

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorfälle
		Geheime Kommandosache!
		Kriegstagebuch
		der Flakkorvette S.G. 10
		Abschnitt Maschine.
	Kommandant :	Korv. Kapt. B o t t k e
	Leit. Ing. :	Ob. Fähnr. (Ing.) K a r e r
		Begonnen: 16.8.43
		beendet : 28.8.43

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorfamnniffe
<u>Vorbemerkung:</u> Die nachstehenden Angaben mußten aus dem Gedächtnis zusammengestellt werden, da sämtliche Unterlagen mit dem Untergang von S.G. 10 am 28.8.42 verlorengegangen sind.		
<u>16.8.43</u> 1900 Uhr	Genua	mit Geleit nach Livorno gez. K a r e r
<u>17.8.43</u> 0800 Uhr 2100 "	Livorno "	mit Geleit ein. ausgelaufen mit Geleit nach Bastia. gez. K a r e r
<u>18.8.43</u> 1000 Uhr 1900 "	Bastia "	eingelaufen ausgelaufen mit Geleit nach Maddalena gez. K a r e r
<u>19.8.43</u> 0930 Uhr 1900 "	Maddalena "	eingelaufen mit Geleit ausgelaufen mit Geleit nach Bastia gez. K a r e r
<u>20.8.43</u> 0900 Uhr 2000 "	Bastia "	eingelaufen mit Geleit ausgelaufen mit Geleit nach Portoferraio gez. K a r e r
<u>21.8.43</u> 0245 Uhr 2000 "	Portoferraio "	eingelaufen mit Geleit ausgelaufen nach La Spezia gez. K a r e r
<u>22.8.43</u> 0900 Uhr 1400 " 2100 "	La Spezia " Genua	eingelaufen mit Geleit ausgelaufen nach Genua mit Geleit eingelaufen mit Geleit gez. K a r e r
<u>23.8.43</u>	Genua	Hafenliegezeit gez. K a r e r
<u>24.8.43</u>		

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
<u>24.8.43</u> 0530 Uhr	Genua	ausgelaufen mit Geleit nach Bastia gez. K a r e r
<u>25.8.43</u>	in S e e	keine Vorkommnisse gez. K a r e r
<u>25.8.43</u> 0215 Uhr 1800 "	Portoferraio "	eingelaufen mit Geleit ausgelaufen nach Maddalena gez. K a r e r
<u>26.8.43</u> 1215 Uhr	Maddalena	eingelaufen mit Geleit gez. K a r e r
<u>27.8.43</u> 1730 Uhr	Maddalena	ausgelaufen mit Geleit nach La Spezia gez. K a r e r
<u>28.8.43</u> 0650 Uhr	in See	Fortsetzung Marsch nach Norden. 2 Torpedotreffer. S.G. 10 sinkt innerhalb von 30 Sekunden. gez. K a r e r Ob. Fährich (Ing.) u. Leit. Ing.
	<i>P. Probst</i> I. W.O. u. Kmat. i.V.	<i>Sträger</i> Oberleutnant (Jag.) u. Flottilleningenieur i.V. <i>Geulen!</i> <i>Meyer</i> <i>Kapit. (Krieg) in Dispo.</i>

Stellungnahme der 7. Sicherungsdivision.

Der Stellungnahme des Flottillenchefs bezüglich Geleitaufstellung wird zugestimmt. (vgl. hies. Stellungnahme G 8216 v. 19.9. zu den Berichten U.-Jäger 2208, 2209), ebenso seiner Ansicht, daß die Geleitformation in diesem Falle nicht für ursächlich für das Gelingen des feindlichen U.-Bootsangriffes zu halten ist.

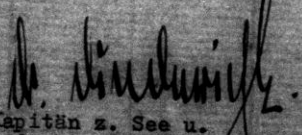
Ein Weitschuß erscheint sehr ⁴⁴wahrscheinlich, worauf bereits in der erwähnten Stellungnahme hingewiesen wurde. Der Kommandant SG 10 hat die Ausstoßgeräusche im N.H.G. (L) gehört, der Horcher hat gleichzeitig Geräuschpeilung und bei der geringen Zeitdifferenz zwischen starkem Geräusch und Detonation bleibt nur ein Nahschuß im Bereich des Möglichen. Es ist auch anzunehmen, daß sonst ein Fernschuß von der auf guten Ausguck geschulten Besatzung von SG 10 rechtzeitig gesehen worden wäre, zumal durch den Kommandanten noch kurz vorher eine Belehrung durchgeführt wurde.

Reichweiten des S.-Gerätes von SG 10 für die zur Zeit des Unterganges bzw. davor möglichen Horchverhältnisse liegen nicht vor, da für Kontrollpeilungen auf dem Marsch keine Möglichkeiten waren.

Aus der allein wahrscheinlichen Annahme eines Nahschusses muß gefolgert werden, daß das U.-Boot auf einer Temperaturschicht mit geringster Fahrt lag.

Folgerung: Derartige große Schiffe bei ungewissen Horchverhältnissen bei Tagesfahrt unregelmäßige Zickzackkurse fahren, um einen derartigen Angriff zu entgehen, oder auf jeden Fall zu erschweren.

Die ruhige und entschlossene Haltung der Besatzung von SG 10 und insbesondere die sichere Führung durch den Kommandanten, die weiteren Verluste nach dem Untergang verhindert hat, wird voll anerkannt.


Kapitän z. See u.
Führer der 7. Sicherungsdivision.

Datum
Ort

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

Vorkommnisse

Gehelme Kommandosache

Kriegstagebuch

der

Flakkorvette S.G. 10.

