

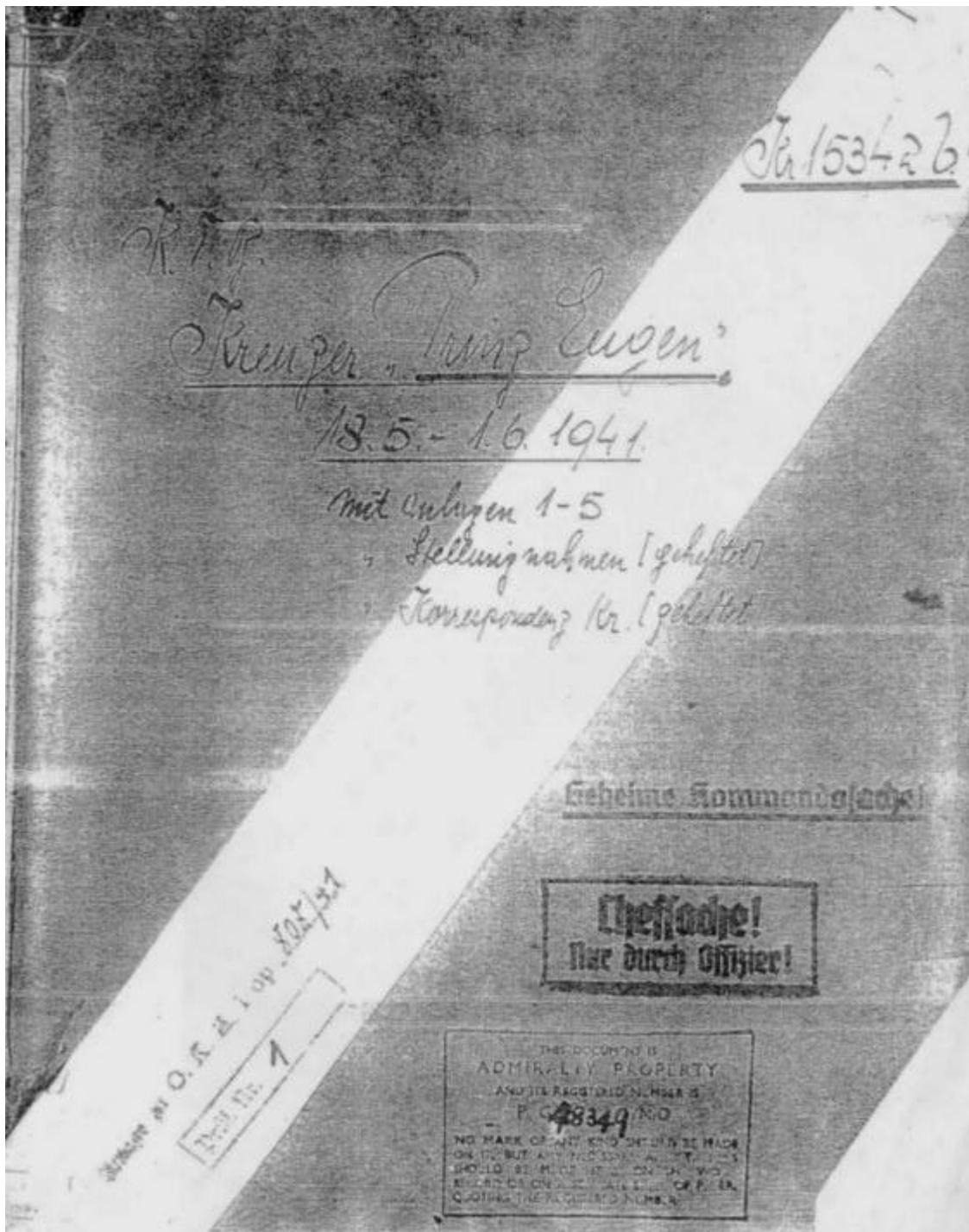


## KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN CRUISER PRINZ EUGENS WAR DIARY

Die folgende Datei enthält eine Abschrift und Übersetzung des Kriegstagebuchs des Kreuzers "Prinz Eugen" (vom 18.5. bis 1. 6. 1941, "Operation Rheinübung"). Das Original befindet sich im Deutschen Bundesarchiv/Militärarchiv. Dem Bismarck Archiv wurde eine Kopie dieses Dokuments aus der Britischen Admiralität von Mark Ballance zur Verfügung gestellt. Im U.S. National Archiv (NARA) befindet sich dieses Kriegstagebuch als Microfilm Publication T1022 und ein Grossteil dieses KTB wurde von Timothy P. Mulligan, NARA, Modern Military Records (NWCTM) zur Verfügung gestellt. Das Kriegstagebuch wurde von Frank W. Allen II und Ulrich H. Rudofsky *verbatim* übertragen und von Ulrich H. Rudofsky und Andreas Müller ins Englische übersetzt. Redakteure und Berater waren George H. Elder und José M. Rico.

The following file contains a transcription and translation of the War Diary of the Cruiser "Prinz Eugen" (from 18 May to 1 June 1941, "Operation Rheinübung"). The original is at the German Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg. A copy of this document was obtained by Mark Balance from the British Admiralty and provided it to this Bismarck Archive. The U.S. National Archives & Records Administration (NARA) has a copy, Microfilm Publication T1022 (roll 2815), and large portions of this KTB were made available by Timothy P. Mulligan, NARA Military Records (NWCTM). This war diary was transcribed *verbatim* by Frank W. Allen II and Ulrich H. Rudofsky, and it was translated into English by Ulrich H. Rudofsky and Andreas Müller. George H. Elder and José M. Rico served as editors and consultants.

**Note by the translator (UR):** The Admiralty and the NARA copies were used in the translation, since legibility the British copy was often difficult. There are numerous handwritten remarks, arrows, exclamation marks, emphasis lines etc. in the margins of the Admiralty copy, not in the NARA copy, though typescripts and mechanical typewriter errors are identical. Most of these remarks were written and initialed by K.z.S. Helmut Brinkmann [a German Suetterlin script "B" and a symbol that looks like "4" or inverted "h"]; however, some of the remarks are by at least three other persons, most by one who is probably a command officer [la TM? = la = Führungsabteilung = command division plus an initial of TM?]. Very few of the comments are readily legible in our copy. Manual corrections in the texts of the Admiralty and NARA copies are identical, but they differ in handwriting, the former are in Suetterlin, the latter in Roman script. Additions, comments, etc., made by the translators and editors are in brackets [ ].



Kr. 15342b

=====

K.T.B.  
War Diary

**Kreuzer „Prinz Eugen“**  
**Cruiser “Prinz Eugen”**

18.5. – 1.6.1941  
18 May – 1 June 1941

mit Anlagen 1-5  
“ Stellungnahmen (geheftet)  
“ Korrespondenz Kr. (geheftet)  
With attachments 1-5 [see page 72]  
With position statements (stapled) [see page 78]  
With correspondence Kr. (stapled)

Geheime Kommandosache!  
Classified Command Matters! [stamp]

Chefsache!  
Nur durch Offizier!  
Secret!  
Officer currier only! [stamp]

Anlage an O.K.M. 1 op. 805/41

Prüf Nr. 1

Attachment to Supreme Naval Headquarters Division 1 808/41

Control No. 1 [copy 1]

[stamp]

THIS DOCUMENT IS  
ADMIRALTY PROPERTY  
AND ITS REGISTERED NUMBER IS  
P. G./48349/ND  
[stamped]

## Geheime Kommandosache

### Inhaltsverzeichnis!

- 18.5. Auslaufen Gotenhafen, Marsch nach Westen.  
19.5. 1125 Uhr Treffpunkt mit Flotte und 2 Zerstörern.  
20.5. Fahrt durch Belt bis Lindesnes.  
21.5. Ölergänzung in Kalvenes-Bucht bei Bergen.  
22.5. Marsch nach Norden.  
23.5. Marsch durch die Dänemarkstraße.  
24.5. Gefecht bei Grönland und Marsch nach Süden bis 56° Nord.  
25.5. Marsch nach Süden bis 46° Nord.  
26.5. Ölergänzung aus "Spichern".  
27.5. Treffen mit "Kota Ponang" und "Gonzenheim", Marsch zur HX-Route, dann nach Süden.  
28.5. Öl-und Wasserergänzung aus "Esso Hamburg".  
29.5. Marsch nach "Kota Ponang" zur Befehlsabgabe.  
30.5. Marsch nach Osten.  
1.6. Einlaufen Brest.

## Classified Command Matters

### Table of Contents!

18 May	Departing Gotenhafen, cruise to the West.
19 May 1125 hours	Rendezvous with Fleet [Bismarck] and 2 destroyers.
20 May	Cruise through the Belt to Lindesnes. [past Skagen to the southern tip of Norway]
21 May	Oil replenishment in Kalvenes Bay near Bergen.
22 May	Cruise to the North.
23 May	Cruise through the Denmark Strait.
24 May	Battle near Greenland and cruise South to 56° North.
25 May	Cruise to the South to 46° North.
26 May	Oil replenishment from "Spichern".
27 May	Rendezvous with "Kota Ponang [sic. Penang]" and "Gonzenheim", then cruise to HX [Halifax] route, and then South.
28 May	Oil and water replenishment from "Esso Hamburg".
29 May	Cruise toward "Kota Ponang [sic]" to issue of orders.
30 May	Cruise to the East.
31 May	Cruise to the East.
01 June	Entering Brest.

### 18.5.41 / 18 May 1941

#### **1000 / 1000 hours**

Gotenhafen Becken 4, Wind Ost 1, bedeckt.

Gotenhafen Basin 4, wind East 1, overcast. [The Kriegsmarine used the Beaufort and Petersen scales for wind and sea conditions. UR]

Flottenchef zur Besichtigung an Bord. Kommandatenbesprechung auf "Bismarck". Es wurden folgende Punkte besprochen:

Chief-of-Fleet [Admiral Günther Lütjens] comes aboard for an inspection. Conference of commanders aboard "Bismarck". The following points were discussed:

1.) Bei geeigneter Wetterlage wird nicht in den Korsfjord eingelaufen, sondern gleich ins Nordmeer zu Tanker "Weißenburg" gegangen. Luftwaffe hat Aufklärung Scapa-Island zugesagt. Eisauflärung.

1. Weather permitting, Kors-Fjord will not be entered, but go directly into the Arctic Ocean to tanker "Weissenburg". Air Force has agreed to reconnaissance of Scapa-Iceland. Ice reconnaissance.

2.) Flottenchef beabsichtigt, wenn möglich, Dänemarkpassage. Ausnutzung des Eisnebels. Geschwindigkeit ausnutzen, auch bei Nebel, nach EM 2 fahren.

2. Chief-of-Fleet intends, if feasible, passage through Denmark Strait. Utilization of ice fog. Take advantage of speed, even in fog, sail by EM 2 radar.

3.) Falls Hilfskreuzer und Kreuzer im Wege, u.U. annehmen, sonst Schiff schonen zum langen Aushalten.

3. If auxiliary cruisers or cruisers get in the way, engage them only if necessary, otherwise conserve ship for extended endurance.

4.) T-Angriff (zu 3.) "Prinz Eugen" nur auf Befehl Flotte.

4. Torpedo attack (inserted: see item 3.) by "Prinz Eugen" only by order from Fleet.

5.) Bekanntgabe an Besatzung nur "Marsch ins Nordmeer". Passieren Dänemarkstraße erst auf Befehl bekannt geben.

5. Announcement to crew simply: "Cruise into the Arctic Ocean". Announce passage through the Denmark Strait only after receiving the order.

6.) Spähdampfer sind Versorgungsschiffe und als solche zu bezeichnen.

6. Scout steamers are supply ships and are to be designated to as such.

7.) Tarnfarbanstrich bleibt b.a.w. Befehl folgt. Für evtl. längeren Aufenthalt in Norwegen (Trondheim) bunten Tarnanstrich bereithalten.

7. Camouflage will remain as is until further notice. Order to follow. For a potentially longer layover in Norway (Trondheim) keep colored camouflage [well] maintained.

8.) Bordflieger: Einsatz durch Flotte. Klarer Befehl, schriftlich mitgeben. Nicht angreifen bei Aufklärungsflug, sondern melden. Möglichst selbst nicht gesehen werden.

8. Onboard aircraft: Deployment by Fleet only. Clearly written orders must be handed [to pilots]. Do not attack during reconnaissance flights, just make report. Avoid being seen, if at all possible.

Meldung bei Rückkehr optisch. Navigation nach Fliegeratlantikkarte.

Report optically upon returning. Navigation according to flight chart for the Atlantic.

9.) Prisen, erster Linie Tanker. Inmarschgehen und Meldung an Gruppe durch Flotte.

9. Prizes, first in line are tankers. Get them underway and make report to Group via Fleet.

10.) Munition sparen. Bei Dampfer versenken leichte Munition, Zeitzünder oder Aufschlagzünder.

10. Conserve ammunition. Use light ammunition for sinking steamers, time fuzes or impact fuzes.

- 11.) U.-Bootsgefahr bei Dampfer-anhalten.  
11. U-boat danger while stopping steamers.
- 12.) Bekanntgabe neuester Verfügung über Waffengebrauch gegen Neutrale (USA?).  
12. Announcement regarding the most recent regulations for use of arms against neutrals (USA?).
- 13.) Nachrichten, daß Kriegsschiffgeleit bei Tag mitten im Geleitzug, nachts sich absetzt.  
13. Intelligence reports that warship escorts are in the center of the convoy during the day and detach themselves at night.
- 14.) Wachstropp so leicht wie möglich.  
14. Sentry detail as light as possible.
- 15.) Bei Ölübernahme auch Wasserübernahme üben.  
15. During oil refueling also make it a practice to take on water.
- 16.) Befehl. Einzeln Marsch zu Punkt grün 3. Treffpunkt 19.5. 1100 Uhr.  
16. Order. Cruise separately to point green 3. Rendezvous on 19 May at 1100 hours.

**1112 / 1112 hours**

Mit Schlepperhilfe ausgelaufen. Vorübergehend bei Ansteuerungstonne zum Dampfaufmachen geankert, da an Pier zu wenig Wasser und Gefahr, der Verschmutzung der Kondensatoren.  
Departed with tug assistance. Temporarily anchored near approach [fairway] buoy to get up steam, because of low water at pier and danger of fouling the condensers.

**1200 / 1200 hours**

Wind 0 1, einzelne Wolken.  
Wind E 1, scattered clouds.

**1640 / 1640 hours**

Anker gelichtet und Beginn der MES-Überläufe vor Gotenhafen.  
Weighed anchor and start sailing across the magnetic protection barriers in front of Gotenhafen.

**1800 / 1800 hours**

ONO 2, einzelne Wolken.  
ENE 2, scattered clouds.

**1920 / 1920 hours**

Zur Brennstoffergänzung mit  $\frac{1}{4}$  stündiger Bereitschaft geankert, danach Brennstoffbestand:  
Anchored for fuel replenishment with  $\frac{1}{4}$  hour ready-to-sail readiness. Subsequent fuel stores:

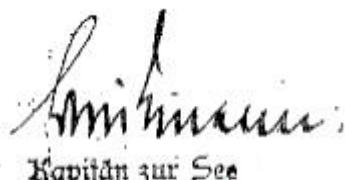
Heizöl: 3232 cbm.

Fuel: 3232 [hand entry] m<sup>3</sup>. [3250 m<sup>3</sup> was maximum capacity before later modification. UR]

**2118 / 2118 hours**

Wind ONO-2,  
Wind ENE-2,

Anker gelichtet, Marsch durch Hammeren-Enge nach Westen auf Punkt Grün 03.  
Weighed anchor, cruise West through Hammeren Narrows to point green 03.



Kapitän zur See  
und Kommandant

Brinkmann  
Captain and Commander

**19.5.41 / 19 May 1941**

**0000 / 0000 hours**

ONO 3, einzelne Wolken.  
ENE 3, scattered clouds.

**0400 / 0400 hours**

NO 3, einzelne Wolken.  
NE 3, scattered clouds.

**0800 / 0800 hours**

ONO 3, einzelne Wolken. An Flotte gemeldet Heizölbestand 3112 cbm.  
ENE 3, scattered clouds. Reported to Fleet: fuel stores 3,112 m<sup>3</sup>

**1125 / 1125 hours**

Punkt Grün 03.  
Gesammelt mit "Bismarck" und Sperrbrechern und Zerstörern. Marsch auf Weg Grün und Rot  
zum Großen Belt.  
At point green 03.  
Rendezvous with "Bismarck" and blockade breakers and destroyers. Cruise to Great Belt on  
route green and red to the Greater Belt.

**1200 / 1200 hours**

ONO 3, bedeckt, 54° 45' N Breite, 13° 20' O Länge.  
ENE 3, overcast, 54° 45' N Latitude, 13° 20' E Longitude. [noon position fix. UR]

F.T. 1847:

1.) Ergebnis Eisaufklärung bis 20° W normal, weiter westlich wegen Unsichtigkeit ergebnislos.  
Wiederholung ist beantragt.

Radio telegram 1847 [time of origin is yesterday. UR]:

1.) Result of ice reconnaissance to 20° W normal, farther west no data because of low visibility  
[no paragraph 2.) in original.UR]

**2000 / 2000 hours**

ONO 3, bedeckt  
ENE 3, overcast

**2234 / 2234 hours**

Punkt Rot 05 erreicht [sic. erreicht]. Zerstörer "Hans Lody" stößt zum Verband. Marsch durch  
den Großen Belt angetreten.

Point red 05 reached. Destroyer "Hans Lody" meets up with task force. Cruise through the  
Greater Belt started.



Kapitän zur See  
und Kommandant

Brinkmann  
Captain and Commander

**20.5.1941 / 20 May 1941**

**0000 / 0000 hours**

ONO 2, bedeckt.  
ENE 2, overcast.

**0140 / 0140 hours**

Punkt Rot 20 erreicht.  
Geleitfahrzeuge scheren gem. Op. Bef.aus. Weitermarsch durch Belt, Kattegatt und Skagerrak.  
Point red 20 is reached.  
According to operation order, escort vessels cut away. Advance through Belt, Kattegatt and Skagerrack.

**0400 / 0400 hours**

ONO 3, bedeckt.  
ENE 3, overcast.

**0424 / 0424 hours**

F.T. 307. Heutige Skapa [sic] Aufklärung [handgeschriebenes Datum 19.5 mit Pfeil. UR] wegen Bedeckung ergebnislos.  
Radio telegram 307. Today's Scapa reconnaissance inconclusive because of cloud cover. [handwritten date entry, arrow pointing at 19.5. The 0307 time of origin could mean that it is actually today's. The ship is still on Central European Time. UR]

**0448 / 0448 hours**

Revnäs. Punkt Rot 24 B erreicht.  
Revnaes. Point red 24 B reached.

**0616 / 0616 hours**

Sperre Seelandsrev Punkt Rot 27 erreicht.  
Barrier at Seeland area point red 27 reached.

Der schwedische Flugzeug- und Minenkreuzer "Gotland" läuft im Kattegatt dicht unter der Bedeckung der schwedischen Küste mit dem Verband mit. Flotte F.T. an Gruppe Nord 1737.  
The Swedish aircraft and mine laying cruiser "Gotland" runs in the Kattegatt along with the formation close in under cover of the Swedish coast. Telegraph message to Group North 1737 hours. [Note that this entry is emphasized by a handwritten large exclamation mark and 4 horizontal lines on the left hand margin! "Godland" is corrected to "Gotland". UR]

**0800 / 0800 hours-**

Wetter 0 - 4, einzelne Wolken.  
Weather [winds] 0 - 4, scattered clouds.

An Flotte gemeldeter Heizölbestand 2924 cbm.  
Reported to Fleet, fuel oil stores 2924 [hand entry] cubic meters [tons].

**0936 / 0936 hours-**

Anholt, Schwarz 10  
Anholt, Black 10 [buoy]

erreicht.  
reached.

**1200 / Noon-**

ONO 2, einzelne Wolken. 57° 90,2' N Breite 11° 30' O Länge.  
Winds ENE at Force 2, single clouds, 57° 90.2' N latitude 11° 30' E longitude.

# KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

## 1330 / 1330 hours-

Von Punkt 21-a

Starting at Point 21-a

Hinter Minensuchgeleit marschiert.

Sailing behind mine sweeping escort.

## 1400 / 1400 hours-

Skagen-Sperre

Skagen blockade

Minenalarm (3 Minen werden von Minensuchflottille geschnitten). Verband zurückgezogen.  
Neuer Anlauf.

Mine Alarm (3 mines are cut by mine-sweeper flotilla). Formation is pulled back. New approach.

## 1600 / 1600 hours-

ONO 2, einzelne Wolken.

Winds ENE at Force 2, scattered clouds.

## 1615 / 1615 hours-

Punkt 21 a

Point 21a

passiert. 6. ZD Ubootssicherung. Grundkurs 300°, 17 sm Zickzackbild 1 gem. T.B.F. [T.B.F= Tagesbefehl Flotte UR]

transited. 6<sup>th</sup> Destroyer Division for U-boat security. Basic course 300°, 17 knots, zig-zag pattern 1 according Fleet order of the day.

## 1717 / 1717 hours-

Generalkurs 270°

General [main] course 270°

## 1820 / 1820 hours-

Winkspruch von Flotte: Entgegen Op. -Befehl morgen 0245 Klar-Schiff.

Semaphore signal from Fleet: Contrary [In regard] to Operation Order tomorrow 0245 hours clear ship for action.

## 2000 / 2000 hours-

ONO 2, einzelne Wolken.

Winds ENE at Force 2, scattered clouds

## 2111-2200 / 2111-2200 hours-

Sperrlücke Christiansand-Nord passiert

Blockade gap Christiansand-North transited

passiert, dann anschließend bis Dunkelheit Zickzackbild 1 auf Kurs 240°.

transited, then subsequently until dusk zig-zag pattern 1 on course 240°.

## 2315 / 2315 hours-

auf Kurs 286°.

go to course 286°.



Kapitän zur See  
und Kommandant

Brinkmann

Captain and Commander

**21.5.41 / 21 May 1941**

**0000 / Midnight-**

ONO 2, einzelne Wolken.  
Winds ENE at Force 2, scattered clouds

**0159 / 0159 hours-**

Auf 327°.  
go to 327°.

**0245/ 0245 hours-**

Klar-Schiff.  
Clear ship for action

**0257 / 0257 hours-**

Meldung von Horchraum; Geräuschpeilung 325°.  
Report from the listening room; sound bearing 325°.

**0400/ 0400 hours-**

NNO 2, bedeckt.  
NNE at Force 2, overcast.

**0440 / 0440 hours-**

auf Kurs 359°.  
go to course 359°.

**0445/ 0445 hours-**

Klar Schiff beendet.  
Clear ship for action ended.

**0645 / 0645 hours-**

gem. F.T. 1808 Engl. Flugfunkstelle befiehlt: Flugzeuge-Ausschau nach 2 Schlachtschiffen und 3 Zerstörern zu halten, die mit Nordkurs gemeldet wurden.

According radio telegram 18:08 English air force signal station has ordered: Aircraft stay alert for 2 battleships and 3 destroyers that were reported proceeding on northerly course.

[Handscript/handwriting in Brinkmann's hand: There is an arrow from time to text and back, and a vertical emphasis line. Initial "B 4". Although this is only partially legible, I think it says: "Dies Telegraf kam aber erst abends z....des Kommandant... B" It could mean: This telegraph was not received by the commander until evening." UR]

**0706 / 0706 hours-**

Im Westen 4 Flugzeuge kurz in Sicht. Nationalität nichtauszumachen.  
In the West 4 aircraft briefly in sight. Nationality cannot be discerned.

**0709 / 0709 hours-**

Der Kors-Fjord wird mit Zackenbild 1 Flotte angesteuert.  
Korsfjord is approached using Fleet zig-zag pattern 1.

**0800 / 0800 hours-**

NNO 2, bedeckt.  
Winds NNE at Force 2, overcast

Heizölbestand an Flotte 2547 cbm.

To fleet: Fuel oil stores 2547 cubic meters [tons].

**0900 / 0900 hours-**

Korsfjord  
Korsfjord

Marstenen St.B. querab einlaufend passiert.  
Marstenen on starboard abeam is passed while entering. [Pilot station at Bergen Approach South entrance. UR]

**0914 / 0914 hours-**

Sonderführer "Lühring" als Lotse an Bord.  
Specialist from [pilot boat] "Lühring" comes aboard as pilot.

**1115 / 1115 hours-**

Winkspruch Flotte an Prinz Eugen: Befehl für den 21. bis 22.5.41:  
Semaphore signal from Fleet to Prinz Eugen: Orders for 21 to 22 May 1941:

- 1.) Absicht: Heute Abend Marsch nach Norden fortsetzen.  
1. Intention: continue cruise to the North this evening.
- 2.) "Bismarck" 2000 Uhr "Prinz Eugen" südlich, Kalvanes stehen.  
2. "Bismarck" will stand to the South of "Prinz Eugen" at 2000 hours in Kalvanes. [Don't understand order. UR]
- 3.) Bereitschaft: Durchgehende Kriegswache der Flak ab 2200 Uhr, dazu M.A., ab 2300 Uhr auch S.A. Morgen je nach Lage.  
3. Readiness: Continuous battle stations for the Flak starting at 2200 o'clock in Kalvanes, with addition of the intermediate artillery from 2300 hours and also the heavy artillery. Tomorrow's deployment depends on situation.
- 4.) Kriegsmarschzustand bis 2200 Uhr. 2 anschliessend 1. Bis 2200 Uhr Dampf auf für 20 sm, anschliessend für 27 sm.  
4. Wartime cruising alert until 2200 o'clock. Code 2, subsequently code 1. Until 2200 hours steam for 20 knots, subsequently for 27 knots. [Note: code 2 and then code 1. These are probably different degrees of "Battle Stations" according to specified instructions. AM & UR]

Flotte  
Fleet

**12.00 / Noon-**

Ost 1, klarer Himmel, Kalvanis-Bucht [sic]  
East at Force 1, clear skies, Kalvanes Bay

**1217 / 1217 hours-**

In Kalvanes-Bucht zur Ölübernahme geankert. An jeder Seite Dampfer als Torpedoschutz längsseit genommen.  
Anchored in Kalvanes Bay for refueling. Steamers along both sides as torpedo shield.

**1345 / 1345 hours-**

Beginn der Ölübernahme aus "Wollin". Stundenleistung 250 bis 300 cbm. Insgesamt wurden übernommen 764 cbm. Gesamtbestand nach Ölübernahme: 3233 cbm.  
Starting oil transfer from "Wollin". Hourly output 250 to 300 cubic meters. All together 764 cubic meters were taken on. Total stores after oil transfer: 3,233 cubic meters.<sup>1)</sup>

Während des Einlaufens und Liegens im Kors-Fjord wurde die gesamte Tarnbemalung mit Außenbordsgrau auf Befehl Flotte übermalt.  
While running into and lying in Korsfjord the entire camouflage was painted over with outboard gray by orders from Fleet.

---

<sup>1)</sup> 3,250 t was maximum capacity of PG; later modified to hold 3400 t. UR.

**1600 / 1600 hours-**

SW 1, einzelne Wolken.

Winds South-West at Force 1, scattered clouds.

**1700 / 1700 hours-**

Ölübernahme beendet.

Refueling completed.

**1930 / 1930 hours-**

Seeklar

Ready to sail

Seeklar. Kriegsmarschzustand 2. Fahrt 20 sm. Marsch durch den Hjelte [sic] Fjord und den Fedjeosen nach See gesteuert.

Ready to sail. War cruising condition 2, speed 20 knots. Sailing through the Kjeltefjord and the Fedje Islands to the open sea.

**2000 / 2000 hours-**

SSW 3, bedeckt.

SSW at Force 3, overcast.

**2038 / 2038 hours-**

Von Gruppe Nord: gem. F.T. 2004 Halte wahrscheinlich Grundlage für Sichtmeldung gem. F.T. 1737 Agentendienst Großer Belt.

From Group North: According to radio message 2004: Consider it quite likely that the sighting was reported according to radio message 1737 by [spy] agent service Greater Belt. [The exact meaning is difficult to translate. This is a very crucial log entry, but I am not sure that I got it exactly right. UR]

**2217 / 2217 hours-**

Ausgang Fedjeosen

At exit Fedje Islands

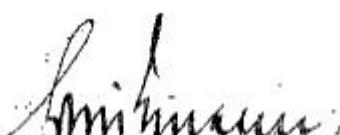
beim Eintriff in den freien Seeraum 6. ZD. Ubootssicherung, Zickzackbild 1 auf Generalkurs 290°

At arrival in the open sea, 6th Destroyer Division joins for U-boat security, zig-zag pattern 1 on general course 290°.

**2348 / 2348 hours-**

Ohne Zickzack auf Vormarsch 0°.

Advancing without zig-zag at 0°.



Kapitän zur See  
und Kommandant  
Brinkmann  
Captain and Commander

**22.5.41 / 22 May 1941**

**0000 / 0000**

SSW 4, bedeckt, diesig.

SSW at Force 4, overcast, misty.

**0420 / 0420 hours-**

Zerstörer entlassen.

Destroyers dismissed.

**0740 / 0740 hours-**

Meldung von Horchraum: Einzelne UT-Signale [UT=Unterton, AM.] in Richtung 110°. Es ist anzunehmen, daß sie von den eigenen nach Drontheim laufenden Zerstörern gehört werden.

Report from the listening room: sporadic low frequency sound signals bearing 110°. It is assumed that they are emanating from our own destroyers running towards Trondheim.

**0800 / 0800 hours-**

SSW 4, bedeckt, diesig.

SSW at Force 4, overcast, misty.

Heizölbestandsmeldung an Flotte 2999 cbm.

Reported to Fleet: Fuel oil stores 2999 [entry by hand] cubic meters [tons].

**1053 / 1053 hours-**

F.T. Gruppe und B-Dienstmeldung lassen scheinbar erkennen, daß die starke feindliche Flugzeugaufklärung in Richtung Norwegen und nördl. Nordsee zuweit südlich eingesetzt ist, um Kampfgruppe "Bismarck" und "Prinz Eugen" festzustellen. Der Liegeplatz in der Kalvenes-Bucht wurde am 21.5. abends von Bombenfliegern angegriffen. Den sonst eingehenden Funksprüchen nach, scheint der Verband vom Feinde unbemerkt den Vormarsch angetreten zu haben.

Radio message Group [North] and intelligence service report that extensive enemy air reconnaissance in the direction of Norway and northern North Sea is deployed too far south to detect task force "Bismarck" and "Prinz Eugen". The anchorage of Kalvenes Bay was attacked by bombers on the evening of 21 May.[<sup>1)</sup>] According to the other incoming [intercepted] telegraphic messages, it appears the formation has started the advance without being detected by the enemy.

**1147 / 1147 hours-**

1000 mtr. Bb. querab Treibmine gesichtet.

1000 meters off portside abeam drift mine sighted.

**1200 / 1200 hours-**

SSO [?], bedeckt, 65° 53' Nord Breite 3° 38' Ost Länge.

Winds SSE [?], overcast, 65° 53' North latitude, 03° 38' East longitude

**1203 / 1203 hours-**

Kurs 324°

Course 324°

**1215 / 1215 hours-**

Befehl von Flotte für den 22./23.5.41:

Order from Fleet for 22-23 May 41:

1.) Absicht: ab 1200 Uhr Vormarsch über Quadrat AF 1675, 1155, AE 3313, 2257. Bei Änderung der- zeitig günstiger Wetterlage Marsch zu "Weißenburg".

1. Intention: starting at 1200 hours advance through quadrant AF 1675, 1155, AE 3313, 2257. If current favourable weather situation changes advance to "Weissenburg".

---

<sup>1)</sup> Underlined by hand by Brinkmann (comment illegible), three heavy vertical emphasis lines. UR.

- 2.) Bereitschaftszustand volle Kriegswache. Bei Änderung der Wetterlage folgt Befehl.  
2. Readiness status full battle alert. Order will follow if weather situation changes.
- 3.) Kriegsmarschzustand 2, Dampf auf für 24 sm. Ab 23.5. 0400 Uhr Kriegsmarschzustand 1, Dampf auf für 27 sm.  
3. Battle cruising condition 2, increase steam for 24 kn. As of 23 May 0400 hours battle cruising condition 1, raise steam for 27 kn.
- 4.) Morgen, 13.00 Uhr wird die Uhr 1 Stunde zurückgestellt.  
4. Tomorrow at 1300 hours, the clock will be set back 1 hour. [PG is now close to the meridian. CET changes to GMT. UR]

Flotte.  
Fleet.

**1237 / 1237 hours-**

Von "Bismarck" UBoots- und Fliegeralarm. Da Sichtmeldung an St.B. angegeben, dreht der Verband nach Bb. und fährt bis 1259 Zickzack.  
From "Bismarck" U-boat and air raid alarm. Since visual report is on starboard, formation turns to port and travels in a zig-zag pattern until 1259 hours.

**1307 / 1307 hours-**

Alarm beendet. Anschließend auf Befehl Flotte Fliegersichtzeichen auf den Türmen und Hoheitszeichen auf Back und Schanz übermalen.  
Alarm ended. Afterwards, by order of Fleet, the aircraft identification markings on the turrets and the national emblems [swastikas] on the forecastle and quarter [poop] deck are to be painted over.

**1512 / 1512 hours-**

Gem. F.T. Gruppe Nord: In der Dänemarkstraße keine Eisauklärung.  
According to radio telegram from Group North: Ice recon in the Denmark Strait not possible.

**1506 / 1506 hours-**

Schraubengeräusche von "Bismarck" an seiner St.B. - Seite gemeldet.  
Screw sounds are reported by "Bismarck" on his starboard side.

**1600 / 1600 hours-**

SSO, bedeckt, diesig.  
Winds SSE, overcast, misty.

**1800 / 1800 hours-**

SSO, bedeckt, diesig, Regen.  
Winds SSE, overcast, misty, Rain.

Auf Kurs 311°.

Go to Course 311°.

**1934 / 1934 hours-**

Gem. FT. Gruppe Nord 1312

Lichtbilderkundung Skapa. An Flotte 37. Lichtbilderkundung Skapa Flow wegen Wetter nicht möglich. Durch Augenerkundung 4 schwere Einheiten festgestellt. Dannach scheint der Feind immer noch keine Kenntnis von unserem Vormarsch zu haben.  
According to radio telegram from Group North 1312. Photorecon Scapa. To Fleet 37. Photorecon of Scapa Flow impossible due to weather. By visual observation 4 heavy units discovered. Accordingly, it appears that the enemy still does not have knowledge of our advance. [Vertical line on left margin for emphasis. UR]

**2116 / 2116 hours-**

Sicht nimmt ab bis auf 300 - 400 m und darunter.  
Visibility deteriorates down to 300-400 m and lower

## KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

Der Verband marschiert mit 24 sm weiter. Da Bismarck nicht mehr zu sehen ist, ist der einzige Anhalt, ihm zu folgen, das Kielwasser. Von Zeit zu Zeit wird gegenseitig mit Wartalampen und kleinen Scheinwerfern geleuchtet. Da es in der Nacht taghell bleibt, kann der Verband weiter marschieren. Das Wetter scheint wie zum Durchbruch geschaffen. [Handunterstrichen von Brinkmann. UR] Die Vorhersage, des Bordmeteorologen bestätigt die Möglichkeit, daß es bis zur Südspitze Grönlands durchhält. Ansicht des Meterorologen Bismarck ist hier nicht bekannt. The formation continues to advance at 24 knots. Since Bismarck can no longer be seen, the only way to follow him is in his wake. From time to time blinker lights and small searchlights are flashed to one another. Since it remains daylight all night, the formation continues the advance. The weather appears to be made for the breakthrough.<sup>[1]</sup> The forecast of the onboard meteorologists confirms the possibility that it will persist to the Southern tip of Greenland. The opinion of the Bismarck's meteorologists not known.

