Stabsmtr.
R. Küppers
S.S.S. „Horst Wessel"
Kiel.

Logbuch

für

Stabsmtr. B. Küppers

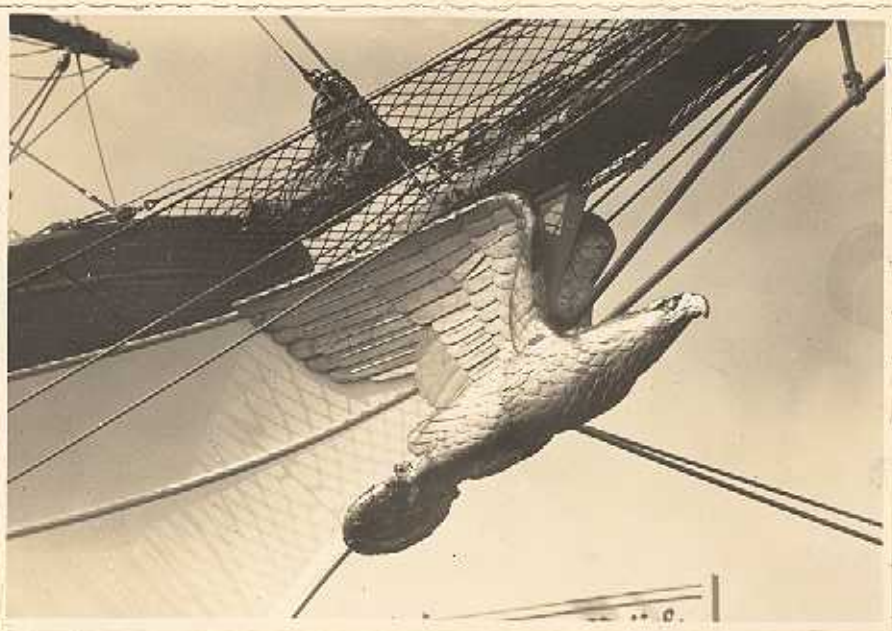
S.S.S. „Horst Wessel" Kiel.

Frühjahrslehrgang 1937

vom 1. 4. – 12. 6. 37.

Wahrer & Campagnie
Kiel
Fleethörn 5. Fernruf 4077/78

S.S.S. „Horst Wessel."



Der Bug des Schiffes.

Gute Fahrt!

Allgemeines über das Logbuch.

Das Tagebuch ist ein dienstliches Buch, ist mit Tinte und in guter lesbarer Schrift zu schreiben und dauernd in gutem Zustand zu halten. Der Inhalt ist tagesweise niederzuschreiben. Datum und Wochentag sind links heran auf den Rand zu schreiben. Absätze und Überschriften sind häufig anzuwenden.
Skizzen und Zeichnungen sind besonders wertvoll und den Text zahlreich beizufügen. Photographien und Ansichtskarten dürfen zur Belebung eingeklebt werden.
Die Flaggen besuchter Länder, sowie die der begegneten Schiffe sind ins Logbuch einzutragen. Kritik in dienstlicher Angelegenheit hat zu unterbleiben.
Die Buchführung soll umfassen:
1. Manöver und alle Arbeiten an Bord.
2. Erlebnisse die von Interesse sind
3. Die Manöver des Schiffes
4. Schilderungen von Seereisen
5. " " und Skizzen von größeren Häfen.
Von den Häfen sind möglichst anzuführen:
1. Beschreibung der Hafeneinfahrt, Betonnung, Lotsenbesen, Ansteuerungsmarken und Befeuerung, Tiefenverhältnisse in der Einfahrt
a) Bester Anker Bzw. Liegeplatz am Kai,
b) Witterungs und Strömverhältnisse,
c) Anlegestelle für Boote, Entfernung vom Ankerplatz,
d) Wie und wo man frisches Wasser erhält,
e) Ortsübliche Bekohlung und Ölübernahme,
f) Ob befestigt, Angabe der Armierung,
g) Oberste Stadt, Militär od. Hafenbehörde
h) Gesundheitliche Verhältnisse

i) Allgemeines über den Hafen, geographischer und polit
Rückblick, Sehenswürdigkeiten, Ausflüge und Vergnügen.
j) Einwohnerzahl, Bedeutung als Handelshafen, Dampfer
Rehr, Haupteinfuhr und Hauptausfuhrartikel,
2. Alle Erlebnisse im privaten Leben, die dienstliches
und allg. Interesse haben. Hierzu gehört besonders:
Beschreibung von Ausflügen und Quartieren, hierbei si
besonders einige Eindrücke wertvoll. Abschreiben von Rei
beschreibungen aus andern Büchern sind zu unterlassen
die Namen aller Vorgesetzter sind von Beginn eines
jeden Kurses auf die erste Seite zu schreiben.

Namen der Vorgesetzten auf „Horst Wessel".

Komdt.	Freg. Kapt.	Thiele
I. O.	Kaptltn.	Gerstung
D. O. I.	" "	Opdenhoff
Z. O.	Ob. Ltn.	Kühn
D. O. II.	" "	Rossow
Z. O	Ltn.	Pinkepank
Adj.	Ob. Ltn.	Mutius
Zahlm.	Kaptltn. V.	Wuttke
Arzt	Ob. Assi. Arzt	Dr. Stutz
Ob. Btsm.		Knetsch
" Steuerm.		Kahle
" Masch.		Mross
Btsm.		Spaeth
"		Jung
"		Stiel

I. Division.

Ob. Mt.	Russow	1. Korporalsch.
" "	Gnauck	2. " "
" "	Barsch	3. " "
" "	Warkentien	4. " "
"	Lange	5. " "
"	Asmussen	6. " "
"	Kamper	7. " "
"	Link	8. " "

II. Division.

Ob. Mt.	Huber	9. Korporalsch.
"	Borsch	10. " "
"	Löhnert	11. " "
"	Pusspack	12. " "
"	Raudzius	13. " "
"	Horn	14. " "
"	Zeplin	15. " "
"	Maeder	16. " "

14. Korporalschaft.

Korporal Btsmt. Horn.

Ob. Gefr.	Engelmann
Ob. Stabs. Mtr.	Kraft
Stabs. Matr.	Gröleke
" "	Schmeil
" "	Radü
" "	Wöllner
" "	Küppers
" "	Russ
" "	Schorling
" "	Rahlf
" "	Kretschner
" "	Krüger
" "	Luko

Mein militärischer Lebenslauf.

Am 1. 1. 1934 trat ich als Rekrut in die Marine ein. Ich wurde als Rekrut in Stralsund auf dem „Dänholm" ausgebildet. Nach einer 1/4 jährigen Ausbildung wurde ich nach M. T. I. kommandiert. Hier erhielt ich eine 1/4 jährige seemännische Ausbildung. Anschließend erhielt ich auf der Sperrschule einen Sperrkursus. Im Oktober 1934 wurde ich dann zur I. R. Flottille kommandiert. Am 1. 1. 35 wurde ich als Obermatrose befördert. Auf der R. Flottille bin ich voll 2 Jahre gefahren. Zwischendurch habe ich auf der Unterseebootsschule einen Hochkursus bestanden. Zum Halsentr. wurden ich am 1. 1. 36. befördert. Am 1. Oktober 1936 wurde ich als Unteroffizieranwärter zur I. M. L. A. in Fr. art kommandiert. Nach meinem 1/2 jährigen Lehrgang kam ich alsdann zwecks seemännischer Ausbildung auf das Segelschulschiff „Horst Wessel" wo ich mich jetzt befinde.

Kiel

Donnerstag 1. 4. 37.

Abkommandierung von der I. M. L. A zum Segelschulschiff „Horst Wessel".
Nachdem ich meinen Lehrgang in Fr.'ort beendet hatte, fuhr ich anschließend in Urlaub. Nach Ablauf meiner Urlaubszeit mußte ich mich in Fr.'ort zurück melden. Andern morgens mußte ich denn meinen Seesack packen, und wurde mit noch mehreren Kameraden mit dem Wetterboot, welches Butter und eine Bakaß im Schlepp hatte, zur Blücherbrücke gebracht. Nachdem wir uns als Neukommandierte an Bord gemeldet hatten, waren wir so mit unserm neuen Kommando bekannt.

Kiel

vom Freitag den 2. 4. 37. – 11. 4. 37.

Freitag begann der Tag mit Arbeitsdienst. Das Schiff war gerade aus der Werft gekommen, und es war ein gründliches Reinschiff notwendig.
Sonnabends ging der Dienst bis 16⁰⁰ h. An dem Tage machte ich zum ersten mal die Bekanntschaft mit dem Gebetbuch (Sandstein). Es wurde geschruppt und gescheuert, ebenfalls mußten an verschiedenen Stellen die Farbe erneuert werden. Nach dem Dienst hatten wir dann auf unserm neuen Kommando den ersten Landurlaub. Der bis zum Wecken war. Sonntag war dann unsere erste Woche, wo ich als Signalgast der Woche aufziehen mußte. Die folgende Woche wurde wieder ausgefüllt von Arbeitsdienst. Zwischendurch fand eine kurze Musterung durch den I. O. und Kommandanten statt, welche auf den Zweck der Ausbildung auf einem Segelschulschiff hinwiesen. Nachdem Sonntag der letzte Schmutz verschwunden war, war das Schiff wieder in dem Zustande, wie es sich für ein Segelschulschiff gehört. Nun konnte der Ausbildungsdienst an uns herantreten. Wir waren gespannt der Dinge, die da kommen werden.

Kiel
Montag 12.4.37.

Nachdem das Reinschiff um 09⁰⁰h beendet war, war Klarmachen zum Ausbildungsdienst. Den ganzen Vormittag war Segelexerzieren. Wir wurden zuerst auf unsere Segelstation verteilt, womit wir bald vertraut waren. Ich wurde als Toppsgast abgeteilt. Es war für uns alle zuerst ein komisches Gefühl in einer ganz annehmbaren Höhe, nur auf den Fußpferden stehend unsere zugeteilte Arbeit zu verrichten. Nachmittags war wieder derselbe Dienst angesetzt. Abends bei „Klar bei Hängematten" war jeder froh, in seinen „Korb" kriechen zu können.