Kommandant: Korvettenkapitän B o t t k e

Begonnen: 16.8.1943

Beendet: 28.8.1943

Einsatzzeit

Seetage: 5 Tage, 11 Stunden, 35 Minuten

Hafentage: 3 Tage, 14 Stunden, 30 Minuten

Reede: 3 Tage, 4 Stunden, 54 Minuten

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Bortommisse
	<p><u>Verdenerkung:</u></p>	<p>Das Kriegstagebuch vom 16. - 28.8.1943 ging beim Untergang "S.G. 10" am 28.8.43 verloren. Vorliegendes K.T.B. ist aus den Funk- sprüchen und dem Gedächtnis zusammenge- stellt.</p>
<p>16.8.43 1900</p>	<p>Genua</p>	<p>mit Torpedoboot "Papa", Dampfer "Lucera" aus nach Livorno.</p>
<p>17.8.43 0800 2100</p>	<p>Livorno</p>	<p>mit Geleit ein. mit Torpedoboot "Papa", Dampfer "Lucera", und "Scio" aus nach Bastia. "Merithio" blieb wegen Maschinenschaden zurück.</p>
<p>18.8.43 1000</p>	<p>Bastia</p>	<p>mit Geleit ein. mit T.-Boot "Papa", Dampfer "Lucera", "Scio"</p>
		<p>und gez. Bottke</p>
		<p>gez. Bottke</p>

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 18.8.43		- Blatt 3 - und "Tellaro" aus nach Maddalena". gez. Bottke
19.8.43 0930 1900	Maddalena	mit Geleit ein. Mit T.-Boot "Papa", Dampfer "Giglio", "Ferrara" aus nach Bastia". gez. Bottke
20.8.43 0900 2000	Bastia	mit Geleit ein. Mit Geleit aus nach Portoferraio. gez. Bottke
21.8.43 0245 2000	Portoferraio	mit Geleit ein. Mit T.-Boot "Papa", Dampfer "Ferrara" aus nach La Spezia. gez. Bottke
22.8.43 0900 1400 2100	La Spezia Genua	Geleit vollständig ein. Mit Korvette "Pelicano" "R 16", "R 10" und Dampfer "Ferrara" aus nach Genua. Mit "R 189", "R 199", "R 201" und Dampfer "Ferrara" ein. Korvette "Pelicano", "R 16", "R 10" nach Spezia zurück. gez. Bottke
23.8.43	Genua	Keine besonderen Vorkommnisse. gez. Bottke
24.8.43 0130 1930	Genua	Mit "U-Jäger 2208", "R 10", "R 16", Dampfer "Potenza", "Dominante" und "Docilitas" aus nach Bastia. "U-Jäger 2209" vor Livorno zur Geleitver- stärkung aufgenommen, bringt Befehl Porto- ferraio ansulaufen. gez. Bottke
25.8.43 0010 0130	In See	Dampfer "potenza" bei Pionbino befehls- gemäß entlassen. "R 16", "R 10" und Dampfer "Docilitas" nach Bastia entlassen.. "U-Jäger 2208" läuft ohne Befehl mit.

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
Noch 25.8.43 0215	In See Portoferraio	mit "U-Jäger 2209" und Dampfer "Dominante" ein.
1800		Mit "U-Jäger 2208", "2209", "R 10", "R 16", Dampfer "Dominante" und "Petro Solo" aus nach Maddalena.
2030		"R 10", "R 16" wegen Bruch Backbord-Kühlwasserpumpe (R16) nach Portoferraio entlassen.
		gez. Bottke
26.8.43 1215	Maddalena	Gesamt vollständig ein.
		gez. Bottke
27.8.43 1730	Maddalena	"Mit U-Jäger 2208", "2209", Dampfer "Vincenzina", "Solo" und "Arpino" aus nach La Spezia. Zusatz für Flie FU.: Jagdschutz für 28.8. vormittags erbeten.
		gez. Bottke
28.8.43 0650	In See	Fortsetzung Marsch nach Norden. 2 Torpedotreffer, "S.G.10" sinkt in 30 Sekunden. Gefechtsbericht siehe Anlage.
		gez. Bottke Korvettenkapitän
	Die Ausrüstung einer Funkstelle beim Fliegerführer Sardinien mit der Sich.-Verbds.-Welle hat die praktische Wirkung, daß der Flieger einsatzführer ständig über die Lage zur See informiert ist und unmittelbar den Einsatz seiner Kräfte veranlassen kann.	
		Abgeschlossen am 28. August 1943.
		gez. Bottke Korvettenkapitän und Kommandant

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorfälle
		<p>- Blatt 4 -</p> <p>Die praktische Zusammenarbeit mit den italienischen Dampferkapitänen, Kommandanten der Torpedoboote und Landkommandostellen war reibungslos und im guten Einvernehmen.</p> <p>Die Versorgung des Bootes in den Häfen war schwierig, wurde aber mit forciertem, unverhältnismäßigen Einsatz unter Hilfe der deutschen Kommandostellen bewältigt.-</p> <p>Die selbständige Nachschubförderung für Dienststelle Maddalena von Genua aus füllte für kurze Zeit eine bestehende Lücke.</p> <p>Eine gesteigerte Ausnutzung gebotener Nachschubmöglichkeiten, wie sie "S.G.10" selbständig durchführte, ist für die weiter ausliegenden Stützpunkte usw. dringend notwendig.</p> <p>Die Wirksamkeit der Luftsicherung und U-Jagdsicherung seitens der Luftwaffe, würde soweit verfügbar und eingesetzt erheblich größer, wenn U.K.-Sprechverkehr ermöglicht würde. Die an Bord befindlichen deutschen Geräte erlauben wahrscheinlich die erforderliche Schaltung.</p> <p style="text-align: right;">gez. Botke Korvettenkapitän</p>

Kommandant
"S.G. 10"

O.U., den 30. Aug. 1943.

Gefechtsbericht

Über
Angriff eines gesuchten feindlichen U-Bootes mit Verlust der
Fla - Korvette "S.G. 10".

