Prospektionsbericht
Vorpostenboot V1101

Ort:

Nordsee – nördlich von Langeoog-Spiekeroog

Untersuchungsdatum:

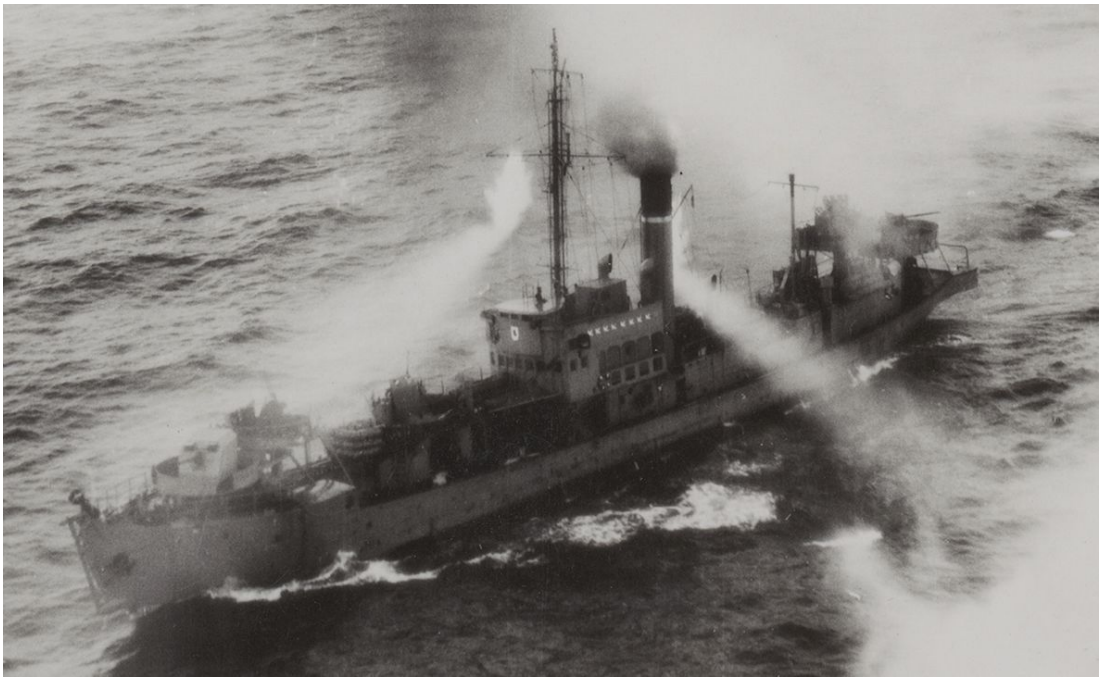
18.06.2019
25.08.2019
30.05.2020

Verfasser:

Holger Buss
Gezeitentaucher.de

Version:

01.12.2020



Einleitung **3**
Position des Wracks 4
Die Gruppe “Gezeitentaucher” 5

Tauchgangsprotokolle **6**
18.06.2019 6
25.08.2019 6
30.05.2020 6
Meßmethode 7
Strömung am Wrack 8

Beschreibung des Wracks **9**
Objekte am Wrack 10
Bug 10
Vordersteven 10
Klüsenrohre des Ankers 11
Vorpiek 11
Ankerkette 11
8,8cm Geschütz 12
8,8cm Munition 12
2cm Flak Munition 12
Treibladung von Munition 13
Teile eines Geschützes 13
Standrohr eines Geschützes 13
Fischraumstützen 14
Kompass 14
Flaschen 15
Netzwinde 16
Netzwindenmaschine 16
Rudermaschine 17
Dampfkessel 17
Dampfmaschine 18
Kondensator 18
Abdampfturbine 18
Ruderquadrant 19
Heckpartie 19
Poller / Festmacher 19

Identifikation **20**
Maierform 21
Maschine 21

Die Verwechslung von V1101 mit einem Minensucher **23**
Untersuchungen am “Großen Dampfer” (echte V1101) durch Taucher des BSH 24
Die (vermeintliche) Beseitigung von V1101 25

Untersuchung der falschen V1101 1972 nach der Beseitigung 26
Untersuchungsbericht des echten V1101 im Jahre 1972 26

V1101 ex. August Wriedt ex. Preußen 27
Fotos 27
Die verschiedene Ausbaustufen von V1101 30

Die Versenkung am 13.08.1944 31
11. Vorpostenflottille 32
Vorpostenboote 33
5. Sicherungsdivision 33

Besatzungsliste 1939 34
Kriegstagebuch für den Küstenbefhelshaber der Deutschen Bucht für den 13.8.1944 36
Enigma verschlüsselte Telegramme 37
Dekodierte Telegramme 38

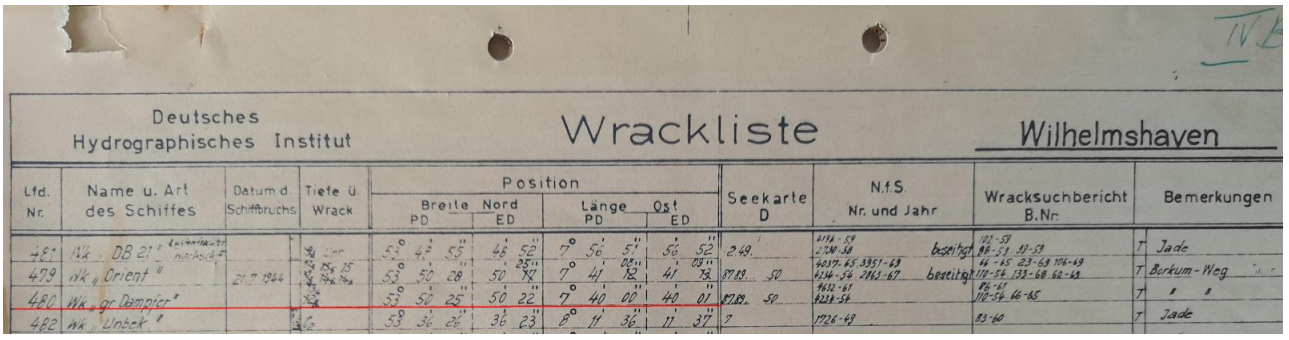
Dokumente der angreifenden Flugzeuge 40
Fotos vom Beschuss des V1101 41
Aufzeichnungen des Squadron 455 (Australien) 44
Aufzeichnungen des Squadrons 254 (England) 45
Beaufighter-Bomber 46
Raketen 46

Minensucher 48

Zusammenfassung 49
Fazit 49

Quellenangaben 50
Autor 50
Aktuellste Version des Berichtes 51

Einleitung



Deutsches Hydrographisches Institut — Wrackliste — Wilhelmshaven

Lfd. Nr.	Name u. Art des Schiffes	Datum d. Schiffbruchs	Tiefe ü. Wrack	Position Breite Nord PD	Position Breite Nord ED	Position Länge Ost PD	Position Länge Ost ED	Seekarte D	N.f.S. Nr. und Jahr	Wracksuchbericht B.Nr.	Bemerkungen
481	Wk „DB 21" (unbekannt nachsuchen)			53° 42' 55"	48' 52"	7° 56' 51"	56' 52"	249	6198-59 2700-58 beseitigt	192-59 88-53 39-59	T Jade
479	Wk „Orient"	21.7.1944	15	53° 50' 28"	50' 25" 72"	7° 41' 52"	41' 09" 72	87.83 50	4037-65 3951-69 4136-56 2863-67 beseitigt	44-65 23-69 106-69 119-56 133-68 62-68	T Borkum-Weg
480	Wk „gr. Dampfer"			53° 50' 25"	50' 22"	7° 40' 00"	40' 01"	87.83 50	9612-61 9238-56	175-56 170-56 46-65	T " "
482	Wk „Unbekt."			53° 36' 26"	36' 23"	8° 11' 36"	11' 37"	7	1726-49	83-60	T Jade

Bei Recherchen der Akten des Wasser- und Schifffahrtsamtes im Staatsarchiv in Aurich aus dem Jahre 1970 fanden wir den Eintrag eines unbekannten “großen Dampfers” auf höhe Spiekeroog. Dieses Wrack erregte unsere erhöhte Aufmerksamkeit, weil es bis heute nicht identifiziert war und in einer von uns gut erreichbaren Entfernung liegt. Außerdem befindet es sich außerhalb der für uns gesperrten Wasserstraße. Am 18.06.2019 betauchten und untersuchten wir es erstmals. Es stellte sich heraus, dass es sich um einen bewaffneten Fischdampfer handelt, wie wir ihn bereits von den Vorpostenbooten V810 und V812 kennen.
Weitere Recherche ergaben, dass das einzige in Frage kommende Vorpostenboot V1101 sei, das 1944 in diesem Bereich gesunken ist. Dessen Wrackposition war aber dem WSA an anderer Stelle bereits bekannt. Zudem wurde es 1971 beseitigt. Allerdings ist das Wrack des Minensuchers M307 noch verschollen und M383 ist ebenfalls in der Nähe gesunken - beide konnten wir aber eindeutig anhand der Merkmale des Wracks ausschließen.
Nach weiterer Sichtung der Akten des WSA stellte sich heraus, dass die Entfernung zwischen diesen beiden Wracks “großer Dampfer” und “Vorpostenboot 1101” nur 600m beträgt. Im Jahre 1970 wurde zunächst beschlossen, beide Wracks zu entfernen, weil sie auf der damaligen Schifffahrtsstraße lagen. Eine erneute Untersuchung ergab jedoch, dass lediglich V1101 entfernt werden musste. Die Wassertiefe über dem ‘großen Dampfer’ war hoch genug, sodass dieses Wrack verschont blieb. Das vermeintliche V1101 in der Nähe wurde gesprengt und größtenteils entfernt. Das wurde in einem Tauchbericht des BSH aus dem Jahre 1972 auch so bestätigt.

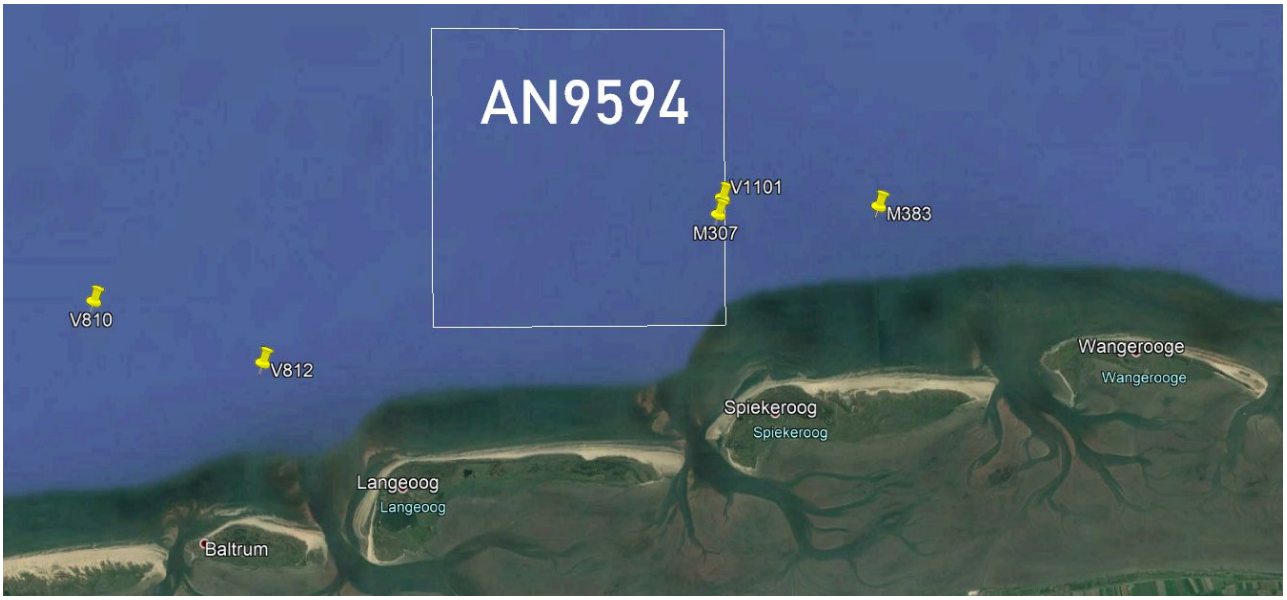
Weitere Nachforschungen ergaben schließlich eine logische Erklärung: In einem Untersuchungsbefund eines Tauchers des BSH aus dem Jahre 1949 stand:

> *Wrack Vp.-Boot 1101 30.6.1949*
> *Das Wrack ist ein Doppelschraubenschiff, es liegt kieloben. Einzelheiten waren nicht zu erkennen. Möglicherweise handelt es sich um ein Minensuchboot.*

Offensichtlich wurde das Wrack eines Minensuchers versehentlich als V1101 bezeichnet. Das bedeutet, dass im Jahre 1971 also nicht das Vorpostenboot, sondern in Wirklichkeit M307 oder M383 beseitigt wurde. Im Untersuchungsbericht des BSH nach den Räumungsarbeiten erwähnt dieser Taucher auch die zweite Schiffsschraube, die noch immer vorhanden sei. Vorpostenboote hatten aber immer nur eine Schiffsschraube, Minensucher hingegen hatten zwei.
Wir untersuchten das Wrack am 25.08.2019 ein weiteres mal und nahmen detaillierte Vermessungen vor. So konnten wir eindeutig nachweisen, dass es sich um den 1930 gebauten Fischdampfer August Wriedt (1930–33) / Preußen (1933–44) handelte, der im Zweiten Weltkrieg als Kriegsfahrzeug aufgerüstet wurde. Am 13.08.1944 diente das Schiff als Luftabwehr eines Konvois in Richtung Westen. Sie wurden von Britischen Bombern aufgespürt und versenkt.

Position des Wracks

Breite: 53°50,344'N Länge: 07°39,879'O



Am 13.08.1944 wurde der Geleitzug um 03:07 von feindlichen Flugzeugen geortet. Um 06:20 erfolgte ein Angriff durch etwa 40 Beaufighter in Quadrant AN9594. Vorpostenboot V1101 und Minensucher M383 sinken durch Raketenbomber und Torpedotreffer. M383 wurde noch einige Zeit geschleppt, bekam Schlagseite und sank schließlich.

Minensucher M307 sowie Vorpostenboote V810 und V812 sanken am 21.07.1944 - also ca. drei Wochen vorher

Preussen (18.6.30) 7.30 *S/fi* **August Wriedt = HC 204** (Nordsee); 29.4.33 umbenannt: **Preussen**; 12.11.37 = **PC 204**; 10.6.37 *Festungskriegsübung Swinemünde*. Küstenschutzboot, re; 3.10.39 **V 1101**; 13.8.44 † 6^{h}20 n. Langeoog: 53°50 n/07°40 o / FliBo, Fli-Ari.

Positionsangabe in Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945

Die Gruppe “Gezeitentaucher”

Seit 2007 taucht eine Gruppe von z.Zt. acht Sporttauchern in der Nordsee. Die Gruppe nennt sich “Gezeitentaucher”, weil das Tauchen in der Nordsee stark von den Tiden abhängig ist. Sie halten sich an die Vorgaben des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes und dokumentiert die Wracks, ohne Funde zu bergen. Dabei liegt die Identifizierung der Wracks, das Monitoring und der Erhalt im Vordergrund. Im Jahr 2017 absolvierten sie den Spezialkurs Unterwasserarchäologie I vom VDST (Verband deutscher Sporttaucher) bei Dr. Florian Huber. Die Methoden der Vermessung, 3D-Modellierung und Dokumentation werden seitdem angewandt. Typische Ziele sind die Wracks im Umkreis von ca. 35km Entfernung von Norddeich Hafen. Einige der Wracks sind bekannt, viele noch unbekannt. Die erfahrenen Taucher benutzen Tauchausrüstungen mit 2*12L Nitrox32 in DIR-Konfiguration. Ein in Norddeich Hafen liegendes Rib (Hochleistungs-Schlauchboot) mit festem Rumpf und 225Ps dient als Transportmittel. Es sind GPS, Echolot und Sidescan Sonar an Bord.
2017 gelang es ihnen, ein Wrack als Dampfer ELSA von Kpt. Weitendorf zu identifizieren. 2019 identifizierten sie das Wrack von Vorpostenboot V812.

Gezeitentaucher:
Hinten: Wilfried de Jonge, Michael Rosendahl
Mitte: Holger Buss, Dirk Terbeek, Thorsten Bakker, Thorsten Lex, Oliver Hirsch
Vorne: Ulrich Hofmann

Außerdem werden folgende Aspekte untersucht:

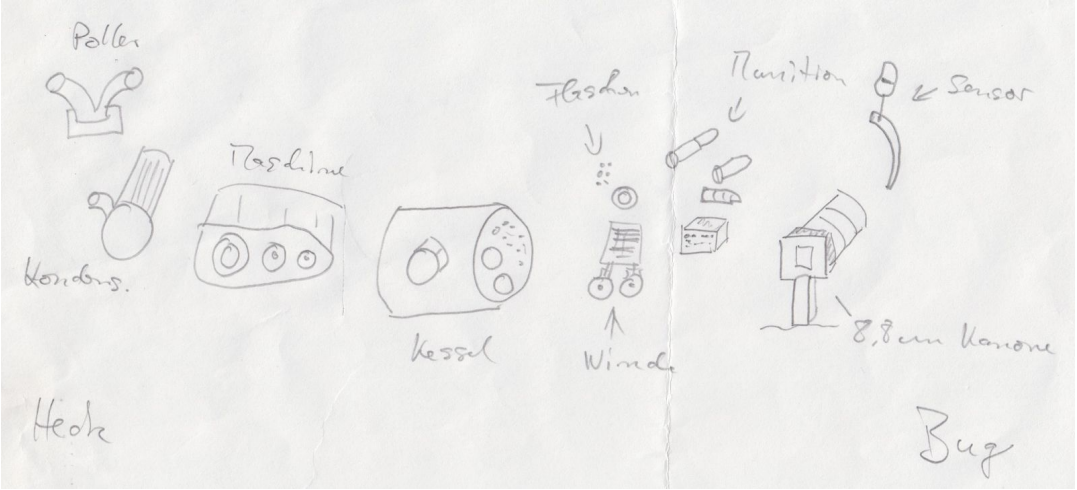
- ist das Wrack geplündert oder durch Dritte beschädigt?
- wie verändert sich das Wrack im Laufe der Jahre?

Die Gruppe finanziert sich ohne fremde Mittel.

Tauchgangsprotokolle

18.06.2019

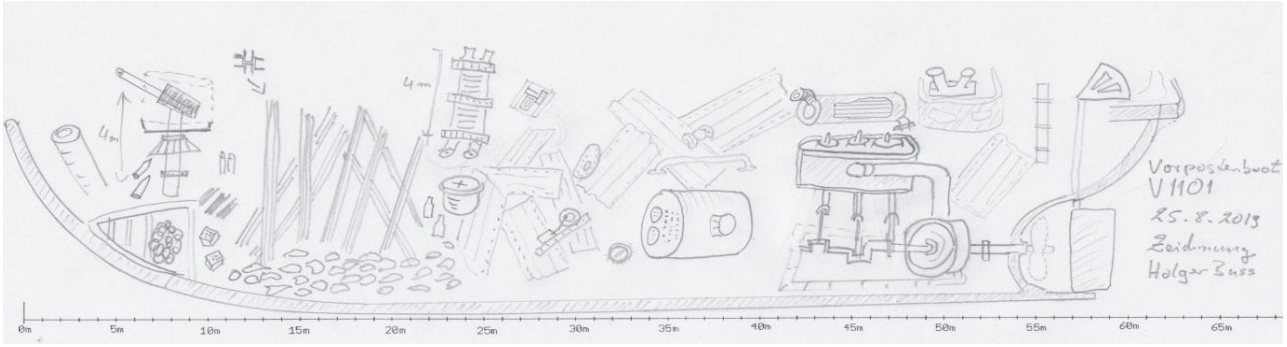
Thorsten Bakker, Ulrich Hofmann, Holger Buss mit Michael Rosendahl als Skipper
Erste Betauchung und Videodokumentation des Wracks. Montage des Strömungssensors.



Erste Skizze der Objekte des Wracks

25.08.2019

Oliver Hirsch, Dirk Heinemann, Ulrich Hofmann, Thorsten Bakker, Holger Buss mit Andreas Kruse als Skipper
Vermessung des Wracks mittels Maßband und Detailvermessung incl. Videodokumentation.



Detaillierte Skizze nach dem zweiten Tauchgang

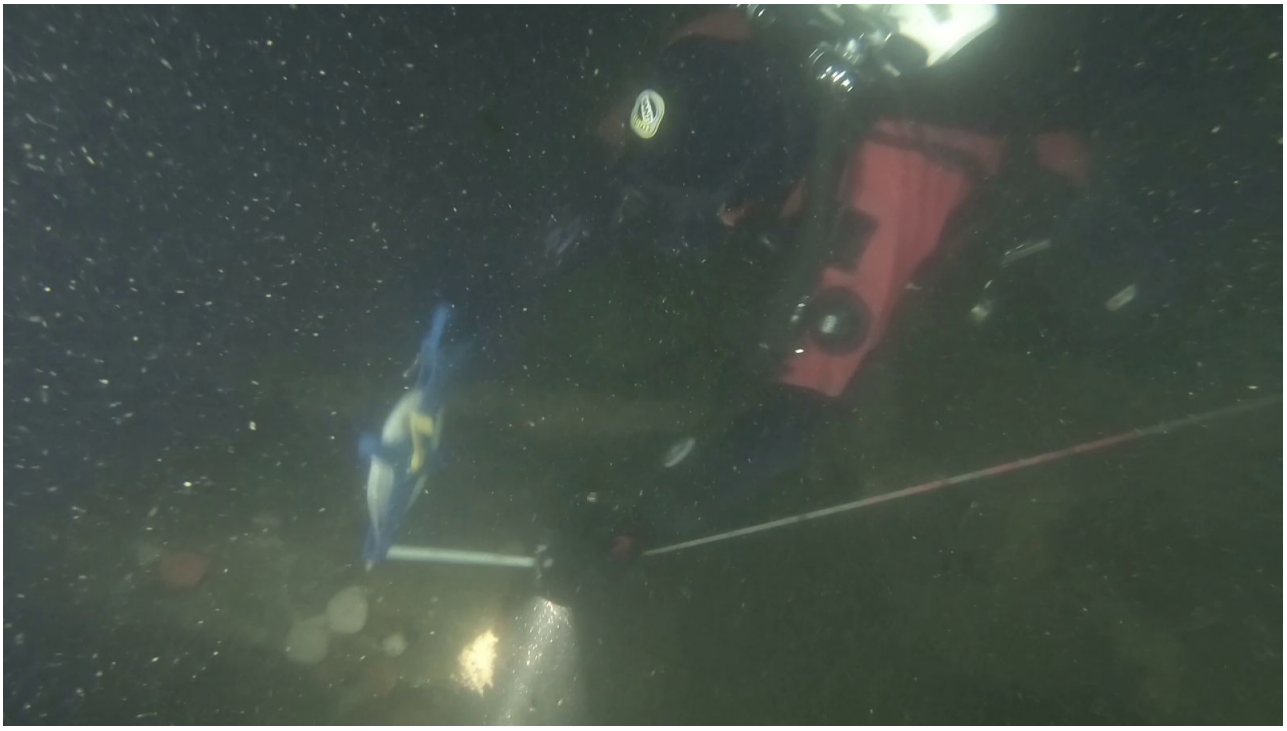
30.05.2020

Dirk Terbeek, Ulrich Hofmann, Thorsten Bakker, Holger Buss mit Michael Rosendahl als Skipper
Der Tauchgang wird abgebrochen, wegen schlechter Sicht - extreme Algenblüte. Keine neuen Erkenntnisse.

