

Prospektionsbericht

Vorpostenboot V1101

Ort:

Nordsee – nördlich von Langeoog-Spiekeroog

Untersuchungsdatum:

18.06.2019

25.08.2019

30.05.2020

20.05.2023

Verfasser:

Holger Buss

Gezeitentaucher.de

Version:

25.05.2023



Einleitung	3
Position des Wracks	4
Die Gruppe "Gezeitentaucher"	5
Tauchgangsprotokolle	6
18.06.2019	6
25.08.2019	6
30.05.2020	6
20.05.2023 - 25.05.2023	7
3D-Modell	8
Meßmethode	9
Strömung am Wrack	10
Beschreibung des Wracks	11
Objekte am Wrack	12
Bug	12
Vordersteven	13
Klüssenrohr des Ankers	13
Vorpiek	13
Ankerkette	14
8,8cm Geschütz	14
8,8cm Munition	14
2cm Flak Munition	15
Treibladung von Munition	15
Teile eines Geschützes	15
Standrohr eines Geschützes	16
Fischraumstützen	17
Kompass	18
Flaschen	18
Netzwinde	19
Netzwindenmaschine	20
Rudermaschine	20
Dampfkessel	21
Dampfmaschine	22
Kondensator	22
Abdampfturbine	23
Ruderquadrant	23
Poller / Festmacher	23
Heckpartie	24
Identifikation	25
Maierform	26
Maschine	27
Die Verwechslung von V1101 mit einem Minensucher	28
Untersuchungen am "Großen Dampfer" (echte V1101) durch Taucher des BSH	29
Die (vermeintliche) Beseitigung von V1101	30

Untersuchung der falschen V1101 1972 nach der Beseitigung	31
Untersuchungsbericht des echten V1101 im Jahre 1972	31
V1101 ex. August Wriedt ex. Preußen	32
Fotos	33
Die verschiedene Ausbaustufen von V1101	35
Die Versenkung am 13.08.1944	36
11. Vorpostenflottille	37
Vorpostenboote	38
5. Sicherungsdivision	38
Besatzungsliste 1939	39
Kriegstagebuch für den Küstenbefehlshaber der Deutschen Bucht für den 13.8.1944	41
Enigma verschlüsselte Telegramme	42
Dekodierte Telegramme	43
Dokumente der angreifenden Flugzeuge	45
Fotos vom Beschuss des V1101	46
Aufzeichnungen des Squadron 455 (Australien)	49
Aufzeichnungen des Squadrons 254 (England)	50
Beaufighter-Bomber	51
Raketen	52
Minensucher	53
Zusammenfassung	54
Fazit	54
Quellenangaben	55
Autor	56
Aktuellste Version des Berichtes	56

Einleitung

Deutsches Hydrographisches Institut				Wrackliste				Wilhelmshaven			
Lfd. Nr.	Name u. Art des Schiffes	Datum d. Schiffsbruchs	Tiefe u. Wrack	Position				Seekarte D	NfS Nr. und Jahr	Wracksuchbericht B.Nr.	Bemerkungen
				Breite PD	Nord ED	Länge PD	Ost ED				
451	Wk. "DB 21"	21.7.1944	4	53° 42' 53"	48° 52'	7° 56' 51"	56° 52'	248	1114-33 1114-34	bestigt 1114-33 1114-34	T Jade
479	Wk. "Orient"	21.7.1944	4	53° 50' 28"	50° 28'	7° 41' 12"	41° 09"	1114-33 1114-34	bestigt 1114-33 1114-34	bestigt 1114-33 1114-34	T Berkm-Weg
480	Wk. "gr. Dampfer"		4	53° 50' 25"	50° 22'	7° 40' 00"	40° 01'	1114-33 1114-34	bestigt 1114-33 1114-34	bestigt 1114-33 1114-34	T " "
482	Wk. "Unbek."		4	53° 50' 25"	50° 22'	7° 41' 36"	41° 37'	1114-33 1114-34	bestigt 1114-33 1114-34	bestigt 1114-33 1114-34	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 Spiekerooog. 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 Sfi 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^h20 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:

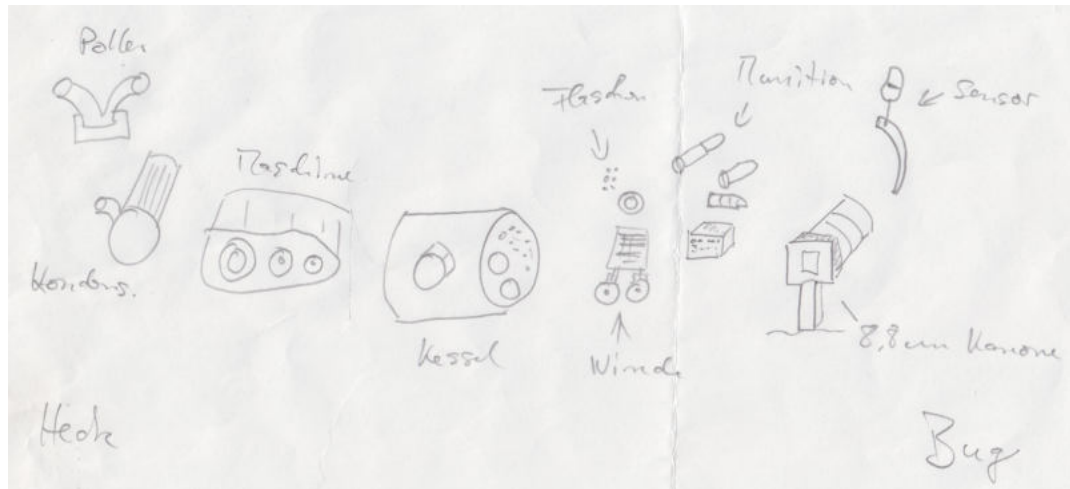
- ist das Wrack geplündert oder durch Dritte beschädigt?
- wie verändert sich das Wrack im Laufe der Jahre?

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.

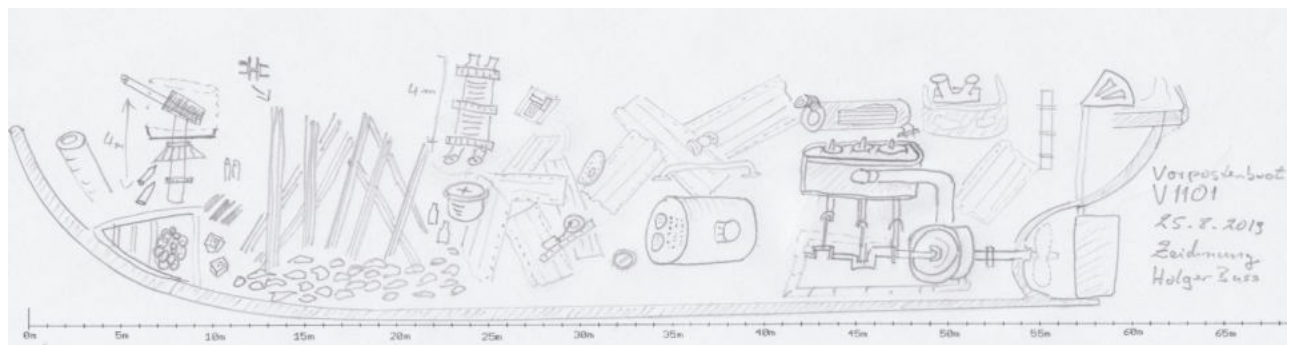


Erste Skizze der Objekte des Wracks

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

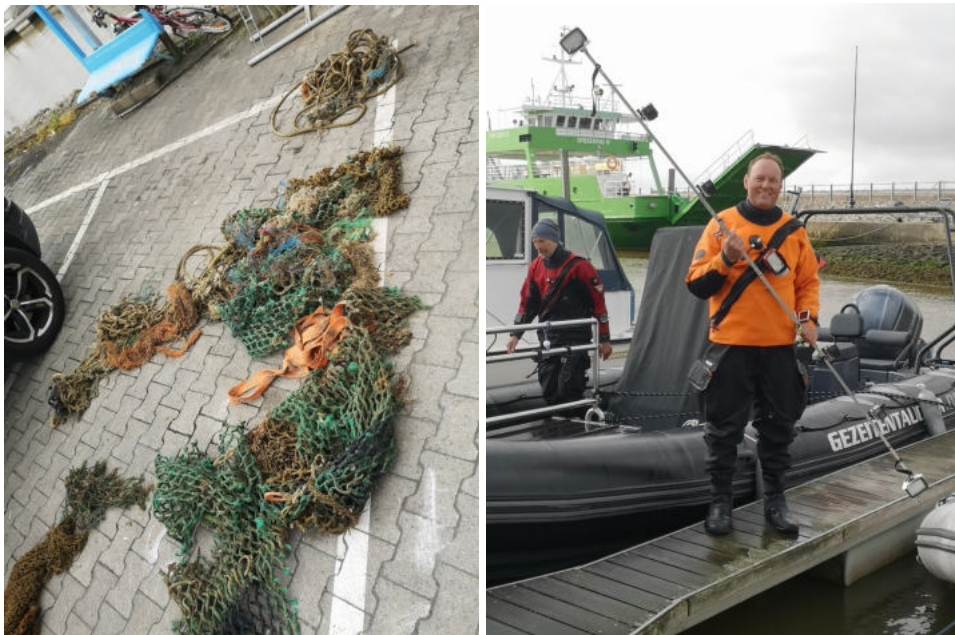
Dirk Terbeek, Ulrich Hofmann, Thorsten Bakker, Holger Buss mit Michael Rosendahl als Skipper
Der Tauchgang wird abgebrochen, wegen schlechter Sicht - extreme Algenblüte. Keine neuen Erkenntnisse.

20.05.2023 - 25.05.2023

Im Rahmen einer Projektwoche der Gruppe "Ghostdiving Germany" wurde das Wrack mehrmals betaucht. Die Taucher von Ghostdiving konnten große Mengen alter Fischernetze (Geisternetze) entfernen. Holger Buss hat am 20.05.2023 einen vollständigen Fotogrammetrie-Scan mit Kameras erstellt. Aus den Daten konnte mittels 3D-Drucker ein Modell konstruiert werden.



Schlauchboote von Gezeitentaucher und Ghostdiving

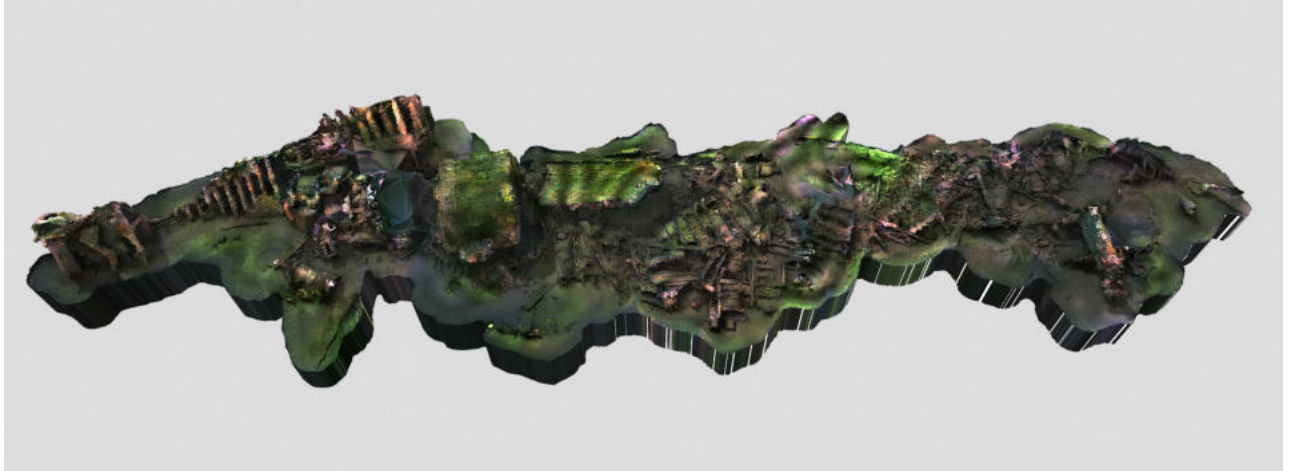


Netze vom Wrack des V1101

Holger Buss mit Kameragestell

3D-Modell

Das Wrack wurde mittels vier Kameras gefilmt. Aus den Videos wurden 20.000 Einzelbilder extrahiert, die mittels der Fotogrammetriesoftware "Agisoft" zu einem 3D-Objekt zusammengesetzt wurden.



Modell bei [Skechfab](#) (Bug ist rechts).



Links mit weiteren Fotos hier: [Dive3D.eu](#)

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 nur in kurzen Zeitfenstern möglich. Wir müssen die genauen Zeitpunkte vorher ermitteln und entsprechend planen.

