

EDITION
NO 5
2009

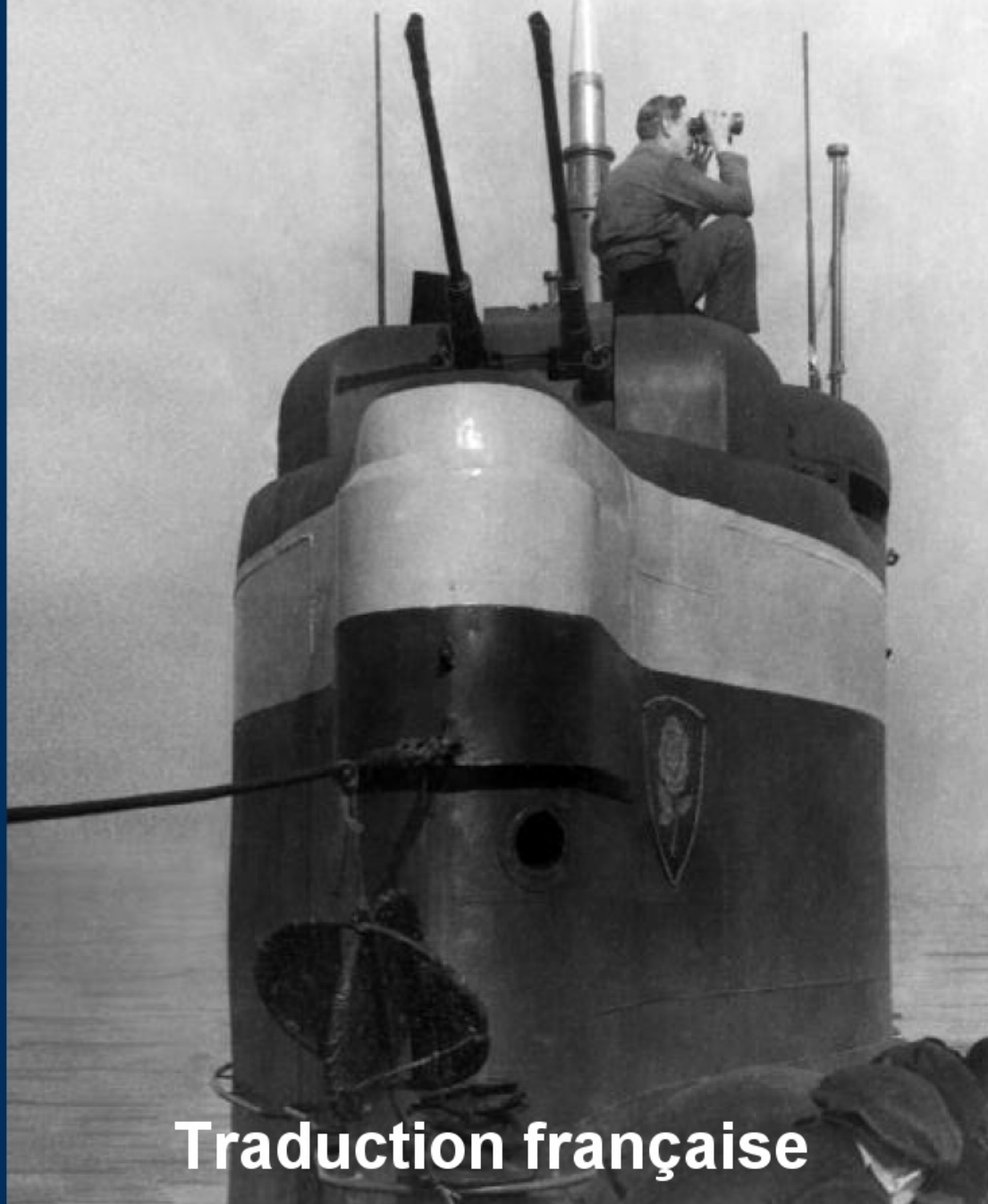
deutsch-english

LUFTFAHRTVERLAG
START

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

U-BOOT

IM FOCUS



Traduction française

U-BOOT-HISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
SUBMARINE HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS

U-BOOT IM FOCUS N° 5/2009

Remarque préliminaire: les numéros des pages mentionnés ci-après renvoient aux pages du numéro original (avec texte en allemand et en anglais), pas à celles de la présente traduction.

Deuxième de couverture - Les Mouilleurs de Mines

Photo 1 (deuxième de couverture) – L'U-219, un Type X B, vient d'être lancé aux chantiers Friedrich Krupp Germania de Kiel. Nous sommes le 6 octobre 1942. La taille conséquente du sous-marin est manifeste (les Type X B mesurent 89,8 mètres de long). Des plateformes de bois ont été installées au-dessus du bâtiment afin de le dissimuler à la reconnaissance aérienne alliée. Sur les flancs du sous-marin, les silos à mines doivent encore recevoir leurs panneaux. Raison pour laquelle ils sont encore béants.

Fin 1942, la Kriegsmarine a un criant besoin de sous-marins ravitailleurs et non plus de sous-marins mouilleurs de mines. En conséquence, ces derniers subissent un chantier de modification pour les transformer en "Vaches à Lait". La première mission de l'U-219 aurait dû être le mouillage de mines au large du Cap (Afrique du Sud), suivi d'un transit vers le Sud-Est asiatique. Mais le BdU change d'avis et l'U-219 part dans l'Atlantique Sud pour une croisière opérationnelle de 72 jours. Au cours de celle-ci, il a rendez-vous avec les U-91, 103, 170, 172 et 510, avant de rentrer intact à Bordeaux le 1^{er} janvier 1944. Le 23 août suivant, alors que les Alliés avancent en France, l'U-219 quitte enfin son port bordelais pour l'Asie du Sud-Est. Entre-temps transformé en ravitailleur et équipé d'un snorkel, le sous-marin est à présent commandé par le Korv.Kpt. Walter Burghagen. Il atteint Jakarta le 11 décembre 1944 après quelque quatre mois de mer (111 jours précisément). Peu de temps avant la capitulation du III^{ème} Reich, ses propriétaires en font cadeau à la Marine Impériale japonaise qui le rebaptise I-505.

Sauf mention contraire, toutes les photos sont issues de la collection de la Rédaction.

Page 1

Editeur et Rédacteur en Chef:

Axel Urbanke
Heckenkamp 24
D-26160 Bad Zwischenahn
Allemagne
Télécopie (fax): +49 440363396
Courriel (e-mail): Axel-Urbanke@Lufffahrtverlag-Start.de

Principaux collaborateurs:

Rainer Busch, Rimpär
Manfred Dörr, Grassellenbach
Thomas Huss, Kiel
Wolfgang Ockert
Walter Storbeck, Hambourg
Lars Wilhelmj, Erfurt

Premier Assistant de Rédaction:

Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

Deuxième Assistant de Rédaction:

Markus Richter, Cloppenburg

Traduction anglaise: David Johnston, New Brunswick (Canada)

Traduction française: Jean-Noël Dusouliez, Bruxelles (Belgique)

Impression: Druck- und Verlaghaus Fromm GmbH, Osnabrück

Droits de reproduction: Copyright © Lufffahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn, Inh. Axel Urbanke, 2009

ISBN 978-3-941437-03-6

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, stockée dans un système permettant sa récupération ou transmise sous quelque forme que ce soit ou par n'importe quel moyen, qu'il soit électrique, électronique, chimique, mécanique, optique, par photocopie, enregistrement ou autre sans la permission écrite préalable de l'éditeur. Ces restrictions sont également valables pour la production de décalcomanies. Toute demande doit être adressée à l'éditeur.

Sommaire

	page		page
Les Mouilleurs de Mines	Deuxième de couverture	Kiosques	
U-219, 1942		U-458 – Un Chevron blanc dans la Grande Bleue	16 à 19
Editorial	2	Photos couleur	
Forum des Lecteurs	2 à 5	Une foule de visiteurs pour l'U-403	20 à 22
U-214 - Livrée inhabituelle pour un mouilleur de mines	3	Un sous-marin sous la loupe	
U-307 - Un U-Boot de la Mer du Nord en tenue polaire	4	Castors camouflés en Norvège	23 à 26
Les Types II		Documents	
U-25, 1939-1940	5	La médaille commémorative japonaise pour les sous-mariniens allemands dans l'Océan Indien	27 à 31
Les Types VII B		Emblèmes Inconnus	
U-86, 1941	6	Une Rose pour l'U-3018	32 à 36
U-87, 1942	7	Derrière les images, une histoire	
Les Types VII C		Abordé par un frère – le destin de l'U-254	37 à 42
U-132, 1942	8	Fanions	
U-260, 1943	8	U-509 – Succès contre le convoi SL-125	43
U-258, 1942	9	Photos inattendues	
U-571, 1942	10 et 11	Tir au pistolet sur un sous-marin!	44 et 45
Les Types IX		Paysages	
U-38, 1941	12	Internement espagnol	46 et 47
U-124	13	Destins	
Les Sous-Marins Electriques		La mort de la "Garde Noire"	50 et troisième de couverture
U-2324, 1945	14	Les Ravitailleurs	
U-3527, 1945	15	U-460	Troisième et quatrième de couverture

Photo de couverture – Le massif d'un Type XXI (l'U-3018 – voir article en p. 32 du présent numéro). Pris en mars 1945, le cliché illustre clairement l'emblème à la "Rose" du bâtiment. La vue révèle aussi quelques modifications techniques qui altèrent la forme générale des sous-marins vers la fin du conflit. Quand la 2^{ème} GM éclate, les sous-marins sont encore équipés de kiosques largement ouverts où les arrêtes et les coins abondent, alors que les servants des batteries de Flak ne sont protégés que par un frêle bastingage. Six ans plus tard, les kiosques béants ont laissé la place à des modèles presque complètement fermés et armés de tourelles de DCA pivotantes et blindées. Sur ce Type XXI, les tubes de Flak sont équipés de cache-flammes en partie ouverts sur le côté, un modèle inhabituel.

Page 2 - Editorial

Chers Lecteurs,

C'est d'abord un mauvais état de santé au début de cet été qui est à l'origine du retard de parution de ce numéro. Puis, la santé recouvrée, il a fallu faire face à la bousculade des divers projets que la Rédaction vous concocte. Quoi qu'il en soit, je présente ici mes plus plates excuses à nos lecteurs pour ce retard. Qu'ils sachent que je mets tout en œuvre afin de finaliser le n° 6 d'U-BOOT IM FOCUS avant la fin de cet automne. Cela nous permettrait de retrouver un rythme de parution normal. Je puis déjà vous annoncer que nous avons dans nos cartons une foule de projets des plus intéressants. Et, cerise sur le gâteau, l'acquisition de nombreuses photos couleur d'époque nous permettra d'en publier régulièrement dans ces pages.

Ce qui a attiré mon attention récemment, c'est combien il faut parfois peu pour attirer de nouveaux lecteurs et amateurs de l'histoire des U-Boote. Il suffit d'offrir magazines ou livres pour que ceux-ci suscitent l'intérêt du public. Au fil du temps, nous réalisons que ce même intérêt augmente davantage que ce que nous avons espéré. Il semble que le temps qui passe, que les décennies qui nous séparent de la 2^{ème} GM, permet aujourd'hui de parler plus librement de ces années sombres. A présent, une génération de petits-enfants s'intéresse aux souvenirs de leurs grands-pères. Souvent, les plus jeunes sont dans l'incapacité de mettre la main sur des informations fiables ou des documents originaux. Et s'ils y arrivent parfois, ils ne le doivent qu'à la chance. Je ne peux donc que vous conseiller de montrer nos publications à vos amis et aux membres de vos familles. J'ai toujours été convaincu que l'intérêt pour l'Histoire sommeille en chacun de nous. Ce qu'il faut, c'est réveiller cet intérêt. Mais rien ne se produit tout seul.

C'est principalement aux jeunes générations qu'il faut montrer, prouver que l'Histoire ne se résume pas à quelques cours ennuyeux donnés ex-cathedra dans nos écoles. Ces cours, souvent arides, ne soutiennent pas la comparaison avec la présentation d'une histoire contemporaine bien préparée. Cependant, nous sommes conscients que notre tâche est ardue, surtout face au succès toujours grandissant de l'Internet. Mais une photo téléchargée sur la Toile peut-elle vraiment remplacer un bon livre ou magazine? Selon ma propre expérience, il y a une grande différence entre me retirer dans un endroit agréable avec un bon bouquin, et m'asseoir le nez sur l'écran de mon PC, à cliquer pour retrouver un site sur lequel je "surfaï" quelques minutes plus tôt. Loin de moi la volonté de dépeindre un tableau où tout est blanc ou noir. Ce que je tente de dire, c'est qu'un document écrit *réel*, donc bien tangible, ne remplacera jamais un quelconque équivalent *virtuel*. En fait, les deux sources d'information sont complémentaires. Si ceux qui partagent mon opinion ne le font pas savoir, s'ils ne se battent pas pour conserver cette complémentarité, alors je prédis l'attrition progressive et définitive de la presse et de l'édition écrites en générale. Je la vois définitive car, avec elle, disparaîtront l'expérience et l'expertise requises pour cette forme de propagation de l'information. Sans cette expérience et cette expertise, les éditeurs en seront réduits à ne plus prendre de risque.

En espérant que ces quelques lignes vous feront réfléchir sur l'avenir que *vous* souhaitez, je forme le vœu que ce cinquième numéro vous permette de passer un agréable moment dans votre coin-lecture favori.

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des Lecteurs

Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 4

U-214 - Livrée inhabituelle pour un mouilleur de mines

Nous avons reçu plusieurs messages accompagnés de photographies relatives à cet article. Les clichés publiés ici sont issus des collections Carsten Höft (**Photo L1**, p. 3) et Werner Kolan (**Photos L2** et **L3**, p. 3). Ils permettent d'observer de nouveaux détails du curieux camouflage de l'U-214 et de dater plus précisément les événements que nous relatons dans UIF n° 4.

