

EDITION
NO 8
2012

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unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos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° 8/2012

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 croisière, la vie quotidienne à bord des U-Boote était rythmée par trois périodes de quart. Chaque équipe de quart était placée sous le commandement d'un officier de quart ou du second. Les équipes étaient composées de trois guetteurs et d'un timonier posté dans le kiosque ou sur la passerelle. Lorsque le sous-marin plongeait, deux des guetteurs s'installaient aux commandes des barres de plongée dans le central, pendant que le troisième manipulait les purges du ballast 5. En règle générale, ces quarts duraient quatre heures. Ils étaient suivis de quarts de huit heures à l'intérieur du submersible.

Cette photo montre un timonier sous l'écouille du kiosque d'un Type VII C. L'écouille restant habituellement ouverte lorsque le sous-marin naviguait en surface, la position du timonier de quart était inconfortable. En effet, par temps froid, des bourrasques d'air glacé s'engouffraient par l'écouille ouverte. Et par mer forte, ce sont des paquets de mer qui arrosaient copieusement l'homme d'équipage. L'écouille du kiosque était maintenue en position ouverte pour éviter d'endommager son mécanisme de verrouillage par mer houleuse, lorsque le bâtiment roulait et tanguait fortement.

Le timonier porte ici un bonnet fourré, signe que la photo a probablement été prise en Mer du Nord ou dans l'Atlantique Nord où les conditions météo pouvaient être extrêmes. Le timonier manipulait les barres de plongée avant et arrière en pressant des boutons placés sous ses pouces. Il communiquait simultanément avec la salle des machines au moyen d'un transmetteur d'ordre (ici à gauche, directement devant la tête du marin). Juste au-dessus de lui se trouve un petit tableau renseignant les réglages de vitesse. Lorsque l'U-Boot naviguait vent debout, l'officier de quart informait le timonier du cap d'alerte (correspondant au cap vent de travers) qui permettait au sous-marin de plonger le plus rapidement possible. Un tube acoustique (dont l'ouverture est ici visible au centre de la photo, à la hauteur du visage du timonier) permettait de transmettre des ordres et de communiquer avec la passerelle et l'intérieur du bâtiment. En journée, l'intérieur du kiosque était brillamment illuminé pour éviter le risque d'aveuglement des guetteurs montant sur la passerelle au milieu d'une alerte. De nuit, par contre, le black-out était maintenu dans le kiosque pour ne pas dégrader la vision de nuit de l'équipe de quart.

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

Page 1

Editeur et Rédacteur en Chef:

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

Premier Assistant de Rédaction:

Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Deuxième Assistant de Rédaction:

Markus Richter, Cloppenburg

Principaux collaborateurs:

Manfred Dörr, Grassellenbach
Thomas Huss, Kiel
Wolfgang Ockert
Michael Rey, Bodolz
Walter Storbeck, Hambourg
Lars Wilhelmj, Erfurt
Dave Williams, Hannover (USA)

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

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 © Lufffahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn, Inh. Axel Urbanke, 2012

ISBN 978-3-941437-11-1

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
Dans les entrailles		Les Types IX A	
Sous-marin non identifié	Deuxième de couverture	U-37, 1940	12
Editorial	2	Les sous-marins électriques	
Forum des lecteurs		U-2502, U-3514, U-2511 et U-3008, 1945	13
Emblème de l'U-575	2 et 3	Kiosques	
Naufrage du <i>Black Watch</i>	3	U-83 – Des zébrures pour l'Atlantique et la Méditerranée	14 à 20
Commandant Hackländer (U-454)	4	Photos inattendues	
Les Types II D		Chasse à la tortue!	21
U-143, 1941	5	Photos couleur	
Les Types VII A		L'U-Krech rentre de sa septième patrouille	22 et 23
U-30, 1941	6 et 7	Un sous-marin sous la loupe	
Les Types VII C		U-141 – Un Type II D au combat dans l'Atlantique	24 à 36
U-376, 1942	8	Documents	
U-376 (livre d'or)	9	Noël: la carte de vœux de la 3. ULD	37
U-223, 1943	10 et 11		

	page		page
Emblèmes inconnus		Destins	
La Coccinelle de l'U-929	38 et 39	Coulé par une mine à Salamine: la tragédie de l'U-133	42 à 48
Paysages		Fanions	
Le commandant prend son petit-déjeuner sur la passerelle!	40 et 41	La première croisière du Kptlt. Werner Henke	Troisième et quatrième de couverture

Page 2 - Editorial

Chers Lecteurs,

L'équipe éditoriale a mis les bouchées doubles pour boucler ce huitième numéro dans les meilleurs délais. En ce début d'année 2012, nous vous offrons une couverture en couleur pour la première fois. Il s'agit, bien entendu, d'une vue d'époque originale. Prise à bord de l'U-558 du Kptlt. Krech, cette vue fait partie des extraordinaires photos couleur que l'un de nos collaborateurs met régulièrement à notre disposition. Je profite également de cette occasion pour remercier l'U-Boot Museum de Cuxhaven-Altenbruch. Horst Bredow, le fondateur et président de l'*Amicale du Fond d'Archives des U-Boote*, a toujours été l'un de nos plus ardents supporteurs depuis le lancement d'U-BOOT IM FOCUS.

C'est en partie grâce à lui et à son soutien sans faille que notre publication a survécu aux affres entourant son lancement. Accéder à un fond d'archives publiques demeure une expérience unique à une époque où la valeur attribuée aux archives publiques de la 2^{ème} GM décline régulièrement. Ce qu'Horst Bredow et ses collaborateurs ont bâti grâce à leur engagement personnel - voire leur dévotion - est inestimable et mérite notre plus profonde reconnaissance. Le défi est d'autant plus grand que le musée et le fond d'archives doivent s'autofinancer. En ces temps de crise économique, c'est une tâche des plus ardues qui nécessite tout notre soutien. Si ce fond d'archives indépendant, qui a jusqu'ici survécu aux changements politiques constants, venait à disparaître, le résultat pour l'Histoire en général et les amateurs de sous-marins en particulier serait catastrophique. Je ne peux donc ici qu'inciter vivement tous ceux et celles ayant quelque intérêt pour le monde des sous-marins à se faire membre de la fondation Horst Bredow. Nous pourrions alors chacun soutenir cette institution unique en lui versant une contribution personnelle. Enfin, qu'elles soient adressées par courrier postal ou via le site Internet du musée, les demandes sont toujours accueillies avec bienveillance.

Par ailleurs, j'aimerais également prévenir notre lectorat que le prochain numéro d'U-BOOT IM FOCUS ne sera publié qu'après l'été. Nous tenons en effet à concrétiser d'abord notre projet de livre traitant des U-Boote ravitailleurs. A ce sujet, je peux d'ors et déjà vous annoncer que ledit ouvrage sera illustré des premières photos couleur d'époque montrant un sous-marin opérationnel ravitaillé par l'une de ces "Vaches à Lait".

Pour clore cet éditorial, je souhaite à tous de profiter pleinement de ce huitième numéro d'U-BOOT IM FOCUS.

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des lecteurs

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

L'U-575 et les armes de sa marraine, p. 30

Nous avons illustré cet article au moyen d'une photo attestant que l'U-575 est parti pour sa première patrouille orné des armes de la ville de Dornbirn, sa marraine. Le blason était porté sur l'avant du kiosque, pendant qu'un drapeau de pirate rouge ornait le flanc tribord du massif. A l'époque, nous avons avoué notre incertitude quant au maintien de ces deux ornements lors des opérations suivantes. Grâce à une vue récemment découverte, nous sommes en mesure de confirmer au moins la présence ultérieure du pavillon écarlate. Par contre, il semble que les armes de Dornbirn aient été retirées. La nouvelle photo (L1, p. 3) montre l'U-575 entrant à Saint-Nazaire. L'angle de prise de vue prouve que le pavillon pirate était également peint sur le flanc bâbord du kiosque. Ce dernier est revêtu d'une teinte de camouflage gris très foncé similaire à celle portée par l'U-154 illustré dans Uif n° 7. Comme mentionné dans l'article, cette nuance particulièrement sombre n'était pas inhabituelle sur les U-Boote opérant au sein des flottilles de l'Atlantique en 1942. Mais sur l'U-575, le camouflage du kiosque est également surchargé de zones un peu plus claires et très diffuses. A droite sur la photo, juché au sommet du massif, le Kptlt. Heydemann. Les tenues portées par l'équipage suggèrent que la vue n'a pas été prise en février mais plus tard dans l'année, soit le 14 mai 1942 alors que le bâtiment rentrait de sa quatrième croisière opérationnelle, soit le 7 août suivant au moment où l'U-575 achevait sa cinquième patrouille.

Photo L1 (p. 3) – L'U-575 entre dans la rade nazairienne au cours de l'été 1942. On distingue vaguement les fanions de victoire derrière le commandant Heydemann. Caractéristiques, les publicités murales à l'arrière-plan rendent l'identification du lieu aisée.

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

Le naufrage du *Black Watch*, p. 48

Nous avons pu nous procurer l'original d'un document d'époque (**Photo L2**, bas de la p. 3) relatant les naufrages du navire-dépôt *Black Watch* et de l'U-711 dans le port norvégien de Harstad le 4 mai 1945. Le document en question est en fait un compte-rendu préliminaire synthétique des événements. On y apprend que l'U-711 ne s'est pas éloigné au moteur du *Black Watch* mais qu'il a été remorqué:

Copie d'une copie

Raid aérien – Rapport de Dégâts

Reçu le 05/05/45 – 03h50

Télex du SSD MNHA 053 04/05/45 – 22h00

Secret, destiné au Commandement – Rouge – Rapport Préliminaire

16h58, raid aérien sur la base sous-marine de Kilbotn. Environ 25 avions ennemis des types Martlet et Boston. Plusieurs impacts sur le navire de soutien aux sous-marins *Black Watch* et le bâtiment norvégien *Senja*. Les deux unités ont sombré rapidement. Carène de l'U-711 (*Lange*) gravement incendiée; le sous-marin a coulé soudainement après qu'il ait été remorqué en surface

depuis Celbrand. Grand nombre de pertes humaines. 3 avions ennemis abattus par la Marine Flak Abt. 709 et le croiseur anti-aérien Thetis.