### 2309 / 2309 hours-

FT. Gruppe Nord 2236

FT [from] Group North 2236

1.) Ergebnis Eisauklärung bis 20° West normal. Weiter westlich wegen Unsichtigkeit ergebnislos. Wiederholung ist beantragt.

1. Results of ice reconnaissance to 20° West normal. Farther West inconclusive because of poor visibility. Repetition is requested.

2.) Am 18. Mai im Hafen von Plymouth ein Schlachtschiff, 4 schwere Kreuzer. Bestätigt erneut Annahme, daß Durchbruch vom Feind bisher noch unbemerkt bleibt. [unterstrichen von Brinkmann und handgeschrieben: „das besagt doch nichts! B4

2. On 18 May in the harbour of Plymouth 1 battleship, 4 heavy cruisers. Confirms assumption that break-through remains undetected by enemy. [Underlined and note in margin by Brinkman: "This really proves nothing! B4". UR]

### 2332 / 2232 hours-

Kurs 266°

Course 266°



Kapitän zur See  
und Kommandant  
Brinkmann  
Captain and Commander

---

<sup>1)</sup> Underlined by hand by Brinkmann. The paragraph has a vertical line on the left for emphasis. UR.

**23.5.41 / 23 May 1941**

**0000 / Midnight-**

SSW 3, bedeckt, Nebel, Regen.  
Winds SSW at Force 3, overcast, fog, rain.

**0400 / 0400 hours-**

Von Flotte: Dampf auf für 27 sm.  
From Fleet: Open up steam for 27 knots.

**0404 / 0404 hours-**

Kurs 250°.  
Course 250°.

**0800 / 0800 hours-**

NNO 2, Nebel, Regen  
NNE at Force 2, fog, rain.

Heizölbestandsmeldung 2466 cbm.

Fuel oil stores report 2,466 cubic meters [tons].

**0958 / 0958 hours-**

Von Flotte: Dampf auf für 24 sm.  
From Fleet: Open up steam for 24 knots.

**1115 / 1115 hours-**

Von Flotte: Volle Kriegswache ohne Flak.  
From Fleet: Full battle stations alert without Flak.

**1200 / Noon-**

NO 3, bedeckt, Nebel, 67°28' Nord Breite, 19°28' West Länge.  
NE at Force 3, overcast, fog, 67° 28' North latitude, 19° 28' West longitude.

**1250-1258 / 1250-1258 hours-**

Kurs 220°/250° Ausweichmanöver an der Eisgrenze.  
Course 220°/250° evasion maneuver at the ice limit.

**1300 / 1300 hours- [Central European Time]**

Auf Befehl Flotte Schiffsuhren um 1 Stunde auf MEZ zurückgestellt.  
According to Fleet order: set back ship's clocks on Central European Time by 1 hour.

**1340 / 1340 hours- [Note: time change to zone time = GMT]**

Von Flotte: Dampf auf für 27 sm.  
From Fleet: Open up steam for 27 knots.

**1403 / 1403 hours-**

Gem. FT 1314

"Wetter 24. Weg nördlich Island Südost bis Ost 6-8, meist bedeckt, Regen, mäßige bis schlechte Sicht. Weg südlich Island Süd 5-7, rechtsdrehend, wolzig bis bedeckt, später Rückseitenwetter mit mäßiger Sicht. Tief 980, östwärts Island vermutet. Warmluft. Transport nach Dänemarkstraße und Raum südwärts Island."

According to radio telegram 1314

"Weather for 24 May: route North of Iceland winds SE to E at Force 6-8, mostly overcast, rain, moderate to poor visibility. Route South of Iceland winds S at Force 5-7, veering clockwise, cloudy to overcast, later weather from abaft with moderate visibility. Low pressure system 980 millibars presumed eastward Iceland. Warm air. Airflow through the Denmark Strait and area South of Iceland."

Bestätigt die zum Durchbruch günstige schlechte Witterung.

The advantageous poor weather conditions for the break-through are herewith confirmed.

**1420 / 1420 hours-**

Kurs 270°

Course 270°

**1500 / 1500 hours-**

Wechselnde Sicht bis zu 40-50 hm.

Variable visibility 40-50 hectometers. [ca. 3 miles]

Die völlige Unsichtigkeit bricht ab. Es folgt wechselnde Sicht und Schneeschauer.  
The total lack of visibility breaks. Variable visibility and snow showers follow.

**1730 / 1730 hours-**

Von Flotte: M.E.S. [Magnetischer Eigenschutz] einschalten.

From Fleet: Turn on magnetic self-protection.

**1811 / 1811 hours-**

Alarm, Fahrzeuge an St. B.

Alarm, vessels at starboard.

**1820 / 1820 hours-**

Kurs 240°.

Course 240°.

**1822 / 1822 hours-**

Fahrzeuge als Eisberge ausgemacht. Alarm beendet.

Vessels identified as icebergs, alarm ends.

**1848 / 1848 hours-**

Auf 200°. Schiff steht an der Festeisgrenze und weicht im Verband mit scharfen Zickzackkursen den großen Eisschollen aus.

Go to 200°. Ship positioned at the solid ice border and steers clear of the large ice floes in formation with sharp zig-zag turns.

**1900 / 1900 hours-**

Klare Sicht. An Stb. heller Horizont, an Bb. in weiter Entfernung Dunst.

Clear visibility. On starboard, bright horizon; on port, mist in the distance.[<sup>1)</sup>]

**1922 / 1922 hours-[<sup>2)</sup>]**

Alarm von Bismarck: In Richtung 340° Seitenrichtung ein Schatten. Entfernung 130 hm. Anscheinend ein Hilfskreuzer, der sofort wieder im Dunst verschwindet. Verband wird durch ihn mit FT gemeldet. Bismarck eröffnet Feuer, (etwa 5 Salven) und gibt an Verband JD. Prinz Eugen hat kein Ziel. Durch EM II Ortung wird ersichtlich, daß es sich um einen mit 27-28 sm, mit Kurs 195° laufenden schweren Kreuzer handelt, da beim ersten Sichten massierte [sic. massive] Aufbauten und 3 Schornsteine beobachtet wurden.

Alarm from Bismarck: In direction 340° lateral direction [azimuth] is a shadow. Distance 130 hectometers [13,000 meters]. It is apparently an auxiliary cruiser which disappears immediately into the mist again. Formation is [obviously] being reported by him. Bismarck opens fire (about 5 volleys) and signals to the formation JD [Fire permission code Jot Dora "Open Fire!"]. Prinz Eugen has no target. By radar rangefinder II position finding reveals that [we are] dealing with a heavy cruiser running at 27-28 knots, course 195°, since massive superstructures and 3 stacks were observed at the first visual sighting.

**1938 / 1938 hours-**

Auf Kurs 240°.

Go to course 240°.

**2000 / 2000 hours-**

N.O. 3, bedeckt

Winds NE at Force 3, overcast

---

<sup>1)</sup> This is underlined by hand and emphasized by two vertical lines. UR.

<sup>2)</sup> This entire page 10 is marked up with vertical lines, arrows, and illegible notes by Brinkmann. UR.

**2010 / 2010 hours-**

Auf Kurs 220°.

Go to course 220°.

**2020 / 2020 hours-**

Der schwere Kreuzer hält Bb. achteraus Fühlung. Bismarck sendet Kurzsignal.

Enemy cruiser maintains surveillance off portside stern [underlined by hand]. Bismarck sends brief signal.

**2037 / 2037 hours-**

auf Kurs 230°.

Go to course 230°.

**2044 / 2044 hours-**

Kommt der schwere Kreuzer auf Bb-achteraus in 206° Seitenrichtung in Sicht, eröffnet Feuer auf Prinz Eugen. Verband geht auf Höchstfahrt. Prinz Eugen setzt sich auf Befehl Flotte vor Bismarck. Während des Aufdampfens an Stb. von Bismarck auf Bismarck Ruderversager. Ruderlage Stb. Prinz Eugen kann nur durch 40° Hartlage (bei der hohen Fahrt sonst nicht zulässig) sich einer weiteren Annäherung entziehen.

The heavy cruiser comes into view at port astern at 206° azimuth, and opens fire on Prinz Eugen. [Underlined by hand by Brinkmann. UR]. The formation goes to flank speed. Prinz Eugen positions himself according to Fleet order in front of Bismarck. While picking up steam to starboard of Bismarck, Bismarck has rudder failure. Rudder position is starboard. Prinz Eugen is able to extract himself from closing further by 40° hard full rudder (which, as a rule, is not allowed at this high speed).

**2038 / 2038 hours-**

[Considerable handwritten comments and underlines by Brinkmann and someone else. UR]

Auf Kurs 190°.

Go to course 190°.

**2046 / 2046 hours-**

meldet B-Dienst eine weitere Einheit an Bb, die ebenfalls an Bb-achteraus Fühlung hält. (es handelt sich wie später festgestellt wird, um das Schlachtschiff "King George"). King George hält während der ganzen Nacht seine Stellung zum Verband bei.

Intelligence service reports a further unit to port that also keeps contact astern. (it was subsequently determined that we were dealing with the battleship "King George") [underlined by Brinkmann]. King George maintains his position with the unit throughout the night.

**2350 / 2350 hours-**

Verband nebelt.

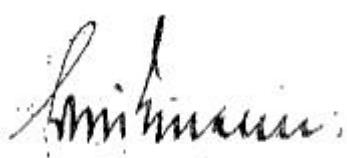
Task force generates fog.

**2353 / 2353 hours-**

[More extensive underlining and illegible handwritten comments by Brinkman and an Ia officer. UR]

FT 740 von Nord an Flotte stellt erneut in Ziffer 1 fest: "Bisher kein operativer Einsatz feindlicher Seestreitkräfte erkennbar." Es wird daher auf den Schiffen angenommen, daß der Durchbruch durch die Dänemarkstraße gelungen ist.

Radio telegram 740 from [Group] North again verifies in cipher 1 [reference not clear, UR & AM]: "Until now no deployment of enemy forces discernible. Hence it is assumed aboard the ships that the break-through through the Strait of Denmark was successful.



Kapitän zur See  
und Kommandant

Brinkmann  
Captain and Commander

### **24.5.41 / 24 May 1941**

[This page contains underlining and margin notations by Brinkmann and an Ia officer. UR]

#### **0000 / 0000-**

NW 3, bedeckt, Schnee.

NW at Force 3, overcast, snow.

Gegen Mitternacht schert der an Bb. achteraus fühlunghaltende schwere Kreuzer nach Stb. aus und hängt sich an Stb. achteraus an, wo er mit einer Fühlunghaltermeldung um 0321 wieder in Erscheinung tritt.

At about midnight, the tailing heavy cruiser drops off from portside astern and takes his position off the starboard stern, and then makes his presence known by sending a surveillance message at 0321.

#### **0005 / 0005 hours-**

Verband hört auf zu nebeln.

Unit ceases fogging.

#### **0008 / 0008 hours-**

auf 30 sm gegangen.

went to 30 knots.

#### **0013 / 0013 hours-**

Schneetreiben, Sichtverschlechterung

Blowing snow, deterioration of visibility

#### **0021 / 0021 hours-**

auf 27 sm gegangen.

went to 27 knots.

#### **0142 / 0142 hours-**

Auf Kurs 220°.

Go to course 220°.

#### **0228 / 0228 hours-**

Alarm. Kreuzer kommt von achtern auf. Ab 0228 übernimmt "Prinz Eugen" die EM II-Messung auch für den achteren Sektor, da die Bismarck-Geräte unklar.

Alarm. Cruiser is approaching from astern. As of 0228 "Prinz Eugen" takes over the radar range finder II measurements also for [both ships'] stern sectors, because Bismarck's instruments not functional.

#### **0300 / 0300 hours-**

Ab 0300 Uhr lassen B-Dienstmeldungen erkennen, daß Fühlunghalter unseren Kurs, Kursänderungen und Fahrt in kürzester Zeit einwandfrei erkennen.

As of 0300 hours, intelligence service reports let it be known that the surveillance ship clearly recognizes our course, course changes, and speed at a moment's notice.

#### **0345 / 0345 hours-**

Auf 220°.

Go to [course] 220°.

#### **0358 / 0358 hours-**

Alarm beendet.

Alert ends.

#### **0400 / 0400 hours-**

NW 4, bedeckt

NW at Force 4, overcast

**0407 / 0407 hours-**

Horchstelle meldet Geräusche in Richtung 286°. Im Horizont nichts auszumachen.

Sound listening section reports noises bearing 286°. Nothing can be made out on the horizon.

**0425 / 0425 hours-**

Horchstelle meldet Torpedogeräusche in Richtung 195°. Es muß sich um eine Fehlortung gehandelt haben, die in dem Geräusche von den an Bb. stehenden Einheiten zu suchen ist.

Sound listening section reports torpedo noises, bearing of 195°. This must be due to a mistaken bearing picked up from the sounds generated by units positioned to port.

**0521 / 0521 hours-**

Schiffe drehen hart Bb. 170°.

[Our] ships turn hard port to 170° [from 220°].

**0532 / 0532 hours-**

Schiff geht wieder auf 220°.

Ship goes back to [course of] 220°.

**0537 / 0537 hours-**

meldet B-Dienst eine neue Einheit. Vermutlich leichter Kreuzer an Bb.

Intelligence service reports a new unit. Presumably, a light cruiser on portside.

**0543 / 0543 hours-**

meldet B-Dienst eine weitere Einheit an Bb (später festgestellt "Hood").

Intelligence service reports further unit to port (later identified as "Hood").

**0547 / 0547 hours-**

Alarm. Am Horizont Bb querab sind Rauchfahnen auszumachen, die schnell größer werden.

Alarm. On horizon abeam of portside smoke trails can be observed which rapidly increase in size.

**0550 / 0550 hours-**

[Handschrift:] "Hood und Prince of Wales"

treffen Hood und King George zusammen und laufen mit ganz spitzer Lage und Höchstfahrt auf den Verband zu. Entfernung über 300 hm.

[Handwriting:] "Hood and Prince of Wales".

"Hood" and "King George" [Prince of Wales] join together at a very acute angle and at flank speed towards the unit. Distance more than 300 hectometers [30,000 meters / 16.2 NM].

**0553 / 0553 hours-** [Note: BS and PG had changed to GMT 23 May, 1300 hours. UR]

eröffnen "Hood" und "King George" aus einer Entfernung von etwa 290 hm das Feuer auf den Verband.

"Hood" and "King George" open fire from a distance 290 hm [29km / 15.7NM] on the formation.

**0555 / 0555 hours-**

wird das Feuer von "Prinz Eugen" und "Bismarck" erwiedert. Beide Schiffe beschießen zunächst "Hood". Nach W. von Flotte: "Auf den Gegner am weitesten links" wurde erst nach der 6. Salve Zielwechsel auf King George durchgeführt. Beide Schiffe liegen nach der ersten Salve am Ziel, auf den um 0557 bei Aufschlag der 2. Salve von "Prinz Eugen" in Höhe vor dem achteren Mast ein sich schnell ausbreitendes Feuer beobachtet wurde, anscheinend Flugzeughalle oder Benzin.

"Prinz Eugen" and "Bismarck" return fire. Both ships shoot initially at "Hood". The semaphore order from Fleet: "Engage opponent farthest to the left," was not instituted until after the 6th salvo, with a target shift to King George. Both ships are on target after the first salvo. After the impact at 0557 of the 2nd salvo from "Prinz Eugen," a rapidly spreading fire at the level of the aft mast was observed, apparently involving the aircraft hangar or petrol storage [gasoline].

**0600 / 0600 hours-**

Ost 3, bedeckt.

Winds East at Force 3, overcast.

**0601 20 / 0601 hours & 20 seconds-**

eine außerordentlich starke Detonation auf "Hood". Hohe Säule von Eisenteilen wird sichtbar. Eine schwere schwarze Rauchwolke hüllt das das schnell über das Heck sinkende und sich dabei um 180° drehende Schiff ein. Beide Schiffe konzentrieren Feuer auf King George. Dieser zieht sich zwischen uns und dem sinkenden Hood um diesen herum, nebelt sich ein und bricht Kampf ab. Während des Kampfes waren zu allen Seiten des Schiffes in unmittelbarer Nähe einschlagende schwere Granaten zu beobachten, die das Schiff selbst nicht trafen.

An extraordinarily violent detonation aboard "Hood". A high pillar of metal debris is becoming visible. A heavy black cloud of smoke envelops the ship as it rapidly sinks by the stern while twisting at about 180°. Both ships concentrate fire on King George. This [ship] drags himself between us and the sinking Hood, generates fog and disengages from the battle. During the fight, the ship is observed to be surrounded by heavy projectile splashes from shells that did not hit the ship, but landed very close.

**0603, 0606, 0607, 0614 / 0603-0614 hours-**

weicht das Schiff drei Torpedolaufbahnen aus, deren Geräusche vom Horchraum laufend gemeldet worden sind und es gelingt, sie alle auszumanöverieren. Die Herkunft der Torpedos kann nicht einwandfrei festgestellt werden, zumal Flugzeuge in der Nähe waren. Bei der Lage und Entfernung können es nur Schüsse von "Hood" sein, dessen Torpedos die größte Laufstrecke haben. Die 2. und 3. Blasenbahn wurde vom Kommandanten auserhalb des Kommandostandes nach dem Durchgang beobachtet.

Ship avoids three torpedo tracks whose sounds are continuously reported by the sound listening room, and all are successfully outmaneuvered. The source of the torpedoes cannot be verified with certainty, since aircraft were in the vicinity. According to bearing and distance, they can only be shots from the "Hood," whose torpedoes would have the longest running track. The 2nd and 3rd bubble trails were observed by the Commander from outside the command post after the traverse.

**0610 / 0610 hours-**

Fliegeralarm Bb achteraus  
Air raid alarm portside astern

**0620 / 0620 hours-**

Feuer eingestellt.  
Ceased fire.

**0621 / 0621 hours-**

King George eröffnet noch einmal kurz das Feuer. Aufschläge bleiben außerhalb des Bereiches der Schiffe.

King George briefly opens fire once more. Strikes are outboard of the ship's proper.

**0705 / 0705 hours-**

[Handschrift: "nicht angekommen! Ia]  
[Handwriting: "not received! Ia]

Funksignal Flotte: habe versenkt ein Schlachtschiff Quadrat 73 AD

Radio signal from Fleet [Bismarck]: Have sunk one battleship in quadrant 73 AD.

Bemerkung: Während des ganzen Gefechtes hielt sich der *feindliche* [manual entry] schwere Kreuzer an Stb. achtern auf und trat nicht in Erscheinung. Ebenfalls nicht der gemeldete feindliche leichte Kreuzer an Bb.

Remark: Throughout the entire battle the heavy cruiser remained [on station] starboard astern and did not show his presence, as was the case with the reported enemy light cruiser on the portside.

**0625 / 0625 hours-**

Verband geht auf 220° und setzt Vormarsch fort.  
Formation changes course to 220° and resumes advance.

**0628 / 0628 hours-**

Meldung des Kommandanten an Flottenchef: K [Kommandant] an A [Admiral]. Keine Ausfälle. Es werden Torpedogeräusche an Bb. gehört. 245°. Schiff dreht hart Bb.

Report of the commander [Lindemann] to the Fleet Chief [Lütjens]: Commander to Admiral. No damage. Torpedo sounds are detected on the portside at 245°. Ship veers off hard to port.

**0728 / 0728 hours-**

Schiff dreht zurück auf alten Kurs.

Ship resumes on old course.

**0800 / 0800 hours-**

Ost 3, Seegang: 3, bedeckt.

Winds East at Force 3, seas 3, overcast.

**0950 / 0950 hours-**

Winkspruch von Bismarck:

Semaphore signal from Bismarck:

K [Kommandant] an K [Kommandant], Zu Ihrer Benachrichtigung. Ich habe 2 schwere Treffer erhalten. Einen in Abt. XIII-XIV. Hierdurch Ausfall E-Werk 4, Kesselraum Bb. macht Wasser, das gehalten werden kann. Zweiter Treffer Abt. XX-XXI im Vorschiff. Einschuß an Bb, Ausschuß an Stb. über Panzerdeck. Dritter Treffer durch ein Boot, ohne Belang. Sonst geht es mir gut. 5 Leichtverwundete.

Commander [Lindemann] to commander [Brinkmann], for your information only. I have received two heavy strikes. One in compartment XIII-XIV. Hence, loss of generator 4, boiler room portside is taking on water but can be contained. Second hit in compartment XX-XXI in forward ship section. Penetration portside, exit starboard above the armored deck. Third strike through a boat, without consequence. Otherwise I am fine. 5 light casualties.

**1010 / 1010 hours-**

Befehl von Flotte: Prinz Eugen sacken lassen, hinter Bismarck setzen zur Kontrolle Ölspur.

Bismarck hinterläßt eine Ölspur.

Order from Fleet: Prinz Eugen slip back and take station behind Bismarck to control oil slick.

Bismarck is leaving an oil trail. [large exclamation mark in margin]

**1100 / 1100 hours-**

Prinz Eugen setzt sich wieder vor Bismarck

Prinz Eugen resumes position in front of Bismarck.

**1200 / Noon-**

Ost 3, Seegang 3 nebelig, Regen. 60°, 50' N Breite, 37°, 50' W Länge

Winds East at Force 3, Seas 3. Foggy, raining 60° 50' N Latitude, 37° 50' W Longitude. [<sup>1)</sup>]

**1300 / 1300 hours-**

Verband dreht auf 180°. Während des ganzen Vormarsches hält der schwere Kreuzer und King George in weiter Entfernung Fühlung am Verband und jede Kurs -und Fahrtänderung wird sofort einwandfrei als FT-Fühlungshaltermeldung abgegeben.

Formation turns to course of 180°. During the entire advance, the heavy cruiser and King George keep surveillance at a considerable distance from the task force. Every course and speed change is transmitted without fail by radio telegraph message by the stalking observer.

**1346 / 1346 hours-**

wird die erste Besteckkontrolle seit Norwegen durchgeführt mittels zwei versegelter Sonnenstandlinien. Es ergibt sich eine erhebliche Besteckversetzung der Kampfgruppe nach Nordost. Flotte befiehlt einen gemittelten Standort.

The first dead reckoning control is performed since [departing] Norway using two traversed sun sightlines. This reveals a considerable error of position of the battle group toward the North East. Fleet orders to take a mid- [average] position fix. [Coordinate errors not given! UR]

---

<sup>1)</sup> It is not clear if any of coordinates are sunsight position fixes or estimated DR positions. See 1346 hours. UR.

**1420 / 1420 hours-**

Winkspruch von Flotte an PG:

Semaphore from Fleet to Prinz Eugen:

Beabsichtigte Fühlung abzuschütteln wie folgt: Während Regenböen läuft Bismarck mit Westkurs ab. Prinz Eugen hält Kurs und Fahrt durch, solange bis er abgedrängt wird oder 3 Stunden nach Ablauf von Bismarck. Anschließend entlassen zum Ölen bei "Belchen" oder "Lothringen". Danach selbständig Kreuzerkrieg durchführen. Durchführung auf Stichwort "Hood".

Intend to shake stalker as follows: During rain squall, the Bismarck will change course to the West. Prinz Eugen will maintain course and speed until he is forced to change position (course), or for 3 hours after departure of Bismarck. Subsequently, [Prinz Eugen] is released to take on oil from "Belchen" or "Lothringen". Afterwards, pursue independent cruiser war [patrol]. Implementation upon cue word, "Hood".

Flotte.

Fleet.

**1540 / 1540 hours-**

Von Flotte Ausführung "Hood". Bismarck dreht nach Stb. und kommt zeitweise außer Sicht.  
From Fleet execution "Hood". Bismarck turns to starboard and disappears occasionally from view.

**1555 / 1555 hours-**

Fliegeralarm.

Air raid alarm.

**1557 / 1557 hours-**

Auf Flugzeug Feuer eröffnet. Flugzeug gab ES [Erkennungssignal] und versuchte, den Verband zu täuschen. Flugzeug verschwindet im Dunst. Fliegeralarm beendet.

Fire opened on aircraft. Aircraft gave ID signal and attempted to mislead the formation. Aircraft disappears in the mist. Air raid alarm ended.

**1559 / 1559 hours-**

Bismarck kommt wieder in Sicht, staffelt an Prinz Eugen heran und schert im Kielwasser ein. W. [Winkspruch] von Flotte: An Stb. steht ein Kreuzer.

Bismarck reappears in view, comes into a staggered formation with Prinz Eugen and rides into his wake. Semaphore from Fleet: a cruiser stationed on starboard.

**1814 / 1814 hours-**

Von Flotte zum 2. Mal Ausführung "Hood". Zusatz etwas sacken lassen „PG“ geht auf 18 Sm. Bismarck geht nach Stb und kommt außer Sicht.

[Semaphore] From Fleet for 2<sup>nd</sup> round of execution "Hood". Addendum: drop back some. "PG" goes to 18 knots.[<sup>1)</sup>]. Bismarck turns to starboard and disappears from sight.

**1839 / 1839 hours-**

wird Bismarck von King George und dem schweren Kreuzer geortet und gemeldet mit Kurs 240°.  
Bismarck is located and reported on course 240° by King George and the heavy cruiser.

**1840 / 1840 hours-**

wird von der an Bb. achteraus stehenden Einheit ein Schlachtschiff mit Kurs 180° geortet und gemeldet. Es wird zunächst angenommen, daß diese Einheit (schwerer Kreuzer) Fühlung an Prinz Eugen hat. Bei näherer Betrachtung ergibt sich aber, daß Bismarck gegen 1839 Uhr ebenfalls auf Süd gegangen sein muß, sodaß die folgenden Fühlunghaltermeldungen sich alle auf Bismarck bezogen haben müssen.

A battleship is located and reported on course 180° by the portside unit positioned astern. For the time being, it is assumed that this unit (heavy cruiser) has contact with Prinz Eugen. After further consideration, it is found that Bismarck must have also gone South at about 1839 o'clock, so that all the resulting contact reports must have been related to the Bismarck.

---

<sup>1)</sup> Hand written entry in NARA copy. UR.

1937 / 1937 hours-

Prinz Eugen wird vom Feinde in den Meldungen nicht mehr erwähnt.  
Prinz Eugen is no longer mentioned in the enemy's reports.

Lagebetrachtung bei Ausführung "Hood".

Analysis of situation during execution "Hood".

24.5.41, 1420 Uhr Winkspruch: "Flottenchef an Prinz Eugen. Beabsichtigte Fühlung abzuschütteln wie folgt: Während Regenböen läuft Bismarck mit Westkurs ab, Prinz Eugen hält Kurs und Fahrt durch, solange bis er abgedrängt wird oder 3 Stunden nach Ablauen Bismarck. Anschließend entlassen zum Ölen bei Belchen oder Lothringen. Danach selbständig Kreuzerkrieg durchführen auf Stichwort Hood. Flotte."

24 May 1941, 1420 hours semaphore: "Chief of Fleet to Prinz Eugen. Intend to shake off surveillance as follows: During rain squalls Bismarck will run off on a course to the West, Prinz Eugen will maintain course and speed until he is encroached upon or after 3 hours have transpired. Subsequently relieved for fueling from Belchen or Lothringen. Then pursue independent cruiser war on cue word Hood. Fleet."

Hiermit stehe ich vor folgender Lage:

Herewith I am confronted by following situation:

1) Absichten der Flotte:

1. Intentions of Fleet:

Soweit ich aus diesem Winkspruch entnehmen konnte, sollte mit dem Kurs - und Fahrthalten von Prinz Eugen bis zum Abgedrängtwerden bzw. bis 3 Stunden nach dem Stichwort erreicht werden, daß der fühlungshaltende Feind (1 Schlachtschiff, 1 schwerer Kreuzer) Prinz Eugen alleine weiter folgt. Prinz Eugen kann es später mit Höchstfahrt leichter gelingen, ihn abzuschütteln. Welche Absichten die Flotte mit Bismarck hat, sind mir nicht mitgeteilt worden. Eine Möglichkeit der Rückfrage bestand nicht mehr, da nach Eingang des Winkspruches sofort Fliegeralarm war, nach dessen Beendigung kurze Zeit darauf um 1540 von Flotte folgender Winkspruch einging:

An Prinz Eugen: "Hood"!

As far as I can discern from this semaphore, Prinz Eugen is to keep course and speed until encroached upon, that is, for 3 hours after the code word is given, so that the covering enemy vessels (1 battleship, 1 heavy cruiser) will follow Prinz Eugen. Prinz Eugen can accomplish this task more readily [than Bismarck] because he can shake them off at flank speed. What intentions Fleet has for Bismarck were not transmitted to me. [<sup>1)</sup>] An opportunity to ask a redirect question did not exist, since immediately after the reception of the semaphore, we had an air raid alarm. Shortly after the cessation of the alarm, the following semaphore was received from Fleet at 1540:

To Prinz Eugen: "Hood"!

"Bismarck dreht nach Stb. ab und kommt außer Sicht. 1559 Uhr erscheint Bismarck wieder und macht den Winkspruch: An PG. Bismarck staffelt wieder heran, da ein [sic. an. UR] Stb. 1 Kreuzer." Damit schien mir diese Absicht Hood b.a.w. fallen gelassen zu sein. Ich beabsichtigte meine Überlegung der Flotte über weiteres zusammenbleiben der Schiffe durch nachstehenden bereits aufgesetzten Winkspruch zu melden:

"Bismarck veers to starboard and disappears from sight. At 1559 Bismarck reappears and sends the semaphore: To PG [PG was Prinz Eugen's call-sign, Editors]: Bismarck will assume a staggered position. There is one cruiser on starboard." With this, it seems that the directive "Hood" has been rescinded until further notice. I intend to report my deliberations regarding the continuation of the ships remaining together to Fleet with the hoist of a semaphore at the ready:

K [Kommandant] an C [Chef].

Commander to chief.

---

<sup>1)</sup> Underlined and emphasized in margin with vertical line and a comment by Brinkmann.

- 1) Brennstoff 1700 Uhr 1350 cbm.  
1. Fuel 1700 hours 1,350 cubic meters [tons].
- 2) sehe weitere Möglichkeit:  
2. [I] am considering further alternatives:
  - a) Bismarck und Prinz Eugen ziehen Feind über eigene U-Boote (Anmerkung: gem. FT Gr West 1711 wurde eine U-Bootsstandlinie im Quadrat AJ 68 für den 25. morgens befohlen) Sollte Feindföhlung abreißen, ansteuern Belchen. Bleibt Feindföhlung Weitemarsch nach Süden und Heraufziehen "Esso" oder "Spichern" nach Norden. Kampf soweit vom Feind begonnen annehmen. Sonst Öl ergänzen. Für den Feind muß auch einmal die Ölfrage brennend werden.  
a. Bismarck and Prinz Eugen can lure enemy across our own U boats (Notice: according to radio telegram from Group West.....Hand writing: 1711 hours U boats were ordered to station themselves [form a line] in quadrant AJ 68 as of 25<sup>th</sup> in the morning.) Should contact with enemy be lost, sail toward [tanker] Belchen. Should enemy surveillance continue, advance further to the South and draw closer rendezvous with "Esso" [Esso Hamburg, tanker] or "Spichern" [tender] further North. Take up fight only if initiated by enemy. Otherwise replenish oil. The oil requirement must also become a burning question for the enemy. [remark in margin by Brinkmann]
  - b) direkter gemeinsamer Marsch zu Belchen oder Lothringen, trotz Feindföhlung Brennstoff ergänzen. Bei feuern Gegner, Kampf annehmen.  
b. Cruise together directly to Belchen or Lothringen, despite enemy surveillance, and top off [replenish] fuel. Accept the fight only, if opponent fires first.

Die Abgabe des Winkspruches war nicht mehr möglich, da 1814 Uhr von der Flotte das 2. Mal an Prinz Eugen: "Hood-Ausführung" mit dem Zusatz: „etwas sacken lassen“ gegeben wurde. Bismarck kam sehr bald außer Sicht. Die Fühlung mit Bismarck riß ab. Nach den mir vom Kommandanten Bismarck mit- geteilten Treffern konnte es nach dem Abdrehen nur zwei Möglichkeiten für Bismarck geben:

The delivery of the semaphore was no longer possible, because at 1814 hours Fleet sent to Prinz Eugen for the 2nd time: "Execute Hood [maneuver]," with the addendum: let [Bismarck] drop back some. Bismarck disappeared swiftly from view. Contact with Bismarck was severed. According to the description provided to me by Bismarck's commander about the damage received [during the Denmark Strait Battle], there were only two choices for Bismarck:

- a) nach Abschütteln der Fühlungshalter bei Teilung des Verbandes absetzen in Gewässer südwestlich von Grönland und nach Aufhören der feindl. Suchaktion Durchbruch durch die Dänemarkstraße zurück in die Heimat oder Anlaufen eines norwegischen Zwischenhafens oder  
a. After shaking-off the stalkers by splitting of task force, take up positions in waters Southwest of Greenland. After cessation of hostile search actions, break-through Strait of Denmark to return home or head for an intermediate Norwegian harbor or
- b) nach Abschütteln der Fühlung Marsch in einen französischen Westhafen.  
b. Sail for a Western French harbor after shaking-off surveillance.

Fall a) schien mir zweifelhaft nach dem ersten Versuch, sich herauszusetzen wobei auch an Stb. ein Fühlungshalter festgestellt wurde, und unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der Genauigkeit und Reichweite der engl. Fühlungshaltergeräte. Wenn ich auch annehme, daß diese in erster Linie auf Geräuschpeilung aufgebaut sind, so halte ich es doch nicht für ausgeschlossen, daß unsere EMII - Peilstrahlen beim Feinde aufgefangen wurden und die Unterlage für die genaue Einpeilung unseres Standortes mitgebildet haben. Nach vorstehender Überlegung blieb also nur Fall b) für Bismarck übrig.

