

Prospektionsbericht Vorpostenboot V812

Ort:

Nordsee – nördlich von Baltrum

Untersuchungsdatum:

22.09.2016

18.06.2019

23.06.2019

Verfasser:

Holger Buss

Gezeitentaucher.de

Version:

21.12.2019



Quelle: Deutsches Schiffahrtsmuseum

Einleitung	4
Strömungssensor	5
Position	6
8. Vorpostenflottille	6
Vorpostenboote	7
Kommandant der V812	7
Henry Moritzen	8
Kommandant Lt.z.S. d.R Bormann	8
Tauchgangsprotokolle:	9
22.09.2016	9
18.06.2019	9
23.06.2019	9
Meßmethode	9
Beschreibung des Wracks	9
Skizze des Fundplatzes	10
Vergleich der Skizze mit dem Bauplan des Schwesterschiffes	11
Vergleich der Skizze mit einem Foto des Vorpostenbootes V812	12
Die Gruppe "Gezeitentaucher"	13
Daten bei WRECKSITE.EU	14
WSA	14
Schiffsdaten	15
Vp 812 Amtsgerichtsrat Pitschke	15
Hinweis zur Länge	16
Schwesterschiffe zu V812:	17
Schwesterschiff V5717 → Fritz Homann	17
Schwesterschiff V311 → Hugo Homann	18
Hinrich Freese WBS4 (Wetter Beobachtungs Schiff)	19
Objekte am Wrack	20
1. Anker	20
2. Bug-Spitze	20
3. Dom einer Signallaterne	21
4. Poller	22
5. Kiel	23
29. Abgebrochene und umgekippte Bordwand	23
30. Blick durch Löcher in der Bordwand	23
6. Fehlende oder zerstörte Maschine	24
7. Abbruchkante der Bordwand	24
8. Kondensator	25
9. Öse	25
10. Reste des Hecks	26
11. Boden der Küche	27
12. Fenster (Evtl. Oberlicht des Maschinenraums)	28
13. Wärmetauscher	28

14. Kessel	29
15. Feuerungsluken des Kessels	30
16. Dom des Kessels	31
17. Rauchrohre mit Verteiler des Überhitzers	31
18. Netzwinde	32
19. Seilführung der Netzwinde	33
20. Trantank	34
21. Fehlende Brücke	34
Bewaffnung	35
22. Drehkranz (Lafette) des vorderen Geschützes	35
23. Drehkranz des hinteren Geschützes	36
24. Ständer der erhobenen Flak (Flugabwehr-Kanone) im Bug	37
25. 2cm Flak Munition	38
26. Treibladung einer 8,8cm Granate	39
27. Fischraumstützen	40
28. Kasten mit Loch	41
31 Bugsektion	42
Strömungssensor	42
Unterschiede V810 / V812	43
Vergleich: Poller	43
Vergleich: Bug	44
Vergleich der Schiffsdaten	45
Der Angriff auf das Schiff im 2. Weltkrieg	46
Bericht des Kommandanten Moritzen	46
Bericht des Leitenden Maschinisten	49
Stellungnahme des Flottenführers	50
Bericht des Flottillenchefs über den Angriff auf den Konvoi am 21.7.	51
Beteiligte Schiffe	52
Namen in den Berichten	52
Menschliche Verluste	53
Film und Fotos	54
Geleitzug am 21.07.1944	54
Bericht des Piloten Philip Brett zum Angriff am 21.07.1944	56
Filmaufnahmen	57
Tonaufnahme: Interview des Piloten	57
V812 im Film unter Beschuss	58
Foto vom Angriff auf V812 am 21.07.1944 mit Sperrballon	59
Bericht des 455. Squadron (Australische Einheit)	60
Die Versenkung am 22.07.1944	61
Beaufighter-Bomber	62
3-Inch Raketen	63
Bomben	64
Torpedos	64

Zusammenfassung	65
Fazit	65
Quellenangaben	66
Bücher	66
Digitales Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums	67
Marinequadrate	67
Video Links:	67
Anhang:	67
Autor	68

Einleitung

Am 20.09.2016 betauchten wir Gezeitentaucher erstmals ein Wrack, deren Position wir von Fischern kannten. Die Fischer glaubten an ein U-Boot. Es stellte sich aber während des Tauchgangs heraus, dass es sich um ein bewaffnetes Dampfschiff handelte. Beim Wasser- und-Schiffahrtsamt ist es als unbekannter Frachtdampfer gelistet. Die erste Vermutung, dass es der Minenleger M307 sei, stellte sich als falsch heraus.

2019 untersuchte unsere Gruppe das Wrack erneut und konnte es eindeutig als zum Vorpostenboot umgebauten Fischdampfer klassifizieren. Ein weiteres Vorpostenboot (V810) war bereits bekannt und wurde auch mehrmals betaucht. V812 war eines von 21 Geleitfahrzeugen, die am Abend des 21.07.1944 neun Frachter bei der Fahrt aus der Jade in Richtung Ems schützen sollten. Der Konvoi wurde von Kampfflugzeugen angegriffen und V812 dabei schwer getroffen. V810 nahm die beschädigte V812 im Schlep. Am folgenden Tag wurden beide Schiffe von britischen Flugzeugen erneut angegriffen und versenkt. Die Position des Untergangs von V810 war bereits im Krieg mit einer Koordinate angegeben worden. Zum Untergang der V812 wurde in einschlägiger Literatur nur "zwischen Ems und Elbe" vermerkt.

Wir hatten lange vermutet, dass die geschleppte V812 in unmittelbarer Nähe liegen müsste. Jetzt ist es uns gelungen, die Uhrzeiten der Untergänge und die Tidenzeiten in Erfahrung zu bringen.

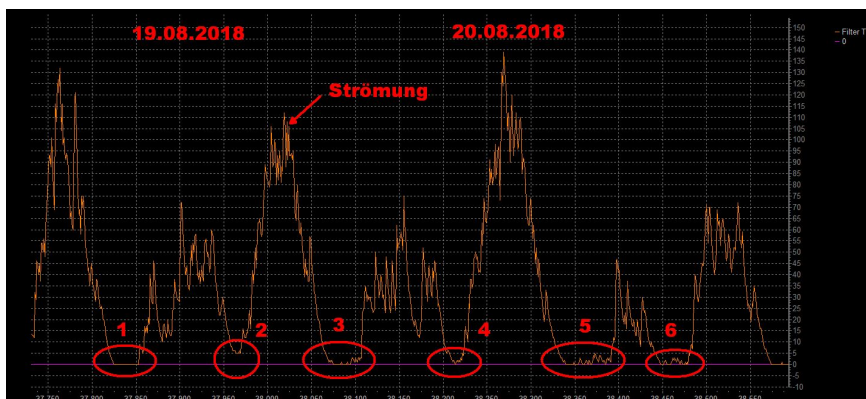
V810 sank um 7h13 und V812 erst um 10h07, sie trieb also noch etwa drei Stunden. Mit Hilfe eines selbst entwickelten Strömungssensors wurde der Weg des zur Untergangsstelle treibenden Vorpostenbootes rekonstruiert. V812 liegt 6,6 km in südöstlicher Richtung von V810.

Während der Recherche konnten von der V812 historische Fotos und Baupläne eines Schwesterschiffs gefunden werden, die einen Abgleich ermöglichte. Sowohl die offensichtliche Ähnlichkeit des Wracks mit Fotos und Zeichnungen, als auch die Position begründen die Annahme, dass es sich bei dem Wrack um V812 handelt. Es wurde von der Bugspitze bis zur Walschine am Heck ein Maßband gespannt und eine Länge von 50,4m gemessen. Von den markanten Fundstücken wurde die Größe und ihr Abstand vom Bug gemessen, um eine maßstabsgetreue Zeichnung anfertigen zu können. Es wurden keine Details entdeckt, die im Widerspruch mit der V812 stünden. Zudem werden in diesem Bericht die Unterschiede zwischen V810 und V812 herausgearbeitet, um eine Verwechslung der beiden zu verhindern.

Bei einer Recherche im Militärarchiv in Freiburg konnten die Kriegstagebücher der Vorpostenboote gesichtet und kopiert werden. Enthalten sind ausführliche Berichte zu den Kampfhandlungen, den Schäden an den Schiffen und den Versenkungen. Zudem gab der letzte Kommandant der V812 eine Position des Untergangs an, die sich mit unserer deckt. Das Wrack lässt sich deshalb ohne Zweifel als V812 identifizieren.

Strömungssensor

2018 wurde ein von uns entwickelter Sensor am Wrack der V810 angebracht. Er zeichnete über mehrer Monate die Stärke und Richtung der Strömungen in einem Intervall von 3 Minuten auf. Ziel war es, mehr über den Verlauf der Strömung zu erfahren.



Beispiel der Messdaten des Strömungssensors. Eingekreist sind die sog. Stillwasserzeiten. Nur in diesen Zeiten ist die Strömung so gering, dass getaucht werden kann.

Im Januar 2019 hatte sich der Strömungssensor losgerissen. Er wurde am folgenden Tag auf Langeoog gefunden. Er überquerte dabei genau die Position eines bis dahin unbekannten Wracks. Es stellte sich heraus, dass das eben genau die V812 war, nach der wir gesucht hatten.



Weitere Informationen dazu: <http://gezeitentaucher.de/?p=949>

Position

53°47.8'N 7°24.9'E - 5km nördlich von Baltrum.



Als am frühen Morgen des 22.07.1944 die V810 und die manövrierunfähige V812 angegriffen wurden, war Niedrigwasser (Helgoland NW 22.07.1944 7:37). Das auflaufende Wasser strömt dann nach Südost. V810 sank um 7h13 und V812 erst drei Stunden später. Die dabei zurückgelegte Strecke von 6,6km ist absolut plausibel. An unserem Wrackfund ist der Anker eingezogen. Das Schiff hatte keinen Dampfdruck mehr. Sie haben den Anker nicht setzen können, weil sie diesen ohne Dampfwinde nicht wieder hätten bergen können. So ließen sie sich mit der Flut in Richtung Langeoog treiben. Um 10h07 wurden sie dann von Fliegerbomben versenkt.

8. Vorpostenflottille

Die V812 gehörte der 8. Vorpostenflottille an.

aufgestellt:

09.39 mit 8 Fischdampfern

aufgelöst:

Kriegsende 05.45

Einsatzhäfen:

Cuxhaven, Wesermünde

Einsatzgebiete:

Nordsee, ab 40 Geleitsdienst Elbe - Rotterdam

Flottillenchefs:

09.39 - 01.40 Kptlt. Karl von Trotha

01.40 - 06.40 KKpt. Ehrensberger

06.40 - 03.45 KKpt. Heinz Stahmer (RK)

03.45 - 05.45 KKpt. Dr. Lobeck

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.

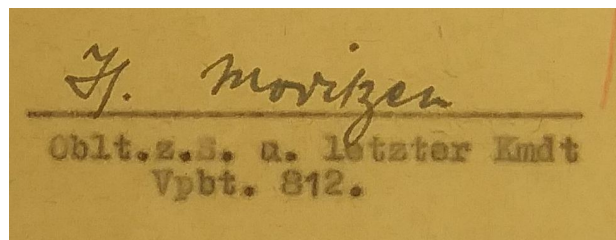
Die Vorpostenboote waren an allen Küsten im Einsatz. Ihre Aufgabe bestand u.a. im Schutz von Geleitzügen, Minenräumarbeiten, Aufklärungsfahrten und die Bekämpfung der Invasionsflotte. Ihre Bewaffnung war sehr unterschiedlich. Neben der Flak war oft auch ein 8,8 cm-Geschütz an Bord. Die Kommandanten waren 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. Dem Kapitän der V810 - Johannes König - wurde am Vortag des Angriffs das Goldene Kreuz verliehen, er überlebte den Angriff nicht.

Quellen:

<http://www.deutsches-marinearchiv.de/.../flottille-08.htm>

<http://www.deutsches-marinearchiv.de/.../vorposten/flottillen.htm>

Kommandant der V812



Quelle:

<https://www.tracesofwar.com/persons/14981/Moritzen-Henry.htm>

<http://grabsteine.genealogy.net/tomb.php?cem=2605&tomb=1945&b=M>

Kommandant der V812 Henry Moritzen (Olt.z.S. d.R.) wurde am 17.05.1944 das Deutsche Kreuzes in Gold verliehen.

Am Tag des Untergangs war Henry Moritzen beurlaubt und überlebte folglich den Angriff.

Henry Moritzen

Henry Lorenz Carl Moritzen (*26.08.1907 in Hamburg)

Sohn von Kapitän Christian Moritzen (*12.06.1880 in Keitum)



Quelle: Familie Hans-Ulrich Born - Verwandte von Henry Moritzen

Kommandant Lt.z.S. d.R Bormann

812	Pietschke	v.16.7.-22.7. i.V.Bormann
-----	-----------	---------------------------

verw. Kmdt. Lt.z.S. d.R. Bormann

Am Tag des Angriffs hat Kommandant Bormann in Vertretung gearbeitet. Er wurde beim Angriff verwundet.

Tauchgangsprotokolle:

22.09.2016

Erster Tauchgang am Wrack. Munition, Poller, Winde und Kessel untersucht

Taucher: Holger Buss, Tho. Bakker, Dirk Terbeek, Ulrich Hofmann, Oliver Hirsch, Thorsten Lex

Skipper: Karl-Heinz Schipper

Bedingungen: moderat - ca. 3-4m Sicht

18.06.2019

Genauere Untersuchungen von Geschützsockeln, Aufbauten, Anker, Bug, Kessel, Heck.

Taucher: Holger Buss, Thorsten Bakker, Dirk Heinemann, Wilfried de Jonge

Skipper: Michael Rosendahl

Ausführliche Videodokumentation

Bedingungen: moderat - ca. 3m Sicht

[Video des Tauchgangs vom 18.06.2019 Holger Buss](#)

23.06.2019

Legen einer Referenzleine vom Bug bis zum Heck. Vermessung der wichtigsten Fundstücke.

Taucher: Holger Buss, Thorsten Bakker, Wilfried de Jonge

Skipper: Michael Rosendahl

Bedingungen: moderat - ca. 3m Sicht

[Video des Tauchgangs vom 23.06.2019 Holger Buss](#)

[Video des Tauchgangs vom 23.06.2019 Wilfried de Jonge](#)

Meßmethode

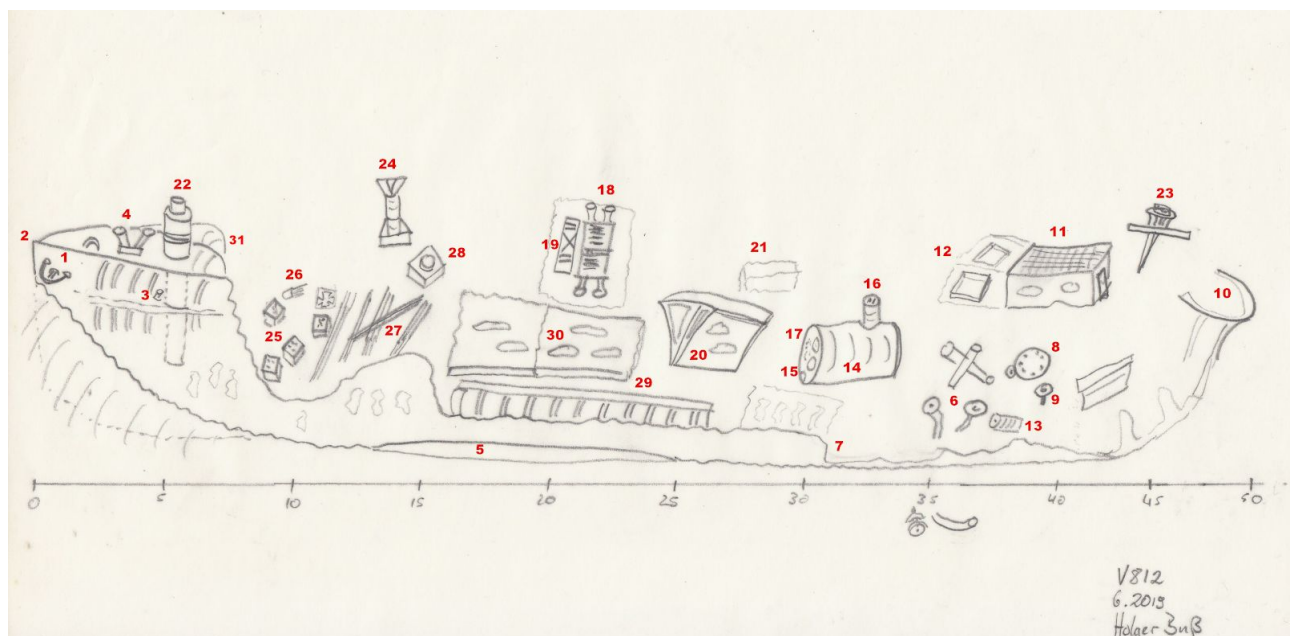
Es wird eine Referenzleine am Bug befestigt. Von den zu dokumentierenden Fundstücken wird der Abstand vom Bug gemessen (X-Wert). Des weiteren werden wichtige Fundstücke noch einzeln vermessen. Das Spannen einer geraden Referenzleine und Ermittlung des Y-Wertes aus der Orthogonalmethode ist aufgrund der 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 1-2m.

