

U-BOOT IM FOCUS N° 6/2010

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

Deuxième de couverture - Les Mouilleurs de Mines

Photo 1 (deuxième de couverture) – Si les photos des Type X B sont rares, celles illustrant leurs emblèmes le sont encore plus. Voici cependant celui de l'U-119 photographié en août 1942. On y observe un diable étrange Winston Churchill, faisant perdre son célèbre cigare au premier ministre britannique. Devant le nez de ce dernier, une mine portant l'inscription *Made in Germany*. Dominant le manteau du kiosque, le LI (Ingénieur Chef), l'Oblt.Ing. Graff qui disparaîtra dans le naufrage du submersible le 24 juin 1943. On distingue vaguement la bande jaune ceinturant le kiosque (sous l'emblème), marque caractéristique des unités à l'entraînement.

L'U-119 est lancé au Friedrich Krupp Germania Werft à Kiel le 2 avril 1942. C'est le Kptlt. Alois Zech qui en est le premier capitaine. A Stettin (Poméranie occidentale), le bâtiment subit avec succès les essais de réception UAK et la phase d'entraînement avec la 4. U-Flottille. Cette vue a été prise peu avant que le sous-marin n'accomplisse deux missions de mouillage de mines dans le Skagerrak (du 4 au 5 août et du 7 au 10 août 1942), dans le but de renforcer les champs de mines allemands au nord-ouest du Danemark. Comme ces deux missions ont été effectuées alors que l'unité était toujours rattachée à la 4. U-Flottille, on peut imaginer qu'elles ont été considérées comme des sorties d'entraînement. L'U-119 sera déclaré opérationnel fin janvier 1943. Le 6 février suivant, il appareillera pour sa première croisière de combat officielle (v. Uif n °3, pp. 30 à 33) mais il ne portera plus l'emblème visible ici.

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:

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

Premier Assistant de Rédaction:

Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

Deuxième Assistant de Rédaction:

Markus Richter, Cloppenburg

Traduction anglaise: David Johnston, New Brunswick (Canada)

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

Impression: Druck- und Verlaghaus Fromm GmbH, Osnabrück

Droits de reproduction: Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn, Inh. Axel Urbanke, 2010

ISBN 978-3-941437-06-7

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

Sommaire

	page		page
Les Mouilleurs de Mines		Kiosques	
U-119, 1942	Deuxième de couverture	"L'Eléphant" de l'U-702	18 et 19
Editorial	2	Photos couleur	
Forum des Lecteurs		Entraînement en couleur	20 et 21
U-375 – Eperonnages en Méditerranée	2 à 4	Un sous-marin sous la loupe	
U-255 – Des sous-marinières chasseurs d'ours	5	U-404, le "Drakkar" en patrouille et sa caméra sous-marine	22 à 32
Les Types II B		Emblèmes Inconnus	
U-20 et U-18, 1943	6 et 7	La "Hache d'Armes" de l'U-153	33
Les Types VII A, B et C		Documents	
U-31, 1940	8	Le "Diplôme de Livreur" de l'U-488	34
U-46 et U-47, 1939	9	Derrière les images, une histoire	
U-302, 1943	10	Les photos oubliées de l'U-215	35 à 39
U-588, 1942	11	Photos inattendues	
U-957, Oblt.z.S. Gert Schaar, 1944	12	Des roues pour l'U-178!	40 et 41
U-437, 1942-1943	12	Paysages	
U-667, 1944	13	Une longue journée s'achève	42 et 43
Les Types XI		Destins	
U-513, 1942	14	Funérailles à bord d'un navire ennemi	44 à 47
U-66, 1942	15	Les Ravitailleurs	
Type XI non identifié	15	De conserve avec une "Vache à Lait"	48 au quatrième de couverture
Les Sous-Marins Electriques			
U-2339, 1945	16 et 17		

Photo de couverture - Par une journée pluvieuse, l'U-103 et un autre U-Boot quittent la rade de Lorient à l'entame d'une patrouille. Entre le 21 septembre 1940 et le 1^{er} janvier 1944, l'U-103 accomplit, sous trois commandements différents, onze croisières de combat totalisant 639 jours de mer. Le bâtiment a donc été engagé en opérations pendant près de deux ans. Son "Pacha" le plus talentueux est certainement le Korv.Kpt. Viktor Schütze (à qui l'on doit l'introduction de l'emblème porté par le submersible) qui revendique 161.077 GRT de navires coulés en quatre patrouilles. Avec 45 bâtiments à son palmarès final, l'U-103 est le deuxième U-Boot ayant remporté le plus de succès au cours de la 2^{ème} GM. Il sera désarmé à Stettin en février 1944.

Page 2 – Editorial

Chers lecteurs,

Ce sixième numéro de U-BOOT IM FOCUS (UiF) est enfin disponible! Comme à l'accoutumée, nous avons composé un choix de photographies et d'articles illustrant divers domaines de l'arme sous-marine allemande.

Si des événements particuliers et des incidents, souvent dramatiques, ont régulièrement émaillé l'histoire de la U-Bootwaffe, il n'est par contre guère aisé de collecter aujourd'hui des informations concernant des faits vieux de 70 ans. Dans certains cas, c'est la chance ou un indice infime révélé par un expert, qui nous dévoile une histoire intéressante surgie de l'obscurité d'un tiroir où on l'y avait rangée depuis des décennies. Heureusement, il y a peu, le nombre de lecteurs qui contribuent à UiF au moyen d'informations ou d'articles, a sérieusement augmenté, au point que je puisse parler aujourd'hui d'une véritable communauté de lecteurs. Ce phénomène a tout pour me réjouir car UiF devient ce que l'on a coutume d'appeler une publication "pour et par les passionnés". De notre côté, nous répondons chaque fois que possible aux lecteurs souhaitant en apprendre davantage sur un sujet spécifique, que ce soit au moyen d'articles ou de photographies d'un sous-marin en particulier.

Par contre, il se confirme que la disponibilité de photos couleur de U-Boote, de leurs équipages ou d'autres sujets y ayant trait, deviendra problématique dans les temps à venir. Une seule raison à cela: les collections privées contiennent nettement moins de vues couleur de sous-marins que d'avions, de chars ou de soldats. C'est pour cette raison que je lance l'appel suivant à tous nos lecteurs: si vous possédez des diapositives couleur ou des photos de diapos couleur, nous vous serions reconnaissants de prendre contact avec la rédaction. Notre but est de partager ces trésors dans les pages de votre magazine, afin que la rubrique *Photos en couleur* demeure aussi intéressante que possible à l'avenir. De cette manière, notre lectorat sera assuré de disposer d'une source d'information régulière et agréable à consulter. Nous accueillons également avec intérêt tout article soumis par nos lecteurs. Ainsi, dans notre prochain numéro, vous découvrirez, grâce à l'un d'entre vous, un article passionnant relatif aux emblèmes UAK portés par les Types XXI et XXIII.

En attendant, j'ai espoir que le présent numéro comblera votre intérêt pour les U-Boote.

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des Lecteurs

Addendum et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 3

Les Eperonnages de l'U-188 (pp. 43 à 45)

Dans cet article, nous décrivions en mots et en images comment l'U-188 du Kptlt. Lüdden a éperonné plusieurs voiliers dans l'Océan Indien. Cette technique peu orthodoxe est renseignée dans le livre de bord du sous-marin comme "*Méthode Tegethoff*". Après recherches, il s'avère que les U-Boote ont eu recours à cette méthode plus souvent qu'on ne le croit. Conçue pour défoncer les coques en bois des voiliers, la "Méthode Tegethoff" fut surtout usitée par les sous-marins allemands opérant en Méditerranée afin d'épargner leurs torpilles. Les photos suivantes ont été prises depuis l'U-375. Ces images uniques montrent l'éperonnage d'un voilier, depuis le moment où il est repéré jusqu'à son naufrage.

Sous le commandement du Kptlt. Jürgen Könenkamp, l'U-375 largue les amarres à La Spezia le 29 juin 1942 pour sa cinquième patrouille. Le 30 juillet, le guet repère un voilier égyptien quelque 80 nautiques au sud de Chypres. Il s'agit de l'*Aminia* de 87 GRT. A 12h45, les obus de 20 mm tirés par le submersible envoient l'esquif par le fond. Peu après, un autre voilier égyptien est repéré. Cette fois, il s'agit de l'*Ekbal* jaugeant 176 GRT. Könenkamp ordonne de faire feu sur le nouvel arrivant. Mais le voilier refuse de couler et le capitaine allemand estime que la cible ne vaut pas l'une de ses précieuses torpilles. Par conséquent, il décide de l'éperonner. Et à 13h28, la proue du U-Boot fracasse la coque du voilier qui coule pour de bon. Avec le recul, la violence de l'attaque d'un objectif qui ne posait aucune menace, peut sembler incompréhensible. En outre, Könenkamp n'a manifestement laissé aucune chance à l'équipage égyptien car on aperçoit l'embarcation de sauvetage toujours en place sur le pont de l'*Ekbal*.

Photo L1 à L3 (p. 3) – Le navire égyptien est repéré (Photo L1). Bientôt, le Kptlt. Könenkamp ordonne de tirer sur le voilier dont un mat est frappé et s'abat dans l'eau (Photo L2). L'U-375 s'avance vers le voilier en feu. Aucune trace de l'équipage de ce dernier (Photo L3).

Photo L4 (haut de la p. 4) – L'U-375 va éperonner sa victime.

Photo L5 (bas de la p. 4) – La proue du sous-marin crève la carène en bois du voilier. On aperçoit distinctement les drapeaux verts et blancs du royaume d'Egypte sur le bordé.

Photos 6 et 7 (p. 5) – 30 juillet 1942, 13h28: l'*Ekbal* sombre. Ne subsistent que quelques planches de bois flottant à la surface.

Addendum & Correctif U-BOOT IM FOCUS n° 4

Andreas Hoffmann d'Eimsbüttel complète notre information relative aux trois photos suivantes:

Photo 6 – Il s'agit de l'U-141 de la 21. U-Flottille à Pillau (Prusse-Orientale).

Photo 46 – Cette vue illustre l'U-81 (et non l'U-101) entrant à Salamis le 25 avril 1942. Les dégâts à la proue résultent de l'éperonnage de plusieurs voiliers.

Photo 54 – Cette photographie a vraisemblablement été prise depuis le Mole Tirpitz à Kiel entre les 22 et 27 mai 1942, époque où les deux bâtiments étaient aux essais UAK et où l'U-443 mouillait dans le port balte.

Des sous-marinières chasseurs d'ours! (pp. 32 à 35)

Les recherches menées au U-Bootmuseum de Cuxhaven (Allemagne) confirment que les Photos 31 à 35 ont été prises à bord de l'U-255. Photo 34, de gauche à droite: l'OMasch. Ewald Müller, l'Oblt.z.S. Erich Harms (capitaine du sous-marin) et l'Ostrm. Hermann Schulz. La vue a été prise sur la côte est de la Nouvelle-Zemble (archipel russe de l'Océan Arctique). La chasse aux ours constitua l'un des rares événements ayant émaillé les 63 jours de la septième croisière de l'U-255.

Page 6 – Les Types II B

Photos 2 et 3 (pp. 6 et 7) – Sous la pression de l'avance allemande à l'Est, la Flotte de la Mer Noire soviétique se replie dans le Caucase. Lorsqu'elle intervient dans les combats terrestres, l'OKW dépêche un total de six Type II B en Mer Noire. La mission des sous-marins allemands est simple: empêcher définitivement toute opération navale ennemie dans le secteur. Entre avril et mai 1942, les U-9, U-19 et U-24 sont démontés et expédiés par voie terrestre puis fluviale (via le Danube) à Galatz (aujourd'hui Galati, Roumanie) où ils sont réassemblés. Toujours via le Danube, les trois bâtiments descendent ensuite vers la Mer Noire où ils cabotent en direction de leur nouveau port d'attache, Constanza (Roumanie). Les deux premiers sous-marins du second groupe, les U-18 et U-20, suivent en août 1942. Le dernier U-Boot (U-23) arrive en Mer Noire en octobre 1942.

