

Deutsche Ketsch KFK 203 von 1943



Eindeutig zuordenbare Fotos sind weder von KFK 203 noch von seinem Schwesterschiff KFK 204 bekannt¹. Der Ketsch-Entwurf von Heinrich Gruber wurde jedoch nach dem 2. Weltkrieg wieder aufgegriffen. Mehrere KFK wurden gemäß diesem oder ähnlichen Entwürfen umgebaut. Einer dieser Umbauten war die polnische "Henryk Rutkowski", die 1951 vermutlich aus einem unfertig von der Sowjetarmee erbeuteten KFK entstand. Das Bild zeigt die "Henryk Rutowski" im Originalzustand mit Ketschtakelung. Das Schiff wurde später zur Brigantine umgetakelt (Datum der Aufnahme ca. 1955, Quelle Internet, Fotograf und eventuell bestehende Schutzrechte nicht bekannt. Falls Schutzrechte bestehen, bittet der Verfasser um Mitteilung und wird das Bild umgehend löschen).

KFK 203 war einer der ca. 700 im 2. Weltkrieg gebauten bzw. begonnenen Kriegsfischkutter, kurz KFK. Diese sehr seetüchtigen Fahrzeuge wurden beispielsweise als Hilfsminensucher eingesetzt und waren so konstruiert, dass sie nach Kriegsende als Fischkutter weiter genutzt werden konnten. Noch vor Fertigstellung wurde KFK 203 ebenso wie sein Schwesterschiff KFK 204 für Spezialaufgaben vorgesehen und dafür zu Segelschiffen mit Ketschtakelung umgebaut. Die beiden Boote sollten im Rahmen von Kommandounternehmen Soldaten nach Übersee bringen. Das Unternehmen "Panama", für das KFK 203 vorgesehen war, wurde tatsächlich noch Anfang Januar 1945 begonnen, wahrscheinlich aber im Februar 1945 abgebrochen. Das Endschicksal von KFK 203 ist nicht bekannt.

Daten und Fakten von KFK 203 und 204	
Land:	Deutschland
Schiffstyp:	Hochseefischkutter in Holz-Stahl-Kompositbauweise
Bauwerft:	Ernst Burmester Schiffswerft KG, Swinemünde
Stapellauf:	1943
Umbauten:	1943 zur Ketsch
Besatzung:	12 Mann einschl. Kämpfer
Verbleib:	unbekannt
Technische Daten	
Verdrängung:	110 t
Länge:	24,0 m über Deck
Breite:	6,4 m
Tiefgang:	ca. 3 m voll beladen
Geschwindigkeit:	ca. 9 kn max.
Antrieb:	1 x 220 PS Dieselmotor, Besegelung
Bewaffnung KFK:	MG's

Die geheimnisumwitterte militärische Karriere von KFK 203 ist Gegenstand zahlreicher, wenn auch nur kurzer Abhandlungen in der Literatur und auch im Internet, wobei es nicht immer leicht ist, zwischen Fakten und Fiktion zu unterscheiden. In diesem Schiffslebenslauf wird der Stand des Wissens und der Diskussion zusammengefasst und vom Verfasser kommentiert.

Militärischer Hintergrund der KFK-Umbauten war das Kommando-Unternehmen "Reisernte", das Kapitänleutnant Nikolaus von Martiny im Frühjahr 1943 dem Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) vorschlug. Dabei handelte es sich um einen Angriff auf Häfen in Westafrika, der durch Spezialeinheiten der Division Brandenburg, die Küstenjäger, durchgeführt werden sollte (Sonderverband Brandenburg Ia Nr.3/43 gKdos vom 22. März 43). Der ursprüngliche Plan von Kptlt. von Martiny für das Unternehmen "Reisernte" sah vor, dass die Küstenjäger mit dem in Tobruk erbeuteten britischen Motortorpedoboot MTB 314² (von Deutschland in RA 10 umbenannt) nach Westafrika fahren sollten. Die Ziele waren:

- Schädigung der feindlichen Handelschiffahrt durch Versenkung bzw. Beschädigung von Handelsschiffen an der afrikanischen Westküste
- Sabotageunternehmen gegen Objekte und Häfen im gleichen Gebiet
- Nach Möglichkeit auch Angriffe auf feindliche Kriegsschiffe

Von Martiny schlug folgenden Verlauf vor:

"Das Boot läuft aus Marseilles aus, ergänzt Brennstoff in Port Vendres (bzw. auf See in der Nähe von Malaga), durchfährt bei Nacht die Straße von Gibraltar und ergänzt zum zweiten Mal im Atlantik von einem U-Boot Brennstoff und Proviant. Für das dritte Mal ist eine Brennstoff- und Materialübernahme nach Ablauf von etwa 8-10 Wochen in der Nähe von St. Helena vorzusehen.

