

**EDITION  
No 7**  
2011

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

# U-BOOT

## IM FOCUS



Traduction française

LUFTFAHRTVERLAG  
**START**

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

# U-BOOT IM FOCUS N° 7/2011

*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 – Dans les entrailles

**Photo 1** (deuxième de couverture) – En 1942, face à la menace sans cesse croissante de l'aviation alliée, les plongées d'urgence deviennent une question de survie pour les sous-marins allemands opérant dans l'Atlantique. Afin d'affûter les réactions de l'équipage en cas d'alerte aérienne, les capitaines et les officiers mécaniciens imposent de fréquents exercices surprises. Cette photo illustre l'un d'eux à bord de l'U-108, un Type IX B. Dans le central, le Kptlt. Ing. Hermann Schmidt (LI), surveille le profondimètre au-dessus des commandes des barres de plongée. Montre en main, l'officier mécanicien vérifie le temps nécessaire pour atteindre la profondeur requise. En général, il fallait 40 secondes pour immerger un Type IX B. Mais le LI de l'U-108 exigeait un délai maximum de 25 secondes pour atteindre 30 m de profondeur. Car c'était la profondeur nécessaire au sous-marin pour disparaître entièrement sous la surface. Ici, Schmidt se tient sous l'échelle menant au kiosque. L'officier porte un maillot de corps et un short, indices vestimentaires suggérant que la vue a été prise alors que l'U-108 naviguait dans l'Atlantique Sud ou les Caraïbes. La photo daterait donc de la troisième (fin 1941), septième ou huitième patrouille du bâtiment (entre mars et septembre 1942).

A propos des plongées d'urgence, il convient de préciser que le temps nécessaire pour une immersion complète, est fonction de la vitesse du sous-marin au moment où il commence à plonger. Pour une plongée d'urgence, les moteurs Diesel étaient poussés à fond, pendant que les barres de plongée étaient braquées au maximum. Au même moment, les purges étaient ouvertes en grand afin d'inonder les ballasts le plus rapidement possible. Enfin, la propulsion de l'engin était basculée sur les moteurs électriques avant de fermer les écopés des Diesel. Afin d'accélérer la plongée, le maître d'équipage hurlait généralement: "Alle Mann voraus!" ("Tous les hommes à l'avant!"). A cet ordre, tous les sous-marinières non requis pour la manœuvre se ruaient vers la proue. Le poids supplémentaire ainsi généré à l'avant du sous-marin permettait à celui-ci de plonger plus rapidement. Toutefois, l'angle de plongée était limité par un facteur essentiel: la nécessité de conserver les hélices du bâtiment dans l'eau. Car à l'air libre, elles auraient été incapables d'assurer toute propulsion au sous-marin.

Collection Ockert

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@Luftfahrtverlag-Start.de

### Principaux collaborateurs:

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

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

### Premier Assistant de Rédaction:

Olaf Krabbenhöft, Hambourg

### Deuxième Assistant de Rédaction:

Markus Richter, Cloppenburg

**Traduction anglaise:** David Johnston, New Brunswick (Canada)

**Traduction française:** Jean-Noël Dusoulrier, Bruxelles (Belgique)

**Impression:** Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

**Droits de reproduction:** Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn, Inh. Axel Urbanke, 2011

**ISBN 978-3-941437-10-4**

*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 et 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
<b>Dans les entrailles</b>		U-763, 1944	
U-108, 1941-1942	Deuxième de couverture	<b>Les Types IX</b>	13
<b>Editorial</b>	2	U-65, 1940	14
<b>Forum des Lecteurs</b>		U-66, 1942	15
U-38, 1941	2	<b>Kiosques</b>	
U-302, le sous-marin de l'océan Glacial arctique	3 et 4	U-154, la "Vache Torpilleuse"	16 à 19
U-404, l'U-Boot et sa caméra sous-marine	5	<b>Photos couleur</b>	
<b>Les Types II B</b>		Drossé dans le fjord d'Oslo: l'U-128 en situation précaire	20 à 23
U-121, 1942-1943	6	<b>Un sous-marin sous la loupe</b>	
<b>Les Types II C</b>		Etrange livrée méditerranéenne pour l'U-375	24 à 33
U-57, 1939	8	<b>Documents</b>	
<b>Les Types VII B</b>		Certificat de torpillage pour l'U-351	34
U-51, 1940	9	<b>Emblèmes inconnus</b>	
U-101, 1942	10	Les insignes inconnus (et connus) de l'U-59	35 à 38
<b>Les Types VII C</b>			
U-278, 1945	11		
U-285, 1943	12		

	page		page
<b>Rapport</b>		<b>Portrait</b>	
Les marques d'identification et de visibilité des Types XXI et XXIII au sein de l'UAK en 1944 et 1945	39 à 41	Kapitänleutnant Hermann Schrenk	42 à 48
		<b>Photos inattendues</b>	
		Les périscopes camouflés de l'U-66	49
		<b>Paysages</b>	
		Gruppe Landwirt: une réserve contre "l'Invasion"	
			50 à quatrième de couverture

**Photo de couverture** – L'U-454 entre à Kiel le 3 mai 1942. Au départ de bases norvégiennes, le sous-marin accomplira cinq croisières de guerre dans l'océan Arctique. Le massif porte l'emblème de l'unité, un ours polaire dominant l'hémisphère nord. L'U-Boot du Kptlt. Burckhard Hackländer est orné d'un insigne supplémentaire, une roue de wagon de chemin de fer visible sur le flanc bâbord du kiosque. Accrochés au périscopes, cinq fanions de victoire symbolisant les succès remportés lors de cette première patrouille opérationnelle. La première victime de l'U-454 aura été le chalutier soviétique RT-68 *Enisej* (557 GRT) coulé au large de Mourmansk le 17 janvier 1942. Le soir du même jour, l'U-Boot frappe aussi deux navires issus du convoi PQ-8: les torpilles touchent d'abord le cargo britannique *Harmatris* (5.395 GRT) à 18h46, puis, lors d'une troisième attaque, le destroyer *HMS Matabele* (1.870 GRT). Ce dernier sombre rapidement, emportant avec lui la quasi-totalité de son équipage: des 200 marins, seuls deux en réchapperont. Sur cette photo, la victoire remportée sur le destroyer est symbolisée par un fanion rouge. Les deux autres succès revendiqués par l'U-454 n'ont pu être confirmés.

Collection Wilhelmj

## Page 2 - Editorial

Chers Lecteurs,

Au cours des mois écoulés, nous avons reçu un nombre incalculable d'appels téléphoniques et de courriels tous porteurs de la même question: "U-Boot Im Focus existe-t-il toujours? " Nous pouvons d'ors et déjà répondre que oui, notre magazine poursuivra sa route. Avec le présent n° 7, nous entamons les trois éditions d'un nouvel abonnement. L'interruption de parution temporaire trouve son origine dans la priorité que nous avons accordée à l'achèvement de plusieurs projets de livres. Il faut en effet savoir que, seuls, LUFTWAFFE IM FOCUS et U-BOOT IM FOCUS ne peuvent assurer la survie économique d'une société d'édition qui, comme la nôtre, a fait de la qualité son cheval de bataille. Les coûts de production, les frais de port et les marges bénéficiaires exigées par les distributeurs sont autant de facteurs réduisant notre profit à une portion toujours plus congrue. Aujourd'hui, un éditeur doit se diversifier et être présent sur plusieurs segments du marché. J'espère donc la compréhension de notre lectorat pour le (long) délai de parution du présent numéro.

Afin de vous offrir des photographies et des faits historiques relatifs aux U-Boote, nous tenons évidemment compte des recherches et publications les plus récentes. Au début de cette année, nous avons constaté la rareté des ouvrages traitant des U-Boote mouilleurs de mines et des célèbres "Vaches à Lait", ces sous-marins chargés de ravitailler leurs congénères. Ces deux types de submersible ont été ignorés dans la grande majorité des ouvrages publiés à ce jour. Une exception toutefois: le livre de John F. White. Mais cette étude n'est guère illustrée. C'est pourquoi notre équipe éditoriale s'est mise en chasse. Notre "gibier": des documents, en particulier des photographies, inédits relatifs aux deux types de sous-marin précités. La traque s'est révélée plus difficile que prévu mais la moisson a été particulièrement bonne. Nous avons pu, en effet, mettre la main sur un nombre étonnant de vues peu ou pas connues. Le résultat de notre quête sera publié dans un livre grand format avec couverture cartonnée, richement illustré. L'histoire des ravitailleurs et des mouilleurs de mines y sera abordée séparément, chaque type bénéficiant d'une iconographie claire et abondante sous la forme de photos, cartes et dessins en couleur. La parution de ce nouvel ouvrage est prévue pour la fin de cette année.

Avec l'espoir que vous nous conserviez votre fidélité, je vous invite maintenant à découvrir ce septième numéro tant attendu d'U-BOOT IM FOCUS.

Axel Urbanke - Editeur

## Page 2 – Forum des Lecteurs

### Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 5

**Photo 12** – Nous avons affirmé que cette vue, prise le 23 juin 1941, montrait l'amiral Dönitz, "grand patron" des sous-marins allemands, aidant à mettre en place la passerelle entre le quai et l'U-38. En réalité, Dönitz vient de poser le pied sur la plateforme *Wintergarten* afin de s'engager sur la passerelle déjà installée. Nous remercions Timo Marquardt de sa rectification. La photo **L1** (p. 2 de la présente édition) a également été prise lors de l'arrivée de l'U-38 le 23 juin 1941.

### Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 6

**Photo 6** – Lars Wilhelmj nous a adressé une série de photos réalisées à la même occasion que celles présentées dans notre numéro 6. Il s'agit de l'arrivée de l'U-302. Les nouvelles photos confirment le petit tour de démonstration exécuté par le sous-marin au profit des photographes et cinéastes de la Propagandakompanie. Les photos **L2** à **L5** (pp. 3 et 4 de la présente édition) illustrent le bâtiment paré de son camouflage blanc, dépassant à grande vitesse l'unité sur laquelle les reporters de guerre ont pris place. Visible sur le massif, l'emblème à l'ours polaire de la 11. U-Flottille.

**Photo 27** – Une regrettable erreur s'est glissée lors de la rédaction de la légende accompagnant cette vue. Trois lecteurs ont été prompts à nous remettre sur la bonne voie: le *Kriegsbericht* Gerhard Garms n'est évidemment pas juché au sommet du périscopes mais du mat d'antenne (photo **L6**, p. 5 de la présente édition). Ce mat, aussi appelé "antenne périscopique" au début de la guerre, a fait l'objet d'une note de l'amiral von Friedeburg adressée à toutes les flottilles sous-marines le 29 avril 1942. Dans cette communication, l'officier général interdisait expressément d'attacher quoi que ce soit au mat d'antenne. Nous avons jugé opportun de reproduire ici le texte de ce document aimablement fourni par Timo Marquardt:

Secret!

Au(x): Commandants des 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 12., 21., 22., 23., 24., 25., 26., 27., 28. et 29. U-Flottille

Pour copie conforme: Commandement du Département d'Entraînement de la Construction Navale Militaire (division Sous-Marins) pour la mer du Nord.

Sujet: Mat d'antenne télescopique

A plusieurs reprises, il a été observé que le mat d'antenne télescopique est utilisé pour y suspendre des fanions. La fixation de tout type de ligne à l'émetteur ou à l'isolateur de tête, peut causer des dégâts à l'émetteur, sa vulcanisation, le manchon caoutchouté inférieur ou l'isolateur de tête. Dans la plupart des cas, ce type de dégât peut entraîner la panne complète de l'ensemble du système. Ceci est inacceptable, considérant l'état actuel des ressources matérielles et de la main d'œuvre. Il est par conséquent expressément interdit d'utiliser le mat d'antenne télescopique comme hampe de drapeau ou tout autre chose.

Tous les sous-marins doivent être avertis de ce qui précède.

Signé: v. Friedeburg

**Photo L6** (p. 5 de la présente édition) – Le correspondant de guerre Garms photographié sur l'U-404 en septembre 1942. Notre homme n'a manifestement pas été informé de l'ordre de l'amiral von Friedeburg. A moins qu'il ait décidé de l'ignorer.

## **Page 6 – Les Types II B**

**Photo 2** (p. 6) – Prise en juillet 1942, cette vue illustre le submersible d'entraînement U-121 naviguant en mer Baltique. Mis en service le 28 mai 1940, le bâtiment sert à la 21. U-Flottille à Neustadt (Holstein) et Pillau (Prusse-Orientale) entre le 1<sup>er</sup> juillet 1940 et le 16 mars 1945. Du 26 mars au 30 mai 1942, l'U-121 est brièvement rattaché à la 24. U-Flottille où il sert à la formation des commandants de sous-marin.

On distingue la large bande jaune caractéristique des unités à l'entraînement et l'emblème de la 21. U-Flottille à l'avant du massif. L'emblème consiste en un disque blanc renfermant un motif noir (une lettre "D"?), lui-même inscrit dans un grand G bleu. Sur le flanc du massif, on aperçoit la marque tactique portée temporairement par l'U-121 en tant qu'unité d'entraînement. Lorsque cette photo a été prise, c'est le Lt.z.S. Otto Westphalen qui préside aux destinées du sous-marin. Il en assume le commandement du 16 mai 1942 au 8 février 1943. Le 18 mars 1943, il lance l'U-968 aux chantiers navals Blohm & Voss à Hambourg. C'est à bord de cet U-Boot que l'officier se verra décerner la Croix de Chevalier (voir U-BOOT IM FOCUS n° 1, pp. 38 à 40).

L'U-121, lui, poursuivra ses tâches d'entraînement jusqu'à la fin de la guerre. Son dernier commandant sera l'Oblt.z.S. Friedrich Horst. Le 2 mai 1945, alors que les troupes britanniques se rapprochent, Horst sabordera son bâtiment à Bremerhaven dans le cadre de l'opération *Regenbogen* (Arc-en-ciel). Le sous-marin sera renfloué en 1950 puis ferrailé.