Meßmethode

Die Bedingungen in der Nordsee sind schwierig. Die tidenbedingte Strömung lässt nur einen Tauchgang von ca. 60 Minuten in engen Zeitfenstern zu. Trotzdem ist Strömung immer vorhanden. Die Sichtweiten sind oft weniger als 3-4 Meter. Dazu kommt, dass die Wracks in der Nordsee schnell zerfallen, besonders wenn die quer zur Haupt-Strömungsrichtung liegen. Deshalb ist eine sorgfältige Vermessung der Position der Fundstücke besonders wichtig, weil man sich ohne diese Methode kein Bild vom gesamten Wrackfeld machen kann.

Unsere Vorgehensweise:
Es wird eine Referenzleine am Bug befestigt. Von den zu dokumentierenden Fundstücken wird der Abstand vom Bug gemessen (X-Wert). Die Aufzeichnung der Meßwerte erfolgt durch Videodokumentation. Dazu wird der gesamte Tauchgang lückenlos aufgezeichnet.
Des weiteren werden wichtige Fundstücke noch einzeln vermessen. Das Spannen einer geraden Referenzleine und Ermittlung des Y-Wertes aus der Orthogonalmethode ist aufgrund der Strömung nicht möglich. Da das Wrack ohnehin gekentert und zerbrochen ist, ist der Y-Wert für die Identifizierung auch nicht zwingend notwendig. Die Referenzleine muss im Wrack gelegt werden und kann aufgrund der Wrackteile und Strömung nicht 100% gerade verlegt werden. Deshalb ist am Heck des Wracks der Meßfehler am größten und beträgt schätzungsweise 2-4m.



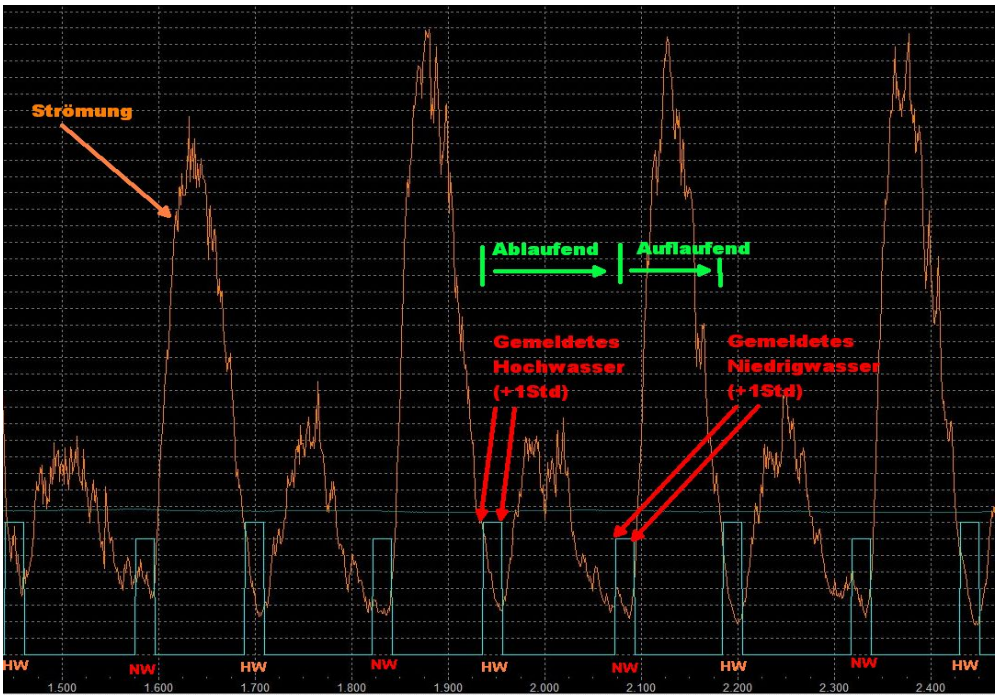
Thorsten Bakker legt das Maßband

Strömung am Wrack

Die Strömung in der Nordsee ist eine der größten Herausforderungen und der Hauptgrund, weshalb dort kaum getaucht wird. Aufgrund der Gezeiten ist Tauchen ist nur in kurzen Zeitfenstern möglich. Wir müssen die genauen Zeitpunkte vorher ermitteln und entsprechend planen.

https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=1263
Am 18.06.2019 wurde ein von uns entwickelter Strömungssensor am Wrack befestigt. Am 25.08.2019 wurde er geborgen und ausgewertet.
Weitere Informationen zum Sensor hier

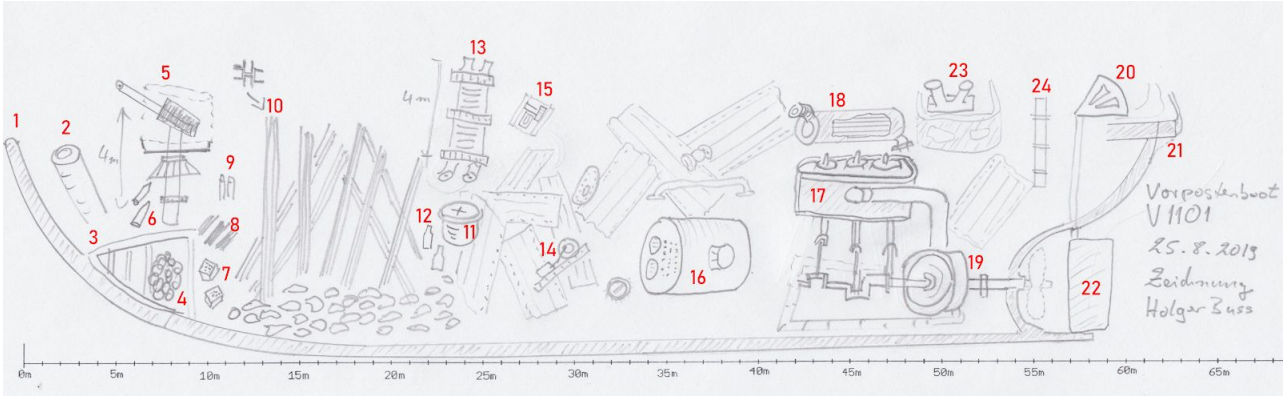
Ergebnisse der Messung:



Bei Hochwasser ist der Zeitpunkt zum Tauchen am besten:
Start des Tauchgangs **kurz nach** gemeldeten Helgoland-Hochwasser. Ggf. bis 15min später. Beim gemeldeten Hochwasser liegt noch Strömung an und erreicht ca. nach 45-60min das Minimum.

Bei Niedrigwasser ist der Zeitpunkt zum Tauchen am besten:
Start des Tauchgangs bis 15-30 min **vor** gemeldeten Helgoland-Niedrigwasser. Die Strömung des auflaufenden Wassers setzt nach genau 60min voll ein. Deshalb kann es sinnvoll sein, den Start des Tauchgangs nach vorne zu verschieben.

Beschreibung des Wracks



1. Vordersteven
2. Ankerklüsenrohr
3. Vorpiek
4. Ankerkette
5. Geschütz 8,8cm
6. Munition 8,8cm
7. Flakmunition 2cm
8. Treibladung
9. Teile eines Geschützes
10. Fischraumstützen
11. Kompass
12. Flaschen
13. Netzwinde
14. Netzwindenmaschine
15. Rudermaschine
16. Dampfkessel
17. Dampfmaschine
18. Kondensator
19. Abdampfturbine
20. Ruderquadant
21. Heckpartie
22. Ruderblatt
23. Poller
24. Standrohr eines Geschützes

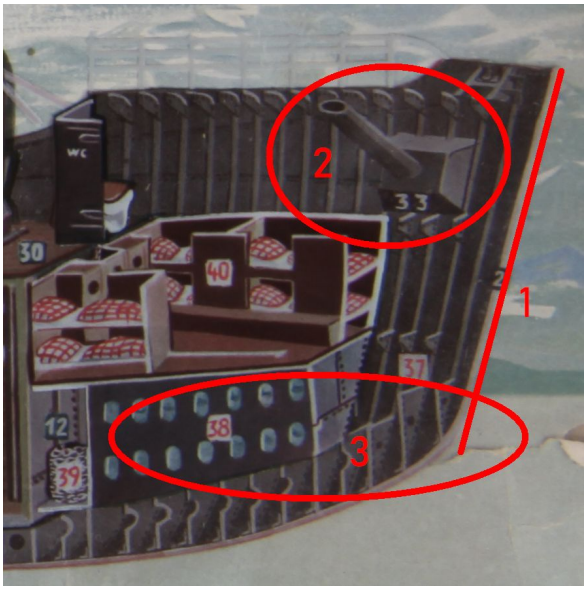
Es handelt sich um das Wrack eines bewaffneten Fischdampfers mit stählernen Rumpf. Das Wrack ist stark zerstört und hat eine maximale Ausdehnung von ca. 59m. Die wesentlichen Elemente lassen sich noch gut erkennen. Es liegt mit ca. 45°-90° nach Steuerbord gekentert im Sandboden. Die Bugsektion ist stark zerstört und lässt sich lediglich an Vordersteven, Ankerklüsenrohren und der Vorpiek erkennen. Der Vordersteven steht aufrecht und geht geschwungen in die Reste der Vorpiek über, was auf die Maierform des Bugs hindeutet. Die ursprünglich stabilen Bordwände in diesem Bereich und die Wasserback fehlen größtenteils und lassen auf Gewalteinwirkung schließen. Die Ankerkette liegt als Paket zusammen; ein Anker wurde jedoch nicht gefunden. Die Poller waren V-Förmig ausgeführt. Im Bugbereich liegt ein großes Geschütz mit einem Kaliber von 8,8cm. Es ist auf einem massiven Standrohr mit Drehkranz befestigt. Das Kanonenrohr endet im Sandboden. Ebenfalls im Bugbereich (10m vom Vordersteven) liegen zahlreiche Kisten mit 2cm Flakmuntion in Paketen zu 10*10 Stück. Dort liegt auch Treibladung von Munition, die auf ein Kaliber von ca. 5cm schließen lässt. Zwischen 12 und 22m liegen zahlreiche sog. Fischraumstützen mit mehreren Metern Länge. In diesem Bereich liegen viele große Steine, die vermutlich als Ballast im Bodenbereich eingesetzt waren. Ein mit Edelstahlfedern gelagerter Kompass und Flaschen liegen bei 24m. Dort lässt sich auch die 4m große Netzwinde mit vier Spillköpfen mit je 40cm finden. Auch die Maschine der Winde und die Rudermaschine liegen in den Überresten der Brücke. Der einzelne Dampfkessel ist um 90° rotiert und besitzt zwei Feueröffnungen die von der Maschine weg, also in Richtung Bug, zeigen. Wasserrohre in den Rauchrohren lassen auf eine Maschine mit Heißdampf schließen. Die Dampfmaschine ist als dreifach Expansionsmaschine mit Abdampfturbine ausgeführt. Der Oberflächenkondensator in Zylinderform liegt frei daneben. Propellerwelle und Ruderblatt mit Ruderquadranten lassen sich klar erkennen; der Propeller fehlt jedoch. Auf der runden Heckpartie ist eine kastenförmige Plattform angebracht, die die Heckpforte verbreitert. Im Heckbereich in Höhe des Ruderquadranten liegt ein Standrohr eines Geschützes mit 4m Länge, das Geschütz

fehlt. Es scheint, als wären Flakgeschütze und der Propeller noch während des Krieges abgeborgen worden.

Objekte am Wrack

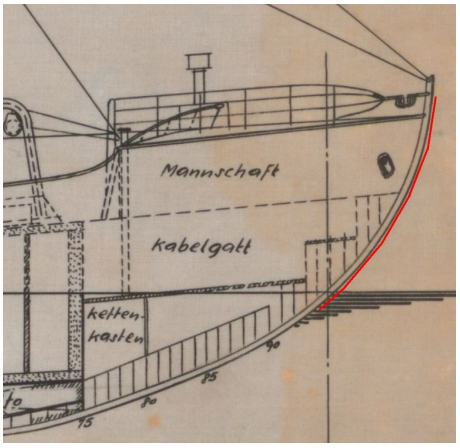
Der Tauchgang wurde lückenlos aufgezeichnet und die Fotos zeigen Standbilder des Videos. Der Link unter den Bildern verweist auf die entsprechende Sequenz im Video bei Youtube. Durch den starken Verfall und Bewuchs lassen sich die Objekte im bewegten Bild besser erkennen, als im Standbild.

Bug



Quelle: Folienbuch Fischdampfer
Der Bug ist stark zerstört. Er lässt sich nur noch anhand des Vorderstevens (1), der Klüsenrohre(2) und der Vorpiek(3) erkennen.

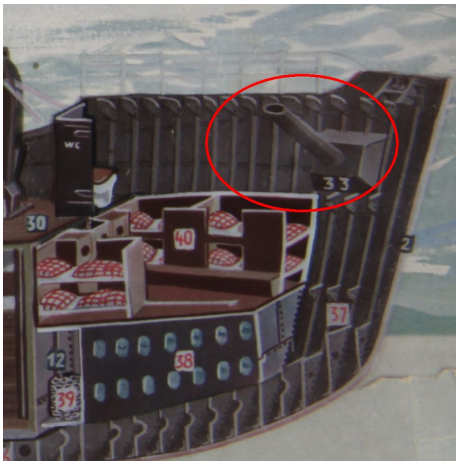
Vordersteven



https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=537
Es handelt sich um eine geschwungene Form des Vorderstevens, die auf eine sog. ‘Maier-Bugform’ hindeutet (siehe unten).

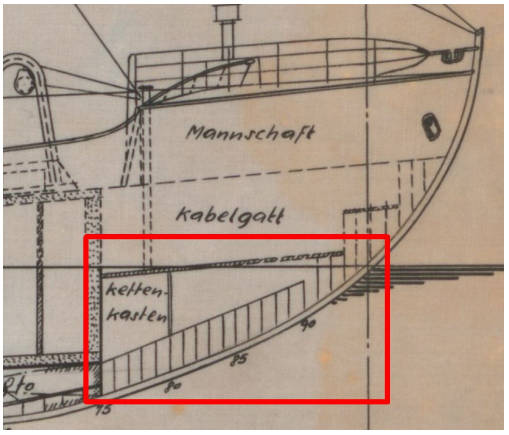
Klüsenrohre des Ankers

Durch die Klüsenrohre wurden die Ankerketten vom Deck durch die Bordwand geführt



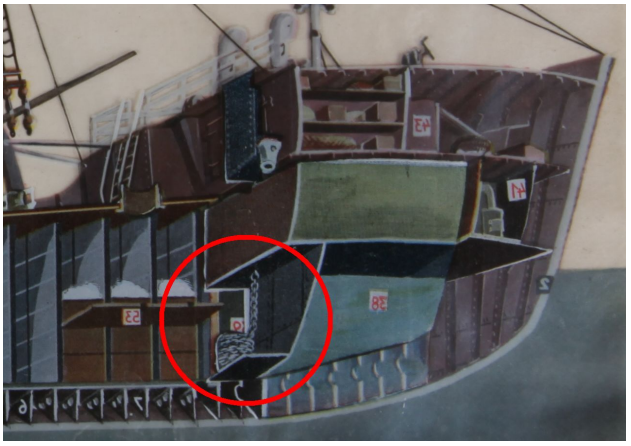
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=582

Vorpiek



https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=681

Ankerkette

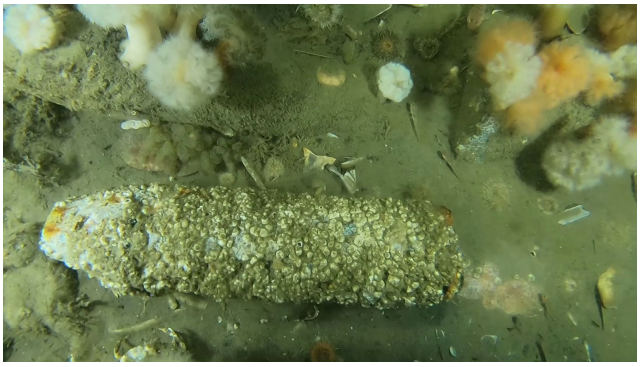


https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=741
bei 7m

8,8cm Geschütz

Bei 8m liegt nach Steuerbord gekippt ein Geschütz, vermutlich für 8,8cm Projektile.
Das Kanonenrohr steckt mit der Spitze im Sand.
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=849

8,8cm Munition



https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=673

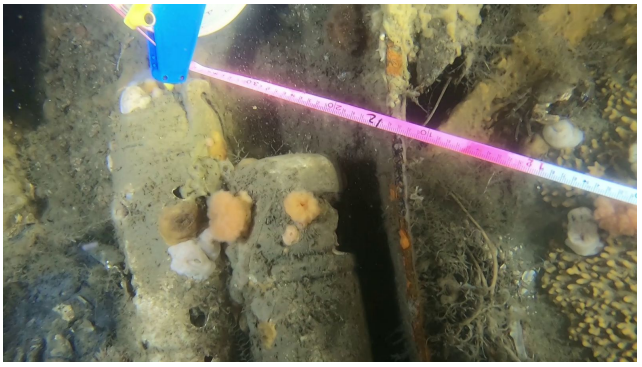
2cm Flak Munition

Es wurden mehrere Kisten mit Flak Munition gefunden. In den Kisten sind 10*10 Patronen gelagert. Es diente der Flugabwehr.
Position: Im (Fisch-) Laderaum im Bereich 7m-12 vom Bug
https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=626

Treibladung von Munition

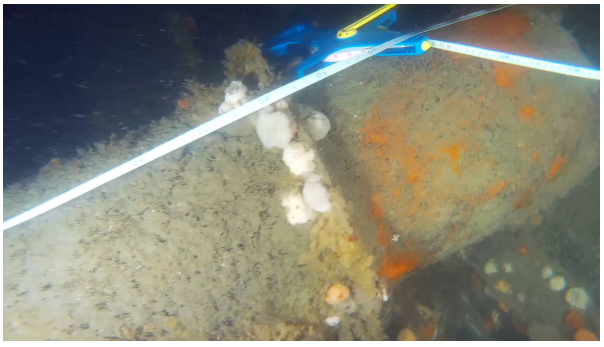
bei ca 10m
Die Kartusche der Ladung teilweise durchgerostet, aber man erkennt die stangenförmige Ladung. Der Durchmesser ist ca. 5cm.
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q

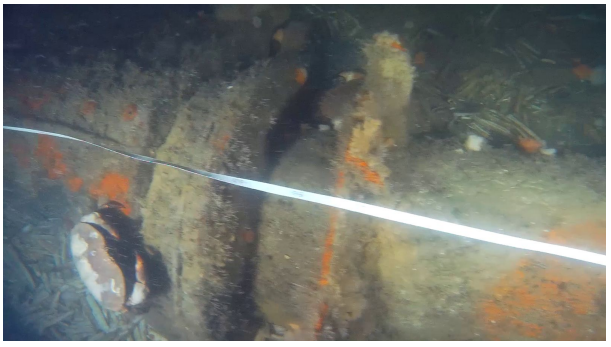
Teile eines Geschützes



Bei 12m
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=1201

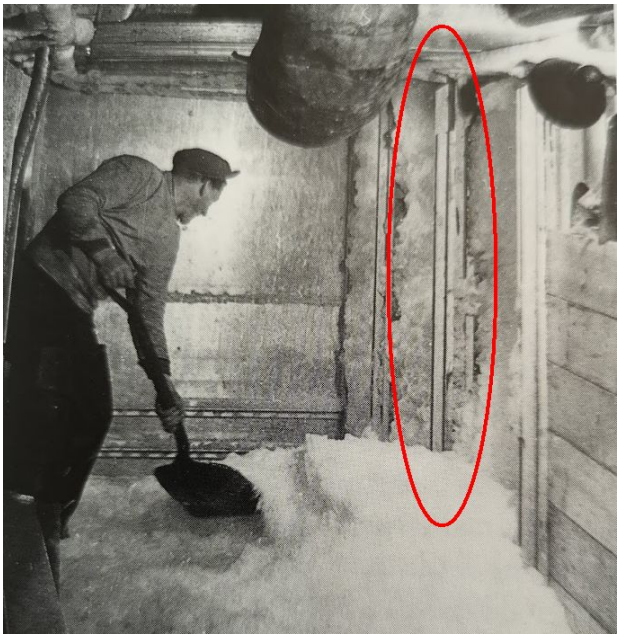
Standrohr eines Geschützes

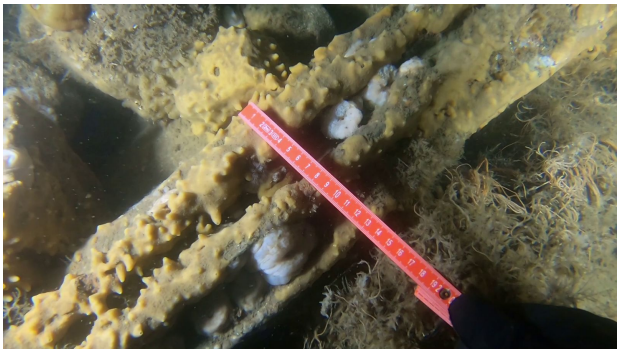


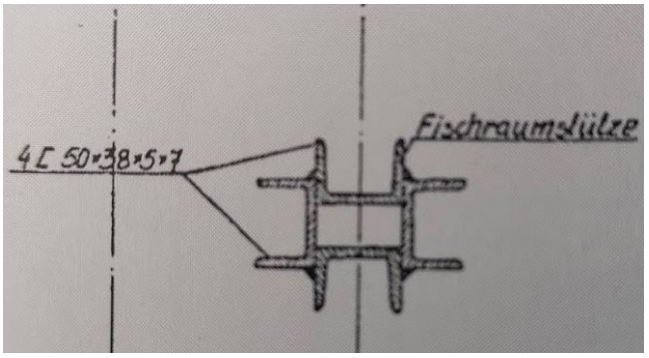


https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=3428
Im Heckbereich in der Nähe des Ruderquadrantens.

Fischraumstützen



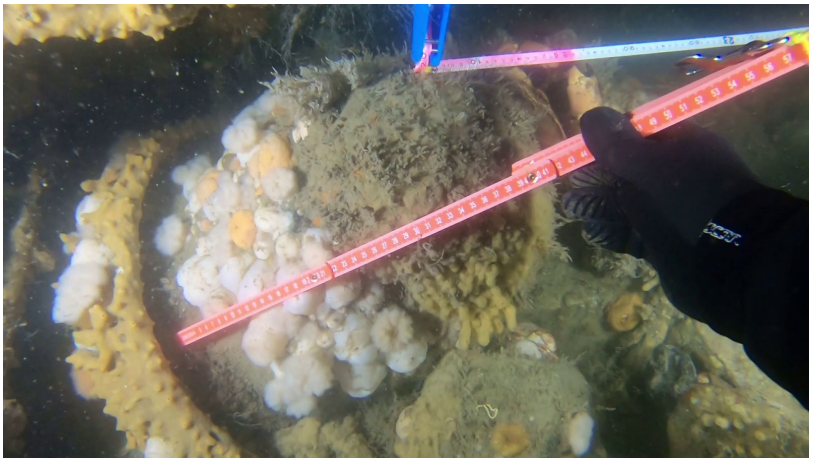




Anhand dieser Stützen lässt sich eindeutig erkennen, dass dies ehemals ein Fischdampfer gewesen ist. In diese U-Profile wurden Bretter zum Abtrennen der Fisch- und Eisräume eingeschoben. Sie reichten vom Boden des Schiffes bis durch das Deck.