Fahrtstrecke Westküste von Afrika, Monrovia, dann die Goldküste entlang bis zur Kongomündung:

- die wichtigsten Häfen werden angesteuert, kleine Spähtrupps mit dem Kanu zur Aufklärung ausgesetzt und je nach Möglichkeit der örtlichen Verhältnisse gehandelt. Reine Sabotage Unternehmungen mit dem als Segler getarnten RA 10.

- *Annäherung erfolgt immer unter Segel bzw. unter Zuhilfenahme des Außenbordmotors nur als Unterstützung eines Segelmannövers bei ungünstigem Winde*
- *Nach einer Fahrt von etwa 6-8 Wochen wird auf dem Funkweg der Treffpunkt mit dem Versorgungs-U-Boot vereinbart und die Heimfahrt angetreten*
- *Rückfahrt je nach Lage und Befehl wieder unter Segel*
- *Ansteuerung der Straße von Gibraltar oder der Westküste Frankreichs"*

20 Mann hatte von Martiny für das Unternehmen vorgesehen:

- Militär. Kommandant Kptlt. von Martiny
- Seemännischer Führer Lt.z.S. Brusgatis
- 11 Besatzungsmitglieder
- 7 Küstenjäger (inklusive 2 Kampfdolmetscher mit perfekten englischen und afrikanischen Sprachkenntnissen)

Am 27.3.43 wurde das Unternehmen "Reisernte" vom OKM grundsätzlich positiv beurteilt. Man hielt jedoch das Motorboot RA 10 wenig überraschender Weise für ungeeignet und bot stattdessen einen hochseetauglichen Motorsegler an³. Außerdem wurde die Idee erweitert: Zwei Motorsegler sollten den Küstenjägern zur Verfügung gestellt werden und getrennt von einander Ziele in Westafrika (Unternehmen "Reisernte" und am persischen Golf (Unternehmen "Panama") angreifen⁴.

Der bekannte Hochseesegler Leutnant (Sonderführer) Christian Nissen⁵ wurde in den Stab der Küstenjägerabteilung beordert und mit der Beschaffung der notwendigen Boote beauftragt. Lt. Nissen nahm neun in französischen, norwegischen und dänischen Häfen liegende Fahrzeuge in Augenschein, aber keines war geeignet (DANNER1). Daraufhin wurden ihm am 23. Mai 1943 die im Bau befindliche Kriegsfischkutter KFK 203 und KFK 204 angeboten, die zu hochseetauglichen Motorseglern umgebaut werden sollten. Nissen sagte sofort zu. Unmittelbar danach wurden die fertigen Rümpfe der beiden Kriegsfischkutter von der Burmester-Werft in Swinemünde zur Bootswerft Eckmann in Hamburg-Finkenwerder geschleppt und dort nach Plänen von Henry Gruber zur Ketsch-getakelten Motorseglern umgebaut. Innerhalb von vier Monaten war der Umbau beendet, die Ausrüstung der

Fahrzeuge erfolgt und die Ausbildung der Besatzungen abgeschlossen. Wo genau diese Ausbildung erfolgte, ist dem Verfasser nicht bekannt, vermutlich jedoch wegen der Spionagegefahr im Kerngebiet des deutschen Reichs. Eine Option wäre Swinemünde, wo auch das Bau-Lehr-Regiment z.B.V. 800 "Brandenburg" stationiert war. Aus den Reihen der Küstenjäger der Division "Brandenburg" sollten sich ja die Kampfkräfte für die Unternehmen "Reisrente" und "Panama" rekrutieren.