Commandant de la marine à Harstad, Secret, destiné au Commandement 765/45

Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 7

Photo de couverture - Voici un addendum concernant la photo de l'U-454 du Kptlt. Burckhard Hackländer alors qu'il entre à Kiel le 3 mai 1942. Le pacha arbore clairement le blason de Narvik sur le haut de sa manche gauche. Ce détail étant rarement observé sur la tenue des commandants d'U-Boot, il nous semble opportun d'ajouter quelques informations complémentaires.

Né le 17 décembre 1914 à Lunebourg, Hackländer sert à bord de destroyers avant d'être muté à la sous-marine. Il est d'abord 1. WO et TO (Technischer Offizier) sur le destroyer Z 13 *Erich Koellner* pendant l'opération *Weserübung* (l'invasion de la Norvège et du Danemark). L'officier entre à Narvik à bord du Z 13 le 9 avril 1940. Mais l'*Erich Koellner* est coulé au cours d'un engagement contre des destroyers britanniques le 13 avril. Par chance, le naufrage ne fera aucune victime. Les marins, désormais sans navire, sont transformés en fantassins. Hackländer est capturé par les Norvégiens et libéré après la cessation des hostilités. Pour sa participation à la Bataille de Narvik, Hackländer se verra décerner le blason de Narvik au printemps 1941.

Photo L3 (p. 4) – Une autre photo de l'U-454 datée du 3 mai 1942, soit le même jour que la vue illustrant la couverture de notre numéro 7. La photographie a été prise alors que le sous-marin entrait à Kiel. Face à l'objectif, l'Oblt. z.S. Helmut Dauter (1. WO). A l'arrière-plan, bien visible sur le kiosque, l'insigne à l'Ours Polaire. Dauter et l'U-454 se séparent en mai 1942. Au mois d'août, l'officier prend le commandement de l'U-448. Il échappe donc au naufrage de son ancien sous-marin, l'U-454 qui disparaît le 1^{er} août 1943. Hackländer, pacha de l'U-454, fait partie des 14 rescapés qui sont tous faits prisonniers. Dauter, son ancien second, va connaître un sort similaire huit mois plus tard. Le 14 avril 1944, au nord-est des Açores, son U-448 est grenadé par la frégate canadienne *HMCS Swansea* et le sloop britannique *HMS Pelican*. Les Alliés forcent l'Allemand à faire surface. Quarante-trois sous-marinières (dont Dauter) sont capturés vivants mais neuf autres ont perdu la vie dans le naufrage.

Page 5 – Les Types II D

Photo 2 (p. 5) – L'U-143, un Type II D, appareille à Kiel par une matinée froide et humide le 19 avril 1941. C'est sa première patrouille opérationnelle. Son commandant est l'Oberleutnant zur See Harald Gelhaus. L'officier a pris le commandement de l'unité quelques jours plus tôt, le 31 mars. La mission emmène l'U-143 au large des côtes méridionales de l'Islande. Les deux premières semaines de navigation se déroulent dans une relative quiétude. Mais les choses changent le 3 mai lorsqu'à 20h50, l'U-Boot repère un convoi dans le carré AM 3137. Gelhaus se laisse glisser dans le sillage des navires alliés. Mais Dönitz est sceptique: il lui est difficile de croire que l'U-143 ait pu repérer un quelconque convoi dans ce secteur. Le BdU demande donc au sous-marin de confirmer sa position. Gelhaus s'exécute sur le champ. Fort de cette information, Dönitz rameute l'U-141 (voir aussi l'article en pp. 24 à 36 du présent numéro) et l'U-147 vers le convoi ennemi. Cependant, vers 01h00, Gelhaus fait transmettre qu'il a perdu le contact avec l'ennemi. Les deux autres sous-marins dépêchés par le BdU font également chou blanc. A l'aube, la Luftwaffe expédie des avions de reconnaissance sur place mais ceux-ci ne localisent que quelques navires esseulés. Le 13 mai, après 25 jours de mer, l'U-143 rallie le port norvégien de Bergen. Aucun fanion de victoire ne flotte à son périscope.

Gelhaus commande l'U-143 pendant trois croisières de combat supplémentaires. La quatrième patrouille est aussi la dernière pour le pacha du sous-marin. Elle démarre le 17 août 1941 et s'achève quelque quatre semaines plus tard, le 12 septembre. Pour Gelhaus, ce sera un baroud d'honneur puisqu'il y trouve enfin l'occasion de remporter son premier succès. La victime, le steamer norvégien *Inger* de 1.409 GRT, sombre peu avant minuit le 23 août. A 30 miles au nord-ouest du port écossais de Butt of Lewis, Gelhaus a lancé deux torpilles sur le cargo scandinave. Quatorze marins ont le temps de monter dans les chaloupes de sauvetage mais neuf autres restent sur le carreau. Les deux chalutiers armés qui escortaient le cargo n'ont rien pu faire. Pour une raison inexplicable et au mépris des lois de la mer, les deux chalutiers ne prêtent pas assistance aux naufragés. Au lieu de cela, les deux navires poursuivent leur route laissant le steamer à sa funeste destinée. Est-ce la peur de l'U-Boot qui a motivé les fuyards? Le lendemain, un avion repère les survivants. Ils attendront la soirée pour être récupérés par le chalutier *Ladylove*.

Le 1^{er} décembre 1941, Harald Gelhaus remet le commandement de l'U-143 au Kptlt. Manseck, avant d'être promu commandant de l'U-107, un Type IX B, quelques jours plus tard. Pour l'anecdote, signalons que l'ex-pacha de l'U-107 n'est autre que le Korv.Kpt. Hessler, le beau-fils de Dönitz.

En six patrouilles, Gelhaus coulera 19 navires pour un total combiné de plus de 100.000 GRT. En reconnaissance de ses succès, l'officier recevra la Ritterkreuz le 26 mars 1943.

Page 6 – Les Types VII A

Photos 3 et 4 (pp. 6 et 7) - Quelques U-Boote au palmarès bien garni connurent une seconde carrière comme unité d'entraînement. Tel est le cas de l'U-30. Sous le commandement du célèbre Kptlt. Lemp, le sous-marin effectue huit croisières opérationnelles entre le 22 août 1939 et le 30 août 1940. En un an, Fritz-Julius Lemp a envoyé 14 navires par le fond. Au cours de ces patrouilles si fructueuses, l'U-30 était orné du célèbre *Schnurzel* (voir U-BOOT IM FOCUS n° 4, pp. 8 et 9). En décembre 1940, alors que le sous-marin a été transféré à la 24. U-Flottille de Memel, le bâtiment reçoit un nouvel emblème: la Main Sanglante. L'équipage n'a pas conçu cet insigne, il se l'est tout simplement approprié: la marque décorait en effet la cheminée du cargo britannique *Fanad Head* que l'U-30 a coulé le 14 septembre 1939. Peint sur un fond blanc, l'insigne consiste en une main rouge tranchée au bas de laquelle suintent trois gouttes de sang. L'histoire (ou la légende) qui expliquerait l'origine de cet emblème, est aussi sanglante que celui-ci. On raconte qu'elle remonte à l'époque de la marine à voile. Une course opposait deux navires. L'enjeu? La main de la fille de l'armateur. Le capitaine victorieux serait celui qui accosterait en premier. La lutte est féroce et les bâtiments foncent bord à bord. Pour forcer le destin, l'un des deux capitaines aurait alors usé d'un subterfuge: il se serait tranché la main et l'aurait jetée sur le rivage anglais, remportant ainsi la course et la main de la belle.

Les deux photos présentées ici illustrent le sanglant emblème sur le massif de l'U-30 alors en service avec la 24. U-Flottille à Memel. Le kiosque est aussi revêtu de l'une des marques réservées aux sous-marins d'entraînement. Les deux photographies ont été prises à la même occasion au cours du printemps 1941. A cette époque, l'U-30 sert à la formation des futurs commandants de sous-marin roumains. La 24. U-Flottille organise des cours KSL (tir de torpilles) pour 10 à 12 candidats lors de chaque session qui dure quatre semaines environ. Sur la photo principale (**Photo 3**), l'U-30 se rapproche d'un navire spécialisé dans la récupération de torpilles d'exercice, dans le but de se ravitailler en projectiles. Des sous-marinières sont prêts avec les défenses,

ces objets qui vont servir à amortir les chocs entre les deux bâtiments lorsqu'ils seront accouplés. A l'époque où la scène a été photographiée, le pacha de l'U-30 est le Korv.Kpt. Robert Prützmann. Cet officier de 37 ans était originaire de Prusse-Orientale.
Crédit photo: collection Renz (Photo 3) et U-Boot Museum Cuxhaven (Photo 4)

Page 8 – Les Types VII C

Photo 5 à 7 (pp.. 8 et 9) – Voici plusieurs documents relatifs à l'U-376. Mis en service par l'Oblt. z.S. Marks le 21 août 1941, ce sous-marin est d'abord affecté à la 6. U-Flottille. Le 1^{er} juillet 1942, il est versé à la 11. U-Flottille basée à Bergen. De là, il part six fois en patrouille dans l'Océan Glacial Arctique pour y couler deux navires totalisant 10.146 GRT. Il remporte son dernier succès lors de l'opération menée contre le tristement célèbre convoi PQ17. Aux premières heures du 10 juillet 1942, l'Oblt. z.S. Marks repère la carcasse abandonnée et en feu du cargo *Hoosier* de 5.060 GRT. Le steamer a été attaqué la veille par des bimoteurs Junkers Ju 88 de la Kampfgeschwader 30. Les avions de la Luftwaffe l'ont endommagé lors de leur attaque du convoi PQ 17. Les marins du *Hoosier* ont abandonné leur navire pour être récupérés par la corvette *HMS Poppy*. Peu après, le commandant de la corvette *HMS La Malouine* a pris le *Hoosier* en remorque vers Mourmansk. Mais les deux bâtiments ne sont pas allés bien loin car le commandant du navire remorqueur a vite repéré l'U-225 quatre miles à peine derrière le convoi. Il a donc donné l'ordre de couper l'amarre qui le reliait à l'infortuné *Hoosier*. Afin que l'épave ne tombe pas aux mains de l'ennemi, la corvette a tenté de la couler au canon. En vain, les obus n'ont déclenché qu'un feu à bord du cargo abandonné. C'est alors qu'intervient l'U-376 illustré ici. Marks, son commandant, "finit" le *Hoosier* au moyen de trois torpilles lancées entre 02h56 et 03h02 le 10 juillet.