Tage: 28. August 1943

Uhrzeit: 0650 Uhr

Ort: (ca. 13 1/2 - 14 sm ab Allistre in 214 °)

Wetter: SO 1 - 2, halb bedeckt, Sicht über Wasser 5 sm.

Lage:

Gelcit: italienischer Dampfer "Vincennina"
"Seio"
"Arpino"

Sicherung: "U-J.2209"
"U-J.2208"
"S.G.10" Gelcitführer

Aufstellung: vorn "S.G. 10"
in leichtgestaffelter Kiellinie folgend
it. Dampfer "Vincennina"
"Seio"
"Arpino"
Seitensicherung
an Stb. Seite "U-J.2209"
an Bb. Seite "U-J.2208"

Kurs: 34°

Fahrt: 6 - 6 1/2 sm

Ausrüstung: Alle Sicherungsfahrzeuge hatten S-Gerät und Fu.M.B.
"S.G.10" hatte S-Gruppe an Bord.

Verlauf: Vom Funkraum in das Kartonhaus tretend wurde ich auf ein leicht klirrend-sichendes, komisches Geräusch aufmerksam, das nach einem anschwellenden Stoß zunächst schwächer wurde, dann aber langsam wieder zunahm. Die Türen zum Ruderhaus und S-Raum standen geöffnet. Ich konnte zuerst nicht ausmachen, aus welcher Richtung und aus welcher Quelle das Geräusch kam, wandte mich aber sofort in den S-Raum in der Vermutung, es könnte ein Unterwassergehörhörn sein. Hier erkannte ich, daß das Geräusch aus dem H.N.O.L. kam. Auf meine Frage an den Hörer, was er beobachtet hat, ob er eine Peilung habe, meldete mir dieser: "Ich habe soeben eine Geräuschpeilung." Ich schloß auf einen Torpedoschuß.

Ich eilte aus dem Raum, während plötzlich das Geräusch abbrach.

Im nächsten Augenblick als ich durch das Ruderhaus gehe, ruft der F.O. an Bb. Seite der Brücke aus: "Torpedolafahn - U-Bootsalarm" und springt an die Alarmglocke. Im gleichen Augenblick geht ein Stoß durch das Boot in Begleitung einer starken Detonation, die das Alarmsignal unterbricht. Beim Her-aus-treten auf die Steuerbordbrücke sehe ich eine Versetzung der Aufbauten auf der achteren Schiffshälfte, während ein Hagel von grösseren und kleineren Bruchstücken verschiedensten Materials herunterprasselte. Das Boot hatte in Bereich des Heis- und Maschinenraumes einen Knick und sackte unverzüglich tiefer mit dem Hinterschiff. Etwa 12 Sekunden nach der ersten Detonation eine zweite Detonation durch die das Heck zerstört und in Bruchstücken hoch in die Luft geschleudert wurde. Große Teile der Ruderanlage, Wasserbomben, Poller und andere prasselte aus 80 - 100 m Höhe auf das Boot bis zum Verschiff, dass 10,5 sm Geschütz

das 10,5 cm Geschütz fiel etwa 25 m voraus und erschlug mehrere Soldaten an Oberdeck und auf dem 2. Stand ab 2b. Seite achterlich vom Kesselhaus. Sofort sankte das Boot achter ab, richtete sich mit der Back hoch auf und ging mit dem Verschieß senkrecht unter Wasser.

Ein in den Barrings stehender Kutter, aus ihren Haltetankseln geschlossene Flöße und hölzerne Gegenstände schwammen genügend auf, um die frei gekommene Überlebende Besatzung im Wasser aufzunehmen. Es gab also praktisch kaum jemand der im Wasser schwimmend sein Leben kämpfen mußte, da auch die luftgefüllten Schwimmwesten sich sehr gut bewährten.

Der Untergang vollzog sich in etwa 30 sek.

Die geleiteten Frachtdampfer drehten sofort ab und kamen in Richtung Bastia außer Sicht. Die U-Jäger dampften in Suchwartlinie auf und übernahmen die Verfolgung über 2 Stunden ohne beobachteten Erfolg.

Als erste zusätzliche Hilfe erschien vom Fliegerführer Sardinien eine Do 24, die sich zunächst an der U-Bootsuche und dann bei der Bergung beteiligte. Später traten zwei italienische Jäger, zwei Arados und eine Savoia-Maschine hinzu.

(Eine die U-Jäger auf große Entfernung passierende "Boots" wurde von den italienischen Jägern, obwohl diese in guter Position standen und ihre Aufmerksamkeit durch Einsatz der Bordwaffen der U-Jäger auf das Feindflugzeug hingewiesen wurden, nicht angegriffen).

Gerettet wurden alle Offiziere und Oberfährtliche, vier Portoposunteroffiziere, 12 Unteroffiziere und 20 Mann, davon 2 leichtverwundete Unteroffiziere und 5 leichte, 10 mittel- bis schwerverwundete Soldaten.

In Verlust gerieten 5 Portoposunteroffiziere, 1 Fährtlich Ing., 12 Unteroffiziere, 2 gep. Uffz-Maschinen und 67 Mann.

Die Gebergenen wurden nach Portoferraio und von dort durch eine italienische Korvette nach Pionbino auf das Festland abgesetzt, wo die schwereren Fälle beim italienischen Hospital "Vittorio Emanuele III" eingeliefert wurden. Alle Verwundeten hatten auf den U-Jägern bzw. auf den Flößen und auf dem Kutter durch den gebergenen Bootarzt die erste ärztliche Versorgung erhalten.