La livrée inhabituelle, déjà illustrée en partie dans notre précédent numéro (voir pp. 21 à 23), apparaît sous un autre angle sur la **Photo L1** (p. 3 du présent numéro). La vue a été prise alors que l'U-214 se présente devant la rade de Brest. Si on compare cette photo à celles publiées dans UIF n° 4, on note que la livrée a souffert du voyage en mer: la bande supérieure de camouflage gris sombre a pâli au point qu'elle en est presque invisible sur le fond gris clair d'origine. En outre, des parties de la bande inférieure ont manifestement été repeintes (zone plus sombre à bords francs), retouches qui altèrent la forme de la bande. Assis sur le kiosque, l'Oblt.z.S. Rupprecht Stock, "Pacha" du sous-marin.

Comme ces nouvelles photos semblent avoir été prises au même moment que celles publiées dans notre précédent numéro, nous en déduisons que c'est Stock et non Reeder qui présidait aux destinées de l'U-214 à cette époque. Les vues dans notre quatrième numéro confirment aussi la présence à bord de l'Oblt.z.S. Rupprecht Fischler Graf von Treuberg en tant que 1. WO. L'U-Boot a été photographié alors qu'il rentrait de sa sixième patrouille opérationnelle, la première sous le commandement de Stock. Avant cela, le jeune capitaine avait servi à bord comme 1. WO, alors que le comte von Treuberg occupait les fonctions de 2. WO. Au moment où ces photos ont été prises, les deux officiers avaient donc gravi chacun un échelon hiérarchique. La patrouille dont le retour est illustré ici, a duré 40 jours (entre le 18 mai et le 26 juin 1943), emmenant l'U-214 jusqu'aux côtes d'Afrique Occidentale. La **Photo L3** (p. 3) a été prise à la même occasion que les autres. Afin de se frayer un chemin entre les champs de mines défensifs, le sous-marin trace scrupuleusement sa route dans le sillage d'un dragueur de mines. Le port est proche et les membres d'équipage ont été autorisés à monter sur la plateforme de Flak *Wintergarten*. Une telle autorisation n'était envisageable qu'en pareilles circonstances. Cette photo permet d'observer clairement le schéma de camouflage recouvrant la partie arrière du kiosque. On note toutefois que le schéma sur le kiosque et le carénage des silos à mines est différent de celui illustré dans UIF n° 4. Enfin, la **Photo L2** (p. 3) confirme que l'U-214 a opéré dans les Mers du Sud, son kiosque revêtu de la seule livrée gris clair d'origine.

U-307 - Un U-Boot de la Mer du Nord en tenue polaire (pp. 24 à 27)

A propos de la fausse vague d'étrave peinte sur ce sous-marin, nous pouvons ajouter que les navires de surface opérant au large de la Norvège Septentrionale portaient également pareil trompe-l'œil. En guise de preuve, voici une photo prise à Tromsø en 1942: il s'agit du navire d'avant-poste 5901 *Bussard* appartenant à la 59. Vorpostenflotille.

Collection Ulderup

Page 5 – Les Type II

Photos 2 et 3 (p. 5) – Deux jolies vues de l'U-25 alors commandé par le Kptlt. Viktor Schütze. Le sous-marin a été photographié à Wilhelmshaven au cours de l'hiver 1939-1940. Schütze emmena l'U-25 pour deux croisières opérationnelles en Mer du Nord au départ de Wilhelmshaven: la première à l'automne 1939, la seconde en janvier-février 1940. On remarque la livrée particulière de son camouflage qui recouvre les œuvres mortes (kiosque inclus) sous forme de taches vert foncé. Comme l'U-25 recevra le "Champignon Volant" (emblème avec lequel il connut la renommée) au cours de sa deuxième patrouille de combat, cette photographie a vraisemblablement été prise à une époque antérieure. L'U-25 ayant largué les amarres à l'entame de sa deuxième patrouille le 13 janvier 1940, il est possible que la photo illustre cet événement. La **Photo 3** (bas de la p. 5) permet d'observer l'ouverture par laquelle le cadre de l'antenne goniométrique était amené dans le manteau du kiosque. On note aussi le curieux treillis autour du cadre circulaire de la même antenne.

Peu de temps après le début de sa cinquième croisière opérationnelle (1^{er} août 1940?), l'U-25 percutera une mine britannique au nord de l'île néerlandaise de Terschelling. Il n'y aura aucun survivant, le Kptlt. Heinz Beduhn, dernier capitaine du "Champignon volant" partageant le funeste destin de son équipage.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Page 6 – Les Type VII B

L'Oblt.z.S. Walter Schug, deux autres officiers et le timonier-chef sur le pont de l'U-86. Cette photographie date de l'été 1941, soit peu de temps après que le bâtiment ait été lancé aux Flender Werken de Lübeck le 8 juin 1941. L'avant du kiosque est orné du blason de la cité de Kulmbach, marraine du sous-marin. La vue illustre bien le dispositif métallique d'identification aérienne logé dans le pont sous le canon de 88 mm. Quand cet équipement était érigé, un disque blanc identifiait le sous-marin comme bâtiment ami aux avions de l'Axe. Ici, à la surface du dispositif, l'eau brille comme un miroir au point de refléter l'image des quatre marins.

L'U-86 accomplira un total de huit patrouilles sous le commandement de Schug. Ce dernier sera promu Kapitänleutnant (Lieutenant de Vaisseau) en octobre 1941. Le bâtiment rencontrera sa destinée le 23 décembre 1943, alors qu'il suivait les convois combinés MKS-31 et SL-140 à l'est des Açores. L'U-86 sera assailli par la puissante escorte des deux convois, puis coulé par les charges de profondeur lancées par les destroyers *HMS Tumult* et *Rocket* de la Royal Navy. Le naufrage aura lieu à l'ouest des côtes espagnoles, alors que l'U-Boot opérait avec les autres membres de la meute *Weddingen*.

Photo 5 (p. 7) – Saint-Nazaire, 8 juillet 1942: l'U-87 entre dans la rade, son Pacha (le Kptlt. Joachim Berger) dans le kiosque. Le bâtiment vient d'accomplir sa troisième patrouille de combat. Elle aura duré 51 jours au cours desquels le sous-marin a mouillé des mines au large de Boston (côte est des USA) et coulé deux navires du convoi XB-25 aux petites heures du 16 juin. A 04h17, il touche ainsi d'une puis de deux torpilles (la seconde est lancée une minute plus tard), le navire de tête, le cargo britannique *Port Nicholson* de 8.402 GRT. Les marins de Sa Majesté abandonnent leur navire en détresse mais, en dépit d'une forte houle, celui-ci refuse de couler. Ses officiers remontent alors à bord afin d'établir l'étendue réelle des dommages. Soudain, le *Port Nicholson* glisse sous la surface, emportant trois marins avec lui. Peu après, à 04h21 précisément, l'U-87 expédie une paire de torpilles au paquebot américain *Cherokee* de 5.896 GRT. Les projectiles frappent leur objectif qui sombre, entraînant 62 passagers dans la mort. Sur cette photo, on aperçoit les deux fanions de victoire résultants ainsi que l'emblème du bâtiment (les serres d'un oiseau de proie).

Bundesarchiv, Bild10111-MW-6507-04A

Page 8 – Les Type VII C

Photo 6 (haut de la p.8) – L'U-132 marchant à pleine vitesse, photographié depuis une embarcation encore plus rapide. Ce cliché a été pris par le *Kriegsbericht* (correspondant de guerre) Garms à La Pallice au cours de l'été 1942. Sous le commandement du Kptlt. Ernst Vogelsang, l'U-132 accomplit quatre sorties opérationnelles entre septembre 1941 et octobre 1942. L'une d'entre elles se déroule dans l'Océan Arctique et les trois autres dans l'Atlantique. Ces croisières sont plutôt fructueuses puisque pas moins de dix navires ont sombré sous les coups de l'U-132. Mais ce dernier disparaît à son tour le 4 novembre 1942, dans les parages du convoi SC-107. Il a probablement fait surface près du cargo à munitions *Hatimura* (6.690 GRT) au moment où ce dernier, torpillé par l'U-442, explosait. Ironie du sort, l'U-442 n'avait pu décocher qu'une torpille au vapeur car l'U-132 l'avait endommagé d'une seule "aiguille" peu de temps auparavant.

Collection Huss

Photo 7 (bas de la p. 8) – Photographié à l'issue d'une patrouille, l'U-206 dans l'écluse à Saint-Nazaire. La vue a vraisemblablement été prise le 24 octobre 1943 (à la fin de la quatrième croisière) ou le 27 février 1944 (à la fin de la cinquième patrouille). Le bâtiment a déjà reçu la *Turmmbau II* (pour "2^{ème} conversion du kiosque"). Cette modification est caractérisée par un armement antiaérien accru. Celui-ci a été introduit à l'automne 1943 afin de contrer la menace aérienne sans cesse grandissante. Le nouvel armement se compose de deux affûts doubles LM43U de 20 mm installés sur la plateforme supérieure élargie et d'un Flak M42U de 37 mm sur affût simple monté sur la plateforme inférieure.

On note l'absence du FuMO-30 (surnommé *Matratzenantenne* pour "Antenne Matelas"). Son emplacement est à présent occupé par une antenne radio standard et les deux bouteilles de gaz nécessaires au gonflage du ballon-réfléteur radar *Aphrodite*. Sous le carénage de l'antenne, un panneau tordu (résultant peut-être de dégâts subis au combat) offre une vue dégagée sur le mat rétractable. Le tube couché qui saille sous la plateforme de Flak supérieure, contient un canon de rechange pour le 37 mm antiaérien.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 8 (p. 9) – La "Licorne" de l'U-258 est inspirée des armoiries familiales de son capitaine, l'Oblt.z.S. Wilhelm von Mässenhausen. Né en Australie le 15 janvier 1915*, cet officier était plus âgé que la plupart des capitaines d'U-Boot. L'U-258 connut la poisse sous son commandement. Ainsi, lors de la croisière inaugurale, l'Obersteuermann passa par-dessus bord et ne put être sauvé. La deuxième patrouille avorta cinq jours seulement après son entame. Mais la troisième tourna à la tragédie: bien

que le sous-marin remportât sa première victoire le 29 avril 1943, il fut coulé moins d'un mois plus tard (le 20 mai) par un quadrimoteur Liberator de la RAF. Tous les marins allemands trouvèrent la mort par 55°18' N / 27°49' O.

U-Boot Museum Cuxhaven

* Wilhelm von Mässenhausen portait le même prénom que son père qui avait émigré de Bavière et devint membre du gouvernement de la Guinée Allemande en 1914. Suite à l'occupation australienne de la Guinée Allemande, von Mässenhausen père envoya son épouse accoucher de son fils à Sidney.

Photos 9 et 10 (pp. 10 et 11) – Le 7 mai 1942, l'U-571 du Kptlt. Helmut Möhlmann approche de La Pallice, l'un des repères français des U-Boote sur la Côte Atlantique. Au cours de la patrouille qui s'achève, Möhlmann et son équipage ont coulé le cargo *Hertford* (10.923 GRT), le tanker *Koll* (10.044 GRT) et un autre bâtiment plus petit. Alors qu'il est encore en mer, le capitaine apprend le 16 avril qu'il vient de se voir décerner la Croix de Chevalier. Pour marquer cette prestigieuse occasion, et alors qu'il entre dans la base de la 3. U-Flottille, l'U-571 arbore à son périscope les fanions représentant l'ensemble de son palmarès présumé à cette date, soit 12 victoires. En réalité, les recoupements d'après-guerre ne permettront de confirmer que quatre navires coulés jusque-là. Cette différence ne reflète en rien une quelconque malhonnêteté de la part de Möhlmann mais plutôt la distance séparant parfois les revendications de la réalité. Il faut savoir que, durant les combats opposant sous-marins et unités de surface, avec les explosions de torpilles entendues aux hydrophones et la chasse aux U-Boote lancée ensuite par l'escorte des convois, le capitaine d'un sous-marin ne pouvait souvent qu'imaginer avoir coulé un navire. La même réflexion est évidemment valable pour les attaques nocturnes. Il pouvait donc aisément arriver que tel ou tel bâtiment de surface ait été revendiqué comme coulé, alors qu'en réalité il n'avait été qu'endommagé ou même manqué purement et simplement. Dans le cas du palmarès de Möhlmann, si on relève une différence substantielle entre ses propres revendications et la réalité de son score, on ne peut toutefois remettre ses compétences de commandant de sous-marin en question. D'ailleurs, Dönitz lui-même l'estimait au point de lui confier des tâches au sein d'unités d'entraînement ou d'états-majors à partir de mai 1943. Et en décembre de l'année suivante, c'est encore le même Möhlmann qui prit le commandement de la toute nouvelle 14. U-Flottille à Narvik (Norvège). Il avait alors accompli huit croisières opérationnelles à bord de l'U-571, coulant un total de sept navires ennemis (confirmés) déplaçant ensemble 47.169 GRT.

Sur la **Photo 10** (p. 11), Möhlmann est porté en triomphe par ses hommes après leur arrivée à La Pallice le 7 mai 1942. Comme le capitaine n'a pas encore reçu la vraie décoration, son équipage lui en a hâtivement confectionné une fautive aux dimensions volontairement exagérées. C'est au cours d'une cérémonie tenue sur le quai que l'officier va recevoir la vraie *RK* quelque temps après que cette photo ait été prise.