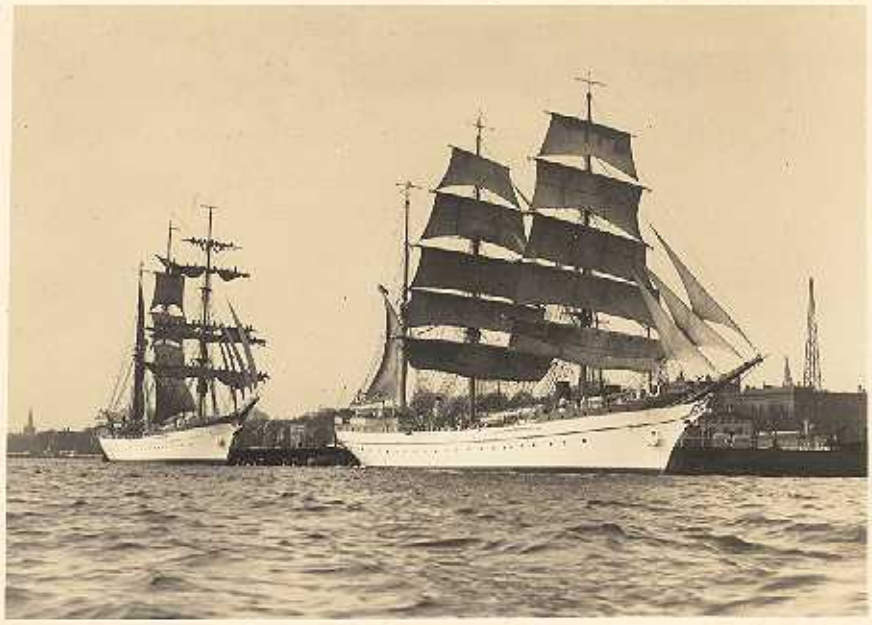
Kiel
Dienstag 13.4.37.

Vormittags war wieder Segelexerzieren wie Montag. Nachmittags war dann zum ersten mal Segelexerzieren mit einer Wache, vorher waren alle zwei Wachen daran beteiligt. Auch hierbei bekam jeder wieder seine besondere Station zugewiesen. Es kamen hierbei mitunter die größten Versager vor, weil wir noch nicht alle Tampen geläufig kannten. Von 16³⁰h – 17⁰⁰h hatten wir Singen zur Vorbereitung einer Radioaufnahme durch den Hamburger Sender

Kiel
Mittwoch 14.4.37.

Bevor „Antreten zum Dienst" war, fand eine kurze Musterung statt, bei dem sich der Wohnraumdienst, Kanalisationsdienst und Waschraumdienst und der jeweilige neue Dienst zu melden haben. Ferner können andere Gesuche und Meldungen vorgebracht werden. Anschließend war Divisionsdienst. Als erstes Thema hatten wir „Fieren und Heißen" eines Rettungsbootes" und „Logs". Auch hatten wir zwischendurch einige Minuten „Tampenkunde". Nachmittags ab 13³⁰h war Segelexerzieren beider Wachen unter Kommando des I. O. Anschließend ab 15²⁰ war Unterricht über Führung des Logbuches und

anschließend Zeugdienst. So ging auch dieser Tag, an welchem wir unser Wissen bereichert hatten, dem Ende zu.



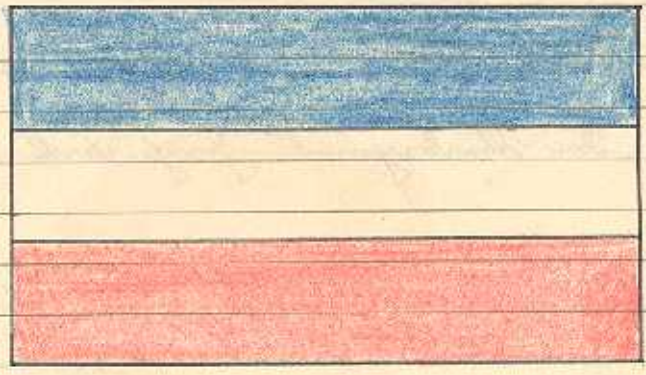
„Horst Wessel" beim Segelexperzieren.

Im Vordergrund „Gorch Fock".

Liegeplatz: Kiel, Blücherbrücke.

Kiel und Kieler-Bucht
Donnerst. 15.4.37.

Punkt 0^{15} legte „Horst Wessel" von der Blücherbrücke ab. Es wurden die Leinen zu unserer ersten Fahrt losgeworfen. Wir steuerten der Kieler Bucht zu. Das was wir gelernt hatten, sollten wir jetzt in See zur Anwendung bringen. Es war etwas trübes Wetter mit zeitweise Windstille. Kurz hinter Fr. ort setzten wir die Segel. Es wurden in der Nähe des „Kieler-Feuerschiffes Halse- und Wendemanöver gefahren. Auch wurde das Manöver „Boje über Bord" öfters ausgeführt, damit jede Korporalschaft mal ins Boot kam. Zu dieser Zeit fanden auch Schießübungen in der Kieler Bucht statt. Ferner passierte uns ein S-Boot in brausender Fahrt. Gegen 18^{15} legten wir wieder an der Blücherbrücke an. Unterwegs begegnete uns ein holländischer-Frachtdampfer. Abends um 20^{00} h hatten wir Nachtsegelexerzieren bei regnerischem Wetter. Um 21^{15} h war auch das zu Ende und es war anschließend „Klar bei Hängematten" ein erlösendes Wort.



Die „holländische Flagge"

Kiel

Freitag 16. 4. 37.

Nach dem üblichen Reinschiff war um 08^{30}h Seeklar. Wir fuhren heraus zum Kompensieren, nachdem die Leute von der Werft bei uns an Bord waren. Es wurde um 11^{30}h wieder festgemacht. Während der Fahrt hatten wir Unterricht über Halse und Wendemanöver bei unserm D.O. Es wurde uns theoretisch die verschiedenen Manöver klar gemacht. Ferner hatten wir noch eine kurze Zeit Unterricht beim Korporal über Logs und Lote, ferner Kompaßkunde. Nachmittags ab 13^{30}h war Reinschiff. Anschließend war die Schallaufnahme von unseren Liedern, die am 20. 4. zu des Führers Geburtstag über den Hamburger Sender gesendet werden.

Kiel

Sonnabend 17. 4. 37.

Von 07^{00} – 08^{00}h war Lenken, Utensilienkästen und Segeltuchschuhe schruppen, danach bis 11^{45}h Reinschiff. Nachmittags 1 Stunde Decke aufklaren, 1 Stunde Logbuchschreiben und 1 Stunde Zeugdienst und Selbstreinigung.

Kiel

Sonntag 18.4.37. Um 07⁰⁰h war wecken. Dienst war nach Sonntagsdienstplan und zwar von 08³⁰ - 10⁰⁰h Reinschiff, danach „Klar Deck.

Kiel-Kieler-Bucht.

Montag 19.4.37. Es war 07³⁰h als die Leinen an Land losgeworfen wurden. Gleichzeitig legte auch „Horch-Fock ab. Vorher waren die Segel gesetzt worden und wir legten mit wenig Wind ab. Das übliche Reinschiff viel aus, da wir Filmreporter an Bord hatten, die das Leben auf einem Schulschiff zu Filmen bringen, zu Ehren unseres Oberbefehlshabers der Wehrmacht. Wir fuhren unter vollen Segeln bis Laböe. Unterwegs übten wir das Paradieren in den Wanten, und ebenfalls das „Hurra" ausbringen mit Mützen schwenken, wobei einige Mützen Außerbords gingen. Zum Gelächter der Besatzung. Kurz hinter Laböe wurde das Segel exerzieren, mit „Horch-Fock zusammen, gefilmt. Zum Schluß wurde dann paradiert und drei Hurras auf den Führer ausgebracht. Ein Schlepper der uns begleitete hatte ebenfalls Filmreporter an Bord, die unser Exerzieren zu Bild brachten. Auch wurden einige Aufnahmen an Bord gemacht. Gegen 11³⁰h legte der Schlepper bei uns an, um die Filmreporter an Bord zu nehmen, da sie ihre Arbeit erledigt hatten. Um 11⁴⁵ war dann „Laken und Lanken". Es war 12³⁰h als wir dann auf Wache ziehen mußten. Um 14⁰⁰h war wieder Dienstbeginn. Das versäumte Reinschiff wurde von 14⁰⁰h - 15⁰⁰h nachgeholt. Danach wurden „Boje über Bord" Manöver ausgeführt, bei welcher wir die Bootsmannschaft stellten. 16⁰⁰h hatten wir dann eine Pause von 15 Minuten. Ebenfalls war unsere Wache zu Ende, die jetzt von der Steuerbord-Wache übernommen wurde. Nach der Pause war Divisionsdienst. Wir hatten Unterricht beim Korporal über

Logs und Lote, ferner Tangentkunde, bei welcher ich zu „Blatt" kam, und die erste „Flunder" zeichnen mußte. 17⁰⁰ h wurden die Segel geborgen und anschließend „Klar Deck". Vorher mußte der Großtopp nochmal aufentern, da unser O.O. meinte, das könnte noch schneller gehen wie sonst. 17⁰⁰ wurde geankert. Wir hatten 18 m Wassertiefe, 80 m Kette wurde gesteckt. Die Ankerpeilung war Schönberg-Lake 221° - Steuland-Licht. 173° 1928 wurden die Ankerlaternen gesetzt. In einer Entfernung von 1000 m lag auch „Gorch-Fock vor Anker. So war dann auch der „Blaue Montag" zu Ende.

Kieler-Bucht
Dienstag 20. 4. 37.

Der Dienstag begann mit Reinschiff von 07³⁰ h - 10⁰⁰ h. Da unser Kommandant heute zum Kapitän z. S. befördert wurde, traten wir während dem Reinschiff auf der Hütte an Steuerbordseite zusammen und brachten ihm zu seiner Beförderung ein Ständchen, wofür er sich hernach beim I. O. bedankte. Aus Anlaß zum Geburtstag unseres Führers war anschließend Klar machen zur Musterung, Anzug Blau, Jacke, weiße Mütze. Um 10⁴⁵ h war Antreten. Nachdem der I. O. dem Kommandanten die Besatzung zur Stelle gemeldet hatte, schritt dieser die Front ab. Danach wurden drei Mann von unserer Besatzung zum nächsthöheren Dienstgrad befördert. Ferner bedankte der Kommandant sich für die Glückwünsche und den Gesang des morgens aus Anlaß zu seiner Beförderung. Es rückten danach die Divisionen in den vorderen Wohnräumen, in welchem Bänke und Stühle aufgestellt worden waren, ferner ein Podium von wo aus der Kommandant die Ansprache, aus Anlaß des Geburtstages unseres Führers, hielt. Die Ansprache wurde eingeleitet mit dem Lieblingsmarsch unseres Führers, dem Badenweiler-Marsch. Darauf sangen wir die 1. und 3. Strophe des Liedes „Flieg, deutsche Fahne, flieg". Danach hielt der

Kommandant seine Ansprache. Er wies uns u. a. auf die Bedeutung des heutigen Tages hin, der uns einen so großen Führer schenkte, hinter welchem das ganze deutsche Volk geschlossen steht, wie hinter keinem Führer der vergangenen Geschichte zuvor. Er legte uns die edlen Tugenden unseres Führers vor Augen, welche sich auf Gottvertrauen und großer Vaterlandsliebe aufbauten. Ihm die Treue halten und in seinem Geiste an dem Aufbau des deutschen Volkes mithelfen, das soll unsere größte Pflicht sein. Er schloß seine mitreißende Ansprache mit drei Sieg-Heils auf unseren Führer. Anschließend sangen wir das Deutschland und Horst-Wessel Lied. So begingen wir den Geburtstag unseres Führers. Nachmittags war dienstfrei. Abends um 19 15 h war es unter Deck ganz still und alle hatten sich um den Radioapparat versammelt. Es wurden nämlich unsere Lieder die wir am vergangenen Donnerstag gesungen hatten, im Hamburger-Sender wiedergegeben. Alle lauschten gespannt und wir waren mit unseren Liedern zufrieden. Es wurden die Lieder: „Ankereinrichtung", „Wir lieben die Stürme", „Blau ist das Meer" und „der Nöselecker" gesungen.