Von italienischer Seite wurde nach dem Vorkommis mit großer Anteilnahme und Kameradschaftlichkeit geholfen. Zunächst kam die italienische Korvette "G 16" aus Portoferraio den U-Jägern entgegen, deren Kommandant, zugleich Gruppenführer, gleichzeitig zwei weitere Boote aus Bastia zur Hilfe angesetzt hatte. Der Stabschef Op. Angelegenheiten beim Commando Marina Portoferraio stellte auf meinen Vorschlag sofort die Korvette "G 16" zum beschleunigten Transport der Verwundeten und Überlebenden nach dem Festland aus eigener Initiative zur Verfügung.

Die italienischen Marine- und Standortbehörden in Pionbino hatten zum Empfang alle Vorbereitungen getroffen, die Verwundeten wurden mit Sanke Wagen von der Korvette direkt in das oben genannte gut eingerichtete Zivilhospital gebracht und fanden dort durch den Chefarzt, seine 3 Assistenten und schlichtes Hilfspersonal die beste Aufnahme und Versorgung und der Bootarzt verblieb ebenfalls in diesem Lazarett. Die Bevölkerung beglückwünschte die Gebergenen durch freundliches Zurufen und kleine Hilfen während des Transports mit Lastwagen vom Hafen zum Bahnhof. Ein Sammeltransport auf der örtlichen Kleinbahn in Richtung Livorno wurde vorbereitet und das Kommando einer Alpini Einheit gegenüber dem Bahnhof stellte unaufgefordert Abendverpflegungsportionen zur Verfügung.

Die Aufstellung laut beiliegender Skizze war von mir befohlen und gewählt worden, weil sie gegen Unterwassergegner eine weitestgehende Suchkontrolle für S-Geräte bot. Die Fla - Korvette an der Spitze hatte Befehl, von voraus bis 140° nach beiden Seiten zu orten, die U-Jäger an den Seiten von voraus dem äußeren Sektor. Ihre Aufstellung war so gewählt, daß sie beide eine Mitkontrolle über die seitlichen Bereiche hatten, andererseits zur Bekämpfung von aus achterlicher Richtung angreifenden Unterwassergegnern günstig standen.

Die leichte Staffelnung der Frachter galt einer besseren Übersicht und einer Klärung der Linie, da die reine Kiellinieumstet bei ihrer Unübersichtlichkeit von vorn bei den Handelschiffskapitänen immer wieder zunehmend Tiefenabstand bringt.

Die Aufstellung der Frachter wurde leidlich gut gehalten. Auch gegen Fliengergriffe, insbesondere Torpedoflieger, bot die gewählte Aufstellung einerseits eine Ausweitung des Ziels, andererseits einen wirksamen Flakwaffeneinsatz nach dem Igelprinzip. In Breitformation hat nach eigenen Erfahrungen und den Erfahrungen anderer der Torpedoeinsatz infolge der Raffung der Zielobjekte immer zu einer gesteigerten Trefferwirkung geführt, so dass sie bei dem häufigen Einsatz feindlicher T.-Fliegergrüdel hier ausgeschlossen war.

Unregelmäßigkeiten am S-Gerät waren während des Betriebes nicht festgestellt worden. Für Kontrollpeilungen waren während des Marsches keine Möglichkeiten. Der Horcher hatte befehlsgemäß das Abuchen des Sektors laufend gemeldet und keine besonderen Feststellungen gemacht.

Die Kriegswache war durch mich gut eine Stunde vorher noch eindringlich auf die Gefahrenmöglichkeiten während des Marsches und die sich daraus ergebenden Aufgaben und Pflichten hingewiesen und ermahnt worden. Ich hatte dabei insbesondere die Notwendigkeit hervorgehoben mit immer den U-Booten zu rechnen und alle Mittel, Maßnahmen und Möglichkeiten zu ihrer frühzeitigen Erkennung und Bekämpfung besprochen.

Die überraschende Durchführung des gegnerischen Angriffs trotz aller getroffenen Maßnahmen der Vorsicht und Vorbeugung läßt darauf schließen, daß das S-Gerät kein Echo gab und da trotz schärfster Ausgucke nichts gesehen wurde, der Gegner seinen Angriff möglicherweise nach Unterwasserpeilungen durchführte, während er auf einer Temperaturschicht bewegungslos lag.

Die Besatzung hat sich während des Vorfalls hervorragend gehalten. Mit Entschlossenheit und Mut haben eine Anzahl Soldaten am Freimaachen der Rettungsflöße gearbeitet. Im Wasser waren in kürzester Zeit durch sinnvolle Zusammenarbeiten alle aufgeschwommenen Soldaten auf Flößen, schwimmenden zusammengebrachten Holsteilen außer Lebensgefahr und die Verwundeten in aufgeschwommenen Kutter gesammelt und der Einwirkung des aufgeschwommenen stinkenden Öles entzogen. Nach 2 1/2 bis 3 Stunden war die Rettungsaktion durch die U - Jäger beendet. -

Merkwürdig ist die Tatsache, daß das Geräusch im H.N.G.L. nur etwa 10 Sekunden dauerte und dann aufhörte, so daß ich auf dem Wege zum Radarhaus, wo sich das Schaltsystem für dieses Gerät befand, nichts mehr hörte und dadurch über die Geräuschursache in Zweifel kam. Die kurze Geräuschpause bis zur Detonation, vielleicht etwa 3 Sekunden ist wohl so erklärlich, daß das Torpedo mit ihrem Beginn in den toten Winkel des H.N.G.L. getreten war und während ihres Vorstreichens den Weg bis zur Bordwand zurücklegte. Jedenfalls kann das U-Boot nicht weit ab vom Boot gestanden haben.

Das auch die beiden U-Jäger bei intensiven Suchen von dem U-Boot nicht festgestellt haben, macht die Unwirksamkeit von somit 3 S - Geräten auffällig.