Page 12 – Les Type IX

Photo 11 et 12 (p. 12) – Le sous-marin photographié ici est l'U-38, un bâtiment a connu un grand succès au début de la 2^{ème} GM. Entre le 1^{er} septembre 1939 et juin 1941, sous le commandement du Korv.Kpt. Heinrich Liebe, cet U-Boot a coulé pas moins de 34 navires totalisant 187.267 GRT. Vingt-deux victoires ont été remportées au cours de l'année 1940. A cette époque, les sous-marins allemands opèrent dans l'Atlantique et autour du Royaume-Uni dans une quasi impunité. En fait, au début du second conflit mondial, les moyens de lutte ASM alliés sont encore restreints et peu efficaces. C'est donc sans surprise si cette même époque vit de nombreux commandants d'U-Boot décorés de la *Ritterkreuz* en récompense de leur plantureux palmarès. Ce fut le cas du Korv.Kpt. Liebe le 14 août 1940.

Mais les choses commencent à changer à partir de 1941, quand l'ennemi commence à se montrer plus coriace. Le 9 avril de cette année-là, Liebe quitte Lorient pour sa neuvième et dernière croisière à bord de l'U-38. La zone d'opérations qui lui a été assignée est Freetown, au large de l'Afrique de l'Ouest. Sur place, le sous-marin opère en compagnie de deux Type IX B (l'U-103 du Korv.Kpt. Schütz et l'U-107 Kptlt. Hessler). Liebe fait à nouveau la preuve de ses compétences de capitaine en coulant huit unités de surface (totalisant 47.279 GRT), dont quatre issues de convois escortés. Le 31 mai 1941, Liebe fait l'objet d'une mention dans un communiqué de la Wehrmacht. Après avoir détruit un dernier navire le 8 juin, l'U-38 met le cap retour et rentre à Lorient le 23. Treize jours plus tôt, les Feuilles de Chêne avaient été attribuées à son capitaine. Pour marquer l'occasion, son équipage a accroché au périscope les fanions représentant tous les navires qu'il a coulés depuis le début de la guerre. Et c'est ainsi décoré que l'U-Boot a été photographié alors qu'il va jeter les amarres à Lorient. La **Photo 11** (haut de la p. 12) montre à quel point la livrée des œuvres mortes a souffert après trois mois de mer. Le "Cupidon", emblème de l'U-38*, a été repeint de frais avant que le bâtiment n'entre au port. On distingue un petit panneau de plexiglas (sans doute un saute-vent) monté sur le manteau du kiosque. L'homme qui filme depuis la plateforme de DCA *Wintergarten* est un correspondant de guerre. La **Photo 12** (bas de la p. 12) illustre un événement peu banal: le Grand Amiral Karl Dönitz, "patron" des sous-marins allemands, aide personnellement à installer la passerelle qui va relier l'U-38 à son quai!

Photo 11: Bundesarchiv, Bild101II-MW-4384-28

* probablement en référence au nom de son capitaine, *Liebe* signifiant amour dans la langue de Goethe (Ndr.)

Photo 13 (p. 13) – Les tubes montés sur le pont des Type IX contenaient des torpilles de réserve. Les projectiles pouvaient être transbordés à partir de ces tubes alors que le sous-marin était en mer. Toutefois, la manœuvre était risquée puisque l'U-Boot ne pouvait plonger avant l'achèvement des opérations de transbordement. Ici, une torpille est chargée dans le tube bâbord sur le pont de l'U-124. L'opération se déroule à l'abri d'une base sous-marine. On distingue la graisse dont est enduite la torpille afin de faciliter son coulissement dans le tube de stockage. Par ailleurs, le peintre semble s'être particulièrement investi dans le rendu des détails de l'insigne du bâtiment (un *edelweiss*).

Collection bpk Hubmann

Page 14 – Les Sous-Marins Electriques

Photo 14 (p. 14) – L'U-2324 photographié ici est l'un des six Type XXIII envoyés en opérations début 1945. Sous le commandement de l'Oblt.z.S. Hans-Heinrich Hass (au centre de la photo), l'U-2324 accomplit sa première mission du 29 janvier au 25 février 1945. Au large des côtes anglaises, il est le premier Type XXIII engagé au combat. Le 6 février, un autre sous-marin du même type, l'U-2322, se joint à lui après avoir largué les amarres en Norvège. Dix-neuf jours plus tard, l'U-2322 coule un cargo de 1.317 GRT (convoi FS-1739) naviguant de Leith à Londres. A bord de l'U-2324, Hass, le capitaine nouvellement promu qui n'a que 22 ans, lance une torpille vers un autre navire mais le manque. Le 25 février, le jeune officier dont c'est la première mission en tant que commandant de sous-marin, rentre au port norvégien de Marwiken. C'est là qu'en mars, il remet le commandement de l'unité au Kptlt. Konstantin von Rappard. Celui-ci part en patrouille avec l'U-2324 au large des côtes anglaises du 2 avril jusqu'à la capitulation du III^{ème} Reich. Mais il rentrera bredouille.

Sur la **Photo 14** (p. 14), le jeune Oblt.z.S. Hans-Heinrich Hass avec son 1. WO (Lt.z.S. Karl-Heinz Hartwig, à droite) et son Obersteuermann (Willy Schröder, à gauche). En dépit de son âge, Hass est un officier sous-marinier expérimenté. Entre 1942 et 1943, il a servi comme 1. WO à bord de l'U-96 du Kptlt. Lehmann-Willenbrock. En mars 1943, il est transféré sur l'U-534 du Kptlt. Hellriegel avec la même position. Sa première croisière de combat avec cette unité s'est achevée le 22 janvier 1944. Alors que Hass est envoyé dans une école navale pour devenir capitaine, l'U-534 entame sa deuxième patrouille en mars. Cinq mois plus tard, il sera coulé.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 15 (p. 15) – Cette vue de l'U-3527 a été prise à Brême juste avant la capitulation allemande de mai 1945. Construit par les chantiers Schichau à Dantzig, ce Type XXI est lancé le 10 mars 1945, soit peu de temps avant que la ville portuaire ne tombe aux mains des Soviétiques. L'U-3527 s'enfuit en tout hâte vers l'ouest. Il arrive à Brême en mai. Le Kptlt. Willy Kronenbitter le commande jusqu'au 1^{er} mai. Quatre jours plus tard, le sous-marinier est sabordé dans la Weser alors que la reddition de la Wehrmacht dans le nord de l'Allemagne prend effet. Cette vue en contre-plongée montre bien la forme du bâtiment et de son kiosque. Autour de ce dernier, les filets de camouflage masquent la bande UAK.

Collection Ulderup

Page 16 – Kiosques

U-458: un Chevron blanc dans la Grande Bleue

par Axel Urbanke

Dans notre Numéro 1, nous nous sommes servis de l'U-652 pour illustrer l'une des livrées de camouflage arborées par certains U-Boote en Méditerranée. Outre ce schéma et ses taches de couleur parsemant les œuvres mortes, les recherches montrent qu'il en exista d'autres sur le même théâtre d'opérations. Pour illustrer notre propos, nous avons choisi de vous présenter l'U-458, son camouflage bien sûr mais aussi son emblème et son histoire.

Construit par Deutsche Werft AG à Kiel, ce Type VII C est mis en service peu avant la Noël 1941, le 12 décembre pour être précis. Son premier capitaine est l'Oblt.z.S. Kurt Diggins. Il s'est engagé dans l'arme sous-marine l'année précédente, après avoir servi comme officier sur le célèbre *Admiral Graf Spee*. Suite au sabordage du cuirassé de poche au large de Montevideo, Diggins s'est enfui en Argentine et de là, a regagné l'Allemagne.

Notre homme est originaire de la région d'Eckernförde, dans le Schleswig-Holstein (Allemagne septentrionale, près de la frontière danoise). Le voisinage de son lieu de naissance avec la Baltique peut expliquer le choix que Diggins a fait pour l'emblème de son sous-marin: une mouette au-dessus des vagues. C'est en tous cas cet insigne que l'U-458 arbore de chaque côté de son kiosque alors qu'il s'entraîne dans la Baltique avec la 8. U-Flottille. Le 21 juin 1942, son entraînement achevé, le bâtiment s'éloigne de Kiel pour sa première croisière opérationnelle. Il est prévu qu'à l'issue de celle-ci, l'U-Boot rejoigne Saint-Nazaire, base des 6. et 7. U-Flottilen.

La première patrouille, qui se déroule au large de Newfoundland et des côtes américaines, est fructueuse. Neuf jours après son départ de Kiel, l'U-458 coule au sud de l'Islande le *Mosfruit*, un cargo norvégien jaugeant 2.714 GRT. Cinq jours plus tard, le succès est à nouveau au rendez-vous avec le tanker *Arletta* (4.870 GRT) que Diggins envoie par le fond à la torpille. A la traîne du convoi ON-115, le tanker sombre rapidement et sur les 41 membres de son équipage, seuls cinq survivent. Après 68 jours de mer, l'U-458 s'amarré à Saint-Nazaire le 27 août 1942. Cette patrouille se révélera la plus longue et la plus fructueuse du sous-marinier.

Le 1^{er} octobre 1942, le sous-marin quitte la rade nazairienne pour la Méditerranée. Il se joue avec maestria des défenses britanniques gardant le Déroit de Gibraltar et, le 15 octobre, arrive à La Spezia, base de la 29. U-Flottille. Le sous-marinier est officiellement transféré à cette unité deux semaines plus tard. Pendant son séjour dans le port italien, l'U-458 reçoit un curieux camouflage dont il n'existe que quelques rares photographies. Une bande blanche bordée de noir s'étend en diagonale depuis la partie inférieure du kiosque sous la plateforme *Wintergarten* jusqu'au sommet du massif. De là, la bande descend jusqu'à la base du logement du compas, formant ainsi un chevron. La zone du kiosque comprise à l'intérieur du chevron est peinte en gris foncé. Cette zone sombre s'étend aux œuvres mortes, de l'avant à l'arrière du kiosque, ainsi que l'illustre une photo de piètre qualité.

Cet étrange camouflage n'est pas unique: les U-73 et 593 ont porté un schéma très similaire incluant également un chevron blanc. Il existe une photo qui montre l'U-73 paré d'une bande blanche démarquant à la base du logement du compas et s'étendant jusqu'à l'extrémité arrière du mât du kiosque, la partie arrière de ce dernier étant aussi peinte en gris foncé. Un point commun à ces deux bâtiments: ils ont été photographiés ainsi camouflés alors qu'ils servaient tous deux en Méditerranée. Même si les schémas portés par ces trois unités ne sont pas rigoureusement identiques, on peut sans se tromper parler de "camouflage méditerranéen".

On sait que l'U-458 a troqué son chevron blanc pour des taches de camouflage au cours de l'été 1943. Cependant, ce nouveau schéma diffère complètement de celui porté par l'U-652 (voir Uif n° 1).

L'U-458 accomplit quatre courtes patrouilles en Méditerranée (principalement au large de l'Algérie) jusqu'en juillet 1943. Toutes se soldent par un résultat nul. Le 14 août 1943, le bâtiment appareille à Toulon où il avait été basé depuis le 19 mai. Le voilà à l'entame de sa septième croisière de combat. Neuf jours plus tard, l'U-Boot est repéré par l'escorte d'un convoi au sud-est de Pantelleria. Les Alliés lui donnent immédiatement la chasse. Le destroyer britannique *HMS Easton* et son homologue grec *Pindos* le grenadent. L'U-458 finit par demander grâce: gravement endommagé, il fait surface. Trente-huit sous-marinières et leur capitaine sont sauvés. Le reste, soit huit marins, perd la vie dans des circonstances inattendues: les Allemands meurent non pas au combat mais dans l'abandon leur navire. L'U-458 s'enfoncé définitivement sous les flots par 36°26' N / 12°39' O. La Méditerranée ne lui aura apporté ni le succès ni la chance.

Photo 16 (p. 16) – L'U-458 photographié pendant son entraînement dans la Baltique. Le cliché a été pris à Gotenhafen en janvier 1942. A cette époque, une vague d'un froid extrême saisit les navires et empêche toute activité d'entraînement (voir aussi à ce sujet Uif n° 2, pp. 28 à 32). On distingue la "Mouette" peinte sur le kiosque enneigé.

Photo 17 (haut de la p. 17) – Cette vue a également été prise en janvier 1942. Elle montre Georg Brandhuber, un membre d'équipage de l'U-458 (dont le kiosque est visible à l'arrière-plan). La photo prouve aussi que l'emblème est porté des deux côtés du massif.

Photo 18 (bas de la p. 18) – La première version de la "Mouette", alors qu'elle ornait l'U-458 pendant son entraînement puis ses missions dans l'Atlantique. En Mer Méditerranée, l'emblème sera altéré (l'oiseau sera moins détaillé et les vagues auront disparu).

Photo 19 (p. 18) – Sur cette vue, on distingue très bien le camouflage de type méditerranée tel que décrit dans l'article et la version simplifiée de l'emblème devant le chevron. La photo a vraisemblablement été prise alors que le sous-marin appareille pour sa première patrouille opérationnelle en Méditerranée le 26 octobre 1942. Dans le kiosque, le Kptlt. Diggins.

Photo 20 (p. 19) – Sur ce cliché également pris le 26 octobre 1942, la "Mouette" est parfaitement visible. A gauche dans le kiosque, casquette en main, le Kapitänleutnant Diggins.

Page 20 – Photos couleur

Une foule de visiteurs pour l'U-403

Suite aux succès de l'U-Bootwaffe dans les premières années de la guerre et l'écho retentissant que s'en fit la propagande, le public manifesta un énorme intérêt pour les sous-marins et leurs équipages. Le régime nazi, quant à lui, eut tôt fait de récupérer l'enthousiasme de la jeunesse allemande et d'en faire un outil de recrutement efficace. Chaque fois que l'occasion en fut donnée, l'arme sous-marine s'ouvrit au public pour permettre -aux jeunes hommes surtout- d'admirer de près ces fameux U-Boote et leurs valeureux équipages. Les plus talentueux de ces derniers furent invités par la ville parrainant leur submersible. Les capitaines, eux, donnèrent des conférences dans les écoles et des organisations de jeunesse comme le *Jungvolk* et la *Hitlerjugend*. En outre, la Kriegsmarine ne manqua jamais une occasion de présenter ses sous-marins au public. A l'été 1941, la *Zoppoter Woche* (littéralement "Semaine de Zoppot") fut l'une de ces occasions.