*Collection Huss*

## **Page 7 – Les Types II C**

**Photo 3** (p. 7) – Cuxhaven, hiver 1940-1941: à première vue, ce Type II C semble revêtu d'une livrée de camouflage hivernale. Cependant, une observation attentive révèle que certaines parties du bâtiment sont tout simplement recouvertes de glace. Les navires à l'arrière-plan permettent d'évaluer la taille des Type II C longs de 43,9 mètres. Nos recherches ne nous ont pas permis d'identifier le submersible photographié ici.

*Collection Klementa*

**Photo 4** (p. 8) – L'U-57 accomplit un total de 11 patrouilles sous le commandement des Oblt.z.S. (futurs Kptlt.) Claus Korth et Erich Topp. Son massif est alors orné du célèbre "Diable". Lorsque Topp prendra le commandement de l'U-552 (un type VII C), il fera du "Diable" l'emblème de son nouveau bâtiment. Pourtant, Topp ne peut revendiquer la paternité de l'insigne puisque celui-ci fut créé à l'époque où l'U-57 était commandé par le Kptlt. Korth. C'est le Masch.Gefr. Walter Sattler, seul membre de l'U-57 ayant quelque talent artistique, qui a dessiné l'emblème au "Diable". Korth, à qui Sattler a soumis divers projets, ne retiendra pour son choix final que des têtes de jeunes femmes et des démons.

Peu après minuit le 3 septembre 1940, lors de sa cinquième croisière de guerre, l'U-57 est percuté par le steamer norvégien *Rona* qui vient de quitter l'écluse de Brunsbüttel. Un puissant courant marin a fait dériver le navire civil qui éperonne l'U-Boot. Topp réalise rapidement que la situation est sans espoir et il ordonne d'abandonner l'U-57. Six sous-mariniers périssent néanmoins dans l'accident. Lorsque l'épave est renflouée six jours plus tard, on découvre que deux hommes sont restés bloqués dans le kiosque, coupant la voie aux autres victimes. Après réparation, l'U-57 reprendra du service le 11 janvier 1941 comme unité d'entraînement. Cette vue illustre le submersible à Wilhelmshaven fin 1939.

*Collection Huss*

**Photo 5** (p. 9) – Une jolie photographie de l'U-51 alors qu'il rentre de sa troisième patrouille. Entamée le 6 juin 1940, cette mission avait vu l'U-Boot contourner l'Angleterre avant qu'il ne se rende dans l'Atlantique Nord-Est, pour finalement opérer dans l'embouchure de la Manche. Son commandant, le Kptlt. Knorr, en a profité pour couler trois navires dans la zone d'opérations assignée. Ainsi, le 25 juin 1940, l'U-51 attaque le convoi OA-172 qui marche au sud. A 15h43, Knorr torpille une première victime, le cargo *Windsorwood* de 5.395 GRT. Lancée depuis le tube arrière, une seule "aiguille" frappe l'Anglais en son milieu. A 16h19, une autre torpille assène le coup de grâce. Le cargo sombre en trois minutes. Dans l'intervalle, Knorr aura torpillé une deuxième victime, le tanker *Saranac* jaugeant 12.049 GRT. Touché à 15h51, le pétrolier reste cependant à flot. Ce qui n'empêche pas son équipage de l'abandonner sur le champ, avant d'être récupéré par l'escorte du convoi. Knorr décide de laisser passer le convoi. Lorsque ce dernier est hors de vue, l'U-51 émerge à côté du *Saranac* à 17h37. Knorr fait alors donner le canon de pont afin de "finir" le pétrolier en perdition. Peine perdue, le tanker refuse de sombrer! A 19h15, Knorr a perdu patience: il expédie une nouvelle torpille qui coule enfin le pétrolier. Quatre jours plus tard, l'U-51 enregistre un nouveau succès. Ainsi,

l'horloge du bord vient d'égrainer les toutes premières minutes du 29 juin quand Knorr torpille le *HMS Edgehill* à 00h12. Mais la cible est l'un de ces "pièges à sous-marin". Sous ce vocable, on désignait les bâtiments dont la cargaison (ex. bois, liège, etc.) leur assurait une certaine flottabilité en cas de voie d'eau majeure et dont l'armement (souvent dissimulé) constituait un risque pour les U-Boote s'approchant de ces navires afin de les achever au canon. Le *HMS Edgehill* reste donc à flot. Décidément, ces *Tommies* sont coriaces! Knorr doit se résigner à envoyer une deuxième torpille (à 01h06) et même une troisième (à 01h24) pour voir sombrer sa nouvelle victime.

Sur cette vue prise le 5 juillet 1940, l'U-51 rentre de la patrouille dont les événements ont été relatés ci-dessus. Trois fanions de victoire flottent au périscope, alors que le sous-marin s'est engagé dans le Kaiser-Wilhelm-Kanal en direction de Kiel. Sur le massif, on aperçoit *Atje* et *Bambu\**, les emblèmes canins de l'U-51. Le retour illustré ici sera le dernier de l'U-51 puisqu'il disparaîtra au cours de la croisière suivante. Celle-ci démarre le 9 août 1940. Six jours plus tard, l'U-51 renoue avec le succès en coulant le tanker *Sylvafield* de 5.709 GRT. Le pétrolier s'est laissé distancer par le gros du convoi HX-62 naviguant en mer d'Irlande. L'U-51 le torpille sans coup férir. Mais le chasseur devient lui-même gibier dès le lendemain, lorsque qu'un Short Sunderland du Coastal Command de la RAF l'attaque par surprise. Les aviateurs du No. 210 Squadron larguent quatre charges de profondeur qui endommagent gravement le sous-marin. Réservoir de fioul crevé, l'U-Boot laisse une empreinte grasse à la surface de la mer. Le BdU ordonne à Knorr de rejoindre Lorient. Mais les Anglais sont à l'écoute et interceptent le message. Ils tendent ensuite une embuscade à l'U-51 en positionnant le sous-marin mouilleur de mines *HMS Cachalot* à l'ouest de Nantes, dans le secteur que l'U-51 va devoir traverser. Le 20 août 1940, le guet renforcé du bâtiment britannique, repère les superstructures de l'U-51 illuminées par la pleine lune. Les Anglais ne lésinent pas sur les moyens: à 1.400 mètres de leur objectif, ils décochent pas moins de six torpilles en une succession rapide. L'U-51 ne peut parer tous les projectiles: frappé à mort, il sombre très rapidement. Si vite que le naufrage ne laissera aucun survivant.

*Bibliothek für Zeitgeschichte*

\* Dans son ouvrage *Embleme, Wappen, Malings*, Georg Högel orthographie ce nom de manière erronée (Bambo).

## Page 10 – Les Types VII B

**Photo 6** (p. 10) – Il est un fait notoire que les revendications de victoire ont été régulièrement exagérées par les capitaines des sous-marins allemands. L'U-101 ne fait pas exception à cette "règle". Après 10 patrouilles sous le commandement du Kptlt. Frauenheim puis du Kptlt. Mengersen, l'U-101 revendique un impressionnant palmarès de 190.572 GRT coulés. En mars 1942, lorsque le vétéran est assigné à des tâches d'entraînement dans la Baltique, il arbore fièrement ledit palmarès sur son massif, sous l'insigne du Crew 37/b\*. Les recherches menées après-guerre ont prouvé que l'U-101 a, en réalité, coulé pour 122.921 GRT, soit un tiers de moins environ que le total revendiqué à l'époque. Mais il faut reconnaître que les sous-mariniers allemands, soumis à une menace alliée sans cesse croissante, ont eu de plus en plus de difficultés à déterminer avec précision le sort des navires qu'ils avaient attaqués. C'est pourquoi l'exagération particulière de l'U-101 est étonnante car elle intervient au début du conflit. Sur la photo, on distingue les "Bois de Caribou", l'insigne de la 24. U-Flottille d'entraînement à Memel (l'U-101 est rattaché à cette unité à partir de septembre 1942). Les vrais bois de caribou observés ici constituent une "variation" originale de l'insigne!  
*U-Boot Museum Cuxhaven*

\* L'Oblt.z.S. Helmut Münster a introduit cet emblème lorsqu'il a repris le commandement de l'U-101 à Memel (actuelle Lituanie) le 15 septembre 1942.

## Page 11 – Les Types VII C

**Photo 7** (p. 11) – Une bonne illustration de l'U-278 avec son schnorkel érigé. Sur les Types VII C, ce dispositif est logé dans une niche spécialement aménagée dans le pont du sous-marin lorsque ce dernier ne l'utilise pas. Lancé en janvier 1943, l'U-278 devra attendre octobre 1944 pour être muni d'un schnorkel. Contrairement aux autres bâtiments ainsi équipés en rattrapage au printemps 1944, l'U-278 ne dispose pas d'un conduit sur le flanc gauche du massif (v. photos en p. 50, troisième et quatrième de couverture de la présente édition). Dépassant du sommet du massif de gauche à droite, l'une des antennes montées sur le cadre du goniomètre (ici rétracté), le périscope de vision nocturne, l'antenne du dispositif d'alerte aérienne Naxos et le fût d'un canon de Flak M42U de 37 mm. Les deux doublets de 20 mm LM43U, normalement montés sur la plateforme *Wintergarten* supérieure, semblent ici absents. Même configuration d'armement sur l'U-295, un Type VII C/41, visible à gauche de l'U-278. La plaque en bois portant l'inscription "U-295" sur le bastingage de ce dernier et une plaque similaire avec l'inscription "U-278" sur le flanc du massif de celui-ci suggèrent que la photo a été prise en Angleterre, après la capitulation allemande.

Le 31 décembre 1945 scelle le destin de l'U-278, lorsqu'il est victime de l'opération *Deadlight*. Celle-ci visait à saborder en mer d'Irlande pas moins de 116 U-Boote capturés et jugés redondants par les Alliés. *Deadlight* a lieu au cours de l'hiver 1945-1946. Les sous-marins allemands ont été rassemblés dans le Loch Ryan en Ecosse et à Lisahally en Irlande du Nord. Pour éviter de devoir récupérer par mer forte les équipages des sous-marins sabordés, ces derniers sont pris en remorque jusqu'au lieu de leur naufrage. Mais l'état de la mer sème le chaos parmi les U-Boote condamnés et seuls 58 d'entre eux arrivent effectivement dans les deux zones qui leur ont été attribuées. Tous les autres ont coulé avant d'avoir pu y parvenir.

*Collection Benson*

**Photo 8** (p. 12) – Il n'est pas rare de trouver des photographies de sous-marins d'entraînement à la proue endommagée dans des collisions avec d'autres navires ou des installations portuaires. Mais la plupart de ces vues ont été prises après le retour à quai des sous-marins. La photo présentée ici est donc rare: elle a été prise depuis le massif de l'U-285, alors que le bâtiment n'est pas encore rentré au port. L'accident s'est produit en mai ou juin 1943, quand l'U-Boot sert à la 8. U-Flottille de Danzig. En dépit de nos recherches, les causes de l'accident ne nous sont pas connues. On peut cependant penser que la proue tordue n'a pas rendu la tâche aisée au timonier chef, quand il lui a fallu négocier l'entrée du sous-marin dans l'étroit chenal menant au port.  
*U-Boot Museum Cuxhaven*

**Photo 9** (p. 13) – Voici un Type VII C au kiosque inhabituel. Il s'agit de l'U-763 photographié à La Pallice le 7 février 1944, à l'issue de sa toute première patrouille de combat. Malgré nos recherches, il nous est actuellement impossible d'expliquer la présence de deux étranges protubérances tubulaires soudées sur le massif. Également sur ce dernier, l'inscription tracée à la craie mentionne: "à bord, on remplit le magasin, pendant que toute la passerelle, le "Vieux" inclus, crie avec conviction que l'oiseau a déjà été abattu." Ces mots font référence au retour mouvementé de l'U-763 à La Pallice: dans la nuit du 4 au 5 février 1944, il est attaqué à trois reprises par des avions ennemis. Ces incidents répétés ont manifestement secoué les jeunes sous-mariniers. Mais ceux-ci se sont vite repris: sous les ordres du "Vieux" (le Kptlt. Cordes, pacha du sous-marin), ils ont riposté à l'aide de la

DCA du bord et descendu un assaillant le 4 février et un autre le lendemain. L'équipage a dûment peint les silhouettes des deux victimes sur le masque du canon, en y ajoutant les dates relatives.

La "Licorne" est l'emblème de l'U-763. Elle est peinte sur le massif en hommage à la ville autrichienne de Bludenz qui parraine le sous-marin. Bludenz est aussi la ville où réside le LI du sous-marin, le Kptlt. Ing. Tschanett dont le père travaille dans les services administratifs de la ville. Ce qui explique le parrainage.

Les anneaux olympiques indiquent que le capitaine de l'U-Boot, le Kptlt. Cordes, a fait partie du Crew 36 et non 34 comme il a parfois été dit. Il semble que les anneaux ont été temporairement recouverts de peinture noire et que l'écu métallique portant l'emblème à la licorne, a été installé peu avant l'arrivée au port. Si l'U-763 survit au conflit, le Kptlt. Ernst Cordes, lui, est tué au combat le 7 avril 1945, alors qu'il commande l'U-1195, un Type VII C. Celui-ci est grenadé et coulé dans la Manche par le destroyer *HMS Watchman*. Dix-huit sous-marins sont secourus mais 32 autres périssent dans le naufrage.

