

COPIE No.

Ce livre est invariablement être gardé enfermé lorsqu'il n'est pas utilisé et ne doit pas être pris à l'extérieur du navire ou de l'établissement pour lequel il a émis sans l'autorisation expresse du commandant.

CB 4051 (49)

Allemand navire A / S

"Le UJ 1404"

Interrogation des survivants

Septembre 1942

Ce rapport ne doit pas être considéré comme exacts à tous égards, ayant été préparé avant que l'information complète est disponible. Il n'est donc pas à prendre comme historiquement correct.

CONFIDENTIEL

Ce livre est la propriété du gouvernement de Sa Majesté.

Il est destiné à l'usage des agents en général, et peut dans certains cas être communiquées à des personnes en service HM-dessous du grade d'officier commissionné qui aurait besoin de se familiariser avec son contenu dans le cadre de leurs fonctions. Les agents qui exercent ce pouvoir seront tenus responsables que de telles informations est transmise avec prudence et réserve.

CONFIDENTIEL

*L'attention est appelée sur les pénalités afférentes à toute infraction à la
Official Secrets Acts.*

CB 4051 (49)

Allemand navire A / S
"Le UJ 1404"
Interrogation des survivants

Septembre 1942

N_{AVAL} j_e NTELLIGENCE D_{IVISION},

A_{DMIRALTY}.

NID 04987/42.

Le présent rapport est établi à partir d'informations provenant de prisonniers de guerre. Les déclarations ne peuvent pas toujours être vérifiées, elles doivent donc pas être acceptées comme des faits, sauf s'ils sont définitivement déclaré être confirmée par des informations provenant d'autres sources.

3

TABLE DES MATIÈRES

	<i>P_{âge}</i>
I. Remarques introductives	5
II. Complément d'"le UJ 1404"	5
III. Les débuts du "UJ 1404"	5
IV. Last Patrol et le naufrage du "UJ 1404"	7
V. Détails "le UJ 1404"	8
(1) Déplacement	8
(2) Mesures	8
(3) Description générale	8
(4) Vitesse de pointe	8
(5) Vitesse de croisière	8
(6) Entonnoir	8
(7) Mât	8
(8) Capacité de carburant	8

(9)	Endurance	8
(10)	Moteurs	8
(11)	L'équipement électrotechnique	8
(12)	Chaudière	8
(13)	Minesweeping vitesse	8
(14)	Armement	8
(15)	Munitions	8
(16)	Placage Armour	8
(17)	Projecteur	8
(18)	RDF	8
(19)	Télémetre	8
(20)	Échosondeur	8
(21)	Communications	9
(22)	L'indicatif d'appel	9
(23)	charges de profondeur	9
(24)	Les lanceurs de grenades sous-marines	9
(25)	Matériel de recherche	9
(26)	Numérotation	9
(27)	Démagnétisation	9
(28)	Appareil Smoke Screen	9
(29)	Montres	9
VI.	Autre UJ-Boats	9
	"UJ 1401"	9
	"UJ 1402"	9
	"UJ 1403"	9
	"Le UJ 1404"	9
	"UJ 1405"	9
	"UJ 1406"	10
	"UJ 1407"	10
	"UJ 1408"	10
	"UJ 1411"	10
	"UJ 1412"	10
	"UJ 1413"	10
	"UJ 1415"	10
	"UJ 1416"	10
VII.	Les bases et les établissements de formation	10
	A. France	10
	(I) Granville	10
	(Ii) Lorient et approches	10
	(Iii) Paris	11
	B. Allemagne	11

(I) Emden	11
(Ii) Leer	11
(Iii) Stettin	11
(Iv) Wesermünde	11
(V) Wilhelmshaven	11
C. Pays-Bas	11
(I) Breda	11
(Ii) Haarlem	11
(Iii) Zwolle	11
D. Poland	11
Gdynia	11

(C46742) B *

	<i>P_{âge}</i>
VIII. Remarques générales sur UJ-Boats	11
(I) Composition du UJ-flottilles	11
(Ii) Le personnel du 14e Flottille	11
(Iii) Lieu de la 14e Flottille	12
(Iv) Numérotation des UJ-Boats	12
(V) Autre UJ-flottilles	12
(Vi) Nombre UJ-flottilles	12
(Vii) Type de navire Formant UJ-flottilles	12
(Viii) Escortes U-Boat à Lorient	12
(Ix) Patrouille de routine au large de Lorient	12
(X) A / S Méthodes de UJ-Boats	13
(Xi) Types d'écoute et de recherche Gears	13
(A) Écouter Gears	13
(B) Rechercher Gears	13
(C) KDB Recherche engrenage	13
IX. Autres navires	14
(I) Les sous-marins japonais	14
(Ii) Deux-man U-Boats	14
(Iii) Hannomag E-Boats	14
X. Raiders	14
(I) Raiders 45 et 36	14
(Ii) Naufrage du Raider 16	17
(Iii) Raider 41	18
(Iv) Autres Raiders	18

I. Crew Liste des "UJ 1404"	19
(I) Survivants	19
(ii) Victimes	19
II. Profile of "le UJ 1404"	20

RAPPORT DE L'INTERROGATION DE SURVIVANTS DE "UJ 1404,« Un 500 TONNES A / S du navire, coulé A ENVIRON 0325 ON 19 août 1942

I. REMARQUES LIMINAIRES

"Le UJ 1404" était un navire allemand A / S. Elle est la première de son genre à être coulé dans cette guerre, à partir de laquelle les survivants ont été capturés.

Ce rapport traite pleinement ses fonctions et du matériel.

Grâce à ses initiales "UJ" (U-Jäger) signifie qu'elle était un chasseur sous-marin, elle n'a pas été spécialement construit comme tel. Elle a été profondément transformée chalutier mer, dont les fonctions en temps de guerre étaient presque exclusivement des patrouilles et l'escorte de convois côtiers.

Elle a été coulé à environ 0325 GMT au large de Dieppe, par les forces navales couvrant le débarquement allié il le 19 Août 1942. Il y avait 25 survivants, ne sont pas tous d'entre eux ont été disponibles pour interrogatoire.

"Le UJ 1404" et son convoi ont été les navires visés dans les rapports officiels sur le raid de Dieppe, comme ayant retardé l'atterrissage sur le flanc gauche.

II. complément "le UJ 1404"

"Le UJ 1404" réalisée en complément de quarante-quatre ans. Sur les vingt-cinq survivants, sept étaient mal et neuf blessés légers.

L'équipage du navire se composait d'un officier, trois sous-officiers en chef, quatre sous-officiers et le reste d'autres notations.

Outre le commandant, le trente et un étaient des marins, neuf personnel de la salle des machines et trois voyageurs W / T. Un des marins, un assistant d'approvisionnement, a été réalisée comme cuisinier.

Une grande partie de son équipage en temps de paix a été transféré au service de la marine, et est resté à bord quand elle a été reprise et transformée par la marine en 1939, mais ils ont été peu à peu élaborée ailleurs. Au moment de son naufrage, un seul homme de son équipage avant-guerre est resté. Il n'a pas survécu.

Le capitaine, Leutnant zur See (sous-lieutenant) Max Berner, un officier de réserve, a été tué dans l'action. L'équipage n'a pas l'air d'avoir une très haute opinion ni de ses capacités ou sa personnalité. Ils l'ont décrit comme exceptionnellement stupide en matière de services et inutilement impitoyable envers ses hommes. Une fois, quand l'un d'eux était malade en Norvège, il lui dit: «Dépêchez-vous et mourir, alors ils vont nous envoyer votre secours!" Il était, cependant, zélé pour sa gloire personnelle. Les survivants ont dit que c'était seulement son désir de gagner la Croix de Fer, 1re classe, qui a abouti à "le UJ 1404" étant attribué à des fonctions dans la Manche. Il a reçu cette décoration peu de temps avant sa mort.

L'un des deux membres survivants supérieurs de la compagnie du navire, Obsteuermann (Chief Petty Officer), Franz Schwenn, devait recevoir sa commission après son congé prochain. Il avait auparavant servi dans Raider 45. (Voir Section X.)

Seul un saupoudrage des survivants étaient des hommes expérimentés. One, par exemple, avait servi depuis 1935 dans la marine, tandis qu'un autre avait été un marin pêcheur pendant des années avant la guerre. La grande majorité, cependant, étaient très jeunes et inexpérimentés, pour la plupart âgés d'environ 21.

Les prisonniers, dans l'ensemble, étaient extrêmement ignorants de ce qui n'est pas immédiatement connectés avec leur propre bateau.

Moral et la sécurité conscience étaient sur le même niveau que affichées par d'autres récemment capturés forces côtières survivants. Tous deux étaient nettement plus faibles que dans les U-Boats.

Certains des survivants portaient les deux classes de la Croix de fer, et d'autres de la Croix-espagnol ("Spanienkreuz"), décerné pour services dans la guerre civile espagnole. "Le UJ 1404" n'a toutefois pas prendre part à cette guerre.

III. histoire des débuts de "le UJ 1404"

"Le UJ 1404" a été construit comme un chalutier en haute mer dans Wesermünde en 1936. Elle était en train de pêcher à partir de Wesermünde jusqu'en Juin 1939, quand elle a été réquisitionné par la marine et envoyé à Hambourg pour la conversion à un bateau A / S. Lors de la conversion, le pont a été soulevé de manière à permettre une vue sur le 88-mm. pistolet. Sur la mise en service, elle a été numéroté "UJ 1208" et fixé au 12 A / S flottille. Son capitaine, Kapitänleutnant (capitaine de corvette) Lang, a également été agent principal de la flottille, composée de bateaux numérotés "UJ 1201" à «UJ 1208."

Elle a quitté Hambourg le 27 Juillet 1939, à Cuxhaven, où elle est restée quelques jours avant de procéder à Heligoland et Wilhelmshaven, où elle a fait ses études.

(C46742) B * 2

6

Les souvenirs de ses déplacements entre le déclenchement de la guerre et le début de 1940, les survivants de trop floue pour justifier leur inclusion dans ce rapport. Ils ont dit, cependant, que, au début de 1940, elle était à Wilhelmshaven, en Avril allé à Aarhus, en procédant par la suite à la Norvège. Au début, en 1940, Leutnant zur See (sous-lieutenant) Bebermeyer réussit Kapitänleutnant Lang en commande.

À l'automne 1940, elle et d'autres «UJ-bateaux" remorqué le sous-marin britannique HMS "Seal" capturé en Frederikshavn (Danemark). Un survivant a déclaré que l'équipage du sous-marin ont été alignés sur le pont quand "UJ 1208" est arrivé, et le capitaine a ensuite été retiré par un aéronef avec des marques suédoises. Elle a ensuite remorqué "Seal", qui avait une gîte prononcée, de Frederikshavn à Kiel.

(*NID Remarque.* Il n'ya pas de confirmation qu'un aéronef avec des marques suédoises a été engagé dans l'opération ci-dessus.)

En Décembre 1940, «UJ 1208" était à Lorient et a passé l'hiver dans les eaux côtières françaises, en procédant au sud jusqu'à la frontière espagnole. Ports visités inclus Royan et Bordeaux. En Février 1941, Oberleutnant zur See (Lieutenant) Kranich, commandant maintenant "UJ 1407," remplacé Bebermeyer en tant que capitaine.