Kieler - Bucht.

Mittwoch, 21. IV. 37.

Des Morgens um 09 15 h wurden die Anker gelichtet. Es wehte eine frische Brise. Sofort wurden die Segel gesetzt. Während dem Reinschiff machte die 14. Korporalsch. 45 Minuten Bootsdienst. Um 09 30 h wurde gewendet. Darauf hin wurden uns Toppweise die Manöver erklärt. Anschließend war Korporalschaftsweise Tampenkunde und Unterricht über Logs und Lote. Wir passierten um 10 30 h ein Versuchsboot der Fliegerei-Holtenau, welches vor Anker lag. Um 11 15 wurde wieder gewendet. St. B. II. hatte Wache bis 12 30 h. 14 00 h empfingen wir Ölzeug, welches wir sofort zeichneten. 14 55 wurde wieder gewendet, dabei brach die Groß-Obermars-Raa an Backbordseite. Es wurden sofort alle Segel geborgen. Nachdem die Raa beigefangen worden war, wurde der Motor angestellt und Kurs Kiel genommen. So nahm unsere Seefahrt ein jähes Ende, und anstatt Flensburg am Sonnabend anzulaufen mußten wir jetzt unsere Tage in Kiel verbringen, bis der Schaden behoben ist. Wir hatten von 18 00 - 20 00 h Wache. Während dieser Zeit mußten wir den Ladebaum klar machen zum aussetzen der Motorpinaß. 18 20 h passierten wir Kiel-Feuerschiff. Gegen 20 00 h machten wir dann wieder an der Blücherbrücke fest.

Die gebrochene Raa.

Kiel

Donnerst. 22. 4. 37.

Durch den Reichsschiff vom Flugplatz Holtenau und Flensburg mußten wir den Reichskriegsminister und Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Generaladmiral Raeder und Admiral der Marinestation der Ostsee Admiral Albrecht, sowie Generalfeldmarschall von Blomberg, Generalleutnant Jander, Kommandant der Befestigungen in Kiel, Konteradmiral Mewis, Oberst Krueger, Kommandeur des Fliegerhorstes Holtenau, weitere Offiziere der Kriegsmarine und der Luftwaffe und Vertreter der Lufthansa eingefunden.

Kiel, 23. April. Heute morgen traf der ungarische Kriegsminister, General der Infanterie Röder, mit mehreren hohen ungarischen Offizieren, in einem Sonderflugzeug aus Berlin kommend, zu einem Besuch der Kriegsmarinestadt Kiel auf dem Landflughafen Holtenau ein. Der Reichskriegsminister Generalfeldmarschall v. Blomberg begleitete den Gast.

Auf dem Flugplatz war eine Kompanie des Fliegerhorstes Holtenau unter Führung Hauptmanns Rausch und das Stabsmusikkorps des Fliegerhorstes angetreten. Zur Begrüßung hatten sich der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Generaladmiral Raeder, der Kommandierende Admiral der Marinestation der Ostsee, Admiral Albrecht, der Kommandierende General und Befehlshaber im Luftkreis VI (See), General der Flieger Jander, der Kommandant der Befestigungen in Kiel, Konteradmiral Mewis, der Kommandeur des Fliegerhorstes Holtenau, Oberst Krueger, und weitere Offiziere der Kriegsmarine und der Luftwaffe und Vertreter der Lufthansa eingefunden.

Kurz nach 10.30 Uhr kam das Flugzeug in südöstlicher Richtung in Sicht. Wenige Augenblicke später setzte es auf und rollte bis vor das Flughafengebäude. Als erster stieg der Reichskriegsminister, Generalfeldmarschall von Blomberg, aus, dann der ungarische Kriegsminister General Röder und die Herren seines Gefolges. Unter den Klängen des Präsentiermarsches schritten die Gäste die Front der mit präsentiertem Gewehr stehenden Ehrenkompanie ab. Zu Autos fuhren die Gäste sodann zum Hafen.

An der Brücke beim Fliegerhorst Kiel-Holtenau hatte die Stationsjacht der Marine „Nixe" festgemacht und erwartete die Gäste. Um 10.50 Uhr kamen die Wagen vorgefahren, und ihnen entstiegen der ungarische Kriegsminister, General Röder, der Reichskriegsminister, Generalfeldmarschall von Blomberg, der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Generaladmiral Dr. h. c. Raeder, der Kommandierende Admiral der Marinestation der Ostsee, Admiral Albrecht, der Kommandierende General und Befehlshaber im Luftkreis VI, General der Flieger Jander, und Konteradmiral Mewis, ferner eine Reihe hoher ungarischer Offiziere, unter ihnen Major Howardt und Major von Elberfeld, der zum persönlichen Dienst beim ungarischen Kriegsminister attachiert ist.

Der deutsche und der ungarische Kriegsminister verabschiedeten sich freundschaftlich vom General der Flieger Jander. Auf der „Nixe" schrillte Pfeifsignal „Seite", die Ehrenwache hatte Aufstellung genommen, und dann betraten die Herren das Schiff. Nach wenigen Augenblicken hatte die „Nixe" von der Brücke gelöst und fuhr „Grille".

Die Gäste werden im Laufe ihres Kieler Aufenthalts den Kreuzer „Nürnberg", ein Unterseeboot ein Schnellboot besichtigen, am Nachmittag [illegible] den der ungarische Kriegsminister und seine Begleitung von Holtenau wieder nach Berlin zurückreisen.

Aus Anlaß der Anwesenheit des Kriegsministers von Ungarn und des Reichskriegsministers haben die Reichsdienstgebäude Flaggenschmuck angelegt.

Kiel

Freitag 23. 4. 37.

Wir hatten abwechselnd wie Donnerstag wieder Unterricht, dann wurde uns die Schule geschlossen und das Schiff der Inspektion der Torpedoboote, die 11 Uhr 45 die 2. Division Torpedoboote im Hafen, 1930 vom „Luchs" und Tirpitz, Hafenschutzschiff war das übliche Salutschießen auf die Schiffe für Donnerstag. Um 2 Uhr mußte ich Schule in Kiel. Nachmittags im Heimabend. Abends wurde uns der Abschied der Inspektion der Torpedoboote und wurde einen Bunten Abend auf der Tirpitz, Hafenschutzschiff.

Kiel
Sonnabend 24. 4. 37.

Ab 07⁰⁰ Uhr war alle Wochen Backen und Bäcke, sowie Segeltuchschuhe schrubben. Um 08⁰⁰ h fing das übliche Reinschiff an, welches bis 11³⁰ h ging. Nachmittags war bis 16⁰⁰ h Logbuchschreiben, Zeugdienst und Selbstreinigung. Unsere Woche hat bis Sonntag früh 08⁰⁰ h Hafenwache, wobei ich als Signalgast aufziehen muß. So verging auch diese Woche unserer Ausbildung

Wochenend.

Kiel
Sonntag 25. 4. 37.

Um 07⁰⁰ h war Wecken. Nachdem von 08³⁰ - 10⁰⁰ h Reinschiff war, war anschließend Dienstfrei.

„Horst Wessel" und „Gorch-Fock" mit vollen Segeln in der Kieler-Bucht.

Kiel

Montag 26. 4. 37.

Morgens nach dem Reinschiff war Korporalschaftsweise Unterricht. Gegen 10⁰⁰ h wurde wieder die Rah von der Werft gebracht und anschließend befestigt. Nachmittags um 12³⁰ h war abdrehen Seeklar. 14⁰⁰ h waren wir bei Kiel-Feuerschiff. Bis hierhin war der Schiffsmotor in Tätigkeit. Bei Regenwetter wurden die Segel gesetzt. Nachdem die Wache aufgezogen war, hatten wir Korporalschaftsunterricht. Um 17²⁰ h war Kar deck. 20⁰⁰ h zog die B.B. Wache auf. Um 20⁵⁰ erscholl das Kommando „Alle Segel fest". Es wurde um 20⁵⁸ h geankert. Kjels-Nor 351° Fehmarn-Belt-Feuersch. 57° Flügge-Leucht. 99°. Mit dem St. B. Anker wurde geankert. Wir hatten 13 m Wasser und 80 m Kette wurde gesteckt. Ich zog um 22⁰⁰ h auf Wache als Posten Bock. Um 24⁰⁰ h wurde ich, nachdem ich meinen Posten übergeben hatte, abgelöst. Ich war froh, als ich in meinem „Korb" lag.

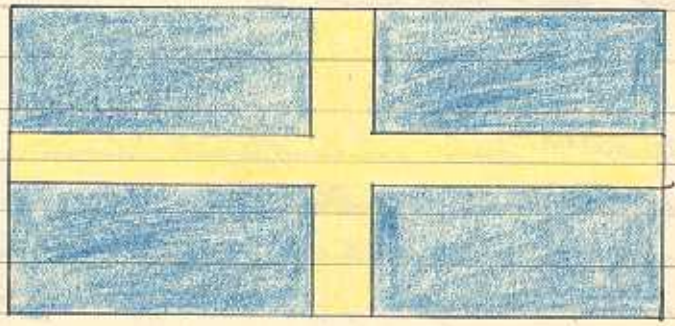
Anker auf!

Westliche Ostsee.

Dienst. 27. 4. 37.

0415 war Seeklar befohlen. Vorher wurde schon alles Seeklar gemacht, es ist dazu nötig daß die Bullaugen dicht gemacht werden, der Anker klar zum Hiven ist usw. Es war dem Anker auf wobei sofort die Segel gesetzt wurden. Es war den ganzen Tag eine Windflaute und wir machten deshalb nur wenig Fahrt. Bis 11³⁰ h war für alle Wachen Segelexerzieren. Nach dem Essen um 12³⁰ h zogen wir auf Wache. Ab 14⁰⁰ h war nur Segelexerz. für die B.B. Wache. Es wurden viele Halse und Wendemanöver ausgeführt. Ein Kommrad der mit mir Toppgast war, wurde von einem Block mit herunter gezogen er wäre bald abgestürzt, aber es hat noch mal gut gegangen. Immer eine Hand für sich, und eine fürs Schiff. Unterwegs begegneten wir einen schwedischen Dampfer. Bei der Abendrande machte uns der I. O. die Mitteilung, daß am 1. Mai ein Sportfest in See an Bord

stattfinden soll. Er gab uns einige Wettbewerbe bekannt u. a. Klettern, Stoppziehen, Entern, Tauziehen, Singen, Boxen und Pullen. Ein sehr reichhaltiges Programm. Nach der Musterung war dann singen und anschließend für die Steuerbor wache klar zum Ankermanöver. 20 m Wasser, 80 m Kette. Ankerpeilung: Kjels-Sar rw. 4° Fehmarn-Belt-Feuersch 104 Um 22^{15h} war dann klar bei Hängematten. Geankert wurde um 20^{15h}.