Die ersten Stützen findet man ab ca. 14m
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=1242

Kompass

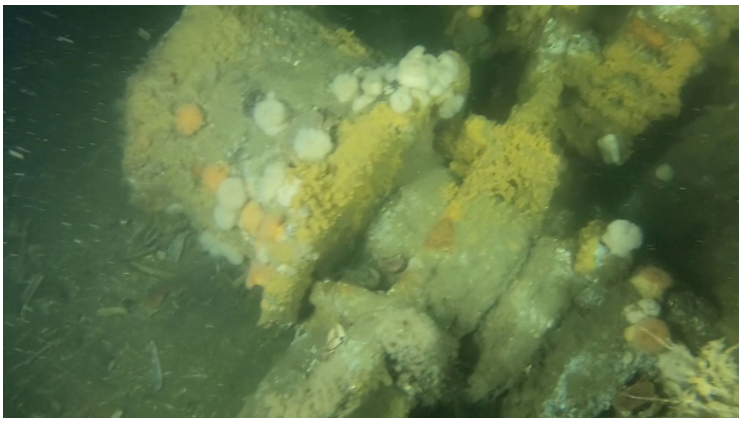


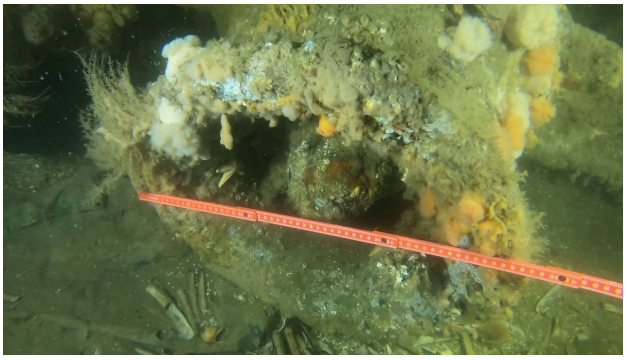
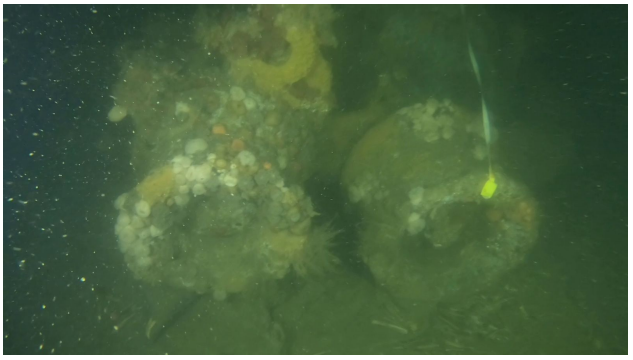
Bei 24m
Der Kompass ist mit Edelstahlfedern aufgehängt.
https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=1609

Flaschen

bei 24m
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=1556

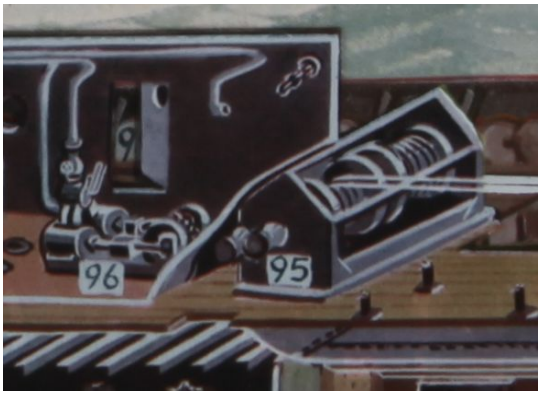
Netzwinde



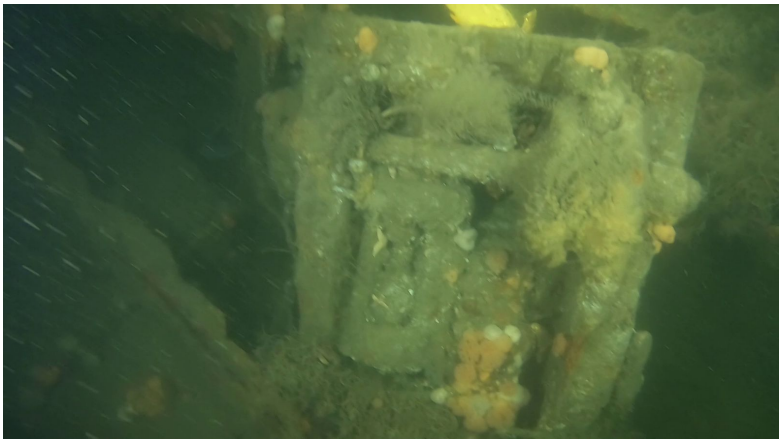
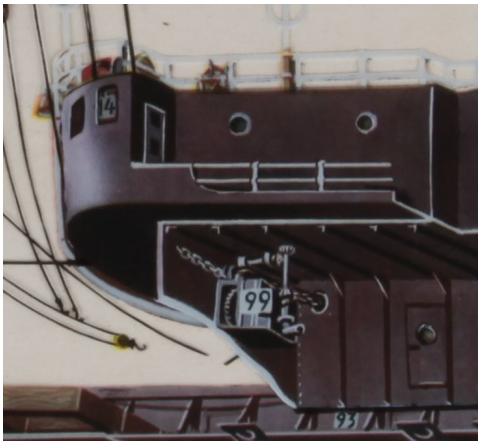
Bei ca.26m
Diese Netzwinde ist ebenfalls ein eindeutiges Indiz, dass es sich um einen ehemaligen Fischdampfer gehandelt hat. Die Winde ist 4m lang
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=1796

Netzwindenmaschine



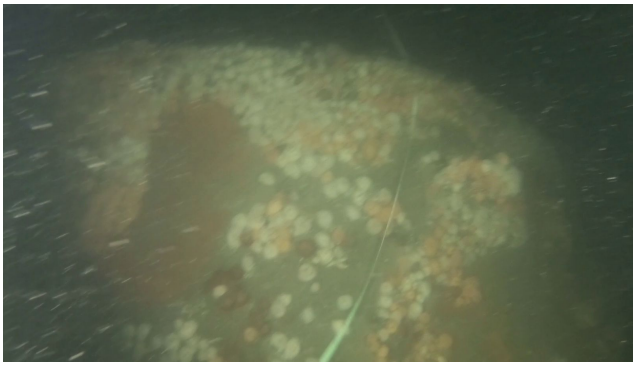
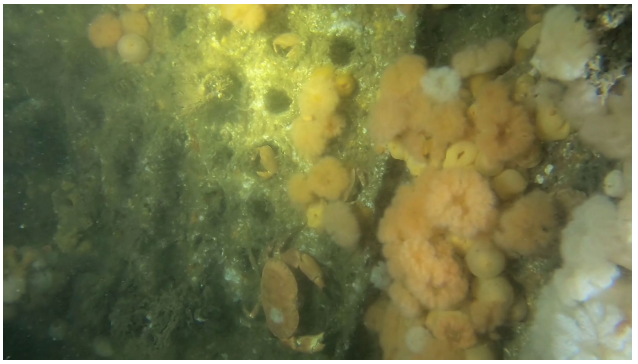
Dies ist der Antrieb(96) der Netzwinde(95). Man kann deutlich Kolben, Pleuel und Antriebsrad erkennen.
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=1993

Rudermaschine

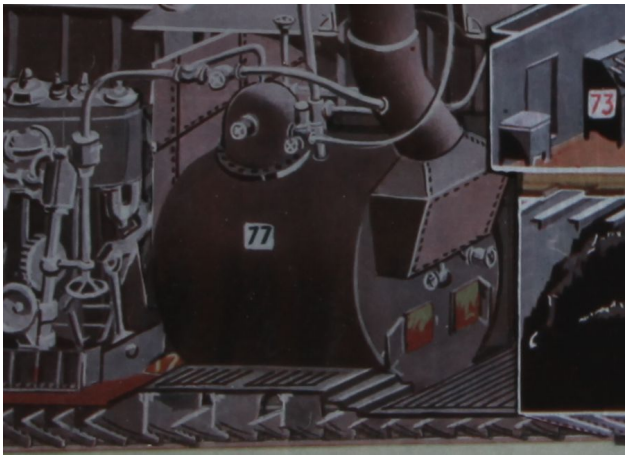



https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=2171
Vom Aussehen und der Position könnte es sich bei dieser Baugruppe um die Rudermaschine handeln. Das Steuerrad hat die Maschine gesteuert, die wiederum die Kette zum Ruderblattquadranten angelenkt hat.

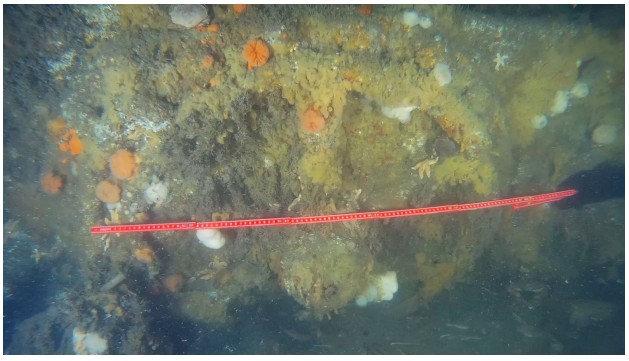
Dampfkessel

Dampfkessel mit zwei Feueröffnungen, die zum Bug gewandt sind.
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=2359
https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=1888



Dampfmaschine

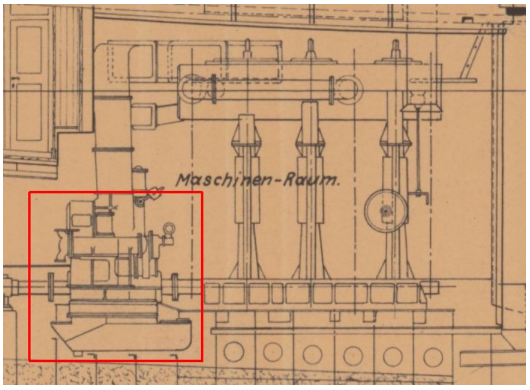


https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=2570
Die Dampfmaschine befindet sich ca. bei 42-48m. Es handelt sich um eine dreifach-expansions Dampfmaschine. Das Bild zeigt den den größten Zylinderdeckel (Niederdruckzylinder)

Kondensator

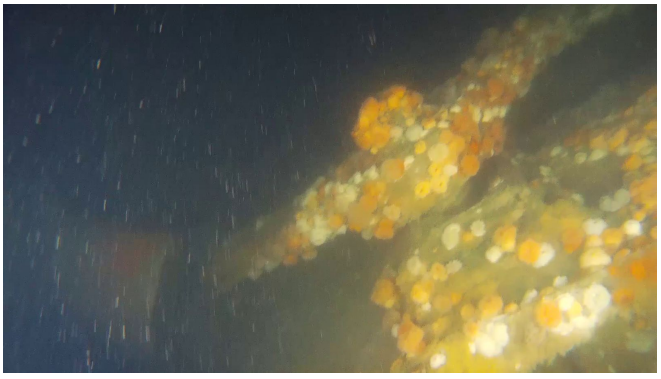
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=2936
Im Kondensator wird der Dampf nach der Maschine wieder abgekühlt und verflüssigt. Die Rohre im Inneren werden mit Seewasser durchlaufen und sorgen damit für Abkühlung. Das Süßwasser zum Betrieb der Dampfmaschine bleibt also im Kreislauf.

Abdampfturbine



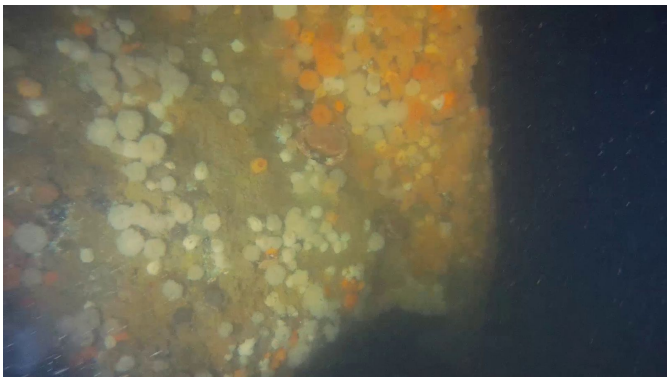
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=2832
Bei dieser Maschine wird der Dampf nach dem letzten Zylinder noch durch die Abdampfturbine geführt, die zusätzlich die Schraubenwelle mittels Getriebe antreibt. Man erkennt diese Einheit eindeutig als Block auf der Welle hinter der Dampfmaschine. Die rechteckigen Dampfleitungen sind auch gut zu erkennen.

Ruderquadrant



https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=3243
Am Ruderquadranten wird die Steuerkette aufgelegt. Es dreht das Ruderblatt.

Heckpartie

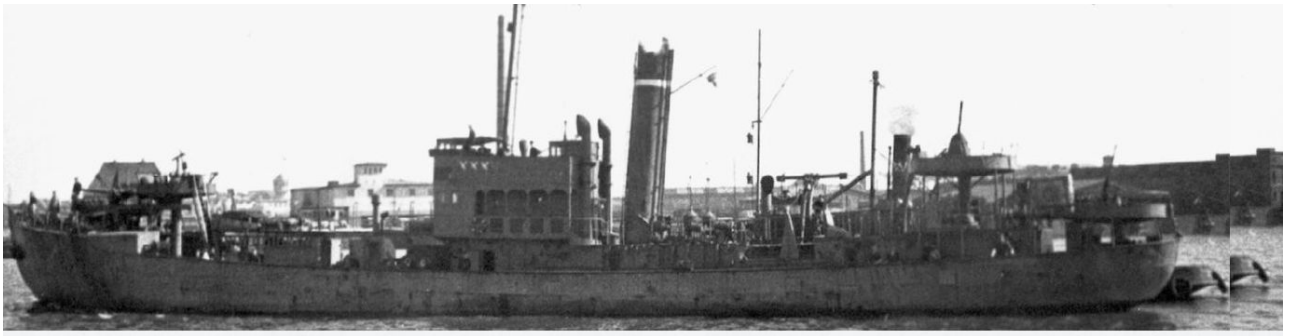


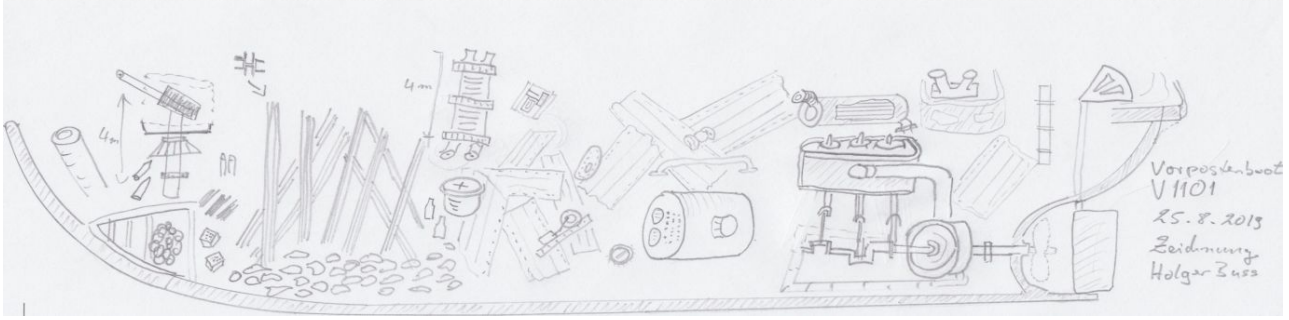
https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=3115
Das Bild zeigt die Heckpartie von unten. Es läßt sich die angebaute Plattform erkennen.

Poller / Festmacher

Bei ca. 50m Die Poller sind V-Förmig.
https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=2312

Identifikation





Anhand folgender Punkte läßt sich das Wrack eindeutig als Vorpostenboot identifizieren:

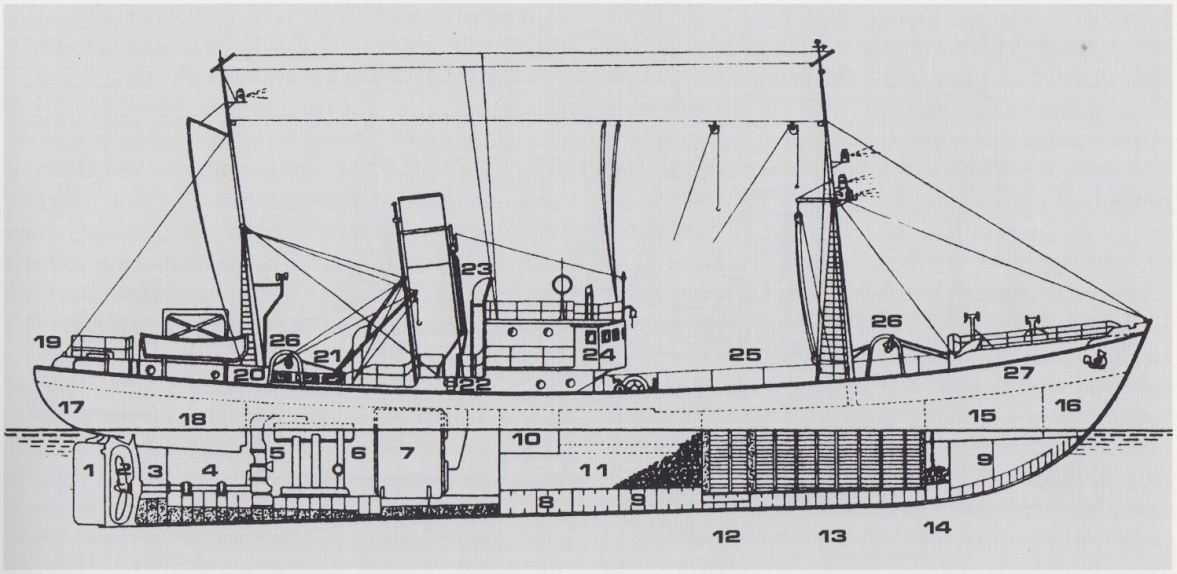
1. Fischdampfer
   Die Länge des Schiffes, sowie die typischen Fischraumstützen und Netzwinde lassen das Wrack eindeutig als ehemaligen Fischdampfer erkennen
2. Bewaffnung
   Die Art der Bewaffnung mit 8,8cm Kanone im Bug und kleineren Flak Geschützen deuten eindeutig auf die Umrüstung zum Vorpostenboot hin. Die Munition ist noch an Bord, folglich ist das Schiff im Krieg gesunken.

Anhand der folgenden Punkte lässt sich auf V1101 ex. Preußen ex. August Wriedt schließen:

1. Das Schiff ist nach Maierform gebaut, die um 1930 eingeführt wurde (siehe unten).
2. Die Maschinenanlage: Dreifach Expansionsmaschine mit Heißdampf und Abdampfturbine ist noch eindeutig zu erkennen. Im Vergleich: V810 und V812 hatten keine Turbinen.
3. Auf dem Luftbild von der Versenkung sieht man den nachgerüsteten Aufbau an der Heckpartie. Diese finden wir auch am Wrack. (Hinweis: auf dem obigen Foto ist der Anbau noch nicht vorhanden)
4. Die Position stimmt mit der im Buch von Gröner überein. Sie liegt 600m entfernt von der Position vom Minensucher mit dem das Wrack 1949 verwechselt wurde.
   Hinweis: Aufgrund der geringen Auflösung von der GPS-Positionsangabe (Grad und Minuten - ohne Sekunden) von einer Seemeile (1,8km) würden beide Wracks die selbe Positionsangabe bekommen: 53°50'N 007°40'O

Maierform

Dieser Plan zeigt den Längsschnitt eines **Fischdampfers in Maierform**

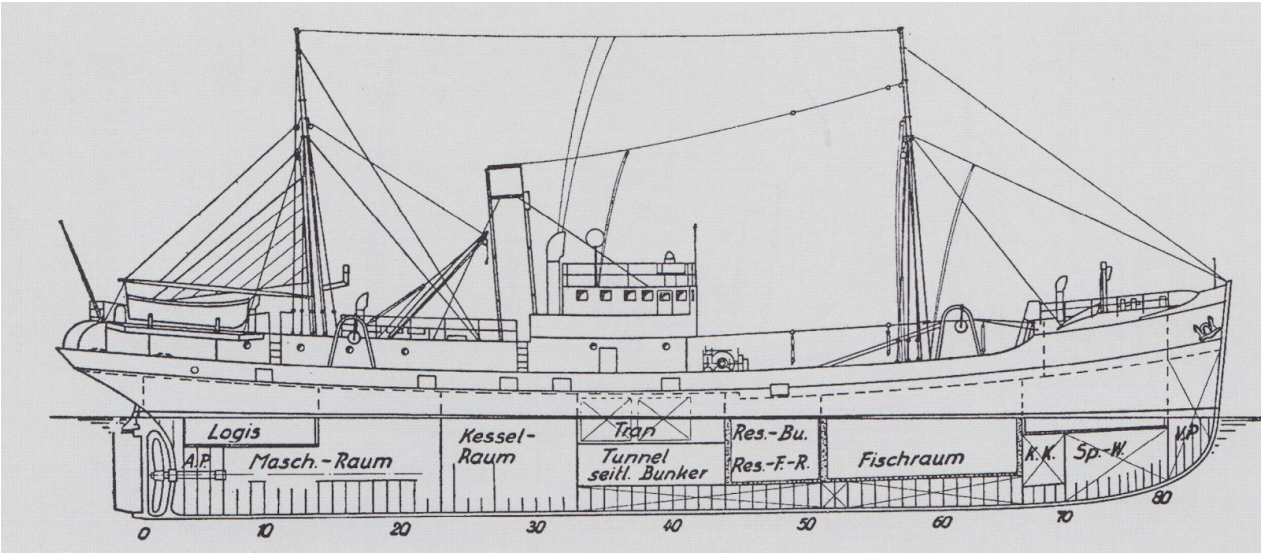


Längsschnitt eines klassischen Fischdampfers

1 Ruder	7 Kessel	13 Fischraum	19 Heckaufbau	23 Kesselraumlüfter
2 Festpropeller	8 Trinkwasser	14 Kettenkasten	20 Kombüse	24 Ruderhaus
3 Achterpiek (Ballast)	9 Speisewasser	15 Mannschaftslogis	21 Maschinen-oberlicht	25 Arbeitsdeck
4 Wellenleitung	10 Trantanks	16 Kabelgatt	22 Kesselschacht (Dom)	26 Fischgalgen
5 Abdampfturbine	11 Kohlebunker	17 Proviantraum		27 Backaufbau
6 Hauptmaschine	12 Reservefischraum	18 Kajüte		(Seebeckwerft/Autor)

Quelle: Buch Wolfgang Walter: Deutsche Fischdampfer
V1101 hatte diese Bauform

Im Vergleich dazu ein Fischdampfer mit **klassischer Dampfer-Form:**

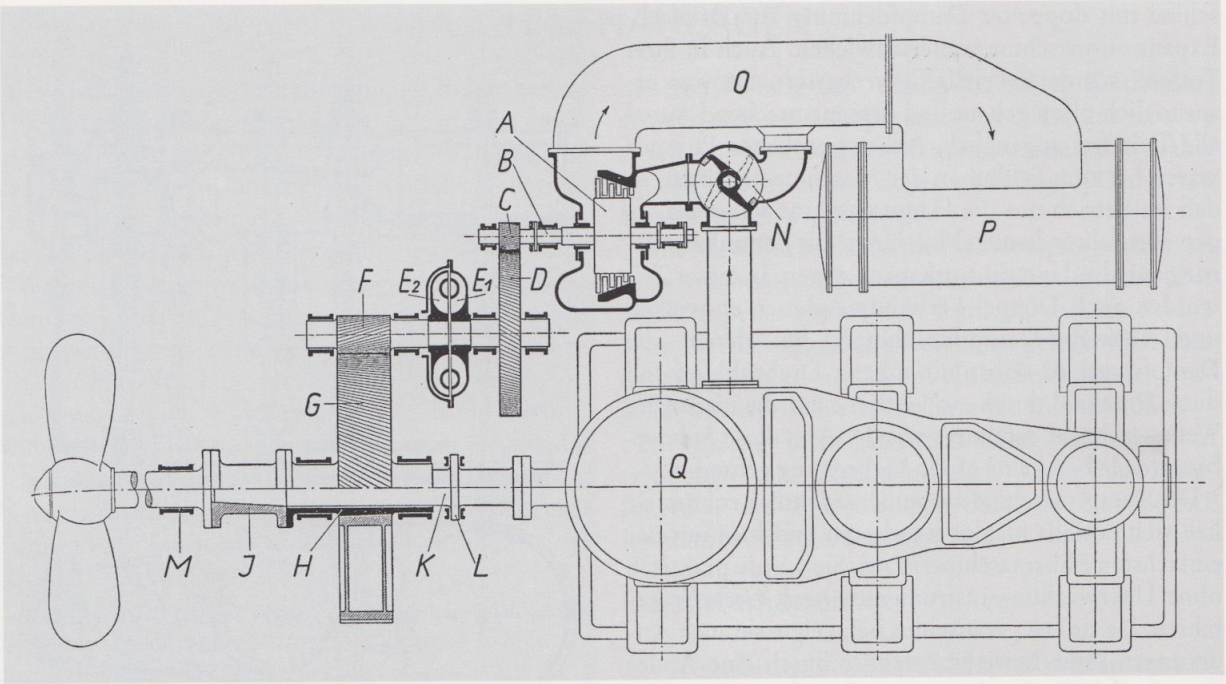


Quelle: Buch Wolfgang Walter: Deutsche Fischdampfer
Die Vorpostenboote V810 und V812 hatten diese klassische Form.