Case a. appeared doubtful to me after the first attempt [to shake-off surveillance], and especially so since our extrication attempts found also a stalker on starboard, and our experience indicated English surveillance instruments had both accuracy and range. When I consider these factors, they may first of all be based on their sound direction measurements. I do not consider it at all impossible that our EM II radar direction rays were not received by the enemy and served as a basis for their fix of our position. It follows from the above consideration, that only case b. remained [a choice] for Bismarck. [long comment by Brinkmann in margin]

2) nach der Entlassung. Lage für Prinz Eugen: Ausschlaggebend für mein Schiff ist jetzt die Brennstoffergänzung. Hierfür bestehen die im obigen beabsichtigten Winkspruch angeführten beiden Möglichkeiten:

a) Tanker Belchen und Lothringen. Der Befehl der Flotte allein zu Belchen Quadrat AJ 25 oder Lothringen Quadrat AJ 16 zu gehen, kann nur das Ziel haben, daß Prinz Eugen sich dadurch für das Entkommen von Bismarck voll einsetzt. Es wird mir wahrscheinlich gelingen, durch Höchstfahrt mich von den feindlichen Fühlungshaltern zu lösen. Ich muß gleichzeitig genügend Abstand für Absichten von Bismarck schaffen. Das Ausholen nach Süden wird durch meinen Brennstoffbestand begrenzt. Der Feind muß damit rechnen, daß ein schwerer Kreuzer nach dem längeren Weg Öl ergänzen, also im Raum um Grönland irgend wo einen Tanker stehen haben muß. Eine Ergänzung aus Bismarck kommt nicht mehr in Frage. Sie wäre auch fraglich, da Bismarck selbst durch die Treffer viel Öl verloren hat, wie die lange Ölspur hinter dem Schiff zeigt. Wenn mein Brennstoff aber langt, muß ich sicher schon vor oder spätestens während des Beölens mit einer Kampftätigkeit mit mir überlegenen feindlichen Streitkräften rechnen. Für diese Überlegung spricht neben dem im Raum vorhandenen Feind weiter, daß am Vormittag mehrfach anscheinend ein USA-Flugzeug Fühlung gehalten hat. Beim Aufdrehen nach Norden drehe ich also mit Sicherheit in die Aufklärungsreichweite der amerikanischen Flugzeuge hinein. Dazu kommen noch die beiden Küstenwachtschiffe im Quadrat AJ 3920, die ich auf dem Ausholmarsch nicht mit Sicherheit umgehen kann. Diese werden mich sicher melden. Weiter wird der Entschluß zu Belchen zu gehen, durch die Tatsache erschwert, daß ich keinerlei Gewißheit habe, ob die Tanker wirklich auf ihren befohlenen Positionen stehen. Aus FT Gruppe West 1708 vom 22.5.41 ging hervor, daß die Tanker sich noch nicht gemeldet hatten. Die Annahme der Gruppe West, daß bei Nichtmeldung die Tanker auf Position stehen, muß ich als fraglich ansehen. Diese Schiffe stehen in dem von den USA-Flugzeugen überwachten Seeraum. Eine eventuelle letzte Meldung der Tanker vor dem "Versenkwerden" kann bei den bekannten Funkschwierigkeiten im Gebiet um Grönland nicht abgehört sein.

2. After the release. Situation for Prinz Eugen: The principal objective for my ship is to refuel. For this, both of the above possibilities of the intended semaphore apply:

a. Tanker Belchen and Lothringen. [comment by Brinkmann in margin]The order of Fleet to go alone to Belchen in quadrant AJ 25 or Lothringen in quadrant AJ 16, must include the goal of having Prinz Eugen fully support the escape of Bismarck. It will probably be possible for me to escape hostile surveillance by using flank speed. Simultaneously, I must open sufficient sea room for the intentions of Bismarck. Hauling off to the South is limited by my fuel stores. The enemy must have calculated that a heavy cruiser on a prolonged trek must have a tanker for oil replenishment in position somewhere near Greenland. A topping-off from Bismarck is now out of the question. This would be questionable anyway, since the long oil track behind the ship demonstrates he has lost a lot of oil. But even if my oil supply lasts, I must assume that sooner or later hostile action from superior enemy forces [will occur] while refueling. These considerations must also take into account the presence of the enemy and that USA aircraft had appeared several times before noon. [If I] turn North, I will certainly head into the observation range of American aircraft. [comment in margin by Brinkmann and then by 1a officer: "USA type perhaps Consolidated?"] In addition, there are two [US] coast guard ships in quadrant AJ 3920 which I cannot avoid during the arc-shaped extrication movement. These will most certainly report me. The decision to go to Belchen is further complicated [by the fact] that I have no assurance that the tankers are actually at their assigned stations. From the radio telegram [received from] Group West at 1708 on 22.5.41, it was evident that the tankers had not reported in. Group West surmises that failure to report means that the tankers are in position. This I consider questionable. These ships are located in a sea region [area, sector] patrolled by USA aircraft. A possible final message from the tankers, before it is being sunk, may not have been received, because of the notorious radio signal interference problems in the region around Greenland.

Es ergibt sich also die Lage, daß bei Durchführung des Befehls der Flotte Brennstoff aus Belchen zu ergänzen, der zweite Befehl dann Handelskrieg zu führen, wahrscheinlich nicht mehr auszuführen ist. Dann ist weder Bismarck genutzt, noch der operativen Weisung Rechnung getragen.

Thus, the situation arises that the execution of Fleet orders to replenish fuel from Belchen [and] then pursue the second order, to attack merchant shipping, is no longer be carried out. [Following this order] is neither useful to Bismarck nor does it lend support to the execution of my operational directives.

b) Tanker Esso und Spichern Gem. FT Gr W 1144 vom 24.5. standen die Tanker "Esso Hamburg" und "Spichern" zwar noch nicht auf ihren Positionen gem Op. Befehl, sie befanden sich aber auf dem Ausmarsch und ihre ungefähre Position war bekannt.

b. Tankers Esso and Spichern, according to radio telegram Group West 1144 of 24.5, the tankers "Esso Hamburg" and "Spichern" are indeed not at their stations in accordance with operational orders. Rather, they are en route and their approximate position has been known.

Für diesen Weg sprechen folgende Gründe:

The following reasons lead to this conclusion:

1) Rückseitenwetter wie im Raum zu a) wirkt hier günstiger, da es mir rechtzeitig möglich wird, schon beim Erkennen eines Fahrzeuges in der Kimm abzudrehen. (Öl sparen.)

1. Weather coming from abaft as in the area in item a. will be favorable, because I will be able to promptly turn away at the mere recognition of a vessel on the horizon. (Conserve oil).

2) Aus den B-Ermittlungen ergibt sich, daß die Zahl der Gegner nicht ab, sondern eher noch zunimmt. Es sind dann immer mehr Gegner abzuschütteln was auf dem Kurs nach Süden in der Weite des Ozeans leichter ist.

2. It is evident from intelligence reports that the number of opponents is not decreasing but increasing. Thus, more opponents will have to be evaded [shaken off], which is easier on a course to the South that leads into the open ocean.

3) Die Überwachung durch USA-Flugzeuge wird schwieriger. Anmerkung: Ich bin am 24. abends spät noch zweimal von einem USA-Flugboot erfaßt worden.

3. The surveillance by USA aircraft is becoming more serious. Notation: during the late evening of the 24<sup>th</sup> I was spotted twice more by a USA flying boat.<sup>[1]</sup>

4) Jeder Breitengrad nach Süden bringt die im Norden so vermißte nächtliche Dunkelheit zurück, damit die Möglichkeit, sich einer Verfolgung eher zu entziehen.

4. Every degree of latitude toward the South brings back more nighttime darkness that was lacking in the North. Thus, it makes the disengagement from a pursuit more likely.

5) Nach der Geleitzugrechnung erscheint es möglich, daß der von mir zu nehmende Zwangszeitpunkt des Durchbruches durch die HX-Route das Schiff zwischen 2 Geleitzügen hindurch bringt, wenn nicht der Feind überhaupt die HX-Geleitzüge ab Halifax zurückhält und laufende Geleitzüge umleitet. Gegen den Weg nach Süden sprechen die sehr gewichtigen Gründe:

5. Taking convoy operations into account, it appears possible that my requisite mandatory time point [frame] for break-out will lead [my] ship through the HX [Halifax] route between 2 convoys; although the enemy could hold back convoys at Halifax and reroute those that are already transiting the area. The following important considerations speak against taking a Southerly route:

1) der Weg ist bedeutend länger als zu Belchen. Ich muß mit einem Marsch von mindestens 1100 sm rechnen.

1. the route is considerably farther than to the Belchen. I must count on a cruise of at least 1,100 nautical miles.

---

<sup>1)</sup> Remark by la officer in the margin: "Consolidated-Flugboote hat der Engländer." "The English also have Consolidated flying boats".

- 2) er führt durch die Breite HX-Route mehrere 100 sm hindurch.
2. it [the route] crosses through the width of the HX route for several 100 nm.
  
- 3) er berührte die Westseite des neuerdings benutzen Sammelplatzes für Einzelfahrer im nördlichen Teil von Quadrat BD. Zu 2) u. 3). In beiden Fällen kostet Ausweichen mehr Öl.
3. it [the route] touches the Western side of the newly utilized assembly area for solo sailors in the Northern portion of quadrant BD. [In cases] 2) and 3) the detour costs [uses up] more oil.

Die Kernfrage die den Fall b) zum Scheitern bringen muß ist die, ob bei einer ev. Feindberührung auf dem Marsch, der Brennstoff dann noch bis zum nächsten Tanker reichen wird.

The principal question which overturns using case b. is: will our fuel suffice to reach the closest tanker if conceivably contact with the enemy is made?

Seit dem Auslaufen aus Norwegen ist mit einer Geschwindigkeit von 24 sm und mehr gefahren. Es standen bei Stichwort Hood noch zur Verfügung 1350 cbm erfaßbaren Brennstoffs. Nach dem Bismarck die Möglichkeit, in die Heimat zurückzufahren, aufgegeben haben muß, da er ohne Fahrtüberschuß nicht der Fühlungshaltung sich entziehen kann, was sich später durch die FT's des Flottenchefs bestätigt hat, Bismarck also zunächst ebenfalls SSW-Kurse steuern wird, muß ich dazu den S-Marsch mit hoher Geschwindigkeit durchführen um nicht von der Bewachung des Bismarck wieder mit erfaßt zu sein. Mit dem steigenden Verbrauch bei höherer Fahrt wird das Risiko des langen Marsches noch größer. Ich muß bis an die letzten erfaßbaren 300 cbm verbrauchen. Die Entscheidung ist sehr schwer. Habe ich auf dem Wege Ausweichkurse zu machen, so kann ohne Feindberührung mein sonst voll intaktes aber ölleeres Schiff eine leichte Beute für Luftangriffe von weit abstehenden Flugzeugträgern oder für ein einziges schweres Schiff werden.

Since departing Norway, our speed has been 24 knots and more. At code Hood, 1,350 cubic meters [tons] of usable fuel were still available. At this point, Bismarck must have abandoned any possibility of returning to the homeland, since he cannot escape from shadowing vessels without using excessive high speed [and thus much oil]. It was later confirmed in a radio telegram from the Chief of the Fleet that Bismarck would also steer SSW courses. I must indeed execute the march South [S-Marsch = Süd Marsch] at high speed in order to avoid being trapped [captured] again by the Bismarck's guardians. The risk of using a long, high-speed trek is that our fuel consumption will increase even more. I will have to use the last available 300 cubic meters. This is a very tough decision. If I have to take evasive actions during this cruise and thus, even without enemy contact my intact but fuel-less ship will be easy prey for air attacks from distant aircraft carriers or a prize for a single heavy ship. [two comments in margin by Brinkmann].

Während des Kurshaltens gemäß Befehl Hood frage ich jetzt bei Gruppe West mit FT an: [2111 h] "Versorgungslage dringend. Sofort Treffpunkt mit Versorgungsschiff, Verabredung treffen Esso." Gibt mir Gruppe West eine Sicherheit, daß ein Tanker in dem Ostgebiet, vielleicht näher zu mir stehen kann, entscheide ich mich für diesen Weg.

While holding course according to order Hood, I ask Group West a question via radio telegram: [margin 2111 hours] "Supply situation urgent. Immediate meeting with supply ship [needed]. [Make] rendezvous appointment with [tanker] Esso." If Group West provides me with assurance that a tanker is in a region to the East, or possibly standing closer toward me, I will opt to take this course.

Das FT wurde sofort bestätigt und bereits nach 2 Stunden erhielt ich die Antwort, daß "Spichern" am 25.5. ab 1400 Uhr im BD-Quadrat 78 und "Esso" 26.5 im CD-Quadrat stehen würden.

This radio telegram was immediately acknowledged and within 2 hours I received the reply that "Spichern" would be as of 25.5., 1400 hours in the BD quadrant and "Esso" in CD quadrant on 26.5.

Damit war mein Entschluß nach Süden zu gehen endgültig.

Based on this [information], my decision to head South was final.

Ich helfe zwar Bismarck hiermit auch nicht, erhalte aber bei einigem Glück der Kriegsführung eine wertvolle Einheit.

I really do not help Bismarck by doing this, but, with a little luck, I might preserve a valuable unit for the war effort.

**2000 / 2000 hours-**

NW 4, bedeckt

Winds Northwest at Force 4, overcast

**2004 / 2004 hours-**

Prinz Eugen geht vorübergehend auf Scheinkurse mit südlicher Tendenz.

Prinz Eugen executes temporarily course deception maneuvers but attempts to go South.

**2111 / 2111 hours-**

Prinz Eugen gibt Kurzsignal an Gruppe: Versorgungslage dringend und gibt Absicht im Süden bei Spichern bzw. Esso Hamburg zu tanken zu erkennen.

Prinz Eugen sends an urgent short signal to Group [North]: Supply situation urgent and proposes to go South Spichern i.e., Esso Hamburg to tank.

**2157 / 2157 hours-**

Kurzsignal wird von MN-Abteilung[Marine Nachschub-Abteilung] Nord bestätigt.

Reception of short signal is confirmed by naval supply division [of Group] North.<sup>[1)</sup>

**2343 / 2343 hours-**

Flugzeug an der Sichtgrenze. Es handelt sich anscheinend um eine amerikanische Maschine.

Aircraft at limit of sight. [We] are apparently dealing with an American machine [plane].

Betrachtungen zum Abschluß des Durchbruches.

Considerations at the Conclusion of the Break-through.

1). Es wird wohl unmöglich bleiben, bei unserer geographischen Lage, einen Ausmarsch von schweren Streitkräften völlig zu verschleiern. Der Engländer ist mit Verlassen des Hafens oder der Flußmündung in freier See, und wird von niemandem kontrolliert. Bismarck und Prinz Eugen wurden von Arkona beginnend, Tag-und Nacht bis zum Verlassen der norwegischen Schären gesehen. Die Beobachtungen sind daher dem feindl. Nachrichtendienst, damit der Admiraltät zugänglich. Wenn man bedenkt, welche Vorbereitungen die Admiraltät getroffen hatte, welche Strecken von den aus allen Teilen zusammen geholten Streitkräften zu bewältigen waren um voll aufgefüllt mit Brennstoff bereit zu stehen, kommt man zu dem Schluß, daß alle deutschen Geheimhaltungsanordnungen für diese Unternehmung nicht erreicht haben, daß die Admiraltät zeitlich lange vor dem Auslaufen der Schiffe aus Gotenhafen von der bevorstehenden Aktion ausreichend Kenntnis bekommen haben muß. Die zweimalige Verschiebung der Unternehmung durch die Beschädigungen auf Prinz Eugen infolge Minendetonation und durch die Kranstörung und Bunkerreinigungen auf Bismarck werden es dem Feinde erleichtert haben, die Vorbereitungen zeitgemäß zu Ende zu führen.

It will probably remain impossible, by virtue of our geographic position, to completely hide the departure of our heavy forces. The English are not constrained by anything and can depart from harbors or river mouths right to the open sea. Bismarck and Prinz Eugen, starting at Arkona [Cape Arkona on Island Rügen, the most northern part of Germany. UR] were watched day and night until they left Norway's rocky coast. Observations were therefore readily available to the enemy's intelligence service, and thus to the [British] Admiralty. If one considers what we were facing, the kinds of preparations the Admiralty instituted, the distances these forces were gathered from, and were then fully loaded with fuel, one must conclude that the German requirements for operational secrecy were not achieved. The Admiralty must have had ample forewarning of our imminent action long before the ships departed Gotenhafen. The double postponement of the undertaking caused by mine-blast damage to Prinz Eugen and the disabling of a crane and cleaning of bunkers aboard Bismarck facilitated the timely completion of preparations by the enemy.

---

<sup>1)</sup> Page 20 contains multiple illegible remarks in margin of the Admiralty copy, not the NARA copy, by Brinkmann and la officer TM.

Das "Achtung Null" werden norwegische V-Männer übermittelt haben. Auf dem Wege nach Westen von der Höhe Drontheim aus, wurden von beiden Schiffen öfters UT-Signale gehorcht. Im Hinblick auf die große Erfahrung der Engländer im Horchdienst werden die Schiffe bei dem oft diesigen und dicken Wetter auf sehr große Entfernungungen gehorcht, und geortet worden sein. Auch unsere Horchanlage die in ihrem technischen Einzelwerk dem einfacheren Bauen der Engländer sicher überlegen ist, ergab Ortungen von Fahrzeugen die sich beim klarsten Wetter nicht oder erst sehr spät über die Kimm erhoben. Horchanlagen an der Nordküste Island's werden die Route der Schiffe weitergemeldet haben, bis sie durch die den Engländern bekannte, von uns erst angesteuerte Eisgrenze veranlaßt, die Enge Island-Grönland dort [insertion on NARA copy] passierten, wo dann auch die englische Aufklärungslinie bestehend aus mindestens einem Hilfskreuzer, einem schweren Kreuzer vielleicht sogar einem Schlachtschiff (Pr of Wales) und Kleinfahrzeugen aufgestellt war. Kurz vor der Eisgrenze wurde es nach Westen sehr klar, während im Osten das diesige Wetter blieb. Aus diesem heraus eröffnete auch ein Kreuzer das Feuer, das von Bismarck mit wenigen Salven erwiedert wurde. Von Prinz Eugen wurden nur die schemenhaften Umrisse eines hohen Heckes im Verschwinden gesehen, was zu einem Hilfskreuzer gehört haben kann, wenn es nicht in der Verzerrung das Heck des "Prince ob Wales" gewesen ist. Eine halbe Stunde später erschien rechts achteraus ein schwerer Kreuzer als Fühlungshalter. Der Funkverkehr des Gegners nahm laufend zu, der B-Dienst ermittelte aus den FT's die Meldungen über unseren Kurs und Fahrt und Peilung dazu die Quadratangabe des Melders. So wurde der Vormarsch in Begleitung von mindestens 3 Fühlungshaltern fortgesetzt. Die Fühlungshalterangaben waren sehr genau, auf Entfernungungen bis zu 18 sm. Meldungen über Kurs- und Fahrtänderungen wurden nach einer Minute durch den B-Dienst auf die Brücke übermittelt. Die Engländer müssen über eine einfache mechanische Horch-Peil-und Meßanlage verfügen. Sie scheinen dazu als Basis die Linienpeilung von 2 Fühlungshaltern zu benutzen. Hierzu paßt nicht nur die Beobachtung der U-Boote, daß bei der U-Jagd ein Zerstörer gestoppt liegen bleibt, während der zweite das U-Boot genau ansteuert zum WB-Werfen. Hier wurde beobachtet, daß zwei Fühlungshalter in ihrer Stellung zum Verfolgten einen Winkel von mindestens 25-30° zu erhalten suchten, wobei nach Möglichkeit einer recht achteraus vom Feind blieb. Über die Möglichkeit, sich solcher Horchortung zu entziehen, wird gesondert berichtet. Die Ansicht des Flottenchefs, sich dieser Verfolgung nur bei überlegener Geschwindigkeit entziehen zu können, stimmt mit der Tatsache nicht überein, daß später Bismarck, der nicht über die Geschwindigkeit, besonders nach dem Gefecht, verfügte, mehrfach die Führung durch Kursänderungen im diesigen Wetter abreißen lassen konnte. Wettermäßig schien seit Norwegen der Durchbruch gerade glücken zu müssen. Mit dem Vordringen des Tiefs südlich Island nach Nordosten schwärmte eine Warmluftfront in entgegengesetzter Richtung über die Dänemarkstraße, die so ungünstiges Wetter brachte, daß Bismarck von Prinz Eugen in der Regel nur am Kielwasser erkannt wurde. Die Fahrt von 24 sm wurde beibehalten. Die Ansicht, das richtige Wettermoment erfaßt zu haben, beherrschte beide Schiffe. Bei der Vormarschgeschwindigkeit überholten die Schiffe aber die Warmluftfront genau in der Enge und befanden sich dann, im Rückseitenwetter. Es ist müßig, zu überlegen, ob mit einer geringeren Vormarschgeschwindigkeit die Schiffe im Nebel die Enge ungeschert und nicht verfolgt passiert hätten.

The "Attention Null" was transmitted by the Norwegian undercover men. Along the way West from the level of Trondheim both ships frequently heard low frequency sounds. In view of the vast experience of the English listening service, the [our] ships were detected and located at long distances by sound detection during the misty and thick weather. Even our listening equipment, which was certainly superior in its technical specifications to the simple English machines, resulted in detecting the position of vessels which did not show up until after a considerable delay even in the clearest weather until the hull-up on the horizon. Listening stations along the North coast of Iceland relayed the route of the [our] ships until they headed for the ice limit and passed through the narrows between Iceland and Greenland right there in the area that was quite familiar to the English. There stood the English observation line [of ships] consisting of at least one auxiliary cruiser, a heavy cruiser and possibly even a battleship (Prince of Wales) and some small vessels. [As we came] close to the ice boundary, visibility became very clear toward the West, while misty weather persisted in the East. A cruiser located there [toward the east] opened fire, which was answered by just a few salvos from Bismarck. Only the sketchy outline of the high stern [usually] belonging to an auxiliary cruiser could be seen by Prinz Eugen during its disappearance, although it [the sighting] may have been a distorted view of "Prince of Wales" stern. Half an hour later a heavy cruiser appeared off the stern and assumed the role of a surveillance vessel. The opponent's radio traffic increased

steadily, [and our] intelligence service ascertained that the radio telegrams were about our course, speed and bearing, in addition to the quadrant position of the reporting vessel. Thus, the advance continued with an escort of at least three surveillance vessels. The shadowers' reports of our course and speed changes were transmitted within a minute to the bridge, and were very accurate at distances of at least 18 nautical miles. The English must have simple mechanical sound bearing [direction] and distance [detection] devices. They appear to utilize bearing lines from 2 surveillance vessels [to locate enemy vessels]. U-Boat observations fit this [interpretation], since during a U-boat hunt one destroyer stops and stands by while the second steers straight for the U-boat to drop depth charges. Here, it was observed that the two stalkers tried to achieve an angle of at least 25-30° from the pursued, whereby one [enemy ship] would strive to remain dead astern of the enemy. The possible means of escaping such sound detection will be reported separately. The Chief of the Fleet's opinion that extrication from this stalking could only be accomplished by [using] superior speed does not agree with the facts. Later, Bismarck, who did not have [superior] speed at its disposal, especially after the fight, did break away several times from surveillance through changes in course during this dreary weather. Based on the weather since [departing] Norway, it seemed likely the breakout would succeed. An approaching southerly low off Iceland toward the Northeast combined with a warm [air] front spreading in the opposite direction across the Denmark Strait produced such unfavorable weather that Bismarck was recognized by Prinz Eugen only by the [turbulence] of his wake. A speed of 24 knots was maintained. The predominant view [aboard] both ships was that the right weather opportunity had been seized. But at this speed of advance, the ships outran the warm air front precisely in the narrows, and thus found themselves on the reverse side of the weather system. It is idle to speculate if a lesser speed might have allowed the ships to pass the narrows while in the fog, thus leaving them unmolested and without pursuers.

Nach den jetzt zu übersehenden Maßnahmen der Engländer und insbesondere nach der Leistungsfähigkeit der britischen Horchapparate beurteilt, war ein unbemerkt Durchbruch unmöglich. Das Zusammenprallen wäre zeitlich nur um einiges hinausgeschoben worden. Die Front um die Schiffe schloß sich immer mehr. Bei später einsetzender Gefechtsberührung hätten dann noch ein oder zwei Schlachtschiffe der Canadaflotte voraus oder von Stb. vorn in den Kampf eingreifen können. Der Flottenchef setzte den Marsch parallel zur Grönlandküste fort. Jahreszeitmäßig war der Sommer nicht günstig, da es überhaupt nicht dunkel wurde. Aber auch die Nacht hätte einen unbemerkten Durchbruch bei den Gegnermaßnahmen nicht sicher gestellt. Das EM II, das auf Bismarck oftmals versagte, hatte trotz gelegentlicher Anschläge, was gelegentlich mit Horchpeilungen übereinstimmte, die Situation nicht geklärt. Prinz Eugen hatte den Sektor von 290° über 180° bis 80° zu überwachen und keine Anschläge gehabt, die einwandfreie Schlüsse zuließen. Von dem Auftauchen der englischen Sicherung erfuhr Prinz Eugen bei Befehl von Bismarck durch UK: Alarm. Dem Vernehmen nach sollen die Engländer einen Apparat besitzen, der ihnen anzeigt, daß sie von einem EM II angeleuchtet werden. Wenn das stimmt haben die Schiffe sich ihnen bereits angekündigt, als sie selbst noch keine Messung erhalten konnten. Die Kenntnis unserer Frequenz bedeutet für die Engländer einen ungeheuren Vorteil. Es ist zu bedauern, daß es noch nicht gelungen ist, die Impulse des EM II zu variiieren, wie etwa nach einer Tauschtafel oder Schlüsselmaschine. Hinzu kommen für ein rechtzeitiges Orten durch den Feind die starken Eigengeräusche der Schiffe.

Based on presently available English standard operating procedures, and in particular, those regarding the capabilities of British listening devices, an undetected break-through was virtually impossible. A violent encounter was at best temporarily postponed. The line of battle drew steadily closer. Had the execution of battle been delayed, one or two battleships from the Canadian Fleet [Canada at that time was part of the British Empire --"Das Britische Reich". UR] could have joined the fight from dead ahead or from off the starboard bow. The Chief of the Fleet continued cruising parallel to Greenland's coast. Summer is not an advantageous time of year [to escape detection] since it never gets dark. But even with the cover of night, enemy countermeasures would not have allowed an undetected break-through. The radar [EM II], which failed often on Bismarck, did not improve the situation, despite some occasional hits [blibs] coinciding with the sound bearings. Prinz Eugen had to assume watch of the sector from 290° through 180° to 80°, and had no hits [blibs] that allowed reliable conclusions. Prinz Eugen learned of the presence of the British security force when Bismarck ordered by VHF [30 – 300 MHz band]: Alarm. According to [my] understanding, the English are supposed to have an apparatus that indicates when they are being targeted by a radar beam [from EM II]. If this is true, our ships announced themselves even before they received any measurement values.

Knowledge of our frequency gives the English an enormous advantage. It is regrettable that it is not yet feasible to vary EM II radar impulse frequencies with a type of permutation table that is similar to that used in encoding machines. To this, one can add the ability to recognize the position of particular enemy ships early-on from their distinctive noise signatures.

In der Ostsee mit ihren schlecht leitenden Wasserlagen haben eigene UBoote die Kreuzer, besonders die Schlachtschiffe auf Entferungen über 100 hm genau feststellen können. Im kalten Nordmeer und Nordatlantik würden die Geräusche auf eine vielfach größere Entfernung zu hören sein. Ich halte die vom OKM [Oberkommando der Kriegsmarine] erlassenen Anweisungen über die Häufigkeit der Benutzung der EM II- Anlage nicht für ausreichend. Man soll und ich habe an Bord entsprechend verfahren, EM II:

*In the Baltic Sea, with its poor water [sound] conduction properties, U-boats have been able to detect cruisers, and particularly battleships, at distances of more than 100 hectometers [10,000 meters]. In the cold Arctic Sea and North Atlantic, sounds can be heard over far greater distances. I consider the instructions regarding the frequent use of EM II radar equipment, as promulgated by the OKM, unsatisfactory. According to my experience on board [the Prinz Eugen], one should proceed with EM II radar according to the following [guidelines]:*

- 1.) überhaupt nicht einschalten, solange optische Geräte ausreichen oder größere Reichweite haben.  
*1. definitely, do not turn [EM II equipment] on if optical instruments are sufficient or have an even longer range.*
- 2.) bei Nacht und diesigem Wetter nur ein Mal kurz bestimmte Sektoren überlaufen und dann für 10 Minuten wieder ausschalten. Kein Leuchtfeuer dulden [Die NARA Kopie ist klarer: „Bereichsfeuer“ ist leserlich auf „Leuchtfeuer“ korrigiert. UR]  
*2. at night or in misty weather, scan a certain sector only once and then turn [the equipment] off again for 10 minutes. Do not tolerate beacon sweeps. [The NARA copy is much clearer: “area sweep” is changed manually to “beacon beams”. UR].*
- 3.) Sooft möglich, die Horchanlage als Ergänzung und Ersatz ansetzen. Mit der GHG Anlage sind im Atlantik bei 30 sm Fahrt Peilungen mit Genauigkeit von 1° auf Entfernung von über 300 hm erzielt [worden], die in der Ostsee wegen eigener Geräusche überhaupt keine Peilmöglichkeit gaben. Bei dieser Möglichkeit konnten die Engländer bei zwei nur wenig auseinanderstehenden eigenen Schiffen Kreuz-Peilungen auf große Entferungen vornehmen. (B-Dienst). Welcher Art dieses Gerät ist, ist mir nicht bekannt. Es ist jedoch unserem EM II weit überlegen in Reichweite und Genauigkeit. Vielleicht schießen die Engländer auch bereits mit diesem Gerät; die Salven um Bismarck und Prinz Eugen lagen schon bei der ersten Salve unmittelbar am Schiff. Es ist als besonderes Glück zu bezeichnen, daß Prinz Eugen von unmittelbaren Treffern verschont blieb und die Geschosse nur dicht um das Schiff herum ins Wasser gingen. Auch die Torpedos von "Hood" auf Prinz Eugen können mit Werten dieses Gerätes geschossen sein. Im Gegensatz dazu brauchte die **T**-Feuerleitanlage des Kreuzers, die unsere modernste Anlage ist, so viel Zeit bis zur Klarmeldung, daß ein befohlener Fächer nicht fiel, da das Schiff inzwischen den Torpedos des Gegners mit Hartdrehen ausweichen mußte.  
*3. As often as possible, the listening devices should be used for additional support or substitute. With the GHG listening installation in the Atlantic [and steaming] at speeds of 30 knots, bearings with an accuracy of 1° have been achieved at a distance of 300 hectometers (30,000 meters / 32,823 yards).<sup>1)</sup> Because of background (self-made) noise, there is no possibility of taking similarly sensitive sound bearings in the Baltic Sea. With these bearing [detection] capabilities, the English conducted bearing intersects across long distances with two of their own closely positioned ships (according to our intelligence service). I don't know what kind of instrument this is. Evidently, it is far superior to our EM II radar in its range and accuracy. [2 comments by Brinkmann in margin]. Perhaps the English [are] already using this instrument for target acquisition, since the first salvos [fired] at Bismarck and Prinz Eugen were very near the ships. It was a stroke of luck that Prinz Eugen was spared from a direct hit because there were projectiles striking the water all around the ship. The torpedoes "Hood" fired at Prinz Eugen*

<sup>1)</sup> GHG is an acronym for Gruppenhorchergerät; this is commonly translated as “(passive) group listening device”, but should probably read: sound detection array. This was a passive underwater device made up of two panels each containing an array of 60 receiver microphones. Its range was 26-40 km depending on conditions such as water quality and background noise. It should not be confused with sonar. Editors.

could have also used [targeting] data from this instrument. By contrast, the cruiser's [PG] T- fire control station["T" legibly inserted in NARA copy], using our most modern equipment, consumed so much time of making the ready-to-fire report that the ordered set of spreads [Fächer = fans] failed to be dropped because in the meantime the ship had to avoid the opponent's torpedoes with full hard-rudder turns.

Der Überwachung mit diesem Gerät kann ein Schiff sich anscheinend nur entziehen, wenn es über eine größere Geschwindigkeit verfügt d.h. daß unsere Schlachtschiffe sich der Überwachung nicht mehr entziehen können, wenn die King George-Klasse tatsächlich über 30 sm laufen kann.

Apparently, a ship can escape from such monitoring only if it has superior speed at its disposal, and this means that our battleships cannot escape this surveillance if the King George class can in fact steam in excess of 30 knots.

Unsere Neubauten werden daher schneller laufen müssen als jeder in Frage kommende Gegner, selbst dann, wenn wir ein gleich sicheres eigenes Peil-u. Bestimmungsmittel bekommen sollten. Our new constructions must therefore run faster than any conceivable opponent even when we receive an equally reliable bearing and detection system.

Es ist weiter zu verfolgen, ob der Gebrauch unseres EM II's für den Feind nicht besonders nützlich ist und ihm nicht die Annäherung eines deutschen Schiffes auf noch größere Entfernung bereits anzeigen. Es ist ratsam, das EMII Gerät nicht zu überschätzen und es nur mit großen Unterbrechungen zu benutzen. Bei unsichtigem Wetter EM II dann auf Horchpeilungen kurz die Richtung nachprüfen lassen. Die GHG gibt keine Impulse, da sie eine reine Empfangsanlage ist; wenn dann die Impulse des EM II ausbleiben, die dem Engländer bisher als erster Anhalt stets zur Verfügung gestanden haben, so muß der Feind sich ganz auf seine Horchanlage verlassen. Ein einzelner Engländer wird daraus voraussichtlich noch keine Ergebnisse ziehen können.

Further investigations should be done to determine if our EM II radar signals are especially useful to the enemy and to ascertain if such a signal does not already notify him of the approach of a German ship at an even greater distance. It is advisable not to overestimate the EM II instrument and to use it only in conjunction with sufficiently large pauses of silence. During poor visibility, use EM II radar briefly, and then verify direction by sound direction finder. The passive listening device [GHG] does not emit signal impulses, since it is purely a receiving station; thus, if the impulses of the EM II radar would cease, which must have been the first point of contact for the British with us, then the enemy would have to rely entirely on his listening devices. A single English ship may not predictably obtain data of range and position by using this procedure [because it requires a triangulation]. [comment by Brinkmann in margin]

Eine besondere Gefahr bildet auch das ständige Benutzen der UK-Anlage. Praktisch kann bei der heutigen Entwicklung der Technik alles gepeilt werden, wenn nicht in der Nähe, dann von sehr weit abgelegenen Stationen. Irgend eine Art UK-Anlage, hat wohl heute jede Marine. Wenn auch die Kanäle öfters gewechselt werden können, es muß damit gerechnet werden, daß ein großzügig aufgezogener Überwachungsdienst die Wellen der UK-Kanäle aufnimmt. Durchgegeben werden sicherlich nur dienstliche Anweisungen in offener Sprache unter Benutzung marineeigener Ausdrücke. Einem Nachrichtendienst mit in jeder Sprache geschultem Personal kann daher sehr wohl auch bei Bruchstücken eines Gespräches wertvolles Material in die Hände fallen. Die Flotte hatte für mehrere Abschnitte bestimmte Kanäle angeordnet und nach Feindberührung UK nur für dringende Fälle erlaubt. Von PG ist die UK nicht mehr in Anspruch genommen, von Flotte zuletzt mit der Warnung "Fliegeralarm" 24.5. nachmittags. Der Gebrauch des UK sollte noch viel mehr als bisher schon befohlen, eingeschränkt und dann der UK-Kanal jedesmal nach einer Schlüsseltafel gewechselt werden. Es ist m.E. nicht nötig, beim Kriegsmarsch jede Kursänderung, die auf den Zickzackbildern genau vermerkt ist, nochmals mit UK und dann noch mit Befehl "Ausführung" zu geben. [Richtig! B]

A serious danger is produced by constant use of the VHF instrument [30-300 MHz radio frequency]. Practically, with the present state of technical development, the position of anything [emitting a VHF signal] can be determined; this can be done by a station in the vicinity as well as from using a more distant station. Today, every navy has some sort of VHF [Very High Frequency receiving and transmitting] installation. Even if the channels are changed frequently, one must depend on a very well organized air-wave surveillance service that can monitor all

ultra frequency channels. Certainly, only official instructions are to be transmitted using naval jargon and unencrypted language. An intelligence service personnel trained in linguistics can readily get their hands on valuable material from [deciphering] even fragments of conversations. Fleet had assigned particular channels for several sectors, and after contact with the enemy [it has] permitted VHF only for urgent situations. PG did not resume use of VHF since the warning message from Fleet: "Air Raid" on 24.5. in the afternoon. The use of VHF should be even more severely restricted than previously ordered, and when employed, the VHF channel should be changed according to a code table. It is my opinion, with some exceptions, [that it is] unnecessary to repeat each change of course by VHF, which is clearly noted on the zig-zag diagrams, and then report the execution of the order. ["Correct! B." in margin]

Bei in Sicht befindlichen Schiffen wäre das UK am Tage überhaupt nicht zu gebrauchen. Bei Tage muß das optische Signalmittel ausreichen. Bei Nacht darf UK nur für Gefechtssignale und unerwartete Kurs-u. Fahrtänderung eingesetzt werden. Horchanlage: Es überraschte sehr, welche ungeahnten Entfernung der Schall im kalten Nordmeer -und gleichgeschichteten Atlantikwasser zurückgelegt [sic].