Beschreibung des Wracks

Es handelt sich um ein Stahlschiff mit einer Länge über alles von ca. 50m. Es liegt mit 90° nach Steuerbord gekentert im Sandboden. Die Backbord-Bordwand ist zu großen Teilen abgebrochen und liegt flach. Die Bugsektion ist am besten erhalten. Hier lässt sich die für einen Fischdampfer charakteristische Form (abgerundete Back) erkennen. Ein Patentanker ohne Ankertaschen liegt an seiner Klüse. Bullaugen wurden nicht gefunden. In der Bugsektion ist der Drehkranz eines schweren Geschützes verankert, dessen Fuß über mehrere Meter durch die Decks ragt. Im Bereich des (Fisch-) Laderaums finden sich zahlreiche sog. Fischraumstützen. Zwischen diesen Stützen liegen Kisten mit 100 Schuß 2cm Flak Munition. Bei ca. 14m liegt ein ca. 2m langer Ständer, auf dem vermutlich eine erhobene Flak montiert war. Ganz im Heck liegt ein weiterer

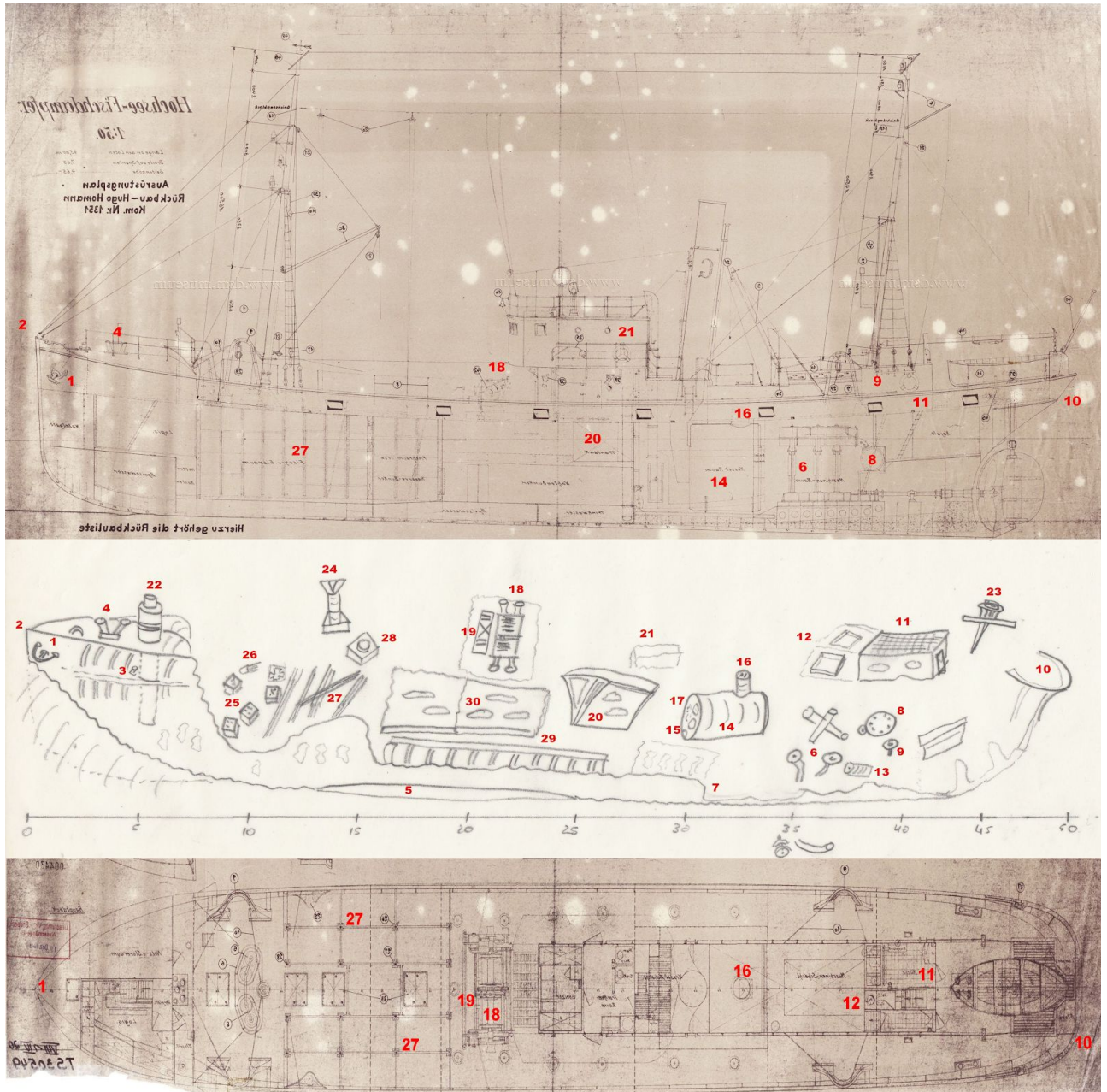
Drehkranz eines Geschützes. Alle Geschütze sind ohne Gewalteinwirkung demontiert. Das spricht dafür, dass sie kurz nach dem Untergang geborgen wurden. Bei ca. 20m liegt eine große, dampfbetriebene Fischnetz-Winde mit 2*2 Spillköpfen. Etwas weiter liegt ein trichterförmiger Hohlkörper, der ein sog. Tantank gewesen sein könnte. Die Brücke wurde nicht gefunden - es ist nicht auszuschließen, dass sie beseitigt wurde. Ein Dampfkessel mit drei Feuerrohren liegt bei ca. 30m. Im Bereich des Maschinenraums klafft ein großes Loch. Entweder wurde diese Stelle durch den Bombentreffer zerstört, oder die Maschine wurde mitsamt Maschinenfundament und Bordwandteilen nachträglich gewaltsam entfernt. Lediglich der Kondensator steckt versandet im Boden. Im Heckbereich liegt ein Segment mit gefliestem Boden, das offensichtlich die Küche war. Angeschlossen daran befindet sich ein Teil mit Luken, das die Oberlichter des Maschinenraumes gewesen sein könnte. Das Heck ist stark zerstört. Es lässt sich nur die Walschiene erkennen, die etwas erhoben über dem Boden liegt.

Skizze des Fundplatzes



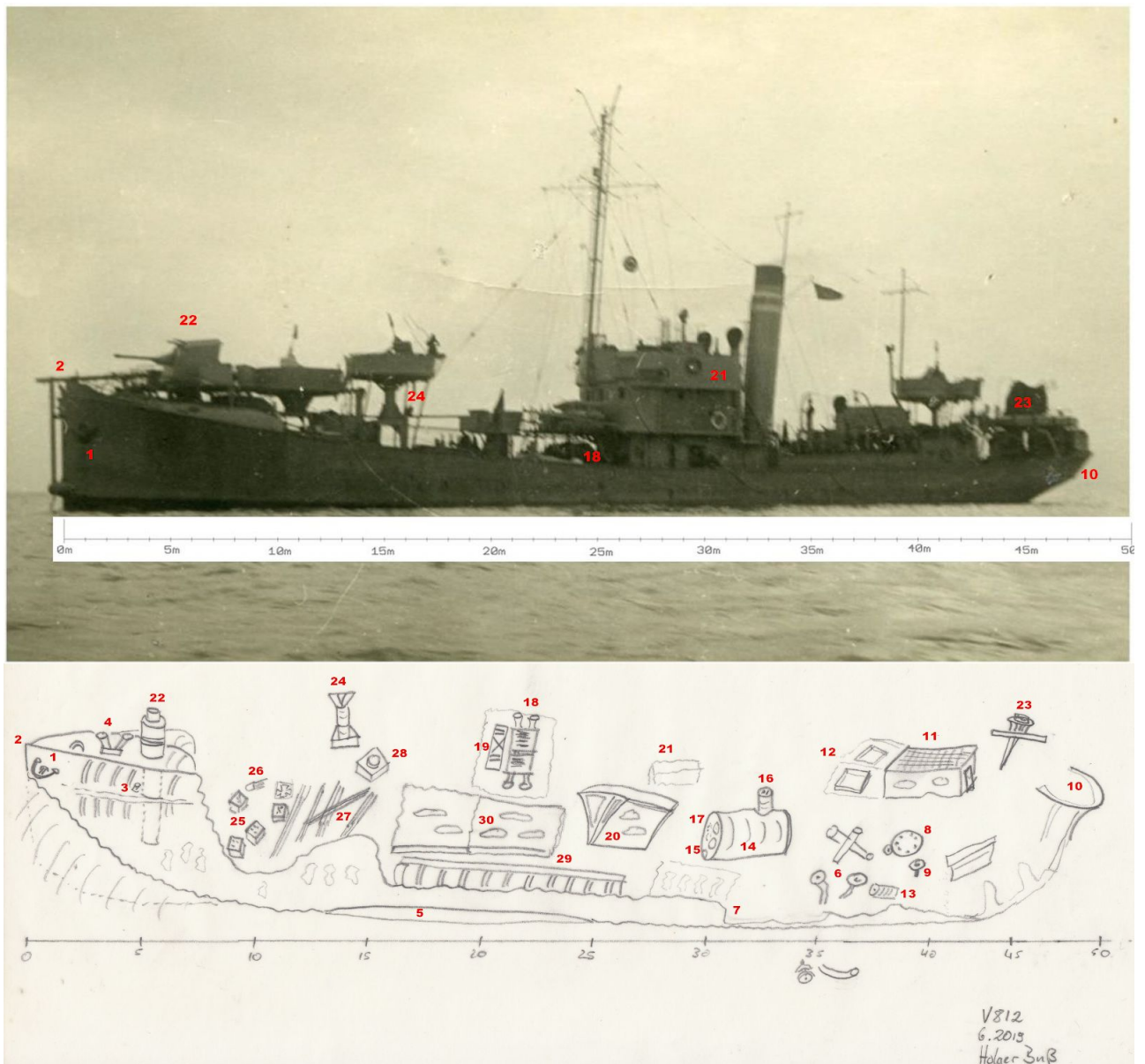
- | | |
|------------------------------|---|
| 1. Anker | 16. Dom |
| 2. Bugspitze | 17. Rauchrohre mit Überhitzer |
| 3. Teil einer Signalleuchte | 18. Netzwinde |
| 4. Poller | 19. Seilführung |
| 5. Kiel | 20. Trantank |
| 6. Maschinenbereich | 21. Reste der Brücke |
| 7. Abbruchkante der Bordwand | 22. Drehkranz des vorderen Geschützes |
| 8. Kondensator | 23. Drehkranz der hinteren Flak |
| 9. Öse des Kletternetzes | 24. Ständer einer Flak |
| 10. Walschiene des Hecks | 25. Munitionskisten mit 2cm Flak-Munition |
| 11. Fußboden der Küche | 26. Treibladung eines 8,8cm Geschosses |
| 12. Fenster (Oberlichter) | 27. Fischraumstützen |
| 13. Wärmetauscher | 28. Kasten mit Loch |
| 14. Dampfkessel | 29. eingestürzte Bordwände |
| 15. Feuerungsluken | 30. Löcher in der Bordwand |
| | 31. Abgerundete Back |

Vergleich der Skizze mit dem Bauplan des Schwesterschiffes



[Quelle: DSM \(Hinweis: Foto gespiegelt\)](#)

Vergleich der Skizze mit einem Foto des Vorpostenbootes V812



Quelle: DSM (Hinweis: Foto gespiegelt)

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.



Gezeitentaucher (von links): Ulrich Hofmann, Dirk Terbeek, Dirk Heinemann, Wilfried de Jonge, Thorsten Bakker, Oliver Hirsch und Holger Buss (es fehlt: Thorsten Lex)

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.

Daten bei WRECKSITE.EU

 **?53°47'XXXN-007°24'XXE [+1951]**

source: www.wrecksite.eu

Details

allgemeines

Nationalität: **deutsch**

Zweck: **Fischerei**

Typ: **Kleines Fischschiff**

Status: **live (anwesend)**

details

über den Verlust

Datum: **25/08/1951**

gesunken: **[tt/mm/jjjj]**

über die Menschen

über das Wrack

Tiefe: **14 max. / 12,4 min. (m)**

Boden: **sand**

Hinweisen

Hinweis(en):

aktualisierungen

beigetragen: **Jan Lettens**

durch:

beigetragen: **28/08/2008**

Position

Jan Lettens 03/11/2014

Breite: **53°47,827'N**

Länge: **07°24,870'O**

karte: 

System: **ED50**

Bemerk.: **Quality: Precisely known**

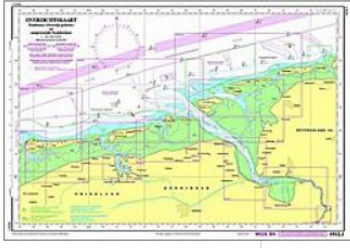
AIS: **check AIS**

markierung: **Position an Markierungen fügen**

dist. **335,8 Meilen**

Heimhafen: **62,5°**

Bilder



Jan Lettens 10/04/2010

Waddenzeel East

Dies ist eine Mini-Ansicht des Kartes **Waddenzeel East**.

Urheberrechte(n): **Nederlandse Hydrografie**



neue Bild eintragen

Hydrographic Service UK

WRECK REPORT

HYDROGRAPHIC SERVICE FOR THE UK

DATABASE

WRECK REPORT LIVE

The wrecksite has been derived in part from material obtained from the UK Hydrographic Office with the permission of the UK Hydrographic Office and Her Majesty's Stationary Office and the following authorities.

Position

Jan Lettens 03/11/2014

Breite: **53°47,827'N**

Länge: **07°24,870'O**

karte: 

System: **ED50**

Bemerk.: **Quality: Precisely known**

AIS: **check AIS**

markierung: **Position an Markierungen fügen**

dist. **335,8 Meilen**

Heimhafen: **62,5°**

anz. position: **gg°mm'mm**

Angrenz. Wracks zeigen: **nein**

neue Position eintragen

das Wrack Heute

Jan Lettens 03/11/2014

*** H03101/44 2.10.51 WK 8.0MTRS [4FMS 2FT] IN 534751N, 072509E. (HAMBURG NM 2873/51). - NM 1857/51.

*** H03101/44 8.3.61 NOW WK SW 11.6MTRS [6FMS 2FT]. (HAMBURG NM 5380/60). - NM 694/61.

*** 21.3.72 SHOWN AS GOOD SONAR CONTACT ON GERMAN WK CHART 87 [1971 EDN]. NCA.

*** H5424/69 16.8.72 NOW WK SW 11.4MTRS [6FMS 1FT] IN 534752N, 072457E [EUR]. (HAMBURG NM 3029/72). BR STD.

*** H3877/80 22.10.86 NOW WK SW 12.3MTRS [6FMS 4FT]. (HAMBURG NM 3878/86). BR STD.

mehr info (29232)

© BRITISH CROWN COPYRIGHT, 2019

<https://wrecksite.eu/wreck.aspx?88920>

WSA

Beim Wasser-und Schifffahrtsamt wird das Wrack als "unbekannter Frachtdampfer" mit Wracknummer 580 geführt

Lfd. Nr.	Name u. Art des Schiffes	Datum d. Schiffsbruchs	Tiefe ü. Wrack	Position				Seekarte D	N.F.S. Nr. und Jahr	Wracksuchbericht B.Nr.
				Breite Nord PD	Öst ED	Länge Nord PD	Öst ED			
478	Wk. M-Boot 383 "	13.8.1944	8,5	53° 50' 14"	50' 11"	7° 45' 18"	45' 19"	8789.2.50	3312-68 1902-68	16-68 75-58
496	Wk. Dornier Fritzen " 7103 "	5.6.1942	8,5	53° 48' 42"	48' 39"	7° 29' 02"	29' 04"	8789.50.112	6529-67 2401-68	68-67 3570-67
578	Wk. Rüstungen "	5.3.1942	3,5	53° 46' 34"	46' 31"	7° 28' 08"	28' 10"	8789.50.112	2735-63 2879-57	129-62 15-61
580	Wk. Frachtdampfer " 2000 "	7.6	7,6	53° 47' 51"	47' 48"	7° 25' 00"	25' 02"	8789.50.112	5302-68 4786-67	88-60 12-68

Quelle: Staatsarchiv Oldenburg

Schiffsdaten

Vp 812 Amtsgerichtsrat Pitschke

Werft: Seebeckwerft / Deschimag
Baujahr: 1.11.1930
Länge: 45,31 (zwischen den Loten)
Breite: 7,69
Baunummer: 500
Reederei: Grundmann & Göschel, Wesermünde
Fischereinummer: PG 403
Signale: KR CF DF BR
Umgebaut: 09.10.1939 zu 'Vorpostenboot V812'
Gesunken: 22.07.1944 10:07
Geschwindigkeit: 10,5kn
Maschine: 3-Fach Expansionsmaschine mit Heißdampf
Zylinder-Durchmesser: 350 + 550 + 900mm
Kolbenhub: 650

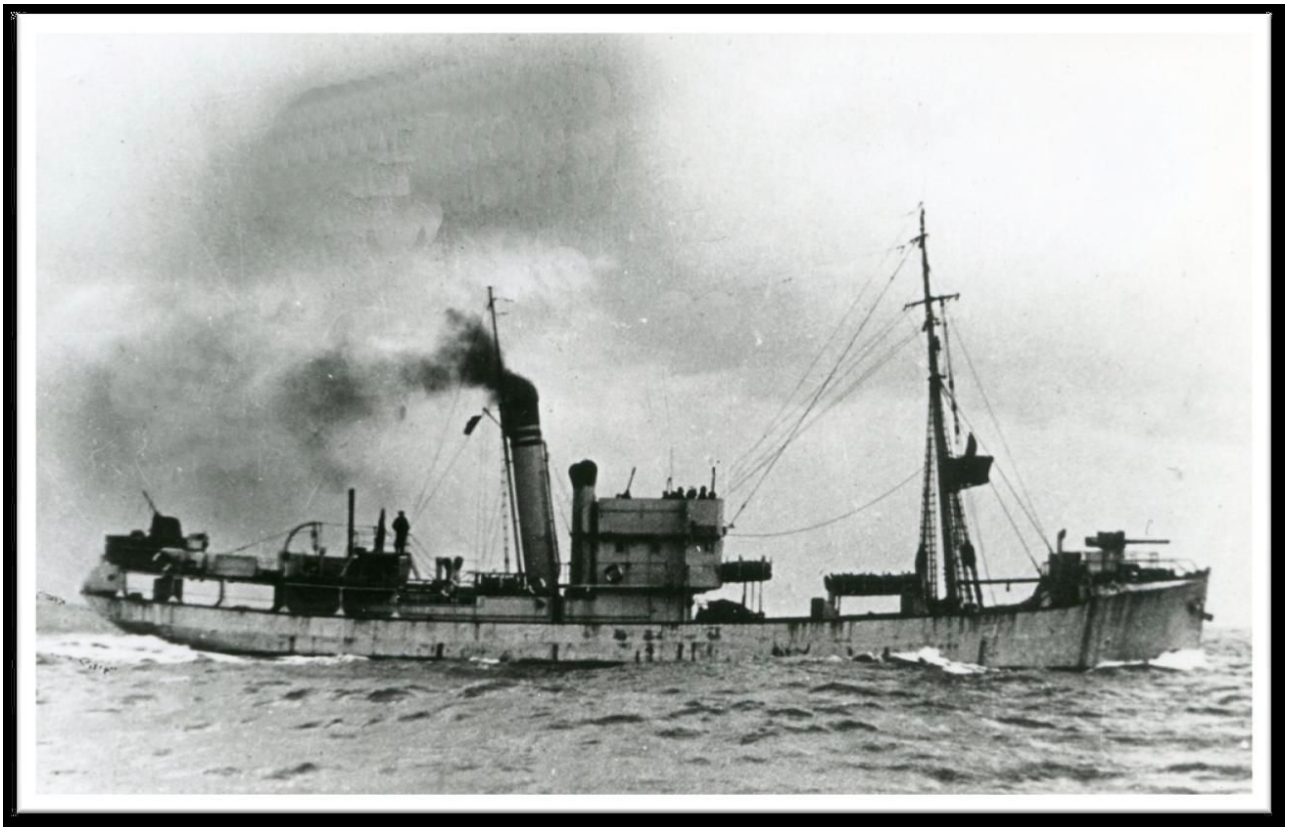
Erich Gröner schreibt in "Die deutschen Kriegsschiffe, Band 8":

V812: + 22.7.44 10:07 zwischen Elbe und Ems / FliBo, im Schlepp von V810

V810: + 22.7.44 07:13 bei Elbe-Ems-Geleit: 53°48N / 07°18E / 2 Fli-T (mit V812 Amtsgerichtsrat Pitschke) im Schlepp



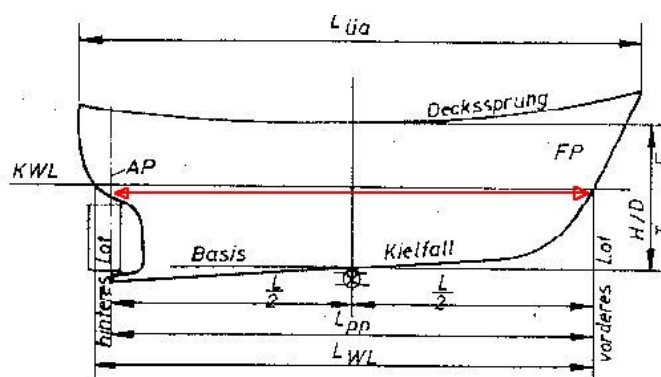
V812 als Vorpostenboot Quelle: Deutsches Schiffahrtsmuseum



V812 als Vorpostenboot (frühere Ausbaustufe) Quelle: Deutsches Schifffahrtsmuseum
Es kamen zusätzliche Geschütze dazu und der Mast wurde an die Brücke versetzt.