*Collection Wilhelmj*

## Page 14 – Les Types IX

**Photo 10** (p. 14) – C'est en juin 1940, alors que la bataille de France touche à sa fin, que la Kriegsmarine commence à envisager l'utilisation de ports français de l'Atlantique comme bases potentielles pour ses sous-marins. Cette option présente en effet le (grand) avantage pour les marins allemands de ne pas devoir contourner la Grande-Bretagne pour gagner l'Atlantique. En s'installant dans les ports français, le BdU peut aussi engager ses unités très vite sur le théâtre atlantique. De même, ses U-Boote ont ainsi la possibilité de regagner leurs bases plus rapidement afin d'y réparer d'éventuels dégâts. En voici un exemple, avec l'U-65 photographié à Brest en août 1940. Ce Type IX B, parti de Lorient, est entré à Brest le 22 août pour y réparer. Ici, le sous-marin a été dûment calé dans la forme de radoub. On distingue l'eau souillée de mazout à l'avant-plan. Six jours plus tard, le sous-marin remis en état reprenait la mer.

*Collection Menzel*

**Photo 11** (p. 15) – Le Korv.Kpt. Richard Zapp commande l'U-66, un Type IX C, du 2 janvier 1941 au 21 juin 1942. L'officier sera décoré de la RK (Ritterkreuz ou Croix de Chevalier) le 23 avril 1942. Sous son commandement, l'U-66 accomplit cinq patrouilles de combat au cours desquelles il coule 17 navires totalisant 118.702 GRT. Le sous-marin opère dans l'Atlantique Sud, puis au large de la Côte Est des USA lors de la première vague de l'opération *Paukenschlag* (Battement de tambour) et enfin dans les Caraïbes.

Le voici arrivant à Lorient le 5 août 1941, à l'issue de sa deuxième patrouille. C'est au cours d'elle que l'U-66 a revendiqué ses premiers succès, avec quatre navires dont trois issus du convoi SL-78. C'est l'U-69 du Kptlt. Metzler, alors sur le chemin du retour, qui a repéré le convoi allié. Metzler et Hardegen (un autre Kapitänleutnant qui commande l'U-123) coulent cinq vaisseaux du convoi que l'attaque disperse. Arrivé sur les lieux entretemps, l'U-66 envoie encore trois autres navires par le fond. La photo révèle un détail intéressant, la Croix du Mérite Militaire peinte sur le massif.

*U-Boot Museum Cuxhaven*

## Page 16 – Kiosques

### U-154, la "Vache Torpilleuse"!

Par Axel Urbanke

L'emblème de l'U-154 est sans doute l'un des plus connus parmi ceux ayant orné les U-Boote au cours de la 2<sup>ème</sup> GM. Dépeignant une vache qui vomit et défèque des torpilles alors qu'elle nage, cet insigne a souvent été utilisé par nombre d'auteurs de livres et de magazines. Dans presque tous les cas, ces mêmes auteurs ont utilisé comme références des vues issues d'une seule série prise par un correspondant de guerre lors d'une patrouille dans les Caraïbes en 1942. Cette série d'instantanés bien connue est à présent la propriété des Archives Fédérales de Coblenz. Les photos montrent la face avant du massif de l'U-Boot dans lequel ont pris place des guetteurs dont certains sont coiffés de chapeaux de plage!

Détaillons l'histoire de cette "Vache" si célèbre. Elle est peinte sur le kiosque par le premier commandant de l'U-154, le Korv.Kpt. Walther Kölle. L'œuvre est réalisée le 2 août 1941, jour où la nouvelle unité, un Type IX C, est mise en service à l'AG Weser Werft de Brême. Kölle a alors 35 ans. L'officier vient de rejoindre la sous-marine après avoir occupé un poste à l'Académie Navale de Flensburg-Mürwik au cours de l'automne 1940. A ce jour, les chercheurs ignorent encore ce qui a inspiré Kölle lorsqu'il a créé cet étrange ruminant. Le motif est rouge liseré de blanc. Ainsi décoré, l'U-154 appareille le 7 février 1942 depuis Kiel, à l'entame de sa première patrouille opérationnelle qu'il effectue dans l'Atlantique Nord.

C'est bredouille que le sous-marin gagne Lorient, base de la 2. U-Flottille, 23 jours plus tard. Mais les choses changent lors des deux missions suivantes, lorsque que le sous-marin opère dans les Caraïbes. Au cours de sa deuxième patrouille -la première dans les Caraïbes- l'U-154 coule cinq navires dans sa nouvelle zone d'opérations qui inclut Cuba. Le total combiné revendiqué s'élève à 28.715 GRT. Au terme de 60 jours de mer, l'U-Boot rentre sans encombre à Lorient le 9 mai 1942. La croisière suivante, toujours dans les Caraïbes, permet à l'U-154 d'ajouter deux succès à son palmarès, avec un cargo et un petit chalutier coulés dans le golfe du Mexique. Le retour à Lorient s'effectue sans histoires le 23 août 1942. L'U-Boot vient de rester 81 jours en mer. Le 7 octobre, soit environ six semaines après la conclusion de la patrouille précédente, Kölle remet le commandement du sous-marin au Korv.Kpt. Heinrich Schuch. Comme Kölle, Schuch est déjà plutôt âgé pour être capitaine de sous-marin: comme son prédécesseur, l'officier a 35 ans lorsqu'il prend le commandement de l'U-154. Mais c'est un homme d'expérience qui a accompli six croisières de combat à bord des U-37, 38 et 105 en tant que commandant. L'emblème à la "Vache Torpilleuse" ne plaît manifestement pas au nouveau pacha. Schuch fait donc peindre sur l'U-154 l'emblème créé pour l'U-105: la "Croix de Rio", une étoile bleue à quatre branches liserées de blanc.

Le nouveau pacha de l'U-154 l'emmène pour une première patrouille sous son commandement le 12 octobre 1942. Le sous-marin évolue d'abord au large de Porto Rico, puis met le cap au sud pour opérer devant les côtes de la Guyane française. Au terme de 88 jours de mer, l'U-154 rentre à Lorient avec trois fanions de victoire à son massif. Schuch revendique un total de 17.936 GRT. Un résultat plus que satisfaisant pour sa première mission en tant que commandant de l'U-154.

La "Vache Torpilleuse" a donc orné l'U-154 pendant plus d'une année, du 2 août 1941 au 7 octobre 1942. Au départ de Lorient, l'unité aura accompli trois croisières dont elle est revenue sans dommage. Les célèbres photos mentionnées plus haut (dont la **Photo 14**, haut de la p. 19) ont été prises lors de la première ou deuxième patrouille dans les Caraïbes. A ces vues-là, nous en ajoutons une autre (**Photo 12**, p. 16) qui prouve que le massif de l'U-154 était alors peint en gris très foncé. Par contre, le pare-brun est gris pâle. La vue a été prise à Lorient le 1<sup>er</sup> mars 1942, alors que le sous-marin achève sa toute première patrouille

(dont il est revenu bredouille). Cette livrée est loin d'être exceptionnelle: nombreux sont les U-Boote des flottilles de l'Atlantique qui en sont revêtus pendant l'année 1942.

Schuch n'accomplira qu'une seule patrouille à bord de l'U-154. Il en remet le commandement à l'Oblt.z.S. Oskar-Heinz Kusch le 7 février 1943. Nous ignorons si le nouveau pacha a conservé "l'Etoile de Rio" comme emblème du sous-marin. Au cours des deux patrouilles opérationnelles qu'il accomplit à bord de l'U-154, Kusch endommage trois navires marchands au large des côtes sud-africaines. Malgré 80 jours de mer, l'opération suivante -la sixième du sous-marin- se solde par un nul blanc et l'U-Boot regagne Lorient le 20 décembre 1943. Des incidents à répétitions ont eu lieu pendant les deux croisières sous le commandement de Kusch. Pour ce dernier, les conséquences vont être fatales. Les incidents ont été provoqués par de sérieux désaccords entre le commandant du submersible et d'autres officiers du bord. Ils trouvent probablement leur origine dans les opinions politiques de Kusch dont l'opposition au régime nazi est notoire. Car l'officier ne fait rien pour s'en cacher. A plusieurs reprises, le pacha va se retrouver en conflit ouvert avec son I. WO, l'Oblt.z.S. Abel. Pour le malheur de Kusch, son 1<sup>er</sup> Officier est un nazi fanatique. Abel ne supporte pas que le commandant fasse retirer le portrait d'Hitler du carré des officiers ou qu'il écoute régulièrement des radios jugées "hostiles" à l'Allemagne. La situation s'envenime progressivement pour culminer le 12 janvier 1944 lors du retour de l'U-154 de sa sixième croisière. Abel accuse alors officiellement son commandant de "couardise face à l'ennemi". Faute de place, il nous est malheureusement impossible de relater toute l'affaire dans ces lignes. Mais le verdict de la cours martiale sera terrible pour Kusch: reconnu coupable le 26 janvier 1944, l'officier sera fusillé à Kiel le 12 mai suivant.

Et l'U-154 dans tout cela? Lors de sa huitième patrouille de combat, alors qu'il est commandé par l'Oblt.z.S. Gerth Gemeiner, le sous-marin est repéré par l'US Task Group 22.5. Grâce à des relèvements goniométriques, les Américains obtiennent le gisement l'U-Boot qui ne se méfie pas de ses propres transmissions radio. Une erreur qui va lui coûter cher: le 2 juillet 1944, le destroyer *USS Inch* rattrape l'U-154 au large de Madère. Le sous-marin se défend et décoche deux torpilles acoustiques *Zaunkönig* (Roitelet) vers son poursuivant. Mais ce dernier pare les deux projectiles. Les antagonistes perdent alors le contact. Pas longtemps car, dès le lendemain, l'*USS Inch* (auquel s'est joint l'*USS Frost*) retrouve la trace du submersible. Peu de temps après, les deux destroyers américains grenadent l'Allemand qu'ils finissent par toucher. L'U-154 sombre par 34°00'N 19°30'O. Il n'y aura aucun survivant.

**Photo 12** (p. 16) – 1<sup>er</sup> mars 1942: l'U-154 entre à Lorient à l'issue de sa toute première patrouille de combat. On note le kiosque camouflé en gris sombre.

*Bibliothek für Zeitgeschichte*

**Photo 13** (p. 18) – Probablement prise lors d'une sortie d'entraînement en mer Baltique ou à l'entame de sa première patrouille opérationnelle, voici l'U-154 dont le pare-embruns est peint en gris foncé, contrairement à la teinte plus claire visible sur la **Photo 12**. On remarquera que les torpilles "expulsées" par la célèbre "Vache" ne sont ici pas de couleur rouge.

*Bibliothek für Zeitgeschichte*

**Photo 14** (haut de la p. 19) – Un cliché extrait de la célèbre série prise par un *Kriegsbericht* lors d'une croisière de combat dans les Caraïbes (la deuxième ou troisième patrouille de l'U-154). A l'instar de nombreux U-Boote opérant dans ce secteur, les œuvres mortes de l'U-154 sont revêtues d'une teinte de camouflage beaucoup plus claire que de coutume.

*Collection Ockert*

**Photo 15** (bas de la p. 19) – L'U-154 lors de sa quatrième mission de guerre. Il est alors commandé par le Korv.Kpt. Schuch. Les "Etoiles de Rio" bleues sont ici bien visibles. C'est Schuch qui fit peindre le nouvel insigne pour sa première opération à la tête de l'U-154. Sous l'emblème du sous-marin, on aperçoit la rune caractéristique de la 2. U-Flottille introduite par le Korv.Kpt. Viktor Schütze à l'automne 1942 (au départ, ce motif était l'emblème de l'U-103 lorsqu'il était commandé par Schütze).

*Collection Lasseck*

## Page 20 – Photos couleur

### Drossé dans le fjord d'Oslo: l'U-128 en situation précaire

En juillet 1941, l'équipage de l'U-128 découvre que la mer et les défenses alliées ne sont pas les seules menaces qui pèsent sur un sous-marin allemand.

Ce Type IX C a été mis en service par le Kptlt. Heyse le 12 mai précédent. Il rejoint d'emblée la 2. U-Flottille d'entraînement. Le sous-marin est aux traditionnels essais UAK entre le 18 mai et le 6 juin. Puis, il gagne Rønne sur l'île de Bornholm. C'est là qu'il subit les tests relatifs à sa signature acoustique en immersion. Cette autre phase préparatoire est achevée dès le 7 juin. Le submersible passe ensuite quelques jours au TEK de Warnemünde et au chantier naval Oderwerken à Stettin. Enfin, il accomplit son entraînement individuel dans le fjord de Flensburg du 13 au 25 juillet.

Le lendemain, à 05h00, l'U-128 et l'U-85 de l'Oblt.z.S. Greger larguent les amarres à Kiel. Ils doivent se rendre à Horten pour prendre part à un exercice dans le fjord d'Oslo. Les deux sous-marins arrivent à la base norvégienne vers 13h50. Trois jours plus tard, l'U-128 quitte Horten à 10h33 pour une sortie d'entraînement avec les U-85, 83 et 146. Ces deux derniers arrivent respectivement de Kristiansand (Norvège) et Helsingør (Danemark). Environ une heure après son départ, l'U-128 pénètre dans le carré AO 1656. A 11h27 précises, un choc inattendu secoue tout le bâtiment. Il est si violent que plusieurs marins chutent durement. L'U-128 s'arrête net. Heyse, son capitaine, réalise tout de suite que son bâtiment vient d'être drossé. Ni les machines ni un rééquilibrage ne résolvent le problème, les fonds rocheux retiennent le submersible prisonnier. Après avoir tout tenté pour se tirer de ce mauvais pas, Heyse n'a plus d'autre choix que de demander de l'aide par radio.