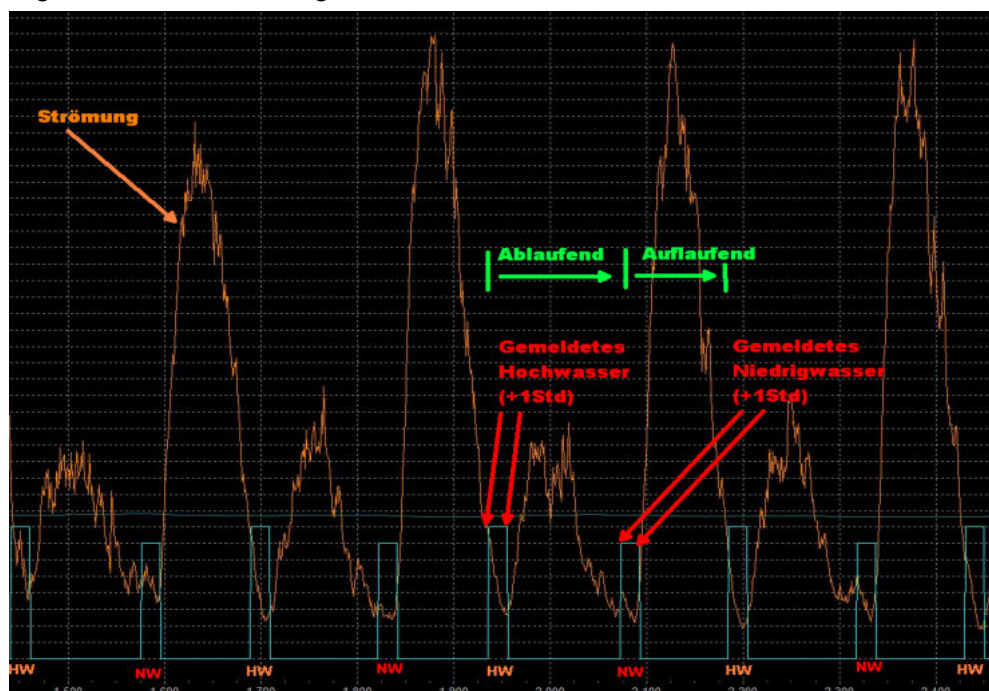


<https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=1263>

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:



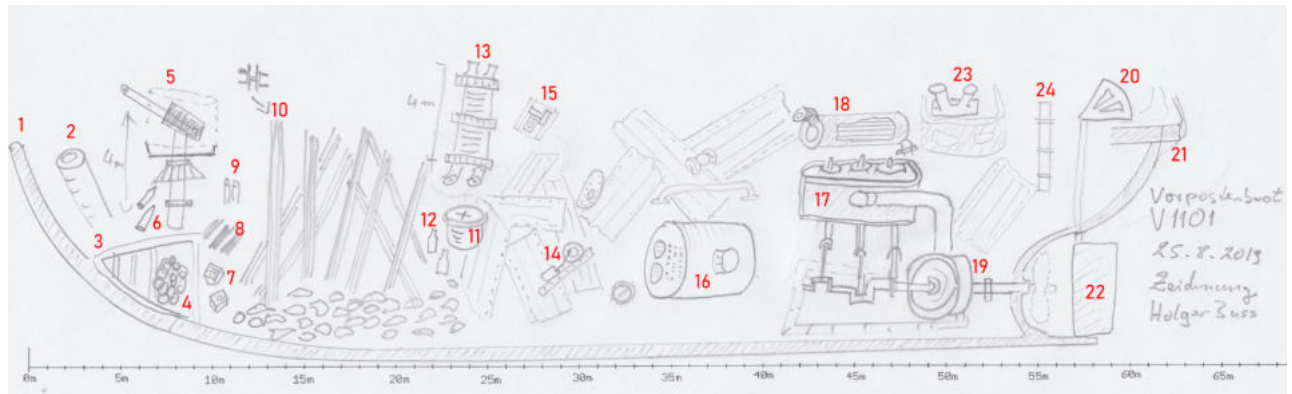
Bei Hochwasser ist der Zeitpunkt zum Tauchen am besten:

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

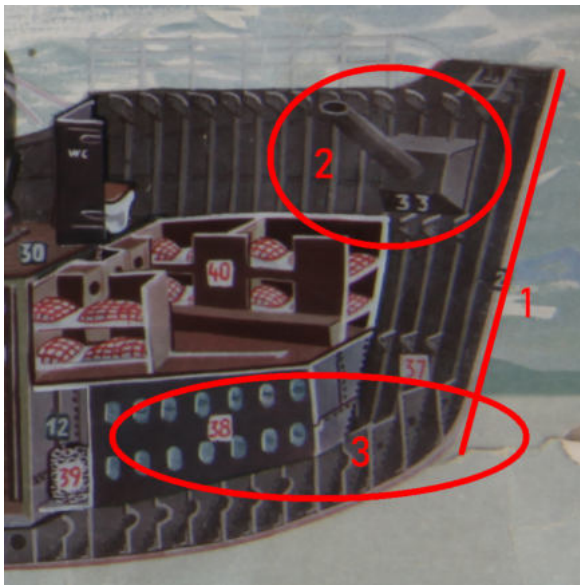
Es handelt sich um das Wrack eines bewaffneten Fischdampfers mit stählernen Rumpf. Das Wrack ist stark zerstört und hat eine maximale Ausdehnung von ca. 59m. Die wesentlichen Elemente lassen sich noch gut erkennen. Es liegt mit ca. 45°-90° nach Steuerbord gekentert im Sandboden. Die Bugsektion ist stark 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 Flakmunition 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

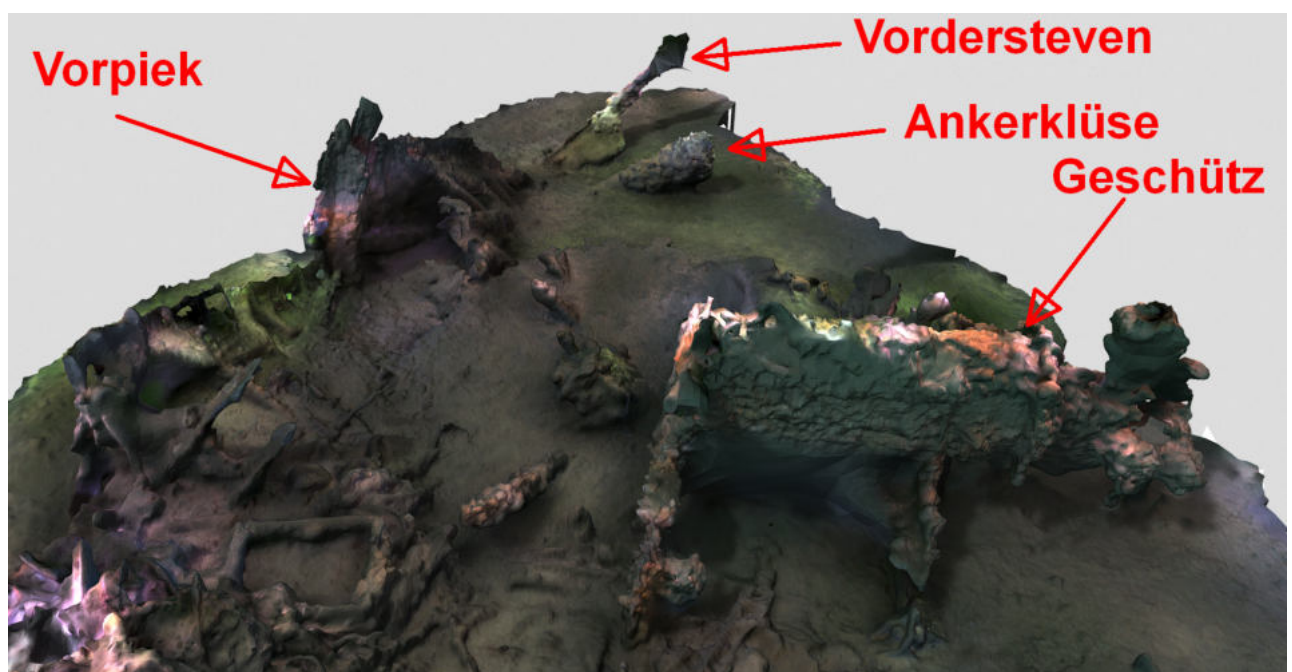
Der Tauchgang wurde lückenlos aufgezeichnet und die Fotos zeigen Standbilder des Videos. Der Link unter den Bildern verweist auf die entsprechende Sequenz im Video bei Youtube. Durch den starken Verfall und Bewuchs lassen sich die Objekte im bewegten Bild besser erkennen, als im Standbild.

Bug

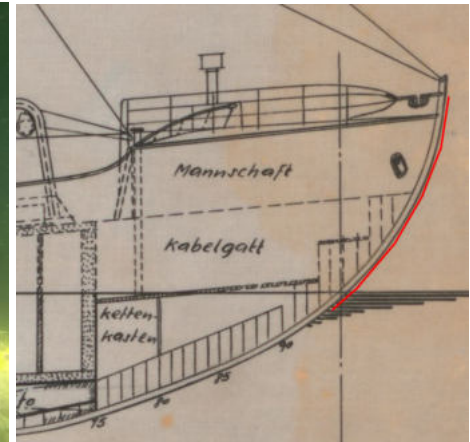


Quelle: Folienbuch Fischdampfer

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



Vordersteven

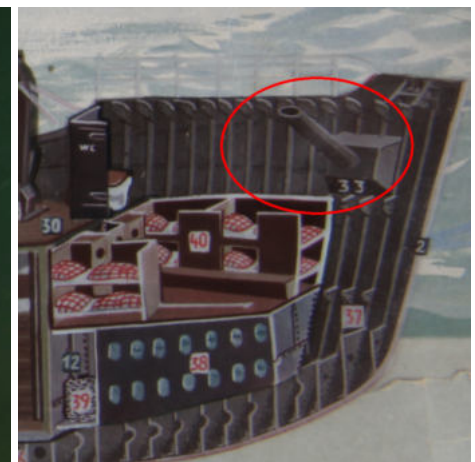


<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=537>

Es handelt sich um eine geschwungene Form des Vorderstevens, die auf eine sog. 'Maier-Bugform' hindeutet (siehe unten).

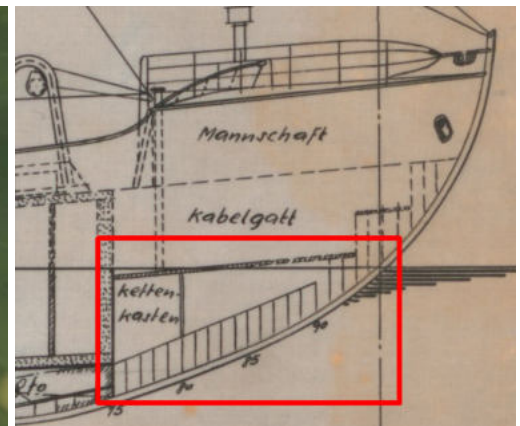
Klüssenrohr des Ankers

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



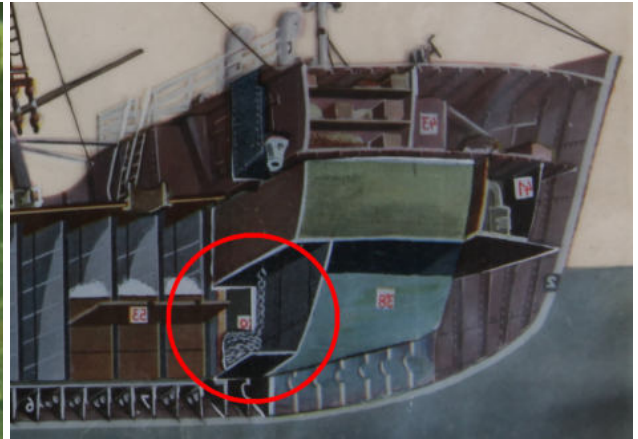
<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=582>

Vorpiek



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

Ankerkette



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

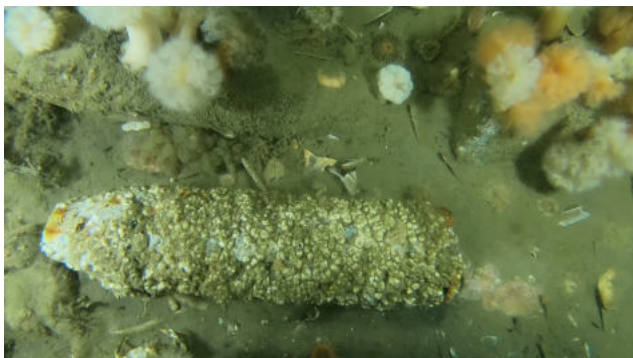
8,8cm Geschütz



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 Muniton



Es wurden mehrere Kisten mit Flak Muniton 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 Muniton