En Mars 1941, elle a procédé à Royan, où elle avait lancé plusieurs nouvelles notes, à Saint-Nazaire. A partir de là, selon un prisonnier, elle a escorté un cargo environ 100 miles dans

l'Atlantique. Il a refusé de dire quel type de navire Ce cargo a été, ou si elle aurait pu être un raider.

Quelque temps durant l'été 1941, le 14e A / S flottille a été formé. "UJ 1208" a été condamné à rejoindre, et son numéro a été changé pour "UJ 1404." La plupart des bateaux formant la nouvelle 14e Flottille dérivé de la 13e, qui a ensuite été dissoute.

En Juin 1941, elle a navigué de la France à Kiel, où elle a passé quelques heures, procéder par la suite à Aarhus, et plus tard à Frederikshavn. Elle a navigué de Frederikshavn le 22 Juin avec un convoi à Horten, de retour après quelques jours à Frederikshavn, qui était alors la base de la 14e Flottille.

La période entre Août et Décembre 1941, a été consacrée à l'escorte d'un certain nombre de petits convois, jamais plus de quatre navires, entre Copenhague, Aarhus Frederikshavn (près de la pointe de Skagen), Horten, Kristiansand S., Stavanger et Bergen. Pendant une partie de cette période, elle a été amarré à Frederikshavn (Copenhague). Un homme a dit qu'elle était à Wilhelmshaven en Septembre.

Le 6 Décembre 1941, tandis que le convoyage hors Stavanger, elle a abattu un avion, et sur le Décembre 26 ou le 27, tout en escortant les 6.000 tonnes "Magdalena Vinnen," off Sola, elle affirme avoir abattu deux des six Blenheim est . Le "Magdalena Vinnen" a été frappé dans sa salle des machines et a été remorqué dans le port. Les survivants ont dit qu'ils avaient entendu dire que les chasseurs allemands ensuite abattu les Blenheims restants. Certains de 88 mm "de le UJ 1404". L'équipage de fusil ont été décoré pour cet exploit.

En Novembre ou Décembre 1941, "le UJ 1404" attaqué un sous-marin dans le Skagerrak, mais sans succès évident. Un survivant a dit qu'il n'était même pas sûr de savoir si un sous-marin était présent.

Tandis qu'en Norvège la flottille comptait que six bateaux, y compris "UJ 1403," "le UJ 1404" et "UJ 1411." Au cours de la période dans les eaux norvégiennes de la flottille était sous les ordres de l'amiral commandant la côte ouest de la Norvège.

Au début de Janvier 1942, "le UJ 1404« gauche Stavanger pour la dernière fois. Avec "UJ 1411» elle a escorté deux ou trois camions-citernes de Kristiansand S. à Heligoland. Sa mission terminée, elle est entrée à son tour les Norder et Stülcken mètres à Hambourg pour le réaménagement, y compris l'intensification d'un nouveau mât, et la plupart de la compagnie de son navire a pris un congé.

Oberleutnant zur See Kranich puis abandonné son commandement pour rejoindre "UJ 1407," et a été remplacé par Leutnant zur See Berner.

Au début de Mars 1942, "le UJ 1404" quitte Hambourg pour Cuxhaven, où elle est allée sur la plage D / G et est resté une semaine avant de quitter avec "UJ 1411" pour escorter un petit convoi côtier à Rotterdam.

A Rotterdam tous les navires de ce convoi dispersé, sauf un, qui "le UJ 1404" et "UJ 1411" après un séjour de deux jours escortés à Boulogne, l'arrêt du jour au lendemain *en route* à Ostende et Dunkerque.

"Le UJ 1404" et "UJ 1411" sont restés un jour à Boulogne, avant de partir pour Saint-Malo via Le Havre et Cherbourg, à chacun desquels ils se sont arrêtés pendant une journée.

"Le UJ 1404" reposait sur Saint-Malo pendant environ une semaine, au cours de laquelle elle a escorté un seul navire à Jersey, y rester un jour.

Elle a ensuite navigué de Saint-Malo à Lorient, où elle est arrivée à la fin de Mars, et se trouvait dans le port de pêche de Keroman à. Autres bateaux "UJ" à Lorient puis étaient «UJ 1405," "UJ 1407," "UJ 1411" et "UJ 1413."

Pour les quatre ou cinq prochaines semaines "le UJ 1404" a fait des patrouilles de durée

d'environ une semaine entre Belle Ile et la Pointe de Penmarch, généralement accompagné par "UJ 1411" ou «UJ 1402." Même si elle a convoyé aucun navire au cours de cette période, ses fonctions comprenaient l'escorte des sous-marins dans et hors de Lorient. Certaines 12-15 U-Boats ont été escortés d'Avril à Juin 1942, parmi eux ceux commandés par Topp et Cremer. (*NID Remarque.* Il sont soupçonnés d'être "U 552" et "U 333" respectivement).

7

À une occasion, au large de St. Nazaire elle a attaqué sans succès ce survivants ont dit était un sous-marin britannique qui avait été mouillé. Elle fut soulagée par "UJ 1407" et un autre UJ-Boat au début de mai, quand elle se mit à cale sèche près de l'Arsenal de Brest. Après quatorze jours à quai à Brest, elle a navigué une fois de plus à Lorient, à partir de quel port elle a repris sa patrouille au large de Belle Ile.

Parfois, en mai 1942, selon un prisonnier ", le UJ 1404" escorté un raider au large de Lorient, quatre torpilleurs étant également présents.

(*NID Remarque.* Cela semble avoir été Raider "J.")

Une nuit en Juin, lors d'une patrouille, une bombe d'un avion britannique a traversé son entonnoir, tomber dans l'eau de l'autre côté.

Au cours de Juin, un prisonnier a déclaré, trois attaques infructueuses ont été effectuées sur les sous-marins britanniques entre Belle-Isle et Groix Ile.

(*NID Remarque.* Pas de sous-marins britanniques opéraient dans cette région à cette époque.)

Au début de Juillet 1942, elle a navigué sur le devoir de convoi de Lorient à Brest, où elle est entrée en cale sèche une fois de plus pour le nettoyage de la chaudière et un repeint. Cela a duré du 6 au 23rd Juillet. Ouvriers français ont été employés.

À la fin de Juillet, elle revint à Lorient pour une semaine. Tandis que là, les membres de la compagnie de son navire célébré ce qu'ils ont décrit comme une grande victoire allemande dans la Manche dans la nuit du 20e/21e Juillet, dans laquelle quatre Colombie-MGB de ont été détruits. L'équipage du «UJ 1402", qui avait pris part à cette opération, étaient alors à Lorient, et ils rejoint l'équipage "le UJ 1404 de" en se réjouissaient.

(*NID Remarque.* Vers 0100, le 21 Juillet, MGB 322, 328 et 601 a intercepté un navire ennemi fortement escorté au large du Cap Gris Nez. MGB 601 mis un de ces escortes sur le feu et 322 aussi succès revendiqués. MGB 328 ne sont pas revenus. D' 21st Juillet l'Allemand Nouvelles agence officielle a annoncé que les embarcations de lumière allemand coulé le bateau en tête d'un VTT flottille britannique dans la Manche et endommagé plusieurs autres par les obus. C'est sans doute cet engagement auquel survivants visés.)

À propos de 1er Août "UJ 1404." "UJ 1411" et trois patrouilleurs ("Vorpostenboote") convoyés deux 5/6, 000 tonnes cargos italiens de Lorient à Brest. Un des cargos a été dit à contenir du mercure et l'autre minerai de fer. Le convoi est resté une nuit à Brest et a procédé lendemain à Cherbourg.

Voici "le UJ 1404" et "UJ 1411" abandonné les Italiens et escorté d'un petit convoi de colliers à Alderney, Jersey et Guernesey, dans le même temps de prendre une partie de la garnison qui étaient malades, et de les ramener à Cherbourg, où ils faite le 10 Août. Alors que le passage à Guernesey via Alderney la nuit, elle a reçu un avertissement de la présence de vedettes lance-torpilles britanniques au large de Jersey. Elle n'a cependant pas les rencontrer. Toujours accompagné de "UJ 1411" "le UJ 1404" puis escorté le mercure portant italien à Le Havre, d'où ils sont retournés à Cherbourg pour escorter l'autre italien à Le Havre, puis à Boulogne, qui a été conclu le 17 Août.

IV. dernière patrouille et le naufrage du "UJ 1404"

A 20H00 GMT, le 18 Août, "le UJ 1404" et "UJ 1411" navigué à partir de Boulogne, escortant un convoi de huit petits navires, tous armés de 20 mm. armes à feu et certaines d'entre elles barges de remorquage. Deux bateaux de patrouille («Vorpostenboote») faisaient aussi partie de l'escorte, le UJ 1404" suivie à l'arrière du groupe, et les survivants croyait qu'un bateau de patrouille était stationné sur chaque faisceau. La vitesse du convoi était d'environ 6 noeuds.

En quittant Boulogne, les survivants n'étaient pas au courant de l'imminence d'une attaque britannique.

Rien de noter survenu jusqu'à ce que, vers 0245 GMT le 19 Août, "le UJ 1404" a reçu un signal W / T à partir de la rive, l'avertissant de la présence de vaisseaux ennemis avec une vitesse d'environ 30 noeuds, suite à son arrière. Une vingtaine de minutes plus tard, son équipement KDB a indiqué navires ennemis environ sept miles tableau arrière 5 ° vers le port, sur lequel le cours altération de convoi très légèrement et continua à 6 noeuds. Les survivants ont pensé que cela signifiait, il y avait MGBs dans le quartier. Ils n'avaient aucune idée qu'une force de destroyer britannique a été impliqué.

Environ un quart d'heure après, "le UJ 1404" avait fait son contact KDB, "UJ 1411" qui était en avance sur le convoi, a engagé une force britannique et «le UJ 1404" a emboîté le pas quelques instants plus tard. Les survivants ont dit qu'ils ont coulé deux ou trois MGBs avec leur mm 88. pistolet à une distance d'environ un mile, mais ils n'ont pas insisté sur ce point. Plusieurs séries de Starshell ont été tirés au cours de cette étape de l'action. Le capitaine a été tué peu de temps après l'engagement ouvert et le principal CPO lui succède. Peu de temps après, cependant, elle a été attaquée par cinq BTP, et a été frappé dans ses moteurs. Elle a poursuivi sa route jusqu'à ce que ses moteurs ont été frappés à nouveau, et elle a pris feu. Son boîtier de direction a également été endommagé et elle a commencé à faire le tour. A cette époque, la plupart de ses canons étaient hors de combat, son pont, gaillard et le bureau W / T avait été frappé à plusieurs reprises, et son équipage considéré comme elle en danger de se briser complètement.

Ceux de la compagnie de son navire qui étaient encore en vie à l'arrière réunis et ont essayé de réduire le baleinier, mais cela s'est avéré être pratiquement tiré loin. Il a donc donné jusqu'à la tentative et, après quelques hésitations, sauta dans l'eau, où ils ont crié à l'aide jusqu'à ramassé.