With ships in sight during daytime, VHF should not to be used at all. During the day optical devices should amply suffice. During the night, VHF should be employed only for battle signals and sudden or unexpected course and speed changes. Listening facility: It is very surprising what unexpected distances sound travels in the cold Arctic Sea and in the iso-stratified Atlantic waters. [Long illegible comment in margin by S 7/6]

Es wurden Geräusche erkannt, unterschieden und verfolgt von Schiffen, die sich noch weit unter dem Horizont befanden, z. Teil nichtüber die Kimm erschienen. So wurde die Annäherung der beiden Schlachtschiffe am 24.5. morgens zuerst mit dem G.H.G. auf etwa 320 hm festgestellt und gemeldet. Die bisherigen Erprobungen in der Ostsee waren unbefriedigend und führen zu falschen Auffassungen über die Güte und Genauigkeit der hochwertigen Anlagen.

Sounds were recognized, differentiated, and followed from ships that were still far beyond the horizon [i.e., they were not yet hull-up]. Thus, the approach of both battleships was first detected by the GHG listening device at approximately 320 hectometers [32,000 meters]. Until the present, experiments [conducted] in the Baltic Sea [on GHG operational efficacy] were unsatisfactory and lead to erroneous assumptions regarding the value and precision of these highly effective instruments.

Die M-Bootshorchanlage, in der Ostsee über höchstens 15 sm nicht zu benutzen, gab noch bei 31 sm Fahrt klare Ergebnisse.

The M-boat [changed from "S". Möwe Class torpedo boats. Editors] listening device was to be used in the Baltic Sea at speeds not to exceed 15 knots, but yielded clear results at speeds of even 31 knots [in Atlantic waters].

Es ist von U-Booten in der Ostsee immer wieder betont, daß unsere großen Schiffe auf ungeheure Entfernung zu hören sind. Wieviel weiter sind die Schiffe im Atlantik zu hören! Es muß also Sorge getragen werden, die schiffseigenen Geräusche zu vermeiden bzw. zu vermindern. Die Einschiffung einer großen B-Dienstgruppe ist nicht nur wertvoll durch ihre guten Ergebnisse, sondern einfach unentbehrlich. Da "Prinz Eugen" jedoch nur eine kleine Gruppe erhielt, bestehend aus 1 Offz., 1 Beamten, 6 Unteroffizieren und 3 Mannschaften ist ihre Belastung sehr groß. Es muß dasselbe geschafft werden wie von der großen B-Gruppe auf BS. Eine Trennung der Schiffe konnte jederzeit notwendig werden. Es wird daher vorgeschlagen, in Zukunft keinen Unterschied in der Größe der B-Gruppe zwischen Flaggschiff und Nichtflaggschiff zu machen.

U-boats operating in the Baltic Sea reiterate that our large ships are heard across immense distances. How much farther away can the ships be heard in the Atlantic! One must avoid making intrinsic ship noises i.e., diminish them. The embarkation of a large intelligence group is not only valuable because of its potentially useful results, but in essence, they are indispensable. Since "Prinz Eugen" received unfortunately only a small listening contingent consisting of 1 officer, 1 civil servant, 6 non-commissioned officers, and 3 enlisted men, their work load was very heavy. They had to produce just as much information as the large intelligence department aboard Bismarck. Since a separation of the ships was quite probable at any time, it is proposed that no distinction in the sizes of manpower contingent of the intelligence group be made between the flagship and for the "non"- flagship.

Feindlage. Das schlechte Wetter hatte verhindert, daß nach dem Auslaufen aus den Fjorden einwandfrei Aufklärungsmeldungen von Flugzeugen über die Standorte des Feindes gemacht werden konnten. Die Lufterrundung von Scapa Flow am 22. hatte dort 2 Schlachtschiffe, 1 schw. Krz. ergeben, was der Flotte übermittelt wurde. Die Luftauswertung, die erst am 24. bei der Flotte einging, verzeichnete in Scapa jedoch nur 2-3 kleine Kreuzer, Zielschiffe usw., Für die Flotte schien daher die Feindlage der Gr. N., die 4 Stunden vor dem Gefecht am 24. einging, daß keine namenswerten [nennenswerten, NARA] Änderungen in der Verteilung der brit. Streitkräfte zu erkennen seien, eine hoffnungsfrohe Botschaft zu sein. Umso überraschter waren beide Schiffe, als um 0445 morgens, zu dem Zeitpunkt, da auch der Osten gleich dämmerig aussah, von Osten her sich zwei Schiffe in Dwarslinie mit hoher Fahrt unseren Schiffen näherten. Sie wurden von Prinz Eugen, denn die Flotte hatte Nummern wechseln lassen, um nach hinten freies Schußfeld zu bekommen mit Horch und EMII geortet und an BS gemeldet. Dem ersten Aussehen nach schienen es schwere Kreuzer zu sein und es schien sehr mutig von den Engländern, mit diesen Einheiten auf den Verband loszugehen. Der Feind eröffnete noch im Anlaufen das Feuer. BS erwiederte als erster das Feuer kurz darauf Prinz Eugen und der Kampf entwickelte sich wie oben geschildert. Nach dem Abdrehen des linken Gegners hatte Stb. achteraus ein weiterer Gegner auf Entfernung über 150 hm Feuer eröffnet, was von BS mit der MA erwiedert wurde. Es wurden jedoch nur wenige Salven gefeuert. PG hat 179 Granaten verschossen. Der I AO hatte auch mit einen 10,000 t Gegner gerechnet und sich für Bdz.[Bodenzünder] - Granaten entschieden. Nach dem Schießen konnte dem Flottenchef gemeldet werden, daß auf Prinz Eugen weder Treffer noch Verluste zu verzeichnen waren. BS schien ebenfalls unverletzt, die Fahrt von 28 sm konnte gehalten werden. Nach einiger Zeit wurde sie auf 24 sm ermäßigt. Abstand zwischen BS und PG während des Gefechtes war etwa 3000 m. Vom Gegner war später nichts mehr zu sehen. Nur aus den BMeldungen wurde ersehen, daß laufend vom Feind Standort, Peilung des Gegners, Kurs- und Fahrt gegeben wurde. Also [hard to read] mußten noch mehr Schiffe im Anmarsch sein. BS drehte daher näher der Eisgrenze heran. Dabei mußte öfters größeren Schollen ausgewichen werden. Nun erfuhr ich durch W. von K. Bismarck von seinen 2 schweren Treffern.

Disposition of the Enemy: The inclement weather after [our] departure from the fjords prevented reliable aircraft recon reports regarding the enemy's home bases. Air recon of Scapa Flow on the 22nd revealed 2 battleships, one heavy cruiser stationed there, as far as had been reported to Fleet. Subsequent air recon analysis, which did not reach Fleet until the 24th, recorded nevertheless the presence of 2 to 3 small cruisers, target ships, etc. Therefore, Fleet perceived the enemy's disposition, as received and reviewed by an encouraging message from Group North 4 hours before battle on the 24th, that no remarkable changes in the distribution of British forces were evident. Therefore, both ships were even more surprised when at 0445 [0545 GMT] in the morning, during a time when dawn was breaking in the East, two ships were approaching at high speed from the East on an athwartships course. [Long comment in margin by Brinkmann] They were located by Prinz Eugen using sound and EM II bearings and reported to Bismarck, since Fleet had exchanged numbers [order of position] to gain a clear field of fire abaft. At the initial sighting, they seemed to be heavy cruisers, and it appeared daring for the English to go after our formation with these units. The enemy opened fire even while closing in. Bismarck was the first to answer [their] fire and shortly thereafter Prinz Eugen, and the battle developed as described above. After the left-most opponent [Prince of Wales] veered off, a further opponent opened fire from starboard abaft at a distance of more than 150 hectometers, which was answered by Bismarck's secondary artillery. However, only a few salvos were fired. By that time PG had fired 179 rounds. The 1st Artillery Officer [Korvettenkapitän Paulus Jasper] had counted on engaging a 10,000-ton opponent and had therefore selected base fused shells. After the cease-fire, it was possible to report to the Chief of the Fleet [Admiral Lütjens] that neither hits nor losses were recorded aboard Prinz Eugen. Bismarck also seemed undamaged since a speed of 28 knots could be maintained, although speed was reduced to 24 knots after a while. The distance between Bismarck and Prinz Eugen during the battle was approximately 3,000 meters. Later, nothing more was seen of the enemy. However, their intelligence service monitored and continuously transmitted their opponent's position [meaning here BS and PG] as well as our course and speed to the enemy [British ships]. Therefore, even more ships had to be closing in. Bismarck moved even closer to the ice limit [to limit the approach vectors of enemy ships], and thus quite large ice flows had to be evaded. I now learned by semaphore from commander of Bismarck about his 2 [number inserted by hand] severe hits.

Ich wurde befohlen, mich sacken lassen an Stb. hinten durchschlagen, auf Ölspuren achten und an Bb. wieder aufdampfen. Ich stellte zu beiden Seiten des Kielwassers eine große und riechende Ölspur fest.

I was ordered to drop back on starboard, power myself across his wake while watching for oil slicks, and then resume my position on the portside. I detected a large and odoriferous oil track on both sides of the wake.

Nach Sonnenaufgang erschien sehr bald ein Flugzeug, das Alarm auslöste, sich aber in großer Entfernung hielt. Beim Herandrehen erhielt es Kurzfeuer von Bismarck, wich dann sofort in wilden Kurven aus und blinckte Buchstaben; die jedoch nicht einwandfrei auszumachen waren. Dazu wurden Gruppen von 2 weißen Sternen geschossen. Er blieb ca. zwei Stunden beim Verband stehen. Später erschien wieder ein gleiches Flugboot mit einfacherem Leitwerk.

Shortly after sunrise, an aircraft appeared which set off the air raid alarm before it began hovering at a great distance. During an approaching turn it received a short burst of cross-fire from Bismarck, but escaped with wild turns and blinked letters which were not readily decipherable. Two groups of star flares were fired [by the flying boat? UR]. He stopped at the formation [and then began shadowing us] for about two hours. Later, a similar flying boat appeared, but with a simpler tail rudder section. [short comment by Brinkmann in margin]

Von der Ansicht der Flotte über die Lage erfuhr ich leider nichts. Die weiteren Überlegungen des Flottenchefs kann ich daher nur vermuten. Die Fahrt von 24 sm konnte von Bismarck gehalten werden. Das Schiff mußte daher bis auf lecken Öl bunker dicht sein. Vorn war eine Tiefertauchung, hinten eine Austauchung wahrzunehmen.

Unfortunately, I did not receive anything from Fleet regarding their assessment of the situation. I can, therefore, only guess what the considerations of the Chief of the Fleet might have been. A speed of 24 knots could be maintained by Bismarck. Therefore, the ship must be tight except for the leaking oil bunker, although a burying of the bow and a lifting of the stern could be noticed [indicating some damage was done to the bow: Editor]

Schon seit Gotenhafen stimmten die Umdrehungen der Schiffe nicht überein. Bismarck voll beladen, machte nach Kopplung richtige Fahrt. Prinz Eugen voll beladen mußte stets eine Seemeile weniger laufen. Später nach dem Gefecht erhöht sich der Überschuß auf zwei Seemeilen, wobei Bismarck aber dann weniger Fahrt über den Grund machte. Was die nächste Zeit bringen mußte war klar. Sammeln von weiteren schweren Einheiten, und konzentrierter Angriff auf unsere Schiffe. Tagsüber geschah nichts. Nachmittags erhielt ich, während die Schiffe in Dwarslinie fuhren und an Stb. eine Regenfront nahte, von Flotte den niedergelegten Winkspruch mit dem Ausführungsstichwort: "Hood".

Ever since leaving Gotenhafen, the revolutions [r.p.m] between the ships [Bismarck and Prinz Eugen] did not synchronize. Bismarck, fully loaded, attained the correct speed as determined by position fixes. Prinz Eugen had to run a knot less under full battle-load conditions.<sup>[1]</sup> After the battle, the speed advantage we [Prinz Eugen] had increased to two knots, because Bismarck's speed-over-the-bottom was further reduced [by drag]. It was clear what the future would bring. A marshalling of further heavy units and a concentrated attack on our ships will occur. Nothing transpired during the day. In the afternoon I received the semaphore signal with the execution code word: "Hood" while we were cruising in an athwartship line [side by side] toward an approaching rain front from starboard.

---

<sup>1)</sup> 30-31 knots vs 30 knots, and therefore Prinz Eugen did not have to run at maximum r.p.m.'s. Speed is measured by the calibration of r.p.m.'s over a known distance or with a speed log device; these measure speed through the water. Current and tidal changes, windage, etc., are not figured in. The distance made good over the bottom may be longer or shorter at different conditions. UR.

Kurz darauf Befehl Ausführung "Hood". Bismarck drehte ab und verschwand. Was Bismarck zu unternehmen gedachte, war mir jetzt klar. Ich sollte Kurs und Fahrt halten, die Fühlungshalter auf mich ziehen und Bismarck die Möglichkeit geben nach Stb. in der Regenfront zu verschwinden. Aus dem Regendunst erklang SA Feuer und Bismarck erschien zurück. Ich erhielt W.: Bismarck schließt wieder heran. An Stb. steht ein Kreuzer. [handschriflich "Wiederholte von Seite 16" in der NARA Kopie. UR]. Damit hielt ich die Absicht, die Schiffe zu trennen, zunächst für aufgegeben und überlegte mir Möglichkeiten zum gemeinsamen Weitermarsch, da jetzt auch Bismarck an einem Tanker interessiert war.

Shortly after, the "Hood" execution order. Bismarck turned away and disappeared. What Bismarck thought to accomplish with this, was now clear to me. I was to maintain course and speed, draw the surveillance vessels toward me, and give Bismarck a chance to disappear to starboard into the rain front [squall line]. Out of the mist resonated heavy artillery and Bismarck reappeared. I received a semaphore signal: "Bismarck is rejoicing. A cruiser stands on starboard". [Manual insertion in margin of NARA copy: "Repeated from page 16". UR] Therefore, I thought the attempt to separate the ships was abandoned and I considered the possibilities for a common continued advance, particularly since Bismarck was also interested in [obtaining fuel from a] a tanker.

Ich beabsichtigte folgenden W.: "An C. Brennstoff 1700 Uhr 1350 cbm.

I considered the following semaphore [signal]: "To Fleet Chief. Fuel at 1700 hours 1,350 cubic meters [tons].

1) Bismarck und Prinz Eugen ziehen Feind über eigene U-Boote. Sollte Feindföhlung abreissen, ansteuern Belchen (1050 sm). Bleibt Feindföhlung, Weitermarsch nach Süden und Heraufziehen "Esso" oder "Spichern" nach Norden. Kampf sofern von ihm begonnen annehmen. Sonst Ölergänzung (1000 sm).

1. Bismarck and Prinz Eugen to draw enemy across our own U-boats. Should enemy surveillance break off steer to [tanker] Belchen (1,050 nautical miles away). If enemy surveillance persists, continue advance to South and order "Esso" and "Spichern" to pull farther North. Engage in fight only if it is initiated by him [the enemy]. Otherwise, fuel replenishment (for 1,000 nautical miles).

2) direkter gemeinsamer Marsch zu Belchen oder Lothringen trotz Feindföhlung. Brennstoff ergänzen, bei Feuern Gegner Kampf annehmen."

2. Direct passage together to Belchen or Lothringen despite enemy surveillance. Replenish fuel, but if fired upon take on the opponent.

Bevor es zur Abgabe kam, dreht Bismarck erneut ab, machte W.: "Hood-Ausführung und etwas sacken lassen" und verschwand zum 2. ten Male. Ich habe ihn hernach nicht wiedergesehen. Nun war ich auf mich selbst gestellt mit allerdings fester Bindung an Kurs, Fahrt-und Zeit.

Before it was possible to deliver the signal, Bismarck veered off again while making the semaphore signal: "Execution Hood and [PG] drop back some," and he [Bismarck] disappeared for the 2nd time. I never, hereafter, ever saw him again. Now I was solely dependent on myself, but with a true fix on the course, the speed, and the time.

Die erste Aufgabe konnte ich erfüllen, da ich über die nötige Geschwindigkeit verfügte, um später den Fühlungshalter abzuschütteln. Zum Tanker Belchen zu gehen, erschien mir aber abwegig zu sein.

I could readily fulfill my first duty [slow down to draw the enemy ships toward me], since I had the necessary speed at my disposal to loose the surveillance vessels at a later time. But to me it seems absurd to go to the tanker Belchen.

**Bericht des I. Artillerieoffiziers:**

**Report of the 1st Artillery Officer [Korvettenkapitän Paulus Jasper]:**

**24.5.41 / 24 May 1941**

Gegen 0445 [MEZ] Uhr wurde ich durch "Alarm" geweckt. Im Vormars befand sich der II.A.O. als Kriegswachleiter der bis dahin auf Kriegswache befindlichen Bb.-Wache. Eine kurze Übergabe und ein Rundblick um den Horizont ergaben 3 Ziele an Bb., von denen sich 2 sehr schnell näherten. An Stb. achteraus stand noch ein viertes Ziel, anscheinend der fühlunghaltende Kreuzer vom Abend vorher. Wir selber fuhren in der Gefechtslinie vorn, Bismarck hinter uns.

About 0445 hours [0545 GMT] I was awakened by an "Alarm". The 2nd Artillery Officer [Kapitänleutnant Paul Schmalenbach] was present in the foretop, the battle station watch-leader of the portside watch of the battle station watch. A quick transfer [of command] and a panoramic view around the horizon revealed three targets to port, two of which were approaching rapidly. Off the starboard stern stood a fourth target, apparently, the surveillance cruiser from the previous night. We were advancing at the front of the battle-line, with Bismarck behind us.

Da keine besondere Feuerverteilung vom Flaggschiff befohlen war, und die beiden an Bb. sich rasch nähernden Schiffe in diesem Augenblick das Feuer im laufenden Gefecht eröffneten, ließ ich den rechten Weg anschneiden. Das war in der feindlichen Gefechtslinie der vordere, der nach den üblichen Regeln der Feuerverteilung unserem Schiff als dem Spitzenschiff unserer Linie entsprach.

Since no special instructions for division of fire were ordered by the flagship, [underlined and comment in margin by Brinkmann] and both ships were rapidly approaching from port and at that instant opened fire while under full steam, I chose to cut to the proper course [myself]. This was toward the foremost ship in the hostile battle-line, which, according to the usual rules of engagement for distribution of targets, appeared to be the point ship in our line of fire. [Illegible remark by Brinkmann in margin].

Ich habe die Gegner nicht als Schlachtschiffe erkannt, sondern bis zum Schluß für Kreuzer gehalten (in Frage kamen m.E. "Exeter", "Birmingham" oder "Fiji"-Klasse). Demzufolge entschloß ich mir zur Sprenggranate Bdz. Im Verlauf des Gefechtes habe ich diese Granatart beibehalten, da die Aufschläge sich sehr gut aus der Masse der fremden Aufschläge herauskennen ließen. Die Aufschläge standen als klare hohe weiße Wassersäulen zwischen unzähligen Sprengwolken, die offenbar von der Mittelartillerie des Bismarck herstammten.

I did not recognize the opponents as battleships, and until the conclusion [of the battle] I considered them as being cruisers (under consideration, according to my memory or experience "Exeter", "Birmingham", or "Fiji" Class).<sup>1)</sup> Accordingly, I decided to use high explosive base-fuzed shells. I persisted in using this type of projectile during the [entire] course of the battle, since their impacts differentiated them very well from other hits. The impacts stood out clearly as high white water columns amid innumerable clouds of explosive smoke that obviously came from the intermediate artillery of the Bismarck.

Die Ortung meldete Bug rechts zwei Dez. heran, 25 sm, Entfernung 210 hm. Um 0455 Uhr erhielt ich "Feuererlaubnis" von der Brücke und eröffnete sofort das Feuer mit einer Vollsalve auf 202 hm. Die Vollsalve wurde mit Kz.[Kopfzünder], die hinter den Rohren als Bereitschaftsmunition lagerte, gefeuert. Infolge Versagens der Lochung am Schußwertrechner kam keine Aufschlagmeldung, sodaß die Aufschläge nicht mit Sicherheit als eigene angesprochen werden konnten. Ich wiederholte daher die Vollsalve, wurde beobachtungsfähig und bildete eine 4 - Hektogruppe, von der ich nur bei der unteren Grenzsalve 2 Kurzaufschläge beobachtete, während oben und Mitte als fraglich weit angesprochen werden mußte. Die Weitaufschläge selbst waren nicht zu sehen, sondern wurden durch das Ziel verdeckt bzw. verschluckt. Dahingegen bildete sich während der Gabelgruppe ein ungewöhnlich starker Feuerschein auf dem Achterschiff des Gegners, in der Höhe des achteren Mastes. Das Feuer entstand an der Bb.- Seite des Gegners, denn die Aufbauten standen als scharfe Silhouetten davor. Gleich darauf bekam ich von der Schiffsführung den Befehl zum "Zielwechsel links" auf

---

<sup>1)</sup> A remark in the margin, not by Brinkmann: "beachtlich! Aufschläge beim PE waren von SA!!! = Remarkable! Impacts near PE were from heavy artillery!!!"

den 2. Gegner, wodurch nunmehr "Bismarck" und "Prinz Eugen" über Kreuz schossen. Das Einschlagen der entscheidenden Salve des "Bismarck" habe ich nicht mehr beobachten können. Ich ließ den Zielgeber das 2. Ziel anschneiden und verlor damit das 1. aus dem Gefechtsfeld. Von der Detonation des 1. Ziels habe ich daher nichts wahrgenommen.

The bearing range-finding station reported 2 contacts off the right bow bearing 20° [2 Dez.] at 25 knots, distance 210 hectometers [21,000 meters]. I received "permission to fire" from the bridge at 0455 hours and immediately commenced firing a full salvo at 202 hectometers [20,200 meters]. The full [8-gun] salvo was fired using nose fuzed rounds which were stored behind the gun barrels as ready-to-use ammunition. The observable impacts [shell splashes] could not be ascribed with certainty as belonging to our own [shells] because of [key punch] perforation failures in the firing calculator [and thus no range correction report could be made]. Therefore, I repeated [firing] a full salvo, which turned out to be observable and formed a straddle ladder of which I could only observe two brief impacts from the lower limiting [rounds of the] salvo, while the higher and middle [rounds] had to be called questionably too far. The distant impacts were not visible, since they were concealed by the target. By contrast, [after firing] the bracketing group an extraordinarily bright fire flash appeared on the enemy ship's aft section at the level of the aft mast. The fire developed on the portside of the opponent, since the superstructures stood out as sharp silhouettes. Immediately thereafter I received the order from the ship's command to "Change target to the left" toward the second opponent [the Prince of Wales], whereby the fire of "Bismarck" and "Prinz Eugen" now crossed. I was unable to observe "Bismarck's" decisive salvo because I was no longer in a position to do so. I ordered the targeting officer [target designator] to acquire the second target and thus lost the first [target] from the [range finder's] visual field of action. Consequently, I did not perceive the detonation of the first target [Hood].

Das 2. Schießen begann ich ebenfalls mit einer Vollsalve und anschließender 4 - Hektogruppe, mit der ich 0559 Uhr eingeschossen war und in das Wirkungsschießen eintrat. Die Entfernung war zu dieser Zeit etwa 160-170 hm. Im Laufe des Wirkungsschießens habe ich zweimal Treffer beobachtet, beide wieder Bb.-gleichzeitig von der Mittelartillerie des "Bismarck" beschossen, die es gut eindeckte. Etwa bei der VIII. Salve dieses Schießens drehte der Gegner zunächst stark zu.

As was the case earlier, I commenced the second firing with a full salvo followed by a ranging group [straddle ladder] which zeroed me in as of 0559. Firing for effect was then initiated. The distance at that time was 160-170 hectometers [16,000-17,000 meters]. During the completion of ranging fire's effectiveness, I observed two well-placed simultaneous portside strikes which again were fired by the secondary artillery of the "Bismarck". At around the 8<sup>th</sup> salvo, the opponent turned at first hard toward (us).

(Etwa 0601 Uhr). Gleich darauf sah ich hinter dem Gegner ein langes und etwa 45° nach oben zeigendes Vorschiff eines sinkenden Schiffes vorbeiziehen, das die Masten des Ziels erheblich überragte. Anscheinend wich der Gegner den Trümmern seines Vordermannes aus. Während dieser Gefechtsphase war auch auf diesem Gegner ein leichter Feuerschein zu erkennen, der allerdings wesentlich schwächer als auf dem ersten Gegner war. Zu dieser Zeit beobachtete ich eine deckende Salve der S.A. des Bismarck, die Zielwechsel gemacht hatte. Unmittelbar dannach drehte der Gegner hart ab auf Gegenkurs. Dabei qualmte er schwarz, und versuchte offenkundig, sich dadurch der Sicht zu entziehen. Meines Erachtens war der Qualm künstlicher, schwarzer Nebel, und rührte nicht von einem Brand her.

(Approximately 0601 hours). Immediately thereafter, I saw the long bow section of a sinking ship traversing behind the opponent, pointing about 45° skyward and extending far above the masts of the target. The opponent apparently tried to avoid the wreckage of the leading ship [Vordermann = man in front]. During this phase of the battle indications of a small fire were recognizable on the enemy ship, but it was considerably weaker than [was the case] onboard the first opponent. During this time I observed a covering salvo from Bismarck's heavy artillery, who had changed target. Immediately thereafter, the opponent turned hard onto a reciprocal course. He gave off black smoke and apparently tried to use this to escape from view. In my opinion, this smoke was artificial black fog and did not emanate from a real conflagration.

Die geringste Entfernung zu diesem Zeitpunkt war etwa 140 hm. Dies war 0502-0503 [0602 – 0603] Uhr. Zu dieser Zeit versuchte auch die S-Flak vorübergehend in das Gefecht einzugreifen. Von da ab nahm die Entfernung wieder stetig zu bis auf etwa 180-190 hm. Die Beobachtung im Vormars wurde zeitweise behindert durch vorbeiziehenden Qualm der vorderen Turmgruppe. In diesen Fällen wurde die Hilfsbeobachtung herangezogen.

The minimum distance at this time point was about 140 hectometers [14,000 meters]. This was at 0502–0503 [0602–0603]. At this point even the heavy [10.5cm] anti-aircraft guns attempted to participate in the battle. Then, the distance increased steadily up to 180-190 hectometers. Observation from the foretop was intermittently prevented by gun smoke from the forward turret group. In these cases, we brought in [ranging data from] auxiliary observation station. [Note: PG does not use GMT here. UR]

Bei der XXVIII. Salve drehte das Schiff soweit ab, daß dem Vormars das Ziel durch Schornsteingase verdeckt wurde. Gleichzeitig hatten die vorderen Türme Hartlage. Ich befahl Übergang auf achteren Stand und gab die Leitung an Oblt.z.S. z.V. Albrecht ab, der mit Teilsalven "gut schnell" weiter feuerte und die Batterie mit geringen Standverbesserungen am Ziel hielt bis zum Feuereinstellen.

At the twenty eighth salvo, the ship had turned so far away that our view of the target from the foretop was obscured by stack exhaust fumes. Simultaneously, the forward turrets were in their extreme turning position [at maximal rotation]. I gave the order to transfer fire control to Oberleutnant zur See z.VI [<sup>1)</sup>] Albrecht in the aft gunnery position, who continued to fire well-placed, rapid partial salvos keeping the battery on target with minor range corrections until cease-fire.

Während des Gefechtes drehte das eigene Schiff dreimal hart. Es wurde während der Drehung weiter geschossen. Vorübergehend kam die Batterie im Zusammenhang damit zweimal seitlich vom Ziel ab. Bei der dritten Ausweichbewegung kam die Schußrichtung unmittelbar vor den "Bismarck". Ich erhielt daraufhin von der Schiffsleitung den Befehl: "Bismarck nicht überschießen;" und gleich darauf "Feuer einstellen." Das Feuer wurde 0509 Uhr eingestellt.

During the battle our own ship turned sharply three times. Firing continued during these turning maneuvers. The battery was twice temporarily and laterally displaced from the target during this evolution. "Bismarck" came directly into our line of fire after the third avoidance maneuver. Accordingly, I received the order from the ship's command: "Do not fire over Bismarck"; and immediately thereafter, "cease fire". Firing ceased at 0509 [0609 GMT] hours.

Nach dem Feuer-Einstellen begab ich mich auf die Vormars-Galerie, um einen Überblick zu gewinnen. An Bb. - Seite stand nun als Fühlungshalter ein schwerer Kreuzer mit 3 Schornsteinen. Stb. achteraus ein gleicher Kreuzer. Außerdem stand an Bb. weit hinter dem Kreuzer unser Gegner, der immer noch stark schwarz qualmte, der aber wieder auf parallelen Kurs zurückgedreht hatte. Noch weiter links bezeichnete eine starke Qualmsäule die Untergangsstelle des ersten Gegners.

After the cease-fire, I went into the foretop gallery to gain a panoramic perspective [of the battle area]. Now, a heavy cruiser with 3 stacks stood off the portside as a surveillance vessel, while to starboard abaft was a similar cruiser [Nor....."Suffolk" written in margin]. In addition, to port and far beyond the cruiser stood our opponent [Prince of Wales], who still gave off heavy black smoke but had turned back to a parallel course. Farther left, a heavy column of smoke marked the site where our first opponent [Hood] sank.

Eigene Ausfälle waren nicht eingetreten. Die Batterie war voll gefechtsbereit. Es wurden verschossen: S.A. - 8 Kz.[Kopfzünder] 149 Bdz.[Bodenzünder], S-Flak gegen Seziel 78 mit Kz., gegen Luftziel 31 mit Zt.Z.. Die S.A. erzielte eine durchschnittliche Salvenfolge von 27-28 sec. Es trat in der Batterie 1 technische Störung auf (siehe mater. techn. Bericht), durch die Turm "B" 1 Salve ganz ausfiel und 13 Salven nur links und ausgekuppelt feuerte. Ferner 3 Bedienungsfehler auf, durch die Turm "A" 4 Salven, Turm "C" und "D" je eine Salve ausfielen. [We] did not experience any damage to ourselves. The battery was fully combat-ready. We had expended: Heavy artillery: 8 rounds of nose fuzed shells, 149 base fuzed shells, heavy [10.5cm] antiaircraft guns: against naval [surface] targets 78 with nose fuzed shells, against air targets 31

---

<sup>1)</sup> z.V. = zur Verfügung = available for assignment = ready reserve. UR.

with delayed detonators.<sup>2)</sup> The heavy artillery attained a salvo rate of 27-28 seconds. One technical problem arose in the battery (see material and technical report) so that turret "B" totally failed to fire one salvo and then fired 13 salvos from the left barrel only, with the right barrel having been disengaged. Furthermore, three operational errors occurred that caused the failure to fire four salvos from turret "A", while turrets "C" and "D" missed one salvo each.

An feindlicher Gegenwirkung habe ich selbst nichts beobachtet. Nach Meldung der auf dem Haupt-Flakeinsatzstand stehenden Offiziere schlugen mehrere Salven schweren Kalibers in unmittelbarer Nähe des Schiffes ein. 2 Aufschläge 100-150 m vor dem Bug, 1 etwa 50 m Bb. vorn, der das Deck stark mit Wasser überschüttete, und mehrere Aufschläge hinter dem Heck im Kielwasser. Später wurden Aufschläge des an Stb.-Seite stehenden schweren Kreuzers beobachtet, die 4-5000 m kurz lagen. Ein Sprengstück schweren Kalibers wurde auf dem Bb.-Bootsdeck aufgefunden. Es weist Spuren von 2 Führungsringen auf, und wurde daher gemäß Angaben des Tabellenheftes der waffentechn. Nachrichten *nicht* dem Hood, sondern dem Schiff der King George-Klasse zugesprochen.

Personally, I observed nothing of the enemy's countermeasures. According to reports from the officers in position at the main antiaircraft battle station, a number of heavy caliber salvos impacted in the immediate proximity of the ship. Two [salvoes] struck 100-150 meters forward of the bow, one about 50 meters off port forward, which put the decks heavily awash, and quite a few impacts hit astern in the wake. Later, [salvo] impacts were observed [that came] from the heavy cruiser stationed to starboard, but they landed 4-5,000 meters short. A piece of shrapnel from a heavy caliber shell was found on the portside boat deck. It showed the telltale marks of two guide rings <sup>[1])</sup> and was, according to data tables in a technical bulletin on weapons intelligence, *not* <sup>[2])</sup> from the Hood, but it was instead attributed to a ship of the King George class.

Die erwähnten Treffer der eigenen Batterie wurden beobachtet von:  
The reported strikes of our own battery were observed by:

K.Kapt. Jasper, I A O Vormars  
Korvettenkapitän Jasper, First Artillery Officer, Foretop

K. Kapt.. Busch (Fritz Otto), Zuschauer im Vormars  
Korvettenkapitän Busch. (Fritz Otto), observer in the Foretop. [Remark in margin with arrow to Busch's name: "Da wird er wieder Bücher schreiben!" "He will write more books about that!" Initials TM?]

Kaptlt. Schmalenbach, II A O. Hauptflak-Einsatzstand  
Kapitänleutnant Schmalenbach, Second Artillery Officer, Main Antiaircraft Battle Station

Kaptlt. Jacobsen, III A. O u. Hilfsbeobachter vord. Std.  
Kapitänleutnant Jacobsen, Third Artillery Officer and Assistant (Auxiliary) Observer, forward station

Oblt.z.S.z.V. Albrecht, Hilfsbeobachter acht. Std. (nur bei 1. Ziel)  
Oberleutnant zur See z.VI, Ready Reserve, Albrecht, Assistant Observer Aft Station (only for first target)

Oblt.z.S. Graf von Matuschka, E M O. [Entfernungsmessoffizier] und Gegnerbeobachter nur bei 2.Ziel, Vormars)  
Oberleutnant zur See Count von Matuschka, rangefinder officer and opponent observer (only during second target, foretop)

---

<sup>2)</sup> Zt.Z.=Zeitzünder. Pre-set fuze detonators designed to explode in midair upon arriving at a specific set of coordinates.