Hier ein Original Generalplan der Frerichswerft: Link

Maschine

Dreifachexpansions Dampfmaschine mit Turbine, die durch eine hydraulische Kupplung zugeschaltet werden konnte. Die Maschine wurde von der Deutsche Schiff- und Maschinenbau, AG Weser, Bremen (Deschimag) gebaut.



Wirkungsschaubild einer Bauer-Wach-Abdampfturbine der AG »Weser« Bremen für einen Fischdampfer, Stand 1941. A Abdampfturbine, B Turbinenwelle, C Ritzel erste Stufe, D Großes Rad erste Stufe, E 1,2 Häften der Föttinger-Kupplung, F Ritzel zweite Stufe, G Großes Rad zweite Stufe, H Hohlwelle, J Muffe, K Dampfmaschinenwelle, L Drucklager für Propellerschub, M Erstes Wellenlager, N Umschaltorgan für Abdampf, O Abdampfbogen, P Kondensator, Q Niederdruckzylinder. (Aus: Bayer, Der Schiffsmaschinenbau, Band 3/4)

Ordnungs-Nr.	Namen / Unterscheidungssignale / BRT / Länge / Bemerkungen	NRT / Breite	Korb / Raumt.	Bauj. / LüA	Baunr. / B Spt	1. Reederei / Fischereinummern / Bauwerft / SH OD	SH QD	Bes.	M-Typ	Ende / S.S. / PS	Schicksal / kn / d HD	Druck / d MD	Heizfl. / d ND	Rostfl. / Hub
841	AUGUST WRIEDT 1930					NORDSEE				1944	gesunken nach Bombentreffer			
	PREUSSEN 1933/1					NORDSEE								
	RHQP	x	x			HC 204								
	RHQP	DHBR	x			HC 204 PC 204								
	424,7	162,9	3000	1930	552	Frerichs, Einswarden					11,9	16	192,84	5,4
	50,18	7,70	3,80			4,30		19	7	770	360	560	890	650

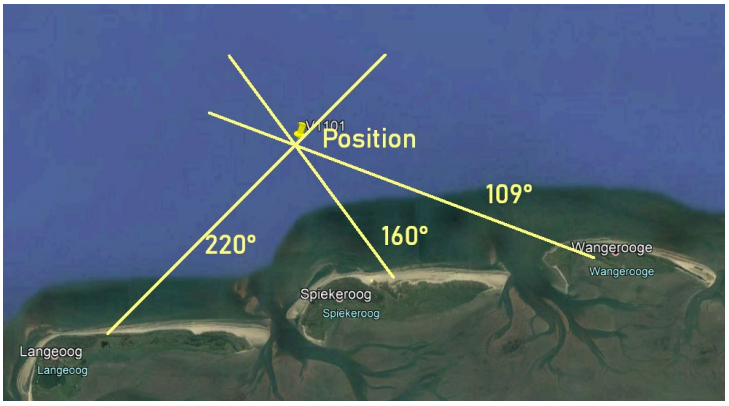
Quelle: Buch Wolfgang Walter: Deutsche Fischdampfer

770PS 16 Bar Kesseldruck

1. Zylinder: 360mm
2. Zylinder: 560mm
3. Zylinder: 890mm
   Kolbenhub: 650mm

Siehe auch http://www.digipeer.de/index.php?id=545279157

Die Verwechslung von V1101 mit einem Minensucher



Beispiel einer Kreuzpeilung

Als Untergangsposition von V1101 wurde 53°50’N 07°40’O angegeben. GPS Systeme gab es damals noch nicht und so hat man mittels Anpeilen von bekannten Positionen navigiert. Als Genauigkeit ist auf See eine Angabe von Grad und Minuten üblich. Allerdings ist die Abweichung von einer Minute bereits eine Seemeile, also 1,8km

Preussen (18.6.30) 7.30 *S/fi* **August Wriedt = HC 204** (Nordsee); 29.4.33 umbenannt: **Preussen**; 12.11.37 = **PC 204**; 10.6.37 *Festungskriegsübung Swinemünde*. Küstenschutzboot, re; 3.10.39 **V 1101**; 13.8.44 † 6h20 n. Langeoog: 53°50 n/07°40 o / FliBo, Fli-Ari.

Der Minensucher M307 sank am 21.07.1944 - also ca. drei Wochen vorher. Seine Position war noch nicht genau bekannt.

Minensucher: 53°49,96'N 07°39,72'O → gerundet: 53°50’N 07°40’O
V1101: 53°50,34'N 07°39,88'O → gerundet: 53°50’N 07°40’O

Bei der Suche nach Wracks wurde Sonar verwendet. Offensichtlich kam es schon 1949 zu der Verwechslung der beiden Wracks.

Taucher wussten früh Bescheid

In den Untersuchungsberichten erkennt man allerdings, dass den Tauchern der Irrtum schon früh aufgefallen ist.

2 Wrack Vp.-Boot 1101

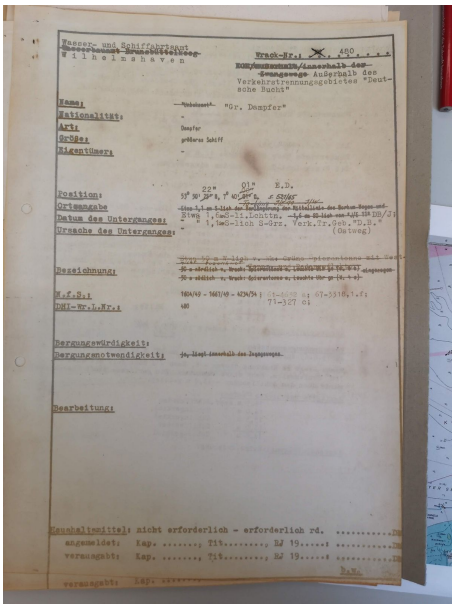
Geogr.Lage:
Breite: 53° 49' 58" N, Länge: 7° 39' 46" O
Veröffentlicht unter der N.f.S. Nr. 49 - 1771

Untersuchungsbefund vom 30.6.1949

Das Wrack liegt kieloben. Einzelheiten waren nicht zu erkennen.
Möglicherweise handelt es sich um ein Minensuchboot.
Die geringste Tiefe über dem Wrack beträgt 10,5 m.

Im Untersuchungsbericht bemerkte der Taucher bereits 1949, dass es sich um ein Minensuchboot und nicht um ein Vorpostenboot handelte. Die Verwechslung der Namen wurde nie korrigiert. Entweder den Beamten des WSA ist dies nicht mitgeteilt worden oder sie haben es aus Bequemlichkeit schlicht ignoriert.

Untersuchungen am “Großen Dampfer” (echte V1101) durch Taucher des BSH



Wasser- und Schiffahrtsamt
Wilhelmshaven

Wrack-Nr.: 480

Außerhalb des Verkehrstrennungsgebietes "Deutsche Bucht"

Name: "Gr. Dampfer"
Nationalität: -
Art: Dampfer
Größe: größeres Schiff
Eigentümer: -

Position: 22" 01" E.D.
Ortsangabe
Datum des Untergangs: Etwa 1,1 m 1-lich der Tonne "Atair" DD/31
Ursache des Untergangs: - " 1,1mS-lich S-Grz. Verk.Tr.Geb."D.B." (Ostweg)

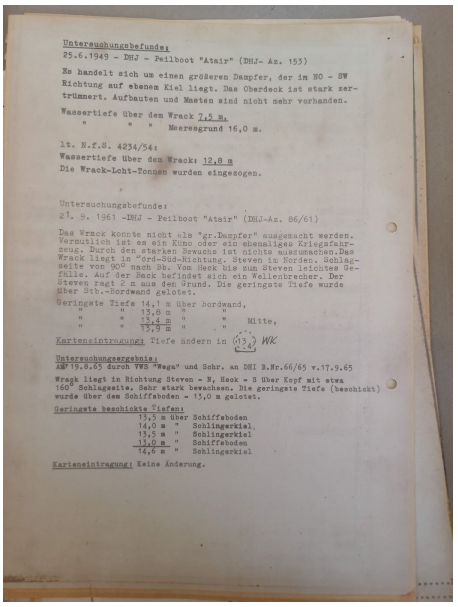
Bezeichnung:

N.f.S.: 160A/49 - 1661/49 - 4234/54
DNI-Wr.L.Nr.: 480 71-327 01

Bergungswürdigkeit:
Bergungsnotwendigkeit:

Bearbeitung:

Haushaltsmittel: nicht erforderlich - erforderlich rd. .....DM
angemeldet: Kap. ....., Tit....., HJ 19.....: .....DM
veranschlagt: Kap. ....., Tit....., HJ 19.....: .....DM
veranschlagt: Kap. .....



Untersuchungsbefunde:
25.6.1949 - DHJ - Peilboot "Atair" (DHJ- Az. 153)

Es handelt sich um einen größeren Dampfer, der in NO - SW Richtung auf ebenem Kiel liegt. Das Oberdeck ist stark zertrümmert. Aufbauten und Masten sind nicht mehr vorhanden.

Wasertiefe über dem Wrack 7,5 m.
" " " Meeresgrund 16,0 m.

lt. N.f.S. 4234/54:
Wassertiefe über dem Wrack: 12,8 m
Die Wrack-Licht-Tonnen wurden eingezogen.

Untersuchungsbefunde:
21. 9. 1961 -DHJ - Peilboot "Atair" (DHJ-Az. 86/61)

Das Wrack konnte nicht als "gr.Dampfer" ausgemacht werden. Vermutlich ist es ein Kümo oder ein ehemaliges Kriegsfahrzeug. Durch den starken Bewuchs ist nichts auszumachen.Das Wrack liegt in "Ord-Süd-Richtung. Steven im Norden. Schlagseite von 90° nach Bb. Vom Heck bis zum Steven leichtes Gefälle. Auf der Back befindet sich ein Wellenbrecher. Der Steven ragt 2 m aus dem Grund. Die geringste Tiefe wurde über Stb.-Bordwand gelotet.

Geringste Tiefe 14,1 m über Bordwand,
" " 13,8 m " " "
" " 12,4 m " " Mitte,
" " 13,9 m " " "

Karteneintragung: Tiefe ändern in 13,2 WK

Untersuchungsergebnis:
AN 19.8.65 durch VWS "Wega" und Schr. an DHI B.Nr.66/65 v.17.9.65

Wrack liegt in Richtung Steven = N, Heck = S über Kopf mit etwa 160° Schlagseite. Sehr stark bewachsen. Die geringste Tiefe (beschickt) wurde über dem Schiffsboden = 13,0 m gelotet.

Geringste beschickte Tiefen:
13,5 m über Schiffsboden
14,0 m " Schlingerkiel
13,5 m " Schlingerkiel
13,0 m " Schiffsboden
14,6 m " Schlingerkiel

Karteneintragung: Keine Änderung.

Untersuchungsbefund 25.06.1949 DHJ Peilboot "Atair"
Es handelt sich um einen größeren Dampfer, der in NO-SW Richtung auf ebenem Kiel liegt. Das Oberdeck ist stark zertrümmert. Aufbauten und Masten sind nicht mehr vorhanden.

Untersuchungsbefund 21.09.1961 DHJ Peilboot "Atair"
Das Wrack konnte als großer Dampfer ausgemacht werden. Vermutlich ist es ein Kümo oder ein ehemaliges Kriegsfahrzeug. Durch den starken Bewuchs ist nichts auszumachen.
Das Wrack liegt in Nord-Südrichtung mit Bug im Norden. Schlagseite nach Backbord. Vom Heck bis zum Steven leichtes Gefälle. Auf der Back befindet sich ein Wellenbrecher. Der Steven ragt 2m aus dem Grund

Untersuchungsbefund 19.08.1965 durch VWS "Wega"
Wrack liegt in Richtung Steven = N, Heck = S über Kopf mit etwa 160° Schlagseite. Sehr stark bewachsen.
→ Hier hat das BSH offensichtlich auch wieder die Wrackposition verwechselt, weil der Taucher ein Schiff beschreibt, das ‘Über Kopf’ liegt.

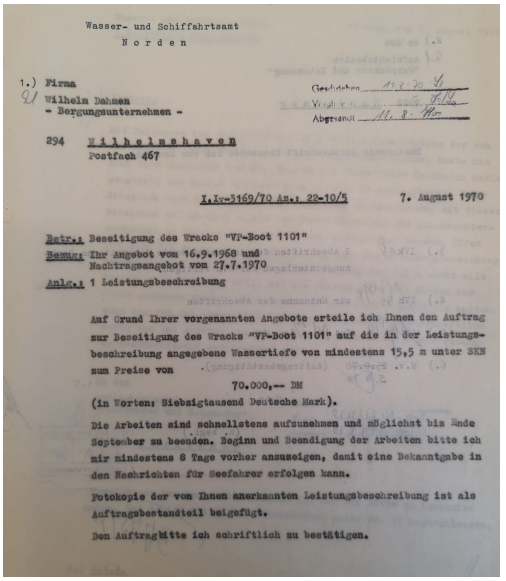
Die (vermeintliche) Beseitigung von V1101

Die geringste Tiefe über dem Wrack war zu niedrig, sodass es ein gefährliches Schiffshindernis war. Es lag seinerzeit im Haupt-Seefahrtsweg. Hinweis: Der Seefahrtsweg wurde später weiter nach Norden verlegt, deshalb liegt es heute nicht mehr im Verkehrstrennungsgebiet.

Nach einer Ausschreibung an verschiedene Bergungsunternehmen durch das WSA Norden ging der Auftrag an die Firma Wilhelm Dahmen in Wilhelmshaven.

***Betrifft:* Beseitigung des Wracks "VP-Boot 1101"**
Bezug: Ihr Angebot vom 16.09.1969 und Nachangebot vom 27.07.1970

Auf Grund Ihrer vorgenannten Angebotes erteile ich Ihnen den Auftrag zur Beseitigung des Wracks "VP.Boot 1101" auf die in der Leistungsbeschreibung angegebene Wassertiefe von 15,5m unter SKN zum Preise von
70.000,-- DM
(in Worten Siebzigtausend Deutsche Mark)
Die Arbeiten sind schnellstens aufzunehmen und möglichst bis Ende September zu beenden. Beginn und Beendigung der Arbeiten bitte ich mir mindestens 8 Tage vorher anzuzeigen, damit eine Bekanntgabe in den Nachrichten für Seefahrer erfolgen kann.


Wasser- und Schiffahrtsamt
Norden

1.) Firma
Wilhelm Dahmen
- Bergungsunternehmen -

294 Wilhelmshaven
Postfach 467

I,Iv-3169/70 Az.: 22-10/5 7. August 1970

Betr.: Beseitigung des Wracks "VP-Boot 1101"
Bezug: Ihr Angebot vom 16.9.1968 und Nachtragsangebot vom 27.7.1970
Anlg.: 1 Leistungsbeschreibung

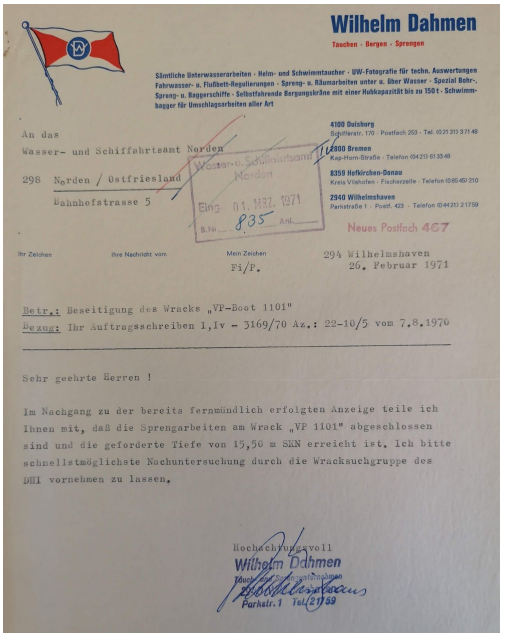
Auf Grund Ihrer vorgenannten Angebote erteile ich Ihnen den Auftrag zur Beseitigung des Wracks "VP-Boot 1101" auf die in der Leistungsbeschreibung angegebene Wassertiefe von mindestens 15,5 m unter SKN zum Preise von
70.000,-- DM
(in Worten: Siebzigtausend Deutsche Mark).
Die Arbeiten sind schnellstens aufzunehmen und möglichst bis Ende September zu beenden. Beginn und Beendigung der Arbeiten bitte ich mir mindestens 8 Tage vorher anzuzeigen, damit eine Bekanntgabe in den Nachrichten für Seefahrer erfolgen kann.
Fotokopie der von Ihnen anerkannten Leistungsbeschreibung ist als Auftragsbestandteil beigefügt.
Den Auftrag bitte ich schriftlich zu bestätigen.

Die Arbeiten waren im Februar 1971 abgeschlossen
Brief des Bergungsunternehmens an das WSA:

26. Februar 1971
Sehr geehrte Herren!

Im Nachgang zu der bereits fernmündlich erfolgen Anzeige teile ich Ihnen mit, dass die Sprengarbeiten am Wrack "VP 1101" abgeschlossen sind und die erforderliche Tiefe von 15,50m SKN erreicht ist. Ich bitte schnellstmögliche Nachuntersuchung durch die Wracktauchgruppe des BSH vornehmen zu lassen.

Hochachtungsvoll
Wilhelm Dahmen


Wilhelm Dahmen
Tauchen · Bergen · Sprengen

Sämtliche Unterwasserarbeiten · Helm- und Schwimmtaucher · UW-Fotografie für techn. Auswertungen Fahrwasser- u. Flußbett-Regulierungen · Spreng- u. Räumarbeiten unter u. über Wasser · Spezial Bohr-, Spreng- u. Baggerschiffe · Selbstfahrende Bergungskräne mit einer Hubkapazität bis zu 150 t · Schwimmbagger für Umschlagsarbeiten aller Art

4100 Duisburg
Sigismarstr. 170 · Postfach 253 · Tel. (0 21 31) 3 71 48
2800 Bremen
Kap-Horn-Straße · Telefon (0 421) 61 33 49
8359 Hofkirchen-Donau
Kreis Vilshofen · Fischerzelle · Telefon (0 85 40) 210
2940 Wilhelmshaven
Parkstraße 1 · Postf. 423 · Telefon (0 44 21) 2 17 59

An das
Wasser- und Schiffahrtsamt Norden
298 Norden / Ostfriesland
Bahnhofstrasse 5

Wasser- u. Schiffahrtsamt Norden
Eing. 01. MRZ. 1971
B.Nr. 835 Anl.

Neues Postfach 467

Ihr Zeichen | Ihre Nachricht vom | Mein Zeichen Fi/P. | 294 Wilhelmshaven 26. Februar 1971

Betr.: Beseitigung des Wracks „VP-Boot 1101"
Bezug: Ihr Auftragsschreiben I,Iv - 3169/70 Az.: 22-10/5 vom 7.8.1970

Sehr geehrte Herren !

Im Nachgang zu der bereits fernmündlich erfolgten Anzeige teile ich Ihnen mit, daß die Sprengarbeiten am Wrack „VP 1101" abgeschlossen sind und die geforderte Tiefe von 15,50 m SKN erreicht ist. Ich bitte schnellstmöglichste Nachuntersuchung durch die Wracksuchgruppe des DHI vornehmen zu lassen.

Hochachtungsvoll
Wilhelm Dahmen
Tauchen · Bergen · Sprengen
Parkstr. 1 Tel. (21) 59

Untersuchung der falschen V1101 1972 nach der Beseitigung

3) Pos.: 53°50'00"N 7°39'48"E (E.D.) Wk.L.Nr.: 490

Wk."VP-Boot 1101" (Untersucht:14.6.72)

Das Wrack ist ca.45 m lang und liegt in Richtung 180°. Durch Sprengarbeiten der Fa.Dahmen (1971) ist das Wk. stark zer= trümmert. Das Vorschiff hat ca.90° Bb. Schlagseite; das Achterschiff hat ca.130° Bb.Schlagseite und ist verhältnismäßig gut erhalten. Mittschiffs ist das Wrack total zertrümmert und z.T. stark versandet. Festgestellt wurden hoch= stehende Bordwände und ca.2,5 m lange Rohre von 40 cm Durch= messer. Achtern befindet sich eine Schiffsschraube (4 Flügel); eine 2.Schraube ist versandet.- Die geringste beschickte Tiefe = 14,4 m wurde über dem Schiffsboden (Heck) gelotet. WT (be= schickt):16,8 m im Osten u. Westen. Kolktiefe:1,5 m.

Tauchereinsätze: 1

Geringste beschickte Tiefen:
16,1 m über Außenhaut, vorn
15,4 m " hochst.Bordwand, Mitte Wk.
14,9 m " Schiffsschraube
14,4 m " Schiffsboden (Heck)
14,9 m " Außenhaut (Vorschiff)

Tauchuntersuchung des (vermeintlichen) V1101
Auch hier bemerkt der Taucher noch zwei Schiffsschrauben.

