

En mer le 30 Mai 1941

Rapport concernant la mission du cuirassé "Bismarck"

Le 27 mai 1941, nous étions au retour d'une activité opérationnelle dans la région de l'Atlantique Nord après une croisière de 50 jours. J'ai reçu un message radio à 02h00 avec l'ordre de naviguer immédiatement à vitesse maximale vers le carreau BE 6277. En conséquence, le cap a été immédiatement modifié. La surveillance a été augmentée. Les vents étaient NNO 6-7 et en augmentation, fortes rafales de pluie. Mer houleuse. Nous avons dû naviguer directement dans les mers. La position du navire à 02h00 était 46°03'N et 15° 30'W. À 05h00 un nouveau message radio est arrivé pour maintenir notre position à partir de 06h00. À partir de ce moment nous avons navigué avec moins de vitesse contre les mers. La position du navire à 05h00 était de 46°35'N et 15°00' W. À 1 h15, nous avons aperçu un avion allemand, à 11h45 un second. À 14h10, un message radio est arrivé pour se diriger à vitesse maximale vers le carreau 6150. L'ordre a été immédiatement exécuté. Le vent et les conditions météorologiques s'étaient aggravés. À 2 h10, un avion est soudainement sorti des nuages et a tiré d'une distance de 1100 mètres à deux reprises avec une mitrailleuse sans nous toucher. L'avion a immédiatement viré à bâbord et a continué à s'éloigner en direction ENE. Comme il s'est détourné, j'ai clairement reconnu qu'il s'agissait d'un "Bristol Blenheim" anglais. Position du navire : 47°40'N et 14°30'W. Entre-temps, la nuit était tombée, la visibilité de nuit était d'environ 1 000 mètres.

Le 28 mai à 07h00, la position du navire était de 48°00'N et 15°10'W. À 09h00, nous avons aperçu un quadrimoteur. La nationalité n'a pas pu être déterminée. Nous avons navigué battu par les vagues de 90 à 270 degrés nord vrai. À 13 heures, nous avons aperçu de minces traînées d'huile et les avons suivies vers le nord. Après 10 minutes, nous avons vu un récipient vide en fer blanc d'un masque à gaz allemand, après encore 3-4 milles nautiques, nous avons vu de nombreux corps encore dans leurs gilets de sauvetage, des morceaux d'épave et des gilets de sauvetage vides. Au même moment, nous avons aperçu 2 U-Boote. Nous avons sillonné le champ de débris, mais nous n'avons pas vu d'autres survivants. À 15h10, la position du navire selon l'observation céleste était de 47°48'N et 15° 55'W. À 15h20, nous avons communiqué par pavillons avec l'U-48 et avons échangé des points de position. Immédiatement après, nous avons parcouru 5 milles marins vers le sud et de là, nous avons de nouveau navigué battu par les vagues de 90 à 270 degrés nord vrai. Nous avons encore vu des corps individuels, des gilets de sauvetage et des débris. Au crépuscule, à 22h35, nous avons aperçu très près de nous à bâbord trois étoiles de signalisation rouges à environ 2 ou 3 milles marins. Nous nous sommes immédiatement tournés vers l'emplacement. Je pouvais maintenant distinguer à travers les jumelles de nuit un radeau contenant 2 hommes. Après que nous soyons arrivés à portée de cris, la première question était, êtes-vous des Allemands. Avec la réponse de Oui, tous deux ont crié un Hourra aussi fort que leurs forces le permettaient. À 22h45, nous avons le radeau le long du bord. Les deux hommes étaient gravement épuisés. Ils ont été soulevés à bord par l'équipage jusqu'à deux échelles de Jacob déployées [échelles de corde]. (Deux de mes hommes s'étaient descendus tout le long de l'échelle jusqu'à la ligne de flottaison.) Dès qu'ils furent à bord, les survivants reçurent des vêtements secs et chauds, l'eau salée leur fut lavée du visage et ils furent allongés sur une couchette.

Sur les plaques d'identité figuraient les noms Otto Maus -0 2635/40 S - (Mtr. Gefr.) et Walter Lorenzen - 0 3075/40 T - (Masch. Gefr.). Selon les déclarations des rescapés, il devait y avoir un autre radeau pneumatique à proximité. Faute de ravitaillement, nous avons prévu de reprendre notre voyage de retour. Mais je suis resté à la position actuelle pour la nuit et j'ai voulu secourir aussi ces hommes. J'ai continué la recherche pendant la journée. Encore une fois, nous avons fortement secoué à l'est et à l'ouest et à chaque virage nous avons perdu 5 milles nautiques au sud. Nous avons encore aperçu des gilets de sauvetage occasionnels et des débris. À 18h00, nous avons aperçu un radeau en caoutchouc vide et nous l'avons embarqué. Nous avons continué à chercher. Le jour suivant, ce radeau a été identifié par le Mtr quelque peu récupéré. Gefr. Otto Maus comme un radeau du Bismarck.

Le 30 mai à 00h45, nous nous sommes retrouvés dans la zone de recherche avec le croiseur espagnol "Canarias" et nous avons échangé des signaux Morse des noms des navires. Immédiatement après, nous avons repris notre voyage de retour.

Le 31 mai à 09h40, nous avons aperçu un bateau à vapeur et après une identification, nous le reconnaissons comme un Allemand. Après communication par pavillon, nous avons mis à l'eau notre canot de sauvetage tribord et avons ramé jusqu'au bateau pour ramener nos provisions à bord. (Il y avait un total de 3 vedettes). À 11h00, le voyage de retour a repris avec cette escorte.

Le 1er juin à 06h40 nous atteignons la Gironde sans autre incident particulier. À 08h00 le commandant de l'escorte nous lâche près de Royan. Nous avons navigué jusqu'au Verdon. Entre-temps, les deux hommes « Bismarck » secourus ont été débarqués sur un bateau à moteur. Nous embarquâmes un pilote et remontâmes la Gironde sous ses instructions. À 13h00 nous nous amarrons en rade de Bordeaux.

Signé W. Schütte

Leutnant zur See (S) et Commandant

Source : KBismarck.com