Sur les **Photos 5 et 6**, l'U-376 appareille à Bergen le 31 octobre 1942. L'emblème de la 11. U-Flottille orne les flancs du kiosque. Sur l'avant de celui-ci, l'équipage a peint les armes de la ville de Carlsbad, marraine de l'U-Boot. La **Photo 7** est celle d'une page provenant du livre d'or de la 6. U-Flottille. Le dessin fait référence au terrible hiver 1941-1942 au cours duquel l'U-376 s'est retrouvé longtemps pris dans les glaces à Danzig. Comme l'illustre le crayonné humoristique, l'équipage considérait que la seule façon d'attaquer l'Angleterre dans de telles conditions consistait à installer le sous-marin sur un traîneau.

Crédit photo: collection Wilhelmj (Photo 5) et U-Boot Museum Cuxhaven (Photos 6 et 7)

Photos 8 et 9 (pp.. 10 et 11) – Voici l'U-223 du Kptlt. Karl-Jürg Wächter amarré à Toulon le 16 octobre 1943. Ex-bâtiment de la 6. U-Flottille, le sous-marin réussit la périlleuse traversée du Déroit de Gibraltar pour renforcer en Méditerranée la 29. U-Flottille. Celle-ci tente de s'opposer aux débarquements alliés en Italie en s'attaquant aux convois qui ravitaillent les troupes. Le 2 octobre 1943, peu après avoir laissé derrière lui le célèbre rocher britannique face aux côtes marocaines, l'U-223 attaque le convoi KMS-27 au large des côtes algériennes. C'est l'occasion d'utiliser la torpille T5 pour la première fois sur ce théâtre d'opérations. En quatre minutes à partir de 01h01, Wächter décoche pas moins de cinq torpilles sur des cargos et des escorteurs. Mais il n'a pas le temps d'observer les résultats car il doit se retirer dès ses projectiles lancés. Toutefois, les sous-marinières ont la joie d'entendre quatre déflagrations. Wächter revendique alors deux steamers et deux destroyers endommagés. En réalité, seul le cargo *Stanmore* (4.970 GRT) a été sérieusement endommagé. Le chalutier armé *HMS Filla* sauve les 59 marins du *Stanmore* et prend celui-ci en remorque. Plus tard dans la journée, les navires de sauvetage *HMS Charon* et *HMS Salvonia* prennent le relais et échouent le *Stanmore* sur les hauts-fonds à faible encablure du Cap Ténès sur la côte algérienne. On décharge le courrier que l'épave transportait, juste avant qu'elle se brise.

La **Photo 8** (p. 10) illustre le kiosque de l'U-223 peu après l'amarrage du sous-marin à Toulon. Sept fanions de victoire flottent au mat du périscope, ce qui correspondrait au total revendiqué par Wächter à cette date. Pourtant, on distingue l'emblème du Crew XII/39 sur un écu peint à l'avant du massif, là où le radar FuMO-29 *Seetakt* était précédemment installé. Voilà qui est étrange puisque ce n'est pas Wächter (du Crew 36) mais son successeur, l'Oblt. z.S. Peter Gerlach, qui est un ancien membre du Crew XII/39. Il faut donc en déduire que Gerlach commandait l'U-Boot à l'époque où ont été prises cette photo et la suivante. Mais Gerlach n'a accompli qu'une seule patrouille avec l'U-223 (avant que celui-ci ne soit envoyé par le fond le 30 mars 1944). Or, de cette unique patrouille, Gerlach est rentré bredouille le 12 février 1944. Alors, pourquoi tous ces fanions victoires? Nous avons ne pas avoir la réponse à cette question.

La **Photo 9** (p. 11) a été prise à la même occasion que le cliché précédent. Vus depuis le pont arrière, les deux affûts doubles LM43U et l'affût quadruple de 20 mm constituant la Flak du bâtiment sont bien visibles sur les deux plateformes *Wintergarten*. On note le masque du *Vierlingsflak* rabattu à bâbord. A gauche sur la plateforme *Wintergarten* inférieure, on aperçoit la bouteille d'hydrogène utilisée pour gonfler le ballon du leurre radar *Aphrodite*.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Page 12 – Les Types IX A

Photo 10 (p. 12) – L'U-37, un U-Boot au joli palmarès, ici photographié à l'automne 1940. Son commandant, l'Oblt. z.S. Clausen, déambule sur le pont, casquette sous le bras. Il semble que l'imposant massif soit revêtu d'un schéma de camouflage similaire à celui de l'U-558 (v. p. 22 du présent numéro). Sur l'avant du kiosque, on distingue une partie de l'exclamation viking "Westward Ho!" ("Vers l'ouest!", traduction libre), emblème de l'U-37. L'insigne est une idée du Korv.Kpt. Werner Hartmann qui a commandé le sous-marin au cours de trois patrouilles entre septembre 1939 et mai 1940 (v. à ce sujet U-BOOT IM FOCUS n° 2, p. 11). Son successeur, le Kptlt. Victor Oehrn, conserve l'insigne entre mai et octobre 1940. Le pacha suivant, l'Oblt. z.S. Nicolai Clausen, ne déroge pas à cette "tradition". Au cours des 10 croisières de combat accomplies sous trois commandements différents, l'U-37 coulera pas moins de 55 navires totalisant 202.528 GRT. Les trois commandants recevront chacun la Croix de Chevalier pendant leur affectation à l'U-37 (comme Oehrn) ou peu après (Hartmann et Clausen).

Après avoir servi comme commandant de sous-marin, Hartmann sera affecté au BdU en tant que "Premier Officier d'Etat-Major auprès de l'Amiral". A l'automne 1941, il prend le commandement de la 2. ULD (2^{ème} Division des Sous-Marins d'Entraînement) avant de présider aux destinées de la 27. U-Flottille entre décembre 1941 et octobre 1942. Bien que rien ni personne n'exige son retour en première ligne, Hartmann repart au combat en novembre 1942 comme commandant de l'U-198, un Type IX D2 flamboyant neuf. A son bord, Hartmann prend part à une croisière de combat longue de 200 jours entre le 9 mars et le 24 septembre 1943. Il y démontre à nouveau toutes ses qualités professionnelles, s'adjugeant sept navires ennemis. Cette patrouille est restée dans les annales de la sous-marine allemande comme la troisième plus longue croisière de combat. Hartmann est ensuite nommé commandant du FdU Mittelmeer (Chef des Sous-Marins pour la Méditerranée). Lorsque survient la capitulation allemande, Hartmann est à la tête du Marine-Grenadier-Regiment 6.

Après avoir fait son temps comme commandant de l'U-37, Victor Oehrn, de son côté, sera affecté comme officier d'état-major à la section Opérations du BdU. Il est ensuite transféré au FdU Italien. Alors qu'il servait comme officier de liaison auprès de

l'Oberbefehlshaber Süd (Commandant Suprême pour le Théâtre d'opérations Sud), il est gravement blessé en juillet 1942 et capturé par les Britanniques près d'El Alamein.

Nicolai Clausen, lui, connaîtra un sort moins chanceux que ses deux confrères. Après l'U-37, il prend le commandement de l'U-129 à bord duquel il accomplit quatre patrouilles supplémentaires en un an, entre mai 1941 et mai 1942. En juin 1942, il met en service l'U-182, un nouveau Type IX D2. Mais ce commandement vire au cauchemar puisqu'au cours de la croisière opérationnelle inaugurale, l'U-Boot est coulé par le destroyer américain *USS MacKenzie*. Le sous-marin sombre au nord-ouest de l'île portugaise de Madère le 16 mai 1943, emportant tout son équipage vers les profondeurs.

Et l'U-37 dans tout ça? Après la période opérationnelle, l'U-Boot connaîtra une seconde carrière comme unité d'entraînement jusqu'à la fin de la guerre. Le 8 mai 1945 scellera néanmoins son destin, quand son équipage le sabordera au large de Sønderborg (Danemark).

Crédit photo: *Bibliothek für Zeitgeschichte*

Page 13 – Les sous-marins électriques

Photo 11 (p. 13) – Belle composition photographique avec les deux Type XXI à l'avant-plan (l'U-2502 à gauche et l'U-3514) encadrant deux autres congénères du même type, les U-3008 et 2511. Ce dernier, recouvert d'une teinte plus claire, est le bâtiment du fameux Korv.Kpt. Schnee. Nous sommes à la fin de l'été 1945, la guerre est finie en Europe depuis le milieu du printemps. Les quatre monstres sous-marins sont photographiés dans les eaux calmes du port irlandais de Lisahally au nord de Londonderry. Au cours de la conférence du 5 novembre 1945, leurs geôliers britanniques décideront de se débarrasser de trois d'entre eux (l'U-3008 reprendra du service avec l'US Navy). Ce sera l'opération *Daylight* (Lumière du Jour), mal nommée pour ces U-Boote condamnés à l'obscurité des profondeurs.

Revenons en arrière pour connaître l'histoire des deux U-Boote de l'avant-plan quelques semaines plus tôt. 19 mai 1945: l'U-2502, qui n'a participé à aucun combat, quitte Horten (Norvège) pour Oslo. Le 3 juin, il appareille pour Scapa Flow. Trois jours plus tard, son commandant, le Kptlt. Heinz Franke (décoré de la RK le 30 novembre 1943), assisté de plusieurs membres de l'équipage original, lui fait faire son entrée dans la célèbre base navale de la côte est de l'Angleterre. Il n'y reste pas longtemps: le lendemain, il largue les amarres pour Lisahally, le purgatoire avant l'enfer pour bien des sous-marins allemands survivants. L'enfer, l'U-2502 le découvre le 2 janvier 1946 quand, à 10h30, le sous-marin s'enfonce une dernière fois sous les flots 15 miles au nord du port irlandais, par 56°06'N / 09°00'O.

A droite sur la photo, l'U-3514. Lui aussi n'a pas connu les derniers combats. Au lieu de cela, il a été utilisé comme unité d'entraînement avec la 5. U-Flottille, avant d'appareiller pour Bergen quelques jours avant la capitulation allemande. La guerre terminée, c'est le Kptlt. Willeke qui reçoit pour mission d'emmener l'U-Boot vers son dernier port d'attache. Le bâtiment part le 6 juin 1945 et met le cap directement vers Lisahally qu'il gagne deux jours plus tard. Il retrouve 11 autres "camarades" d'infortune du même type que lui. Il imagine pouvoir sauver sa pauvre carcasse quand les Britanniques décident de la remettre aux Soviétiques. Mais le couperet tombe quand même le 11 février 1946, lorsque l'U-3514 est sabordé par 56°00'N / 10°05'O.