Située près de Dantzig, sur la baie du même nom, Zoppot était à la fois une ville thermale et une station balnéaire. "La Semaine de Zoppot", organisée chaque année entre la mi- et la fin juillet, était un événement sportif de grande ampleur alliant régates, courses hippiques et compétitions de natation. Pendant toute la semaine, les nombreux visiteurs et estivants se pressaient sur la digue. L'une des attractions majeures était le Pier (jetée) qui s'avancait dans la Baie de Dantzig à plus de 500 mètres du rivage. Du Pier, la vue sur la digue, sa promenade et le Grand Hôtel, était splendide. Hitler lui-même avait séjourné une semaine à Zoppot au début de la campagne de Pologne. C'est là, lors de l'édition 1941 de la *Zoppoter Woche*, que l'U-403 s'amarra dans l'intention d'attirer le plus de visiteurs possible (**Photos 21** p. 20 et **23** p. 22). Ce Type VII C avait été lancé peu de temps auparavant, le 25 juin précisément. A l'inventaire de la 5. U-Flottille et sous le commandement du Kptlt. Heinz-Ehlert Clausen, le submersible venait tout juste d'achever ses essais UAK (le 8 juillet). Il avait été ensuite convoyé aux chantiers navals de Dantzig pour finition, en ce inclus l'installation d'un pare-embruns sur le kiosque.

Les photographies en couleur reproduites ici illustrent clairement l'emblème ornant le bâtiment: le blason de la ville de Halle an der Saale, marraine du sous-marin. Le soleil, la lune et les étoiles sont symbolisés. L'emblème, peint sur un écu métallique, a été fixé de chaque côté du kiosque dès le lancement de l'unité à Dantzig-Neufahrwasser. Cet insigne se retrouvait aussi sur la casquette portée par les membres de l'équipage. En octobre 1941, un autre emblème, celui de l'U-403 cette fois, fit son apparition et fut ajouté aux armes de la ville. Au cours du printemps suivant, les armes disparurent, ne laissant que le deuxième emblème (qui fera l'objet d'un article dans l'un de nos prochains numéros).

Vers la fin octobre 1941, l'U-403 acheva toutes les phases de son entraînement (en ce inclus l'armement et les tactiques) au sein de l'AGRU-Front. A la grande déception de son capitaine, le bâtiment fut assigné à une unité d'entraînement de la 27. U-Flottille dans la Baltique. Là, il servit de "monture" aux aspirants capitaines des écoles navales de Pillau et Memel. Il faudra attendre le 23 février 1942 pour que l'U-403 appareille à Kiel pour rallier Helgoland. De là, il put entamer sa première croisière de combat le 1^{er} mars 1942. Son "pacha", le Kptlt. Clausen l'amarra à Narvik 19 jours plus tard. Au printemps de l'année suivante, l'U-403 aura accompli cinq patrouilles opérationnelles supplémentaires depuis la Norvège. Le 1^{er} juillet 1942, il est transféré à la 11. Flottille de Bergen, une unité alors récemment créée.

Le 1^{er} mars 1943, le sous-marin est transféré à la 9. U-Flottille de Brest. Il y jette les amarres le lendemain, délaissant Trondheim, son précédent port d'attache. Toujours sous le commandement de Clausen, l'U-Boot accomplit une autre patrouille en avril-mai 1943. En dépit des pertes terribles qui frappent l'U-Bootwaffe en mai, Clausen parvient à ramener son sous-marin à Brest. Mais il doit en abandonner le commandement, peut-être au vu de son manque d'efficacité. En sept croisières, il n'a, en effet, coulé que deux navires ennemis totalisant 12.946 GRT.

C'est le Kptlt. Karl-Franz Heine qui prend alors les rênes de l'U-403. Le 13 juillet 1943, l'U-Boot appareille à Brest pour sa huitième patrouille. Mais cette fois, les choses tournent mal: le BdU reçoit un dernier message du sous-marin le 23 juillet. Heine y indique qu'il subit une attaque aérienne par 46° N / 10° E. Comme ce message n'est suivi d'aucun autre, le BdU doit se résoudre à considérer l'U-403 comme détruit lors de l'attaque du 23 juillet. Un mois plus tard, le 27 août exactement, dans son registre, le BdU inscrit un "x" des plus laconiques à côté du numéro du submersible. Cette lettre signifie que l'unité a probablement été coulée. L'année suivante, le 18 mai, le même BdU rajoute un second "x" à côté du premier. Par ce simple code administratif, l'E-M des Sous-Marins considère l'U-403 comme irrémédiablement perdu. En fait, l'année précédente, le commandement s'est trompé: l'U-403 a bel et bien survécu aux événements du 23 juillet. S'il n'a pas diffusé de messages radio ensuite, c'est vraisemblablement parce que son émetteur a été détruit (ou gravement endommagé) au cours de l'attaque aérienne. Mais le BdU a raison de croire l'U-403 finalement perdu: un bombardier bimoteur Vickers Wellington du No. 344 (French) Squadron l'a coulé le 18 août 1943 près des côtes d'Afrique occidentale. Les 50 marins composant son équipage ont tous péri. Si le premier capitaine de l'U-403 fut peut-être jugé peu efficace, le second ne lui porta certainement pas chance.

Photos 21 et 23 Collection Kolan

Photo 22 (p. 21) – Le premier commandant de l'U-403, le Kptlt. Heinz-Ehlert Clausen, ici photographié sur le Pier pendant la *Zoppoter Woche* en 1941. A l'arrière-plan, à droite, son sous-marin. Le même jour, Clausen utilisera son propre appareil photo pour prendre les deux vues en couleur reproduites dans cet article.

Page 23 – Un sous-marin sous la loupe

Castors camouflés en Norvège

En toute honnêteté, un article sur le "sous-marin" de poche *Biber* (Castor) n'aurait pas sa place dans ces pages car cet engin n'est pas un vrai sous-marin dans le plein sens du terme. En effet, le *Biber* ne disposait ni de ballasts (au sens où les sous-mariniers l'entendent généralement) ni de caisses d'assiette. La compensation était réalisée au moyen d'un lest fixé à l'engin avant son départ. Par conséquent, son pilote devait compenser toute altération du poids du submersible (résultant du tir des torpilles par exemple) en inondant des réservoirs de plongée. Le petit bâtiment ne pouvant compenser l'immersion qu'en lâchant du ballast, il s'en suivait la remontée vers la surface. C'est pourquoi il était quasi impossible pour le capitaine de maintenir son "Castor" à immersion périscopique constante ou d'attaquer en restant sous la surface. La méthode habituelle consistait donc à

attaquer en surface, puis à s'immerger pour mieux dissimuler son retrait de zone. On peut donc affirmer que le *Biber* n'est pas comparable au *Seehund* (Phoque) qui, lui, est un vrai sous-marin.

Le *Biber* est conçu par les Lübecker Flender Werken entre février et mars 1944. Bunte, le chef de projet, concrétise ainsi le concept établi par le Korv.Kpt. Bartels. A peine sept semaines s'écoulent entre l'attribution du contrat et l'achèvement du premier prototype! Après essais, modifications et réception par la Kriegsmarine, quelque 20 exemplaires d'entraînement et 300 modèles opérationnels sont construits par Flender Werken, Deschimag à Brême et les chantiers navals Ansaldo à Gênes (Italie). Il semble étrange qu'un contrat de sous-traitance ait été attribué à une société italienne, vu la tournure que prenaient les événements dans la Botte à cette époque. Le fait qu'Ansaldo fabriquait les éléments de la carène et que ceux-ci devaient être ensuite acheminés aux ateliers Klöckner-Humboldt-Deutz à Ulm pour assemblage et équipement, paraît tout autant insensé et révèle les aberrations du contrat. On est en droit de se poser des questions au sujet des compétences des responsables du *management*.

Avec une capacité en carburant de 225 litres du combustible Otto (en fait de l'essence), le *Biber* disposait d'une autonomie de 100 nautiques à la vitesse de 6,5 nœuds. Il emportait deux torpilles montées extérieurement et logées dans deux longues goulottes. En plongée normale, l'engin naviguait à 20 mètres de profondeur mais pouvait descendre jusqu'à 40 mètres. La coque épaisse, élargie au niveau des torpilles (de sorte que ces dernières ne touchent pas le fond), était renforcée au moyen de virures. L'une des caractéristiques du *Biber* était son nez profilé tel l'étrave d'un navire de surface, une particularité qui améliorerait sa stabilité lorsqu'il ne naviguait pas en plongée.

L'entraînement et les opérations menées par ces curieux engins, étaient de la responsabilité du *Kommando der Kleinkampfverbände* (traduit ici par Commandement des Unités d'Attaque Spéciales). Ce commandement avait été créé fin 1943, début 1944, vu l'imminence de "l'invasion" alliée en Europe. A cette époque, la Kriegsmarine avait en effet pris conscience qu'elle n'avait plus grand' chose à opposer à un quelconque débarquement ennemi. Des solutions d'urgence s'imposaient donc et les sous-marins de poche constituaient l'une d'elles.

Les pilotes des *Biber* étaient tous volontaires. Souvent, ils étaient sous-mariniers de formation. Après les épreuves de sélection, les candidats étaient transférés au *Lehrkommando 250* (Détachement d'Entraînement 250) au Camp Blaukoppel (sur le fleuve Trave, non loin de Lübeck). Le *Biber* n'était guère aisé à manœuvrer et demandait de sérieuses compétences de la part de son pilote. C'est donc sans surprise si les accidents furent fréquents à l'entraînement.

Trois *K-Flottillen* (abréviation de "flottes d'attaque spéciales") sont créées en septembre-octobre 1944. Elles sont numérotées 263, 265 et 267. Les préparatifs des missions opérationnelles devant être élaborés en Norvège, la K-Flottille 263 de l'Oblt.z.S. Erdmann est la première à partir pour le royaume scandinave en octobre. Elle emménage dans les bases de Stolsvigen (ouest d'Arendal) et Høllen (sud-ouest de Kristiansand). Cette dernière base dispose d'un bunker pour protéger ses *Biber* dès octobre 1944. Mais à Stolsvigen, les marins doivent se contenter de simples levées de terre. La deuxième K-Flottille qui arrive en Norvège est la 267. Commandée par le Kptlt. Wagner, elle emménage à Levanger dans le fjord de Trondheim. Plus tard, l'unité est scindée en deux entités, les 1./267 et 2./267 qui s'installent sur les côtes norvégiennes occidentales. La 1./267 prend ainsi ses quartiers à Kviltorp (près de Molde), pendant que la 2./267 emménage à Kristiansund. En novembre 1944, la K-Flottille 265 gagne la Norvège à son tour. Sa base est Harstad, près de Narvik. L'unité reçoit pour mission de défendre le port où est acheminé le minerai de fer dont l'effort de guerre allemand a tant besoin. Alors que les pilotes poursuivent leur entraînement en Norvège, chacun d'eux se voit attribuer son *Biber* personnel.

Les engins sont d'abord peints en gris clair avec un numéro noir sur chaque côté du kiosque. Toutefois, sur certains *Biber* de la K-Flottille 263, le camouflage est modifié. Cette unité a en effet découvert que les petits sous-marins restent souvent visibles en immersion jusqu'à 20 mètres, leur profondeur d'opération. C'est la transparence des eaux des fjords qui est à l'origine du problème. En outre, lorsqu'ils sont hissés à terre, les *Biber* doivent également être revêtus d'un camouflage adapté à ce milieu. Souvent dispersés dans des zones rocheuses et boisées, les engins reçoivent alors un nouveau camouflage fait de bandes de diverses nuances de gris, bleu et brun. Compte tenu des particularités terrestres et aquatiques norvégiennes, ce schéma fut probablement plus efficace que la robe gris clair d'origine.

Bien que parés au combat, les *Biber* basés en Norvège ne seront jamais envoyés en opérations. Début janvier 1945, des engins de la K-Flottille 1./265 sont pourtant arrimés sur trois U-Boote de Type VII C. Leur destination: les environs de la Baie de Kola. C'est l'Opération *Cäsar*. Il s'agit de s'en prendre aux navires de guerre soviétiques qui escortent les convois alliés. Mais l'opération tourne court quand on découvre que les vibrations causées par les Diesel des Type VII C, ont provoqué des fuites dans les canalisations de carburant des *Biber* et détérioré l'étanchéité de leurs presse-étoupes. Sans attendre, les U-295, 716 et 739 rentrent à Harstad avec leurs sous-marins de poche. Aucune autre opération de ce type ne sera tentée avant la fin de la guerre. En dépit de cet échec, les *Biber* poursuivront leurs missions d'entraînement jusqu'à la capitulation allemande.

Photo 24 (p. 23) – Ce *Biber* au camouflage bigarré (comme décrit dans l'article) et porteur d'une gueule de requin plutôt cocasse, a été photographié au printemps 1945. On note l'absence de torpilles. Sont également bien visibles l'œillet de levage sur la proue, le périscope d'attaque et, devant lui, le compas. La vue a probablement été prise à Høllen (extrême sud de la Norvège).

Photo 25 (p. 24) – Une photo de mauvaise qualité mais qui a l'avantage d'offrir une autre vue du *Biber* illustré en p. 23. Elle prouve aussi l'efficacité du second type de camouflage: le schéma qui brise les lignes du sous-marin, améliore sensiblement sa dissimulation.