Die schwedische Handelsflagge.

Westliche-Ostsee
Mittw. 28. 4. 37.

Es war für diesen Tag zuerst für 09^{15h} Seeklar befohlen da aber Flaute war, blieben wir vor Anker liegen. Es war den ganzen wunderbares Wetter, es war der schönste den wir bisher gehabt hatten. Ab 09^{15} war für beide Wachen Segeexerzieren, wobei wir zum ersten mal das Segelreefen übten. Um 11^{45} war Mittagspause. Um 13^{15} war „Pfeifen und Funken aus, alle Decke fegen". Beim Antreten zum Dienst teilte uns der I. O. mit das am heutigen Nachmittag schon einige Wettkämpfe stattfinden sollten, da wir sonst die Wettkämpfe an einem Tag nicht erledigen konnten. Es war zuerst Reesmäßiges Fieren und Heißen sowie Pullen im Kutter, je Wachhälftenweise. Dann

war Tauziehen, es wurden von jeder Wachhälfte 20 Mann gestellt. Als Sieger gingen die B.B. 2. und die St.B. 1. Wache hervor. Die Entscheidung ist am 1. Mai. 16^{05} war dann Vorübung zum Versmäßigen Segelexerzieren was auch am 1. Mai stattfinden soll. Um 16^{30} war alsdann klar Deck. Nach dem Kaffee konnten Kutter ausgesetzt werden zum Pullen, ebenfalls wurde die Paddelboote klar gemacht. Die See war spiegelglatt. Mit diesem Tag konnte wohl ein jeder zufrieden sein. Auch empfing wir an diesem Tag unser Gehalt für den ganzen Monat, als auch ein Ereigniß.

Westliche - Ostsee
Donnerstag 29. 4. 87.

Um 07^{30} h war versmäßiges Fieren und Pullen um das Schiff als Wettkampf geltend, wobei die B.B. Wache den Rees gewann mit 6 Mint u. 4 Sek. Es war wieder herrliches Frühlingswetter, kein Wind regte sich. Ab 08^{15} - 09^{00} h war Reinschiff. Danach war Toppreise Segel reefen. Um 10^{30} h - 11^{00} h war als Wettkampf versmäßiges 25 m Ankerkette lichten. Erster wurde die Steuerbordwache. Wir hatten 4 Min. 37 Sek. gebracht. 11^{05} sind wir Anker auf gegangen und haben alle Segel gesetzt. Um 12^{40} haben wir wieder geankert weil uns der Wind sind gütig gesinnt war. Die B.B. Wache hatte nachmittags Unterricht.

Westliche - Ostsee
Freitag 30. 4. 87.

Vormittags hatten wir bis 11^{00} h Unterricht. Ab 11^{00} h fand dann unter Leitung des I. O. der große Kampf zwischen Vortopp und Großtopp statt im Segel setzten und bergen. Der Großtopp ging als weit überlegener Sieger hervor, wir hatten den Sieg also auf unserer Seite. Nachmittags war dann um 13^{30} Seeklar. Wir setzten die Segel und nahmen Kurs nach Rügen. Es war etwas Wind aufgekommen und wir machten durchschnittlich eine Fahrt von 5 - 6 sm. Wir fuhren die

ganze Nacht durch bei schönem Wetter. Unsere Wache war von 20⁰⁰h – 24⁰⁰h. Zwischendurch übten wir das Festmachen der Oberbramsegel, was für uns als Wettkampf in Frage kam. Auch sangen wir traurige und heitere Seemannsweisen, und ich kann sagen, daß ich eine solche schöne Wache als Andenken an meine Segelschulschiffszeit nicht so leicht vergessen werde. Als wir um 24⁰⁰h abgelöst wurden, war es schon merklich kühler geworden, und waren froh in unsere Hängematte Kriechen zu können.

In See
Sonnabend 1. 5. 37.

Der 1. Mai!

Der Mai ist gekommen. Um 06³⁰h war wenden, wir waren kurz vor Arkona. Bis 09³⁰h war Reinschiff, dann wurde kurz vor Arkona um 09⁴⁵h geankert. Es begann jetzt ein ereignisvoller Tag. Wurden doch auch heute die Wettkämpfe ausgeführt, welche wir alle mit großem Interesse entgegen sahen. Nach dem ersten wurde sich klar gemacht zur Kommandantenmusterung. 10¹⁵h war Antreten und der I. O. meldete dem Kommandanten die Besatzung zu Stelle. Nachdem er die Front abgeschritten hatte, hielt er eine Ansprache. Er wies in seiner Rede auf den 1. Mai als nationaler Feiertag hin. Vor etlichen Jahren stand noch der 1. Mai unter dem Motto „Proletarier aller Länder vereinigt euch". Er legte uns in ausführlichen Worten den Wahnsinn dieser Worte auseinander. Heute wäre alles anders und dieses hätten wir nur unserem Führer zu verdanken. Der erste Mai ist ein Freudentag für das ganze schaffende deutsche Volk geworden, und wir als Soldaten schützen dieses Volk nach außen hin, daß es in friedlicher Arbeit sein Werk vollbringe. Wir fühlen uns deshalb mit allen schaffenden deutschen Menschen verbunden und das bekräftigen wir da-

durch, daß wir ausrufen unser deutsches Vaterland und unseren Führer Sieg-Heil. Um 11⁰⁰h war Backen und Banken. Ab 12⁰⁰ hörten wir an Deck die Rede des Führers, welcher wir alle gespannt lauschten. Danach sangen wir das Deutschland und Horst-Wessel Lied. Anschließend begann dann unser großzügig aufgezogenes Sportfest. In allen Ecken war etwas los. Da wurde gerungen, geboxt, geentert, gesungen, ein seemännischer Dreikampf ausgeführt u. a. Es war ein sehr entrissanter Tag, der uns noch lange ins Gedächtnis zurückbleiben wird. Auch war die Entscheidung im Tauziehen, welche unsere Wache gewann. Gegen 17⁰⁰h war fand dann die Preisverteilung durch den Kommandanten statt. Es gab sehr schöne Preise u. a. schöne Bücher, Bilder, Zigarren und für die Atletten gab es sogar fabelhafte eßbare Sachen. Der Kommandant gab seine Freude darüber Ausdruck, daß gute Leistungen gezeigt wurden, und er, sowie unsere Vorgesetzten sich sehr darüber freuten. Somit fand das Sportfest sein Ende. Danach war Backen u. Banken und alle stauten tüchtig; denn wir hatten alle einen bausigen Kohldampf bekommen, Außerdem erhielten wir jeder eine Flasche Bier, als Anerkennung. So verlief unser 1. Wei in See vor Anker, bei herrlichem Frühlingswetter.

Wochenend.

Vertrauert ist die Winterszeit,
Frisch auf mein Herz frisch auf!

Vor Rügen
Samstag 2.5.37.

Um 0700 h war wecken anschließend wurde sich rasch an Deck gewaschen und angezogen, um 0730 h war Seeklar angesetzt. Es wurden dann um 0730 h auch die Segel gesetzt und Anker auf gegangen. Leer wurde achtern ein Anker ausgefahren, damit der Lug schneller seine Richtung (Kurs) einnehmen konnte. Windstärke war 2-3. Es war wieder wunderbares Wetter nur etwas kühl. Wie rasch sich das Wetter verändern kann zeigte sich, indem dichter Nebel aufkam und wir alle Schotten sowie Panzerblenden schließen mußten. Auf der Brücke wurde die Tutulare als Nebelsignal für Segelschiffe betätigt. Unser Kurs war zur Nubbenkammer gerichtet. Nach dem Ankerlichten war Frühstück und ab 0915 h - 1030 h Reinschiff. Gegen 1115 h hatten wir bei dichtem Nebel unser Ziel erreicht. Land konnte man allerdings nicht sehen, trotzdem das die Entfernung nur gering war. Nachdem wir geankert hatten und die Segel geborgen waren, war Selbstreinigung und Freizeit. Gegen 1400 h klarte das Wetter sich auf und immer mehr kam die Seilküste von Rügen zum Vorschein. Es wurden sämtliche Kutter ausgesetzt sowie die Motorjolle, welche uns an Land bringen sollte. Die B.B. Wache machte sich zuerst klar, Anzug war Blau, Seestiefel. Gegen 1500 h legten wir an der Brücke an Land, mit unseren Kutter an. Und dann ging es hoch ins „Gebirge". Die Kletterei war fast genau dasselbe wie an Bord das Entern. Oben auf dem Königsstuhl angekommen, sahen wir uns die Jugend mal an. Unser Schiff kam uns von oben klein und nichtig vor. Es war hier wunderbar auf diesem Kreidefelsen. Auch wollten wir zum Hertha-See, aber leider war die Zeit zu knapp. Nachdem wir mit einem Glas Bier unseren Durst gestillt hatten war es auch wieder Zeit zum „Niederentern", da unser Boot um 1630 h ablegte. Nachdem wir wieder an Bord waren, stieg die St. B. Wache in die Kutter um die-

selbe Tour zu machen. Abends bei der Runde wurde dann wieder gesungen, was ja allabendlich stattfindet. So verlief unser Sonntag.

Saßnitz.

Vor Rügen
Montag 3. 5. 34.

07³⁰ h war Anker auf. Es wurden die Segel gesetzt. Wir mußten während dieses Manövers aus Spill. Gleichzeitig wurde auch wieder der Hackanker ausgebracht. Nachdem die Anker gelichtet waren nahmen wir Kurs Saßnitz. Wir hatten nur wenig Wind und kamen infolgedessen schlecht von der Stelle. Gegen 12⁰⁰ h kam ein Boot in Sicht, welches mehr bei uns längsseit kam. Dem Boot entstieg der Sonnenortälseste von Saßnitz um sich unser Schiff mal zu besehen. Um 14³⁰ h hatten wir den Saßnitzer-Hafen erreicht. Auf der Pier hatten sich schon etliche Leute, sowie die Truppe der S.A. Sportschule und ein „Festmahlkommando" von der E.M. Schule eingefunden. Nachdem wir an der Pier festge-

macht hatten war ein kurzes Reinschiff. Danach war das Schiff freigegeben worden für Besucher. Unser Handballmannschaft hatte um 16⁰⁰h ein Spiel gegen die E.M. Schule, welches wir mit 13 - 4 gewannen. Wir machten uns klar, bis auf die Wache, um die E.M. Schule zu besichtigen, oder vielmehr das Schloß. Wir bestaunten die wunderbaren Räume und alle die Sachen die es sonst noch zu sehen sah. Hier traf ich meinen Rekrutenkorporal den ich schon 3½ Jahre nicht gesehen hatte. Nachdem wir über unsere Vergangenheit und manches mehr geplaudert hatten, verabschiedete ich mich um wieder an Bord zu gehen und meinen Hunger zu stillen. Danach ging ich dann an Land, besah mir Saßnitz mal, und danach blieben wir dann in einer Wirtschaft hatten, bis unsere Urlaubszeit abgelaufen war und wir an Bord mußten.

Saßnitz
Dienstag 4.5.87.