(C40742) B * 3

V. les détails de "le UJ 1404"

- | | |
|--------------------------|--|
| (1) Déplacement | 500 tonnes. |
| (2) Mesures | Longueur 70 mètres (229 pi)
La largeur maximum 6-7 mètres (19-23 pi).
Tirant d'eau maximum de 5 mètres (16 pi). |
| (3) Description générale | Converti chalutier en acier construit avec l'arc "Maier" et à l'arrière de la voiture de patrouille.
La présentation de "le UJ 1404" était à peu près comme suit, de l'avant vers l'arrière:
(a) le pont du mess 'Stokers, avec casier de chaîne ci-dessous. |

- (b) Magazine.
- (c) Les marins est le pont du mess.
- (d) Cabinet de KDB, S-engins et Echo-sondeur.
- (e) Chaufferie et bunkers.
- (f) la salle des machines.
- (g) MESS 'officiers mariniers.
- (4) Vitesse de pointe 13 noeuds (120-130 rpm).
- (5) Vitesse de croisière 12 noeuds.
- (6) Entonnoir One.
- (7) Mât One.
- (8) Réservoir de carburant 195 tonnes de charbon.
- (9) Endurance Pourrait rester en mer pendant trois semaines.
- (10) Moteurs Construit au Wesermünde, les moteurs étaient mono-vis type alternatif triple expansion de 750 HP
- (11) Equipement électrique À la fois un diesel générateur et un turbo-alternateur ont été installés dans la salle des machines. Pas de piles ont été réalisées.
- (12) Chaudière One.
- (13) Minesweeping vitesse Aucun.
- (14) Armement Un 88 mm. (3,46 po) de pistolet a été monté avant (équipe de cinq ou six) sur un double objectif de montage.
- Trois 20 mm. (0,78 po) de canons ont été réalisées, l'une sur l'arrière du 88 mm. pistolet, une au milieu et une à l'arrière. (Crew quatre chacun).
- Les survivants avaient une piètre opinion du 20 mm. armes à feu. Ils ont dit qu'ils étaient une arme à feu satisfaisante, mais leur manque de boucliers ont fait leurs équipages hautement vulnérables à riposter.
- Deux type C.30 MG de part et d'autre du pont. Les détenus ont déclaré que ces devaient prochainement être remplacée par type C.38. Depuis qu'il est devenu un "bateau de canal" "le UJ 1404" devait recevoir armement supplémentaire, mais ne l'avaient pas encore fait.
- Les carabines et pistolets ont également été réalisées.
- La 14e Flottille sera prochainement renforcée par de nouveaux bateaux en provenance d'Allemagne. Ceux-ci sont armés avec un 88 mm., Deux 37 mm. et quatre de 20 mm. pistolets et deux mitrailleuses
- (15) Munitions Le magazine était entre les chauffeurs »et les postes d'équipage de marins, vers l'avant. Munitions est hissé à la main. "Le UJ 1404" réalisée 200-300 tours de 88 mm., Une partie HE, partie AP et la partie A / A.
- Les survivants ont déclaré que, au moment de l'action, il a été mal arimée autour de 88 mm. pistolet et fait de nombreuses victimes. Elle a réalisé 10 tours de 88 mm. Starshell. Ceux-ci produit une lumière un

peu plus d'une minute.

Munitions pour le 20 mm. armes ont été fournies dans les magazines de 20 tours - deux A / A (Fla) et AP (Panzerspreng) étant réalisé et les deux traceur emploie.

- (16) Blindage Aucun.
- (17) Projecteur Porté sur le pont.
- (18) RDF Aucun.
- (19) Télémètre Un petit télémètre à main a été réalisée.
- (20) Échosondeur Equipé.

9

- (21) Communications Elle portait un DEBEG 40/70 watt émetteur et le récepteur W / T. Le bureau W / T était à côté de la cabine du commandant en dessous du pont. Le télégraphiste dit qu'il a toujours travaillé sur la longue vague côtière, à environ 6.000 kc / s. Elle portait une antenne.
(NID Remarque. On considère que l'émetteur devrait normalement être de 20 watts, mais 40/70 watts est possible. On sait que la fréquence Arctique utilisé est 5,175 kc / s et le canal de fréquence 5.750 kc / s).
- (22) L'indicatif d'appel Une note a dit qu'il pensait que son indicatif d'appel était "DE" Il n'ya pas de confirmation.
- (23) charges de profondeur 60 grenades sous-marines ont été réalisées, dont 20 étaient le type normal avec les réglages de profondeur de 25 à 90 mètres (82 à 296 pi). Les autres étaient de nouveaux types magnétiques et acoustiques sans réglage de la profondeur. Les survivants ont dit qu'ils avaient une fois jeté des grenades fixées à 35 mètres (115 pi) lorsque vous voyagez à pleine vitesse. L'explosion avait endommagé mais tous leur propre coque.
(NID Remarque. L'existence des types magnétiques et acoustiques des charges de profondeur n'a pas encore été établie.)
- (24) Lanceurs de grenades sous-marines Elle avait quatre lanceurs de charges de profondeur, un de chaque côté au milieu du navire et un sur chaque côté de l'arrière. Chaque lanceur est titulaire d'une charge prête amorcée. Deux accusations prêts-emploi sont rangés à côté, mais pas amorcé. La plage de chaque lanceur est 100-120 mètres (328 à 394 pi). Cette relativement longue portée est rendue nécessaire par la nature des nouvelles charges de profondeur. En outre, elle portait deux grenade goulottes arrière, tenant chacun cinq chefs d'accusation ("Ablaufgerüste")
(NID Remarque. Ce n'est pas confirmé que la gamme de lanceur relativement longue est rendue nécessaire par un mécanisme de mise à feu magnétique, mais peut éventuellement être dictée par l'utilisation d'un mécanisme acoustique opérée.)
- (26) engins de recherche Elle portait à la fois KDB et le S-train. (*Voir VIII (xi)*).
- (27) Démagnétisation "Le UJ 1404" a été déclaré pour être monté avec MES-Gerät

(démagnétisation vitesse). Cet engin fonctionne à 110 volts avec un courant maximum de 35 ampères. Cinq bobines encerclé la coque. Il a été dit que cet appareil ne bénéficie d'une protection contre les mines avec le nord ou le fonctionnement du pôle Sud, mais c'était inutile contre les mines équipés de polarité alternée.

(28) écran de fumée

Deux bidons d'écran de fumée ont été installés à l'arrière.

(29) Montres

L'équipage du navire a été organisée en deux montres. Ce n'était pas un problème, car elle rarement mis à la mer dans la journée.

VI. AUTRES UJ-BATEAUX

"UJ 1401"

"UJ 1401" reposait sur Lorient en Août 1942.

"UJ 1402"

"UJ 1402« accompagné »le UJ 1404" sur certains de ses patrouilles au large de Belle-Ile et la Pointe de Penmarch de Lorient en Avril 1942. En Juillet, elle a participé à une action contre MGBs britanniques dans la Manche, dans lequel, selon les survivants "UJ 1404,« quatre Colombie côtière forces artisanat ont été détruits. Un autre prisonnier a déclaré que «UJ 1402" avait été coulé par les Spitfires en Juillet et un certain nombre de son équipage tués.

(*NID Remarque*. On pense qu'il faisait allusion à la même occasion.)

Ce prisonnier a ajouté que «UJ 1402" était assisté et entièrement reconstruit. Dans la dernière semaine de Juillet survivants "UJ 1402" étaient à Lorient, où ils ont célébré leur «victoire» en compagnie de l'équipage du «UJ 1404."

"UJ 1403"

"UJ 1403" reposait sur Stavanger dans la seconde moitié de 1941, et sur Lorient en Août 1942.

"UJ 1405"

"UJ 1405" reposait sur Stavanger dans la seconde moitié de 1941, et sur Lorient en Août 1942. En Juillet, elle a accompagné "UJ 1406" de Wesermünde à Lorient.

(C46742) B * 4

"UJ 1406"

En mai 1942, «UJ 1406" était à Stettin qui subissent des réparations. Elle a ensuite via Swinemünde, Gdynia et d'autres ports de Lorient, où elle est arrivée le 30 Juillet. De Wesermünde en route et elle "UJ 1405" avait convoyé un cargo à Rotterdam. Elle était basée sur Lorient en Août 1942. Elle est commandée par le Leutnant zur See der Reserve (Sous-lieutenant (de réserve) Hankenkamp.

"UJ 1407"

Oberleutnant zur See (Lieutenant) Kranich a pris le commandement de «UJ 1407" en Janvier 1942. Il avait auparavant ordonné "UJ 1404." "UJ 1407" reposait sur Stavanger dans la seconde moitié de 1941. Elle a accompagné "le UJ 1404" sur certains de ses patrouilles au large de Belle-Ile et la Pointe de Panmarch en Avril 1942. Elle était basée sur Lorient en Août 1942.

"UJ 1408"

"UJ 1408« accompagné »UJ 1406," "UJ 1416" et un cargo de Wesermünde à Rotterdam en Juillet 1942. Elle a ensuite procédé à ces deux mêmes bateaux à Lorient où elle a été fondée en Août.

"UJ 1411"

Oberleutnant zur See (Lieutenant) Wurmbach commandes "UJ 1411." Elle était basée sur Stavanger dans la seconde moitié de 1941. Au début de Janvier 1942, et accompagné par «UJ 1404,« elle a escorté deux camions de Stavanger à Heligoland, après quoi elle a procédé à Copenhague. À la fin de Février 1942, elle était à Flushing, où elle a accompagné "le UJ 1404" et un petit convoi côtier à Rotterdam, Ostende, Dunkerque et Boulogne. Elle a ensuite procédé à "le UJ 1404" via Le Havre et Cherbourg à Saint-Malo, et est arrivé à Lorient, sa nouvelle base, à la fin de Mars. Elle a accompagné "UJ 1404," "UJ 1402" et UJ 1407 "sur certains des patrouilles au large de Belle-Ile et la Pointe de Penmarch en Avril et en Août effectué d'autres tâches de convoi avec" UJ 1404, «avec qui elle est restée dans la société de partir ensuite jusqu'à ce que "le UJ 1404" a été coulé. Wurmbach avait déjà siégé au 18e Flottille de bateaux de patrouille sur la base d'un port français, et plus tard avec le 12ème UJ Flottille en Norvège, avant de le transférer à sa flottille actuelle.

"UJ 1412"

"UJ 1412" reposait sur Lorient en Août 1942.

"UJ 1413"

"UJ 1413» est un navire converti de chasse à la baleine, commandés par un lieutenant. Ces navires baleiniers sont évalués à utiliser du carburant à l'huile.

"UJ 1415"

Les survivants ont dit que le capitaine du "UJ 1415» est nommé Sperrhase ou Sperrhausen.

"UJ 1416"

"UJ 1416« accompagné »UJ 1406," "UJ 1408" et un cargo de Wesermünde à Rotterdam en Juillet 1942. Elle était basée sur Lorient en Août 1942.

VII. BASES ET ÉTABLISSEMENTS DE FORMATION

A. France

(I) Granville

L'officier supérieur de la marine à Greanville est Korvettenkapitän (commandant Junior) Graf von Montgelas. Les officiers de marine sont au centre de la ville. Il ya une compagnie de cinquante hommes, dont le principal devoir était d'empêcher le pillage de charbon français à partir des décharges portuaires. Cette société est logé dans le bâtiment de l'école dirigée par le chef Sauter d'officier marinier. (Tous les renseignements en Octobre 1941.)

