



**Fishing Vessel "Sachsenwald"  
Report regarding the Rescue Mission  
"Bismarck" 30 May 1941**

(German text transcribed by José M. Rico and translated by Ulrich Rudofsky.)

---

Fischdampfer "Sachsenwald"  
Bericht über den Einsatz bei der Rettungsaktion  
"Bismarck" 30.5.1941

Fischdampfer „Sachsenwald“  
Bericht über den Einsatz bei der Rettungsaktion  
„Bismarck“ 30.5.1941

A b s c h r i f t.

W. B. S. 7.

Auf See, den 30. Mai 1941

Bericht.

Über den Einsatz des Schlachtschiff „Bismarck“

Am 27. 5. 1941 auf dem Rückmarsch von einer 50 tägigen Seereise aus einem Tätigkeitsfeld in den Nord-Atlantik, erhielt ich um 02,00 Uhr durch Funkpsruch den Befehl sofort mit höchster Fahrt nach Quadrat B E 6277 ansteuern. Es wurde dementsprechend sofort der Kurs geändert. Der Ausguck wurde verstärkt. Der Wind war NNW 6-7 auffrischend, böig mit starke Regenschauer. Grober Seegang. Wir mussten direkt gegen die See andampfen. Schiffsort um 02,00 Uhr 46° 03' N, und 15° 30' W. Um 05,00 Uhr kam ein neuer Funkspruch, ab 06,00 auf der Stelle halten. Ab dieser Zeit dampften wir mit langsamer Fahrt gegen die See an. Schiffsort um 05,00 Uhr 46° 35' N, und 15° 00' W. Um 11,15 Uhr sichteten ein deutsches Flugzeug, um 11,45 Uhr ein zweites. Um 14,10 Uhr kam ein Funkspruch mit höchster Fahrt nach Quadrat 6150 gehen. Der Befehl wurde sofort ausgeführt. Wind und Wetter hatten noch zu genommen. Um 20,10 Uhr kam an Steuerbord plötzlich ein Flugzeug aus den Wolken und schoss aus einer Entfernung von 1100 Meter zweimal mit einem M.G. auf uns ohne zu treffen. Das Flugzeug drehte dann gleich nach Backbord ab und flog in ONO Richtung weiter. Beim Abdrehen konnte ich deutlich erkennen das es eine engl. „Bristol Blenheim“ Maschine war. Schiffsort: 47° 40 N, und 14° 30' W. Inzwischen war es dunkel geworden, die Sichtweite bei Nacht ungefähr 1000 meter.

Am 28. 5. um 07,00 Uhr war der Schiffsort 48° 00° N und 15° 10' W. Um 09,00 Uhr sichteten ein Flugzeug mit 4 Motoren. Nationalität konnte nicht festgestellt werden. Wir dampften in grossen Schlägen 90 und 270 Grad rechtw [rechtweisend]. Um 13,00 Uhr sichteten dünne Ölstreifen wir fuhren diesen Streifen nach in Nord Richtung. Nach 10 Minuten sichteten wir die Blechbüchse einer deutschen Gasmasken, nach weiteren 3-4 Seemeilen sichteten zahlreiche Leichen mit Schwimmwesten, Wrackteile und leere Schwimmwesten. Gleichzeitig sichteten wir 2 U-Boote. Wir fuhren durch das Trümmerfeld hin und her, aber von Überlebenden war nichts zu sehen. Um 15,10 Uhr Schiffsort nach astr. Beobachtung 47° 58' N, und 15° 55' W. Um 15,20 Uhr Verkehr mit U-Boot 48 durch Winken, machten Besteck vergleich. Wir dampften gleich darauf 5 Seemeilen südlich und von hier dampften wir wieder in grossen Schlägen 90 und 270 Grad rechtw. Wir sahen noch inmer vereinzelt Leichen, Schwimmwesten und Wrackteile. Bei Dunkelwerden um 22,35 Uhr sichteten

ganz in unsere Nähe in 2-3 Seemeilen Abstand eben an Backbord drei rote Leuchtsterne wir drehten sofort auf die Stelle zu, ich konnte jetzt durch ein Nachtglas erkennen das es ein Floss mit 2 Mann war. Nachdem wir in Rufweite kamen, war die erste Frage, seid ihr deutsche. Auf die Antwort ja, riefen beide soweit es ihre Kräfte erlaubten Hurrah. Um 22,45 hatten wir das Floss längseit. Die beiden Männer waren stark erschöpft. Sie wurden auf zwei ausgebrachte Jakobsleiter von einer Mannschaft an Bord gehoben. (Zwei von meinen Männern hatten sich bis zur Wasserlinie auf die Jakobsleiter gestellt.) An Bord wurden die Überlebenden mit trockene warme Kleidung versehen, das Salzwasser aus den Gesicht gewaschen und in eine Koje gelegt.