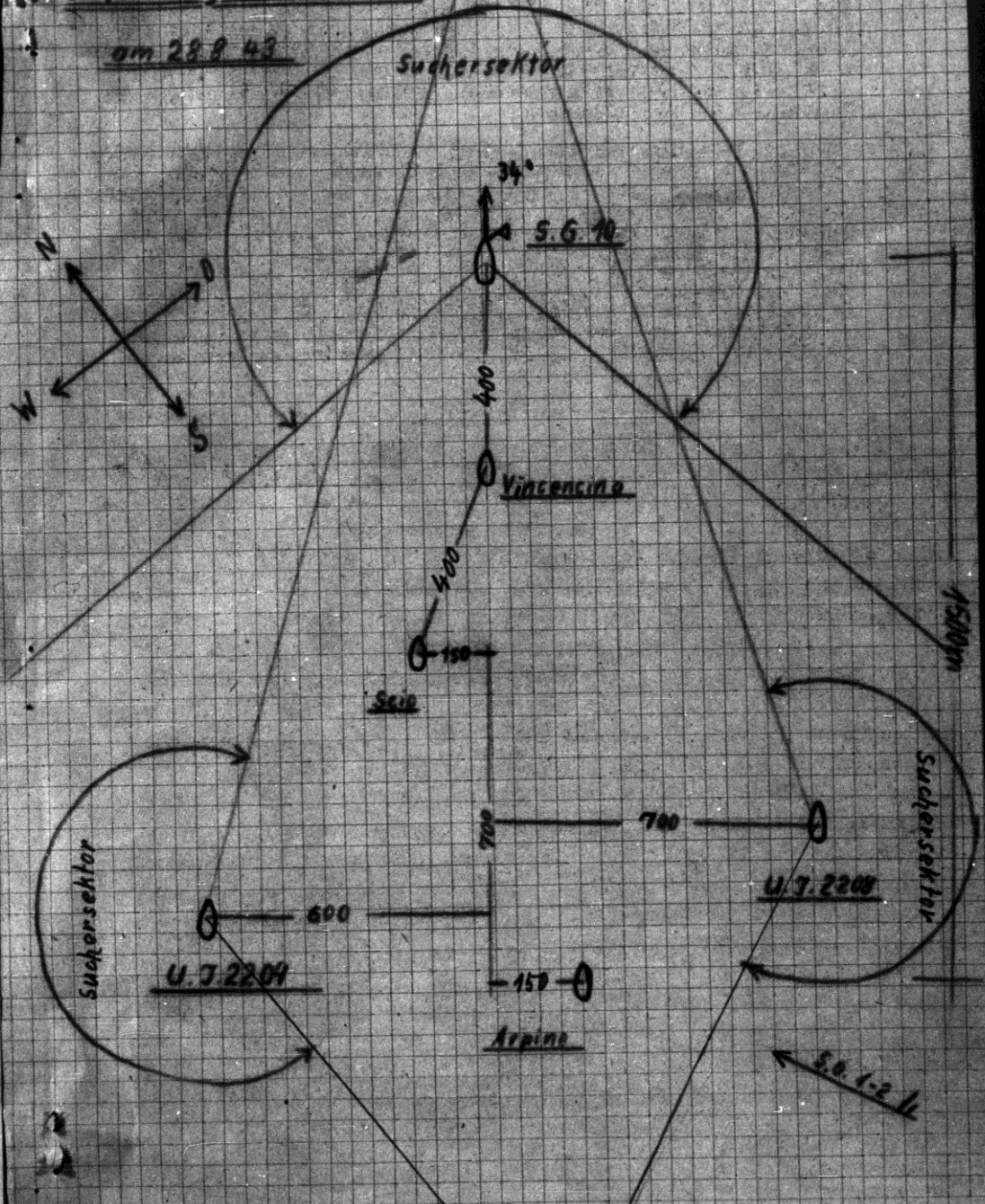
Die Aufstellung von "S.G.10" als größten Fahrzeug des Geleits an der Spitze konnte für mich kein besonderer Gegenstand von Erwägung sein, da für mich als Führer des Unternehmens zur Auswahl meines Standort des Gesichtspunkte des Gefährdungsgrades nicht entscheidend sein konnten, sondern nur ~~unter~~ solche des besten Führungsvermögens.

Das ein Fahrzeug von 2600 t ohne Schotteneinteilung mit geringer Wendigkeit und so geringen Fahrtvermögen wie "S.G.10" für Geleitsicherung kleiner Geleits und ohne Zugabe zweckentsprechender beweglicher kleinerer Einheiten nicht das Gegebene sein konnte, war bekannt aber nicht zu ändern. "S.G.10" fuhr zu Zwecken der Sicherung mit und nicht um gesichert zu werden. Auch in einer anders gewählten Aufstellung und gleichgültig ob bei Unterwasser- oder Luftwaffengegner, würde "S.G.10" immer die Angriffe auf sich gelenkt haben, wie dies bei häufigen Nachortungsflügen der gegnerischen Luftwaffe durch genaues Überfliegen wieder und wieder festgestellt werden mußte.

H. Kahl

Aufstellung des Geleits


am 28.8.43



, den 4.9.1943.

Stellungnahme des Flottillenchefs.