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?t=1128>

Teile eines Geschützes



Bei 12m

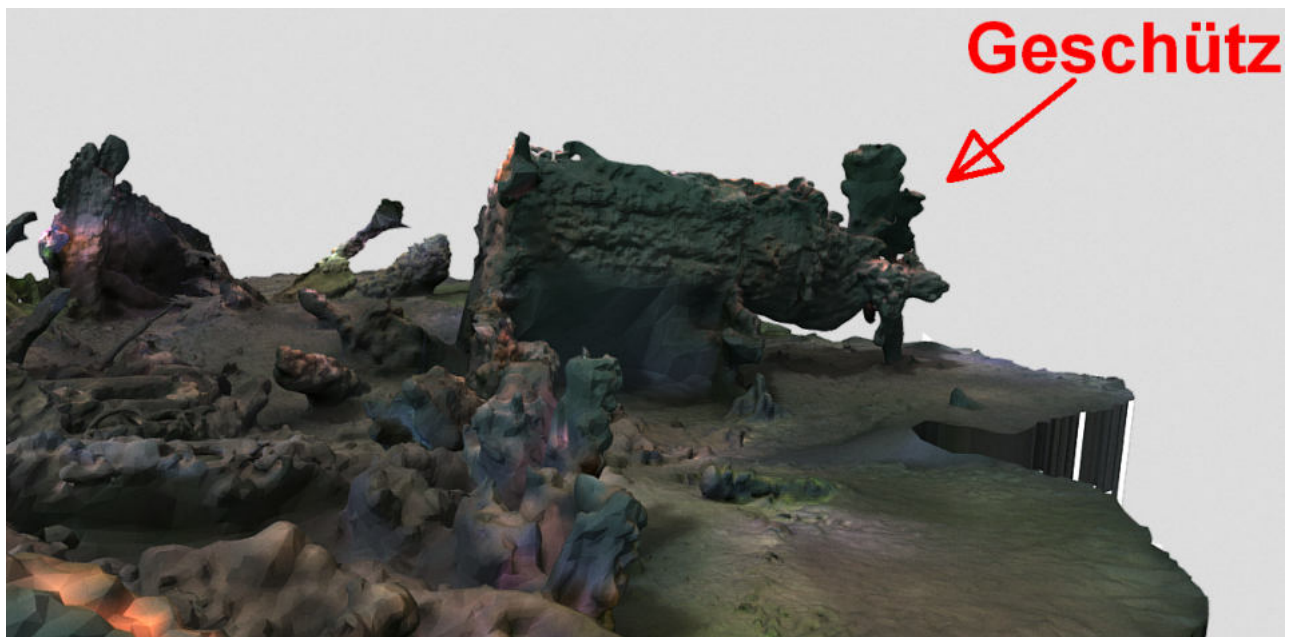
<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=1201>

Standrohr eines Geschützes

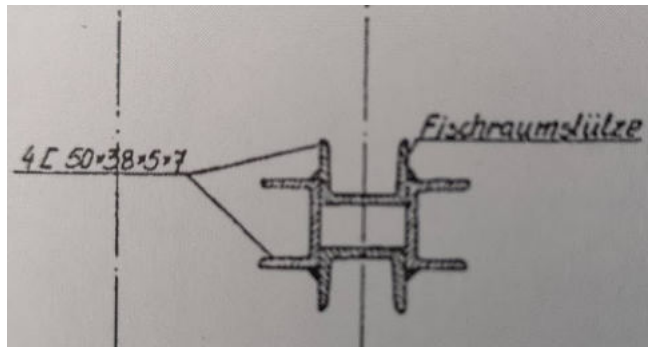
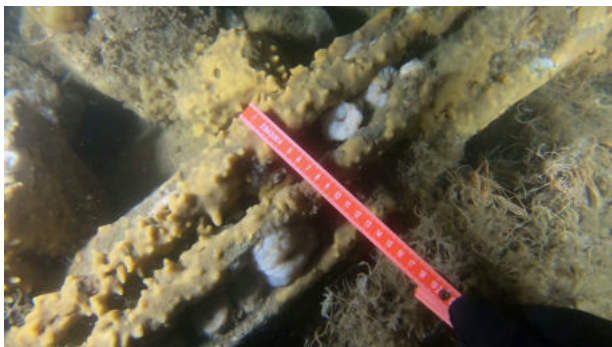
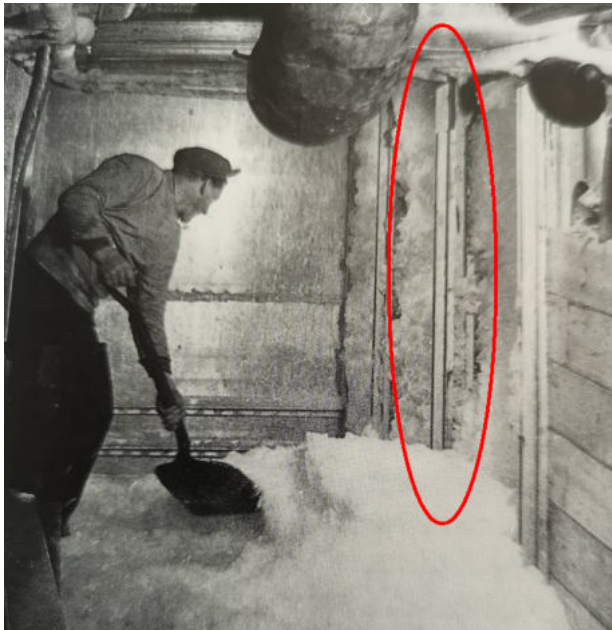
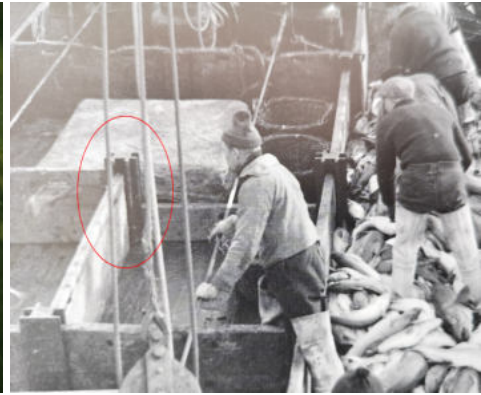


<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=3428>

Im Heckbereich in der Nähe des Ruderquadranten.



Fischraumstützen

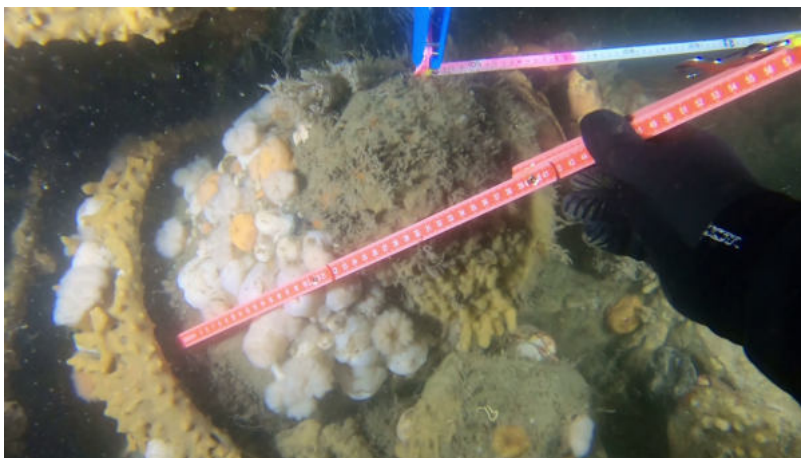


Anhand dieser Stützen lässt sich eindeutig erkennen, dass dies ehemals ein Fischdampfer gewesen ist. In diese U-Profile wurden Bretter zum Abtrennen der Fisch- und Eisräume eingeschoben. Sie reichten vom Boden des Schiffes bis durch das Deck.

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>

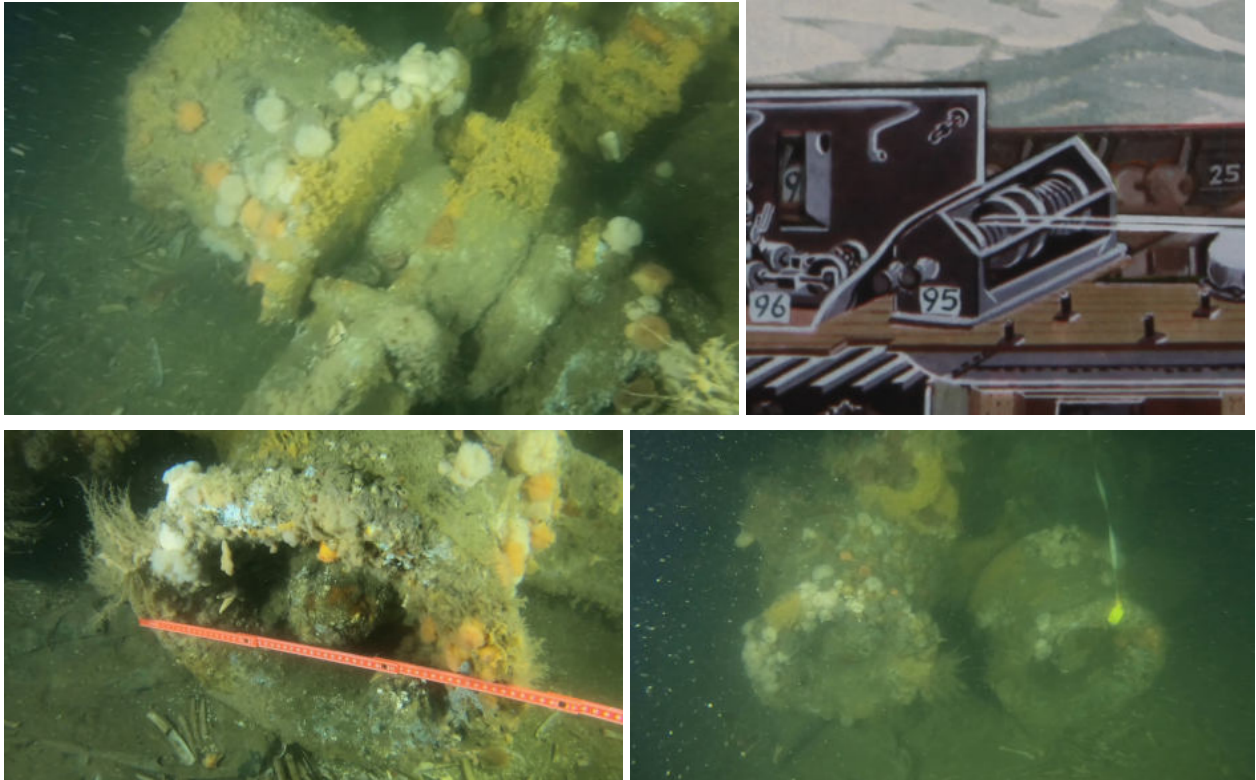
Flaschen



bei 24m

<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=1556>

Netzwinde



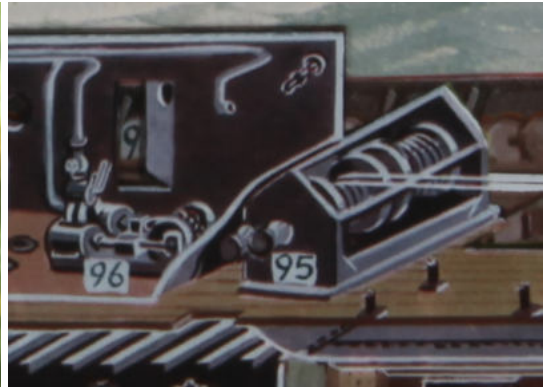
Bei ca.26m

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>

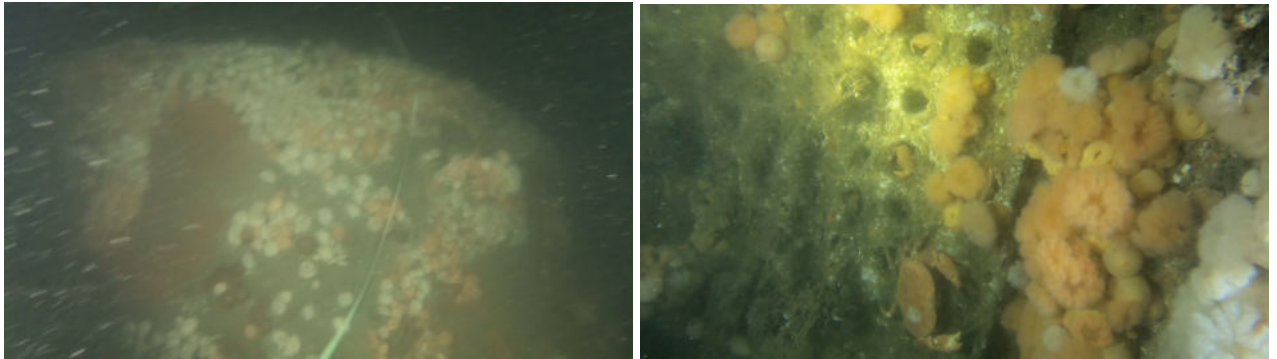
Rudermaschine



<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.

