

Book in code
found on Detmer.

Transcript of TG/11875/HEB

[GEFEGESBERICHT]

26.10.41. KULMERLAND entlassen. Nach Westen abgesetzt zum Umbau Maschine. Motor 1 statt 2 wechselseitig.

[4 letters missed] Mittags Amerikaner gesichtet abgedreht. Anschliessend Umbau. Bis [4 letters missed] Umbau beendet. Probefahrt ohne Stoerung. Auf V Menweg gegangen & noch Zeit bis Neumond. Will Gann vor PERTH stehen. Meldung ueber CORNWALL mit Convoy bei CAP LEEWIN auf Westkurs. Daraufhin auf Kurs NO gegangen. Absicht. Kontrolle Kueste vor SHARKS BAY.

Mittwoch 19.11. Kurs 25 Fahrt 11.111 Ost 26. 34 Sued. SSO 3 bis 4. See 3. Mittl. Duenung aus SW. sehr klar.

1555 Meldung Ausguck [JANSEN] Segler in Sicht Db voraus Peilung etwa 20 rw. Verbessert Meldung laufend in 2 Segler. Mehrere Fahrzeuge. 2 Rauchwolken. Anscheinend Bewacher. Alarm. Nach Db auf 260 abgedreht. AK voraus.

1600 Kreuzer erkannt als PERTH Klasse angesprochen liegt auf Suedkurs. Kurs 250 in die Sonne hinein. Dunkelwerden erst ab 19 zu rechnen. Starke eigene Rauchentwicklung. Maschine meldet. Motor 4 ausgefallen. Dadurch Fahrt etwa 1/4 sm.

1605 Kreuzer dreht zu Messung ueber 150 hm. kommt langsam auf gibt dauernd NNW mit Scheinwerfer. Setzen Signal fuer STRAAT. Lagebeurteilung und Entschluss.

1645 Motor 4 wieder klar mit 8 Zylindern. Fahrt 1/4 beibehalten. Messung mit 3 m Gerat bei 80 hm aus Tarnungsgruenden eingestellt mit 1.35 m Gerat weitergemessen. Fortwachrend Signalverkehr. Kreuzer kommt mit schmaler Silhouette langsam stb achteraus auf.

1700 Meldung auf 600 m 000 STRAAT EINS. PERTH radio wiederholt fordert weitere Meldung falls notwendig.

1715 Kreuzer lauft stb querab mit Abstand 9[0] m

Um 1725 Morsespruch nach [MAKS]. HOIST YOUR SECRET CALL. Weitere Verzoegerung kann nur Lage verschlechtern stellt Motor ab also voellig ahnungslos.

Daher 1730 Enttarnen. Holl. Flagge nieder Krie sflagge Grossmast weht klar aus. Enttarnzeit 6 Sek. Artl. Feuererlaubnis. Torpedowaffe Schiesserl. Gegner sackt langsam achteraus. 2 Torp. Lage 80 Fahrt 1/4 Abkommpunkt D; Heck dazu langsam auf 260 um Artl. nicht zu stoeren. 1 Salve Einzelschuss kurz. Eingestellte E 13. 2 Salve 3 4 5 mit 4 vor etwa 4 Sek spater gibt Treffer Bruecke und Leitstand. Unmittelbar darauf Vollsalve vom Gegner liegt weit. Kein Treffer. Danach etwa 2 Salven 5 Sek Takt. Treffer mittschiffs Flugzeug Bruecke. Schieberverbesserung links zwischen vordere Tueme. Fla MW und Stb 37 wirksam auf Bruecke Rohrsetze Flakartl. Bis 5 Salve keine Antwort dann Turm C gut und schnell. Treffer Schornstein Maschine Turm D nur 2 bis 3 Salven alles weit. Turm A B nicht mehr.

Etw. bei 8 bis 9 Salve Torp. treffer Vorkante Turm A B Torp. kurz vorn Bug vorbei. Vorsteven taucht fast voellig ein Kurs 260 beibehalten weil Torp. Rohrsatze wegen Fla MW feuer nicht besetzt. Gegner dreht hart zu. Kurs und Fahrt beibehalten um klar zu kommen. Turmdecke B fliegt aussenbords weitere Treffer Vorschiff.

Um 1735 etwa schlaegt Gegner hinterm Heck durch in fuer ihn torp taktisch unguenstige Position. Starker Qualm infolge Maschinenbrand verdeckt Gegner fuer Bruecke. Fla A O weiter mit Heckgeschuetzen E etwa 40 hm Gegnerggeschuetze zeigen Bb. Seine Flak ist nicht besetzt.