Untersuchungsbericht des echten V1101 im Jahre 1972

4) Pos.: 53°50'22"N 7°40'01"E (E.D.) Wk.L.Nr.: 480

Wk."Gr.Dampfer" (Unters.:13.u.14.6.72)

Das Wrack (Fischdampfer?) ist ca.65 m lang, 10 m breit und liegt mit ca.100° Stb.Schlagseite in Rchtg. N-S. Das Vor= schiff hat eine Wasserback und ist bis zur Hälfte versandet. Nach etwa 35 m von vorn beginnen die Auf= bauten, die sich bis zum Heck erstrecken. Vor den Aufbauten steht eine große Winsch mit 4 Spillköpfen. Mittschiffs ist das Wk. ab Deckshöhe stark beschädigt; die Aufbauten sind z.T. in sich zusammengefallen. Der Schiffsrumpf mit ca.18 m langem Schlingerkiel ist von vorn bis achtern verhältnismäßig gut er= halten. Achtern über der Ruderhacke hat das Wk. ein großes Leck. Neben dem Wrack liegt ein Rettungsboot auf dem Grund.- Die geringste beschickte Tiefe = 13,0 m wurde über der Außen= haut (Kimmgang) Bb.Seite mittschiffs gelotet. WT (beschickt): 19,7 m im Osten; 18,7 m im Westen. Kein Kolk.

Tauchereinsätze: 3

Diese Untersuchung fand am selben Tag statt. Der Taucher erkennt den Fischdampfer anhand der Winsch und der Wasserback. Damals war der Erhaltungsgrad im Vergleich zu heute noch deutlich besser. Die Wasserback fehlt heute vollständig. Interessant ist noch das große Leck im Heck und das Rettungsboot, das neben dem Wrack liegt.

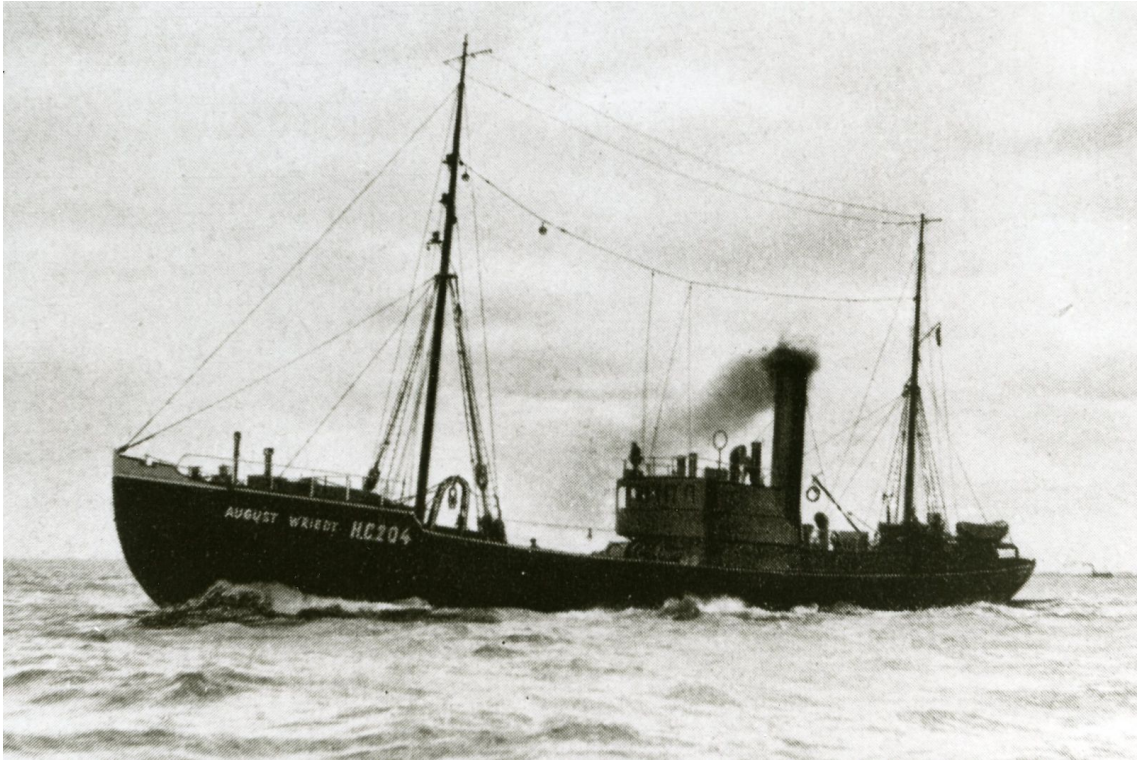
V1101 ex. August Wriedt ex. Preußen

Name:	• *August Wriedt* (1930–33) • *Preußen* (1933–44)
Eigner:	• Nordsee Deutsche Hochseefischerei (1930–39) • Kriegsmarine (1939-44)
Port of registry:	• Nordenham, Germany (1930–33) • Cuxhaven, Germany (1933–35) • Cuxhaven, Germany (1935–39) • Kriegsmarine (1939–44)
Werft:	"Frerichswerft" Schiffswerft J. Frerichs & Co, Einswarden
Yard number:	552
Stapellauf:	1930
Gesunken:	13 August 1944
Identifikation:	RHQP (1930–34) DHBR (1934–39) V 1101 (1939–44)

https://en.wikipedia.org/wiki/German_trawler_V_1101_Preu%C3%9Fen

Fotos

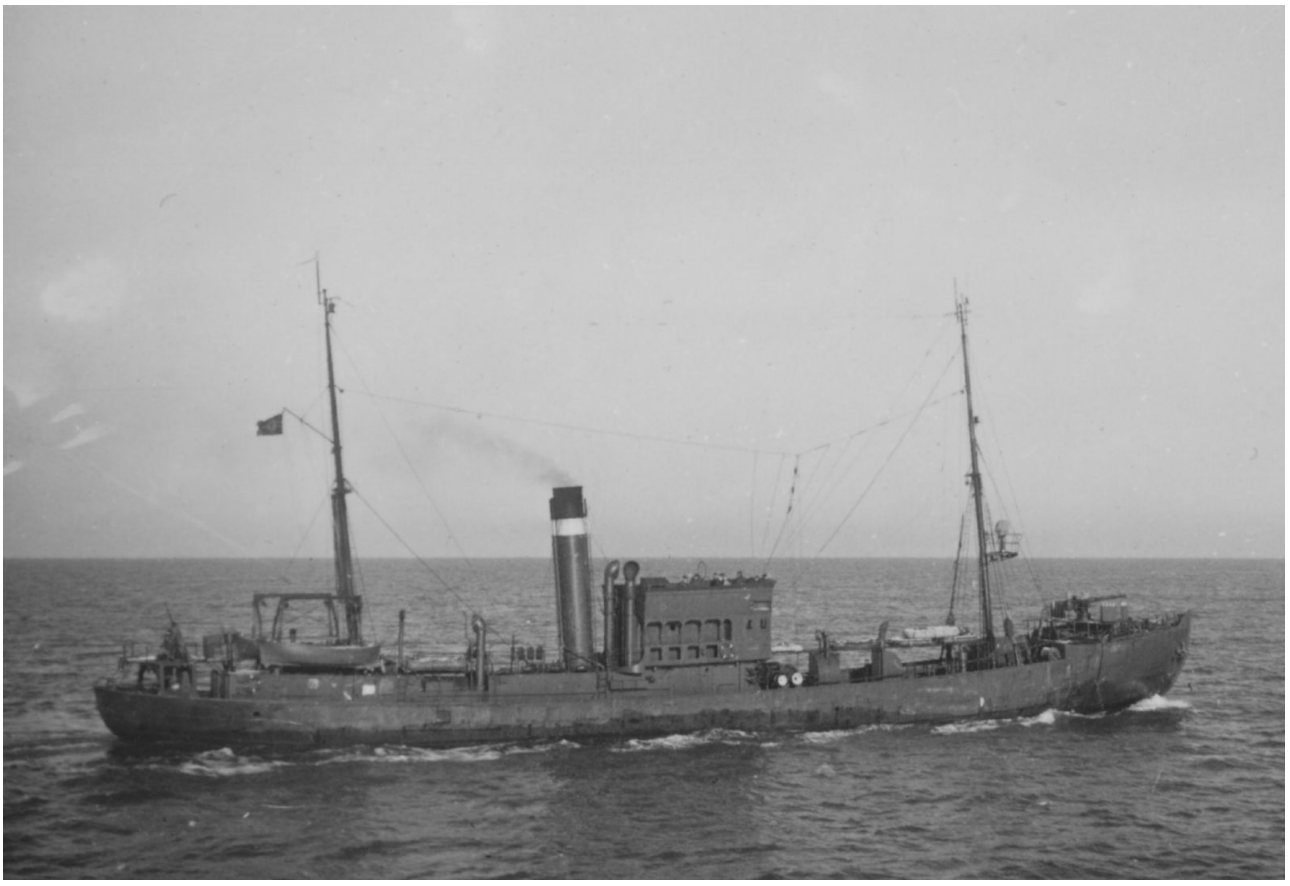
Fischdampfer August Wriedt 1930-1939



Quelle: Deutsches Schiffahrtsmuseum

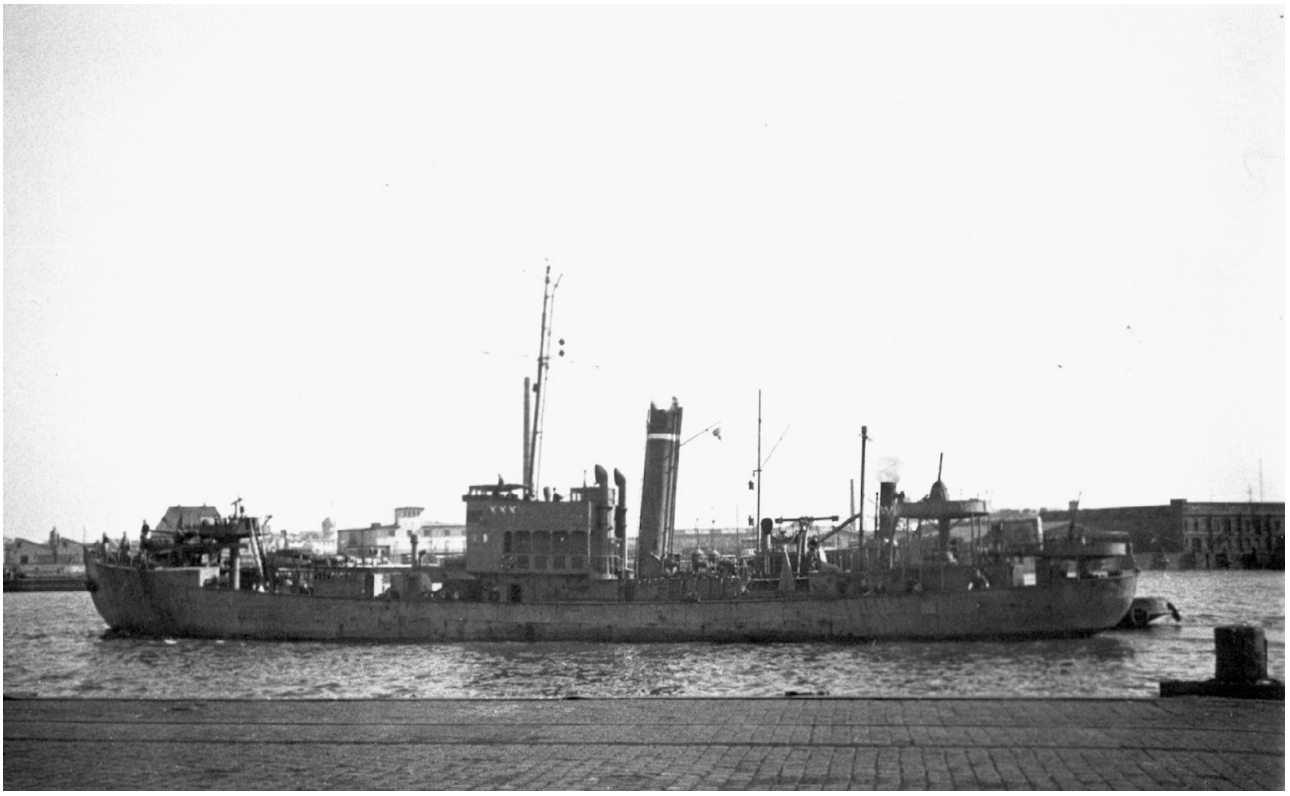
Preussen 1939-1944

Quelle: Deutsches Schiffahrtsmuseum



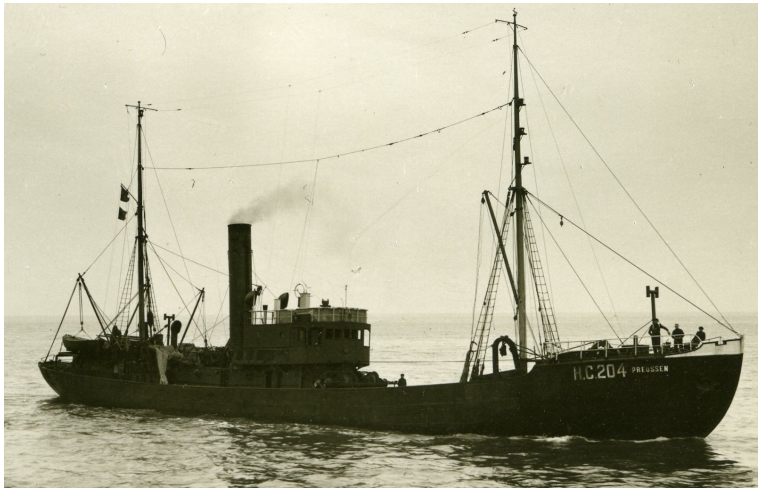
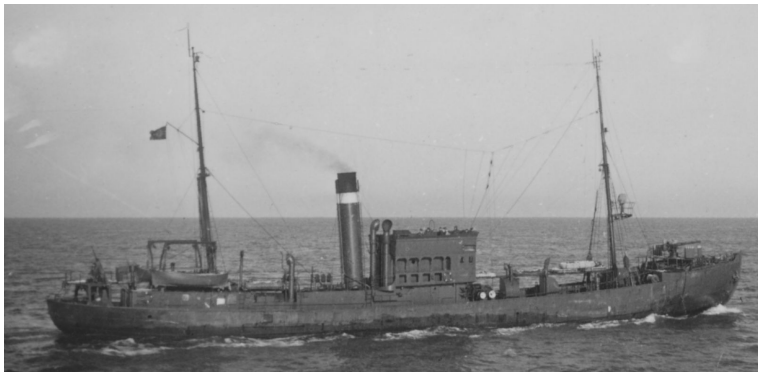
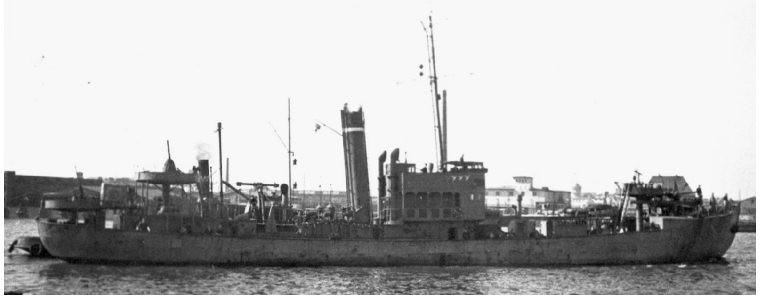
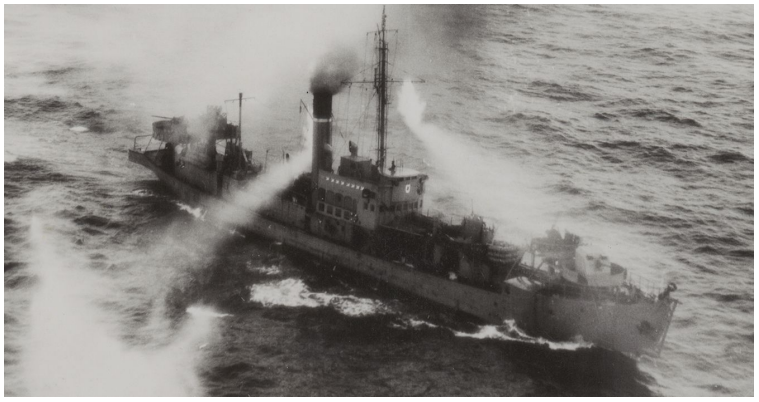
Als Vorpostenboot V1101 (frühe Ausbaustufe). Das weiße Symbol eines Flugzeugs an der Brücke deutet auf den Abschuss eines feindlichen Flugzeugs hin.

Quelle: Privatarchiv Hans Heise



Als Vorpostenboot V1101. Hier deuten die drei weißen Symbole auf drei Abschüsse hin.
Quelle: Privatarchiv Hans Heise

Die verschiedene Ausbaustufen von V1101

	Originalzustand als Fischdampfer
	Erste Ausbaustufe als Vorpostenboot Im Bug wurde das 8,8cm Geschütz verankert. Ein 2cm Flak-Geschütz kam ans Heck. Die Fischgalgen wurden entfernt. Flugzeugabschüsse: 1
	Weiter Ausbaustufe Die Masten wurden entfernt. Ein Funkmast wurde auf die Brücke gesetzt. Die Brücke wurde gepanzert. Es kamen weitere Flak-Geschütze hinzu. Flugzeugabschüsse: 3
	Letzte Ausbaustufe Das vordere Geschütz wurde gepanzert. Es kam hinzu: Räumotter am Bug und Aufbau am Heck. Beides diente der Räumung von Minenfeldern Flugzeugabschüsse: 8

Die Versenkung am 13.08.1944

Im Kriegstagebuch der 5. Sicherungsdivision wird folgendes vermerkt:

12.08.1944	*Geleitaufgaben*
20:30	*Das Ems-Elbe-Geleit mit 6 Dampfern von 10198 BRT unter Sicherung von V1101, V1104, V1105 und FLj.23 (Flakjäger) von Borkum ausgelaufen zur Jade. Das Sperrgeleit wird von M324 und M383 angeführt. Angeschlossen ist Schlepper Ursus.*
13.08.1944	
3:07	*In der Morgendämmerung wird das Geleit mehrfach durch feindliche Aufklärer erfaßt. Der Geleitführer (Chef der 11.Vpfl.) meldet durch Funktelegrafie, dass er einen Luftangriff auf das Geleit für 6:00 erwartet.*
6:20	*In Quadrant AN9594 erfolgt der vermutete Angriff auf das Geleit durch etwa 40 Beaufighter. V1101 und M383 sinken durch Raketenbomben und Torpedotreffer*
7:00	*Alle Maßnahmen zur Hilfeleistung und für schnelle ärztliche Versorgung werden getroffen. Ich befehle dass der Schlepper "Möwensteert" zum Kampfplatz läuft. Außerdem werden zwei Motorrettungsboote in Marsch gesetzt. Deine Do24 (Flugzeug) startet zum Absuchen des Kampffeldes und um bei Sichten von treibenden Überlebenden Schlauchboote abzuwerfen. Das Sperrgeleit M323/M324, welches nur leichte Schäden hat, nimmt ebenfalls Verletzte und Überlebende über und läuft nach Wilhelmshaven zur Überführung der Verwundeten in ein Lazarett.*
	Bei dem Angriff wurden fünf Feindflugzeuge abgeschossen.
	Als Verluste werden gemeldet:
	Tod oder vermisst: 13 Soldaten
	Schwerverwundet: 38 Soldaten
	Leichtverwundet: 40 Soldaten

Wieder ist es dem Gegner gelungen, einem Geleit schwere Verluste zuzufügen. Die Kampfkraft der Sicherungsboote und der geleiteten Dampfer reicht nicht aus, den Gegner abzuschlagen und ihm solche Verluste beizubringen, dass er diese Angriffe nicht mehr für lohnend ansieht.
Es ist sehr bedauerlich, dass die Luftwaffe nicht imstande ist, Jagdschutz zu stellen. Da der Gegner jetzt meist ohne eigenen Jagdschutz in die Deutsche Bucht einfliegt, würden sich bei überraschendem Auftreten eines starken deutschen Jagdverbandes Möglichkeiten für schöne Abschusserfolge ergeben, die unter Umständen eine nachhaltige Wirkung zum Vorteil unseres Geleits haben könnte.

Quelle: Bundesarchiv Freiburg Akte: RM 69-149

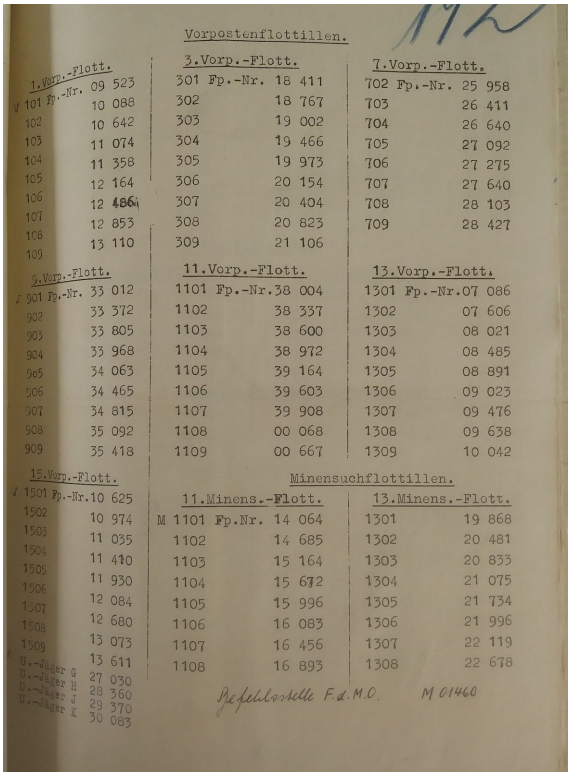
11. Vorpostenflottille

Aufgestellt:
09.39 mit 9 Fischdampfern
Später verstärkt durch Neubauten und Boote der aufgelösten 2. Flakjäger-Flottille

Einsatzgebiete:
Ostsee und ab 1940 Nordsee (im Austausch gegen die 10. V-Flottille).
Einsatz im Geleitdienst Elbe - Rotterdam

Aufgelöst: 05.45
Einsatzhäfen: u.a. Wesermünde

Flottillenchefs:
09.39 - 01.40 Kptlt. Dr. Riesen
01.40 - 09.42 KKpt. Hans Fuchs
09.42 - 05.45 KKpt. Dipl.-Ing. Kurt Loewer (RK)
Quelle



Vorpostenflottillen.