- 1.) Bei der Zusammenstellung des Geleitzuges wäre es richtiger gewesen, die beiden vorderen Dampfer hinter den Geleitzführer in Parallellinie in Abstand von 500 m. und der dritte Dampfer auf Wache mit einem Abstand von wieder 500 m. fahren zu lassen.
Die beiden U.-Jäger etwa 2 Bez. achterlicher als Dampfer als die vorderen Dampfer. Der Geleitzug wäre dadurch wesentlich kürzer geworden und der Schutz durch die S.-Geräte noch vern besser. Auch bei Fliegerangriffen wäre die gegenseitige Unterstützung leichter möglich. Ich halte aber die Geleitzformation in diesem Falle nicht für ursächlich für das Gelingen des feindlichen U.-Bootsangriffes.
- 2.) Die S.-Geräte Sektoren überschneiden sich sehr stark, jedoch sind von keinem Boot gegenseitige Störungen gemeldet worden. Ob seitens des U.-Jägers Reichweiten-Feststellungen gemacht worden sind, ist nicht bekannt.
- 3.) Die Geräusche die der Kommandant in S.S.G.(L.) gehört hat, deuten auf einen Schuss hin, bei dem die Auslösgeschosse mit empfangen wurden. Danach hätte das U.-Boot in 200-300 m. von S.S. 10 geschossen und ist dann durch den Geleitzug nach achtern durchgelaufen. Dies würde auch die vergebliche Suche der U.-Jäger erklären, die zunächst naturgemäß nur nach Außen suchten.
Im übrigen scheint das Verhalten der U.-Jäger nicht zweckentsprechend. Der ältere Kommandant hätte sofort die Führung übernommen und einen U.-Jäger zur U.-Jagd, den anderen zur Rettung der Schiffbrüchigen abteilen lassen, nachdem er die Dampfer aus dem Gefahrenbereich geschickt hatte. Bei zwei U.-Jägern war es nicht notwendig, die Besatzung von S.S. 10 zwei Stunden treiben zu lassen.
- 4.) Die ruhige und entschlossene Haltung der Besatzung von S.S. 10 insbesondere die sichere Führung durch den Kommandanten, ist anzuerkennen. Sie hat weitere Verluste nach dem eigentlichen Schiffuntergang verhindert.


Korvettenkapitän und Flottillenchef.

SECRET

H.M. SUBMARINE "SICKLE" - REPORT OF PATROL.

M... Captain (S), Eighth Submarine Flotilla, H.M.S. "MAIDSTONE".

PER... 17th September, 1945.

No. 5598/73.

... COMMANDER-IN-CHIEF, MEDITERRANEAN.

(Copies to:-

Flag Officer (Submarines) - Serial No.

Captain (S) 1.

Captain (S) 10.

Senior Officer, Submarines, Gibraltar).

The report of the 5th Mediterranean patrol of H.M. Submarine "SICKLE" (Lieutenant J.R. DRUMMOND, D.S.O., D.S.C., R.N.) is forwarded, together with my remarks.

2. "SICKLE" left Algiers on 17th August to patrol between 41° N. and 2.55 N., west of 11° E., routed south of Sardinia, and arrived in her area on 20th August. Some small fry and escort vessels were sighted on 24th and 26th off Porto Santo Stefano, and numerous hospital ships on most days of the patrol.

3. On the morning of 28th August, however, when west of Africa Shoal, a 5000 ton armed merchant vessel, accompanied by 2 other small ships and 2 escorts, were sighted, and an excellent attack carried out from 300 yards range. Three torpedoes were fired individually aimed at the bow, funnel, and stern. The first torpedo was fired in error, the order "hard a port" being mistaken for "fire four". The 2nd and 3rd torpedoes hit, and the vessel was observed to sink in under 1 minute. "SICKLE" then attempted to attack the second ship, but the latter altered away quickly. 25 depth charges were dropped, the first 5 being moderately close.

4. No more targets offered themselves, and "SICKLE" left patrol on 1st September, arriving Algiers on 5th, having sunk the only worth while target seen. On the night of 2nd September, when south of Sardinia, "SICKLE" correctly made an enemy report of 5 E-boats steering to the southward, evidently to attack one of our convoys. "SICKLE" is being docked for A/S cover plate defect.

12 OCT 1945

(G.B.H. FAWKES).
CAPTAIN (S).

H. M. SUBMARINE "SICKLE" - REPORT OF PATROL.

FROM...The Commanding Officer, H.M. Submarine "SICKLE".

DATE...6th September, 1943.

No. SQ/7.

TO.....CAPTAIN (S), EIGHTH SUBMARINE FLOTILLA, H.M.S. "MAIDSTONE".

The report of the 5th Mediterranean patrol of H.M.S. "SICKLE" (period 17th August - 5th September, 1943) is submitted in accordance with S.W.M. 14.

ALL TIMES ZONE -2.

17th August, 1943.

1700. Sailed from Algiers.
2400. In position 37.36 N., 4.00 E.

18th August.

1200. In position 38.10 N., 6.37 E.
1211. Dived for aircraft.
1500. Sighted aircraft patrolling over a small area, about 15 miles on the starboard bow.
1550. Sighted small craft and another smaller object, over which the aircraft was patrolling.
1610. Decided that the craft was an R.A.F. rescue launch, and the smaller object a bomber on the sea.
1630. Launch and patrolling aircraft made off to the South-East.
1921. Dived for aircraft, which approached down sun.
1922. Aircraft dropped 2 small bombs.
2400. In position 38.21 N., 9.05 E.

19th August.

1200. In position 38.59 N., 10.01 E.
2400. In position 39.49 N., 10.01 E.

20th August.

0531. Dived in position 40.47 N., 10.01 E.
1300. Entered patrol area.
2124. Surfaced in position 41.07 N., 9.57 E.

21st August.

0533. Dived in position 41.35 N., 9.48 E.
2128. Surfaced in position 41.19 N., 9.43 E.

22nd August.

0248. Dived for aircraft (Radar).
0255. Surfaced.
0536. Dived in position 41.49 N., 9.31 E.
2122. Surfaced in position 41.27 N., 9.46 E.

23rd August.

0539. Dived in position 42.16 N., 10.04 E.
1950. Carried out dummy attack on hospital ship "VIGILIO" in position 42.19 N., 9.54 E., course 345 degrees, speed 15 knots.
2125. Surfaced in position 42.19 N., 9.56 E.

24th August.