A cette époque, la marine soviétique s'appuie en Mer Noire sur un cuirassé, quatre croiseurs, huit destroyers, deux torpilleurs, dix dragueurs de mines et 32 sous-marins de tonnage variable. Elle n'a pas grand chose à opposer aux U-Boote, d'autant que plusieurs de ses unités lourdes sont en cale sèche. La première patrouille accomplie par un sous-marin allemand en Mer Noire est le fait de l'U-24 le 27 octobre 1942.

La **Photo 2** (p. 6) montre l'U-20 (réarmé le 27 mai 1943) à l'entame de sa troisième croisière en Mer Noire le 16 septembre 1943. A cette occasion, le commandant de la 30. U-Flottille, le Kptlt. Rosenbaum, monte à bord afin de souhaiter bon vent au Kptlt. Schöler et à ses hommes. Schöler est un ancien membre du Crew 36, ce qui explique la présence des anneaux olympiques sur son U-Boot (l'emblème rappelle évidemment les Jeux Olympiques de Berlin en 1936). Le motif surplombe l'inscription *Hans im Glück* (Hans le Veinard), un personnage des contes des frères Grimm. Le massif arbore un camouflage fait de plusieurs nuances de gris différentes (v. aussi à ce sujet Uif n° 2, pp. 22 à 26). On aperçoit également la grande plateforme *Wintergarten* avec son canon de Flak de 20 mm, une modification apportée à tous les U-Boote au cours de l'été 1943. Le bâtiment est ici fin prêt pour sa troisième croisière qui ne durera que sept jours et sera sans incident. Les opérations contre les convois de ravitaillement et les navires de guerre au large des côtes caucasiennes, sont rendues difficiles par la faible profondeur rencontrée en de nombreux endroits. En dépit de ces difficultés, les sous-marins de la flottille allemande parviennent à couler 26 bâtiments (soit environ 45.000 GRT) en 56 patrouilles. La **Photo 3** (bas de la p.7) illustre les sous-marinières prenant leur repas dans la salle des torpilles avant de l'U-18. La tête appuyée contre les couchettes rabattues et les pieds repliés sur les torpilles de réserve, rendaient le repas des marins peu agréable.

Bundesarchiv Bild 101II-M4KBK-0880-32

Page 8 – Les Types VII A

Photo 4 (p. 8) – Dans notre premier numéro, nous publions des photos de l'U-31, un type VII A renfloué après avoir été coulé par un bombardier britannique le 11 mars 1940. L'attaque avait eu lieu lors d'essais de plongée dans le chenal devant Wilhelmshaven. Après avoir été renfloué fin mars, l'U-31 est réparé et, quatre mois plus tard, il est armé pour la seconde fois. Son nouveau capitaine est le Kptlt. Prellberg. La photo montre le sous-marin lors d'essais de plongée dans le port de Wilhelmshaven en août ou septembre 1940. L'emblème est un poing plantant un glaive à travers la coque d'un U-Boot et un fer à cheval.

Le 22 septembre 1940, l'U-31 quitte Wilhelmshaven pour sa première croisière opérationnelle après son renflouage. En route pour Lorient, Prellberg coule un chalutier et un cargo. L'U-31 parvient au port breton le 8 octobre, au terme de 23 jours de mer. Il repart pour sa deuxième patrouille dès le 19 octobre. Mais la chance n'est pas vraiment au rendez-vous. Tout au plus Prellberg envoie-t-il par le fond l'épave du cargo britannique *Matina* abandonné après son torpillage (par l'U-28) trois jours plus tôt au nord-ouest de l'Irlande. Mais le 2 novembre, Prellberg est attaqué par le destroyer *HMS Antelope* et un hydravion au nord de l'Irlande. Les grenades sous-marines ont raison de l'U-31 qui coule, emportant deux marins dans la mort. Le reste de l'équipage est sauvé. Le 5 novembre, la presse britannique relate la destruction de l'U-31 et de son *sistership* l'U-32, ce dernier ayant été coulé le 30 octobre.

Page 9 – Les Types VII B

Photo 5 (p. 9) – La guerre est proche en cet été 1939 mais les images de cette époque ne laissent encore rien présager. Les deux Types VII B illustrés ici (U-46 et U-47) ont été amarrés à couple afin de faciliter l'accès de leurs visiteurs. Dans quelques mois, ces deux bâtiments vont devenir la terreur des marines alliées. Entre le 1^{er} juin 1940 et le 26 août 1941, l'U-46 de l'Oblt.z.S. Engelbert Endraß coulera 21 navires de surface totalisant 115.204 GRT. L'U-46 finira comme sous-marin d'entraînement et sera coulé le 4 mai 1945. Endraß, lui, perdra la vie le 21 décembre 1941, alors qu'il commandait l'U-567. Quant au célèbre U-47 du non moins célèbre Günther Prien, il expédiera par le fond pas moins de 31 navires pour un total combiné de 191.919 GRT! Cet exploit sera accompli en l'espace de 10 patrouilles à peine, entre le 19 août 1939 et le 7 mars 1941. L'U-47 disparaîtra le 7 mars 1941, alors qu'il engageait le convoi OB-293. Sur cette photo, on remarque la position légèrement différente des aigles nationaux peints sur les massifs.

Page 10 – Les Types VII C

Photo 6 (p. 10) – L'U-302 entrant à Narvik (Norvège) en 1943. Entre décembre 1942 et novembre 1943, le bâtiment accomplit sept croisières opérationnelles en Mer de Norvège. Rattaché au départ à la 11. U-Flottille de Bergen, il rejoint ensuite la 13. U-Flottille de Trondheim en juin 1942. Sous le commandement du Kptlt. Herbert Sickel, les croisières ne sont guère fructueuses puisqu'un seul navire succombe face au sous-marin. Mais ce dernier accomplit aussi deux missions spéciales des plus intéressantes. Ainsi, en juin et juillet 1943, le même U-Boot transporte l'équipe météorologique *Nußbaum* (Noyer) au Spitzberg au cours de sa cinquième croisière. L'U-625 l'accompagne pour l'occasion. Lors du voyage suivant, l'U-302 prend part à l'opération *Wunderland II* (Pays des Merveilles II) à l'est de la Nouvelle-Zemble, un archipel situé entre la Mer de Barents et la Mer de Kara. Il est accompagné des U-255, U-354, U-601, U-703, U-711 et U-960. Les sous-marins traquent les convois soviétiques marchant vers l'est dans la Mer de Kara et la Mer des Laptev (v. également Uif n° 4, pp. 32 à 35). Cette photo montre probablement l'U-302, ses œuvres mortes revêtues de blanc, au retour de cette croisière spéciale.

A l'issue de sa sixième croisière, le U-Boot rejoint la Pallice (aussi appelé La Rochelle, Charente-Maritime, France) le 30 janvier 1944. Il est rattaché à la 9. U-Flottille de Brest depuis le 1^{er} novembre 1943. Sa patrouille suivante débute le 11 mars 1944 et le voit rejoindre les eaux de l'Atlantique Nord au sud-est de Terre-Neuve. Le 6 avril, le Kptlt. Sickel attaque le convoi SC-156 et parvient à couler un cargo et un pétrolier norvégiens. Mais l'escorte du convoi repère son unité peu après. Bientôt, la frégate britannique *HMS Swale* est sur zone et, en deux passes de grenadage, envoie définitivement l'U-302 au fond de l'océan. Pas un seul sous-marinier n'en réchappe. Le B.d.U. aura reçu le dernier message du U-Boot le 29 mars et ne connaîtra jamais la cause de son naufrage.

Collection Wilhelmj

Photo 7 (p. 11) – Le 7 juin 1942, l'U-588 rentre de 50 jours de mer au cours desquels il a opéré au large de la côte est des USA. Son "Pacha", le Kptlt. Victor Vogel, revendique quatre succès remportés contre des navires eseuilés, pour un total de 13.975 GRT. Les victimes sont deux unités britanniques, une norvégienne et une américaine. Un cinquième bâtiment a manqué de peu de rejoindre l'infortuné quatuor. Ainsi, le cargo américain *Greylock* (7.460 GRT), ralliant l'URSS depuis New York via Halifax avec 8.530 tonnes de marchandises, encaisse une torpille de l'U-588 à l'arrière. Par miracle et bien que sérieusement endommagé, l'Américain parvient à échapper au U-Boot et se traîne jusqu'à Halifax. La photo illustre l'U-588 entrant en rade de Saint-Nazaire. On aperçoit l'emblème aux deux coqs de combat ornant l'avant du kiosque et les quatre fanions de victoire flottant au périscope (v. également UIF n° 2, p. 7). Ce sera le dernier retour du sous-marin. Il disparaîtra, en effet, au cours de la croisière suivante.

Bundesarchiv Bild 101II-MW-6029-31A

Photo 8 (haut de la p. 12) – Le 3 octobre 1944, après l'amarrage à Narvik, l'Oblt.z.S. Gerd Schaar, capitaine de l'U-957, décore un membre de son équipage de la Croix de Fer. Schaar lui-même avait reçu la Croix de Chevalier deux jours plus tôt. Un message radio l'en avait informé alors qu'il était encore en mer, au retour de la septième patrouille de son bâtiment. Curieusement, Schaar n'a pas été décoré pour ses succès en mer (il n'avait coulé qu'un modeste total de quatre navires) mais pour une action menée à terre. Cette particularité fait de lui le seul commandant de U-Boot décoré pour cette raison. Ainsi, le 24 septembre 1944, Schaar avait dirigé une opération sur l'île de Sterligova. L'escouade dépêchée à terre était composée d'hommes des U-711, U-739 et du sous-marin de Schaar. L'opération dura 42 heures et vit les marins allemands détruire une station radio soviétique installée dans l'île.

Pour Schaar, le retour à Narvik sonne comme une revanche: en tant que jeune officier à bord du destroyer *Erich Giese*, n'avait-il pas assisté quatre ans plus tôt à l'anéantissement de tous les destroyers allemands envoyés en appui de l'occupation du port norvégien? L'officier porte d'ailleurs sur sa poitrine l'Insigne des Combats des Destroyers, en plus de l'équivalent pour les sous-mariniers. En outre, il arbore la *Panthère* de l'U-957 sur sa casquette. A la fin de la guerre, Schaar commandera l'U-2551, un Type XXI.

Photo Süddeutsche Zeitung

Photo 9 (bas de la p. 12) – En dépit de ses longs états de service, il existe peu de photos de l'U-437. Entre avril 1942 et septembre 1944, ce sous-marin accomplit 11 croisières de combat sous deux commandements différents. Pourtant, son tableau de chasse reste désespérément vide. Il est donc possible que l'absence de fanions de victoire à son kiosque explique pourquoi les correspondants de guerre ont boudé l'U-437. Le 4 octobre 1944, le sous-marin sera endommagé à Bergen (Norvège) lors d'un raid de bombardiers. Ces dégâts sonnent le glas de l'unité qui sera désarmée. La voici en des temps meilleurs à Saint-Nazaire, entre 1942 et 1943.

Photo 10 (p. 13) – Une jolie vue de l'U-667 sans doute à l'entame de son ultime croisière. Pilonné par les Alliés, ce qui reste du port de Saint-Nazaire sert de toile de fond à cette photographie probablement prise le 22 juillet 1944. L'insigne au *Glück auf* décore le manteau du kiosque. Par cette expression, les mineurs qui remontaient du fond saluaient ceux qui allaient y descendre. Ici, elle fait peut-être référence à la région d'origine du premier capitaine de l'U-667, le Kptlt. Schroeteler, issu de la Ruhr. Egalement visibles ici, les six bouteilles d'hydrogène fixées au massif. Le gaz qu'elles contiennent sert au gonflage du ballon *Aphroditte*, un leurre radar (sous ce ballon pendaient des bandes d'aluminium). On remarque que le pare-embruns a été raccourci afin de permettre l'installation des bouteilles de gaz. Le 25 août 1944, l'U-667 saute sur une mine au large de La Rochelle et coule instantanément, emportant tout son équipage dans la mort.