1.Vorp.-Flott.		3.Vorp.-Flott.		7.Vorp.-Flott.	
V 101 Fp.-Nr.	09 523	301 Fp.-Nr.	18 411	702 Fp.-Nr.	25 958
102	10 088	302	18 767	703	26 411
103	10 642	303	19 002	704	26 640
104	11 074	304	19 466	705	27 092
105	11 358	305	19 973	706	27 275
106	12 164	306	20 154	707	27 640
107	12 486	307	20 404	708	28 103
108	12 853	308	20 823	709	28 427
109	13 110	309	21 106		

9.Vorp.-Flott.		11.Vorp.-Flott.		13.Vorp.-Flott.	
J 901 Fp.-Nr.	33 012	1101 Fp.-Nr.	38 004	1301 Fp.-Nr.	07 086
902	33 372	1102	38 337	1302	07 606
903	33 805	1103	38 600	1303	08 021
904	33 968	1104	38 972	1304	08 485
905	34 063	1105	39 164	1305	08 891
906	34 465	1106	39 603	1306	09 023
907	34 815	1107	39 908	1307	09 476
908	35 092	1108	00 068	1308	09 638
909	35 418	1109	00 667	1309	10 042

15.Vorp.-Flott.			
V 1501 Fp.-Nr.	10 625		
1502	10 974		
1503	11 035		
1504	11 410		
1505	11 930		
1506	12 084		
1507	12 680		
1508	13 073		
1509	13 611		
U.-Jäger G	27 030		
U.-Jäger H	28 360		
U.-Jäger J	29 370		
U.-Jäger K	30 083		

Minensuchflottillen.

11.Minens.-Flott.		13.Minens.-Flott.	
M 1101 Fp.Nr.	14 064	1301	19 868
1102	14 685	1302	20 481
1103	15 164	1303	20 833
1104	15 672	1304	21 075
1105	15 996	1305	21 734
1106	16 083	1306	21 996
1107	16 456	1307	22 119
1108	16 893	1308	22 678

Befehlsstelle F.d.M.O. M 01460

Kurt Loewer (quelle)

Vorpostenboote

Der große Bedarf an Sicherungsfahrzeugen war aus Militärbeständen nicht zu befriedigen, so daß auf kleine, robuste, zivile Schiffe zurückgegriffen werden mußte. Oft handelte es sich hierbei um umgebaute Fischdampfer oder um Beuteschiffe. Sie hatten in den Sicherungsverbänden einen großen Teil des Seekrieges zu tragen, ohne dabei spektakuläre Erfolge erzielen zu können. Ihre Verluste waren erheblich. Die Vorpostenboote wurden mit "V" oder "VP" und nachfolgender Nummer bezeichnet.
Die Vorpostenboote waren an allen Küsten im Einsatz. Ihre Aufgabe bestand u.a. im Schutz von Geleitzügen, Minenräumarbeiten, Aufklärungsfahrten und die Bekämpfung der Invasionsflotte. Ihre Bewaffnung war sehr unterschiedlich. Neben der Flak war oft auch ein 8,8 cm-Geschütz an Bord. Die Kommandanten waren entweder Reserveoffiziere oder seemännische Unteroffiziere. Der schwere Kampf der Vorpostenboote wurde u.a. mit 11 Ritterkreuzen und 82-mal mit der Verleihung des Deutschen Kreuzes in Gold honoriert.

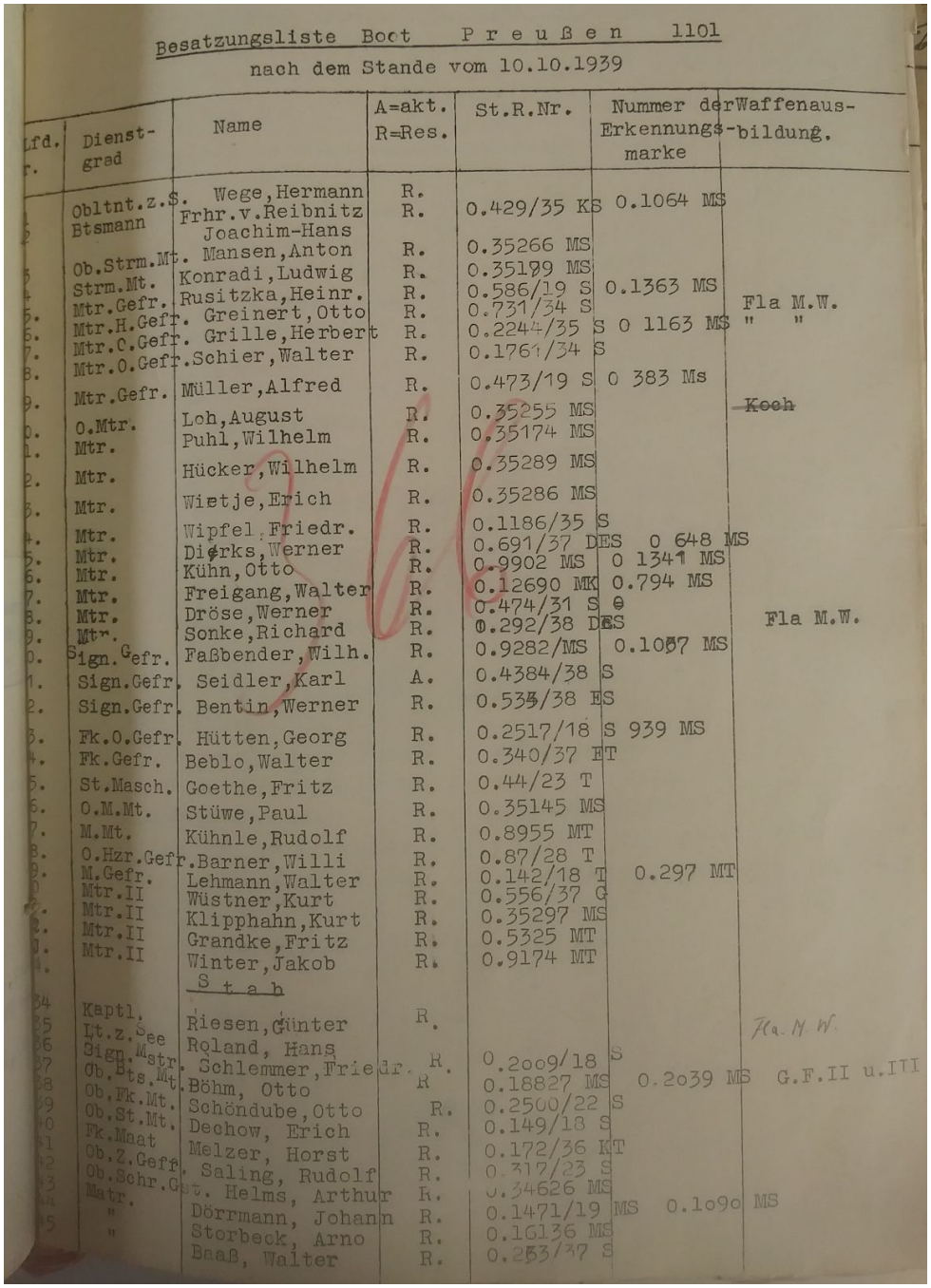
5. Sicherungsdivision

Die 11.Vorpostenflottille gehörte der **5.Sicherungsdivision** an
https://www.axishistory.com/books/366-germany-kriegsmarine/kriegsmarine-sicherungsstreitkraefte/6527-5-sicherungsdivision

Befehlshaber
https://www.axishistory.com/books/366-germany-kriegsmarine/kriegsmarine-sicherungsstreitkraefte/6490-befehshaber-der-sicherung-der-nordsee

Besatzungsliste 1939

Im Militärarchiv Freiburg befindet sich eine Besatzungsliste.
Stand 10.10.1939 (sechs Wochen nach Kriegsbeginn).



Besatzungsliste Boot Preußen 1101
nach dem Stande vom 10.10.1939

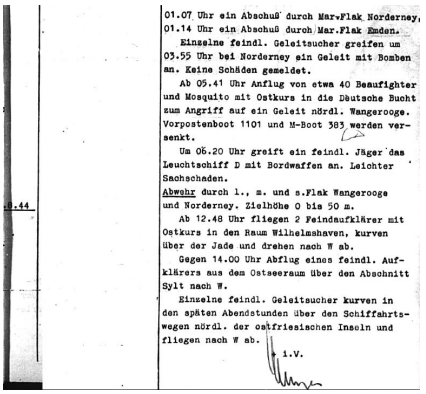
lfd. r.	Dienst-grad	Name	A=akt. R=Res.	St.R.Nr.	Nummer der Erkennungs-marke	Waffenaus-bildung.
	Obltnt.z.S.	Wege, Hermann	R.			
	Btsmann	Frhr.v.Reibnitz Joachim-Hans	R.	0.429/35 KS	0.1064 MS	
	Ob.Strm.Mt.	Mansen, Anton	R.	0.35266 MS		
	Strm.Mt.	Konradi, Ludwig	R.	0.35199 MS		
5.	Mtr.Gefr.	Rusitzka, Heinr.	R.	0.586/19 S	0.1363 MS	
6.	Mtr.H.Gefr.	Greinert, Otto	R.	0.731/34 S		Fla M.W.
7.	Mtr.C.Gefr.	Grille, Herbert	R.	0.2244/35 S	0 1163 MS	" "
8.	Mtr.O.Gefr.	Schier, Walter	R.	0.1761/34 S		
9.	Mtr.Gefr.	Müller, Alfred	R.	0.473/19 S	0 383 Ms	
0.	O.Mtr.	Loh, August	R.	0.35255 MS		~~Koch~~
1.	Mtr.	Puhl, Wilhelm	R.	0.35174 MS		
2.	Mtr.	Hücker, Wilhelm	R.	0.35289 MS		
3.	Mtr.	Wietje, Erich	R.	0.35286 MS		
4.	Mtr.	Wipfel, Friedr.	R.	0.1186/35 S		
5.	Mtr.	Dierks, Werner	R.	0.691/37 DES	0 648 MS	
6.	Mtr.	Kühn, Otto	R.	0.9902 MS	0 1341 MS	
7.	Mtr.	Freigang, Walter	R.	0.12690 MK	0.794 MS	
8.	Mtr.	Dröse, Werner	R.	0.474/31 S		
9.	Mtr.	Sonke, Richard	R.	0.292/38 DES		Fla M.W.
0.	Sign.Gefr.	Faßbender, Wilh.	R.	0.9282/MS	0.1057 MS	
1.	Sign.Gefr.	Seidler, Karl	A.	0.4384/38 S		
2.	Sign.Gefr.	Bentin, Werner	R.	0.534/38 ES		
3.	Fk.O.Gefr.	Hütten, Georg	R.	0.2517/18 S	939 MS	
4.	Fk.Gefr.	Beblo, Walter	R.	0.340/37 ET		
5.	St.Masch.	Goethe, Fritz	R.	0.44/23 T		
6.	O.M.Mt.	Stüwe, Paul	R.	0.35145 MS		
7.	M.Mt.	Kühnle, Rudolf	R.	0.8955 MT		
8.	O.Hzr.Gefr.	Barner, Willi	R.	0.87/28 T		
9.	M.Gefr.	Lehmann, Walter	R.	0.142/18 T	0.297 MT	
0	Mtr.II	Wüstner, Kurt	R.	0.556/37 G		
2.	Mtr.II	Klipphahn, Kurt	R.	0.35297 MS		
3.	Mtr.II	Grandke, Fritz	R.	0.5325 MT		
4.	Mtr.II	Winter, Jakob	R.	0.9174 MT		
		Stab				
34	Kaptl.	Riesen, Günter	R.			Fla. M. W.
35	Lt.z.See	Roland, Hans				
36	Sign.Mstr.	Schlemmer, Friedr.	R.	0.2009/18 S		
37	Ob.Bts.Mt.	Böhm, Otto	R	0.18827 MS	0.2039 MS	G.F.II u.III
38	Ob.Fk.Mt.	Schöndube, Otto	R.	0.2500/22 S		
39	Ob.St.Mt.	Dechow, Erich	R.	0.149/18 S		
40	Fk.Maat	Melzer, Horst	R.	0.172/36 KT		
41	Ob.Z.Gefr.	Saling, Rudolf	R.	0.317/23 S		
42	Ob.Schr.Gefr.	Helms, Arthur	R.	0.34626 MS		
43	Matr.	Dörrmann, Johann	R.	0.1471/19 MS	0.1090 MS	
44	"	Storbeck, Arno	R.	0.16136 MS		
45	"	Baaß, Walter	R.	0.253/37 S		

https://www.archivportal-d.de/item/RP7E2DSURINHQSADLZDF3OQYSX7EXFWA

1.	Obltnt.z.S	Wege, Hermann	*29.01.1898	Bernburg	+18.02.1958 (HMA)
2.	Btsmann	Frhr.V.Reibnitz, Joachim-Hans			
3.	Ob.Strm.Mt	Mansen, Anton			
4.	Strm.Mt.	Konradi, Ludwig			
5.	Mtr.Gefr.	Rusitzka, Heinr.			
6.	Mtr.H.Gefr.	Greinert, Otto			
7.	Mtr.O.Gefr.	Grille, Herbert			
8.	Mtr.O.Gefr.	Schier, Walter			
9.	Mtr.Gefr.	Müller, Alfred			
10.	O.Mtr.	Loh, August			
11.	Mtr.	Puhl, Wilhelm			
12.	Mtr.	Hücker, Wilhelm			
13.	Mtr.	Wietje, Erich			
14.	Mtr.	Wipfel, Friedrich			
15.	Mtr.	Dirks, Werner			
16.	Mtr.	Kühn, Otto			
17.	Mtr.	Freigang, Walter			
18.	Mtr.	Dröse, Werner			
19.	Mtr.	Sonke, Richard			
20.	Sign.Gefr.	Faßbender, Wilh.			
21.	Sign.Gefr.	Seidler, Karl			
22.	Sign.Gefr.	Bentin, Werner			
23.	Fk.O.Gefr.	Hütten, Georg			
24.	Fk.Gefr.	Beblo, Walter			
25.	St.Masch.	Goethe, Fritz			
26.	O.M.Mt.	Stüwe, Paul			
27.	M.Mt.	Kühnle, Rudolf			
28.	O.Hzr.Gefr.	Barner, Willi			
29.	M.Gefr.	Lehmann, Walter			
30.	Mtr. II	Wüstner, Kurt			
31.	Mtr. II	Klipphahn, Kurt			
32.	Mtr. II	Grandke, Fritz			
33.	Mtr. II	Winter, Jakob			
	Stab				
34.	Kaptl.	Riesen, Günter			
35.	Lt.z.See	Roland, Hans	*15.07.1909	Berlin	Quelle:(HMA)
36.	Sign.Mstr.	Schlemmer, Friedrich			
37.	Ob.Bts.Mt	Böhm, Otto			
38.	Ob.Fk.Mt	Schöndube, Otto			
39.	Ob.St.Mt.	Dechow, Erich			
40.	Fk.Maat	Melzer, Horst			
41.	Ob.Z.Gefr.	Saling, Rudolf			
42.	Ob.Schr.Gst.	Helms, Arthur			
43.	Matr.	Dörrmann, Johann			
44.	Matr.	Storbeck, Arno			
45.	Matr.	Baaß, Walter			

Kriegstagebuch für den Küstenbefhelshaber der Deutschen Bucht für den 13.8.1944

Wetter:
Wind NW bis W, Stärke 1 bis 4, heiter bis bewölkt,
Wolkenuntergrenze 500 bis 1000m, gute Sicht, Temp bis 20°C,
Seegang 1-3m



01.07 Uhr ein Abschuß durch Mar.Flak Norderney,
01.14 Uhr ein Abschuß durch Mar.Flak Emden.
Einzelne feindl. Geleitsucher greifen um 03.55 Uhr bei Norderney ein Geleit mit Bomben an. Keine Schäden gemeldet.
Ab 05.41 Uhr Anflug von etwa 40 Beaufighter und Mosquito mit Ostkurs in die Deutsche Bucht zum Angriff auf ein Geleit nördl. Wangerooge. Vorpostenboot 1101 und M-Boot 383 werden versenkt.
Um 06.20 Uhr greift ein feindl. Jäger das Leuchtschiff D mit Bordwaffen an. Leichter Sachschaden.
Abwehr durch l., m. und s.Flak Wangerooge und Norderney. Zielhöhe 0 bis 50 m.
Ab 12.48 Uhr fliegen 2 Feindaufklärer mit Ostkurs in den Raum Wilhelmshaven, kurven über der Jade und drehen nach W ab.
Gegen 14.00 Uhr Abflug eines feindl. Aufklärers aus dem Ostseeraum über den Abschnitt Sylt nach W.
Einzelne feindl. Geleitsucher kurven in den späten Abendstunden über den Schiffahrtswegen nördl. der ostfriesischen Inseln und fliegen nach W ab.
i.V.

Die in den letzten Stunden der Vortages ins Reichsgebiet eingeflogenen Feindverbände überqueren auf dem Rückflug den Bereich in breiter Front. Letzte Abflugmeldung 2:00 Uhr

Abwehr durch Flak in allen Abschnitten außer Sylt. Zielhöhen 800 bis 8400m
Abwehrerfolge: 0:47 Uhr ein Abschuss durch Marine Flak Brunsbüttel, 1:07 Uhr ein Abschuss durch Flak Norderney, 1:14 Uhr ein Abschuss durch Flak Emden.

Einzelne feindliche Geleitsucher greifen um 3:55 Uhr bei Norderney ein Geleit mit Bomben an keine Schäden gemeldet.

5:41 Uhr Anflug von etwa 40 Beaufighter und Mosquito mit Ostkurs in die Deutsche Bucht zum Angriff auf ein Geleit nördlich Wangerooge. ***Vorpostenboot V1101*** *und M-Boot 383 werden versenkt.*

Um 6:20 greift ein feindlicher Jäger das Leuchtschiff D mit Bordwaffen an. Leichter Sachschaden Abwehr durch Flak Wangerooge und Norderney. Zielhöhe 0 bis 50m

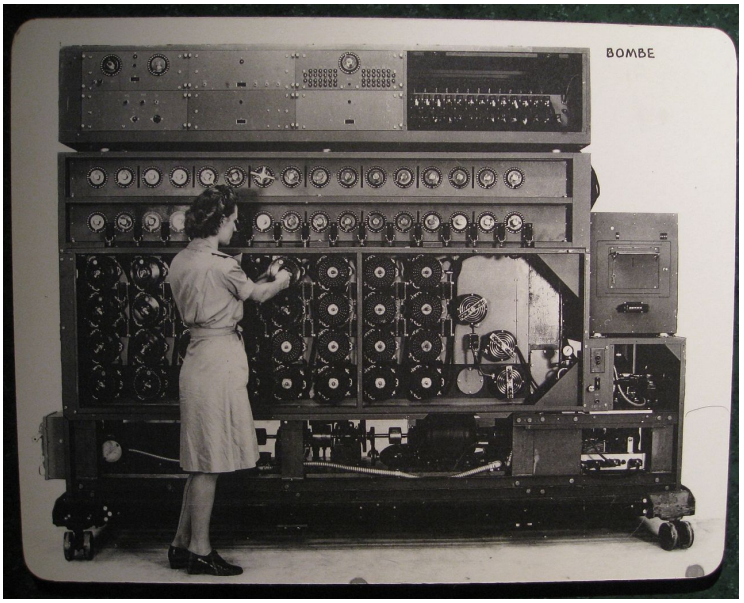
12:48 Uhr fliegen zwei Feindaufklärer mit Ostkurs in den Raum Wilhelmshaven, kurven über der Jade und drehen nach Westen ab.

Gegen 14:00 Uhr Abflug eines feindlichen Aufklärers aus dem Ostseeraum über dem Abschnitt Sylt nach Westen.

Einzelne feindliche Geleitsucher kurven in den späten Abendstunden über den Schifffahrtswegen nördlich der ostfriesischen Inseln und fliegen nach Westen ab.

Quelle: Archiv Henrik Absalon

Enigma verschlüsselte Telegramme



Verschlüsselung eines Funkspruches

Englische Maschine zum Entschlüsseln

Die Deutschen verwendeten zur Kommunikation Morsetelegrafie. Die Nachrichten wurden mit einer Enigma-Maschine verschlüsselt, deren Code sich täglich änderte. Die Nachricht wurde ohne Leerzeichen in Fünfergruppen zusammengefasst.

```
DASOB ERKOM MANDO DERWE HRMAQ TGIBT BEKAN NTXAA CHENX AACHE
NXIST GERET TETXD URQGE BUEND ELTEN EINSA TZDER HILFS KRAEF
TEKON NTEDI EBEDR OHUNG ABGEW ENDET UNDDI ERETT UNGDE RSTAD
TGEGE NXEIN SXAQT XNULL XNULL XUHRS IQERG ESTEL LTWER DENX
```

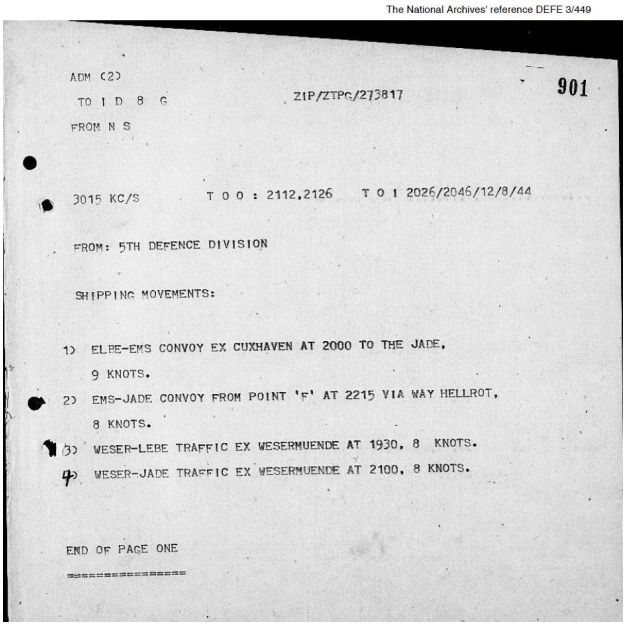
‘Klartextmeldung’ eines Funkspruchs. Als Leerzeichen wurde ggf. ‘X’ eingesetzt.

Danach wurde es in der Enigma verschlüsselt. Ein rotierendes Walzensystem sorgte dafür, dass es nicht zu einer einfachen Buchstabenverschlüsselung kommt, sondern sich die Codetabelle nach jedem Zeichen änderte.
Die Deutschen hielten ihre Technik des Verschlüsselns für sehr sicher und ahnten nicht, dass es den Engländern mit schnell arbeitenden Maschinen gelungen war, den Code zu knacken.
Der Erfolg der Codeknacker beruhte letztlich auf einigen genialen Ideen von Marian Rejewski 1931 in Polen und Alan Turing und Gordon Welchman 1939 in England, die die Schwachstellen der Verschlüsselung erkannten und ausnutzen.
So konnte innerhalb weniger Stunden jeder einzelne Funkspruch der Marine dekodiert werden.

Quelle: Wikipedia

Die dekodierten und ins Englische übersetzten Funksprüche vom 11 bis 14. August 1944 hatten einen Umfang von 1105 Seiten und können hier eingesehen werden.
Die folgenden Telegramme stammen aus dieser Quelle.