Il faut attendre le lendemain pour voir arriver les remorqueurs *Oliwar* et *Donar* sur les lieux. A leur vue, le visage des sous-mariniens se fend d'un sourire de soulagement. Mais pas pour longtemps: malgré la traction combinée des deux remorqueurs, l'U-128 refuse de quitter sa prison rocheuse. On consulte Heyse sur la suite des opérations, avant de décider d'alléger le sous-marin en vidangeant une partie de son fioul. Le jour suivant, le pétrolier *Freistein* se présente donc sur les lieux de l'accident. Les tuyaux sont branchés sur l'U-128 et le fioul est transbordé. Les opérations prennent du temps et se poursuivent jusqu'en fin de soirée. Heureusement, la clarté des nuits scandinaves permet de travailler tard. Après avoir vidé presque complètement les soutes de l'U-Boot, ce dernier apparaît manifestement plus haut sur l'eau. Le remorqueur *Donar* s'amarre à l'U-128 pour une nouvelle tentative. Et cette fois, le sous-marin bouge. Mais pas assez pour être ainsi libéré. Heyse donne l'ordre de mettre les machines en marche. En combinant leurs efforts, l'U-128 et le *Donar* parviennent finalement à dégager le sous-marin à 22h07 le 30 juillet. Par précaution, le submersible regagne Horten à faible vitesse. Là, il s'amarre à son sistership, l'U-129, à 00h50. Une inspection révèle que la quille de l'U-128 a été endommagée et que la proue ainsi que les panneaux des tubes lance-torpilles ont

été enfoncés. On décide de renvoyer le sous-marin en cale sèche à Kiel. Il y parvient le 3 août 1941. Les réparations sont effectuées au chantier naval Deutschen Werft entre le 8 août et le 10 octobre. Il faudra encore plusieurs jours avant que l'U-128 ne reprenne son entraînement dans la Baltique (v. UfF n° 2, pp. 20 et 21).

**Photo 16** (p. 20) – L'U-128 photographié à l'entraînement pendant l'été 1941. On distingue le "Trèfle", marque des essais UAK, peint sur le flanc tribord du massif. A l'avant-plan, logé dans le pont, le panneau semi-circulaire d'identification aérienne. Un disque blanc apparaissait lorsqu'il était érigé.

Collection Ockert

**Photo 17** (p. 21) – Été 1941: lancé à grande vitesse, l'U-128 fend les eaux calmes de la Baltique.

U-Boot Museum Cuxhaven

**Photo 18** (p. 22) – L'U-128 entre à Horten le 31 juillet 1941. Le bâtiment a été volontairement équilibré "proue haute" afin que cette dernière soit soulagée au maximum de la pression exercée par l'eau. L'étendue des dégâts affectant la quille, la proue et les tubes lance-torpilles est ici bien visible.

U-Boot Museum Cuxhaven

**Photo 19** (p. 23) – Dans la forme au Deutschen Werft à Kiel. Encore une vue illustrant les graves dommages subis par l'U-128 dans le fjord d'Oslo. Les réparations s'étendront du 8 août au 10 octobre 1941.

U-Boot Museum Cuxhaven

## Page 24 – Un sous-marin sous la loupe

### Etrange livrée méditerranéenne pour l'U-375

Au cours de la 2<sup>ème</sup> GM, les sous-marins allemands ont porté une grande variété de schémas de camouflage en fonction de leurs zones d'opérations. Si certains schémas furent très répandus, il en est d'autres qui sortirent de l'ordinaire, constituant des exceptions rares. L'un des U-Boote à avoir revêtu une livrée probablement unique est l'U-375. Penchons-nous d'abord sur l'histoire de ce Type VII C.

Le 12 novembre 1941, l'U-375 en est à sa toute première patrouille opérationnelle. Son pacha est le Kptlt. Jürgen Koenenkamp. Sans relâcher dans l'une des bases de la côte atlantique, l'unité gagne directement la Méditerranée depuis Kiel. Elle franchit le délicat détroit de Gibraltar sans incident le 9 décembre et arrive à La Spezia, base de la 29. U-Flottille, le lendemain de Noël.

Le 17 janvier 1942, l'U-Boot appareille pour sa deuxième patrouille. Celle-ci ne va durer que 24 jours. D'emblée, les incidents se succèdent: une fuite d'eau se déclare au niveau du passage de l'antenne et, au deuxième jour, l'Ob.Masch. Schwarz tombe malade. Le commandant décide de se dérouter vers Messine. Là, le mécanicien Schwarz est débarqué et remplacé, pendant que la fuite au passe-câble est colmatée. Koenenkamp quitte finalement Messine le 25 janvier. Mais les choses se gâtent à nouveau: des avions ennemis attaquent le sous-marin à plusieurs reprises et, le 5 février, un destroyer allié le grenade dans le carré CO 9133. Les charges de profondeur endommagent l'U-375 qui embarque tant d'eau que les ballasts doivent être fréquemment purgés pour maintenir le bâtiment à flot. Il est évident que l'unité n'est plus opérationnelle. Et c'est la mort dans l'âme que Koenenkamp rentre à La Spezia le 10 février.

La troisième patrouille est également courte: elle débute le 27 avril pour s'achever dès le 6 mai. Au troisième jour de mer, l'U-375 reçoit le message suivant: "8555, bombardement aérien, incapable de plonger ou de manœuvrer." Le message a été émis par l'U-573 du Kptlt. Heinsohn qui semble en bien mauvaise posture. Koenenkamp n'hésite pas et se porte à toute vitesse au secours de son confrère. Mais il ignore que Heinsohn a pu s'enfuir. Le lendemain, ce dernier exécute l'ordre du BdU en se réfugiant dans le port espagnol de Carthagène (non loin de Murcie). L'Espagne étant officiellement neutre, Heinsohn et son équipage sont internés. On imagine l'incompréhension de Koenenkamp qui, à bord de l'U-375, arrive en vue de la dernière position connue de l'U-573. Il est alors 23h40. Bien entendu, les guetteurs ne repèrent rien. Mais de nouvelles avaries techniques affectent leur sous-marin, ce qui incite Koenenkamp à rentrer à La Spezia où il accoste le 6 mai.

Après pas moins de deux mois de réparation à l'arsenal, l'U-375 peut enfin entamer sa quatrième patrouille le 29 juin 1942. A l'aube du 6 juillet, Koenenkamp enregistre le tout premier succès de son sous-marin lorsqu'au large de la Palestine, il frappe de deux torpilles le cargo norvégien *Hero* de 1.376 GRT. Les trois escorteurs n'auront pu défendre le malheureux steamer qui se déchire en 30 secondes, emportant vers le fond 30 de ses 43 membres d'équipage. L'escorte alliée ne reste pas sans réagir et grenade immédiatement l'U-Boot. Deux heures sont nécessaires au sous-marin pour échapper enfin à ses poursuivants. Le 29 juillet, l'U-375 prend le cap retour. Deux jours plus tôt, il a joué de malchance en décochant deux torpilles à un vapeur qui les a esquivées. Le lendemain, peu après midi, le guet repère deux voiliers égyptiens dans le carré CP 5752. Le sous-marin, resté en surface, se rapproche du premier voilier, l'*Amina*. Parvenu à seulement 70 mètres de distance, l'Allemand tire à trois reprises avec son canon de 88 mm sur le frêle esquif. Mais les projectiles ne perforent que les voiles. Les Egyptiens ne demandent pas leur reste et évacuent leur navire qu'ils savent condamné. Pourtant, il faudra à l'U-375 pas moins de 48 obus de 88 mm pour venir à bout du voilier en bois! Les naufragés sont laissés à leur sort. Sur le deuxième voilier, l'*Ibkal* (176 GRT), on a suivi les événements avec l'inquiétude que l'on imagine. Aussi, lorsque le sous-marin s'en approche et lui expédie deux obus, l'équipage abandonne le voilier dans une urgence bien compréhensible. Mais, à nouveau, les artilleurs allemands doivent faire donner leur canon de pont pas moins de 28 fois pour enfin régler son compte à l'*Ibkal*. Quoi qu'il en soit, Koenenkamp est satisfait: il a enfin trouvé l'occasion de prouver à ses hommes qu'un sous-marin peut aussi couler un navire à l'aide de son seul canon. C'est en tous cas le souhait qu'il avait exprimé dans le journal de bord neuf jours plus tôt. Après l'abandon de l'*Ibkal*, l'U-375 s'approche du canot de sauvetage que les naufragés manœuvrent à la rame en direction du sud. Sans attendre, les onze malheureux lèvent les bras, craignant d'être abattus. C'est du moins ce que Koenenkamp renseigne dans le journal de bord: "Je leur ai fait signe et j'ai ordonné à l'un de mes hommes de leur envoyer une caisse de provisions. J'ai voulu leur donner de quoi se nourrir car je n'avais pas vu de voile à leur canot. Ils sont montés sur le pont arrière et nous leur avons remis de la viande en boîte, des saucisses en conserve, du pain en boîte et du pain dur ainsi que 10 bouteilles d'eau minérale. Ils nous ont dit qu'ils étaient de Beyrouth. C'est du moins la seule chose que nous avons comprise. Ils m'ont tous serré la main avant que nos routes se séparent. Dès que nous avons repris notre chemin, ils ont tous applaudi et crié "Heil Hitler". Ensuite, ils ont hissé la voile et mis le cap vers le sud." L'U-375 retourne vers l'*Ibkal* qui brûle toujours et, presque en douceur, le sous-marin éperonne l'Egyptien pour l'achever. Le voilier disparaît enfin sous les flots. C'est donc en victorieux que Koenenkamp entre à Salamis trois jours plus tard.

La cinquième patrouille débute le 22 août 1941 pour se terminer un mois plus tard exactement. Ces 31 jours de mer ont été fructueux pour l'U-375. Au quatrième jour de croisière, Koenenkamp a coulé le cargo britannique *Empire Kumari*<sup>1</sup> de 6.288 GRT, un

navire de commerce issu du convoi LW-38 naviguant au large de la Syrie, du Liban et de la Palestine. Quelques jours plus tard, le 3 septembre, une torpille de l'U-375 a envoyé par le fond un petit cargo qui traçait sa route en compagnie de trois voiliers. Fidèle à son habitude, Koenenkamp a aussi coulé les voiliers à l'aide de son canon de pont. Le 6 septembre, l'U-375 ajoute une nouvelle victoire à son palmarès avec un autre voilier détruit.

Les événements ayant émaillé la sixième patrouille ont été détaillés dans U-BOOT IM FOCUS n° 2. Nous vous renvoyons donc à ce numéro pour connaître les détails de cette croisière. On peut toutefois la résumer en mentionnant que l'U-375 resta en mer du 14 novembre au 23 décembre 1942 et qu'il toucha le croiseur britannique *HMS Manxman*. Toutefois, ce dernier put prendre la fuite malgré les avaries, grâce à une couverture aérienne adéquate qui empêcha Koenenkamp d'administrer le coup de grâce. L'U-Boot regagna La Spezia la veille du réveillon de Noël. A l'issue de cette croisière, Koenenkamp consigna dans le livre de bord que le dispositif de veille aérienne avait correctement fonctionné. Selon le pacha, opérer en Méditerranée sans ce dispositif était tout simplement impossible.

L'U-375 reprend la mer pour sa septième mission en Méditerranée, entre le 4 février et le 2 mars 1943. C'est au cours de cette croisière qu'un nombre d'incidents inhabituels va avoir lieu. Tout commence dès le début de la sortie en mer, lorsque le périscope est victime d'une voie d'eau. Le 6 février, Koenenkamp se déroute sur Messine pour y réparer. Les ouvriers des chantiers navals identifient rapidement la cause du problème mais ils refusent de travailler au-delà de 15h00! Koenenkamp ne peut rien y faire et on imagine son agacement, voire son impatience lorsqu'il observe les ouvriers pointer pour rentrer chez eux au milieu de l'après-midi. Le lendemain matin, l'avarie est rapidement réparée et l'U-375 reprend la mer. Mais le mauvais œil s'en mêle à nouveau et deux jours plus tard, c'est l'écouille du kiosque qui ne peut plus être ouverte après un entraînement à la plongée d'urgence. Le I. WO monte donc sur le pont via l'écouille arrière et parvient à ouvrir l'écouille du kiosque depuis l'extérieur. La cause du problème est rapidement identifiée: une grille s'est prise dans l'écouille, empêchant son ouverture. Mais ce nouvel incident n'est pas le dernier pour l'U-375. Le 16 février, il ne peut localiser le convoi repéré par la reconnaissance aérienne au large de Tripoli. Koenenkamp consigne un autre incident dans le journal de bord: "*le Funkmaat (opérateur radio) Schilling a fait preuve d'une grave négligence alors qu'il était de service. En effet, l'intéressé ne m'a pas transmis plusieurs messages. Il a donc été sanctionné.*" Et les ennuis continuent lorsque le périscope d'attaque est rendu inutilisable par l'explosion d'une grenade sous-marine. Pour Koenenkamp, la coupe est pleine et il décide d'avorter la mission. C'est donc bredouille qu'il entre à Salamis.

La huitième patrouille ne débouche pas sur un meilleur résultat. Les 33 jours de mer qui s'écourent entre le 17 mars et le 19 avril 1943 prouvent aux sous-mariniers allemands que les Alliés ont bel et bien la maîtrise des airs. Avec pour conséquence que Koenenkamp n'a pu que rarement faire surface pour recharger les batteries et renouveler l'air à bord. A chaque fois, les guetteurs ont repéré un avion ennemi qui a forcé l'U-Boot à chercher refuge dans les profondeurs. L'air étant trop vicié, les hommes sont contraints à porter l'inhalateur individuel muni d'une cartouche filtrante contenant de la chaux sodée (celle-ci fixe le CO<sub>2</sub> contenu dans l'air). Et le 17 avril, soit deux jours avant le terme de la patrouille, toutes les cartouches ont déjà été utilisées. Un incident qui en dit long sur l'ampleur de la menace aérienne alliée et ses conséquences pour les sous-mariniers allemands.