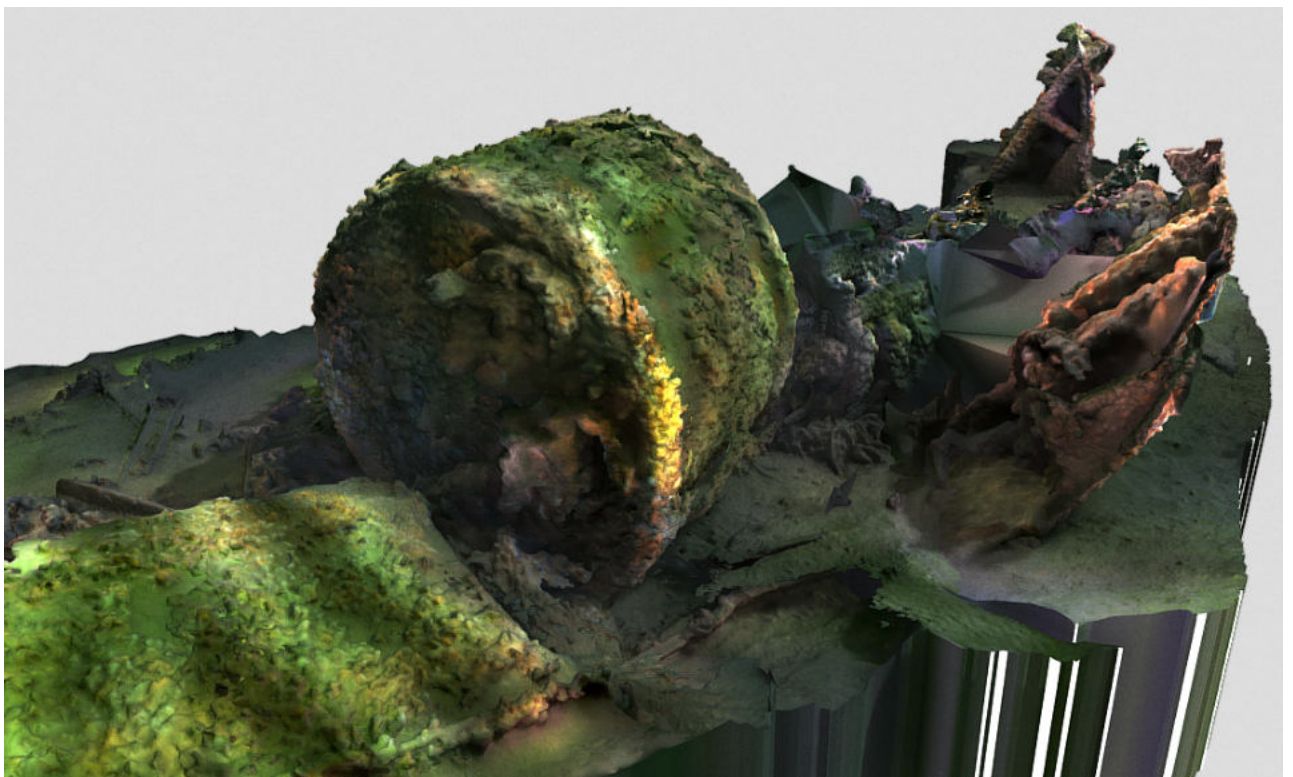
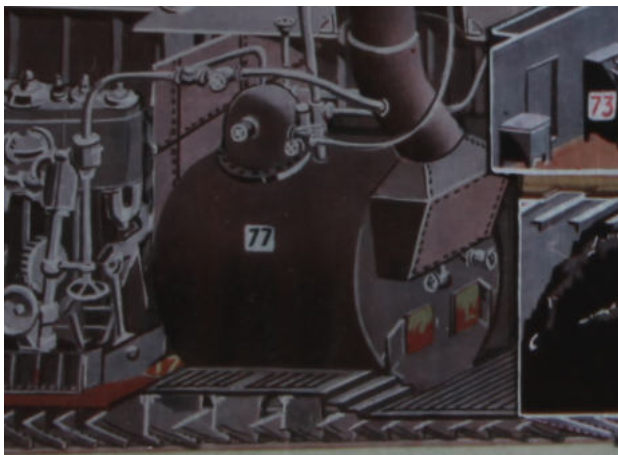
Dampfkessel



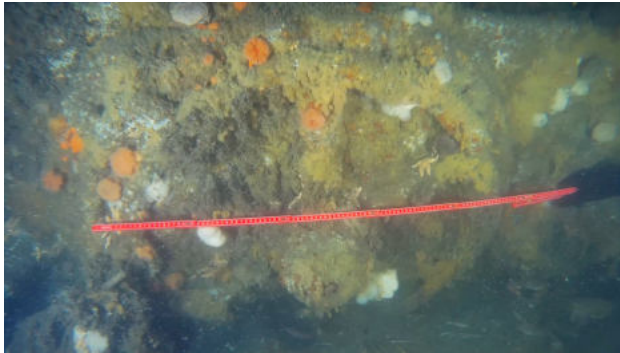
Dampfkessel mit zwei Feueröffnungen, die zum Bug gewandt sind.

<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=2359>

<https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=1888>



Dampfmaschine



<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=2570>

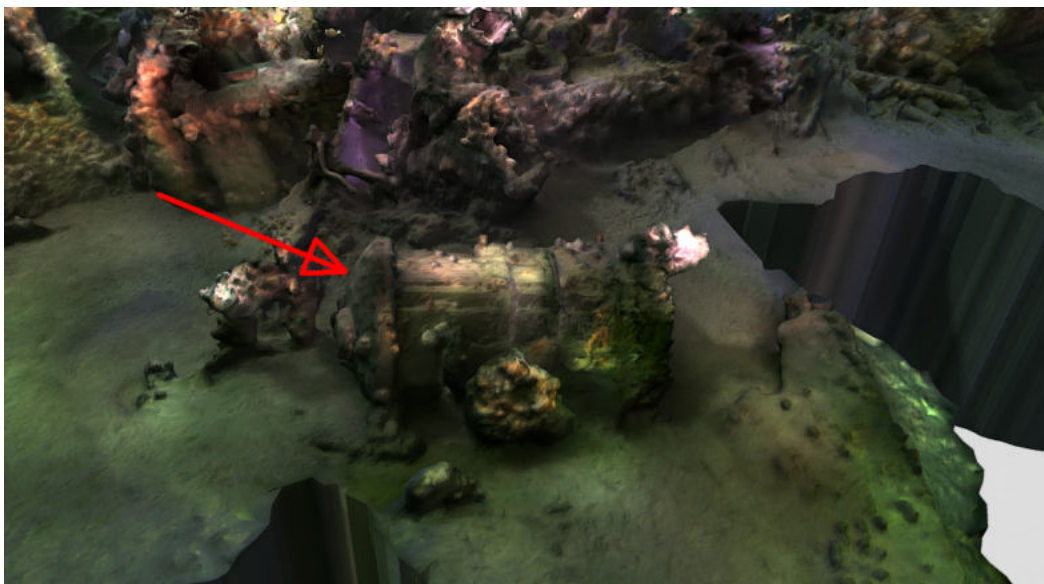
Die Dampfmaschine befindet sich ca. bei 42-48m. Es handelt sich um eine dreifach-expansions Dampfmaschine. Das Bild zeigt den größten Zylinderdeckel (Niederdruckzylinder)

Kondensator

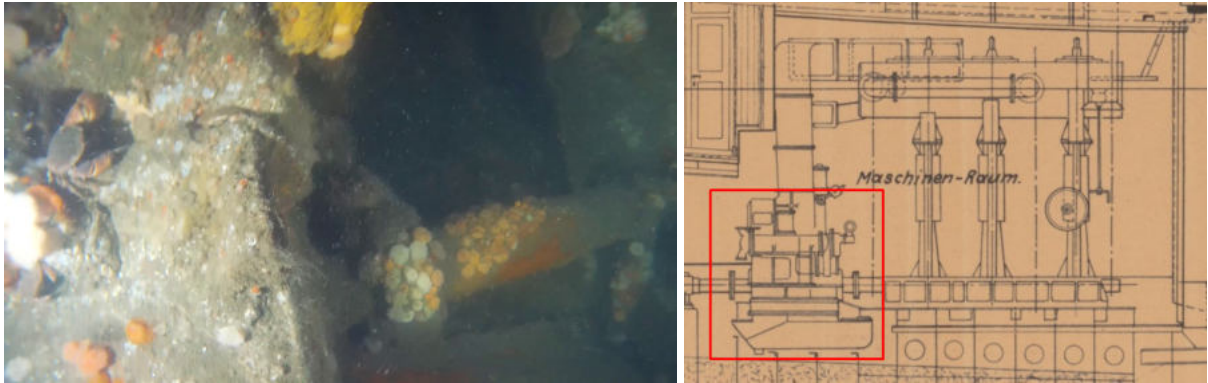


<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=2936>

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.



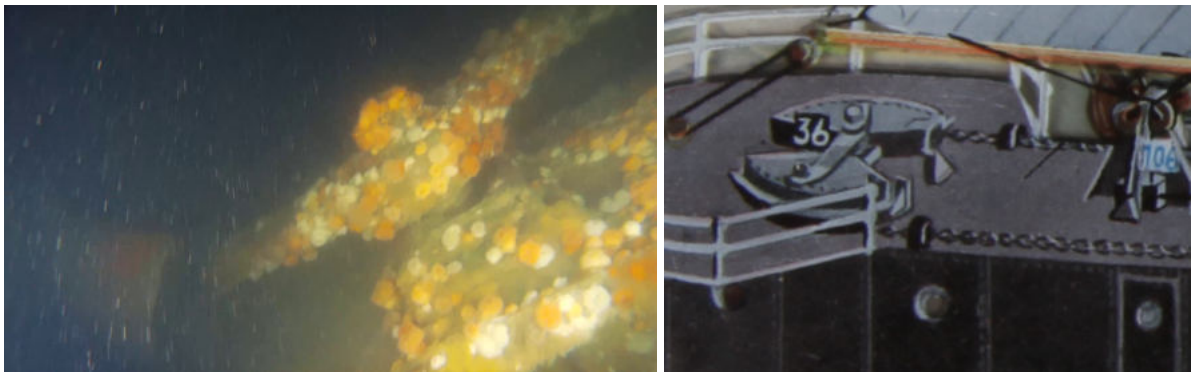
Abdampfturbine



<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.

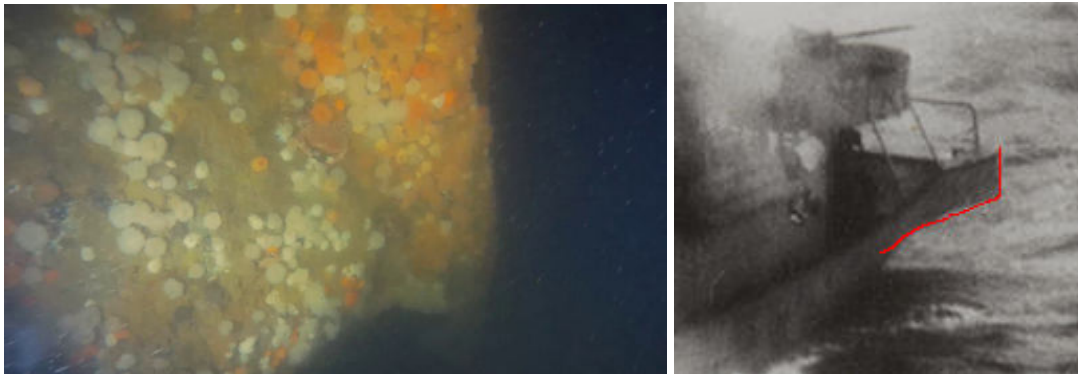
Poller / Festmacher



Bei ca. 50m Die Poller sind V-Förmig.

<https://youtu.be/ByKxXie55jU?t=2312>

Heckpartie

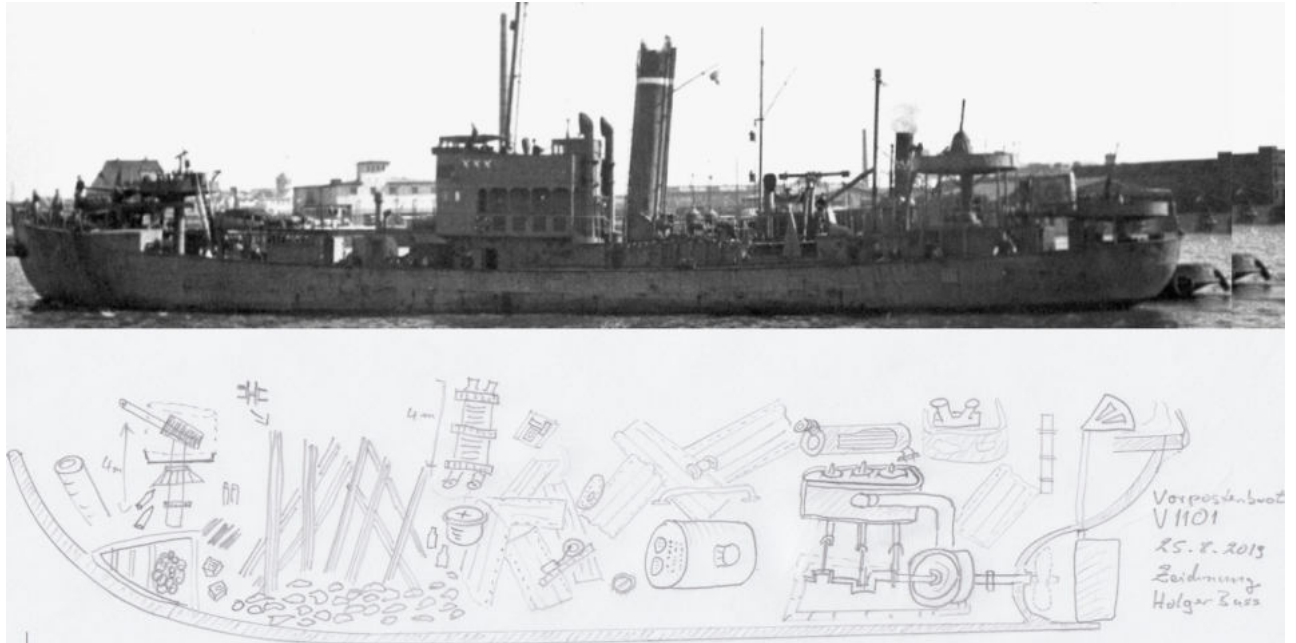


<https://youtu.be/exKD-M2Vr3Q?t=3115>

Das Bild zeigt die Heckpartie von unten. Es läßt sich die angebaute Plattform erkennen.