Photo 26 (p. 25) – Egalement pris en Norvège (peut-être à Høllen), cet autre cliché date d'avril ou mai 1945. Deux de ces *Biber* ont conservé leur camouflage gris clair d'usine. Leur kiosque porte respectivement les numéros 156 et 157. Deux autres engins sont revêtus du second schéma de camouflage introduit en Norvège. Ils ne portent cependant aucun numéro. Contrairement à ce qui a été dit par le passé, cette photo prouve que les numéros, lorsqu'ils étaient présents, étaient appliqués non pas seulement à gauche mais sur les deux côtés du kiosque.

Collection Wilhelmj

Photo 27 (p. 26) – Photographiés au même moment que leurs congénères de la **Photo 26** (p. 25), voici cinq autres *Biber*. Trois arborent la livrée d'usine gris pâle, alors que les deux autres ont reçu le schéma fait de bandes multicolores. Le contraste entre le camouflage d'usine et l'environnement est frappant. On comprend mieux pourquoi les sous-mariniers ont opté pour une livrée plus discrète réduisant le risque d'une détection aérienne. Cette photo révèle aussi l'absence d'uniformité du camouflage bigarré.

Collection Wilhelmj

La médaille commémorative japonaise pour les sous-mariniers allemands dans l'Océan Indien

par Wolfgang Ockert

Combien de collectionneurs ou d'historiens connaissent cette obscure décoration: la médaille commémorative japonaise pour les sous-mariniers allemands opérant dans l'Océan Indien?

Alors que la littérature abonde au sujet des opérations de l'U-Bootwaffe dans l'Atlantique, celles menées dans l'Océan Indien entre 1943 et 1945 est plutôt rare. Que dire alors des bases arrière dans le même secteur et, de manière plus générale, de la collaboration militaire navale entre une Allemagne nazie et un Japon impérialiste. Ces thèmes-là constituent assurément un chapitre quasi inconnu de l'histoire maritime allemande.

Quelque 45 U-Boote sont expédiés en Asie du Sud-Est entre octobre 1943 et mai 1945. Les pertes sont néanmoins importantes puisque les deux tiers de ces unités sont coulés en route. Seuls 16 submersibles parviennent dans les bases navales de Jakarta, Penang, Singapour et Surabaya. L'un de ces survivants (l'U-511) sera offert par le III^{ème} Reich aux militaires nippons pour que ceux-ci puissent copier l'engin.

Le 27 novembre 1943, l'U-178 est le premier U-Boot à quitter Penang pour le voyage de retour vers le *Vaterland*. Pour célébrer l'occasion, les Japonais ont préparé un souvenir à l'attention des sous-mariniers allemands. Il s'agit ni plus ni moins d'une médaille gravée à la main dans de l'argent massif. L'avvers est orné d'un sous-marin stylisé, du drapeau allemand et de l'inscription *Indischer Ozean*. Le revers est la version japonaise de l'avvers: on y retrouve le même sous-marin stylisé avec, cette fois, le drapeau japonais et les idéogrammes nippons signifiant "Océan Indien". Chaque exemplaire est gravé à la main.

Me basant sur des interviews et l'examen des successions de plusieurs marins de ce que l'on a surnommé les "Bateaux de la Mousson", j'ai pu déterminer que seuls les équipages des U-Boote ayant quitté Penang pour la France entre fin 1943 et début 1944, avaient reçu ces médailles commémoratives. Le tableau ci-dessous reprend les unités concernées:

1.	U-178	Kptlt. Wilhelm Spahr	27/11/1943
2.	U-532	Freg.Kpt. Otto-Heinrich Junker	04/01/1944
3.	U-188	Kptlt. Siegfried Lüdden	09/01/1944
4.	U-168	Kptlt. Helmuth Pich	28/01/1944
5.	U-183	Kptlt. Horst Schneewind	10/02/1944

Les dates mentionnées sont celles du départ des sous-marins depuis Penang.

Par ailleurs, j'ai découvert divers documents (livrets militaires, journaux personnels, photographies) qui prouvent que les marins des U-178, 188 et 532 ont bel et bien reçu la médaille en question. Aucun de leurs homologues servant à bord des U-Boote arrivés à Penang au-delà d'avril 1944, n'a connaissance de cette médaille commémorative.

A la date du 27 novembre 1943, le journal de l'aspirant Hans Lange (U-178) détaille la cérémonie de remise de ces décorations:

"Samedi,

Une splendide journée d'été. Après une dernière promenade dans Penang, nous sommes enfin sur le départ. Nous en sommes tous ravis! Adieux répétés de la part de tous les commandants. Les équipages et les officiers sont rassemblés sur la jetée. Deux bouquets de fleurs sur l'antenne et le fanion du commandant donnent à l'ensemble un air festif. Le premier sous-marin allemand est fin prêt à quitter Penang. La jetée est couverte de brun et de blanc. Les officiers de marine japonais sont arrivés. Le Korv.Kapt. Dommes souhaite à nouveau à chaque homme un bon voyage. A chacun, il présente un souvenir sous la forme d'un insigne offert par l'Amiral Ichioka. Le geste nous fait plaisir à tous. Derniers mots du Korv.Kapt. Dommes. Ensuite, un discours chaleureux prononcé par notre nouveau capitaine, le Kptlt. Spahr, suivi d'un mot d'adieu du Kptlt. Hoppe, le commandant du détachement. Il est sincère, le bateau occupait une place particulière dans son cœur. Dernières poignées de main avec ces hommes qui, au fil du temps, sont devenus des amis. Ce sont tous des gars fantastiques (Charley, Otto, Willi, l'Oberfeldwebel Hechlersan et l'Oblt. Vogel). Et puis, à bord! L'atmosphère est au beau fixe. La manœuvre d'appareillage est parfaite. L'équipage se tient sur le pont. Quand le bateau est à quelque distance de la jetée, "Beide Diesel halbe" ("avant demi pour les deux Diesel" - Ndr.). Des nuages qui s'élèvent, toujours plus de vagues. L'amiral (jap') est aussi présent. Nos camarades nippons nous font signe avec enthousiasme depuis leurs navires. La jetée se rétrécit, "Shanghai" coule peu à peu et Penang disparaît lentement dans le brouillard. La mer est agitée. Enfin nous partons! Je fais partie de l'équipe de guetteurs commandée par l'Oblt.z.S. Schrenk. Ca me va!"

Mais les questions suivantes demeurent: combien de ces médailles commémoratives ont été distribuées et combien d'entre elles ont survécu aux événements?

Les équipages des cinq U-Boote concernés devaient totaliser au maximum 300 hommes. Comme chaque médaille était gravée à la main, il est peu probable qu'un nombre nettement supérieur à 300 ait été produit. Des cinq sous-marins, deux (les U-178 et 188) ont regagné leur base bordelaise respectivement en mai et début juin 1944. Après un voyage long de plus de six mois en mer, les deux submersibles étaient en piteux état lorsqu'ils se sont amarrés à Bordeaux. A un point tel qu'ils n'ont pu être remis en état à temps: au moment du débarquement allié en Normandie, les deux unités furent sabordées dans l'abri à sous-marins bordelais. Quelques membres de leurs équipages ont pu accomplir le périlleux voyage vers leur terre natale et il est quasi certain que d'aucuns ont perdu leur médaille japonaise dans l'aventure.

Un autre U-Boot qui a pu regagner l'Europe est l'U-532. Encore en mer au moment de la capitulation allemande, son capitaine s'est rendu avec hommes et matériel à un destroyer de la Royal Navy. Ce dernier escorta le sous-marin jusqu'à Liverpool où il accosta le 10 mai 1945. L'équipage fut immédiatement fait prisonnier. On peut raisonnablement penser que cette capture engendra également la "perte" de plusieurs médailles commémoratives nippones.

Il reste deux U-Boote dont nous n'avons pas encore parlé: les U-168 et 183. Ni l'un ni l'autre ne rentrèrent jamais en France car leurs ravitailleurs avaient été coulés. Les deux submersibles ont donc fait demi-tour et regagné le Sud-Est asiatique. De là, ils ont poursuivi le combat contre les marines alliées jusqu'au 6 octobre 1944 pour l'U-168 et jusqu'au 23 avril 1945 pour l'U-183, dates auxquelles ils ont été respectivement coulés. Seuls 28 sous-mariniers allemands ont été sauvés et fait prisonniers par les Anglo-américains. Il faut dès lors supposer que d'autres médailles commémoratives japonaises ont été perdues dans les deux naufrages.

On peut donc estimer qu'environ 180 exemplaires de ces médailles ont regagné l'Europe, avec le retour des U-178, 188 et 532. Plusieurs dizaines d'entre elles ont vraisemblablement disparu dans la confusion qui entourait la fin du conflit et les années

d'après-guerre, ou pendant la captivité de leurs récipiendaires. Au bout du compte, il est probable qu'une centaine de ces médailles a survécu jusqu'à aujourd'hui.

Photo 28 (p. 27) – Accueilli par une fanfare et un détachement de marins japonais, l'U-168 (Kptlt. Helmuth Pich) arrive à Penang le 11 novembre 1943. Il est le quatrième et dernier U-Boot du Groupe *Mousson* à entrer dans la base navale nipponne. C'est là que s'achève un voyage de 132 jours de mer depuis Lorient. Déjà à quai, l'U-183 du Kptlt. Schäfer. Conformément aux instructions données aux U-Boote opérant en Asie du Sud-Est, le drapeau à croix gammée a été peint sur les deux côtés du kiosque. On distingue un navire de ravitaillement allemand à l'arrière-plan.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 29 (p. 28) – Sur le quai à Penang, le Contre-Amiral Ichioka Hisashi salue l'équipage du Kptlt. Pich peu après l'amarrage de l'U-168 le 11 novembre 1943. Agé de 50 ans à l'époque, Hisashi commandait alors la 8^{ème} Flotte Sous-Marine de la Marine Impériale.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photos 30 et 31 (haut de la p. 29) – Avers et revers de la médaille commémorative japonaise pour les sous-mariniers allemands dans l'Océan Indien. Le style est des plus simples. La plupart des sous-mariniers portèrent la décoration sous l'Insigne de Guerre des Sous-Marins mais seulement lors de photos posées. En effet, officiellement, la médaille n'était pas censée être arborée.

Photo 32 (bas de la p. 29) – Le livret militaire du Mtrgfr. Herbert Maus (U-188) confirme que, sur ce bâtiment du moins, la médaille commémorative nipponne était enregistrée à l'instar de toutes les autres décorations. A ce stade des recherches, il semble que cette pratique n'ait concerné que l'U-188.

Photo 33 (haut de la p. 30) – Le Korv.Kpt. Wilhelm Domes et un capitaine de sous-marin de la Marine Impériale nipponne au cours d'une garden party dans le jardin botanique de Penang. Le cliché est daté du 8 septembre 1943. L'U-178 entre dans Penang le 27 août 1943. Domes, son capitaine, reprend la charge de chef de corps de la base navale le 1^{er} mars 1944. Il succède ainsi au Korv.Kpt. Wolfgang Erhardt. Le 1^{er} janvier 1945, Domes est nommé commandant de la base navale de Singapour (connu sous le nom de Shonan pendant l'occupation japonaise). Par la même occasion, il est fait *Chef im Südostraum U-Boot* (Commandant des Sous-marins en Asie du Sud-Est).

Photo 34 (bas de la p. 30) – Ce portrait réalisé en studio est celui du Maschinengefreiten Walter Obst (U-188) et de ses parents. Pour l'occasion, Obst porte la médaille commémorative japonaise sous l'Insigne de Guerre des Sous-Marins. La médaille en argent massif brille au point de réfléchir avec force la lumière du studio. Résultat, elle n'apparaît sur le cliché que sous la forme d'un disque blanc.

Photo 35 (p. 31) – Une autre photo réalisée en studio, qui prouve que d'autres *U-Bootfahrer* (sous-mariniers) ont arboré la médaille nipponne de la même manière que Walter Obst (v. **Photo 34**, bas de la p. 30). Voici le Matrosenobergefreiten Fritz Schlärmann de l'U-178. Le marin ayant précédemment servi sur le croiseur auxiliaire *Thor*, il porte également l'Insigne de Guerre des Croiseurs Auxiliaires.

Page 32 – Emblèmes Inconnus

Une Rose pour l'U-3018

par Axel Urbanke

Si les emblèmes portés par les U-Boote entre 1939 et 1944 sont généralement bien connus, on ne peut en dire autant pour les sous-marins allemands mis en service entre la fin 1944 et le printemps 1945. C'est particulièrement le cas pour les Type XXI et XXIII frappés d'interdiction photographique. Par conséquent, rares sont les vues qui illustrent les insignes portés par ces sous-marins.

Dans cet article, nous présenterons l'emblème ornant l'U-3018 ainsi que l'histoire de ce Type XXI entré en service peu avant la capitulation allemande et qui ne connut pas les combats. La présente étude dépasse donc le cadre habituel de cette rubrique.

Construit par Deschimag, l'U-3018 est mis en service le 7 janvier 1945 aux chantiers navals de Brême. L'ambiance est plombée par la désolation qui s'offre aux yeux de l'aréopage présent pour l'événement: partout, ce ne sont que ruines après les terribles bombardements aériens alliés. Siegfried Breinlinger, le premier capitaine du nouveau sous-marin, n'est pas un novice. Cet Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} Classe emmène la quasi-totalité de l'équipage avec qui il a servi à bord de l'U-320, son premier sous-marin. Pourtant, l'officier a bien failli ne jamais connaître ce jour de janvier 1945: un an plus tôt, presque jour pour jour (le 21 janvier 1944 précisément), le Type VII C qu'il commandait est entré en collision avec un dragueur de mines. En route pour Hela depuis Kiel, l'U-320 était aux essais AK au large de Warnemünde lorsqu'il a été surpris par un épais brouillard. L'accident est grave: la collision a causé une fissure dans la coque épaisse de l'U-Boot. Après une tentative de réparation infructueuse, l'U-320 est mis sous cocon aux chantiers navals Schichau à Königsberg le 10 juillet 1944*.