L'équipage de l'U-375 peut ensuite profiter de deux mois de relâche avant la mission suivante. Cette neuvième patrouille débute à Toulon le 27 juin 1943. Il est 16h00 lorsque l'U-375 appareille. Mais cette nouvelle croisière démarre elle aussi sous de mauvais augures. Lors d'une plongée d'essai 25 minutes après le départ, de grosses voies d'eau se déclarent au niveau du périscope central et du tube lance-torpille arrière. Impossible de continuer dans ces conditions, il faut rentrer au port pour réparer. Ce que fait l'U-375 qui n'est pas prêt pour un nouveau départ avant le 29 juin. Ce matin-là, il quitte Toulon en compagnie de l'U-409 de l'Oblt.z.S. Maßmann. Dernier départ simultané pour les deux unités qui vont connaître la fortune de mer à quelques jours d'intervalle. Une mauvaise fortune qui va leur être fatale<sup>2</sup>.

Les deux sous-marins ont reçu l'ordre de se porter au secours de l'équipage d'un avion de la Luftwaffe qui a améri en catastrophe dans le carré CH 21297. Mais le temps que les U-Boote arrivent sur zone et les aviateurs ont déjà été récupérés par un hydravion de sauvetage. L'U-375 met alors le cap vers les côtes algériennes, répondant ainsi à l'ordre du BdU qui exige un effort maximum depuis le 22 juin pour attaquer le convoi de ravitaillement allié KMS-18B. Dans la nuit du 4 au 5 juillet, l'U-375 parvient à couler deux navires issus du convoi. Une gerbe de quatre torpilles touche simultanément le cargo britannique *St. Essylt* (5.634 GRT) et le paquebot *City of Venice* (8.762 GRT). Le *St. Essylt* transporte 320 soldats et 79 membres d'équipage. Les torpilles de l'U-375 déclenchent un incendie à son bord mais le cargo ne sombre pas. L'escorte arrive à son secours et réussit à sauver tous les marins et soldats sauf deux. Il était temps: le lendemain, l'épave explose. Le *City of Venice*, lui, transporte 292 soldats. Les bâtiments d'escorte sauvent, malgré l'obscurité, 461 marins et soldats sur un total de 482. Trois jours après avoir remporté ces deux victoires, l'U-375 doit rompre l'engagement et rentrer sur Toulon car son GHG (abréviation de *Gruppenhorchgerät* ou hydrophone) est victime d'une avarie.

Le bâtiment reprend du service dès le 10 juillet, soit immédiatement après réparation. Le lendemain, avec l'U-561, il croise dans le détroit de Bonifacio, entre la Corse et la Sardaigne. La zone d'opérations qui lui a été assignée est située à l'est de la Sicile, les Alliés ayant débarqué la veille sur les côtes sud et sud-est de l'île. Le 12 juillet, après la tombée de la nuit, les deux U-Boote approchent du détroit de Messine par le nord. Les Alliés ne sont pas loin: à 22h14, trois vedettes lance-torpilles britanniques attaquent les sous-marins allemands. La vedette MTB 82 crache une torpille qui frappe l'U-561. Le coup est mortel et le sous-marin coule en quelques secondes. Seuls, quatre des guetteurs et l'Oblt.z.S. Henning, le capitaine, doivent leur salut au fait qu'ils se trouvaient dans la "baignoire" au moment du naufrage. Le reste de l'équipage n'aura pas eu cette chance.

Dans l'intervalle, l'U-375 est parvenu à se défilier. Le 18 juillet, il attaque un convoi marchant vers l'est. Mais les torpilles allemandes vont se perdre quelque part dans la "Grande Bleue". Une semaine plus tard, le 25 juillet exactement, le BdU capte le dernier rapport de position émis par l'U-375. Celui-ci se trouve alors par 36°40'N 16°00'E. Après ce message, ce sera le silence total et définitif, plus aucun signe de vie ne parviendra de l'U-375. Ce n'est qu'après la guerre que les Allemands apprendront que l'U-Boot a été coulé par le chasseur de sous-marins américain PV-624 le 30 juillet 1943, à l'ouest de l'île de Pantelleria, par 36°40'N 12°28'E. Le naufrage n'aura laissé aucun survivant.

Que peut-on dire de l'étrange schéma de camouflage de l'U-375 tel qu'il apparaît sur les photographies? On sait que les unités de la 29. U-Flottille ont reçu des schémas très variés, les mouchetés étant les plus courants. Toutefois, le schéma porté par l'U-375 est en partie différent et probablement unique. Les vues présentées ici proviennent de l'album du I. WO, l'Oblt.z.S. Looks. Elles ont été prises à La Spezia. Looks n'a été présent à bord de l'U-375 que lors de la deuxième patrouille accomplie par le sous-marin depuis La Spezia. En mars 1942, Looks part suivre une formation de commandant de sous-marin. Les photos n'ont donc pu être prises qu'avant ou immédiatement après cette deuxième patrouille. On sait que l'U-375 a quitté Kiel pour La Spezia sans schéma de camouflage particulier. Il y a donc fort à parier que ces photographies ont été prises en janvier ou février 1942. Nous ignorons si le schéma illustré ici fut conservé après la deuxième patrouille depuis la Spezia. Pour améliorer son camou-

flage, le haut de la carène a reçu des taches en forme de nuages de couleur sombre. Le massif, lui, est barré de diagonales ondulantes qui pourraient être gris pâle et bleues, alors que la couleur de base du kiosque est certainement gris foncé.

1. L'*Empire Kumari* est l'ex-*Sturmfels* de nationalité allemande. Ce dernier avait été interné dans le port iranien de Banda Shapur le 28 août 1939. Deux ans plus tard presque jour pour jour, l'équipage mit le feu au navire le 25 août 1941. Mais les Anglais purent circonscrire l'incident. Réparé, le *Sturmfels* devint l'*Empire Kumari* battant pavillon britannique.
2. Le 12 juillet 1943, au nord-est d'Alger, l'U-409 est sérieusement endommagé par les grenades sous-marines du destroyer britannique *HMS Inconstant*. Les dégâts sont si graves que le sous-marin est contraint à faire surface. Si 11 sous-marinières meurent dans l'engagement, 37 autres (dont le capitaine) seront secourus.

#### Bibliographie:

*Journal de bord de l'U-375*

*Album photo de l'Oblt.z.S. Looks*

*Archives provenant de l'U-Boot Museum à Cuxhaven*

**Photo 20** (p. 24) – L'U-375 revêtu d'un schéma de camouflage pour le moins inhabituel. Le voici photographié le long de la jetée à La Spezia en janvier ou février 1942. Le massif n'est pas encore équipé d'un pare-embruns.

*Collection Huss*

**Photo 21** (p. 25) - Au cours de la première ou deuxième patrouille, l'Oblt.z.S. Looks, I. WO de l'U-375, calcule la position du sous-marin à l'aide d'un sextant. La tenue de l'officier est aussi inhabituelle que celle de son sous-marin: notre homme a en effet revêtu un blouson de vol à col fourré et un serre-tête en cuir comme ceux portés par les navigants de la Luftwaffe.

**Photo 22** (p. 26) – Scrutant l'horizon à la recherche de "l'hostile", le Kptlt. Jürgen Koenenkamp, pacha de l'U-375.

**Photo 23** (p. 27) – Impossible de dater avec précision cette autre photo. Elle a probablement été prise en été à en juger par les tenues portées. Il doit alors s'agir de l'été 1942 ou 1943. Voici le capitaine de l'U-375, le Kptlt. Koenenkamp, tirant sur la passerelle un petit porte-bonheur, une figure animalière montée sur roulettes. Une jeune femme tend à l'animal fictif de la nourriture afin de l'attirer sur le pont. Une plaisanterie qui semble beaucoup amuser les officiers présents.

**Photos 24** (p. 28) *et* **25** (p. 29) – Fin de la première croisière opérationnelle pour le capitaine Koenenkamp et son I. WO Looks, à La Spezia le 26 décembre 1941. Le pacha porte un petit bouquet d'édelweiss au revers du col. Le bouquet a survécu jusqu'à nos jours puisqu'on le retrouve dans l'album souvenir du I. WO Looks (**Photo 25**, p. 29). En mai 1942, Looks prendra le commandement de l'U-264 qui sera attaqué et coulé dans l'Atlantique le 19 avril 1944 lors de sa cinquième patrouille. Plus de peur que de mal pour l'équipage cependant, puisque tous les sous-marinières seront secourus.

**Photo 26** (p. 30) – Une autre vue de l'U-375 paré de son étrange livrée. Le voici à quai à La Spezia. Cette photo permet de découvrir dans son entièreté le curieux schéma de camouflage du massif.

**Photo 27** (p. 32) – Un autre cliché pris le 26 décembre 1941. Voici l'équipage de l'U-375 dans le kiosque et sur le pont arrière. Devant et au centre, le Kptlt. Koenenkamp, capitaine du sous-marin. A sa gauche, l'Oblt.z.S. Looks, son Premier Officier, à qui l'on doit cette série de photographies. On découvre que Koenenkamp et Looks sont de taille particulièrement grande, dominant le reste du groupe.

**Photo 28** (p. 33) – 23 décembre 1942: le Kptlt. Jürgen Koenenkamp est photographié sur la passerelle de l'U-375 lors de son retour à La Spezia. A l'arrière-plan, le fanion symbolisant la victoire remportée sur l'*HMS Manxmann* que Koenenkamp croit avoir coulé. Sur le fanion, on distingue le célèbre *White Ensign*, le pavillon de la Royal Navy.

*Collection Huss*

**Légende de l'infographie** (bas de la p. 33) – La route suivie par l'U-375 lors de sa dernière croisière entre les 10 et 30 juillet 1943. Le sous-marin quitte Toulon le 10 juillet 1943 pour sa neuvième patrouille. Marchant au sud-est, il franchit le détroit de Bonifacio en compagnie de l'U-561 le 11 juillet. Le lendemain, toujours ensemble, les deux unités franchissent le détroit de Messine. A 22h14, des MTB (pour Motor Torpedo Boats ou vedettes lance-torpilles) britanniques attaquent les deux U-Boote qui ont mis le cap vers Malte. Le MTB 82 coule l'U-561. Non loin de l'archipel maltais, l'U-375, désormais seul, oblique vers l'ouest. Le 30 juillet 1943, le sous-marin croise à l'ouest de la petite île italienne de Pantelleria lorsqu'il est assailli par le chasseur de sous-marins PV-624 de l'US Navy. Ce sera le dernier combat de l'U-375 qui sombre dans l'engagement.

## Page 34 – Documents

### Certificat de torpillage pour l'U-351

**Photo 29** (p. 34) - Lancé le 20 juin 1941, l'U-351 sert comme unité d'entraînement jusqu'à la fin de la guerre. Il est rattaché à la 26. U-Flottille de Pillau jusqu'au 26 juin 1942, avant d'être transféré à la 24. U-Flottille de Memel le 30 juin 1944. La dernière année de guerre le voit à la 22. U-Flottille de Gotenhafen et enfin à la 4. U-Flottille de Stettin. Le document illustré ici a été édité le 6 juillet 1943. A cette époque, l'U-351 sert à la 24. U-Flottille où est dispensé le KSL (Kommandantenschießlehrgang), les cours de tir de torpilles destinés aux capitaines de sous-marin. A bord de l'U-351, chaque coup au but donnait droit à la délivrance d'un certificat comme celui illustré ici. Il est cosigné par l'Oblt.z.S. Götz Roth (capitaine du sous-marin) et le I. WO Karsh (tué au combat le 30 avril 1945 à bord de l'U-965). Douze stagiaires suivaient chaque KSL pendant quatre semaines. Ensuite, ils étaient transférés à bord d'un sous-marin de première ligne. L'officier dont le nom est mentionné sur le certificat est le Lt.z.S. Wolf-Harald Schüler, ancien I. WO d'Hardegen à bord de l'U-123. Schüler prendra le commandement du bâtiment-école U-720 en septembre 1943 et commandera plus tard l'U-2325.

## Page 35 – Emblèmes inconnus

### Les emblèmes inconnus (et connus) de l'U-59

Alors que la plupart des U-Boote ont porté un voire deux emblèmes tout au plus durant leur vie opérationnelle, il en est certains qui ont été ornés d'une succession d'insignes dus aux talents d'artistes manifestement prolifiques. Cette situation a surtout prévalu durant la première année de guerre. Sur ces sous-marins-là, il est souvent difficile de distinguer les emblèmes officiels des

décorations temporaires. Dans quelques cas, un changement de capitaine signifiait un changement d'emblème car le nouveau "patron" apportait avec lui son insigne personnel. L'U-59, un Type II C, a souvent changé de capitaine: pas moins de huit d'entre eux se sont succédé à ce poste entre 1939 et 1945. Dans l'intervalle, l'U-59 aura porté un total de quatre insignes différents introduits par seulement deux de ces capitaines. Ces quatre motifs n'auront été portés qu'entre la période précédant la 2<sup>ème</sup> GM et décembre 1940. Le premier commandant de l'U-59 est le Kptlt. Harald Jürst (du 4 mars 1939 au 17 juillet 1940), le deuxième est le Kptlt. Joachim Matz (du 18 juillet 1940 au 10 novembre 1940). Les emblèmes suivants sont réputés avoir été portés par l'U-59:

### Le Scorpion enserrant l'Angleterre

Il s'agit probablement du premier insigne de l'U-59. Des photos l'illustrent à partir de l'été 1939 (**Photo 30**, p. 35) et pendant l'hiver 1939-1940. C'est donc sous le commandement de Jürst que cet emblème a orné l'U-59. Les couleurs du motif ne sont pas avérées mais les teintes probables sont le rouge ou le brun pour l'arthropode et le vert pour les Iles Britanniques.