Crédit photo: *Collection Wilhelmj*

Page 14 – Kiosques

U-83 - Des zébrures pour l'Atlantique et la Méditerranée

Par Axel Urbanke

Lorsque nous avons sélectionné la photographie de couverture d'U-BOOT IM FOCUS n° 2, nous ne disposions alors que d'une seule vue illustrant son camouflage zébré. Le document provenait de la succession du correspondant de guerre Garms et avait été réalisé dans l'Atlantique à l'automne 1941, probablement lors de la deuxième patrouille de l'U-83. A l'époque où nous préparions notre numéro 2, nous avons également découvert une photo prise à La Spezia qui prouvait que le sous-marin avait gardé son schéma zébré, bien que modifié, pour les opérations en Méditerranée. Il nous a été difficile de dater le cliché car l'U-83 a rallié le port ligurien à plusieurs reprises. Mais ce mystère pourrait bien être éclairci grâce aux nouvelles photos que nous vous livrons ici. Elles ont été prises dans le port grec de Salamine le 21 mars 1942, alors que l'U-83 rentre de sa cinquième patrouille. Le sous-marin est revêtu du même schéma de camouflage zébré que celui visible sur la couverture de notre numéro 2. Nous pouvons donc affirmer sans risque de nous tromper que le sous-marin a porté ce schéma particulier au moins pendant la période s'étendant entre sa deuxième et sa cinquième croisière opérationnelle. Il est à présent possible de classer les photos par ordre chronologique. De nombreux experts seront sans doute irrités à la vue des deux fanions de victoire accrochés au périscope, puisque l'U-83 n'a coulé, en réalité, qu'un seul navire au cours de sa cinquième patrouille. Revenons sur cette opération.

Lorsqu'il appareille à Salamine le 10 mars 1942 pour sa cinquième croisière de combat, le Kptlt. Kraus est tout sauf satisfait. Pour expliquer son agacement, il écrira dans le journal de bord: *"A cause des transferts et des malades, j'ai dû partir avec 50% de bleus". Je n'ai eu aucune occasion de les former au cours du transit vers notre zone d'opérations. Car dans la Méditerranée, le transfert en zone de combat est beaucoup plus court que dans l'Atlantique. L'entraînement à quai dans la base sous-marine reste insuffisant. Un effort doit être fait pour que les meilleures recrues soient mutées aux flottilles de la Méditerranée. Car ici on ne peut en effet pas compter sur les huit à dix jours mis à profit pour la formation complémentaire lors d'une patrouille dans l'Atlantique.*" Ces mots montrent à suffisance le sentiment de Kraus: partir en mer avec de nouveaux équipiers inexpérimentés constitue un risque majeur. Mais le pacha avait-il le choix? En l'occurrence non bien évidemment et il dut faire contre mauvaise fortune bon cœur. Pour en rajouter à sa frustration, Kraus s'est aussi vu refuser l'escorte réclamée pour la première partie de la traversée du Golfe Saronique. Motif: des sous-marins ennemis ont été repérés dans les parages et l'escorte que Kraus a demandée serait partie à la chasse aux intrus. Mais quand l'U-83 parvient dans la zone en question, il ne repère bizarrement aucun navire. Kraus laisse libre cours à son ironie: *"vu la menace sous-marine, les escorteurs ont probablement préféré rester au port! Voilà qui est indigne de leur part"* renseigne-t-il dans le journal de bord.

A travers l'Égée, par une mer calme et une bonne visibilité, son U-Boot trace sa route vers le sud. Bientôt, il double la Crète. A partir de là, l'équipage repère un grand nombre d'avions alliés en patrouille quadrillant le ciel. A bord de son sous-marin, Kraus emporte des pièces de rechange pour l'U-559 du Kptlt. Heidtmann. Il entre en contact avec celui-ci dans la nuit du 11 au 12 mars 1942 pour arranger les modalités du transbordement. Les deux U-Boote sont censés se rencontrer à 04h00 dans le carré 6711. Mais à l'heure dite, aucune trace de l'U-559. Perplexe, Kraus parvient néanmoins à reprendre contact avec son homologue Heidtmann durant la journée. Un nouveau rendez-vous est fixé pour la nuit suivante dans le carré 5695. Cette fois, le transbordement a bien lieu. Il faut une vingtaine de minutes pour acheminer à bord de l'U-559 les pièces de rechange et, surtout, le cour-

rier que les marins attendent avec l'impatience qu'on imagine. Les deux bâtiments se séparent bientôt et l'U-83 met alors de cap vers le point Z. Situé à l'est de Tobrouk, c'est à partir de cet endroit que Kraus va réellement partir au combat.

La nuit du 13 au 14 mars est des plus claires. L'horizon est néanmoins couvert de brume. Raison pour laquelle les guetteurs en passerelle le scrutent avec appréhension, jumelles vissées aux yeux. Soudain, à 03h30, un appel en provenance de la passerelle retentit dans le central: "*Kommandant auf die Brücke*" ("le commandant est demandé sur la passerelle"). En fait, une ombre de petite taille, peut-être un cargo ou un escorteur, vient d'être repérée droit devant. Mais elle est suffisamment proche pour que Kraus ordonne un changement de cap immédiat. Ce n'est pas le moment de prendre des risques. Tiens, tiens, voilà que l'ombre non identifiée se met à zigzaguer dès le changement de cap du sous-marin. Et à présent, elle disparaît rapidement sous le couvert de la brume. Suspect tout cela. Kraus ordonne de plonger, histoire de chercher l'intrus à l'hydrophone. Mais rien, rien que le silence pour lui répondre, le bâtiment de surface s'est probablement arrêté pour éviter d'être repéré. Une demi-heure plus tard, une onde sonore est finalement détectée par le S-Gerät⁽¹⁾ de l'U-83. Kraus donne l'ordre de faire surface et de naviguer en direction de la source du bruit. Peu après, une ombre est repérée marchant vers l'est. Est-ce la même que la précédente? A 04h50, l'U-83 est en position de tir. Neuf minutes plus tard, trois torpilles en gerbe quittent sa proue. Leur objectif est distant de 2.500 mètres. A peine les projectiles sont-ils lancés que Kraus découvre non seulement que sa cible est un steamer mais qu'il n'est désormais plus seul: deux autres bâtiments naviguant à grande vitesse l'accompagnent. Il doit s'agir de torpilleurs ou de patrouilleurs rapides. L'un des nouveaux venus est devant et l'autre derrière la cible de Kraus. Presqu'aussitôt, un éclair jaillit du steamer et une explosion retentit. Touché! Le steamer est un tanker qui commence à gîter immédiatement. Kraus estime son tonnage entre 1.200 et 1.500 GRT. L'un des escorteurs lance des grenades sous-marines sans attendre, alors que Kraus tente de délivrer le coup de grâce au pétrolier. Il tire mais rate sa cible. La lune éclaire la zone un peu trop brillamment au goût de Kraus qui préfère s'éloigner et plonger à vitesse maximale. Il ne verra donc pas le steamer sombrer.

L'U-38 opère ensuite au large de la Cyrénaïque, dans le secteur du Golfe de Sollum (frontière égypto-libyenne). Les 15 et 16 mars, l'U-Boot ne repère que deux navires-hôpitaux brillamment éclairés. La lumière du soleil est si vive que Kraus préfère naviguer en immersion pendant la plus grande partie de la journée. En réalité, il ne fait pas confiance à ses guetteurs inexpérimentés. Le risque est grand qu'ils détectent des avions ennemis trop tard. Le 17 mars, l'U-83 croise au nord-est du Ra's Assaz. Après avoir été repéré par l'hydrophone et, brièvement, par le guet du sous-marin, un convoi se présente dans le carré 6779 à 21h29. Il s'agit du convoi allié AT-34 parti d'Alexandrie pour Tobrouk. Kraus reste en surface et s'inscrit dans le sillage du convoi. Puis, à la faveur de l'obscurité, le commandant l'U-Boot se prépare à attaquer une ombre de taille particulièrement grande qu'il prend pour un cuirassé. A 23h03, le Kapitänleutnant ordonne le lancement d'une gerbe de trois torpilles à une distance de 1.500 mètres de son objectif. Mais le convoi marche trop vite et les "anguilles" manquent leur cible. En virant, l'U-83 se rapproche dangereusement de l'escorte du convoi. Il n'est toutefois pas repéré. A 23h17, le sous-marin repart à l'attaque et expédie sa quatrième torpille vers un pétrolier qui doit jauger entre 6.000 et 8.000 GRT. L'objectif est bas sur l'eau et navigue au milieu de la formation alliée disposée en côte à côte. Soudain, l'U-83 frôle la catastrophe: alors que le quatrième projectile quitte l'un des tubes de proue, il s'en faut de peu pour que le sous-marin ne soit éperonné par un steamer naviguant à l'extérieur du convoi. Kraus ordonne une plongée d'urgence et son sous-marin parvient à glisser juste sous le cargo. A un cheveu près! Soixante-huit secondes après le lancement de la quatrième torpille, une explosion parvient aux sous-marinières. Puis, ce sont ces bruits toujours effrayants, ceux d'un navire qui se brise et sombre. A minuit, après que les deux dernières torpilles aient été chargées dans les tubes, l'U-83 refait surface. Au sud, un incendie de pétrole que Kraus imagine provenant d'un tanker à la coque crevée, illumine le ciel nocturne d'une lueur féérique.

Dans l'après-midi du 18 mars, le sous-marin met le cap vers un petit convoi britannique constitué de cinq vaisseaux. L'ennemi a été repéré depuis Tobrouk par la reconnaissance aérienne allemande. Mais à 16h02, *Fliegeralarm!* Kraus se rue immédiatement sur la passerelle. Il écrira plus tard dans le journal de bord: "(...) *Quand j'ai débouché sur la passerelle, l'appareil était à 1.000 mètres sur notre travers tribord et virait vers nous. Aucun des guetteurs ne l'avait repéré jusque-là. Pourtant, l'équipe de quart était entièrement composée d'hommes fiables. Le niveau élevé et constant du stress commence à se faire remarquer aussi chez les rares marins expérimentés. (...)*" A nouveau donc, l'U-83 frôle la pire et échappe de justesse à l'attaque de l'avion ennemi.