L'Oblt.z.S. Breinlinger prend donc le commandement de l'U-3018, un Type XXI flamboyant neuf. L'emblème ornant le nouveau sous-marin est une rose sur un écu, d'après le nom du domaine de Rosenow près de Warnow dans le Mecklembourg. Il est vraisemblable que Breinlinger ou l'un de ses officiers était originaire de ce domaine.

A Brême, le sous-marin est appareillé pour la presqu'île de Hela (nom allemand de la ville polonaise de Hel, pointe septentrionale de la Pologne) et l'AGRU-Front dans la Baie de Dantzig. C'est là qu'entre février et mars 1945, en dépit d'une météo hivernale très défavorable, la nouvelle unité achève son entraînement opérationnel. L'ambiance à Hela est déprimante: sans cesse défilent de longues cohortes de réfugiés provenant de villes de Prusse Orientale comme Pillau, Dantzig et Gotenhafen. A Hela, ces malheureux déplacés par la ligne de front qui se rapproche sont embarqués à bord de grands navires qui les évacuent vers l'ouest. C'est comme si toute la misère du monde se concentrait à Hela. Pour chaque sous-marinier, il n'y a plus aucun doute, la fin de la guerre est proche.

Au cours des dernières semaines de mars, l'U-3018 s'amarré au dock flottant des chantiers Schichau à Dantzig. Le sous-marin doit y être parachevé. A cette époque, la vieille cité portuaire prussienne est déjà encerclée. Yvan n'est qu'à quelques kilomètres à peine des chantiers navals. Le bruit des combats se rapproche toujours plus. A présent, on l'entend vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les ultimes travaux à bord de l'U-3018 ont donc lieu sous la pression constante du danger. Soudain, dans les tout derniers jours de mars, alors que le parachèvement prend fin, des obus soviétiques se mettent à pleuvoir près du dock. Helmut Breinlinger décrira plus tard ces moments: "(...) *Bien que la plupart des ouvriers aient fui (après que les obus se soient mis à tomber), nous sommes parvenus à en convaincre quelques-uns de noyer la calle sèche avant que les coups ne portent réellement. Nous avons alors pu appareiller pour Gotenhafen sans autre difficulté. Sous un ciel d'un bleu étincelant, nous sommes passés devant la station balnéaire de Zoppot et ses thermes somptueux. Mais ils étaient déjà la proie des flammes, ce*

qui suscite un profond chagrin en moi car j'avais séjourné à plusieurs reprises dans cet endroit merveilleux. Les moments délicieux que j'y avais passés étaient inoubliables."

Peu de temps après, au début de l'après-midi, le bateau jette les amarres 20 km à peine au nord-ouest, à Gotenhafen. Mais cette ville, elle aussi, est sur le point de tomber aux mains des Russes. Les combats font déjà rage dans ses faubourgs. Les soldats côtoient les réfugiés dans un désordre indescriptible. Tout sentiment de normalité a cessé d'exister. Siegfried Breinlinger poursuit: "quand nous sommes entrés dans la ville (...), je fus frappé d'horreur: les SS avaient pendu des soldats de tous grades à chaque réverbère de la Hermann-Göring-Straße, l'artère principale. Des affiches épinglées dans leur poitrine portaient des messages comme Ich bin ein Verräter (Je suis un traître), Ich bin ein Deserteur (Je suis un déserteur) ou Ich beging Fahnenflucht (J'ai commis un acte de trahison). De nombreux animaux de ferme erraient sur les routes. A cette vue, j'ai confié à mon Seemännische Nr. 1, le Bootsmaat Steinmann qui est boucher de formation, la tâche d'essayer d'attraper et abattre une vache. La chasse fut fructueuse et son produit agrémenta agréablement notre ordinaire."

Après avoir évité les bombes soviétiques à Gotenhafen, l'U-3018 appareille pour Hela le 27 mars probablement. Juste à temps: l'Armée Rouge s'empare de Gotenhafen moins de 24 heures après le départ du sous-marin.

L'Oblt.z.S. Breinlinger reçoit ensuite l'ordre de mener un groupe de cinq sous-marins depuis Hela vers Travemünde. Début avril, le convoi quitte donc Hela et met le cap à l'ouest. Le danger guette: une nuit, alors que les sous-marins sont en route, un sous-marin soviétique tente de torpiller l'U-3018. Mais ce dernier pare l'attaque et c'est intacts que les U-Boote atteignent Travemünde.

A Hela, l'U-3018 vient s'amarrer le long de l'U-2533 de l'Oblt.z.S. Horst Günther, un ancien membre de l'équipage de Breinlinger. Les marins quittent leurs sous-marins respectifs, laissant ceux-ci à la garde d'une escouade préposée à cette tâche.

Le 8 avril, des chasseurs-bombardiers de la RAF surgissent subitement du ciel et s'en prennent aux navires à l'ancre. Les U-3018 et 2533 en réchappent in extremis: non loin d'eux, le bâtiment d'escorte *Wilhelm Bauer* est touché et coulé.

La défaite allemande se rapproche et avec elle, le destin des deux U-Boote. Ainsi, le 2 mai 1945, dès réception du mot-code *Regenbogen* (Arc-en-Ciel) et sur ordre du BdU, les U-3018 et 2533 font partie des 26 sous-marins sabordés par leurs propres équipages au large de Travemünde. Aucun de ces sous-marins ne doit tomber intact aux mains des Alliés.

* Finalement réparé fin 1944, l'U-320 part pour la Norvège le 16 avril 1945 sous le commandement de l'Oblt.z.S. Heinz Emmerich. Le bâtiment entre dans la base navale d'Horten le 21 avril. Il y largue les amarres pour sa première croisière de combat six jours plus tard. Le 7 mai, la veille de la capitulation allemande, l'U-320 est attaqué par un hydravion Catalina britannique du No. 210 Squadron. L'attaque a lieu à l'ouest de Bergen, par 61°32' N / 01°53' E. Le lendemain, lorsque la Wehrmacht dépose enfin les armes, l'U-320 est sabordé par son équipage. Ce dernier sera sauvé par un dragueur de mines allemand le jour d'après.

Photo 36 et 37 (p. 32) – Comme toutes celles qui illustrent cet article, ces deux photographies de l'U-3018 ont été prises à la mi-mars 1945, alors que l'U-Boot est affecté à l'AGRU-Front de Hela (nord de Dantzig). Sur la **Photo 36**, qui montre la partie avant de l'engin, on aperçoit la bande jaune appliquée temporairement sur le kiosque des sous-marins à l'entraînement. Peinte sur les flancs gauche et droit du kiosque, sous la bande jaune, la Rose, emblème de l'U-3018.

Photo 38 (p. 33) – Un autre Type XXI est photographié lors de l'entraînement en Baie de Dantzig. A l'avant-plan, sur la poupe de l'U-3018, on distingue les trappes grillagées qui donnent accès aux logements de bateaux gonflables.

Photo 39 (p. 34) – Une vue réalisée depuis l'intérieur de la tourelle de Flak. Le photographe a dirigé son appareil vers l'arrière du bâtiment. A l'avant-plan, on aperçoit le dispositif de visée des deux canons de 20 mm jumelés. Derrière lui, un membre d'équipage se tient à côté du périscope d'attaque pivoté de 90° sur bâbord. L'homme semble donner des ordres. La masse conséquente du mat tubulaire du périscope d'attaque est ici bien visible à l'arrière-plan. Tous les Type XXI ne sont cependant pas munis de cet équipement.

Photo 40 (haut de la p. 35) – Le massif de l'U-3018 vu depuis la proue. Les bittes d'amarrage sur le pont sont rétractables. Cette vue montre que le kiosque des Type XXI s'évase vers le haut.

Photo 41 (bas de la p. 35) – Baie de Dantzig, mars 1945: saisi sur le pont de son sous-marin au cours d'une brève pose, l'Oblt.z.S. Breinlinger, pacha de l'U-3018.

Photo 42 (p. 36) – Le Lt.z.S. Böhmer (1. WO) et le Lt. (Ing.) Berner (LI) assis sur une GBT (abréviation de *Geräuschboje mit Turbinenantrieb* pour "bouée acoustique propulsée par turbine"). Toutefois, la dénomination officielle de l'engin est *Geräuschminen Abwehrgerät* (dispositif anti-mine acoustique) *M.Dv.Nr. 347*. Les marins l'appellent simplement "Faiseur de Bruit" ou encore "Bouée à Vacarme". Le dispositif était accroché à la proue du bâtiment et jeté par dessus bord. Le sillage du sous-marin provoquait la rotation de l'hélice équipant la bouée, ce qui déclenchait un mécanisme à percussion installé dans la partie avant de l'engin. Les ondes sonores ainsi produites étaient censées provoquer l'explosion des mines acoustiques avant le passage du sous-marin. A l'arrière-plan, un membre de l'équipage gravit les 3,6 mètres de haut du kiosque.

Page 43 – Derrière les images, une histoire

Abordé par un frère – le destin de l'U-254

par Axel Urbanke

Le 5 décembre 1942, les U-Boote des *Vorpostenstreifen* (littéralement "patrouilles d'avant-poste") *Panzer* (Blindé) et *Draufgänger* (Fonceur) traquent les convois dans le nord-ouest de l'Atlantique. Trois jours plus tard, l'U-254 de la patrouille *Panzer* et l'U-221 de la *Draufgänger* vont brièvement se rencontrer. Les conséquences seront terribles.

Le 6 décembre à midi, un sous-marin de la patrouille *Panzer*, l'U-524 du Kptlt. *Freiherr* (baron) von Steinäcker, repère le convoi HX-217 dans le carré AJ 9119. Les déchiffreurs du *B-Dienst* ont bien fait leur travail: deux jours plus tôt, ils ont détecté le trafic radio provenant du convoi, permettant ainsi à l'U-524 de se glisser dans son sillage. *Panzer* est constitué de sept U-Boote: les U-135, 211, 254, 439, 465, 524 et 758. Ces "loups gris" sont à la recherche du convoi dans l'Atlantique Nord depuis le 27 novembre. Par une bonne visibilité et sous une brise légère du nord-ouest, quatre autres sous-marins, dont l'U-254 du Kptlt. Gilardone, acquièrent un visuel sur le convoi. En début de soirée cependant, la visibilité qui se dégrade fortement force les U-Boote à se séparer. Le groupe ne parvient pas à se rapprocher des navires alliés au cours de la nuit. Plusieurs sous-marins signalent bien des bruits d'hélices et les gisements hydrophones résultants mais aucun ne peut rétablir un contact visuel avec le convoi.

Draufgänger opère dans la même zone que *Panzer* mais il a pour objectif un autre convoi qui marche à l'ouest celui-là. Parmi ses onze sous-marins, l'U-221 de l'Oblt.z.S. Hans-Hartwig Trojer. Pour ce capitaine de 26 ans, c'est la deuxième croisière de combat depuis qu'il a pris le commandement de l'U-221 à Kiel en mai. La première croisière a été des plus fructueuses puisque le

submersible a coulé pas moins de cinq navires du convoi SC-104. Bien déterminé à répéter ce succès, Trojer appareille le 26 novembre pour sa deuxième mission. Mais les 11 premiers jours de mer ne lui apportent rien à se mettre sous la dent. C'est à peine si la monotonie a été brisée par une plongée d'urgence (pour éviter un avion ennemi) et le repérage d'un quatre-mâts irlandais que Trojer autorise à poursuivre sa route, neutralité oblige.

Aux petites heures du 7 décembre 1942, l'opérateur hydrophone de l'U-524 signale un faible bruit d'hélices. Le Lieutenant de Vaisseau baron von Steinäcker fait alors mettre le cap vers le gisement obtenu. A 10h00, l'U-Boot indique qu'il a un visuel sur le convoi dans le carré AK 4417. La bonne visibilité et la brise légère du sud-ouest permettent à d'autres sous-marins du *Gruppe* de se rapprocher. L'U-254 du Kptlt. Gilardone établit à son tour le contact visuel à 11h20. Dans les heures qui suivent, trois U-Boote supplémentaires font de même: ce sont successivement les U-465, 439 et 135. Le commandant du *Gruppe Draufgänger* espère lui aussi repérer le convoi. Mais la météo se dégrade subitement dans l'après-midi. La visibilité s'effondre et les U-Boote les plus proches du convoi tantôt le perdent de vue tantôt le repèrent à nouveau. Ce jeu du chat et de la souris se poursuit pendant la nuit. Au cours de celle-ci, l'U-524 de von Steinäcker et l'U-254 de Gilardone parviennent néanmoins à "coller" au convoi. Steinäcker fait état de 10 navires à la queue leu leu et de 10 escorteurs. Qu'importe, les deux U-Boote passent à l'attaque.

L'horloge n'indique pas encore minuit quand l'U-254 lance cinq torpilles séparément. Mais, tirés à la limite de leur portée, les projectiles manquent tous leurs cibles. A bord de l'U-524, le baron von Steinäcker a plus de chance: à 02h17 et 02h19, il décoche deux paires de torpilles en gerbe, puis un coup simple. Les secondes s'égrènent dans une attente anxieuse. Finalement, un bruit d'explosion lointaine. Le *Freiherr* et son équipage exultent: ils revendiquent un cargo et un tanker coulés, plus un cargo et un destroyer torpillés. En réalité, l'U-524 n'a coulé qu'un seul bâtiment. Il s'agit du tanker *Empire Spenser* de 8.194 GRT. Son explosion gigantesque illumine tout le convoi.

