowj. Seite auch noch die Versenkung von *V1121* zugesprochen, aber diese Nummer ist nie vergeben worden. (ASA = Jürgen Rohwer, *Allied Submarine Attacks in the European Theatre 1939-1945*. Greenhill: London 1997, p. 35).

<sup>92</sup> 21.7.–16.8.1943 Nordmeer

Zum Schutz der Varanger-Halbinsel legen zwischen 21.-24.7. die dt. Minenschiffe *Ostmark* und *Kaiser*, unter dem Geleitschutz der Minensucher *M 361*, *M 302*, *M 364*, *M 272* und der U-Jäger *UJ 1202*, *UJ 1209* und *NH 06*, eine Minensperre. Ein Angriff sowj. Torpedobomber bleibt erfolglos. Vom 10.-12.8. werden 2 weitere Sperren geworfen. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-07.htm)

Deutsches Minenschiff *Roland*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

28.6.– 8.9.1943 Nordmeer

Das dt. Minenschiff *Roland* wirft Minensperren zum Schutz der norw. Küstenrouten: am 27./28.6. (240 UMB, »Koffer gepackt«) vor dem Tanafjord, am 17./18.7. (125 EMC, »Lore angekommen«) vor dem Altafjord, am 2.- 4.8. (183 UMB, »Konrad begrüßt«) vor Nordkyn, am 19.8. (267 UMB, »Torf gestochen«) sowie am 6./7.9. (105 UMB, »Schlußakkord«) vor Vardø. Angriffe russischer Torpedoflugzeuge können erfolgreich abgewehrt werden. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-06.htm)

<sup>93</sup> Zur Sicherung des Küstenweges zwischen Nordkinn und Kirkenes sind zwei Sperrstücke mit 119 bzw. 64 UMB zu werfen. *Roland* und *Kaiser* laufen mit Sicherungsfahrzeugen am 2.8.1943, 10.00 h, aus Tromsø aus. Die Minensperre „Konrad begrüßt“ wird ohne Störungen gelegt. Am 4.8.1943, 23.15 h, liegen *Roland* und *Kaiser* wieder auf Tromsø-Reede vor Anker. (Kutzleben, Schroeder, Brennecke, Minenschiffe 1939-1945, S. 181)

<sup>94</sup> Die beiden Sperrstücke NW 33 „Marie aufgesucht“ und NW 34 „Luise aufgesucht“ liegen zwischen Vardø und Ekkeroy und sollen von *Kaiser* und *Ostmark* ausgelegt werden. Am 10.08.1943 geht der Verband ankerauf. Um 13.50 h wird Honningsvåg passiert. Ab Nordkyn stehen die U-Jäger *UJ 1202*, *UJ 1207* und *UJ 1208* zur weiteren Sicherung beim Verband. Wegen hoher Dünung werden die drei U-Jäger um 18.45 h entlassen. (Kutzleben, Schroeder, Brennecke, Minenschiffe 1939-1945, S. 184-185)

<sup>95</sup> Minenschiff *Kaiser* legt am 11.8.1943 zwischen 02.45 und 04.18 h im Seegebiet zwischen Vardø und Ekkeroy die beiden Minensperrestücke NW 33 „Marie aufgesucht“ und NW 34 „Luise aufgesucht“. (Kutzleben, Schroeder, Brennecke, Minenschiffe 1939-1945, S. 184-185)  
10.– 13.8.1943 Nordmeer

Zwischen 10.-12.8. legen die dt. Minenschiffe *Ostmark* und *Kaiser*, unter dem Geleitschutz der Minensucher *M 361*, *M 302*, *M 364*, *M 272*, der U-Jäger *UJ 1202*, *UJ 1209* und dem Küstenschutzboot *NH 06*, zwei Minensperren zum Schutz der Varanger-Halbinsel. Am 13.8. sinkt der dt. Transporter *Argus* (3143 BRT) im Porsanger Fjord (möglicherweise durch Sabotage?) nach Explosion seiner Munitionsladung. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-08.htm)

<sup>96</sup> 15.– 31.8.1943 Nordmeer

Operationen gegen den dt. Schiffsverkehr vor der norweg. Polarküste. Im August operieren die sowj. U-Boote *L-15*, *L-22*, *L-20*, *S-54*, *S-102*, *S-101* und *Shch-402*. Minensperren legen *L-15* (Kptlt. Komarov) am 15.8 im Altafjord, *L-22* (Kptlt. Afonin) am 25.8. bei Honningsvåg, *L-20* (Kptlt. Tamman) am 30.8. im Persfjord. Torpedoangriffe von *S-15* und *S-102* bleiben ohne Erfolg. *S-101* (Kptlt. Trofimov, Div.-Chef, Kpt. 2. Rg. Egorov, an Bord) versenkt am 28.8. nordwestlich Novaya Zemlya *U 639* (Oblt.z.S. Wichmann) auf dem Rückmarsch von einem Minenunternehmen. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-08.htm)

<sup>97</sup> B-V = Blohm & Voss; Die Blohm & Voss BV 138 war ein erfolgreicher See-Fernaufklärer der Luftwaffe, mit dem mehrere Seeaufklärungsstaffeln ausgerüstet waren. Wegen der Form seines Rumpfes erhielt das Flugboot den Spitznamen der Fliegende Holzschuh, den eine Einheit, die 1.F 130/See, sogar zu ihrem Stafflabzeichen machte. ([https://de.wikipedia.org/wiki/Blohm\\_%26\\_Voss\\_BV\\_138](https://de.wikipedia.org/wiki/Blohm_%26_Voss_BV_138))

HE 115 = Heinkel HE 115: Die Heinkel He 115 war ein zweimotoriges Schwimmer-Flugzeug, das in den 1930er Jahren in Deutschland entwickelt wurde und im 2. Weltkrieg zum Einsatz kam. (Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Heinkel\\_He\\_115](https://de.wikipedia.org/wiki/Heinkel_He_115))

<sup>98</sup> U-Jagdsicherung für die Minenschiffe beim Rückmarsch vom Minenunternehmen (Fußnote 92).

<sup>99</sup> Minenschiffe *Kaiser* und *Ostmark* verlegten vom 16.8. bis zum 24.8.1943 von Tromsø nach Frederikshavn/Dänemark. (Kutzleben, Schroeder, Brennecke, Minenschiffe 1939-1945, S. 185)

<sup>100</sup> Minenschiff *Roland* legt am 19.8.1943 im Raum von Vardø die Minensperre „Torf gestochen“ und ankert am Abend m Langfjord bei Kirkenes. Am 26.8.1943 wird der Rückmarsch nach Hammerfest angetreten. Die Sicherung bilden die Minensuchboote *M 273*, *M 364* und *M 272* gesichert. Auf dem Marsch wird der Verband von drei russischen Torpedofliegern angegriffen. Sie werden durch das Feuer der Sicherungskräfte abgedrängt. Die abgeworfenen Torpedos gehen fehl. Am 27.8.1943 liegt die *Roland* auf Hammerfest-Reede. (Kutzleben, Schroeder, Brennecke, Minenschiffe 1939-1945, S. 181)

<sup>101</sup> 1.– 21.9.1943 Nordmeer

Sowj. U-Boot-Operationen gegen den dt. Nachschubverkehr vor der norweg. Polarküste. *L-22* (Kptlt. Afonin) torpediert am 1.9. den Dampfer *Rüdesheimer* (2036 BRT). *S-51* (Kpt. 2.Rg. Kucherenko) versenkt am 3.9. den U-Jäger *UJ 1202* / Franz Dankworth vor dem Kongsfjord. Am selben Tag führt *L-20* (Kpt. 3. Rg. Tamman) nach Auslegung einer Minensperre bei Sletnes (30.8.) Torpedoangriff auf einen Konvoi und wird anschließend von *UJ 1209* mit Wasserbomben verfolgt und beschädigt. Am 8.9. führt *S-51* einen erfolglosen Torpedoangriff auf einen Konvoi bei Tanahorn und wird danach von *V 6104* mit Wasserbomben verfolgt. *M-107* (Kptlt. Kofanov) versenkt am 11.9. vor dem Syltefjord *UJ 1217* / Star XXII.



Am 14.9. verfehlt Shch-404 (Kptlt. Makarenkov) vor Vardø einen Konvoi, auf seine Meldung werden Torpedoflugzeuge der 5. Minen-Torpedoflieger-Div. mit Jagdschutz angesetzt, die jedoch vom dt. JG.5 abgewehrt werden und schwere Verluste erleiden, ohne Treffer zu erzielen. Am 15.9. greifen bei Kiberg die sowj. Torpedokutter TKA-13 (Oblt. Sabalin) und TKA-21 an. Bei einer Wiederholung dieser Operation am 20.-21.9. haben Shch-404 und die Flugzeuge keinen Erfolg, TKA-15 versenkt den Dampfer Antje Fritzen (4330 BRT). L-15, S-54, S-102 und Shch-402 bleiben im August ohne Erfolg. K-1 (Kpt. 1.Rg. Khomyakov) geht zwischen 9. und 21.9. vor Kap Zhelaniya verloren, wahrscheinlich durch eine Tauchpanne.

Deutscher Frachter *Rüdesheimer*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>102</sup> UJ 1202. Siehe Fußnote 94.

<sup>103</sup> Fernsicherung für *Roland* nach Legen der Minensperre „Schlussakkord“ nordwestlich von Vardø, um den Nachschubweg nach Kirkenes zu sichern. (Kutzleben, Schroeder, Brennecke, Minenschiffe 1939-1945, S. 181)

<sup>104</sup> W.O. = Wachoffizier. U.Offz. = Unteroffizier

<sup>105</sup> UJ 1217. Siehe Fußnote 99.

<sup>106</sup> 6.– 9.9.1943 Nordmeer

Unternehmen »Sizilien« (auch »Zitronella«): Dt. Kampfgruppe (Adm. Kummetz) mit den Schlachtschiffen *Tirpitz* (Kpt.z.S. Meyer), *Scharnhorst* (Kpt.z.S. Hüffmeier) sowie den Zerstörer-Flottillen 4 (Kpt.z.S. Johannesson), 5 (Kpt.z.S. Wolff) und 6 (Kpt.z.S. Kothe) mit Z 27, Z 29, Z 30, Z 31, Z 33, *Erich Steinbrinck*, *Karl Galster*, *Theodor Riedel* und *Hans Lody* sticht am Abend des 6.9. vom Altafjord aus in See, um alliierte Stützpunkte auf Spitzbergen anzugreifen. Auf den Zerstörern ist ein Bataillon des Grenadier-Regiments 349 eingeschifft. Am 8.9. um 3.00 Uhr entlässt Adm. Kummetz *Scharnhorst* und die 5. und 6. Z-Flottille, die anschließend im Grönfjord und in der Adventsbucht ihre Truppen an Land setzen. *Tirpitz* läuft mit der 4. Z-Flottille zur Beschießung von Barentsburg weiter. Küstenbatterien vernichtet, Kohlen- und Vorratslager, Wasser- und E-Werke gesprengt. Am 9.9. Rückkehr der Kampfgruppe in den Altafjord.

In Vorbereitung auf einen geplanten brit. Angriff auf die *Tirpitz* (vgl. Op. »Source«) erscheinen am 3. und 7.9. einige *Spitfire* Aufklärungsflugzeuge über Vaenga und können nur die verlassenen Liegeplätze der beiden Schlachtschiffe im Altafjord melden. Das brit. Unterseeboot *Tantalus* wird daraufhin am 8.9. zur Erkundung nach Spitzbergen entsendet, es kann die Schlachtschiffe dort nicht mehr finden, entdeckt aber am 15.9. die Zerstörung von Barentsburg. Am 16.9. wird *Seadog* mit 8 Norwegern und 12 t Versorgungsgütern zu Hilfe geschickt (Operation »Locomotive«). Am 19.10. landet schließlich US-Kreuzer *Tuscaloosa* in Begleitung von 1 US- und 3 brit. Zerstörern norw. Truppen zur Wiedererrichtung der Stützpunkte auf Spitzbergen. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-09.htm)

Deutsche Schlachtschiffe *Tirpitz* und *Scharnhorst*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>107</sup> 21.– 27.9.1943 Norwegen

Operation »Source«: Brit. Angriff mit Klein-U-Booten gegen die schweren dt. Schiffe im Alta-Fjord. Von den großen U-Booten *Thrasher*, *Truculent*, *Stubborn*, *Syrtis*, *Sceptre* und *Seanymph* geschleppt, sollen die Klein-U-Boote X 5, X 6, X 7, X 9, X 10, X 8 in den Fjord eindringen und die Schlachtschiffe *Tirpitz*, *Scharnhorst* und den Kreuzer *Lützow* mit Grundminen angreifen. Auf dem Anmarsch gehen X 9 und X 8 verloren, X 5 sinkt vermutlich in einem Minenfeld im Fjordeingang, X 10 muss wegen einer Panne umkehren, nur X 6 (Lt. Cameron) und X 7 (Lt. Plaice) gelingt es, bis in den Netzkasten der *Tirpitz* vorzudringen und dort die Minen zu legen, durch deren Detonation das Schlachtschiff schwer beschädigt wird und bis März 1944 ausfällt. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-09.htm)

<sup>108</sup> 4.10.1943 Norwegen

Operation »Leader«: Vorstoß der durch US-Einheiten verstärkten brit. Home Fleet (Adm. Fraser) gegen den dt. Schiffsverkehr vor Bodø. Gedeckt von den brit. Schlachtschiffen *Duke of York* und *Anson*, US-Kreuzer *Tuscaloosa*, 3 brit. Kreuzern sowie 10 brit. und US-Zerstörern, startet US-Träger *Ranger* 30 *Dauntless*-Sturzkampfbomber, *Avenger*-Torpedobomber und 12 Jäger. Sie greifen 2 dt. Konvois und auf

der Reede liegende Schiffe an, versenken die dt. Dampfer *La Plata* (8056 BRT), *Rabat* (2719 BRT), die norw. Frachter *Skramstad* (4300 BRT), *Vaagan* (687 BRT) und beschädigen 6 weitere größere Schiffe, darunter *Ibis*, *Cap Guir*, *Kerkplein*, *Schleswig* (ex-norw. *Austanger*), *Topeka* so schwer, dass die meisten auf Grund gesetzt werden müssen, teilweise sogar zum Totalverlust werden. Die *Malaga* trifft nur ein Torpedoversager. 5 Flugzeuge gehen verloren. Auf deutscher Seite gibt es 357 Tote. — Vor dem Bussesund geht *UJ 1214/ Rau V* am 4.10. durch Minentreffer verloren. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-10.htm)

<sup>109</sup> 12.– 29.10.1943 Nordmeer

Sowjet. Störung des dt. Nachschubverkehrs vor der norweg. Polarküste. Nachdem *S-55* (Kpt. 3.Rg. Sushkin) im Porsangerfjord aus einem großen dt. Geleit den Sperrbrecher *Ammerland* (5381 BRT) versenkt hat, kommt es zu einer kombinierten Operation. Angriffe am 13.10. durch *Shch-403* vor Makkaur und durch *M-172* vor Vardø scheitern ebenso wie Luftangriffe vor Kiberg. Aus einem Geschwader von 10 sowj. Bombern schießt *UJ 1207* zwei Flugzeuge ab.

Die genannten sowj. U-Boote gehen vermutlich auf den in den Sommer- und Herbstmonaten von den dt. Minenschiffen *Roland*, *Ostmark* und *Kaiser* ausgelegten Flankenminensperren verloren. *M-172* (Kptlt. Kunets) kehrt von einer Feindfahrt vom 2.- 11.10. vor dem Varangerfjord, *Shch-403* (Kpt. 3.Rg. Shuisky) von einer Feindfahrt vom 4.- 17.10 vor dem Tanafjord, *M-174* (Oblt. Egorov) von einer Feindfahrt vom 18.- 24.10. vor dem Varangerfjord nicht zurück. *S-55* geht erst im Dezember verloren. Das große U-Boot *K-1* wird bereits seit Ende September beim Rückmarsch von der Karasee vermisst. Nach diesen Verlusten werden die sowj. U-Boote wesentlich vorsichtiger angesetzt. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-10.htm)

<sup>110</sup> siehe Fußnote 108.

<sup>111</sup> Werkzeugschiff *Südmeer*.

<sup>112</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1219*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>113</sup> Es handelt sich um den Motortanker *Banco*, Edvin Endresen, Stavanger, 462 gt, gebaut 1940 in Fredrikstad. Abgeliefert im September 1940 von Glommens mek. Verksted, Fredrikstad (91) als *Banco* an Skibs A/S Saphir (Edvin Endresen), 462 gt, 220 net, 600 tdwt, 156.1' x 25.6' x 10.9', 6 cyl. 2T DM (Atlas Diesel, Stockholm), 525 bhp. Durch die Kriegsmarine beschlagnahmt und am 02.09.1940 in Dienst gestellt.

Jürgen Rohwer erwähnt ein D/S *Banco* mit 461 gt (aufgeführt als deutsch) in seinem Buch „Allied Submarine Attacks“. Angegriffen (doch Torpedos gingen fehl) am 27.02.1943 durch das sowjetische U-Boot SC-422 (Vidyayev) bei Berlevag.

*Banco* kollidierte bei heftigem Schneefall am 12.11.1943 mit dem deutschen Hafenschutzboot *NKi 11* (ex Walfangboot *Alk*) und wurde kieloben nach Berlevag geschleppt. Das Wrack wurde durch den norwegischen Staat im Dezember 1944 übernommen.

Wurde 1946 durch Lars Folkedal geborgen und zu Leirvik Sveis, Stord, geschleppt. Nach Reparatur abgeliefert an Sam. Fresvig, Th. Joh. Kyvik und John K. Kyvik, Haugesund und 1948 als *Paust* in Dienst gestellt. Ging 1950 an P/R Paust, Haugesund (Th. Joh. Kyvik manager). 1958 mit neuem Diesel (6 cyl. 4T DM - Mak Maschinenbau Kiel A/G, Kiel, 560 bhp) ausgestattet, dann verlängert und 1961 neu vermessen (500 gt). 1971 an Anthony Alexatos (Valeamakis Alexatos Shipping Ltd.), Piräus, verkauft und umbenannt in *Karolos K.*. In der Folge fuhr das Schiff für verschiedene griechische Eigner unter den Namen *Mark V* 1979, *Hellenic I* (*Olympic I?*) 1980 und *Jet IV* 1981. 1987 abgebrochen. (Verschiedene Quellen, inkl. "Våre motorskip", Leif M. Bjørkelund & E. H. Kongshavn).

Externer Link „Those who died“ – Der norwegische Text sagt, dass M/T *Banco* durch ein deutsches Begleitschiff am 12.11.1943 bei Berlevag, Norwegen, gerammt und versenkt wurde. Das Schiff war in der norwegischen Küstenfahrt beschäftigt. Es wird Kapitän Olaf Nonus Endresen, Cheffingenieur Wilhelm Elias Pedersen und Maat Ivar Aadnesen gedacht. „Minner og minnesmerker fra 1940-1945“, Oistein Wiik und „Vare falne“ listet auch Maschinenraumassistent Elias Johan Austnes unter den Verunglückten auf, gibt als Datum den 14.11.1943 an. (Übersetzt nach www.warsailors.com sowie WLB)

Deutsches Hafenschutzboot *NKi 11* (ex Walfangboot *Alk*): Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>114</sup> Das norwegische M/P *Brummer* (1939), 5035 BRT, wurde am 24.08.1940 Wohnschiff „Befehlshaber der U-Boote Kirkenes“; 1943 verlegt, U-Boot-Stützpunkt Hammerfest; 4.5.1945 durch Fliegerbomben von

Flugzeugen der Trägergruppe *Queen, Searcher, Trumpeter* zusammen mit *U 711* versenkt. (Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd. 5; 1988)

Deutsches Wohnschiff „*Black Watch*“: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>115</sup> 9.– 12.12.1943 Nordmeer

Das dt. Räumboot *R 56* wird bei einem Luftangriff vor Nordnorwegen versenkt, später jedoch gehoben und instandgesetzt. — Die sowj. U-Boote *L-15, L-22, S-15* und *S-103* operieren vor der Polarküste, *M-105, M-200* im Varanger-Fjord, wo auch sowj. Torpedokutter mehrfach Konvois anzugreifen versuchen. Sie versenken am 12.12. das Vorpostenboot *V 6106 / Tirol*. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-12.htm)

Deutsches Vorpostenboot *V 6106*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>116</sup> 3 russische Schnellboote versenkt, 2 beschädigt. Die genaue Identität der Schiffe konnte nicht geklärt werden.

<sup>117</sup> Deutsches Vorpostenboot *V 6115*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>118</sup> 26.12.1943 Nordmeer

Unternehmen »Ostfront«: Gegen den Konvoi JW.55B wird nach vergeblichem Angriff dtsh. Flugzeuge und U-Boote eine Kampfgruppe (KAdm. Bey) mit dem Schlachtschiff *Scharnhorst* (Kpt.z.S. Hintze) und der 4. Z-Flottille (Kpt.z.S. Johannesson) mit *Z 29, Z 30, Z 33, Z 34* und *Z 38* angesetzt. Ab 26.12. morgens suchen die Zerstörer in schwerer See nach dem Konvoi. Von Südosten nähert sich die brit. Kreuzerdeckungsgruppe (VAdm. Burnett) mit *Belfast, Norfolk* und *Sheffield* und ortet die *Scharnhorst* mit Radar. Ohne ihre Zerstörer zur Unterstützung anzufordern, dreht *Scharnhorst* bei und führt ein kurzes Gefecht mit den Kreuzern, dabei erzielt *Norfolk* zwei Treffer. Einer davon setzt das Haupt-Radar der *Scharnhorst* außer Gefecht; die Suche nach dem Konvoi wird daraufhin abgebrochen.

Von den sowj. U-Booten werden am 26.12. *L-20, K-21* und *S-102* gegen die *Scharnhorst* angesetzt. Adm. Burnett bezieht eine Position zwischen dem Konvoi und dem Feind. Gegen Mittag trifft die *Scharnhorst* erneut auf die Kreuzer, die inzwischen durch die Zerstörer *Musketeer, Matchless, Opportune* und *Virago* vom Konvoi RA.55B unterstützt werden. Bei schlechter Sicht kommt es zu einem kurzen Gefecht, in dem die *Norfolk* zweimal getroffen wird. Die Einschläge der Granaten von der *Norfolk* werden auf der *Scharnhorst* als Beschuss durch Schlachtschiffe gewertet und sie dreht mit hoher Geschwindigkeit ab, um die Kreuzer abzuschütteln. Die deutschen Zerstörer, von denen 2 im Aufklärungstreifen bei schlechten Sichtverhältnissen im Norden und Süden am Konvoi vorbeigestoßen sind, laufen auf Befehl Admiral Beys und ohne weitere Gefechtsberührung ein. Mit hoher Fahrt kommt nun von Island die brit. Ferndeckungsgruppe (Adm. Fraser) heran. Schlachtschiff *Duke of York* verlegt mit dem Kreuzer *Jamaica* der *Scharnhorst* den Weg. Im Verfolgungsgefecht erzielen die brit. Schiffe durch Radar gelenktes Feuer einige Treffer, doch kommt die *Scharnhorst* noch einmal außer Reichweite, bis die Zerstörer *Savage* und *Saumarez* bzw. *Scorpion* und *Stord* in einem geschickten Zangenangriff 4 Torpedotreffer erzielen und das Schiff zum Stoppen bringen. *Scharnhorst* feuert unermüdlich weiter auf den überlegenen Gegner und beschädigt noch die *Saumarez*. Von der *Duke of York*, der *Jamaica* und den herankommenden Kreuzern *Belfast* und *Norfolk* mit Artillerie zusammengeschossen und durch weitere 10-11 Torpedos der Zerstörer *Musketeer, Opportune, Virago, Matchless* sowie der Kreuzer *Belfast* und *Jamaica* getroffen, sinkt die *Scharnhorst* am Abend. Nur 36 Überlebende der 1972 Mann starken Besatzung können von brit. Zerstörern aus dem eiskalten Nordmeer gerettet werden. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/43-12.htm)

Die angebliche Versenkung von mehreren Zerstörern und 47 Flugzeugen durch *Scharnhorst* ist Kriegspropaganda.

<sup>119</sup> 15.– 31.1.1944 Nordmeer

Sowj. kombinierte Operation RV-1 gegen dtsh. Geleitverkehr an der Polarküste: Leitung Adm. Golovko. Die Luftwaffe der Nordflotte (GenLt. Andreev) fliegt Aufklärung bis ins Lopphavet. Dort operiert U-Boot *L-22* als Aufklärer und legt am 25.1. eine Minensperre bei Rolvsöy. Nördlich der dtsh. Flankenminensperren vom Nordkap bis Kongsfjord halten sich ab 16.1. die U-Boote *S-104, S-103, S-102, S-15, S-56, M-201* und *M-119* in Bereitschaft. Am 17.1. meldet T-Flugzeug bei bewaffneter Aufklärung einen Ost-Konvoi vor dem Tanafjord und greift erfolglos an, Ansatz von 4 Torpedokuttern von Pummanki bleibt ebenfalls ergebnislos. — Am 19.1. verfehlt *M-201* (Kptlt. Balin) vor dem Tanafjord das aufgesetzte Wrack der *Natal*. Am 20.1. greifen *S-56* (Kpt. 3. Rg. Shchedrin) vor Sletnes und das auf die Meldung angesetzte *S-102* (Kpt. 3. Rg.

Gorodnichi) den Konvoi W.103 erfolglos an. Ein Ansatz der Zerstörer *Razyareenny*, *Razumny*, *Gremyashchi*, *Grozny* und der Reserve-U-Boote *S-14*, *S-15* und *M-105* vom 20.-22.1. bleibt ohne Ergebnis. Am 23.1. muss *S-56* seinen Angriff auf Konvoi mit 3 Dampfern abbrechen, weil U-Jäger *UJ 1206* und Hafenschutz-Boot *NKi 10/ Gallipoli* das U-Boot abdrängen. Am 28.1. verfehlen *M-105* (Kptlt. Khrulev) und *M-108* (Kptlt. Yudovich) Ziele vor Vardø. *S-56* versenkt vor Tromsø aus einem Westkonvoi mit 8 Dampfern, gesichert durch *K 1*, *M 273* und 9 Fischdampfern (!), den Frachter *Heinrich Schulte* (5056 BRT). Am 31.1 verfehlt *M-105* ein weiteres Mal das Wrack der *Natal*. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-01.htm)

<sup>120</sup> Nach der Caffé-Liste wurde *Heinrich Schulte*, Baujahr 1918, 5056 BRT (in ASA steht allerdings *Henriette Schulte*, aber Steinweg sagt auch: Heinrich) am 28.1.1944 von dem sowjetischen *S-56* versenkt. Position 70.08n 28.14o. Laut ASA wurde am selben Tag bei Vardø von *M-105* das Hafenschutzboot *NKi 03/Havbryn* torpediert, aber verfehlt! Nach ASA hatte *S-56* schon am 23.1.44 versucht, im Tanafjord einen Konvoi anzugreifen, konnte aber von *NKi10* und *UJ1206* daran gehindert werden. (ASA = Allied Submarine Attacks, Rohwer/Hümmelchen)

<sup>121</sup> 6.– 18.2.1944 Nordmeer

Das sowjetische U-Boot *S-54* operiert ohne Erfolg vor Vardø. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-02.htm)

<sup>122</sup> 20.2.– 4.3.1944 Nordmeer

Operation RV-2 der sowj. Nord-Flotte gegen den dt. Konvoi-Verkehr vor der Polarküste. U-Boot *L-20*, das am 17.2. ausgelaufen ist, setzt am 20.2. bei Makkaur eine Vorausabteilung an Land, die Häuser durchsucht und 4 Norweger als Gefangene mitnimmt, ferner wird am 26.2. eine Minensperre im Porsanger-Fjord gelegt. Am 20.2. laufen *S-56*, *S-14*, *S-15*, *M-200* und *M-108* aus, denen am 23.2. *M-201* und am 27.2. *M-119* folgen. Die Boote haben jedoch keine Erfolge und am 28.2. sinkt *M-108* (Kptlt. Yudovich) auf einer dt. Flankenminensperre vor dem Kongsfjord. Am 3.3. verfehlt *M-119* (Kptlt. Kolosov) vor Vardø den Konvoi W.109 mit Sicherung durch Boote der 12. UJ-Flottille, die Wasserbomben werfen. Am 4.3. führt *S-56* (Kpt. 3.Rg. Shchedrin) gegen diesen Konvoi erstmalig einen Unterwasserangriff nach Horschbeobachtung, jedoch ohne Erfolg, und wird dann selber von *UJ 1220* mit Wasserbomben angegriffen. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-02.htm)

<sup>123</sup> Hinter dem Namen *NH 06* verbirgt sich der U-Jäger *UJ 1211* ex Walfangboot Narvik, 16.10.43 NH 06; 1.5.44 *UJ 1211*; 22.12.44 gestrandet. Siehe Schiffstabelle.

<sup>124</sup> 2.– 17.3.1944 Nordmeer

Das Anfang März ausgelaufene sowj. U-Boot *L-22* (Kpt. 3. Rg. Afonin) legt am 7.3. Minensperren vor Kvaløy und Sorøy. Von den danach auslaufenden Booten *S-102*, *M-104*, *S-54*, *M-105* und *S-51* geht *S-54* (Kpt. 3. Rg. Bratishko) am 10.3. vor dem Syltefjord durch Minentreffer verloren, *M-104* (Kptlt. Luknyakov) greift am gleichen Tag wieder einmal das Wrack der *Natal* an. Am 17.3. verfehlt *M-105* (Kptlt. Khrulev) den vom Kanonenboot *K-1* und 4 Vorpostenbooten gesicherten dt. Ost-Konvoi Nr.110 vor dem Syltefjord. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-03.htm)

<sup>125</sup> 17.– 23.3.1944 Nordmeer

Am 17.3. wird das dt. Ostgeleit Nr.110 mit dem Kanonenboot *K-1* und 4 Vp.-Booten von der sowj. Luftaufklärung erfaßt. Luftangriffe mit rund 50 Bomben- und Torpedoflugzeugen scheitern an der Abwehr des dt. Jagdgeschwaders 5. Auch Torpedokutter kommen an den Konvoi nicht heran. — Sowj. Torpedoflugzeuge versenken am 23.3. im Busse-Sund vor Vardø das Vorpostenboot *V 6109*. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-03.htm)

<sup>126</sup> Liegeplatz der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG, Bremen

<sup>127</sup> E – Mine: Abkürzung für EMC – Mine = Einheitsmine

<sup>128</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1708*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>129</sup> 14.– 19.9.1944 Luftkrieg Deutschland

Ein Angriff des RAF Bomber Command auf Wilhelmshaven am 14.9. wird wegen der schlechten Wetterlage abgesagt und die Flugzeuge werden zurückbeordert. — Am 15./16.9. werfen 490 Flugzeuge der Groups No. 1, 4, 6, 8 des RAF Bomber Command 1448 Tonnen Bomben auf Kiel. 6 Maschinen gehen verloren. — Am 18./19.9. greifen 213 Bomber Wesermünde an. Die Frachter *Monica* (295 BRT) und

*Stillesee* (1408 BRT) werden versenkt, 2 Flugzeuge gehen verloren. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-09.htm).