### La Plaque et le Certificat d'Immatriculation

Jusqu'ici inconnu, ce curieux emblème affuble l'U-59 de la mi-décembre 1939 à la fin-mars 1940. Une photo existe qui a, sans le moindre doute possible, été prise dans le port de Wilhelmshaven (**Photo 31**, p. 36). Or, on sait que l'U-59 s'y trouvait au cours de la période citée plus haut. La plaque d'immatriculation mentionne "WU-4713". Il est facile de décoder cette inscription: WU signifie Wehrmacht U-Boot, tandis que le chiffre correspond à la date de naissance de l'artiste qui a peint cet insigne (4/7/13). Il ne s'agit certainement pas de la date de naissance de Jürst qui commande alors le sous-marin. On aperçoit aussi un large chevron rouge barrant la plaque. Après l'ouverture des hostilités, de tels chevrons étaient estampillés sur les plaques d'immatriculation des automobiles, preuve qu'un certificat d'immatriculation avait été délivré pour celles-ci. Avec cet insigne, l'équipage de l'U-59 s'est donc attribué son propre "certificat d'immatriculation"!

### Le Gantelet "Götz von Berlichingen"

Il est certain que ce troisième emblème est apparu pour la première fois sur l'U-59 alors qu'il était commandé par le Kptlt. Matz au cours de l'été 1940. Outre une série de photos prise pendant l'été et l'automne 1940, d'autres vues confirment cette information: l'U-59 orné du Gantelet, est photographié à Bergen le 15 octobre 1940, à l'issue de sa treizième -et dernière- croisière de combat (**Photos 32 et 33**, p. 37). Sur ces clichés, on découvre l'inscription "55.800 BRT." (signalant le tonnage combiné coulé) et, sur le flanc tribord du massif, une autre inscription qui dit: "Ja, ja! Die kleinen Boote" ("Oui, oui, les petits bateaux"). Sur le flanc bâbord du kiosque, un artiste a peint un autre motif pour marquer l'arrivée du sous-marin dans le port norvégien. Malheureusement, seule une partie du motif et d'une inscription est visible sur une photographie (un cargo et la première lettre -un "R"- de l'inscription tracée sous le motif).

### L'emblème tactique des sous-marins à l'entraînement

Après avoir servi comme unité opérationnelle, l'U-59 est transféré le 1<sup>er</sup> janvier 1941 à la 22. U-Flottille (constituée le même mois à Gotenhafen). Là, il est utilisé pour l'entraînement des équipages. C'est à cette occasion qu'il reçoit un nouvel emblème dont la représentation est erronée dans l'ouvrage -par ailleurs excellent- de Georg Högel. Contrairement à ce que prétend ce dernier, l'emblème porté alors est un triangle sur pointe inscrit dans un champ rectangulaire noir (**Photo 34**, haut de la p. 38).

**Photo 30** (p. 35) – A cours de l'été 1939, l'équipage offre à l'U-59 un "petit coup de propre". Sur le massif, le premier emblème du sous-marin, le "Scorpion enserrant l'Angleterre". Le rouge et le vert étant deux teintes difficiles à distinguer sur des photos noir et blanc, il est aisé d'avoir l'impression trompeuse que l'insigne est peint dans une seule et même couleur.

Collection Huss

**Photo 31** (p. 36) – L'U-59 à Wilhelmshaven pendant l'hiver 1939-1940. A l'arrière-plan, on aperçoit la caserne Banter où les sous-marinières avaient leurs quartiers. Sur le kiosque, le curieux insigne -jusqu'ici inconnu- à la "Plaque d'immatriculation" avec le chevron rouge.

**Photos 32 et 33** (p. 37) – L'U-59 à Bergen à l'issue de sa 13<sup>ème</sup> patrouille de combat. Nous sommes le 15 octobre 1941. Les motifs et inscriptions détaillés dans l'article sont bien visibles ici. Flottant au vent, les fanions triangulaires symbolisent les navires coulés par le sous-marin au cours de la période 1939-1940.

Collection Huss

**Photo 34** (haut de la p. 38) – Pris dans les glaces, l'U-59 en janvier 1941, alors qu'il sert à la 22. U-Flottille de Gotenhafen. Sur le massif, l'insigne tactique attribué à l'U-Boot pour l'entraînement.

**Photo 35** (bas de la p. 38) - Le Kptlt. Baron Siegfried von Forstner (également visible à gauche sur la **Photo 34**) qui prit le commandement du sous-marin en novembre 1940.

Collection Huss

## Page 39 – Rapport

### Les marques d'identification et de visibilité des Types XXI et XXIII au sein de l'UAK en 1944 et 1945

Par Andreas Hoffmann

UAK est l'abréviation d'U-Boot-Abnahme-Kommando ou Commission d'Essais et de Réception des Sous-Marins. Les submersibles allemands aux essais portent des marques d'identification et de visibilité particulières probablement introduites à partir de l'été 1940. Leur application concrétise la directive opérationnelle émise le 24 juillet 1940 par l'OKM/SKL (Oberkommando der Marine/Seekriegsleitung ou Haut Commandement de la Marine/Direction de la Guerre Navale). Une séquence standardisée de caractères est utilisée. Chaque séquence est constituée de quatre symboles récurrents. Le programme des essais et réception UAK incluait également la comparaison de la construction de bâtiments individuels au sein d'une même série. En fait, le nombre de symboles nécessaires pour différencier les U-Boote est basé sur le nombre minimum de sous-marins constituant chaque commande passée aux chantiers navals par l'OKM/K-Amt (K I U) (Haut Commandement de la Marine/Division de la Construction Navale). Et ce nombre minimum est de quatre bâtiments.

Pour les Types IX par exemple, les symboles individuels des chaînes de caractères, sont les symboles des cartes à jouer: trèfle, cœur, pique et carreau. Pour d'autres Types, ce sont des symboles relatifs à la sécurité nautique, comme la boule (dont la repré-

sentation bidimensionnelle est un cercle), le cône (triangle), le cylindre (rectangle) et le double cône opposé (sablier). Pour distinguer les chantiers navals entre eux, on a recours à un code couleur (blanc, noir et rouge) ou, dans certains cas, à des barres dites "de chantier naval". Ces barres sont soit horizontales, soit verticales. Les marques UAK sont peintes des deux côtés du massif au-dessus du brise-lames. Elles sont conservées depuis le lancement du sous-marin jusqu'à ce que ce dernier achève ses essais de réception. Ensuite, les marques sont soit effacées, soit masquées par de la peinture.

Vu l'accroissement significatif du volume des commandes passées par la Kriegsmarine, le système d'identification UAK est revu pour les sous-marins des Types XXI et XXIII. De nouveaux symboles basés sur le sémaphore allemand sont alors introduits sur les deux Types en question. Chaque chaîne de caractères récurrents consiste en 10 symboles représentant les positions des bras des sémaphoristes pour les lettres de A à K et les chiffres de 1 à 9, plus le 0. Chaque symbole de la chaîne de caractères correspond au dernier chiffre du numéro du bâtiment.

En théorie, les nouvelles marques UAK permettent ainsi d'identifier les cinq chantiers navals concernés, quel que soit le type de sous-marin qu'ils produisent. Mais, curieusement, les marques UAK attribuées à Deschimag (qui construit des Types XXI) et Deutsche Werft (qui fabrique des Types XXIII) sont identiques. Pour différencier certaines unités (en fait celles dont le numéro se termine par n'importe quel chiffre sauf le 1) produites par Blohm & Voss et Germaniawerft, les sous-marins concernés reçoivent un motif en forme de barre horizontale dite "de chantier naval" sous le symbole sémaphorique. Enfin, les sous-marins lancés par Schichau-Werke reçoivent une marque UAK rouge.

Il ne faut pas confondre les marques d'identification et de visibilité UAK avec celles utilisées individuellement par les flottilles d'entraînement.

Le tableau en pp. 40 et 41 est une présentation synthétique révisée basée sur les recherches préliminaires effectuées par Karl Grützmacher (†), Lennart Lindberg et du Dr. Axel Niestlé. Quelques remarques concernant ledit tableau:

- Les numéros bleus sont ceux attribués aux U-Boote livrés mais jamais mis en service.
- L'attribution des marques UAK aux sous-marins des Types XXI et XXIII ne tient pas compte des dates de lancement des unités. Comme mentionné dans l'article, elle se conforme seulement à la séquence de numérotation "U-" pour les bâtiments livrés.
- L'U-2332, assemblé à partir de sections produites par Deutsche Werft et achevé par Germaniawerft comme exemplaire de pré-production, retient les marques UAK originellement attribuées à Deutsche Werft.
- Les marques UAK erronées portées par l'U-4701, visibles sur la photo de sa mise en service, résultent manifestement d'une erreur commise par le chantier naval.

**Photo 36** (p. 39) – Mise en service de l'U-4709, un Type XXIII, au Friedrich Krupp Germaniawerft AG à Kiel le 3 mars 1945. On distingue clairement la marque UAK, même si elle est en partie cachée par la plaque métallique portant l'emblème du sous-marin. Celui-ci consiste en un motif universel, les célèbres trois petits singes symbolisant la maxime bien connue "je ne vois rien, je n'entends rien, je ne sais rien." A gauche dans la "baignoire", l'Oblt.z.S. Paul Berkemann, le capitaine du nouveau sous-marin. Ce dernier sera coulé au Germaniawerft à Kiel le 4 mai 1945.

Collection Ockert

**Photo 37** (p. 41) – Kiel, Friedrich Krupp Germaniawerft AG, le 18 décembre 1944: cérémonie de lancement de l'U-2333, un Type XXIII commandé par l'Oblt.z.S. Heinz Baumann. A partir de ce jour, l'U-Boot est rattaché à la 5. U-Flottille (Ausbildung\*) de Kiel. On observe distinctement la bande jaune des unités à l'entraînement et la marque UAK blanche avec la "barre de chantier naval". L'U-2333 sera sabordé par son équipage dans la baie de Gelting (non loin de Flensburg) le 5 mai 1945, lorsque les forces allemandes capitulent sur le front de l'Ouest.

Collection Ockert

\* Entraînement

## Page 42 – Portrait

### Kapitänleutnant Hermann Schrenk

Par Axel Urbanke et Wolfgang Ockert

Fidèles à notre ligne de conduite, nous avons choisi de ne pas toujours vous présenter les marins les plus célèbres ou les plus décorés de la U-Bootwaffe. Nous considérons en effet qu'une carrière militaire intéressante et variée constitue un critère de sélection plus en phase avec nos choix. L'un des hommes qui peut s'enorgueillir d'une telle carrière est assurément Hermann Schrenk. C'est lui que nous avons donc choisi pour la rubrique "Portrait" de ce numéro.

Notre homme est né à Niedermeilingen (Hesse) le 19 juin 1918. Après ses études secondaires, il opte pour une carrière d'officier de marine militaire et se porte logiquement volontaire pour la Kriegsmarine. A l'issue de sa formation, Schrenk est promu Lieutenant zur See le 1<sup>er</sup> août 1939. En décembre de la même année, il est transféré à la 7. Minensuchflottille (7<sup>ème</sup> Flottille de Dragueurs de Mines). Cette unité est chargée du repérage et de la destruction de mines mais aussi de la lutte ASM en mer du Nord. Schrenk occupe la fonction de Wachoffizier (officier de quart). Quelques mois plus tard, il est muté à la 1. Minensuchflottille. Il embarque à bord du M 17 flambant neuf (en service depuis 1940) et y occupe la même fonction que dans sa précédente unité. Peu après, le M 17 est transféré à la 3. Minensuchflottille. C'est ainsi que Schrenk prend part à l'opération *Weserübung* (Exercice sur la Weser) qui débouche sur l'occupation de la Norvège et du Danemark en avril 1940.

Le M 17 est ensuite utilisé comme patrouilleur en mer du Nord. Schrenk se montre très efficace dans la lutte anti-mines et c'est tout naturellement qu'il convoite le commandement de son propre bateau. Hélas pour notre homme, un télex fait voler ses rêves en éclats alors que le M 17 est au chantier naval de Königsberg (Prusse-Orientale) en juillet 1941. Le message dit ceci: "LEUTNANT SCHRENK, VOUS ETES TRANSFERE SUR L'ECLAIREUR CHIFFRE ROMAIN DEUX DIX A HAMBOURG. PRESENTEZ-VOUS LE QUINZE JUILLET MILLE NEUF CENT QUARANTE ET UN." Schrenk est atterré. Il fait tout ce qu'il peut pour éviter d'être transféré à bord du vieil éclairneur<sup>1</sup>. Mais ni son capitaine, le Kptlt. Klünder, ni son commandant de flottille ne peuvent lui venir en aide. Le jeune officier est donc contraint à partir pour Hambourg. Là, par hasard, il rencontre un camarade d'équipage à qui il fait part de sa malchance. Contre toute attente, cette conversation tourne à la surprise totale pour Schrenk. En effet, il ap-

prend de la bouche de son camarade que le soi-disant "Eclaireur II X" est en réalité le croiseur auxiliaire *Thor*, l'ex-navire frigorifique *Santa Cruz* de 3.862 GRT.

Le *Thor* n'est pas n'importe quel bateau. Ce "Dieu du Tonnerre" est propulsé par des turbines. Deuxième plus petit croiseur auxiliaire de la Kriegsmarine, il file à la vitesse maximale de 18 nœuds, une performance bien utile à ce HSK 4 (pour Handelsstörkreuzer 4 ou Corsaire 4). A l'automne 1941, le *Thor* commence à harceler les bâtiments de commerce dans l'Atlantique Sud, changeant fréquemment son apparence extérieure afin d'usurper l'identité d'autres navires marchands. Il peut aussi compter sur ses six canons dissimulés sous le pont et ses superstructures.

Le 15 juillet 1941, Schrenk embarque sur le *Thor* en qualité d'officier adjoint du Kapitän zur See Gumprich. Le corsaire a déjà une croisière fructueuse derrière lui. Sous le précédent pacha, le Kapitän zur See Kähler, le bâtiment a opéré contre les navires de commerce alliés croisant dans l'Atlantique Nord et l'Atlantique Sud, entre le 6 juin 1940 et le 30 avril 1941! Le *Thor* est donc resté 329 jours en mer, un exploit rendu possible par le ravitaillement auprès de bâtiments de soutien allemands mais aussi en "se servant" à bord des unités arraisonnées.