Um 06⁰⁰h war Wecken. Nach dem Reinschiff, welches bis 0845 ging, war Wäscheuntausch. Jeder kam mit seiner Hängematte an Deck um seine alte Wäsche auszuzurren, und sie wieder mit reiner Wäsche zu versehen. Ab 0945h, nach der Musterung, war dann Korporalschaftsunterricht. 10³⁰ war Seeklar. Ich zog als Posten „Räderschüler" auf. Wir kamen gut von der Pier frei. Wir mußten uns ganz drehen, weshalb wir auch den Anker zum verwarpen ausbrachten und den Motor benutzten. Nachdem wir aus dem Hafen waren nahmen wir Kurs zum Sund. Von 14⁰⁰h - 15 war beim Korporal Unterricht. Thema Kompaß. Ab 16⁰⁰h hatten wir beim Lt. Pinkepank Unterricht. Thema Seestraßenordnung, Lichterführung u. Ausweisregeln. Der Unterricht ging bis 17⁰⁰h. Danach war ein Bojenmanöver, anschließend klar Deck. Wir hatten von 20⁰⁰h - 24⁰⁰ Wache. Wir hatten

zuletzt ziemlich Flaute. Kurz vor der Ablösung war Kopenhagen in Sicht. Die Segel wurden von der folgenden Wache gebergen, und gingen nun per Motor durch den Sund. Wie wir durch die Flintrinne (im Sund) waren, wurden die Segel wieder gesetzt. Wir hatten an diesem Tag auch wieder herrliches Wetter.

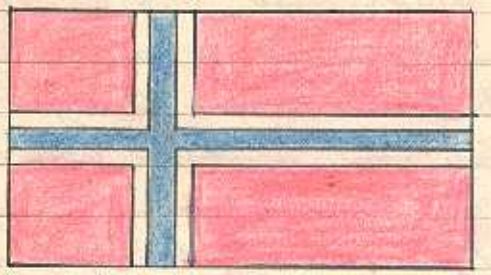
In See

Mittwoch 5.5.37. 06^{30} h war Wecken. Sofort nach dem Reinschiff war für beide Divisionen Bojenmanöver, anschl. Musterung. Wir hatten danach bis 11^{30} h Navigationsunterricht beim Div. Offz. Ab 12^{30} h – 16^{00} h hatten wir Wache. Während der Wache haben wir Arbeitsdienst machen müssen. Von 16^{00} h – 17^{20} h war für beide Wachen Zeugdienst. Zwischendurch wurde noch ein Bojenmanöver ausgeführt.

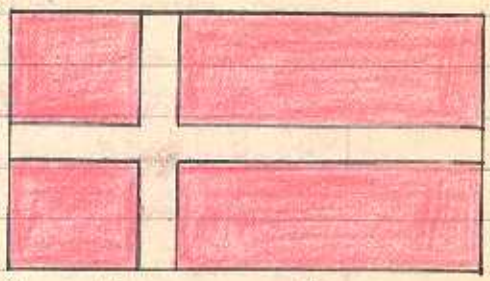
In See

Donnerst. 6.5.37. Von 24^{00} h – 04^{00} h hatten wir die Mittelwache. Gegen 03^{00} h trat ein Flaute ein, sodaß wir nur noch 3 sm Fahrt liefen. 06^{30} h war Wecken. Um 08^{00} h wurde geankert. Von Ferne sahen wir das Segelschiff der Handelsmarine welches sich vor Anker befand. Wir ankerten darum auch nur in einigen 100 m Entfernung von der „Deutschland". Kurz nach 08^{00} h legte ein Boot von der „Deutschland" bei uns an, in welchem sich der Kommandant befand, um unserem Kommandanten einen Besuch abzustatten. Von 08^{30} h – 09^{30} h war Reinschiff, anschl. alle Mann sich umziehen, Anzug Sonntagsanzug. Es wurde jetzt ein regelrechter Bootsverkehr von beiden Schiffen eingelegt, und uns die Gelegenheit gegeben, uns mal die „Deutschland" zu besehen. Ebenfalls fuhren die Besatzungsangehörigen der „Deutschland" zu uns herüber. Die Offiziere beider Schiffe erstatteten sich gegenseitig Besuche. Die Deutschland ist ein Dreimast Vollschiff der Handelsmarine, es wurde 1927 in Dienst gestellt. Nach der Besichtigung um 11^{50} h war Backen und Banken. Um 14^{00} h war Seeklar angesetzt, wir waren alle erstaunt; denn alle hatten damit gerechnet, daß wir heute vor Anker liegen bleiben würden. Es wurden dann auch die Segel gesetzt und Anker auf gegangen. Die „Deutschland" entschwand bald darauf unseren Augen. Wir hatten eine gute Reise, und die See war ziemlich bewegt. 16^{00} h hatten wir Wagen-

Feuerschiff Quarab. Wir hatten Wache von 16⁰⁰h – 18²⁰h. Wir passierten unterwegs einen großen norwegischen Tankdampfer, welcher ganz in weißer Farbe gehalten war und sauber aussah. 15⁴⁵h passierte uns ein dänischer Dampfer. Abends nach der Sonde war siegen und um 20¹⁵h klar bei Hängematten. So verlebten wir den Sonntag „Christi Himmelfahrt" in See.



Die norwegische Flagge.



Die dänische Flagge.

Schulschiff Deutschland

In See
Freitag 7. 5. 37.

Morgens hatten wir von 04⁰⁰ – 08⁰⁰h Wache. Wir hatten Windstärke 5–6. Gegen 05³⁰h kam die Küste Norwegens in Sicht. Es bot sich unseren Augen ein wunderbares Bild. Die Steilküste mit den Bergen und Gipfeln, welche teilweise von Schnee bedeckt waren, konnten wir nur bewundern, sowas hatten viele von uns noch nicht gesehen. Um 09³⁰h nach dem Reinschiff fand eine Musterung durch den Kommandanten statt. Er machte uns eine traurige Mitteilung. Das Luftschiff „Hindenburg" ist in Amerika bei der Landung von einer Explosion heimgesucht worden. Viele Todesopfer sind zu beklagen. Er führte u. a. aus, daß das ein schwerer Schlag für die Luftschiffahrt und für das ganze deutsche Volk ist. Aber das soll uns nicht entmutigen, nimmt doch die deutsche Luftschiffahrt eine bedeutende Stelle in der Welt ein, und jede andere Nation wird uns seine Teilnahme nicht entsagen. Seine Rede machte einen tiefen Eindruck auf uns. Dann ertönte das Kommando „Stillgestanden, Front zur Flagge". Die Flagge wurde auf Halbstock gesetzt. Danach war Ausbildungsdienst. Um 11²⁰h war ein Bojenmanöver und anschließend klar Deck. Nachmittags war von 14⁰⁰ – 17⁰⁰h Reinschiff. Abends hatten wir Wache von 18²⁰ – 20⁰⁰h. Wir hatten die Nacht durch Freiwache und wir waren froh, endlich mal eine Nacht durchschlafen zu können.

In See

Sonnabend 8.5.37. 06^{30} h war Wecken. Von 08^{30} h – 11^{30} h war Reinschiff. Wir, die B.B. Wache hatten Wache von 08^{00} h – 12^{30} h. Zwischendurch machten wir Reinschiff auf der Back. Das Wetter war sehr schlecht, es war wenig Wind und starker Nebel. Ebenfalls herrschte eine starke Kälte. Wir haben uns deshalb alle in dicker winterlicher Kleidung geworfen. 11^{45} h war Backen und Banken. Nachmittags von 14^{00} h – 16^{30} h war Zeugdienst und Logbuchschreiben. Abends zogen wir wieder von 20^{00} h – 24^{00} h auf Wache. Gegen neun Uhr haben wir die Obersegel festgemacht. Es war wieder dichter Nebel, fortwährend von Minute zu Minute ertönte als Nebelsignal die Tokulare. Froh waren wir, als wir abgelöst wurden, und unseren Korb aufzusuchen konnten.

Wochenend!

In See

Sonntag 9.5.37. Laut Sonntagsroutine war um 07^{00} h wecken. Nach dem Frühstück war von 08^{30} h – 10^{20} Reinschiff. Um 10^{10} h war ein Bojenmanöver. 10^{30} h war Musterung, Anzug reines Arbeitszeug. Danach war korporalschaftsweise Untersuchung beim Schiffsarzt. Anschließend klar Deck. Ab 12^{30} h – 16^{00} h schob wir wieder Wache. Das Wetter hatte sich noch nicht gebessert, nur der Nebel war nicht mehr so dick wie zuvor. Gegen Abend war der Nebel vollkommen verschwunden.

In See
Montag den 10.5.

Von 24^{00}h – 04^{00}h hatten wir Wache. Gegen 04^{00}h sah ich in meinem Leben zum ersten mal einen Walfisch. Er war bis auf 20 m an uns herangekommen, wo er einige Male auftauchte und dann verschwand. Wir hatten ruhiges Wetter und wir liefen eine Fahrt von 2 sm. Während der Wache kam verschiedene Male „Klar bei Obersegelsfall". Auch wurden die Segel öfters gereift. Für uns, die „Mittelwächter", war um 07^{00}h Wecken. Morgens vor dem Rinnschiff war ein Bojenmanöver. Ab 09^{30}h war beim Korporal Unterricht, ferner lernten wir Knoten und Spleiße. Nachdem war Toppereise Segelexerzieren mit Reefen. 11^{30}h Klar deck. Nachmittags hatten wir ½ Stunde Unterricht beim Arzt über Geschlechtskrankheiten und ihre Verhütung. Von 14^{45} – 16^{00}h hatten wir beim Divisionsleutnant Wiederholung über Seestraßenordnung. Beim Korporal hatten wir dann anschließend von 16^{00} – 17^{30}h Unterricht über Nutzknoten. Gegen 17^{00}h kam ein schwedischer Fischdampfer auf uns zu gefahren, sicher um Fische an uns zu verkaufen. Da wir uns aber nicht mit ihnen verständigen konnten, fuhr er davon unter dreimaligen Tippen der Flagge. Abends sahen wir nochmals einen Blauwal.

In See,
Dienstag 11.5.37.

Von 04^{00}h – 08^{00}h hatten wir Wache. Ich hatte Posten Ausdruck. Es war wieder mal herrliches Wetter. Morgens fand sozusagen eine kurze Vorbesichtigung statt, wobei der I O und der Kommandant zugegen waren. Unsere Korporalschaft kam mit dem Thema „Fieren und Heißen eines Rettungsbootes" dran. Kurz vor Ausscheiden mit Dienst war noch ein Bojenmanöver. Unser Kurs der bisher nach den „Shetland-

insele' gerichtet war, änderten wir jetzt mit Hauptkurs Wolde, Norwegen. Nachmittags hatten wir Unterricht über den Kompaß, ferner machten wir Knoten. Von 16.30 h - 17.20 waren Bojenmanöver. Anschließend war klar Deck. Wache hatten wir von 18.20 - 20.00 h. Abends nach dem Singen war klar bei Hängematten. Da die B.B. II Wache aber leider mit ihrem Wohnraum bei der Sonde aufgefallen war, mußten wir noch von 20.00 - 21.15 h den Wohnraum schrubben.