<sup>130</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1223*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>131</sup> Sabotagefälle waren an der Tagesordnung. In der Bevölkerung, die von ihnen nur Nachteile hatte, fanden sie keine Resonanz. Der Gedanke, kollektive Repressalien durchzuführen, wurde abgelehnt (vgl. Notiz vom 3.6.). Betroffen wurden insbesondere Kabelleitungen, aber die Anschläge richteten sich auch gegen Geschäftshäuser und Industrieanlagen. Als Täter waren ausländische Agenten anzusehen. Deutlich war, daß jedesmal - wenn Truppen durch Jütland nach Süden transportiert wurden - die Eisenbahn beschädigt wurde. Am 30.6. 10.00 Uhr, brach ein Generalstreik in Kopenhagen aus, der auch die Eisenbahn miterfaßte. In der Provinz kam es dagegen vorerst nur zu Teilstreiks. Den äußeren Anlaß gaben Todesurteile, die der Reichsbevollmächtigte gegen 8 Terroristen hatte verhängen lassen; als Treibende wurden Kommunisten angesehen. Ein Zusammenhang mit Invasionsplänen trat nicht in Erscheinung. Darauf stellte der Reichsbevollmächtigte der dänischen Regierung (Zentralverwaltung) ein bis zum 1.7. befristetes Ultimatum: falls sie bis dahin den Streik nicht beseitigt haben wurde, werde er die vollziehende Gewalt dem Gen.-Lt. Richter übertragen. Da diese keine Gewähr für einen schnellen Abbruch des Generalstreiks bieten konnte, setzte der Reichsbevollmächtigte die angekündigten Maßnahmen am 1.7. ab 12.00 Uhr in Kraft. Von der Wehrmacht wurden darauf die wichtigsten Objekte gesichert, ein Streifendienst eingerichtet und aus den Genesenden-Kompanien und anderen Kräften das in Kopenhagen untergebrachte Polizei-Btl. verstärkt. Ferner wurden die Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung sowie die Zufuhr von Nahrungsmitteln gedrosselt. Es kam nur zu unbedeutenden Schießereien, und da der Streik schnell nachließ, konnten die eigenen Maßnahmen wieder gelockert werden. Am 3.7. lief die Arbeit wieder an; dazu erließ die dänische Regierung einen Aufruf. Da der Streik auch in der Provinz abflaute, übernahm der Reichsbevollmächtigte, der am 4.7. im FHQu. zum Vortrag eingetroffen war, wieder die Geschäfte (vgl. Notizen vom 30.6. und 6.7.). Die Aktion hatte also nur 3 Tage gedauert. Außer den Kommunisten arbeitet unter der Decke auch ein „Dänischer Freiheitsrat“; als dessen Vertreter traf im Juli in Moskau ein Abgesandter ein, was von Eden und Hull als Zeichen dafür begrüßt wurde, daß auch Dänemark den alliierten Mächten zuzuzählen sei. Mitte August brach in Jütland ein neuer Streik aus; doch ging auch dieser schnell zu Ende. Am 4.9. wurde der Abschub von deutschen Angehörigen und entbehrlichen Zivilpersonen befohlen. Mitte September erfolgte ein neuer Streik in Jütland. Da die Streiks auch die Eisenbahn erfaßten, übernahmen deutsche Eisenbahner die Weststrecke. Um die geheime Bewegung zu dämpfen, wurde am 19.9. auf Befehl des Reichsführers SS die dänische Polizei in überraschendem Zugriff entwapnet. Diese Maßnahme löste in den meisten Städten einen Generalstreik aus, der nach den Aufrufen am 21. 9. wieder beendet sein sollte. In Kopenhagen kam es vor dem Schloß zu einer Schießerei, da die Königliche Wache glaubte, daß auch sie entwapnet werden sollte. Durch Eingreifen des Königs wurde der Zwischenfall, bei dem 8 Tote zu beklagen waren, beendet. Auch die Streikbewegung erledigte sich nun die Krise. Im Oktober (vgl. Lagebericht 30.11.) war die Stimmung durch die Annahme eines feindlichen Sieges bestimmt. Doch warnte die illegale Presse vor unüberlegten Handlungen. Die Parole, die Beziehungen zu den deutschen Dienststellen abzurechnen, scheiterte an der Praxis. Gegenüber dem Vorjahre hatten die Sabotagefälle wieder abgenommen. Nach der Ankündigung, daß gefangene Saboteure auf deutschen Wehrm.-Transporten mitgeführt wurden, erfolgte in den folgenden Wochen kein weiterer Anschlag mehr.

(Aus: <http://www.museumcenterhanstholm.dk/nyheder/?PAGE=949>; KTB OKW Oktober 1944)

<sup>132</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1715*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

U-Jäger *UJ 1715* (gebaut 1939 als S/fi *Lesum* = BB 94) befand sich im Konvoi mit Frachter *Cläre Hugo Stinnes 1* (1935, 5295 BRT) und *Knute Nelson*. Alle wurden am 27.9.44 durch Minen des französischen U-Bootes *Rubis* bei Obrestad südlich Klausgrund – Feiesterinne - versenkt. 61 Tote. (Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd. 8/1, 1993)

1.– 27.9.1944 Norwegen

Erfolge brit. U-Boote: *Viking* (Lt. Banner-Martin) hat am 1. und 5.9. Fehlschüsse auf einen gesicherten Konvoi und einen Tanker. Am 7.9. läuft das U-Boot *Sceptre* (Lt. McIntosh) mit dem Kleinst-U-Boot *X 24* (Lt. Westmacott) im Schlepp von den Shetlands aus. Am 10.9. wird *X 24* im Seegebiet Feje entlassen und steuert den Bergen-Fjord an. Am 11.9. greift es im Hafen von Bergen an, versenkt mit Haftminen ein Schwimmdock und beschädigt die darin liegenden Dampfer *Sten* (1464 BRT) und *Kong Oscar II* (941 BRT). *X 24* kehrt am selben Tag zur *Sceptre* zurück; am 13.9. laufen die Boote wieder ein. Am 11. und 13.9. greift *Venturer* (Lt. Launders) vor Lister 2 Geleite an und versenkt beim ersten Schuss den Dampfer

*Vang* (678 BRT). Am 20.9. versenkt *Sceptre* (LtCdr. McIntosh) vor Egersund den norweg. Dampfer *Vela* (1184 BRT) und aus einem Geleit mit *M 1*, *M 132*, *UJ 1113* und 2 Dampfern den Minensucher *M 132*. Am 21.9. schlägt ein U-Bootangriff auf den norw. Dampfer *Karin* nordwestlich von Egersund fehl. Auf einer von dem franz. U-Boot *Rubis* am 24.9. gelegten Minensperre in der Feiestein-Rinne sinken aus einem Geleitzug mit 7 Dampfern und 10 Geleitfahrzeugen am 26.9. *UJ 1106 / Grönland*, am 27.9. *UJ 1715 / Lesum* und die Dampfer *Cläre Hugo Stinnes* (5295 BRT) und *Knute Nelson* (5749 BRT). Am 30.9. verfehlt *Satyr* (Lt. Weston) südwestl. von Bodoe den Frachter *Lofoten*. Gewöhnungs-Operationen der Boote *Seascout*, *Thrasher* und *Trump* bleiben ohne Erfolg. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-09.htm)

Vermutlich hat der Tagebuchverfasser Jorkiewicz die Daten nachträglich eingetragen, und zwar unzutreffend unter dem 24.09.44. Die Schiffe gingen erst am 27.9.1944 unter.

<sup>133</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1106*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle. *UJ 1106*, gebaut 17.8.36 als *S/fi Grönland = PG 505* (Janssen); 25.9.39 *UJ 116*; 1.10.41 *UJ 1106*; 12.10.41 bei Tjuvaholm-Feuer Stavanger gestrandet; 14.10.41 geborgen und in Stavanger repariert; 26.9.44 um 03.54 h südlich Kaugund-Tonne auf Mine gelaufen und gesunken; 46 Tote. (Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd. 8/1, 1993)

<sup>134</sup> Deutsches Kanonenboot *K 2*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

27.– 29.9.1944 Norwegen

Am 27.9. wird das in Horten in Ausrüstung befindliche dt. T-Boot *TA 7* (ex-norweg.) durch eine Explosion zerstört, die Saboteure ausgelöst haben. — Am 28.9. wird vor Ryvingen, nahe Kristiansand, das dt. Hafenschutzboot *NK 02 / Dragoner* (ex-norw. T-Boot *Kjell*) durch *Mosquitos* der RAF Sq. 248 (»Banff Strike Wing«) versenkt. Am 29.9. wird das dt. Kanonenboot *K 2* bei einem Luftangriff westl. von Egersund schwer beschädigt, nach Delfzijl eingeschleppt, aber nicht mehr repariert. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-09.htm)

<sup>135</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1220*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>136</sup> Deutsches Vorpostenboot *UJ 1219*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>137</sup> Deutsches Vorpostenboot *V 6311*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>138</sup> Deutsches Vorpostenboot *V 6308*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>139</sup> Deutsches Kanonenboot *K 3*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>140</sup> 7.– 31.10.1944 Nordpolarmeer

Gegen die in Vorbereitung befindliche Absetzbewegung des XIX. Gebirgskorps an der Murmansk-Front, die noch nicht angelaufen ist, stößt die 14. sowj. Armee (Gen.Oberst Shcherbakov) mit dem 99., 131. und 31. Schützen-Korps sowie dem 126. und 127. leichten Schützen-Korps (7 Schützen-Div., 1 Pz. Brig., 4 Schützen-Brig.) in einer Offensive aus der Südflanke vor, unterstützt von den Flieger-Divisionen der 7. Luftarmee. Zur Unterbrechung der Hauptnachschiebwege von Norden landen Einheiten der Nord-Flotte (Adm. Golovko) mehrfach Marine-Infanterie-Einheiten im Rücken der dt. 6. Geb. Div., die sich jedoch zusammen mit Teilen der 2. Gebirgs-Division einer drohenden Umfassung entziehen kann. Am 10.10. landen 2837 Mann der 63. Marine-Schützen-Brigade (Oberst Krylov) mit 10 *BO*-, 8 *MO*- und 12 *TKA*-Kuttern (Kpt. 1.Rg. Zyuzin) in der Maativuono-Bucht gegenüber der Fischer-Halbinsel, am 12.10. landen 660 Mann mit 7 *TKA*- und 6 *MO*-Kuttern am Eingang des Petsamo-Fjordes, am 18.10. landen 485 Mann mit 6 *MO*-Kuttern bei Jakobselv, am 23.10. landen 600 Mann der 12. Marine-Brigade (Oberst Rassokhin) mit 6 *MO*- und 4 *TKA*-Kuttern am Jarfjord und am 25.10. landen 835 Mann mit 15 *TKA*- und 4 *BO*-Kuttern sowie 2 Motorbooten am Bökfjord. Am folgenden Tage besetzen sie zusammen mit Einheiten des 131. Schützen-Korps Kirkenes (siehe 25.10).

Zur Deckung und Unterstützung der Landungen werden die Fliegerregimenter der Nord-Flotte und 6 Zerstörer (*Gremyashchi* und *Gromki* zur Artillerieunterstützung, *Baku*, *Gremyashchi*, *Razumny* und *Razyareny* zur Deckung gegen dt. Angriffe) angesetzt. Die zuletzt genannten 4 Zerstörer beschießen am 26.10. Virdö und Vadsö.

Gegen die von sowjetischer Seite erwarteten dt. Räumungstransporte über See werden vor der norwegischen Polarküste die U-Boote *L-20* (Kpt. 3.Rg. Alekseev, Minenoperation), *S-51* (Kpt. 3.Rg. Kolosov), *V-2* (Kptlt. Shchekin), *S-104* (Kpt. 3.Rg. Turaev), *M-171* (Kptlt. Kovalenko), *S-102* (Kpt. 2.Rg. Gorodnichi), *S-14* (Kpt. 3.Rg. Kalanin), *V-4* (Kpt. 3.Rg. Iosseliani) und *S-101* (Kptlt. Zinovev) angesetzt. Vor Kap Zhelanija operieren weiterhin *S-15* (Kptlt. Vasilev) und das neue *S-16* (Kpt. 3.Rg. Lepeshkin). — In 13 Angriffen melden die Boote 18 Erfolge, in Wirklichkeit sind eine Menge Fehlschüsse zu verzeichnen. Aus Konvois versenken nur *S-104* am 12.10. vor dem Tanafjord den Transporter *Lumme* (1730 BRT), *V-2* am 16.10. vor dem Laksfjord das Geleitschiff *UJ1220* (ex *KUJ 8*), und *V-4* am 20.10. vor dem Porsangerfjord das Geleitschiff *UJ1219* (ex *KUJ1*). Auf einer Minensperre, die von *L-20* am 23.10. im Soroy-Sund ausgebracht wird, werden der Dampfer *Adolf Binder* (3515 BRT) und das Hafenschutzboot *NKi 05 / Sperber* (ex-norw. *Jernbarden*) beschädigt (*NKi 05* am 25.10. durch Fangschuss von *M 322* versenkt). — Der letzte erfolgreiche Angriff sowjet. U-Boote vor der Polarküste trifft den norw. Fischdampfer *Stortind* (169 BRT), der am 1.11. im Billefjord von *V-2* mit dem Bordgeschütz versenkt wird.

Bei 2 Angriffen von insgesamt 10 Torpedokuttern gehen statt der gemeldeten 10 Fahrzeuge nur 2 Minensucher verloren: *M 303* am 11.10. durch *TKA-205* und *TKA-219* sowie *M 31* am 21.10. durch *TKA-215*. Räumboot *R 311* wird lediglich beschädigt. Drei sowjet. Torpedokutter gehen verloren.

Die 5. Minen-Torpedo-Div., die 6. Jäger-Div. und die 14. Schlachtflyer-Div. (alle unter dem Oberbefehl von GenMaj. Preobrazhenski) fliegen 14 Großangriffe. Am 14.10. wird das dt. Werkstatsschiff *Südmeer* (8133 BRT) durch Torpedoflugzeuge vor dem Porsanger Fjord versenkt. Am 15.10. wird das Vp.-Boot *V 6704* in Vadsö selbstversenkt. Am 16.10. wird das Räumboot *R 301* durch Torpedo bei einem Luftangriff vor Vardø und *V 6707* in Kirkenes durch Bomben versenkt. Am 17.10. sinkt *V 6107* im Varanger Fjord durch Bomben, ebenso *V 6801* vor Hogsteinen. Am 21.10. werden die dt. Artilleriefährprähme *AF 6* und *AF 57* bei einem sowj. Luftangriff vor Kirkenes versenkt, *R 151* wird bei einem Luftangriff vor Vardø versenkt. Am 22.10. werden *V 6308* und *V 6311* vor dem Syltefjord durch Luftangriff schwer beschädigt, am 24.10. sinkt *V 6111* durch Lufttorpedo vor Laukvik im Korsfjord und am 25.10. wird *R 250* bei einem Luftangriff vor dem Bassfjord versenkt.

Die Masse der dt. Rückführungsgeleite erreicht jedoch ihre Bestimmungsorte. Über 40.000 t Material werden über See abgefahren. Der Rückzug wird zwischen 21.-31.10. von der dt. 4. Z-Flottille (Zerstörer *Z 29*, *Z 31*, *Z 33*, *Z 34* und *Z 38*) gedeckt und unterstützt. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-10.htm)

<sup>141</sup> Finnische Viermastbark *Moshulu*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>142</sup> Boston = Die Douglas A-20 (Werksbezeichnung DB-7) war ein zweimotoriges Kampfflugzeug des US-amerikanischen Herstellers Douglas Aircraft Company aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Sie wurde vorwiegend als leichter Bomber bei mehreren alliierten Luftstreitkräften eingesetzt und hieß z. B. bei der Royal Air Force Boston, die Varianten für Nachteinsätze Havoc. Beim US Army Air Corps erhielt der Bomber die Bezeichnung A-20 Havoc, der daraus entwickelte Nachtjäger bekam die Bezeichnung P-70 Havoc. ([https://de.wikipedia.org/wiki/Douglas\\_A-20](https://de.wikipedia.org/wiki/Douglas_A-20))

<sup>143</sup> Deutsches Minenräumschiff *MRS 25*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>144</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1222*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>145</sup> KFK = Kriegsfischkutter

<sup>146</sup> „Um 08.08 Uhr schießt *S-101* vier Torpedos gegen die Hilfspatrouillenboote *UJ 1207* und *UJ 1222* vor dem Laksfjord. Keiner der abgefeuerten Torpedos fand sein vorgesehene Ziel.“ (<http://uboaat.net/allies/warships/ship/5119.html>, Stand 2006.)

Aus Lebenslauf des sowjetischen U-Boots *S-101* (S-Klasse = Stalinec – Klasse). Die angegebene Uhrzeit stimmt nicht mit den Angaben im Tagebuch überein

<sup>147</sup> J. N. = (Junkers) , siehe Fußnote 66.

<sup>148</sup> „Stengel“: Umgangssprachlich für Zünder von Wasserbomben

<sup>149</sup> Gegen Ende des Krieges verschärfen sich die Fronten zwischen der deutschen Besatzungsmacht und den Norwegern beträchtlich. Das ist nicht zuletzt auf die allgemeine Kriegssituation mit dem Rückzug der Deutschen von allen Fronten zurückzuführen. In Norwegen führte das unter anderem dazu, daß sich von der Front im Norden - von Rußland und Finnland kommende Abteilungen in norwegische Gebiete zurückzogen. Im Herbst 1944 verfolgten sowjetische Kräfte die Deutschen bis nach Finnmark, wo Kirkenes und nordöstliche Gebiete befreit wurden. Bei dem Rückzug wurde die norwegische Bevölkerung von ganz Finnmark und von Troms bis hin zum südlichen Lyngen zwangsevakuert. Dort verschanzten sich drei deutsche Armeekorps. Danach wurde das gesamte riesige Gebiet nördlich von Lyngen abgebrannt und zerstört: 10.400 Wohnungen und Brücken, Kraftwerke, Fabriken, Fischerboote, Telefonanlagen und sonstige Infrastruktur. Dieses in Asche gelegte Gebiet war praktisch größer als ganz Dänemark. (Herausgegeben von Nytt fra Norge im Februar 1995 für das Königlich Norwegische Außenministerium.)

Hitlers Befehl vom 28.10.1944: Rückzug aus Nordnorwegen bis zum Lyngenfjord, Zwangsevakuierung der Bevölkerung, Zerstörung aller Gebäude.

<sup>150</sup> Norwegischer Küstenfrachter *Edna*. Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle. Der Küstenfrachter *Edna* fuhr 1944 in mehreren deutschen Geleiten bis Kirkenes. (<http://www.warsailors.com/homefleet/shipse.html#Ea>).

<sup>151</sup> Deutscher U-Jäger *UJ 1201*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>152</sup> 1.-28.11.1944 Norwegen

Operation »Counterblast«: In der Nacht vom 12./13.11. greift, gestützt auf »Ultra«-Meldungen, ein brit. Flottenverband mit dem Schweren Kreuzer *Kent*, dem Leichten Kreuzer *Bellona* sowie den Zerstörern *Myngs*, *Verulam*, *Zambesi* und *Algonquin* (kanad.) vor dem Lister-Fjord (südöstl. Egersund) den dt. Geleitzug KS-357-ST an. Von den 4 Frachtern des Geleits sinken *Greif* (996 BRT) und *Cornouaille* (frz., 3324 BRT), von den 6 Sicherungsfahrzeugen die Minensuchboote *M 427* und *M 416* sowie die Kriegs-U-Jäger *UJ 1221* (ex *KUJ 15*), *UJ 1223* (ex *KUJ 25*) und *UJ 1713* (ex *KUJ 14*). — Rettungsmaßnahmen am Vormittag des 13.11. werden durch Luftangriffe von *Mosquitos* der 235 und 248 RAF Sq »Banff Strike Wing« unterbrochen. Räumboot *R 32* und Flugsicherungsboot *Fl.B 529* gehen verloren, *UJ 1754* wird beschädigt. *Beaufighter* der 144 RAF Sq. schießen im Rekkefjord den norw. Frachter *Rosenburg* (1964 BRT) in Brand. Am 14.11. versenken *Mosquitos* der 143, 235 und 248 Sq. RAF den norw. Trawler *Sardinien* (177 BRT) und beschädigen den kleinen Frachter *Gula* (264 BRT). (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-11.htm)

Lebensläufe und technische Daten von *UJ 1221* und *UJ 1223* siehe Schiffstabelle. *UJ 1222* überstand den Krieg.

<sup>153</sup> B.B.S. = Backbordseite

<sup>154</sup> F.T.Q.Ö.57 = Funktelegramm mit Zuordnungsnummer

<sup>155</sup> 7.– 14.12.1944 Norwegen

Operation »Urbane«: Während der Geleitzugsoperation RA.62 operiert ein brit. Trägerverband (RAdm. McGrigor) mit dem Flottenträger *Implacable*, den Geleitträgern *Premier* und *Trumpeter* vor Westnorwegen, gesichert von dem Kreuzer *Diadem* und den Zerstörern *Zambesi*, *Savage*, *Vigilant*, *Zealous*, *Serapis*, *Stord* (norweg.), *Sioux* (kanad.) und *Algonquin* (kanad.). Am 7.12. werfen 12 *Avenger* der FAA-Sq. 856 der *Premier*, gesichert durch 12 *Wildcats* der Sq. 881 der *Trumpeter*, Minen im Salhusstrommen. Am 8.12. versenken 12 *Fireflies* der Sq. 1771 der *Implacable*, gesichert durch 9 *Wildcats* der Sq. 881 der *Trumpeter*, 2 Frachter vor Stavanger. Räumboot *R 56* brennt aus und kentert im Bömmelenfjord. Später erfolgt ein Angriff auf die UAS-Schulboote *Nogat* und *Pregel*, die dabei schwer beschädigt werden. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/44-12.htm)

Britischer Flugzeugträger *Implacable*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

In der Zeit vom 27.11.-7.12.44 operierte der Flottenträger *Implacable* vor Norwegen, von den Geleitträgern waren *Premier* und *Trumpeter* ab 7.12. vor Norwegen, vorher (im November) auch *Pursuer*. Die *Implacable* erlitt Anfang Dezember vor Norwegen schwere Wetterschäden und war vom 15.12.44-10.3.45 schon wieder in Rosyth zur Reparatur. (wlb-stuttgart. Mitteilung Thomas Weis)



<sup>156</sup> Deutscher Tanker *Else*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>157</sup> Norwegische Dampfpassagierfähre *Damsgaard*. Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>158</sup> I. K.S.V. = Erster Küstensicherungsverband. Die 12. UJ-Flottille gehörte ab Frühjahr 1944 bis Mai 1945 zum Ersten Küstensicherungsverband. Der im Oktober 1940 aufgestellte Küstensicherungsverband Norwegische Polarküste wurde im Juni 1944 in den 1. K.S.V. und den 2. K.S.V. aufgeteilt.

<sup>159</sup> Norwegischer Küstenfrachter *Fanaraaken*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>160</sup> Deutscher Frachter *Mülheim-Ruhr*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>161</sup> Deutscher Torpedotransporter *Adele* (ex *Gaasterland*): Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>162</sup> Welche Art Schaden mit G.G.S. bezeichnet wurde, konnte nicht geklärt werden.

<sup>163</sup> Norwegischer Küstenfrachter *Morild*. Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle. Obwohl Jorkiewicz *Moryl* schreibt, handelt es sich aber vermutlich um das alte norwegische Frachtschiff *Morild*.

<sup>164</sup> Norwegischer Schlepper *Hoplafjord*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>165</sup> Deutscher Schlepper *Fairplay X*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>166</sup> G.B.T.: Geräuschboje „Toni“ = Geräuscherzeuger, der vor dem Bug her geführt wurde und Akustikminen zur Auslösung brachte. Geräuschboje mit Turbinenantrieb (Peter Arndt: Deutsche Sperrbrecher 1914 - 1945))

<sup>167</sup> 7.– 31.1.1945 Ostsee / Kurland

Anfangs aus der Danziger Bucht, später aus der westlichen Ostsee laufen regelmäßige dt. Geleite zur Versorgung der Heeresgruppe Kurland nach Libau und Windau. Zur Sicherung sind M-Boote der 1., 3., 25, später auch der 12. und 2. M-Flottille im freien Seeraum, vor der lettischen Küste KFKs der 31. M-Flottille zur U-Jagd, der 14. Sich.-Flott. als Minengeleit, sowie der 1. R-Flott. und der 7. AT-Flott. zur Abwehr der in Polangen stationierten sowjet. Torpedokutter eingesetzt. Am 9.1. sinkt der dt. Hilfsminensucher *M 3144 / K 333* durch einen Minentreffer in der Irben-Straße. Gegen den deutschen Schiffsverkehr von und nach Kurland operieren auch die meisten sowjetischen U-Boote.

Ansatz sowjet. U-Boote gegen den Transport-Verkehr: Vor Utö (Schweden) operiert erfolglos das Küstenboot *M-102* (Kpt. 3.Rg. Leskov). Am 11./12.1. verlassen *S-13*, *ShCh-318* und *ShCh-407* ihren Stützpunkt. — **Vor Windau** (= Ventspils, Kurland) operieren erfolglos *D-2* (Kpt. 3.Rg. Lindenberg) und das Küstenboot *M-90* (Kptlt. Egerov). Das neu ausgebrochene *L-3* (Kpt. 3.Rg. Konovalov) legt am 26.1. im gleichen Operationsgebiet eine Minensperre, auf der am 29.1. der Frachter *Henry Lütgens* (1141 BRT) verloren geht. Am 31.1. torpediert *L-3* vor Windau mehrfach erfolglos Handelsschiffe und verlegt anschließend vor die Küste des Samlandes (Brüsterort). — **Vor Libau** (= Liepaja, Lettland) hat *ShCh-310* (Kpt. 3.Rg. Bogorad) Anfang Januar mehrfach Fehlschüsse. *ShCh-307* (Kptlt. Kalinin) torpediert in der Nacht zum 17.1. ein Schiff, wahrscheinlich den durch Minentreffer bereits beschädigten Dampfer *Steinburg* (1319 BRT). *ShCh-318* (Kpt 3.Rg. Loshkarev) bleibt im Januar südwestl. von Libau erfolglos, während *ShCh-407* (Kpt. 3.Rg. Bocharov) Mitte Januar von Memel ebenfalls vor die Küste des Samlandes (Brüsterort) verlegt — **In der Danziger Bucht** wird das sowjet. U-Boot *S-4* in der Nacht zum 7.1. von dem Torpedoboot *T 3* (Kptlt. von Driest) mit Wasserbomben versenkt. *S-13* (Kpt. 3.Rg. Marinesko) verlegt am Ende des Monats vor die Küste Pommerns. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/45-01.htm)

<sup>168</sup> HKL = Hauptkampflinie 11.01.45 bei Memel. Kurlandkessel.

Im Januar 1944 begann die große Offensive der "Roten Armee" zur Befreiung Leningrads. Die deutschen Divisionen mussten sich von nun an immer weiter aus dem Gebiet südlich des Ladoga-Sees und vom Wolchow zurückziehen. Nach dem Abflauen der sowjetischen Winteroffensive, stabilisierte sich die Front in der "Panther-Stellung". Der Verlauf der HKL Anfang März 1944 begann im Norden bei Narwa am Finnischen Meerbusen, ging weiter nach Süden, am Westufer des Peipus-Sees entlang, über Pleskau, Ostrow, dem Verlauf der Welikaja folgend nach Opotschka, bis in das Gebiet westlich von Newel. Hier

befand sich die Nahtstelle zur Heeresgruppe Mitte. Am 22. Juni 1944 setzten die Sowjets zum nächsten Schlag gegen die deutschen Divisionen an. Gegen diese Übermacht konnten die Stellungen nicht mehr gehalten werden und der Rückzug Richtung Baltikum wurde fortgesetzt. Am 26. Juli musste Daugavpils (Dünaburg) aufgegeben werden, während im Norden das III. (germ.) SS-Panzer-Korps in heftigen Kämpfen um Narwa stand.

Anfang Oktober 1944 zog sich die Front bereits ringförmig - in einem Radius von ca. 50km - um Riga herum. Südwestlich der Hauptstadt verlief sie dann weiter über Jelgava (Mitau) und Dobeles, um dann südlich der Linie Moscheiken - Priekule (Preekuln) - Liepaja (Libau) an der Ostsee ihr Ende zu finden. Nachdem sich die Soldaten der Heeresgruppe Nord Ende Oktober 1944 endgültig auf den kurländischen Raum zurückgezogen hatten, stand ihnen ein siebenmonatiger Kampf um den Brückenkopf Kurland bevor. Diese letzte Bastion wurde mit aller Zähigkeit und Verbissenheit der dort kämpfenden Einheiten verteidigt. Es war ein ungleicher Kampf gegen einen übermächtigen Gegner, der schließlich erst am 8. Mai 1945 mit der Kapitulation des Deutschen Reiches endete. ([www.kurland-kessel.de](http://www.kurland-kessel.de))

#### <sup>170</sup> 15.1.– 24.2.1945 Ostsee

Sowj. Angriff gegen Ostpreußen. Am 15.1. tritt die sowj. 2. Weißruss. Front aus dem Narev-Brückenkopf bei Pultusk mit Unterstützung durch die 4. Luftarmee zum Angriff an, dessen Spitze mit der 5. Garde-Panzerarmee am 27.1. an Elbing vorbei die Küste des Frischen Haffs bei Tolkemit erreicht und die Verbindung zwischen der 4. Armee in Ostpreußen und der 2. Armee in Westpreußen unterbricht. Am 16.1. greift die 3. Weißruss. Front mit Unterstützung durch die 1. Luftarmee nördlich an Gumbinnen vorbei auf Königsberg an, die 43. Armee der sowj. 1. Balt. Front greift von Tilsit aus an und stößt entlang des Kurischen Haffs nördlich an Königsberg vorbei. Um Kräfte für den Aufbau einer Riegelstellung im Samland zu gewinnen, wird das XXVIII. Korps aus dem Brückenkopf Memel über das Eis auf die Kurische Nehrung überführt (24.-28.1.), Flüchtlinge und Verwundete werden mit Schiffen, u.a. Fährschiff *Deutschland* (2972 BRT), abtransportiert. Die ab 26.1. nachdrängende sowj. 1. Balt. Front kann die Evakuierung nicht aufhalten. Die sowj. 39. und 43. Armee sind inzwischen zwischen Königsberg und Cranz ins westliche Samland bis vor Fischhausen vorgedrungen und haben die Landverbindung Pillau-Königsberg unterbrochen.