Die Boote waren also im September 1943 zur Verlegung nach Frankreich bereit, wo die Geheimunternehmen starten sollten. Dazu kam es jedoch nicht, da die Küstenjäger aufgrund der angespannten Lage im Mittelmeer im Herbst 1943 nicht die erforderlichen Kämpfer stellen konnten. Die geplanten Unternehmen mussten daher verschoben werden. Neuer Plantermin war das Frühjahr 1944. Die KFK 203 und 204 wurden daraufhin zur Überwachung schwedischer Küstengewässer angefordert (Unternehmen "Greif"), da die "Abwehr" mittlerweile Informationen über eine bevorstehende britische Blockadebrecher-Aktion erhalten hatte⁶. Aber auch dazu kam es nicht, da ein Küstenjäger-Offizier, Rittmeister Konrad von Leipzig, erfolgreich interveniert. Er befürchtete, dass bei einem solchen Einsatz die Tarnung der beiden Boote auffliegen würde.

Was mit den beiden Booten stattdessen geschah, ist unklar. Vermutlich blieben sie vorerst in ihrem Ausbildungsstützpunkt, wie oben geschrieben ggf. in Swinemünde. Auch das Frühjahr 1944 verstrich, ohne dass die beiden KFK eingesetzt waren. Die Boote wurden dann dem Kommando der Kleinkampfkräfte unterstellt, in dem ab alle April 1944 alle Sondereinheiten der Marine zusammengefasst wurden.

Ende 1944 wurde die Unternehmen "Reisrente" und "Panama" tatsächlich noch begonnen. Möglicherweise wurden kurz vorher noch auf Helgoland Landungsübungen absolviert. Dafür spricht jedenfalls, dass KFK 204 am 17. Dezember 1944 auf der Helgoländer Düne auf Grund lief. Das Boot wurde jedoch einen Tag später wieder frei geschleppt (DANNER1). Ob das Boot unbeschädigt blieb und dann weiter an den geplanten Unternehmen teilnahm, ist dem Verfasser nicht sicher bekannt. Es spricht aber einiges dafür, dass KFK 204 Ende 1944 in die Ostsee nach Flensburg verlegt hatte.

Von Flensburg lief zumindest KFK 203 unter dem Kommando von Leutnant Otto Klaehn⁷ in der letzten Dezemberwoche des Jahres 1944 nach Harstad in Nordnorwegen aus⁸. An Bord waren nach O'SULLIVAN 12 Mann Besatzung, darunter mindestens ein Kampfschwimmer, damals Meeresschwimmer genannt. Alle Besatzungsmitglieder sprachen English und/oder Norwegisch. Das Fernziel des Bootes war der Persische Golf. Das Unternehmen "Panama" wurde also tatsächlich begonnen.

Die erste Etappe führte KFK 203 zum Syrdalsfjord an der Südostküste Norwegens nahe der schwedischen Grenze. Dort übernahm der 6. Küstensicherungsverband den Schutz auf der besonders gefährlichen Etappe zwischen dem Syrdalsfjord und Egersund um die Süd- und Südwestküste Norwegens herum. Mehrere Funksprüche an KFK 203 belegen dies⁹. Das Geleit lief nach den oben genannten Funksprüchen am 29.12.1944 um 16:30 aus dem Syrdalsfjord aus und marschierte mit 7 Knoten Fahrt nach Kristiansand. Am 31.12. begann um 17:00 der Weitermarsch, der allerdings wegen akuter Luftgefahr im Farsund an der Südspitze Norwegen unterbrochen wurde. Die weitere Fahrtroute entlang der norwegischen Küste ist dem Verfasser nicht bekannt, aber Harstad scheint sicher erreicht worden zu sein, denn am 25. Jan. 1945 erbat und erhielt der kommandierende Amiral der Kleinkampfverbände, Vizeadmiral Helmuth Heye, die Freigabe zum Auslaufen von KFK 203 bei der Seekriegsleitung: "Ia/1/Skl: A.d.K hat Freigabe des Auslaufens für Sonderunternehmen KFK 203 erbeten (Sabotageangriffe in Übersee). Ob.d.M. ist einverstanden."