0526. Dived in position 42.12 N., 10.44 E.

ADH 199/1838

SECRET

-2-

0530. Sighted masts and funnel of small ship in vicinity of Gianmutri Island.
 0530. Small coaster, 500 - 800 tons left Porto Santo Stefano, coast crawling northwards, closely escorted by two seaplanes.
 0830. Corvette type escort vessel (RUNT class) left Porto Santo Stefano, followed a mile astern by a very ancient coaster of about 800 - 1000 tons. A similar escort vessel followed a mile astern. All three ships proceeded northwards close inshore. These ships also had an escort of two seaplanes. A considerable number of seaplanes and flying boats were seen when patrolling in this area, most of which landed and took off from the base at Orbetello.
 2128. Surfaced in position 42.29 N., 10.51 E.

25th August.

0530. Dived in position 42.12 N., 10.03 E.
 0615. Hospital ship "GALILEO" passed in position 42.16 N., 10 E., course 165 degrees, speed 13 knots.
 0930. Hospital ship "SICILIA" passed in position 42.18 N., 9.58 E., course 130 degrees, 11 knots.
 2131. Surfaced in position 42.14 N., 9.56 E.

26th August.

0524. Dived in position 42.27 N., 10.45 E.
 1000. 2 Corvette type escort vessels patrolled between Giglio Island and the mainland for about an hour. One of them fired a few rounds from her gun in the direction of Gianmutri Island, and then both proceeded northwards, and at 1105. they entered Porto Santo Stefano.
 1345. After a very reasonable lunch hour, they proceeded south again after patrolling for an hour in the vicinity of Gianmutri Island.
 1405. Northbound E-boat passed 2 miles away.
 2127. Surfaced in position 42.29 N., 10.50 E.

27th August.

0522. Dived in position 42.27 N., 10.45 E.
 2130. Surfaced in position 42.30 N., 10.50 E.

28th August.

0525. Dived in position 42.23 N., 9.52 E.
 0623. In position 42.26 N., 9.50 E., sighted convoy. This appeared to consist of a 3,000 ton camouflaged armed merchant ship, an old 1,500 ton ship, and a smaller ship astern of her, and two A/S escort vessels.
 0657. Fired 4 torpedoes at the armed merchant ship, range 800 yards. I had only intended to fire 3 torpedoes; the fourth was fired by accident owing to an order I gave being incorrectly heard.
 0657. Two torpedoes hit. Enemy was seen to sink spectacularly by the stern in under a minute. I then attempted to attack the 2nd ship, which however altered course away. I then tried the third ship, which up to now I had taken to be a small coaster of about 800 tons. However it turned out to be a large and modern looking A/S trawler, which passed only 100 yards away, pinging furiously. The other 2 small ships, only one was an A/S vessel, the other being a type large landing craft.
 0709. Went deep. A/S impulses on 16 Kcs. were heard from two ships.
 0724. Pattern of 5 depth charges moderately close.
 0734. Pattern of 10 depth charges. } further away.
 0742. Pattern of 10 depth charges. }
 0854. Came to periscope depth. Masts and funnels of convoy could still be seen.
 0910. Pattern of 10 depth charges, dropped at least 5 miles away.
 2130. Surfaced in position 42.14 N., 10.01 E.

29th August.

Dived

SECRET

-3-

0535. Drived in position 41.37 N., 9.33 E.
0545. 7 miles North East of Porto Vecchio. Hospital ship, evidently an ex-motor
yacht of about 300 tons, passed Northwards close inshore.
0540. A yellow aircraft float, with a man lying in it, drifted past about 400
yards away. It was unfortunate that it was not sighted by the hospital ship,
which passed only 2 miles from it, but as I was only 3 miles from the coast, I
did not consider that I was justified in surfacing and rescuing the man. However,
the wind was carrying him inshore, and he would have finished up very near
Porto Vecchio.
0529. Surfaced in position 41.49 N., 9.37 E.
0527. Dived for aircraft (Radar).

30th August.

0514. Dived in position 42.21 N., 9.50 E.
0530. Passed 10,000 ton hospital ship in position 42.20 N., 9.53 E., course 160
degrees, speed 14 knots.
0529. Surfaced in position 42.24 N., 9.59 E.

31st August.

0521. Dived in position 41.38 N., 9.29 E.
0518. Surfaced in position 41.20 N., 9.46 E.
0522. Dived for aircraft (Radar).

1st September.

0500. Left patrol area.
0520. In position 39.57 N., 10.15 E.
0555. Passed floating mine in position 39.29 N., 10.49 E.
0540. In position 39.07 N., 10.19 E.

2nd September.

0520. In position 38.30 N., 9.23 E.
0520. Sighted 3 small craft ahead. These passed across our bows about 2 miles
away. They were not seen clearly enough to be identified, and may either have been
small destroyers or E-boats. They were in line ahead, steering 180 degrees.
0520. Transmitted my 022421 B repring sighting these craft.
0540. In position 38.33 N., 8.18 E.

3rd September.

0520. In position 38.29 N., 6.32 E.
0540. In position 38.25 N., 5.21 E.

4th September.

0520. In position 38.25 N., 5.21 E.
0540. In position 37.37 N., 3.30 E.

5th September.

0540. Identified to escort H.M.S. "CALFE".
0540. Arrived Algiers.

General Remarks.

1. The only interesting feature of this patrol was the fact that the
ratio of hospital ship tonnage to merchant ship tonnage was in the nature of
10 to 1.
2. The heat made diving conditions very trying. The temperatures in the
control room and the forward messes were generally over 92 degrees, with an
average sea temperature of 80 degrees. Considering this, the health of the
ship's company has remained surprisingly good, although there are more signs of
fatigue than usually.

SECRET

-4-

APPENDICES.

APPENDIX A - Narrative of Attacks.