Kampfgruppe 2 (VAdm. Thiele) mit dem Kreuzer *Prinz Eugen* (Kpt.z.S. Reinicke), den Zerstörern *Z 25* (FKpt. Gohrbandt), *Paul Jacobi* (KKpt. Bülter) und den T-Booten *T 1*, *T 12*, *T 23*, *T 33* und *T 35* beschießt am 29. und 30.1. die Landziele vor den deutschen Angriffsspitzen des XXVIII. Korps, das aus dem Brückenkopf Cranz nach Südwesten vorrückt, um die Landverbindung Pillau-Königsberg wieder herzustellen. Aus dem Königsberger Seekanal beschießen Artillerieträger, u.a. *Polaris* und *Joost*, sowj. Panzerspitzen. Um den Gegenangriff der Reste der dt. 3. Panzerarmee aus dem Raum Fischhausen zu unterstützen, die im West-Samland eine durchgehende Frontlinie zu gewinnen trachtet, greifen vom 2.-5.2. mehrfach der Zerstörer *Z 25* und die Torpedoboote *T 28* und *T 33* in die Kämpfe ein, während der Kreuzer *Admiral Scheer* (Kpt.z.S. Thienemann) mit *T 23*, *T 35* und *T 36* auf See in Bereitschaft steht. Zur Unterstützung der dt. 4. Armee bei Frauenburg gegen die Angriffsspitzen der sowj. 48. und 3. Armee kommen am 8.2. der Kreuzer *Lützow* (Kpt.z.S. Knoke) mit den Torpedobooten *T 8* (Kptlt. Strömer), *T 28* und *T 33* und am 9. und 10.2. die *Admiral Scheer* (Kpt.z.S. Thienemann) mit *Z 34* (KKpt. Hetz), *T 23*, *T 28* und *T 36* zum Einsatz.

Nachdem vom 11.-13.2. von Kurland aus die 93. Inf.-Div. auf dem Seeweg zugeführt werden konnte, führt die inzwischen verstärkte Armee-Abteilung »Samland« vom 18.- 24.2. einen Angriff zur Wiederherstellung der Landverbindung zwischen Pillau/Fischhausen und Königsberg. Zur Unterstützung des Angriffs beschießen am 18. und 19.2. der Kreuzer *Admiral Scheer* mit *Z 38* (KKpt. Frhr. v. Lyncker), *Z 43*, *T 28* und *T 35* Ansammlungen der sowj. 39. Armee bei Peyse und Groß-Heydekrug an der Südküste Samlands. Am 20.2. gehen die T-Boote in den Seekanal und setzen die Beschießung von dort fort. Am 23.2. greifen *Z 43* (Kpt.z.S. Wenninger), *Z 38* und *T 28* nochmals in die Landkämpfe ein, die eine Verbindung nach Königsberg wiederherstellen. ([wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/45-01.htm](http://wlb-stuttgart.de/file:///D:/seekrieg/45-01.htm))

#### 25.– 31.1.1945 Ostsee

Operation »Hannibal«: Mit der Bedrohung Ostpreußens und Danzigs durch den sowjetischen Vormarsch beginnt die größte Evakuierungsaktion der Geschichte. Gesamtleitung der Operationen: Marineoberkommando Ost (GenAdm. Kummert) mit der 9. Sicherungsdivision (FKpt. v. Blanc) im Raum Danziger Bucht / Kurland, mit der 10. Sicherungsdivision (KAdm. Bütow, ab Februar FKpt. Heydel) im

Raum Halbinsel Hela / Pommernbucht. Steuerung der zivilen Schifffahrt durch Seetransportchef (KAdm. Engelhardt).

Als Transportschiffe werden vor allem die großen Passagierdampfer verwendet, die bis dahin als Wohnschiffe in Pillau, Gotenhafen und Danzig verwendet worden sind, so u.a. *Cap Arkona* (27561 BRT), *Robert Ley* (27288 BRT), *Wilhelm Gustloff* (25484 BRT), *Hamburg* (22117 BRT), *Hansa* (21131 BRT), *Deutschland* (21046 BRT), *Potsdam* (17528 BRT), *Pretoria* (16662 BRT), *Berlin* (15286 BRT), *General Steuben* (14660 BRT), *Monte Rosa* (13882 BRT), *Antonio Delfino* (13589 BRT), *Winrich von Kniprode* (10123 BRT) und *Ubena* (9554 BRT), ferner u. a. die Frachter *Moltkefels* (7862 BRT), *Wangoni* (7848 BRT), *Neidenfels* (7838 BRT), *Lapland* (7650 BRT), *Vega* (7287 BRT), *Volta* (7258 BRT), *Göttingen* (6267 BRT), *Sachsenwald* (6261 BRT), *Kanonier* (6257 BRT), *Duala* (6133 BRT), *Vale* (5950 BRT), *Wiegand* (5869 BRT), *Urundi* (5791 BRT), *Tübingen* (5493 BRT), *Albert Jensen* (5446 BRT), *Brake* (5347 BRT), *Tanga* (5346 BRT), *Mathias Stinnes* (5337 BRT), *Goya* (5230 BRT), *Mendoza* (5193 BRT), *Cometa* (5125 BRT), *Eberhart Essberger* (5061 BRT) und viele weitere unter 5000 BRT. Auch Hilfskriegsschiffe und Geleitfahrzeuge wurden meist zum Transport von Flüchtlingen ausgenutzt. So können in dieser Zeit erhebliche Transportleistungen verzeichnet werden, die großen Passagierdampfer nehmen je Fahrt zwischen 5000 und 10.000 Menschen an Bord, die Frachter je nach Größe bis 5000. Insgesamt werden 2,5 Millionen Flüchtlinge über die Ostsee in westl. Richtung transportiert (vgl. Kritik von H. Schwendemann), dabei kommen durch Versenkungen und Unglücksfälle etwa 30.000 Menschen ums Leben. In derselben Zeit gelingt nur etwa 500.000 Menschen die Flucht über Land. — Am 25.1. laufen als erste Schiffe von Pillau die *Robert Ley*, *Pretoria*, *Ubena* u.a.m. mit zusammen 7100 Flüchtlingen aus, Ende Januar folgen weitere Schiffe, bis zum 28.1. sind bereits 62.000 Flüchtlinge verschifft. Aber auch Kriegsschiffe gehen mit Flüchtlingen in See. Im Januar ist es der Kreuzer *Emden*, der zugleich den Sarkophag des Reichspräsidenten Hindenburg nach Stettin verbringt.

Zur Sicherung der Geleite werden im Raum Danziger Bucht bis Kurland von der 9. Sicherungs-Division eingesetzt die 1., 3. und 25. M-Flottille (KKpt. Pinkepank, KKpt. Dr. Kieffer bzw. Kptlt. Vogeler, ab Februar Kptlt. v. Haxthausen) mit je etwa 6 einsatzbereiten M-Booten, die 1. und 17. R-Flottille (Kptlt. Hoff, KKpt. Zaage und ab März Kptlt. Voss) mit je 7-10 R-Booten, die 3. und 17. Vp.-Flottille (KKpt. Böttger, KKpt. Dittmer) mit 6-8 umgebauten Fischdampfern, die 3. und 14. Sicherungs-Flottille (KKpt. Leonhardt, ab März FKpt. Palmgren bzw. KKpt. Petersen) mit zahlreichen kleineren Fischereifahrzeugen und KFK, die 31. M-Flottille (Kptlt. Prater) mit 4 KFK-Gruppen, die 3. U-Jagd-Flottille (Kptlt. Dr. Teichmann) mit zahlreichen kleinen Fischereifahrzeugen, die 13. und 24. L-Flottille (KKpt. Wassmuth, FKpt. Brauneis) mit MFP sowie die 3. und 7. Artillerie-Träger-Flottille (KKpt. Dr. Schröder bzw. KKpt. Dr. Sonnemann) mit SATs, LATs und AFs. — Im Raum Halbinsel Hela bis zur Pommernbucht von der 10. Sicherungs-Division die neu aufstellenden 12. und 2. M-Flottillen (Kptlt. Ostertag, Kptlt. Rosenow) mit modernen M-Booten Typ 43, die 15. R-Flottille (Kptlt. Mergelmeyer) mit neuen R-Booten, die 2. Sicherungs-Flottille (Kptlt. Dr. Reimann) mit zahlreichen kleinen Fischereifahrzeugen und KFKs, die 36. M-Flottille (KKpt. Reinhold) mit umgebauten Loggern, die KFK-Schulflottille und die neu aufgestellte 6. U-Jagd-Flottille (ab März Kptlt. Bittkow) sowie als Transportmittel die 11. L-Flottille (KKpt. Wiegand) mit MFP. In der westlichen Ostsee wird von Kiel aus die 1. Sicherungs-Flottille zur Minensicherung eingesetzt (Kpt.z.S. G. Schulz).

Haupthindernis für die Transporte ist die brit. Luftminenoffensive der RAF in der westlichen Ostsee und bis vor die pommersche Küste, die zu häufigen Sperrungen der Zwangswege innerhalb der 20-m-Linie und zu erheblichen Verzögerungen während der Minensucharbeiten der 1. und 2. Sicherungs-Flottille führt. (Einsätze der RAF-Minengeschwader siehe 6.- 29.1.) Im übrigen ist die Luftgefährdung in der ersten Zeit nur gering, da die sowj. Fliegerkräfte noch weitgehend im Landeinsatz gebunden sind.

Völlig unzureichend ist die Sicherung gegen die in der Ostsee operierenden sowj. U-Boote, da zunächst keine kampfkraftigen U-Jäger vorhanden sind, bis in der zweiten Hälfte des Februar die 11. und 12. U-Jagd-Flottille verlegt werden. Lag der Schwerpunkt des sowj. U-Boot-Einsatzes bisher auf dem Weg nach Kurland (Einsätze der sowj. U-Boote siehe 7.- 31.1.), so operieren einzelne große Boote nun schon im Raum vor der Danziger Bucht und bei der Stolpe-Bank, und zwar im Gebiet des Tiefwasserweges, sie meiden dagegen die seichteren Küstengewässer, in denen die RAF regelmäßig ihre Minensperren erneuert und zahlreiche Verluste verursachen. Im Sperrgebiet »Geranium« vor Swinemünde sinkt am 29.1. das Geleitschiff *F5*, am 31.1. der Tender *Memel* (1157 BRT, etwa 600 Flüchtlinge ertrinken) sowie das Lazarettschiff *Berlin* (15.286 BRT, das seine Verwundeten tags zuvor an Land gegeben hat und sich

nun auf dem Rückmarsch nach Pillau befindet, 1 Toter), und am 2.2. der Frachter *Planet* (5821 BRT, keine Personalverluste).

Am 28.1. versenkt *K-51* (Kpt. 2. Rg. Drozdov) bei Bornholm den dänischen Dampfer *Viborg* (2028 BRT). *S-13* (Kpt. 3.Rg. Marinesko) erzielt vor der Stolpe Bank seinen größten Erfolg: Am 30.1. sollen die beiden großen Passagierdampfer *Wilhelm Gustloff* (25.484 BRT) und *Hansa* (21.133 BRT), die als Wohnschiffe der 2. U-Bootslehrdivision genutzt werden, mit allem Personal und mit Flüchtlingen Gotenhafen/Gdingen mit dem Ziel westliche Ostsee verlassen. Es gibt keine ausreichende Geleitsicherung, die *Hansa* bleibt wegen eines Maschinenschadens liegen, und so fährt die *Wilhelm Gustloff* allein mit dem kleinen Torpedoboot *Löwe* (ex-norw. *Gyller*) als Geleitschutz aus, wegen der Minengefahr ebenfalls auf dem Tiefwasserweg. Nach neuesten Schätzungen sind mehr als 10.500 Menschen an Bord: 918 Mitglieder der 2. ULD, 373 Marinehelferinnen, 173 Besatzungsmitglieder, 162 verwundete Soldaten und mehr als 8800 Flüchtlinge (Männer, Frauen und Kinder).

In der Nacht trifft *S-13* die *Wilhelm Gustloff* mit 3 Torpedos, so dass das Schiff schnell sinkt. Der Schwere Kreuzer *Admiral Hipper* (Kpt.z.S. Hengist), mit einer Besatzung von fast 1500 Mann und weiteren 1500 Flüchtlingen an Bord), begleitet von dem Torpedoboot *T 36* (Kptlt. Hering, ebenfalls mit Flüchtlingen an Bord), passiert die Unglücksstelle, muss aber wegen der U-Bootgefahr mit hoher Geschwindigkeit ablaufen. Die *Löwe* (Kptlt. Prüfe) rettet 472 Menschen und bringt sie nach Kolberg. *T 36* meldet, dass es 2 Torpedos nur mit knapper Not ausgewichen sei, drängt zuerst das U-Boot mit Wasserbomben ab und rettet dann 564 Menschen, die es nach Saßnitz bringt. Der Dampfer *Gotenland* (mit etwa 4000 Flüchtlingen von Libau an Bord) rettet 2 Menschen, der zu seiner Sicherung mitlaufende Minensucher *M 387* rettet 98, Minensucher *M 341* (Oblt.z.S. Rickmers, mit 144 Flüchtlingen an Bord) rettet 37, der Dampfer *Göttingen* (Kapt. Segelken, mit 2464 Verwundeten und 1190 Flüchtlingen an Bord) rettet 28 und das sichernde *M 375* rettet 43 Menschen, das kleine Torpedofangboot *TF19* rettet 7 Menschen und das Vorpostenboot *V 1703* noch 1 Kind. Von 1252 aus dem Wasser geretteten Menschen sterben 13 an Bord der Schiffe. Die größte Schiffskatastrophe aller Zeiten fordert mehr als 9300 Opfer. Am nächsten Tag verlassen die großen Passagierdampfer *Hansa* (21.133 BRT), *Hamburg* (21.691 BRT), *Cap Arkona* (27.571 BRT, mit 8000 Flüchtlingen an Bord) und weitere Schiffe die Danziger Bucht und erreichen die westliche Ostsee.(wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/45-01.htm)

<sup>171</sup> Deutsches Lazarettsschiff *Berlin*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>172</sup> Deutscher Frachter *Dora Oldendorff*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle. Hans Jorkiewicz hatte den Frachter irrtümlich *Dora Oldenburg* benannt. Ein Schiff dieses Namens war aber nicht existent. Es handelte sich um *Dora Oldendorff*.

<sup>173</sup> Deutsches Wohn-, Kasernenschiff *Wilhelm Gustloff*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffsliste. Nach neueren Forschungen dürften insgesamt 10582 Menschen an Bord gewesen sein, von denen 9343 die Versenkung nicht überlebten. Damit ist der Untergang der *Wilhelm Gustloff* die größte Schiffskatastrophe in der Geschichte der Menschheit. (Heinz Schön, SOS Wilhelm Gustloff, die größte Schiffskatastrophe der Geschichte, 1998)

<sup>174</sup> Deutscher U-Boottender *Memel*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>175</sup> 2.– 28.2.1945 Ostsee

Sowjet U-Bootgefahr: Verstärkte Sicherung gegen die in der Ostsee operierenden sowj. U-Boote ist geboten. Aus diesem Grund werden in der zweiten Februarhälfte die 11. und 12. U-Jagd-Flottille in die Ostsee verlegt.

Vor Liepaja (= Libau) legt *L-3* (Kpt. 3.Rg. Konovalov) am 2.2. zehn Minen. Entweder auf dieser Minensperre resp. im RAF Minenfeld »Tangerine 2« gehen am 7.2. der Eisbrecher *Pollux* (4191 BRT) und am 30.3. der Frachter *Jersbek* (2804 BRT) verloren. Am 4.2. unternimmt *L-3* zwei Torpedoangriffe, einen gegen das Torpedoboot *T 36*. Im gleichen Gebiet versenkt *ShCh-318* (Kpt 3.Rg. Loshkarev) am 4.2. den Tanker *Hiddensee* (643 BRT). Dagegen verfehlt *ShCh-407* am 12.2. nördl. Brüsterort das Torpedo-Schulboot *TS 8*.

Auf dem Tiefwasserweg südöstl. Bornholm operiert *K-51* (Kpt. 3.Rg. Drozdov) ohne Erfolg. Am 9.2. verlässt der Passagierdampfer *Steuben* (14.660 BRT) als Verwundetentransporter Pillau mit 2800 verletzten Soldaten, 800 Flüchtlingen und 667 weiteren Personen. Ab Hela übernehmen Torpedoboot *T 196* (Oblt.z.S. Hartig, mit 200 Flüchtlingen) und Torpedofangboot *TF 10* den Geleitschutz. Am 10.2. greift

S-13 nördl. der Stolpe Bank das Geleit an und trifft die *Steuben* mit 2 Torpedos. Wegen der eisigen Wassertemperatur können nur 639 Menschen gerettet werden, 3608 gehen mit dem Schiff zu Grunde, vor allem Schwerverwundete.

Mitte Februar verlassen *K-52* (Kpt. 3.Rg. Travkin), *M-102* (Kpt. 3.Rg. Leskov), *ShCh-309* (Kpt. 3.Rg. Vetchinkin) und *ShCh-303* (Kptlt. Ignatev) ihren Stützpunkt. *ShCh-309* versenkt am 23.2. vor Libau den Transporter *Göttingen* (6267 BRT), über 500 Tote. Der zur Sicherung eingesetzte Minensucher *M 801* greift das sowjet. U-Boot hart an. Am 24. und 26.2. bleibt *ShCh-309* bei 3 Angriffen ohne Erfolg.

*K-52* unternimmt vom 24.2. bis 8.3. sieben Angriffe und versenkt angeblich 1 Torpedoboot und 5 Frachter im Tiefwasserweg zwischen Liepaja und Swinemünde, tatsächlich aber lassen sich keine Verluste feststellen. *M-102* kreuzt erfolglos vor Ventspils (= Windau). (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/45-02.htm)

<sup>176</sup> Deutsches Wohnschiff/Lazarettsschiff *Pretoria*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>177</sup> Deutsches Wohnschiff/Verwundetentransporter *Der Deutsche*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>178</sup> Deutsches Wohnschiff/Verwundetentransporter *Steuben*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>179</sup> 3.– 18.3.1945 Ostsee

Sowj. Vorstoß gegen Hinterpommern. Am 26.2. treten aus dem Raum ostwärts von Stargard die Armeen der 1. Weißrussischen Front zum Angriff in Richtung auf das Stettiner Haff und Kolberg an, aus dem Raum Friedland stößt ein Teil der 2. Weißrussischen Front in Richtung Köslin vor, das am 5.3. vom 3. Garde-Kavalleriekorps genommen wird. Im Westen erreichen die 2. Garde-Panzerarmee am 3.3. das Stettiner Haff, die 1. Garde-Panzerarmee und die poln. 1. Armee das Gebiet vor Kolberg, die 3. Stoßarmee bei Dievenov den Übergang nach Wollin. Zur Deckung des Brückenkopfes gegenüber Wollin wird am 9.3. die Kampfgruppe 2 mit dem Kreuzer *Admiral Scheer*, den Zerstörern *Z 31* (KKpt. Paul), *Z 38*, *Paul Jacobi* und dem T-Boot *T 35* eingesetzt. Vom 11.-18.3. unterstützen *Z 34*, *Z 43* und *T 33* die rund 2500-3000 Verteidiger der seit 7.3. eingeschlossenen Festung Kolberg, um die Evakuierung der hier abgeschnittenen Menschen mit Hilfe von Fährprähmen der 11. L-Flottille und mit Unterstützung der 5. Artillerieträger-Flottille zu ermöglichen. Sie werden auf Reede z.T. auf die Transporter *Westpreußen* (2870 BRT) und *Winrich von Kniprode* (10123 BRT) bzw. die Kriegsschiffe umgeladen. In der Nacht vom 17./18.3. ist die Evakuierung von rund 75.000 Flüchtlingen und Soldaten sowie Verwundeten abgeschlossen. (wlb-stuttgart: file:///D:/seekrieg/45-03.htm)

5.– 31.3.1945 Ostsee

RAF-Minenoffensive: Im März werden bei 270 Einsätzen 1198 Minen geworfen, auf denen 26 Schiffe mit 69.449 BRT sinken und 11 Schiffe mit 48.557 BRT beschädigt werden. — Am 5.3. geht vor Warnemünde *U 3519* durch einen Treffer auf der Luftminensperre »Sweet Pea I« verloren. Der Flüchtlingstransporter *Hansa* (21.131 BRT) sinkt am 6.3. bei Feuerschiff Gedser. Am 7.3. sinkt der Transporter *Hamburg* (22.117 BRT) vor Saßnitz, am 12.3. die *Ravensburg* (1069 BRT) vor Swinemünde. Am 14.3. sinkt nordwestlich von Fehmarn das Schulschiff *Hugo Zeye*, am 15.3. vor Warnemünde der Eisbrecher *Castor* (5150 BRT). Am 17.3. sinkt die *Rixhöft* (5378 BRT) vor Warnemünde, am 21.3. die *Renate* (218 BRT, 52 Tote) im Stettiner Haff, am 27.3. die *Venus* (261 BRT) vor Arkona.

Sowjet. Minen-U-Boote: Empfindliche Verluste verursacht eine am 8.3. durch das sowj. U-Boot *L-21* (Kpt. 3.Rg. Mogilevskij, an Bord Div.Chef, Kpt. 1.Rg. Orel) vor Hela gelegte Minensperre, auf der am 14.3. die T-Boote *T 3* (Kptlt. v. Diest †) und *T 5* (Oblt.z.S. Wätjen), am 15.3. vermutlich auch *U 367* sinken und auf der am 10.4. Zerstörer *Z 43* beschädigt wird. Auf zwei weiteren Minensperren von *L-3* am 23.3. vor Rixhöft und *Lembitz* am 30.3. vor Kolberg sinken der Hilfsminensucher *M 3138* und das Sicherungsboot *Vs 343*. Auf Minen sinken vor der schwed. Küste am 7.3. *Peter von Danzig* (ex *Laura*, ex *Isebek*, 841 BRT), in der Danziger Bucht am 18.3. die *Orion* (ex-holl., 1722 BRT) und die *Kiel* (250 BRT), am 22.3. die *Frankfurt* (1186 BRT). (wlb-Stuttgart: file:///D:/seekrieg/45-03.htm)

<sup>180</sup> 7.– 31.3.1945 Ostsee

Sowjet. Vorstoß gegen den Raum Gotenhafen-Danzig. Am 7.3. tritt die 2. Weißruss. Front aus der Linie Köslin –Weichsel bei Marienwerder zum Angriff an. Die dt. 2. Armee wird auf die Linie Rixhöft–Neustadt–Karthaus zurückgeworfen, wo es ihr vorübergehend gelingt, die Front mit Unterstützung durch Schiffsartillerie zu stabilisieren und wertvolle Zeit zum Abtransport von Flüchtlingen zu gewinnen. Ab 10.3. ist der Kreuzer *Prinz Eugen* (Kpt.z.S. Reinicke) im Einsatz, ab 15.3. das alte Linienschiff *Schlesien*

(Kpt.z.S. H.-E. Busch), ferner die SAT *Soemba*, *Joost*, *Ostsee* und das Artillerieschulboot *Drache*. Am 21.3. muss die *Schlesien* wegen Munitionsmangel ablaufen, dafür trifft am 23.3. der Kreuzer *Lützow* (Kpt.z.S. Knoke) mit *Z 31* und *Z 34* ein. Ab 25.3. beteiligt sich auch der behelfsmäßig fahrbereit gemachte Kreuzer *Leipzig* (KKpt. Bach) am Landzielschießen.

Gegen die Einschiffungen in Danzig, Gotenhafen und vor Hela fliegt die sowj. Marineluftwaffe, besonders die 9. Schlachtfliieger-Division (OTL Slepenco) und 8. Minen-Torpedofliieger-Division (Oberst Kurotskin) 2023 Einsätze. Zur Sicherung der Transporter bilden Zerstörer, T-Boote, M-Boote, kleinere Hilfskriegsschiffe u.a.m. Flakriegel, doch gehen am 11.3. vor Hela der Dampfer *Borbeck* (6002 BRT), am 12.3. nordöstlich von Rixhöft der Transporter *Gerrit Fritzen* (ex-schwed *Bohus*, 1761 BRT) und vor Kolberg der Hilfsminensucher *M 3137*, am 18.3. bei Scholpin der Transporter *Orion* (Mi., 1722 BRT) durch Luftangriffe verloren, die *Ellen* (565 BRT) wird beschädigt, ebenso am 19.3. auf Gotenhafen-Reede die *Lisa Essberger* (1172 BRT). Am 22.3. sinkt die *Frankfurt* (Mine, 1186 BRT), am 26.3. sinken *Bille* (Bombe, 665 BRT) und *Weser* (Bombe, 999 BRT). Doch gelingt es vor dem Fall Gotenhafens am 28.3. und Danzigs am 30.3. noch mehreren großen Transportern und zahlreichen kleineren Schiffen, mit Flüchtlingen überladen nach Westen zu laufen. So hat die *Deutschland* am 23.3. wieder 11.145 und am 28.3. sogar 11.295 Menschen an Bord, die *Potsdam* über 9000, und selbst *U 3505* (Oblt.z.S. Willner) läuft - befehlswidrig - mit 105 Kindern und Jugendlichen sowie 3 Frauen unter Deck nach Travemünde. In Gotenhafen wird am 27.3. noch kurz vor der Einnahme durch die Sowjets das nicht fahrbereite Wrack des Schlachtschiffes *Gneisenau* als Blockschiff versenkt.

Zwischen dem 1. und 8.3. führt das sowj. U-Boot *K-52* (Kpt. 3.Rg. Travkin) in seinem Operationsgebiet zwischen der Bucht von Danzig und Stolpebank eine ganze Reihe von offenbar erfolglosen Torpedoangriffen und muß dann - verschossen - zu seinem Stützpunkt zurückkehren. Anschließend operiert *K-53* (Kpt. 3.Rg. Jarosévich) im Gebiet der Stolpe-Bank und versenkt am 17.3. den Frachter *Margarethe Cords* (1912 BRT). *L-21* versenkt vor Kolberg am 23.3. das Vorpostenboot *V 2022*, in der Nacht zum 24.3. den Schlepper *Erni*, und wird nach mißlungenen Angriffen in den folgenden Tagen von dem Geleitboot *F 8* und den Minensucher *TS 4* mit Wabos gejagt. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-03.htm>)

<sup>181</sup> 9.– 23.3.1945 Ostsee / Kurland

Die gegen den dt. Transport-Verkehr nach Kurland angesetzten sowj. U-Boote erzielen einige Erfolge. Vor Libau greift *ShCh-303* (LCdr. Ignatev) bereits am 5.3. erfolglos ein Schiff an und torpediert am 9.3. einen Frachter, offenbar aber nicht die *Borbeck* (6002 BRT), die am 11.3. vor der Pommernküste durch Fliiegerbomben zerstört wird. Andere sowj. U-Boot-Erfolge in diesem Operationsgebiet können nicht bestätigt werden. *ShCh-310* und *M-90* kreuzen vor Libau (= Liepaja), *M-102* vor Windau (= Ventspils) ohne Erfolg.

Die sowj. Luftwaffe führt mehrere Luftangriffe gegen Häfen (Versenkung des Lazarettsschiffes *Meteor* [ex norw., 3717 BRT] am 9.3. vor Pillau) und legt Minen (Versenkung von *M 3137* am 12.3 und *M 3138* am 23.3.). Der Abtransport von insgesamt 8 der 35 Divisionen der Heeresgruppe Kurland nach Ostpreußen und Pommern gelingt jedoch ohne wesentliche Ausfälle. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-03.htm>)

<sup>182</sup> siehe Fußnote 140.

<sup>183</sup> IL II = Die Iljuschin Il-2 „*Schturmowik*“ (russisch Ильюшин Ил-2 *Штурмовик*, Schlachtflugzeug) ist ein ein- oder zweisitziges, einmotoriges, stark gepanzertes Schlachtflugzeug, das im Zweiten Weltkrieg von den sowjetischen Luftstreitkräften (WWS) eingesetzt wurde. Es ist eines der meistgebauten Flugzeuge der Welt. Die Hauptaufgabe dieses Flugzeugs war die Bekämpfung gepanzerter Fahrzeuge, obwohl es auch gegen „weiche Ziele“ eingesetzt wurde. Die Sowjets selbst nannten es „Fliegender Panzer“ oder liebevoll „Iljuscha“. Von deutschen Jagdpiloten wurde die Il-2 auch „Betonflugzeug“ genannt, da sie sogar direkte Treffer einer 20-mm-Kanone überstehen konnte und mit Maschinengewehren kaum abzuschießen war. ([https://de.wikipedia.org/wiki/Iljuschin\\_Il-2](https://de.wikipedia.org/wiki/Iljuschin_Il-2))

<sup>184</sup> Außer dem in Fußnote 177 erwähnten Frachter *Borbeck* ist am 12.03.1945 in dem Seegebiet zwischen Libau und Gotenhafen nur der Frachter *Gerrit Fritzen* als versenkt gemeldet. Schwadtke gibt an, dass *Borbeck* um 10.45 Uhr 30 sm nordöstlich Hela durch sowjetische Flugzeuge versenkt wurde. Jorkiewicz gibt den Zeitpunkt des Angriffs durch sowjetische Flieger ebenfalls mit 10.45 Uhr an. Von daher erscheint

es nicht ausgeschlossen, dass der versenkte Frachter doch die *Borbeck* ist. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/verluste/ausl%2Bdtsch-4503.htm>)

<sup>185</sup> Deutscher Frachter *Stormarn*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

Die PE II = Die Petljakow Pe-2 (russisch Петляков Пе-2, NATO-Codename Buck) ist ein sowjetisches Mehrzweckflugzeug aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Der Ganzmetalltieffdecker besaß ein doppeltes Seitenleitwerk, um dem Beobachter freies Schussfeld nach hinten zu ermöglichen, und ein einziehbares Heckspornfahrwerk. Die Kabine war nicht druckbelüftet. Von den Besatzungen erhielt das Flugzeug den inoffiziellen Namen „Peschka“ (Пешка), russisch für den Bauern im Schachspiel. ([https://de.wikipedia.org/wiki/Petljakow\\_Pe-2](https://de.wikipedia.org/wiki/Petljakow_Pe-2))

<sup>187</sup> Torpedoboote *T 3* und *T 5*, siehe Fußnote 176. (Harald Fock: Flottenchronik, S. 156), Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>188</sup> 18.– 31.3.1945 Ostsee / Kurland

Am 18.3. beginnen die sowj. Armeen vor der Heeresgruppe Kurland ihre sechste Großoffensive, die, ebenso wie die vorhergegangenen, nach rund 10 Tagen abgebrochen werden muss. Am gleichen Tag überrascht die 2. S-Schulflottille (Kptlt. Klose) in der Danziger Bucht eine Gruppe sowj. Torpedokutter, sie versenkt *TKA-66* und beschädigt *TKA-195*. — Am 26./27.3. greifen sowj. Torpedobomber vor Libau ein Geleit an und versenken den Tanker *Saßnitz* (694 BRT) sowie die Räumboote *R 145* und *R 260*. Acht Jäger der 1./JG.54 vertreiben die sowj. Flugzeuge schließlich, sodaß die restlichen R-Boote ablaufen können. An der Unfallstelle überraschen in der folgenden Nacht *S 64*, *S 69* und *S 81* von der dt. 5. S-Flottille (Kptlt. Holzapfel) eine Gruppe von 9 sowj. Torpedokuttern, in heftigen Gefechten werden *TKA-166*, *TKA-181* und *TKA-199* vernichtet, 4 weitere sowj. Schnellboote beschädigt und 15 Gefangene, darunter der Chef der sowj. 2. TKA-Division, eingebracht. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-03.htm>)

<sup>189</sup> Deutsches Wohnschiff/Lazarettenschiff/Verwundetentransportschiff *Monte Rosa*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>190</sup> 19.– 29.3.1945 Ostsee

Vom 19.-25.3. drängt die 3. Weißruss. Front den Kessel der dt. 4. Armee südlich von Königsberg vor dem Frischen Haff zusammen. Nachdem die dt. Truppen seit Januar von Fährprähmen über das Haff versorgt worden sind, werden von ihnen nunmehr 11.365 Verwundete, 324 Soldaten und 14.520 Flüchtlinge nach Pillau evakuiert, allein in der (letzten) Nacht zum 25.3. insgesamt 5830 Soldaten und 2830 Verwundete. — Wegen der Lage vor Danzig/Gotenhafen werden die Einschiffungen ab Pillau vom 8.-28.3. beträchtlich gestört, bei Luftangriffen gehen einzelne Schiffe verloren, so am 19.3. *Vs 301 / Karl Bergh*, am 30.3. *Jersbek* (2804 BRT) und am 31.3. *Elbing IV* (314 BRT). (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-03.htm>)

<sup>191</sup> Deutscher Minensucher *M 4*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>192</sup> Deutsches Stützpunktschiff *Unitas*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>193</sup> Deutscher Frachter *Dalbek*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>194</sup> 1.– 14.4.1945 Ostsee

Sowjet. U-Boot-Operationen. Im April operiert in der mittleren Ostsee das sowj. U-Boot *K-56* (Kpt. 2.Rg. Popov). Es verfehlt am 4.4. nördl. der Stolpe-Bank den U-Jäger *UJ 1201* und versenkt am 11.4. südl. von Utklippan mit dem Bordgeschütz den schwed. Fischlogger *Ramona* (57 BRT). Anschließend kehrt es zu seinem Stützpunkt nach Kotka zurück und wird vor der Pommernküste von *K-52* (Kpt. 3.Rg. Travkin) abgelöst. — Vor Libau operiert *ShCh-310* (Kpt. 3.Rg. Bogorad). Es versenkt am 10.4. den Frachter *Ilmenau* (1201 BRT) und feuert in der Nacht zum 14.4. bei Grossendorf vergeblich 3 Torpedos auf einen Transporter im Geleit von *Z 34* und *T 36*. Vor Pillau operiert *ShCh-309* (Kpt. 3.Rg. Vetchinkin) ohne Erfolg. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-04.htm>)

<sup>195</sup> 4.– 15.4.1945 Ostsee

Unternehmen »Walpurgisnacht«: In der Nacht vom 4./5.4. wird mit 25 KFK, 27 MFP und 5 SAT sowie 5 anderen Schiffen aus der noch gehaltenen Igelstellung Oxhöfter Kämpfe der Rest des VII. Panzerkorps mit 8000 Soldaten und rund 30000 Flüchtlingen nach Hela überführt. Deckung der Operationen und der Einschiffungen vor Hela in den folgenden Tagen durch den Kreuzer *Lützow*, die Zerstörer *Z 38*, *Z 31*, *Paul Jacobi*, das T-Boot *T 36* und die SAT *Ostsee*, *Soemba*, *Robert Müller 6* und weitere Einheiten. Nach Westen laufen unter anderem die Transporter *Pretoria* (7000 Flüchtlinge), *Deutschland* (10000), *Cap Arcona* (9000), *Eberhart Essberger* (4750). Während von den noch freien Häfen in der Danziger Bucht, Pillau, Kahlberg, Schiewenhorst und Oxhöft im April 264.687 Menschen durch Kleinfahrzeuge und MFP nach Hela überführt werden, werden bis zum 15.4. allein von Hela aus 157.270 Verwundete abtransportiert.