<sup>1)</sup> Driving bands - slightly protruding metal bands around the base of projectiles that help harness propellant gas energy, impart spin, and stabilize shells as they travel down the rifled bore of naval guns. Editor.

<sup>2)</sup> Typed "with" is overwritten with "not" in the Admiralty copy; the NARA copy has "with" crossed out and "not" is in the margin with an insertion mark. UR.

**CRUISER PRINZ EUGENS WAR DIARY 18 MAY – 1 JUNE 1941**

---

Oblt.z.S. Tillessen, Einsatzleiter L-Flak, Hauptflakkeinsatzstand (nur bei 1. Ziel)  
Oberleutnant zur See Tillessen, battle station leader of light Flak, main Flak fighting top (only during first target)

Lt.z.S. Schlenzka, Flakleiter Stand "B" (nur 1 Treffer bei 2. Ziel)  
Leutnant zur See Lieutenant Schlenzka, Flak leader station "B" (only at first strike at 2<sup>nd</sup> target).

Material-technische Bericht und Schießliste werden gesondert vorgelegt.  
The ordnance and technical report and firing list will be attached separately.

gz. Jasper, K.Kapt. u. I A O  
signed Jasper, Korvettenkapitän and First Artillery Officer

**Bericht des 2. Artillerieoffiziers:**

**Report of the 2nd Artillery Officer [Kapitänleutnant Paul Schmalenbach]:**

Ich war am 24. Mai 1941 ab 0400 Uhr Kriegswachleiter. Die Bb. Kriegswache war aufgezogen auf Nachtstationen. Das Schiff steuerte 180° und lief 27 sm. Im Kielwasser folgte mit durchschnittlich 16 hm Abstand das Schlachtschiff Bismarck, mit dem vereinbart worden war, wie die EMII Geräte den Horizont absuchen sollten. (Prinz Eugen 270-90, Bismarck 90-270 Grad).

On 24 May 1941, I was battle station watch commander as of 0400. The portside battle watch unit had reported to their night stations. The ship steered a course of 180° and traveled at 27 knots. The battleship Bismarck followed in our wake at an average interval of 16 hectometers [16,000 meters], with whom it was agreed upon how the EM II radar instruments should divide the search of the horizon. (Prinz Eugen [was to sweep sector] 270 to 90 [degrees], Bismarck 90 to 270°.

Seit dem Abend vorher hatte ein engl. schwerer Kreuzer Fühlung mit den beiden deutschen Schiffen. Einzelheiten über dessen Meldungen, seine Schnelligkeit in der Erfassung unserer Kurs- und Fahrtänderungen waren mir bekannt. Der Fühlungshalter wurde verschiedentlich gemeldet.

An English heavy cruiser had been shadowing both German ships since the previous evening. Specific information regarding his reports, [such as] his swift detection in recognizing our course and speed changes, were known to me. The surveillance vessel was reported at various instances.

Ich weiß aber nicht mehr, ob er von 0400 Uhr ab mit EMI oder EMII erfaßt worden und mir gemeldet worden war (die Vormarsdrehhaube suchte etwa alle 1/4 Stunde auch den achteren Sektor ab, um da wir uns nach dem Flaggschiff richten mußten. Die erste Meldung über das Erscheinen weiterer feindlicher Streitkräfte gab der Horchraum, Uhrzeit geschätzt 0425 Uhr [MEZ]. Der Horchraum meldete Schraubengeräusche in 242 (oder 252) Grad. Sie kommen schnell näher. Es sind zwei Ziele. Einige Minuten darauf - der Kommandant hatte inzwischen Meldung erhalten, desgleichen der N.O. - wurden von der Vormarsdrehhaube zwei Rauchwolken gemeldet in der vom Horchraum angegebenen Richtung. Die Rauchwolken standen dicht beieinander und stiegen fast senkrecht in die Höhe, leicht nach rechts geneigt.

I do not recall anymore if he [the surveillance vessel] was detected as of 0400 hours by EM I [optical rangefinder] or EM II [radar] and reported to me (the foretop rotary dome also searched the aft sector about every ¼ hour), since we had to orient [our scan sectors] with [respect to those being used by] the flagship.<sup>1)</sup> The first report of the appearance of [other] hostile forces was provided by the listening room, estimated time 0425 hours [0525 GMT]. The listening room reported rapidly approaching propeller noises [bearing] at 242 (or 252) degrees. There are two targets. After a few minutes - during which time the commander [Brinkmann] and navigation officer [Korvettenkapitän Beck] had also received the message - two clouds of smoke were reported from the foretop rotary dome in the direction first given by the listening room. The smoke clouds stood close together and rose almost perpendicular into the sky, leaning slightly to the right.

Eine dritte Wolke wurde fast zur gleichen Zeit weiter voraus (ich entsinne mich dunkel etwa 310°) gemeldet und auch von der Brücke erkannt. Die Peilung der beiden dicken und sehr dunklen Rauchwolken stand nahezu, während die einzelne vordere langsam achteraus wanderte und später von mir nicht mehr beobachtet wurde, (es handelt sich wahrscheinlich um einen der später an Bb. stehenden Kreuzer.) Die Aufmerksamkeit der Schiffsleitung richtete sich in erster Linie den schnell näher kommenden zwei Schiffen Bb. achteraus. Das rechte Schiff, das allem Anschein nach das größere und vornstehende war, kam mir wegen der sehr hoch und breit aufgeworfenen Bugsee verdächtig vor. Ich hielt es aus diesem Grunde für ein Schlachtschiff und äußerte diese Meinung auch dem IAO gegenüber, (inzwischen war Alarm gewesen), der aber dieses wegen der großen Annäherungsgeschwindigkeit für völlig ausgeschlossen hielt. Einzelheiten der Schiffe waren wegen der spitzen Lage und wegen des schwarzen, an den Schiffen klebenden Rauches nicht zu erkennen. Jedoch war auf dem

---

<sup>1)</sup> The reader will recall that Bismarck's forward radar suffered shock damage earlier, and Prinz Eugen had to cover a sector for the flagship. Editor.

Spitzenschiff ein Dreibeinmast mit Gefechtsmars zu erkennen. So konnte es sich um ein Schiff der "Emerald" -Klasse oder um einen Flakkreuzer handeln. Die Zahl der Schornsteine war auf dem Spitzenschiff lange Zeit nicht zu erkennen wegen des sich allmählich auch seitlich nach rechts ausdehnenden Rauches des Hintermanns. Nach Übergabe aller bisherigen Beobachtungen an den IAO begab ich mich auf meine Gefechtsstation, den Hauptflakinsatzstand, der wegen der großen Helligkeit bereits ab 0400 besetzt war.

A third cloud of smoke was reported almost simultaneously farther ahead (I faintly recall at about 310°) and this was also observed by the bridge. The bearing indicated that both dense and dark smoke clouds were close together, while the single forward one slowly drifted astern and later was no longer observable by me (it was probably related to one of the cruisers that stood at portside later on). The ship command's attention was primarily focused on the ships that were rapidly approaching from abaft on the portside. The ship on the right, which according to all appearances was the larger and closer one, made me suspicious since it was throwing up a high and broad bow wave. Based on these observations, I considered it to be a battleship and made my opinion known to the First Artillery Officer (in the meantime there was an alarm) who thought this was completely impossible, because of the [rapid] approach speed. Specific identification of the ships was not possible, because of their point blank approach [angle] and the black smoke enveloping the ships. However, a tripod mast with a fighting top was recognizable on the leading ship. Thus, it could only belong to a ship of the "Emerald" class or an antiaircraft cruiser. The number of stacks on the ship was not discernable at this point, [and this remained the case] for a long time because of smoke extending slowly and laterally from the aft ship. After transmitting my previous observations to the First Artillery Officer, I went to my battle station, the main antiaircraft battle station, which had already been manned since 0400 because of the excessive amount of daylight.

Meine erste Beobachtung von dort war, daß das Spitzenschiff gegen Prinz Eugen das Feuer mit einer Salve der vorderen Turmgruppe eröffnete. Die beiden vorderen Türme waren deutlich als gegen uns gerichtet zu erkennen. Auch hatte das Schiff schon etwas nach Bb. gedreht, sodaß ich 2 sehr eng beinander stehende Schornsteine erkannte. Das Achterschiff war nur schwer zu erkennen, ebenso der achtere Mast, sodaß ich mir über den Typ nicht sicher war. (endgültig sicher erkannte ich das Spitzenschiff als "Hood" erst, als beim Untergang das Vorschiff mit dem dieses Schiff besonders kennzeichnenden Vorsteven für kurze Zeit sichtbar wurde). "Hood" hatte etwa 4 oder 5 Salven geschossen, als von Bismarck und von uns das Feuer erwidert wurde. Die bis dahin gegen uns gefeuerten Schüsse habe ich bis auf 2 Einschläge Bb. vorn (etwa 100 m vor dem Steven und etwa 50 m seitlich von der Mittelschiffslinie auf der Kurzseite) nicht gesehen. Kurze Zeit nach dem Einschlagen einer Salve von Bismarck (anders konnte ich mir die schnelle Folge der Einschläge beim rechten Gegner sowie auch die wechselnde Farbe und Höhe der Aufschläge nicht erklären) kam eine Salve von Prinz Eugen an, die nach meiner Beobachtung durch ein großes Doppelglas einen Brandherd in der Umgebung des achteren Mastes verursachte. Denn bevor neue Aufschläge ankamen, dehnte sich ungeheuer schnell ein Glutherd von schätzungsweise 15 m Länge aus. Der neben mir stehende Oblt.z.S. Tilleßen äußerte spontan die gleiche Meinung. Vom Einschlagen der Salve bis zum unplötzlichen Entstehen des geschilderten Brandes vergingen einige Sekunden (3-5). Ich halte es für sehr wahrscheinlich, beinahe für sicher, daß die oben erwähnte Salve von Prinz Eugen den Brand verursacht hat. Wenige Sekunden später schlug in das Achterschiff eine Salve von Bismarck ein, die eine Explosion von riesigem Ausmass zur Folge hatte.

My initial observation from there was that the leading ship [Hood] opened fire on the Prinz Eugen with a salvo from its forward turret group. It could be clearly recognized that both forward turrets were aimed at us. Also, the ship had turned somewhat to port, and now I recognized two very closely spaced stacks standing side-by-side. The ship's aft section was hard to distinguish, as was the aft mast, and thus I was not certain of its type. I definitively identified the lead ship as "Hood" only after I saw the sinking ship's bow section, with its especially distinctive stem, which was briefly visible [before it sank]. "Hood" had fired 4 or 5 salvos by the time Bismarck and we answered her fire. Until then, I did not observe [shell splashes from] the shots being fired against us except for 2 impacts [that landed] forward of the portside (approximately 100 meters in front of the stem and about 50 meters laterally from the amidships line of the near side). Shortly after the impacts of a salvo from Bismarck (I cannot explain it in any other way because of the rapid sequence of impacts on the opponent to the right as well as the change in the color and height of the impacts), a salvo from Prinz Eugen was delivered, which, according to my observations through large binoculars, caused a conflagration in the vicinity of the aft mast. Before further hits

were made, the source of fire rapidly spread to an estimated length of 15 meters. Oberleutnant zuz See Tilleßen, who stood next to me, spontaneously uttered the same opinion. A few seconds (3-5) transpired between the salvo's impact and the absolutely instantaneous initiation of the described conflagration. I deem it as very probable, nearly certain, that the above mentioned salvo was from Prinz Eugen [and that it] caused the conflagration. A few seconds later, a salvo from Bismarck hit the ship aft, and that resulted in an explosion of massive consequence.

Die Explosionswolke stand gelblich-weiß leuchtend über der achteren Turmgruppe. Mehrere Brocken kleinen und großen Ausmaßes wirbelten umher. Ein besonders auffällig leuchtendes Stück wurde achteraus geschleudert, wo es noch lange brennend und stark schwarz qualmend liegen blieb. Wahrscheinlich ist hierdurch Heizöl auf der Wasseroberfläche angezündet worden. In der Detonationswolke sah man explodierende Munition, die wie weiße Sterne in die Höhe und nach allen Seiten stob. Ich meine, daß nach der Detonation die vordere Turmgruppe noch eine Salve geschossen hat. Einwandfrei habe ich beobachtet, daß Hood nur gegen Prinz Eugen geschossen hat, da bei der geringen Gefechtsentfernung bestimmt hätte erkannt werden können, wenn die Türme mehr achteraus gegen Bismarck gerichtet gewesen wären. Hood sank mit dem Achterschiff sehr schnell weg und tauchte mit seinem Vorschiff so weit aus, daß der ganze Vorsteven zu sehen war. Die vorderen Türme, der Mast einschließlich Brücke und die Schornsteine standen noch, soweit man dieses in dem dicken Qualm, der aber öfters unterbrochen wurde, erkennen konnte. Das Schiff sank auf etwa Südkurs. Weitere Beobachtungen bei "Hood" habe ich nicht gemacht, da mit dem Zielwechsel der Einsatzbefehl für die S-Flak gegeben wurde. (nach Aussagen anderer Offiziere hat sich "Hood" noch bis zu 40° aufgerichtet). Mir erschien es so, als ob er etwas Schlagseite nach Bb. gehabt hätte. Ich schätze, daß "Hood" etwa 10 Salven verschossen hat.

The explosion cloud hovered with yellowish-white luminescence above the [Hood's] aft turret group. Several chunks of small and large size debris swirled about. A particularly noticeable flaming component was propelled abaft, where it lay for some time [while] burning and fuming strong black smoke. Probably, fuel was ignited on the water's surface. Within the detonation cloud itself one could see exploding ammunition that flew sky-high and in all directions like white stars. I believe that the [Hood's] forward turret fired one last salvo after the actual explosion. With certainty, I observed that Hood fired only against Prinz Eugen, because this could have been readily recognized, based on the minimal battle distance, if the turrets had been pointed more aft toward Bismarck. Hood sank very rapidly and stern first, with the bow section rising so high (from the water) that the (entire) distinctive stem could be seen. The forward turrets, and also the bridge and stacks, were still standing, as far as one could recognize them through the intermittent smoke. The ship sank on nearly a southerly course. I did not make further observations of the Hood because a change of target order was given for the engagement of the heavy flak. (According to testimony from other officers, the "Hood" raised herself and pointed 40° upward). It seemed to me that she had a list to port. I estimate that "Hood" expended about 10 salvos.

Bei dem Übergang auf das linke Ziel war ich mir sofort darüber im Klaren, daß es sich um ein Schiff der "King George" - Klasse handeln mußte wegen der für einige Augenblicke sehr gut erkennbaren Umrisse der Brücke mit dem weit voraus vorspringenden Vorbau der oberen Brücke und dem hinter der Brücke anschließenden Dreibeinmast. Auch war mir der große Abstand der Schornsteine und der tiefe Einschnitt besonders auffällig. Diese Unterscheidungszeichen waren aber nur nacheinander zu erkennen. Das Schiff wurde nach meiner Meinung beschossen von der Mittelartillerie "Bismarck". Es schoß selbst gegen dieses Schiff. Linienabstand der beiden Schiffe erheblich unter 1000m in Kiellinie oder Stb. - Staffel. Nach der Detonation und dem Liegenbleiben von "Hood" passierte "King George" zwischen diesem und den deutschen Schiffen. Er hob sich sehr verschwommen von dem dicken Qualm ab, sodaß, ähnlich wie bei "Hood", nur Kurzschüsse und Treffer beobachtet werden konnten. Mündungsfeuer und Blitze der detonierenden Granaten konnten nur schwer auseinander gehalten werden. Doch glaube ich sicher einen Treffer beobachtet zu haben an der Bb Seite der achteren Aufbauten, nachdem sich das Schiff beim Abdrehen etwas überdreht hatte. Ein anderer Treffer kann in oder am achteren Schornstein sitzen und ist vielleicht mit die Erklärung für den zähen schwarzen Qualm, mit dem das Schiff das Gefechtsfeld verließ. Wer diese Treffer erzielt haben kann, kann ich nicht beurteilen, da ich mich dem Arbeiten der Bb. Batterie der S Flak zuwandte und auch in diesen Minuten ein Flugboot gemeldet wurde.

During the switch to the left target, it became immediately clear to me that we were dealing with a ship of the "King George" class because for a few moments the recognizable silhouettes of its bridge, with its extensive forward-protruding structure and adjacent tripod mast immediately abaft. Also, the wide space between its two stacks and the deep gap were especially noticeable. But these identifying features were recognized sequentially. According to my recollection, the ship was fired upon by the "Bismarck's" intermediate battery, which fired on the [targeted] ship by itself. The length of overlap between both ships' [Hood and Prince of Wales] keel lines along a starboard staggering was considerably below 1,000 meters. After "Hood's" explosion and loss of forward motion, "King George" steamed between its [wreckage] and the German ships. His appearance was very blurred by thick smoke, so that, as was the case with "Hood", only shells falling short or direct hits could be observed. Muzzle flashes and flashes from detonating shells were difficult to differentiate. However, I am certain I observed one hit on the ship's aft portside superstructure after it had veered away sharply, perhaps, [due to the ship] rounding up too much [over-steering]. I believe that another hit may have lodged in or near the aft stack, a possible explanation for the dense black smoke the ship [generated] while leaving the battlefield. I cannot judge who [Bismarck or Prinz Eugen] made these hits because I had turned my attention to the portside heavy flak battery's operations and also because a flying boat was reported during these crucial minutes.

Ich habe mehrere Male zu "Bismarck" hingesehen, aber nichts zu berichten.  
I looked across to "Bismarck" several times, but I have nothing to report.

Erfahrungen an Bord: Die Bedienungen der S und L Flak wurden beim Feuereröffnen nach Steuerbord in Feuerlee geschickt und nicht nur in "Deckungsstellung", weil mir der winzige Schutz, den die hierfür vorgesehenen Räume in Anbetracht des feindlichen Kalibers und der zu erwartenden Sprengstücke zu gering erschien. Außerdem nahm ich an, daß die Gefechtsentfernung nicht unter 150 hm sinken würde. Bei dem Befehl zum Feuereröffnen gegen "King George" wurden erst die Bedienungen von Steuerbordseite herangeholt. Batterie Dora hat so in 5 sec Salventakt 68 Schuß Kz.[Kopfzünder] verschossen, was einer Feuerdauer von 80 sec entspricht. Batterie Bruno verschoss nur 6 Schuß. Beide Leiter stellten selbständig das Feuer ein, als die Höchstreichweite erreicht war. In beiden Batterien, in der Rechenstelle und in der gesamten Munitionsförderung der Bb. Seite ist störungsfrei und ruhig gearbeitet worden. Anzuerkennen ist auch die Mitarbeit der Einsatzbereitschaft, obwohl sie sich kaum voll auswirken konnte.

Experiences on Board: At the commencement of fire, the serving gunnery crew of the heavy and light Flak was transferred to the starboard side's protective shielding in the lee of the line of fire. This was because the flimsy shielding provided for the [fire-control] stations [on the port side] appeared inadequate in anticipation of the hostile [heavy] caliber [hits] and shrapnel we could expect. Furthermore, I assumed that the battle distance would not slip below 150 hectometers [although it did, Editor]. Only after the commence fire order against "King George" was given, were the gunnery crews moved across from starboard. Thus, [Flak] Battery "Dora" expended 68 rounds of nose fuze shells with a firing rate of [two rounds per] 5 seconds, accounting for a firing duration of 80 seconds [average of 25.5 rounds per minute per barrel: Editor]. Battery "Bruno" expended only 6 rounds. Both gunnery captains ceased fire on their own, when the maximum [firing] range was reached. In both batteries, the [fire control] station's computations and the entire transport of ammunition by the portside crew was accomplished calmly and without interruptions. Credit is also due to the stand-by crew's assistance, although they only saw moderate action.

Bei dem anschließenden Beschuß eines Sunderland - Flugbootes durch Batterie Cäsar sind 2 Zünderversager oder Fehleinstellungen von mir beobachtet worden. Die Ursache konnte nicht geklärt werden. Wahrscheinlich ist voreingestellte Munition ohne nochmalige Zündereinstellung verschossen worden.

During the subsequent shooting at a Sunderland flying boat by Battery Cäsar, two detonation failures or fuze setting errors were observed by me. Their causes could not be explained. Most likely, recently preset ammunition was fired without resetting the fuzes.

## KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

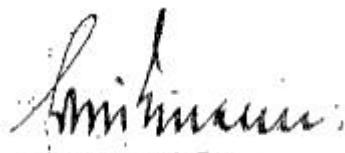
---

In der folgenden Zeit habe ich Stb. achteraus einen schweren Kreuzer mit 3 Schornsteinen beobachtet. An Bb. stand ein Kreuzer der "Birmingham" - Klasse und ein schwerer Kreuzer mit 3 Schornsteinen. Ich halte ihn wegen der Aufbauten zwischen von 2. und 3. Schornstein für ein Schiff der "Norfolk" - Klasse.

Subsequently, I observed a heavy cruiser with three funnels at starboard abaft. On the portside stood a cruiser of the "Birmingham" class and a heavy cruiser with three stacks. I took her to be a ship of the "Norfolk" class because of the superstructures between the second and third funnels.

gez. [Paul] Schmalenbach, Kapitlt. u. II AO.

Signed. Schmalenbach, Kapitänleutnant and Second Artillery Officer



Brinkmann  
Kapitän zur See  
und Kommandant  
Captain and Commander

**25.5.41 / 25 May 1941**

**0000 / Midnight-**

NW 6, bedeckt, neblig

[Winds] northwest at Force 6, overcast, foggy

**0030 / 0030hours-**

auf 180°

Go to course 180°.

**0653 / 0653 hours-**

Rauchfahne in weiter Entfernung in Sicht. Schiff steuert bis 0700 Ausweichkurse.

Smoke trail in view at a great distance. Our ship steers evasion courses until 0700.

**0700 / 0700 hours-**

auf Kurs 188°

Go to course 188°.

**0800 / 0800 hours-**

NW 6, bedeckt

[Winds] northwest at Force 6, overcast

Heizauflölbestand 1145 cbm.

Fuel oil stores at ..1145... [hand entry] cubic meters [tons].

**0915 / 0915 hours-**

Meldung von Horchstelle: in 22° Schraubengeräusche in großer Entfernung.

Report from listening section: propeller sounds at great distance bearing 22°.

**0921 / 0921 hours-**

Geräusche nicht mehr auszumachen.

Schiff steuert mit Kurs 188°, Tanker Spichern an, der von Gruppe West in Quadrat BD 78 bestätigt wurde.

Noises no longer detectable.

Ship approaches tanker Spichern on a course of 188°, which was verified by Group West to be in quadrant BD 78.

**1200 / Noon-**

NW 6, bedeckt. 51° 15' Nord Breite 35° 22' West Länge.

Winds northwest at Force 6, overcast. 51° 15' North longitude 35° 22' West latitude.

**2000 / 2000 hours-**

WSW 3, einzelne Wolken.

Winds west-southwest at Force 3, single clouds

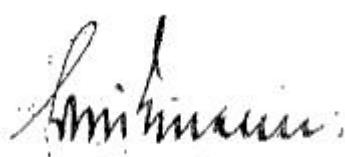
Borduhren wurden um 1 Stunde auf Zonenzeit 0° (MGZ) zurückgestellt.

Ship's clocks were set back by 1 hour to time zone 0° [meridian longitude] (GMT).

**2100 / 2100 hours-**

Borduhren wurden um 1 Stunde auf Zonenzeit 15° West zurückgestellt.

Ship's clocks were set back 1 hour to [local] time zone 15° West [longitude].



Kapitän zur See  
und Kommandant

Brinkmann  
Captain and Commander

**26.5.41 / 26 May 1941**

**0000 / Midnight-**

SW 2, einzelne Wolken.

Winds Southwest at Force 2, single clouds

**0606 / 0606 hours-**

Mit wechselnden Kurs an Tanker "Spichern" angesteuert. Tanker wird auf Langwelle Nahzone aufgefordert Peilzeichen zu senden. Es ist geschafft! Tanker "Spichern" in Sicht. Ich habe im besten Fall noch einen erfaßbaren Brennstoffbestand von rund 250 cbm. Beginn der Ölübernahme im Schlepp mit südwestl. Kurs. [Handschrift: Ia Offizier: "Wieviel übernommen?"]  
Tanker "Spichern" is approached on with varying courses. Tanker is requested, by long-wave short-range radio, to send a radio direction beacon signal. It is accomplished! Tanker "Spichern" comes into view. At best, I still have a consumable fuel store of about 250 cubic meters.<sup>1)</sup> We begin oil transfer while under tow on a southwesterly course. [Handwriting in text by Ia officer: "How much was taken on?"]

**0800 / 0800 hours-**

SW 2, Bedeckt

Winds Southwest at Force 2, overcast

**1200 / Noon-**

SW 1, einzelne Wolken, 41° 30' Nord Breite 37° 1' West Länge.

Winds Southwest at Force 1, single clouds, 41° 30' North longitude 37° 01' West latitude

**1300 / 1300 hours-**

Borduhren um 1 Stunde auf Zonenzeit für 30° West zurückgestellt.

Ship's clocks set back 1 hour for time zone for 30° West.

**2200 / 2200 hours-**

Absichten:

Intentions:

Während es mir vergönnt war, im Gefecht bei Island [Handschrift Korrektur; "Grön"] ohne feindl. Treffer zu bleiben, anschließend rechtzeitig den Öldampfer zu erreichen und damit das Totlaufen eines voll intakten Schiffes zu vermeiden, muß sich BS mit schweren Treffern belastet, in der Geschwindigkeit herabgesetzt, von Brennstoffsorgen gequält, vom Feinden umgeben, wahrscheinlich zu seinem schwersten Kampf stellen. Ich war entlassen, da ein Kreuzer für das Schlachtschiff keine wirksame Entlastung geben kann bei einer Vielzahl von überlegenen Verfolgern. Ich kann ihm daher unmittelbar keine Hilfe in seinem eigenen Kampf geben. Eine kleine Wirkung läßt sich jedoch mit einem Vorstoß in die HX-Route unter Umständen erzielen. Der Vorstoß war geplant in Zusammenarbeit mit den Spähdampfern "Gonzenheim" und "Kota Ponang" [korrigiert auf Nopang! UR]. Da diese aber erst am 27. abends auf der von Gruppe West bestimmten Position CD 26 stehen können, werde ich heute Nacht nach beendeter Ölübernahme nach Norden vorstoßen in den Südteil der HX-Route. Es ist möglich, daß ich auf einem nur schwach gesicherten Geleitzug treffe. Die von Gruppe West gewünschte Operationsrichtung HX-Route und Operationsgrenze westlich 35° W wird dabei eingehalten. Ist der Vorstoß ergebnislos, womit gerechnet werden muß, mache ich kehrt. Ergänze Öl aus Esso in CD 36, zugleich 10,5 cm Munition und begebe mich sodann zu den Spähdampfern nach CD 26 zur Vorbereitung einer gemeinsamen Operation. Sollte der Endsieg oder Endkampf für Bismarck inzwischen eingetreten sein, so ist damit diese Sofortwirkung hinfällig. Der Vorstoß wird abgebrochen und nach Ölübernahme aus Esso usw. Die neue Operation mit den Spähdampfern vorbereitet. Es kommt dann darauf an, die Zeit auszunützen, die die gegen Bismarck zusammengezogenen Streitkräfte benötigen um in irgend einem Stützpunkt ihre Vorräte aufzufüllen. Anschließend an die Operation auf und südlich der HX-Route käme eine Verlegung des Operationsgebietes auf die Basis Tanker "Brehme" Quadrat DF 96 in Frage, wobei auf dem Hinmarsch aus "Spichern" in CD 64 o1 ergänzt werden kann.

---

<sup>1)</sup> The Prinz Eugen could have gone only 125 nm farther at a reduced speed of 20 kn! UR.

While good fortune allowed me [my ship] to be spared from hostile hits during the Battle of Iceland, to subsequently reach the oil steamer on time and, thus, avoid having a fully intact ship stop dead in the water, Bismarck may have to stand ready for the fiercest battle, burdened with heavy hits, diminished in speed, tormented by concerns about fuel, and surrounded by the enemy. I was sent away [by Fleet Command's order], since a cruiser is not an effective relief for a battleship surrounded by a multitude of superior persecutors. Therefore, I cannot render him any meaningful assistance in his own fight. However, it may be possible, under certain circumstances, to exert a small impact with an advance into the HX-route. The advance was planned to include the collaboration of the scout steamers "Gonzenheim" and "Kota Penang" [hand written correction to "Nopang". UR]. Since they will not be in position CD 26 , assigned to them by Group West, I will advance today to the North into the southern sector of the HX-route after oil transfer is finished. It is possible that I may meet up with a ship that is sailing alone [straggler]. But it is also possible that the [British] Admiralty has drawn so many heavy units toward the direction of Bismarck that I may run into a quite lightly guarded convoy. In this manner, the operational course to the HX-route and the operational limit west of 35° W, as desired by Group West, will be satisfied. If the advance is unproductive, which one must consider, I will come about. [I will] replenish oil from Esso in CD 36, simultaneously 10.5 cm ammunition, and then make my way to the scout steamers in CD 26 for the preparation of a joint operation. If the final victory or fight to the death has transpired in the meantime, then this immediate plan of action must be dropped. The advance will then be terminated and after taking on oil from Esso, etc., and a new operation with the scout steamers will be prepared. It will then become important to utilize the time that the forces, which had been drawn together against the Bismarck, will require to go to some sort of base to replenish their stores. Subsequent to the operation, a possibility would be a shift of the theater of operation south of the HX-route based on the tanker "Brehme" in quadrant DF 96, whereby oil can be replenished in quadrant CD 64 from "Spichern" en route.

**2230 / 2230 hours-**

Ölübernahme beendet.

Oil transfer ended.



Kapitän zur See  
und Kommandant  
Brinkmann  
Captain and Commander

**27.5.41 / 27 May 1941**

**0000/0000 hours**

SO 3, bedeckt.

SE 3, overcast.

mit wechselnden Kursen nach Westen zur Suche des Dampfers "Kota Ponang" [korrigiert auf "Nopang". UR]

to the West with changing courses in search of the steamer "Kota Ponang" [corrected to "Nopang" by hand. UR]

Morgens Tanker Esso in Quadrat CD 36 vergeblich auf Langwelle-Nahzone gerufen. Esso wird lt. gestrigen FT Gr. W. auf die Position gem. Op. Befehl in Quadrat CD 64 gegangen sein. Marsch zum Großschiff "Kota Ponang". Dieser erhält folgende Weisung die er auch an den abends eintreffenden "Gonzenheim" zu übermitteln hatte: K. an K. Kota Ponang. In Quadrat CD 26 von rechter ober Ecke nach linker unterer Ecke auf und ab stehen. Feindl. Handelsverkehrswege feststellen und beobachten. Alle 6 Stunden mit 0000 Uhr Zonenzeit beginnend Mitte Quadrat stehen. Eine halbe Stunde vor dieser Zeit Langwelle-Nahzone Luzie Max gemäß Op. Bef. schalten. Bei Eintreffen Dampfer Gonzenheim diesem gleiche Anweisung für Quadrat CD 25 übermitteln. Bei nächster Annäherung an Sie melde ich mich auf Langwelle-Nahzohne [sic Nahzone].

In the morning, tanker Esso in quadrant CD 36 was called repeatedly on short range long-wave without success. Esso, as yesterday's radio telegram from Group West said, should have gone to her position in quadrant CD [handwritten?] 64 according to operation orders. Sail to supply ship "Kota Ponang". This [ship] receives the following instructions that were also to be transmitted to the "Gonzenheim" which was to arrive in the evening: Commander to Commander Kota Ponang. Stand on and off from the right upper corner toward the left lower corner in quadrant CD 26. Determine enemy merchant routes and observe [movements]. Every 6 hours beginning at 0000 hours zone time [local time] be positioned in the center of the quadrant. One half hour preceding this time, switch to short range long-wave Luzie Max according to operation orders. At steamer Gonzenheim's arrival transmit to him the same instructions for quadrant CD 25. At our next approach I will raise you on short range long-wave.

Tanker Spichern gibt folgenden FT ab: U-Boot in Gr. Quadrat CD 33 [38 oder 39? Handschrift]. Großschiff Gonzenheim in Sicht.

Tanker Spichern transmits the following radio telegram: [enemy] U boat in large quadrant CD 33 [38 or 39? Handwritten].

Supply ship Gonzenheim in sight. [no time entry? I assume this is part of Gonzenheim's message. UR]

FT Gr. West 1850 [handschriflich 1850. UR]: ital. U-Bootmeldung: 5 Schlachtschiffe BE 5568, 220° hohe Fahrt. Es ist nicht zu übersehen, ob das der Beginn einer Jagd auf Prinz Eugen sein kann. Unter diesen Umständen breche ich die Fahrt zur HX-Route ab. Ein Ausweichen nach Norden brächte mich wieder in die Luftüberwachung der Amerikaner und der engl. Flugboote von Island. Außerdem läge der in FT Gr. West gemeldete schwere Kreuzer mit 300° klar, sobald die ersten Luftfühlungssignale gegeben wären. Es muß hier bemerkt werden, daß das unnötige Funkn [sic. Funken], da eingepellt, meinen Standort mit Sicherheit veraten wird. Der FT von Spichern hätte ohne Adresse gehen müssen. Ferner hat Esso gestern zweimal gefunkt, davon einmal auf Anforderung der Gruppe West.

Radio telegram Group West 1850 [handwritten 1850]: Italian U-boat report: 5 battleships in BE 5568, 200° full speed. It is unpredictable, if this is the beginning of the hunt for Prinz Eugen. Due to these circumstances, I am braking off the cruise to the HX-route. A dodge to the North would bring me back under the air surveillance by the Americans and the English flying boats from Iceland. Additionally, according to radio telegram from Group West the heavy cruiser at 300° would be ready for action as soon as the first aerial contact signals were made. It must be noted here that the unnecessary radio signaling, due to a position fix, would reveal my location with certainty. The radio telegram from Spichern should have been sent without address. Furthermore, Esso radioed twice yesterday, once by request of Group West.

Es ist möglich, daß der vor der portugiesischen Küste gemeldete Kreuzer der London-Klasse auch zu einer Jagd auf Prinz Eugen angesetzt werden soll. Unter diesen Umständen ist der vorläufige Abbruch der Operationen im Norden ratsam. Ein Ausweichen nach Westen ist nicht ratsam, da in Quadrat CC 66 der amerikanische K. [Küstenwacht] Kreuzer Spencer liegt oder gelegen hat und dieser wohl über ein Flugzeug verfügt, das Prinz Eugen bemerkt und an die Engländer meldet. Es kann daher zunächst nur ein Ausweichen nach Süden in Frage kommen, unter Benutzung des Tankers Breme als Öl-und Versorgungsschiff, solange die "Ermland" noch nicht verfügbar.

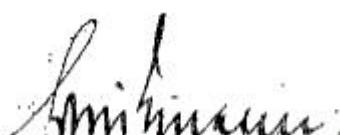
It is possible that the reported cruiser of the London Class off the Portuguese coast will also be deployed in a hunt for Prinz Eugen. Under these difficult circumstances, the temporary suspension of the operations in the North is advisable. An evasion to the West is also not advisable, because in quadrant CC 66 [handwritten CC?? UR] lies or did lie the American Coast Guard cruiser [cutter] Spencer, and it probably has available an aircraft that can detect Prinz Eugen and report it to the English.<sup>[1]</sup> Therefore, the only acceptable evasive action right now is to the South using the tanker Breme as fuel and provisioning ship, as long as the "Ermland" is not yet available.