Collection Wilhelmj

Page 14 – Les Types XI

Photo 11 (p. 14) – Le 21 novembre 1942, l'U-513 du Korv.Kpt. Rolf Rüggeberg quitte Lorient pour sa deuxième croisière opérationnelle. Trois mitrailleuses MG 34 supplémentaires ont été montées pour renforcer les défenses antiaériennes du sous-marin qui va franchir le Golfe de Gascogne. Trônant au sommet du kiosque, le porte-bonheur du sous-marin: un ours en peluche. L'U-Boot porte le célèbre emblème au *Drakkar*. Si sa première patrouille en tant que capitaine avait été fructueuse (trois succès), Rüggeberg rentrera de la deuxième à Lorient les mains vides.

Le 10 janvier 1942, à 34 ans, l'officier avait pris le commandement de l'U-513, un Type XI C. Le parcours qui le mena jusque-là fut atypique. Né en Espagne, Rüggeberg parle couramment la langue de Cervantès. C'est certainement pour cette raison qu'il occupe un poste d'instructeur à l'académie navale San Fernando de Cadix entre janvier et juin 1940. Il est ensuite attaché naval adjoint à Madrid, puis attaché naval à Lisbonne à partir de début novembre 1940. Rüggeberg rejoint la sous-marine en avril 1941. A l'automne de la même année, il accompagne l'U-107 comme capitaine à l'entraînement au cours de la troisième croisière du sous-marin. L'officier obtient ensuite le commandement de l'U-513.

bpk Hubmann

Photo 12 (haut de la p. 15) – Lorient, 23 juin 1942: l'U-66 du Kptlt. Friedrich Markworth prend la mer pour sa cinquième croisière de guerre. C'est la première mission du sous-marin sous le commandement de Markworth. Ce dernier vient, en effet, de remplacer le Korv.Kpt. Zapp. Avec son nouveau "Pacha", l'U-Boot va connaître une patrouille extrêmement fructueuse. Qu'on en juge: en trois mois de mer, le sous-marin coulera neuf vaisseaux totalisant 49.000 GRT. De gauche à droite sur la plateforme *Wintergarten*: l'Oblt.Ing. Olschewski (LI), le Lt.z.S. Herbig, (II. WO), l'Oblt.z.S. Siebold (I. WO), le Kptlt. Markworth et l'Obstrm. Fröhlich. Olschewski, Herbig et Fröhlich survivront au naufrage de l'U-66 le 6 mai 1944. Quelques jours plus tôt, le 24 avril, Olschewski s'était vu décorer de la Croix de Chevalier.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 13 (bas de la p. 15) – Un Type XI C non identifié regagne Lorient après une sortie opérationnelle au cours de l'été 1942. Les fanions de victoire flottent toujours au périscope alors que le bâtiment s'amarre au quai. Sur le pont, les provisions non consommées et l'équipement humide ou endommagé passe de main en main pour être débarqués. C'est ainsi, petit à petit, que les sous-marins étaient complètement vidés après chaque mission. Entre-temps, une péniche est arrivée et commence à pomper le gasoil des soutes du sous-marin.

bpk Hubmann

Page 16 – Les Sous-Marins Electriques

Photos 14 et 15 (pp. 16 et 17) – Deux jolies vues de l'U-2339, un Type XXIII. Le lieu où elles ont été prises nous est malheureusement inconnu (peut-être Hambourg?). Le 16 novembre 1944, l'Oblt.z.S. Germanus Woermann prend le commandement du nouveau sous-marin aux chantiers Deutsche Werft AG. L'événement a été retardé car la nouvelle unité a été endommagée par un raid aérien le 6 octobre, six jours seulement après avoir été livrée par le constructeur. Le sort s'acharne sur le sous-marin car, à peine réparé, il est à nouveau endommagé par les bombes alliées à Hambourg. Une fois les nouvelles réparations achevées, l'U-2339 prend du service comme unité d'entraînement avec la 8. KLA de Hambourg jusqu'à la fin février 1945. Les essais de réception UAK suivent pour s'achever le 14 avril. Une directive spéciale émanant du B.d.U. en date du 16 avril 1945 met fin aux activités de l'AGRU Front à Bornholm (Danemark) et à l'entraînement au tir de torpilles avec les 25. et 26. U-Flottilien. En conséquence, l'U-2339 ne rejoindra jamais l'AGRU Front. Le 15 avril 1945 (ou aux alentours de cette date), le sous-marin rejoint la Baie de Gelting (côte orientale du Schleswig-Holstein) où il est mis en attente de service.

Suite à l'annonce de la reddition partielle des forces allemandes aux Pays-Bas, au Danemark et dans le nord-ouest de l'Allemagne le 5 mai 1945, l'équipage de l'U-2339 reçoit le mot de code *Regenbogen* dans les premières heures de la matinée. Pour le sous-marin comme pour tous les autres U-Boote intacts, c'est le signal de la fin: dans la matinée du 5 mai 1945, l'Oblt.z.S. Woermann ordonne de saborder le bâtiment qui coule dans la Baie de Gelting par 54°54'N/09°50'E*. Pourtant, le sous-marin sera renfloué pour être ensuite ferrailé.

La petite taille des Type XXIII est bien mise en évidence sur ces photos. Le sous-marin porte l'insigne UAK sur son kiosque. On note aussi la bande blanche sur la proue. Sur la **Photo 14** (p. 16), la volumineuse valve supérieure du snorkel à flotteur annulaire (ici rétracté) est visible derrière le périscope d'attaque. La valve est surmontée de l'antenne dipôle circulaire du radar Bali I, partie intégrante du dm-FuMB (abréviation allemande de "dispositif d'observation radar à ondes décimétriques"). Il s'agit d'un récepteur de veille radar capable de déterminer la distance et le gisement des radars ennemis. Lorsque le snorkel était utilisé, l'antenne du radar pouvait également faire office d'antenne radio de réserve. De nombreux radars de veille allemands ont été baptisés du nom d'îles célèbres, tel Samos, Metox, Bali et Cypern (Chypres). La photo illustre également l'extrême étroitesse du pont des Type XXIII, raison pour laquelle l'échelle permettant d'accéder au sommet du massif, était montée sur la face avant de celui-ci. Sur la **Photo 14** (p. 16), un membre de l'équipage enjambe le mât du kiosque. Coiffé de la traditionnelle casquette blanche, Woermann, le capitaine de l'U-Boot, se tient juste devant lui.

U-Boot Museum Cuxhaven

* ces sabotages sont contraires aux termes de la reddition allemande.

Page 18 – Kiosques

"L'Eléphant" de l'U-702

Par Axel Urbanke

De nombreux sous-marins allemands furent coulés dès leur première sortie opérationnelle. Bien souvent, peu voire aucune information n'existe au sujet des emblèmes qu'ils portèrent. Dans bien des cas, aucune photo n'existe et les seules traces de ces insignes sont des dessins tracés dans le livre d'or des flottilles d'entraînement. Tel est le cas de l'emblème de l'U-702.

La "Tête d'Eléphant" de l'U-702 apparaît en détail dans l'ouvrage de Georg Högel intitulé *Embleme, Wappen, Malings*, pour ne citer que cette référence. Mais, jusqu'à présent, aucune photo n'avait fait surface qui montrait le bâtiment orné de cet emblème. C'est à présent chose faite avec le scoop que nous vous offrons dans ces pages (**Photo 16**). La tête d'éléphant en question est peinte en grand sur l'avant du massif. Mesurant près d'un mètre, le motif s'étend sur presque toute la hauteur comprise entre le pare-embruns et le brise-lames. La livrée du sous-marin a beaucoup souffert au cours de l'hiver 1941-1942, au point de donner l'impression d'un sous-marin déjà ancien. En réalité, au moment où cette photo (p. 18) a été prise, l'unité n'a pas six mois de service. Construit aux chantiers navals H.C. Stülcken Sohn* de Hambourg entre 1940 et 1941, ce Type VII C fut officiellement lancé le 3 septembre 1941. Son capitaine est le Korv.Kpt. Rolf-Rüdiger von Rabenau.

A l'issue des essais de réception UAK et de l'entraînement dans la Baltique, le sous-marin rentre en mars 1942 à Hambourg pour y être parachevé. De là, il gagne Heligoland le 21 mars en compagnie de l'U-657 du Kptlt. Göllnitz et de l'U-703 de l'Oblt.z.S. Bielfeld. Il faut plusieurs heures aux trois sous-marins pour parvenir à la base de l'île aux rochers rouges en Mer du Nord. Quatre jours plus tard, ordre est donné par le B.d.U. de relever la *Gruppe York* (constitué des U-135, U-553, U-569 et U-701) qui opère au nord des Shetlands (Ecosse). L'U-627 est le premier à partir le 26 mars. Il gagne alors Trondheim (Norvège). L'U-702 le suit cinq jours plus tard. C'est la première croisière opérationnelle de ce sous-marin. Il est escorté jusqu'au "Point S", au nord d'Heligoland. Un dernier échange de saluts et voilà l'U-702 désormais seul face à son destin. Il disparaît au-delà de l'horizon peu après. A bord de l'escorte qui vient de le quitter, les marins n'imaginent pas qu'ils sont les derniers à avoir vu l'U-702. A partir de ce moment, personne n'entendra plus parler de l'U-Boot. L'U-702 ne répondra jamais aux demandes pressantes lancées par radio. Le 4 avril, le B.d.U. doit se résigner à inscrire un premier "X" dans le registre de ses sous-marins à côté de l'U-702. Et le 29 juillet, tout espoir étant perdu, il rajoute un deuxième "X" à côté du premier: l'U-702 est à présent considéré comme officiellement et définitivement perdu. Selon le journal de guerre du B.d.U., l'U-702 a peut-être été victime "d'une mine ou d'un contact hostile avec les unités navales anglaises à l'ouest de la Norvège." Le sort de l'U-702 reste à ce jour entouré de mystère. Ce qui semble certain, c'est que le sous-marin a sombré en Mer du Nord peu après le début de sa première patrouille.

* les chantiers navals H.C. Stülcken Sohn à Hambourg construisirent vingt-quatre Type VII C pendant la 2^{ème} GM. Quatre ne purent être achevés avant la fin des hostilités (les U-723, U-724, U-906 et U-908). La société avait signé un contrat portant sur la production de huit sous-marins par an à partir du début 1942. En dépit des énormes dégâts causés par les raids aériens alliés, la compagnie parvint (presque) à honorer le contrat. Elle comptait 1.500 ouvriers, dont quelque 250 Juifs forcés au travail dans la seconde moitié du conflit.