(Ii) Lorient et approches

Un prisonnier a dit qu'il avait vu un navire, à environ 40 mètres de longueur, à l'intérieur de la rampe à Lorient, destinés à être utilisés comme un navire de bloc. Il a dit qu'il avait vu un sous-marin japonais y en Juillet 1942. (Voir la section IX (i).)

Il ya des défenses net à l'entrée de Lorient comme suit:

(a) en un point entre la Citadelle de Port-Louis et la rive opposée.

(b) Entre Les Trois Pierres et la Basse de la Ouest.

La position des filets varie, cependant, de temps en temps.

Il ya des stations de signal situées en deçà de l'Ile de Groix à Le Palais à Belle-Ile et à Concatneau. Patrouiller UJ et autres bateaux de rester en contact avec l'un de ceux-ci en V /

S. Prisonnier a ajouté que les deux Belle Ile et de l'Ile de Groix ont été fortement protégés avec 28 cm. et / armes a a.

Pour les canaux balayés de Lorient en Juin 1942, voir la Section VIII (VIII)

(*NID Remarque*. L'existence de la défense net à (*un*) ci-dessus est confirmée.

11

(Ii) **Paris**

Il ya un dépôt de rédaction à Paris, dans le quartier Porte de la Villette sous Oberleutnant zur See Schwertner (L'information au Avril, 1941).

B. Allemagne

(I) **Emden**

En Avril 1942, il y avait quatre navires de défense sur le port de Emden en vertu Chief Petty Officer Kiersten. Une de leurs tâches consistait à transporter les magasins de Borkum.

(Ii) **Leer**

Korvettenkapitän Dahle est à la tête de la Division de la formation sur le terrain pour la formation des recrues à Leer. Il y avait quatre compagnies de 150 hommes chacune. Oberleutnant Brettborst commandait la troisième société. (L'information au début 1940.)

(Iii) **Stettin**

Le Vulkan Werft à Stettin est engagé dans la conversion des chalutiers dans UJ-Boats. (L'information au Janvier, 1942.)

(Iv) **Wesermünde**

Lieutenant (MA) (Lieutenant (Naval Artillery) Edel est à la tête de la 3e Compagnie de l'École de navigation du marin à Wesermünde (L'information au Juin, 1942.)

(V) **Wilhelmshaven**

Oberleutnant zur See Pohl est aux commandes de la station W / T Wilhelmshaven. Il est connu comme le "Funkstelle MNA Nord." (Informations à fin 1941).

C. Pays-Bas

(I) **Breda**

Kapitän zur See (Capitaine) von Stockhausen, père de l'officier U-Boat, était encore à la tête du Centre de formation sur le terrain à Breda en Mars, 1942. Lieutenant (MA) Krebs était alors à la tête de la 5e compagnie.

(Ii) **Haarlem**

Il est un domaine de formation L'entreprise «Recrues ici, commandée par Kapitänleutnant (capitaine de corvette) Schmidt. (L'information au Mars, 1941.)

(Iii) **Zwolle**

Il ya Champ établissement de formation d'un Recrues ici, composé de quatre compagnies. La 1ère compagnie est commandée par Leutnant zur See Sieverts. (L'information au Septembre, 1941.)

D. Pologne

Gdynia

Il ya un A / École S (U-Boat Abwehr Schule, en abrégé UAS) à Gdynia. Environ 100 hommes à la fois suivre le cours, qui se compose d'instruction théorique semaine et une formation pratique de cinq semaines avec la flottille de l'école. Les détenus ont déclaré que

six R bateaux et trois petits navires transformés néerlandais ("Horchboote") sont fixés en permanence à cette école.

Le cours est connu comme le "HSA" (Unterwasser Horcher).

VIII. REMARQUES GÉNÉRALES SUR UJ-BATEAUX

(I) Composition du UJ-flottilles

Les survivants ont déclaré que le nombre de bateaux dans un UJ-Flottille varier de temps à autre. Certains ont dit, il y avait généralement douze et vingt autres. Un homme était certain, il y avait vingt-trois ans dans le 14e Flottille, mais pas plus de treize ans ont été mentionnés comme faisant dans le cours de l'interrogatoire. Ceux-ci étaient «UJ 1401," "UJ 1402," "UJ 1403," "UJ 1404," "UJ 1405," "UJ 1406," "UJ 1407," "UJ 1408," "UJ 1411" "UJ 1412 »,« UJ 1413, "" UJ 1415 "et" UJ 1416. " Bateaux de la 14e Flottille sont peints en gris.

(Ii) Le personnel de la 14e Flottille

La 14e Flottille est commandée par Korvettenkapitän (commandant Junior) Wunderlich, qui a Korvettenkapitän Grossmann comme son second commandant, l'Oberleutnant zur See (Lieutenant) Bordeaux que son aide de camp, et Leutnant (Ing.) (Sous-lieutenant (e)) Wenzel que son ingénieur de la flottille. Les deux Wunderlich et Grossmann autrefois commandées UJ-bateaux eux-mêmes.

Korvettenkapitän Wunderlich est un héros pour ses hommes, qui le respecte pour avoir escorté le navire catapulte "Schwabenland" le canal de Kiel, pour lequel il a reçu le Ritterkreuz. Wunderlich était alors lui-même aux commandes d'un UJ-Boat, et prétend avoir coulé cinq attaquer

12

BTP et une grande cuve de nature non précisée. En d'autres occasions, alors qu'il commandait ce bateau, dont le nombre n'a pas été indiqué, Wunderlich prétend avoir coulé un sous-marin et avoir abattu quatre avions.

(NID Remarque. Dans la nuit du 6th/7th Août 1942, les VTT et MGBS effectué deux attaques sur un navire ennemi fortement escorté croit être le navire de catapulte "Schwabenland." Dans la première attaque d'un VTT a été coulé et un endommagé. La deuxième attaque a été menée par trois torpilleurs et trois MGBS Les MGBs restaient à la mer, tandis que les vedettes lance-torpilles sont efforcés d'attaquer côtière entre Calais et Gravelines, mais ceux-ci étaient pour la deuxième fois incapable d'entrer dans une position d'attaque en raison de la force de l'escorte de l'ennemi, qui était estimé à cinq dragueurs de mines de la Classe M (balayeuses de la flotte), au moins sept R bateaux et probablement plusieurs chalutiers. Toutes les MGB a engagé les navires d'escorte de l'ennemi et a marqué coups, mais pas de résultats définitifs ont été observées, mais à moins un silence de mort et l'autre a été pensé pour avoir été mis le feu. le 10 Août la radio allemande a diffusé une interview entre reporters de guerre sur une base navale sur la côte et les capitaines de UJ-Bateaux sous Wunderlich français. Cette émission a déclaré qu'il y avait eu une action avec MGBs britanniques et MTBS par mauvais temps et que trois bateaux britanniques ont été mis le feu et se retirèrent. L'un a été vu pour descendre, et de l'autre un drapeau a été capturé.)

(Iii) Localisation du 14 Flottille

La 14e UJ-Flottille a été basé sur Lorient depuis Mars 1942.

(Iv) La numérotation des UJ-Boats

Bateaux de UJ-flottilles portent des numéros à quatre chiffres. Les deux premiers représentent la flottille et les autres le nombre de bateaux de la flottille.

(V) Autres UJ-flottes

Les survivants ont donné aux endroits suivants UJ-Flottes:

11ème gauche Kristiansand S. à l'automne 1941.

12 en Norvège. Se compose de baleiniers.

17, port de la Baltique. Chalutiers hauturiers.

Bateaux de la 17e Flottille ont déclaré être peint en vert.

(Vi) total UJ-flottes

Les survivants étaient très mal informés au total des UJ-flottes dans l'existence.

(*NID Remarque.* Le nombre de UJ-flottes n'est pas pensé pour dépasser six).

(Vii) type de navire formant UJ-flottes

Bateaux UJ consistent soit des chalutiers hauturiers 500 tonnes, ou de bateaux de pêche à la baleine 350 tonnes.

(Viii) Escorts U-Boat à Lorient

Les détenus ont déclaré qu'il y avait quatre principaux canaux balayés utilisés par les sous-marins se rendant dans et hors de Lorient. Ceux-ci étaient dans la région:

(a) entre Belle Ile et l'Ile de Groix.

(b) À l'ouest de l'Ile de Groix.

(c) Entre l'Ile de Groix et les Iles de Glénan.

(d) à l'ouest des îles de Glénan.

Tous ces canaux se déroulent approximativement dans une direction sud-ouest.

Escortes vers l'extérieur. Deux UJ-bateaux attendent à l'entrée du col de l'Ouest (position 47 ° 41'N., 03 ° 24'O.), où ils ont rendez-vous avec le U-Boat sortant, généralement au crépuscule. Ils procèdent ensuite sur l'une des chaînes indiquées ci-dessus à 13 noeuds à un point jusqu'à 150 miles au large. Le U-Boat est à la surface tout au long. Ils cadre avec la société U-Boat lendemain matin et retour à Lorient.

Escorts retour. Le UJ-Boats détaillé du retour escorte sont triés au rendez-vous au crépuscule avec le U-Boat à un moment donné jusqu'à 150 miles au large. Ils ont ensuite mis le cap en compagnie de Lorient à 13 noeuds, la procédure U-Boat sur la surface. Ils prévoient faire Lorient à l'aube.

Escort Craft utilisé. Il est habituel pour deux UJ-Boats pour former l'escorte de sous-marins au large de Lorient. Quand il ya eu une activité de mouillage de l'ennemi, dragueurs de mines précèdent le U-Boat jusqu'en eau profonde est atteint.

(*NID Remarque.* Aucune embarcation entrer ou de sortir pendant les heures sombres Lorient, le port est fermé par une défense de la rampe. sous-marins ne sont pas censés être escorté pendant plus de la moitié de la distance mentionnée ci-dessus.)

(Ix) une patrouille de routine au large de Lorient

UJ-bateaux sur une patrouille / S au large de Lorient rester en contact soit avec la station de signal à Concarneau ou sur le côté de la terre de l'Ile de Groix. La communication est par V / S et ils sont souvent convoqué au poste Ile de Groix pour d'autres commandes.

(X) Méthodes A / S de UJ-Boats

UJ-bateaux sur une patrouille / S fonctionnent toujours par paires. Tant écouter sur KDB jusqu'à l'on établit un contact. Ensuite, on va passer à S-vitesse, tandis que l'autre continue à

écouter avec KDB C'est en utilisant S-train est toujours le bateau de tête. Lorsque le contact est suffisamment proche, ils demandent à la station de signal à Concarneau ou Ile de Groix s'il ya des U-Boats amis dans le voisinage. Si la réponse est négative, ils ferment alors à l'attaque. "Le UJ 1404" a fait trois attaques distinctes A / S tout en reposant sur Lorient en Juin, dans les environs de Belle Ile et de l'Ile de Groix. Dans chacun d'eux, DC jetés ont été mis à 40-50 mètres (131-164 pi). En aucun cas il n'a été fait évident.

Quatre accusations peuvent être tirés depuis les lanceurs en même temps et les deux chutes arrière peuvent également être utilisés si nécessaire.

Si le contact a été perdu il était habituel de procéder à une boîte de balayage. (Voir V (22) et (23).)

(Xi) Types d'écoute et de recherche Gears

(A) Écoute Gears

Deux prisonniers du R184, qui avaient fait un cours de six semaines à l'école A / S à Gdynia en 1941, a donné la description suivante de différents types d'écoute vitesse.