Interessant wäre zu erfahren, auf Grund welcher Unterlagen das U-Boot in die Position zwischen die Tanker Spichern und Esso gekommen ist. Verrat? Oder Überlegungen aus den Funkpeilungen? Hat es sich an Spichern angehängt? Morgen früh werde ich aus Spichern nochmals Öl ergänzen und dann entscheiden, ob das Ausweichen nach Süden sofort angetreten werden soll. Die Maschine braucht dringend einige Tage Ruhe. Das Schiff ist seit dem 19. in dauernder Hochleistung. Wenn die Anlage wie bisher einwandfrei arbeiten soll, muß sie einige Tage überholt werden. Auch könnte ich Munition aus Breme ergänzen. Das Wetter wird schlechter. Das Azorenhoch wird von Norden her angebrochen. Es ist dann in der nächsten Zeit hier mit unruhiger Witterung zu rechnen.

It would be interesting to find out, based on what data the U boat got itself into a position between the tankers Spichern and Esso. Treason? Or just by analysis of the radio fixes? Did it clamp on to Spichern? Tomorrow morning I will again replenish oil from Spichern and then decide whether the evasion to the South shall commence immediately. The machinery urgently needs a few days rest. The ship has been under continuous high performance since the 19<sup>th</sup>. If the installation is to perform as flawlessly as it has until now, it must be overhauled for a few days. I could also replenish ammunition from Breme. The weather is worsening. The Azores High is breaking in from the North. Therefore, unsettled weather can be expected in the near feature.

Jedenfalls werde ich den Azorenkurs Lissabon-New York nachts mit hoher Fahrt überqueren.  
In any case, I will cross the Azores route Lisbon-New York at high speed during the night.

Die beiden Troßschiffe müssen warten, bis die Luft wieder rein ist.  
Both supply ships must wait until the air is clear [of danger].

  
Kapitän zur See  
und Kommandant  
Brinkmann  
Captain and Commander

---

<sup>1)</sup> See: Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1940. USCG Spencer had a Grumman JF-2 (Duck). UR.

**28.5.41 / 28 May 1941**

Quadrat CD 64.

Quadrant CD 64.

**0000 / 0000 hours**

SSO 4, einzelne Wolken. Tanker Esso-Hamburg angesteuert zur Ölübernahme. Übernommen 680 cbm, 10 t Wasser. Dem Tanker wurde mit frischer Backhefe ausgeholfen.

SSE 4, scattered clouds. Tanker Esso-Hamburg approached for fuel transfer. Took on 680 m<sup>3</sup>, 10 t water. The tanker was helped out with fresh baker's yeast.

**1200 / 1200 hours**

S 2, bedeckt. 42° 5' Nord Breite, 39° 3' West Länge.

S 2, overcast. 42° 5' North longitude, 39° 3' West latitude.

**1319 / 1319 hours**

Alarm

Alarm

Rauchwolken in der Kimm. Öl- und Wasserübernahme abgebrochen. Schiff läuft außer Sichtweite Rauchwolken.

Funnel clouds on the horizon. Fuel and water transfer interupted. Ship runs out of sight range of the funnel clouds.

Eingang FT Gr.West 2246, 1228, 1215, aus dem die Verteilung der schweren brit. Streitkräfte nach der heutigen Morgenaufklärung hervorgeht. Mit Ausnahme der Force H, deren Standort nicht erfaßt ist, sind alle Streitkräfte auf dem Marsch in ihre Stützpunkte zur Brennstoffergänzung. Reception of radio telegram 2246, 1228, 1215, which explain the distribution of the heavy British forces according to this morning's reconnaissance. With the exception of Force H, whose position has not been obtained, all other forces are sailing to their bases for fuel replenishment.

Die Force H, die gestern 27.5. 2906 Uhr in Quadrat 55 BE mit Kurs 210°, geringe Fahrt gesehen wurde, (Flugzeugmeldung) kann auf dem Wege zur Aufnahme der Geleitzüge SLS 75 vermutet werden, der heute 28.5. auf der Höhe der Azoren, und SL 75, der wenig südlicher stehen kann.

Force H was seen yesterday 27 May in quadrant 55 BE on course 210° at slow speed (report by aircraft) and it could be today on its way to take over convoys SLS 75 which could be today 28 May at the latitude of the Azores in SL 75 being located somewhat farther South.

Absichten: Auf- und Abstehen zwischen den Tankern Spichern, Quadrat BD 78, und Esso, ab 29.5. Breme [sic] Quadrat CD 64. Täglich Brennstoff ergänzen, sodaß Schiff stets über den größtmöglichen Fahrbereich verfügt. Nach Beobachtungen der D.D. Gonzenheim und Kota Penang ist in den letzten Tagen nur einmal nachts 1 Dampfer mit N-Kurs und gesetzten Laternen (Schwede?) in ihrem Gebiet gesehen worden. Auf dem Vorstoß "Prinz Eugen" gestern bis BC 97 wurde ein einziger Dampfer gesichtet mit SO Kurs, Richtung Portugal, dem ausgewichen wurde, da gerade Kota Penang angesteuert wurde. Je länger ich mich zunächst noch zurückhalten kann, umso größer wird die Beruhigung nach dem Bismarck Alarm sein, und die Einzelfahrer werden wieder erscheinen. Andererseits wird die Gr. H., solange ihr mein Standort nicht einwandfrei bekannt ist, durch mein Schweigen in der Nähe der Geileitzugroute bleiben müssen.

Intentions: To stand in and off between the tankers Spichern, quadrant BD 78, and Esso, as of 29.5. Breme, quadrant CD 64. Replenish fuel daily in order for ship to be ready at all times for maximal cruising range. According to the observations of German steamers [D.D. = Deutsches Dampfschiff?? UR] Gonzenheim and Kota Penang only once was 1 steamer steering North seen in their area during the past several days at night, displaying lanterns [running lights?] (Swede?). During yesterday's advance by "Prinz Eugen" to BC 97 only a single steamer was sighted, course SE, in the direction of Portugal, which I had to evade just as Kota Penang was being approached. The longer I can abstain [from attack] right now, the more the Bismarck Alarm will simmer down, and single ships will appear again. On the other hand, Group H will have to remain near the convoy route due to my silence, and as long as my location is not known for certain.

Solange ich über Öldampfer verfüge und die Schiffsanlagen in Ordnung sind, ist ein Bleiben nicht begrenzt. Es wird angestrebt, die Einzelfahrer bei Tage auszumachen, mitzukoppeln und nach Eintritt der Dunkelheit anzugreifen. Dabei lege ich besonderen Wert darauf, daß keine R Meldung mehr durchkommt, sodaß ich nach Möglichkeit unentdeckt bleibe. FT Gr. W. 1808 bestätigt diese Absicht durch die Weisung, bis auf weiteres nicht Geleitzüge, sondern nur auf Einzelfahrer zu operieren. Es kommt mir zunächst nicht auf Großerfolge an, sondern darauf, daß die Anwesenheit des Kreuzers so lange wie möglich dem Feind unklar bleibt. Nach FT Gr. W. 1627 verfügt Feind über USA Catalina-Flugzeuge mit Eindringstiefe bis 700 sm. [PBY Catalina Eindringstiefe war mindestens 1000 sm. UR] Das habe ich auf dem Marsch nach der Entlassung von Bismarck am Spätabend gemerkt, wo ich 2 mal von solchem Flugboot gefaßt wurde. Sie kam vielleicht aus Neufundland. Mein Entschluß, nach Süden zu gehen, war damals richtig. Hier im Großquadrat CD bin ich gerade an der Grenze ihres Bereichs.

As long as I have control over the oilers and the ship's installations remain in good order, my presence is not restricted. I will strive to seek out solo sailors, tag along, and attack them after the onset of darkness. I will attach special importance that no further "R" signal [radio?] gets through, so that I have the opportunity to remain undiscovered. Radio telegram 1808 affirms this intention with the instruction not to attack convoys, but rather just operate against solo vessels. Presently, my goal is not large successes, but rather to keep the enemy uncertain about the presence of the cruiser as long as possible. According to radio telegram from Group West 1627 the enemy has access to USA Catalina aircraft that have a penetration range of 700 nm [the PBY Catalina had penetration range of at least 1,000 nm. UR] This I noticed on my cruise on the late evening after the release by Bismarck, when I was spotted 2 times by such an aircraft. It probably came from Newfoundland. My decision to go South was correct at that time. Here, in the large quadrant CD I am just at the limits of its range.

FT:Gr. W. 204: USA Küstenkreuzer "Hamilton" bewegt sich langsam aber sicher nach Osten und hat mit Quadrat 44 mein Großquadrat erreicht. Es wäre außerordentlich unvorsichtig, von ihm gesehen zu werden. Daher trifft sich die Anweisung Gr. W. FT 1907 mit meinen Überlegungen, das Tätigkeitsgebiet nach Süden zu verlegen. Die von der Gr. West genannten Großquadrate DS, DT, EH, EJ können nur in Etappen erreicht werden.

Radio telegram Group West 204: USA Coast Guard cruiser "Hamilton" is moving slowly but surely to the East and has reached my larger quadrant by entering quadrant 44.<sup>[1]</sup> It would be extraordinarily unwise to be seen by her. Therefore, the instruction from Group West radio message 1907 reinforce my deliberations to relocate my region of operation to the South. The large quadrants DS, DT, EH, and EJ, that had been suggested by Group West, can only be attained in stages.

Mit FT 1112 wurde Klarheit über die Standorte der Tanker geschaffen. Der Tanker Esso wurde mit FT 1629 von Gr. W. zum Treffpunkt für U-Boote nördlich Äquator beordert.

By radio telegram 1112 clarification regarding the positions of the tankers was achieved. The tanker Esso was ordered by radio telegram 1629 from Group West to the rendezvous point for U-boats North of the Equator.

Mir stehen also jetzt zur Verfügung: "Spichern", "Breme", und in einigen Tagen "Lothringen". Gemäß Weisung soll ich mich nicht an die Spähsschiffe "gebunden" fühlen. Ich glaube aber, sie fürs erste noch gebrauchen zu können.

As of now, there are at my disposal: "Spichern", "Breme" and in a few days "Lothringen". According to instruction I should not feel myself bound to the scout ships. I believe, however, that I can [really] use them for the time being.

Ich habe folgende Absicht: Verlegen des Operationsfeldes zunächst nach Großquadrat DF. Spähdampfer werden angsetzt zur Überwachung der Einzelfahrer-Wege. Tanker Spichern wird zunächst nach DF 28 verlegt. "Breme" nach DF 18. "Lothringen" wird nach Eintreffen DF 96 stehen.

I have the following aims: Relocation of the field of operations first of all to large quadrant DF. The scout steamers will be deployed for the surveillance of the route of the ships traveling alone. Tanker Spichern will be relocated to DF 28 for the time being. "Breme" to DF 18. "Lothringen" will, after arrival, stand in DF 96.

---

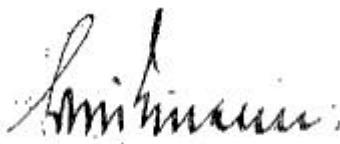
<sup>1)</sup> This cutter had 19.5 kn top, 13 kn cruising speed. UR.

## KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

Ich selbst werden [sic] die Spähdampfer morgen früh anweisen und in Marsch setzen. Dann zu Tanker "Spichern" laufen, wo abends Öl ergänzt werden soll. Anschließend wird "Spichern" in Marsch gesetzt. Nachts Marsch zu "Breme", bei dem 30. früh Öl ergänzt werden soll. 30. Abends soll mit hoher Fahrt der Dampferstreck Portugal-Amerika durchstoßen werden. In DF werde ich zunächst einige Ruhetage einlegen müssen. Die Besatzung ist seit dem 19.5. in dauernder Anspannung, ich muß mich einige Tage in DF absetzen. Die Maschinenanlage braucht einige Tage für Nachprüfung der Verdampfer, Lagerschäden bei Kühlwasserpumpen, Rohrdichtungen, Wechselstromumformer.

I myself will instruct the scout steamers tomorrow morning and get them underway. Then I will sail to tanker "Spichern", where in the evening fuel is to be replenished. Subsequently, "Spichern" will be sent off. During the night I will sail to "Breme", where on the morning of the 30<sup>th</sup> fuel shall be replenished. On the evening of the 30<sup>th</sup> [we will] punch through the steamer route Portugal – America at high speed. In DF [quadrant] I will have to institute several days of rest. The crew has been under constant exertion since 19 May, and I must withdraw to DF for a few days. The machinery needs a few days for checking out the evaporators, bearing wear in the cooling water pumps, pipe seals, and alternating current transformers.



Kapitän zur See  
und Kommandant

Brinkmann  
Captain and Commander

### 29.5.41 / 29 May 1941

#### **0000 / 0000 hours-**

SSO 3, bedeckt, Regen.  
SSE 3, overcast, rain.

#### **1200 / 1200 hours-**

SW 3, bedeckt, diesig.  
SW 3, overcast, misty.

38° 58' Nord Breite, 38° 35' West Länge

38° 58' North Latitude, 38° 35' West Longitude [1,557 nm to Brest]

#### **1400 / 1400 hours-**

Quadrat CD 26. Dampfer Kota Ponang getroffen. Treffen morgens war nicht geglückt. An D. mit Wurfbeutel (Befehle; siehe unten, für Verlegung Dampfer "Kota Penang" nach DF 11-D "Gonzenheim" nach DF 12 übergeben. Kurzsignale für alle zur Verlegung kommenden Streitkräfte nach DF wird nach Durchführung der Verlegung durch "Prinz Eugen" Kurzsignal an Gruppe gemeldet werden.

At Quadrant CD 26. Met steamer Kota Ponang. Rendezvous in the morning was unsuccessful. [Direct contact was made] To steamer with heaving pouch: Orders were delivered; see below, for the relocation of steamer "Kota Penang" to DF 11. - Steamer "Gonzenheim" to DF 12. These short signals for the relocation of the forces advancing to DF will be transmitted to Group by short signal by "Prinz Eugen" after the accomplishment of the relocation.

Befehl für Dampfer "Kota Ponang". [auch als Penang, Pinang und Nopang im Text. UR]  
Orders for steamer "Kota Ponang". [also as Penang, Pinang and Nopang in the text. UR]

1.) Sofort über Quadrat CD 25 zu Dampfer "Gonzenheim" gehen. Nach Übermittlung beiliegenden Befehles für "Gonzenheim" weiterlaufen nach Quadrat DF 11, dort nach Eintreffen am 1.6.41 von rechter oberer Ecke nach linker unterer Ecke auf und abstehen. Alle 6 Stunden 0000 Uhr nach Zonenzeit beginnend in Mitte Quadrat sein.

1.) Go immediately via quadrant CD 25 to steamer "Gonzenheim". After transmittal of accompanying orders for "Gonzenheim" continue sail to quadrant DF 11, there, after arrival on 1 June 1941 stand on and off [move up and down] from the right upper corner to the left lower corner. Every 6 hours starting at 0000 hours zone time [you must] be in the center of the quadrant.

Wenn kein anderer Befehl am 4.6.41 nach dortigen Eintreffen zu Quadrat DF 13 laufen und dort sinngemäß wie oben befohlen auf- und abstehen. Mit dem Beginn des 7.6.41 nach Quadrat DF 22 gehen, am 10.6.41 nach Quadrat DF 31, am 13.6.41 nach Quadrat DF 33 gehen.

If you receiver no further orders on 4 June 1941 after your arrival there, sail to quadrant DF 13 and there, in a analogous fashion as above stand on and off. At the beginning of 7 June 1941 move to quadrant DF 22, on 10 June 1941 to quadrant DF 31, and on 13 June 1941 to quadrant DF 38.

Aufgabe: Beobachtung und Feststellung von Dampferwegen, Marschrichtung, Art, Zahl und Geschwindigkeit von Dampfern mit Uhrzeit der Sichtung angeben.

Assignment: Submit observation and identification of steamer routes, sailing direction, type, numbers, and speed of steamers with time of sighting.

2.) [Ziffer 2.) fehlt hier?UR]  
2.) [Item 2.) missing? UR]

3.) Ankunft: 31. abends. 1. Tag: 1..6.1941. Bei Durchlaufen 40° Breite Kurzsignal an Gruppe West abgeben: "Verlege Treffpunkt nach Quadrat DF."

3.) Arrival: 31<sup>st</sup> in the evening. 1<sup>st</sup> day: 1 June 1941. When crossing 40° latitude make short signal to Group West: "Relocating meeting point to quadrant DF".

## KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

Alle dringenden Meldungen (z.B. Sichten von feindl. Kriegsschiffen) nicht an PG[Prinz Eugen] sondern an Gruppe West richten. Kurzsignale werden von PG mitgehört.

All urgent messages (e.g., sightings of enemy warships) must be directed to Group West, not to Prinz Eugen. All short (urgent) messages are monitored by Prinz Eugen.

4.) Listen gemäß Ifd. Nr. 2 täglich 0600 Uhr Zonenzeit zur Abgabe durch Winkspruch bzw. in wasserdichtem Beutel mit Wurfleine klarhalten.

4.) Current lists pertaining to item 2 [assignment] must be kept ready daily at 0600 hours zone time for transmittance by semaphore, i.e., watertight bag with heaving line.

5.) Langwellennahzone besetzt halten:

5.) Keep long wave short range [radio] manned:

a) Gem. Op. Befehl,

a.) According to operation orders,

b) bei Insichtkommen eines Kriegsschiffes. PG gibt bei Sichtung: 2 kurz, Dampfer wiederholt ebenfalls: 2 kurz. Falls erforderlich Wiederholung des Signals nach 5 Minuten durch PG. Anruferlaubnis nur durch Prinz Eugen.

b.) when a warship is sighted. Prinz Eugen at sighting: 2 short, steamer repeats likewise: 2 short. If necessary Prinz Eugen repeats signal after 5 minutes. Permission for hauling [call or challenge? Not sure what "Anruf" means here. UR] only from PG.

6.) Zonenzeit für 30° West bleibt bis auf weiteres bestehen.

6.) Zone time for 30° West will stand until further notice.

7.) Ausweichen vor fremden Dampfern oder Kriegsfahrzeugen nach Lage.

7.) Dodging of foreign steamers or combat vessels depends on situation.

### Befehl für Dampfer "Gonzenheim".

### Order for steamer "Gonzenheim".

1.) Sofort nach Quadrat DF 12 gehen, dort nach Eintreffen am 1.6.41 von rechter oberer Ecke nach linker unterer Ecke auf- und abstehen. Alle 6 Stunden 0000 Uhr nach Zonenzeit beginnend in Mitte Quadrat sein.

1.) Go immediately to quadrant DF 12, after arrival there on 1 June 1941 stand on and off from the right upper corner to the left lower corner. Every 6 hours beginning at 0000 hours zone time stand in the center of the quadrant.

Wenn kein anderer Befehl, am 4.6.41 nach Quadrat DF 21 laufen und dort sinngemäß wie oben befohlen auf- und abstehen. Mit Beginn des 7.6.41 nach Quadrat DF 23 gehen, am 10.6.41 nach Quadrat DF 32 gehen.

If no other order is received, sail to quadrant DF 21 on 4 June 41, and, as ordered above, stand on and off in likewise manner. At the start of 7 June 1941 sail to quadrant DF 23, then sail to quadrant DF 32 on 10 June 1941.

2.) Aufgabe: Beobachtung und Feststellung von Dampferwegen, Marschrichtung, Art, Zahl und Geschwindigkeit von Dampfern mit Uhrzeit der Sichtung angeben.

2.) Assignment: Submit observation and identification of steamer routes, sailing direction, type, numbers, and speed of steamers with time of sighting.

3.) Ankunft: 31. abends, 1. Tag: 1.6.1941. Bei Durchlaufen 40° Breite Kurzsignal an Gruppe West abgeben: "Verlege Treffpunkt nach Quadrat DF."

3.) Arrival: 31<sup>st</sup> in the evening. 1<sup>st</sup> day: 1 June 1941. When crossing 40° latitude make short signal to Group West: "Relocating meeting point to quadrant DF".

Alle dringenden Meldungen (z.B. Sichten von feindl. Kriegsschiffen) nicht an PG sondern an Gruppe West richten. Kurzsignale werden von PG mitgehört.

All urgent messages (e.g., sightings of enemy warships) must be directed to Group West, not to Prinz Eugen. All short (urgent) messages are monitored by Prinz Eugen.

4.) Listen gemäß Ifd. Nr. 2 täglich 0600 Uhr Zonenzeit zur Abgabe durch Winkspruch bzw.

in wasserdichtem Beutel mit Wurfleine klarhalten.

4.) Current lists pertaining to item 2 [assignment] must be kept ready daily at 0600 hours zone time for transmittance by semaphore, i.e., watertight bag with heaving line.

5.) Langwellennahzone besetzt halten:

5.) Keep long wave short range [radio] manned:

a) Gem. Op. Befehl,

a.) According to operation order,

b) bei Insichtkommen eines Kriegsschiffes. PG gibt bei Sichtung: 2 kurz, Dampfer wiederholt ebenfalls: 2 kurz. Falls erforderlich Wiederholung des Signals nach 5 Minuten durch PG. Anruferlaubnis nur durch Prinz Eugen.

b.) when a warship is sighted. Prinz Eugen at sighting: 2 short, steamer repeats likewise: 2 short. If necessary PG repeats signal after 5 minutes. Permission for hailing [call or challenge? Not sure what "Anruf" means here. UR] only from Prinz Eugen.

6.) Zonenzeit für 30° West bleibt bis auf weiteres bestehen.

6.) Zone time for 30° West remains in effect until further notice.

7.) Ausweichen vor fremden Dampfern oder Kriegsfahrzeugen nach Lage.

7.) Dodging of foreign steamers or combat vessels depends on situation.

Ich habe diese Art des Ansetzens der Spähdampfer bei der gestellten Aufgabe: Jagd auf Einzelfahrer für die zweckmäßigste, da auf diese Art systematisch ein großes Seegebiet in verhältnismäßig kurzer Zeit über die Dampferwege, Art, Zahl und Geschwindigkeit der fdl. Dampfer aufgeklärt wird, ohne, daß der Kreuzer durch die geringe Marschgeschwindigkeit der Dampfer, in seiner eigenen Bewegungsfreiheit eingeschränkt wird.

During this type of deployment of the scout steamers I have the following responsibility: the hunt for solo sailors is facilitated in the most efficient manner, since in this way a large area of the sea can be systematically explored in a relatively short time concerning steamer lanes, type, number, speed of the enemy steamers, and without hampering the movements of the cruiser by the slow cruising speed of the steamers.

Neue Lage. Die bisherigen Kümmernisse der Maschine seit dem Gefecht hatte ich nicht unterschätzt, wohl aber geglaubt, es ließe sich vieles davon noch überwinden. Gedacht war ein Absetzen, nachdem die neue südliche Operationsbasis aufgebaut war, also in 4-5 Tagen.

New situation: Since the battle, I have not underestimated the previous problems concerning the machinery, but I believed that a lot of it could be still dealt with. I had in mind a rest stop, after the new southern base of operations had been established, that is, in 4-5 days.

Die ernstesten Sorgen sind:

in der Reihenfolge ihres Auftretens:

The most serious concerns are:

in the sequence of their appearance:

1.) ein Flansch der Hauptdampfleitung bläst. Der LI meldete, daß er mit abgesenkten Druck von 50 Atü die Größe des Blasens zunächst halten könnte. Damit ist die Bb-Maschine nicht für Höchstfahrt klar. Die Reparatur kann nur bei abgestellten Kraftwerk gemacht werden.

1.) a flange on the main steam-line is whistling. The chief engineer [Korvettenkapitän (Ing.) Graser] reports that he can temporarily control the magnitude of the steam leak by dropping the pressure to 50 atmospheres [normal is 85 atmospheres. UR]. Therefore, the portside engine is not clear for flank speed. The repairs can only be undertaken during a powerplant shutdown.

2.) Die Stb. – Schraube hatte wohl beim Durckbrechen einer Eisbarriere nach dem Gefecht eine Beschädigung eines Fügels erhalten. Langsam machte sich ein Poltern bemerkbar, - die Horchanlage verstärkend störte- das den LI zwang, mir zu melden, er riete dringend von einem Auskuppeln der Stb.-Welle ab, da nicht sicher sei, daß die Kupplung sich nachher wieder einkuppeln ließe, wie es sich bereits nach dem eigenen Torpedotreffer in Verbindung mit der Schraubenflügelverletzung bestätigt hat. Bei der Beanspruchung kann sich die Kupplung verändert haben, was zwar jetzt unter Spannung noch hält, aber später das Wiedereinkuppeln verhindert. Das bedeutet, daß bei gegebenenfalls notwendig werdenden Überholungsarbeiten an der Stb.-Turbine diese nicht abgekuppelt werden kann, und das Schiff somit für die Zeit der Überholung gestoppt liegen bleiben muß. Kupplungsarbeiten lassen sich an Bord nicht ausführen.

2.) The starboard screw had probably sustained damage to a blade during the breaking of an ice barrier after the battle. A rumble became slowly noticeable – which caused interference in the listening installation through amplification – and this forced the chief engineer to report to me that he urgently advises not to disengage the starboard drive shaft, since he was not sure, if he could later reengage the coupling again. This had already proved to be the case once during our own torpedo hit in connection with a screw blade being damaged.<sup>[1]</sup> The coupling may have been altered under load tension in such a way that it still works under tension, but prevents reengagement after having been stopped. This means that the overdue necessary overhaul work of the starboard turbine may not be possible since it cannot be disengaged and the ship must be stop during the time of the overhaul. Coupling repair work cannot be accomplished on board [at sea].

3.) Die Hauptkühlwasserpumpe Mitte ist seit Tagen unklar. Sie muß der Außenwassertemperatur wegen trotz des Unklarseins mit wesentlich höheren Drehzahl laufen als bisher. Hält die Pumpe diese Belastung nicht aus, muß die Mittelmaschine still gelegt werden. Ersatz ist nicht an Bord.

3.) The main water cooling pump amidships has been defective for several days. Because of the outboard water temperature it has to run at considerably higher revolutions despite its defect. If the pump does not withstand this overload, the center [amidships] engine must shut down. A replacement [pump] is not on board.

4.) Die Bb.-Maschine fällt jetzt plötzlich ganz aus. Meldung von Geräuschen in den [sic. der? UR] Niederdruckturbine[n?]. Die Welle wurde abgekuppelt. Durch Schaulöcher wurde versucht, den Grund zu erfahren. Die Labyrinthdichtungen rauchten und waren angelaufen. Es wurde eine Verschiebung der Lager festgestellt. Was zu bessern war, ist nachts geschehen, aber das Summen der Turbine by Umdrehungen für 25 sm ist unaufgeklärt bestehen geblieben. Sie kann jetzt mitdrehen ohne Belastung.

4.) The portside engine has now failed quite suddenly. Report of noises in the low pressure turbines. The drive shaft was disengaged. Attempts were made to determine the reason via the inspection ports. The labyrinth packing seals were smoking and were discolored. A dislocation of the bearings was observed. Anything that could be corrected, was done during the night, but the humming of the turbine at revolutions for achieving 25 knots persisted without explanation. It can now rotate freely in tandem, but without a load.

Vielleicht treten noch immer Rückschläge von der Minendetonation nach der hohen Dauerbeanspruchung von Bergen nach Süden auf. Ich stehe vor folgender Aufgabe: Der Kreuzer soll Handelskrieg führen mit schwimmenden Versorgungsstellen. Die Einsatzbereitschaft muß erhalten bleiben, daher soll eine Feindberührung mit überlegenen Streitkräften vermieden werden. Ich soll vorläufig nur auf Einzelfahrer operieren.

Perhaps these are still adverse consequences related to the mine detonation that are now emerging by the continuous endurance demands all the way from Bergen to the South. I am facing by the following mission: The cruiser shall conduct war on merchant shipping with the assistance of floating supply bases. The deployment readiness must be preserved, and for this reason enemy contact with superior forces is to be avoided. At present I shall only operate against solo travelers.

---

<sup>1)</sup> Brinkmann means mine detonation of 23 May 1941. See, 2.4.7: Admiral Lütjens' war diary of 24 April 1941 0800 hours. UR.

Ich bin erst im Aufbau eines solchen Operationsfeldes:

I am just at the developmental stage of such a field of operation:

Erkundung der Wege der Einzelfahrer (eingeleitet mit „Kota Ponang“ und „Gonzenheim“). Die Tanker müssen verschoben werden (geplant bzw. im Anmarsch gem. Tankerverteilung). Neben Erkundigungen im bisherigen Großquadrat CD, wo bisher ein einziger Dampfer von einem Spähdampfer gesehen war, habe ich Wert auf völlige Geheimhaltung meines Standortes gelegt. Dadurch sind vermutlich die Feindstreitkräfte veranlasst, sich nicht allzuweit von ihren Geleitzugwegen zu entfernen. Ich muß damit rechnen, daß bei der ersten RR-Meldung eines Dampfers der Feind hellhörig wird, der so steht, daß er auf jeden Punkt des Atlantiks von verschiedenen Seiten aus hinstoßen kann. Stützpunkte stehen ihm genug zur Verfügung.

Search for the lanes of the solo travelers (instituted with “Kota Ponang” and “Gonzenheim”). The tankers must be relocated (planned, i.e., proper staging of tanker distribution ). In addition to the scouting in the large quadrant CD, were until now only a single steamer was seen by a scout steamer, I have placed a high value on the secrecy of my position. Therefore, the enemy forces are probably committed not to stray too far from their convoy lanes; however, I must expect that at the first sound of an RR [SOS<sup>1)</sup>] message from a steamer the enemy will become sharp eared, take up a position so he can reach any part of the Atlantic from various sides. He has more than enough supply bases.

Die Nacht ist zu kurz, um ein weiteres Absetzen selbst mit Höchstfahrt zu erreichen. Das schließt ein mehrartiges Feuerausmachen von ganzen Kraftwerken als Voraussetzung für gründliche Überholung aus. Außerdem steht mit Sicherheit fest, daß auch sie die Wiederherstellung der Höchstgeschwindigkeit nicht ergibt. Gruppe West anordnet sofortige Verlegung des Operationsgebietes weit nach Süden, da ein engl. Dampfer in der Näher meines letzten Standortes eine heftige Explosion meldet. Ich nehme an, die Gruppe vermutet, daß der Engländer für dieses Gebiet in Richtung Prinz Eugen größeres Interesse zeigen könnte. Bei dieser Lage und zu diesem Zeitpunkt ist eine Maschine durch den beschädigten Schraubenflügel nicht voll zu verwenden, die zweite abhängig von dem Durchhalten der überlasteten Pumpe, nun fällt die dritte Maschine zunächst aus wegen Geräuschen in der Turbine und bleibt in ihrer Leistung erheblich herabgesetzt.

The night is too short in order to reach, even at full speed, a more distant hiding place. This then excludes multiple furnace shut-downs of entire powerplants as a prerequisite for a thorough overhaul. In addition, there is no certainty that this will result in the resumption of maximum speed. Group West has ordered immediate relocation of the area of operation to the South, because an English steamer in the vicinity of my last location reports a violent explosion. I assume that Group suspects that the English could show much more interest in this area in the direction toward Prinz Eugen. And in this precarious situation and at this point in time, one engine cannot be fully deployed because of the damaged screw blade, the second is dependent on the survival of the overloaded pump, and now the third engine is nearly sidelined because of noises in the turbine and its performance is considerably compromised.

Ich habe aber für eine Handelskriegsführung ohne feste Basis, im Gegensatz zum Hilfskreuzer, keine Tarnung, sondern als einzige Waffe die Höhe [sic. höhere? UR] Geschwindigkeit. Ist mir diese nicht nur in Frage gestellt, sondern schon jetzt um 20% genommen, kann ich die gestellte Aufgabe nicht mehr erfüllen. Ich muß den Entschluß fassen, einen Reparaturhafen anzulaufen. Rückkehr über Island ist nach den eigenen Erfahrungen des Durchbruches – durchgehende Helligkeit und lückenlose Luftaufklärung des ganzen Raumes - mit einer Höchstgeschwindigkeit von höchstens 29 sm – solange die Maschinen dies aushalten – ausgeschlossen. Es bleibt also nur ein Anlaufen eines französischen Biscayahafens. Eine andere Wahl habe ich nicht, und ich entschließe mich schwersten Herzens dazu. Ich muß jetzt mehrere Tage durch den NS-Geleitzugweg marschieren. Es ist also erste Voraussetzung, daß der Feind meine Absicht nicht erkennt. Würde ich vorzeitig durch Funkspruch meine Absicht an Gruppe West melden, werde ich erstens eingepellt und zweitens besteht die Möglichkeit, daß die von der Gruppe notwendigen Maßnahmen im feindl. Beobachtungsdienst ein ähnliches Funkbild ergeben wie im Falle Bismarck. Es wird somit schlagartig bei ihm erkannt werden, daß Prinz Eugen versucht, zur franz. Küste durchzubrechen. Ich darf also erst dann Nachricht geben, wenn ich mit einiger

---

<sup>1)</sup> The RR-transmission refers to the standard procedure for merchantmen to transmit SSS rather than SOS as a callsign to announce U-boat attack and RRR as a sign for raider attack. Jens-Uwe Sutter.

Sicherheit errechnen kann, daß ich wenige Stunden Vorsprung vor dem Feind habe. Die Gibraltar Kraft H gebraucht mit 31 sm Fahrt unter einem Tag bis nach Cap Finisterre. [Handschrift "na! na!"] Ich habe jetzt noch 2 Tage zu marschieren bis zum gleichen Punkt, darf also frühestens nach überschreiten des 15. Längengrades mein Funksignal an die Gr. W. absetzen, sofern ich nicht vorher vom Feinde erkannt werde. Es ist folglich jetzt auch nicht vorher möglich, den Tankern südlidhere Positionen zuzuweisen. Es scheint, daß die Kräfteverteilung im Augenblick meinen Plan begünstigt. Sie kann sich jedoch ständig ändern. Gruppe West teilt mit, daß sich schwere Kräfte auf der Suche nach dem Kreuzer wahrscheinlich im westl. Nordatlantik befinden. Ich teile diese Annahme noch nicht, glaube vielmehr, daß sich schwere Schiffe oder Gruppen an günstigen Stellen aufhalten und darauf warten, daß mein Standort gemeldet wird, um dann auf mich Jagd zu machen.

I am without a permanent base for a war on merchant shipping, and unlike auxiliary cruisers I have no disguise. I have only one weapon which is my higher speed. This attribute has become not only questionable, but I have already been robbed of 20%, and I can no longer fulfill my assigned mission. I have made the decision to head for a harbor for repairs. A return via Iceland is absolutely impossible based on my own experiences during the breakout – the persistent daylight and seamless air reconnaissance over the entire region – and with my maximum speed being at best 29 knots – as long as the engines can endure it. Nothing is left but to head for a French harbor in the Biscay. I really have no other choice, and I make up my mind with heavy heart. I must now sail for several days through the N-S [North South?] convoy track. Therefore, the primary prerequisite is that the enemy does not recognize my intentions. If I were to report my intentions by radio to Group West prematurely, the bearings of my position would first of all become known, and secondly, the probability exists that necessary preparatory measures by Group would result in radio transmission pattern at the enemy intelligence service just like it happened in the case of Bismarck. This will have an instant impact and he will recognize that Prinz Eugen is trying to make a break for the French coast. I will dare to send a message only when I am certain that I have a few hours lead time on the enemy. Force H, at 31 knots [handwritten in margin; "na! na!" "come on!" UR], needs less than one day to Cape Finisterre. I have to sail two more days until I reach the same point, and, therefore, the earliest I can be permitted to send off my radio signal to Group W. is after I have crossed 15<sup>th</sup> degree [West] longitude as long as the enemy does not recognize me sooner.<sup>[1])</sup> Consequently, it is not even possible right now to order the tankers to seek for themselves positions further South. It seems that at this moment the distributions of the forces is favorable for my plan. However, this could change by the hour. Group West reports that heavy forces are searching for the cruiser, are probably located to the West in the North Atlantic. I don't share this opinion right now, and rather believe, it is more likely that heavy ships or groups have stopped at a opportune position and wait until my position is reported, and then the hunt for me will commence.