Hinweis zur Länge

Die Längenangabe (45,31m) ist die Länge zwischen den Loten (L_{pp}).
Laut Zeichnung ergibt das eine Gesamtlänge ($L_{üa}$) von 48,6m.



Schwesterschiffe zu V812:

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Martin Donandt V309 | + 10.1941 bei Libau - 7 Tote |
| 2. Dr. Rudolf Wahrendorff V209 | + 24.07.1944 bei St.Peter Port - 26 Tote |
| 3. Hugo Homann V311 | + 6.5.40 → geborgen und 1955 abgebrochen |
| 4. Fritz Hinke V306 | + 5.1.41 bei Ijmuiden - 22 Tote |
| 5. Adolf Vinnen WBS5 | + 20.10.1940 bei Stadlandet |
| 6. Fritz Homann / Saukko / WBS3 | 1985 abgebrochen |
| 7. Island V805 | + 20.7.43 bei Terschelling - 22 Tote |
| 8. Skolpenbank V804 | + seit 17.10.39 vermißt |
| 9. Auguste Kämpf V807 | + 29.04.1943 bei Texel |
| 10. Hinrich Freese WBS4 | + 16.11.40 bei Insel Jamesonbukta |
| 11. Carl Röver V203 | bis 1985 |
| 12. R. Walther Darre` V208 | + 04.07.1944 bei Rochebronne |

Schwesterschiff V5717 → Fritz Homann

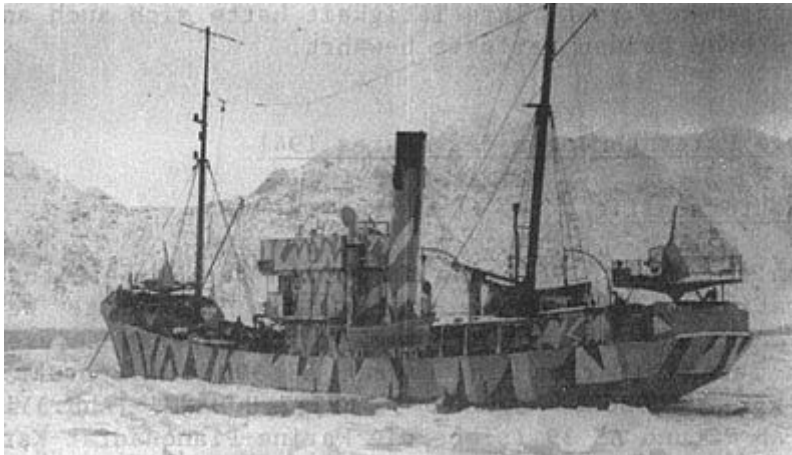
1985 abgebrochen



Quelle: Deutsches Schifffahrtsmuseum

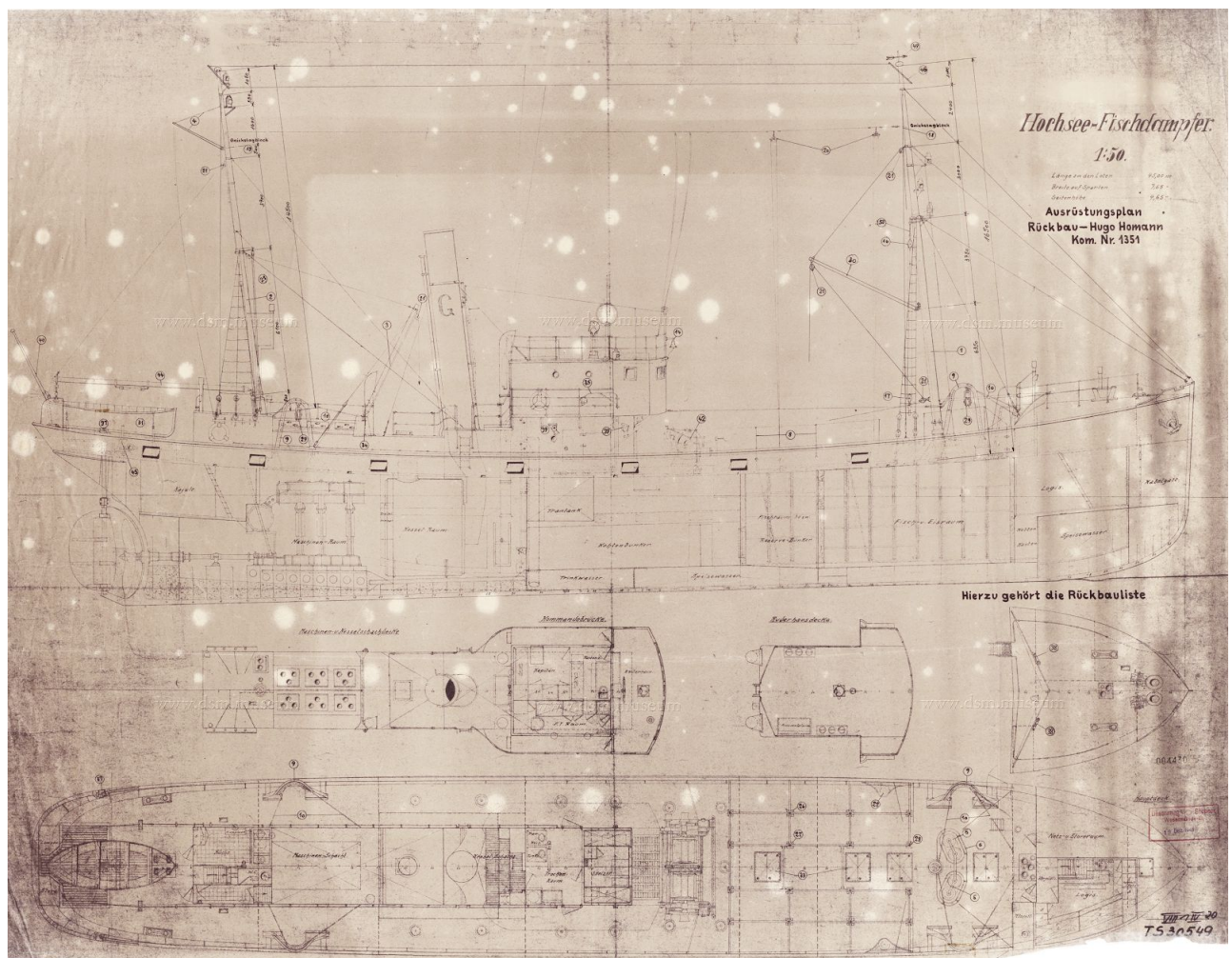
Schwesterschiff V311 → Hugo Homann

+6.5.40 gesunken - 26.05.1940 geborgen und wieder in Dienst gestellt - 1955 abgebrochen



Hugo Homann als Wetterbeobachtungsschiff

Quelle: http://www.warcovers.dk/greenland/wbs3_3.htm



Quelle: http://www.digipeer.de/index.php?media=DSM_VIII_1_IV_020&size=3

Hinrich Freese WBS4 (Wetter Beobachtungs Schiff)

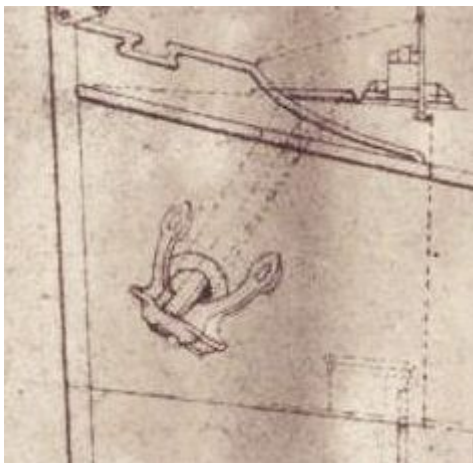


.N. 848; FD HINRICH FREESE. (Archiv DSM)

Quelle: "Die deutschen Fischdampfer"

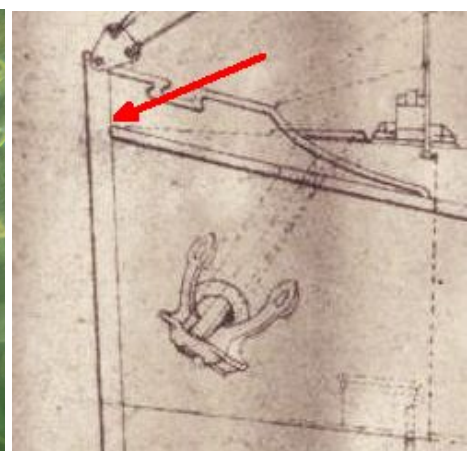
Objekte am Wrack

1. Anker



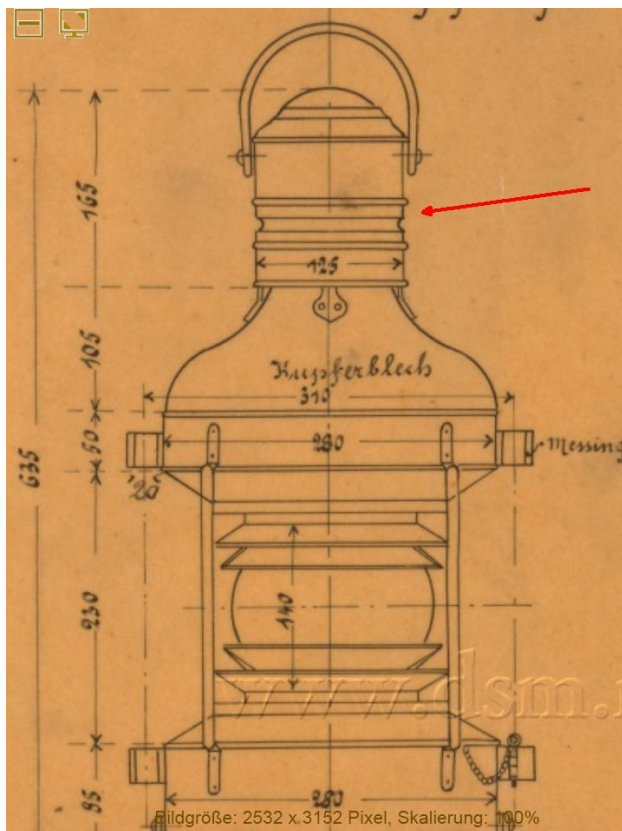
<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=259>

2. Bug-Spitze



<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=283>

3. Dom einer Signallaterne



http://www.digipeer.de/index.php?media=DSM_VIII_1_VI_022&size=3

<https://youtu.be/eAs54e7Aezo?t=3411>

Position: in der vorderen Bugsektion bei 5m

4. Poller

Die schräg stehenden Festmacher sind charakteristisch für

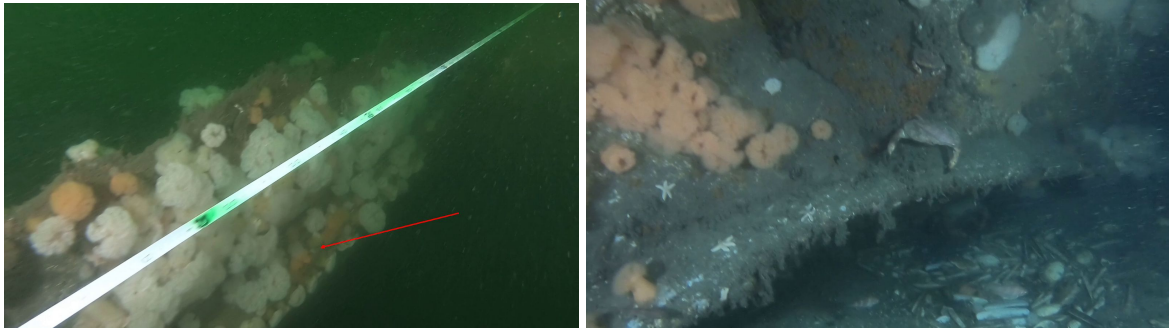


<https://youtu.be/krj2hWhq1VE?t=328>



<https://youtu.be/eAs54e7Aezo?t=2246>

5. Kiel



<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=429>

Ab ca. 15m ist die Bordwand kurz über dem Kiel abgebrochen und liegt flach.

An dieser Stelle ist das Wrack über 90° gekentert und der Kiel ist sichtbar.

<https://youtu.be/eAs54e7Aezo?t=2622>

29. Abgebrochene und umgekippte Bordwand



<https://youtu.be/eAs54e7Aezo?t=2767>

30. Blick durch Löcher in der Bordwand



<https://youtu.be/eAs54e7Aezo?t=2790>

6. Fehlende oder zerstörte Maschine

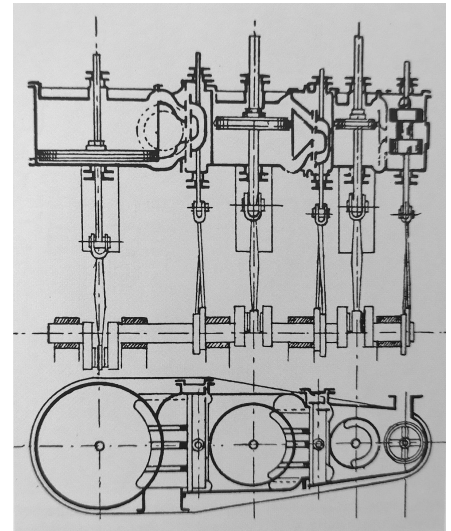
Die Dampfmaschine wurde vermutlich gewaltsam geborgen.

An der Stelle, wo die Maschine stand, klafft ein Loch im Boden und der Bordwand.

Es hätte sich um eine Dreifach-Expansionsmaschine gehandelt.

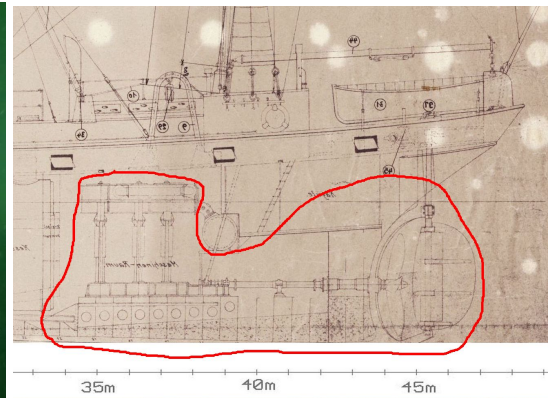
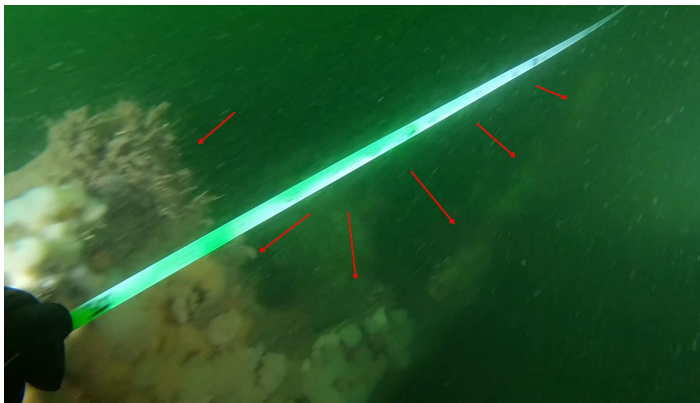
Es fehlen:

- gesamte Dampfmaschine
- Maschinenfundament
- Boden des Schiffes an der Stelle
- Schiffsschraube und Welle
- Ruderblatt



Wirkungsschaubild einer Dreifach-Expansions-Schiffsdampfmaschine. (Aus: Antrieb 1988)

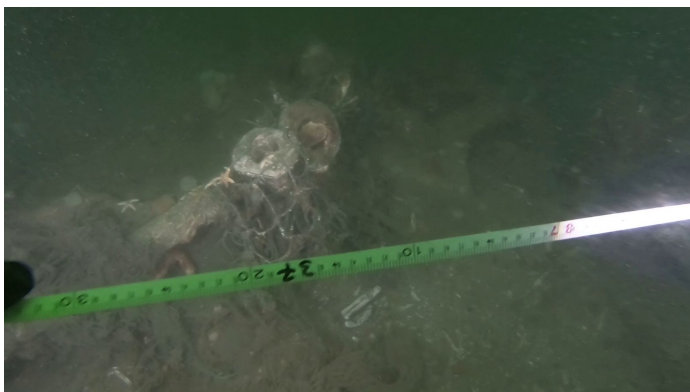
7. Abbruchkante der Bordwand



<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=457>

Position: ab 30m

Rohrflansche des Maschinenraums

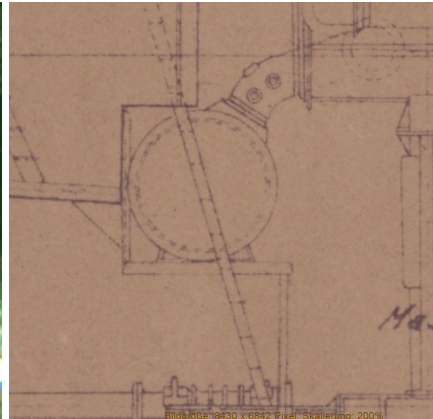


<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=856>

Bei 37m

8. Kondensator

Der Kondensator ist versandet. Nur der Seitendeckel ist sichtbar.

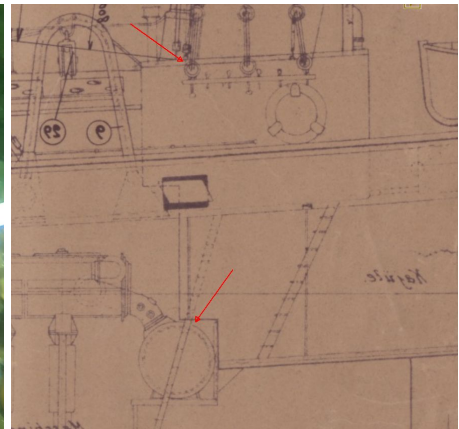
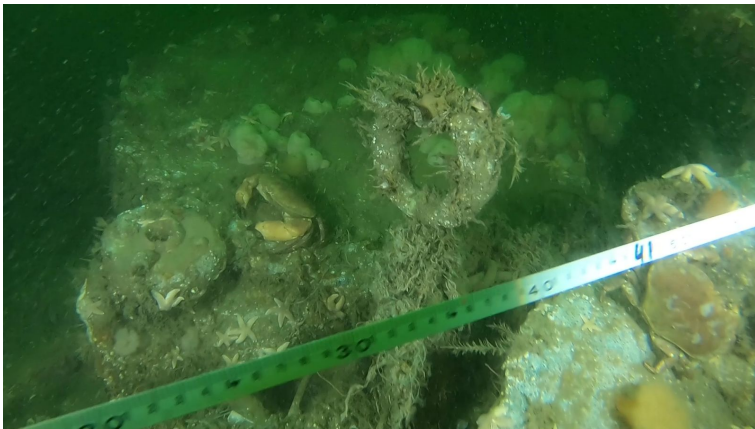


<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=507>

Position: 41m

9. Öse

Es handelt sich um die Öse zum Kletternetz

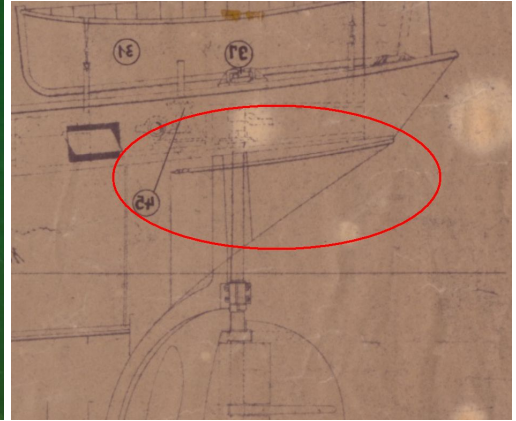


<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=507>

Position: 41m

10. Reste des Hecks

Es ragt lediglich ein massives, gebogenes Eisen aus dem Boden, das der runden Form des Hecks entspricht. Vermutlich die Wallschiene.