A minuit, le sous-marin est au nord de Sollum (Egypte). Si la mer est agitée, la nuit est claire et la lune brillante. Peu après minuit, dans les premières minutes du 19 mars, la clarté révèle les ombres d'un convoi. Dans le journal de bord, Kraus mentionnera: "(...) *J'ai essayé de me glisser entre un destroyer à tribord avant et une corvette un peu plus loin derrière. Mais le sous-marin était entouré d'une écume brillante. Le destroyer a brutalement changé de cap pour se diriger droit vers moi. Me croyant invisible, je lui ai simplement présenté ma proue. J'ai sonné l'alerte lorsqu'il s'est retrouvé à 300 mètres. Il était moins une: j'étais à peine immergé qu'il est passé au-dessus de nous à toute allure, balançant ses premières grenades 40 mètres derrière nous (...)*". L'U-83 doit subir un bref grenadage mais qui ne cause aucune avarie. Peu après, Kraus refait surface et se met en chasse. Le convoi est à nouveau repéré à 02h27. Il ne faut pas traîner car déjà l'horizon blanchit à l'est, l'aube est proche. Alors que l'U-83 se rapproche pour tirer, un autre U-Boot se présente soudain à ses côtés. C'est l'U-568 du Kptlt. Joachim Preuss. A la vue de l'U-83, l'U-568 vire et disparaît. Kraus arrive en position de tir à 03h57. Il décoche deux torpilles à un escorteur distant de 2.500 mètres. Mais il le manque. Kraus consigne dans le journal de bord: "(...) *Suis à court de torpilles. Je me retire à quelque distance et lance par radio: "convoi dans carré 9219, 100°, 8 miles, peu de possibilités de franchir l'escorte. Ai tiré une gerbe de deux vers un destroyer, puis changé de cap. Navigue en surface. Succès remportés: 1 steamer, 1 tanker. Demande permission de rentrer à la base."* (...)". L'U-83 perd le contact avec le convoi à 07h00. Kraus se retire ensuite. Son équipage est complètement épuisé.

Dans l'après-midi du même jour, l'U-83 et l'U-559 reçoivent l'ordre de rentrer à Salamine. Ils y parviennent deux jours plus tard, le 21 mars 1942. Alors qu'il entre dans le port, l'U-83 arbore deux fanions de victoire à son périscope: un bâtiment de 1.500 GRT et autre de 8.000 GRT ont été ses victimes. Toutefois et bien que la description que Kraus en ait fait soit tout à fait plausible, on ne retrouve aucune trace dans les archives alliées du naufrage du plus petit des deux navires. De même, le naufrage du "pétrolier" à 45 nautiques au nord-est de Tobrouk le 17 mars ne peut pas non plus être prouvé. Kraus observe tout de même que le cargo britannique *Christa* de 2.950 GRT⁽²⁾ a été frappé par une torpille qui a mis le feu à sa cargaison d'essence. Mais il n'a pas coulé: sa carcasse incendiée s'est échouée sur une plage le lendemain. Dix jours plus tard, les Anglais remorquent le *Christa* jusqu'à Alexandrie où, après réparation, il sera remis en service presque un an et demi plus tard, en août 1943.

(1) Abréviation de *Sondergerät für aktive Schallortung* pour "dispositif spécial de détection acoustique active".

(2) En mars 1942, les Allemands étaient persuadés que Kraus avait coulé le *Christa* parce que l'U-652 de l'Oblt. z.S. Fraatz avait retrouvé un canot de sauvetage le 19 mars, quelque 15 miles au sud-ouest de l'endroit où le cargo avait été torpillé cinq jours

plus tôt. Le commandement des sous-marins italien a donc associé par erreur la perte du *Christa* avec la première revendication de Kraus. Pour ajouter à la confusion, le BdU a commis une erreur typographique dans ses rapports, l'U-652 y étant repris comme U-562.

Photo 12 (pp. 14 et 15) – Salamine, Grèce, le 21 mars 1942, 10h35. L'U-38 rentre de sa cinquième patrouille de combat. Sur le pont, les sous-marinières sont parés pour l'accostage. On distingue bien le camouflage zébré du massif. Le franc-bord, lui, est recouvert d'un schéma de camouflage segmenté, probablement à base de diverses nuances de gris. A l'avant-plan, à droite, le *Flottilleningenieur* de la 23. U-Flottille, l'Oblt. z.S. (Ing.) Erich Zürn. L'officier a reçu la Ritterkreuz le 23 avril 1941 alors qu'il servait comme LI à bord de l'U-48 du Kptlt. Schultze.

Crédit photo: collection Wilhelmj

Photo 13 (pp. 16 et 17) – L'U-83 accoste à Salamine. Hans-Werner Kraus, le pacha, se tient à l'avant de la passerelle, coiffé de la traditionnelle casquette blanche si caractéristique. Derrière lui, au mat du périscope partiellement hissé, flottent les fanions symbolisant les deux succès revendiqués. La vue permet d'observer distinctement le schéma de camouflage particulier recouvrant le kiosque. Sous le brise-lames, il semble qu'une teinte de tonalité moyenne ait été hâtivement appliquée entre les zones badigeonnées de blanc (v. aussi le profil couleur en p. 18).

Crédit photo: collection Wilhelmj

Photo 14 (p. 18) – A gauche, le Kptlt. Kraus lors des manœuvres d'accostage à Salamine le 21 mars 1942. Juste devant le mat du périscope, le Lt. z.S. Rahn, 1. WO. A droite, le Lt. z.S. (Ing.) Halbey, LI. On remarque les deux fanions de victoire accrochés au périscope. Une particularité: sur le fanion du haut, l'inscription "8000" démarre à la pointe du fanion alors que sur le fanion du bas, l'inscription "1500" commence à la base du drapelet.

Crédit photo: collection Gottschalk

Photo 15 (p. 19) – Sur le quai, l'équipage de l'U-83 est accueilli par le Kptlt. Frauenheim (deuxième à gauche, de profil), patron de la 23. U-Flottille. Au centre de la photo, bras croisés derrière le dos, l'Oblt. z.S. (Ing.) Erich Zürn déjà mentionné.

Photo 16 (p. 20) – Cette vue a été prise à La Spezia, alors que l'U-83 rentre de patrouille, probablement le 28 mars 1942. Mais la date du 5 septembre n'est pas à exclure. La date en mars pourrait être confirmée par l'absence de fanions de victoire et l'ancienne configuration du kiosque. Le schéma du camouflage sur le massif n'est plus le même qu'à Salamine: de larges segments blancs remplacent maintenant les zébrures de la même teinte.

Page 21 – Photos inattendues

Chasse à la tortue!

Souvent, lorsque l'on compulse un album photo, il arrive que l'on tombe sur une vue qui, de prime abord, n'offre aucun intérêt. La tendance nous pousse alors à tourner la page. Mais il arrive aussi que la même photo "inintéressante" soit accompagnée d'une légende qui interpelle. Et de cette légende naît soudain l'intérêt. C'est ce qui s'est produit lorsque nous avons découvert la vue qui illustre cette rubrique.

Vers la fin 1942, la lutte ASM était devenue si intense en Méditerranée que les sous-marins allemands pouvaient être attaqués à tout moment par l'aviation alliée. Faire surface ou naviguer en surface constituait un risque majeur, en particulier par beau temps. C'est à cette époque que nous retrouvons dans le même secteur l'U-431 du Kptlt. Dommes lors de sa neuvième patrouille. Le submersible avait quitté La Spezia le 29 septembre pour gagner la Méditerranée occidentale, au sud des Baléares et au large de l'Algérie. Un jour d'octobre, alors que Dommes croise au sud de l'île de Majorque, les guetteurs repèrent de grosses tortues marines! En dépit de la menace aérienne, le commandant Dommes ne résiste pas à une partie de chasse. Et depuis la proue de son U-431, il balance des grenades à manche contre les paisibles chéloniens. La photo présentée ici le montre en pleine action, alors qu'une grenade explose non loin de la surface de l'eau. Les carapaces de tortue étaient des souvenirs très prisés et, en matière culinaire, certains cuisiniers du bord accommodaient la chair du reptile dans une soupe délicieuse. La photo donne plutôt l'impression d'une activité d'agrément en temps de paix qu'une opération de combat en pleine guerre.

Mais l'équipage de l'U-431 ne va pas tarder à apprendre à ses dépens qu'il est devenu dangereux de faire surface par beau temps. Dans l'après-midi du 3 novembre, par mer calme et sous un ciel bleu, l'U-Boot est repéré par un avion ennemi qui largue deux bombes à haute altitude. Le sous-marin plonge dans l'urgence mais il ne s'est immergé que de 25 mètres lorsque les deux projectiles explosent non loin de lui. Et les dégâts sont considérables, puisque dans un premier temps, le circuit électrique du submersible est complètement hors service. Pire, le périscope d'attaque est inutilisable: désormais aveugle, il est en outre victime d'une voie d'eau non colmatable. Dommes n'a pas d'autre choix que d'avorter la mission et de rentrer à La Spezia où il accoste le 4 novembre 1942.

Page 22 - Photos couleur

L'U-Krech rentre de sa septième patrouille

Lorsque nous avons publié la biographie du Kptlt. Günther Krech dans U-BOOT IM FOCUS n° 1, nous étions ravis d'avoir pu vous offrir plusieurs photos n&b d'excellente qualité pour illustrer cet article. A cette époque, nous n'aurions jamais espéré découvrir des vues *couleur* de l'U-558. Or c'est le cas aujourd'hui. Comme quoi il ne faut jamais préjuger de rien.

La photo couleur du sous-marin arrivant en vue du port (p. 22) et celle des membres de l'équipage sur le quai (p. 23) ont été prises à Brest lors du retour de la septième croisière de l'U-558 le 21 juin 1942. Notre affirmation est basée sur les diapos réalisées pendant les opérations. Ces documents peuvent être aisément classés dans l'ordre chronologique. Pendant les 71 jours de mer qu'a duré la septième patrouille de l'U-558 (au cours de laquelle le bâtiment a évolué au large des Caraïbes et de la côte est des USA), Krech coula sept navires pour un total de 19.304 GRT.

La **Photo 18** (p. 22) révèle un détail intéressant: le kiosque est camouflé en deux tons de gris. Coïncidence, la même livrée est portée de nos jours par les...éoliennes allemandes. Le but consiste à briser le contour des éoliennes pour qu'il se confonde avec l'horizon. Incidemment, nous avions publié une autre photo de l'U-558 rentrant de la même patrouille dans notre numéro 1. Mais cette vue étant en n&b, il est très difficile d'y confirmer la présence d'un camouflage bicolore aux teintes aussi peu contrastées. Seul un cliché couleur de qualité suffisante (comme celui de la p. 22 de la présente édition) permet à chacun de se rendre compte du camouflage réellement porté sur le kiosque de l'U-558.