Le lendemain 8 décembre, à 08h15, l'U-623 de l'Oblt.z.S. Schröder (Groupe *Draufgänger*) repère le même convoi dans le carré AK 1849. En effet, après s'être montré incapable de détecter le convoi qui naviguait vers l'ouest, le *Gruppe* avait reçu l'ordre peu avant la tombée de la nuit de pourchasser l'autre convoi, celui marchant à l'est et poursuivi par le *Gruppe Panzer*.

Au lever du jour, sous un vent du nord-est qui se renforce (Force 5 à 6) et une visibilité modérée, les opérations reprennent contre le convoi filant à 9 nœuds. Pourtant, au cours de la matinée, les cinq sous-marins les plus proches du convoi le perdent tous de vue. Il faut attendre l'après-midi et la soirée pour que deux U-Boote (les U-610 et 553 du *Gruppe Draufgänger*) repèrent à nouveau les bâtiments alliés. Les autres submersibles tentent de faire pareil de leur côté. Parmi eux, l'U-221 de Trojer du *Gruppe Draufgänger* et l'U-254 de Gilardone du *Gruppe Panzer*. La partie s'est corsée depuis l'après-midi avec l'arrivée de deux Consolidated Liberator de lutte ASM qui cerclent constamment au-dessus de la zone. A 18h10, l'un des gros quadrimoteurs assaille

l'U-221 qui doit plonger en catastrophe mais parvient à échapper au bombardier. Trojer prend le risque de remonter et rester en surface pour augmenter ses chances de repérer visuellement le convoi. Il espère atteindre cet objectif vers 23h00. Dans l'obscurité, son sous-marin traverse plusieurs lignes d'averse. Soudain, alors que les horloges du bord indiquent précisément 21h34, les guetteurs hurlent: "*Alarm!*" Immédiatement à tribord, surgi d'une bourrasque de pluie, un autre sous-marin glisse en effet vers l'U-221 sur un cap de collision. La distance entre les deux unités décroît rapidement. A bord de l'U-221, Trojer hurle un changement de cap aux hommes de barre. Le submersible fait une abattée brutale mais il est trop tard: dans un grincement de tôles froissées, l'U-221 percute l'autre engin à hauteur du gaillard d'avant. En fait, le choc est modéré. Selon le journal de bord de l'U-221, il fut: "*(...) à peine ressenti (...)*"

Le submersible qui a jailli de l'obscurité est l'U-254 du Kptlt. Gilardone. Au moment où il aperçoit l'U-221, l'U-254 marchait au cap 020. Sans attendre, son capitaine âgé de 30 ans ordonne: "*Beide AK, steuerbord voraus!*" (toutes les machines en avant tribord). Mais l'état de la mer ralentit l'accélération et l'inévitable se produit. A bord de l'U-254, les événements se succèdent dans le drame: "*la force de l'impact fut modérée et n'a même pas été ressentie du tout dans le carré des officiers. Les ordres ont fusé immédiatement. Ce fut d'abord "Schotten dicht" (fermer les cloisons étanches), suivi de "Klar bei Tauchretter" (préparez les respirateurs de secours). Une voie d'eau s'est ouverte à tribord, à mi-hauteur dans la coque. Les pompes sont enclenchées pendant qu'on chasse aux ballasts. Le panneau étanche dans le compartiment avant a sauté. Les moteurs ont stoppé après la collision. La cloison étanche du compartiment avant n'était pas étançonnée et a cédé au bout de quelques minutes. Le bateau s'est enfoncé rapidement. Une trentaine de sous-marinières exécute l'ordre "Alle Mann aus dem Boot!" (Évacuez le navire!) (...)*" C'est ce que rapportera le timonier de l'U-254. Il sera le dernier homme à se frayer un chemin au travers des torrents d'eau salée qui se déversent depuis le panneau du kiosque.

La situation de l'U-221 n'est guère plus brillante. Après la collision, Trojer s'est rapproché de l'U-254 encore à flot. Mais soudain, ce dernier commence à s'enfoncer sans crier gare. Autour de lui, dans l'eau noire, quelque trente marins flottent dans leur gilet de sauvetage, respirateurs de secours sur le visage. Seuls quelques-uns disposent d'une lampe à signaux. En dépit de la menace aérienne, les hommes de l'U-221 braque des projecteurs vers l'endroit où l'U-254 vient de sombrer. Depuis le pont, ils tentent de rassurer leurs infortunés homologues de l'U-254. Les survivants sentent leurs forces les quitter. La tête inclinée en avant, certains ont déjà cessé d'appeler à l'aide. Pour eux, il est trop tard. Les marins de l'U-221 savent que le temps est compté, surtout dans une eau à 8° C. Vite, ils lancent des cordages, à la main ou au lanceur, aux infortunés dont les membres se raidissent de minute en minute. Le froid les saisit peu à peu. Ils ne peuvent plus nager vers une ligne qui tombe à deux mètres d'eux. Les vagues qui les fouettent compliquent encore les opérations de sauvetage. Dans un accès de pitié, Trojer se laisse à autoriser quelques membres de son propre équipage à tenter l'insensé: sauter à leur tour dans les flots glacés pour sauver leurs confrères. Attachés à des lignes de vie, ils tentent le tout pour le tout. Mais les vagues qui atteignent la hauteur du kiosque sapent leurs efforts. Seuls un sous-officier et trois matelots de l'U-254 seront encore en état d'agripper les lignes et de se laisser hisser à bord de l'U-221. L'un d'eux est le timonier. Au bout de deux heures d'effort, deux fusées éclairantes déchirent le ciel nocturne et trois destroyers sont repérés. Trojer n'a plus le choix: la mort dans l'âme, il ordonne l'arrêt des opérations de sauvetage. A 23h49, son bâtiment plonge vers la relative sécurité des profondeurs. Vingt minutes plus tard, l'U-221 refait surface et poursuit ses recherches dans le carré AK 2551. La tentative dure jusqu'à 05h00 mais le vent et les bourrasques de pluie empêchent tout autre sauvetage.

Le 9 décembre 1942, à 05h00, Trojer ordonne le retour vers Saint-Nazaire. Son bâtiment a subi de sérieuses avaries suite à la collision et n'est plus en état de participer aux opérations. Une partie de la proue a disparu et la poupe est tordue à bâbord. Le 18 décembre, l'U-221 commence à transférer le mazout dont il n'a désormais plus besoin dans les soutes de l'U-778, un autre membre du groupe *Panzer*. Les opérations de transfert ont lieu dans la soirée du 18 décembre et se poursuivent le lendemain. Après quoi, l'U-221 reprend la route du retour. C'est un submersible en piteux état qui accoste la veille de Noël à 17h00 dans la base nazairienne, entre de la 7. U-Flottille.

A propos de la perte de l'U-254, le journal de guerre du BdU mentionnera: "*pour la première fois au cours d'une opération menée contre un convoi, une collision s'est produite entre deux sous-marins, l'un d'eux étant perdu à la suite de l'accident. Selon les*

informations actuellement disponibles, la collision s'est produite dans l'obscurité et par forte houle. En conséquence, le capitaine du bâtiment abordeur ne devrait pas faire l'objet d'un blâme. Etant donné le grand nombre d'unités impliquées dans les opérations contre les convois, l'éventualité d'un tel accident avait été envisagée depuis longtemps. Après réflexion, il a été décidé qu'en général, nous ne devrions pas avoir plus de 13 à 15 bâtiments sur zone. Des restrictions tactiques de quelque nature que ce soit sont inacceptables (...). Considérant les difficultés inhérentes aux combats contre les convois, toute occasion d'attaquer doit être poursuivie avec détermination. Le principe si souvent répété aux capitaines selon lequel il faut aller de l'avant le plus vite possible, attaquer le plus souvent possible et exploiter immédiatement toute occasion d'attaquer, ce principe-là ne peut pas être violé pour des raisons de sécurité."

Laissons à la mention du BdU dans le journal de bord de l'U-221 le soin de refermer cette page douloureuse de la guerre sous-marine: "(...) Le Commandement et les capitaines de sous-marin doivent être conscients du risque potentiel de telles collisions (...) et pas du plus petit reproche. Les actions qu'il [Trojer] a prises étaient adéquates et le sauvetage de quatre hommes de l'U-254 reflète, comme il se doit, les qualités du marin."

Neuf mois plus tard, le 27 septembre 1943, l'U-221 est coulé par un Halifax* au sud-ouest de l'Islande. Il n'y aura aucun survivant.

* le quadrimoteur en question est immatriculé « B » et appartient au No. 58 Squadron.

Photo 43 (p. 37) – Une vue de l'U-221 qui donne une assez bonne idée de ce que les guetteurs ont vu dans l'Atlantique Nord la nuit du 8 décembre 1942: un sous-marin surgit soudain devant l'étrave et l'U-221 ne peut éviter la collision.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 44 (p. 38) – Bras écartés, le Kptlt. Hans Gilardone dans le kiosque de l'U-254, le sous-marin qui sombra au sud-est du Cap Farewell (le mal nommé – Ndr.) suite à la collision avec l'U-221. Gilardone disparaîtra avec 40 membres de son équipage. Au moment des faits, le capitaine n'en était qu'à sa deuxième croisière opérationnelle à bord de l'U-254. Entre ces deux patrouilles, le sous-marin en avait accompli une autre sous le commandement temporaire du Kptlt. Odo Loewe.

Cette vue a vraisemblablement été prise pendant une croisière d'essai depuis Brest. En effet, si la livrée du sous-marin a souffert comme lors d'une patrouille opérationnelle, les hommes sont tous rasés et détendus, autant d'indices qui suggèrent que la photo n'a pas été prise au cours d'une mission de combat.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Légende de l'infographie (p. 39) – Au sud du Groenland, la flèche indique la direction générale suivie par le convoi HX-217. La croix de Saint André mentionne le lieu de la collision entre les U-221 et 254 le 8 décembre 1942 à 21h34. L'U-254 sombrera au même endroit peu après.

Photos 45 et 46 (pp. 40 et 41) – Dans la soirée du 18 décembre 1942, c'est un U-221 en triste état qui a rendez-vous avec l'U-758 du Kptlt. Manseck dans le carré BE 4782. Le rendez-vous avait été arrangé une semaine plus tôt mais il fallut sept jours pour concrétiser le plan. L'U-221 est censé transférer du carburant dans les soutes de son homologue (dont c'était la première sortie opérationnelle) pour que celui-ci puisse rester plus longtemps en mer. Une première tentative avec des bidons ne porte pas réellement ses fruits, l'U-758 ne recevant que 8 m³ de gasoil. Une seconde tentative, toujours avec des bidons, a lieu dans la matinée du 19 décembre mais avec la houle (Force 4 sur l'échelle de Douglas), le filin se brise. Vers 14h00, les marins essayent une autre méthode: transférer le mazout en le pompant depuis les réservoirs de compensation, à l'aide de tuyaux d'eau normalement réservés au nettoyage du pont. Pendant la manœuvre résultante, les U-Boote naviguent de conserve aux électriques et "en avant très lente". L'U-221 se place face au vent, 10 mètres devant l'U-758 et entre 3° et 6° dans la houle. En dépit d'une mer agitée et d'une mauvaise tenue de cap de la part de l'U-758, le transfert est enfin une réussite. C'est au cours de la manœuvre et depuis l'U-758 que les photos sur cette double page ont été prises. Elles illustrent clairement les dégâts affectant la proue de l'U-221. Le transfert du gasoil s'acheva dans l'après-midi du 19 décembre et c'est alourdi de 21 m³ de carburant supplémentaires que l'U-758 reprit sa première patrouille.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 47 (p. 42) – Un autre cliché pris depuis l'U-758 le 19 décembre 1942. Celui-ci montre le kiosque de l'U-221 et le tuyau de transfert improvisé entre les deux U-Boote. Comme sur les deux photos précédentes, le schéma de camouflage de ce Type VII C est bien visible ici aussi. L'U-221 regagnera Saint-Nazaire quatre jours plus tard.

U-Boot Museum Cuxhaven

Page 43 – Fanions

U-509 – Succès contre le convoi SL-125

Le 26 novembre 1942, l'U-509 du Kptlt. Werner Witte entre dans la rade de Lorient à l'issue d'une croisière de 43 jours. Witte a coulé quatre navires du convoi SL-125 et endommagé trois autres en l'espace de cinq jours. Pourtant, lors de son retour à Lorient, l'équipage croit avoir remporté six succès. C'est donc sans surprise si son bâtiment est orné d'autant de fanions de victoire.

A l'origine, le convoi SL-125 comptait 37 navires partis de Freetown (Sierra Leone, côtes occidentales de l'Afrique) pour la Grande-Bretagne. Il est repéré à l'ouest des Canaries le 27 octobre par l'U-409 de l'Oblt.z.S. Massmann. Ce dernier fait partie du *Gruppe Streitaxt* (Hache de Guerre) qui compte aussi l'U-509 dans ses rangs. L'U-509, justement, qui, la veille, a repéré le tanker *Anglo Maersk* à la traîne du convoi, l'a canonné et touché à plusieurs reprises. Mais l'*Anglo Maersk* a poursuivi sa route. Pas pour longtemps: trois heures plus tard, l'U-604 l'a achevé d'une seule torpille.

Peu de temps après, le 27 octobre, contact est établi avec le convoi qui, cette nuit-là, perd encore un steamer et un cargo, tous deux victimes des torpilles de l'U-509. La nuit d'après, le même sous-marin envoie par le fond un troisième cargo et en endommage un autre. Le Kptlt. Witte poursuit le convoi et, le 29 octobre, monte une nouvelle attaque nocturne. Cette fois, il frappe le cargo *Corinaldo* de 7.131 GRT. Les marins abandonnent le navire en perdition mais celui-ci reste à flot. Parti à la dérive, le cargo est finalement coulé le lendemain. C'est l'U-203 qui le "finira" avec son canon de pont. Entre-temps, l'U-509 remporte son dernier succès dans la nuit du 30 au 31 octobre, lorsqu'il coule le cargo *Brittany* de 4.722 GRT près de Madère. Avec cette quatrième victime, Witte vient d'expédier au fond de l'Atlantique pour quelque 24.154 GRT de navires marchands auxquels il faut ajouter les 20.014 GRT de trois bâtiments endommagés. Mieux encore, ces trois dernières unités ont été si sérieusement atteintes qu'elles seront aisément achevées par d'autres sous-marins. Pour l'escorte du convoi, composée de quatre corvettes de la Royal Navy, c'est un échec patent.