Vom 7.-13.4. ist eine starke Intensivierung des sowj. Lufteinsatzes gegen die Einschiffungen zu beobachten. Vor Hela gehen das Troßschiff *Franken* (10850 BRT), das zusammen mit dem Schwesterschiff *Dithmarschen* die Flotteneinheiten zu versorgen hat, das Flugsicherungsschiff *Hans Albrecht Wedel*, die U-Jäger *UJ 301*, *UJ 1101* und *UJ 1102*, ferner *R 69* und *M 376*, die Transporter *Albert Jensen* (ex *Flensburg*, 5446 BRT), *Moltkefels* (7862 BRT, 500 Tote), *Karlsruhe* (897 BRT, 970 Tote) und das Lazarettsschiff *Posen* (1069 BRT, 300 Tote) verloren und *Wiegand* (5869 BRT) wird beschädigt. Ab 9.4. werden auch sowj. Torpedokutter nach Neufahrwasser verlegt, die 10 Einsätze gegen deutsche Transporte durchgeführt haben sollen. Der am 10.4. versenkte Frachter *Neuwerk* (804 BRT) aber, der mit 960 Verwundeten und Flüchtlingen zwischen Pillau und Hela vom Kurs abgekommen war, wurde von 2 dt. S-Booten gesichtet. Da er auf Anfrage nach seinen Erkennungszeichen nicht reagierte, wurde er von dem deutschen Schnellboot *S 708* irrtümlich versenkt. Nur 8 Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden.

Die Einschiffungen vor Hela aber gehen unter dem Flakschutz der Kriegsschiffe weiter, wegen Brennstoff- und Munitionsmangel wird am 8.4. der Kreuzer *Lützow* mit *Z 38* und dem durch Bombentreffer beschädigten *Z 31* abgezogen, am 10.4. müssen *Z 39* und *T 33* den durch Minentreffer und Bomben beschädigten *Z 43* nach Westen bringen, als Flaksicherung bleiben *Z 34*, *Paul Jacobi*, *T 33*, *M 203*, die SAT *Soemba*, *Ostsee*, *Nienburg*, *Robert Müller 6* und *AF 21* zurück. Am 15.4. laufen die Zerstörer *Z 34*, *Paul Jacobi*, *Z 39*, die T-Bote *T 23*, *T 28*, *T 33*, *T 36* und M-Boote mit einem Geleit ab, das aus den Dampfern *Matthias Stinnes*, *Eberhart Essberger*, *Pretoria*, *Askari* und ca. 20.000 Flüchtlingen besteht. Der noch einmal umkehrende *Z 34* (KKpt. Hetz) wird durch 2 sowj. TKA unter Oblt. Korotkevich und Kptlt. Solodovnikov torpediert, *T 36* und *M 204* bringen den Zerstörer nach Swinemünde. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-04.htm>)

<sup>196</sup> Verluste siehe Fußnote 193.

Deutsches Lazarettsschiff *Posen*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>197</sup> 6.– 25.4.1945 Ostsee / Ostpreußen

Am 6.4. beginnt der von starken Luftstreitkräften unterstützte Angriff der sowj. 3. Weißruss. Front gegen Königsberg, dessen Verteidiger am 9.4. überwältigt werden und am 10.4. kapitulieren müssen. Im Hafen wird der Rumpf des Kreuzers *Seydlitz* gesprengt. Die sowj. Armeen setzen den Angriff nach Westen fort und durchbrechen am 15.4. die Front im Samland. In Pillau haben sich rund 70.000 Flüchtlinge angesammelt, die z.T. auf die Frische Nehrung übergesetzt, z.T. über See abtransportiert werden. Durch Luftangriffe gehen dabei vom 8.-11.4. die Frachter *Mendoza* (5193 BRT), *Vale* (5950 BRT) und *Weserstein* (1923 BRT) verloren, und am 16.4. südl. von Gotland die *Cap Guir* (1536 BRT, 756 Tote). Vor der Küste operieren auch weiterhin die sowj. U-Boote *ShCh-309* und *ShCh-310* ohne Erfolg, bilden aber eine ständige Gefahr für die Transporte. In Pillau wird am 16.4. das dt. *U 78*, das als schwimmendes Kraftwerk zur Stromversorgung eingesetzt ist, von sowj. Heeresartillerie versenkt. Am 16.4. treffen die SAT der 7. AT-Flottille (Kptlt. Eggers) *Soemba*, *Nienburg*, *Ostsee*, *Robert Müller 6*, *Kemphan* und das Artillerie-Schulboot *Drache* zur Unterstützung des Abwehrkampfes bei Fischhausen ein. Am 18.4. wird durch sowj. Luftangriff *Drache* versenkt, *Robert Müller 6* wird beschädigt und anschließend von einem sowjet. Torpedobomber versenkt. Ebenfalls durch sowj. Luftangriff geht 80sm westl. Pillau am 24.4. der dt. Frachter *Huelva* (1923 BRT) verloren.

Am 24./25.4., in der letzten Nacht vor der Einnahme Pillaus, setzen die MFP noch einmal 19.200 Flüchtlinge und Soldaten über. Seit 25.1. wurden über Pillau insgesamt 141.000 Verwundete und 451.000 Flüchtlinge abtransportiert. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-04.htm>).

Deutsches Lazarettsschiff *Pitea*: Lebenslauf und technische Daten siehe Schiffstabelle.

<sup>198</sup> 16.4.– 6.5.1945 Ostsee



Fortsetzung der Evakuierungstransporte von den Landungspunkten in der Weichselniederung nach Hela und von dort weiter nach Westen. Am Abend des 16.4. verlässt ein Konvoi mit 8 Schiffen und Geleitfahrzeugen Hela, wo nach Luftangriff das Flugsicherungsschiff *Boelcke* sinkt. In der Nacht wird das Geleit vor Rixhöft durch das sowj. U-Boot *L-3* (Kpt. 3. Rg. Konovalov) angegriffen, das den Transporter *Goya* (5230 BRT) versenkt, von etwa 7000 Menschen an Bord können nur 334 gerettet werden. Die Transporter *Mercator* (mit ca. 5000 Flüchtlingen) und *Kronenfels* (mit ca. 2500 Flüchtlingen) können die Fahrt nach Westen unbehellig fortsetzen.

Durch Luftangriffe gehen am 19. und 20.4. vor Saßnitz der Dampfer *Altengamme* (5897 BRT) und vor Hela *V 215* und *Königsberg* (180 BRT) verloren. Einem Angriff der sowj. Torpedokutter von Neufahrwasser fällt am 25.4. die *Emily Sauber* (2435 BRT) zum Opfer (fraglich, lt. Ca und St am 28.4. durch Artillerie o. Flugzeuge). Angriffe der U-Boote *K-52* (Kpt. 3.Rg. Travkin) vom 21.-27.4. im Tiefwasserweg vor der Pommernküste und *K-53* (Kpt. 3.Rg. Jaroshevich) am 6.5. auf der Stolpe-Bank haben, soweit bekannt, keinen Erfolg.

Am 20.4. läuft von Hela die *Eberhart Essberger* mit 6200 Menschen, am 21.4. die *Lappland* mit 7700 Menschen nach Westen, am 21.4. werden insgesamt 28.000 Flüchtlinge eingeschifft, am 28.4. transportieren 7 Dampfer 24.000 Menschen ab. Im April werden insgesamt 387.000 Menschen evakuiert.

Am 25.4. werden in Stettin der unfertige Flugzeugträger *Graf Zeppelin*, die Rümpfe von *U 108* und *U 902* sowie 4 Dampfer und Kleinfahrzeuge gesprengt, ehe die sowj. 2. Stoßarmee über die untere Oder hinweg und über Anklam auf Stralsund vorstößt, das am 1.5. erreicht wird, und auch die 19. Armee bei Dievenow nach Wollin übersetzt und auf Swinemünde vorrückt. Das am 2.5. zum Schutz der Brücke bei Wolgast nach Usedom in den Greifswalder Bodden entsandte Linienschiff *Schlesien* läuft bei Greifswalder Oie auf eine brit. Luft-Grundmine und wird nach Swinemünde zurückgeschleppt und hier aufgesetzt (siehe auch 3.-9.5.1945). Am 4.5. wird das Wrack, ebenso die *Lützwow*, gesprengt, im Hafen bleiben weitere Schiffe zurück, während der F.d.Z. (VAdm. Kreisch) mit 5 Dampfern, den Zerstörern *Z 34*, *Z 38*, *Z 39*, *Z 43*, *T 33*, *T 36*, dem Tender *Jagd*, dem Hilfskreuzer *Orion* und dem Flakschiff *Hummel* mit 35.000 Menschen an Bord nach Kopenhagen ausläuft. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-04.htm>)

#### <sup>199</sup> 4.5.1945 Allgemeine Lage / Deutschland

Unterzeichnung der Kapitulation dt. Truppen in Nordwestdeutschland, Dänemark und Holland durch Generaladmiral von Friedeburg und Generalfeldmarschall Montgomery. Die Kapitulations-Bedingungen verbieten das Auslaufen von dt. Seestreitkräften aus den Häfen ebenso wie eine Versenkung oder Beschädigung von Schiffen. Die sog. »Teilkapitulation« tritt am 5.5. um 7 Uhr in Kraft. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-05.htm>)

#### <sup>200</sup> 3.– 9.5.1945 Ostsee

Letzte Evakuierungsfahrten von Hela nach Westen. Vom 1.5 - 8.5. bringen Kleinfahrzeuge und MFP der 13. L-Flottille (KKpt. Wassmuth) von den Landestegen der Weichselniederung noch rund 150.000 Flüchtlinge und Soldaten nach Hela. Am 3.5. laufen die Transporter *Sachsenwald* und *Weserstrom* mit 8550 Flüchtlingen, die T-Boote *T 36* und *T 108* mit je 150 Flüchtlingen nach Westen.

Die nach Inkrafttreten der Kapitulation in Nordwestdeutschland und Dänemark außerhalb der Hoheitsgewässer befindlichen Frachter *Linz*, *Ceuta*, *Pompeji*, der Hilfskreuzer *Hansa* mit den Zerstörern *Hans Lody* (FKpt. Haun), *Friedrich Ihn* (KKpt. Richter-Oldekop), *Theodor Riedel* (KKpt. Blöse), *Z 25* (FKpt. Gohrbandt) und den T-Booten *T 17* (Kptlt. Liermann), *T 19* (Kptlt. Frhr. v. Lutitz), *T 23* (Kptlt. Weinlich), *T 28* (Kptlt. Temming) und *T 35* (Kptlt. Buch) laufen am 5.5. nach Hela und schiffen dort zusammen mit *V 2002*, *M 453*, *V 303* und dem Schulboot *Nautik* 45.000 Flüchtlinge ein, nach Abwehr sowj. Torpedokutterangriffe von Kolberg aus treffen die Schiffe am 6.5. vor Kopenhagen ein, wo die schnellen Kriegsschiffe auf der Reede entladen werden, um nochmals auslaufen zu können. Zusammen mit den von Swinemünde gekommenen Zerstörern *Z 38* (KKpt. Frhr. v. Lyncker), *Z 39* (KKpt. Loerke), dem T-Boot *T 33* (Kptlt. Priebe) laufen *Karl Galster*, *Friedrich Ihn*, *Hans Lody*, *Theodor Riedel*, *Z 25*, *T 17*, *T 19*, *T 23* und *T 28* nochmals am 7.5. Hela an und nehmen bis zum 8.5. früh vor Eintreten der Waffenruhe 20.000 Soldaten und Flüchtlinge an Bord, die am 9.5. in Glücksburg ausgeschifft werden. In der gleichen Nacht laufen die Frachter *Weserberg* und *Paloma* mit 5730 Flüchtlingen aus, der kleine Seebäderdampfer *Rugard* mit 1500 Flüchtlingen wehrt am 8.5. einen Aufbringungsversuch von drei sowjetischen Torpedokuttern ab. Am 9.5., d.h. bereits nach Kriegsende, versenken sowjet. Flugzeuge südlich von Bornholm den Flüchtlingstransporter *Liselotte Friedrich* (517 BRT, ca. 50 Tote ).Insgesamt sind vom 25.1. bis 8.5. aus

dem Raum Danziger Bucht und Pommern etwa 1.420.000 Flüchtlinge über See evakuiert worden. Dabei sind Kurzstreckentransporte innerhalb der Danziger Bucht, die sich auf knapp 600.000 Flüchtlinge beziffern lassen, unberücksichtigt. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-05.htm>)

<sup>201</sup> 7.5.1945 Deutschland / allgemeine Lage

Die bedingungslose Kapitulation der deutschen Wehrmacht wird im Hauptquartier des Generals Eisenhower in Reims unterzeichnet. Sie tritt am 9.5. um Mitternacht in Kraft. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-05.htm>)

<sup>202</sup> 6.5.– 7.6.1945 Dänemark / Norwegen

Besetzung deutscher und von Deutschland besetzter Häfen durch die Alliierten: Dänemark. Am 6.5. läuft ein brit. Verband mit Kreuzer *Birmingham* (Capt. Herbert Williams) und *Dido* sowie den Zerstörern *Zephyr*, *Zealous*, *Zodiac* und *Zest* aus. Er marschiert unversehrt durch die deutschen Minensperren vor dem Skagerrak und läuft am 9.5. in Kopenhagen ein. Hier kapitulieren die dt. Kreuzer *Prinz Eugen* und *Nürnberg*. Als »Flag Officer Denmark« übernimmt VAdm. Vesey-Holt das Kommando. Die Operation wird vom Verband des VAdm. McGrigor mit den Geleitträgern *Searcher*, *Trumpeter*, dem Kreuzer *Norfolk* und den Zerstörern *Carysfort*, *Zambesi*, *Obedient*, *Opportune*, *Orwell* gesichert. VAdm. McGrigor läuft mit dem Kreuzer *Norfolk* und der 30th EG sowie dem Kreuzer *Berwick*, den Zerstörern *Haida* (kanad.) und *Huron* (kanad.) und der 5th EG in Trondheim ein, um das Kommando zu übernehmen und die dt. U-Boote zu verlegen (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-05.htm>)

<sup>203</sup> 9.5.1945 Deutschland / allgemeine Lage

Nach Eintritt der bedingungslosen Kapitulation wird um 00.16 Uhr die Kapitulationsurkunde der dt. Wehrmacht auch im sowjet. Hauptquartier in Berlin-Karlshorst von Generalfeldmarschall Keitel, Generaloberst Stumpff and Generaladmiral von Friedeburg unterzeichnet. Die Regierung Dönitz bleibt zunächst weiter im Amt, residiert mit Zustimmung der Siegermächte in Flensburg-Mürwik, in einer exterritorialen Zone. Auch die Kommandostruktur der Kriegsmarine bleibt bis auf weiteres erhalten. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-05.htm>)

<sup>204</sup> 23.5.1945 Deutschland

Bekanntgabe der Festnahme der Regierung Dönitz durch Offiziere der Siegermächte an Bord des Wohnschiffs *Patria* in der Flensburger Förde. Selbstmord des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Generaladmiral Hans-Georg von Friedeburg. Mit der Wahrnehmung der Geschäfte wird im Auftrag der Siegermächte bis zum 22. Juni 1945 Generaladmiral Warzecha beauftragt. (wlb-stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-05.htm>)

<sup>205</sup> 21.7.1945 Nordsee / Ostsee

Gründung der Deutschen Minenräumdienst- Leitung (DMRL, engl: GM/SA). Auf Grund der Waffenstillstandsbedingung, dass Deutschland die Kriegsminen in Nord- und Ostsee mit eigenem Personal und Fahrzeugen der ehem. Kriegsmarine zu beseitigen habe, erhalten deutsche Seeoffiziere den Auftrag, einen Teil der noch einsatzbereiten Minensuch-Streitkräfte für diese Aufgabe zu organisieren. Deutscher Chef ist KAdm. F. Krauss. Das Personal meldete sich freiwillig, es lebt in Deutschland auf freiem Fuß, in den ehemals besetzten Ländern (Dänemark, Norwegen, Holland) als Kriegsgefangene. Die Personalstärke beträgt 1945 etwa 27.000 Mann. Sie verringert sich bis Herbst 1946 auf 13.000 Mann, u.a. durch Auflösung der Räumdivision in Norwegen. Eingesetzt werden M-Boote, R-Boote, KFK, Sperrbrecher und Minensuch-Trawler, insgesamt 402 Einheiten mit 16.000 Mann Besatzung. — Eine Frist, innerhalb derer die Räumarbeiten erledigt werden müssen, wird nicht gesetzt. Aber ab Herbst 1947 Einschränkung der DMRL auf Drängen der Sowjetunion, die in den Räumverbänden eine verhohlene Aufrüstung der Westzonen sieht. Endgültige Auflösung zum 31.12.1947 bis auf einen Rest von 17 Fahrzeugen, die als „Deutscher Minenräumverband Cuxhaven“ eingesetzt werden. Die DMRL hat in der Zeit ihres Bestehens 5628 Quadratmeilen in der Nordsee und 450 an der westlichen Ostsee freigeräumt. (wlb stuttgart: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-07.htm>)

31. Nov. 16<sup>u</sup> am 16. Leggen mit  
2 Stk Leggen und 1807. 14<sup>u</sup>  
1801 ist fest. Mursch mit  
1806 nach 9. Leggen. 1801 hatte  
Vunreinheit und unbeste  
erst Leggen.

15. III. 0<sup>u</sup> am 9. Leggen eingeleitet und  
festgemacht. 13<sup>u</sup> abgelegt  
2. am 15. Leggen mit 15<sup>u</sup>  
Leggen beendet. 16<sup>u</sup>  
mischer festgemacht.

16. III. 0<sup>u</sup> nach 15. Leggen. 11<sup>u</sup>  
2. am 15. Leggen über dem vor:  
hult. 14<sup>u</sup> abgelegt beendet.  
Flechtillustriert mangelhaft.  
16<sup>u</sup> 2. am 15. Leggen mit 16<sup>u</sup>  
hult 2. am 15. Leggen mit 16<sup>u</sup>  
17<sup>u</sup> abgelegt mit  
3. Fruchter nach Süden.

17. III. 07<sup>u</sup> am 17. Leggen gegen 17. u.

11<sup>u</sup> I. N. O. steigt über mit <sup>32.</sup>  
18. III. 1802. 16<sup>u</sup> am 16. Leggen mit 3. Fruchter  
weiter nach Süden. 19<sup>u</sup> eine  
Treibrinne in 50 m gemischt.  
mehrfach Fliegenschwärm.

19. III. 03<sup>u</sup> eine Mühle in 45 m gemischt.  
07<sup>u</sup> am 17. Leggen mit 1802  
Längs mit 1807. 1808  
2. am 15. Leggen mit 17<sup>u</sup>  
mit 1806, 1802 Mursch  
nach Süden. (1807 vor 1808)

20. III. 07<sup>u</sup> am 17. Leggen mit 1807.  
09<sup>u</sup> am 17. Leggen mit 1807.  
mit 1807 Mursch (1807 vor 1808)  
an die Pflanz festgemacht.  
21<sup>u</sup> Mursch mit 1807, hult  
Leggen 8<sup>u</sup>.

21. III. 24<sup>u</sup> am 24. Leggen in See.  
1. I. N. O. 07<sup>u</sup> am 17. Leggen mit 1807.  
Karlens  
Front. eingeleitet und festgemacht.

- 33.
2. I. Götter kaufen.  
 3. I. An die Werft verholt.  
 4. I. Werft.  
 5. I. Werft.  
 6. I. Zuv. Hobelw. übernommen ver-  
 holt. 19 = Hobelw. beendet, auch  
 Gekern I. verholt.  
 7. I. Gekern I.  
 8. I. + 9. I. Gekern I.  
 10. I. 09<sup>30</sup> Seeblow mit 1208 geleit  
 fahren. (3. Frachtw.)  
 11. I. 24 = M. um den H.K.L. gesäht.  
 08 = An Libm eingelaufen und  
 festgemacht. (Hobelw. Holz).  
 15 = Seeblow mit 1208 und 5  
 Frachtw. nach Pillau.  
 12. I. 11<sup>30</sup> An Pillau eingelaufen und  
 festgemacht.  
 13. I. 10 = Seeblow mit 1208 und 2  
 seitig nach Libm.

- 34.
11. I. 07<sup>30</sup> An Libm eingelaufen und  
 festgemacht. 11<sup>30</sup> wegen Fliegerr-  
 gefahr an Götze verholt. 16<sup>30</sup>  
 Seeblow mit 1208 und 3 Frachtw.  
 nach Götter kaufen.  
 15. I. 15<sup>30</sup> An Götter kaufen eingelaufen  
 und in Gekern I. festgemacht.  
 16. I. 11<sup>30</sup> Nach Gekern II. Zuv. Hobelw.  
 verholt. 14 = Hobelw. beendet,  
 nach Gekern I. verholt. 23<sup>45</sup>  
 Seeblow mit 1208 bei M. um den  
 M. Fagd' fahren.  
 19. I. 06<sup>30</sup> An M. Fagd' angedockt  
 gesichtet, stellt sich als  
 eigener v. an. 13<sup>30</sup> zu Libm:  
 man verweist in Pillau  
 eingelaufen. Auch den Goot  
 wieder bis bei sofort müs-  
 laufen. M. Goots setzen  
 S.O.S. ab. 16 = nieder müs-

18. I. geläufig. 0820. 1 Toten vom  
M-Gut wäpflischt, hatten  
Abgang - 8-9. 1308 hat 2  
Tote gegeben. Wegen ge-  
fährlicher der eigenn Güter,  
wenn nicht wir einläufen.  
16<sup>te</sup> An Pillen eingelaufen  
und festgemacht.

19. I. Gut See klar gemacht, haben  
Wasser im Idem Leich.

20. I. 05<sup>te</sup> An die Wurst verkauft  
zum reguieren von See-  
schäden. 15<sup>te</sup> See klar, hinten  
gleichzeitige Koryphieren.

22<sup>te</sup> Mit gleichzeitige Zusammen  
gehoffen (6 Fracht) F.T.  
Fähnliche Flänzlinge vor/nur  
vor Liban See wachen, würden  
sofort gewinnen.

21. I. 06<sup>te</sup> An Liban eingelaufen

und von Anker gegangen.  
10<sup>te</sup> an die Pior verkauft. 15<sup>te</sup>  
See klar mit 8 Fracht nach  
Pillen. Pillen nicht ange-  
laufen.

22. I. 16<sup>te</sup> An Götter haben einige  
laufen und festgemacht.

23. I. 02<sup>te</sup> Mit 1322 nach Pillen.

08<sup>te</sup> An Pillen eingelaufen  
und von Anker gegangen.

10<sup>te</sup> See klar mit 5 Fracht  
nach Liban. 20<sup>te</sup> M-Gut ablassen.  
1322 hat ein M-Gut zerstört  
und nicht Wasser bekommen.

24. I. 1207 führt um 0420 einen  
schwarzen Anker, weiter M-  
Gut fahren.

25. I. 04<sup>te</sup> Nach Pillen eingelaufen.

1320 An Pillen eingelaufen  
und festgemacht. (140<sup>te</sup> wäpflischt)

...., ab 48: D V Z H, ab 49: D A B V

1941 Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg (518)  
533 BRT, 199 NRT  
54,09 x 8,44 x 4,21 m, 4,90 m  
M= 1940 Christiansen & Meyer, Hamburg  
III Abd., 800 PS, 350 x 550 x 900 mm, 650 mm  
K= 1940 Ottensener Eisenwerk AG, Hamburg, 16, 205  
4800 Korb, 24 Mann

25./30.09.1939 Bauauftrag erteilt  
03.07.1941 Stapellauf  
20.01.1942 Ablieferung  
1942 **MOB. F. D. 64**  
Kriegsmarine: (Ge)  
24.01.1942 **UJ 1207** (Indienststellung)  
1945 USA-Beute  
1945 GM-SA  
1947 freigegeben zum Fischereidienst  
21.06.1947 **FISCHDAMPFER 518 = UJ 1207**  
Fischdampfer-Treuhand GmbH, Bremerhaven (Ge)  
10.07.1947 **FISCHDAMPFER 518 = UJ 1207**  
Fischdampfer-Treuhand GmbH, Bremerhaven (Ge)  
(Chart:) Ludwig Janssen & Co.  
26.08.1947 Umbaubeginn zum Fischdampfer bei Technischer  
Betrieb des Norddeutschen Lloyd, Bremerhaven  
25.05.1948 Probefahrt  
24.05.1948 umbenannt  
1948 **BERNHARD JANSSEN = BX 419**  
Fischdampfer-Treuhand GmbH, Bremerhaven (Ge)  
(Chart:) Ludwig Janssen & Co.  
31.05.1948 1. Ausreise  
20.08.1953 Rückgabeabkommen USA - BRD  
08.11.1954 weiterverkauft  
1954 **BERNHARD JANSSEN = BX 419**  
Ludwig Janssen & Co., Bremerhaven (Ge)  
30.11.1954 verkauft  
1954 **ANDREAS GAYK = BX 419**  
Gemeinwirtschaftliche Hochseefischerei GmbH,  
Bremerhaven (Ge)  
12.1960 verkauft zum Abbruch  
06.01.1961 an Nieuwe Waterweg zum Abbruch in Utrecht



## 12. U-Bootsjagdflottille

Aufgestellt im September 1939 in Wilhelmshaven.  
Aufgelöst im Mai 1945.