La seconde photo couleur publiée ici (**Photo 19**, p. 23) illustre des sous-mariniers du même U-Boot se délectant de fraises à leur arrivée au port. Après 10 semaines passées en mer, des fruits frais étaient l'un des bienfaits que les hommes appréciaient le plus. L'emblème du sous-marin (ici le *Holzauge sei wach* - Ouvrez l'œil et le bon) se retrouve sous la forme d'un écusson métallique épinglé sur le calot des marins, une coutume souvent observée par les *U-Bootfahrern*. Ceux-ci portent les très classiques *U-Bootpäckchen*, une tenue de travail qui n'est pas sans rappeler le célèbre battle dress britannique. La teinte de la tenue allemande est toutefois gris verdâtre. Ici, les vêtements sont manifestement déjà usés et maculés de taches d'huile ou de graisse.

Page 24 – Un sous-marin sous la loupe

Au combat avec l'U-141 dans l'Atlantique

Lorsqu'on évoque les meutes de sous-marins allemands de la 2^{ème} GM, on ne pense généralement qu'aux "traditionnels" Types VII C popularisés par de nombreux films, ouvrages, documentaires, etc. Une confrontation à la réalité historique confirme que ce type de bâtiment fut, en effet, largement utilisé. Il est alors aisé d'oublier un peu vite qu'un certain nombre des petits Types II C et II D jouèrent également un rôle dans l'Atlantique au cours de la période 1940-1941. En fait, quelques commandants remportèrent leurs premiers succès à bord de ces unités de taille restreinte. Ils devinrent ensuite de talentueux sous-mariniers, décorés alors qu'ils avaient pris le commandement de sous-marins plus gros. Sont concernées des célébrités de l'U-Bootwaffe comme Hardegen, Topp, Schnee, Lüth, Oesten, Ites et Schonder.

Seize Type II D ont été construits et numérotés U-137 à 152. Les U-137, 138, 140, 141, 143, 146 et 147 accomplissent sept croisières de combat dans l'Atlantique. En général, ils appareillent de Kiel ou de Bergen (Norvège) pour opérer principalement au nord des Iles Britanniques, entre les Féroé, les Hébrides et les Shetland. Toutefois, ces mêmes sous-marins effectuent aussi quelques opérations au nord de l'Irlande. Certaines unités poussent leur navigation plus loin dans l'Atlantique. C'est le cas de l'U-143 (Oblt. z.S. Gelhaus) qui opère au sud de l'Irlande en avril-mai 1941, et de l'U-146 (Oblt. z.S. Ites) qui patrouille à l'ouest de l'Irlande en juin-juillet 1941. Trois des bâtiments listés vont contourner l'Irlande par l'ouest afin de rejoindre Lorient: l'U-137 (Kptlt. Wohlfahrt), l'U-138 (Oblt. z.S. Lüth et Oblt. z.S. Lohmeyer) et l'U-141 (Oblt. z.S. Schüler).

Attardons-nous sur l'U-141. De tous les Types II D, il est le seul à avoir accompli deux patrouilles depuis Lorient avant de retourner à Kiel. Le sous-marin est mis en service par l'Oblt. z.S. Heinz Otto Schultze le 21 août 1940. Le 31 mars 1941, la phase d'entraînement achevée, Schultze remet son commandement à l'Oblt. z.S. Philipp Schüler. Celui-ci vient de servir quatre mois comme 1. WO du célèbre Kptlt. Schepke à bord de l'U-100. Trois opérations très fructueuses ont offert à Schüler une grande expérience. Il prend congé de l'équipage de l'U-100 vers le début de janvier 1941 pour suivre les cours de commandant de sous-marin. Cette mutation est un coup de chance pour Schüler car, le 17 mars 1941, l'U-100 est éperonné et coulé par un destroyer allié au sud de l'Irlande.

Son diplôme en poche, Schüler reprend donc le commandement de l'U-141. Quatre semaines plus tard, le 13 avril, le nouveau promu part pour sa première patrouille en tant que commandant. Les débuts sont néanmoins peu prometteurs puisque son U-141 est victime d'un incident dans l'écluse près d'Holtenu: l'U-553 qui vient de larguer les amarres entre en collision avec l'U-141 de Schüler. Ce dernier traverse cependant le Kaiser-Wilhelm-Kanal (plus connu en français sous le nom de canal de Kiel). Mais il préfère ensuite accoster à Brunsbüttel pour déterminer l'étendue des dégâts. On dépêche donc un plongeur qui ne repère aucun dommage de nature à justifier l'avortement de la mission. En conséquence, Schüler quitte Brunsbüttel le lendemain à 12h43. De concert avec l'U-553 (le submersible heurté à Holtenu) et un escorteur côtier, l'U-141 met le cap au nord vers Bergen et la Norvège. A 15h00 le 16 avril 1941, le sous-marin est contraint à plonger dans l'urgence lorsqu'un avion l'attaque à la bombe (l'ennemi larguera quatre projectiles). Le lendemain matin, les côtes norvégiennes sont en vue et en fin d'après-midi, le petit convoi est pris en charge par le *Seeteufel*. Mais à 18h18, nouvel incident: l'U-141 heurte le cargo allemand *Ammerland* alors qu'il entre à Bergen. Cette fois, les avaries sont plus graves et le submersible doit partir en cale sèche. Les réparations s'étendront du 20 au 25 avril.

Le 29 avril, l'U-141 peut enfin reprendre la mer. Il prend un cap nord-ouest, contourne les îles Féroé et oblique vers le sud-ouest. Le 1^{er} mai, alors que le bâtiment approche de sa zone d'opérations dénommée "le Canal du Nord occidental" (nord-ouest des Hébrides), ses guetteurs détectent une intense activité aérienne et navale ennemie. En fait, le BdU a attribué à l'U-141 cette zone d'opérations car l'endroit est un goulet pour la navigation maritime alliée. Le 2 mai, à 12h36, les guetteurs signalent un panache de fumée droit devant. Schüler parvient à positionner son bâtiment devant le vaisseau ennemi repéré. Hélas pour l'Allemand, le même vaisseau vire de bord une heure plus tard et s'enfuit à toute vapeur. S'en suit alors un jeu du chat et de la souris. L'ennemi, un bâtiment de guerre, est à nouveau repéré, pour disparaître à 20h05. La nuit tombe. Soudain, dans l'obscurité, trois destroyers ennemis surviennent brutalement pour s'évanouir tout aussi vite.

Le lendemain après-midi, le guet repère de la fumée dans le carré AM 2562. Mais l'ennemi veille: une corvette surgit et l'U-141 doit plonger de toute urgence. A 800 mètres, Schüler tente une attaque sur le bâtiment de guerre qui s'esquive brusquement, juste avant que l'Oberleutnant sur Zee ne donne l'ordre de lancer les torpilles. Piquée au vif, la corvette part à l'attaque et gredade l'U-141 à 13 reprises. Plus de peur que de mal pour les Allemands, les charges de profondeur manquent toutes leur cible. L'ennemi fait montre d'une belle agressivité: au cours de la nuit du 3 au 4 mai, vers 01h00, un escorteur force l'U-141 à regagner les profondeurs. Mais la nuit suivante, un message de l'U-96 rapporte la présence d'un convoi dans le carré AE 8457. Schüler vire dans la direction requise et, le 5 mai vers midi, ses guetteurs annoncent plusieurs panaches de fumée au lointain: le convoi! Mais Schüler doit vite déchanter car ses Diesels rechignent. L'après-midi, les sous-mariniers réalisent qu'ils sont vraiment très près du convoi quand ils sont attaqués par des bimoteurs Vickers Wellington. Vers 17h37, au cours de la seconde attaque, les bombardiers britanniques parviennent à placer deux bombes à 20 mètres sur le tribord du sous-marin qui vient de plonger deux minutes plus tôt. A ce moment précis, l'U-141 n'est qu'à 12 mètres de profondeur, beaucoup trop près de la surface pour se considérer en sécurité. L'explosion des bombes anglaises est terrifiante, l'onde de choc frappe la coque de l'U-Boot et déchire l'une des soudures du réservoir de ballast numéro 1. Dans le même temps, l'odeur puante du mazout envahit le sous-marin, les jauges et les conduites d'eau de refroidissement éclatent et les coupe-circuits électriques partent en fumée. Les sous-mariniers, choqués, se demandent encore à qui ils doivent d'avoir survécu à pareille attaque. Dans les profondeurs, les hommes réparent tant bien que mal les avaries. Priorité au circuit de refroidissement. Dès son rétablissement, l'U-141 refait surface le 5 mai à 05h00. Mais l'un des Diesels refuse de repartir et Schüler ne peut compter que sur une vitesse maximale de 10 nœuds environ. Le commandant n'a pas d'autre option que d'interrompre la patrouille et de retourner à Lorient. Il note dans le journal de bord: "(...) j'espère que le Diesel va tenir le coup jusqu'au port. (...)" Et ce sera le cas: après avoir paré une nouvelle attaque aérienne le 6 mai, l'U-141 arrive en vue du Morbihan cinq jours plus tard. Le sous-marin, dans un triste état, accoste à Lorient peu après.

Il faut plus de trois semaines pour réparer le bâtiment. Le 31 mai, à nouveau fin prêt, l'U-141 repart au combat. C'est sa deuxième patrouille. Schüler fait d'abord mettre le cap vers le secteur des îles Scilly à la pointe de la Cornouailles, dans l'embouchure de la Manche. C'est que la reconnaissance de la Luftwaffe y a repéré un intense trafic maritime côtier. Le 4 juin, le submersible fait des allers-retours dans ce secteur d'opérations. Le lendemain matin, à 05h25, alors qu'il navigue en surface, l'U-Boot est contraint à plonger en urgence dans le carré BF 2514: un destroyer vient d'être repéré. Le pacha préfère rester en immersion, il doit y avoir d'autres escorteurs dans les parages. Bien lui en a pris car, vers 16h30, l'opérateur hydrophone rapporte des bruits d'hélices rapides. Schüler fait amener son sous-marin en immersion périscopique et repère le destroyer L 96 droit devant. Les heures passent sans offrir au commandant allemand une occasion d'attaquer. Dans l'obscurité, vers 23h00, le destroyer disparaît vers l'ouest. Enfin, après 16 heures d'immersion, l'U-141 peut refaire surface.