Dekodierte Telegramme


The National Archives' reference DEFE 3/449

901

ADM (2)
TO I D 8 G ZIP/ZTPG/273817
FROM N S

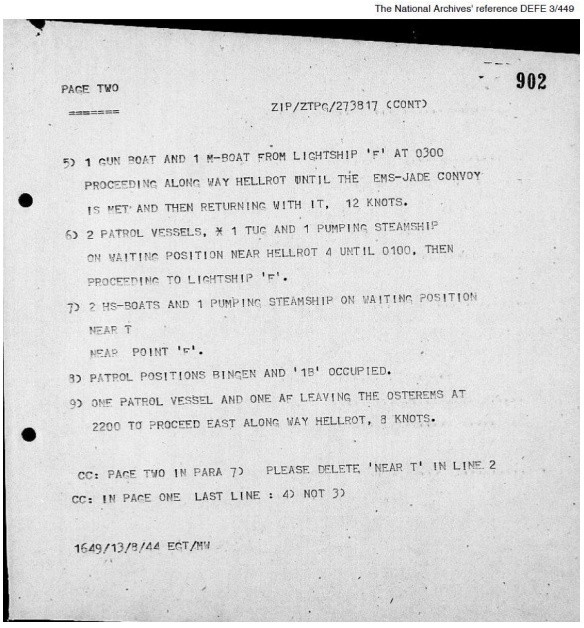
3015 KC/S T O O : 2112.2126 T O I 2026/2046/12/8/44

FROM: 5TH DEFENCE DIVISION

SHIPPING MOVEMENTS:

1) ELBE-EMS CONVOY EX CUXHAVEN AT 2000 TO THE JADE, 9 KNOTS.
2) EMS-JADE CONVOY FROM POINT 'F' AT 2215 VIA WAY HELLROT, 8 KNOTS.
3) WESER-LEBE TRAFFIC EX WESERMUENDE AT 1930, 8 KNOTS.
4) WESER-JADE TRAFFIC EX WESERMUENDE AT 2100, 8 KNOTS.

END OF PAGE ONE
==========


The National Archives' reference DEFE 3/449

902

PAGE TWO
======
ZIP/ZTPG/273817 (CONT)

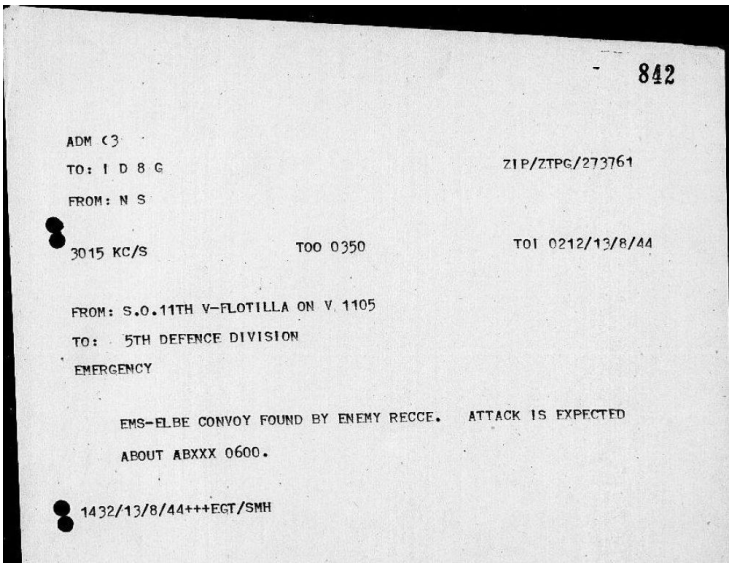
5) 1 GUN BOAT AND 1 M-BOAT FROM LIGHTSHIP 'F' AT 0300 PROCEEDING ALONG WAY HELLROT UNTIL THE EMS-JADE CONVOY IS MET AND THEN RETURNING WITH IT, 12 KNOTS.
6) 2 PATROL VESSELS, X 1 TUG AND 1 PUMPING STEAMSHIP ON WAITING POSITION NEAR HELLROT 4 UNTIL 0100, THEN PROCEEDING TO LIGHTSHIP 'F'.
7) 2 HS-BOATS AND 1 PUMPING STEAMSHIP ON WAITING POSITION NEAR T
NEAR POINT 'F'.
8) PATROL POSITIONS BINGEN AND '1B' OCCUPIED.
9) ONE PATROL VESSEL AND ONE AF LEAVING THE OSTEREMS AT 2200 TO PROCEED EAST ALONG WAY HELLROT, 8 KNOTS.

CC: PAGE TWO IN PARA 7) PLEASE DELETE 'NEAR T' IN LINE 2
CC: IN PAGE ONE LAST LINE : 4) NOT 3)

1649/13/8/44 EGT/MW

In einem Telegramm vom 12.08.1944 um 20:26 Uhr wurden diverse Schiffsbewegungen angekündigt.

Die Engländer wussten also bestens über die Convois bescheid. Das erklärt auch, weshalb sie mit Bombern und Topedofliegern so hohen Schaden anrichten konnten.



842

ADM (3
TO: I D 8 G ZIP/ZTPG/273761
FROM: N S

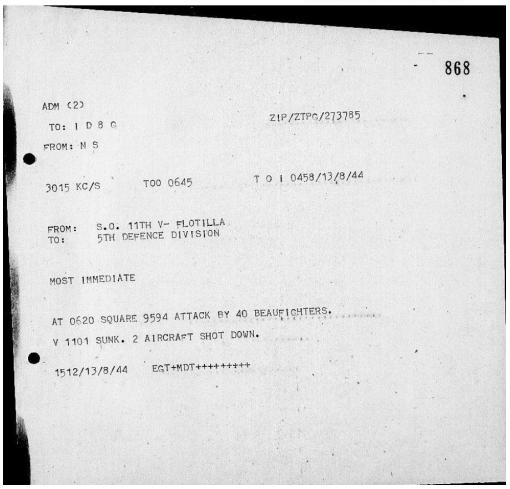
3015 KC/S TOO 0350 TOI 0212/13/8/44

FROM: S.O.11TH V-FLOTILLA ON V 1105
TO: 5TH DEFENCE DIVISION
EMERGENCY

EMS-ELBE CONVOY FOUND BY ENEMY RECCE. ATTACK IS EXPECTED ABOUT ABXXX 0600.

1432/13/8/44+++EGT/SMH

The National Archives' reference DEFE 3/449



868

ADM (2)
TO: I D 8 G ZIP/ZTPG/273785
FROM: N S

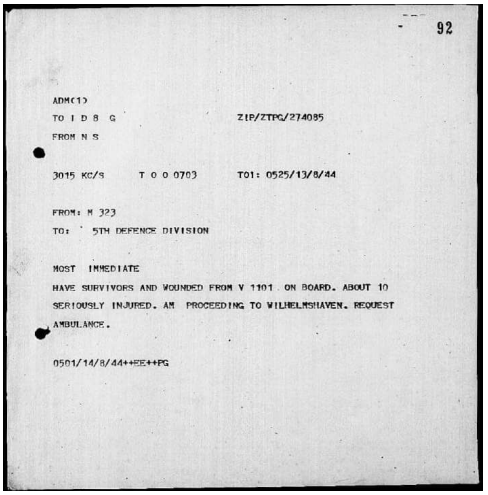
3015 KC/S T00 0645 T O I 0458/13/8/44

FROM: S.O. 11TH V- FLOTILLA
TO: 5TH DEFENCE DIVISION

MOST IMMEDIATE

AT 0620 SQUARE 9594 ATTACK BY 40 BEAUFIGHTERS.
V 1101 SUNK. 2 AIRCRAFT SHOT DOWN.

1512/13/8/44 EGT+MDT+++++++++



92

ADM(1)
TO I D 8 G ZIP/ZTPG/274085
FROM N S

3015 KC/S T O O 0703 T01: 0525/13/8/44

FROM: M 323
TO: 5TH DEFENCE DIVISION

MOST IMMEDIATE
HAVE SURVIVORS AND WOUNDED FROM V 1101 ON BOARD. ABOUT 10
SERIOUSLY INJURED. AM PROCEEDING TO WILHELMSHAVEN. REQUEST
AMBULANCE.

0501/14/8/44++EE++PG

Quelle

13.08.1944 4:15 Uhr
Von Kommandant der 11.Vorpostenflottille auf V1105 an die 5. Sicherungsdivision
Notfall
Ems-Elbe Convoy durch feindliche Aufklärer erspäht. Angriff wird für 6Uhr erwartet.

13.08.1944 6:58 Uhr
Von Kommandant der 11.Vorpostenflottille an die 5. Sicherungsdivision
Höchste Dringlichkeit
Um 6:20 Uhr im Quadrat 9594 Angriff durch 40 Beaufighter.
V1101 gesunken. Zwei Flugzeuge abgeschossen.

13.08.1944 7:11 Uhr
Von Kommandant der 11.Vorpostenflottille an die 5. Sicherungsdivision
Höchste Dringlichkeit
Nachtrag zur vorherigen Meldung:
M383 gesunken, ebenso wie V1101

13.08.1944 7:25 Uhr
Von M323 an die 5. Sicherungsdivision:
Höchste Dringlichkeit
Habe Überlebende und Verwundete von V1101 an Bord. Etwa 10 schwer verwundet. Fahre nach Wilhelmshaven. Benötigen ärztliche Hilfe.

13.08.1944 8:00 Uhr
Von M324 an die 5. Sicherungsdivision:
Notfall
M323: ein Mann schwer, drei leicht verwundet. Leichte Schäden
M324: ein Mann schwer, fünf leicht verwundet. Leichte Schäden
Fahre nach Wilhelmshaven um Verwundete und Rettungskräfte abzusetzen.
Bitte um ärztliche Hilfe.

Dokumente der angreifenden Flugzeuge

Am Angriff waren folgende Flugzeuge beteiligt:

8 Australier des Squadron 455
12 Neuseeländer des Squadron 489
16 Engländer des Squadron 254
In Summe: 36

Die Angreifer haben die Gefechtssituation oft gefilmt und fotografiert. Damit wurde das Verhalten der Deutschen dokumentiert und die Strategien des Angriffs verbessert. Zudem wurde genau festgehalten, welche Flugzeuge und Piloten an den Versenkungen beteiligt waren.

https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205210365
Rechts: Fotograf mit einer F.24 Luftbildkamera mit 14-Zoll Objektiv
https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205212619

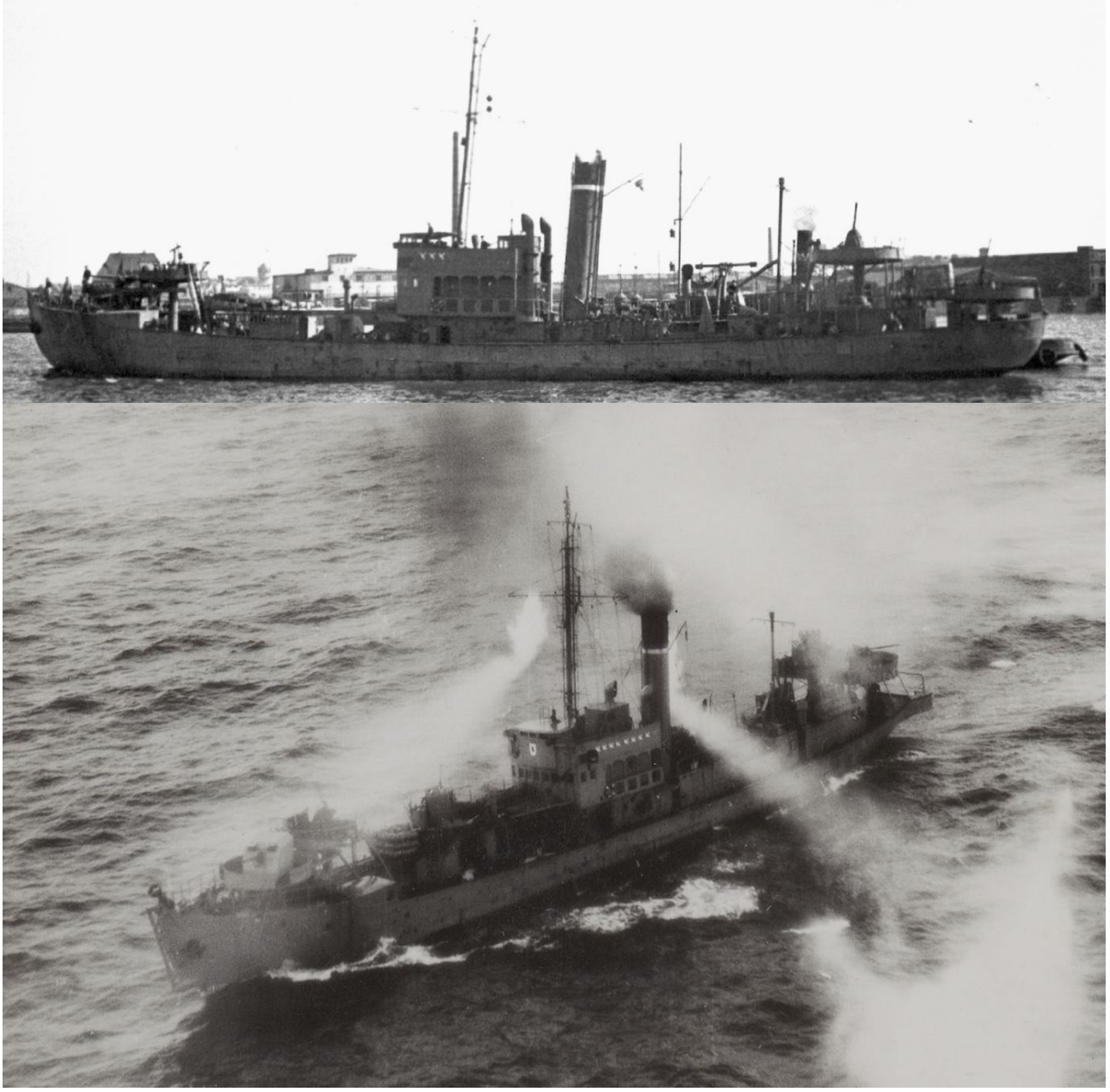
Fotos vom Beschuss des V1101

In einem australischem Militärarchiv lassen sich Fotos der australischen Bomber finden.
Das folgende zeigt den Angriff auf V1101

https://www.awm.gov.au/collection/C278224
Off the German coast near Wilhelmshaven. 1944-08-13. An enemy escort vessel with eight aircraft painted on its superstructure, indicating that it claimed eight aircraft shot down, being struck by cannonfire and rockets from a Beaufighter aircraft of No. 455 Squadron RAAF.

Das Bild zeigt, wie zwei Raketen Schiff knapp verfehlen.

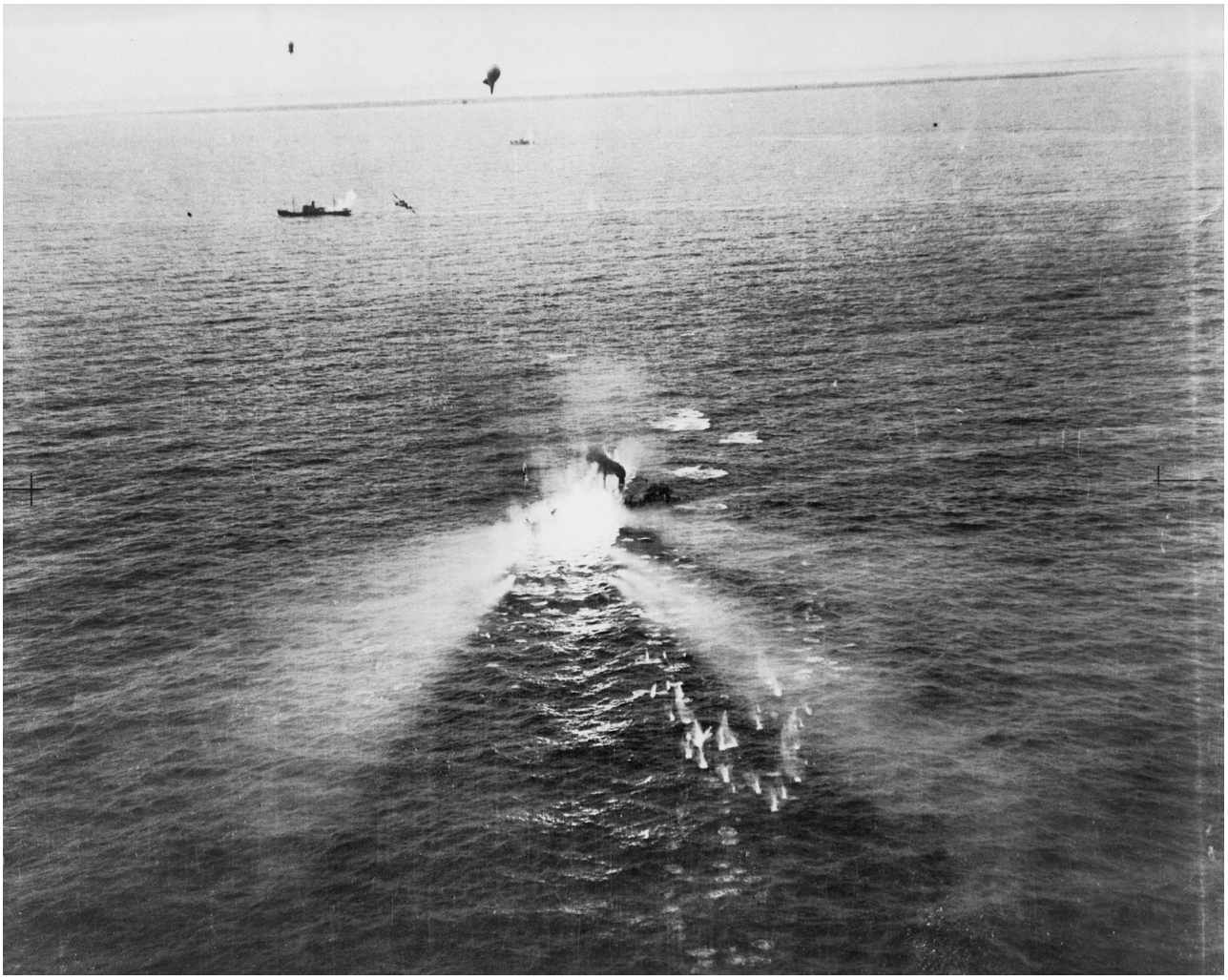
Vergleich des Vorpostenbootes mit V1101



Es läßt sich deutlich erkennen, dass es sich um V1101 handelt.

Hier ist das Schiff mit acht weissen Markierungen für Flugzeugabschüsse ausgestattet. In der ältern Abbildung oben waren es erst drei.
Außerdem ist später die verbreiterte Heckpforte zum Bergen von Minen nachgerüstet worden. Diese haben wir eindeutig auch am Wrack gesehen.

Der Finale Treffer



https://www.awm.gov.au/collection/C278225

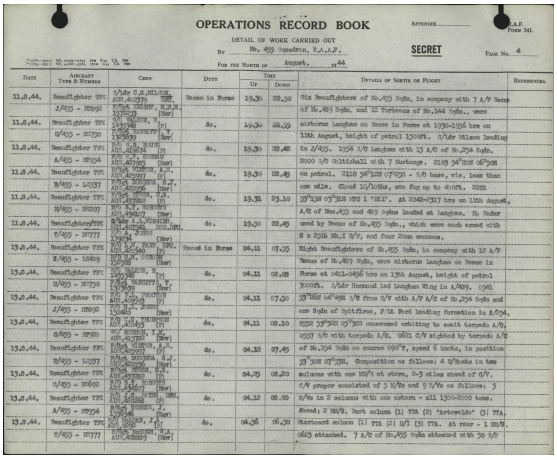
Description

Off the German coast near Wilhelmshaven. 1944-08-13. An enemy escort vessel well on fire after being struck by cannonfire and rockets during a Beaufighter aircraft attack on a convoy in which No. 455 Squadron RAAF took part.

Hier sind die Treffer der Raketen und die Wasserfontänen der Bordkanone vor dem Schiff eindeutig zu sehen.

Interessante Details sind auch die Sperrballone über V1101 und dem Frachter, sowie das tieffliegende Flugzeug im Bild.

Aufzeichnungen des Squadron 455 (Australien)



OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

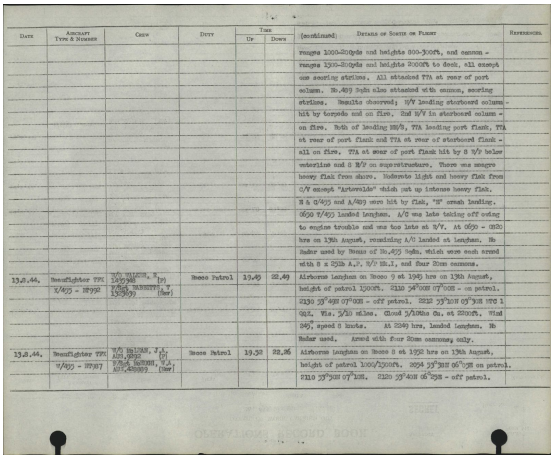
By No. 455 Squadron, R.A.A.F.

SECRET

Page No. 4

For the Month of August, 1944

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sorties or Flight	References
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4079	F/Lt/Ar C.S.Milligan, RAAF (P)	Bosco in Force	19.30	22.50	Six Beaufighters of No.455 Sqdn, in company with 7 A/F Bosco of No.489 Sqdn, and 12 Torbeams of No.144 Sqdn., were airborne Langham on Bosco in Force at 1930-1956 hrs on 13th August, height of patrol 1500ft. F/Lts Milson leading in 2/455. Type 0/0 Langham with 13 A/C of No.254 Sqdn. Proceeded to Guisfield with 7 Burbage. Sighted 54°32N 06°38E on patrol. Sighted 54°32N 07°03E - 5/0 base, vis. less than one mile. Cloud 10/10ths, sea fog up to 400ft. Sqdn. 39°32N 03°32E NTS 1 "H.I". At 2040-2317 hrs on 13th August, A/C of Nos.455 and 489 Sqdns landed at Langham. No Radar used by Bosco of No.455 Sqdn., which were each armed with 8 x 25lb No.I R/P, and four 20mm cannons.
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
	3/455 - HT790	F/Sgt Mackey, W. RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4080	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	19.30	22.59	Right Beaufighters of No.455 Sqdn, in company with 12 A/F Bosco of No.489 Sqdn, were airborne Langham on Bosco in Force at 0411-0456 hrs on 13th August, height of patrol 3000ft. F/Lt Hammond led Langham Wing in 1/455. 5/0 base. Cloud 10/10ths, sea fog up to 400ft. Sqdn. 39°36N 04°49E 1/8 from 5/V with A/F A/C of No.254 Sqdn and one Sqdn of Spitfires, F/Lt Byrd leading formation in 2/254. 0230 39°32N 05°32E commenced orbiting to await torpedo A/C; 0237 5/0 with torpedo A/C. 0251 C/V sighted by torpedo A/C of No.254 Sqdn on course 090°T, speed 6 knots, in position 39°30N 07°32E. Composition as follows: 4 U/boats in two columns with one M/V at stern, 2-3 miles ahead of C/V. C/V proper consisted of 3 U/Vs and 3 T/Vs as follows: 3 U/Vs in 2 columns with one astern - all 1500-2000 tons. Ahead: 2 M/V. Port column (1) TTA (2) "Artevelde" (3) TTA. Starboard column (1) TTA (2) U/T (3) TTA. At rear - 1 M/V. 0263 attacked. 7 A/C of No.455 Sqdn attacked with 30 R/P
	1/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4081	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	04.11	07.35		
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
	3/455 - HT790	F/Sgt Mackey, W. RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4082	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	04.11	08.08		
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
	3/455 - HT790	F/Sgt Mackey, W. RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4083	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	04.11	07.50		
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4084	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	04.11	08.10		
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4085	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	04.12	07.45		
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4086	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	04.15	08.20		
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4087	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	04.12	08.00		
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4088	F/Lt/Ar Milson, R. RAAF (P)	Bosco in Force	04.36	08.30		
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					



Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	(continued) Details or Sorties or Flight	References
						ranges 1000-800yds and heights 800-300ft, and cannon - ranges 1300-800yds and heights 3000ft to deck, all except one scoring strikes. All attacked TTA at rear of port column. No.489 Sqdn also attacked with cannon, scoring strikes. Results observed; M/V leading starboard column - hit by torpedo and on fire. 2nd M/V in starboard column - on fire. Both of leading M/Vs, TTA leading port flank, TTA at rear of port flank and TTA at rear of starboard flank - all on fire. TTA at rear of port flank hit by 8 R/P below waterline and 8 R/P on superstructure. There was meagre heavy flak from shore. Subsequ 11pm and heavy flak from C/V except "Artevelde" which put up intense heavy flak. H & G/455 and A/489 were hit by flak, "H" crash landing. 0630 7/455 landed Langham. A/C was late taking off owing to engine trouble and was too late at R/V. At 0630 - 0820 hrs on 13th August, remaining A/C landed at Langham. No Radar used by Bosco of No.455 Sqdn, which were each armed with 8 x 25lb A.P. R/P Mk.I, and four 20mm cannons.	
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4092	F/Lt Milson, R. RAAF (P)	Bosco Patrol	19.45	22.45	Airborne Langham on Bosco 9 at 1945 hrs on 13th August, height of patrol 1500ft. 2120 54°32N 07°03E - on patrol. 2130 54°42N 07°02E - off patrol. 2232 53°32N 07°32E NTS 1 Gal. Vis. 5/10 miles. Cloud 5/10ths Cu, at 2000ft. Wind 240°, speed 8 knots. At 2240 hrs. landed Langham. No Radar used. Armed with four 20mm cannons only.	
	2/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					
13.8.44.	Beaufighter TTX A19-4093	F/Lt Milson, R. RAAF (P)	Bosco Patrol	19.52	22.26	Airborne Langham on Bosco 8 at 1952 hrs on 13th August, height of patrol 1000/1500ft. 2054 53°32N 06°32E on patrol. 2110 53°32N 07°12E. 2120 53°40N 06°32E - off patrol.	
	1/455 - HT892	F/Sgt Hobbs, W.A.(P) RAAF (Nav)					

Quelle: Australisches Archiv naa.gov.au

13.08.1944 Acht Beaufighter des Squadrons 455 und 12 Flugzeuge des 489. Squadrons starten in Langham um 4:11 Uhr. Um 6:21 Konvoi von Torpedoflugzeug des 254. Squadrons gesichtet. Vier Schiffe mit Kurs 90° mit 6 Knoten Geschwindigkeit in Position 53°50N 7°53O. 2-3 Meilen dahinter ein Konvoi aus fünf Frachtern und neun Eskortschiffen wie folgt:
Fünf Frachter, zwei Reihen, einer davor. Alle 1500 - 2000 Tonnen.