Auf den Erkennungsmarken waren die Namen Otto Maus – 0 2635/40 S- (Mtr. Gefr.) und Walter Lorenzen – 0 3075/40 T – (Masch Gefr.) Nach den Aussagen der beiden geretteten sollten noch ein Gummifloss in der Nähe sein. Wegen Proviantmangel war bereits der Rückmarsch vorbereitet ich blieb aber die Nacht noch auf dieser Stelle und wollte auch diese Männer retten. Bei Tage setzte ich die Sucharbeit fort. Wir machten wieder grosse Schläge nach Ost und West, wobei wir beim Drehen jedesmal 5 Seemeilen südlich dampften. Wir sichteten noch immer vereinzelt Schwimmwesten und Wrackstücke. Um 18,00 Uhr sichteten wir ein leeres Gummifloss, es wurde an Bord genommen. Suchten weiter. Am folgenden Tag wurde dieses Floss, von den sich inzwischen etwas erholten Mtr. Gefr. Otto Maus als Bismarckfloss wieder erkannt.

Am 30.5 um 00,45 Uhr begegnete uns im Suchgebiet der spanische Kreuzer „Canaris“, mit Morsezeichen wurde der Schiffsname gewechselt. Gleich darauf wurde der Rückmarsch angetreten.

Am 31.5, um 09,40 Uhr sichteten einen Dampfer nach E. S.-Austausch erkannten wir das es ein deutsches Vorpostenboot war. Nach Verständigung durch Winkspruch setzten wir unser Steuerbord-Rettungsboot aus, ruderten nach dem betreffenden Boot und holten unser Proviant an Bord. (Es war so im ganzen 3 Vorpostenboote) Um 11,00 Uhr wurde im Geleit der Rückmarsch fortgesetzt.

Am 1. 6. um 06,40 Uhr erreichten wir ohne besondere Ereignisse die Gironde. Um 08,00 Uhr wurden wir vom Führer des Geleitzuges bei Royan entlassen. Wir dampften nach Le Verdon. Inzwischen wurden die beiden geretteten „Bismarck“ – Männer von einen Motorboot von Bord geholt und nach Royan gebracht. Namen [sic, nahmen] einen Lotsen an Bord dampften nach Anweisung die Gironde aufwärts. Um 13,00 Uhr wurde im Hafen von Bordeaux festgemacht.

Gez. W.[Wilhelm] Schütte

Leutnant z. S. (S) und Kommandant.

Fishing Vessel "Sachsenwald"  
Report regarding the Rescue Mission  
"Bismarck" 30 May 1941

Transcription

W.B.S.7.

At sea, 30 May 1941

Report

Regarding the Mission of the Battleship "Bismarck"

On 27 May 1941 we were on the return leg from an operational activity in the North Atlantic region after a 50-day cruise. I received a radio message at 0200 hours with orders to sail immediately at flank speed to quadrant B E 6277. Accordingly, course was immediately changed. The lookout was increased. Winds were NNW 6-7 and increasing, strong rain squalls. Rough seas. We had to steam directly into the seas. Ship's position at 0200 hours was 46° 03' N and 15° 30' W. At 0500 hours a new radio message came in to hold our position as of at 0600. From that time on we steamed with less speed against the seas. Ship's position at 0500 hours was 46° 35' N and 15° 00' W. At 1115 hours we sighted one German aircraft, at 1145 hours a second. At 1410 hours a radio message came in to proceed at flank speed to quadrant 6150. The order was immediately carried out. Wind and weather had worsened. At 2010 hours, an aircraft suddenly came out of the clouds and fired from a distance of 1100 meters twice with a machine gun without hitting us. The aircraft immediately turned off to port and continued to fly away in an ENE direction. As it turned away I clearly recognized it as an English "Bristol Blenheim". Ship's position: 47° 40' N and 14° 30' W. In the meantime it had gotten dark, visibility at night was about 1,000 meters.