Identifikation



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

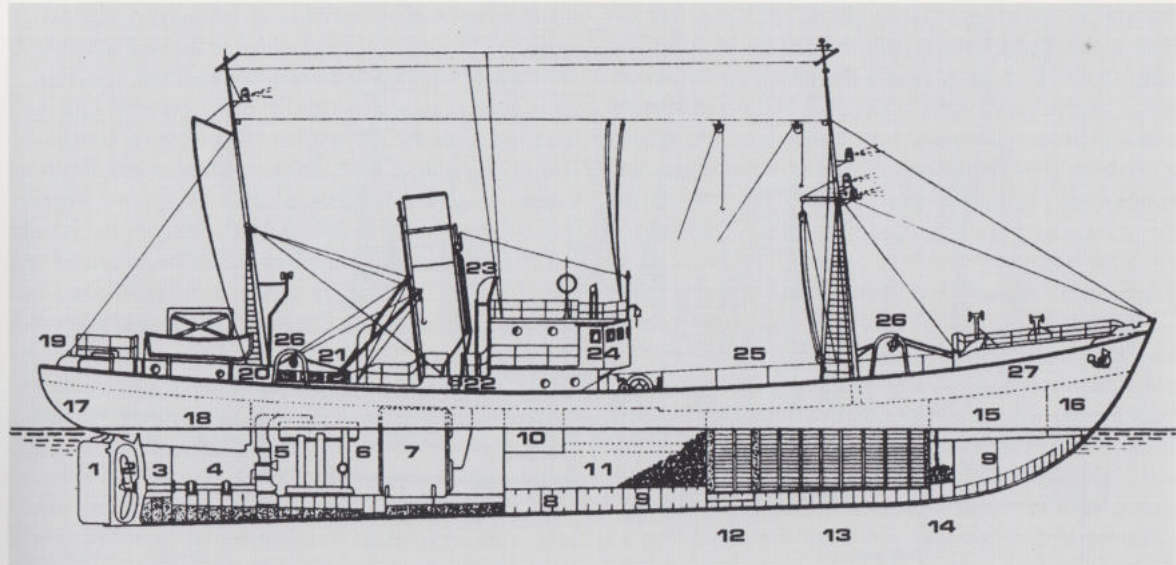
1. Fischdampfer
Die Länge des Schiffes, sowie die typischen Fischraumstützen und Netzwinde lassen das Wrack eindeutig als ehemaligen Fischdampfer erkennen
2. Bewaffnung
Die Art der Bewaffnung mit 8,8cm Kanone im Bug und kleineren Flak Geschützen deuten eindeutig auf die Umrüstung zum Vorpostenboot hin.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



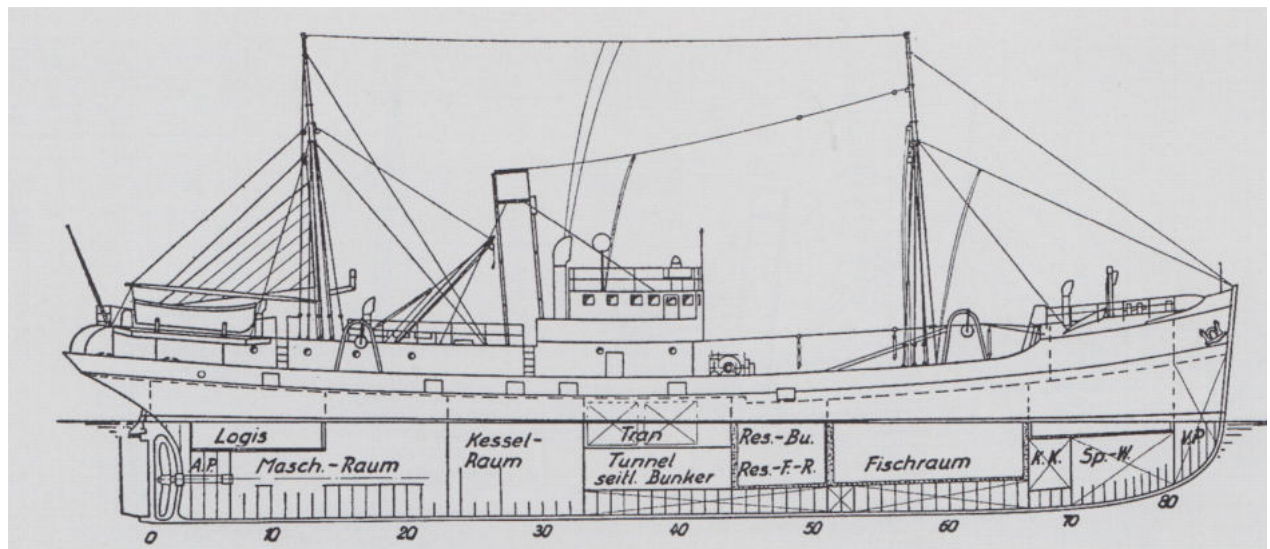
Längsschnitt eines klassischen Fischdampfers

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 (Seebeckwerft/Autor)
6 Hauptmaschine	12 Reservefischraum	18 Kajüte		

Quelle: Buch Wolfgang Walter: Deutsche Fischdampfer

V1101 hatte diese Bauform

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



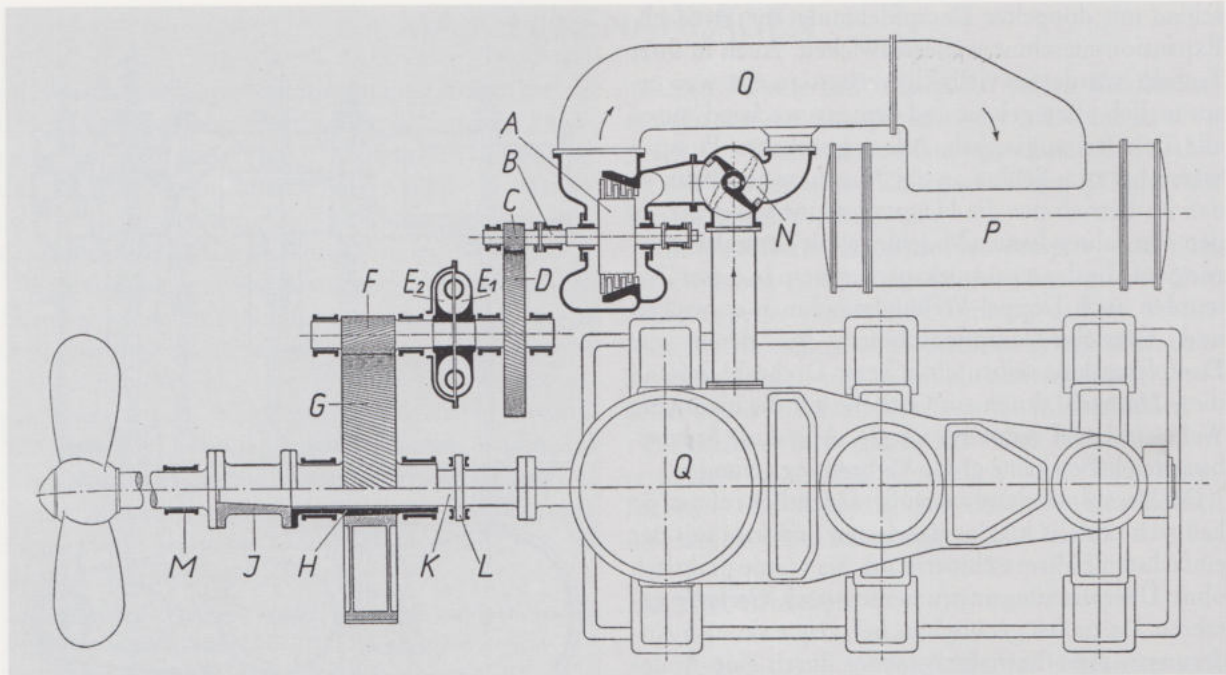
Quelle: Buch Wolfgang Walter: Deutsche Fischdampfer

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)

Ord- nungs- Nr.	Namen Unterscheidungssignale					1. Reederei			Ende	Schicksal				
	BRT	NRT	Korb	Bauj.	Baunr.	Fischereinummern	Bauwerft	Bes.		S.S.	kn	Druck	Heizfl.	Rostfl.
	Länge	Breite	Raumt.	LüA	B Spt	SH OD	SH QD		M-Typ	PS	d HD	d MD	d ND	Hub
841	AUGUST WRIEDT 1930					NORDSEE				1944	gesunken nach Bombentreffer			
	PREUSSEN 1933/1					NORDSEE					13.8.1944			
	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	

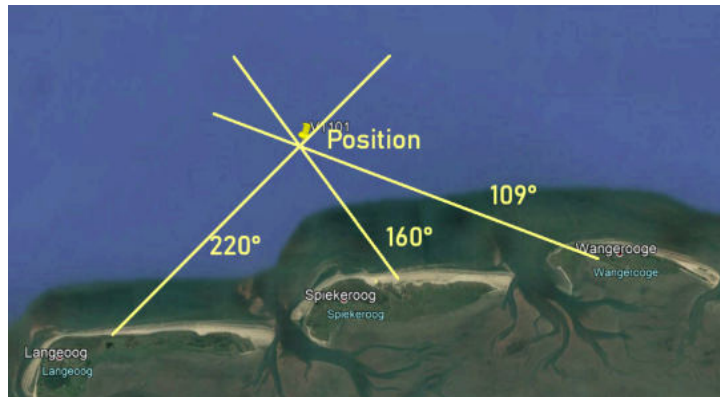
Quelle: Buch Wolfgang Walter: Deutsche Fischdampfer

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 † 6^h20 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.

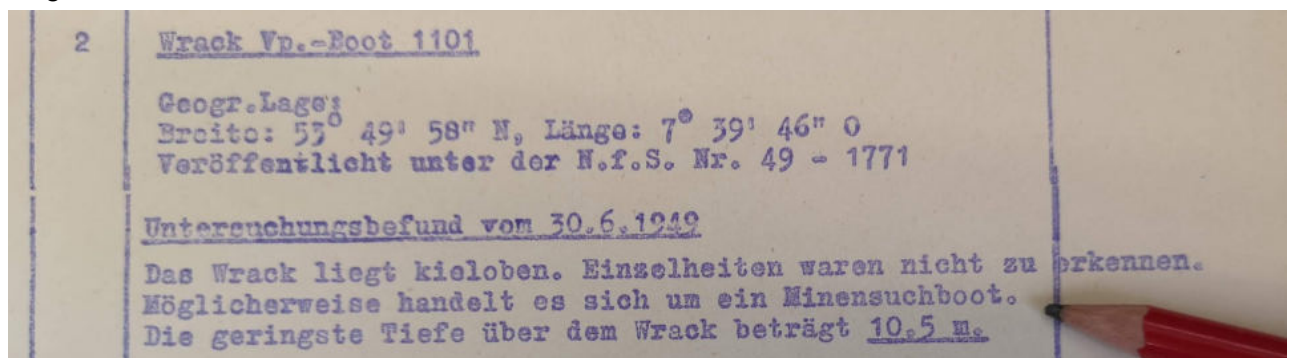
Minensucher: 53°49,96'N 07°39,72'O → gerundet: 53°50'N 07°40'O

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.

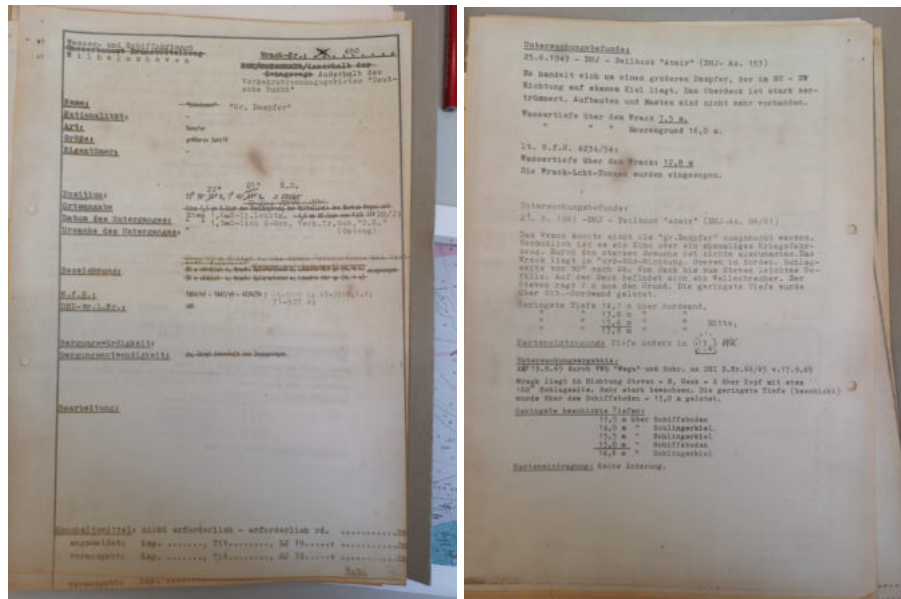
Taucher wussten früh Bescheid

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



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



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"

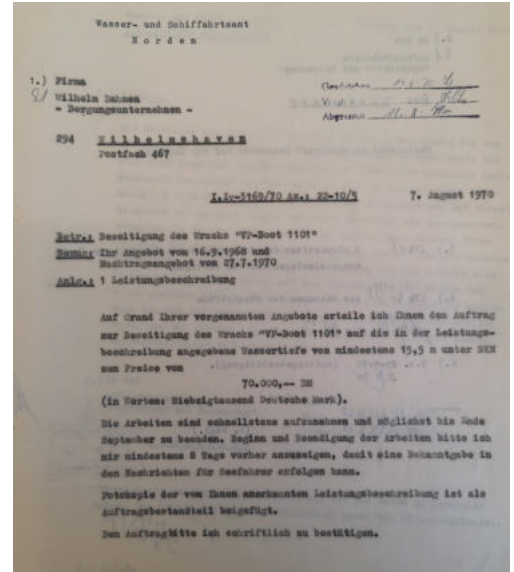
Bezug: Ihr Angebot vom 16.09.1969 und Nachangebot vom 27.07.1970

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.