<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=553>

<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=632>

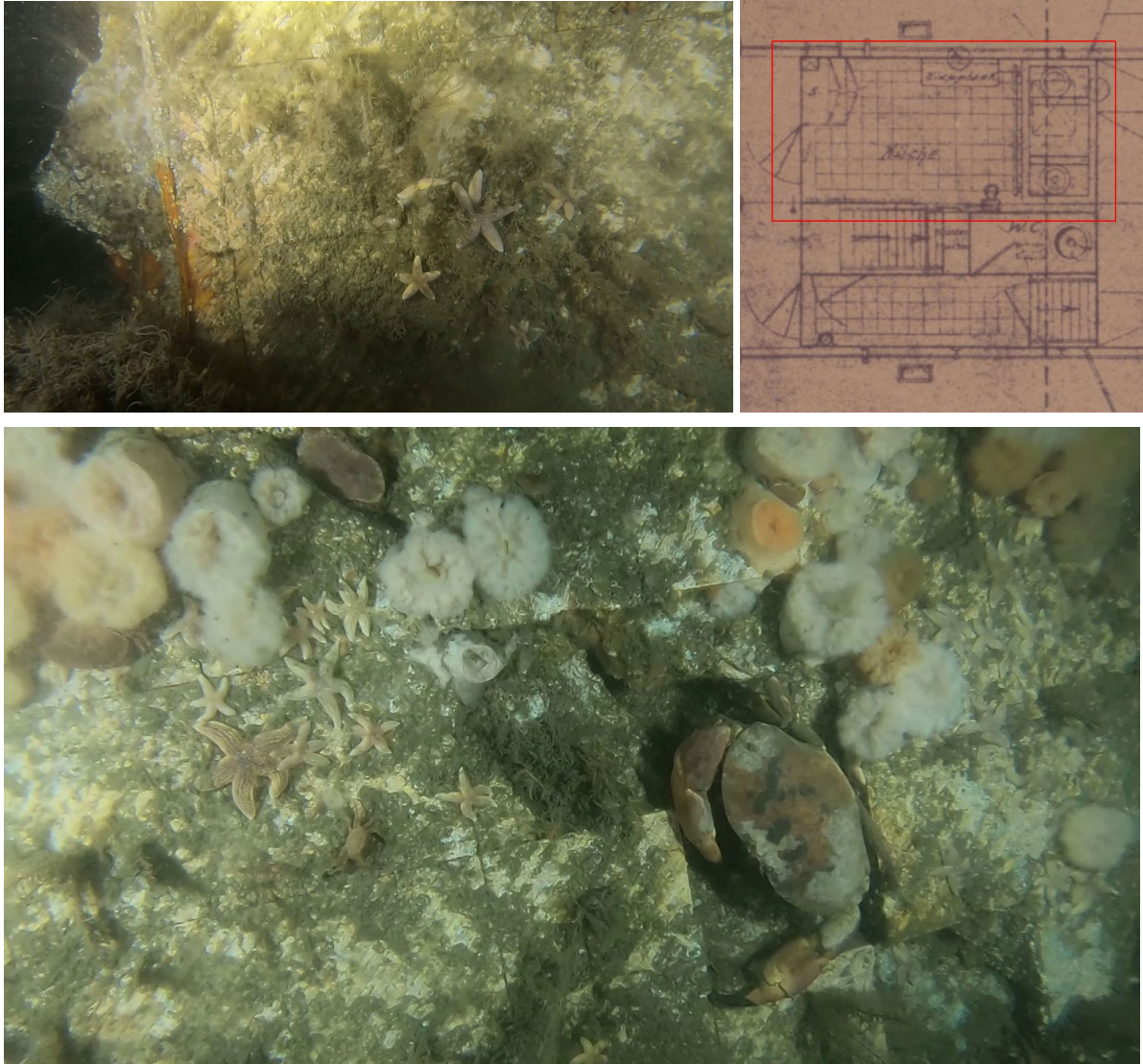
Position: 50m

11. Boden der Küche

Im Heck befindet sich eine Sektion mit gefliestem Boden.

Sie liegt bei ca. 40m und ist ca. 4m lang.

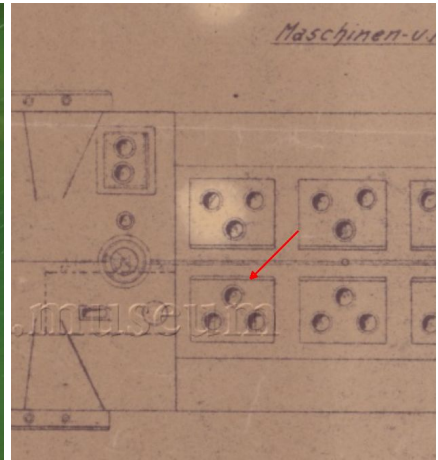
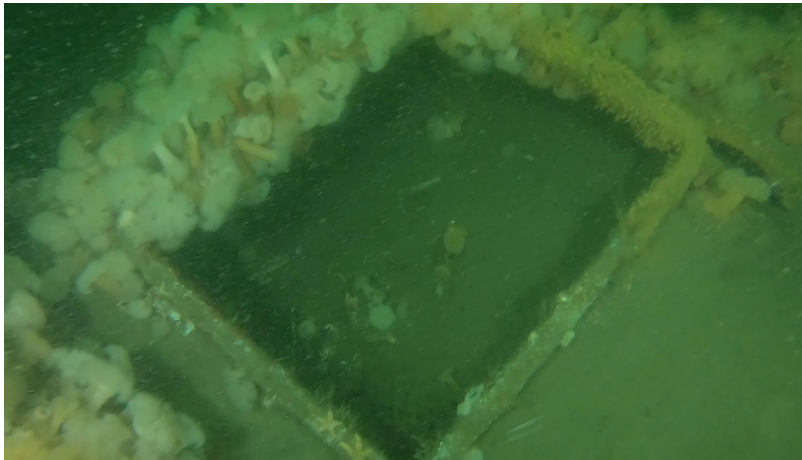
Die Fliesen sind auch auf dem Konstruktionsplan des Schiffes eingezeichnet.



<https://youtu.be/eAs54e7Aezo?t=1115>

http://www.digipeer.de/index.php?media=DSM_VIII_1_IV_020&size=3

12. Fenster (Evtl. Oberlicht des Maschinenraums)



<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=710>

Bei 43m

13. Wärmetauscher



<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=851>

Bei 37m

14. Kessel

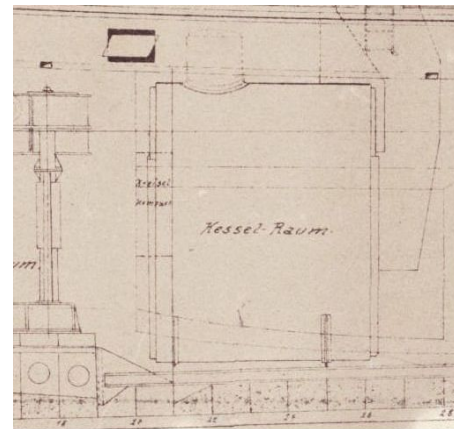
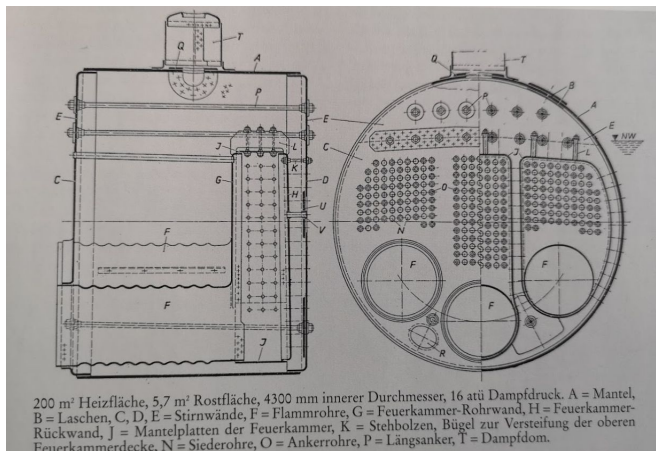
Höhe: 4,10m

Höhe mit Dom: 4,80m

Länge: 3,30m

Position: 30,8m

Drei Feuerrohre, davon das linke versandet



Hintere, obere Kante des Kessels Vordere Kante

<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=2421>

<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=1040>

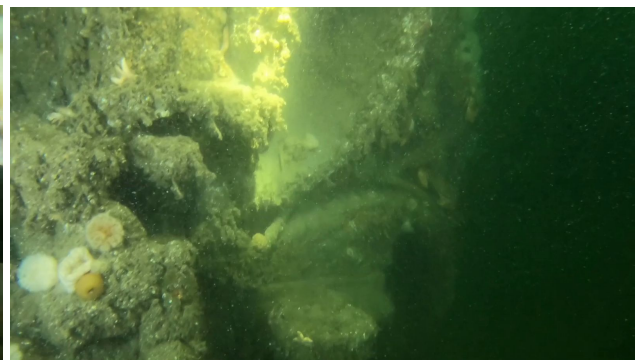
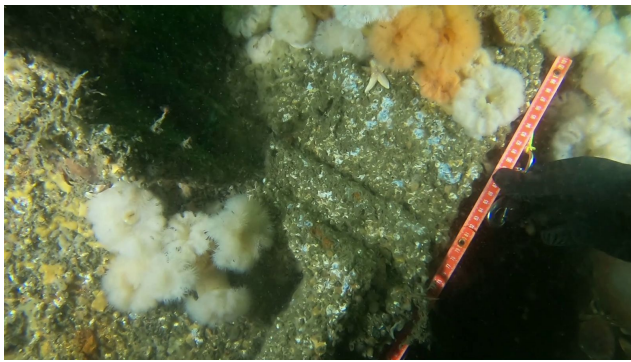
Die gemessenen Abmessung und die Position decken sich genau mit der Zeichnung.

15. Feuerungsluken des Kessels



<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=1090>

<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=2452>



Durchmesser der Feuerrohre: 1,0m



Kontergewichte der Klappe

16. Dom des Kessels

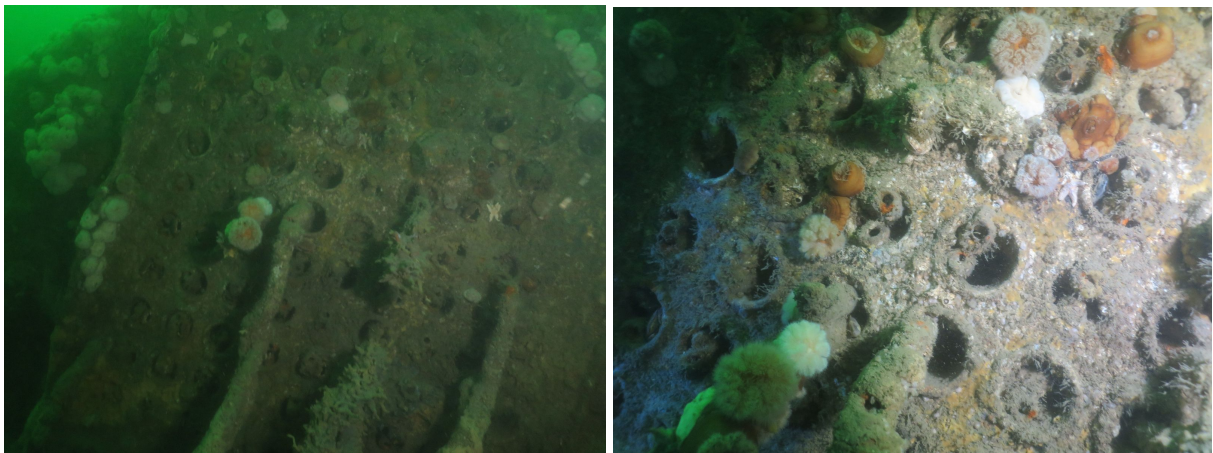


<https://www.youtube.com/watch?v=krj2hWhq1VE&feature=youtu.be&t=935>

17. Rauchrohre mit Verteiler des Überhitzers



<https://www.youtube.com/watch?v=krj2hWhq1VE&feature=youtu.be&t=1200>

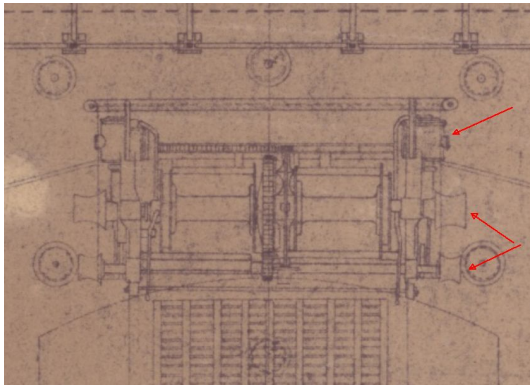


18. Netzwinde

Bei ca. 20m befindet sich eine große dampfbetriebene Netzwinde mit 2 * 2 Spillköpfen. Die Winde liegt auf Kopf. Die Stahlsegmente des Decks liegen darüber. Die gemessenen Abmessung und die Position decken sich genau mit der Zeichnung.

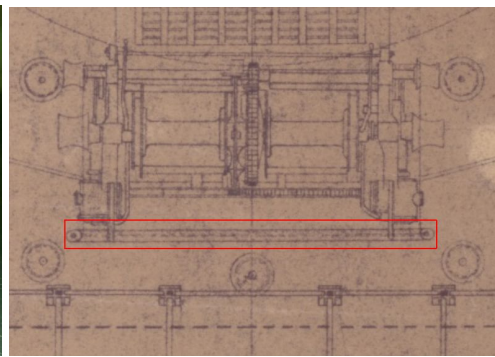


<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=3487>

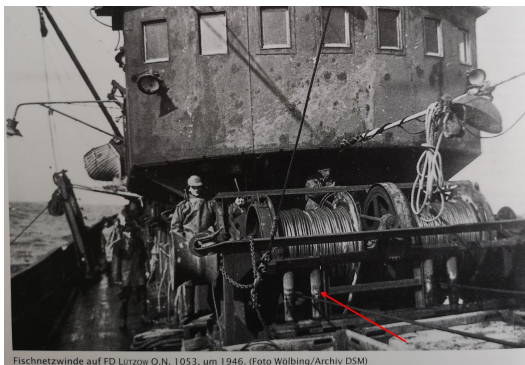


Dampftrieb der Winde

19. Seilführung der Netzwinde



<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=3471>



Fischnetzwinde auf FD Lützow O.N. 1053, um 1946. (Foto Wölbing/Archiv DSM)

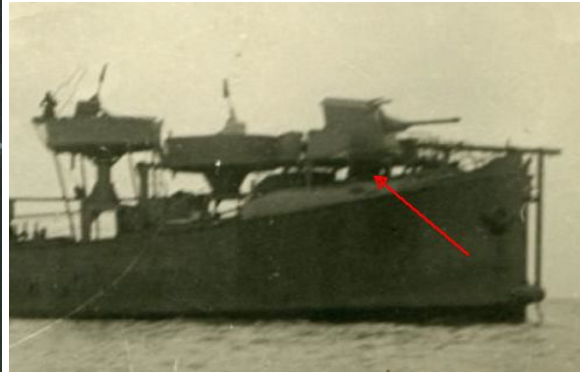
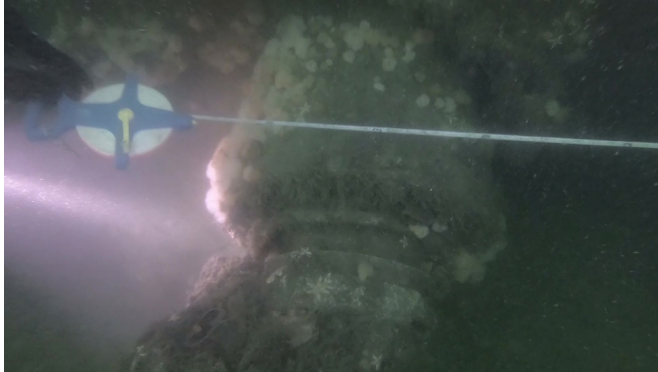


Schiffsmodell eines Hochseefischdampfers im Museum "Windstärke 10"

Bewaffnung

22. Drehkranz (Lafette) des vorderen Geschützes

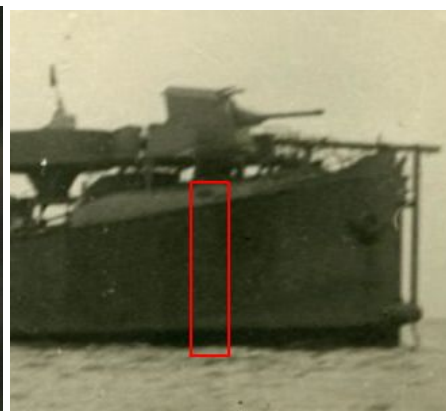
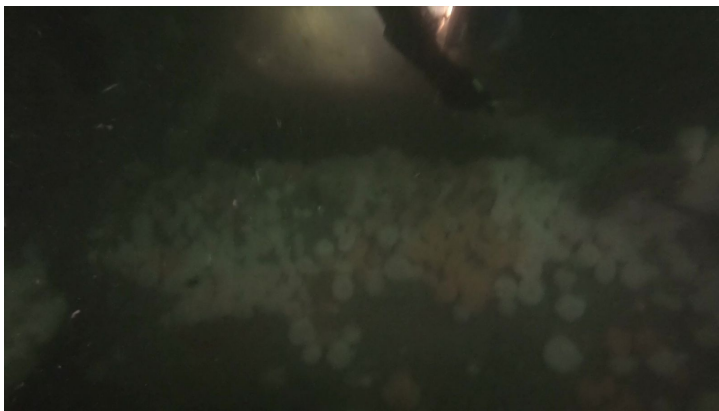
Das Geschütz selbst scheint ohne Gewaltanwendung demontiert worden zu sein.