### Operationsgebiet:

1939 - 41	Nordsee, Kattegatt
	Französische Atlantikküste
1942 - 43	Norwegen, Polarküste
1944 - 45	Finnenbusen, östliche Ostsee

### Flottillenchefs:

KKpt. Korn (Hans)	09.39 - 09.40
KKpt. Dr. Brandt (Günther)	09.40 - 12.42
KKpt. Köplin	12.42 - 05.45



### Einheiten:

Fischdampfergruppe:	
121	Jochen (+ 2.9.40), Fritz Busse (=> UJ 1401)
122	Berlin (=> UJ 1402)
123	Franz Dankworth
124	Heinrich Günther
125	Johs. Klatte (=> V 1107), Böhmen

Walfängergruppe:	
A	Treff IV (=> UJ 1415)
B	Treff V (+ 23.4.40)
C	Treff VII (=> UJ 1416)
D	Treff VIII (+ 7.7.40)
E	Rau IV
F	Rau V

126	Steiermark (+ 18.7.40), Mob-FD 33
127	Mecklenburg (=> UJ 1403)
128	Franken (=> UJ 1404)
129	Mob-FD 81
130	Mob-FD 5

G	Treff I (=> UJ 1414)
H	Treff II (=> UJ 1412)
J	Treff III (=> UJ 1411)
K	Treff VI (=> UJ 1413)

ab 1941:

Fischdampfergruppe:	
1201	<u>Mob-FD 33</u>
1202	<u>Franz Dankworth</u>
1203	<u>Heinrich Günther</u>
1204	<u>Böhmen</u> (+ 26.10.42)
1205	<u>Mob-FD 81</u> (+)
1206	<u>Mob-FD 5</u>
<u>1207</u>	<u>Mob-FD 64</u>
1208	<u>Gotland</u> ( <i>Neubau</i> )
1209	KUJ 21
1210	KUJ 13, Zeebrügge (+ 16.5.44)

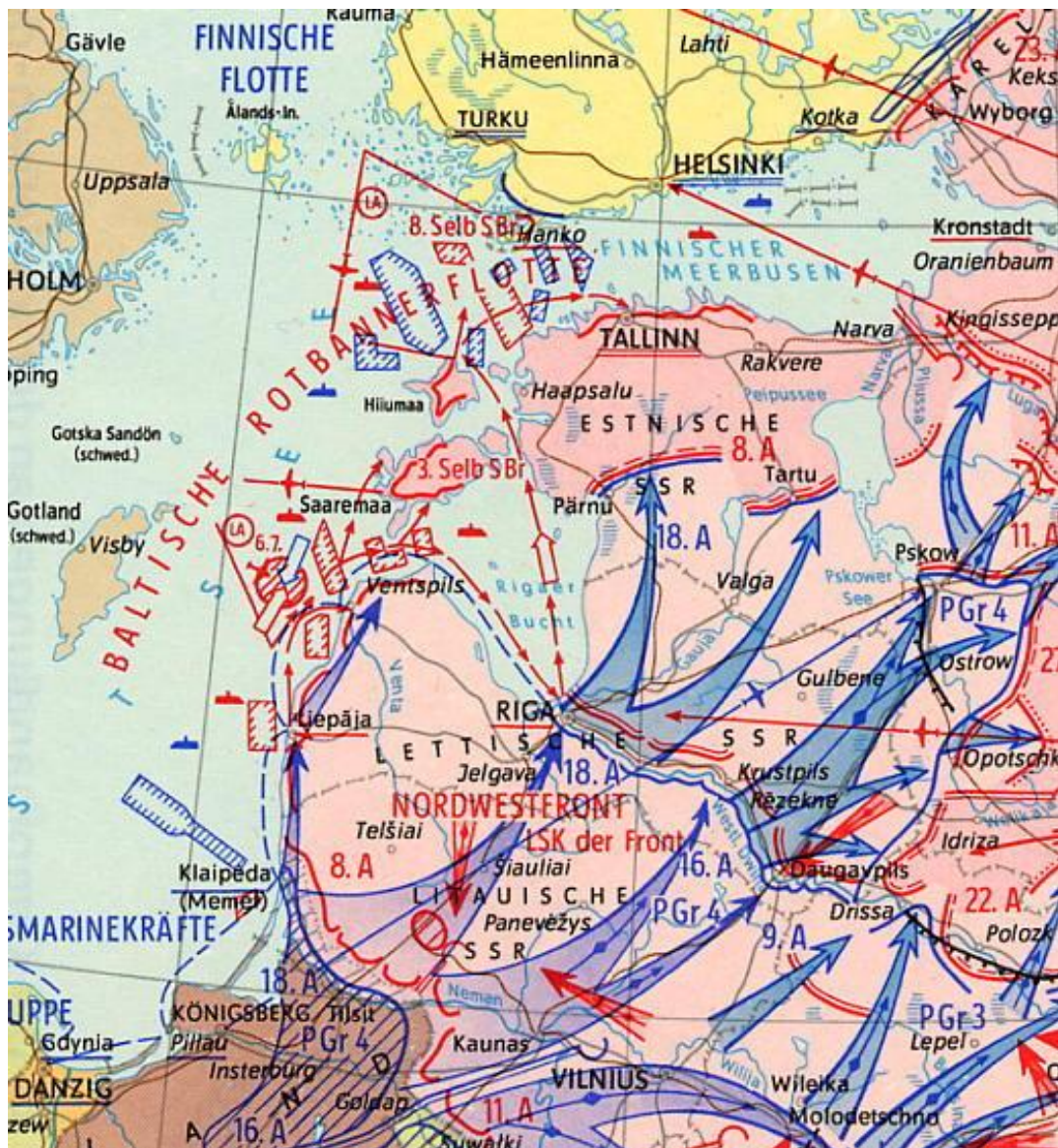
Walfängergruppe:	
1211	<u>Rau X</u> (+ 20.12.44)
1212	Rau IX (=> V 6505)
1213	Rau IV (+ 3.11.41)
1214	Rau V (+ 4.10.43), Wangeroog ( <i>Neubau</i> )
1215	<u>Star XIV</u> (=> V 6503)
1216	Star XXI (+ 26.8.42)
1217	Star XXII (+ 11.9.43)
1218	<u>Torlyn</u> (=> V 6506)

Kriegs-Ubootsjäger:	
1219	KUJ 1 (+ 20.10.44)
1220	KUJ 8 (+ 12.10.44)
1221	KUJ 15 (+ 12.11.44)
1222	KUJ 23
1223	KUJ 25 (+ 12.11.44)
1224	KUJ 10 (+)
1225	KUJ 12

Neubauten:	
1226	<i>nicht besetzt</i>
1227	Skolpenbank ( <i>Neubau</i> , + 1945)
1228	Gauleiter Telschow ( <i>Neubau</i> )
1229	Fock & Hubert ( <i>Neubau</i> )
1230	Potsdam ( <i>Neubau</i> )
1231	Falkland
1232	Südwind



## Die Konfrontation der Seestreitkräfte in der Ostsee 1941

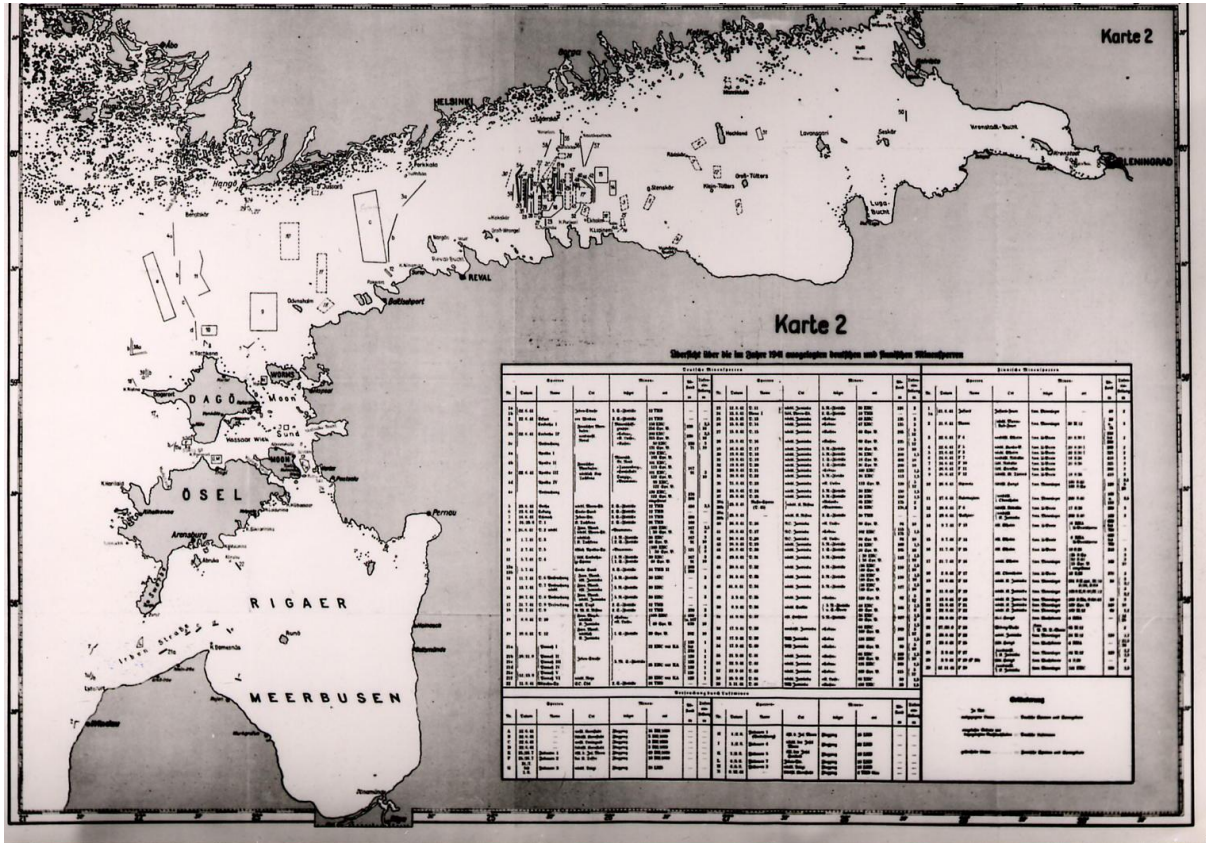


**Finnischer Meerbusen  
mit den Inseln Suursaari, Tytärsaari, Lavansaari und Seiskari**

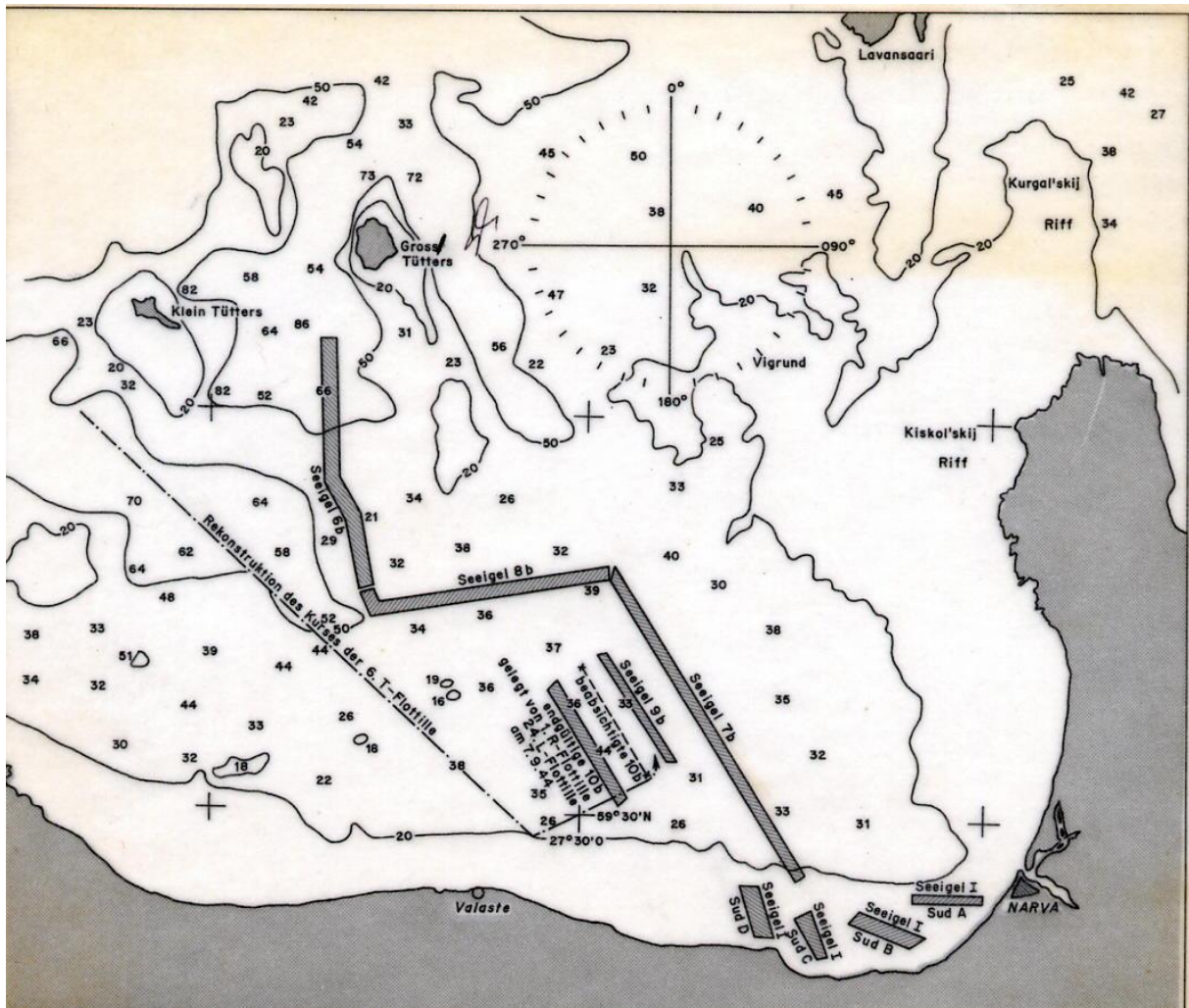




# Minenverseuchung der Ostsee im Laufe des Jahres 1941

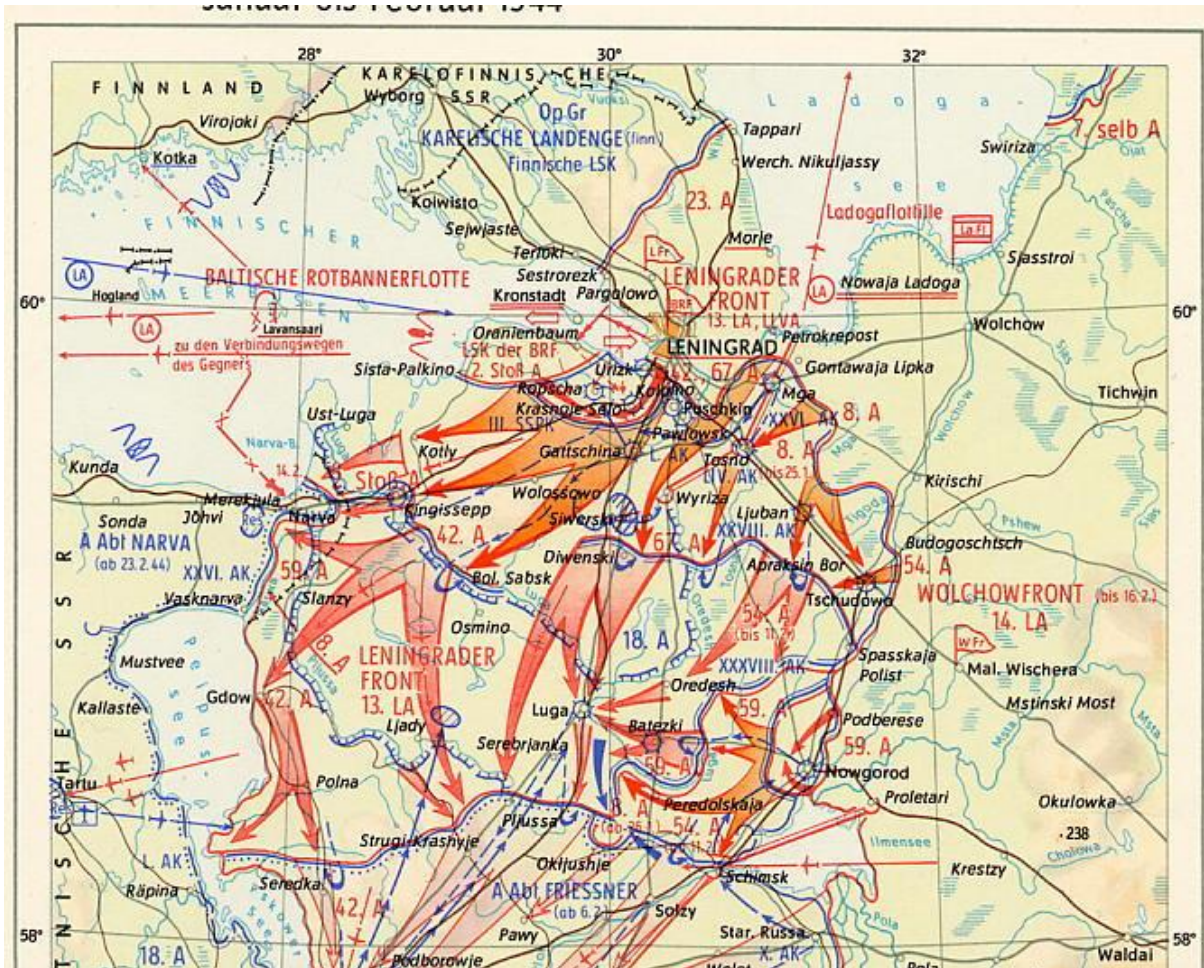


## Die Entwicklung des Seeigel-Sperrgebietes

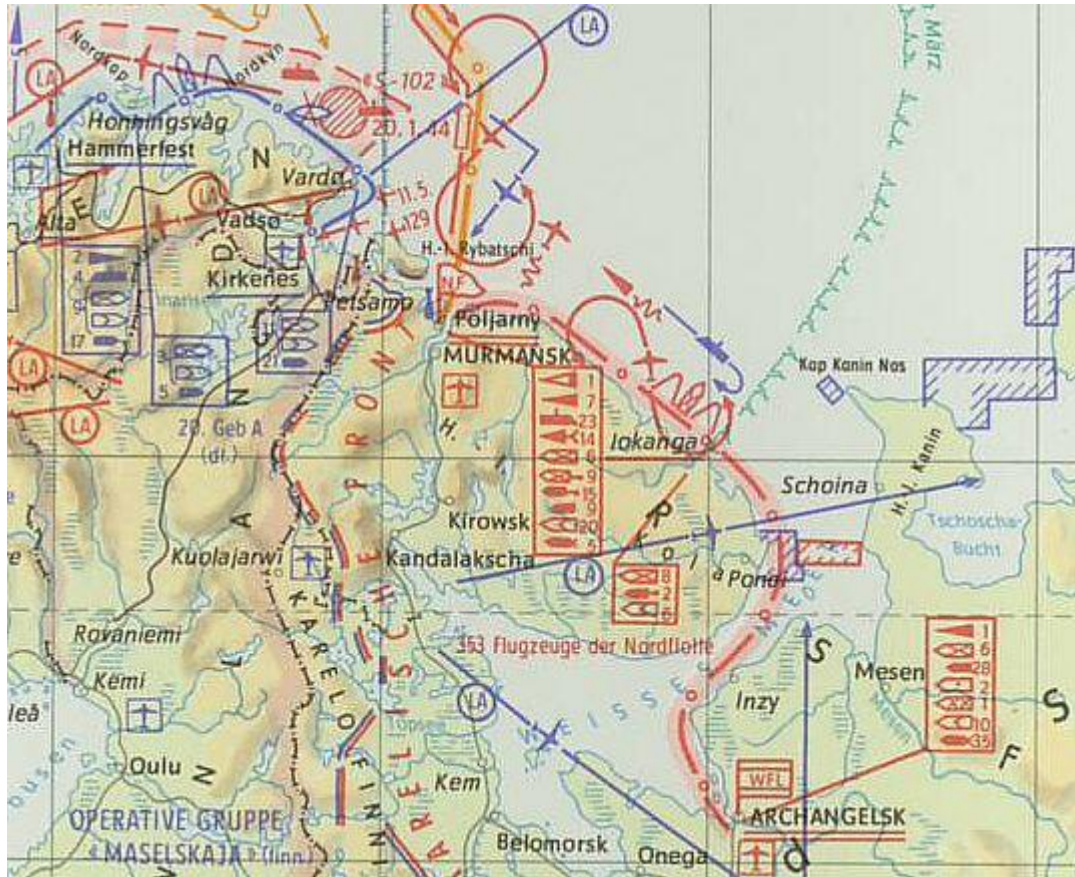




**Sowjetische Kampfhandlungen im Bereich der dt. Heeresgruppe Nord  
Januar bis Februar 1944**

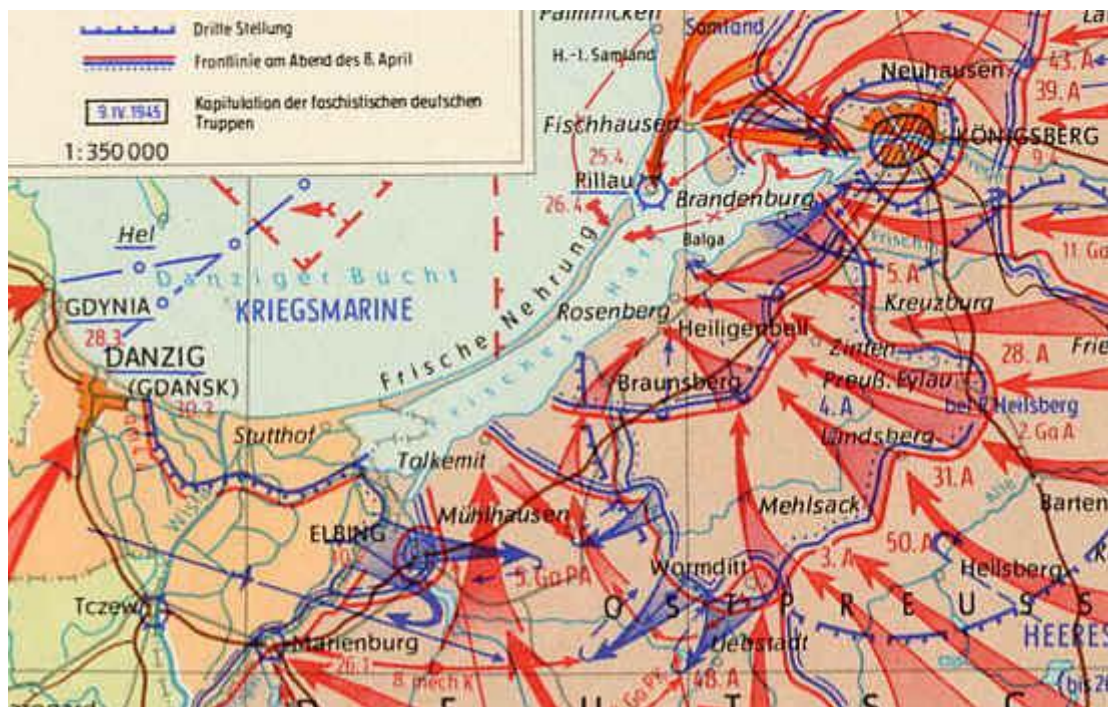


## Umkämpfter Küstenweg zwischen Nordkap und Weißem Meer Frühjahr 1944





## Sowjetischer Ansturm auf Ostpreußen und das Frische Haff 1945



***Bilder des Mobilmachungsfischdampfers Mob-FD 64 als  
UJ 1207, Bernhard Janssen und Andreas Gayk:***



*Bild 1: UJ 1207 (Mob-FD 64)  
KM, Stapellauf 1941, 533 BRT*



*Bild 2: UJ 1207 (Mob-FD 64)  
Stapellauf 1941*



*Bild 3: UJ 1207 (Mob-FD 64)  
Stapellauf 1941*



*Bild 4: 12. UJ-Flottille*



*Bild 5: UJ 1207 (Mob-FD 64)  
Stapellauf 1941*



*Bild 6: Hans Korporal, Maschinenmaat auf  
UJ 1207 (rechts im Bild)*

Bildnachweis:

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart



**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 7: Maschinisten von UJ 1207 beim Blinkern*



*Bild 8: Im Februar 1943 auf UJ 1207e*



*Bild 9: Hans Korporal im Maschinenraum von UJ 1207*



*Bild 10: Hans Korporal im Maschinenraum von UJ 1207*



*Bild 11: Hans Korporal, Maschinenmaat, aufgenommen am 10.09.1942 in Helsinki durch den Fotografen Sarja Sampo*

Bildnachweis:

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

© JÜRGEN RUHARDT, KRONSTÄDTER STRASSE 75, 45701 HERTEN

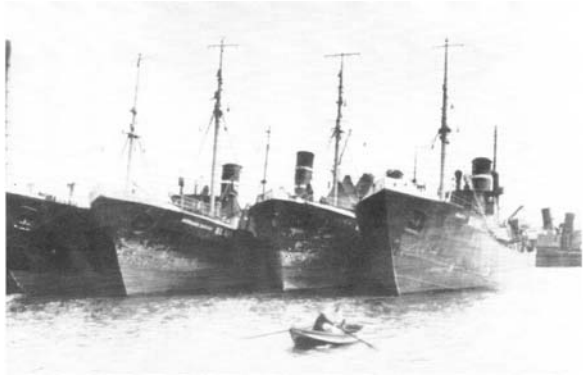
**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



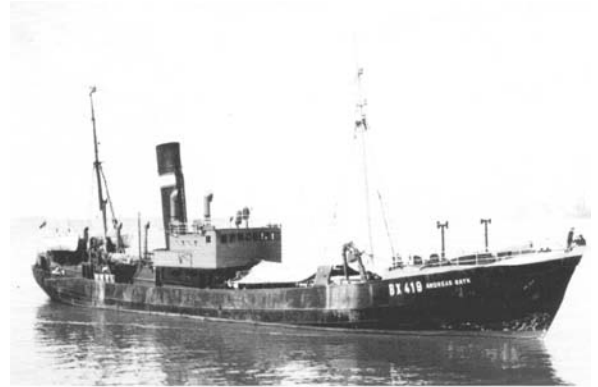
*Bild 12: 12. UJ-Flottille*



*Bild 13: BX 419 Bernhard Janssen  
– ex UJ 1207(Mob-FD 64)*



*Bild 14: BX 419 Bernhard Janssen  
– ex UJ 1207(Mob-FD 64)*



*Bild 15: BX 419 Andreas Gayk  
– ex UJ 1207(Mob-FD 64)*

Bildnachweis:

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

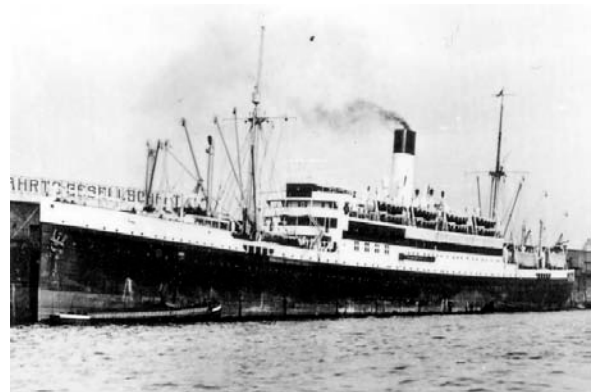
Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

© JÜRGEN RUHARDT, KRONSTÄDTER STRASSE 75, 45701 HERTEN

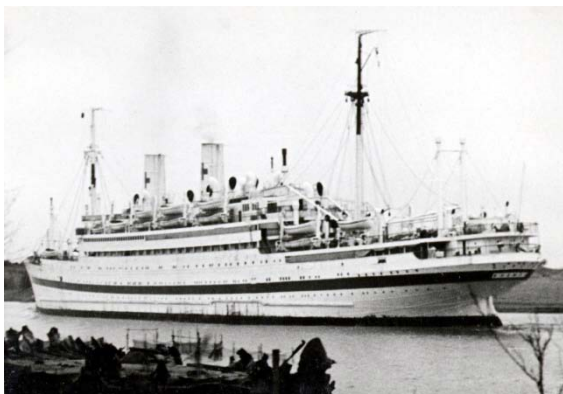
***Bilder anderer an den Ereignissen beteiligter Schiffe:***



*Bild 16: Albert Jensen (als Professor Popov, UdSSR) Stinnes, Stapell. 1939, 5450 BRT*



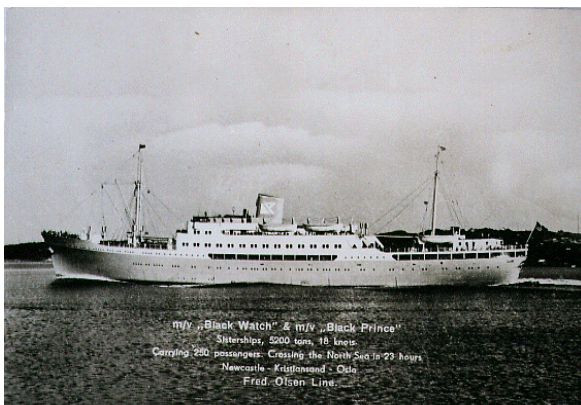
*Bild 17: Antonio Delfino  
Hamburg-Süd, Stapellauf 1921, 13589 BRT*



*Bild 18: Berlin  
NDL, Stapellauf 1925, 15286 BRT*



*Bild 19: Birmingham  
Royal Navy, Stapellauf 1936, 11350 t*



*Bild 20: Black Watch  
Fred Olsen, Norw., Stapellauf 1939, 5035 BRT*



*Bild 21: Brummer II (ex Olaf Tryggvason)  
KM, Stapellauf 1932, 1860 t*

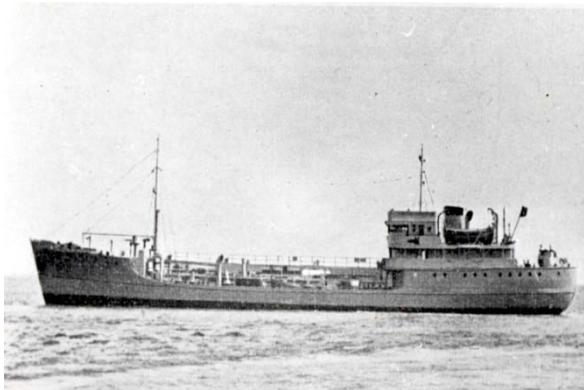
**Bildnachweis:**

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart



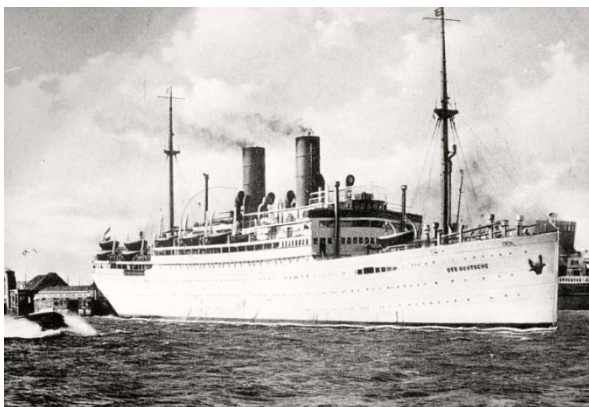
**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 22: Clara*  
Schwesterschiff von Else, Stap. 1941, 638 BRT



*Bild 23: Danzig*  
Stapellauf 1925, ab 1942 Posen, 1104 BRT



*Bild 24: Der Deutsche*  
Deutsche Arbeitsfront, Stap. 1924, 11453 BRT,  
ex Sierra Morena



*Bild 25: Dora Oldendorff*  
Egon Oldendorff, Stapellauf 1896, 2730 BRT



*Bild 26: F 3 Hai*  
KM, Stapellauf 1935, 1028 t, ex Sierra Morena



*Bild 27: Fairplay X,*  
Fairplay, Stapellauf 1918, 141 t

**Bildnachweis:**

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



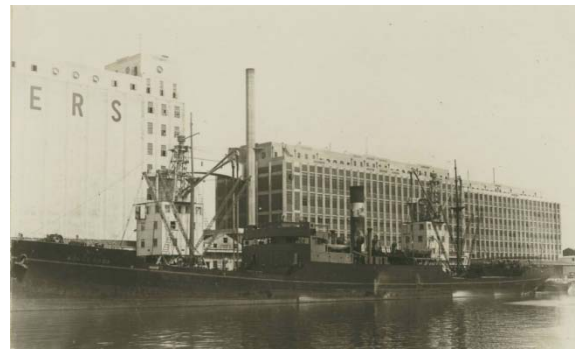
*Bild 28: Fuchs (ex M 130)  
KM, Stapellauf 1919, 630 t, ab 1928 Fuchs*



*Bild 29: Gaasterland, NL (ab 1940 Adele)  
Stapellauf 1939, 397 BRT*



*Bild 30: Gneisenau  
KM, Stapellauf 1936, 38900 t*



*Bild 31: Heinrich Schulte (als Mount Ossa)  
Atlas-Reederei, Stap. 1918, 5056 BRT*



*Bild 32: Implacable  
Royal Navy, Stapellauf 1942, 32100 t*



*Bild 33: Implacable  
Royal Navy, Stapellauf 1942, 32100 t*

**Bildnachweis:**

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart



**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 34: K 2  
KM, Stapellauf 1942, 1420 t*



*Bild 35: K 3  
KM, Stapellauf 1941, 1420 t*



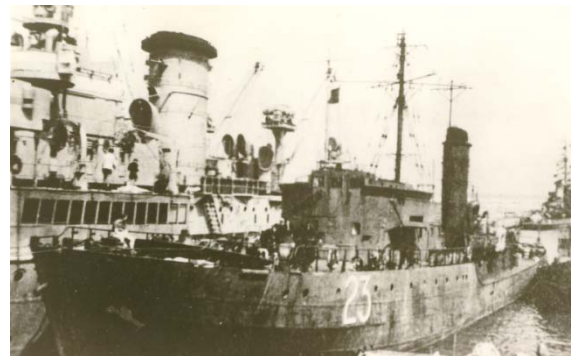
*Bild 36: Kaiser  
Hapag, Stapellauf 1905, 1920 t*