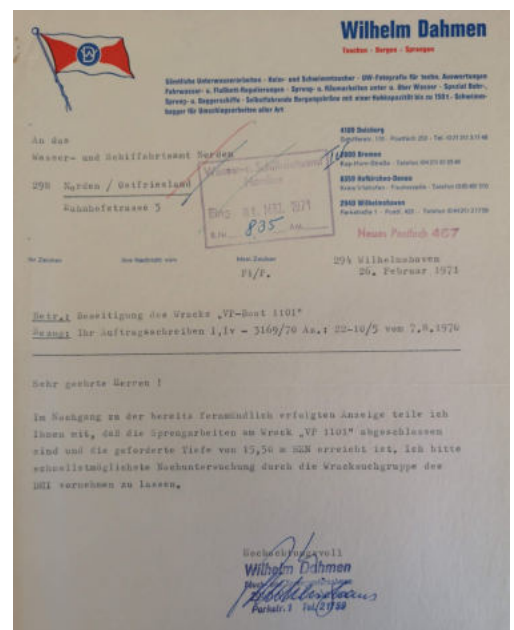


Die Arbeiten waren im Februar 1971 abgeschlossen
Brief des Bergungsunternehmens an das WSA:

26. Februar 1971
Sehr geehrte Herren!

Im Nachgang zu der bereits fernmündlich erfolgten 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



Untersuchung der falschen V1101 1972 nach der Beseitigung

3) Pos.: 53°50'00"N Wk. "VP-Boot 1101" (Untersucht: 14.6.72)
Karte 7°39'48"E (E.D.)
nördl. Tiefen Wk.L.Nr.: 490

Das Wrack ist ca. 45 m lang und liegt in Richtung 180°. Durch Sprengarbeiten der Fa. Dahmen (1971) ist das Wk. stark zertrümmert. 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 hochstehende Bordwände und ca. 2,5 m lange Rohre von 40 cm Durchmesser. 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 (beschickt): 16,8 m im Osten u. Westen. Kolk-tiefe: 1,5 m.

Tauchereinsätze: 1

Geringste beschickte Tiefen:

16,1 m	über Außenhaut, vorn
15,4 m	höchst. 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 Wk. "Gr. Dampfer" (Unters.: 13. u. 14.6.72)
Karte 7°40'01"E (E.D.)
nördl. Tiefen Wk.L.Nr.: 480

Das Wrack (Fischdampfer?) ist ca. 65 m lang, 10 m breit und liegt mit ca. 100° Stb. Schlagseite in Richtg. N-S. Das Vorschiff hat eine Wasserback und ist bis zur Hälfte versandet. Nach etwa 35 m von vorn beginnen die Aufbauten, 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 erhalten. 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 Außenhaut (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.

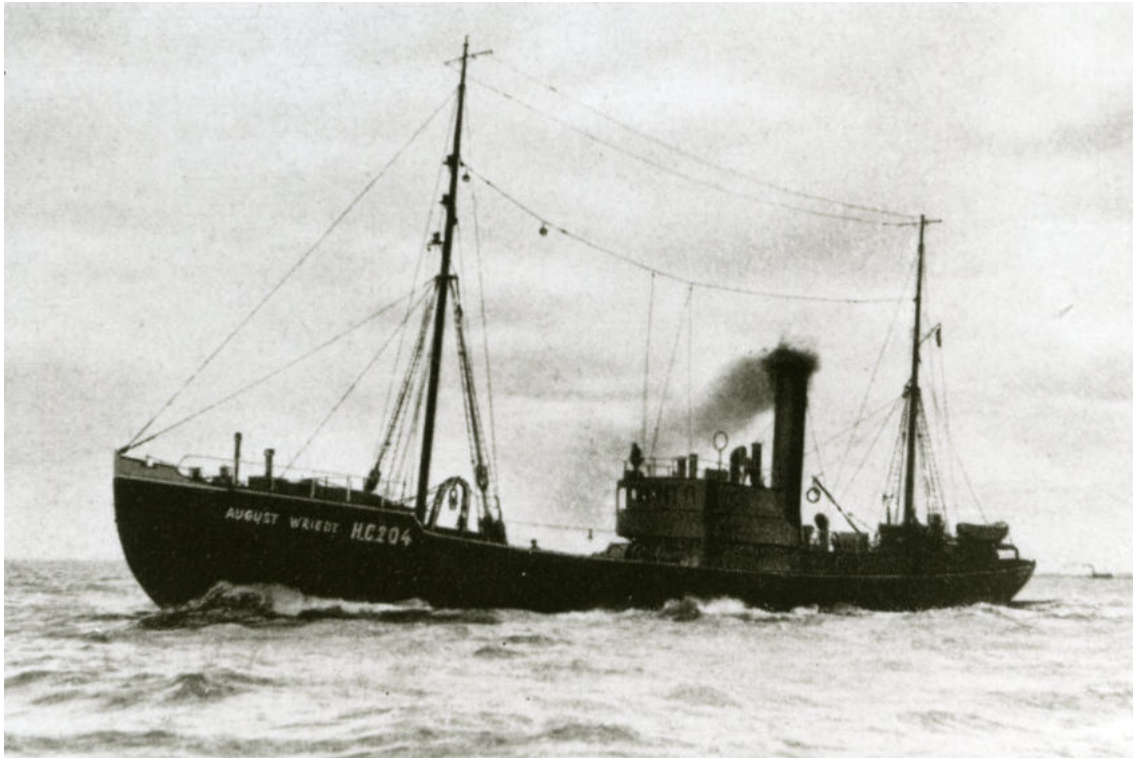
V1101 ex. *August Wriedt* ex. *Preußen*

Name:	• <i>August Wriedt</i> (1930–33) • <i>Preußen</i> (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

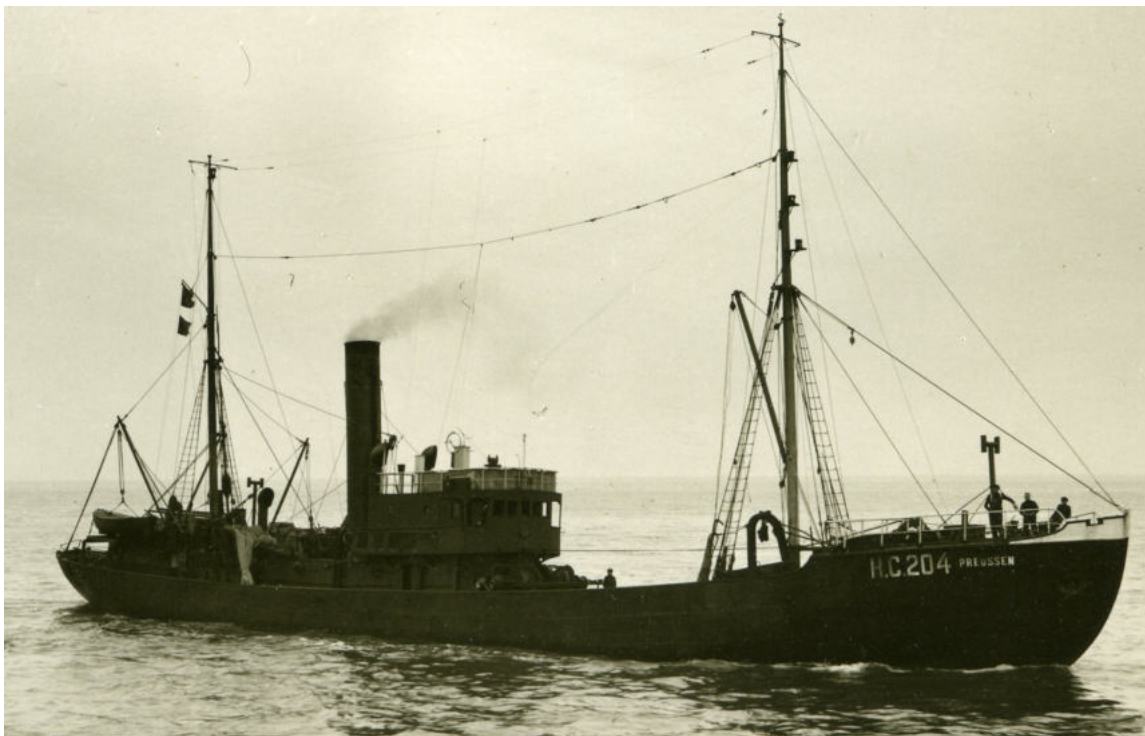
Fotos

Fischdampfer August Wriedt 1930-1939

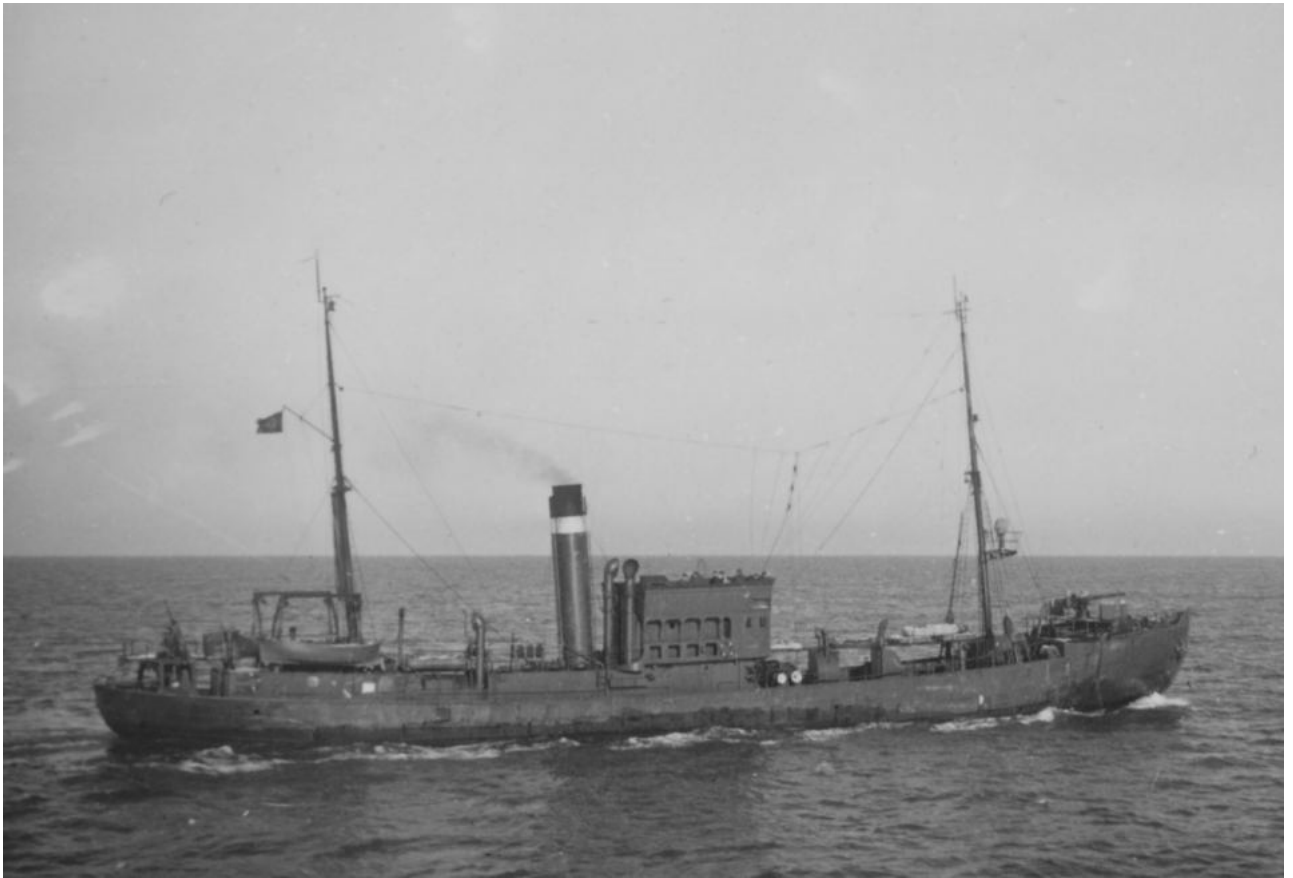


Quelle: Deutsches Schiffahrtsmuseum

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.