Entraînement en couleur

De nombreuses unités d'entraînement peuvent s'enorgueillir d'un riche passé opérationnel. Leurs activités ne se limitèrent donc pas à la Mer Baltique. Les vues couleur publiées ici illustrent plusieurs de ces sous-marins. La **Photo 17** (p. 20) montre des Types II accostant à Pillau, base de la 21. U-Flottille. Le bâtiment à l'avant-plan est l'U-62. Commandé par l'Oblt.z.S. Michalowski, ce Type II C a coulé deux navires en cinq patrouilles menées entre le 1^{er} février et le 30 septembre 1940. L'une des deux victimes est le destroyer britannique *HMS Grafton* coulé lors de l'opération *Dynamo* (l'évacuation des troupes franco-britanniques à Dunkerque). Dans la nuit du 29 mai 1940, le *HMS Wakeful* est coulé par la vedette lance-torpilles allemande S-30. Le *HMS Grafton* tente de porter secours aux survivants mais il est torpillé à son tour par l'U-62 et sombre. En octobre de la même année, le sous-marin est affecté à des tâches d'entraînement. On remarque la bouée de sauvetage sur le pont arrière et l'insigne d'entraînement arboré sur le kiosque. A l'arrière-plan, un autre Type II C, l'U-61, approche. Ce sous-marin a accompli 11 patrouilles de combat en un an, entre octobre 1939 et octobre 1940. Neuf de ces croisières ont été effectuées sous le même commandement, celui de l'Oblt.z.S. Jürgen Oesten (v. aussi Uif n° 3, pp. 4 et 5). L'officier coule cinq navires totalisant 19.668 GRT. Oesten est remplacé par le Kptlt. Stiebler. Avec l'U-61, Stiebler (qui commandera le sous-marin ravitailleur U-461) accomplit deux autres croisières. Puis vient le retrait des opérations quand l'U-61 est versé à la 21. U-Flottille dans la Baltique. On distingue l'emblème du Crew 37b sur le kiosque. Curieusement, le nom d'aucun capitaine de l'U-61 n'a pu être relié au Crew 37b à ce jour. La **Photo 18** (p. 21) illustre un Type VII A bien connu. Il s'agit, en effet, de l'U-34 appartenant à la 24. U-Flottille dans la Baltique. Photographié ici pendant le rude hiver 1940-1941, le même bâtiment a déjà été illustré dans Uif n° 2 (pp. 28 à 32). Son insigne est un éléphant marchant sur la tête de Winston Churchill, Premier Lord de l'Amirauté britannique. Sous cet emblème, on retrouve l'insigne des sous-marins d'entraînement (v. Uif n° 2, p. 5). Nous ne savons pas exactement quand l'insigne à l'éléphant a été introduit car, selon les historiens, le même bâtiment a également porté le "Corbeau Huckebein" au cours de ses sept patrouilles opérationnelles (v. Uif n° 4, pp. 36 à 40). L'U-34 sera perdu le 5 août 1943, après être entré en collision avec le navire de soutien aux sous-marins *Lech*, au large de Memel.

Photo 17 bpk Hubmann

Photo 18 Collection Kolan

Page 22 – Des sous-marins sous la loupe

U-404, le "Drakkar" en patrouille et sa caméra sous-marine

Nombreux sont les amateurs qui connaissent bien cette scène célèbre tirée des actualités allemandes et qui montre le kiosque d'un U-Boot crevant la surface, avant de fendre les flots de l'Atlantique. Une autre séquence, toute aussi impressionnante, montre les vagues se fracassant contre le massif d'un sous-marin roulant sur une mer démontée. La plupart de ces images ont été filmées par le *Kriegsberichter* (correspondant de guerre) Gerhard Garms.

L'Oblt. Gerhard Garms est à la fois correspondant, photographe et cinéaste de guerre. Entre le printemps et l'automne 1942, il est rattaché aux flottilles sous-marines basées sur les côtes atlantiques françaises. Il y prend quantité de photographies et réalise plusieurs films montrant des sous-marins partant en mission ou en revenant. Ces images bien connues apparaissent régulièrement dans la littérature d'après-guerre. Garms s'est également embarqué à bord de submersibles pour au moins deux croisières de combat. Il prend la mer une première fois avec l'U-552 du Kptlt. Topp pour la huitième patrouille du sous-marin. Celui-ci opère au large des côtes américaines. C'est au cours de cette mission que le correspondant de guerre filme la *skyline* d'une ville américaine brillamment éclairée. La patrouille entamée le 7 mars s'achève le 27 avril 1942. Le film réalisé pendant la croisière est projeté au cours des actualités cinématographiques n° 599 dans les cinémas d'Allemagne et d'Europe occupée. En août 1942, Garms accomplit sa deuxième mission opérationnelle en mer, cette fois à bord de l'U-404 du Kptlt. von Bülow. Le père de Garms avait créé la société Nordmark-Film à Kiel en 1920 et enseigné à son fils les secrets du Septième Art. Pour sa seconde croisière, Gerhard Garms emporte quelque chose de particulier: une Askania Z. L'Askania Z est une caméra de 35 mm jugée sophistiquée pour l'époque. Elle est produite par Askania AG à Berlin depuis 1929 et a été utilisée pour filmer *L'Ange Bleu*. Ce film célèbre, réalisé par la UFA en 1929-1930, met en scène la star internationale Marlène Dietrich. Sans son objectif, l'Askania Z pèse 25 kg. Selon ses spécifications, Garms fait construire un bâti spécial pour sa caméra dans les ateliers de Saint-Nazaire. La structure est ensuite fixée sur le flanc bâbord du kiosque de l'U-404. Des essais préliminaires prouvent que la caméra, installée dans un caisson pressurisé, peut fonctionner jusqu'à une profondeur de 60 mètres. Car le cinéaste veut filmer le sous-marin qui plonge et effectue des manœuvres sous la surface. Et c'est une réussite. Ce qui suit est un compte-rendu de la seconde croisière de Garms à bord d'un U-Boot.

L'horloge de l'écluse à Saint-Nazaire indique 11h45 quand l'U-404 largue les amarres pour sa quatrième croisière de combat. Nous sommes le 23 août 1942. Le sous-marin et son dragueur de mines naviguent dans l'embouchure de la Loire. Trois heures plus tard, l'escorte fait demi-tour et le Kptlt. von Bülow franchit seul le Golfe de Gascogne, submergé le jour et en surface la nuit.

Le 27 août, le sous-marin reçoit un message radio de l'U-566 de l'Oblt.z.S. Remus. Celui-ci a repéré un convoi ennemi (v. Uif n° 2, pp. 50 et 51). Mais le B.d.U. n'autorise pas l'U-404 à attaquer car il doit d'abord embarquer les pièces de rechange dont il a besoin. Deux jours plus tard, un autre message radio parvient au U-Boot. Cette fois, il doit rejoindre une "meute" baptisée *Gruppe Stier* (Taureau) dans le carré AL. S'y joignent l'U-608 de Struckmeier, l'U-694 de Mumm, l'U-380 de Röther, l'U-584 de Deecke et l'U-96 d'Hellriegel. von Bülow atteint le secteur désigné le 31 août. Il y patrouille pendant deux jours. Puis, peu après minuit le 2 septembre, ses guetteurs repèrent des ombres par bâbord avant: l'U-404 vient de repérer le convoi qui marche vers l'ouest. Mais la nuit particulièrement sombre, la grosse mer, la forte houle et les paquets d'embruns rendent le travail des guetteurs difficile. Les hommes ne parviennent pas à localiser avec précision leur objectif ni à déterminer la composition du convoi.

Grâce à leur vague d'étrave claire, les seuls navires aisément repérables sont les destroyers d'escorte. Mais leur présence ne décourage pas von Bülow qui passe immédiatement à l'attaque. A 00h28, cinq minutes à peine après avoir repéré le convoi, l'U-404 engage ce dernier en surface. Le sous-marin parvient à contourner habilement l'un des destroyers censés protéger les flancs du convoi. Le submersible s'approche ensuite d'un pétrolier naviguant au cap 320°. Mais le brasillage de la mer est particulièrement intense et contraint von Bülow à se rapprocher lentement. En outre, le pétrolier est flanqué de deux petits escorteurs. von Bülow décide alors de repousser son attaque et plonge. Jusqu'à 02h50, "le Pacha" tente de manœuvrer en position d'attaque face à un steamer. Mais la navigation en zigzag du convoi (qui doit compter huit vaisseaux environ), l'efficacité de l'escorte et l'état défavorable de la mer l'en empêchent. Et lorsque la lune s'élève au-dessus de l'horizon au sud-est, l'U-404 se désengage et tente de dépasser le convoi à grande vitesse. Ce faisant, il perd de vue le convoi vers 04h00 dans le carré 7488.

Les 2 et 3 septembre, l'U-Boot tente de rattraper le convoi. Cependant, une fois encore, des creux de 4 à 6 mètres, les averses de pluie et la mauvaise visibilité s'y opposent. Le 3 septembre, l'U-404 et les autres U-Boote du Groupe *Stier* reçoivent l'ordre de rejoindre le Groupe *Vorwärts* (En Avant) constitué le 27 août. Cette meute a attaqué le convoi SC-97 et établit à présent un piquet destiné à attraper cet insaisissable convoi qui marche vers l'ouest. Mais la tâche des "loups" est sérieusement compliquée par l'état de la mer qui ne cesse de se dégrader et augmente le risque d'accident à bord. A 02h20, dans la nuit du 5 septembre, un paquet de mer envoie le Matr.Gefr. Lautrich (guetteur bâbord arrière) contre le flanc du kiosque de l'U-404. Le choc est violent et le résultat immédiat: le sous-marinier souffre d'une fracture du bras gauche. Trois heures et demie plus tard, à 05h46 exactement, survient un autre accident quand une déferlante ouvre le crochet de la ligne de vie du guetteur bâbord. La vague entraîne l'infortuné vers l'arrière mais le marin parvient à se raccrocher à la mitrailleuse. Deux autres lignes de vie seront brisées au cours de la même semaine, ce qui en dit long sur l'état de la mer dans le secteur à cette époque mais aussi sur la qualité du matériel. Le 6 septembre, les U-608 et U-694 repèrent des destroyers et parviennent à garder le contact avec eux. Imaginant que ses sous-marins ont rattrapé le fameux convoi, le B.d.U. ordonne au reste du Groupe de se porter à la rencontre des deux autres U-Boote. Le lendemain cependant, le contact est perdu avec l'ennemi. En cause, l'état de la mer allié au brouillard. Soudain, à 21h30, contre toute attente, l'U-584 envoie un message radio: il a repéré un convoi.

Dix minutes plus tard, les autres sous-marins reçoivent le message suivant: "*Gruppe Vorwärts, rapprochez-vous immédiatement, cap probable sud-ouest; Deecke, communiquez le cap sur le champ.*" Quelques instants plus tard, le Kptlt. Deecke fait transmettre: "*cap 290*". Le convoi repéré est l'ON-127. Il est composé de 32 vaisseaux flanqués du groupe d'escorte C-4. Au cours de la nuit, le contact est brièvement perdu mais l'ennemi est à nouveau repéré dans la matinée du 10 septembre. Entre-temps, la situation ne s'est pas arrangée à bord de l'U-404: son Diesel bâbord continue à faire des siennes depuis des heures. A midi, le sous-marin se lance en surface à la poursuite du convoi et repère trois autres U-Boote au cours de celle-ci. L'U-404 parvient à obtenir un visuel avec l'ennemi à 13h35. A 17h08, après avoir patiemment manœuvré devant le convoi, le sous-marin attaque. von Bülow entend des explosions de torpilles et les sons si caractéristiques de navires qui sombrent. Mais il ne parvient pas à amener son bâtiment en position de tir.

A minuit, alors qu'il est en surface, le sous-marin s'approche d'un groupe de 15 navires dont quatre gros steamers et un tanker. A 00h17, après avoir évité une corvette d'escorte, von Bülow expédie trois torpilles tirées à grande distance vers le tanker et trois steamers. Trois minutes et 12 secondes s'écoulent avant que la première explosion ne retentisse. Puis, très vite, vient le tour d'une autre. Sur la passerelle, on confirme la présence d'un nuage de fumée noire et la lueur d'un incendie dans la direction du convoi. L'escorte de celui-ci ne reste pas sans réaction et tire immédiatement une grêle d'obus et de fusées éclairantes. Le convoi s'en retrouve brillamment illuminé, ce qui permet aux hommes présents sur la passerelle de l'U-404 d'observer une énorme colonne de fumée s'élevant du cargo de 5.000 GRT mais aussi le tanker qui semble bien bas sur l'eau. Pas le temps d'en voir plus car des fusées éclairantes ennemies éclatent tout près du sous-marin qui plonge vers la relative sécurité des profondeurs. Il refait surface à 00h48 et s'approche de deux formes sombres. von Bülow imagine qu'il s'agit d'un destroyer et du tanker en train de sombrer. En réalité, seule une torpille de l'U-404 a porté*. Elle a endommagé le tanker norvégien *Marit II* (7.417 GRT) qui parvient néanmoins à poursuivre sa route.