<https://www.youtube.com/watch?v=krj2hWhq1VE&feature=youtu.be&t=2815>

Der Drehkranz ist auf einer massiven Säule montiert, die durch mindestens zwei Decks geht. Das spricht dafür, dass ein Geschütz mit großem Kaliber montiert war. Vermutlich Kaliber 8,8cm

Das obere Deck an der Stelle misst 175cm

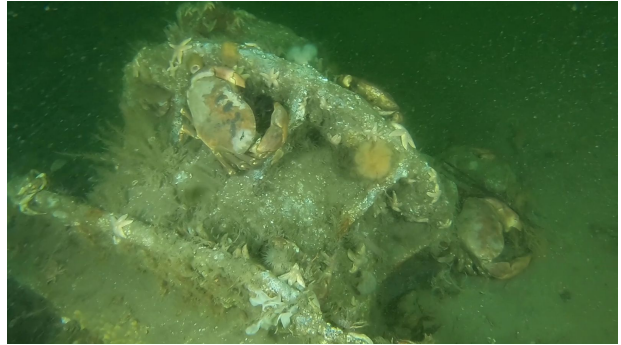
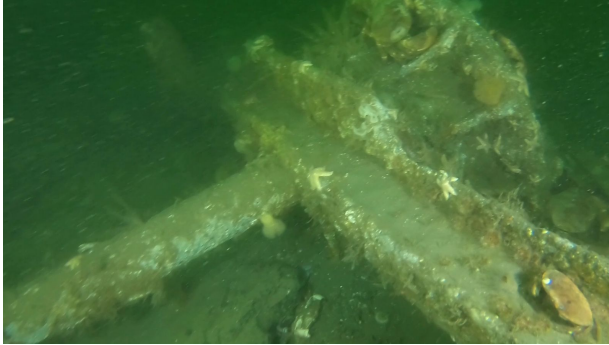


<https://youtu.be/krj2hWhq1VE?t=2185>

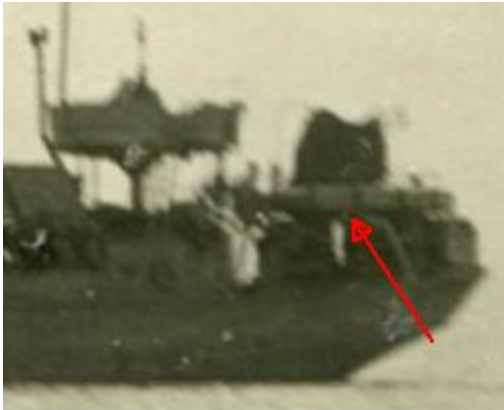
<https://youtu.be/krj2hWhq1VE?t=2943>

23. Drehkranz des hinteren Geschützes

Das Geschütz selbst scheint ebenfalls ohne Gewaltanwendung demontiert worden zu sein.



Position: unmittelbar im Heck bei ca.48m



<https://youtu.be/krj2hWhq1VE?t=612>

<https://youtu.be/krj2hWhq1VE?t=585>

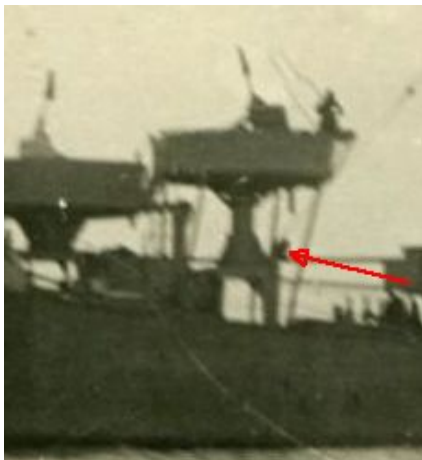
Position: 47m

24. Ständer der erhobenen Flak (Flugabwehr-Kanone) im Bug

Position: 13-14m

Länge: ca.2m

Hier fehlt ebenfalls die Plattform mit dem Geschütz.



<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=3308>

<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=1616>

<https://youtu.be/D9AwmCYgu0c?t=3468>

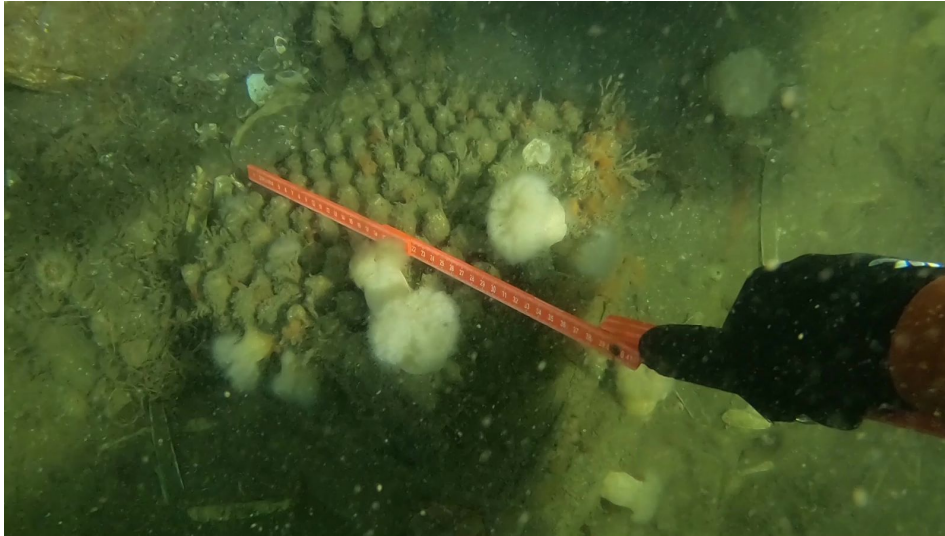


<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=2620>

Die gemessenen Abmessung und die Position decken sich genau mit dem Foto..

25. 2cm Flak Munition

Es wurden mehrere Kisten mit (Flak) Munition gefunden. In den Kisten sind 10*10 Patronen gelagert.



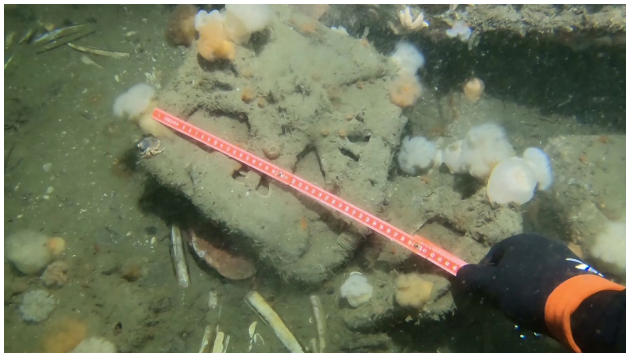
<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=3011>

Position: Im (Fisch-) Laderaum im Bereich 9m-15 vom Bug



Abmessungen der Patronen: 2cm * 18cm

Auf dem Boden der Kisten lässt sich eine Kreuzform erkennen. Vielleicht eine Vorrichtung zur Montage an der Flak.



<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=3148>

26. Treibladung einer 8,8cm Granate



Die Hülse der Granate war 2016 noch zu finden. 2019 fanden wir nur noch die stäbchenförmige Treibladung selbst.



<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=3120>

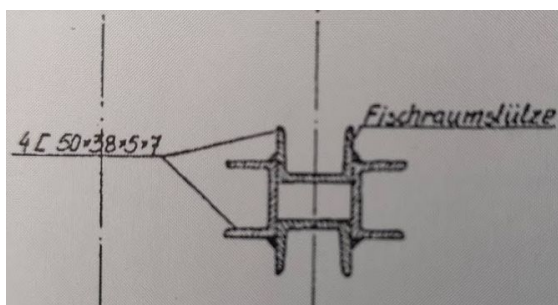
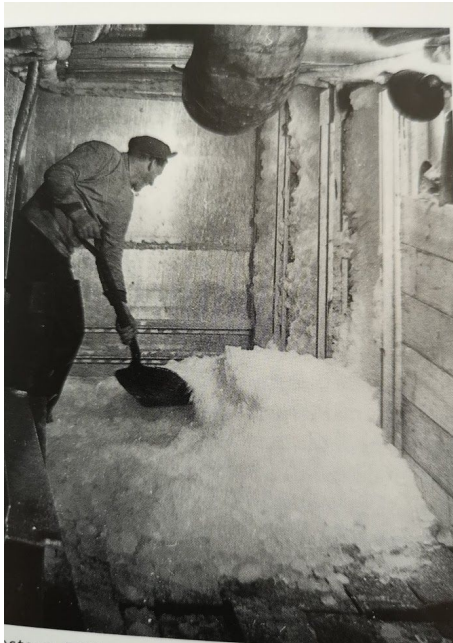
27. Fischraumstützen

Im vorderen Bereich des Wracks findet man viele Stützen mit U-Profilen.

Diese sind ein eindeutiger Hinweis darauf, dass es sich um einen Fischdampfer gehandelt hat. Sie dienten der Abtrennung der Laderäume (Fischräume). Es konnten Ternnschotte mit ca. 4cm Wandstärke von oben eingeschoben werden.



<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=3182>



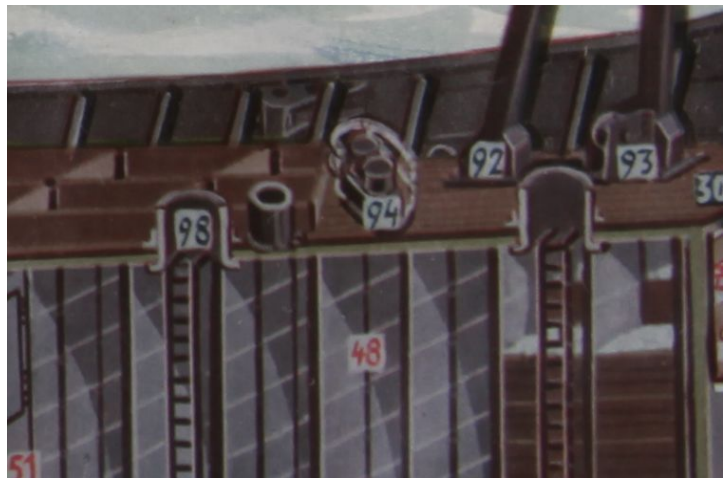
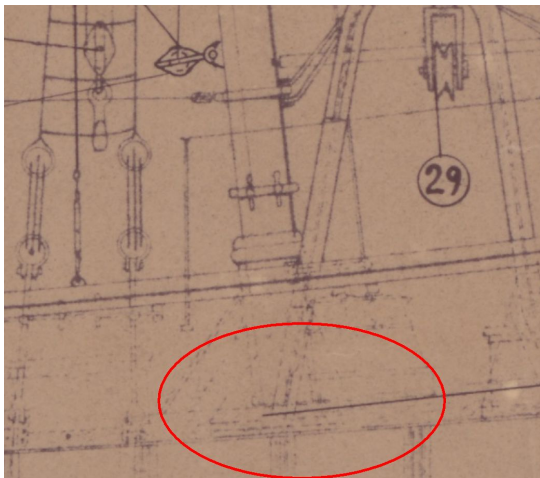
Buch: Deutsche Fischdampfer

28. Kasten mit Loch

Durchmesser des Lochs: 60cm. Als das Schiff als Hochseefischdampfer gebaut wurde, befand sich in diesem Bereich der vordere Mast und es gab dort Durchgangsluken.



<https://youtu.be/krij2hWhq1VE?t=2581>



Position: 15m

Es liegt neben dem 2m-Ständer der Flak

Bild rechts: "Folienbuch Hochseefischdampfer"

31 Bugsektion

Es handelt sich um einen typischen Bug eine Fischdampfers mit abgerundetem Wellenbrecher.

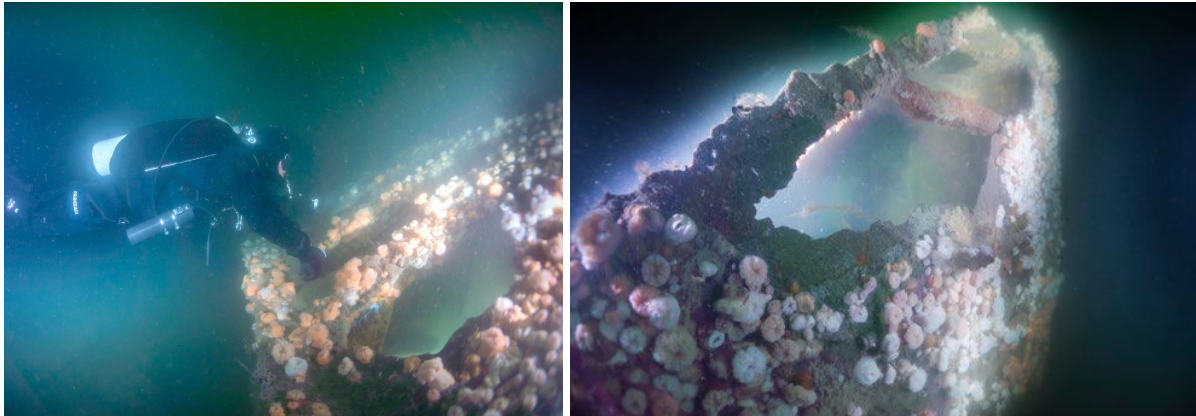


Foto: Ulrich Hofmann



<https://youtu.be/eAs54e7Aezo?t=2159>

Strömungssensor

Für die Langzeitbeobachtung der Strömung am Wrack wurde von uns ein auch hier ein Strömungssensor am Kessel befestigt.



<https://youtu.be/eAs54e7Aezo?t=1302>

<https://youtu.be/kvj2hWhq1VE?t=1068>

Weitere Informationen zum Strömungssensor: <http://gezeitentaucher.de/?p=949>

Unterschiede V810 / V812

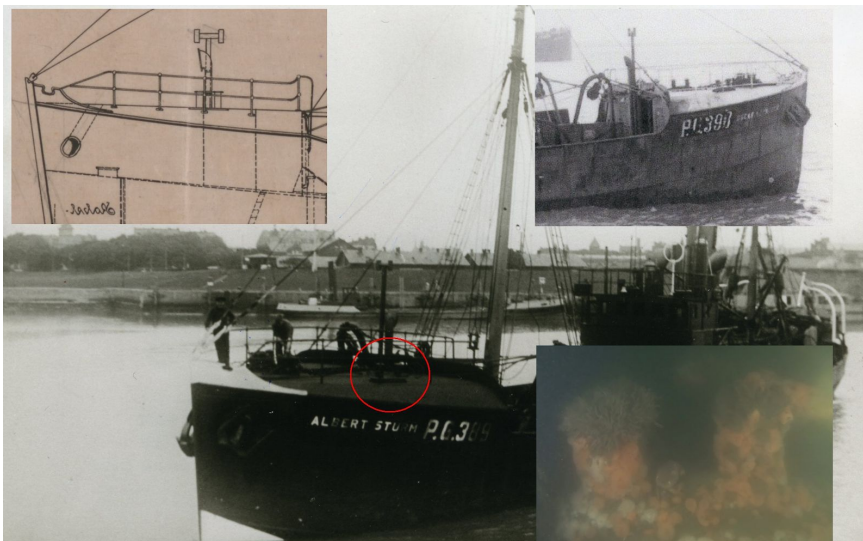
Wie bereits in der Einleitung erwähnt, sollte eine Verwechslung der beiden Vorpostenboote ausgeschlossen werden.

Markante Unterschiede sind:

- Form des Bugs
- Form der Poller
- Art der Dampfmaschine

Leider fanden wir bei V812 keine Maschine. Vermutlich wurde diese bereits geborgen. Allerdings ist die Form der Poller, die die beiden Werften verwendet haben, unterschiedlich. So konnten die Wracks eindeutig unterschieden werden.

Vergleich: Poller

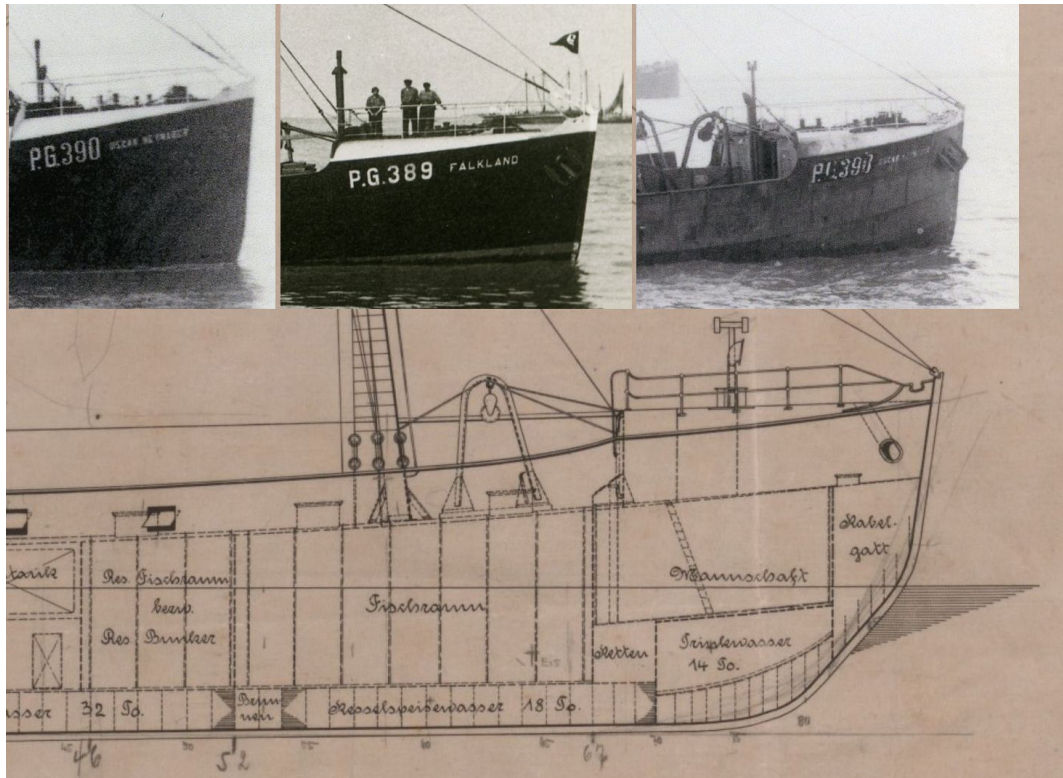


V810: Gerade stehende Poller

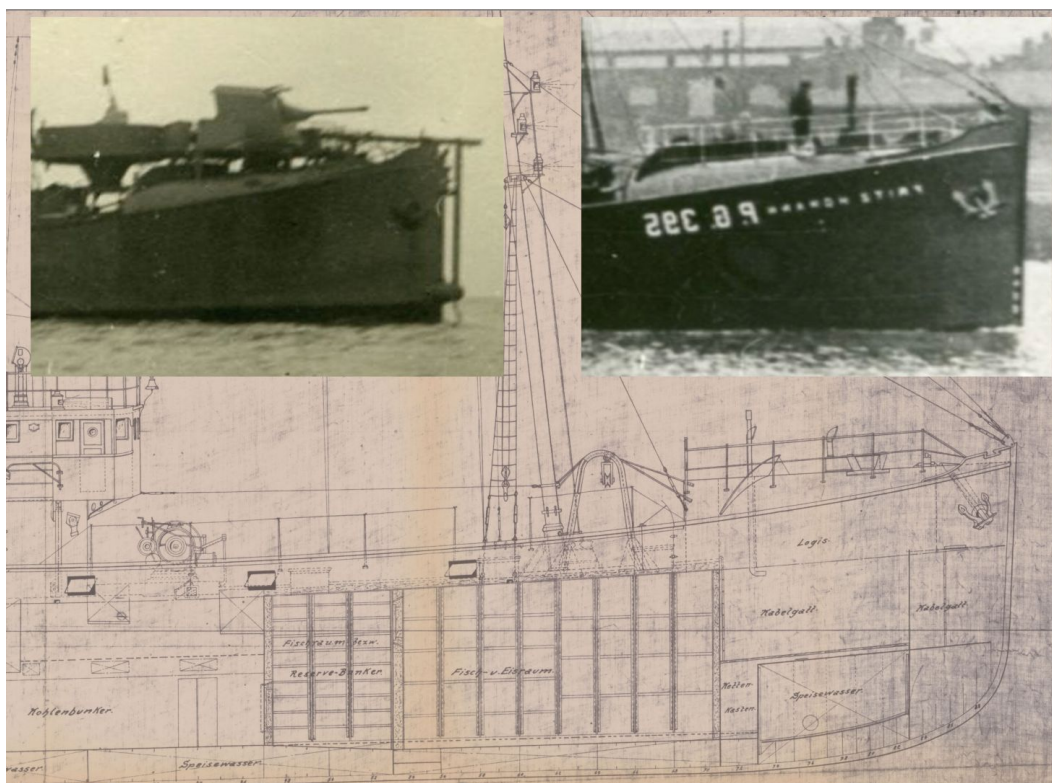


V812: Schräg stehende Poller

Vergleich: Bug



V810 - Abgeschrägter Bug unter der Wasserkante



V812 - Gerader Bug unter der Wasserkante

Vergleich der Schiffsdaten

	<u>V810</u>	<u>V812</u>
Namen:	Albert Sturm - Falkland	Amtsgerichtsrat Pitschke
Reederei:	F.Pust, Wesermünde Grundmann&Göschel, Wesermünde Ludwig Janssen, Wesermünde	
Fischerei nummer:	PG 389 KRWJ DFBB	PG403 KRCF DFBR
Länge:	44,28m (ü.a:47,83)	45,31m
Breite:	7,74m	7,69m
Stapellauf:	21.10.1929	1.11.1930
Werft:	Schiffbaugesellschaft Unterweser	Seebeckwerft / Deschimag
Baunummer:	0240	500
Gesunken:	22.07.1944 um 7:13 53°48' 007°18'	22.07.1944 um 10:07 "Zwischen Elbe und Ems"
Ursache:	Torpedo	Bombentreffer
Geschwind.:	11,5kn	10,5kn
Maschine:	Doppel-Expansionsmaschine Heißdampf und Abdampfturbine	Dreifach Expansionsmaschine mit Heißdampf
Zylinder- Durchmesser:	315 + 680mm	350 + 550 + 900mm
Kolbenhub:	680	650
Quelle:	Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945 Band 8 Wolfgang Walter: Deutsche Fischdampfer	

Der Angriff auf das Schiff im 2. Weltkrieg

Bericht des Kommandanten Moritzen

Quelle: Militärarchiv Freiburg RM72/114

Bericht über Flugzeugangriffe auf Elbe-Ems Geleit am 21.07. u. 22.07.1944 und Verlust der Vorpostenboote 810 und 812

Vorpostenboote 810 und 812 befanden sich im Elbe-Emsgeleit auf der Fahrt von Schillig Reede nach Borkum. Geleitführer war Kptlt Leegel auf V808.