In See
Mittw. 12.5.37.

Wache hatten wir von 08.00 - 12.30 h. Die halbe Wache machte Arbeitsdienst, Hw. Konservierungsarbeiten. Nach dem Mittagessen um 13.00 h passierte uns ein Walfänger. Er hatte reiche Beute gemacht. An beiden Seiten hatte er außerbords einen schweren Koloß von Blauwal hängen. Die Besatzung und wir winkten uns gute Fahrt zu. Die Nationalität des Dampfers war nicht erkennbar, da er keine Flagge führte. Von 14.00 - 15.45 h hatten wir Knoten und Spleißen. Ab 16.00 - 17.20 war Zeugdienst. Um 20.00 h zogen wir auf Wache. Das Wetter war wunderbar. Gegen abend beiste es etwas auf und wir machten 6 sm Fahrt. Gegen 23.00 h hatten wir schon Windstärke 6 und liefen 13 sm. Wir machten die Großoberbram, Vorobenbram, Jager sowie Besanstagsegel und Toppsegel fest. Unser Schiff hatte 14° Krängung, und beim Festmachen der Oberbram hatte man doch ein anderes Gefühl wie sonst, zumal auch der Wind das Segelfestmachen erschwerte. Wir konnten uns jetzt schon einen kleinen Begriff machen, wie das bei einer höheren Windstärke aussehen würde. Um 23.00 h führten wir ein Halsmanöver aus. Von der Nacht merkte man

fast nichts; denn es war die ganze Nacht fast taghell.

In See,
Donnerst. 13.5.37. Nach dem Reinschiff ab 10⁰⁰ h war eine Schiffsbesichtigung durch den Kommandanten, der sich von der Sauberkeit und dem Zustand des Schiffes überzeugen wollte. Den Rest des Morgens füllte der Kapitalschaftsunterricht aus, auch wurde noch ein Bojenmanöver ausgeführt. Ab 12³⁰ - 16⁰⁰ h hatte ich Matrose der Wache. Kurz vor klar Deck erscholl wieder der Ruf „Boje über Bord". Abends begegneten wir einem deutschen Erzdampfer, der uns durch die eigenartige Bauart auffiel. Mit Bewunderung sahen wir den Sonnenuntergang, die als glühender Koloß und in verschiedenen Eigenarten untergehende Sonne war etwas fabelhaftes.

In See,
Freitag 14.5.37. Von 24⁰⁰ h - 04⁰⁰ h zogen wir auf Wache. Wir mußten Kreuzen, und führten daher öfters Wendemanöver aus, wozu 2 Wachen herangeholt wurden. Es war lausig Kalt. Gegen morgen liefen wir dann Geiranger-Fjord ein. Reinschiff ging bis 10⁰⁰ h. Anschließend war Unterricht. Nach dem Backen und Banken war dann Freizeit bis 15⁴⁵ h. Es war herrliches Wetter, aber alles übertraf die Landschaft mit einem Wort gesagt, war es unbeschreiblich schön. Die hohen Berge unten mit grün bewachsen und oben noch mit einer Schneeschicht bedeckt war ein wunderschöner Anblick. Vereinzelte Häuser, mitunter auch kleine Dörfer schräg am Bergabhang wechselten in bunter Reihenfolge. Ungefähr am Ende des Fjords lag das Städtchen Narok,

Hier drehten wir und nahmen wieder auslaufenden
Kurs ein. Ferner sahen wir dort die 6 Wasserfälle auch
die 6 Schwestern genannt, diese boten uns einen wunder-
vollen Anblick, wie sie in allen Regenbogenfarben vom
hohen Gipfel herunterstürzten. Kurz bevor wir drehten wurde
der Kutter ausgesetzt. Im Kutter befand sich der Marine-
maler Bock, der dann aus Ferne unser Schiff in
der Fjorde skizzierte, und er hat auch sehr viele Bilder
hergestellt. Auf der Rückfahrt wurde dann das versäumte
Reinschiff bis $18^{00\,h}$ nachgeholt. Auf unseren Reinschiff-
stationen bot sich aber öfters die Gelegenheit, die Schönheit
der Natur aufzunehmen. Am Ausgang des Fjords wurde
dann geankert, und um $04^{00\,h}$ war wieder „Ankerauf".
Wir hatten gerade Wache und mußten den Anker auf-
kurbeln. Ferner mußten wir die Fallreeps, die Kutter,
sowie Backspiere und Motorjolle klar zum Ausbringen.

Molde, Fjord
Sonnabend, 15. 5. 37.

Um 07^{00} wurde unsere Wache abgelöst. Nach dem Frühstück
war Lasten und Kutter Schönen anschließend Reinschiff
bis $08^{45\,h}$. Darauf war Umziehen, Anzug Arbeitszeug, Ver-
[illegible], Umziehen. Gegen $09^{00\,h}$ waren wir vor Molde, ein
herrlich gelegenes Städtchen. Für beide Wachen war Klar
zum Ankern. Unsere Korporalschaft hatte Kuttermann-
schaft, ~~wir~~ wir mußten deshalb im Kutter und dann
dann an die Backspiere bringen. Auf das Kommando
„Fall Anker" wurden gleichzeitig die Kutter zu Wasser
gefiert, die Fallreeps ausgebracht und die Backspiere aus-
geschwungen. Die Motorjolle wurde später ausgebracht.
Gegen $10^{00\,h}$ kam der deutsche Konsul an Bord. Wir
hatten bis $11^{30\,h}$ Reinschiff. Nachmittags war bis $16^{00\,h}$
Zeugdienst und Baden. Danach gab es Urlaub bis $24^{00\,h}$

Vorher hatten wir 1 Krone ausgezahlt bekommen, was nach deutschem Geld 0,62 Rtl entspricht. An Land war es herrlich. Das Städtchen hat 3000 Einwohner. Es wird viel von Touristen besucht. Wir gingen den ganzen Abend spazieren und machten auch viele Bekanntschaften mit Norwegern. Da viele deutsch verstanden, konnten wir uns gut mit ihnen unterhalten, und wir lernten gleichzeitig etwas ihre Sprache. In einem Kaffee kehrten wir ein und mußten für Kaffee und Kuchen 3/4 Krone oder 0,65 Öre bezahlen, somit war unser Geld schon fast alle verbraucht. Wir verabredeten uns mit einem Norweger, der die Mittelschule besuchte und ziemlich gut deutsch sprechen konnte, für den 1. Pfingsttag an Bord. 24⁰⁰ h fuhr unser letztes Boot an Bord, welches auch ich benutzte.

Pfingsten in Norwegen.

Wolde
Samstag 16.5.37. Morgens nach dem Wecken begrüßte uns ein herrliches Wetter. Für uns die 2. Division war ein Ausflug angesetzt worden. Es ging dann auch um 0830 h los. Wir wurden an Land gesetzt, danach ging es dann im Gleichschritt mit Gesang durch die Stadt. Überall wurden die Türen und Fenster aufgemacht, alle wollten unseren Gesang hören. Viele begrüßten uns durch Zuwinken. Nachdem es bergauf ging mußten wir unseren Gesang einstellen und wir konnten für uns laufen. Wir stiegen dann auch den Berg hinan, was viele Schweißtropfen kostete. Unterwegs wurde öfters halt gemacht um an einer Quelle unseren Durst zu stillen. Es wurden auch viele Aufnahmen ge-

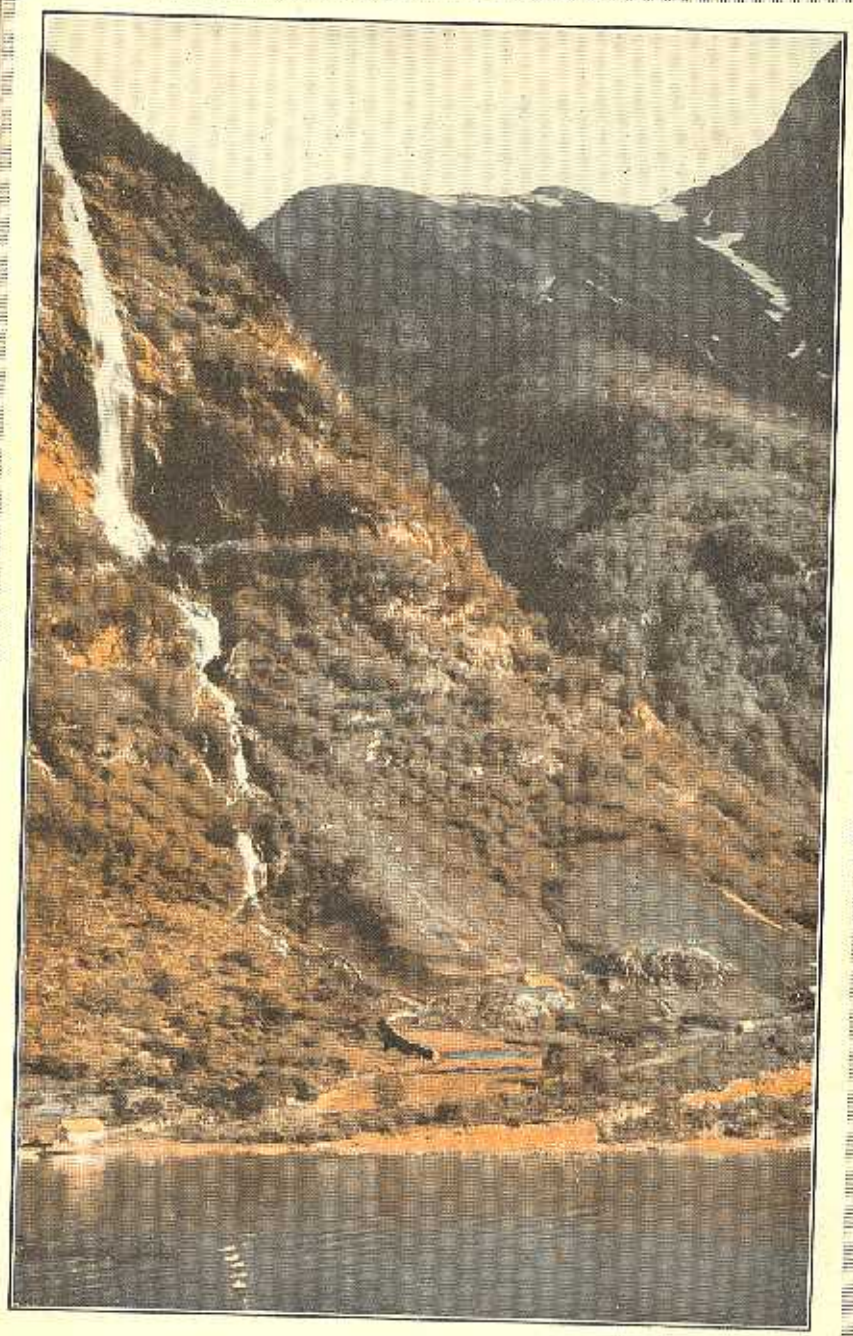
macht. Oben angelangt, hatte man einen herrlichen Ausblick. Unten das Städtchen, und dann weit im Hintergrund die schneebedeckten Berggipfel, welche teilweise oben aus der Wolkendecke herausschauten, und unten floß das klare Wasser der Fjorde. Der Anblick war wunderbar. Wir trafen uns alle an einem Bergsee, wenn wir dann wieder hinunter stiegen. Unterwegs wurden wir noch von einer Familie mit Milch und Himbeersaft bewirtet. Es hieß, die Leute seien spanische Flüchtlinge. Aus Dank sangen wir ihnen einige deutsche Lieder vor. Sie verabschiedeten sich von uns mit dem Gruß Heil Hitler. Um 15⁰⁰ h waren wir wieder an Bord. Nachdem wir gegessen hatten, wurde sich wieder „Landfein" gemacht. An Bord war Besuchszeit von 15⁰⁰ – 19⁰⁰ h. Nachdem wir mit unserem Besuch eine Flasche Bier getrunken hatten, und wir ihm das Schiff gezeigt hatten, fuhren wir zusammen an Land. Wir gingen nach einem Kaffee wo Tanz war, (zur Gramm wo wir bis 11⁰⁰ h blieben. Dann ging es wieder den Berg hinunter zum Kutter hin, der mich an Bord brachte.