Voraus zwei Minensucher.
Steuerbord Reihe: zwei Vorpostenschiffe und ein Kanonenboot "Artevelde"
Backbord Reihe: drei Vorpostenschiffe
Am Ende ein Minensucher.

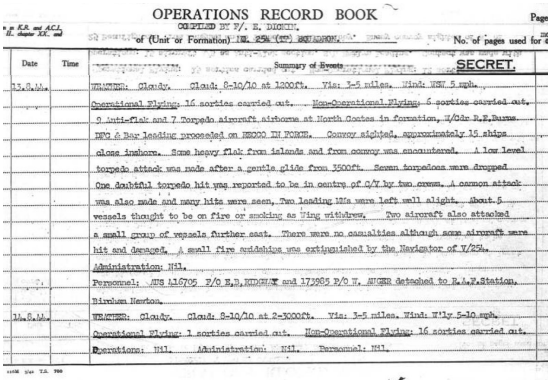
Angriff erfolgte um 6:23 Uhr. Sieben Flugzeuge des 455 Sqdn griffen die Backbord Escorte von hinten mit Kanonenfeuer an und erzielten Treffer. Das 489 Sqdn erzielte ebenfalls Treffer mit Bordkanonen. Beobachtete Erfolge: Ein Frachter mit Torpedo getroffen, ein weiterer in Brand. Beide vorausfahrende Minensucher brennen. Vorpostenschiffe 1 und 3 der Backbordreihe brennen, ebenso das hintere der Steuerbordreihe. Das hintere der Backbordreihe erhält Treffer unter der Wasserlinie und an den Aufbauten. Es gab etwas Flakfeuer von der Küste. Moderater Angriff von leichter und schwerer Flak der Vorpostenboote, ausser vom Schiff "Artevelde", welches intensiv mit schwerer Flak feuerte. Flugzeuge 'E' und 'C' des 455 Sqdn und Flugzeug 'A' von 489 wurden getroffen. 'E' stürzte ab'. Die verbleibenden Flugzeuge landeten um 8:20 bei Langham. Kein Radar wurde verwendet.

Alle Flugzeuge waren mit je vier 20mm Bordkanonen und 8 mal 25pfund Raketen (25lb. A.P. R/P MK.I) ausgerüstet.

Aufzeichnungen des Squadrons 254 (England)

Kriegstagebuch des Squadrons:

13.08.1944 Konvoi gesichtet, etwa 15 Schiffe in der Nähe der Küste. Beobachten Flugabwehr vom Konvoi und vom Land aus. Ein Tiefangriff mit Torpedo wurde durchgeführt nach Gleitflug aus 3500Fuß. Sieben Torpedos wurden abgeworfen. Ein zweifelsfreier Torpedotreffer in der Mitte eines C/V (Vorpostenbootes) wurde durch zwei Flugzeuge bestätigt. Bordwaffenangriff wurde durchgeführt und viele Treffer wurden gesichtet. Zwei vorausfahrende Minensucher wurden nicht beschädigt. Als das Geschwader abdrehte, brannten oder qualmten etwa fünf Schiffe. Zwei Flugzeuge griffen noch eine kleine Gruppe Schiffe weiter östlich an. Es gab auf unserer Seite keine Verluste, obwohl einige Flugzeuge getroffen und beschädigt wurden.



OPERATIONS RECORD BOOK

COMPILED BY F/L. E. DIGGIN.

of (Unit or Formation) No. 254 (Co) Squadron. No. of pages used for 4

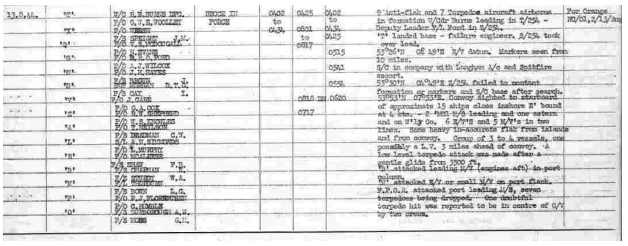
SECRET.

Date	Time	Summary of Events
13.8.44.		WEATHER: Cloudy. Cloud: 8-10/10 at 1200ft. Vis: 3-5 miles. Wind: NNE 5 mph.
		Operational Flying: 16 sorties carried out. Non-Operational Flying: 5 sorties carried out.
		9 Anti-flak and 7 Torpedo aircraft airborne at North Coates in formation, W/Cdr R.E.Burns.
		DFC & Bar leading proceeded on RE200 IN FORCE. Convoy sighted, approximately 15 ships
		close inshore. Some heavy flak from islands and from convoy was encountered. A low level
		torpedo attack was made after a gentle glide from 3500ft. Seven torpedoes were dropped.
		One doubtful torpedo hit was reported to be in centre of C/V by two crews. A cannon attack
		was also made and many hits were seen. Two leading Hs were left well alight. About 5
		vessels thought to be on fire or smoking as Wing withdrew. Two aircraft also attacked
		a small group of vessels further east. There were no casualties although some aircraft were
		hit and damaged. A small fire amidships was extinguished by the Navigator of V/254.
		Administration: Nil.
		Personnel: JUS 416705 F/O E.B.RIDGWAY and 173965 F/O T. HUGHES detached to R.A.F.Station,
		Bircham Newton.
14.8.44.		WEATHER: Cloudy. Cloud: 8-10/10 at 2-3000ft. Vis: 3-5 miles. Wind: W'ly 5-10 mph.
		Operational Flying: 1 sorties carried out. Non-Operational Flying: 16 sorties carried out.
		Operations: Nil. Administration: Nil. Personnel: Nil.

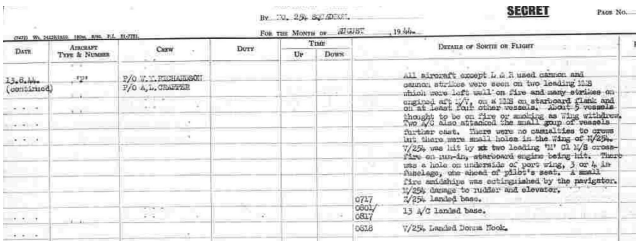
Bericht des Kommandanten:

6:20 Uhr 53°53N 7°53O

Konvoi mit ca.15 Schiffen an Steuerbord gesichtet. Küstennah in Richtung Osten mit etwa 4 Knoten (8km/h). Zwei Minensucher führen das Geleit an. Sechs Vorpostenboote und fünf Frachter fahren in zwei Reihen. Schweres aber ungenaues Flakfeuer von Inseln und vom Konvoi. Ein Tiefangriff mit Torpedo wurde durchgeführt nach Gleitflug aus 3500Fuß. Angriff auf vorderen Frachter mit hinten liegender Maschine durch Flugzeug 'B'. Flugzeug 'M' greift Eskortfahrzeug an Backbord an. F.P.O.R greifen Minensucher an. Sieben Torpedos abgeworfen. Ein zweifelsfreier Torpedotreffer in der Mitte eines C/V (Vorpostenbootes) wurde durch zwei Flugzeuge bestätigt. Drei oder vier Schiffe, eines davon vermutlich ein Feuerschiff, wurde etwa drei Meilen voraus angegriffen.



13.8.44.		F/O A.E.HUGHES DFC.	RE200 IN FORCE	0420 to 0430	0425	0422 to 0430	9 Anti-flak and 7 Torpedoes aircraft airborne in formation W/Cdr Burns leading in V/254 - Deputy Leader W/L Ford in B/254.	For Groups M/S1,2/1/Ar
		F/O [illegible]			0601 to 0617	0430 to 0625	V/254 landed base - failure engineer, B/254 took over lead.	
		F/O [illegible]				0515	53°50'N of 18°E W/V datum. Wakes seen from 20 miles.	
		F/O A.C.H.Ross				0541	B/S in company with Leuchen A/c and Spitfire escort.	
		F/O J.C.STACK				0558	53°50'N 08°03'E V/254. failed to contact formation or others and S/O base after search.	
		F/O J.C.Hayes			0616 to 0620		53°53'N 07°53'E. Convoy sighted in sighting of approximate 15 ships close inshore 5° bound at 4 kts. - 8 Anti-A/S leading and one astern and on W'ly Co. 6 B/W's and 5 M/W's in two lines. Some heavy inaccurate flak from islands and from convoy. Group of 3 to 4 vessels, one possibly a L.V. 3 miles ahead of convoy. A low level torpedo attack was made after a gentle glide from 3000 ft.	
		F/O [illegible]		0717				
		F/O R.P.Robson						
		F/O E.G.Nicholls						
		F/O E.Ferrier						
		F/O [illegible] C.V.						
		F/O A.W.Stanford						
		F/O E.Wright						
		F/O [illegible]						
		F/O [illegible] F.E.						
		F/O [illegible] W.L.						
		F/O [illegible] L.G.						
		F/O P.J.Wloszczynski						
		F/O S.Hoole						
		F/O [illegible] A.W.						
		F/O [illegible] G.C.						



SECRET

Page No.

By No. 254 Squadron.

For the Month of August, 1944.

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sorties or Flight
13.8.44. (continued)		F/O W.V.Richardson F/O A.L.Chapple				All aircraft except L & R used cannon and gunnon strikes were seen on two leading HS which were left well on fire and many strikes on escort a/c V/1, on a HS on starboard flank and on at least four other vessels. About 5 vessels thought to be on fire or smoke as Wing withdrew. Two A/C also attacked the small group of vessels further east. There were no casualties to crews but there were small holes in the Wing of B/254. V/254 was hit by an two leading 'U' Cl. B/S cross-fire on port-in, starboard engine being hit. There was a hole on underside of port wing, 3 or 4 in fuselage, one sheet of pilot's seat. A small fire amidships was extinguished by the navigator. V/254 damage to rudder and elevator.
						V/254 landed base.
					0717	
					0801/0817	13 A/C landed base.
					0818	V/254 Landed Downs Took.

Beaufighter-Bomber

https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205127039

Die Bristol Type 156 Beaufighter war ein zweimotoriges britisches Kampfflugzeug des Zweiten Weltkrieges. Sie wurde aus dem Torpedobomber Beaufort entwickelt. Ursprünglich als Langstreckenjäger konzipiert, wurde sie auch als Nachtjäger, Torpedobomber, Anti-Schiffs- und Tiefangriffsflugzeug gebaut und eingesetzt. Schwer bewaffnet mit Torpedos, Raketen, Maschinenkanonen und Maschinengewehren wurden sie sehr erfolgreich gegen gegnerische Schiffe eingesetzt.

Der Prototyp flog erstmals am 17. Juli 1939. Die Produktion endete im September 1945 nach 5562 Exemplaren.

Länge	12,70 m
Höhe	4,82 m
Spannweite	17,65 m
Leermasse	7.080 kg
Startmasse	11.540 kg
Antrieb	zwei Doppelsternmotoren Bristol Hercules XVII mit je 1770 PS
Geschwindigk.	512 km/h (in 3048 m Höhe)
Dienstgipfelhöhe	5800 m
Reichweite	2350 km
Bewaffnung	vier 20-mm-Kanonen, sechs 7,7-mm-MGs ein Torpedo oder 250-Pfund-Bombe acht Raketen

https://de.wikipedia.org/wiki/Bristol_Beaufighter

Raketen

Die Flugzeuge waren mit je acht Raketen mit 25 Pfund Sprengkopf ausgerüstet.
Typ: *25lb. A.P. R/P MK.I*

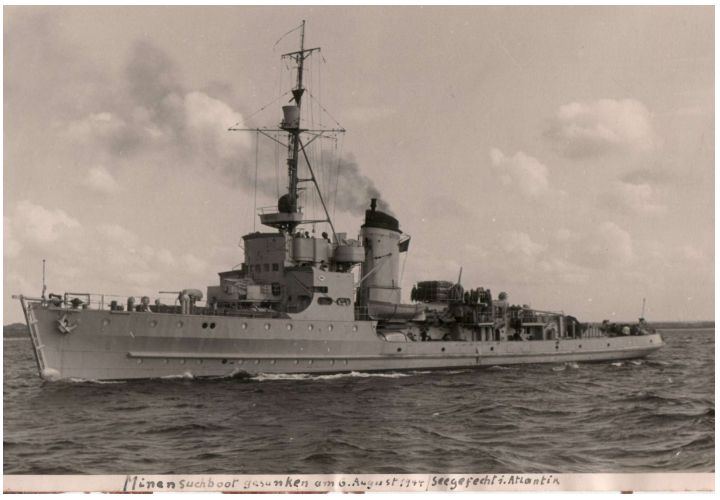
https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205207948
https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205210557

A salvo of eight rocket projectiles being fired over the North Sea by Bristol Beaufighter TF Mark X, NE543 'UB-E', of No. 455 Squadron RAAF based at Langham, Norfolk.

https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205126586
https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205210555

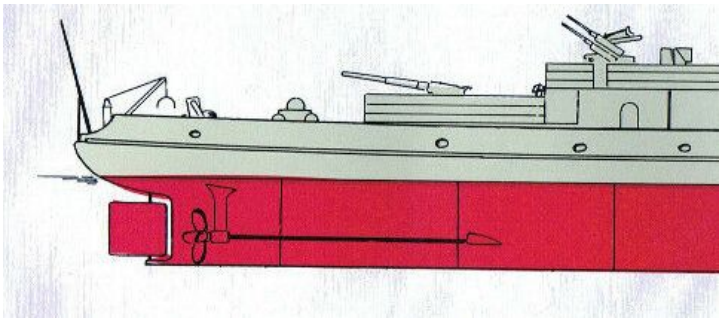
Minensucher

Wir nehmen an, dass das 1971 beseitigte Wrack das des Minensuchers M307 oder M383 ist.

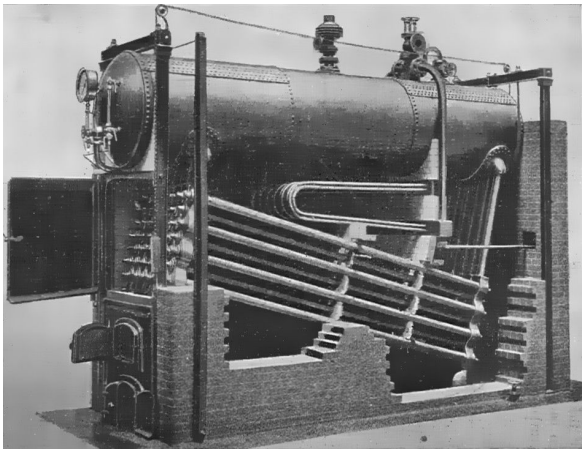


Eine Verwechslung unsererseits ist aus folgenden Gründen ausgeschlossen:

V1101	Minensucher
Einzelne Schraube	Doppelschraube
Innenliegende Welle	äußere Welle mit “Wellenbock”
Zylindrischer Dampfkessel	Marine Wasserrohrkessel



Schraubenanlage des Minensuchers Typ1940



https://de.wikipedia.org/wiki/Wasserrohrkessel

Die Reste des Wracks vom Minensucher konnten wir bislang nicht aufspüren. Es ist 1971 gesprengt und beseitigt worden.

Zusammenfassung

Am 18.06.2019 betauchten und untersuchten wir erstmals das Wrack eines beim WSA als “großer Dampfers” gelisteten Dampfschiffes. Wir erkannten dass es sich um einen bewaffneten Fischdampfer, also ein Vorpostenboot handelt.
Es stellte sich heraus, dass um das Jahr 1949 das Wasser und Schifffahrtsamt zwei Wracks verwechselt hat, die in einer Entfernung von nur 600m voneinander liegen. Auf der Suche nach dem Wrack des Vorpostenbootes 1101 wurde das Wrack eines Minensuchers geortet und irrtümlich für V1101 gehalten. Als das eigentliche Wrack von V1101 einige Zeit später gefunden wurde, bekam dies die Bezeichnung “Großer Dampfer”.
Wir untersuchten das Wrack am 25.08.2019 ein weiteres mal und nahmen detaillierte Vermessungen vor. So konnten wir eindeutig nachweisen, dass es sich um den 1930 gebauten Fischdampfer August Wriedt (1930–33) / Preußen (1933–44) handelte, der im Zweiten Weltkrieg als Kriegsfahrzeug aufgerüstet wurde. Am 13.08.1944 diente das Schiff als Luftabwehr eines Konvois in Richtung Osten. Sie wurden von einem Zusammenschluss von britischen, australischen und neuseeländischen Bombern aufgespürt und versenkt. Die Einzelheiten des Angriffs konnten in Kriegstagebüchern der Sicherungsflottille im Archiv in Freiburg gefunden werden. Zudem fanden wir Mitschriften der Enigma-Verschlüsselten Funksprüche der deutschen Marine in einem englischen Archiv. Die Engländer konnten bereits im Krieg alle Funksprüche dekodieren und fingen unter anderem auch Berichte über die Versenkung von V1101 auf. Über ein australisches Archiv gelangten wir schließlich sogar an Luftaufnahmen der Bomber, die den Angriff auf das Schiff bei seiner Versenkung zeigen.

In den Recherchen fanden wir:

1. Kriegstagebücher der 5. Sicherungsflottille in einem Archiv in Freiburg, die das Geschehen aus deutscher Sicht beschreibt.
2. Kriegstagebücher der 11. Vorpostenflotille ebenfalls in Freiburg
3. Eine Besatzungsliste von 1939
4. Kriegstagebücher vom Angriff der englischen Flugzeuge
5. Kriegstagebücher vom Angriff der australischen Flugzeuge
6. Fotos vom Fischdampfer im deutschen Schiffahrtsmuseum
7. Fotos von V1101 in einer Privatsammlung
8. Historische Fotos, die die Versenkung von V1101 zeigen in einem australischen Archiv
9. Durch Engländer entschlüsselte Enigma-Funksprüche der Sicherungsflottille

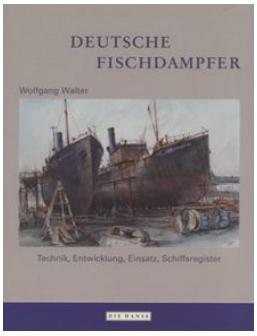
Fazit

Den zwei Tauchgängen im Jahre 2019 folgten 15 Monate Recherchearbeit, bis alle Details geklärt waren. Es hat sich wieder gezeigt, dass eine gründliche Untersuchung eines Wracks in Verbindung mit einer umfangreichen Recherche zielführend ist. Wir deckten einen Irrtum aus dem Jahre 1949 auf und fanden das vermeintlich beseitigte Schiff verhältnismäßig gut erhalten an anderer Stelle als angenommen. Zudem konnten wir die Geschehnisse der Kriegshandlungen sowohl von deutscher, als auch aus der Sicht der Alliierten rekonstruieren.

Quellenangaben

Chronik des Seekrieges:
https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/44-08.htm

Buch: Die deutschen Fischdampfer von Wolfgang Walter

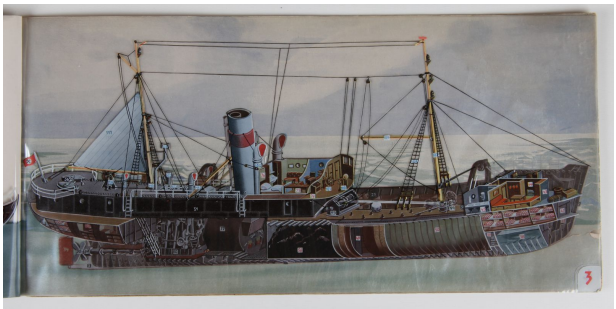


ISBN: 978-3434525585

Buch: Die deutschen Kriegsschiffe von Dieter Jung und Erich Gröner - Teil 8

ISBN: 978-3763748082

Folienbuch Hochseefischdampfer von ca. 1920



Autor

Holger Buß ist Diplomingenieur der Elektrotechnik und entwickelt Steuerungssysteme für unbemannte Fluggeräte. Er taucht seit 1999, ist mit TEC1 (GUE) brevetiert und ist zudem ehrenamtlicher Rettungstaucher bei der DLRG. Als Teil der Gezeitentaucher untersucht er Schiffswracks vor den Ostfriesischen Inseln.

Dipl. Ing. Holger Buss
Moormerlandstrasse 39
D-26802 Moormerland
holger.buss@googlemail.com
www.gezeitentaucher.de

Ein besonderer Dank geht an Henrik Absalon, der die Quellen zu den Enigma Dokumenten und den Kriegstagebücher des 255. Squadron beisteuern konnte.
Ein weiterer Dank geht an Hans Heise für die Bereitstellung der Fotos als Vorpostenboot. Ohne diese wäre eine Identifikation und der Abgleich mit dem Luftbild deutlich schwieriger geworden.

Aktuellste Version des Berichtes

http://files.mikrokopter.de/Gezeitentaucher/V1101_Prospektionsbericht.pdf

Oder auch www.gezeitentaucher.de → Berichte