Am 21.7.1944 gegen 21:24 wurden im Quadranten AN9594 ca. 30 Flugzeuge in ungefähr 320 gesichtet mit Ostkurs. Die Entfernung betrug ca. 10sm (19km). Wetter: Wind N-NO 3-4, See 2-3 sehr gute Sicht. Gegen 21:30 Uhr erfolgte der Angriff von Norden quer über das Geleit. Der Angriff erfolgte in zwei Wellen, zunächst Zerstörerflugzeuge in 2-300m Höhe mit Bordwaffen und Raketen, dahinter Torpedoträger im Tiefflug in etwa 50-60m Höhe. Nach dem Hauptangriff wurden noch drei Flugzeuge Tieffliegend nördlich vom Geleit gesichtet, der von V812 ausgewichen wurde. V812 hatte folgende Schäden und Ausfälle: Drei Raketgranatentreffer und starker Beschuss durch 2cm Bordwaffen in der Wasserlinie Steuerbord Mittschiffs. Die Bedienung der Vierlingsflak vom Achterschiff war durch Raketenvolltreffer gleich beim ersten Überflug ausgefallen. Es waren 2 Tote, drei Schwerverwundete und 8 Leichtverwundete. Die Einschussstellen in der Wasserlinie wurden sofort nach dem Angriff durch Leckpfropfen abgedichtet und alle Räume gepeilt. Es wurde zunächst kein größerer Wassereinbruch festgestellt. Die FT-Anlage (Funktelegraf) und MES (Magnetischer Eigenschutz) waren ausgefallen. Die Lenzpumpen wurden in Betrieb genommen und das eindringende Wasser konnte gut abgelenzt werden. Die meisten Einschussstellen sind an der Steuerbordseite gewesen, Unterkante Brücke. Da die Bunker voll waren ließ sich hier nicht genaueres feststellen. Das Schiff kränkte allmählich nach Steuerbord über, woraus man schließen musste, dass die Steuerbordbunker allmählich volliefen. Bis gegen 2:40 ließ sich der Wassereinbruch durch die vorhandenen Lenzpumpen gut halten. Um 2:40 waren diese verstopft und ausgefallen. Es wurde jetzt mit Pützen (Eimern) und von Hand weiter gelenzt und der Geleitführer über die Lage verständigt. Die Pumpen wurden wieder gereinigt und in Betrieb genommen. V810 wurde zur Hilfeleistung abgeteilt. An der Steuerbordseite wurde ein Lecksegel gespannt und V810 nahe V812 im Schlepp Richtung Jade. Es wurde zur Jade gedampft wegen der besseren Stromverhältnisse. Gegen 1:30 traf ein Flugsicherungsboot von Norderney ein, auf dieses wurden die 8 verwundeten Soldaten übergeben. Gegen 3:30 entschloß sich der Kapitän, sämtliche G-Sachen (Geheimsachen) von Bord zu geben. Diese wurden von V804 übernommen. Das Boot ließ sich jetzt unter Aufbietung aller Mittel gut halten, es wurde zusätzlich von Hand mit Pützen gelenzt. Die Maschinenleitung hat alles erdenkliche getan, um die Pumpen betriebsklar zu halten. Ebenso hat die gesamte Besatzung sich voll für die Erhaltung eingesetzt, jedermann hat nach bestem Können seine Pflicht getan. Gegen 7:00 befanden sich die Schiffe im Quadranten AN9586 bei Tonne 20. Hier musste nochmals gestoppt werden, um das Lecksegel nachzuzurren. Gegen 7:13 erfolgte ein erneuter Flugzeugangriff von etwa 12 Flugzeugen. Der Angriff erfolgte von der Backbordseite. Es waren Flugzeuge vom Typ Bristol Beaufighter, Zerstörer und Torpedoflieger. Gleich beim ersten Überflug erhielt das vor V812 stehende Vorpostenboot 810 zwei Torpedotreffer, wodurch dieses Boot sofort sank. Das Boot wurde durch die Torpedos in drei Teile gerissen. Die Feindmaschinen schossen wieder mit Raketen und Bordwaffen. V812 erhielt viele Treffer und wurde an vielen Stellen in Brand geschossen. Die Nebelanlage wurde getroffen und das Boot stand in Dampf und Qualm. Anschliessend an den ersten Überflügen erfolgten noch

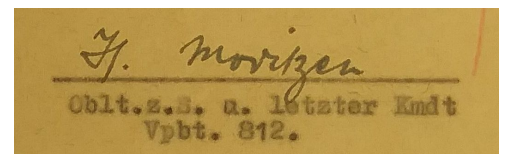
ca. 14 Überflüge, wo von den Feindmaschinen heftig mit Bordwaffen geschossen wurde. An Bord traten an den Waffen viele Ausfälle ein. Es war zuletzt nur noch eine 2cm Waffe auf dem Vorschiff intakt. Die Bedienungsmannschaft dieser Waffe hat zuletzt geschossen, ihr fällt besondere Anerkennung zu für tapferes Verhalten. Von den überfliegenden Maschinen wurden zwei abgeschossen und eine weitere Maschine wurde in Brand geschossen. Der ganze Vorgang des Gefechtes wurde vom Kommandanten des V1105 genau beobachtet, dieser stand etwa 6sm vom Gefechtsort entfernt. Es kann mit Sicherheit angenommen werden, dass die in Brand geschossene Maschine ihren Flughafen nicht mehr erreicht hat. Durch die laufenden Angriffe sind nun viele Ausfälle auf V812 eingetreten, diese sind: zwei Vermisste im Wasser vermutlich ertrunken, 10 Schwerverwundete, darunter der Kommandant, 1. Wachoffizier und sechs Leichtverletzte. V810 hatte folgende Ausfälle: vier Tote, 24 Vermisste, zwei Schwerverwundete und 13 Leichtverwundete. Gegen 8:00 erschienen an der Unfallstelle, wo die beiden abgeschossenen englischen Maschinen ins Wasser stürzten, zwei englische Seenotmaschinen vom Typ Lerwiek. Diese warfen Schlauchboote ab bei den Flugzeugtrümmern zur Rettung der überlebenden Flugzeugbesatzungen. Bis zum Eintreffen dieser Maschinen sind immer noch zwei Flugzeuge geblieben und haben hier gekreist zur Markierung der Unfallstelle. Nach Eintreffen der Seenotmaschinen sind diese zwei dann abgeflogen. Nach Aussetzen der Angriffe kam gegen 8:00 V1105 mit Schlepper Ursus zur Hilfeleistung. Von diesen wurden zunächst die im Wasser treibenden Überlebenden von V810 übernommen und dann die Verwundeten von V812 an Bord genommen. Inzwischen wurde von V812 alles getan, um das Feuer zu löschen. V1105 gab seine Schläuche über und die Brände wurden gelöscht. Der Zustand des V812 war wrackähnlich. Die Bordwand und sämtliche Aufbauten waren von Treffern durchsiebt, auch hatte das Boot erneut viele Unterwassertreffer erhalten. Es wurde dann erneut eine Schleppverbindung zu V1105 hergestellt. Schlepper "Ursus" versuchte, auf Seite zu gehen zum Lenzen. Dieses mißlang jedoch infolge zu grober See. Nachdem die Schleppverbindung mit V1105 wiederhergestellt war, hat sich die an Bord befindliche Restbesatzung von 13 Mann unter Kommando des *Obstrm. Günzel* heldenmutig für die Erhaltung des Bootes eingesetzt.

Es wurde immer wieder versucht, der neu aufflackernden Brände Herr zu werden. Es war jedermann von dem Gedanken beseelt, das Boot unter allen Umständen einzubringen. Das Wasser im Boot stieg jedoch immer mehr, sodass ein Sinken des Bootes unvermeidbar war. Das Boot ist dann gegen 10:07 im Quadranten AN9594 gesunken **auf 53°47,7"N und 007°24O**. Die noch an Bord befindliche Besatzung wurde vom Rettungsboot "Hamburg" übernommen und an Land gebracht. Alle Angaben des vorstehenden Berichtes sind nach Aussagen des verwundeten Kmdt. Ltz. S. d.R. Rormann und des *I.W.o Oblt.z.S. Unger* u. *I.WO Lt. Grünwald* von V810, sowie des zuletzt auf V812 anwesenden *Obersteuermann Günzel* gemacht.

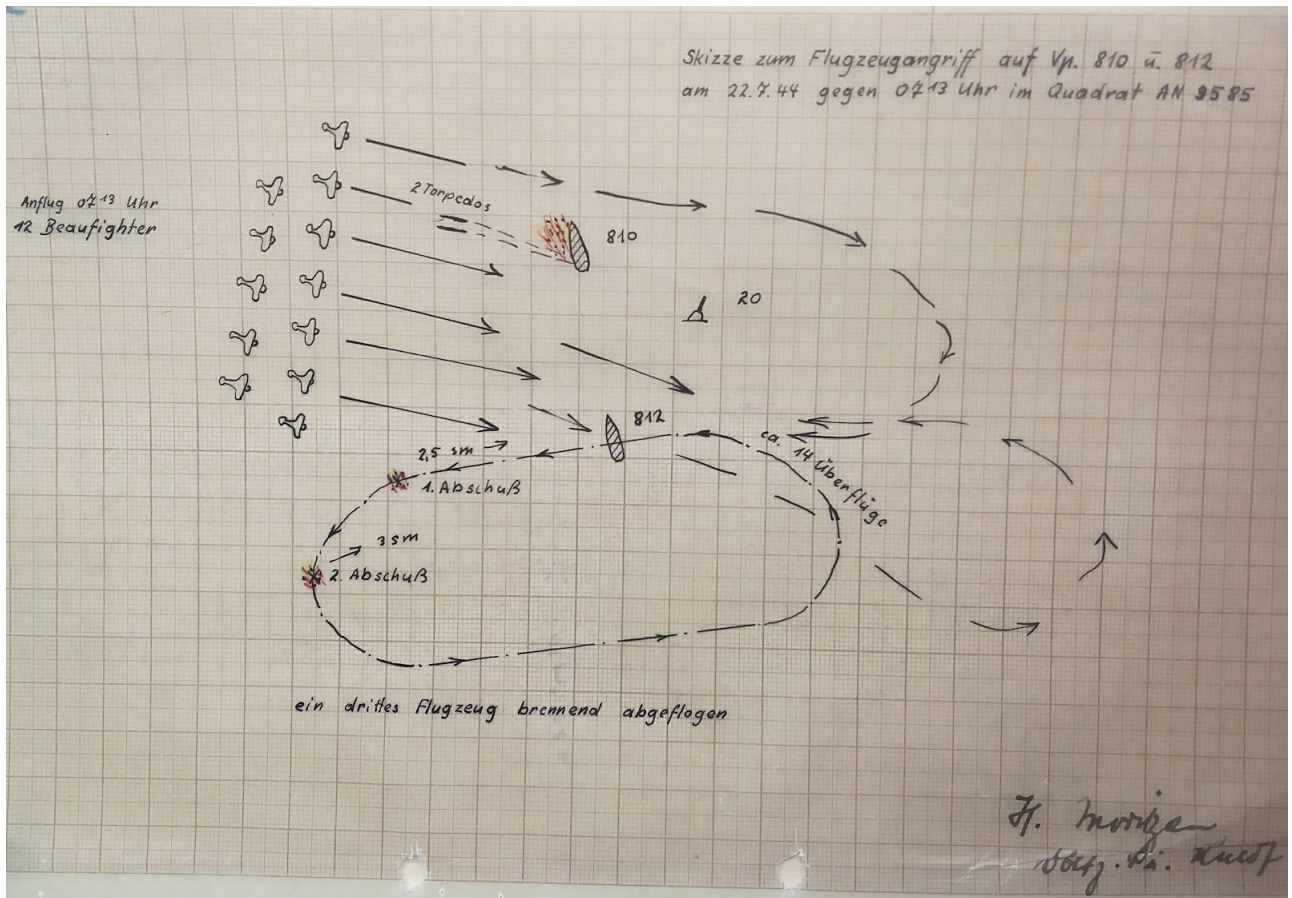
Gezeichnet:

H.Moritzen

Oberleutnant zur See und Letzter Kommandant V812



H. Moritzen
 Oblt.z.S. u. letzter Kmdt
 Vpbt. 812.



Gefechtsskizze des Kommandanten Moritzen - Quelle: Militärarchiv Freiburg RM72/114



<http://www.navalgrid.com/find/square/an9585>

Bericht des Leitenden Maschinisten

21.07.1944 21:25 Uhr

Angriff von etwa 30 Feindflugzeugen. V812 hatte Schäden und Ausfälle an Deck und Treffer in der Wasserlinie Steuerbord Mittschiffs. Gleichfalls erhielt die MES-Anlage (Magnetischer Eigenschutz) zwei Einschüsse, die das Kabel vollkommen auseinanderrissen, so dass die Anlage sofort ausgeschaltet werden musste.

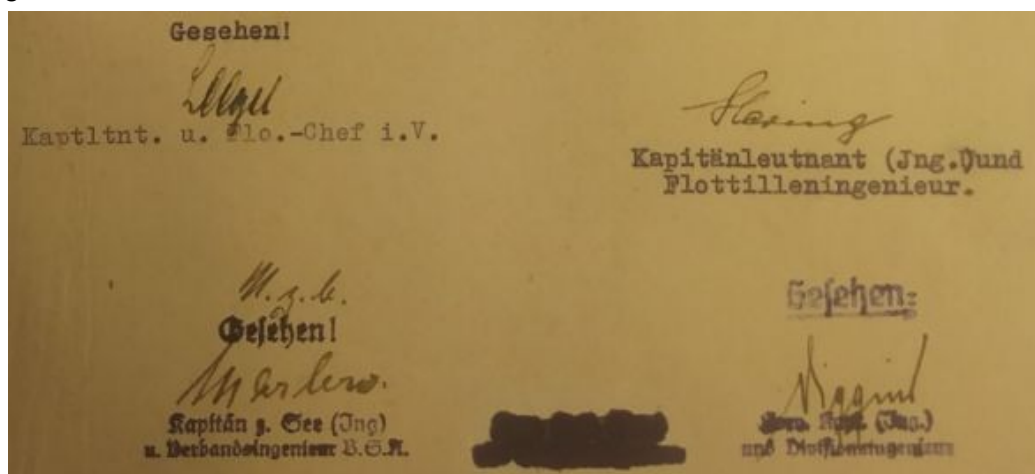
Die Einschußstellen in der Wasserlinie wurden, soweit festgestellt, sofort nach dem Angriff mit Leckpfropfen abgedichtet, alle Räume gepellt und weiter beobachtet. Durch die vorhandenen Lenzmittel konnten Maschinen- und Kesselraum unter schwierigen Verhältnissen soweit lenz gehalten werden, dass die Maschine klar blieb. Durch das Mitreißen von Kohle verstopften gegen 2:40Uhr die Lenzeinrichtungen und fielen aus, so dass mit Eimern und unter Zuhilfenahme der Aschheißvorrichtung alles versucht wurde, ein Steigen des eindringenden Wassers zu verhindern.

22.07.1944 7:15 Uhr

Erneuter Angriff von etwa 12 Feindflugzeugen. Boot 810, das zur Hilfeleistung für V812 abgestellt war und das Boot im Schlepp hatte, erhält beim ersten Überflug zwei Torpedotreffer und wird in drei Teile gerissen. Ein Teil des Maschinenpersonals mit dem leitenden Maschisten gehen mit dem sinkenden Boot unter.

Boot 812 erhält wieder viele Über- und Unterwassertreffer, die einen starken Wassereinbruch, sowie an Deck mehrere Brände verursachen. Unter Anleitung des leitenden Maschinisten Gerdes setzt sich das gesamte Maschinenpersonal unter schwierigsten Verhältnissen für Abdichten der Unterwasserschäden und Löschung der Brände ein. Durch einen Treffer in die Hauptschalttafel der E-Anlage fiel diese aus; es wurde unter Zuhilfenahme der Notbeleuchtung versucht, die auftretenden Störungen zu beheben. Durch den erhöhten Wassereinbruch stieg das Wasser höher, worauf dem Kommandanten sofort Meldung erstattet wurde. Kessel- und Hauptmaschine waren klar. Durch beschädigte Dampfrohrlösungen, weiteres Aufspeisen des Kessels und Ausmachen der Feuer trat eine Druckminderung ein.