Sur la **Photo 48** (p. 43), le Kptlt Witte se tient sur la passerelle alors que son U-509 arrive au port. La "Tête de Loup" ornant le sous-marin est bien visible sur le kiosque. L'emblème du sous-marin trouve ses origines dans le nom de famille de son premier capitaine, le Freg.Kpt. Karl-Heinz Wolf (*Wolf* signifiant loup en allemand).

Photo 48 Bibliothek für Zeitgeschichte

Page 44 – Photos inattendues

Tir au pistolet sur un sous-marin!

La vue (p. 44) sélectionnée pour cette rubrique illustre une activité militaire qui n'aurait rien d'exceptionnel pour des soldats stationnés à l'arrière du front. Reconnaissons-le, si l'homme photographié ici appartenait à la Heer ou la Luftwaffe, la plupart de nos lecteurs remarqueraient à peine ce cliché. Par contre, si la vue illustre un sous-marinier faisant feu de son pistolet sur une silhouette humaine fixée au pont d'un U-Boot en mission, une telle photographie constitue une réelle rareté. Cette photo a été prise en 1943 mais certainement pas dans l'Atlantique Nord où les menaces de toutes natures rendraient la scène inconcevable à pareille époque. En fait, la scène a été photographiée dans l'Océan Indien à bord de l'U-177 du Kptlt. Robert Gysae.

Celui-ci fait larguer les amarres à Bordeaux le 1^{er} avril. C'est sa deuxième croisière de combat avec l'U-177. Filant dans l'Atlantique Sud, il double le Cap de Bonne-Espérance puis rejoint le secteur au sud de Madagascar. La croisière dure pas moins de six mois (184 jours précisément), un vrai calvaire pour l'équipage en mal d'activités hormis la routine quotidienne. Gysae exploite donc toutes les occasions de lutter contre l'ennui et le train-train quotidien. L'un d'elles est le tir, exercice pratiqué sur le pont contre des cibles fabriquées à bord (observez bien la silhouette sur la cible, c'est celle d'un soldat de Sa Gracieuse Majesté!). Le correspondant de guerre Kiefer a gravé pour la postérité cette activité inhabituelle sur un sous-marin.

Après 26 semaines de mer, l'U-177 rentre à Bordeaux le 1^{er} octobre 1943. Entre la routine quotidienne et ses quelques diversions, le sous-marin aura tout de même coulé six navires au sud de Madagascar et au large du Cap (Afrique du Sud). A noter que son petit autogyre Fa 330 *Bachstelze* (Bergeronnette) lui aura été fort utile au cours de cette longue patrouille.

Photo 50 (p. 45) – Le Kptlt. Gysae a démontré des talents exceptionnels de capitaine au cours de la deuxième patrouille de l'U-177. Non seulement l'officier a expédié par le fond un certain nombre de navires ennemis mais il a également pu ramener tout son équipage à bon port au bout de six mois de navigation. Avant même que Gysae ne rentre à Bordeaux, il apprend qu'il est décoré des Feuilles de Chêne le 31 mai 1943. A l'issue de la patrouille, Gysae remettra le commandement de son sous-marin et prendra ses fonctions de commandant de la 25. U-Flottille.

Page 46 – Paysages

Internement espagnol

Voici ce qui pourrait être une scène typique de la 2^{ème} GM: un U-Boot de Type VII C à quai dans le centre de quelque ville portuaire. Les apparences sont parfois trompeuses: cette photo, prise à Barcelone, ne date pas du conflit mais des années 1950! Une explication s'impose.

Le 29 avril 1942, l'U-573 du Kptlt. Heinsohn est bombardé par un Lockheed Hudson du No. 233 Squadron de la RAF. Les faits se déroulent en Méditerranée au large d'Alger. Sérieusement endommagé par le bimoteur britannique, le sous-marin n'a plus la capacité de plonger. Il se retire donc vers le nord et vient chercher asile dans le port de Carthagène. Mais l'Espagne est neutre. Officiellement du moins car personne n'ignore les sympathies du gouvernement franquiste pour les Nazis. Les autorités espagnoles accordent trois mois aux Allemands pour réparer leur sous-marin. Cette décision violant les accords de neutralité internationaux, l'ambassadeur britannique émet de vigoureuses protestations à l'encontre du ministère des affaires étrangères espagnol. En vain. Mais ces démarches poussent tout même Allemands et Ibères à trouver une autre solution. Ainsi, le 2 août 1942, soit la veille de l'expiration du délai fixé, les Allemands vendent l'U-573 à la Marine Espagnole pour la somme d'un million cinq cents mille reichsmarks. Les Espagnols achèveront les réparations et remettront l'U-573 en service sous la désignation S-01. Après quelque trente années avec l'Armada, le S-01 sera désarmé et ferraillé en 1971, une tentative de sauvegarder l'ex-U-573 pour un musée ayant échoué.

Qu'advint-il de son équipage? Au départ, les sous-marins allemands sont internés dans les geôles espagnoles. En mars 1943, après 11 mois d'emprisonnement, le gouvernement franquiste autorise le rapatriement des marins vers l'Allemagne (une autre violation des accords internationaux). De retour sur leur terre natale, les membres de l'équipage de l'U-573 sont immédiatement affectés à d'autres sous-marins. Ils mourront à bord de ceux-ci. Prenons l'exemple de l'ex-Pacha de l'U-573, Heinsohn. Entre-temps promu Korvettenkapitän, il reçoit sans délai le commandement de l'U-438. Il prend la mer à son bord dès le 31 mars 1943. Cinq semaines plus tard, le 6 mai, le sous-marin est attaqué par le sloop britannique *HMS Pelican* au nord-est du Newfoundland (Canada). A l'issue de l'engagement, les eaux grises de l'Atlantique Nord se referment à jamais sur l'U-438 et son équipage.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Page 48 - Destins

La mort de la "Garde Noire"

Le 4 mai 1945, alors que la 2^{ème} GM touche à sa fin en Europe, les sirènes d'alerte aérienne retentissent soudain dans la base sous-marine de la baie de Kilbotn. Nous sommes à quelques kilomètres au sud de Harstad, dans l'un des nombreux archipels que comptent la Norvège septentrionale. Il est près de 17h00.

Pour les marins de la base et les équipages d'U-Boote présents, c'est un peu la surprise: les hommes s'attendaient plus à la cessation des hostilités qu'à un raid aérien.

Peu avant l'alerte, l'U-711 du Kptlt. Lange s'était rangé le long du navire-dépôt *Black Watch* (Garde Noire), au terme de 18 jours d'opérations dans la zone de Mourmansk. Après avoir reçu les Feuilles de Chêne, son capitaine avait été transféré à Kilbotn, emmenant avec lui sous-marin et équipage. Tous ont eu la chance de survivre au transfert. A présent, la plupart des marins sont à bord du *Black Watch* pour assister à une cérémonie de bienvenue et y recevoir le courrier tant attendu. Seuls quelques hommes sont restés à bord du sous-marin pour en assurer la garde. Peu après, son capitaine y retourne car il y a oublié le journal de bord. C'est à cet instant que les sirènes d'alerte mugissent dans le ciel de Kilbotn.

Ayant franchi le réseau de veille côtière sans être détectés, 25 chasseurs Wildcat et bombardiers-torpilleurs Avenger déboulent sur la base navale à 16h58. Vingt-neuf minutes plus tôt, les Grumman avaient pris l'air depuis trois porte-avions britanniques croisant au large des côtes occidentales de l'archipel des Lofoten. Le raid s'inscrit dans le cadre de l'*Operation Judgment*. Le but de celle-ci, planifiée par les Anglais depuis le 1^{er} mai, est de frapper le trafic maritime entre Narvik et la base de Kilbotn. Les

monomoteurs du No. 853 Sqn de la Fleet Air Arm ont décollé de l'*HMS Queen*, ceux du No. 821 Sqn de l'*HMS Searcher*, pendant que les avions du No. 864 Sqn s'arrachaient du pont d'envol de l'*HMS Trumpeter*.

Arrivés sur zone, huit Avengers du No. 846 Sqn foncent vers l'U-711 et le *Black Watch*, pendant que quatre Wildcat du même escadron tentent de faire taire la DCA. Le *Black Watch* a été construit à Oslo en 1939. Capturé par les Allemands dans la foulée de leur invasion de la Norvège, le bâtiment a été transformé en navire-dépôt pour le compte de la Kriegsmarine. Long de 111 mètres et jaugeant 5.035 GRT, le *Black Watch* est une cible qui ne passe pas inaperçue des pilotes britanniques. Voici d'ailleurs que les Avengers rasant les flots dans sa direction, encadrés par le feu nourri de la Marine Flak Abteilung 709 et du croiseur antiaérien *Thetis*. Mais les Anglais passent et plusieurs de leurs bombes frappent la partie arrière du *Black Watch*. A bord de ce dernier, on est au beau milieu de la cérémonie de bienvenue organisée à l'intention des hommes de l'U-711. Le feu se déclare et se propage rapidement. A peine quelques instants plus tard, le navire explose, se brise et sombre en quelques secondes. La plupart des 200 hommes de son équipage et des sous-marinières n'en réchapperont pas. Le naufrage si brutal et si rapide ne laissera qu'une poignée de rescapés.

L'U-711 paraît plus chanceux. Du moins au début. Avant l'explosion du *Black Watch*, le Kptlt. Lange est parvenu à larguer les amarres en toute hâte et démarrer les moteurs électriques. Mais, quelques centaines de mètres plus loin, il commence à s'enfoncer: l'explosion des bombes qui l'ont encadré a manifestement provoqué des voies d'eau. Toujours sous le feu des avions alliés, Lange et 10 marins abandonnent leur bâtiment et se jettent à l'eau. Il était temps: l'U-711 sombre l'instant d'après. Le chalutier norvégien *Senja* le rejoint au fond de la baie. Le croiseur antiaérien *Thetis*, cible des chasseurs Wildcat du No. 821 Sqn, s'en tire mais avec de sérieux dégâts. Bien qu'attaqué par le No. 853 Sqn, le bâtiment de préparation des torpilles *Carl von Herring* en réchappe indemne.

Soudain, le ciel est vide d'avions. L'attaque vient de cesser aussi brutalement qu'elle avait commencé. La Flak a eu raison d'un Wildcat VI et d'un Avenger mais les pertes allemandes sont terribles. Les survivants se retrouvent sur les berges en état de choc. Alors que le cessez-le-feu général était en vue, 200 membres de l'équipage du *Black Watch* et 32 marins de l'U-711 viennent de perdre la vie. Quatre jours plus tard, les Allemands capitulent en Norvège.

Aujourd'hui, le *Black Watch* et l'U-711 reposent toujours par 50 mètres de fond dans la baie de Kilbotn.

Quatrième de couverture – Les Ravitailleurs

Photos 53 et 54 (quatrième de couverture) - Si des photographies de "Vaches à Lait" ravitaillant d'autres sous-marins sont relativement rares, celles illustrant des Type XIV par mauvais temps et forte houle sont quasiment inconnues. La plupart des opérations de ravitaillement entre sous-marins, ont souvent été photographiées par beau temps, à l'ouest des Açores, près des Bermudes ou des îles du Cap Vert, dans le secteur généralement réservé au ravitaillement en haute mer. Début 1943, compte tenu de la menace aérienne sans cesse grandissante, il est décidé que les ravitailleurs rencontrent les ravitaillés peu avant le coucher du soleil ou par mauvais temps. Mais ces dernières conditions posent un certain nombre de problèmes. D'abord, du fait d'erreurs de navigation (même minimes), elles gênent la localisation mutuelle des bâtiments concernés dans le carré désigné. Ainsi, si chaque carré ne mesurait que six nautiques de côté, par mauvaises conditions de visibilité, il n'était pas rare que des U-Boote se croisassent à plusieurs reprises sans s'apercevoir. Ensuite, pendant le transfert du mazout par forte houle, la mauvaise tenue de cap des "clients" provoquait l'endommagement des tuyaux de transfert et leur passage par-dessus bord. Si la mer était agitée, les unités ravitaillées avaient souvent du mal à marcher à la même vitesse que les ravitailleurs car leurs moteurs électriques manquaient de puissance. Enfin, la procédure engendrait un stress certain auprès des marins impliqués dans la manœuvre. Il arrivait qu'ils dussent travailler dur, parfois 16 heures d'affilée, au milieu des vagues qui les frappaient sans cesse. Pour des raisons de sécurité, les limites imposées pour le transfert du carburant étaient un vent de Force 6 et une houle moyenne.

En quatrième de couverture, nous vous présentons deux vues de l'U-460 commandé par le Kptlt.d.R. (pour Kapitänleutnant der Reserve – Ndr.) Ebe Schnorr. Elles ont été prises par une mer agitée, alors que le bâtiment a rendez-vous avec deux autres sous-marins. La **Photo 53** (haut du quatrième de couverture) révèle la présence de l'un d'eux (visible en partie derrière le kiosque de l'U-460). Le "Globe" orne le kiosque du ravitailleur. La **Photo 54** (bas du quatrième de couverture) illustre un canot gonflable de trois mètres de long dansant entre la "Vache à Lait" et son "Petit". Les tâches habituellement dévolues au canot consistaient à transférer à ses "clients" les tuyaux de gasoil et à transborder des provisions, des pièces de rechange et, à l'occasion, le médecin du bord.