Die Gibralterkräfte sind gestern mittags in den Hafen eingelaufen. Heute morgen sollen keine nennenswerten Änderungen eingetreten sein. Das halte ich für möglich, trotzdem könnte man daran denken, daß 5 Stunden bei dem Gefecht bei Grönland eine Lagemeldung der Gruppe Nord der Flotte mitteilte, es seien keine Anzeichen für eine Zusammenziehung von schweren Streitkräften zu entdecken. Was aber zusammengezogen war, oder in kurzer Zeit zusammengezogen werden konnte, hat die Entwicklung bewiesen. Würde ich jetzt schon melden, das Schiff hätte Maschinenschaden, könnte sich die Gruppe vielleicht kein Bild aus der Lage machen. Man kann es wohl auch nur übersehen, wenn man einmal die Anlagen und Möglichkeiten des Schiffes kennt, und zum andern die jetzigen Beleuchtungs- und Witterungsverhältnisse, sowie die erstmalige planmäßige Einkreisungstaktik der Engländer auf dem Atlantik selbst miterlebt hat. Alles Verhältnisse, die den sicheren Besitz der Höchstgeschwindigkeit voraussetzen. Die Folgerung aus dieser Lage ist in beiden Fällen gleich. The Gibraltar forces entered the port yesterday at noon. This morning, no remarkable changes have apparently occurred. This I consider possible, but I am nevertheless reminded of the status report issued by Group North to Fleet just 5 hours prior to the Battle at Greenland [Iceland] that there are no signs of a concentration of heavy [enemy] forces, as the following development clearly showed. If I were to report right now that the ship has machinery failures, Group could probably get an idea of the situation. One can probably understand this only if one had once had real experience with the ship's facilities and capabilities, and on the other hand, if

---

<sup>1)</sup> As of the noon position of 31 May, the distance from Prinz Eugen at 0434600N / 0154000W to Brest 0482300N / 0045000W is now approximately 541 nm, i.e., 20 hours at 28 kn. UR.

one had experienced in the Atlantic first-hand the lighting and weather conditions as well as a well-planned encirclement by the English. These are all situations that presuppose the possession of the highest speed available. The consequences in both situations has the same outcome.

a) Mit der verminderten Geschwindigkeit kann ich solange als Handelsstörer umherkreuzen, bis der Feind mich eingekreist hat. Ein Gejagdwerden kann bei der Abhängigkeit von Tankern und deren eigenen Gefährdung in weit abgelegenen Gebieten nicht lange dauern.

a.) I can cruise around as a disruptor of merchant shipping with this diminished speed until the enemy has cornered me. The chase cannot take long when the hunted is dependant on tankers and they themselves are exposed to their own dangers in far off regions.

b) Den Heimmarsch kann ich solange fortsetzen, als ich nicht gemeldet werde. Gelingt aber der Rückmarsch, was ich glaube, kann nach der Reparatur das Schiff in einiger Zeit wieder voll verwendungsfähig sein, noch dazu unter günstigeren Bedingungen:

b.) I can continue the homebound cruise as long as I am not reported. But if the return can be accomplished, and I believe it will, then the ship will again be fully deployable after a sufficient time for repairs, and, in addition, under more advantageous conditions:

Längere Nacht, öfters schlechtes Wetter, Wahl der Dauer der Unternehmung und des Auslaufszeitpunktes gegebenenfalls Verbreiterung der atlantischen Basis

Longer nights, often foul weather, choice for the duration of the mission and time of departure, and possibly expansion of the Atlantic base of operations.

[Handschriftlich: Demnach rechnet PE mit längerer Reparaturzeit! TM?]

[Handwriting: According to this, Prinz Eugen is counting on a prolonged time for repairs. TM?]

Lagebericht des Gesamtmaschinenabschnittes.

Infloge der seit dem 18.5. vorliegenden hohen personellen und materiellen Anforderungen und Beanspruchungen des Gesamt-Maschinenabschnittes, bedingt durch die sehr hohe Durchschnittsgeschwindigkeit meldete ich am 28.5. dem Kommandanten:

Status report for the entire machinery section.

Due to the submitted high personnel and materiel demands and requests of the entire machinery section since 18 May, which was necessitated by the very high average speed, I am reporting to the Commander on 28 May:

Die Kraftwerke benötigen je eins- zwei Tage Ruhe zwecks Durchführung dringender Arbeiten insbesondere sind die Speisewasserverluste verhältnismäßig hoch geworden. Der K. erwiederte, daß es die Lage zur Zeit nicht zulasse, ein Kraftwerk still zu legen, vielleicht in drei bis vier Tagen.

Each powerplant needs one to two days of shutdown in order to conduct urgent repair work, in particular, since the feed water losses have become relatively high. The Commander replied that the situation at this time does not allow the shutdown of a single powerplant; perhaps it can be done in three to four days.

Im Laufe des 29. traten weitere Störungen ein, sodaß sich folgende Lage im Gesamt-Maschinenabschnitt ergab:

During the course of the 29<sup>th</sup>, more failures occurred so that the following status of the entire machinery unit revealed:

T 1

Turbine 1

1) Hauptkühlwasserpumpe T1 Lager-und Kupplunsschaden [sic. Kupplungsschaden]: (Kupplungsschaden wurde beseitigt). Lagerschaden konnte nicht beseitigt werden, da Arbeit etwa ein-zwei Tage in Anspruch nimmt, und die Lage das Stillsetzen eines Kraftwerkes nicht zuläßt. Erschwerend kommt hinzu, daß die Kühlwassereintrittstemperatur 21° C beträgt. Ursache des Schadens unbekannt, vermutlich Folgeerscheinung der Minendetonation. Infolge der unklaren Lager wird die Maschine zur Schonung derselben nur mit 430 U/pm in Betrieb genommen. Damit ist die Höchstleistung des Kraftwerk 1 erheblich herabgesetzt. Außerdem bleibt als unklarer Faktor die Ausdauer der beschädigten Lager bestehen.

1.) Main cooling water pump of turbine 1, bearings and coupling damage. (coupling damage resolved). The bearing damage could not be repaired, since the work effort would require one to two days, but the situation does not allow the shutdown of a single powerplant. An additional burden is that the cooling water feed temperature is 21° C. The cause of the failure is unknown, but it is presumably a sequelae of the mine detonation.<sup>[1]</sup> Consequently, because of the defective bearings the machine, for its own protection, can be operated at only 430 rpm. Therefore, the maximal performance of powerplant 1 is severely compromised. In addition, the unpredictable factor of the endurance of the damaged bearing remains.

2) Ölleckage im Gehäuse der Hauptkupplung M. Kraftwerk 11 muß zur Beseitigung Feuer ausmachen, da alle Versuche, die Störung während des Betriebes zu beseitigen, erfolglos blieben.

2.) In order to repair the oil leakage in the housing of the main coupling amidships powerplant 11 the fire must be doused, since all attempts to resolve the failure while under operation were unsuccessful.

---

<sup>1)</sup> On 23 April 1941, 1501, detonation 15 m outboard, caused temporary shutdown of the entire machinery. Paul Schmalenbach "Schwerer Kreuzer Prinz Eugen".

T 2  
Turbine 2

1) Niederdruck-Turbine Bb ist am 20.5. 0935 bei gleichmäßiger Geschwindigkeit (18 sm/h) in heftige Schwingungen, verbunden mit einem Brummen, geraten. Als [sic. Aus?] dem Labyrinth der Getriebeseite trat starker blauer Öldunst aus. Die Bb-Anlage wurde sofort abgestellt, ausgekuppelt, mit Drehvorrichtung gedreht und untersucht. Beschaufelung, soweit durch Schaulöcher feststellbar, war in Ordnung, desgleichen Traglager, Befestigung der Lager und Zahnkupplung. Die Nd- Turbine wurde warm aufgemessen,dabei wurde eine Vergrößerung des axialen Spieles von 0,85 auf 0,95 festgestellt, vergleichen mit früherer, warm aufgemessenen Werten. Das Drucklager wurde aufgenommen und das axiale Spiel durch Beilage von 0,15 mm Blech verringert. Nach Zusammenbau wurde die Turbine im Leerlauf mit etwa 20-30 U/pm 6 Stunden lang vorgewärmt. Es ergaben sich keine Ausstellungen. Anschließend wurde die Turbine eingekuppelt und belastet. Ab 200 U/pm begann die belastete Bb-Anlage unruhig zu laufen und zu brummen. Dies hörte auf, sowie die Drehzahl der Bb-Anlage von 10-15 U/pm unter der der beiden anderen Turbinenanlagen lag. Über 270 U/pm konnte die Drehzahl nicht gesteigert werden, da von hier an die Bb-Turbine zu schütteln anfing.

Unerledigt bleiben infolge Zeitmangels das Nachrichten der angestreiften Labyrinthe und das endgültige Einstellen des axialen Läuferspieles auf Urmaß.

1.) On 20 May at 0935 the portside low pressure turbine experienced severe vibrations at an even speed (18 knots), and this was associated with humming. Heavy blue oil vapor emanated from the labyrinth of the drive shaft side. The portside facility was immediately shut down, disengaged, and turned with a manual turning device and examined. The blading, as far as could be ascertained from the inspection ports, were in good order, also the load bearings, fastenings of the bearings, and the rack-pinion coupling. The low pressure turbine had heated up; an enlargement of the axial play from 0.85 to 0.95 [mm] was found, as compared to previous warm running values. The pressure bearing was taken off and the axial play was reduced with a layer of 0.15 mm metal sheathing. After reassembly, the turbine was warmed up for 6 hours at about 20 – 30 rpm while in neutral [running free]. There were now shut-offs. Subsequently the turbine was put on line and put under load. At 200 rpm the online portside equipment began to run unevenly and began to hum. But this stopped as soon as the revolutions of the portside equipment was within 10-15 rpm below the other two turbines facilities. The revolutions could not be elevated beyond 270 rpm, since at that point the portside turbine began to shake.

Because of lack of time, the readjustment to base values of the scored [scratched] labyrinthes and the final calibration of the play in the axial rotor mechanisms must remain uncompleted.

Die Belastung des Kraftwerkes 22 ist somit eingeschränkt, überhaupt ist dieses Kraftwerk nur bedingt klar.

The engagement of the powerplant 22 is therefore limited, essentially this powerplant is only provisionally ready.

2) Bb Hauptkühlwasserpumpe zeigt ähnliche Geräusche wie Hauptkühlwasserpumpe M.

2.) Portside main water cooling pump produces sounds similar to main water cooling pump M.

3) Flansch Hauptzudampfleitung K2 - K1 Bb im Rohrgang bläst bei hohem Druck sehr stark, bei abgesenktem Druck noch zulässig. Auch hier Einschränkung der Leistung des Bb-Kraftwerkswerkes, kommt aber wegen Drehzahlbeschränkung der Turbinenanlage nicht zum Tragen.

3.) A flange in the main steam feed line in the pipe tunnel leading from boilers K2 – K1 hisses very loudly at high pressure, at reduced pressure it is still nominal. Even here there is a reduction in the performance of the portside powerplant, because the restricted revolutions of the turbine equipment cannot bear the load.

T 3

Turbine 3:

1) Beim Durchbrechen einer Eisbarriere in der Dänemarkstraße am 23.5. wurde die Stb. Schraube beschädigt. Seither läuft die Stb.-Welle mit deutlich hörbarem Schlag, der sich ihm Laufe der Tage verstärkte und besondere, früher nicht dagewesene Schiffsschwingungen verursachte:

1) During the breaking of an ice barrier in the Denmark Strait on 23 May the starboard screw was damaged. Since then, the starboard drive shaft runs with a distinctive audible knocking beat which has become louder and in particular, has caused previously non-existing vibrations in the ship.

Ich sehe hierin eine Gefahr für die Hpt-Kupplung Stb, insbesondere im Hinblick auf die letzte Beschädigung der Stb.- Schraube. Die Höchstleistung des Kraftwerk 33 ist wegen Propellerschadens nicht erreichbar.

I perceive herein a danger for the main coupling, in particular in view of the recent damage to the starboard screw. The maximum performance of powerplant 33 cannot be achieved because of propeller damage.

2) Stb. Kondensatpumpenblock läuft unruhig mit hartem, mahlenden Geräusch. Untersuchung der Lager ist erforderlich.

2) Starboard condensate pump assembly [Pumpenblock? UR] runs uneven with a hard, grinding sound. An examination of the bearings is required.

Ich halte die an den Hauptkühlungswasserpumpen und Kondensatpumpenblöcken aufgetretenen Lagerschäden für eine Folgeerscheinung der Minendetonation. Eine gründliche Untersuchung der Hauptkühlwasserpumpen und Kondensatpumpenblöcke ist erforderlich.

I consider the developing bearing damage in the main cooling water pumps and the condensate pump units a consequence of the mine detonation. A thorough inspection of the main cooling water pumps and condensate pump units is required.<sup>[1])</sup>

K1 – K 3 In den Kesselräumen sind eine Anzahl kleiner Arbeiten durchzuführen, die z.Zt. keine Einschränkungen der Höchstleistung bedingen. Die Beseitigung in den nächsten Tagen ist erforderlich.

Boiler 1 – Boiler 3: In the boiler rooms a number of minor repairs must be made, which at this time cause no limitations on maximum performance.

E-Anlage Lagerschaden an E Masch. 1.1 Ursache liegt in der Minendetonation begründet.  
Generator facility: Bearing damage in generator 1.1. Cause is related to the mine detonation.

Öl-Anlage Das vom Tanker "Spichern" übernommene Heizöl ist sehr verschmutzt, besitzt einen hohen Salzwassergehalt (2,5%) und 5% Verschmutzungen. Es entstanden laufend Ausfälle von Kesseln und starkes, stoßweises Qualmen. Die Gefechtsverbrauchsbunker müssen gereinigt werden.

Fuel oil facility: The fuel received for the tanker "Spichern" was very contaminated, possess a high saltwater content (2.5%) and 5% contaminants. This caused constant boiler failures and heavy, shock-like bursts of dense smoke. The battle supply bunkers must be cleaned.

---

<sup>1)</sup> See Admiral Lütjens' war diary 24 April 1941 0800 hours.

Beurteilung des augenblicklichen Zustandes der Maschinenanlage:  
Evaluation of the machinery facility at this very moment:

Ich stelle fest:

I have determined:

1.) Das Kraftwerk 22 ist nur bedingt klar, mit seinem Ausfall ist zu rechnen. Zeit zur Überholung der Labyrinth der Nd-Turbine kann in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung gestellt werden. Es bleibt ungewiß, ob der Schaden mit Bordmitteln behoben werden kann.

1.) The powerplant 22 is only provisionally clear, its failure is to be anticipated. Time for the overhaul of the labyrinth of the low pressure turbine will not be provided in the immediate future. It will remain uncertain, if the damage can be repaired with the available means on board.

2.) Das Kraftwerk 11 ist nur eingeschränkt fahrbereit. Insbesondere ist festzustellen, daß nach Instandsetzung der Hauptkühlwasserpumpe m [Mitte?] keine Ersatzteile für die gefährdete Kühlwasserpumpe Bb mehr vorhanden sind. Dasselbe gilt auch für die Kondensatpumpenblöcke.

2.) The powerplant 11 is only ready for sailing with limitations. In particular it is to be noted that after the rebuilding of the main cooling water pump –center- no more repair parts for the endangered water cooling pump on portside are available. The same applies to the condensate pump block assemblies.

3.) Das Kraftwerk 33 kann infolge Propellerschadens nicht ausgefahren werden. Instandsetzung an Bord unmöglich.

3.) The powerplant 33 cannot be put on line because of the propeller damage. Repairs on board are impossible.

Die Stb-Hauptkupplung ist auf Grund früherer Erfahrungen nur bedingt klar.

The starboard main coupling is only provisionally clear based on previous experiences.

Ich melde dieses Ergebnis dem Kommandanten.

I herewith report this finding to the Commander

gez. G r a s e r

K.Kapt. (Ing.) u. L.I.

Signed Graser

Korvettenkapitän (Eng.) and Chief Engineer.



Brinkmann  
Kapitän zur See  
und Kommandant  
Brinkmann  
Captain and Commander

**30.5.41-30 May 1941**

**0000 / 0000 hours-**

WSW 4, bedeckt, Regen. Marsch nach Osten.  
WSW 4, overcast, rain. Cruising to the East.

**0800 / 0800 hours-**

Heizölbestand 2657 cbm  
Fuel stores 2657 m<sup>3</sup>

**1200 / 1200 hours-**

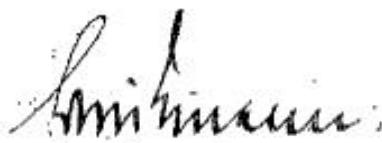
43° 0' Nord Breite, 32° 30' Länge  
SW 4, bedeckt, diesig  
43° 0' North latitude, 32° 30' [W] longitude  
SW 4, overcast, misty

**1430 / 1430 hours-**

Bei Mtr. B o p p: Ausmeißelung des Warzenfortsatzes infolge Mittelohrentzündung.  
Regarding Seaman B o p p: Chiseling away of the mastoid bone [mastoidectomy] due to middle ear inflammation.

**1800 / 1800 hours-**

SSW 5, bedeckt, diesig  
SSW 5, overcast, misty



Kapitän zur See  
und Kommandant  
Brinkmann  
Captain and Commander

### **31.5.41 - 31 May 1941**

#### **0000 / 0000 hours-**

WNW 4, bedeckt, diesig. Marsch nach Osten zum Treffpunkt mit 5. Z.D. BF 5889. Kurs 90° 29 sm.

WNW 4, overcast, misty. Cruising to the East to rendezvous point with 5<sup>th</sup> Destroyer Division in quadrant BF 5889. Course 90° at 29 knots.

#### **0810 / 0810 hours-**

Kurzsignal an Gruppe West:

Kann nur noch laufen 28 sm. Beabsichtige Rückmarsch nach franz. Hafen in Biscaya. Mein Standort ist BE 88.

Short signal to Group West:

Can sail no more than 28 knots. Intend return to French harbor in Biscay. My position is BE 88.

#### **0720 / 0720 hours-**

Auf Kurs 75°.

Go to course 75°

#### **0800 / 0800 hours**

NW 4, bedeckt. Heizölbestand 1976 cbm.

NW 4, overcast. Fuel stores 1,976 m<sup>3</sup>

#### **1200 / 1200 hours**

NW 4-5, bedeckt.

43° 46' Nord Breite, 15° 40' West Länge

NW 4-5, overcast.

43° 46' North latitude, 15° 40' West longitude

#### **1326 / 1326 hours**

1042 Eingang FT Gruppe West 0810:

B-Meldung: Dringender Op FT von Befehlshaber Gibraltar und Befehlshaber westl. Kanal. Es ist abzuwarten, ob die Nachmittagsaufklärung eine Klarheit gibt, daß mit einer Aktion gegen "Prinz Eugen" zu rechnen ist.

1042 Receipt of radio telegram Group West 0810:

Intelligence Report: Urgent operation radio telegram from Cin-C Gibraltar and Cin-C western Channel. It remains to be seen, whether afternoon reconnaissance can provide clarification that an action against "Prinz Eugen" can be expected.

#### **1728 / 1728 hours**

Gem. FT Gruppe West 1658:

Eigenes Flugzeug meldet 1600 Uhr: Engl. U-Boot BF 7439 vermutlich vernichtet.

According to radio telegram Group West 1658:

Our own aircraft reports at 1600 hours: English U boat BF 7439 presumably destroyed.

#### **1830 / 1830 hours**

Gem. FT. West werden Funkfeuer zur Verfügung gestellt. "Prinz Eugen" Funkpeiler war unklar (Versager ungeklärt) Besteck war durch astronomische Beobachtungen sicher.

According to radio telegram Group West radio beacons will be ready for use. "Prinz Eugen" radio direction finder was out of order (cause of failure undetermined). Position fix was made certain by astronomical observation.

#### **1830 / 1830 hours**

Zick-Zackbild 1 bis Monduntergang gesteuert.

Zig-zag scheme 1 steered until moon set.

# KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

**1914 / 1914 hours**

Kurzsignal an Gruppe West:

Mein Standort ist BF 5889 0600 Uhr. Kurzsignal wurde schon um diese Zeit gegeben, damit der englische Peilstrahl über See fiel.

Short signal to Group West:

My position is BF 5889 0600 hours. Short signal was already given by this time, so that the English direction finder beam will hit the [empty] sea.

**2000 / 2000 hours**

NO 3, bedeckt

NE 3, overcast



Brinkmann  
Kapitän zur See  
und Kommandant  
Brinkmann  
Captain and Commander

**1.6.41 - 1 June 1941**

**0000 / 0000 hours**

NO 6, bedeckt, Regen  
NE 6, overcast, rain

**0307 / 0307 hours**

Voraus mehrere weiße Lichter anscheinend Fischdampfer. Schiff weicht den Lichtern aus.  
Dead ahead several white lights, apparently fishing steamers. Ship dodges the lights.

**0600 / 0600 hours**

Mit Beginn Helligkeit Zickzack gesteuert und Luftsicherung durch 3 HE-Maschinen.  
At first light, zig-zag course is steered and air protection of 3 HE aircraft [arrives]. [Heinkel, perhaps 219 "Uhu"]

**0605 / 0605 hours**

Mit 52 D auf Treffpunkt Quadrat BF 5859. Vormarsch nach Punkt "Uhu". Marsch über Uhunest und Weg Rosa nach Brest.

With 52 D [?] meeting point at quadrant BF 5859. Advance to point "Uhu" [owl]. Sail via "Uhunest" [owl's nest] to track Rosa and then to Brest.

**0800 / 0800 hours**

ONO, bedeckt, Regen. Heizölbestand 1269 cbm.  
ENE, overcast, rain. Fuel stores 1,269 m<sup>3</sup>

**1200 / 1200 hours**

NO-4, bedeckt, Regen.

NE 4, overcast, rain.

Punkt 33 x.

Point 33 x.

**1525 / 1525 hours**

Zestörer auf Punkt Rosa 31 entlassen. [Handschrift: „wann aufgenommen? Fehlt!“]  
Weitermarsch im Geleit Sperrbrecher 13.

Destroyers dismissed at point Rosa 31. [handwriting:"picked up when? Missing!"] Continued advance with escort blockade breaker 13.

**1930 Brest / 1930 hours [in] Brest**

Eingelaufen, und eingedocket.

Entered, and docked [dry dock? UR]

Anlage 4 Wegekarte Teil I.

Attachment 4 course chart part I.

Anlage 5 Wegekarte Teil II.

Attachment 5 course chart part II.

Handschrift: Gesamte Fahrtstrecke 7000 sm. Geschwindigkeit im Durchschnitt über 24 sm.

Handwriting: Total track distance 7,000 nautical miles. Average speed above 24 knots.

Gesamte Fahrtstrecke 7000 sm. Geschwindigkeit im Durchschnitt über 24 sm.

*Brinkmann*  
Kapitän zur See  
und Kommandant

Brinkmann  
Captain and Commander

**Translator's Note:** Chief Engineer Korvettenkapitän Graser's War Diary, Section Machinery, states, as quoted in Paul Schmalenbach's "Schwerer Kreuzer Prinz Eugen".

**1 June 1941, 1950 hours: From the bridge:** Ship has tied up. Fires are doused. Harbor service from auxiliary boiler. Generators 2.1, 2.2, 3.2, 3.4 [on line]. Water from shore.

Total distance of this mission:	7,000 nautical miles
Duration:	14 days
Average speed:	21 knots*)
Fuel consumption:	6,410 m <sup>3</sup>

\*) It looks like the average speed was calculated by dividing 7,000 nm by 14 days by 24 hours. This seems to me a very simplistic and understated calculation for demonstrating the superb performance of this ship. UR.

## Anlagen 1-5

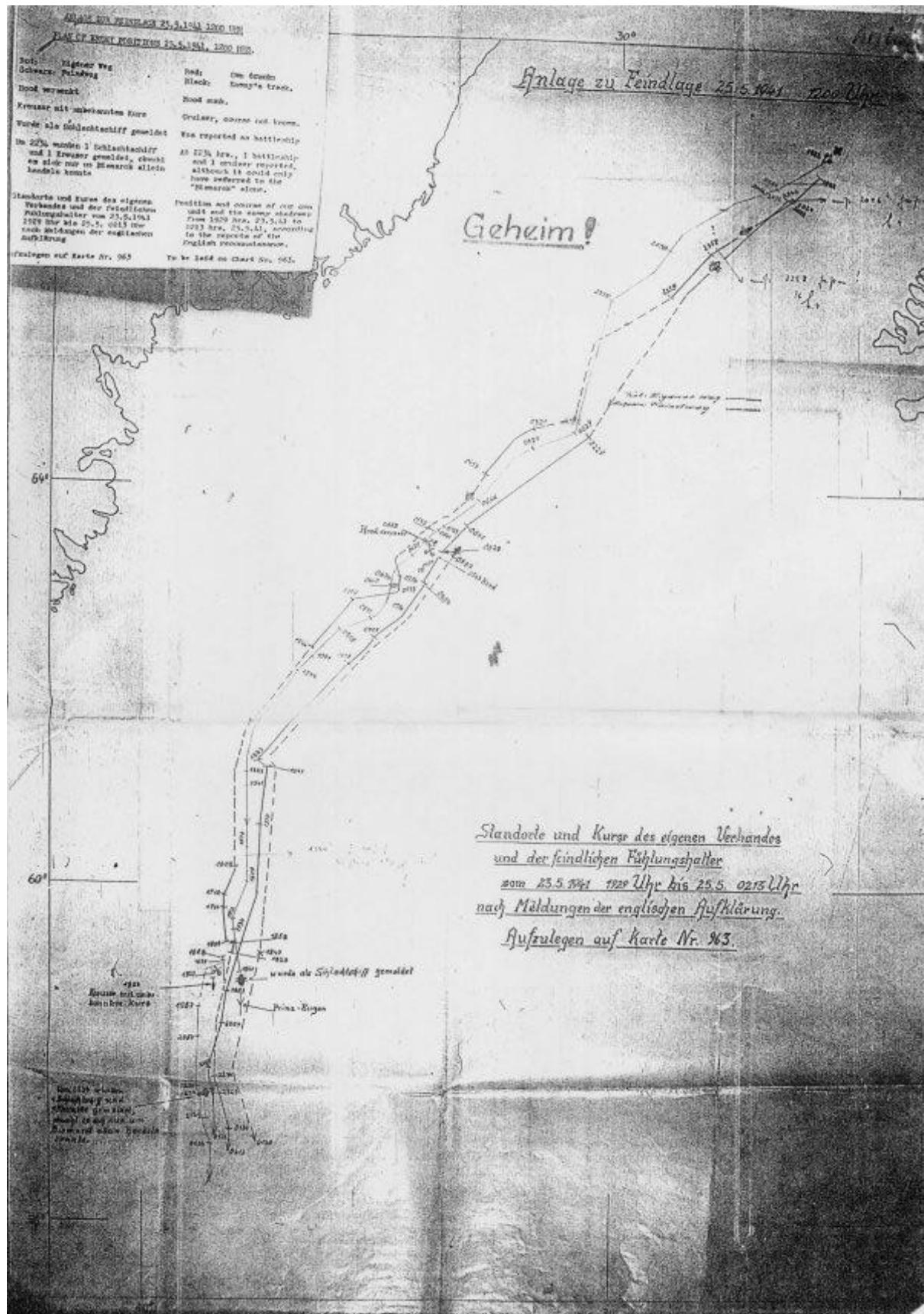
[Map] Attachments 1-5

Wagekarte „Prinz Eugen“  
Atlantikunternehmung Blatt 1.  
Blatt 2 = D 1844.



**CRUISER PRINZ EUGENS WAR DIARY 18 MAY – 1 JUNE 1941**

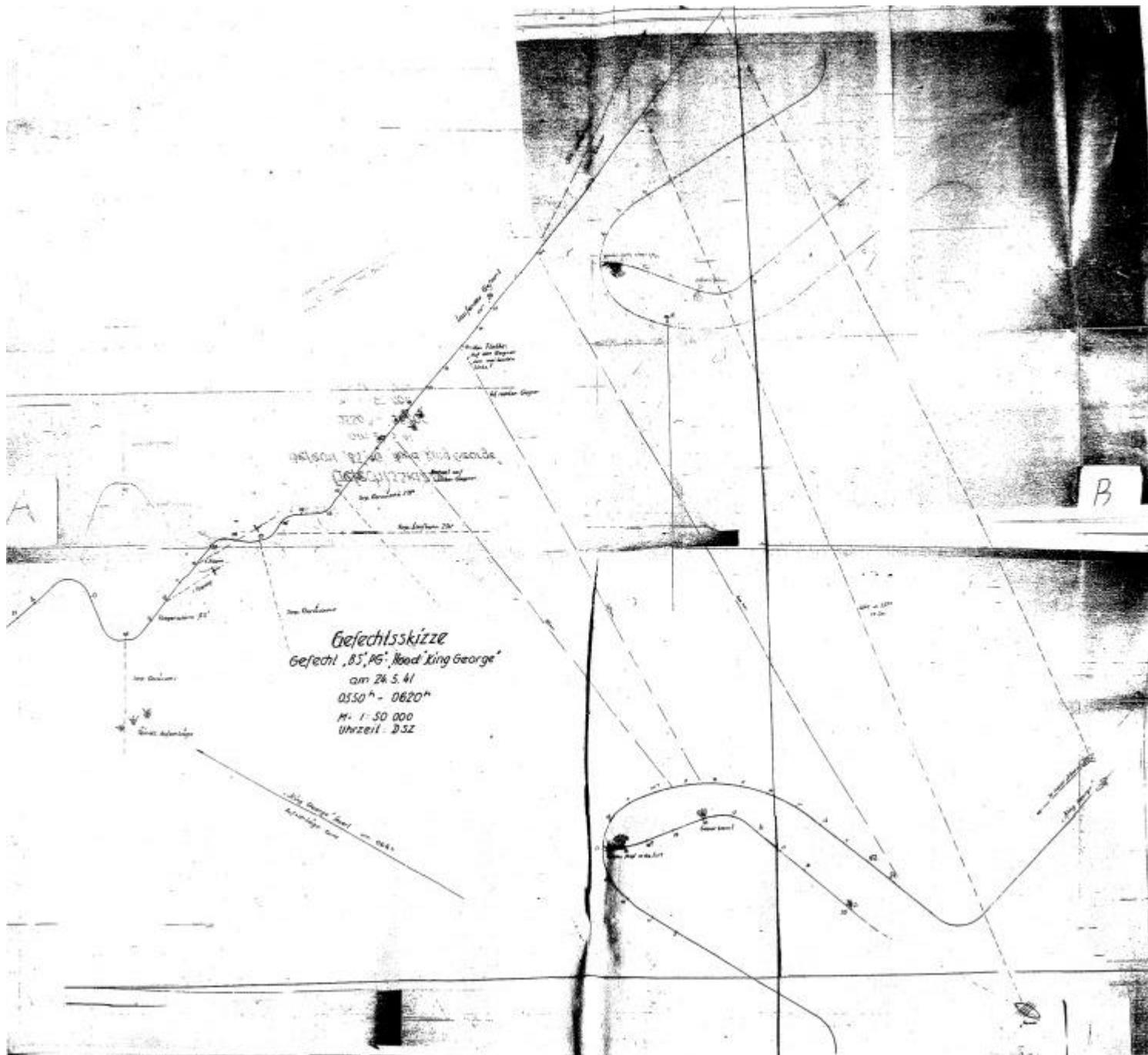
Standorte und Kurse des eigenen Verbandes und der feindlichen Fühlungshalter vom 23.5.1941  
1929 Uhr bis 25.5. 0213 Uhr nach Meldungen der englischen Aufklärung.  
Aufzulegen auf Karte Nr. 963.



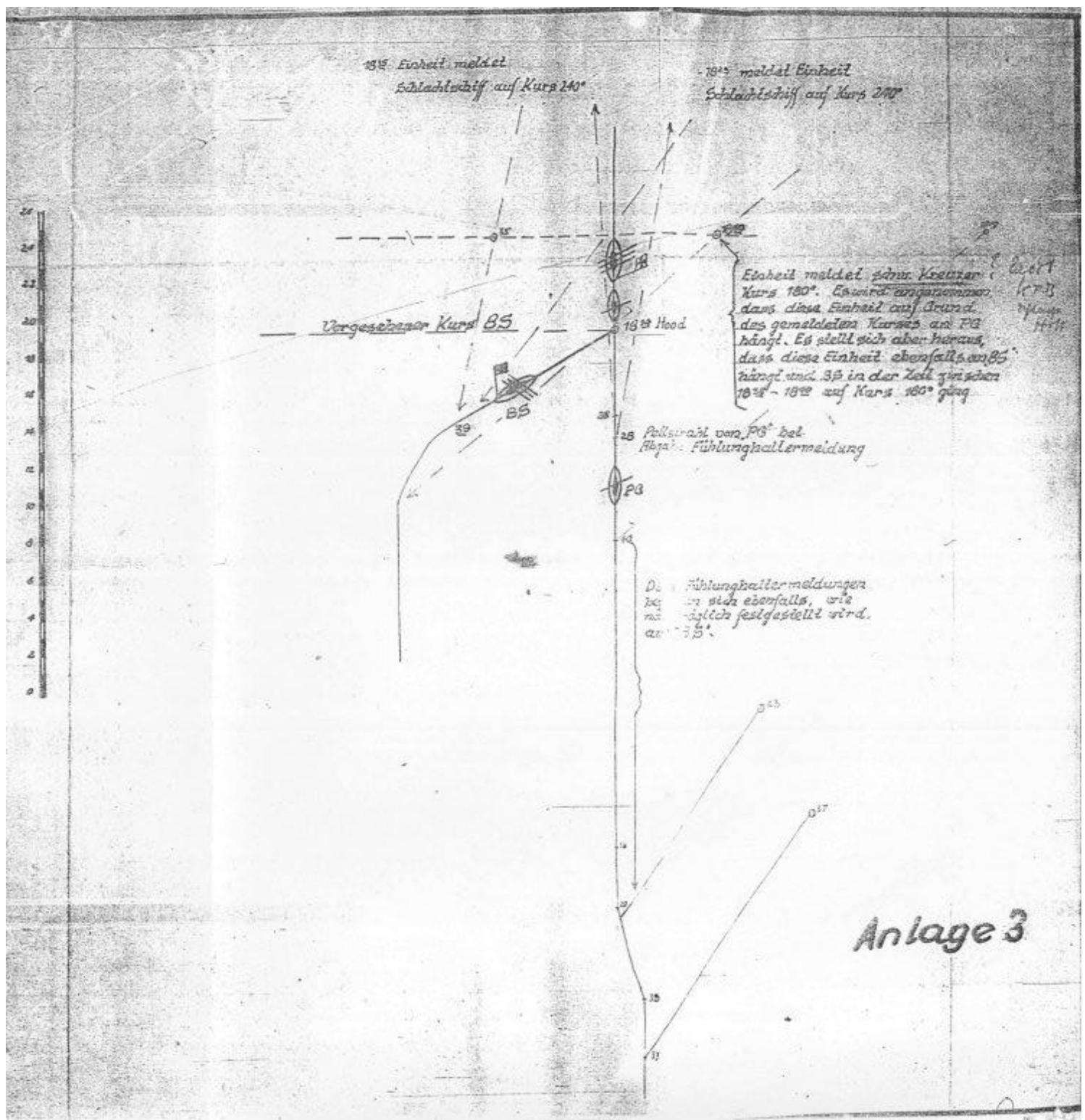
Standorte und Kurse des eigenen Verbandes und der feindlichen Fühlungshalter vom 23.5.1941 1929 Uhr bis 25.5. 0213 Uhr nach Meldungen der englischen Aufklärung.