DATE & TIME. 0657, 28th August, 1943.
POSITION. 42.26 N., 9.51 $\frac{1}{2}$ E.
TARGET. 3,000 ton armed merchant ship.
DATA.
Own Course. 330 degrees.
Enemy Course. 034 degrees.
Enemy Speed. 8 knots.
Range. 800 yards.
Track Angle. 115 degrees.
D.A. 10 degrees.
Depth Setting. 8 feet.

Narrative. I was well placed when the enemy was sighted, being only about 500 yards off track. Ran in on an 85 degree track. 22 minutes after starting the attack I decided that I would be too close to attack the second ship which had come out slightly on the starboard quarter of the target, and I accordingly swung round 180 degrees to starboard, and then back on to a 116 degree track. Three torpedoes were aimed individually at the bow, funnel, and stern. The fourth torpedo was regrettable fired by mistake, my order of 'hard a port' being taken for "Fire four". The second and third torpedoes hit approximately 28 seconds after being fired.

APPENDIX B - Description and Movements of Enemy Patrols.

No regular patrols were encountered, but it seems possible that two corvette type escort vessels are employed for patrolling the coastal route between the Argentario promontory and Civita Vecchia. Porto Santo Stefano seems definitely to be used as a base.

APPENDIX C. Blank.

APPENDIX D. A large number of aircraft were sighted during the patrol, of which the greater proportion were transport planes, SM 84's, SM 82's, and Ju.52's flying between Corsica and the mainland, and Sardinia and the mainland. Frequent seaplane and flying boat patrols up and down the coasts were observed when patrolling North of Giglio Island.

APPENDIX E. - Enemy A/S Measures. The convoy attacked on August 28th was escorted by two A/S vessels, a trawler, and a smaller craft. Both transmitted on a frequency of 16 Kcs. and decreased the interval when in contact, which my H.S.D. considers they were on two occasions.

APPENDIX F. - Blank.

APPENDIX G. - Blank.

APPENDIX H.

The joint between the cover plate on the A/S cage and the pressure hull leaked after the first occasion of going to 300 feet, and later on in the patrol when at 100 feet as well. After the docking at Algiers on August 6th, it was found that this joint leaked very slightly when at 100 feet, but this was remedied by tightening up and greasing the nuts. Another dive to 100 feet was carried out before going on patrol, and on this occasion the joint was perfectly water

From

to

and at on patrol

SICKLE 28/8/43 ADN-73/18075

Remarks on attacks, exercises, employment of crew, Detailed Navigational Information.

(Times of starting and stopping Main Engines and Motors to be clearly stated in this column.)

0130 - Alman Co 270° Δ 48'45

JALW

P.D.G.

0430 - Alman Co. 340° Δ 23'28

MKS

0525 - Dived to P.D. in position 42° 23'N 9° 52'E Co. 000°

0625 - sighted northbound enemy convoy. Commenced attack.

0658 - fired 4 torpedoes. Observed two hits. Enemy ship seen to sink.

0705 - Silence routine. Went to 300 ft. Alc 190°

0724 - Pattern of 5 depth charges.

0734 - Pattern of 10 "

0742 - Pattern of 10 "

0854 - came to P.D. Pattern of 10 depth charges dropped miles away.

0915 - Opened up from silence routine.

JALW

P.D.G.

MKS

1248 - Alc 070° Δ 42'48

JALW

P.D.G.

1700 - Alc 000° Δ 47'5

1712 - Alc 070° Δ 47'51

MKS

JALW

2055 - Alc 190° Δ 52'55

P.D.G.

2130 - Surfaced in position 42° 14'N 10° 01'E. Proceeded on starboard engine, zigzagging 200° to 160°

MKS

Zone Time kept at Noon	Anchor Bearings	Time	Temperature (°F)		
			Dry Bulb	Wet Bulb	Sea
-2		0400	81.2		
		0800	-		
		1200	-		
No. on Sick List	Leave granted to Ship's Company	1600	-		
		2000	-		

H.M. Submarine " *Sickle* " *Saturday* day 28th Day of *August* 1943

Time	At Sea									Breakdowns, Repairs, Defects, &c.
	Log	Distance Run	Course True	Revs. per Min.	Direction True	Force	Weather and Visibility	Sea and Swell	Barometer	
0100	95.10	7.20	230°	363.0						S 60° W
0200	02.67	7.57	270°	361.4						S 89° W
0300	10.30	7.63	270°	361.4						S 89° W
0400	12.48	8.19	270°	361.6		1	b 7	0 1	1017	S 89° W
0500	28.15	9.67	340°	344.8						N 38° W
0525	31.90	8.75								
0600	33.15	1.25	000°	Main Motors						N 16° W
0700	Log Raised	1.75	330°							N 47° W
0800	"	1.75	190°							S 30° W
0900	"	1.75	190°							S 30° W
1000	36.60	1.75	190°							S 30° W
1100	39.34	2.54	190°							S 30° W
1200	40.93	1.49	190°							S 30° W
1300	41.33	1.50	190°							S 30° W
1400	42.71	1.38	070°							N 69° E
1500	43.90	1.09	070°							N 69° E
1600	45.45	1.65	070°							N 69° E
1700	47.50	2.05	360°							N 16° E
1800	48.32	.82	070°							N 69° E
1900	49.75	1.43	070°							N 69° E
2000	51.05	1.30	070°							N 69° E
2100	52.60	1.55	180°							S 22° W
2130	53.64	1.04								
2200	56.98	3.34	180°	Var.						S 22° W
2300	63.25	6.27	180°	345.1						S 22° W
2400	70.40	7.15	180°	337.6	NE	2	b 6	2 3	1018	S 21° W
Total Distance on Main Engines					60.76 miles					
Total Distance on Main Motors					0 miles					
					Submerged 26.09 miles					
Total time										
					Position at	Latitude N	Longitude E	Depending on	Current Experienced	
					0800	42° 25'	9° 57½'	Obs		
					1200	42° 15'	9° 49'	Obs		