Der 2. Pfingsttag.

Norwegischer Nationalfeiertag.

Wolde,
Montag 17. 5. 37.

Der 17. Mai ist der Nationalfeiertag der Norweger. Am frühen Morgen schossen die Norweger schon Salut, was sich am Tage öfters wiederholte. Wir hatten aus Anlaß der Nationalfeier über die Toppen geflaggt, und Horst Wessel bot ein schönes Bild. Heute machte die Steuerbord wache ihren Pfingstausflug, wobei einer von unseren Kameraden von einer giftigen Schlange gebissen wurde.



Gudvangen, the point of departure for Stalheim.

sucher an Bord zu sehen. Nachdem wir uns gestärkt hatten fuhren wir wieder an Bord. Abends gingen wir zu den Eltern unseres Freundes und verbrachten dort bei Kaffee und Kuchen einige gemütliche Stunden. Wir tauschten Erlebnisse aus, und unterhielten uns über das heutige Deutschland, welches wieder zu einem großen einigen Volk unter der Führung Hitlers geworden ist. Von den Norwegern sind wir übrigens sehr gut und freundlich aufgenommen worden. Viele Norweger kauften sich an Bord ein Hoheitsabzeichen mit der Kaukarde und trugen dies stolz durch die Straßen von Wolde. So ging denn auch der 2. Pfingsttag zu Ende und wir fuhren an Bord.

Wolde
Dienstag 18.5.37.

An dem Tage begann dann der Dienst wieder für uns. Den ganzen Tag über hatten wir Ausbildungsdienst. Vormittags wurden die Segel los gemacht, zum Tatkenn. Mittags kam eine Abordnung an Bord, unter welcher sich auch ein Major befand. Sie besichtigten, nachdem sie an Bord zu Mittag gegessen hatten, das Schiff. Beide Wochen mußten dann als Abschluß des Besuches einige Lieder singen, wofür uns die Norweger durch Ablauf dankten. Von 16⁰⁰h - 18⁰⁰h hatte ich Wache. Während dieser Zeit kamen die norwegischen Bekannte an Bord um sich von uns zu verabschieden. Um 18⁰⁰h mußten sie dann von Bord, und wir versprachen ihnen zu schreiben. Um 19⁰⁰h war ein Fußballspiel welches die Norweger gewannen. Urlaub gab es an dem Tage bis 22⁰⁰h weil anschließend noch von der Wache die Ritter eingesetzt werden mußten.

Molde
Mittw. 19.5.57.

Abschied von Molde!

Morgens wurde unsere Wache um 05³⁰ h geweckt. Wir machten Seeklar. Die Fallreps wurden eingeholt, ebenfalls die Motorjolle. Um 6³⁰ h wurde der Anker gelichtet und wir steuerten dem Ausgang der Fjorde zu. An Land in den Häusern winkten uns viele Menschen den letzten Gruß zu, welchen wir in schwermütiger Stimmung erwiderten. Unsere Blicke blieben noch lange auf Molde haften, bis es dann unseren Augen entschwand. Nachdem wir aus der Fjorde heraus-motorisiert hatten, setzten wir um 09¹⁵ die Segel. Wir hatten Windstärke 4-5 und die Segel standen voll. Nachmittags war Ausbildungsdienst und Zeugdienste. Diese Nacht hatten wir Freiwache.

Ke Sm

Donnerst. 20. 5. 37.

Von 0800 – 1230 h hatten wir Wache. Wir fuhren an der norwegischen Küste entlang. Dienst war nach Sendienstplan. Nachmittags hatten wir Navigationsunterricht beim Divisionsoffizier. Das Wetter war an diesem Tage diesig und regnerisch.

Funicular Railway,
Bergen

Eine der schönsten Städte Norwegens.

In See,
Dienstag 21.5.37. Dienst war nach Seedienstplan. Wache hatten wir von 2400 h – 0400 h. Wir segelten bei Windstärke 4. Nachmittags war Reinschiff. Abends um 1900 h passierte uns ein K.D.F. Dampfer mit Urlauber, Kurs Norwegen. Er kam auf uns zu und drehte nachher wieder ab. Die Freude war groß nach langer Zeit einen deutschen Dampfer mit Reisenden zu sehen. Wir winkten uns freudig zu. Die K.D.F. Fahrer brachten drei Sieg-Heils aus, wir antworteten mit drei Hurras auf K.D.F. Nach der Rede durch den I.O. war dann klar bei Hängematten.

In See,
Sonnabend 22.5.37. Sonnabends Morgens war bis um 1130 h das übliche Reinschiff. Nachmittags von 1300 h – 1400 h war Korporalschaftsweise Baden. Baden konnte man sich nur Sonnabends da das Wasser für eine so lange Reise knapp ist, weshalb wir täglich auch nur 3 l pro Kopf zugewiesen bekommen. Danach war Zeugdienst und Logbuchschreiben. Von 1600 h – 1820 h hatten wir Wache.

Wochenend!

Ende der 7. Woche!

In See

Sonntag 23.5.37. Unsere Wache ging von 0400 – 0800 h. Während dieser Zeit schälten wir sehr Kartoffel. Außerdem stellten wir Waschwasser klar, und machten den Ladebaum zum Aussetzen des Kutters bereit. Die Spitze von Skagen kam in Sicht. Reinschiff war von 0830 h – 0945 h, anschließend Musterung und Freizeit. Plötzlich war „Klar zum Manöver". Ein Frachtdampfer kreuzte in kurzer Entfernung unseren Bug. Sofort wurden die Vorsegel weggefiert, der Dampfer kam aber nach und schlug entgegengesetzten Kurs ein. Es war ein vollkommen falsches Manöver und ein grober Fehler von der Schiffsführung des Dampfers. Um 1130 h wurde geankert. Da 224° Hiesholm 330° Skagen Albeck 273,50 26 m Wasser 80 m Kette. Nachmittags wurden alle Kutter ausgesetzt zum Segeln. Abends 2030 h war klar bei Hängematten.

In See

Montag 24.5.37. Morgens um 0915 h gingen wir Anker auf. Alle Segel wurden gesetzt. Zur Übung brachten wir den Warpanker aus. Dieses Manöver hat den Zweck, das Heck des Schiffes fest zu halten, damit das Schiff nicht mehr achtern heraus geht, und der Bug in den Wind geht. Gegen 1130 h wurde wieder geankert, sowie machten wir Segelexerzieren. Nachmittags wurde der Warpanker Korporalschaftsweise ausgefahren und wieder gelichtet. Dieser Tag lief rasch und ehe man sich versah, war schon klar bei Hängematten. Abends passierte uns eine amerikanische Jacht, die auf der Germaniawerft in Kiel gebaut wurde.

In See.
Dienst 25.5.37. 0915 h wurde wieder Anker auf gegangen. Es war ein herrliches Wetter und die Sonne meinte es gut mit uns. Die See war Spiegelglatt, kein Lüftchen wehte. Da uns der Wind fehlte gingen wir um 11⁰⁰ h wieder vor Anker. Der Tag verlief wie der vorhergehende, nur das einige Bojenmanöver dazukommen. Nachmittags war Navigationsunterricht. 17³⁰ h klar Deck.

In See
Mittw. 26.5.37. Das Wetter war wieder wunderbar, die Sonne lachte. Nach dem Reinschiff begann der Ausbildungsdienst. Wir, B.B. II brachte den Warpanker aus. Die letzte halbe Stunde füllten wir mit Sonnenmannschaft aus. Nachmittags war wieder Sonnenmannschaft, wir lernten Watten flechten. 14³⁰ h war klar zum Manöver. Die Segel wurden einige Male los und fest gemacht, ebenfalls gereift. Ab 15⁰⁰ h hatten wir Zeugdienst bis 16³⁰ h, anschließend klar Deck. Es war ein herrlicher Abend. Fast die ganze Besatzung war an Oberdeck, um zu lesen, zu singen, einfach gesagt, jeder machte das, was ihm mundete. So neigte sich auch dieser Tag dem Ende zu.

In See
Donnerst. 27.5.37. Um 0915 h gingen wir Anker auf. Unsere Fahrt nach Kiel begann. Der Wind frischte stark auf, und war von vielen Gewitterböen begleitet. Der Vormittag wurde mit Bojenmanövern ausgefüllt. Der Wind kam nachmittags so stark auf, sodaß zwei Wach-

hälften an Oberdeck sein mußten. Wir liefen durchschnittlich 10 - 13 sm. Wir hatten eine Krängung von 15°-20°. Die Fahrt ging durch den großen Belt. Nachmittags war Kopfe Unterricht. In der Nacht wurden einmal beide Wachen geweckt, um ein Wendemanöver zu machen.

In See
Freitag 28.7.35.

Laboe kommt in Sicht.

Nach 5 Wochen Seefahrtszeit kam heute das Ehrenmal von Laboe in Sicht. Alles dachte, jetzt geht es nach Kiel. Aber wie hatten wir uns getäuscht. Der I.O. gab bekannt, daß wir nicht in Kiel einlaufen würden, sondern in der Flensburger Förde und zwar vor Glücksburg ankern würden. An dem Tage fanden viele Bojenmanöver statt. Ferner wurde uns die Wirkungsweise des Treibankers und des Lenzsackes vorgeführt. Bei der Ausführung dieses Manövers kam die Torpedoboote G. 7 und 11 an uns vorbei. Abends nahmen wir Kurs zur Flensburger Förde. Wir bekamen von 8 Uhr ab Wache. B.B. I. mußte mit an Deck bleiben. Wir mußten die Förde hochkreuzen. Um 21⁰⁰ h fing das erste Wendemanöver an, bis 11⁰⁰ h hatten wir bereits 7 Stück ausgeführt. Wir waren aber daraufhin sichtlich ermüdet. Die andere Wache zog schon um 11⁰⁰ h auf, um unsere Arbeit zu übernehmen. Um 01³⁰ h ungefähr gingen wir vor Anker und die Segel wurden festgemacht.