Das gesamte Personal hat sich bei allen Arbeiten hervorragend bewährt und bis zum letzten Augenblick versucht, das Schiff zu halten, was aber nicht gelungen ist. Um 10:07 ist das Boot gesunken



Stellungnahme des Flottenführers

Stellungnahme des zur Zeit infolge Verwundung im Universitätskrankenhaus Eppendorf Hamburg befindlichen Flottillenchefs:

Ohne auf die Einzelheiten einzugehen stelle ich fest, dass Kommandant und Besatzung des Vorpostenbootes 812, dass ich zu Anfang des Krieges als Kommandant geführt habe und das mir längere Zeit als Flottenboot gedient hat, im heldenmütigen Kampf und treuester Pflichterfüllung alles getan haben, um ihr in zwei Gefechten schwer getroffenes Boot durch Schlepp von V810 einzubringen. Obwohl das Boot bereits in dem ersten Gefecht völlig zum Wrack geworden war, war dies jedoch trotz der übermenschlichen Anstrengungen nicht mehr möglich. Besonders anzumerken ist das tapfere Verhalten der Bedienung des 2cm Standes. Stand II als letztes Geschütz, während das sonst bereits an allen Ecken brannte und völlig zum Wrack geschossen worden war, bis zum Ausfall des letzten Mannes den Feind abwehrten. Trotz der gewaltigen Übermacht der angreifenden Feindflugzeuge auf das bereits schwer getroffene V812 und das durch das Slepmanöver behinderte V810 konnten zwei Abschüsse erzielt werden, ein Flugzeug geriet in Brand. V810 wurde gleich zu Beginn des Gefechtes von zwei Torpedos getroffen und sank nach kurzer Gegenwehr. Die Kommandanten der Boote V810 und V812, der in dem 2. Gefecht gefallenem *Obltn.z.S. König* mit der ebenfalls im 2. Gefecht schwer verwundete stellvertretende *Kommandant Bormann* sowie ihre Besatzungen verdienen für ihr heldenmutiges Verhalten und treue Pflichterfüllung hohe Anerkennung. Anzuerkennen ist ebenfalls die Leistung des ebenfalls zur Zeit des Gefechte beurlaubten *Kmdt. Moritzen*, dessen Erziehung und Ausbildung der Besatzung von V812 zu ihrem tapferen Verhalten im Gefecht und pflichtgemäßen Arbeiten bei den Bergungsversuchen befähigte.

Gez. Hamburg, den 26.07.1944
Korv.Kpt und Flot. Chef Stahmer

Sten bei dem Bergungsversuch beteiligt.
Hamburg, den 26.7. 44
Korv.Kapt u. Flot. Chef.

Bericht des Flottenchefs über den Angriff auf den Konvoi am 21.7.

Vorpostenboot 808 - (Ehrensberger) - an Bord, den 22.Juli 1944

Bericht über den Verlauf des Fliegergefechts am 21.7.1944 im Quadrat A N 9594

Das Geleit befand sich am 21.07.1944 auf dem Marsch von der Jade nach der Ems. Feuerschiff "F" wurde um 20:30 passiert. Es bestand aus 8 Dampfern.

Gesichert wurde es von:

Steuerbord: V808 (Geleitführer), V1111 (Arztboot), V812, V804

Backbord: V802, U.Jg.1431, V810

Schlußsicherung G.S. Möve, R183, Fl.B.586

Sperrgeleit: M368 (Sperrleitführer), M307 (Arztboot), M323, M329

Fünf Boote der 21.M.S.Fl. waren im Begriff, zur Sicherungsverstärkung sich dem Geleit anzuschließen. Drei Boote standen vor dem Geleit, zwei Boote achtern.

V1105 mit Schlepper "Ursus" standen hinter dem Geleit und waren ebenfalls dabei, sich anzuschließen.

Um 21:23 Uhr wurden im Quadrat A N 9594 in nordwestlicher Richtung in einer Entfernung von etwa 10-12 km die Feindflugzeuge gesichtet. Sie flogen zuerst auf Gegenkurs parallel zum Geleit, ordneten sich zum Angriff, schwenkten im Norden ein und flogen die Steuerbordseite des Geleits in breiter Front an.

Die Maschinen waren in Zerstörer und Torpedoflugzeuge gruppiert. Erstere flogen in etwa 250m Höhe an, dahinter 1000m abgesetzt in etwa 30m Flughöhe die Torpedoflugzeuge.

Den Angriff eröffneten die Zerstörer im Gleitflug auf die Sicherungsfahrzeuge mit heftigem Bordwaffenbeschuß, Raketeneinsatz und Bombenabwurf. Während des Bordwaffenbeschusses setzten die Torpedoflugzeuge zum Angriff an. Trotz gut liegendem eigenen Abwehrfeuers, das einen Teil der Feindmaschinen zum Abdrehen, bzw. ungezieltem Torpedoabwurf zwang, konnte nicht verhindert werden, dass die übrigen Maschinen das Geleit an- und überflogen.

Sieben Flugzeuge wurden abgeschossen, ein Flugzeug berührte das Ballonseil von V802 und stürzte daraufhin ab.

Finnischer Dampfer "Orient" sank sofort nach Torpedotreffer, V1111 wurde in Brand geschossen. Das Feuer verbreitete sich Mittschiffs sehr schnell, sodass die gesamte Brücke in hellen Flammen stand. V812 und M307 erhielten mehrere Unterwassertreffer durch Bordwaffenbeschuss und sanken später. V808, V802, M329 und deutscher Dampfer "Süderau" erhielten Beschädigungen durch Bordwaffenbeschuss über und zum Teil unter der Wasserlinie.

Ganz besonders hervorzuheben ist das Verhalten der Besatzungen, die, - teilweise ungeschützt - den heftigen Bordwaffenbeschuss tapfer durchstanden und unentwegt trotz Ausfälle weiterschossen.

Nach Beendigung des Gefechtes setzte das Geleit den Marsch fort.

Zur Unterstützung von V1111, M307 und zur Rettung Schiffbrüchiger blieben zurück:

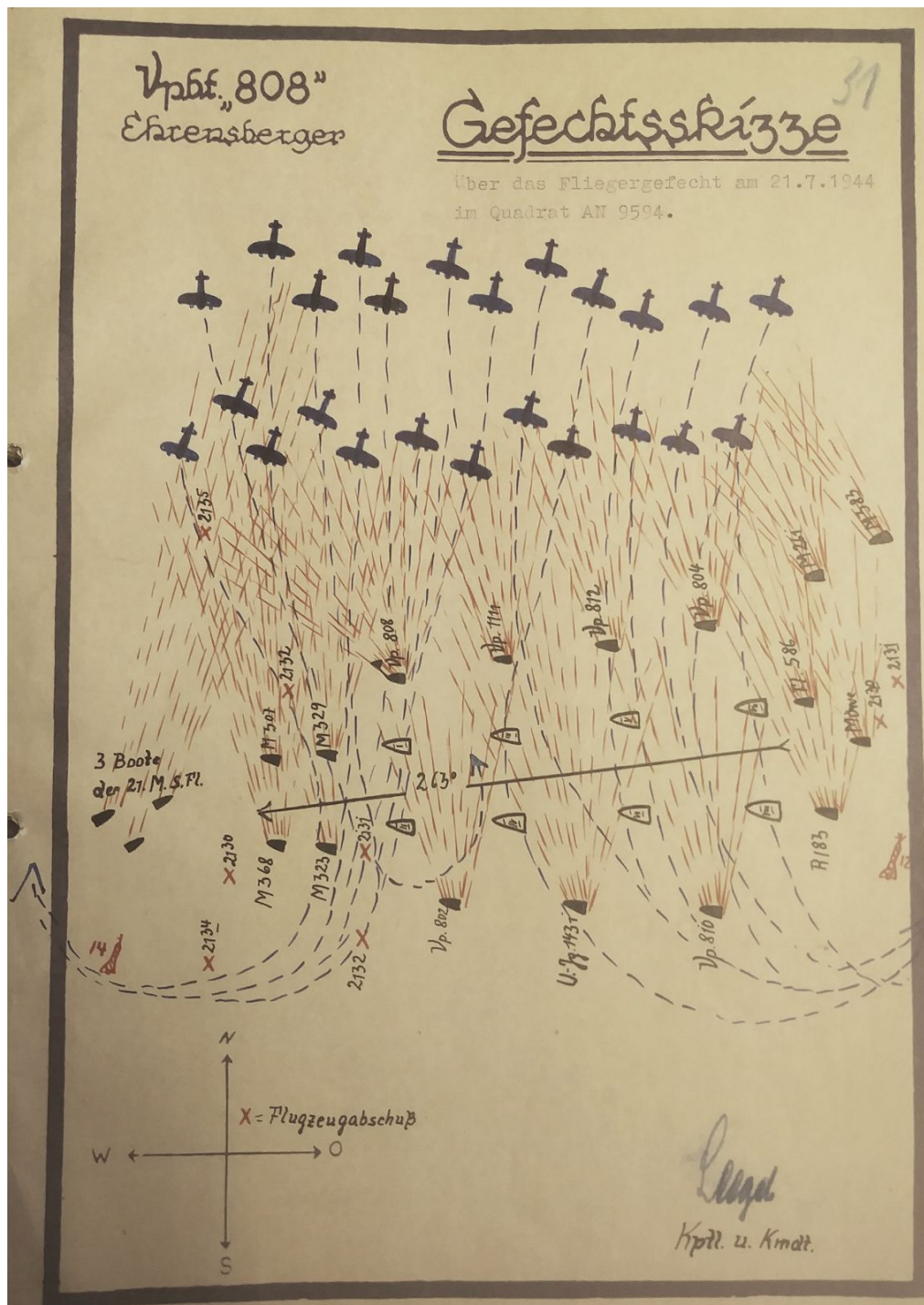
Chef 21.M.S.Fl mit 5 Booten, R183, Fl.B.586, V1105 und Schlepper "Ursus"

Gez: Kaptl.u.Geleitführer Leegel

Quelle: Militärarchiv Freiburg RM72/114



echts setzte Geleit Marsch fort. Zur Un-
und zur Rettung Schiffbrüchiger blieben
t 5 Booten, R 183, Fl.B.586, Vpbt.1105
Kaptl.u.Geleitführer.



Beteiligte Schiffe

Vorpostenboote: V802, V804, V808, V810, V812, V1105, V1111,

Minenesucher: M383, M261, M305, M357, M324, M368, M307, M323, M329

Geleit: G.S. Möwe, R183, U.J.1431, FIB.586

Schlepper: Ursus

Dampfer: D. Orient, D.Bug, D.Ernst Brockelmann, D.Emden, D.Birte, D.Bewerwijk, D.Süderau

Namen in den Berichten

V812: Obermaschinist Gerdes

Obstrm. (Obersteuermann) Günzel

Kommandant (in Vertretung seit 16.7.) Lt.z.S. d.R. Bormann (schwer verwundet)

Kommandant Henry Moritzen (z.Zt. des Angriffs im Urlaub)

V810: Obermaschinist Heimann

Kmdt.Ltz.S. d.R. Rormann

I.W.o Oblt.z.S. Unger

I.WO Lt. Grünwald

Kommandant: Obltn.z.S.Johannes König (Tot)

Menschliche Verluste

am 21.07.1944

V812:

2 Tote

3 Schwerverwundete

8 Leichtverwundete.

war durch Raketenweitstreifer gleich beim ersten Überflug
Es waren 2 Tote, drei Schwerverwundete und 8 Leichtverwundete
Schnurstellen in der Wasserlinie wurden sofort gestrichelt

am 22.07.1944

V810:

4 Tote

24 Vermisste

2 Schwerverwundete

13 Leichtverwundete

Vpbt.810, 2 Torpedotreffer, gesunken
Vpbt.812 zahllose 2 cm-Treffer.
Ausfälle: Vpbt.810: 4 Tote, 24 Vermisste, 2 Schwerverwundete, 13 Lei-
Vpbt.812: 2 Vermisste, 10 Schwerverwundete, 6 Leicht-
verwundete.

V812:

2 Vermisste

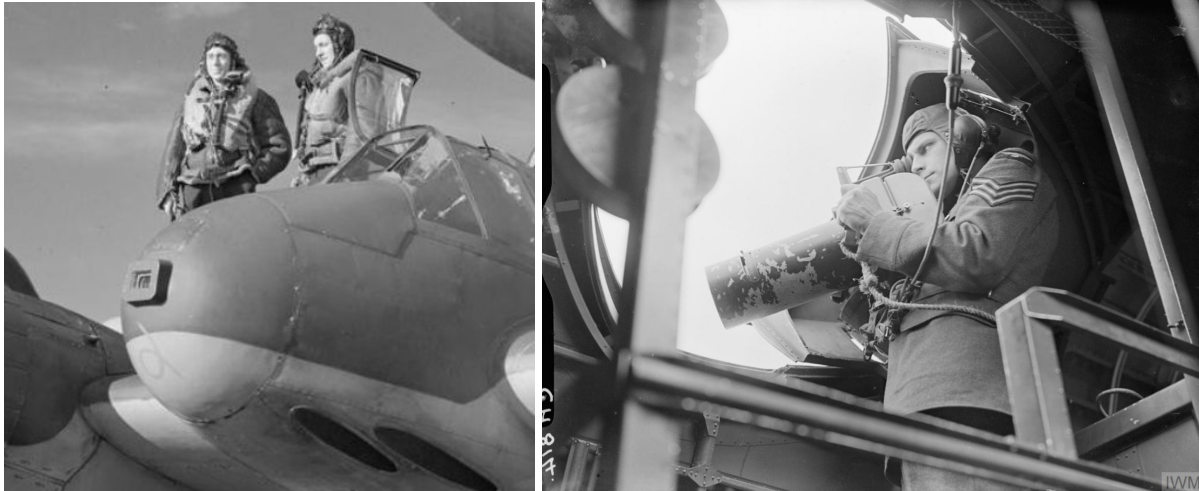
10 Schwerverwundete

6 Leichtverwundete

Insgesamt gab es bei V812 also 4 Tote, 13 Schwerverwundete und 14 Leichtverwundete

Film und Fotos

Die angreifenden Flugzeuge haben oft einen 35mm Film mitlaufen lassen. Die Kameras waren in der Nase des Flugzeugs eingelassen.



<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>

Geleitzug am 21.07.1944

Am 21.7.1944 wird vom Coastal Command *Beaufighter* Wing ein Geleitzug mit 9 Frachtern und 21 Geleitfahrzeugen nördlich von Spiekeroog angegriffen: der finnische Frachter *Orient* (4160 BRT) mit Erzladung und Minensucher *M 307* werden mit Bomben und Bordwaffenfeuer versenkt, Vorpostenboot *V 1111 / Christian Wendig* schwer beschädigt und geht später in der Jade durch Bombentreffer verloren.

Quelle: <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/44-07.htm>



AUSTRALIAN WAR MEMORIAL

SUK12571

<https://www.awm.gov.au/collection/C277137> Originalaufnahme des Geleitzuges

Folgende Originalaufnahme des Geleitzuges stammen vom 455.Squadron.



<https://www.awm.gov.au/collection/C278222>



<https://www.awm.gov.au/collection/C278220>

Die GPS-koordinate stimmt überein. Die Beschriftung ist mit "22.Jul.44" nicht ganz korrekt. Der Angriff fand in der Nacht vom 21. auf den 22. gegen 21:30 statt. Am 22.07.1944 fanden keine Flüge des 455. Squadron statt, wie die folgende Notiz besagt:

OPERATIONS RECORD BOOK			Page
of this form in K.R. and A.C.I., annual, Pt. II., chapter XX., and Book.			No. of pages used for
of (Unit or Formation) <u>No. 455 Squadron, R.A.A.F.</u>			
Date	Time	Summary of Events	
22.7.44.		No operational flying. Local flying only. No R.P. Training carried out to-day. The two new crews, F/Sgt WINTER, F/Sgt DUNKIN, and F/Sgt STEER, F/O ROBERTS, proceeded to Bircham Newton and returned with two new Beaufighter aircraft, WF954 and WF920.	

Bericht des Piloten Philip Brett zum Angriff am 21.07.1944

Dies war mein zweiter operativer Flug. Bei meinem ersten Versuch hatte es mir ein drei Fuß langes Loch in mein Leitwerk geblasen, was mich lehrte, dass Schiffsangriffe tatsächlich gefährlich waren. Dieses Mal trug ich meinen ersten echten Torpedo und mir wurde klar, dass ich jetzt das tun musste, was ich hundert Mal in Trainingsläufen getan hatte. Von mir wurde erwartet, dass ich in einer Höhe von 150 Fuß und einer Geschwindigkeit von 180 Knoten geradeaus und waagrecht flog, bis ich ungefähr eine halbe Meile von einem feindlichen Schiff entfernt war. Kameras zeichneten auf was ich tat, als ich abwarf.

Es machte mich nur nervöser, als uns gesagt wurde, dass der Konvoi aus neun Frachtern bestand, die von nicht weniger als 31 Eskortenschiffen bewacht wurden. Die Angst war in der Konzentration vergessen, die erforderlich war, um in enger Staffelformation sehr tief über die Nordsee zu fliegen. Aber sie setzte sich wieder durch, als die Schiffe auftauchten. Der Konvoi war so groß wie vorhergesagt. Die Anti-Flak-Staffeln 455 (Australier), 489 (Neuseeländer) und 404 (Kanadier) begannen ihren Aufstieg. Unser Anführer, Geschwaderführer Robin Burwell, hielt sich zurück und wollte uns zu den Schiffen bringen, gerade als die Flak-Abwehrflugzeuge ihre Arbeit beendet hatten. Auf seinen Befehl - Attack, Attack - verteilen wir uns wie angewiesen, wählen individuell die größten Ziele aus, die wir finden konnten, und richten unsere leichten Torpedo-Visiere entsprechend aus. Die anderen Staffeln hatten bereits Chaos angerichtet. Überall auf dem Meer und am Himmel war Rauch. Explosionen ereigneten sich über die gesamte Länge des Konvois. Ich kam mir wie ein neuer Junge vor und tat genau das, was mir gesagt worden war. Es war eine Art tropfender Vorhang zwischen mir und meinem Ziel.

Mir ging es nur um Geschwindigkeit und Höhe und die Notwendigkeit zu warten, bis das Schiff groß wurde. Nachdem mein Torpedo abgeworfen war, konnte ich endlich die Gas geben und heftige Ausweichmanöver unternehmen, als ich von meinem Ziel und den umliegenden Eskortschiffen durch die Flak in den sicheren Himmel dahinter aufstieg. Als wir den Ort des Angriffs umrundeten, waren noch überall über dem Konvoi schweres Flak-Feuer zu sehen. Einige der Flugzeuge schienen einen zweiten Anflug zu fliegen. Viele der Schiffe darunter waren von Rauch und Dampf umhüllt und einige loderten - Bill Boorer, mein Navigator, hielt unseren Frachter für einen von ihnen. Wir nahmen Kurs auf unsere Basis Strubby in Lincolnshire und landeten unversehrt im Dunkeln. Bei der Nachbesprechung erzählten alle von den schweren Schäden, die angerichtet worden waren, aber niemand konnte wirklich sicher sein, wer was getan hatte. Am nächsten Tag hörte ich, dass mein Torpedo von meinen Flugzeugkameras und allen anderen Beweisen als Treffer gewertet worden war.

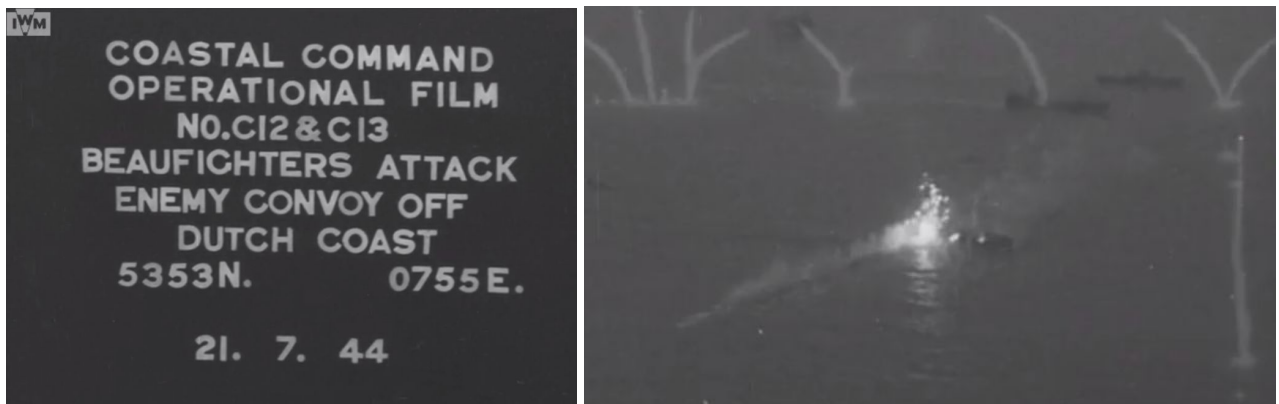
Signed by Air Chief Marshal Sir Neil Wheeler GCB, CBE, DSO, DFC, AFC (deceased), Group Captain A K Gatward DSO, DFC, AE, Group Captain R E Paddy Burns CBE, DFC, Wing Commander David L Cartridge DSO, DFC and Flying Officer Philip Brett DFC.