*Bild 37: KFK 102  
KM, Stapellauf 1943, 110 t*



*Bild 38: KUJ 15  
KM, Stapell. 1943, 1944 UJ 1221, 542 BRT*



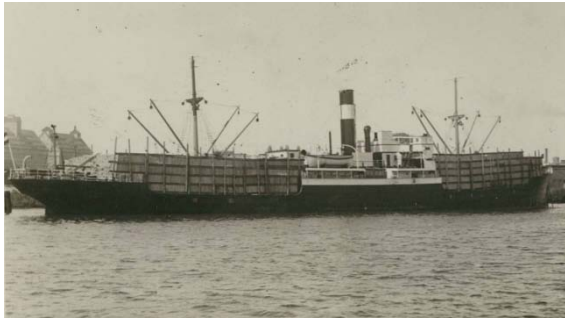
*Bild 39: KUJ 23  
KM, Stapell. 1943, 1944 UJ 1222, 542 BRT*

**Bildnachweis:**

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 40: Leese  
Schuchmann, Stap. 1922, 2624 BRT*



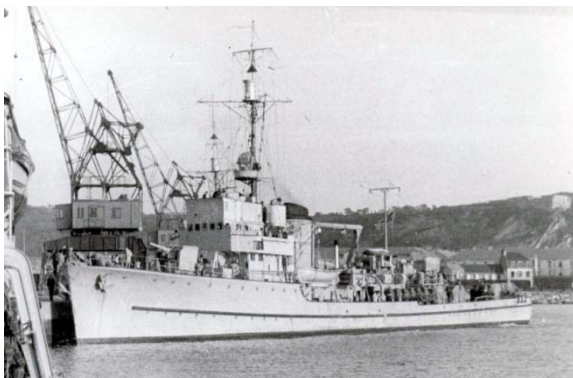
*Bild 41: M 4  
KM, Stapellauf 1937, 874 t*



*Bild 42: M 15  
KM, Stapellauf 1939, 682 t*



*Bild 43: M 19  
KM, Stapellauf 1939, 874 t*



*Bild 44: M 29  
KM, Stapellauf 1940, 874 t*



*Bild 45: M 343  
KM, Stapellauf 1941, 775 t*

**Bildnachweis:**

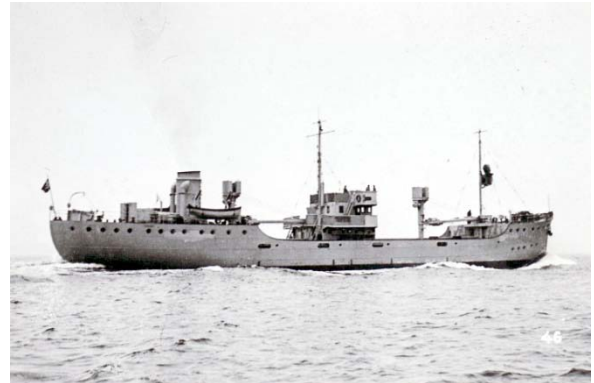
Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

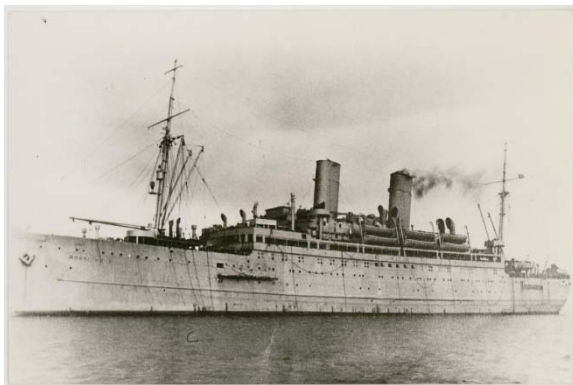
**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



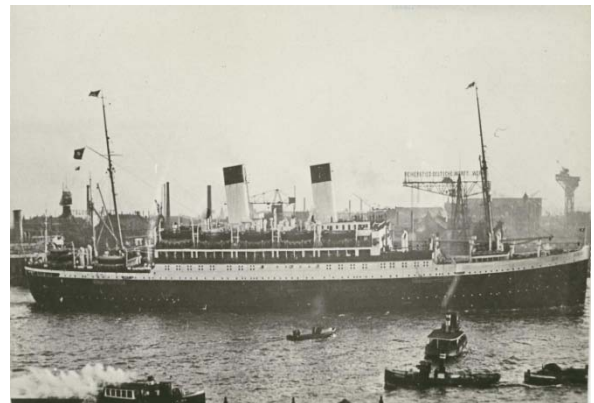
*Bild 46: Mathias Stinnes  
Hugo Stinnes, Stapellauf 1937, 5337 BRT*



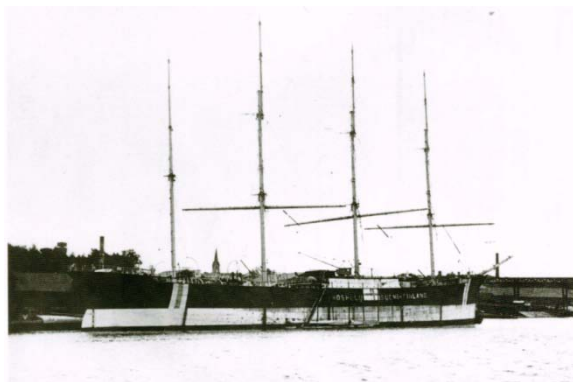
*Bild 47: Memel  
KM, Stapellauf 1937, 1057 t*



*Bild 48: Monte Rosa  
Hamburg-Süd, Stapellauf 1930, 13882 BRT*



*Bild 49: Monte Sarmiento  
Hamburg-Süd, Stapellauf 1924, 13625 BRT*



*Bild 50: Moshulu  
Gustav Erikson, Mariehamn/Finnland,  
Stapellauf 1904, 3116 BRT*



*Bild 51: Moshulu  
Gustav Erikson, Mariehamn/Finnland,  
Stapellauf 1904, 3116 BRT*

Bildnachweis:

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

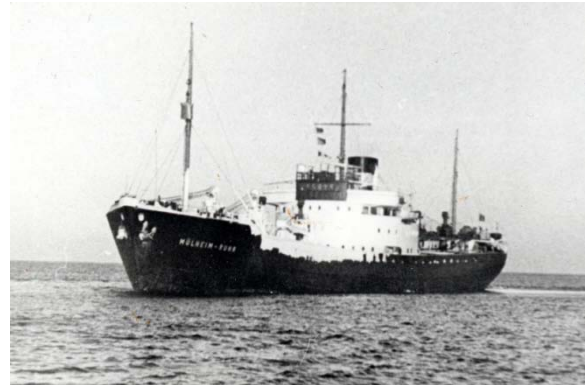
Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart



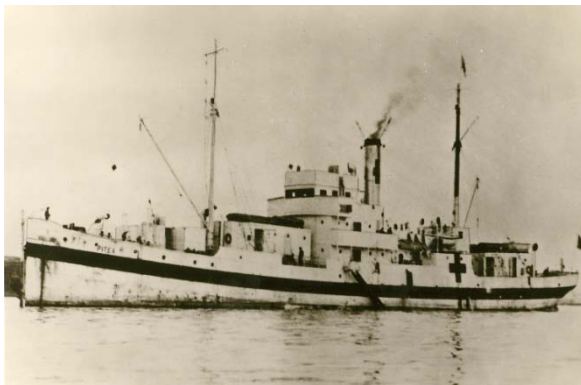
**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 52: MRS 25  
KM, Stapellauf 1941, 4000 BRT*



*Bild 53: Mülheim-Ruhr  
Hugo Stinnes, Stapellauf 1937, 5557 BRT*



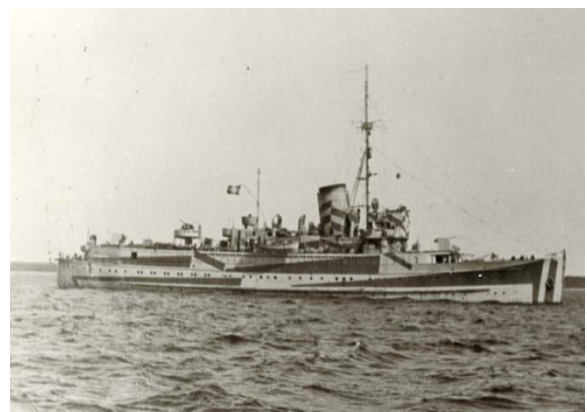
*Bild 54: Pitea  
H. M. Gehrrens, Stapellauf 1902, 962 BRT*



*Bild 55: Pretoria  
Deutsche Ostafrika Linien, St. 1936,  
16662 BRT*



*Bild 56: R 27  
KM, Stapellauf 1938, 126 t*



*Bild 57: Roland  
NDL, Stapellauf 1927, 2436 BRT*

**Bildnachweis:**

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

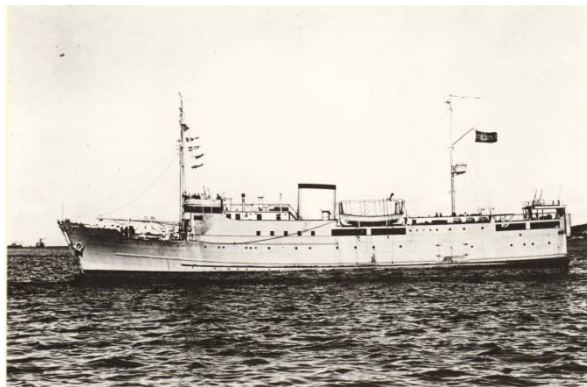
**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 58: Rüdeshimer  
DDG Hansa, Stapellauf 1940, 2072 BRT*



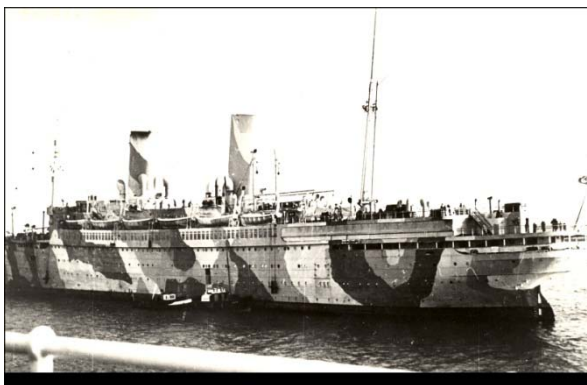
*Bild 59: Scharnhorst  
KM, Stapellauf 1936, 38900 t*



*Bild 60: Skagerak  
Christiansand D/S, Stapellauf 1939, 1940  
Skagerrak, KM, 1281 BRT*



*Bild 61: Steuben (1939)  
NDL, Stapellauf 1922, 14660 BRT*



*Bild 62: Steuben  
NDL, Stapellauf 1922, 14660 BRT*



*Bild 63: Stormarn  
Robert Bornhofen, Stapellauf 1919, 1459 BRT*

**Bildnachweis:**

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 64: Südmeer  
Hamburger Walfang-Kontor, Stapellauf 1902,  
8133 BRT*



*Bild 65: T 3  
KM, Stapellauf 1938, 1088 t*



*Bild 66: T 5  
KM, Stapellauf 1937, 1088 t*



*Bild 67: Tirpitz  
KM, Stapellauf 1939, 52600 t*

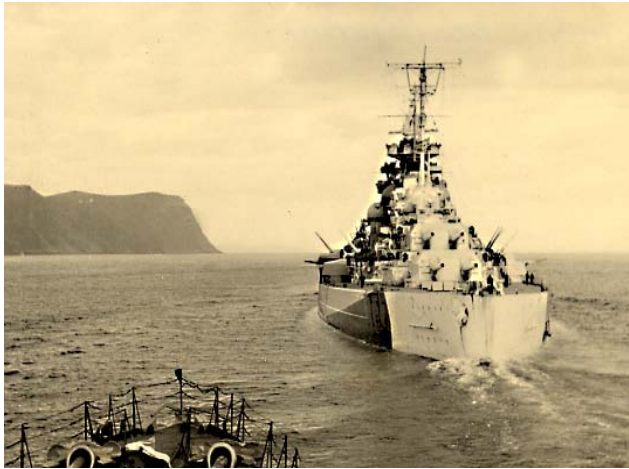
Bildnachweis:

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart



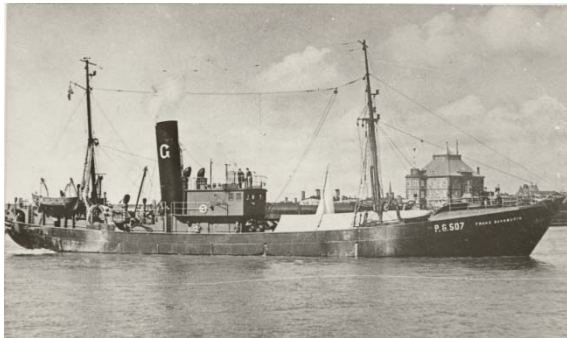
**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 68: Tirpitz  
KM, Stapellauf 1939, 52600 t*



*Bild 69: UJ 121 (ex Jochen)  
KM, Stapellauf 1939, 525 BRT*



*Bild 70: UJ 123 ( als Franz Dankworth)  
KM, Stapellauf 1936, 464 BRT*



*Bild 71: UJ 123 ( ex Franz Dankworth)  
KM, Stapellauf 1936, 464 BRT*



*Bild 72: UJ 1204 (ex Böhmen)  
KM, Stapellauf 1940, 497 BRT*



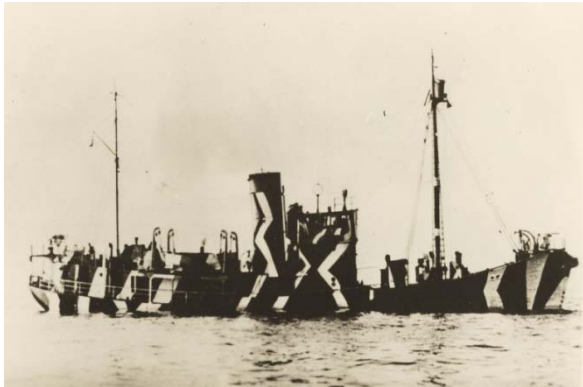
*Bild 73: UJ 1211 (ex Rau X)  
KM, Stapellauf 1941, 397 BRT*

**Bildnachweis:**

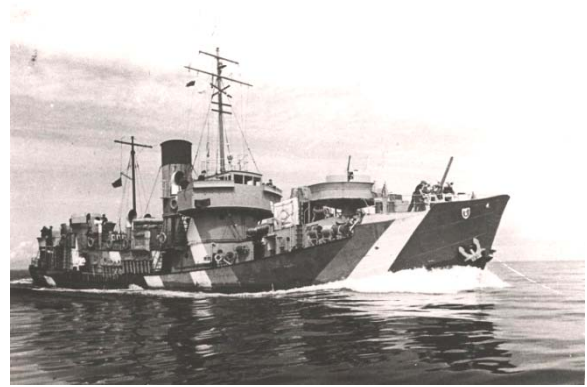
Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

**BILDANHANG ZUM  
TATSACHENBERICHT MIT U – JÄGER „UJ – 1207“  
DES MATR. OB. GEFR. HANS JORKIEWIECZ, F. P. M. 01630**



*Bild 74: UJ 1215 (ex Star XIV)  
KM, Stapellauf 1929, 248 BRT*



*Bild 75: UJ 1218 (ex Torlyn)  
KM, Stapellauf 1929, 247 BRT*



*Bild 76: Umitas  
Deutsche Walfang, Stapellauf 1937, 21846  
BRT*



*Bild 77: Wilhelm Gustloff  
Deutsche Arbeitsfront, Stapellauf 1937, 19350  
BRT*



*Bild 78: Wilhelm Gustloff  
Deutsche Arbeitsfront, Stapellauf 1937, 19350  
BRT*



*Bild 79: Wilhelm Gustloff  
Deutsche Arbeitsfront, Stapellauf 1937, 19350  
BRT*

**Bildnachweis:**

Bild 3, 19, 37, 50, 77: Sammlung Jürgen Ruhardt, Herten.

Bild 68: Sammlung Claus Rothe, Berlin. Bild 5, 6, 7, 8, 9, 10 11: Privataufnahmen Bert Korporal, Hannover. Alle anderen Bilder: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

## **Auffindung von vier Wracks der 12. U-Jagdflottille im Sommer 2020**

Das Zentrum für Unterwasserforschungen der Russischen geografischen Gesellschaft hatte den Auftrag, das in der Ostsee verschollene sowjetische U-Boot M-96 aufzufinden. Die Expedition lief unter dem Namen „Bow to the ships of the Great Victory“, also in etwa „Verneigung vor den Schiffen des Großen Sieges“.

Hierbei wurde im Mai 2020 zufällig das Wrack von UJ 1204 nahe der Insel Малый Тютерс (Maly Tjuters bzw. Pien-Tytersaari oder Klein Tütters) gefunden.

Bald darauf wurden auch die Wracks von UJ 1205, UJ 1211 und UJ 1216 entdeckt, alle im Bereich der damaligen Seeigel-Minensperre im Finnenbusen.

Anhand der nun exakt datierten Untergangsorte konnten anhand einer Analyse der Daten und Archivdokumente durch den wissenschaftlichen Leiter der Expedition, den Historiker Miroslav Morozov, die Gründe für den Untergang der deutschen U-Boot-Jäger ermittelt werden.

Insbesondere wurde die offizielle Version verneint, dass UJ 1211, das am 7. August 1942 sank und UJ 1204, das am 26. Oktober 1942 sank, in eigene deutsche treibende Minen, die sich von der Seeigel-Minensperre losgerissen hatten, fuhren.

Die Ergebnisse einer Studie der deutschen U-Bootjäger, die in der Nachbarschaft von Pien-Tytärsaari (Klein-Tütters) entdeckt wurden, eine Analyse der Daten und Archivdokumente, die durch den wissenschaftlichen Leiter der Expedition, den Historiker Miroslav Morozov, durchgeführt wurde, machten es möglich, nicht nur die Untergangsorte, sondern auch die Gründe für den Untergang der deutschen Jäger zu ermitteln. Es stellte sich heraus, dass sie in einer Tiefe von etwa 70 Metern in einer kurzen Distanz zueinander lagen, klar in den Koordinaten des sowjetischen Minenfeldes 19-A, das am 15 Juli 1942 ausgelegt wurde.

An beiden Wracks konnten Beschädigungen im Bereich der Bugpartien festgestellt werden, die entstehen, wenn die Schiffe in Minenfelder fahren.

Das Wrack des U-Boot-Jägers UJ 1205, das nach Kollision mit dem deutschen Minensucher M 29 am 01. Dezember 1942 sank, liegt in 60 m Tiefe und weist eine kollisionsbedingte Beschädigung in Höhe des Maschinenraums auf.

Am 26. August 1942 wurde UJ 1216 durch das sowjetische Torpedoboot TK-152, Typ D-3, unter dem Kommando des Oberleutnants Pjanov Maxim Mironovich torpediert. Das deutsche Schiff explodierte und verschwand innerhalb von 30 Sekunden unter Wasser. Jetzt liegt das Wrack in einer Tiefe von 55 Metern. Es war in zwei Teile zerbrochen, behielt aber sowohl die Brücke und die Bugbewaffnung in der Form von 88-mm und 20-mm-Kanonen und sogar eine Schiffsglocke. Mironovich wurde für seinen Erfolg mit dem Orden des Patriotischen Krieges zweiter Klasse ausgezeichnet.

Das Wrack des U-Bootes M-96 konnte nach einer pandemiebedingten Unterbrechung am 13. Juli 2021 nach einer insgesamt dreijährigen Suche im nördlichen Bereich der Narwa-Bucht, jetzt Estland, in einer Tiefe von 42 Metern lokalisiert werden. Es war am 10. September 1944 auf eine deutsche Mine gelaufen und mit der gesamten Besatzung (22 Mann) untergegangen.

(<https://www.rgo.ru/en/article/m-96-submarine-found-bottom-gulf-finland-its-first-captain-was-alexander-marinesko>); Stand September 2021.

([https://de-de.facebook.com/subzoneltd/posts/3290069371050748?\\_\\_tn\\_\\_=-R](https://de-de.facebook.com/subzoneltd/posts/3290069371050748?__tn__=-R)); Stand September 2021

Name	Bauwert	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>Adele</b> (dt. Torpedotransporter)	C. van der Giessen, Krimpen, 168	1939	397		60,8	9,06	3,31	800e	11	Karl Gross, Bremen	11	Gebaut als niederl. Motorfrachtschiff <b>Gaasterland</b> . Scheepvaart en Steenkolen Mij. Rotterdam; 14.5.40 deutsche Beute; Zwiifahrt: <b>Adele</b> (K. Gross); August 1940 <b>RO 17</b> . Transporter Unternehmen Seelöwe; 5.11.41 Hilfsbeischiff; 19.1.42 freie Fahrt (Flensburg-Ekensunder DSG); 7.7.-30.12.42 Umbau zum Torpedotransporter; 1943 KM-Werft Wilhelmshaven; 3.8.44 T-Stoff-Transporter Torpedo-Kommando/ 30.8.1945 zurück an NL als <b>Gaasterland</b> ; 1966 <b>Ster</b> , Cia. Bolama S.A., Panama; 30.8.68 80 sm vor Syrakus ausgebrannt, Wrack eingeschleppt, zum Verkauf.
<b>Albert Jensen</b> (dt. Frachter)	Flensburg	1939	5450		126,7	18,40	6,50	4600	14	Hugo Stinnes Linien, Hamburg	38	(15.07.39) Unter dem Namen <b>Flensburg</b> gebaut. 16.01.40 Baustopp und an der Bauwertf aufgelegt. 18.04.41 nach Kopenhagen zur Burmeister & Wain Werft geschleppt. 07.09.41 umbenannt in <b>Albert Jensen</b> . 31.3.44 fertiggestellt und im Mai 1944 in Dienst. Am 24.3.45 eine einzige Fahrt als Flüchtlingstransporter. Nach Beschädigung durch Fliegerbomben und Grundberührung am 07.04.45 durch Schlepper <b>Pregel</b> nach Hela geschleppt. 9.4.45 auf dieser Reise erneut von sowjetischen Flugzeugen angegriffen und in Brand gesetzt. Am 09.04.45 auf Reede von Hela ausgebrannt und durchgebrochen. 1947 durch sowjetische und polnische Bergungsunternehmen gehoben und zur Rumpfrepatur nach Gdynia geschleppt. Später zur Fertigstellung nach Leningrad. 1959 für die Baltic Shipping Co., Leningrad als <b>Professor Popov</b> in Dienst gestellt und 1972 in der UdSSR abgebrochen.
<b>Antonio Delfino</b> (dt. Wohnschiff/ Verwundetentransportschiff)	A.G. Vulcan, Hamburg, 631	1921	13589		160,40	19,51	8,00	7800i	14,5	Hamburg-Süd, Hamburg	211	<b>Antonio Delfino</b> (10.11.21) 16.3.22 als Passagierschiff <b>Antonio Delfino</b> ; 1932 <b>Sierra Nevada</b> (NDL); 1934 <b>Antonio Delfino</b> ; 17.4.40 Kasemenschiff KM-Werft Kiel; 1.2.44 Admiral der Uboote, Gotenhafen; 3.45 Verwundetentransportschiff/ 1.10.45 brit. Beute; 4.10.46 Truppentransporter <b>Empire Halladale</b> ; 1.2.56 zum Abwracken an Annot Young, Dalmir.
<b>Banco</b> (Norw. Motortanker)	Glommens Mek. Verk., Fredrikstad, 91	1940	462		47,55	7,80	8,07	525		Edvin Endresen, Stavanger		<b>Banco</b> wurde am 12.11.1943 bei heftigem Schneetreiben durch <b>Nki 11</b> (ex <b>Alk</b> ) gerammt und kieloben nach Berlevag geschleppt; 1946 geborgen und repariert. 1948 <b>Paust</b> , Haugesund. 1971 <b>Karolos K.</b> , Griechenland. 1979 <b>Mark V</b> , 1980 <b>Hellenic I</b> , 1981 <b>Jet IV</b> , alles Griechenland. 1987 abgebrochen.
<b>Berlin</b> (dt. Lazarettsschiff)	Bremer Vulcan, Vegesack, 614	1925	15286	23480	174,30	20,98	9,04	12000i	16,5		165 400 Kr.	<b>A = Berlin</b> (23.3.25) 17.9.25 als Passagierschiff <b>Berlin</b> ; 16.7.39 Swinemünde Kesselexplosion; Reparatur und manövernäßige Ausrüstung zum Lazarettsschiff; 23.8.39 i. D. Lazarettsschiff <b>A</b> . Sanitätsamt Ost; 31.1.45 bei Swinemünde auf Mine, beim Einschleppen gesunken auf ebenem Kiel; nach erneutem Minentreffer Ausrüstung bis 5.2.45 abgeborgen, Schiff aufgegeben. 1948 gehoben; 3.9.51 - 2.5.57 repariert Warnowwerft, sowj. <b>Admiral Nachimov</b> ; 1.9.86 gegen 00.10 h 8 sm gesunken vor Noworossijsk, Schwarzes Meer, nach Kollision mit <b>Piotr Wassjew</b> ; 398 Tote.
<b>Birmingham</b>	Royal Dockyard, Devonport	1936		11350	180,29	18,82	5,18	75000	32,5	Royal Navy	809	<b>Birmingham</b> (1.9.36), zunächst China-Station, bei Ausbruch des II. Weltkrieges Home Fleet. April/Mai 1940 Norwegenfeldzug. 1941 Geleiti von Transportschiffen in den Nahen Osten. Mai 1941 Beteiligung an Jagd auf <b>Bismarck</b> . 1942 Eastern Fleet. 28.11.1943 durch <b>U 407</b> im Mittelmeer torpediert und schwer beschädigt. Ab Ende 1944 Home Fleet. Vorstöße gegen die norw. Küste. 9.5.45 Einlaufen im Verband in Kopenhagen. Nach Kriegsende Einsätze im Fernen Osten, Südatlantik und Mittelmeer. 1952 Einsatz im Koreakrieg. 1959 außer Dienst, 1960 abgewrackt Inverkeithing.
<b>Black Watch</b> (dt. Wohnschiff)	Akers Mek. Verkst. A/B, Oslo, 474	1939	5035	5800	117,58	16,15	5,64	7000e	18	A/S Ganger Rolf (Fred Olsen), Oslo	73	<b>Black Watch</b> (...39) als norwegisches Motorpassagierschiff <b>Black Watch</b> für den Kristiansand - Newcastle - Oslo - Dienst; im September 1939 in Oslo aufgelegt; 28.08.40 Wohnschiff "Befehlshaber der U-Boote Kirkenes"; 1943 verlegt, U-Bootstützpunkt Hammerfest; 4.5.45 gemeinsam mit <b>U 711</b> durch Fliegerbomben von Avenger- und Wildcat-Flugzeugen der Trägergruppe <b>Queen</b> , <b>Searcher</b> und <b>Trumpeter</b> bei Kilbott nahe Harstad/Norwegen versenkt.
<b>Brummer</b> (II) (dt. Minenleger)	Marinen Hovedwert, Horten, Norwegen, 119	1932		1860	97,30	11,45	4,03	6000w+ 1400e	22	Norwegische Marine (bis 1940)	168	<b>Brummer</b> (II) (21.12.32) 21.6.34 als norwegischer Minenleger <b>Olav Tryggvason</b> . 9.4.40 intakt in Horten/Norwegen übergeben; 11.4.40 in Dienst als deutscher Minenleger <b>Albatros</b> ; 16.5.40 umbenannt in Minenschiff <b>Brummer</b> (II); 13.4.45 im Dock V, Deutsche Werke Kiel schwer beschädigt, Fliegerbomben, irreparabel. 1945-1948 bei Demontearbeiten abgebrochen.
<b>Borbeck</b>	Workman CL, GB	1923	6002		127,70	17,20	8,40	3500			37	Ex <b>Berwindmoor</b> . Am 12.03.1945 als <b>Borbeck</b> um 10.35 Uhr auf der Fahrt von Danzig nach Libau 30 SM nordöstlich Hela durch sowjetisches Flugzeug versenkt (nach Schwadtko).