KFK 203 ist dann vermutlich am 13. Februar 1945 getarnt als norwegischer Trawler und mit Vorräten für ein Jahr an Bord und unter dem Tarnnamen "Mary" in Richtung der Dänemarkstraße zwischen Island und Grönland ausgelaufen, denn an diesem Tag wurde den deutschen U-Booten der Angriff auf kleine Segler und Fischkutter im Bereich der norwegischen See und im Nordatlantik unter-sagt¹⁰.

Das Auslaufen wird auch in einen Dossier des britischen Secret Service betätigt. Es handelt sich um das Verhörprotokoll von Kapitänleutnant Friedrich Wilhelm Michel Obladen von 30 Mai und 1. Juni 1945. Obladen war im Führungsstab des Kommandos der Kleinkampfkräfte und persönlicher Berater von

Vizeadmiral Heye. Dieses britische Dossier enthält den Anhang VIII "Operations by the Armed Fishing Cutter "KFK 203"), aus dem NIESTLE zitiert: *"Quite apart from the dangers of radiolocation, the ship - at this time of the year - had no possible chance of getting safely through the Danish Straits. I assume therefore that it either sailed back to Norway (the anticipated bad weather not materialising) or that it sailed into an iceberg area where it could remain undiscovered for a long time. If it was surprised by enemy forces and caught, then Klaehn will now be a P.W., since he promised in no circumstances to engage in useless combat."*

Obladens Einschätzung, dass Leutnant Klaehn das Unternehmen nach kurzer Zeit abbrach und nach Norwegen zurück segelte, ist wahrscheinlich korrekt, auch wenn BEKKER auf Seite 205 folgendes berichtet: *"Einige Wochen später fingen deutsche Funkstellen noch einmal ein verabredetes Kurzsignal von ihm auf, aus dem hervorging, dass die K-Männer an der Küste Westafrikas vorbei südwärts segelten. Ihr fernes Ziel erreichten sie jedoch nicht, sie blieben bis zum heutigen Tag verschollen."* Der Verfasser bezweifelt diese Aussage, die in verschiedenen Quellen (BLOCKSDORF, WHITLEY, O'SULLIVAN) immer mit Bezug auf BEKKER wiederholt wurde, schon aus seemännischen Gründen. Die Segelroute von Europa in den Indischen Ozean führt nämlich aufgrund der vorherrschenden Winde auf der südamerikanischen Seite des Atlantiks nach Süden und biegt erst in weiter südlichen Breiten unter Ausnutzung der Westwinde Richtung Indischen Ozean ab. Ein erfahrener Seemann wie Otto Klaehn würde wegen der ständigen Gegenwinde sicher nicht den Weg entlang der westafrikanischen Küste gewählt haben. Christian Nissen, der ja nun an der Vorbereitung des Unternehmens "Panama" beteiligt war, segelte selber 1941 mit der "Kyloe" in der oben beschriebenen Art und Weise nach Südafrika (siehe SAINT-LOUP).

Vermutlich lief KFK 203 alias "Mary" bereits nach kurzer Zeit in Richtung Nordmeer nach Nordnorwegen zurück und von dort im März/

April 1945 entlang der norwegischen Küste zurück nach Deutschland und zwar nach Neustadt in Schleswig-Holstein. Dort befand sich jedenfalls ein Boot mit der Nummer KFK 203 bei Kriegsende¹¹. Bei BLOCKSDORF findet sich auf Seite 123 folgende Darstellung: *"Unter dem Schutz der beiden Beischiffe Frida Horn (Kommandant Kapitänleutnant Hugo Holm) und Meteor sowie dem Vorpostenboot VS 517 (Kommandant Kapitänleutnant Paul Masch) den Kriegsfischkuttern 203 (Leutnant Otto Klaehn) und 204 (Leutnant Alfred Laon) sowie einigen Flugsicherungsbooten, verließen die Ausbildungs-Seehundee¹² Neustadt und liefern über Eckernförde in das dänische Grafensteen. Da die Dänen die deutschen Kriegsschiffe nicht bei sich haben wollten, musste der Konvoi nach Neustadt zurückkehren. Die Ausbildungsabteilung streckte dann später in Surendorf die Waffen."*

In Neustadt verliert sich dann die Spur von KFK 203 endgültig, im Gegensatz zur der seines Schwesterschiffs KFK 204.