(a) *FHG ("Fliegendes Herchgerät")*. compose d'un ou de plusieurs hydrophones sur tout l'horizon abaissé sur le côté du navire pour détecter des bruits. L'ensemble de l'appareil est portable, étant actionné par une petite batterie de six ou douze volts. Prisonnier dit que cela est hors de jour, car aucun des paliers peuvent être obtenus et l'utilisation de s'éteindre.

(b) *LPN (Navigations Horchgerät)*. constitué d'un ou deux hydrophones de chaque arc utilisés pour capter des signaux sous-marins pour faciliter la navigation en entrant dans le port par temps de brouillard.

(c) *GES («Gruppenhorchgerät»)*. constitué d'au plus quatre-vingt dix hydrophones de chaque arc elliptique arrangé. Il ya un certain nombre de circuits utilisés en conjonction avec les condensateurs et les hydrophones sont activés automatiquement afin d'obtenir des paliers comme un volant est tourné autour d'un cadran marqué 0 à 360 ° .

(d) *KDB («Kristalldrehbasis»)* Le train KDB se compose de six récepteurs en ligne sous le navire, qui peut être tourné de 0 à 360. L'engin peut ramasser navires à une distance comprise entre 10-15 kms. (6.2 à 9.3 miles), en donnant leur appui au degré près. Il peut être utilisé jusqu'à une vitesse de 21 noeuds, mais sa portée serait limitée en raison de bruits d'hélice. La KDB est composée de base et cristal récepteur, amplificateur, filtre et un casque. Il fonctionne sur 220 volts et l'arbre peut être abaissé d'environ 50 cm. (19,6 ins.) Sous le navire.

(B) Rechercher Gears

(a) *USG ("U-boots Suchgerät")*. compose de six oscillateurs. Cet engin de recherche a une portée de 10.000 mètres (10,936 yards) et l'on dit être le plus sensible. Il dispose d'une molette de réglage dans trois contextes: 0-1500, 1,500-4,500 et 4,500-10,000 mètres. L'impulsion a trois vitesses en fonction du réglage de la molette. Au prisonnier de courte portée pense qu'il ya environ 300 transmissions par minute. L'impulsion peut être réglé soit grossière ou fine. Il s'agit de faciliter la lecture du cadran. Il existe un point vert qui se déplace vers le haut et vers le bas du cadran et dès que l'écho est obtenu à ce stade, se transforme en une ligne, ce qui donne la mesure exacte de la distance. Chaque fois que l'appareil transmet, le point ou une ligne, le cas échéant, peut être réglé pour revenir à 0, où une tique faible peut être entendu chaque fois que cela se produit. Les prisonniers ne peuvent se rappeler le nombre de kc / s de cet appareil fonctionne sur. Ils disent, cependant, qu'il est très sensible et une seule mine ou une bouée sera affiché sur la balance tout de même comme un U-Boat ou autre grand objet immergé. Il est entendu qu'un arc est balayé avec cet engin comme avec notre Asdic, chaque fois que cela est jugé nécessaire de mettre en veille. En frappant un objet, il vous donnera une gamme et un palier, fidèle à moins d'un degré, qui sera

affiché sur le "Kreis Skala" (échelle circulaire). On croit cependant que les Allemands préfèrent si possible de s'appuyer sur HE détectée par des hydrophones pour les roulements. Seulement USG et MSG sont équipés du "Kreis Skala."

(b) *MSG ("M-Boot Suchgerät")*. compose de quatre ou cinq oscillateurs, montés horizontalement et exploité par un puits vertical, être abaissé et tourné sous la quille du navire. La gamme de cet instrument est de 10.000 mètres (10,936 yards) et les paramètres sont les mêmes que pour l'USG Il est utilisé par les dragueurs de mines de la flotte. Il va ramasser des mines simples, mais n'est pas aussi sensible que l'USG

(c) *Mob. («Such-Gerät»)*. Mob est l'abréviation d'un mot qui est censé être "Mobilisierung Such-Gerät". Les deux prisonniers ont dit que cet engin de recherche a une portée de 4500 mètres (4921 yards) avec trois réglages de cadran: 0-1500, 1500-3000 et 3,000-4,500 mètres. Un homme a dit que ce dispositif se compose de cinq à six oscillateurs placés verticalement sur la tige de navires. L'utilisation spécifique de cet engin de recherche n'a pas été établie.

Tous les engins de recherche mentionnées ci-dessus sont faites par Telefunken.

(C) **KDB Recherche engrenage**

KDB est souvent monté en collaboration avec S-Gear, comme dans le cas des deux "le UJ 1404" et «R 184». Dans «R 184», il a été établi que le S-Gear avait une portée de 1 km (1.093 mètres). Le cadran a été marquée de 0-10 en hectomètres (100 mètres) de l'impulsion étant donnée la plus constante à environ 300 transmissions par minute. La forme de S-Gear est considéré comme le plus petit de sa catégorie, avec seulement trois oscillateurs, à l'horizontale au-dessus des hydrophones KDB, au-dessous de la quille du navire.

Les prisonniers disent que la KDB S-Gear est une A vitesse / S, et que même si elle n'a jamais été utilisée en «R 184», ils ont appris que même les mines simples pourraient être situés, ce qui était sans doute pourquoi il a été installé. (Voir CB 4051 (48) VII (xiii).)

IX. autres navires

(I) **Les sous-marins japonais**

Les détenus ont dit qu'ils avaient vu un sous-marin japonais de 2000 tonnes dans le port de Lorient en Juillet 1942. Elle battait pavillon japonais et sa coque a montré des signes de rouille. Il était arrivé par l'Océan Indien et Cape Town. Ils l'ont décrite comme suit:

Environ deux fois plus longtemps qu'un Allemand de 500 tonner.

Un double tourelle, la partie avant qui contenait un hublot en verre.

Quatre double-montage de 20 mm. (0,79 pouces), deux canons de chaque côté de la tourelle.

Un jeune de 15 cm. (5,9 pouces) et un canon avant de 10,5 cm. (4,3 pouces) à l'arrière du pistolet.

Complément de 60 ans.

Adoptée à un signaleur allemande.

Suspecté d'effectuer deux avions.

Un homme a dit qu'il avait vu quatre de ces bateaux japonais à Lorient.

(*NID Remarque*. Un sous-marin japonais a été attaqué par des avions, le 1er Août 1942, à la position approximative 44 ° 20'N., 19 ° 15'O.

Il est confirmé qu'un ou plusieurs sous-marins japonais sont parvenus à Lorient.

Une émission allemande du 27 Septembre 1942, comme suit:

«L'arrivée des sous-marins japonais dans l'Atlantique et bien sûr l'arrivée des sous-marins

allemands dans les eaux de l'Extrême-Orient constituait un cadre très spectaculaire et approprié pour la célébration de l'anniversaire de la signature du pacte des trois puissances de cette année »).

(I) **Deux-Man U-Boats**

Les survivants ont dit qu'ils avaient vu sept deux-man-marins dans le bassin de "A" à Le Havre en Août 1942. Un prisonnier a dit qu'ils ressemblaient à une baïonnette en forme, ayant un arrière plat. Ils avaient un kiosque, un périscope et deux tubes lance-torpilles. Pas de personnel de la marine avaient été rédigées pour eux. Ils avaient courbé plaques d'étrave d'environ un mètre de diamètre et d'environ 50 cm. longtemps. Aucune explication pour le montage de ces plaques à l'arc a été donné, mais les prisonniers avait entendu suggéré qu'ils devaient protéger les tubes lance-torpilles en saillie sur la coque. L'existence de ces bateaux a été mentionné par des sous-officiers de "U 93" et des officiers de l'récemment coulé "U 464". Un autre détenu a dit qu'il avait déjà vu les construire à Blohm & Voss, dont le drapeau cour (la croix de fer, croix gammée et Lauriers) ils se sont envolés.

(*NID Remarque.* Bien que les déclarations des prisonniers soutenir celles qui sont faites par les prisonniers de «R 184» (voir CB 4051 (48), l'article X (vii)), il n'y a pas de rapports provenant d'autres sources pour corroborer l'existence de ces bateaux.)

(Ii) **Hannomag E-Boats**

Un prisonnier a dit qu'il avait vu trois Hannomag E-Boats in Le Havre en Août 1942. Ils ont effectué deux tubes lance-torpilles avant.

(*NID Remarque.* Cela confirme les rapports d'interrogatoires précédents. (Voir CB 4051 (48), l'article X (x)). Aucun rapport n'a été reçu de ce type d'embarcation étant en service.)

X. **VOLEURS**

(I) **Raiders 45 et 36**

Un officier marinier de chef de la cuve A / S "le UJ 1404" était en mer pendant 18 mois dans 45 Raider (alias «Comet»), commandé par le contre-amiral Robert Eyssen.

Le voleur a quitté Kiel environ trois semaines avant l'effondrement de la France et a navigué au nord le long de la côte norvégienne, autour du Cap Nord à une position au nord de l'île Kolguev. Elle a passé environ trois semaines de croisière dans la mer de Barents au nord de Kolguev, en attendant que les conditions de glace plus favorables. Après cela, elle a traversé le Matochkin Shar, où deux pilotes russes ont été prises à bord; là, à travers la mer de Kara, en passant près de l'île White, plus tard, Scott Hasen îles et dans l'archipel Nordenskiöld à Chelyuskin. Elle a ensuite traversé la mer Nordenskiöld.

Jusqu'à ce point, elle avait été sans escorte. On se souvient du rapport d'Raider 33 (CB 4051 (29)), que les Russes ont nié avoir escorté les raiders allemands dans les eaux nordiques. Les détenus ont indiqué, toutefois, que Raider 45 a été accueilli par pas moins de quatre brise-glaces, soulageant l'autre, au cours de la seconde moitié de son passage par le nord. Aussi loin qu'il se souvienne, elle a rencontré le premier brise-glace russe ", Kaganovitsch», au sud de l'île Kotelnyl, par temps de brouillard, qui d / elle F'd pour le brise-glace "Joseph Staline". Elle a ensuite été escorté par l' : Krassine "à travers la glace très épaisse Elle a suivi environ 200 mètres à l'arrière du brise-glace et une fois a eu lieu dans la glace afin que le brise-glace a dû faire demi-tour pour la libérer Environ un. semaine avant le Raider devait terminer son passage au Cap Shelagski le "Krassine" a été relevé par un autre grand brise-glace, cependant, après avoir pris au cours des deux pilotes russes embarqués à l'Matochkin Shar. L'Raider, cependant, réussi à passer à travers en toute sécurité, après avoir pris environ six semaines pour son passage de Kolguev à Cape Shelagski.

Elle a procédé à travers le détroit de Béring, la nuit, à l'ouest de la ligne de date, environ à

mi-Août, 1940. A cette époque, sa zone d'opération devait être l'océan Pacifique. Du détroit de Béring elle a quitté les îles Aléoutiennes au port et a mis le cap à Pagan, qui elle a aperçu plus tard.

15

Au cours de ce passage, elle a perdu son avion la deuxième fois il jamais décollé. Il ressort des déclarations des prisonniers qu'il a probablement perdu dans une longue mer. Il ne serait pas amplifier ce, comme il a dit qu'il ne ferait que montrer les faiblesses de construction d'avions Arado fournis aux Raiders.