On 28 May at 0700 hours the ship's position was 48° 00' N and 15° 10' W. At 0900 hours we sighted a four-engine aircraft. Nationality could not be determined. We steamed with great pounding from 90 to 270 degrees true North. At 1300 hours we sighted thin oil streaks and followed these to the North. After 10 minutes we saw an empty tin container of a German gasmask, after another 3-4 nautical miles we saw numerous bodies still in their lifejackets, pieces of wreckage and empty lifejackets. At the same time we sighted 2 U-boats. We crisscrossed the debris field, but we did not see any other survivors. At 1510 hours the ship's position according to celestial observation was 47° 58' N and 15° 55' W. At 1520 hours we communicated by semaphore flags with U-boat 48, and exchanged position fixes. Immediately thereafter we steamed 5 nautical miles south and from there we steamed again with great pounding from 90 to 270 degrees true North. We still saw individual bodies, lifejackets and debris. At dusk at 2235 hours we sighted very near to us to port three red signal stars about 2-3 nautical miles off. We turned immediately toward the location. I could now make out through the night binoculars a raft containing 2 men. After we came within shouting range, the first question was, are you Germans. With

the answer of Yes, both yelled as loud a Hurrah as their strengths allowed. At 2245 hours we had the raft alongside. Both men were severely exhausted. They were lifted aboard by crew up two deployed Jacob's ladders [rope ladders]. (Two of my men had lowered themselves all the way down the ladder to the waterline. As soon as they were on board, the survivors were given dry, warm clothes, the saltwater was washed from their faces and they were laid down on a berth.

On the dog tags were the names Otto Maus -0 2635/40 S - (Mtr. Gefr.) and Walter Lorenzen - 0 3075/40 T – (Masch. Gefr.). According to the statements of the rescued, there was supposed to be another rubber raft in the vicinity. Because of lack of supplies we had planned to resume our return journey. But I remained at the present position for the night and wanted to rescue also these men. I continued the search during daylight. Again, we pounded heavily to the East and West and at every turn we lost 5 nautical miles to the South. We still sighted occasional lifejackets and debris. At 1800 hours we sighted an empty rubber raft, and we took it aboard. We continued to search. On the following day this raft was identified by the somewhat recovered Mtr. Gefr. Otto Maus as a raft from the Bismarck.

On 30 May at 0045 hours we met up in the search area with the Spanish cruiser "Canarias" and we exchanged Morse signals of the ship names. Immediately thereafter we resumed our return journey.

On 31 May at 0940 we sighted a steamer and after an I.D. exchange we recognize it as a German sentry boat. After communication by semaphore flag we launched our starboard lifeboat and rowed to the boat to haul our supplies back on board. (There was a total of 3 sentry boats). At 1100 hours the return voyage was resumed with this escort.

On 1 June at 0640 hours we reached the Gironde without any further special occurrences. At 0800 hours the commander of the escort released us near Royan. We steamed to Le Verdon. In the meantime both rescued "Bismarck" men were disembarked to a motorboat. We took a pilot aboard and steamed upstream on the Gironde under his instructions. At 1300 hours we tied up in the harbor of Bordeaux.

Signed W. Schütte

Leutnant zur See and Commander

Marinegruppenkommando

Stabsquartier, den 20. Juni 1941.

W e s t

B.Nr. g.Kdos. 3040/41 A1.

An

Seekriegsleitung.

Im Nachgang zu Gruppe West g.Kdos. 3156/41 Aop vom 14.6.41 wird anliegend der Bericht des Fischdampfers „Sachsenwald“ über den Einsatz bei der Rettungsaktion „Bismarck“ in 2-facher Ausfertigung vorgelegt.

Für das Marinegruppenkommando West  
Der Chef des Stabes

Im Entwurf gez. Meyer.  
Für die Richtigkeit:

[signed]

Kapitänleutnant und adjutant i.V.

\*\*\*\*\*

Naval Group Command

Staff Headquarters, 20 June 1941

W e s t

Report No. Top Secret 3040/41

To

Office of Naval Operations

As a follow-up to Group West's Top Secret message 3156/41 Aop of 14 June 1941, the attached report is being submitted in duplicate by the fishing vessel "Sachsenwald" regarding her deployment during the rescue action "Bismarck".

For Naval Group Command West  
The chief of staff

Signed in draft form by Meyer  
Certified for accuracy

[Signed]

Kapitänleutnant and Deputy Adjutant

**Note by the editors:**

The *Sachsenwald* (Bau-Nr. 0631) was a 639-ton fishing vessel (*Fischdampfer*) built in 1939. During the war she was used as a meteorological weather observation ship (*Wetterbeobachtungsschiff 7*) and later became the Outpost Boat 414 (*Vorpostenboot 414*) serving with of the 4th Outpost Flotilla (*4. Vorpostenflottille*) in the Bay of Biscay. *Vorpostenboot 414* was sunk on 6 August 1944 north of Ile d'Yeu off St. Nazaire, by a British naval squadron composed of the light cruiser *Bellona* and the destroyers *Tartar*, *Ashanti*, *Haida*, and *Iroquois*.