Nach DANNER wurde KFK 204 nach dem 2. Weltkrieg in Hamburg zum Fischkutter umgebaut und von C. Laß aus Kiel gechartert. Der Kutter erhielt den Namen "Schleswig-Holstein". Betrieben wurde er zunächst allerdings von H. Rehbehn aus Strande und zwar unter der Fischerei-Kennung STRA 5. 1951 erhielt er die Kennung SO 12 und 1959 die Kennung SK 57. Im August 1963 wurde die "Schleswig-Holstein" an Karin Meta Alexa Hussein, nach Danner mit Adresse Casablanca / Marokko verkauft. Das weitere Schicksal des ehemaligen KFK ist nicht bekannt. Frau Hussein betrieb zu dieser Zeit allerdings mindestens ein weiteres Fischereifahrzeug, den 1962 von ihr erworbenen Seitenfänger "Haireddin Barbarossa". Dieses Fahrzeug, der ehemals britische Kriegstrawler "Sir Lancelot", war bis 1981 in Hamburg beheimatet. Es ist daher durchaus möglich, dass auch die "Schleswig-Holstein" ex KFK 204 trotz der marokkanischen Adresse in Deutschland verblieb und später hier auch abgewrackt wurde.

Literaturverzeichnis

BARKER, Ralph: *The Blockade Busters*, Chatto & Windus, London, 1976. Thema des Buchs sind die drei britischen Blockadebrecher-Unternehmungen, mit denen wichtige schwedische Güter nach Großbritannien transportiert wurden, darunter auch die im Herbst 1943 anlaufende Operation Bridford.

BEKKER, Cajus: *Einzelkämpfer auf See*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg, 1968. Bekker geht in diesem Buch unter anderem auf die Pläne des Kleinkampfverbände der Kriegsmarine 1945 ein. Hauptquelle Bekkers war Vizeadmiral Helmut Heye, der ehemalige Führer der Kleinkampfverbände.

BLOCKSDORF, Helmut: *Das Kommando der Kleinkampfverbände der Kriegsmarine*, Motorbuch-Verlag, Stuttgart, 2003. Einmann-Torpedos, Klein-U-Boote und Sprengboote waren die hauptsächlichsten Kampfmittel der Kleinkampfverbände, deren Technik und Einsätze hier beschrieben sind.

DANNER1, Herwig: *Kriegsfischkutter*, Mittler-Verlag, Hamburg, Berlin, Bonn, 2001. Dieses Buch ist das Standardwerk über die KFK und unbedingt empfehlenswert. Auch zahlreiche hier wiedergegebene Informationen über den KFK 203 entstammen dem "Danner 1".

DANNER2, Herwig: *Der Kuttertyp KFK*, Eigenverlag H. Danner, Hamburg, 2013. Schwerpunkt dieses reich bebilderten Buchs sind die KFK-Umbauten nach 1945. Es enthält daneben auch eine Beschreibung der Takelung von KFK 203 / 204 sowie neuere Erkenntnisse zu diesen beiden Booten.

DANNER/HOCH/WAHLE: *Der Kriegsfischkutter*, Köllen Druck & Verlag, Bonn, 2014. In dem Ergänzungswerk werden unter anderem wertvolle Hinweise zur den Segelschiffsumbauten aus KFK gegeben.

FORUM: Angaben von nicht namentlich genannten Autoren auf der Internet-Seite "Das Schicksal von KFK 203 und KFK 204" im Forum Marinearchiv unter <http://www.forum-marinearchiv.de/smf/index.php/topic,19972.0.html>

GELLERMANN, Günther W.: *Tief im Hinterland des Gegners*, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1999. Der Autor stellt ausgewählte Unternehmen deutscher Nachrichtendienste im Zweiten Weltkrieg vor. Das Unternehmen "Reisernte" und das Sonderkommando 203 werden beschrieben.

GIMPEL, Erich und Berthold, Will: *Spion für Deutschland*, Bertelsmann-Verlag, Gütersloh, 1960. Die Autoren berichten über ein geplantes, aber nicht realisiertes Kommando-Unternehmen gegen die Schleusen des Panamakanals, das allerdings nicht mit den KFK 203 in Verbindung stand.