Deux jours passent encore sans que la moindre cible ne se présente. Schüler doit se dire qu'il perd son temps dans ce secteur. Aussi décide-t-il de quitter les lieux pour s'avancer vers l'ouest, dans le carré AM au nord de l'Irlande. Au cours des jours suivants, l'U-Boot est contraint à plusieurs plongées d'urgence pour éviter des avions ennemis. Dans la matinée du 12 juin, parvient au sous-marin des bruits de torpilles et d'explosions de grenades sous-marines. L'action semble toutefois se dérouler au loin. Après avoir évité d'autres attaques aériennes, l'U-Boot repère une corvette le 13 juin. S'en suit une nouvelle plongée sur alerte. Trois jours plus tard, un gros cargo se présente enfin. A 08h06, dans des conditions météorologiques exécrables, Schüler lance son attaque. Il tire une torpille. Mais seul un petit bruit métallique lui parvient en retour: enrayage. Et le commandant n'a pas l'occasion de tenter un second tir.

Il faut attendre le 19 juin pour que l'U-552 du célèbre Erich Topp rapporte la présence d'un convoi. Schüler fait mettre le cap sur la zone désignée par la transmission radio de son confrère. En vain, aucun navire ne sera repéré. Cependant, le 21 juin juste avant minuit, un guetteur signale un steamer droit devant. Schüler lui décoche une première "anguille" le 22 juin à 00h27. Manqué! Le pacha manœuvre pour un nouveau tir et à 02h13, une seconde torpille est lancée et rate son objectif, elle aussi! Schüler n'y tient plus, il fait surface, se met en position de tir et expédie un troisième projectile vers cet adversaire trop chanceux. Enfin, à 03h19, le coup porte: le cargo suédois *Calabria* (1.277 GRT) est touché de plein fouet. Il commence à couler immédiatement. Alors que l'équipage de l'U-141 regarde sa première victime* disparaître sous les flots bouillonnants, beaucoup plus loin, à l'est, au même moment, la Wehrmacht part à l'assaut de l'Union Soviétique. Plus tard dans la journée, Schüler a une deuxième occasion de couler un cargo. Mais la malchance est de retour et la torpille manque son objectif une fois de plus. On comprend le mécontentement du commandant allemand. Désormais à cours de torpilles, l'U-141 rentre à Lorient où il s'amarré le 26 juin 1941.

Le repos est de courte durée puisque l'équipage repart en mer dès le 14 juillet. La troisième patrouille de l'U-141 démarre de la même manière que la précédente puisque le sous-marin file d'abord vers la Manche. Le 18 juillet, à 03h45, alors que l'aube naît à peine à l'horizon, la bouée lumineuse *Lizard* est repérée: le submersible vient d'atteindre sa zone d'opérations à l'embouchure ouest de la Manche. Quelques heures plus tard, le guet repère à deux kilomètres un cargo escorté d'un destroyer et traînant un ballon de barrage. Le petit convoi marchant à grande vitesse, Schüler décide de ne pas lui donner la chasse. A midi, les choses se gâtent puisque qu'un autre convoi se présente mais celui-ci est puissamment défendu. Le commandant allemand préfère plonger pour assurer sa sécurité, inutile d'envisager une attaque. La même situation se représente deux jours plus tard. Un troisième convoi est repéré à 11h00. Cette fois, Schüler tente sa chance. Tout en restant en immersion, il commence à se rapprocher de son objectif. Alors qu'il observe la situation l'œil rivé au périscope, le commandant remarque soudain un avion qui semble traquer l'U-Boot. Dès lors, la suite était prévisible: très vite, l'opérateur hydrophone annonce un bruit d'hélices rapides. Un destroyer! Et celui-ci cherche le sous-marin à l'ASDIC. L'U-141 parvient néanmoins à se défilé.

Comme aucun autre objectif n'est repéré, Schüler décide le 23 juin de rejoindre le carré AM au nord de l'Irlande. Il a fait pareil lors de la croisière précédente. Trois jours plus tard, les guetteurs signalent de la fumée à l'horizon. L'horloge du bord vient d'égrener la dixième minute de ce 26 juillet 1941. Ce que Schüler voit sur la passerelle le ravit et l'inquiète en même temps: là, devant lui, glisse un gros convoi comptant pas moins de 40 navires mais ils sont puissamment escortés. L'occasion est toutefois trop tentante pour le commandant allemand qui part à l'attaque. La nuit est noire et Schüler opte pour un assaut en surface. A 03h28, une première "aiguille" quitte le Tube 2 de l'U-141. Sa cible est un cargo de 6.000 GRT. C'est du moins l'estimation de Schüler. En réalité, il s'agit du *Botwey*, un steamer britannique de 5.106 GRT. Une explosion sous-marine retentit. A bord de l'U-141, on pense avoir atteint la cible mais la passerelle ne peut en acquiescer la certitude. Car, dans l'intervalle, d'autres membres du convoi se sont mis entre le sous-marin et sa cible. Schüler ne verra jamais le *Botwey* couler (or celui-ci fera bien naufrage cette nuit-là). A 03h35, l'U-141 est encore proche du convoi sans toutefois avoir été repéré. A l'est, l'aube se précise et il faut faire vite. Cette fois, c'est le Tube 1 qui crache sa torpille et l'U-141 remporte une nouvelle victoire. Il vient de toucher un steamer que Schüler estime jaugeant 10.000 GRT, pas moins. En réalité, le commandant allemand exagère l'ampleur de son succès. Car le cargo atteint est l'*Atlantic City*, un cargo britannique de 5.133 GRT, soit moitié moins qu'estimé par le commandant de l'U-Boot. A nouveau, Schüler ne voit pas sombrer le bâtiment qu'il a touché. En fait, l'*Atlantic City* a bien été frappé mais il ne coulera pas: il sera remorqué jusqu'à Glasgow où les dégâts seront réparés.

Philipp Schüler ne prend pas le temps d'observer les cibles qu'il a atteintes car il préfère exploiter toutes les opportunités de tir qui se présentent dans un laps de temps restreint. Ainsi, une minute à peine après avoir lancé la torpille précédente, le pacha fait feu du Tube 3 en direction d'un steamer qu'il estime jauger 5.000 GRT. A nouveau, il ne s'attarde pas pour observer le résultat du tir mais cette fois, c'est parce qu'un "importun aux intentions désagréables" fonce vers lui à toute vapeur: un destroyer de l'escorte se rapproche dangereusement. A tribord toute, on fiche le camp et au plus vite! Alors que l'U-141 se retire, son équipage entend une déflagration sous-marine et imagine donc avoir atteint le "5.000e". En réalité, la torpille s'est perdue quelque part sans avoir touché sa cible. L'explosion entendue est probablement celle d'une grenade sous-marine car les destroyers de l'escorte alliée se sont enfin réveillés. L'un de ces vaisseaux de guerre force d'ailleurs l'U-141 à plonger dans l'urgence à 03h50. Les deux adversaires sont très proches l'un de l'autre et le sous-marin n'est qu'à 75 mètres lorsque les huit premières charges de profondeur éclatent au-dessus de lui. Les ondes de choc secouent violemment le submersible au point que tous les profondeurs volent en éclats. Mais au moins n'y a-t-il aucune voie d'eau. Nerfs tendus à l'extrême, les sous-marinières doivent endurer les "pings" puissants et répétés de l'ASDIC qui les cherche. Au même moment, ils entendent les explosions des petites charges que les Britanniques leur balancent pour estimer la profondeur de leur cible. Six longues heures interminables s'écoulent avant que le destroyer abandonne la poursuite. Pendant tout ce temps, d'autres grenades sous-marines ont éclaté très près de l'U-141. Chaque passe de tir a été exécutée avec un intervalle variant entre 30 et 60 minutes. Schüler a essayé à plusieurs reprises de semer son poursuivant en exécutant des manœuvres brutales au milieu des grenades explosant entre 70 et 100 mètres de profondeur. En vain. Et certains projectiles ont touché son sous-marin: des voies d'eau se sont déclarées et le transmetteur d'ordre de la salle des machines a rendu l'âme. L'U-141 embarque de plus en plus d'eau. Pour l'évacuer, le submersible doit remonter à une profondeur maximum de 65 mètres. Au-delà, impossible de chasser l'eau au dehors. La manœuvre réussit. Entre-temps,

l'opérateur hydrophone (dont l'équipement plusieurs fois mis hors d'usage a été réparé par l'opérateur radio) annonce un destroyer en rapprochement. A bord de l'U-Boot, l'atmosphère s'alourdit. Plusieurs cloisons ont déjà été tordues lors des attaques précédentes. Combien de temps le sous-marin va-t-il encore pouvoir tenir dans un tel état? Combien de temps avant que les cloisons ne s'écrasent, que la coque ne se déchire, que la mer tue les hommes? Mais le bâtiment résiste. Schüller, lui, se fait surtout du souci pour les batteries qui se déchargent beaucoup pendant une immersion prolongée. A tout moment, on risque de "vider" complètement ces précieux équipements. Le pacha décide alors de se poser sur le fond. Philipp Schüller décrira plus tard ses tourments dans le journal de bord: "(...) *La question de savoir si nous atteindrions le fond à temps ou serions obligés de chasser aux ballasts et faire surface, était plus épuisante que tous les grenadages (...)*." Mais à 12h05, une secousse fait brièvement trembler son U-141: celui-ci vient de se poser au fond. Un *tiefenmesser* (profondimètre) réparé affiche "95". Le bâtiment git dans le carré AM 5521. La dernière grenade sous-marine a éclaté à 10h30. Cependant, l'ASDIC, lui, cherche toujours le *Jerry*. Schüller fait le mort pendant plus de 12 heures. Le bruit si énervant du détecteur acoustique britannique finit par faiblir. Puis c'est le silence. Le 27 juillet, le pacha donne enfin l'ordre de faire surface. Il est minuit trente-cinq. Il faut 10 minutes au submersible pour quitter le fond et crever la surface. Un coup d'œil préalable au périscope, question de sécurité, aura confirmé que l'ennemi n'est plus en vue. Les sous-mariniers allemands sont épuisés mais profondément soulagés. Les ventilateurs sont mis en marche et de l'air enfin frais envahit les poumons de chacun. Sur la passerelle, l'air est encore plus délicieux. Il y a près de 24 heures que l'U-141 a attaqué le convoi.