Etw. 1745 nach Bb. abgedreht um Gegner voellig zu vernichten. Kurz darauf fallen Umdrehungen schnell keine Verbindung mit Maschine gleichzeitig 4 Brossenbahnen. Gestuetzt weil fraglich ob Maschinen noch Drehung schaffen und Bahnen gut achteraus wandern. Kurs 240 Durchgaenge kurz hinterm Heck. Gleichzeitig gehen Motoren durch. LENSCH meldet Maschine und alle Feuerloeschmittel voellig ausgefallen. Befehl Versuchen wenigstens 1 Motor klarzumachen Artl. ltg. ab etwa 1750 wieder von vorderen Stand mit ganzer Batterie auf 60 hm. SIDNEY Suedkurs geringe Fahrt. Bruecke bis acht. Schornstein brennt. Laufend weitere Treffer Etw. 1800 Einseltorp auf 70 hm Lage 80 Fahrt 5 Fehlschuss hinten.

1825 Batterie halt letzte Messung 90 hm Schusse. 104 hm Schiffspeilung 225 Verbraucht etwa 500 Bdz 50 K. Vorbereiten Schiff versenken. Alle Boote Rettungsmittel aussetzen. Durchkommen zur Maschinen umsoeglich selbst ueberzeugt E Werk 2 klar aber nutzlos. Gegner kommt auf etwa 150 hm Kurs etwa 150 ausser Sicht Feuerschein bis etwa 2200 danach noch vereinzelt Aufflackern.

Etw. 2100 alle Rettungsmittel zu Wasser gesetzt und abgelegt. Noch 124 an Bord darunter fast alle Offz. Klare Kanonen damit besetzbar [Minenraum] nur wenig verqualmt beide Boote aus Luke 1[-].

Etw. 2330 beide zu Wasser 1 mit [59] abgelegt Sprengladung Oelbunker Bb vorn 2355 Qualm Minendeck nimmt stark zu.

2400 Ausserdienstgestellt Sprengladg angeschlagen letztes Boot abgelegt.

0035 Minen gehen hoch Schiff sinkt schnell ueber Achterstevan.

KTB Maschine

19.11.41. Marschfahrt 11 Km Motor 1 u 4 auf Fahrnetz Motor 3 auf Bordnetz
Auf Wache Ob Masch LENSCH u 2 Maate

1555 Befehl von Brücke Alarm alle Motoren klar zur Hochstfahrt Motor
2 zugeschaltet auf Fahrnetz

1600 Alle Wachen auf Gefechtsstation aufgezoogen 1 Wache auf Betriebs-
stationen Ob Masch NAGEL 2 Wache auf Leckstationen Ob Masch LENSCH
3 Wache Maschinengefuchsgruppen Ob Masch MITZLAFF

1605 Meldung an Brücke Motor 4 ausgefallen wegen Heisslaufens eines
Kolbens dadurch Hochstfahrt etwa 12 km Bei dem Versuch die Belastung
der Motoren zu steigern fiel der Hauptmotor 4 infolge Heisslaufens des
Kolbens 7 aus Der Motor wurde sofort gestoppt der beschadigte Kolben
abgefangen die Treibstange ausgebaut und die Steuerorgane abgeschaltet.

Etwa 1635 konnte der Motor mit 8 Zylindern wieder auf Fahrnetz geschaltet
werden damit Schiff wieder klar fur Hochstfahrt

1715 Leckzentrale von Stb Betriebsgang nach Bb Betriebsgang verlegt
voraussichtl Feuerlee

1730 Befehl von Brücke Enttarnen

Etwa 1735 Mehroze T[r]effer in den Hauptmotorenraum eine Granate riss die
vordere Tankwand des Maschinenraumes erheblich auf Ein breiter
brennender Treibolstrahl ergoss sich in den Raum der schnell mit un-
durchsichtigem Rauch gefullt war Die Hauptfeuerloschleitung wurde im
Maschraum auf beiden Seiten durchschlagen gleichzeitig fiel die gesamte
an Stb verlegte Schaumfeuerloschanlage aus Eine Explosion an Stb seite
brachte die Transformatoren zum Ausfall Hierdurch fiel die elektrische
Erregung fur die Hauptgeneratoren und Fahrtmotoren aus Damit war die
gesamte Hauptmaschinenanlage ausgefallen Meldung an Brücke Maschinen-
anlage durch Feindeinwirkung ausgefallen Motorenraum brennt unter sehr
starker Rauchentwicklung Frage kann Motorenraum verlassen werden

Befehl von Brücke Motorenraum verlassen

Es war jetzt nur noch B Werk 2 klar Der Versuch des Pumpenmeisters
die Feuerlo[s]chleitung von dem Aggregat im Schraubemotorenraum unter
Druck zu nehmen misslang weil in der [beschadigten] Feuerloschleitung
der Druck sofort wegfiel.