Le voleur a rencontré des mers très fortes dans le voisinage des îles Ladrones, et a décidé de quitter, mettre le cap sur les îles Chatham.

Le prisonnier a pensé que "Holmwood," "T-shirts" ex de 700 tonnes a été coulé le 25 Novembre 1940. Deux jours plus tard, elle a coulé le "Rangitane" de 16.500 tonnes, en collaboration avec Raider 36. Raider 45 prétendait lui avoir touché pas moins de cinquante fois. Raider 36 salves de tir impairs et son éclairage avec projecteurs. Un navire de ravitaillement "" Kulmerland ») a déclaré avoir été présent au moment où les survivants de la" Rangitane "ont été ramassés par les trois navires;., Il y avait 800 en tout.

Raider 45 a coulé plus tard "Triona», «Vinni" et "Kornáta" en conjonction avec Raider 36 ans, qui a coulé "Triaster» et «Triade», tous les navires appartenant à la Compagnie des phosphates de Colombie, par les obus et les torpilles près des îles de Nauru les 6, 7 et 8 Décembre 1940.

Il a été dit que sur son chemin vers le sud à partir de Nauru, elle a essayé son S-Boat, qui était de construction spéciale pour tenir dans la soute avant et a été adapté pour mouillage. Ce bateau pouvait transporter plus de huit mines à une vitesse de 45 noeuds. A cette époque, cependant, l'un de ses moteurs était en panne et qu'elle ne pouvait pas dépasser 25 noeuds. Elle n'avait pas de moteur d'approche silencieuse. Prisonnier croyait qu'il était initialement prévu de placer des mines au large de la Nouvelle-Zélande avec ce bateau.

Raider 45 a ensuite procédé à travers le canal Saint-George à Emirau, où elle a atterri prisonniers des navires coulés. La raison pour laquelle les prisonniers ont été débarquées au Emirau était que Raider 45 voulait une marge de temps pour se dégager avant survivants pourraient demander de l'aide. Elle leur a laissé un voilier afin qu'ils puissent atteindre une autre île équipé W / T, dans environ un jour et demi et appel à l'aide. Pendant ce temps, les deux aventuriers et les navires d'approvisionnement seraient quelque distance considérable. Un certain nombre de nouveaux pilotes Zélande, capturé à partir de l'un des navires, retourna en Allemagne en Raider 36, le navire qui est finalement arrivé en Gascogne sur la fin de Août 1941.

Raider 45 ayant séparément avec Raider 36 et le navire de ravitaillement, a procédé de nouveau à Nauru à déboursier les réservoirs de pétrole de la Société britannique des phosphates et des usines de phosphate. Le contre-amiral Eyssen apparemment pensé que la plupart des expéditions de ce groupe d'îles ont été destinées à la Nouvelle-Zélande et en Australie. Ceci, cependant, n'était pas le cas, le Japon prend la sortie principale. Suite à l'action de Raider 45, le Japon a une représentation diplomatique à Berlin et Eyssen a été sévèrement réprimandé. La presse allemande, mais a été chargé de publier cela comme une autre grande victoire.

De Nauru, Raider 45 procéda du Sud à Cape Adaire, où elle est restée près, depuis un certain temps à la recherche de whalecatchers, mais en vain. Elle a navigué ensuite le tour du cercle polaire, à ce prisonnier décrit comme la position approximative atteinte par "Discovery" en 1930. Elle a mis le cap pour les îles Heard, altérant plus tard vers l'île de Kerguelen. Sur son

chemin, où Raider 45 plus tard embarqués munitions, de fournitures et de messagerie "Alstertor."

Il était initialement prévu (voir CB 4051 (29), à la page 46). qu'un mécanicien de 33 Raider devrait réparer le E-Boat. Eyssen n'a pas, cependant, prendre en compte ces preuves et eu le bateau démantelé.

Raider 45 était le premier à laisser Kerguelen, la voile de grand cercle à la Stuart Iles, les laissant à bâbord. Ce fut au cours de Juin, 1941. Voile à nouveau en grand cercle, elle a aperçu les îles de Pitcairn, elle a ensuite changé de cap vers les îles Galapagos, qui voisinage, elle atteint par très mauvais temps.

Prisonnier a déclaré que le 15 Août 1941, "Australind" de 5,020 tonnes a été coulé par des tirs. Selon le prisonnier de ce navire est tenu de Panama en Australie. Le voleur de sa rencontre du jour, a tiré un coup de semonce et "Australind" a tenté de s'échapper. Le voleur a alors tiré une salve qui a frappé son pont et a arrêté ses moteurs. Burst "Australind" en flammes et les survivants ont été pris en compte. Prisonnier pensé qu'il n'y avait pas de victimes.

Deux jours plus tard, le 17 Août, le voleur capturé le "Kota Nopan" de 7,322 tonnes, dont la pensée était tenu prisonnier de Nouvelle-Zélande Panama. Elle était entièrement chargé et armé d'un pistolet poupe. Prisonnier déclaré que, selon les déclarations faites par le capitaine de ce navire, le Raider a été aperçu par son premier officier pendant le quart avant-midi, alors que le navire était en prière. Le premier officier étant incertain s'il devait interrompre le service et le rapport qu'il avait aperçu un navire non identifié, a permis au voleur de fermer et de licencier un coup de semonce. "Kota Nopan" a commencé à signaler, après quoi le voleur a ouvert le feu, tirant délibérément au plus près du navire a été possible sans lui nuire. "Kota Nopan" arrêté, remis, et a été arraisonné par l'équipage de prise du Raider, composé d'une vingtaine d'hommes. Apparemment, ils ont été beaucoup amusés à les instructions pour tirer sur la culasse du 4-in. pistolet. Bien que «Kota Nopan" tiré deux coups au Raider, qui est tombé court, le capitaine a nié qu'il avait ouvert le feu, son officier d'artillerie a admis plus tard qu'ils avaient. L'équipage néerlandais ont été laissés à bord, mais tous les officiers ont été repris à la Raider.

Le 19 Août, 45 Raider a rencontré le "Devon". Elle a tiré un coup de semonce, après quoi le capitaine a répondu par un code international: «. Avoir cessé Attente vos ordres." Mais l'opérateur W / T continuait à transmettre, et le voleur a été contraint d'ouvrir le feu. Apparemment, une écharde d'un tir chanceux tué l'opérateur W / T, qui était la seule victime. Ce navire avait ensuite être coulé par torpille.

A ce moment, le prisonnier a déclaré, l'ennemi était pleinement conscient qu'une Raider opérait dans ce domaine. Il croyait que, parmi d'autres forces qui s'approchait, ils ont pu établir par W / T, il y avait un croiseur anti-aérien français. Par conséquent, elle se retourna sur son cours avec son lot de Galapagos en direction des îles Pitcairn. Son prix, cependant, avait juste assez de carburant pour Panama.

Quelques jours plus tard, le voleur avait rendez-vous à mi-chemin entre Pitcairn et Galapagos avec l'un des whalecatchers fonctionnant avec Raider 36. Cette whalecatcher livré un certain nombre de mines magnétiques à partir de 45 Raider et, plus tard, croit-on, extrait trois ports néo-zélandais. Avoir s'est séparé de ce navire, elle a rencontré un navire de ravitaillement un jour plus tard, à partir de laquelle "Kota Nopan" alimenté par très mauvais temps, qui s'est avéré être une opération difficile. Prisonnier ne pouvait se rappeler qui navire de ravitaillement c'était, mais l'a décrite comme étant entre 6-7,000 tonnes, avec entonnoir et le

pont au milieu du navire. Selon lui, elle était venue tout droit d'Allemagne via l'Atlantique Sud, mais le voleur est resté à une distance tandis que "Kota Nopan" a été alimentée et ni reçu aucun courrier ni de son donna tout pour elle.

Un soir, au crépuscule, environ une semaine avant le rendez-vous avec le navire de ravitaillement, un grand steamer marchandises et de voyageurs a été aperçu, probablement lié à Panama en Australie, mais elle était trop loin pour le voleur à ses proches.

Ayant entrepris avec le navire de ravitaillement, Raider et «Kota Nopan" cuit à la vapeur sur un cap au sud-est, puis le Cap Horn, où «Kota Nopan" a quitté le Raider, continuant sur son passage vers la maison quittés. Raider 45 attendu environ quatorze jours, juste au sud du cap Horn, afin de regarder expédition et d'avertir "Kota Nopan" si l'ennemi est repéré. Après cette période, elle a reçu des instructions pour commencer à la maison de son passage à travers l'Atlantique Sud. On a pensé que ce serait plus sûr pour un navire à la fois pour forcer le blocus. Elle avait reçu des instructions strictes pour attaquer tout navire, ou de trahir sa position.

Elle a aperçu de nombreux grands navires sombres la nuit, et une fois, deux navires américains durant le jour, juste au sud de l'équateur. Environ une semaine plus tard Raider 45 vise à répondre à une 750 tonnes U-Boat un jour dans l'Atlantique Sud, mais, bien que le Raider navigué au rendez-vous jusqu'au coucher du soleil, le U-Boat ne s'est pas présenté. Prisonnier ne pouvait se rappeler le numéro de l'U-Boat ou le nom de son commandant.

Lorsque "Odenwald" a été capturé par les Américains, Raider 45 était exactement 80 miles au sud d'elle. Eyssen dit le "Odenwald" sauvé Raider 45 d'une destruction certaine aux mains des forces supérieures.

Le prisonnier ferait aucune déclaration quant à la façon dont le voleur a traversé l'Atlantique Sud sans être intercepté. Il a déclaré qu'il y avait une voie reconnue et de divulguer ces opérations futures seraient seulement en péril.

Elle a été accueillie au sud de l'Espagne par deux avions de Kondor, qui l'a escorté jusqu'à l'embouchure de la Gironde, où elle est restée pendant une nuit. Plus tard, elle a procédé à travers la Manche à Hambourg, où elle est arrivée dans la soirée du 30 Novembre 1941. De la Gironde, elle a été escorté par trois torpilleurs et un certain nombre de R et M Bateaux. Elle avait un passage calme à Cap Gris Nez, jusqu'à ce qu'elle a été attaquée à 0330 soit sur le 27 ou le 28 Novembre, par six ou sept torpilleurs. Le voleur a tiré obus éclairants et les torpilleurs d'escorte l'a attaquée. L'un d'eux subi un coup dans sa salle des machines qui a percé le tuyau de vapeur principale et elle a dû mettre en Calais. Prisonnier pensait que deux ou trois torpilleurs britanniques ont été sérieusement endommagés. Les attaques se sont poursuivies de façon intermittente par temps brumeux, jusqu'à ce que le Raider et son escorte ont atteint Dunkerque tard dans la matinée. Elle attendit que la nuit tombait avant le départ.

Le 29 Novembre un avion de Coastal Command approché le Raider au large de la côte néerlandaise et a attaqué avec trois bombes. On est tombé sur le côté bâbord près du navire, un au milieu sur l'arrière de l'entonnnoir, qui n'a pas explosé, la bombe qui rebondit par-dessus bord et en laissant la nageoire caudale sur le pont comme un souvenir. Le troisième est tombé à quelque distance à tribord. Le capitaine du Raider admirait beaucoup la façon dont cette crise a été pressé à la maison et, bien qu'il ait vu l'avion approcher, ne pouvait pas mettre ses canons à supporter. Prisonnier a été surpris de voir la photo prise par cet avion, et a déclaré que c'était la seule occasion où une photographie de son aurait pu être prise.