Name	Bauwert	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>Burya</b> (sowj. Torpedoboot)		1933-1936		700	72,00	7,30	3,00	13200	29	Sowjetische Marine	72	<b>S-Klasse.</b> Schnelle Minensucher für Geleitdienst. Bei Operationen zur Unterstützung der aus Kronstadt bei Leningrad durchbrechenden U-Boote gehen am 24.8.1942 bei Suursaari das T-Boot Burya und der Minensucher T-204/ Fugas auf Minen verloren
<b>Dalbek</b> (dt. Frachter)	Lübecker Masch. Bau Ges. Lübeck, 381	1939	2884		105,23	14,65	5,80	1900i	11	Knöhr & Burchardt, Hamburg		(...3.39) 6.6.39 <b>Dalbek</b> : 16.8.40 Unternehmen Seelöwe: <b>A 33</b> ; 9.12.40 zurück; 31.8.1945 in Methil an England abgeliefert, neuer Name <b>Empire Weaver</b> . 1946 Rußland zugesprochen, neuer Name <b>Tchernigov</b> . Ab 2.5.69 bei Brodospas, Split, abgebrochen.
<b>Damsgaard</b> (norw. Passagierfähre)	Laksevag, Bergen	1914	116		24,96	5,39	1,95			Laksevaag Kommunale Faergeselskap, Bergen		Abgeliefert Mai 1914 als Dampfpassagierfährschiff <b>Damsgaard</b> . Dienst von Sukkerhusbryggen nach Laksevåg im Hafen von Bergen. Diente auch als Tender für die Passagierschiffe der Norske Amerikaline Passagierschiffe im Puddefjord, wenn sie in Bergen stoppten. 1960 zum Abbruch verkauft.
<b>Der Deutsche</b> (dt. Wohnschiff/ Verwundeten- transportschiff/ Transporter)	Bremer Vulcan, Vegesack, 612	1924	11453		155,70	18,84	9,24	6200i	13,5	Deutsche Arbeitsfront, Bremen	297	(3.6.24) 10.10.24 als Passagierschiff <b>Sierra Morena</b> (NDL); 1934 <b>Der Deutsche</b> ; 1940 Transporter; 18.2.41 Kasernenschiff, 2. Admiral der Ostsee, Danzig; 3.4.41 Beischiff, 8. U-Flottille, Gotenhafen; 12.7.44 Truppentransporter; 2.2.45 Verwundeten-transportschiff, sanitätsamt Ost; 3.5.45 verloren gegangen bei Fehmarn-Feuerschiff/Fliegerbomben, auf Strand gesetzt/ gehoben 1947, ab16.11.47 repariert; 9.6.50 sowjetisch <b>Asia</b> , Fernostroute Wladiwostok - Petropawlowsk (Kamtschatka); 1959 Modernisierung (6 Kessel mit Ölfeuerung), von 29.9.62 bis 21.1.67 weiter auf Fernostroute. 1970 aus dem Register gestrichen.
<b>Dora Oldendorff</b> nicht: <i>Dora Oldenburg</i> (dt. Frachter)	Short Bros., Sunderland, 255	1896	2730	4470 tdw	95,48	13,16	6,40	1800		Egon Oldendorff, Lübeck		1896 <b>Wilhelmina</b> , Stoomvaart Mij. 'Noord Europa', Rotterdam; 1913 <b>Ekasoni</b> , Home SS Co. Ltd., St. John's/NF (GB); 29.12.1923 <b>Gustav Salling</b> , Gustav Salling Dampfschiffsreederei, Flensburg; 28.6.1926 an Leonhardt & Blumberg, Hamburg, 10.12.1926 umbenannt <b>Karl Leonhardt</b> . 12.10.1927 an Erik Larsen, Rostock, umbenannt <b>Erik Larsen</b> ; April 1938 an Egon Oldendorff, Lübeck (DEU), 15.6.1938 umbenannt <b>Dora Oldendorff</b> ; 17.1.1943 bei Libau gestrandet, einen Tag später freigeschleppt. 11.4.1943 gestrandet bei Kringeln/Olofjord, 13.4.1943 freigeschleppt und bei Blohm & Voss, Hamburg, repariert. 9.5.1945 in Flensburg. 16.9.1945 durch die Alliierten beschlagnahmt. 13.10.1945 in Hull bereedert durch, Ministry of War Transport, London. 2.2.1947 versenkt mit 2507 Tonnen Gasmunition in der Biscaya auf Position 47.40 N 09.22 W.
<b>Edna</b> nicht: <i>Eden</i> (norw. Frachter)	Sunderland Shipbuilding Co. Ltd., Sunderland (229)	1905	915	1275	59,38	9,14	4,21	123	9	Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen		1905 <b>Chr. Gylstorff</b> , Dänemark, 1913 <b>Anund</b> , Schweden, 1921 <b>Kjell</b> , Norwegen, 1922 <b>Edna</b> , Norwegen. Vor dem 2. Weltkrieg häufig Frachtverkehr zwischen Nord- und Südnorwegen. 1940 mehrere Fahrten in Konvois nach Großbritannien. Nach der deutschen Besetzung Norwegens Fahrten zwischen Westnorwegen, Nordnorwegen und der östlichen Finnmark in deutschen Konvois. august 1946 Verkauf nach Finnland. Am 7.3.1952 auf der Fahrt von Thamshavn nach Preston mit der gesamten Besatzung untergegangen.
<b>Eise</b> (dt. Tanker)	D.W.Kremer Sohn, Elmshorn, 854	1941	638	963	61,00	9,00	2,75	900e	12		19 - 26	<b>Eise =T 13</b> (1941) 5.7.41; Mai 1945 britische Beute; vorgesehener Name <b>Empire Tigina</b> ; 20.6.46 an UdSSR; 1957 noch vorhanden.
<b>F 3</b> (dt. Geleitboot/ schneller Minenräumer)	Germaniawerft Kiel, 528	1935		1028	75,94	8,80	3,24	16993w	28	Dt. Kriegsmarine	117	(1.6.35) 7.3.36 als <b>F 3</b> , Geleit-Flottille; Oktober 1938 -April 1940 Umbau zum Flottentender; 1.4.40 in Dienst als Flottilienboot <b>Hai</b> , F.d.M.Ost, 10.8.40 Flottilienboot F.d.M.West, 12.3.42 Flottilienboot F.d.M.Ost; 3.5.45 durch britische Fliegerbomben versenkt in Kieler Bucht; 1948 gehoben und abgebrochen.
<b>Fairplay X</b> (dt. Schlepper)	Van de Knij & van de Rees NV, Dordrecht	1918	141,34		27,87	6,29	3,25	550i		Fairplay Schleppdampfschiffsreederei Rich. Borchard Inh. Fairplay Stiftung Hamburg	9	ex <b>M 2</b> , ex <b>Minenevger II</b> , ex <b>Marie II</b> . Ab 6.3.41 <b>Fairplay X</b> , Fairplay Schleppdampfschiffsreederei Rich. Borchard Inh. Fairplay Stiftung Hamburg, Hamburg. 30.4.1945 Westindisches Schiffahrts Kontor. 10.5.46 Fairplay Schleppdampfschiffsreederei Rich. Borchard GmbH. 2.6.1955 zum Abbruch verkauft an Rud. Harmstorf Wasserbau & Travewerft GmbH in Lübeck.
<b>Fanaraaken</b> (norw. Frachter)	Bergens Mek. Verkstedet, Laksevåg, Bergen	1937	590		47,89	8,07	4,02		12	Fylkesbaatane i Sogn & Fjordane, Bergen		Küstenfrachter <b>Fanaraaken</b> . 1940 - 1943 Dienst in der norwegischen Heimatflotte. Bergen - Sogn bzw. Bergen - Nordfjord - Route. Im Herbst 1944 durch die norw. Quisling-Regierung (Transportdirektoratet) zur Rückführung der deutschen Truppen aus Nordnorwegen beschlagnahmt. Weihnachten 1944 wieder durch Norwegen übernommen. Aufgelegt in Bergen. Bergen - Sogn -Route. 1971 ältestes lokales norw. Dampfschiff in Dienst.1972 <b>Midnight Sun</b> , Fiadora Armatori SA, Piräus. 1973 in Ägina/Griechenland, abgebrochen.
<b>Fugas - T 204</b> (sowj. Minensucher)	Zhdanov Werft, Leningrad	1935		500					18			Bei Operationen zur Unterstützung der aus Kronstadt bei Leningrad durchbrechenden U-Boote gehen am 24.8.1942 bei Suursaari das T-Boot <b>Burya</b> und der Minensucher T-204/ <b>Fugas</b> auf Minen verloren. <b>Fugas</b> wurde nach dem 2. Weltkrieg gehoben, repariert und wieder in Dienst gestellt.



Name	Bauwert	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>Gneisenau</b> (dt. Schlachtschiff)	KM-Werft, Kiel, 235	1936		32100	234,90	30,00	8,30	165930w	31,3		1669 - 1840	(8.12.36) 21.5.38 <b>Gneisenau</b> , Flotte; 26.2.1942 schwere Schäden durch Fliegerbomben in Kiel; Vorschiff ausgeglüht, 112 Tote. Nach Gotenhafen. Umbau vorgesehen (Umrüstung auf 38cm). 1.7.42 außer Dienst, desarmiert, Vorschiff abgebrochen, 1943 Umbaustopp. 27.3.1945 als Blockschiff in Gotenhafen versenkt. Durch polnisches Begungsunternehmen gehoben. 12.9.51 größtes bis dahin gehobenes Schiff. <b>Abgewrackt</b> . Turm C fand Aufstellung als Küstenbatterie "Oerlandet" bei Drontheim.
<b>Heinrich Schulte</b> (dt. Frachter)	Harland & Wolff, Gl.	1918	5056	3104	121,70	15,90	8,70	2750	10	Atlas Reederei, Bremen		ex griech. <b>Mount Ossa</b> ; <b>Grelbank</b> , <b>War Legate</b> ; 1937 - 1944 Atlas Reederei, Bremen. S-56 versenkt am 28.1.44 vor Tromsø aus einem Westkonvoi mit 8 Dampfern, gesichert durch K 1, M 273 und 9 Fischdampfern (!), den Frachter <b>Heinrich Schulte</b> .
<b>Hoplafjord</b> (norw. Schlepper)	Glommens Mek. Verk., Fredrikstad, 103	1943	360		40,78	7,50	2,80	1000e	10		10	Dezember 1943 KM-Werft Drontheim als <b>Hoplafjord</b> / 1946 US-Beute; 22.10.1946 in Charter NDL; 23.05.50 US-Army Transportation Supply Depot, Bremerhaven,...
<b>Implacable</b> (brit. Flugzeugträger)	Fairfield S. B. & Eng. Co. Ltd., Glasgow	1942	32100		205,00	29,00	8,80	148000	32		1585 - 2300	Baubeginn 21.02.1939; Stapellauf 10.12.1942; 22.05.1944in Dienst gestellt als <b>Implacable</b> ; Fertigstellung 28.08.1944. Nahm an Operationen vor Norwegen teil, danach Verlegung in den Pazifik. Von Juni 1946 bis April 1949 Trainingsschiff. Bezeichnung R 5 in NATO-Bezeichnung R 96 geändert. 13.09.1951 außer Dienst. Januar 1952 in Dienst als Trainingsschiff. Außer Dienst 01.09.1954. Zum Abbruch verkauft nach Inverkeithing, Beginn November 1955.
<b>K 2</b> (dt. Kanonenboot)	Gusto N.V., Schiedam, 750	1942		1420	78,00	10,20	3,90	2770e	14,5		161	Niederländisches Kanonenboot. 1940 bei Besetzung der Niederlande auf Helgen in Schiedam erbeutet. Fertigbau in deutscher Regie. Vor Fertigstellung durch Feindeinwirkung im Juli 1941 versenkt. Nach Bergung Weiterbau, in Dienst 14.11.42 als <b>K 2</b> ; 9.10.44 westlich von Egersund durch Fliegertorpedo beschädigt, Achterschiff abgerissen, eingeschleppt. Wrack im Juli 1945 nach Holland geschleppt. Gesunken in Delfzijl, 26.7.46 gehoben, gestrichen und im Oktober 1947 abgebrochen.
<b>K 3</b> (dt. Kanonenboot)	P. Smit jr., Rotterdam, 525	1941		1420	78,00	10,20	3,90	2770e	14,5		161	Niederländisches Kanonenboot. 1940 bei Besetzung der Niederlande auf Helgen in Rotterdam erbeutet. Fertigbau in deutscher Regie. (22.3.41). 24.1.42 <b>K 3</b> . Mai 1945 zurück an Niederlande, ab 18.6.46 <b>Van Speyk</b> .1960 gestrichen aus Liste der Kriegsschiffe. August 1960 in Amsterdam abgebrochen.
<b>Kaiser</b> (dt. Minenschiff)	AG Vulcan, Stettin-Bredow, 263	1905	1916	1920	96,30	11,70	2,97	6000w	20	Hapag, Hamburg		Seebäderschiff (Turbinen) <b>Kaiser</b> . (8.4.05) 1906 als Turbinen-Erprobungsschiff der Flotte gechartert. August 1914 Hilfsstromendampfer bei Vorpostenflotille Elbe u. ä.; 1919 britische Beute; Rückkauf durch Hapag; 1921 Seebäderschiff; 1938 Wohnschiff der Kriegsmarine in Hamburg; 28.8.30 Minenschiff, in Dienst 6.9.1939; 1.10.43 Versuchsschiff Sperrversuchs-Kommando (S.V.K.); August 1944 Minenschiff / 1945 britische Beute in Bremerhaven; 22.8.45 sowjetische Beute: <b>Nekrasov</b> ; April 1947 polnisch <b>Beniowski</b> ; 1954 abgebrochen.
<b>Leese</b> (deutscher Frachter)	Nüscke & C0 Kg. Stettin	1922	2624	1545	98,40	14,00	5,80	1200		W. Schuchmann, Bremerhaven		ex "Robert Köppen". Am 30.8.1939 lief " <b>Leese</b> " wegen der drohende Kriegsgefahr ins neutrale Vigo/Spanien ein. " <b>Leese</b> " gab 600 t Bauxit an den deutschen Dampfer " <b>Albert Janus</b> " ab, der am 13.1.1940 Vigo verließ. Ein geplantes Auslaufen von " <b>Leese</b> " am 9.1.1940 musste wegen eines havarierten Kessels abgesagt werden. Neben anderen Schiffen erhielt auch " <b>Leese</b> " Kohlen aus der Ladung des deutschen Dampfers " <b>Karnak</b> ". Ende 1940/1941 Rückkehr in den deutschen Machtbereich. 1941 in Nantes durch Bomben beschädigt. Am 25.4.1943 bei Maaaur/Norwegen durch Bomben versenkt.
<b>M 4</b> (dt. Minensucher)	Oderwerke, Stettin, 787	1937		874	68,10	8,70	2,70	3460i	18,2		84	(16.10.37) 10.11.38 <b>M 4</b> ; 1945 GM / SA (German Minesweeping Administration), an USA; 9.10.47 an Frankreich; gestrichen 7.8.48, Hulk <b>Q 108</b> , 1972 noch vorhanden in Lorient.
<b>M 15</b> (dt. Minensucher)	H.C. Stülcken Sohn, Hamburg, 729	1939		682	68,10	8,70	2,65	3460i	18,2		84	(4.9.39) 22.2.40 <b>M 15</b> ; 20.3.45 in Kiel, Arsenal-Kohlenhof, durch Fliegerbomben versenkt. Abgebrochen.
<b>M 18</b> (dt. Minensucher)	Oderwerke, Stettin, 804	1939		874	68,10	8,70	2,70	3460i	18,2		84	(16.9.39) 19.3.40 <b>M 18</b> ; Mai 1945 in Reparatur befindlich bei Deutsche Werke, Kiel. Selbst gesprengt. Abgebrochen.
<b>M 19</b> (dt. Minensucher)	Oderwerke, Stettin, 805	1939		874	68,10	8,70	2,70	3460i	18,2		84	(28.10.39) 8.5.40 <b>M 19</b> ; 9.4.45 durch Fliegerbomben in der Kieler Bucht schwer beschädigt, auf Strand gesetzt, 1946 gehoben. Wracksammelplatz Heikendorf. Abgebrochen.
<b>M 29</b> (dt. Minensucher)	Oderwerke, Stettin, 805	1940		874	68,10	8,70	2,70	3460i	18,2		84	(18.5.40) 4.9.40 <b>M 29</b> ; 15.11.45 an UdSSR, 13.5.46 <b>T 913</b> , 11.11.47 Vermessungsschiff <b>Tuman</b> , gestrichen 8.9.56, ab 30.9.56 abgebrochen.

Name	Bauwerft	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>M 30</b> (dt. Minensucher)	Oderwerke, Stettin, 814	1940		874	68,10	8,70	2,70	3460i	18,2		84	(1.6.40) 31.10.40 <b>M 30</b> ; 15.11.45 an UdSSR, 13.5.46 <b>T 914</b> , 12.1.55 Bergungsschiff <b>Zanzezur</b> , gestrichen 22.1.58, abgebrochen.
<b>M 130</b> , 1928 <b>Fuchs</b> (dt. Minensucher)	Reiherstieg Werft, Hamburg, 530	1919		630	59,28	8,25	2,28	1850i	16		41 - 58; + 92 Schüler	(13.2.19) 29.7.19 Minensuchboot <b>M 130</b> ; 12.5.28 Flak-Schulboot <b>Fuchs</b> (Fla.K.S.= Marineflugabwehr- und Küstenartillerie-Schule); 1.10.40 <b>M 530</b> ; Juni 1944 <b>M 3800</b> , zur 1. M-Fl. (Minensuchflottille) / 1945 GM / SA (German Minesweeping Administration), 17.11.45 sowjetische Beute...
<b>M 343</b> (dt. Minensucher)	A. G. Neptun, Rostock, 503	1941		775	62,30	8,90	2,82	2615i	17,2		95 - 115	(6.12.41) 20.9.42 <b>M 343</b> ; 14.6.44 um 01.30 h südwestlich Jersey/Kanalinsel im Gefecht mit britischem Zerstörer <b>Ashanti</b> und polnischem Zerstörer <b>Piorun</b> (ex. britisch <b>Nerissa</b> ) versenkt.
<b>M 346</b> (dt. Minensucher)	A. G. Neptun, Rostock, 505	1942		775	62,30	8,90	2,82	2615i	17,2		95 - 115	(27.6.42) 18.8.43 <b>M 346</b> ; 17.7.43 um 01.35 h Tanafjord durch sowjetisches U-Boot <b>SC 403</b> durch zwei Torpedos versenkt / 32 Tote.
<b>Mathias Stinnes</b> (dt. Frachter)	Flensburg	1937	5337	2637	126,70	18,40	6,50	4600	14	"Brenntag", Brennstoff-Chemikalien u. Transport AG, Hamburg (Stinnes)	37 8 Pass.	23.6.45 in Methil abgeliefert an England. <b>Empire Teviot</b> . 1946 an Sowjetunion als <b>Academic Krilov</b> . 1977 noch in Fahrt.
<b>Memel</b> (dt. U-Boottender)	Nordenwerft Köser & Meyer, Hamburg, 709	1937	1057	998	63,00	10,65	2,67	1200e	13		32	(..1937) als <b>Memel</b> , Torpedoklarmachfahrzeug; 8.10.38 Tender 1. Ubootflottille; 1.4.41 3. Ubootflottille; 15.7.41 5. Ubootflottille; 30.1.45 um 04.40 h versenkt bei Swinemünde / auf Mine gelaufen / 155 Tote.
<b>Monte Rosa</b> (dt. Wohnschiff/ Lazaretschiff/ Verwundeten- transportschiff)	Blohm & Voss, Hamburg, 492	1930	13882	19090	159,70	20,05	8,10	7000e	14,3	Hamburg-Süd, Hamburg	73 mil.; 273 Sani; 2352 Kranke	(4.12.30) 21.3.31 als Passagierschiff <b>Monte Rosa</b> ; 11.1.1940 Kasernenschiff, Luft I, Kiel; 1942 Transporter; Oktober 43 bis April 44 Werkschiff für Reparaturen an Schlachtschiff <b>Tirpitz</b> ; Herbst 1944 Verwundetentransportschiff; 15.1.45 in Dienst als Lazaretschiff; 1.8.45 außer Dienst / 18.11.45 britische Beute. 1946 Truppentransporter <b>Empire Windrush</b> ; 29.3.54 vor der algerischen Küste nach Brand durch Explosion im Maschinenraum gesunken.
<b>Monte Sarmiento</b> (dt. Wohnschiff)	Blohm & Voss, Hamburg, 407	1924	13625		159,70	20,05	8,10	7000e	14	Hamburg-Süd, Hamburg	363 Bes. + 2480 Bele-gung	(31.7.24) 15.11.24 als Passagierschiff <b>Monte Sarmiento</b> ; 21.12.39 Beischiff des schweren Kreuzers <b>Prinz Eugen</b> in Kiel; 30.7.40 Kasernenschiff 3. Schiffsstammabteilung Kiel; 26.2.42 durch Fliegerbomben versenkt in Kiel; 38 Tote. Nach Bergung 1943 im Hamburg abgebrochen.
<b>Morild</b> nicht: Moryl (norw. Frachter)	Bergens Mek. Vaerksted, Bergen (24)	1870	84,54		27,46	4,82	2,44	180		Porsgrunds Dampskibs- selskab, Porsgrunn	2	1870 <b>Skjold</b> , Norwegen, 1912 <b>Morild</b> , Morild A/S Morild (C. Borgen), Hetland. 1939 an Porsgrunds Dampskibsselskab, Porsgrunn. Frachtdienst Porsgrunn-Oslo. Nach dem 2. Weltkrieg Küstenverkehr. 1966 <b>Heimnes</b> , Berdines Hebnes, Hebnes in Ryfylke, Norwegen. In Salhus in Kamsundet aufgrund starker Strömung auf Felsen aufgelaufen, leckgeschlagen und untergegangen. Zweiköpfige Besatzung gerettet.
<b>Moshulu</b> (finnische Viermastbark)	William Hamilton & Co Ltd., Port Glasgow / Schottland	1904	3116		122,00	14,20				Gustav Erikson, Mariehamn, Åland, Finnland	33	Viermastbark, Stahl, Segelfläche 4180 qm; 20.04.1904 Stapellauf als <b>Kurt</b> , G.J.H. Siemer, Hamburg; Salpeterfahrt nach Südamerika; 1914 - 1917 in Astoria/Oregon interniert; 1917 <b>Dreadnaught</b> , USA. 18.9.17 umbenannt <b>Moshulu</b> , USA. Holzfahrt nach Australien und Alaska. 1935 an Gustav Erikson, Mariehamn, Weizenfahrt nach Australien. 22.5.40 Rückkehr mit Weizen aus Australien nach Kristiansand, Norwegen. März bis Juli 1942 von deutschen Truppen beschlagnahmt. November 1942 nach Horten, Oslofjord, und abgetakelt. September 1947 gestrandet, gekentert und gehoben. 1948 bis 1952 Getreidespeicher in Stockholm. 1952 an Heinz Schlieven nach Lübeck. 1961 Getreidespeicher in Naantali, Finnland. 1970 verkauft nach USA. Seit 1974 in Philadelphia als Restaurantschiff der Speciality Restaurants Inc. für 450 Gäste und als Museum.
<b>MRS 25</b> (dt. Minenräumschiff)	A/S Moss, Vaerft & Dik, Moss, 82	1941	4000		106,91	14,93	6,25	2880e	14,5	A/S Sobral (Oivind Lorentzen), Oslo	306 - 335	20.4.39 Auftrag als norwegisches Motorfrachtschiff, vorgesehener Name <b>Rio</b> ; 27.6.41 als Motorschiff <b>Nordraum</b> (Interimsname); 24.9.41 von Kriegsmarine beschlagnahmt; 14.3.43 in Dienst als <b>MRS 25</b> / 1945 GM / SA (German Minesweeping Administration), 18.7.45 bei Lindesnes auf deutsche Mine gelaufen und gesunken.
<b>Mülheim-Ruhr</b> (dt. Frachter)	Flensburg	1937	5557		126,70	18,40	6,50	4600	14	Hugo Stinnes Linien, Hamburg	37, 8 Pass.	3.4.46 als <b>Falknes</b> an Norwegen. Dann als <b>Brynje</b> an die Niederlande.
<b>Nki 03 (Havbryn)</b> (dt. Hafenschutzboot)	Kristiansands M.V. Kristiansand, 152	1914	175		35,56	6,17		220	9	A/S Havbryn, Aalesund		1914 gebaut als <b>Kråhe</b> . Später norwegischer Fischdampfer <b>Havbryn</b> , 22.7.40 durch Kriegsmarine übernommen. September 1940 <b>V 5507</b> . 1.1.1941 <b>V 5906</b> . Juli 1941 <b>Nki 03</b> . 06.12.1944 <b>NT08</b> . Mai 1945 <b>V 6514</b> . 1945 zurück an Eigner als <b>Havbryn</b> . 1952 Fischtrawler.

Name	Bauwert	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>Nki 09 (Alane)</b> (dt. Hafenschutzboot)	Smith's Dock Co., South Bank, Middlesborough, 998	1936	466		50,16	8,26	4,35			Shire Trawler Ltd., Grimsby		1936 gebaut als britischer Fischdampfer <b>Warwickshire</b> ; 27.08.39 Anti-Submarine Trawler <b>FY 113</b> ; 30.4.40 Nähe Trondheim durch deutsche Fliegerbomben versenkt; nach Hebung durch deutsche Kriegsmarine repariert; 4.10.41 <b>Alane = Nki 09</b> ; 1.2.42 <b>V 6113</b> ; 1.8.42 <b>V 6114</b> ; 19.7.43 wurde das Hafenschutzboot bei Gamvik / Tanafjord durch das sowjetische U-Boot <b>S-56</b> versenkt. 1945 zurück an Eigentümer; <b>St. Oswald</b> ; 1950 <b>Woolton</b> ; 1954 <b>Wyre Woolton</b> ; 1957 im Register gelöscht.
<b>Nki 11 (Aik)</b> (dt. Hafenschutzboot)	Framnaes Mek. Verk. Sandefjord, 134	1943	327		41,32	7,77	4,27	1300i	12			1943 gebaut als Wallfangboot <b>Aik</b> , September 1943 <b>Nki 11</b> ; 12.11.43 Kollision mit norwegischem Tanker <b>Banco</b> beim Tanafjord; 1.7.44 <b>V 6119</b> / 1945 GM/SA; 1947 an UdSSR.
<b>Pitea</b> (dt. Lazarettsschiff)	Helsingörs Jernskibs-og Maskinb., Helsingör, 91	1902	962		68,35	10,07	4,12	600i	8	H. M. Gehrrens, Hamburg	70 Krk. 15 Bes.	(26.11.02) 18.6.03 als Frachtdampfer <b>Pitea</b> ; 5.9.40 in Dienst als Lazarettsschiff TSV-N (Trossschiff-Verband Nord) / 31.7.46 an Eigner zurück. 1958 abgebrochen.
<b>Posen</b> (dt. Lazarettsschiff)	Schiffs- und Dockbauwert Flender, Lübeck, 129	1925	1104		67,29	10,56	3,81	650i	9,5	Mathies- Reederei AG., Hamburg	115 Krk., 38 San.	(7.8.25) 28.9.25 als Frachtdampfer <b>Danzig</b> ; 19.10.42 in Dienst als Lazarettsschiff <b>Posen</b> ; 11.1.45 durch sowjetische Fliegerbomben in Brand / ca. 300 Tote.
<b>Pretoria</b> (dt. Wohnschiff/ Lazarettsschiff)	Blohm & Voss, Hamburg, 506	1936	16662	20104	175,76	22,10	8,07	14200w	18	Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg	259	(16.7.36) 12.12.36 als Passagierschiff <b>Pretoria</b> ; 29.11.39 Beischiff UAK (U-Boot-Abnahme-Kommission), 1.1.40 2. U-Flottille; Dezember 1940 Kasernenschiff 1. U-Lehr-Division Pillau; 22.2.45 Lazarettsschiff, Sanitätsamt Ost / Mai 1945 britische Beute, 1.10.45 Truppentransporter <b>Empire Doon</b> ; 1949 <b>Empire Orwell</b> ; November 1958 <b>Gunung Djati</b> , gechartert durch Pan Islamic S.S.Co., Karachi; 1962 indonesisch; 1964 - 1966 Peini Line, danach P.T. Perusahaan Peleyaran Ararat, Djakarta. 1979 Truppentransporter <b>Tanjung Pandan</b> , Wohnschiff in Tanjung Priok; 1987 abgewrackt.
<b>R 27</b> (dt. Minen-Räumboot)	Abeking & Rasmussen, Lemwerder, 3141	1938		126	35,40	5,55	1,42	1836e	23,9			(12.2.38) 11.5.38 <b>R 27</b> ; 11.4.44 um 17.30 h durch Fliegerbomben im Seekanal Pillau - Königsberg versenkt. 4 Tote. 18.4.44 gehoben,... ???
<b>Roland</b> (dt. Minenschiff)	J.C. Tecklenborg A.G., Wesermünde-G, 414	1927	2436		90,82	13,04	3,40	4850w	18	Norddeutscher Lloyd, Bremen	240	(16.3.27) Turbinen-Seebäderschiff " <b>Roland</b> ", 24.8.39 in Dienst als Minenschiff <b>A F.d.S.</b> West; 21.4.44 um 22.41 h bei Narwa auf Mine gelaufen und gesunken. 235 Tote.
<b>Rüdesheimer</b> (dt. Frachter)	Trondheim, Norwegen	1940	2072		87,60	13,50	5,60			DDG "Hansa"; Bremen		1940 <b>Springfjord</b> , Springwell Shipping Co, London. 1940 in Trondheim durch deutsche Truppen erobert und als " <b>Rüdesheimer</b> ", Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa", Bremen, fertiggestellt. Mai 1945 in Tonsberg, Norwegen, abgeliefert an England. 1946 <b>Empire Springfjord</b> , Springwell Shipping Co, London. 1947 <b>Springfjord</b> , Springwell Shipping Co 27.6.54 Vor Anker liegend in San Jose, Guatemala, während revolutionärer Unruhen bombardiert und in Brand gesetzt / Totalverlust.
<b>Scharnhorst</b> (dt. Schlachtschiff)	KM-Werft, Wilhelmshaven, 125	1936		38100	234,90	30,00	9,90	165930	31,5		1669 - 1840	(3.10.36) 7.1.39 <b>Scharnhorst</b> , Flotte; 26.12.43 um 19.45 h im Nordmeer nördlich des Nordkaps versenkt durch Artillerie- und 14-15 Torpedotreffer von schweren britischen Streitkräften (Schlachtschiff <b>Duke of York</b> , Kreuzer <b>Jamaica</b> und <b>Belfast</b> , Zerstörer) / 1803 Tote.
<b>Skagerak</b> (dt. Minenschiff)	Aalborg Vaerft A/S, Aalborg, 61	1939	1281		70,70	11,57	4,00	5000w	18	Christiansand D/S, Christian-sand	127	1939 norwegisch <b>Skagerak I</b> ; Mai 1940 deutsch übernommen als <b>Skagerak</b> , 17.8.40 in Dienst für Unternehmen "Seelöwe", 20.8.42 Zielschiff 27. U-Boot-Flottille; Juli bis November 1943 Umbau Achterschiff, 96 t fester Ballast; 20.1.44 um 11.42 h westlich Egeröy durch britischen Fliegertorpedo versenkt / 7 Tote.
<b>Steuben</b> (dt. Wohnschiff/ Verwundetentransportschiff)	A.G. "Vulcan", Stettin, 669	1922	14660		179,00	19,80	8,53	10540i	15,5	Norddeutscher Lloyd, Bremen	335	(25.11.22) Juni 1923 als <b>München</b> , NDL; 1931 <b>General von Steuben</b> ; 1938 <b>Steuben</b> ; 3.6.40 Kasernenschiff EKK (Erprobungskommando für Kriegsschiffneubauten), Danzig; 1.3.44 Beischiff U-Bootstützpunkt Danzig; 31.7.44 Verwundetentransportschiff; 22.12.44 Beischiff F.d.U. (Führer der U-Boote) Ost; 10.2.45 durch sowjetisches U-Boot <b>S 13</b> durch zwei Torpedos vor Stolpmünde versenkt / Wegen der eisigen Wassertemperatur können nur 639 Menschen gerettet werden, 3608 gehen mit dem Schiff zu Grunde, vor allem Schwerverwundete.
<b>Stormarn</b> (dt. Frachter)	Burmeister & Wain, Kopen-hagen/DK	1919	1459		77,60	11,70	4,70	800	9	Robert Born- hofen, Hamburg	17	gebaut 1919 als <b>Aladdin</b> , Dänemark. Ab 1927 <b>Stormarn</b> , Robert Bornhofen Reederei, Hamburg, 30.03.45 in Hamburg bei Luftangriff durch Bomben versenkt. 1948 gehoben und als <b>Robert Bornhofen</b> wieder im Handelsdienst.