L'U-404 en a vu assez et regagne les profondeurs. Peu après, son Diesel proteste à nouveau. Malgré tout, le sous-marin continue à pourchasser le convoi dans la matinée du 12 septembre. A 09h25, l'ennemi est repéré dans le carré BD. Au cours de l'après-midi, les guetteurs aperçoivent également les quatre mats d'un schooner. von Bülow fait tirer deux coups de semonce devant son étrave. Mais le bâtiment s'avère être portugais et le sous-marin allemand le laisse poursuivre sa route.

Après avoir rétabli le contact avec le convoi ON-127, l'U-404 doit s'écarter de toute urgence dans la soirée quand un destroyer d'escorte s'approche soudain de lui. von Bülow refait surface, reprend la poursuite et repère à nouveau le convoi à 00h43, après que des obus éclairants lui aient indiqué la direction à suivre. A 04h20, par une bonne visibilité et une houle modérée, le sous-marin se rapproche d'un groupe de steamers. Un second Type VII C se porte à sa hauteur sur tribord. A 05h50, alors que l'horizon s'éclaircit, von Bülow manœuvre pour attaquer un groupe de 10 vaisseaux. A 06h17, trois torpilles quittent les Tubes I à III et filent vers quatre steamers dont les silhouettes se chevauchent. L'Allemand plonge sans attendre car le jour est là et risque de révéler sa position à l'ennemi. Peu après, trois détonations secouent l'U-Boot. A son bord, les marins entendent le bruit terrifiant des coques et des superstructures qui se brisent alors que des navires s'enfoncent inexorablement sous les flots. A nouveau, "le Pacha" croit avoir coulé plusieurs unités. En réalité, il n'a endommagé qu'un seul bâtiment: le pétrolier norvégien *Daghild* de 9.272 GRT. Si ce dernier a bien été frappé par l'une des "aiguilles" de von Bülow, il reste néanmoins en état de poursuivre sa route pour accoster à Saint John's (Terre-Neuve), avec un gros trou dans la coque.

A 08h45, von Bülow refait surface et reste au contact du convoi. Il distingue clairement les mats, les cheminées et les superstructures des navires ennemis. A 09h23, il envoie un message radio au B.d.U. dont un extrait dit ceci: "(...) 2) nuit du 10 septembre, pétrolier de 6.000 GRT coulé. Ai observé un autre coup au but. 3) nuit du 12 septembre, 3 torpilles vers des cargos. 2 de 6.000 GRT et 1 de 5.000 GRT. 3 coups au but. 2 naufrages clairement entendus. (...)"

A 11h26, l'U-404 reçoit du B.d.U. un message radio aux accents héroïques: "*Gruppe Vorwärts – bien joué, continuez et détruisez le convoi.*" A 13h20, un autre message complète le précédent: "*Au Groupe Vorwärts – la discipline des rapports doit être améliorée. Les rapports faisant état d'un contact ne constituent pas une fin en soi mais sont destinés à rassembler les autres bâtiments. (...) 3) Ne coulez aucun voilier, la plupart sont portugais et ont droit de passage. 4) Faites attention lors de vos estimations de tonnage, surtout de nuit. Restez raisonnables.*" Ce message émanant du Commandement des Sous-Marins indique clairement qu'il n'est pas complètement satisfait de ses capitaines. Il doute également des tonnages avancés par ceux-ci. Quoi qu'il en soit, l'U-404 tente de maintenir le contact avec le convoi pendant l'après-midi du 12 septembre. Mais l'apparition soudaine d'un destroyer l'en dissuade.

Cependant, l'ennemi abandonne la poursuite. Peu avant 19h00, un mur de pluie sombre s'avance depuis le sud-ouest. Le vent se renforce, la météo se dégrade et le contact visuel est perdu avec le convoi à 19h35. Profitant de la pluie, von Bülow vire vers le sud. Quelque temps plus tard, la pluie d'une ligne de grain réduit la visibilité à presque rien. Cependant, les éléments se calment quelque peu au bout de dix minutes. Soudain, de l'horizon engoncé dans la brume surgissent un destroyer et une corvette. Ils filent droit vers l'U-404. Manifestement, l'ennemi avait repéré l'U-Boot avec précision au cours de la première poursuite et l'attendait. von Bülow s'écarte à toute vitesse et plonge derechef. Suivent deux interminables heures de grenadage. La dernière détonation est entendue vers 22h00. Puis, les bruits d'hélices s'éloignent petit à petit jusqu'à s'évanouir à 01h00. Mais l'U-404 a reperdu le contact avec le convoi.

Le 13 septembre, de nouveaux problèmes affectent le moteur Diesel. Dans les premières heures de la nuit du 14 septembre, l'équipage perçoit l'explosion de charges de profondeur et de bombes aériennes. Les hommes imaginent être proches du convoi. Encore des grenades sous-marines et ce bruit d'ASDIC constant qui taraudent les nerfs les plus résistants. Des bruits d'hélices

en rapprochement. En silence, von Bülow s'écarte de la zone dangereuse. Juste avant minuit, le B.d.U. communique l'arrêt des opérations en cours et ordonne aux sous-marins de se rendre au point de ravitaillement dans le carré BC 9355.

Le 15 septembre, von Bülow transmet un message radio dans lequel, outre une demande de pièces détachées, il précise: *“jusqu'ici, aucune occasion de réaliser des prises en extérieur pour le film de propagande.”* En effet, le correspondant de guerre Gerhard Garms n'a pu prendre que des photos avec le caisson spécial ainsi que des vues de l'intérieur de l'U-Boot.

L'U-404 arrive au point de ravitaillement le 16 septembre. Le brouillard gêne la visibilité. Neuf autres sous-marins arrivent vers 19h00. La “Vache à Lait” attendue se montre, elle, à 21h20. Il s'agit de l'U-461 commandé par Stiebler (v. aussi p. 21 de ce numéro). Pour son Diesel malade, l'U-404 se fait transborder des pièces de rechange depuis l'U-694 de Mumm et l'U-91 d'Öhlich. Les travaux de réparation ont lieu les 17 et 18 septembre. Le 18, l'U-411 fournit des pièces de rechange supplémentaires. Entre-temps, l'U-461 a ravitaillé les autres U-Boote présents. Lautrich, le marin au bras fracturé de l'U-404, est transféré à bord de la “Vache à Lait” le 19 septembre. Et le lendemain, c'est le même sous-marin ravitailleur qui inonde de combustible les soutes de l'U-404. Sur ces entrefaites, le moteur Diesel a été réparé et Garms a enfin pu prendre des vues en extérieur (dont quelques-unes illustrent cet article).

Dans l'après-midi du 20 septembre, ses Diesel donnant satisfaction, l'U-404 reprend sa route. Une inspection du navire portugais *Alferrarede* révèle qu'il transporte du papier journal à destination de Porto. Les Allemands le laissent donc passer. Le 21 septembre, les sept sous-marins qui composent à présent le *Gruppe Vorwärts* établissent un nouveau piquet dans le carré BC. Après deux jours de traque dans le même secteur, l'U-380 signale qu'il a repéré un convoi. Il s'agit du RB-1. Mais à bord de l'U-404, le moteur Diesel provoque à nouveau l'inquiétude. Qu'à cela ne tienne, le sous-marin met le cap vers la zone où le convoi a été aperçu. Malgré les rapports de position de l'ennemi lancés par d'autres U-Boote, von Bülow doit attendre la soirée du 24 septembre pour localiser à son tour le convoi. L'U-404 fait surface dans les parages de ce dernier vers 00h45. La lune brille de toute sa clarté, la visibilité est bonne et la houle modérée. Il ne faut pas longtemps au guet pour signaler les contours d'un destroyer et d'un steamer par travers tribord. Il fait cependant trop clair pour attaquer en surface et von Bülow ordonne de plonger. Vers 06h28, son sous-marin se présente devant le convoi mais reste au même endroit et permet donc à l'ennemi de le dépasser.

L'opérateur de l'hydrophone perçoit le passage de deux escorteurs à bâbord et tribord. Vu la largeur importante de la route empruntée par le convoi, aucun autre navire d'escorte n'est signalé. Malgré la puissance limitée de son moteur Diesel qui renâcle, von Bülow donne immédiatement la chasse à l'ennemi, d'autant que l'U-595 parvient à maintenir le contact avec ce dernier. A 09h25, l'U-404 rattrape son objectif et plonge. Un destroyer et un steamer ont été repérés mais des bancs de brouillard et la houle qui s'est renforcée empêchent toute observation au périscope. Lassé d'être “aveugle”, “le Pacha” ordonne de faire surface momentanément à 10h12. Tout de suite, un vapeur est signalé droit devant. L'U-404 s'enfonce à nouveau sous la surface mais l'observation périscopique est toujours impossible. Il est vraisemblable que le vaisseau tout juste aperçu fasse partie de ceux, nombreux, que le brouillard a quelque peu égarés. Mais les destroyers, en bons chiens de berger, commencent à rassembler le troupeau.

Soudain, à 10h35, von Bülow repère les deux cheminées d'un destroyer. L'ennemi est là, droit devant, tout proche, se déplaçant à faible vitesse. L'occasion est trop belle. Le capitaine allemand sait par expérience qu'il doit réagir vite. Aussi, à peine une minute plus tard, tire-t-il une gerbe de torpilles des Tubes I, II et IV. L'objectif est distant de 700 mètres. Au moment du tir, l'U-Boot était à 12 mètres sous la surface, soit la profondeur requise pour une observation périscopique par forte houle. Soudain allégé par le départ des torpilles, l'U-404, déséquilibré, bondit vers la surface. Son équipage parvient néanmoins à stopper immédiatement sa remontée. Après respectivement 53 et 57 secondes d'attente, l'onde de choc de deux explosions vient frapper le sous-marin. Puis, ce sont les bruits caractéristiques d'un naufrage qui parviennent aux sous-marinières. Mais tout n'a pas été dit: 104 secondes après son lancement, la troisième torpille de l'U-404 fait explosion. Comme elle ne peut avoir frappé le destroyer qui sombrait, elle a vraisemblablement touché un steamer qui naviguait *derrière* le bâtiment de guerre. C'est du moins ce que les Allemands imaginent. Pas de le temps cependant de se perdre en conjectures car l'ennemi réagit vite et l'U-404 repère des bruits d'hélices lancées à grande vitesse dans sa direction. A 10h45, deux énormes déflagrations secouent le submersible tout entier. Les marins allemands entendent les bruits assourdissants d'un bateau qui fait naufrage. Sans tenter une observation périscopique, le “loup” quitte silencieusement la scène du drame, laissant derrière lui le bruit des hélices ennemies. Le Kapitänleutnant est certain d'avoir coulé un destroyer et, probablement, un vapeur. En réalité, von Bülow n'a eu raison que du seul destroyer *Veteran*. Fracassé par deux torpilles, le navire a sombré si vite qu'aucun des 158 membres de son équipage n'a eu la vie sauve. Son naufrage entraîne aussi dans la mort 78 survivants d'autres navires du convoi que le *Veteran* avait recueillis à son bord.