Le *Thor* a coulé 11 cargos et en a capturé un autre qu'il a ramené dans un port allemand en guise de trophée. Le corsaire s'est aussi retrouvé aux prises avec trois croiseurs auxiliaires de la Royal Navy. Ainsi, le 28 juin 1940, il engage l'*Alcantara* de 22.209 GRT, bien plus grand et mieux armé que lui. Mais l'Allemand laisse le Britannique dans l'incapacité de manœuvrer, ce qui permet au *Thor* de prendre la fuite. Le 5 décembre 1940, le *HMS Carnarvon Castle* est l'adversaire du corsaire. Les deux unités se livrent un combat sans merci qui ne cesse que lorsque l'Allemand met le Britannique en fuite, non sans l'avoir frappé de plusieurs obus. Quatre mois plus tard, le *Voltaire* s'en tire moins bien face au *Thor*: ce dernier le coule sans autre forme de procès.

Après un exercice de tir dans la Baltique, le *Thor*, sous le nom de code "Eclaireur XXXXII", largue les amarres à Kiel dans le plus grand secret. Sa destination est Le Verdon-sur-Mer, un port de la Gironde. En dépit d'une interdiction frappant tous les navires au départ et la menace de sanctions proférée par les services fluviaux, le *Thor* traverse le Kaiser-Wilhelm-Kanal (canal de Kiel) dans un brouillard dense afin de maintenir le secret qui entoure son départ. Mais peu après avoir passé les écluses de Brunsbüttelkoog, l'opération tourne au fiasco quand le *Thor* éperonne accidentellement le minéralier suédois *Bothnia* à l'ancre. Le corsaire aura davantage pâti que profité de l'obscurité et de la purée de pois traînant sur l'Elbe. Le navire suédois est sérieusement endommagé et il faut porter secours à son équipage. Les marins scandinaves sont rapidement évacués à bord d'un dragueur de mines. Mais avec son trou dans la poupe, le *Thor* est lui aussi incapable de poursuivre sa route. Il faut se résigner à rentrer à Kiel pour réparer. Les dégâts sont vite effacés et, le 30 novembre, le corsaire reprend la mer. Cette fois, la traversée se déroule comme prévu. Enfin, pas tout à fait: des agents ennemis photographient le *Thor* dans l'estuaire de l'Escaut, le navire allemand manque de peu de défoncer le môle de Boulogne, tire par erreur une fusée éclairante au large de la Bretagne et évite une bombe de justesse! En matière de discrétion, on a déjà fait mieux.

Depuis Le Verdon-sur-Mer, le corsaire entame une croisière de harcèlement dans l'Atlantique Sud. Le *Thor* est évidemment censé atteindre sa zone d'opérations sans être repéré. Lors de ce long voyage solitaire, il n'est pas surprenant que la vigie ait été prise en flagrant délit de sieste. L'incident pourrait faire sourire mais le temps de guerre n'apprécie pas ce genre d'humour et une cour martiale est instaurée à bord. Elle est présidée par le Korv.Kpt. Kandler, officier d'artillerie, pendant que Schrenk est désigné comme avocat de la défense. Au cours des débats, Schrenk tente tout ce qu'il peut pour sauver la tête de son client. Cependant, l'affaire tourne à l'avantage de l'accusation et l'homme de guet est reconnu coupable. Il écope d'une peine de trois mois "d'emprisonnement". Mais Schrenk, prenant son rôle à cœur, fait appel de la condamnation, requiert la grâce et obtient du tribunal militaire que le condamné puisse se racheter face à l'ennemi.

La suite du voyage emmène le "Navire n° 10" dans la mer de Weddell (sud des îles Malouines), l'Antarctique et la zone située au sud de l'Australie. Bien que les détails de cette traversée sortent du cadre de cet article, on peut cependant signaler que le *Thor* coulera au cours de ce périple 10 navires pour un total combiné de 52.037 GRT.

Il faut attendre le 19 septembre 1942 pour que la vigie (qui cette fois ne s'est pas endormie) crie: "*terre en vue!*" Cette terre, c'est l'Indonésie. Le corsaire laisse Batavia pour Bornéo où, au large de Balikpapan, il devient le premier bâtiment allemand à jeter l'ancre dans les eaux territoriales nippones. Schrenk se voit alors confier une mission dont la difficulté dépasse celle des autres tâches qu'il a dû accomplir au cours de la traversée: l'officier est chargé d'accueillir les délégations japonaises invitées à bord du *Thor*. Le protocole est en effet bien différent de celui en vigueur dans la Kriegsmarine. Et Schrenk se penche donc avec assiduité dans l'étude de tous les codes et règlements qui lui tombent sous la main. Mais, contrairement à ce à quoi les officiers allemands s'étaient attendus, le premier officier nippon accueilli à bord ne manifeste aucune intention de quitter rapidement celui-ci! Au lieu de cela et après avoir rencontré le capitaine du *Thor*, bu un verre de porto et fait le tour du propriétaire, le comportement du Japonais indique à ces homologues allemands qu'il souhaite rester plus longtemps à bord. Au cours de la conversation, Schrenk le dirige néanmoins vers la passerelle. L'officier nippon débarque finalement pour remonter à bord quelques minutes plus tard, après s'être rendu compte qu'il avait oublié son sabre sur la passerelle de commandement!

Le *Thor* lève l'ancre et met le cap vers Yokohama où il s'amarré à la Bouée n° 10 le 10.10.42 à 10h00 (!). L'équipage doit alors supporter un cérémonial de bienvenue d'une ampleur inattendue où se succèdent les dignitaires japonais mais aussi allemands tels le consul général, l'attaché naval, etc. Toujours responsable du protocole, Schrenk ne sait plus où donner de la tête.

L'équipage profite ensuite de trente jours de visites et de réceptions. Quel contraste pour ces marins habitués à la vie monotone du bord et aux expériences qu'ils ont endurées au cours des mois écoulés!

Le Kapitän zur See Gumprich et une délégation d'officiers visitent le célèbre sanctuaire de Yasukuni Zinzya. Construit sur la colline de Kudan à Tokyo, le sanctuaire, inauguré en 1868, est dédié aux "Japonais qui ont donné leur vie à l'Empereur". A ce titre, il renferme les cendres de 100.000 défunts. Pour les Japonais, il remplace la Tombe du Soldat Inconnu des Occidentaux. Gumprich assiste aussi au Festival des Ames Défuntes le 23 octobre, en compagnie du Vizeadmiral Wennecker, de son 1<sup>er</sup> Officier et de Schrenk, son officier adjoint. Mais l'événement va tourner au "drame" pour ce dernier. Pour participer audit festival, les Allemands ont dû se procurer des sabres. Dirigés par un prêtre shintô, les officiers de la Kriegsmarine sont d'abord invités à boire de l'eau bénite, préalable obligatoire pour pénétrer dans le sanctuaire. Les règles cérémoniales exigent que les officiers se décoiffent et glissent leur casquette, avec leur sabre, sous le bras. Ensuite, les hommes ôtent leurs gants avant de prendre à deux mains le bol d'eau purifiée. Et là, c'est l'incident: en se saisissant du bol, Schrenk laisse malencontreusement glisser son sabre qu'il tente de récupérer mais, ce faisant, le bol lui échappe des mains. Dans un bruit qui paraît assourdissant à tous, le sabre et le bol chutent sur le sol. Gumprich tance son pauvre officier adjoint: "*On ne peut vous emmener nulle part!*" Il en faut plus pour perturber un Japonais et le prêtre shintô, toujours silencieux, remet à Schrenk un autre bol d'eau purifiée. On imagine Schrenk rouge de confusion. Mais sa "vengeance" ne tarde pas à venir lorsque Gumprich, qui doit signer le livre d'or, le macule d'une tache d'encre si grosse que la page doit être arrachée! Schrenk savoure l'instant.

Fin novembre, après des semaines de détente, les marins allemands reprennent la routine du bord lorsque le *Thor* quitte le chantier naval Mitsubishi de Yokohama après 48 jours d'entretien. Le 30 novembre 1942, le corsaire est dans le bassin portuaire n° 2, le long de l'*Uckermark*, un navire de ravitaillement allemand qui embarque des provisions mais aussi du carburant et des munitions. La veille, les Japonais ont utilisé les services de ce ravitailleur pour transporter de l'essence contaminée de Singapour à Tokyo. Au soir de ce transfert, les citernes ont été vidangées de l'essence qu'elles contenaient, puis passées à la vapeur pour être nettoyées. L'*Uckermark* part alors pour Yokohama. Là, au cours de l'après-midi du lendemain, il transborde des marchandises diverses dans les cales du *Thor*. Pendant que les opérations battent leur plein, 30 à 50 ouvriers chinois grattent la rouille dans les soutes de l'*Uckermark*. Vers 13h45, Schrenk, qui est de quart, accompagne Gumprich vers l'échelle de pilote (échelle de coupée en cordages) à tribord, afin que le pacha puisse embarquer sur une navette. Au moment où cette dernière s'éloigne de *Thor*, une gigantesque explosion suivie d'une violente onde de choc, ébranle tout le voisinage: les vapeurs résiduelles des citernes qui ont contenu l'essence contaminée se sont enflammées. Une deuxième explosion, encore plus puissante, soulève les hommes comme des fétus de paille: 23 têtes de torpille qui attendaient d'être chargées viennent de se transformer en chaleur et en lumière, disloquant les superstructures. Des débris métalliques gigantesques retombent un peu partout, sur le quai, les navires et les bâtiments du port. D'autres explosions retentissent encore. Elles seront entendues jusqu'à Tokyo. Dans le bassin n° 2 de Yokohama, c'est un enfer comme le port n'en a jamais connu. Le *Thor* et l'*Uckermark* sont ravagés, de même que l'*Unkai Maru III*, un cargo japonais qui transportait des munitions, et le *Leuthen* (ex-Nankin), un navire de prise. Des munitions continueront à exploser pendant pas moins de 16 jours. Il faudra autant de temps pour venir à bout des incendies à bord des épaves. Schrenk en réchappe miraculeusement. La première explosion l'a envoyé par-dessus bord. Notre homme parvient à s'accrocher à une chaloupe de sauvetage endommagée, avant d'être repêché par un canot du *Leuthen*. L'officier participe ensuite au sauvetage des victimes qui pataugent dans les eaux en feu du bassin. Treize marins du *Thor* viennent de perdre la vie, alors que 22 autres ont subi de graves blessures.

Faute de navire, Schrenk est nommé officier adjoint auprès du Schiffstamm-Regiment Japan en décembre 1942, puis "officier transport" sur le briseur de blocus *Rio Grande* en février 1943. Le bâtiment est arrivé à Yokohama en provenance de Bordeaux le 28 janvier 1943. En avril suivant, l'Oblt.z.S. Schrenk reprend la fonction d'officier adjoint auprès de l'attaché naval à Tokyo. Cette position lui assure des tâches très diverses. En juillet, il embarque à bord du ravitailleur *Brake* en tant que 1<sup>er</sup> Officier. Dès le mois d'octobre, Schrenk change à nouveau d'affectation et se retrouve à bord de l'ex-sous-marin *Reginaldo Giuliani* de la marine italienne. Les Allemands ont confisqué cette unité à Singapour le 10 septembre 1943, après que l'Italie a changé de camp pour se retrouver dans celui des Alliés. Le submersible est rebaptisé UIT-23. C'est à son bord que Schrenk goûte à la sous-marine pour la première fois. L'expérience est, apparemment, concluante puisque l'officier est transféré sur l'U-178 en tant que II. WO. L'U-178, l'un des U-Boote surnommés "Bateaux de la Mousse", avait rallié Penang depuis Bordeaux en août 1943. Trois mois plus tard, il est apprêté pour son voyage de retour. Son pacha est le Kptlt. Wilhelm Spahr. Ancien I. WO de l'U-Boot, il vient tout juste de remplacer le précédent capitaine, le Korv.Kpt. Wilhelm Dommes, qui lui a confié le commandement du sous-marin alors qu'il était au Japon. Il fallait donc trouver un officier pour remplacer Spahr et le choix s'est porté sur Schrenk. Le 27 novembre 1943, l'U-178 appareille et laisse Penang derrière lui. Pour Schrenk, c'est aussi l'adieu à l'Empire du Soleil Levant.

Spahr se révèle un capitaine de sous-marin hors paire. Après 181 jours de mer, son U-178 parvient à Bordeaux le 25 mai 1944. Au cours de la traversée, le submersible aura coulé le cargo américain *Jose Navarro* de 7.244 GRT. Schrenk a lui aussi montré beaucoup de talent dans sa nouvelle fonction. Au point qu'il est sélectionné pour suivre une formation à la Torpedoschule de la 3. ULD (Ecole des Torpilles de la 3<sup>ème</sup> Division d'Entraînement des Sous-Marins) et à la 23. U-Flottille de Danzig. Les cours s'étalent de juillet 1944 à janvier 1945. C'est également à la 23. U-Flottille que Schrenk, promu Kapitänleutnant depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1944, suit une formation de commandant de sous-marin. Brevet en poche, Schrenk sert brièvement au cours de la seconde quinzaine de janvier 1945 comme WO à bord d'une unité de la 8. U-Flottille d'Entraînement à Danzig. Cette flottille sera dissoute à la mi-février face à l'avance des troupes soviétiques vers Danzig.