Name	Bauwert	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>Südmeer</b> (dt. Werkstattschiff)	Wigham, Richardson & Co., Newcastle, 387	1902	8133	13700	148,52	17,08	9,00	5000i	12	Deutsche Ölmühlen-Rohstoffe- GmbH (Hamburger Walfang-Kontor)	178 + 40 Arbeiter	(Mai 1902) als britischer Kabelleger <b>Colonia</b> ; 19. norwegisches Walfangmuttereschiff <b>Torodd</b> ; 1934 <b>Sydis</b> ; 1937 deutsches Walfangmuttereschiff <b>Südmeer</b> ; 27.6.40 Versuchsschiff KM-Werft Kiel; Dezember 1941 Ausrüstung als Stützpunktschiff für Petsamo, ab Februar 1942 Einsatz jedoch in Kirkenes; 14.10.44 um 10.36 h versenkt durch zwei sowjetische Fliegerbomben bei Honningsvåg/Porsangerfjord bei Räumung Raum Lyngenfjord-Narvik (Operation Nordlicht).
<b>T 3</b> (dt. Torpedoboot)	F. Schichau, Elbing, 1382	1938		1088	87,10	8,62	2,94	31000w	35			(23.6.38) 3.2.40 Indienststellung als <b>T 3</b> ; 18.9.40 um 23.30 h durch 3 britische Fliegerbomben in Le Havre versenkt / 10 Tote. März 1941 gehoben und repariert, 12.12.43 in Dienst. 14.3.45 um 18.20 h nördlich Hela auf Mine gelaufen und gesunken. <b>T 5</b> lief kurz danach, um 18.45 h, auf dieselbe Minensperre. Etwa 287 Tote.
<b>T 5</b> (dt. Torpedoboot)	Deschimag, Bremen, 934	1937		1088	87,10	8,62	2,94	31000w	35			(22.11.37) 23.1.40 Indienststellung als <b>T 5</b> ; 14.3.45 um 18.45 h nördlich Hela auf Mine gelaufen und gesunken. <b>T 3</b> lief kurz zuvor, um 18.20 h, auf dieselbe Minensperre. Etwa 24 + ... Tote.
<b>Tirpitz</b> (dt. Schlachtschiff)	KM-Werft: Wilhelmshaven, 128	1939		52600	251,00	36,00	10,60	163026w	30,8			(1.4.39) 25.2.41 <b>Tirpitz</b> , Flotte: Norwegen; 22.9.43 beschädigt Kaafjord durch Grundminen der britischen Kleinst-U-Boote <b>X 6</b> und <b>X 7</b> ; 1944 diverse Fliegerbombenschäden im Altafjord; 12.11.44 um 08.45 h in Tromsø gekentert, nach Bombardierung durch britische Lancaster-Bomber mit sechs 5,45 ts-Spezial-Fliegerbomben / 1204 Tote / 1948 - 1957 durch norwegisch-deutsche Firma abgewrackt.
<b>UJ 123</b> 1941 <b>UJ 1202</b> (dt. U-Jäger)	Deschimag, Werk Seebeck, Wesermünde- Geestemünde, 564	1936	464	1100	55,20	8,00	4,15	750i	12			(Juli 1936) August 1936 <b>Franz Dankworth</b> = <b>PG 507</b> (Grundmann & Gröschel); PG = Geestemünde; 28.7.39 <b>UJ</b> <b>123</b> ; 14.8.41 <b>UJ 1202</b> ; 3.9.43 Sandoe Bufjord, Kongsfjord, durch sowjetisches U-Boot <b>S 51</b> torpediert und versenkt / 15 Tote.
<b>UJ 1201</b> ( <b>UJ 126</b> ) (dt. U-Jäger)	Unterweser-AG, Bremerhaven, 294	1940	527	885	58,75	8,40	3,8	1050i	12			(30.11.40) 23.2.41 in Dienst als <b>UJ 126</b> ; 14.8.41 <b>UJ 1201</b> ; 26.9.41 um 23.48 h westlich des Nordkaps durch das britische U-Boot <b>Tigris</b> torpediert / 20 Tote / Achterschiff nach Hammerfest eingebracht; Oktober/November 1941 zum Wiederaufbau zu Neptun, Rostock, geschleppt; 29.4.44 wieder in Dienst. 23.7.46 sowjetische Beute.
<b>UJ 1202</b> ( <b>Franz Dankworth</b> ) (ex <b>UJ 123</b> , bis 1941) (dt. U-Jäger)	Deschimag, Werk Seebeck, Wesermünde- Geestemünde, 564	1936	464	1100	55,20	8,00	4,15	750i	12			(Juli 1936) August 1936 <b>Franz Dankworth</b> = <b>PG 507</b> (Grundmann & Gröschel); PG = Geestemünde; 28.7.39 <b>UJ 123</b> ; 14.8.41 <b>UJ 1202</b> ; 3.9.43 Sandoe Bufjord, Kongsfjord, durch sowjetisches U-Boot <b>S 51</b> torpediert und versenkt / 15 Tote.
<b>UJ 1204</b> ( <b>Böhmen</b> ) (dt. U-Jäger)	Deschimag, Werk Seebeck, Wesermünde- Geestemünde, 652	1940	497	1140	54,95	8,26	4,19	1000i	12,3			(2.40) Juli 1940 Fischdampfer <b>Böhmen</b> = <b>PC 322</b> (Nordsee); PC = Cuxhaven; 21.8.40 <b>UJ 125</b> ; 15.8.41 <b>UJ 1204</b> ; 26.10.42 um 03.05 h östlich von Pien-Tytersaari auf sowjetische Mine gelaufen und gesunken / 45 Tote. Wrack wurde 2020 entdeckt.
<b>UJ 1205</b> ( <b>Mob-FD81</b> ) (dt. U-Jäger)	Jos. L. Meyer, Papenburg, 426	1941	531	835	58,75	8,40	4,00	1050i	12			<b>Mob-FD 81</b> (Mobilmachungs-Fischdampfer, auf Grundlage "Uhlenhorst", konstruiert zum späteren Umbau zu Fischdampfern, ausfallender Vorsteven mit Minenräumvorrichtung; Kreuzerheck mit Heckablaufbühne) <b>Mob-FD 81</b> (28.3.41) als <b>UJ 129</b> ; 12.8.42 in Dienst als <b>UJ 1205</b> ; 1.12.42 bei Suursaaki im Nebel mit dem deutschen Minensucher <b>M 29</b> kollidiert und gesunken / 3 Tote. Wrack wurde 2020 entdeckt.

Name	Bauwert	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>UJ 1206</b> <b>(Mob-FD 5)</b> (dt. U-Jäger)	Ottenser Eisenwerke, Hamburg, 437	1941	527	885	58,75	8,40	3,80	1050i	12		29 - 70	<b>Mob-FD 5</b> (Mobilmachungs-Fischdampfer, auf Grundlage "Uhlenhorst", konstruiert zum späteren Umbau zu Fischdampfern, ausfallender Vorsteven mit Minenräumvorrichtung; Kreuzerheck mit Heckablaufbühne) <b>Mob-FD 5</b> (4.1.41) 24.7.41 <b>UJ 130</b> ; 12.8.41 <b>UJ 1206</b> / ab 29.8.45 Umbau: Fischdampfer <b>Hermann Bösch = PG 617</b> (C. Bösch); PG = Geestemünde; 1.2.48 = <b>BX 286</b> ; (BX = Bremerhaven); Januar 1957 <b>Wolfsburg = BX 286</b> (Nordsee); März 1960 zum Abbruch verkauft.
<b>UJ 1207</b> <b>(Mob-FD 64)</b> (dt. U-Jäger)	Werft Nobiskrug, Rendsburg, 518	1941	527	885	58,75	8,40	3,80	1050i	12		29 - 70	<b>Mob-FD 64</b> (Mobilmachungs-Fischdampfer, auf Grundlage "Uhlenhorst", konstruiert zum späteren Umbau zu Fischdampfern, ausfallender Vorsteven mit Minenräumvorrichtung; Kreuzerheck mit Heckablaufbühne) <b>Mob-FD 64</b> (3.7.41) 21.1.42 in Dienst als <b>UJ 1207</b> / 1945 US-Beute, für GM / SA (German Minesweeping Administration) registriert, aber nicht eingesetzt; 1947/48 Umbau: Fischdampfer <b>Bernhard Janssen = BX 419</b> (Janssen & Co.); BX = Bremerhaven; 8.11.54 <b>Andreas Gayk = BX 419</b> (Gemeinwirtschaftl. HSF); Januar 1961 zum Abbruch an Nieuwe Waterweg, Utrecht.
<b>UJ 1208</b> <b>(Gotland)</b> (dt. U-Jäger)	Deschimag, Werk Seebeck, Wesermünde-Geestemünde, 660	1942	497	1140	54,95	8,26	4,19	1000i	12,3		54 - 63	(18.1.42) 1942 Fischdampfer <b>Gotland = PC 325</b> ; PC = Cuxhaven; (Dt. Heringfisch); 15.6.42 <b>UJ 1208</b> / GM / SA (German Minesweeping Administration); 18.8.45 Fischdampfer <b>Gotland = PC 338</b> ; April 1949 = <b>NC 338</b> (Nordsee); NC = Cuxhaven; 7.8.1960 zum Abbruch in die Niederlande verkauft.
<b>UJ 1209</b> <b>(KUJ 21)</b> (dt. U-Jäger)	Deutsche Werft, Hamburg, 301	1942	542	970	58,70	8,44	4,40	850i	12,8		61	(12.8.42) <b>KUJ 21</b> (Kriegs-U-Jäger KUJ 41, vorgesehen zum späteren Umbau zum Fischdampfer); 11.3.43 <b>UJ 1209</b> ; 20.6.44 um 15.31 h durch zwei Torpedos des sowjetischen U-Boots <b>S-104</b> vor dem Tanafjord versenkt / 12 Tote.
<b>UJ 1211</b> <b>(Rau X)</b> (dt. U-Jäger)	Deschimag, Werk Seebeck, Wesermünde-Geestemünde, 639	1941	397	825	46,24	8,12	3,97	1300i	14,5	Walter Rau Neusser Ölwerke AG, Neuss/Rh./ Bremen	48	Auftrag als deutsches Walfangboot <b>Rau X</b> (April 1941) 23.6.41 A. 25.6.41 <b>UJ B</b> , 12. UJ-Flottille; 14.8.41 Umbenennung: <b>UJ 1211</b> ; laut Gröner 7.8.42 um 11.15 h südöstlich von Klein-Tütters auf Mine gelaufen und gesunken / 20 Tote. Wrack wurde 2020 entdeckt.
<b>UJ 1211</b> <b>(Narvik)</b> (dt. U-Jäger)	Kaldnes Mek., Verkst., Tønsberg, 119	1943	575	1100	53,60	8,84	4,20	2400i	15		65 - 100	Auftrag als norwegisches Walfangboot <b>Narvik</b> (1943) 16.10.43 <b>NH 06</b> ; 1.5.44 <b>UJ 1211</b> ; 22.12.44 im 16.07 h nach Strandung Höhe Ulverfeuer gesunken; Nach Hebung und Reparatur 1947 sowjetisch <b>Slava 8</b> .
<b>UJ 1212</b> <b>(Rau IX)</b> (dt. U-Jäger)	Deschimag, Werk Seebeck, Wesermünde-Geestemünde, 638	1939	397	825	46,24	8,12	3,97	1300i	14,5	Walter Rau Neusser Ölwerke AG, Neuss/Rh./ Bremen	48	(August 1939) 30.9.39 Walfangboot <b>Rau IX</b> ; 7.8.40 <b>UJ D</b> , 12. UJ-Flottille; 14.8.41 Umbenennung <b>UJ 1212</b> ; 1.5.44 <b>NH 06</b> ; 1.8.44 <b>V 6505</b> / GM / SA (German Minesweeping Administration); Mai 1948 norwegisches Walfangboot <b>Krutt</b> ; 1949 britisch; September 1953 norwegisch; 1955 isländisch <b>Hvalur 5</b> ; 1968 Färder <b>Heykur</b> ; 1969 Museumsschiff <b>Rau IX</b> , Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven; 2021 noch vorhanden.
<b>UJ 1214</b> <b>(Rau V)</b> (dt. U-Jäger)	Deschimag, Werk Seebeck, Wesermünde-Geestemünde, 577	1937	397	825	46,24	8,12	3,97	1300i	14,5	Walter Rau Neusser Ölwerke AG, Neuss/Rh./ Bremen	48	(Mai 1937) 3.8.37 Walfangboot <b>Rau V</b> ; 12.9.39 <b>V 1512</b> ; 14.11.39 <b>UJ F</b> , 12. UJ-Flottille; 14.8.41 Umbenennung <b>UJ 1214</b> ; 11.11.42 um 16.36 h bei Porkkala südlich Stora Träskö aufgelaufen und schwer beschädigt; 13.11.42 durch Schlepper <b>Salvator</b> und <b>Pernau</b> geborgen, dann repariert; 4.10.43 um 03.58 h Ausgang Bussesund auf Mine gelaufen und gesunken / 3 Tote.
<b>UJ 1215</b> <b>(Star XIV)</b> (dt. U-Jäger)	Nylands Verkst., Oslo, 299	1929	248	600	35,05	7,06	4,04		11,5	Hvalfangstsk. Blaaahalv A/S, Sandefjord	31 - 48	(...29) Norwegisches Walfangboot <b>Star XIV</b> ; 15.1.41 im Südatlantik vom Hilfskreuzer <b>Pinguin = Schiff 33</b> als Prise genommen; mit Prisenummando nach Bordeaux überführt; nach Umbau bei Bellard Crighton, Antwerpen, am 24.4.42 in Dienst als <b>UJ 1215</b> ; 1.5.44 <b>NH 03</b> / 1945 zurück an Eigner; 1946 Motorschiff <b>Lovima</b> ; 1968 <b>Steinberg</b> ; 1974 <b>Siv-Linda</b> ; Mai 1984 <b>Cailla</b> ; August 1991 Leichter; Juli 1992 zum Verkauf.
<b>UJ 1216</b> <b>(Star XXI)</b> (dt. U-Jäger)	A/S Moss, Vaerft & Dok, Moss, 65	1935	298	730	41,45	7,67	3,81	1300i	13,9	Hvalfangersk. Polaris A/S, Larvik	41	(14.9.35) 10.10.35 norwegisches Walfangboot <b>Star XXI</b> ; 15.1.41 im Südatlantik als Prise genommen durch den Hilfskreuzer <b>Pinguin = Schiff 33</b> ; mit Prisenummando nach Bordeaux überführt; nach Umbau bei Engineering Antwerpen am 20.4.42 in Dienst als <b>UJ 1216</b> ; 26.8.42 um 00.25 h im Finnischen Meerbusen, Vikalla-Grund nordwestlich Tylläsaari torpediert durch sowjetisches Schnellboot <b>TK-152</b> . Durchgebrochen. 22 Tote. Wrack wurde 2020 entdeckt.

Name	Bauwert	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>UJ 1217</b> <b>(Star XXII)</b> (dt. U-Jäger)	A/S Moss, Vaerft & Dok, Moss, 69	1936	298	730	41,45	7,67	3,81	1300i	13,9	Hvalfanger A/S Rosshavet, Sandefjord	41	(1.9.36) 14.10.36 norwegisches Walfangboot <b>Star XXII</b> ; 15.1.41 im Südatlantik als Prise genommen durch den Hilfskreuzer <b>Pinguin = Schiff 33</b> ; mit Prisenkommando nach Bordeaux überführt; nach Umbau in Antwerpen am 20.4.42 in Dienst als <b>UJ 1217</b> ; 12.9.43 im Syltelfjord durch sowjetisches U-Boot <b>K 1</b> torpediert und gesunken; 28 Tote.
<b>UJ 1218</b> <b>(Torlyn)</b> (dt. U-Jäger)	Akers Mek. Verkst. Oslo, 447	1929	247	660	37,50	7,24	3,96	850i	11	A/S Thor Dahl, Sandefjord	37	(8.29) als norwegisches Walfangboot <b>Torlyn</b> ; 14.1.41 im Südatlantik als Prise genommen durch den Hilfskreuzer <b>Pinguin = Schiff 33</b> ; mit Prisenkommando nach Bordeaux überführt; nach Umbau in Antwerpen am 16.5.42 in Dienst als <b>UJ 1218</b> ; als U-Jäger zu klein und zu langsam; 1.5.44 <b>NH 05</b> ; 15.5.44 <b>V 6506</b> / 1945 GM / Swalfangboot A (German Minesweeping Administration); 1947 zurück an Eigner; 1950 norwegisches Walfangboot <b>Finnval III</b> ; 1957 Fischereimotorschiff <b>Lafjord</b> ; 1963 verlängert; 300 BRT; 1967 <b>Saelodden</b> ; 1981 <b>Saelvag</b> ; 1981 chilenisch <b>Kippernes</b> ; 14.2.88 nach Strandung nördlich Cladera aufgegeben.
<b>UJ 1219</b> <b>(KUJ 1)</b> (dt. U-Jäger)	Unterweser AG, Bremerhaven, 287	1943	542	970	58,70	8,44	4,40	850i	12,8		61	Kriegs-U-Jäger KUJ 41 auf Basis Rumpf "Pregel", vorgesehen zum späteren Umbau zum Fischdampfer. (22.2.43) <b>KUJ 1</b> ; 1.7.43 <b>UJ 1219</b> ; 20.10.44 um 02.00 h bei Nordkyn durch sowjetisches U-Boot <b>V-4</b> torpediert und versenkt.
<b>UJ 1220</b> <b>(KUJ 8)</b> (dt. U-Jäger)	Werft Nobiskrug, Rendsburg, 521	1943	542	970	58,70	8,44	4,40	850i	12,8		61	Kriegs-U-Jäger KUJ 41 auf Basis Rumpf "Pregel", vorgesehen zum späteren Umbau zum Fischdampfer. (25.3.43) <b>KUJ 8</b> ; 16.10.43 <b>UJ 1220</b> ; 12.10.44 um 15.22 h nördlich Berlevag durch sowjetisches U-Boot <b>S-104</b> torpediert und versenkt / 25 Tote.
<b>UJ 1221</b> <b>(KUJ 15)</b> (dt. U-Jäger)	Jos. L. Meyer, Papenburg, 442	1943	542	970	58,70	8,44	4,40	850i	12,8		61	Kriegs-U-Jäger KUJ 41 auf Basis Rumpf "Pregel", vorgesehen zum späteren Umbau zum Fischdampfer. (.43) <b>KUJ 15</b> ; 15.1.44 <b>UJ 1221</b> ; 12.11.44 um 23.50 h im Listerfjord, Egersund, durch Artillerie britischer Kreuzer <b>Kent</b> und <b>Bellona</b> sowie der britischen Zerstörer <b>Myngs</b> , <b>Verulam</b> , <b>Zambesi</b> und <b>Algonquin</b> versenkt.
<b>UJ 1222</b> <b>(KUJ 23)</b> (dt. U-Jäger)	Deutsche Werft, Hamburg, 299	1943	542	970	58,70	8,44	4,40	850i	12,8		61	Kriegs-U-Jäger KUJ 41 auf Basis Rumpf "Pregel", vorgesehen zum späteren Umbau zum Fischdampfer. (.43) <b>KUJ 23</b> ; 25.3.44 <b>UJ 1222</b> / 1945 GM / SA (German Minesweeping Administration), Kurierboot <b>KUJ 23</b> ; 1952 Fischdampfer <b>Finkenwader = BX 396</b> ; BX = Bremerhaven; 1957 <b>Friedrichshafen = NC 422</b> ; NC = Cuxhaven; 1963 abgebrochen.
<b>UJ 1223</b> <b>(KUJ 25)</b> (dt. U-Jäger)	Deutsche Werft, Hamburg, 301	1944	542	970	58,70	8,44	4,40	850i	12,8		61	Kriegs-U-Jäger KUJ 41 auf Basis Rumpf "Pregel", vorgesehen zum späteren Umbau zum Fischdampfer. (.44) <b>KUJ 25</b> ; 21.8.44 <b>UJ 1223</b> ; 12.11.44 um 23.30 h m Listerfjord, Egersund, durch Artillerie britischer Kreuzer <b>Kent</b> und <b>Bellona</b> sowie der britischen Zerstörer <b>Myngs</b> , <b>Verulam</b> , <b>Zambesi</b> und <b>Algonquin</b> versenkt.
<b>UJ 1708</b> <b>(KUJ 5)</b> (dt. U-Jäger)	Unterweser-AG, Bremerhaven, 291	1944	542	970	58,70	8,44	4,40	850i	12,8		61	Kriegs-U-Jäger KUJ 41 auf Basis Rumpf "Pregel", vorgesehen zum späteren Umbau zum Fischdampfer. (22.4.44) <b>KUJ 5</b> ; 2.8.44 <b>UJ 1708</b> / GM / SA (German Minesweeping Administration); Begleitschiff <b>Sirius</b> ; 1946 umbenannt Fischdampfer <b>Phoenix</b> ; 24.4.46 sowjetische Beute.
<b>UJ 1715</b> <b>(Lesum)</b> (dt. U-Jäger)	Deschimag-Werk Seebeck, Wesermünde- Geestemünde (648)	1939	497	1140	54,92	8,26	4,19	1000	12,3		54-63	(.12.39) 12.4.40 Fischdampfer <b>Lesum = BB 94</b> (Glässel); 17.5.40 <b>M 1101</b> ; 1.8.42 Führerboot BSO-Flottille (Befehlshaber der Sicherung Ostsee); 1.12.43 <b>M 5207</b> ; 1.6.44 <b>UJ 1715</b> ; 27.9.44 um 20.35 Uhr gesunken nahe Obrestad südlich Klausgrund. Auf Mine des franz. U-Bootes <b>Rubis</b> gelaufen. 61 Tote zusammen mit Motorschiffen <b>Cläre Hugo Stinnes</b> und <b>Knute Nelson</b> , die ebenfalls auf Minen liefen und sanken.
<b>Unitas</b> (dt. Stützpunkt- schiff)	Deschimag, Werk AG. Weser, Bremen, 933	1937	21846		193,47	24,38	12,05	7000i	12	J. van den Bergh (Unitas Deutsche Walfang-Ges.), Hamburg	80 + 293 (Wohn-schiff)	(5.7.37) 22.9.37 Walfangmuttereschiff <b>Unitas</b> ; 22.5.40 Stützpunktschiff MAST (Marineausrüstungsstelle) Gotenhafen (Destillierzeuger); 5.4.44 Wohnschiff 1. Marine-Bordflak-Abteilung, Gotenhafen; 18.12.44 durch Fliegerbomben in Gotenhafen versenkt, 25 Tote, Gehoben. 21.6.45 britische Beute: <b>Empire Victory</b> ; Juli 1950 <b>Abraham Larsen</b> ; 1957 <b>Nisshin Maru No. 2</b> ; 1965 in Japan abgebrochen.

Name	Bauwert	Jahr	BRT	t	LüA m.	B m.	T m.	PS	Kn	Schiffseigner	Bes.	Sonstiges/Verbleib
<b>V 312</b> (dt. Vorpostenboot)	J.C. Tecklenborg A.G., Wesermünde-G, 406	1926	340	740	44,50	7,68	3,60	650i	11			(5.8.26) 3.9.26 Fischdampfer <b>Sirius=BX 189</b> (Sirius Handels-GmbH); 10.7.29 <b>Hanseat</b> (Hanse, atische HF); 7.8.40 <b>D.S</b> ,Unternehmen Seelöwe; 3.5.41 <b>V 312</b> ; 20.8.42 westlich Nargön, Järvsare ots durch Strandung verloren gegangen.
<b>V 6106</b> (dt. Vorpostenboot)	Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg, 738	1938	446		54,10	8,17	3,75	750i	13		46 - 55	(21.5.38) 28.6.38 Fischdampfer <b>Tirol = PC 312</b> (Nordsee); PC = Cuxhaven; 24.9.39 <b>M 1504</b> ; 28.5.43 <b>V 6106</b> ; 12.12.43 um 20.55 h bei Ekkeroy/Norwegen auf Mine gelaufen und gesunken / 2o Tote.
<b>V 6115</b> (dt. Vorpostenboot)	Akers Mek, Verkst. Oslo, 499	1943	538	1060	51,92	8,69	4,75	1285i	12		34 - 51	(.43) 9.6.43 <b>V 6115</b> / 1945 norwegischer Frachtdampfer <b>Nor IV</b> ; 1946 britisch <b>Empire Catcher II</b> ; 1948 <b>R. L. Goulding</b> ; 1957 japanisch <b>Toshi Maru No. 8</b> ; 1959 <b>Daishin Maru No. 1</b> ; 1978 noch vorhanden.
<b>V 6308</b> (dt. Vorpostenboot)	Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg, 711	1940	510	869	57,75	8,40	4,03	700i	11		39	<b>Mob-FD 1</b> (Mobilmachungs-Fischdampfer, auf Grundlage "Uhlenhorst", konstruiert zum späteren Umbau zu Fischdampfern, austallender Vorsteven mit Minenräumvorrichtung; Kreuzerheck mit Heckablaufbühne)  (.40) vor 20.12.40 <b>Schiff 13=Saturn</b> , zugeteilt 2. Vorposten-Flottille; 6.6.43 <b>NN 12</b> ; 15.5.44 <b>V 6308</b> ; 22.10.44 im Syltefjord durch Fliegerbomben schwer beschädigt und eingebracht / September 1945 GM / SA (German Minesweeping Administration), 19.. UdSSR-Beute.
<b>V 6311</b> (dt. Vorpostenboot)	Moss Vaerft & Dock, 93	1940	308		41,94	7,62	4,08	1300i	13,5	Auftrag für: Anders Jahre & Co., Sandefjord	42 - 54	Auftrag für Anders Jahre & Co., Sandefjord/Norwegen; 24.5.40 von Admiral Norwegen übernommen, (30.8.40) 15.3.41 <b>V 6102</b> ; 8.10.42 schwer beschädigt in Moss, durch Kentern des Schwimmdocks umgekippt; 60 Grad Schlagseite; 24.10.42 repariert; 20.3.43 wieder im Dinet; 1.5.44 <b>V 5912</b> ; 15.5.44 <b>V 6311</b> / 1945 norwegisches Walfangboot <b>Kos 37</b> ; 1963 Fischereimotorschiff <b>Pero = M-28-VD</b> ; 1967 <b>Luma = ST-42-F</b> ; 1974 <b>Sissel Marianne = T-43-H</b> ; Juli 1982 <b>Frantsen Junior</b> ; Juni 1989 noch vorhanden.
<b>Wilhelm Gustloff</b> (dt. Lazarettsschiff)	Blohm & Voss, Hamburg, 511	1937	19350		208,5	23,59	6,50	9500e	15,5	Deutsche Arbeitsfront, Hamburg	165	(5.5.37) 15.3.38 als Motorpassagierschiff <b>Wilhelm Gustloff</b> ; 22.9.39 in Dienst als Lazarettsschiff <b>D</b> ; 20.11.40 Wohnschiff 2. U-Lehr-Division; Mai 1943 Kasernenschiff; 30.1.45 um 22.58 h bei Stolpmünde durch drei Torpedos des sowjetischen U-Boots <b>S 13 getroffen</b> und versenkt.Von 1252 aus dem Wasser geretteten Menschen starben 13 an Bord der Schiffe. Die größte Schiffskatastrophe aller Zeiten fordert mehr als 9300 Opfer. Die ursprünglichen Angaben von 5200 Toten liegen deutlich zu niedrig.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

- Bredemeier, Heinrich (1987), Schlachtschiff Scharnhorst. Tatsachenbericht, München
- Breyer, Siegfried (1970), Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905 – 1970, München
- Breyer, Siegfried (1990), Großkampfschiffe 1905 – 1970, Stuttgart
- Breyer, Siegfried; Koop, Gerhard (1995), Von der „Emden“ zur „Tirpitz“
- Brustat-Naval, Fritz (1970), Unternehmen Rettung. Letztes Schiff nach Westen, Herford
- Danner, Herwig (2001), Kriegsfischkutter. KFK, Hamburg/Berlin/Bonn
- Dinkluge, Ludwig; Witthöft, Hans Jürgen (2001), Die deutsche Handelsflotte 1939 – 1945. Die Schicksale aller Seeschiffe über 100 BRT. Handelsschiffe – Blockadebrecher – Hilfskriegsschiffe. Bd. 1 – 2, Hamburg
- Dobson, Christian; Miller, John; Payne, Ronald (1979), Die Versenkung der Wilhelm Gustloff, München
- Fock, Harald (2000), Flottenchronik. Die an beiden Weltkriegen beteiligten aktiven Kriegsschiffe und ihr Verbleib, Hamburg
- Gebauer, Jürgen; Krenz, Egon (1998), Marine-Enzyklopädie, Berlin
- Gröner, Erich (1982-93), Die deutschen Kriegsschiffe 1815 – 1945, Bd. 1 – 8, Bonn
- Hansen, Clas Broder (1990), Die deutschen Passagierschiffe 1816 – 1990, Gräfeling bei München
- Haupt, Helmuth; Breyer, Siegfried (1999), Marine-Arsenal Band 43, Minenschiff Brummer (II). Das Schicksal des norwegischen Minenlegers Olaf Tryggvason, Wölfersheim-Berstadt
- Hildebrand, Hans. H.; Röhr, Albert; Steinmetz, Hans-Otto (1983), Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart, Bd. 1-7, Herford
- Jung, Dieter; Maass, Martin; Wenzel, Berndt (1981), Tanker und Versorger der deutschen Flotte 1900 – 1980, Stuttgart
- Kähler, Wolfgang (1987), Schlachtschiff Gneisenau. Ein Tatsachenbericht mit 57 Fotos, Karten und Skizzen, München
- Kludas, Arnold (1971), Die großen deutschen Passagierschiffe. Dokumentation in Wort und Bild, Oldenburg/Hamburg
- Kludas, Arnold (1972-74), Die großen Passagierschiffe der Welt, Bd. I-V, Oldenburg/Hamburg
- Kludas, Arnold (1975), Die Schiffe der deutschen Afrika-Linien 1880 – 1945, Oldenburg/Hamburg
- Kludas, Arnold (1976), Die Schiffe der Hamburg-Süd 1871- 1951, Oldenburg/Hamburg
- Kludas, Arnold (1981), Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie 1927 – 1970, Bd. 1-3, Herford
- Kludas, Arnold (1992), Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd 1920 bis 1970, Herford
- Kohl, Hans (2002), Fischdampfer und Walfangboote im Krieg. Der Einsatz der 17. U-Jagdflottille vor Norwegen, Hamburg/Berlin/Bonn
- Kroschel, Günter; Evers, August-Ludwig (1986), Die deutsche Flotte 1848 – 1945, Wilhelmshaven
- Kutzleben v., Karl; Schroeder, Wilhelm; Brennecke, Jochen (2002), Minenschiffe 1939 – 1945, Hamburg
- Meister, Jürg (1977), Soviet Warships of the Second World War, London
- Peillard, Leonce (1965), Versenkt die Tirpitz, Wien
- Rohwer, Jürgen (1997), Allied Submarine Attacks in the European Theatre 1939-1945 (ASA), Greenhill/London
- Rothe, Claus (1987), Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1919 bis 1985, Moers
- Rothe, Claus (1989), Deutsche Seebäderschiffe 1830 bis 1939, Solingen
- Schäuffelen, Otmar (1994), Die letzten großen Segelschiffe, Bielefeld
- Schmidt, Rudolf; Kludas, Arnold (1978), Die deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg, Stuttgart
- Schön, Heinz (1987), Die KDF-Schiffe und ihr Schicksal, Stuttgart
- Schön, Heinz (1998), SOS Wilhelm Gustloff. Die größte Schiffskatastrophe der Geschichte, Stuttgart
- Schön, Heinz (2004), Die Tragödie der Flüchtlingsschiffe. Gesunken in der Ostsee 1944/45, Stuttgart
- Schwadtke, Karl-Heinz (1953), Die deutsche Handelsflotte 1939 und ihr Schicksal, Hamburg
- Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1936 (1936), München
- Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1941/42 (1941), München



**Internet:**

Chronik des Seekrieges 1939 bis 1945, herausgegeben von der Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart.

URL: <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/chronik.htm>. Stand 21.03.2008

Norwegian Merchant Fleet 1939 – 1945, URL: <http://www.warsailors.com/freefleet/index.html>. Stand 21.03.2008

Verluste der deutschen Handelsmarine 1939 – 1945,

URL: <http://chrito.users1.50megs.com/handelsmarine/handelsmarine.htm>. Stand 21.03.2008