1745 1 Wachmaschinist meldet mundlich dem Kommandanten auf der Brücke
Zu dieser Zeit gingen die Motoren durch Kmt befiehlt zu versuchen
wenigstens einen Motor wieder klar zu bekommen

Alle Versuche in den Maschinenraum einzudringen waren erfolglos 1 WO
ubermittelte Befehl Kmt telefonisch von Leckzentrale an LJ in
Maschleitstand LJ meldete zuruck dass Befehl nicht durchfuhrbar und
Leitstandbesatzung LJ [BOZEMEM] 2 Fahrmaate und 2 Ordonnanzen am
Erticken sei Kurz darauf meldete sich der Leitstand nicht mehr 1 WO
meldet Kmt dass Maschine endgultig ausgefallen und mit Leitstand keine
Verbindung mehr Versuche die Leitstandbesatzung zu retten misslangen
Nur einem Fahrmaat Ob Masch HAINERT gelang es aus dem Leitstand zu
entkommen Er gibt an gesehen zu haben wie die Leitstandwache bei dem
vergeblichen Versuch die Falltur der Splittergrating zu offnen durch
eine plotzliche Feuergarbe getotet wurde

1825 Befehl von Kmt Alle Mann auf Bergungsstation

ACTION REPORT

- 26.10.41. Detached NETHERLAND. Drew away to westward to effect alterations to engines. Exchange of nos. 1 and 2 engines.
- [four figures omitted] Midday: sighted an American, turned away. Then effected alterations. Alterations completed by [four figures omitted]. Trial run without trouble. Proceeded on agent's way, as still time before new moon. Intend to be off PERTH by then. Report of CORNWALL with convoy off Cape LEEUWIN course west. Altered course to NE in consequence. Intention: investigation of coast off SHARKS BAY.
- Wednesday 19.11. Course 25, Speed 11; 26.34 South, 111 East. SSE 3 to 4, Sea 3 medium swell from SW. Very clear.
- 1555 Look out JARSEN reports sailing ship in sight on port bow, bearing approx. 20° true. Report corrected currently to 2 sailing ships, several vessels, 2 smoke clouds, apparently escort. Alarm. Turned away to port on to 260. Full speed ahead.
- 1600 Cruiser made out, identified as PERTH class, on course South. Course 250 into the sun. Approach of darkness not due before 1900. Producing large quantities of smoke ourselves. Engine room reports: No. 4 engine out of order. Speed therefore approx. 14 knots.
- 1605 Cruiser turns towards; range over 150 km. Approaches slowly making "NNJ" repeatedly on searchlight. Hoist signal for STRAAT. Appreciate situation and make decision.
- 1645 No. 4 engine running again on 8 cylinders. Speed 14 maintained. At 80 km ceased measurement with 3 metre rangefinder, for reasons of disguise, continued ranging with 1.35 metre rangefinder. Continual signalling. Cruiser approaches slowly on the starboard quarter showing narrow silhouette.
- 1700 Report on 600 metres 000 STRAAT BIEFS. PERTH radio repeats and requests further report if necessary.
- 1715 Cruiser draws away on starboard beam 90 km distant.
- 1725 Morse signal in [MARKS]: HOIST YOUR SECRET CALL. Further delay can only make situation worse. [Cruiser] stops engines, thus has not the least suspicion. Therefore
- 1730 Removal of disguise. Dutch flag struck, War flag flies clear from main mast. Time taken 6 seconds. Guns and torpedo given permission to fire. Enemy drops slowly astern. 2 torpedoes inclination 30, speed 14, point of aim bow and stern. Also slow alteration to 260 so as not to interfere with guns. First salvo single shot short. Gun range 13. Second salvo. Third fourth fifth, up 400. About 4 seconds later scores hit on bridge and control position, followed immediately by full salvo from enemy, over, no hits. Then approx. 2 salvos at 5 second interval. Hit amidships, aircraft, bridge. Correction for deflection left between forward turrets. A/A MG's and starboard 3.7 effective against bridge, torpedo tubes and A/A armament. Up to fifth salvo no reply, then 'C' turret well and fast. Hits in

funnel and engine room. 'D' turret only two or three salvos, all of them over. 'A' and 'B' turrets no longer [firing]. At about eighth or ninth salvo torpedo hit forward of 'A' and 'B' turrets. Torpedo passed short distance ahead. Stern almost completely submerged. Course 260 maintained since torpedo tubes not manned because of A/A MG fire. Enemy turns sharply towards. Course and speed maintained to get clear. Top of 'D' turret flies overboard, further hits forward.