Le 27 septembre, l'U-404 est brièvement rattaché au *Gruppe Luchs* (Lynx), puis, le 29, à 23h55, au *Gruppe Letzter Ritter* (Dernier Chevalier). Aucun de ces deux piquets n'aperçoit de convois. Le 1^{er} octobre, un message radio du B.d.U. dissout le *Gruppe Letzter Ritter*. Après avoir opéré indépendamment pendant les cinq jours qui suivent, l'U-404 met le cap retour vers Saint-Nazaire le 6 octobre. Deux jours plus tard, un convoi est repéré mais il est hors d'atteinte et von Bülow refuse de l'attaquer, se contentant d'en rapporter la position. Le 13 octobre, l'U-404 fait son entrée dans la rade nazairienne. Cinq fanions de victoire flottent à son périscope. Ce que l'équipage ignore, c'est que son tableau de chasse inclut deux revendications illégitimes. Et parmi les trois autres, une seule est réellement justifiée avec le naufrage du *Veteran*. En matière d'estimation des tonnages, en particulier de nuit, la mise en garde de Dönitz n'était donc pas superflue. Mais la surestimation des revendications n'est pas le seul fait de l'U-404: bien d'autres sous-marins sont concernés eux aussi. Néanmoins, sept jours après son retour, le Kptlt. Otto von Bülow reçoit la Croix de Chevalier pour les succès remportés au cours de ses quatre dernières croisières.

* L'U-608 de Struckmeier a lancé des torpilles vers le même navire presque en même temps que l'U-404 de von Bülow (00h20). Il est donc compréhensible que ce dernier imagine avoir aussi touché quelque chose. Cette nuit-là, le *Gruppe Vorwärts* coulera trois membres du convoi ON-127.

Photo 19 (p. 22) – Entre les 16 et 20 septembre 1942, l'U-404 se retrouve dans le carré 9355. But: se ravitailler en gasoil, en huile et réparer son moteur Diesel qui lui aura donné tant de soucis lors de cette patrouille. C'est l'U-461, une “Vache à Lait”, qui fournit ce dont von Bülow a besoin. Le *Kriegsbericht* Gerhard Garms profite de l'occasion pour faire le tour de la scène en canot gonflable et prendre cette photo. On aperçoit un deuxième U-Boot à l'arrière-plan.

Photo 20 (p. 23) – Un membre d'équipage travaille sur le caisson pressurisé de la caméra Askania Z. L'équipement est installé sur le flanc bâbord du kiosque. On note l'insigne à la “Proue de Drakkar”, emblème de l'U-404.

bpk BSB

Photo 21 (p. 24) – 23 août 1942: dans l'écluse à Saint-Nazaire, l'U-404 à l'entame de sa quatrième patrouille. Le premier homme à droite sur la plateforme de Flak *Wintergarten* est Gerhard Grams, le correspondant de guerre photographe et cinéaste à qui

nous devons plusieurs des photos illustrant cet article. L'homme porte d'ailleurs son appareil photo autour du cou. Assis sur le bord du kiosque, le Kptlt. Otto von Bülow, "Pacha" du sous-marin. Le fanion du capitaine a été hissé à l'occasion du départ.

Collection Wilhelmj

Photo 22 (p. 25) – L'Oblt. Gerhard Garms, correspondant de guerre, sur la plateforme de Flak *Wintergarten* au cours d'une séance de prises de vues en extérieur. Sa caméra Askania Z pèse près de 30 kg. Le journal de bord du sous-marin révèle que Garms n'a pas eu l'occasion de filmer en extérieur à cause du mauvais temps et de la présence constante de convois ennemis.

Photo 23 (p. 26) – Cette vue a été prise à la même occasion que la **Photo 19** (p. 22), alors que l'U-404 navigue dans la zone de ravitaillement entre les 16 et 20 septembre 1942, quelque part dans le carré 9355. Le cliché offre une vue exceptionnelle sur l'emblème du bâtiment. On note l'absence de guetteurs sur la passerelle, probablement parce que les autres U-Boote présents montent la garde en des points définis de la zone.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 24 (p. 27) – Une autre photographie prise pendant le ravitaillement dans l'Atlantique. Outre l'insigne du sous-marin (porté des deux côtés du kiosque), on distingue également le caisson de la caméra Askania.

Photo 25 (p. 28) – Autre scène de travail sur le caisson de la caméra. La taille de celui-ci est considérable car l'équipement doit pouvoir supporter les contraintes physiques d'une mer démontée, des manœuvres de plongée et des explosions de grenades anti-sous-marines. On distingue également l'ouverture destinée à l'objectif de la caméra.

Photo 26 (p. 29) – Une photo couleur rare qui montre Gerhard Garms (à droite) dans le kiosque de l'U-404, en conversation avec un membre de l'équipage.

Collection Ertl

Photo 27 (p. 30) – Alors que Garms s'est installé sur un siège précaire (une simple planche de bois) attaché au sommet du périscope, des marins entretiennent le canon de 88 mm monté sur le pont du sous-marin. De la même position, le correspondant de guerre est parvenu à prendre des photos uniques sur une mer démontée, les vagues déferlant sur les guetteurs dans le kiosque.

Photo 28 (p. 31) – 13 octobre 1942: l'U-404 rentre en toute sécurité à Saint-Nazaire. Gerhard Garms est le deuxième à droite sur le pont, avec sa caméra Arriflex, alors que la grosse Askania Z, ici sur trépieds, est installée sur la plateforme *Wintergarten*. Cinq fanions de victoires sont accrochés au périscope. Dans le kiosque, deuxième à partir de la gauche, le Kptlt. von Bülow.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 29 (p. 32) – La photo offre une autre vue sur les fanions de victoire, alors que le bâtiment entre dans le port. On distingue une silhouette de navire jaune peinte ou collée sur chaque tonnage. Le fanion symbolisant le destroyer coulé est rouge. En réalité, cette victoire est la seule que l'U-403 a réellement remportée lors de cette croisière.

Page 33 – Emblèmes inconnus

La "Hache d'Armes" de l'U-153

Si, dans la plupart des cas, les emblèmes des U-Boote étaient peints sur les kiosques ou sur des morceaux de tôle prédécoupés et amovibles, l'insigne porté par l'U-153 prouve que d'autres variantes ont existé.

Les recherches publiées par Georg Högel dans son ouvrage de référence *Embleme, Wappen, Malings*, révèlent que l'U-153 était orné d'un insigne sur l'avant du kiosque. L'emblème est constitué d'une proue de drakkar dorée, d'une hache et d'un écu décoré d'un motif floral. Aujourd'hui encore, cet insigne est associé au nom *U-Axte* (U-Hache) utilisé pendant la guerre et que l'on retrouve dans le livre d'or de la 4. U-Flottille de Stettin. Le même livre contient une devise en rapport avec la hache en question: "Avec entrain, dans l'enthousiasme, sus à l'ennemi et frappez fort!" Grâce à deux photographies récemment découvertes (dont l'une est reproduite ici – v. **Photo 30**), nous sommes en mesure de prouver qu'outre l'insigne décrit ci-dessus, l'U-153 était également orné d'une hache d'armes montée sous le brise-lames du kiosque.

Selon le livre d'or de la flottille d'entraînement, le même sous-marin portait déjà la hache en question lors de l'entraînement dans la Baltique entre juillet 1941 et mai 1942. Rattaché ensuite à la 2. U-Flottille de Lorient, l'U-153 sera perdu au cours de sa deuxième croisière de combat. Celle-ci avait débuté le 6 juin 1942 et devait se dérouler dans la partie occidentale de l'Atlantique ainsi que dans les Caraïbes. Après avoir coulé trois vaisseaux, l'U-Boot du Korv.Kpt. Reichmann est repéré le 12 juillet au large de Colon (Panama) par le chasseur de sous-marins américain PC 458. L'U-153 avait tenté d'attaquer un navire poseur de filets de protection ASM. Mais il avait échoué et été contraint à plonger. La situation se corse lorsque des avions du 59th Squadron de l'USAAF se joignent à la chasse au U-Boot. C'est finalement le destroyer *USS Landsdowne* qui, ameuté par les avions, scelle le sort du sous-marin allemand en le repérant et en le coulant. Le naufrage ne laissera aucun survivant.

Photo 30 Collection Richter

Page 34 – Documents

Le "Diplôme de Livreur" de l'U-488

Les équipages des "Vaches à Lait" (sous-marins ravitailleurs) se considéraient souvent comme les sauveurs de leurs camarades des sous-marins d'attaque. Les gros ravitailleurs transportaient tout ce dont leurs "clients" pouvaient avoir besoin: du gasoil, de l'eau douce, des pièces de rechange, du pain frais, des fruits et des légumes ou un médecin. Il n'est donc pas surprenant que ces missions de ravitaillement étaient célébrées aussi dignement que celles accomplies par les sous-marins d'attaque. Car il ne fait aucun doute que les marins des *Milchkühe* avaient le sentiment d'appartenir à une "caste" spéciale, un petit groupe particulier au sein de la sous-marine allemande. Le document reproduit ici (**Photo 31**) le prouve d'ailleurs de belle manière. Parmi les signataires, l'Obersteuermann Venus et l'Obermaschinist Olbrich, récipiendaires de la Croix Allemande en Or.

L'U-488 est l'un des quatre Type XIV ravitailleurs construits au cours de la seconde moitié du conflit. En 1943, il accomplit deux missions particulièrement réussies sous le commandement de l'Oblt.z.S. Erwin Bartke. Ces deux croisières durèrent respectivement 54 et 97 jours. Alors qu'il est commandé par l'Oblt.z.S. Studt, l'U-488 partage le sort de tant d'autres U-Boote lorsqu'il est coulé le 26 avril 1944.

Collection Huss

Les photos oubliées de l'U-215

Par Axel Urbanke

C'est souvent à la chance que l'on doit d'éclairer un événement historique resté jusque-là dans l'ombre du passé. Des archives, des cartes, des dessins ou des photographies qui apparaissent un jour sont du pain béni pour les historiens et les amateurs. Cet article décrit l'un de ces cas rares.

Leni Voß est la propriétaire d'un petit hôtel à Heikendorf sur la Baltique. En 1992, alors qu'elle fait le ménage, *Frau* Voß découvre dans un bureau trois rouleaux de pellicule photographique glissés dans leurs petits cylindres d'aluminium. Ces rouleaux replongent l'hôtière dans son passé: cinquante ans plus tôt, en 1942, elle travaillait comme plagiste. Cette année-là, pendant les premiers jours de l'été, elle fait la connaissance d'un sous-marinier, le jeune Hans Maier. *Maschinenmaat* (Maître mécanicien), il fait partie de l'équipage de l'U-215, un mouilleur de mines de Type VII D. Son bâtiment a été armé à Kiel le 22 novembre de l'année précédente. Il s'y trouve encore en mai 1942, alors qu'il est à l'entraînement préalable à son premier déploiement opérationnel.

La relation entre la jeune plagiste et le marin a tout juste débuté que l'U-215 reçoit l'ordre de partir en mission. Hans Maier n'a pas le temps de faire développer les photos qu'il a prises. Il confie donc à son amie trois rouleaux de pellicule exposée, avec l'intention de les envoyer à un laboratoire à son retour.

Sous le commandement du Kptlt. Fritz Höckner, le sous-marin appareille à Kiel le 9 juin 1942. Cap vers l'Atlantique occidental et la côte est des Etats-Unis. L'U-215 franchit le Kattegat et le Skagerrak, contourne les Iles Britanniques, puis file vers l'ouest. Deux semaines plus tard, le sous-marin se retrouve à l'est de Boston. Dans la nuit du 3 juillet, il repère un groupe de navires ennemis marchant vers l'est, tous feux allumés. L'imprudent est le convoi BX-27. L'un de ses membres est le cargo américain *Alexander Macomb* jaugeant 7.191 GRT. Pour son voyage inaugural, il transporte 9.000 tonnes d'équipement militaire à destination d'Arkhangelsk (Russie). Mais, au cours de la nuit, le brouillard fait son apparition et le risque de collision qui en résulte incite Carl Monsen Froislandas, son capitaine, à relâcher sa position au sein du convoi. En attendant le lever du jour, l'officier préfère naviguer en zigzag, espérant "recoller" au reste du convoi le lendemain. Et c'est effectivement ce qu'il fait aux premières lueurs du jour. Mais un intrus silencieux s'est rapproché de lui dans l'intervalle: l'U-215 le traque et n'a pas l'intention de le laisser faire. Alors qu'il manœuvre pour reprendre sa position au sein du groupe des sept navires marchands flanqués d'un unique escorteur, l'*Alexander Macomb* est frappé par une torpille de l'U-215. Le cargo prend feu sur le champ. Pour son équipage, le danger est énorme: le navire transporte des chars et des avions mais aussi des explosifs. Les 33 marins du cargo et les 25 hommes préposés à la garde du bâtiment abandonnent immédiatement le navire.