In See
Sonnabend 29.5.37

Vor Glücksburg geankert!

Morgens war das übliche Reinschiff bis 12 30 h. Um 12 30 h gingen wir Anker auf und setzten mit beiden Wachen die Segel. Nun ging es unter Segel weiter in die Flensburger-Förde hinein. Die Fahrt war herrlich, alles stand an den Ufern in Blütenpracht und Grün, und die kleinen weißen Häusern mit den roten Dächern boten uns einen schönen Anblick. Gegen 17 00 h hatten wir unser Ziel, Glücksburg, erreicht. Wir ankerten, brachten danach die Kutter sowie die Motorjolle zu Wasser und setzten das B.B. Fallreep aus. Danach war klar Deck. Viele Segelboote begleiteten uns, die meistenteils von der Marineschule Flensburg waren. Glücksburg, ein herrlich gelegenes Ostseebad von 1000 Einwohner wird im Sommer während der Badesaison viel besucht. Urlaub hatten wir bis 22 00 h. Wir aber blieben an Bord und veranstalteten eine kleine Kapitalschaftsfeier. Abends ging's dann früh in die Hängematte.

Wochenend
und
Sonnenschein.

Noch 2 Wochen!

Glücksburg
Sonntag 30. 5. 37.

Als wir morgens nach dem Wecken an Oberdeck kamen lachte uns die Sonne entgegen. Leider konnten wir nicht an Land, die B. B. II. Wache mußte Wache gehen. Das Reinschiff ging bis 10⁰⁰ h. danach Freizeit. Wir takelten mit einigen Kameraden einen Küter auf, und segelten den ganzen Vormittag in der Flensburger-Förde herum. Nach dem Mittagessen setzten wir unsere Segelpartie fort bis zum Abend. Es war ein herrlicher Tag, die Förde wies einen regen Verkehr auf. Viele Dampfer mit Musik hielten den Verkehr zwischen den einzelnen Ortschaften und Flensburg aufrecht. Bei der schönen Abenddämmerung blieben wir noch lange an Oberdeck, um dann später in unserem Barb zu steigen. Leider erfuhren wir an dem Tage eine traurige Nachricht, welche uns dann auch abends durchs Radio bestätigt fanden. Wir hörten, daß die „Deutschland" von roten bolschewistischen Fliegern bombardiert worden sei und dabei 20 Kameraden ihr Leben fürs Vaterland hingeben mußten. Am andern Tage sollten wir dann näheres hören. Die Flagge wurde nach dieser Nachricht sofort auf Halbstock gesetzt.

Glücksburg
Montag 31. 5. 37.

Vor 21 Jahren die Schlacht am Skagerak.

Das Wetter am Montag war uns nicht so hold wie Sonntag. Heute vor 21 Jahren war die größte aller Seeschlachten am Skagerak, welche zwischen der deutschen und der englisch

Flotte ausgetragen wurde, wobei der Sieg auf unserer Seite lag. Aus diesem Anlaß fand um 10³⁰ h eine Musterung durch unseren Kommandanten statt. Nach dem Abschreiten der Front versammelte die ganze Besatzung im achtern Wohnraum. Es wurde eine schlichte Feier veranstaltet. Unser Divisionsoffiz. Ob. Lt. Rossow hielt einen interessanten Vortrag über die Schlacht vor dem Skagerrak. Nach der Beendigung dieses Vortrages sangen wir das Lied „Wir tragen das deutsche Ehrenkleid." Daraufhin wendete sich der Kandt. an uns. Er hatte selbst der Schlacht am 31. Mai 1916 beigewohnt, und er schilderte uns seine Eindrücke die er bekommen hatte, ferner einige kurze Erlebnisse die uns alle fesselten. Hier konnte man wieder sehen, wie deutsche Seeleute mutig ihr Leben für ihr Vaterland hingaben. Ihnen nachzueifern soll unser aller Bestreben sein. Ferner kam er auf die feige Tat der roten Banden, die Spanien zu verwüsten suchten und den Frieden Europas zerstörten, zu sprechen. Bei dem unerwarteten Überfall der Roten auf unser deutsches Panzerschiff seien 23 Todesopfer und 70 Verletzte zu beklagen. Das Lied von guten Kameraden wurde gespielt und wir gedachten in stummer Teilnahme an unserer Kameraden. Nach dieser stillen Feier hatten Dienstfrei. Nach dem Essen fuhr ich nach Flensburg, um einen guten Bekannten zu besuchen. Abends fuhr ich dann wieder mit der Kleinbahn zurück. Die ganze Bevölkerung von Flensburg hatten die Flaggen auf halbstock gesetzt, aus Anlaß des meuchligen Anschlages auf unser deutsches Schiff.

Johann Kinau, oder mit Künstlernamen „Gorch Fock" genannt, der Dichter so vieler Sommersgedichte fand auf der Wiesbaden, in der Skagerrak-Schlacht, seinen Tod. Nach ihm ist das Segelschulschiff unserer Kriegsmarine benannt, „Gorch-Fock".

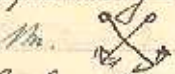
Glücksburg,
Dienst. 1.6.36.

Den ganzen Vormittag über hatten wir Arbeitsdienst. Unsere Masten wurden gewaschen. Ferner wurde noch einiges Proviant übernommen. Mittags um 13.30 h war Seeklar. Der Heckanker wurde ausgefahren und die Segel gesetzt. Der Wind meinte es gut mit uns, und wir fuhren mit vollen Segeln zur Förde heraus. Da die Fahrtrinne in der Förde nur sehr schmal ist, verstand es unser Kandt gut, sich hierdurch zu zwängeln. Nachdem wir aus der Förde heraus waren wurden einige Lizen und Wendemanöver ausgeführt. Wir hatten Windstärke 6-7. Abends um 18.30 h wurde alsdann mit einer Wache geankert und die Segel festgemacht. 15 m Wasser, 80 m Kette ⚓ Kl. Warbs Kch. 206° Schleimünde 322°. Um 21.00 h war klar bei Hängematten. Gesungen wurde an diesem Abend nicht, da wir noch unsere Flagge halbstatt fuhren.

In See
Mittw. 2.6.36.

Morgens um 09.15 h wurde Anker auf gegangen. Die Segel wurden gesetzt, ferner wurde der Heckanker wieder ausgefahren. Der Wind leiste lausig auf, bis auf Windstärke 4. Daher setzten wir auch nicht die Bram und Oberbram. Ferner wurden alle erlaubten Segel gereift gefahren. Zu jedem Manöver mußten zwei Wachen heran. Die Krängung unseres Schiffes betrug bis zu 30°. Während der Mittagszeit blieb nur eine Wachhälfte an Deck. Nach dem Essen um 12.30 h zogen wir auf Wache. Es wurde danach ein Halsemanöver mit beiden Wachen ausgeführt. Ab 14.00 h waren dann wieder alle Wachen an Deck. Bis jetzt war das auf unserem Lehrgang das schlimmste.

oder aber auch das schönste Wetter. Um 14^{10} h wurde alsdann geankert und die Segel festgemacht. In einiger Entfernung lag auch die „Königsberg", welche Schießübung hatte. ⚓ 15 m Wasser 1.20 m Kette Schleimünde 347 Bordersbj-Mühle 310° Lockeis-Eck 208°. Nachdem wir geankert hatten war anschließend Zeugdienst.



In See
Donnerst. 3.6.37. Nach dem Reinschiff war um 09^{15} h Seeklar. Heute fand die Vorbesichtigung im Segelexerzieren durch den Kondt. statt. Da es aber nicht richtig klappte wurde dasselbe Nachmittags wiederholt. Es wurden Bogen-Halse- und Wendemanöver ausgeführt. Der Wind war günstig. Wir gingen um 17^{00} h wieder in der Nähe von Schleimünde zu Anker.

In See
Freitag 4.6.37. Ab 09^{15} fand die Vorbesichtigung im Unterricht, Navigation Seemannschaft u. a. durch den Kondt. statt. Wir kamen mit seemännischen Arbeiten und Seewasser-Straßenordnung dran. Um 11^{45} h hatten wir alles überstanden. Nachmittags standen wir zur Verfügung des OB. Btnts. der uns auf unsere Reinschiffstation verteilte. 17^{00} h war ausscheiden mit Dienst. Um 18^{00} gingen wir Anker auf. Es wurden alle Segel gesetzt. Es kam etwas Nebel auf. B.B. II hatte Wache. Ich zog auf als Posten Kajüte. Um 20^{00} h wurden wir abgelöst, und für uns war klar bei Hängematten. Gegen 21^{00} h gingen wir in der Ettermförder-Bucht vor Anker. Die St.B. Wache machte die Segel fest.

Eckernf.-Lücht.
Sonnabend 5.4.37.

Vormittags fand das übliche Reinschiff statt. Um 1130 h gingen wir Anker auf. B.B. II. mußte ans Spill. Wir fuhren mit Motor nach Eckernförde und legten uns bei Eckernförde-Bärbj vor Anker. Die Fallreps, sowie die Kutter und die Motorjolle wurde ausgesetzt. Heute gab es Geld. Ab 1300 h war Zeugdienst, Logbuchschreiben und Selbstreinigung. Es gab ab 1600 h Urlaub bis 2400, welchen auch ich ausnutzte.

Das letzte Wochenend auf Horst-Wessel!

Eckernförde
Sonntag 6.4.37.

Nach dem Reinschiff war um 1100 h ein vorsmäßiges Segelexerzieren zwischen Vor- und Großtopp. Es wurde um die von uns am 1. Mai gewonnene Wanderplakette gekämpft. Wir, der Großtopp, hatten, im Segelsetzen und im Bergen weitaus die beste Zeit. Da uns aber ein Fehler vorgeworfen worden war, wurden wir disqualifiziert und wir mußten den Preis dem Vortopp überlassen. Schade. B.B. II. hatte Wache. Ich zog als Läufer I.O. auf. Es war wunderbares Wetter. Urlaub gab es bis 1800 h, da für uns Schüler ab 1900 h ein Bierabend stattfand, wobei unsere Kapitäle sowie die Offz. beteiligt waren. Es gab Bratkartoffel mit Bratheering, anschließend Tee und darauf zur

Kopf 3 Flaschen Bier. Bei unserer Zusammenkunft hielt uns unser Divisionsoffz. Obl. Rossow nahm auf die Pflichten eines Unteroffiziers hin, und unser Rekruten im Sinne unseres Führers zu erziehen. Um 11⁰⁰ h fand dann der gemütliche Abend sein Ende.

Sander-Bucht
Montag 7.8.37.

Morgens wurde schon früh um 07⁰⁰ h Seeklar gemacht und wir fuhren mit dem Motor zur Sander-Bucht und ankerten in der Nähe von Schilksee. Den ganzen Tag über war Arbeitsdienst. Es wurde gemalt, geschruppt, gesenschen um das Schiff am Besichtigungstage in fabelhaften Zustand zu haben. Um 17⁰⁰ h war klar Deck.

Horst Wessel