1735 approx. Enemy passes astern in unfavourable position for firing his torpedoes. Thick smoke caused by fire in engine room conceals enemy from the bridge. A/A Control Officer continues with stern armament range approx. 40 hm. Enemy's guns pointing to starboard. his A/A is not manned.

1745 approx. Turned away to port in order to destroy enemy completely. Shortly afterwards revolutions drop rapidly, no communication with engine room. Simultaneously four torpedo tracks. Hold course because questionable whether engines would make the turn and tracks deviate well astern. Course 240. [Torpedoes] pass short distance astern. Simultaneously engines break down. LENSCH reports engine room and all fire-extinguishing apparatus completely out of order. Order to try and get at least one engine working. From.

1750 approx. Gunnery control working again from forward position with whole battery at 60 hm. SIDNEY course south slow speed. On fire from bridge to after funnel. Constant further hits.

1800 approx. Single torpedo at 70 hm inclination 30, speed 5. Miss astern.

1825 Guns check. Last range 90 hm. Shots 104 hm. relative bearing 225. Rounds fired approx. 500 base fuze, 50 nose fuze. Prepare to scuttle. Lower all boats and life-saving equipment. Impossible to reach engine room; satisfied myself personally of this. No. 2 electric installation working but useless. Enemy disappears from sight at approx. 160 hm, course approx. 150. Glare visible until about 2200 then occasional flickerings.

2100 approx. All life-saving apparatus lowered and cast off. Still 124 men on board including almost all officers. Such guns as are still working can thus be manned. Only small quantity of smoke in mine hold. Both boats from no. 2 hatch.

2330 approx. Both lowered, one with 59 [men]. Explosive charge in port forward oil tank.

2355 Smoke increasing heavily on mining deck.

2400 Paid off. Touched off charge, last boat cast off.

0035 Mines explode. Ship sinks rapidly stern first.

[ENGINE ROOM LOG]

19. 11. 41 Speed 11 knots. Nos. 1 and 4 engines on propulsion, no. 3 engine on ship's supply. On watch Warrant Engineer LENSCH and two Stoker P.O.'s.

1555 Alarm. Order from bridge: All engines ready for maximum speed. No. 2 engine turned on to propulsion.

1600 All watches at action stations:
1st Watch at working stations, Warrant Engineer NAGEL
2nd Watch at damage control stations, Warrant Engineer LENSCH
3rd Watch engine room action parties, Warrant Engineer MITZLIEFF

1602 Report to bridge: Engines ready for maximum speed.

1604 Report to bridge: No. 4 engine out of order by reason of piston running hot, maximum speed therefore approx. 14 knots.
On the attempt to increase the load of the engines, No. 4 main engine became unserviceable owing to piston 7 running hot. The engine was stopped forthwith, the damaged piston slung, the connecting rod removed and the valve gear disconnected.

1635 Engine could be put to propulsion again on 8 approx. cylinders. Ship thus again ready for maximum speed.

1715 Damage control centre shifted from starboard gangway to port gangway, as being probably away from the firing.

1730 Order from bridge: Remove disguise.

1735 Several hits in main engine room. One shell tore approx. the forward tank bulkhead of the engine room badly open. A thick jet of burning fuel oil poured into the room, which was rapidly filled with opaque smoke. The main fire extinguisher pipe was punctured on either side of the engine room, at the same time the whole foam extinguisher plant which had been transferred to the starboard side went out of action. An explosion on the starboard side rendered the transformers unserviceable, thereby putting the electrical excitation for the main generators and propulsion motors out of action. The whole of the main engine installation was thus out of action.

Report to bridge: Engine installation unserviceable by enemy action, very heavy smoke, query may personnel leave engine room? Order from bridge: Leave engine room. By this time only no. 2 electric installation was in order. The attempt by the Chief Plumber to get pressure in the fire extinguisher pipe from the power unit in the propulsion motor room failed, as pressure dropped immediately in the damaged pipe.

1745 Senior Stoker on watch reports verbally to C.O. on the bridge. At this time the engines failed. C.O. orders to try and get one engine working at least. All attempts to penetrate into engine room failed. First Watchkeeping Officer passed order from C.O. by telephone from Damage Control Centre to Engineer Officer in Control position. Engineer Officer replied that the order could not be carried out and crew of control position, Engineer Officer [corrupt passage] two P.O.'s and two stewards were suffocating. Shortly afterwards control position ceased to report. First Watchkeeping Officer reported to C.O.: engine room finally out of action and no further communication with control position.
Attempts to save crew of control position failed. Only one P.O., Stoker P.O. HAHNERT, succeeded in escaping from the control position. He states he saw the control position watch killed by a sudden burst of fire while trying unsuccessfully to open the hatch of the splinter grating.

Order from C.O.: All hands to abandon ship.

1825