NIESTLÉ, Axel: Angaben auf der Internet-Seite "Das Schicksal von KFK 203 und KFK 204" im Forum Marinearchiv unter <http://www.forum-marinearchiv.de/smf/index.php/topic,19972.0.html>.

O'SULLIVAN, Adrian: *Nazi Secret Warfare in Occupied Persia*, Palgrave MacMillan, Houndsmill, UK, 2014. Der Autor berichtet einige Details über das Unternehmen "Reisernte", das er allerdings aus Sicht des Verfassers mit dem Unternehmen "Panama" verwechselt.

SAINT-LOUP: *Die Geisterschiffe Hitlers - Segler im Dienste der Abwehr*, Gustav-Lübbe-Verlag, Bergisch-Gladbach, 1978. In dem Buch werden die sechs im 2. Weltkrieg vom besetzten Frankreich aus mit Segelbooten durchgeführten geheimen, deutschen Unternehmen beschrieben.

TROJCA, Waldemar: *Küstenjäger-Abteilung "Brandenburg"*, VDM Medien, Zweibrücken, 2003. Das Buch enthält neben ein Abriss über die Geschichte der Küstenjäger einen umfangreichen Bildteil über deren Einsätze am schwarzen Meer und im Mittelmeer.

WHITLEY, Mike: *Deutsche Seestreitkräfte 1939-1945 - Einsatz im Küstenvorfeld*, Motorbuch-Verlag, Stuttgart, 1995. Schwerpunkt dieses Buchs sind Technik und Einsätze der im Küstenvorfeld eingesetzten regulären Kriegsschiffe (Schnellboote, Minensuchboote, Räumboote etc.).

Anmerkungen

1 GELLERMANN veröffentlichte ein Foto der Ketsch "Doris", die 1945 den Kleinkampfverbänden in Norwegen zugeordnet war und stellte die Hypothese auf, dass diese "Doris" eventuell KFK 204 sein könnte. Aus Sicht des Verfassers sieht der gezeigte Spitzgatter aber einen typisch norwegischen Colin-Archer-Bau ähnlicher als einem KFK.

2 RA 10 ex MTB 314 war ein britisches Motortorpedoboot der ELCO 77 Fuß Klasse. Es wurde von der Electric Launch Company Ltd. (Elco), in Bayonne, New Jersey, USA gebaut und lief am 25. September 1941 vom Stapel. Die Royal Navy übernahm das Boot und stellte es am 28. Februar 1942 unter dem Kommando von H. W. Sheldrick, RNVR, in Dienst. MTB 314 lief am 14. September 1942 vor Tobruk auf Grund und konnte in der Folge von deutschen Truppen erbeutet werden. Am 30. April 1943 wurde das in RA 10 umbenannte Boot vor La Goulette in Tunesien (nach anderen Angaben im Hafen von Augusta / Italien) bei einem Fliegerangriff zerstört.

3 Aus Sicht des Verfassers sprach es nicht gerade für die seemännischen Kenntnisse des Kapitänleutnant von Martiny, eine überseeische Unternehmung mit einem hoch motorisierten, benzingetriebenen Motortorpedoboot durchführen zu wollen, dessen nominelle Treibstoffzuladung eine Fahrstrecke von knapp 500 km zuließ und dessen Umwandlung in einen Motorsegler sich eine schiffsbautechnische Herausforderung gewesen wäre.

4 Die Bezeichnung "Unternehmen Panama" führte in der einschlägigen Literatur und in Internet zu fehlerhaften Aussagen hinsichtlich des Angriffsziels, unter anderem bei WHITLEY. Tatsächlich wurde 1943 nach GIMPEL auch ein Kommando-Unternehmen gegen die Schleusen des Panamakanals geplant. Dieses sollte jedoch in Form eines Bombenangriffs durch zwei von U-Booten heran transportierten Sturzkampflugzeugen durchgeführt werden, wurde aber nicht realisiert.