A bord du sous-marin allemand, la joie est de courte durée car l'U-Boot a été repéré dès le naufrage de l'*Alexander Macomb*. Le chalutier ASM *HMS Le Tiger* le prend immédiatement en chasse et le grenade. Malgré tous ses efforts, l'U-215 ne parvient pas à échapper à son poursuivant. Sans répit, il doit essayer salve après salve de grenades sous-marines. Et les derniers projectiles lui sont fatals: vers 13h00, le chasseur de sous-marins annonce qu'il a coulé un U-Boot par 41°48'N/66°38'O. Pour les hommes de l'U-215, il n'y aura aucun salut. Ce jour-là, l'Atlantique Nord devient le tombeau de Hans Maier.

A Heikendorf, Leni Voß n'aura pas vent de ces tragiques événements avant la fin de la guerre. La seule chose qu'elle sut, c'est qu'elle ne reverrait jamais Hans Maier. Ce n'est qu'après les hostilités que Leni découvrit ce qui s'était réellement passé, que Hans Maier avait disparu dans le naufrage de l'U-215 et qu'il était présumé mort. Pour Leni, la vie continua et le temps passa. Elle finit par oublier qu'elle avait rangé dans le tiroir d'un bureau les trois rouleaux de film que lui avait confiés Hans. Jusqu'à ce jour de 1992. Lorsque *Frau* Voß redécouvrit la pellicule, des souvenirs vieux de 50 ans la submergèrent. Elle remit les rouleaux à l'une de ses connaissances, Peter Josteit, un ancien membre de l'U-2511. Le vétérinaire fit développer les photos et c'est rempli d'émotion qu'il découvrit des vues de l'U-215 prises pendant son entraînement en Mer Baltique. Ces clichés sont uniques car le sous-marin n'est jamais rentré de sa première croisière de combat. Il n'existe probablement aucune autre preuve photographique de son existence. Contact fut pris avec la veuve du capitaine du sous-marin. Elle reconnut immédiatement son défunt mari sur les photos qui lui furent présentées. Le doute n'était plus permis, il s'agissait bien de l'U-215. Et c'est ainsi que cet obscur mouilleur de mines refit surface 50 ans après sa disparition.

Photo 32 (p. 35) – L'U-215 au cours d'une navigation d'essai dans la Baltique. A cette époque, le sous-marin est rattaché à la 5. U-Flottille de Kiel. A droite, dans le kiosque, le puits de l'antenne rétractable du goniomètre. La photo a été prise au cours du printemps 1942.

Photo 33 (haut de la p. 36) – L'Ober-Masch. Hans Maier dans le kiosque de l'U-215. Ce jeune homme de 23 ans a pris ce qui constitue probablement le seul et unique témoignage photographique de l'U-215, l'un des rares sous-marins mouilleurs de mines mis en service par la Kriegsmarine. Juste avant l'entame de sa première (et dernière) mission de combat, Maier avait confié ses rouleaux de pellicule à son amie, Leni Voß.

Photo 34 (bas de la p. 36) – Le Kptlt.Ing. Hans Schmidt, LI de l'U-215, est ici photographié sur la plateforme de Flak *Wintergarten*. Les silos à mine sont bien visibles sur le pont arrière. Né en 1907, Schmidt est le membre d'équipage le plus âgé de l'U-215 avec le timonier chef. D'après ce que l'on sait, le LI n'avait aucune expérience opérationnelle, n'ayant jamais participé à la moindre patrouille à bord d'un autre sous-marin. On remarque la tenue de cuir inhabituelle portée par l'officier et l'état des coiffes des silos à mines: certaines sont endommagées, d'autres ont disparu.

Photo 35 (p. 37) – "Le Pacha" de l'U-215 dans le kiosque. Natif de Berlin, le Kptlt. Fritz Höckner avait commandé la 5^{ème} Flottille de Dragueurs de Mines jusqu'en mars 1941. Il se porte ensuite volontaire pour l'arme sous-marine et reçoit une formation de capitaine de U-Boot. En novembre 1941, il prend en main l'U-215 qui vient d'être armé à Kiel. Il est surprenant de constater que le B.d.U. confie le commandement de l'un de ses rares sous-marins mouilleurs de mines à un capitaine inexpérimenté. Plus étonnant encore, son LI, Schmidt (ici à droite), est dans le même cas que lui.

Photo 36 (p. 38) – Depuis la plateforme *Wintergarten*, une jolie vue du pont arrière de l'U-215 et de ses silos à mines. Les coiffes des silos sont d'un modèle inhabituel car perforées.

Photo 37 (p. 39) – Cette vue a également été prise dans la Baltique au cours du printemps 1942. A l'avant-plan, de gauche à droite: les Lt.z.S. Eugen Rottmann (II. WO) et Erhard Döge (I. WO) ainsi que le Kptlt.Ing. Hans Schmidt (LI). A l'arrière-plan, souriant au photographe, Hans Maier dont l'appareil a gravé pour la postérité les photos illustrant cet article. Au centre du

groupe, portant la veste de cuir gris clair typique des sous-mariniers allemands, le StOStrm. Gustav Brandt, III. WO (Troisième Officier) et Obersteuermann. L'emblème du sous-marin, un rat, orne la casquette du guetteur à gauche sur la photo.

Toutes photos U-Boot Museum Cuxhaven

Page 40 – Photos inattendues

Des roues pour l'U-178!

Brême, Chantiers Deschimag AG Weser, 14 février 1942: le Kapitän z.S. Hans Ibbeken, ancien commandant de la 1. Flottille d'Entraînement de Pillau, prend le commandement de l'U-178, un Type IX D 2 flambant neuf. A cette occasion, Deschimag offre un cadeau particulier à Ibbeken. Pas un étui à cigarettes gravé, pas une montre spéciale mais bien un présent que l'on offrirait plutôt à un enfant. En fait, Deschimag a appris que le premier capitaine de son nouveau sous-marin est le père d'un petit garçon. En guise de cadeau, les chantiers navals lui construisent donc la réplique à l'échelle de son U-178 mais muni de roulettes. Le résultat est une petite voiture à pédales aux formes plutôt originales! Quand Ibbeken retourne à Pillau avec l'U-178 (pour une période d'entraînement avec l'AGRU Front) et sa réplique à roulettes, son fils Dirk est au comble du bonheur. Bien entendu, le petit garçon n'avait jamais pu rêver d'un tel cadeau. Et c'est sur le pont du vrai U-178 que le gamin découvre et teste son propre "U-178 à roulettes" pour la première fois.

Ibbeken père commandera l'Ecole des Torpilles ultérieurement. Début 1943, sa famille et lui quittent Pillau pour Flensburg-Mürvik. Comme il n'est pas question de laisser le désormais célèbre "U-178 à roulettes" derrière eux, le jeune Dirk peut donc continuer à terroriser les passants à l'aide de son U-Boot personnel! Et il sévit encore dans le quartier ce 13 mai 1945 quand, soudain, il se retrouve nez à nez avec des chars britanniques. Si la Wehrmacht avait rendu les armes quelques jours plus tôt, personne à Flensburg n'avait encore vu de troupes alliées en ville. Les parents du jeune garçon jugent alors plus prudent de mettre à l'abri leur rejeton et son jouet particulier, avant que les Anglais ne prennent ce dernier pour une quelconque arme secrète.

Cet étrange sous-marin miniature survivra jusque dans les années soixante-dix, lorsqu'il connaîtra une fin ignominieuse: il sera mis à la poubelle à l'occasion d'un grand nettoyage. "L'U-178 à roulettes" n'a plus jamais refait surface depuis.

Photo 38 (p. 40) – Le Kpt.z.S. Hans Ibbeken ramène l'U-178 à bon port à l'issue de sa première patrouille. Il vient de passer 125 jours en mer. Nous sommes à Bordeaux le 10 janvier 1943. L'U-178 est le premier U-Boot à entrer dans la nouvelle base navale. Pour Ibbeken, ce retour de croisière sonne la fin de sa seule et unique patrouille sous-marine de la guerre. A 40 ans passés, il fut le plus âgé des capitaines de sous-marin de la 2^{ème} Guerre Mondiale.

Photos 39 et 40 (p. 41) – Sur le pont de l'U-178, Hans Ibbeken présente à son fils Dirk la réplique à l'échelle (et à roulettes) du nouveau sous-marin. La photo a été prise à Pillau (Prusse-Orientale) au cours du printemps 1942. On aperçoit l'insigne UAK (ici un losange noir) sur les flancs du massif, sous le pare-embruns. La **Photo 40** (bas de la p. 41) montre le jeune Dirk, fier capitaine posant dans le kiosque de son U-178 à roulettes.

Toutes photos Ibbeken

Page 42 – Paysages

Une longue journée s'achève

Activité intense à l'entrée d'un port utilisé par une flottille d'entraînement dans la Baltique à la fin de l'été 1943. La journée de travail s'achève et les sous-marins s'alignent pour rentrer au port. Si la scène photographiée est déjà impressionnante en elle-même, la diversité des types de sous-marins et quelques détails particuliers surprennent également. A l'avant-plan, une rareté: un mouilleur de mines de Type X B photographié ici pour la première fois avec une double plateforme de Flak *Wintergarten*. Un canon de 20 mm est monté sur chaque plateforme. Le pont arrière est muni d'un canon de 37 mm. Du fait de la proximité de la deuxième *Wintergarten*, on peut imaginer que le 37 mm ne devait être guère aisé à servir. Egalement intéressant est l'élargissement du pont clairement visible au voisinage du canon de 105 mm, un détail qui n'avait pas encore été observé sur un Type X B. Enfin, on aperçoit en amont du massif les caissons de transport pressurisés au-dessus des silos à mines.

A l'arrière plan, l'unité la plus proche du mouilleur de mines est un Type VII C. Comme l'autre type VII visible plus loin, son canon de pont a été démonté. Par contre, la même arme est présente sur les deux Types XI visibles entre les deux Types VII. Celui de droite est probablement un Type XI D, version d'attaque à grand rayon d'action. On note que le logement du compas a été démonté à la base du kiosque. A la place, on trouve le logement plus petit d'un compas libre Askania. Tous les U-Boote sont équipés d'une plateforme *Wintergarten* double. En comptant l'unité qui attend son tour au loin à l'horizon (au centre de la photo) et celle visible (en partie) le long du môle à droite de la photo, ce ne sont pas moins de sept sous-marins qui manœuvrent pour entrer au port. Les identifier est une tâche malheureusement impossible. On peut seulement spéculer au sujet du mouilleur de mines à l'avant-plan: comme la photo a été prise par le correspondant de guerre Hubmann en 1943, il s'agirait soit de l'U-219 du Korv.Kpt. Burghagen, soit de l'U-233 du Kptlt. Steen car ces deux unités étaient les seuls Type X B opérant dans la Baltique à cette époque.

bpk Hubmann

Page 44 – Destins

Funérailles à bord d'un navire ennemi

En examinant les résultats de la U-Bootwaffe au cours de la 2^{ème} GM, on s'aperçoit que 75% environ des 1.200 sous-marins allemands, n'ont jamais coulé ni même torpillé le moindre navire ennemi. Ce fait est généralement méconnu car la littérature et les documentaires nous ont abreuvés des victoires remportées par les U-Boote pendant la "bataille de l'Atlantique". Mais une vérité demeure: s'il y eut fort peu de capitaines de sous-marin victorieux, la grande majorité d'entre eux ne connut pas le succès. L'Oblt.z.S. Heinz Rahe appartient à cette dernière catégorie.