Quelle: www.gunnsgallery.co.uk/artists/263/329/aviation-art/frank-wootton-strike-wing-attack?r=artists/263/aviation-art

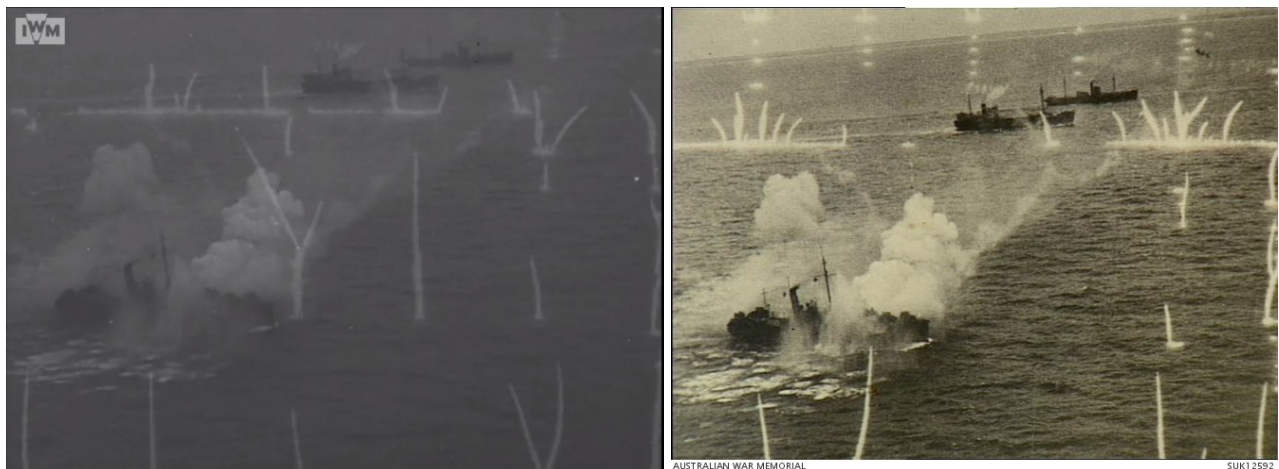
Filmaufnahmen

Im Imperial War Museum UK gibt es einen Film vom Angriff des Geleitzuges am Vortag des Untergangs. Die vertikalen Linien, bei denen es sich fälschlicherweise um Explosionen auf der Meeresoberfläche mit aus dem Meer aufsteigenden Säulen handeln könnte, sind in Wirklichkeit statische elektrische Entladungen, die den Film in der Kamera belichtet haben.

<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060031981> (ab Minute 7:14)



Bei 8:09 wird ein Vorpostenboot schwer getroffen und man sieht eine deutliche Explosion.



Links: Standbild des Videos

Rechts: <https://www.awm.gov.au/collection/C277203>

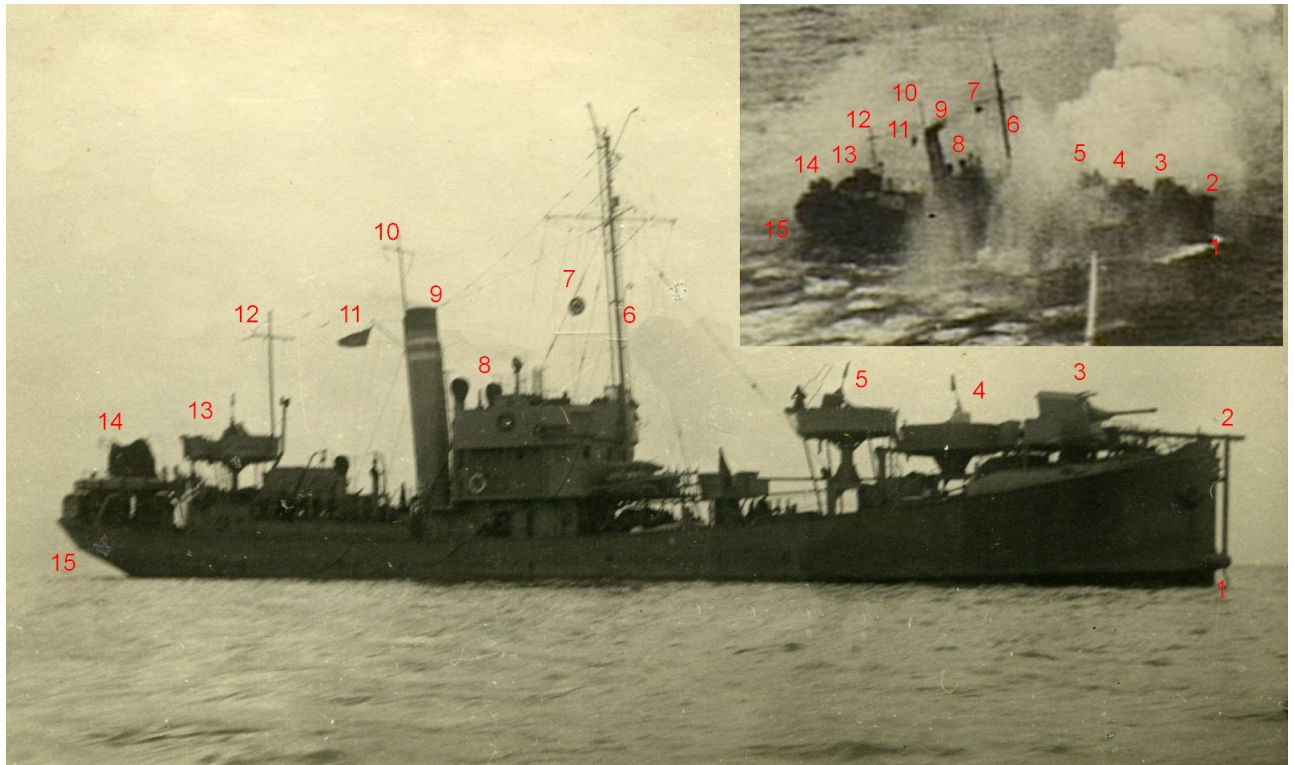
Flugzeuge der Nr. 455 Squadron RAAF (Australien) nahmen an dem Angriff teil - deshalb finden sich die Bilder auch auf der Australischen Webseite.

Tonaufnahme: Interview des Piloten

BBC in England hat eine Tonaufnahme des Kommandanten des Angriffs, in der er den Angriff aus der Sicht der Alliierten beschreibt:

<https://www.youtube.com/watch?v=orzBhZbzcLc>

V812 im Film unter Beschuss



Der Vergleich zeigt, dass im Film das Vorpostenboot angegriffen wird..

1. senkrechter Vordersteven
2. Halterung für Räumotter
3. 8,8cm Kanone
4. Flak
5. Flak
6. Position des Mastes direkt am Aufbau
7. Ball (Antenne?)
8. Lufthutzen
9. Position des Schornsteins
10. Mast
11. Fahne
12. Mast
13. Flak
14. Flak
15. Hintersteven

V812 war also offensichtlich in dem Gefecht beschädigt worden. Das erklärt, weshalb sie am folgenden Tag von V810 geschleppt wurde.

Foto vom Angriff auf V812 am 21.07.1944 mit Sperrballon



<https://www.awm.gov.au/collection/C278221>

Hier ein weiteres Foto vom Beschuss auf V812. Interessant ist hier der Sperrballon im oberen Bildbereich, den das Vorpostenboot steigen lässt.

Sperrballon

Ein Sperrballon ist ein mittelgroßer, mit einem Gas gefüllter Fesselballon an einer Leine. Sperrballone sollten durch ihre Anwesenheit feindlichen Piloten den Anflug auf Bodenziele erschweren oder unmöglich machen, da die angreifenden Flugzeuge durch die Seile der Ballons zum Absturz gebracht werden konnten. Sperrballons zwangen den Piloten, in größerer Höhe zu fliegen, was sich im Fall von Bombern oder von Erdkampfflugzeugen negativ auf deren Treffgenauigkeit auswirkte oder gänzlich verhinderte, dass eine erfolgversprechende Schussposition eingenommen werden konnte. <https://de.wikipedia.org/wiki/Sperrballon>

Das Video vom Angriff zeigt allerdings sehr eindrücklich, dass sich die Kampfpiloten davon nicht beeindrucken lassen haben. Das Squadron schreibt in ihrem Bericht, dass sich ein 30 Yards (10m) langes Stahlkabel um einen Flügel gewickelt hatte.

One aircraft of 1b,489 Sqn brought back
30 yards of steel cable wrapped around the wing, from a rocket fired by one of the ships.

Quelle: siehe unten

Bericht des 455. Squadron (Australische Einheit)

OPERATIONS RECORD BOOK				Page No. <u>39-161</u>
of (Unit or Formation) <u>No. 455 Squadron, R.A.A.F.</u>				No. of pages used for <u>day</u> <u>22</u>
Date	Time	(continued)	Summary of Events	References to Appendices
21.7.44.			The following aircraft and crews undertook an Armed Recon of the Dutch Coast convoy routes in the Heligoland area, in company with aircraft of No. 489 Sqdn. and aircraft of the Strubby Wing:-	
		N/455 - NE207. AUS.402379 S/Ldr C.G. NELSON, DFC.	151833 F/O H.P. SOUTHGATE (Nav)	
		W/455 - NF987. AUS.402880 F/Lt J.M. PILCHER, DFC.	152159 F/Lt S.E. DRINGWATER (Nav)	
		Z/455 - NE343. AUS.415510 F/O C.E. COCK	AUS.415671 F/Sgt LYNNHAM, A.R. (Nav)	
		O/455 - NE326. AUS.420940 F/O L.W. FAIR	152523 F/O H.H. OSBORN (Nav)	
		F/455 - NF958. AUS.408260 F/O D. WHISTAW	152525 F/O J. BELFIELD (Nav)	

(continued)		Summary of Events	
F/455 - NE196.	AUS.401724 F/O C.J. SMITH	AUS.409227 F/O M. JACKSON	(Nav)
H/455 - NF959.	AUS.411750 F/O J.G. COX	AUS.415797 W/O IBBOTSON, A.W.	(Nav)
V/455 - NE774.	AUS.409476 F/O L.A. KEMPSON	152322 F/O R. CURZON	(Nav)
B/455 - NE444.	AUS.409553 F/O F.L. PROCTOR	152420 F/O H.L. JONES	(Nav)
L/455 - NE340.	AUS.9292 W/O McLENNAN, J.A.	AUS.428889 F/Sgt McHUGH, W.A.	(Nav)
T/455 - LZ407.	1338767 F/Sgt BATHFELOR, G.E.	1525240 F/Sgt MORRIS, H.R.	(Nav)
A good take-off was made at 1935 hrs, and after the Strubby Wing had made rendezvous over Langham, course was set for the Patrol area, through good visibility below 1000 feet. In the patrol area, conditions of 10/10ths blue, with slight haze, were encountered. At 2126 hrs, a convoy of some 40 vessels was encountered on the starboard bow, some 15 miles south of Heligoland, and the attack signal was broadcast by N/455, which was leading the formation. At 2130 the convoy was attacked in the face of the heaviest barrage of heavy and light flak and rockets with steel wire attached, that had ever been before experienced by aircraft of these Wings. This barrage considerably diminished as the Flakboats attack developed, and the Torbeaus were able to score hits on four of the M/Vs. This convoy was the largest ever attacked by Coastal Command, and consisted of 9 M/Vs of up to 5000 tons, escorted by some 30 "M" Class minesweepers and TTAs. Two of the M/Vs were lost sinking and two others, hit by torpedoes, were seen to be ablaze. Five of the M/Vs were burning furiously and most of the remaining ships were damaged by cannon fire. W/455 was struck by flak in the port engine, which failed almost immediately, but the pilot returned to base and landed safely on one engine. One aircraft of No. 489 Sqdn also returned and landed on one engine. O/455 sustained damage to the starboard leading edge which cut the aileron control, but the aircraft was successfully landed at base. V/455 and Z/455 both pranged on landing, as both had tyres shot up. None of the crew were injured. All other aircraft landed safely back at base. One aircraft of No. 489 Sqdn brought back 30 yards of steel cable wrapped around the wing, from a rocket fired by one of the ships. Two Warwick aircraft equipped with airborne lifeboats patrolled the return track while the aircraft were returning, but fortunately their services were not required. R.P. Training was also carried out during the day.			

naa.gov.au [seite](http://www.naa.gov.au)

<http://www.naa.gov.au/collection/search/> Suchwort: "455 Squadron unit history" -> [seite 648](#)

Die Versenkung am 22.07.1944

Dieses Bild zeigt den Angriff am 22.07.1944



<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205023325>

Zwei Bristol Beaufighters des Geschwaders Nr. 236 RAF ziehen sich zurück, nachdem sie einen von zwei Vorpostenbooten angegriffen haben, die vom North Coates Strike Wing südwestlich von Helgoland versenkt wurden.

Das Imperial War Museum (England) hat das Datum der Aufnahme bestätigt. Es ist vermutlich ein Standbild eines Films. Der Film selbst konnte (noch?) nicht gefunden werden.

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

3-Inch Raketen



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

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/205210557>

A Bristol Beaufighter TF Mark X of No. 404 Squadron RCAF based at Davidstow Moor, Cornwall, firing a pair of 3-inch rocket projectiles on a range off the Cornish coast.



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

Beaufighter TF Mark X, NT950 MB-T, of No. 236 Squadron RAF based at North Coates, Lincolnshire, banking away from the camera, showing the rocket rails.

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

Armourers attaching 3-inch rocket projectiles fitted with 60-lb warheads to the starboard wing rails of a Bristol Beaufighter TF Mark X of No. 404 Squadron RCAF

Bomben



<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205208687>

Armourers secure 250-lb GP bombs in the bomb-bay of a Lockheed Hudson of No. 224 Squadron RAF

Torpedos

Laut Gröner ist V810 durch Flieger Torpedos versenkt worden.



<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205210365>

<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205218971>

Bristol Beaufighter Mark VIC (ITF) of No 144 Squadron RAF

The Interim Torpedo Fighter, or "Torbeau" as this version was known, is armed with a Mark XII aerial torpedo.

Zusammenfassung

Die Gruppe "Die Gezeitentaucher" ist ein Team von acht Sporttauchern, das Wracks vor den Ostfriesischen Inseln betaucht und untersucht. Sie suchten schon seit Jahren nach dem Wrack des Vorpostenbootes V812, das gegen Ende des 2. Weltkriegs zwischen Ems und Elbe am 22.07.1944 gesunken war. Die V812 war manövrierunfähig und wurde am Tag des Untergangs von einem anderen Vorpostenboot (V810) geschleppt, als beide von Bombern aus der Luft angegriffen und versenkt wurden. Das Wrack des schleppenden Vorpostenbootes war bekannt und wurde bereits betaucht. Durch Recherchen konnten die Gezeitentaucher ermitteln, dass die V812 erst drei Stunden nach der V810 sank. Sie trieb also offensichtlich noch auf der Nordsee, bevor sie bei einem erneuten Angriff versenkt wurde. Ein selbst entwickelter Strömungssensor und die Berechnung der Tiede zum Zeitpunkt des Untergangs brachte die Gezeitentaucher auf die Spur und die Position des Untergangs. Die V812 liegt etwa 6 km nördlich von Baltrum und in 6,6km Entfernung zur V810. Das Wrack wurde in mehreren Tauchgängen ausführlich untersucht, vermessen, gefilmt und skizziert. Anhand von historischen Fotos und Zeichnungen vom Deutschen Schifffahrtsmuseum konnten das Wrack abgeglichen und identifiziert werden. V812 wurde 1930 von der Seebeckwerft in Bremerhaven als Hochseefischdampfer '*Amtsgerichtsrat Pitschke*' gebaut. 1939 wurde das Schiff zu kriegszwecken umgebaut und umbenannt. Es existieren Berichte, Fotos und sogar eine Filmaufnahme, in der gezeigt wird, dass V812 am Vortag ihres Untergangs als Begleitfahrzeug eines Konvois diente und schwer beschädigt wurde. Und es existiert ein Foto des Angriffs der Bomber, der die Versenkung von V810 oder V812 zeigt.

Hier eine 5min Zusammenfassung als Video mit Sprecher: <https://youtu.be/iG85lolrbEc>

Fazit

Die Position des Wracks und die Ergebnisse des Abgleichs zwischen Wrackteilen und historischen Zeichnungen und Fotos lassen den Schluss zu, es sich eindeutig um das Vorpostenboot V812 handelt. Die Position von V812 war bis dato unbekannt. BSH und WSA kannten zwar das Wrack als solches, konnten es aber keinem Schiff zuordnen. Außerdem kann eine Verwechslung mit der in der Nähe liegenden V812 ausgeschlossen werden. Die Unterschiede beider Schiffe wurden herausgearbeitet und beide Wracks diesbezüglich untersucht.

Die im Bericht des letzten Kommandanten Moritzen angegebene Koordinate des Untergangs deckt sich mit unserer Fundstelle und bestätigt die Identifizierung.

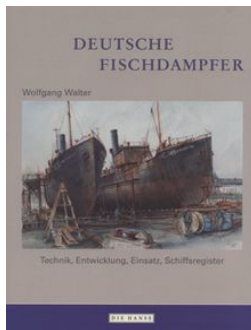
Quellenangaben

Chronik des Seekrieges:

<https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/44-07.htm>

Bücher

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



Digitales Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums

www.digipeer.de : [Konstruktionsplan des Schwesterschiffs Hugo Hohmann](#)

Diese Zeichnung galt als Grundlage der Vergleiche. Zum Teil wurde die Zeichnung im Bericht gespiegelt eingefügt, um besser vergleichen zu können.

Marinequadrate

<http://www.navalgrid.com/find/square/an959>

Video Links:

Zusammenfassung in 5 Minuten mit Sprecher: <https://youtu.be/iG85lolrbEc>

[Zusammenfassung des Tauchgangs vom 18.06.2019](#)

[Tauchgang vom 18.06.2019 Holger Buss](#)

[Tauchgang vom 23.06.2019 Holger Buss](#)

[Tauchgang vom 23.06.2019 Wilfried de Jonge](#)

Angriff des Geleitzuges am 21.07.1944

<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060031976> (ab Minute 7:14)

Allgemeines Video von Vorpostenbooten:

<https://youtu.be/U1biOdj0qLM?t=1002>

Anhang:

Aus Platzgründen ausgelagert:

[AnhangVorpostenbootV812.pdf](#)

- Weitere Dokumente aus dem Militärarchiv
- Dokumente aus dem Schiffsregister (Staatsarchiv Stade)
- Schiffs-Messbrief
- Schiffszertifikat mit Namen der Teilhaber/Kommanditisten
- Dokumente aus dem Nachlass von Henry Moritzen

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. Zusammen mit den Gezeitentauchern untersucht er Schiffswracks vor den Ostfriesischen Inseln.

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