Schrenk a sans doute reçu une évaluation positive de ses supérieurs à l'issue de sa formation. En effet, le 29 janvier 1945, il reçoit le commandement d'un sous-marin de la 8. U-Flottille, l'U-3511. Ce Type XXI avait été commandé jusque-là par le Kptlt. Ketels. Mais la dissolution de la 8. U-Flottille le 15 février signifie un changement d'affectation pour le bâtiment qui passe alors à la 15. U-Flottille.

Le 2 mai 1945, l'U-3511 et 27 autres Types XXI se retrouvent à couple au large de Travemünde. Là, vers 14h00, la 25. U-Flottille reçoit un message selon lequel les troupes britanniques sont proches de la cité portuaire. Le commandant de la flottille donne donc l'ordre d'exécuter l'opération *Regenbogen* (Arc-en-ciel), le sabordage des U-Boote. En conséquence, le lendemain, Schrenk et son équipage coulent leur U-3511. Pour ces marins, la 2<sup>ème</sup> GM vient de prendre fin.

Après la guerre, Schrenk reprendra du service au sein de la marine fédérale allemande. Promu au grade de Fregattenkapitän, il est le premier commandant de l'Escadre des Dragueur de Mines entre juillet 1962 et mars 1964. Il prend sa retraite le 30 septembre 1974 et meurt le 19 janvier 1985 à l'âge de 67 ans.

#### Promotions

Offiziersanwärter	03.04.1937
Fähnrich zur See	01.05.1938
Oberfähnrich zur See	01.07.1939
Leutnant zur See	01.08.1939
Oberleutnant zur See	01.09.1941
Kapitänleutnant	01.09.1944
Korvettenkapitän <sup>2</sup>	14.08.1958
Fregattenkapitän <sup>2</sup>	09.02.1965

#### Décorations

Insigne des Dragueurs de Mines	15.10.1940
Croix de Fer de Seconde Classe	1940
Croix de Fer de Première Classe	15.05.1941
Insigne de Guerre des Croiseurs Auxiliaires	
	06.01.1943
Insigne de Guerre des Sous-Marins	24.05.1944
Broche en bronze des Opérations Sous-Marines	
	05.10.1944

1. Pendant la 2<sup>ème</sup> GM, un "éclaireur" de la Kriegsmarine était un navire auxiliaire utilisé comme dragueur de mines. L'éclaireur-dragueur précédait les autres bâtiments, repérait et détruisait les mines avant le passage des navires qui le suivaient. L'expression « éclaireur fatigué » était largement répandue dans la marine allemande car ce type de dragueur de mines était mis en œuvre par des réservistes. En outre, ces bâtiments opéraient dans les eaux côtières. Par conséquent, toute affectation d'un jeune officier d'active à l'une de ces unités était considérée comme une rétrogradation pure et simple.
2. Au sein de la Bundesmarine (marine fédérale allemande)

**Photo 38** (p. 42) – L'Oblt.z.S. Hermann Schrenk à l'été 1944. Il porte les Insignes de Guerre des Croiseurs Auxiliaires et des Sous-Marins.

*Collection Schrenk*

**Photo 39** (p. 43) – Le *Thor* fin novembre 1941, peu après avoir quitté le port à l'entame de sa deuxième mission. Il a reçu le schéma de camouflage normalement attribué à un éclaireur, chose logique puisqu'il se fait passer pour "l'Eclaireur XXXXII". A noter que ce dernier n'a même pas existé!

**Photo 40** (p. 44) – Une autre photo du *Thor* fin 1941. Le corsaire est toujours revêtu d'une livrée qui dissimule sa véritable identité.

**Photo 41** (haut de la p. 45) – Voici un article tiré d'un illustré allemand paru en 1943. La photo montre le General von Gronau passant en revue les marins du *Thor* peu après l'arrivée du corsaire à Tokyo le 10 octobre 1942. A cette époque, von Gronau était attaché de l'air dans la capitale nipponne. A l'extrême droite de la photo, le capitaine du *Thor*, le Kapitän zur See Gumpich. Le troisième officier qui ferme la marche est Hermann Schrenk. von Gronau se rendit célèbre pour sa traversée de l'Atlantique en 1930, reliant en avion l'île de Sylt à New York. Quatre ans plus tard, il accomplit un tour du monde aérien long de quelque 60.000 km.

**Photo 42** (bas de la p. 45) – Sanctuaire de Yasukuni le 23 octobre 1942. Derrière le prêtre shintô, le Vizeadmiral Wenneker, attaché naval à Tokyo, accompagné à sa gauche du Kpt.z.S. Gumpich, médailles sur la poitrine. Derrière eux, toujours en retrait, Hermann Schrenk. Les officiers allemands portent le sabre qui va jouer un bien mauvais tour au pauvre Schrenk!

**Photo 43** (p. 46) – Un tableau illustrant l'accident à bord de l'*Uckermark*, flanqué du *Thor* à quai dans le port de Yokohama. L'explosion s'est produite le 30 novembre 1942. L'œuvre est due au peintre de la marine Franz Richter-Johnsen d'après les informations transmises par le correspondant de guerre Heinz Tischer. Le *Kriegsbericht* faisait partie de l'équipage du *Thor* et était à bord de ce dernier au moment des faits.

**Photo 44** (haut de la p. 47) – Schrenk au printemps 1944, alors qu'il servait comme II. WO à bord de l'U-178. La photo a été prise dans l'océan Indien.

*Collection Schrenk*

**Photo 45** (bas de la p. 47) – 25 mai 1944: après 181 jours de mer, l'U-178 vient d'arriver à Bordeaux. L'équipage est rassemblé sur le pont pour accueillir le commandant de la flottille qui leur souhaite la bienvenue. Les membres d'équipage au garde-à-vous sont, de gauche à droite: l'Oberassistentarzt (médecin-chef adjoint) Dr. Wüstenberg, les Oblt.z.S. Petran (I. WO) et Schrenk (II. WO), l'Oblt. Schöppe (correspondant de guerre et M.A.\*), l'Ob.Strm. Kunz, le Fhr.z.S. Stobbe et l'Obfhr.z.S. Lange. A l'extrême gauche, un *Kriegsbericht* contourne le groupe, peut-être pour obtenir un meilleur angle de prise de vue.

*U-Boot Museum Cuxhaven*

\* Abréviation de *Marine-Artillerie*

**Photo 46** (p. 48) – Toujours à Bordeaux le 25 mai 1944. Conversation informelle pour (de gauche à droite) l'Oblt.z.S. Schrenk, l'Oberassistentarzt Dr. Wüstenberg (médecin du bord) et l'Oblt. Schöppe.

## Page 49 – Photos inattendues

### Les périscopes camouflés de l'U-66

Les schémas de camouflage illustrés dans nos précédents numéros, ne concernaient que le kiosque et/ou le franc-bord des U-Boote dont il était question. Or, d'autres parties des sous-marins ont été camouflées elles aussi. Comme ces périscopes visibles sur la **Photo 47** (p. 49). Une telle photographie est rarissime. Mais au moins prouve-t-elle que ces équipements caractéristiques des sous-marins recevaient aussi un schéma de camouflage à l'occasion. Cette vue a été prise lors de la première patrouille de l'U-66 entre le 13 mai et le 11 juin 1941. Commandé par le Korv.Kpt. Zapp, le sous-marin largua les amarres à Kiel pour traverser la mer du Nord et le détroit du Danemark (entre l'Islande et les îles Féroé) afin de gagner l'Atlantique Nord puis d'obliquer vers Lorient. La photo illustre des guetteurs dans la "baignoire" du kiosque. L'un des marins est coiffé d'un bonnet de fourrure, encadré par les périscopes camouflés. Le périscopie de gauche servait à l'observation astrale nocturne, grâce à un miroir pivotant vers le haut. Le périscopie de droite est celui utilisé pour l'attaque. Les U-Boote de Type IX sont équipés d'un socle amovible pouvant accueillir deux périscopes au milieu du kiosque. Sur les Types VII, le massif plus étroit entraîne le déplacement du périscopie d'observation nocturne immédiatement derrière le bord avant du kiosque.

Sur cette vue, on distingue clairement les sections de câble d'acier fixées en torsade autour de la partie supérieure des périscopes. Contrairement à ce que d'aucuns ont avancé, le but de ces "torsades" n'était pas de réduire l'accumulation de mousse mais de stabiliser les périscopes lorsqu'ils étaient complètement hissés. En effet, les fils d'acier brisaient les turbulences de sillage produites lorsque le périscopie était relevé. En réduisant les turbulences, on réduisait les vibrations du miroir et augmentait ainsi la stabilité de l'image.

## Page 50 – Paysages

### Gruppe Landwirt: une réserve contre "l'Invasion"

Entre la fin 1943 et le début 1944, l'OKW prend conscience qu'un débarquement allié (ou "invasion" comme le nomment les Allemands) dans le Nord de la France constitue une menace bien réelle. En conséquence, Dönitz, le commandant-en-chef de la Kriegsmarine et des U-Boote (BdU), donne l'ordre à ses sous-marins de rester dans leurs abris de la Côte Atlantique en prévision de l'offensive alliée. Les Types VII C rassemblés à Brest pour cette éventualité sont en alerte "4 heures" ou "6 heures". Ils constituent le Gruppe Landwirt (Groupe Fermier) placé sous le commandement du FdU West (Commandement des Sous-Marins pour le front de l'Ouest). Fin mars 1944, les Types VII C des bases atlantiques, sont interdits de patrouille afin de porter l'effectif du Gruppe Landwirt à 15 unités. Ce nombre passe à 19 à la mi-avril. Il ne reste alors plus que huit U-Boote opérant dans tout l'Atlantique Nord. Cette présence limitée entraîne une diminution du risque pour les Alliés qui réduisent l'escorte de leurs convois navals en conséquence. Et les moyens ainsi dégagés sont alors disponibles pour d'autres opérations. Comme on l'imagine, ce résultat ne plaît guère au commandement allemand qui change donc d'avis à la mi-mai et réexpédie davantage de sous-marins dans l'Atlantique.

Voici les U-953 et U-275 photographiés à La Pallice le 23 avril 1944. Ces deux Types VII C vont renforcer le Groupe Landwirt à Brest qu'ils gagneront le 26 avril 1944 sans incident. Ils ont reçu un schnorkel monté en rattrapage le mois précédent. Sur les **Photos 48** (p. 50) et **49** (haut de la troisième de couverture), on distingue le conduit du schnorkel plaqué contre le flanc gauche du kiosque. Sur les Types VII C, le schnorkel, lorsqu'il n'était pas utilisé, reposait dans une niche spécialement aménagée dans le pont à bâbord (visible sur la **Photo 48**, p. 50, entre les hommes à l'avant-plan).

Ces vues montrent les deux U-Boote sur le point de gagner l'écluse de La Pallice. A gauche, l'U-953 surnommé *U-Kater* (littéralement "Matou Sous-Marin"). Un coup d'œil à son emblème sur le kiosque (également illustré en couleur en troisième de couverture) explique pourquoi. On note que le massif n'est pas équipé des niches destinées à recevoir les habituels feux de position. Encore plus inattendue, la présence de deux bouteilles de champagne sur le même sous-marin. L'une d'elles (qui semblent avoir été débouchées) est dressée sur le brise-vagues alors que l'autre pend au bout d'une corde attachée au câble du coupe-filet (à l'avant-plan entre les trois marins). "Trônant" au sommet du kiosque, l'Obtlit.z.S. Karl-Heinz Marbach, pacha de l'U-953, coiffé de la traditionnelle casquette blanche. Son homologue à bord de l'U-275, l'Obtlit.z.S. Helmut Bork (**Photo 49**, haut de la troisième de couverture), a lui aussi pris place dans la "baignoire", comme c'est l'usage lors du départ et du retour des unités.

**Photo 50** (milieu de la troisième de couverture) – En dépit de l'atmosphère de calme qui règne à La Pallice, les canons de DCA des plateformes *Wintergarten* sont bel et bien chargés. En effet, au printemps 1944, les bases sous-marines de la côte atlantique font régulièrement l'objet d'attaques surprises lancées par l'aviation alliée. Pour leur défense antiaérienne, les U-953 et 275 disposent de deux affûts doubles LM43U de calibre 20 mm montés sur la plateforme supérieure et d'un 37 mm sur affût simple M42U installé sur la plateforme inférieure.

**Photo 51** (haut de la quatrième de couverture) – On distingue clairement l'emblème de l'U-953 *U-Kater* sur cette photographie. Il consiste en un matou (d'où le surnom du sous-marin) coiffé d'une casquette de capitaine, chaussé de rouge à gauche et de vert à droite, juché sur la proue d'un U-Boot et brandissant un revolver. Dans sa patte droite, une bouteille de whisky (v. aussi l'illustration couleur en troisième de couverture). La signification de cet insigne serait la suivante: seul quelqu'un en état d'ébriété serait assez fou pour prendre la mer à bord d'un sous-marin aussi mal armé que l'U-953 pour se défendre contre l'aviation ennemie! On aperçoit le dispositif de fixation du schnorkel lorsque celui-ci était relevé. Dans le kiosque, de gauche à droite, les Mtr.Ogefr. Schlüter, Ahrendholz, Kühn, Drews et le Masch.Mt. Kniepkamp.

**Photo 52** (bas de la quatrième de couverture) – Dans la "baignoire", les officiers de l'U-953 alors que celui-ci quitte le port. Le carénage de l'antenne-radar FuMO-30 (surnommée "antenne matelas" pour sa ressemblance avec la structure métallique d'un matelas) est orné de l'insigne du Crew 37 a en l'honneur du commandant de l'U-953, ancien membre de cette promotion de l'académie navale. De gauche à droite, les Oblt.z.S. Reimann (I. WO), Marbach (capitaine), Werner Müller-Feldhammer (II. WO), le Lt.z.S. Siegfried Twardokus (III. WO) et le Mtr.Ogefr. Drews. A droite, à l'arrière-plan, l'antenne du radar de détection aérienne Naxos.

Toutes photos U-Boot Museum Cuxhaven