Au cours de l'été 1941, Rahe avait accompli deux patrouilles en tant qu'officier à bord de l'U-73 du Kptlt. Rosenbaum. Mais ces deux croisières s'étaient soldées par un nul blanc. Après avoir réussi le cours de capitaine de sous-marin, Rahe se voit attribuer son propre bâtiment. Son sous-marin, l'U-257, est armé à Brême le 14 janvier 1942. Plusieurs mois d'essais et d'entraînement suivent en Mer Baltique. Et le 15 septembre 1942, l'U-257, déclaré fin prêt, appareille à Kiel pour sa première croisière de combat. Il gagne d'abord Bergen (Norvège), avant de mettre le cap vers l'Atlantique. Le 18 octobre, il s'amarré à La Pallice (partie ouest de La Rochelle), base de la 3. U-Flottille. Aucun fanion de victoire ne flotte à son périscope. Suit une deuxième patrouille

dans l'Atlantique Nord entre le 22 décembre 1942 et le 12 février 1943. Elle est également infructueuse. La troisième croisière, du 14 mars au 7 mai 1943, ne change rien. Mais on peut au moins reconnaître à Rahe sa capacité à ramener son sous-marin et ses hommes à bon port, d'autant que cette période (surnommée "Mois Noir") compte parmi les plus éprouvantes pour la U-Bootwaffe. Les 2 et 3 mai, l'U-257 essuie bien des attaques aériennes ennemies mais il s'en tire sans casse. La croisière suivante débute de la même manière que s'est achevée la précédente: le 14 juin, deux jours après avoir pris la mer, l'U-215 est attaqué à plusieurs reprises par des avions alliés surgis de nulle part. Le sous-marin n'a jamais pu les repérer à temps. Et cette fois, les dégâts sont sérieux. Mais Rahe décide de poursuivre sa mission. Le 16 juin, son sous-marin est à nouveau surpris par l'aviation alliée. Les marins parviennent néanmoins à repousser les attaques à l'aide de leur Flak embarquée. L'U-215 opère au large de Freetown (Sierra Leone). Treize semaines plus tard, il rentre en France et jette les amarres à Lorient. Mais son tableau de chasse reste désespérément vide.

A Lorient toujours, l'U-257 est équipé d'une seconde plateforme *Wintergarten*. Celle-ci accueille un canon de Flak de 37 mm. Afin de renforcer la DCA du bâtiment, deux doublets de 20 mm sont également montés sur la première plateforme.

A la mi-novembre, le sous-marin rejoint la 6. U-Flottille de Saint-Nazaire. Après les célébrations bruyantes du Nouvel An, Rahe appareille pour sa cinquième croisière opérationnelle le 2 janvier 1944. Promu Kapitänleutnant, "le Pacha" lance une nouvelle fois l'U-215 vers l'Atlantique Nord. Par sécurité, il franchit le Golfe de Gascogne en immersion. Le 20 janvier, les guetteurs repèrent un convoi. Rahe tente de se présenter devant l'ennemi mais il est incapable de s'en rapprocher. A partir de février, l'U-257 est utilisé comme navire météo. Il aperçoit une frégate le 12 février mais, à nouveau, Rahe ne parvient pas à manœuvrer pour se mettre en position de tir.

Dans la soirée du 23 février, l'U-257 navigue en surface au nord des Açores, cap vers la France. Rahe se croit hors d'atteinte des escorteurs ennemis qu'il imagine plus loin au nord, avec les convois. On imagine donc la surprise totale de l'équipage quand, à 23h00, son détecteur Naxos donne soudain l'alerte radar. Pas le temps de se poser des questions: vite, plonger, de toute urgence. Mais déjà des bruits d'hélices se font entendre: l'U-257 a été repéré par les frégates *HMS Nene* et *HMCS Wakesiu* de l'escorte du convoi SC-153. Il faut attendre 01h00 pour essuyer la première salve de grenades sous-marines. Rahe ordonne alors une plongée plus profonde. Si les premières charges de profondeur ont manqué le submersible allemand, les marins du Commonwealth ne lâchent pas si facilement leur proie et la traque se poursuit sans relâche. Le grenadage suivant intervient à 02h00. A nouveau, les charges manquent leur cible de peu. Le profondimètre est cependant endommagé. Puis, tout d'un coup, les explosions cessent, les bruits d'hélice s'éloignent. Rahe patiente encore quelques minutes au bout desquelles il décide de remonter en surface. Il n'en aura pas le temps: l'ennemi a retrouvé sa trace et à 06h00, nouvelle salve de grenades. Cette fois, les projectiles explosent si près du sous-marin qu'ils causent des avaries aux Diesel et à une valve extérieure qui se met à fuir, inondant le central. Dans ces conditions et après sept heures de poursuite, "le Pacha" décide de faire surface.

Quant l'U-Boot émerge à l'aube de ce 24 février 1944, il est immédiatement pris sous le feu concentré des deux frégates. Les artilleurs alliés ajustent leur tir et leurs obus frappent le sous-marin en de nombreux endroits. Rahe n'a plus le choix et donne l'ordre d'abandonner le navire. Le gouvernail est braqué, les Diesel sont lancés à pleine vitesse et l'équipage évacue le submersible par le bord opposé au feu ennemi. Les marins dérivent dans l'eau glacée, plusieurs sont blessés. Ils aperçoivent leur capitaine une dernière fois: l'homme se tient dans le kiosque, lançant son gilet de sauvetage et un radeau de survie aux hommes dans l'océan. Peu après, l'équipe restée à bord saborde le bâtiment. L'U-257 glisse une dernière fois sous la surface par 47°19'N/26° 00'O. Il n'aura jamais tiré la moindre torpille. Les deux frégates alliées sauvent 20 sous-marinières dont un seul officier. Il s'agit du Lt.z.S. Waldemar Nickel (WO), 23 ans, embarqué pour ce qui allait devenir la dernière croisière du sous-marin. Trente marins allemands meurent d'hypothermie en surface ou prisonniers des entrailles de l'U-257. Les survivants sont immédiatement transférés sur la frégate canadienne *HMCS Outremont*. Mais l'un des rescapés meurt à son tour. Seuls 19 sous-marinières auront donc la vie sauve. La dernière victime sera inhumée en mer sous les yeux des survivants.

Le B.d.U. aura reçu un dernier rapport météo de l'U-257 deux jours plus tôt, alors que le bâtiment naviguait par 48°N/24°O. Puis, plus rien, les ondes resteront muettes. Le 5 mars 1944, le B.d.U. inscrira dans ses registres un "X" laconique à côté de l'U-257.

Photo 42 (p. 44) – L'U-257 aux essais en Mer Baltique en janvier 1942, avec le Détachement de Réception des Sous-Marins. Sur le kiosque, l'emblème du submersible et l'insigne UAK. D'après les rapports d'interrogatoire alliés, le submersible ne portait plus son insigne au cours de son ultime croisière.

Photo 43 (p. 45) – Le 24 février 1944, la frégate canadienne *HMCS Wakesiu* (photographiée ici) et son homologue britannique *HMS Nene* localisent l'U-257. Après l'avoir grenadé pendant plusieurs heures, les Alliés forcent l'U-Boot à faire surface. Après que la plupart des sous-marinières aient abandonné leur bâtiment, le capitaine et quelques hommes restés à bord saborderont leur submersible.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 44 (p. 46) – A bord du *HMCS Outremont*, les funérailles du membre de l'U-257 décédé après son sauvetage. Le seul officier allemand survivant, le Lt.z.S. Waldemar Nickel, prononce quelques mots en guise d'oraison funèbre. Il ne nous a malheureusement pas été possible d'identifier le défunt.

U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 45 (haut de la p. 47) – La frégate canadienne *HMCS Outremont* prendra à son bord les rescapés de l'U-257. Les marins allemands seront débarqués en Angleterre, avant de prendre le chemin d'un camp de prisonniers.

Bibliothek für Zeitgeschichte

Photo 46 (bas de la p. 47) – Une autre photo prise à l'occasion des funérailles du membre de l'U-257 mort à bord du *HMCS Outremont*, peu après le naufrage du sous-marin. On ne peut s'empêcher de remarquer le salut nazi alors que les funérailles ont lieu à bord d'un navire ennemi.

U-Boot Museum Cuxhaven

Page 48 – Les Ravitailleurs

De conserve avec une "Vache à Lait"

En leur fournissant en pleine mer gasoil, provisions et pièces de rechange, les sous-marins ravitailleurs permettent aux U-Boote d'attaque d'accroître leur endurance opérationnelle. Pour les équipages au milieu d'une longue patrouille, l'arrivée d'une *Milchkuh* (vache à lait) constitue toujours un dérivatif bienvenu: c'est l'occasion de voir d'autres visages, entendre les dernières nouvelles et d'obtenir des soins médicaux si besoin.

En 1942, un rendez-vous avec un ravitailleur dans les eaux proches des Bermudes, des Açores ou des Iles du Cap Vert, est encore jugé relativement sûr. En effet, à cette époque, la couverture aérienne alliée est défailante dans ces zones. Mais la situation se dégrade fortement l'année suivante, quand les Alliés parviennent à boucher ces "trous dans l'Atlantique". Plus grave, ils sont à présent capables de décoder les messages cryptés allemands signalant les points de rendez-vous avec les ravitailleurs. Pour les sous-marinières du III^{ème} Reich, cela signifie qu'ils ne sont désormais plus en sécurité nulle part, qu'ils sont susceptibles d'être attaqués à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit. A présent, tout doit donc aller vite, y compris les opérations de ravitaillement en pleine mer pendant lesquelles les U-Boote sont particulièrement vulnérables. Jusque-là, les provisions étaient transbordées au moyen d'un canot gonflable de trois mètres de long. Mais, avec l'accroissement de la menace alliée, cette méthode est abandonnée car elle est jugée trop lente et dangereuse par mauvais temps (conditions pourtant favorisées pour un ravitaillement). Les équipages optent donc pour le "va-et-vient", une technique de transbordement nécessitant une bouée-culotte. Le dispositif est mis en œuvre de la manière suivante: un fusil lance-amarre propulse un filin d'un sous-marin à l'autre. Ce filin sert à envoyer une élingue permettant elle-même d'envoyer une haussière à laquelle est suspendue la bouée-culotte. Celle-ci reçoit alors son chargement et est tirée à bord du sous-marin ravitaillé. Une fois la bouée déchargée, le ravitailleur tire à lui la bouée vide pour la recharger et ainsi de suite. Grâce à cette technique du "va-et-vient", quatre à cinq charges de 100 à 150 kg chacune peuvent être transbordées en l'espace d'une heure. Cette méthode exige que les deux sous-marins, distants l'un de l'autre de 50 à 100 m, mettent en panne et demeurent parallèles pendant les opérations de transbordement.

Notre série de photos illustrent la technique du "va-et-vient" entre l'U-571 du Kptlt. Möhlmann et l'U-459, la *Milchkuh* du Kptlt. Wilamowitz-Möllendorf. La scène se déroule le 26 avril 1943. Ici, l'U-571 transfère un objet non identifié vers la "Vache à Lait". Le sous-marin d'attaque vient de recevoir 20 m³ de gasoil pompés dans les soutes de l'U-459. Ce dernier accomplissait là sa première mission et était en mer depuis la fin mars. On note que le mauvais temps persistant a sérieusement dégradé la peinture du kiosque.

Bundesarchiv Bild 101 II/ MW / 18, 21, 23, 25 et 27