5 Christian Nissen (1893-1956) war vor dem 2. Weltkrieg ein bekannter, deutscher Hochseesegler. Er wurde nach Kriegsbeginn von der Abwehr (deutscher Militärgeheimdienst) als Kommandant geheimer Unternehmen mit Segelbooten rekrutiert. Mit dem militärischen Rang eines Leutnants (Sonderführer) versehen, segelte er 1940 mit zwei verschiedenen Booten nach Irland um dort Agenten abzusetzen, und 1941 - er war zu dem Zeitpunkt 48 Jahre alt - mit einem anderen Boot, der Jacht "Kyloe" nach Südafrika (siehe SAINT-LOUP). Möglicherweise war sein Alter der Grund, dass er dann andere Aufgaben übernahm und drei nachfolgende Langstrecken-Unternehmen in den Jahren 1942-44 von dem deutlich jüngeren Hochseesegler Heinrich Garbers (1909-1963) befehligt wurden. Nissen verstarb 1956, ohne über seine Kriegserlebnisse berichtet zu haben.

6 Nach zwei teilweise erfolgreichen Ausbrüchen britischer Handelsschiffe in den Jahren 1941 (Operation "Rubble") und 1942 (Operations "Performance") planten die Briten 1943 weitere Transporte kriegswichtiger Güter wie Kugellagern von Schweden nach Großbritannien, die Operation "Bridford". Als Transportmittel wurden Schnellboote eingesetzt. Die erste erfolgreiche Fahrt durch das Schnellboot "Gay Viking" erfolgte am 26. Oktober 1943 (BARKER).

7 In vielen Quellen wird fälschlicher Weise Leutnant Christian Nissen als Kommandant von KFK 203 genannt. Nissen war zwar an der Planung der Unternehmen "Reisernte" und "Panama" beteiligt, war aber vermutlich nie als Kommandant einer der beiden Boote vorgesehen (siehe auch Anmerkung Nr. 5). Leutnant Otto Klaehn war nach O'SULLIVAN ein ehemaliger Kapitän der "Hamburg- Amerika-Linie", also der HAPAG. Der Verfasser hat keine weiteren Informationen zu Kapitän Klaehn finden können.

8 Es ist allerdings möglich, dass KFK 203 als Führungsboot diente und daher nur dieses Boot angesprochen wurde. Allerdings macht der unter nachfolgender Anmerkung 8 genannte Funkspruch vom 6.1.1945 das nicht sehr wahrscheinlich.

9 NIESTLE macht zur Fahrt von KFK 203 folgende Angaben, die auf den Funksprüchen des 6. und 5. Küstensicherungsverbandes beruhen: 31.12.44 1700 KFK 203 Kristiansand-Süd aus nach Egersund / 4.1.45 1300 KFK 203 Bergen aus nach Askevold / 6.1.45 1600 KFK 203 Florey/Norwegen aus nach Maaloy in Alleinmarsch. Die Funksprüche wurden nach auch auf der anderen Seite der Nordsee erfasst, konnten jedoch nach O'SULLIVAN nicht entschlüsselt werden O'SULLIVAN gibt allerdings an, dass die Funksprüche von KFK 203 selber stammte. Wie dem auch sei, den Alliierten wurde das Boot so bekannt, möglicherweise auch der verwendete Tarnname "Mary", jedoch nicht der geplante Verwendungszweck.

10 Nach Angabe von C Boie (zitiert in DANNER1) sollen sowohl KFK 203 als auch KFK 204 am 1. Februar 1945 südwestlich Harstad durch Bordflugzeuge der britischen Geleitflugzeugträger "Campania" und "Nairana" versenkt worden sein. Die Angabe ist offensichtlich nicht korrekt.

11 In DANNER2 wird spekuliert, dass die Nummern KFK 203 und KFK 204 aus Tarnungsgründen zweimal vergeben gewesen sein könnten. Theoretisch könnte es sich bei den bei Kriegsende in Neustadt befindlichen Booten um die Duplikate (normale KFK) gehandelt haben. Wenn das so gewesen sein sollte, stellt sich die Frage, wo sich die Duplikate von 1943 bis Anfang 1945 befanden. Regulären Minensuch-, Hafenschutz-, oder Vorpostenboot-Verbänden war sie jedenfalls nicht zugeordnet, wie es bei einer solchen Scharade sinnvoll gewesen wäre.

12 Es handelte sich um Kleinst-Uboote vom Typ "Seehund".