Le prisonnier a déclaré que Raider 45 initialement réalisé quarante mines magnétiques, dont vingt ont été transférés à un navire baleinier dans le voisinage des îles Galapagos, comme déjà indiqué, les autres ont été ramenés par le voleur à l'Allemagne. experts miniers ont montré un grand intérêt dans ces mines, qui avait été en mer pendant 18 mois, et ont

apparemment résisté à toutes les conditions climatiques.

Pendant une grande partie de sa Raider de croisière 45 fonctionnant en conjonction avec Raider 36, commandée par Fregattenkapitän Kurt Weyher. Avant que les deux voleurs ont quitté l'Allemagne, il a été convenu que le tonnage coulé devrait être réparti à parts égales entre eux, mais Eyssen et Weyher plus tard, je suis retourné sur leurs paroles, et l'argument avait finalement être réglés par le Seekriegsleitung, Berlin, qui attribue Eyssen avec 65.000 tonnes et 85.000 tonnes avec Weyher, parce qu'il avait été en mer plus longtemps.

Le prisonnier a souligné que les charts britanniques ont été très utiles à la Raider lors de la navigation dans l'Antarctique, où raiders ont été invités à prendre autant de sondages que possible et de corriger toutes les cartes faisant des observations complètes, qui allait plus tard mener à la publication d'une nouvelle ceux qui, lorsque le navire est revenu à la maison. Il a également ajouté qu'ils étaient particulièrement bien informés sur les défenses de la Nouvelle-Zélande, la routine W / T, le trafic côtier et la reconnaissance de l'air à partir de documents saisis prises de «Holmwood" et "Rangitane."

Raider 45 a été déclaré d'être armé avec six 15 cm. (5,9 po) des armes à feu, un 7,5 cm. (2,95 po) vers l'avant et de 3,7 cm (1,45 po) à l'arrière. Elle transportait huit 20 mm (.78 po) canons, un de chaque côté du pont, deux immédiatement au-dessous de ses deux mâts et deux de chaque côté de la plate-forme supérieure. Elle portait quarante mines magnétiques et était équipé de six tubes lance-torpilles - un tube sous-marin et un montage double ordinaires de chaque côté du navire. engins de recherche a été équipé et plusieurs grenades sous-marines ont été réalisées. Elle a d'abord effectué un avion 196 Arado, mais pas de catapulte. Dans son avant maintenez était un S-Boat, spécialement construite par Luerssen, Vegesack. Il s'agissait d'un bateau à double vis, les principaux moteurs de Mercedes qui n'étaient pas comme d'habitude à S-Boats. Le détenu a déclaré que ce bateau n'avait pas de tubes lance-torpilles de proue

17

mais ne serait pas s'engager dans une description exacte. De ses déclarations, il est pensé qu'elle avait un seul arrière du tube sous l'eau, pour la pose de mines TM. Il a dit que tous les nouveaux raiders seraient équipés d'un bateau de ce type et il ne pouvait donc pas divulguer ses secrets. Il a ajouté que si elle avait été utilisée pour une opération de mouillage de mines, comme cela a été prévu, tout officier aurait été détaillée pour prendre le commandement.

Raider 45 initialement réalisé treize officiers:

Commandant	Konteradmiral Robert Eyssen.
1st Lieutenant	Korvettenkapitän Huschenbeth.
2nd Lieutenant	Kapitänleutnant Baber.
Officier d'artillerie	Oberleutnant zur See Werner Schulz.
Officier W / T	Oberleutnant zur See Wilhelm Doberstein.
Officier de navigation	Oberleutnant zur Voir Willibald Eggert.
Caissier	Kapitänleutnant Pausch.
	Oberleutnant zur See Zumpfe.
	Leutnant zur See Dobbert (qui a pris plus tard sur "Kota Nopan").

En outre, il y avait deux officiers du génie et de deux chirurgiens. Pas de météorologie, de la propagande ou officier du renseignement a été menée comme il est habituel dans les raiders.

Il est intéressant de noter que Oberleutnant zur See Willibald Eggert, l'officier de navigation, a récemment été tué lorsque le mouilleur de mines "Ulm" a été coulé. Raider 45 portait un "B"-Dienst (Service "Y") qui se composait d'une vingtaine de W / T notes sous Oberleutnant zur See Wilhelm Doberstein, pour écouter dans la circulation W / T ennemi. On estime qu'environ six longueurs d'onde peuvent être écoutés à la fois si nécessaire.

Comme d'habitude, Raider 45 a été équipé avec toutes les fournitures et l'équipement nécessaires pour faire face à toutes les situations possibles.

Raider 45 a récemment été modifié. Alors qu'elle fait déjà 15 cm. (5,9 po) et 3,7 cm. (1,45 po) de canons à l'arrière, elle dispose maintenant de deux de 8,8 cm. (S.46 po) fusils, avec une portée de 20 km. (21 873 mètres).

(*NID Remarque.* Cette gamme est considérée comme probable.)

Cette Raider a été mise entendu de par prisonnier à Gdynia en Juillet 1942. Elle avait alors dû quitter prochainement vis de la Manche. Prisonnier a déclaré que tout l'équipage, à l'exception de quelques hommes, avait été changé. Elle a maintenant un nouveau capitaine, le seul officier restant étant le premier lieutenant, Korvettenkapitän Huschenbeth.

Le prisonnier a pensé que les trois voleurs opéraient en Août, dont l'un a quitté l'Allemagne en Juin 1942, ceux-ci ont probablement été équipé du nouveau 8.8 cm. armes, mais n'ont pas l'amélioration de la salle des machines. Il pensait que ce sont toujours les raiders reconditionnés bien connus.

Il a ajouté que tous les cambrioleurs seraient désormais quitter l'Allemagne par l'intermédiaire du canal et non nord-sujet, car il est considéré comme plus rapide et plus sûr.

Il a confirmé qu'un voleur inconnu, qui a quitté l'Allemagne juste après Raider 33, a été torpillé en mer du Nord. (*Voir* CB 4051 (29), à la page 47.)

Un prisonnier a allégué que, en Juin 1942, "le UJ 1404" escorté un voleur, un des trois déclarent aujourd'hui d'être dehors, à travers le golfe de Gascogne lors de son voyage vers l'extérieur, en plus il y avait trois torpilleurs présents.

(Ii) **amortissement de 16 Raider**

Le 22 Novembre 1941, Raider 16 avait rendez-vous dans l'Atlantique Sud avec un U-Boat qui venait relié ses tuyaux de ravitaillement quand un avion de HMS "Devonshire" a été aperçu. Le U-Boat à la fois rabattre. Le voleur a essayé de prétendre qu'elle était neutre, comme elle l'était à l'époque sous pavillon norvégien. Le U-Boat a été commandée par Kapitänleutnant (capitaine de corvette) Bauer, connu pour commander «U 126».

"Devonshire" ouvert le feu sur le raider retraite à une gamme de 16.500 mètres (18,045 yards). Prisonnier a déclaré que les salves étaient extrêmement précis, compte tenu de la gamme, et que sept hommes ont été tués. Raider 16 a été incapable de riposter, et Kapitän zur See (Capitaine) Rogge a donné des ordres pour que le navire soit sabordé et abandonnés. "Devonshire" a quitté la scène de l'action, sachant qu'un U-Boat était toujours dans les parages.

(*NID Remarque.* Au 0938 le 22 Novembre 1941, la reconnaissance de l'aube du HMS "Devonshire" aperçu un navire marchand arrêtée en position 004 ° 13'S, 018 ° 43'O. (environ 700 miles à l'est-nord-est de Pernambuco). Cette navire n'a pas répondu de manière satisfaisante aux signaux "de Devonshire" et à 0958 a envoyé un message de détresse du navire néerlandais «Polyphème». Au 1054 "Devonshire" a ouvert le feu sur ce bateau qui cherchait à s'échapper derrière un écran de fumée la plus efficace. Elle a fait pas répondu à l'incendie "de Devonshire" et au 1105, son magazine a explosé et a coulé.)

"U 126" plus tard refait surface et a pris embarcations de sauvetage du raider en remorque, et que de nombreux survivants qu'elle le pouvait à bord. Elle a ensuite signalé la

Oberkommando der Kriegsmarine, qui a répondu en lui disant d'orienter vers Pernambuco. Après le voile d'une journée avec les bateaux en remorque, elle a rencontré le navire de ravitaillement de 3000 tonnes "Python". Les détenus savaient dès qu'ils montent à bord du "Python" qu'un croiseur britannique en route pour intercepter puis avait été torpillé et coulé par Kapitänleutnant Mohr, commandant "U 124".

(*NID Remarque*. Prisonnier dans ce cas probablement référence à HMS "Dunedin.")

Deux ou trois jours plus tard, le navire de ravitaillement rencontré deux autres bateaux-U, bien au sud de Cape Town où elle alimentée en carburant et de torpilles.

18

Dès que l'opération est terminée, un autre croiseur britannique, soupçonné d'avoir été de la même classe, a été aperçu, après quoi les U-Boats ont plongé et le croiseur ouvert le feu sur «Python», qui a été sabordé.

(*NID Remarque*. "Python" a été engagé par le HMS "Dorsetshire" le 1er Décembre 1941.)

Une fois de plus la compagnie du navire du raider, ainsi que ceux du navire d'approvisionnement, a dû prendre les bateaux.

Un des sous-marins tiré une seule torpille au croiseur, qui a raté.

L'autre U-Boat, qui était beaucoup plus proche, mais n'avait pas eu le temps de recharger ses tubes, a été incapable de tirer.

Le croiseur a quitté la scène, et les canots de sauvetage ont été pris en remorque par le U-Boats. Après le voile de quelques jours deux autres sous-marins ont été remplies, ce qui prirent chacun 100 raider et prisonniers de navires de ravitaillement à bord. Seuls 50 hommes pouvaient être logés à l'intérieur de chaque sous-marin, et ainsi 50 a dû dormir dans des canots pneumatiques sur le pont supérieur. Chaque fois qu'il y avait une alarme le U-Boats serait plonger, laissant les survivants à la surface dans leurs canots pneumatiques.

Quatre sous-marins italiens ont été envoyés à partir de Bordeaux et, à l'arrivée, chacun a pris plus de 60 hommes. Les Italiens ont pris leurs survivants à Bordeaux et les Allemands sont revenus à Saint-Nazaire, les deux parties atteignent un port en Décembre 1941. Tous les sous-marins et sous-marins impliqués avaient l'ordre de ne faire aucune attaque tandis chemin du retour.

Les prisonniers sont revenus en "U 68" sous le commandement du Kapitänleutnant (capitaine de corvette) Mertens. Les autres bateaux-U qui ont participé étaient "U 129", commandée par le Lieutenant (Lieutenant) Niko Clausen, et "UA", sous le commandement du Korvettenkapitän (commandant Junior) Eckermann.

Prisonnier a déclaré qu'il très respecté "Devonshire" pour ne pas ouvrir le feu sur les survivants. A cet égard, il a dit que Kapitan zur See Rogge avait souvent dit à ses hommes que la marine britannique et la marine marchande étaient les plus courtois dans le monde.