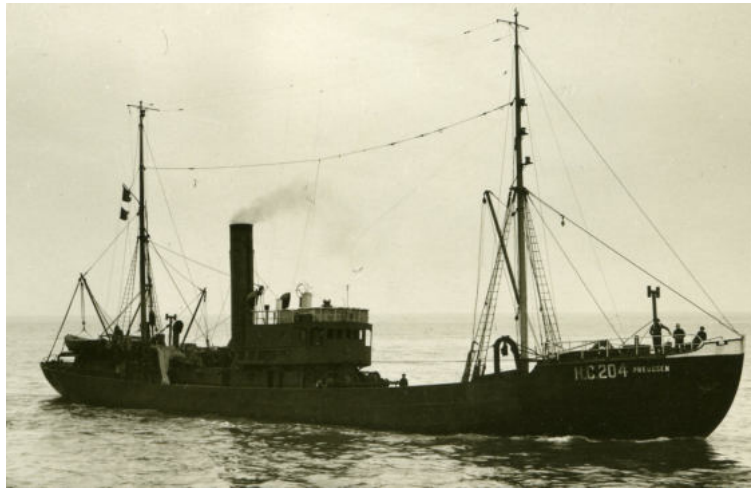
Quelle: Privataarchiv Hans Heise



Als Vorpostenboot V1101. Hier deuten die drei weißen Symbole auf drei Abschüsse hin.

Quelle: Privataarchiv 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 Geleitsdienst Elbe - Rotterdam

Aufgelöst: 05.45

Einsatzhäfen: u.a. Wesermünde

Flottillenchefts:

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



172

Vorpostenflottillen.		
1. Vorp.-Flott.	3. Vorp.-Flott.	7. Vorp.-Flott.
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	
11. Vorp.-Flott.	11. Vorp.-Flott.	13. Vorp.-Flott.
1101 Fp.-Nr. 33 012	1101 Fp.-Nr. 38 004	1301 Fp.-Nr. 07 086
1102 33 372	1102 38 337	1302 07 606
1103 33 805	1103 38 600	1303 08 021
1104 33 968	1104 38 972	1304 08 485
1105 34 063	1105 39 164	1305 08 891
1106 34 465	1106 39 603	1306 09 023
1107 34 815	1107 39 908	1307 09 476
1108 35 092	1108 00 068	1308 09 638
1109 35 418	1109 00 667	1309 10 042
15. Vorp.-Flott.	Minensuchflottillen.	
1501 Fp.-Nr. 10 625	11. Minens.-Flott.	13. Minens.-Flott.
1502 10 974	1101 Fp.-Nr. 14 064	1301 19 868
1503 11 035	1102 14 685	1302 20 481
1504 11 410	1103 15 164	1303 20 833
1505 11 930	1104 15 672	1304 21 075
1506 12 084	1105 15 996	1305 21 734
1507 12 680	1106 16 083	1306 21 996
1508 13 073	1107 16 456	1307 22 119
1509 13 611	1108 16 893	1308 22 678
1510 14 070		
1511 14 360		
1512 14 770		
1513 15 083		

Aufgelöst F.d.M.C. 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-befehlshaber-der-sicherung-der-nordsee>

Besatzungsliste 1939

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

Besatzungsliste Boct Preußen 1101					
nach dem Stande vom 10.10.1939					
Lfd. Nr.	Dienstgrad	Name	A=akt. R=Res.	St.R.Nr.	Nummer derWaffenaus- Erkennungs-marke bildung.
1.	Obtnt.z.S.	Wege, Hermann	R.	0.429/35 KS	0.1064 MS
2.	Btsmann	Frhr.v.Reibnitz Joachim-Hans	R.	0.35266 MS	
3.	Ob.Strm.Mt.	Mansen, Anton	R.	0.35179 MS	
4.	Strm.Mt.	Konradi, Ludwig	R.	0.586/19 S	0.1363 MS
5.	Mtr.Gefr.	Rusitzka, Heinr.	R.	0.731/34 S	Fla M.W.
6.	Mtr.H.Gefr.	Greinert, Otto	R.	0.224/35 S	0 1163 MS
7.	Mtr.C.Gefr.	Grille, Herbert	R.	0.1761/34 S	" "
8.	Mtr.O.Gefr.	Schier, Walter	R.	0.473/19 S	0 383 MS
9.	Mtr.Gefr.	Müller, Alfred	R.	0.35255 MS	-Koch
10.	O.Mtr.	Loh, August	R.	0.35174 MS	
11.	Mtr.	Puhl, Wilhelm	R.	0.35289 MS	
12.	Mtr.	Hücker, Wilhelm	R.	0.35286 MS	
13.	Mtr.	Wietje, Erich	R.	0.1186/35 S	
14.	Mtr.	Wipfel, Friedr.	R.	0.691/37 DES	0 648 MS
15.	Mtr.	Dierks, Werner	R.	0.9902 MS	0 1341 MS
16.	Mtr.	Kühn, Otto	R.	0.12690 MK	0.794 MS
17.	Mtr.	Freigang, Walter	R.	0.474/31 S	
18.	Mtr.	Dröse, Werner	R.	0.292/38 DES	Fla M.W.
19.	Mtr.	Sonke, Richard	R.	0.9282/MS	0.1057 MS
20.	Sign.Gefr.	Faßbender, Wilh.	R.	0.4384/38 S	
21.	Sign.Gefr.	Seidler, Karl	A.	0.533/38 ES	
22.	Sign.Gefr.	Bentin, Werner	R.	0.2517/18 S	939 MS
23.	Fk.O.Gefr.	Hütten, Georg	R.	0.340/37 ET	
24.	Fk.Gefr.	Beblo, Walter	R.	0.44/23 T	
25.	St.Masch.	Goethe, Fritz	R.	0.35145 MS	
26.	O.M.Mt.	Stüwe, Paul	R.	0.8955 MT	
27.	M.Mt.	Kühnle, Rudolf	R.	0.87/28 T	
28.	O.Hzr.Gefr.	Barner, Willi	R.	0.142/18 T	0.297 MT
29.	M.Gefr.	Lehmann, Walter	R.	0.556/37 G	
30.	Mtr.II	Wüstner, Kurt	R.	0.35297 MS	
31.	Mtr.II	Klipphahn, Kurt	R.	0.5325 MT	
32.	Mtr.II	Grandke, Fritz	R.	0.9174 MT	
33.	Mtr.II	Winter, Jakob	R.		
34.	S t a b				
35.	Kaptl.	Riesen, Günter	R.		Fla M.W.
36.	Lt.z.See	Roland, Hans	R.	0.2009/18 S	
37.	Sign.Mstr.	Schlemmer, Friedr.	R.	0.18827 MS	0.2039 MS
38.	Ob.Bts.Mt.	Böhm, Otto	R.	0.2500/22 S	G.F.II u.III
39.	Ob.Fk.Mt.	Schöndube, Otto	R.	0.149/18 S	
40.	Ob.St.Mt.	Dechow, Erich	R.	0.172/36 KT	
41.	Fk.Maas	Melzer, Horst	R.	0.317/23 S	
42.	Ob.Z.Gefr.	Saling, Rudolf	R.	0.34626 MS	
43.	Ob.Schr.O	Helms, Arthur	R.	0.1471/19 MS	0.1090 MS
44.	Matr.	Dörmann, Johann	R.	0.16136 MS	
45.	"	Sterbeck, Arno	R.	0.253/37 S	
46.	"	Braß, Walter	R.		

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 Klippfahn, 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

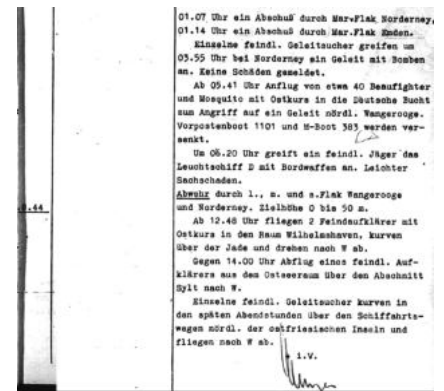
Kriegstagebuch für den Küstenbefehlshaber der Deutschen Bucht für den 13.8.1944

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



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

Abwehrrfolge: 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.

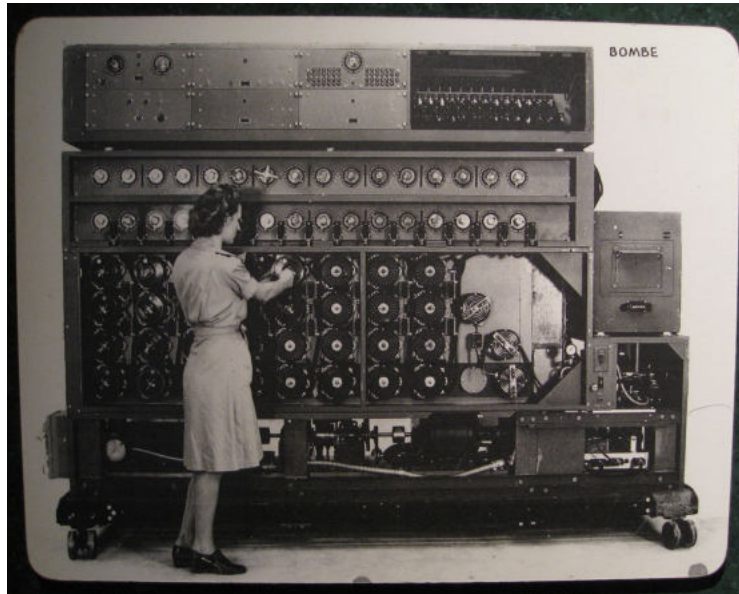
Einzelne feindliche Geleitsucher kurven in den späten Abendstunden über den Schifffahrtswegen nördlich der ostfriesischen Inseln und fliegen nach Westen ab.

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 EINSÄ TZDER HILFS KRAEF
TEKON NTEDI EBEDR OHUNG ABGEW ENDET UNDDI ERETT UNGDE RSTAD
TGEGE NXEIN SXAQT XNULL XNULL XUHS 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.

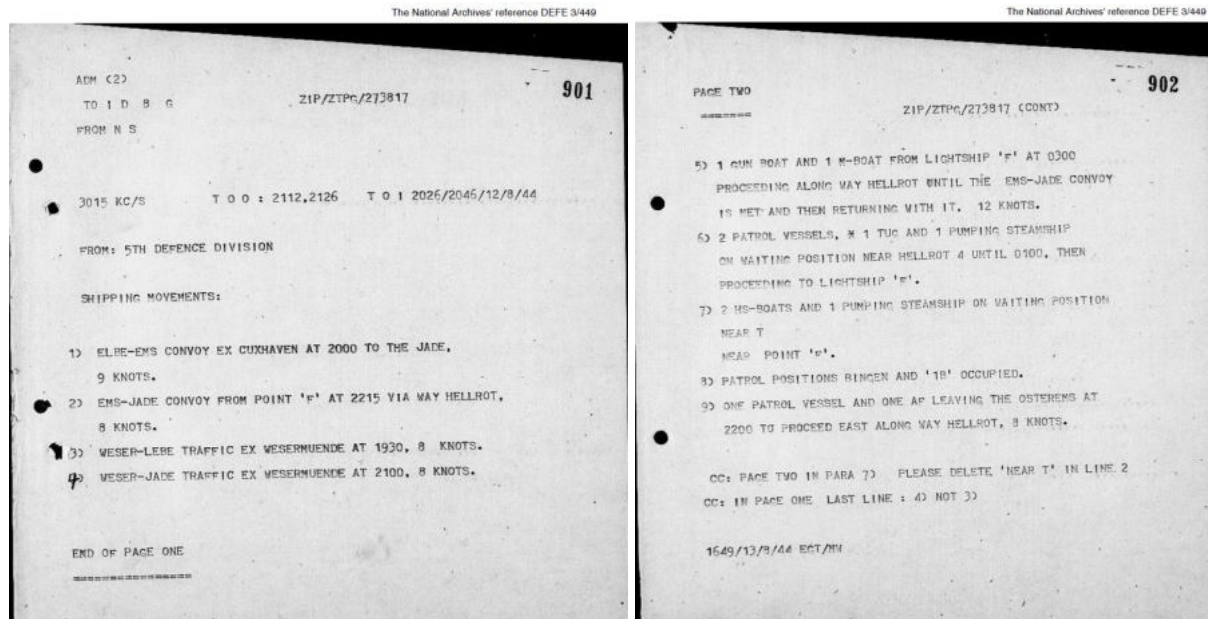
So konnte innerhalb weniger Stunden jeder einzelne Funkspruch der Marine dekodiert werden.

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.