Aufzulegen auf Karte Nr. 963.

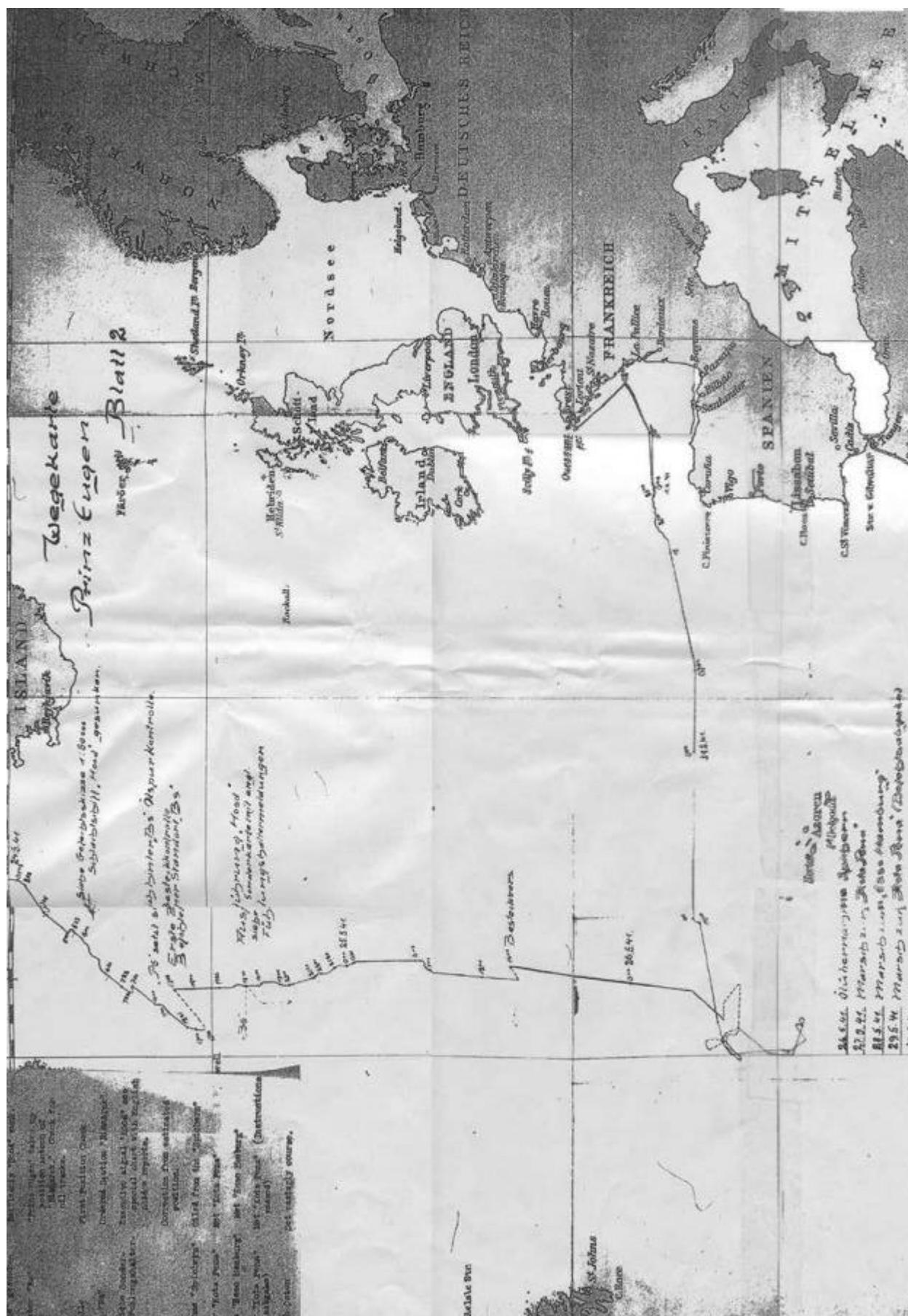
Gefechtsskizze  
Gefecht „BS“ „PG“ – „Hood“ „King George“  
am 24.5.41  
0550 h – 0620 h



Attachment 3



Wegekarte Prinz Eugen - Blatt 2



## **Stellungnahmen**

## **Position Statements**

# KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

Commander of Cruisers [B.d.K.]  
Log No. Gkdos. 37 Secret.

Commander Station, 16 June 1941.

To the Supreme Command of the Navy [OKM], Office of Naval Operations [SKL]

Subject: War Diary Cruiser "Prinz Eugen" of 18.5 – 1.6.41.  
Transaction: "Prinz Eugen" Gkdos 400 of 2.6.41.

Attached is the position statement taken by the Commander of Cruisers [B.d.K] to the war Diary of "Prinz Eugen" for the period of 18.5 – 1.6.41



Schmundt.

---

## Position Statement of the Commander of Cruisers [B.d.K. = Vizeadmiral Schmundt] regarding the War Diary of the cruiser "Prinz Eugen" for the period of 18.5. – 1.6.1941.

I take the following position to the explanations by the commander [Kapitän zur See Brinkmann]:

### 1. Departure.

The ships' departures were undoubtedly known via reports from agents. It is irrelevant whether these were already made in the port of departure or by observation in the Belt, i.e., the departure of the ships may have been casually mentioned by crew members of the trailing "Gotland" after they entered a Swedish port or it was reported on purpose.

The fact is, that on 21 May an English radio message ordered the English air force to lookout for 2 heavy ships and 3 destroyers which had been observed on a North course. It became known that the ships, off Bergen, had sighted 4 aircraft in the West, that the mooring area of the ships in the Kalvanes Bay had sustained a bombing attack, although after their departure, and that on the same day after departure from Bergen, on 22 May, an aircraft was seen again.

Any doubts that the departure of the ships and their continuation of the cruise along the Norwegian coast were detected, can, therefore, not be accepted.

In this situation there were two possibilities:

a. Proceeding under the certainty of the actual observations of meeting up with an enemy guarding the southern or northern approaches of Iceland being supported in the rear probably by heavy forces,

or

b. Entering Trondheim, that is, standing into the North Atlantic and waiting long enough for a new seamless air recon - unfortunately the air recon of Scapa started on 23 and 24 May yielded no results because of impaired visibility – thus, a clear picture of the whereabouts of the heavy forces sighted in Scapa on 22 May was not available.

I do not know the thoughts of the Chief of Fleet [Admiral Lütjens] who, based the breakout on favorable weather conditions influenced by his ignorance regarding the appearance of English radar instruments that, until the present, had not been mounted on their big ship, had decided to continue the cruise. I cannot make a judgment on this matter.

The retrospectively obtained facts show that waiting for a renewed air recon would probably have been more correct.

**2. Skagen barrier.**

Already during the return cruise of the "Gneisenau" and "Nürnberg" from Trondheim to the homeland, mines were snagged and cut by the pre-positioned minesweeping flotilla.

The mines, having a depth setting of 15 meters, are positioned in the barrier gaps. These formations had equipment which was subject to severe depth fluctuations. Unless all mines are to be removed in time from the barrier gap, equipment with braided lines need to be deployed in the future.

**3. Radar.**

Our radar instruments have repeatedly suffered from severe defects ("Admiral Scheer", "Gneisenau", "Bismarck"). Even on "Bismarck", they were susceptible to interference and at times failed. Corrective action is absolutely required.

**4. Conduct of *Prinz Eugen* during the battle.**

a. Although the conduct of "Prinz Eugen" during the battle against 2 heavy enemy ships is indeed very courageous, it does not meet the common [tactical] views presently in force, according to which, already during the assembly for battle, the cruisers and torpedo boats are to post themselves in the fire-lee of the main body – here undoubtedly "Bismarck".

Although the cruiser had an armament of 20cm guns, with which the artillery officer fired remarkably well and also achieved damaging the opponent, this ship is so poorly armored that it belongs to the light units despite its designation as "heavy cruiser". Every 35 cm or 38 cm hit would have made this ship probably a prize of the pursuing English units or would have forced "Bismarck" to assume extremely unwanted responsibilities for protecting the heavily damaged ship.

In fact, the ship fired a closed salvo, which according to the commander would have hit without fail, but the ship had to maneuver coincidentally to avoid a torpedo from "Hood". Although the ship did not receive an order from the chief of fleet to position itself into the lee side of fire [of "Bismarck"], he should have and must have done this on his own, according to the valid tactical procedures in force, by reporting his intention to the chief of fleet, since at this stage there was no battle and the cruiser had not been fully engaged.

I do not know the thought processes of the chief of fleet here either for holding the cruiser in the line of battle, not only to engage "Hood" but also against the "Prince of Wales".

b. The cruiser did not receive a signal for fire division – indeed no battle signals were given at all – although this is unusual, it can be explained that the Chief of Fleet either considered the placing of the cruiser into the fire lee as self-evident and did not feel a fire division signal was not required or that the situation was so clear that a fire division signal was superfluous.

But I do agree also with the commander that a directive could be expected by him, particularly, since this is customarily always done when sailing in the line of battle.

c. A still unexplained question concerns the failure of the cruiser's deployment of torpedoes.

The chief of fleet had reserved this for himself (compare with page 1, item 4). However, I believe this reservation is related only to the deployment against merchant ships, for whose sinking the ships had sailed in the first place.

But in battle, every offered advantageous opportunity must be exploited. The ships sailed [in line] at an interval of 3,000 meters. It is impossible for the leader to supervise with certainty the torpedo-tactical situation of a ship sailing 3,000 meter distant.

The binding order of page 1, item 4, therefore, cannot have any validity in this particular situation, if an opportunity for a torpedo launch had occurred.

According to the report by the commander, he was not within reaching range of "Hood", that is, shortly before the intended torpedo launch, he had to evade a torpedo from "Hood" and, therefore, the launch had to be aborted. On the contrary, however, an opportunity for a launch against "Prince of Wales", who stood behind "Hood" and who was not at flank speed as he passed her, did indeed occur, since at that time ["PoW"] transited "Prinz Eugen" at a distance of 140 hectometers; furthermore, at that time even the heavy Flak of the ship was deployed.

The position of "Prinz Eugen" in relation to "Prince of Wales" cannot be derived from the battle sketch. It is useless and worthless. The ship is herewith directed to resubmit a new battle sketch that is based on the actual data provided by the computing station, and in the future, [PG is admonished] to pay greater attention to the preparation of battle sketches. Furthermore, the question is to be resolved, why the torpedo installations, which really had to be up and running since the time of the sighting of the opponent, took such a long time to report "all clear and ready", as is evident from the War Diary on page 23.

##### **5. Deployment position-fixing radar and Listening installations and ultrahigh frequency instruments (page 20 – 24).**

The presence of such types of far-reaching and accurate position-fixing instruments aboard English ships, as can be assumed with certainty according to the report by "Prinz Eugen", reveals a very unpleasant surprise.

It is not known what initial data input the Englishmen are using for their radar equipment. The individual ships probably use as the initial entry data, just like we do, of optical or electronic range measurements and bearings or they may use instead of bearings, the [angles] of deviation. When ships are operating as a unit, naturally, the possibility exists to utilize the distance between them as a base for position-fixing. However, this depends on the proposition that spacing [distance] and bearing of the collaborating ships is determined accurately and continuously. The use of optical range finding for determining the measured baseline distance between two ships, is not recommended, because of its inherent difficulties. However, these difficulties can be overcome with an accurate electronic range measurement. The bearing of the opponent can be taken by both ships stationed at the endpoint of the measured baseline, and this can be done by optical, electronic or sound-detection instruments. Whether the Englishmen use sound-detection equipment for taking bearings, is very questionable, since the required degree of accuracy cannot be attained. It is particularly unlikely that the English had performed such long-distance bearings, with ships separated by a small base interval, since in such cases especially great bearing accuracy is requisite. However, regardless of the method of taking bearings, there are similar great difficulties in transmitting these bearing to the other ship.

The good results of our sound-detection installations during cold and homogeneous properties of the water, are known. Nevertheless, every sound-detection system is subjected to natural limitations that even the English, with perhaps better equipment, cannot overcome. It can be assumed that, under favorable conditions, the limit is about 20 –25 nautical miles, but certainly they do not reach the extreme ranges that "Prinz Eugen" suspected.

The possibility that the radar instrument's emissions can give away ones own position ['can become a betrayer'], has already been taken into account by all sides by deployment restrictions. The continuous change of frequencies to heighten security, is technically impeded by difficulties; however, it must be considered a military priority.

The conditions are similar in the use of the ultrahigh frequency instrument. Here, too, greater security for listening-in, by changes in wavelength or by other measures, must be achieved. As long as no 100% security is achieved, use of VHF remains restricted to emergency use.

**6. Choice of tankers in the North, respectively, the South.**

I agree with the considerations and decision of the commander.

The remaining minimal fuel stores still present at the meeting with the oiler rekindles with all clarity the question, already addressed in detail regarding "Admiral Hipper", concerning the small radius of action of these ships and the associated danger.

Here, it is again viewed as mandatory that the tankers report at regular intervals; this has been already discussed at the time of issuance of the position paper on the War Diary of "Admiral Hipper". I share the apprehension of the commander that under certain conditions the tanker may be intercepted by the enemy and cannot make a radio report or that this report is not received due to interference by the enemy or atmospheric conditions. [This may allow the enemy to use the tanker as a decoy. UR]

**7. American aircraft**

An American aircraft kept surveillance of the cruiser. It is possible that the English utilize aircraft that have been obtained from America. Since an insignia was not observed, it is not proven that these were already aircraft of American nationality. This possibility cannot be arbitrarily dismissed.

**8. Report of the 1st Artillery Officer.**

The assumption by the 1st Artillery Officer [*Korvettenkapitän* Paulus Jasper] that he is facing heavy cruisers, is incomprehensible.

Particularly from an artillery officer who must answer the opponent effectively, an accurate identification of the opponent's types is a prerequisite, since the choice of shells, and in some cases for outcome of the battle itself, depends on his decision.

In the present case, no adversity resulted. The armor-piercing shell would not have been effective against heavily armored ships. In the present case, it was required to finish off as many superstructures and as much equipment as possible. Base fuze and point fuze shells were capable of this.

Therefore, there is now objection to the choice of the base fuze detonator shell.

According to the report of the commander, the shooting was exquisite. For this I proclaim my recognition to the 1st Artillery Officer as well as the participating artillery personnel.

**Decision of the commander after oil replenishment.**

The decision of the commander [*Kapitän zur See* Brinkmann] to sail into Brest, based on mechanical defects that reduced the ship's speed, was correct.

The dangers of the conduct of war in the Atlantic in the summer that are brought about by lack of cover of darkness, i.e., nightless times, is recognized. It does not require further explanation.

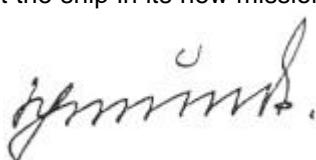
It was the first mission of the commander and his new ship.

This mission found a tragic end with the loss of "Bismarck".

"Bismarck" is lost, but "Prinz Eugen" lives.

This is due to the merit of the commander to whom I express my appreciation.

The experience will benefit the ship in its new mission.



Schmundt.

# KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

Fleet Command  
Log No. Gkdos 100/41 A1

On board, 22 July 1941

## Classified command matter

To:

Naval Operations Headquarters [S.K.L.],  
Naval Group Command North,  
Naval Group Command West,

Communicated also to:

Commander of Battleships [B.d.S],  
Commander of Cruisers [B.d.K],

Subject: War Diary of the cruiser "Prinz Eugen" of 18.5. - 1.6.41.

Transaction: "Prinz Eugen" Gkdos 400 for the Chief, of 2.6.41.

Attached is the opinion of the Chief of Fleet [Admiral Schniewind].

For the Fleet Command  
The chief of staff  
[Signed]

---

Attachment to Fleet Gkdos 100/41

**Position Statement of the Chief of Fleet [Admiral Schniewind] to the War Diary of "Prinz Eugen".**

A. I agree with virtually all remarks of the Commander of Cruisers [B.d.K].

I choose not to take a detailed retrospective position regarding the War Diary of "Prinz Eugen" and I will limit myself to select several experiences of a general nature that must apply to the future conduct of our ships in warfare in the Atlantic.

In view of the development of the engagement with the enemy and the defensive measures this opponent has taken, I consider future break-outs by our ships from home waters into the Atlantic, even in the winter months, only promising and justifiable, if the following, here briefly described, preconditions are fulfilled:

1. For the staging and for the break-out itself all forces of the Navy and the *Luftwaffe* will be required to be at high alert readiness to carry out the tasks. Other military operations of both branches of the armed forces may have to be curtailed during this time. This concerns first of all the *Luftwaffe* and to a lesser extent the U-boats.

The strength of the air force in readiness is to be measured in such a way – not counting their reconnaissance mission and direct security support – that it can guarantee temporary air supremacy in the entire theater of the seas, necessary for the operation of the break-out off the Norwegian (i.e., off the Dutch and French) coast.

The deployment of U-boats is just as important for reconnaissance as it is for combat missions and weather observations.

The recon activities of U-boats and the *Luftwaffe* must be instituted at a considerable time before the execution of the mission, in order to achieve extensive intelligence, but it is especially important to prevent, even with intermittent recon, the clear forewarning of opponent.

2. Even, if the preconditions of 1. are met, the final decisive facts for an undetected break-out are as always, the unpredictable season and weather situation. I can envision such sufficient requirements in this regard to be present only in the months of September to April. A weather situation for the undetected breakout must be awaited – even if it means the acceptance of other undesirable disadvantages.

3. The possibility of an undetected departure from Baltic Sea entrances, even in the winter months, is not to be counted on. Therefore, the North Sea track [via the Kiel Canal? UR] is to be preferred.
4. The strength and deployment of the future security actions by sea and air combat forces for the ships during the breakout from the home waters needs further scrutiny. Here, the main concern is the cooperation between the fighter protection and the defense against torpedo aircraft attacks. These questions are being urgently studied by the Fleet Command at this time.
5. The danger of being discovered during a breakout is considerably increased by heading into an intermediate port. Therefore, this should normally be considered only if the opponent has discovered the breakout. In such a case, a well secured port must be sought out before heading-in and from hence a future departure into the Atlantic is feasible (e.g., Trondheim).
6. The significance of this task – in the face of opponent's expected hostile reaction – makes it mandatory that the commanders and crews of the ships have reached the highest level of combat readiness before they depart home waters, in aspects of battle training as well as in their tactical education and in their inner strength [mental preparation].

For this, it is required that the commanders have the availability of sufficient time for the calm, systematic education and training of the officer corps and the crew. This is to be followed and concluded by combat training by realistic war-like tactical exercises which should consist of intensive demonstrations of situations that are likely to be faced during the breakout and in the Atlantic. This includes first of all, exercises with naval and air forces in the defense against enemy bombs, torpedo aircraft, and U-boats, and furthermore, attacks on escorted convoys etc. I can see that in this way the best opportunity will occur for making practical use of the recent warfare experiences. The Fleet Command will, within the realm of the possible, take the necessary measures.

7. The question regarding the appropriateness of joint operations of battleships and heavy cruisers in future operations in the Atlantic, requires a thorough study. If planned, it will be imperative to require prior joint maneuvers of the ships by appropriate collaborative tactical exercises. The necessity of personal fine-tuning among the commanders with the ideas and intentions of the chief commander can be simultaneously achieved by task force exercises that are so important in the conduct of war in the Atlantic. The commanders must assume the position to understand what goes through the commander's mind, and he must carry out a continuation of his operational and tactical considerations, if that should become necessary.

In order to establish this mental union, it is also imperative that the commanders continue to learn, during the mission, to evaluate and anticipate the given situation and the intentions of their leader of the formation, independently.

**B.** I request that results of the valuable experiences of "Bismarck"/"Prinz Eugen" be evaluated for instructional and tactical training of ships considered for the Atlantic deployment.

I request for this purpose that a study about the proceedings of this mission be transmitted to the frontline. It must contain:

- a. The considerations of the chief of fleet, as far as they can be discerned from his radio messages, the War Diary "Prinz Eugen", and other documents.
- b. The evaluation of the situational performance by Groups North and West during the operation.
- c. A comprehensive position statement by the Office of Naval Operations [S.K.L.] that connects these experiences to future operations.

On board, 22 July 1941.

[Signed]  
Schniewind  
Admiral

# KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

Naval Group Command North

Command Post, 7 July 1941

To the High Command of the Kriegsmarine – Office of Naval Operations (SKL)

Attached, the position of the Commander of Cruisers (B.d.K.) regarding the War Diary (KTB) of the Cruiser "Prinz Eugen" from 18.5 to 1.6. 1941 is presented.

It is noted:

At page 1 – 1.) 3rd sentence.

The conclusion is too far-fetched, and appears to have been drawn in retrospect. At Group, this certainty was not at hand in similar form.

Regarding the judgment of the situation, there were further options:

- c. the choice of a rapid break-through south of Iceland,
- d. evasion to the North [Arctic] Ocean for a waiting period with the inherent danger of being found and engaged.

At page 2 – 4.)

- a. "Prinz Eugen" presumed to engage first of all heavy cruisers not battleships.
- b. The engagement of "Prinz Eugen's" artillery in this battle was in any case correct. "Prinz Eugen" achieved strikes and incendiary effects. This could have been very important. She forced the opponent to divide his fire. This could have been a decisive action.

One cannot think only according to rule and must take chances in the exposure to danger. Dangers here do not always refer to incurring losses or annihilation.

Of primary effect was the deployment of "Prinz Eugen's" torpedoes. This failed, and it was a serious [bad] shortcoming!

At page 5 – 8.)

The criticism of the assumption by the 1st Artillery Officer [*Korvettenkapitän* Jasper] is not warranted, namely, that at very far distances of the opponent, particularly at sharp angles, the identity of a ship's type, even with the most accurate knowledge, cannot be demanded with absolute certainty.

[Signed]  
Carls

---

Copy!

R e i m a n n

On board, 10 July 1941

Kapitänleutnant and 1st Torpedo Officer [I.T.O.]

**Classified Command Matter!**

Report

In reference to the Commander of Cruisers [B.d.K.] Gdkos 37 command matter of 16 June 1941 I am reporting the following:

The readiness of the torpedo launch fire control system during the night of [23-] 24 May was: "switch to combat readiness, foreward station, both sides", each with one group of tubes (foreward on the portside and aft on the starboard side were combat ready), i.e., the equipment was hooked up with both (TZA) torpedo targeting devices on the bridge, both spread angle computers, both "Zentags" [Zentrales Abfeuergerät = Central firing trigger that provides the bearing and sequential fire control], including the steering boxes, and all were ready for immediate launching of a three-torpedo spread set with estimated values. This switching was maintained during the battle; however, the alarm of the arming coupler was activated for determining the firing values and both aft sets of tubes were changed to a six-torpedo spread.

I did not change the switch to "normal setting" that is, "switch to idle", since the shooting training section taught us that, in a surprise situation, it takes too long to turn on the "combat ready setting" (estimated setting): thus, the estimated values are preset and the shot can be dropped. I had intended to have target acquisition determine the opponent's bearing coordinates and have the TZA use these to set the as estimated values, since it appeared to me, that they had settled down and had become more steady. This method was practiced during the shooting part of the training and it has been successful in the past.

Therefore, this was applied during the battle. The target acquisition bearing coordinates were Vg [speed of opponent] = 27–29 knots and in the first minute the position was reported as green 80–100°. Simultaneously it was reported: "Reaching range 'no' 100". These values cannot be set on the TZA [torpedo targeting device]. Thirdly, the angle of intersection would have become to acute.

Soon after the start of the battle, I received the order from the commander [Kapitän zur See Brinkmann]: "Torpedo arms: permission to fire as soon as in reaching range". Therefore, I considered all other responses, except the actual firing report, as superfluous.

The turning toward us by the opponent was first observed by the observation tower and shortly thereafter also verified by the bearing taker in the computing station. I ordered a lay angle 60, then 40, and had the tubes made ready, and then turned to the reaching range rotary calculator in the TZA, since the computing station now reported a "reaching range of +/- 0". During this important blink of the eye, I believed that I could not trust solely the data from the computing station and the person entering it in the TZA, but rather, I calculated the reaching range myself on the rotary drum of the TZA. Suddenly, the aligner at the TZA reports: "Opponent turns away". With a sight through the optics, I verified the very small silhouette of the opponent. The computing station overheard the report of the aligner and countered "No, opponent is turning toward us". The observations of the telescope were rechecked and the turning-away was verified with certainty. Afterwards, it was determined that the range finders had measured a range decrease, instead of a range increase, which had produced the impression at the bearing instrument of a further turning toward us. This error became evident in the sketch of the artillery fire report, which caused the range finders confusion, that the opponent was turning toward us instead of turning away.

A change in setting of the estimated values into the red position was not possible, since the distance increased rapidly until the end of the battle.

In conclusion, it is evident:

Although the opponent was within the reaching distance for almost 2 minutes, the spread was not dropped, since the opponent was, at that time, moving along the limit of the reaching range, and I wanted to be certain that the spread would fall at least in a reaching range of "yes 5". The preparatory orders were issued, the tubes had their safeties off and followed their covering angle of fire. The fire control installation had done the required job.

Despite the switching that delivers the parallel values of the entire rangefinder system to the artillery and the torpedo weapons, this battle demonstrates that a sharp separation between the artillery and torpedo range finding instruments must exist. Since in a running battle, the aft portion of the ship is generally more in line with the opponent than the foreward portion, the case of differences in targeting of artillery and torpedoes on the same side will often occur. The time for intersecting the "Hood" was in this case a lost effort, since the distance was "reaching range no". Therefore, it was finally determined aboard "Prinz Eugen" that the 3-meter night rangefinder should only be set for torpedoes even in daytime, since assigning rangefinders to the torpedo weapons during an ongoing battle causes difficulties.

Signed: Reimann  
*Kapitänleutnant* and 1st Torpedo Officer [I.T.O.]

The correctness of this transcript is certified:

On board, 17 July 1941

[Signed]  
*Leutnant zur See*  
and and adjutant

---

Command Cruiser "Prinz Eugen"  
Log no. g.Kdos 591.

On board, 17 July 1941

To the Commander of Cruisers [B.d.K.] (4x = quadruplicate copies)

Subject: War Diary "Prinz Eugen" of 18.5. to 1.6.1941.

Transaction:

1. "Prinz Eugen" Gkdos 400 of 2.6.1941.
2. Commander of Cruisers [B.d.K] Gkdos 37 C-in-C matter of 16.6.1941.

According to above transaction 2. are presented as attachments:

1. A battle sketch from which the position of the cruiser with clock time, battle distance, torpedo reaching distance and angle of position of the opponent are apparent, and
2. A report of the 1st Torpedo Officer of "Prinz Eugen" about the launching options during the battle.

To this I have to report the following:

Immediately after the heavy artillery's permission to fire was given, the 1st Torpedo Officer [*Kapitänleutnant* Reimann] received the order: "Torpedo weapons, permission to fire, as soon as reach distance is achieved." This order did undoubtedly exist at the start of the battle, and the point in time could only be estimated as soon as the approaching enemy ships closed in for battle. At the time when the "Prince of Wales" turned hard towards the German formation – between 0501 and 0502 hours – I estimated that an opportunity for a torpedo launch had arrived. I renewed my order to the 1st Torpedo Officer: "Permission to launch torpedoes as soon as in reaching range". As to the question "What is the reaching range?" I received the following report, after a considerable time lapse: "Range +/-". Thereupon, I ordered once again: "Permission to fire", because I thought it to be self-evident that a straddle would achieve a hit. The 1st Torpedo Officer explains in his report the reasons why a straddle could not be achieved despite coming within range during this time. The intention of the 1st Torpedo Officer was to be on the safe side in that at least "yes 5" should be reached and, therefore, he missed the only opportunity for a straddle. It certainly could not have predicted that the opponent would turn away so soon thereafter. It is certainly possible that "Prince of Wales" could have decided to weather the running battle, since she could have possibly observed her heavy hits on "Bismarck". However, with the breaking away of "Prince of Wales" increasing distance, the fan [spread] theoretically could probably not have reached the enemy. The errors of observation by optical range finding measurements and in the various reports of turning to or breaking away by the "Prince of Wales" are also pointed out in the artillery report of "Prinz Eugen" B. Nr. G 2243 of 12.7.1941 (only sent to the Commander of Cruisers). There, as with the torpedo weapon's false observations resulted in erroneous actions.

The necessary lessons have been learned. The torpedo weapon must receive its own rangefinder instruments. A comparison with the artillery measurements may always be possible, when the target is the same.

My report in the War Diary, that the torpedo fire control of the cruiser takes too much time until an all-clear report, I should have to clarify. This, I would have corrected immediately, if I had been given sufficient time after arrival in port, to discuss the details once more with the weapon's commanders, and only then I would have closed the War Diary and departed for the oral presentation.

The installation could have fired, if the range distance of +/- 0 spread had fallen. The experience gained from this is, that the firing experience in conjunction with the torpedo testing which the ship was able to conduct before the operation [*Rheinübung*] was insufficient to have the personnel measure up to all conceivable situations despite their naturally high enthusiasm.

[Signed]  
Brinkmann

Commander of Cruisers [B.d.K.]  
Log no. g.Kdos. 656 A1.

11 August 1941

**Secret Command Matter!**

To:

the Fleet Command (3 x [triplicate]),  
Report sent to [FYO]:  
Command of cruiser "Prinz Eugen",  
"Admiral Hipper",  
"Admiral Scheer",  
"Lützow".

Subject: War Diary [KTB] "Prinz Eugen" from 18.5 to 1.6.41.

Transaction: "Prinz Eugen" g.kdos. 591 of 17.7.41 (attached as addendum).

Attached is presented in triplicate a report by the "Prinz Eugen" regarding the torpedo deployment of the ship in the fight against "Hood" and "Prince of Wales" near Greenland on 24.5.41. Office of Naval Operations [SKL] has not yet received a copy of the document.

The documents presented here, regarding this transaction, were previously requested by me, since the War Diary of the "Prinz Eugen" for the time interval in question, gave no clear picture regarding the possibilities of torpedo deployment.

Based on the Records for the Torpedo Weapon presented now, "Prince of Wales" was within the reach of torpedoes for a brief time. This point in time had to be used unquestionably for the launching of torpedoes, even if there was a danger that the opponent would, due to unpredictable maneuvers, move out of range during the running time of the torpedoes. During the critical situation, when "Bismarck" was hit, "Prinz Eugen" had to utilize every opportunity for a success-promising deployment of its weapons. This possibility occurred, when the opponent got within the +0 range, and even more advantageously, when the range appeared to have improved steadily. The torpedo officer [T.O.] missed this window of opportunity, because he did not trust the range determination limits of his personnel, and because he wished to gain his own observation of the real conditions. This was at a point in time that depended on rapid action disregarding better results that were coming in from two independent and separate, but confirming, stations. Thus, the Torpedo Officer lost valuable time. The opinion to wait for the range of "yes 5", to be certain, was not justified in this critical phase of the battle; this is particularly true, since this ship could only be deployed as a torpedo platform in the first place. Even his distrust in the accuracy of his equipment, which the Torpedo Officer later mentioned orally, does not justify his decision. A launch had to be made under any circumstance, especially because the commander twice had given the command: "Torpedoes, permission to fire as soon as target comes within reaching range".

This determination remains a fact, even if the torpedoes were fired at this point in time had missed their target, because the opponent turned away, and a follow-up evaluation by the artillery based on more accurate data, had concluded that the opponent was totally out of reach at all times.

These incidents prove again the importance of thorough weapons training, since such a well-proven weapon may have failed, because of the inadequacy of the man in charge of the torpedoes. Battle readiness of the ship, despite all efforts of the commander, was naturally not at its peak after the briefly available time for training. I had expressed this before the departure. The view that a cruise in the Atlantic is the best school for training is not justified, when it is done in the middle of a territory controlled by the enemy. It is too late and too complicated to ascertain the existence of problems while engaging in battle.

The failure in the deployment of torpedoes, in the first instance, can be ascribed only to the fact that the Torpedo Officer believed that he could not rely on the work of his insufficiently trained personnel and his equipment.

**CRUISER PRINZ EUGENS WAR DIARY 18 MAY – 1 JUNE 1941**

---

The torpedo weaponry of the recently commissioned ship, disregarding the shake-down time, was restricted to just 2 torpedo firing days for individual training.

The commanders are strictly instructed by me, to deliver their battle-reports to me, only when they have attained sufficient their self-confidence that they may be able to master their explanations of quite difficult situations.

[Signed]  
Schmundt

# KRIEGSTAGEBUCH DES KREUZERS PRINZ EUGEN 18 MAI – 1 JUNI 1941

---

From: Fleet Command,  
log no. Gkdos. 2566

On board, 18 August 1941

To the Naval Group West, Torpedo Inspection Section,

Subject: War Diary [KTB] "Prinz Eugen" from 18.5. to 1.6.41.  
Transaction: "Prinz Eugen" Gkdos. 591 of 17.7.41

The Fleet Command fully agrees with the position of the Commander of Cruisers [B.d.K.].

In the engagement of the battle group "Bismarck/Prinz Eugen" with two English battleships, the heavy cruiser was required to deploy his torpedo weapons at the first opportunity, even when the certainty of a hit at the range was not yet certain. The opponent maintained his advancing course very well, until he finally turned away. The commander of "Prinz Eugen" [*Kapitän zur See* Brinkmann] clearly understood the tactical position and gave the command to launch torpedoes on two occasions.

That the torpedo officer [*Kapitänleutnant* Reimann] did not carry out his orders, is based on the fact that he lacked sufficient training in the tactical applications of the weapon, and this resulted in uncertainty in his judgment of the situation and the execution of fire control.

It must be mentioned that the torpedo officer's tactical and firing training with a two-day shooting course (day and night and day distance firing) could not have been sufficient. Even the smooth collaborations between the commander and the torpedo officer in such a short time, could not be achieved.

This occurrence proves that before our ships are sent into deployment, they must receive sufficient combat training in all areas and that the appropriated time was insufficient.

## Addendum for the torpedo inspection section [T.I.]:

The torpedo inspection section is kindly requested to evaluate the present combat experiences for future teaching of courses.

Signed: By order.....[not legible]