Lorsque les équipages étaient de retour en Allemagne, ils ont été envoyés à Berlin, où l'amiral Raeder a donné une grande fête, et a été décrit à cette occasion comme ayant été le plus "kammeradschaftlich." Personne n'avait prévu l'amiral habituellement impassible à se comporter d'une telle manière amicale.

En tout Raider 16 a coulé 22 navires, totalisant 145.000 tonnes.

(*NID Remarque* . On estime que 16 Raider a coulé 20 navires, totalisant 138 362 GRT)

Prisonnier a ajouté que les sous-marins qui sont venus à leur secours étaient engagés dans une mission spéciale, qu'ils n'ont pas effectué, après avoir reçu l'ordre de revenir avec les survivants.

Prisonnier ajouté que Raider 16 avait, dans le courant de Novembre 1940, à bord d'un navire britannique dans l'océan Indien, le capitaine qui a été mortellement blessé. L'arraisonnement fouillé ses poches, de trouver les clés de chambre forte du navire, qui a été trouvé pour contenir les plans les plus secrets de Singapour, ses champs de mines de protection et toutes les défenses côtières. Ceux-ci ont ensuite été envoyés au Japon par un pétrolier norvégien capturé.

(*NID Remarque*. Cela fait référence au navire britannique "Automendon," capturé dans l'océan Indien le 11 Novembre 1940, et le pétrolier "Ole Jacob.")

L'officier de navigation du raider, Kapitänleutnant Kramens, a pris "Ole Jacob" au Japon, arrivant à Kobe le 4 Décembre 1940. Il Kamens restés pendant un certain temps, avant de revenir à l'Allemagne via la Russie. Il a ensuite laissé dans un U-Boat, qui a transféré à un navire de ravitaillement, et il est finalement revenu à Raider 16. Comme on le sait déjà, "Ole Jacob» retourna en Allemagne en charge d'une équipe de marchand avec une cargaison de pétrole. (*Voir* CB 4051 (29), pages 34 et 35.)

Un incident amusant a été cité par prisonnier, lorsque Raider 16 repéré deux sous-marins français sur le chemin de l'Indo-Chine, juste après l'armistice. Rogge était extrêmement inquiets pour leur présence et pense que le français serait probablement utiliser ce moment opportun pour torpiller eux et rien de plus à ce sujet dire. Il a à la fois changé de cap et a fumé loin à grande vitesse.

(Ii) **Raider 41**

Prisonniers de Raiders 45 et 16 ont confirmé que Raider 41 est adopté mines magnétiques au sol ("Schildkrötenminen»), qui ont été portées dans le golfe du Bengale au cours de la période où Raiders 45 et 36 se trouvaient en mer. (*Voir* CB 4051 (29), page 46).

(Iv) **Autres Raiders**

Prisonniers U-Boat ont entendu dire que Kapitan zur See Rogge est maintenant en mer aux commandes d'un nouveau Raider.

Mention a également été faite des Raiders 23 et 69, dont aucun détail n'est connu.

ANNEXE I

L'équipage de la E-Boat "le UJ 1404"

(I) les survivants

<i>Nom.</i>	<i>Rank.</i>	<i>Equivalent anglais.</i>	<i>Né.</i>
Schwenn, Franz Friedrich Hugo	Obersteuermann	Chef QM, 1re classe	12.1.20.
Kelle, Walter	Oberbootsmannsmaat	Le compagnon du maître d'équipage de 1re classe	1.1.16.
von Allwörden, Walter	Bootsmannsmaat	Maître d'équipage Mate, 2e classe	1.7.14.
Preussner, Fritz Août Eduard	Maschinenmaat	Mécanicien de 2e classe	9.9.17.
Helgert, Anton	Matrosenhauptgefr.	Matelot	13.07.15.
Zander, Werner	Matrosenobergefr.	Matelot	20.11.13.

Engeler, Fritz Heinrich	Maschinenobergefr.	Stoker, 1re classe	9.12.13.
Winter, Erich Richard	Maschinenobergefr.	Stoker, 1re classe	19.3.21.
Patsch, Robert	Matrosengefreiter	Ord. Seaman, 1re classe	2.8.24.
Barmeister, Kurt Walter Eugen	Matrosengefreiter	Ord. Seaman, 1re classe	26.4.22.
Schmidt, Ernst	Matrosengefreiter	Ord. Seaman, 1re classe	26.05.23.
Schreyer, Willibald	Matrosengefreiter	Ord. Seaman, 1re classe	19.10.21.
Kolb, Edmund	Matrosengefreiter	Ord. Seaman, 1re classe	27.09.21.
Frischtok, Mojmir	Matrosengefreiter	Ord. Seaman, 1re classe	12.11.22.
Gommans, Karl-Heinz	Maschinengefreiter	Stoker, 2e classe	20.02.22.
Godon, Paul Alois	Maschinengefreiter	Stoker, 2e classe	21.08.23.
Eicher, Günter Emil Otto	Maschinengefreiter	Stoker, 2e classe	6.2.24.
Germer, Erich	Maschinengefreiter	Stoker, 2e classe	26.09.22.
Rieche, Gerd-Heinz	Maschinengefreiter	Stoker, 2e classe	3.9.21.
Queisser, Karl	Steuermannsgefreiter	Ord. Seaman, 1re classe (personnel navigant)	19.11.22.
Krebs, Günter	Funkgefreiter	Ord. Télégraphiste de 1re classe	1.1.23.
Mertens, Erwin	Matrose	Ord. Seaman, 2e classe	23.07.23.
Lerchbaumer, Julius	Matrose	Ord. Seaman, 2e classe	11.03.22.
Pigorsch, Ernst	Matrose	Ord. Seaman, 2e classe	3.1.23.
Klimmek, Hermann Gottlieb Adam.	Matrose	Ord. Seaman, 2e classe	23.10.24.

Officiers	Nul
Officiers mariniers	4
Hommes	<u>21</u>
Nombre Crew	<u>25</u>

(Ii) **Casualties**

Berner, Max	Leutnant zur See	Sous-lieutenant (CO)
Wenzl, Balthasar	Obersteuermann	Chef QM, 1re classe
Rehder, Claus	Bootsmannsmaat	Maître d'équipage Mate, 2e classe
Dahms	Maschinenmaat	Mécanicien de 2e classe
Hucklenbroich, Heinrich	Hauptgefreiter	Note leader
Zirden, Walter	Signalobergefreiter	Signalman
Wunsch, Hans	Matrosenobergefreiter	Matelot
Kammerer, Max	Matrosenobergefreiter	Matelot
Kaufmann	Matrosengefreiter	Matelot de 1re classe
Hlava, Gustav	Matrosengefreiter	Matelot de 1re classe
Karnanke	Matrosengefreiter	Matelot de 1re classe
Hollwe, Franz	Matrosengefreiter	Matelot de 1re classe
Rossber, Hans	Signalgefreiter	Signalman ordinaire de 1re

Zorawski	Funkgefreiter	classe Ord. Télégraphiste de 1re classe
Dadoc	Funkgefreiter	Ord. Télégraphiste de 1re classe
Burgel, Maxki	Matrose	Matelot de 2e classe
Wittmann	Matrose	Matelot de 2e classe
Walow	Matrose	Matelot de 2e classe
Oetrich	Matrose	Matelot de 2e classe

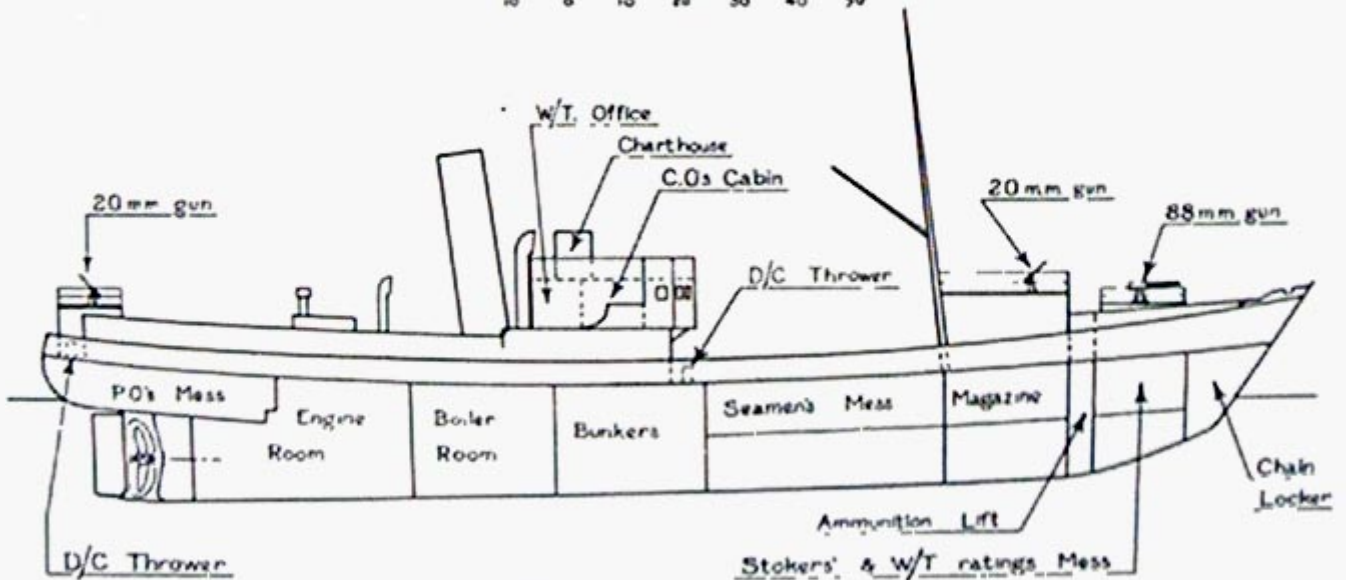
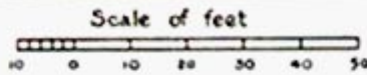
Officiers	1
Officiers mariniers	3
Hommes	<u>15</u>
Nombre Crew	<u>19</u>

Crew Total:

Officiers	1
Officiers mariniers	7
Hommes	<u>36</u>
Nombre Crew	<u>44</u>

(C46742) 423 11/43

PROFILE OF UJ. 1404



Displacement 500 tons (approx)
 Length 70 m (229 ft) NOTE: "Maver" Bow
 Max. Beam 6-7 m. (19-23 ft) Cruiser Stern
 Max. Draught 5 m. (16 ft)

A third 20mm gun is mounted amidships, exact position being uncertain

Cliquez sur les icônes pour afficher les enregistrements associés



Retour à la page d'interrogation Rapports britannique

- | | | | |
|---------------------------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| Home Page | Individual U-boats | U-boat POWs | Admiralty Records |
| U-570 | | | |
| BdU KTBs/Orders | U-boat KTBs | OIC Messages | ESF War Diary |
| U-505 | | | |
| Army AS Cmd | Miscellaneous | Contact | Design Studies |
| GE Tech. Docs. | | | |

(25). Search Gear. 9 . (26). Numbering. 9 . (27). Degaussing. 9 .

(28). Smoke Screen Apparatus. 9 . (29). Watches. 9 . V I. O

ther U J-Boats. 9 . "U J 1 401". 9 . "UJ 1 402"... [Accéder à](#) [u](#)

[t](#) [exte](#) »

[P](#) [lus d](#) [e r](#) [résultats](#) »