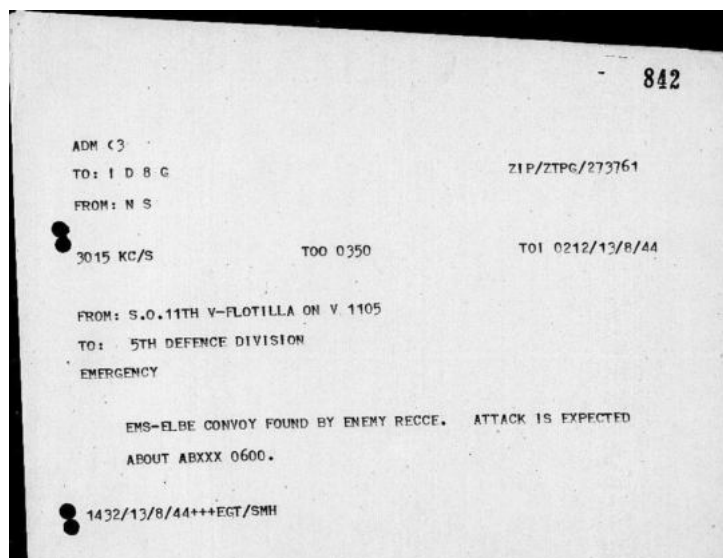
Die folgenden Telegramme stammen aus dieser Quelle.

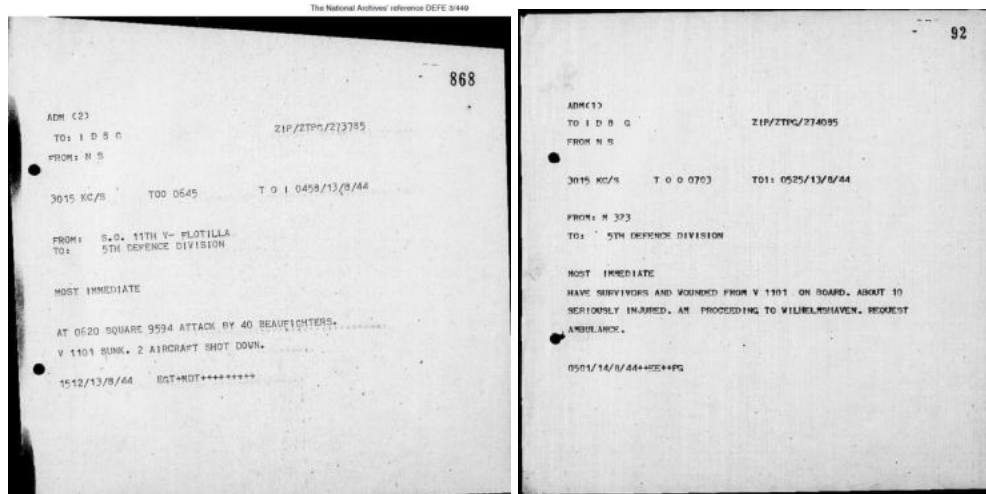
Dekodierte Telegramme



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 Toppedofigern so hohen Schaden anrichten konnten.





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 6 Uhr 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

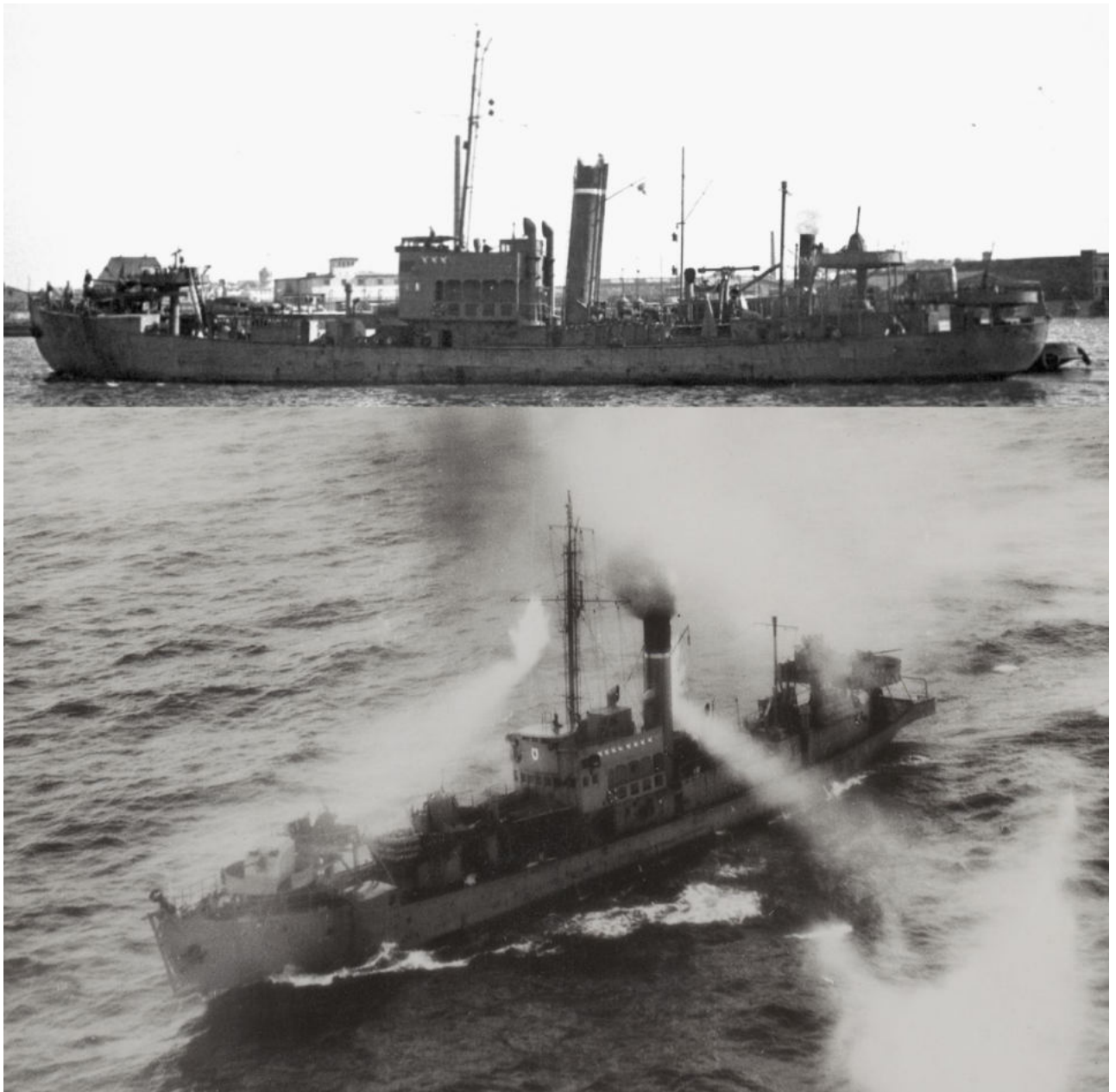


<https://www.awm.gov.au/collection/C278224>

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

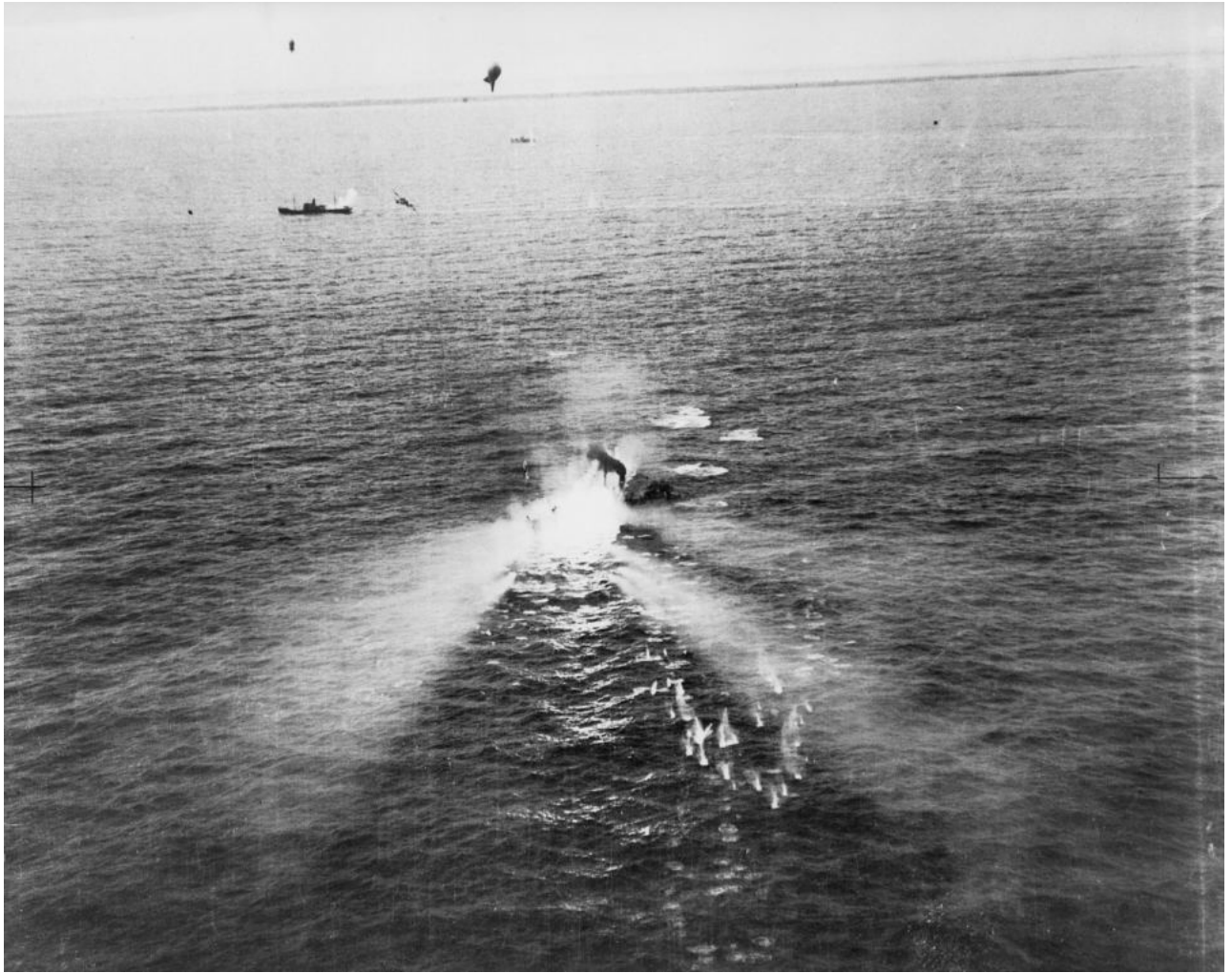


Es läßt sich deutlich erkennen, dass es sich um V1101 handelt.

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)

The image shows two pages from a document titled "OPERATIONS RECORD BOOK". The left page is a detailed log with columns for Date, Time, Location, and Remarks. It contains numerous entries, many of which are heavily redacted with black ink. The right page is a similar log, also with columns for Date, Time, Location, and Remarks, and contains several entries, some of which are also redacted. The document appears to be a historical record of military operations, likely related to the Squadron 455 mentioned in the title.

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.

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>

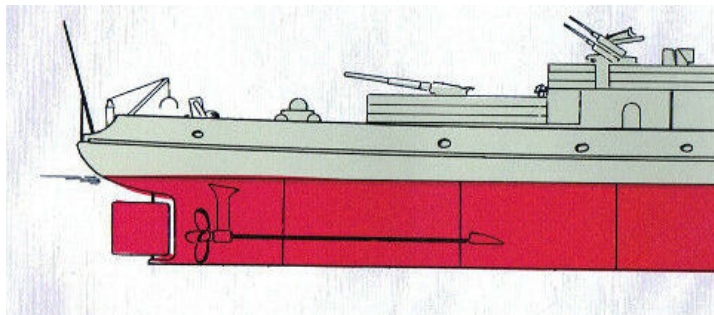
Minensucher

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

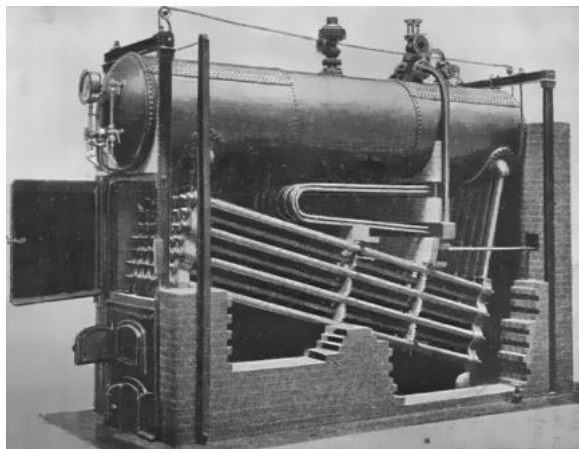


Eine Verwechslung unsererseits ist aus folgenden Gründen ausgeschlossen:

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. Vorpostenflottille 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 Schifffahrtsmuseum
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

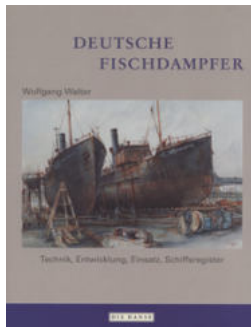
Den zwei Tauchgängen im Jahre 2019 folgten 15 Monate Recherchearbeit, bis alle Details geklärt waren. Es hat sich wieder gezeigt, dass eine gründliche Untersuchung eines Wracks in Verbindung mit einer umfangreichen Recherche zielführend ist. Wir deckten einen Irrtum aus dem Jahre 1949 auf und fanden 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
www.dive3d.eu

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 Berichts:

<https://dive3d.eu/docs/berichte/>