Un inventaire des dégâts révèle que l'un des réservoirs de gasoil est crevé et que le sous-marin traîne derrière lui une trace noire peu discrète. A 08h00, l'U-141 est paré à plonger. Voilà qui tombe à pic puisqu'un avion est repéré 25 minutes plus tard. Le sous-marin ne s'attarde pas et plonge derechef. On remet ça à 10h41 le même jour et dans les mêmes circonstances. A 22h00, Schüller fait enfin mettre le cap retour car la traînée de gasoil est idéale pour repérer son U-Boot. Celui-ci rentre à Lorient le 1^{er} août 1941 après 18 jours de mer. Trois fanions de victoire flottent au périscope. Un palmarès exagéré puisqu'un seul bâtiment, le *Botway*, a réellement coulé sous les coups de l'U-141.

Le lendemain du retour, soit le 2 août, l'Oberleutnant zur See Philipp Schüller est convoqué par le Großadmiral Dönitz lui-même. Mais c'est pour recevoir des éloges de la part du chef du BdU qui le félicite pour "la circonspection et l'assurance" dont le commandant a fait preuve au cours des opérations. En outre, Dönitz rend hommage à son "comportement adapté et déterminé" au cours du grenadage long d'une vingtaine d'heures. On imagine le soulagement et la fierté de Schüller sortant de chez "le patron"! L'U-141 est réparé et le 21 août 1941, il largue les amarres à Lorient. Ce sera la dernière fois. En convoi, il gagne le Point 2 à partir duquel il poursuit seul sa route. Quatre jours plus tard, un message du BdU parvient au sous-marin: "*U-141 et U-83, vous êtes autorisés à opérer sans restriction dans le secteur ouest de l'Atlantique Nord. Après cette opération, l'U-141 rentrera à la maison. Escale gasoil à Bergen si nécessaire.*" A présent, les hommes savent qu'ils ne retourneront pas vers la "Douce France".

Le 26 août à midi, les guetteurs repèrent un convoi distant de cinq ou six kilomètres. Mais l'état de la mer est jugée trop mauvais pour entamer la poursuite. En outre, le secteur est quadrillé par des avions ennemis. C'est d'ailleurs eux qui forcent le sous-marin à plonger en urgence à trois reprises au cours des heures qui suivent. L'ennemi a largué des bombes lors de deux attaques. Le lendemain 27 août, le guet signale des panaches de fumée et des avions. A partir du 29 août et au cours des deux jours qui suivent, l'escorte d'un convoi tient l'U-141 à distance. Le 31 août, les choses se corsent lorsque l'ennemi dépêche un groupe de chasseurs ASM, au point que l'U-141 doit battre en retraite et s'éloigner du convoi jusqu'à perdre le contact avec celui-ci.

Cinq jours plus tard, le 5 septembre, un steamer est repéré au nord-ouest des Hébrides à 20h25. Schüller se poste en embuscade en avant du steamer et attend la tombée de la nuit. A 23h37, il fait feu du Tube 1. La torpille frappe le cargo en plein milieu. Stupeur: quelques secondes après l'impact, la cible explose. Dans le journal de bord, Schüller écrira que les grenades sous-marines entreposées sur la poupe du navire ont détonné. Une affirmation qui ne correspond cependant pas à la réalité: la victime était un pacifique chalutier islandais de 190 GRT, le *Jarlinn*. Aucun des 11 pêcheurs n'aura droit au salut. Un autre chalutier connaîtra le même sort le lendemain: suivant une méthode éprouvée, Schüller le traquera et le coulera d'une seule torpille à la nuit tombée (23h30). Cette fois, c'est le chalutier britannique *King Erik* (228 GRT) qui disparaîtra de la sorte, emportant l'entièreté de son équipage vers les profondeurs.

Les 8, 9 et 10 septembre, l'U-141 doit s'esquiver devant une escorte ennemie un peu trop menaçante. En outre, sa consommation d'huile est à ce point élevée qu'il doit rentrer à Bergen où il accoste le 12 septembre. Après s'être ravitaillé en huile et en gasoil, le sous-marin appareille le 15 septembre. Destination Kiel. Trois jours plus tard, Schüller accoste au *Tirpitzmole* à dix heures du matin. Cette dernière mission est aussi la dernière croisière opérationnelle du submersible. En l'espace de quatre patrouilles, il aura coulé quatre navires et endommagé un autre, s'adjugeant un total combiné de 11.934 GRT.

Retiré des opérations, l'U-141 servira avec la 21.U-Flottille entre novembre 1941 et le 28 février 1945. Lorsque la flottille d'entraînement sera dissoute, le sous-marin sera versé à la 31. U-Flottille. Peu avant la fin de la guerre, décision sera prise d'équiper d'un schnorchel les Type II D de la flottille en préalable à leur retour en unité opérationnelle. Mais les travaux ne seront jamais terminés sur l'U-141. Et le 5 mai 1945, la messe est dite: après avoir reçu le mot-code "*Regenbogen*" (Arc-en-ciel), l'équipage du vieux sous-marin le fait sauter dans le bassin ouest de l'une des entrées du port de Wilhelmshaven.

* Avec 4.000 GRT revendiqués, l'Oblt. z.S. Schüller a grossièrement surestimé le tonnage de sa victime lorsqu'il fait rapport de son succès au BdU.

Remerciements: l'auteur exprime sa gratitude à M. Sascha Ulderup pour la mise à disposition de l'album photo de l'U-141. Cet article n'aurait jamais pu être confectionné sans cette inestimable source iconographique. Sauf mention contraire, toutes les photographies proviennent de cet album.

Photo 20 (p. 24) – Le 31 mai 1941 en début de la soirée, l'U-141 appareille à Lorient pour sa deuxième patrouille. Au centre de la passerelle, le pacha, l'Oberleutnant zur See Philipp Schüller. Le bâtiment est déjà revêtu de son camouflage zébré.

Crédit photo: Bundesarchiv 101II-MW-4258-33A / Photographie: Kramer

Photo 21 (p. 25) – Photo prise à la même occasion que la précédente. L'U-141 s'éloigne du quai à faible vitesse sous les encouragements des camarades restés à terre.

Crédit photo: Bundesarchiv 101II-MW-4258-36A/Photographe: Kramer

Photos 22 et 23 (p. 26) – 26 juin 1941: l'U-141 rentre de sa deuxième patrouille. Le rivage est proche. Un fanion de victoire marqué "4000" pend à l'étendard du commandant. Il s'agit du steamer que le sous-marin a coulé quatre jours plus tôt. Schüller ignore qu'il s'agissait du *Calabria*, un navire suédois de 1.277 GRT. Sur la **Photo 23**, l'Oblt. z.S. Heydemann (1. WO) affecte une

pose détendue sur le pont arrière. L'officier prendra le commandement de l'U-268 au cours de l'été 1942. Coulé à sa seconde patrouille, le sous-marin emportera Heydemann avec lui.

Photo 24 (p. 27) – Une autre vue réalisée lors du retour de l'U-141 le 26 juin 1941. Les sous-marinières sont entassés comme des sardines dans l'étroit kiosque caractéristique des Types II. Le fanion de victoire est montré bien en évidence pour les besoins de la photo. Entouré de ses hommes tout sourire, Philipp Schüler se tient à droite, coiffé de la classique casquette blanche.

Photos 25 et 26 (p. 28) – L'équipage rassemblé sur le pont de l'U-141, juste avant l'appareillage pour sa troisième patrouille au soir du 14 juillet 1941. Face aux hommes à la pochette fleurie, Philipp Schüler a jugé prudent de poser la main sur un hauban car il est dangereusement près du bord. On remarque que le schéma de camouflage zébré du sous-marin a été modifié depuis la précédente patrouille. La **Photo 26** révèle un détail intéressant: sur leur calot, les marins portent des insignes métalliques différents.

Photo 27 (p. 29) – Une autre photo prise le 14 juillet 1941. L'U-141 largue les amarres à 21h00 à Lorient. Au milieu de la passerelle, l'Oblt. z.S. Schüler. Vêtu d'un uniforme sombre et regardant vers la proue, l'officier devant le pacha est vraisemblablement l'un des pilotes du port.

Photos 28 (p. 30) **et 29** (p. 31) – L'U-141 rentre de sa troisième patrouille à Lorient le 1^{er} août 1941. Accrochés au périscope, trois fanions de victoire claquent au vent. Le palmarès est exagéré puisqu'en réalité l'U-141 n'a coulé qu'un seul navire au cours de cette croisière. Le comité de réception s'est rassemblé sur un autre sous-marin à quai. On distingue les trois défenses que l'U-141 traîne sur son flanc bâbord en vue de l'accostage. Par contre, on ne remarque aucun emblème sur le kiosque.

Photo 30 (haut de p. 32) – Trois des officiers de l'U-141 sur la passerelle de leur sous-marin à quai le 1^{er} août 1941. De gauche à droite: les Oblt. z.S. Ernst Heydemann (1. WO) et Philipp Schüler (commandant), et le Lt. z.S. Jürgen Krüger (2. WO). Ce dernier recevra le commandement de l'U-631 qui sombrera dans l'Atlantique Nord le 17 octobre 1943, avec son commandant.

Photo 31 (bas de la p. 32) – Lorient, 1^{er} août 1941: la boutonnière fleurie et entouré des membres du comité de réception, l'Oblt. z.S. Schüler sourit au photographe. Derrière lui, le saisissant par les épaules, le Kptlt. Wolfgang Lüth, alors pacha de l'U-43. Le lendemain de ces réjouissances, le même Lüth reprendra la mer pour sa huitième patrouille.

Photo 32 (p. 34) – Le "Diable à la Torpille", emblème de l'U-141 adopté juste avant sa quatrième et dernière croisière de combat. L'insigne est peint sur l'avant du massif.

Photo 33 (p. 35) – Une photo particulièrement intéressante puisqu'elle prouve que l'U-141 a porté son emblème diabolique en même temps que son camouflage zébré (v. aussi l'illustration couleur en p. 35). La vue a vraisemblablement été prise alors que le sous-marin entrait à Bergen (Norvège) le 12 septembre 1941 ou à Kiel six jours plus tard.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 34 (haut de la p. 36) – L'U-141 arbore les fanions de l'ensemble de ses victoires alors qu'il vient d'arriver à Bergen le 12 septembre 1941. Des six revendications, quatre sont en réalité justifiées et une cinquième ne l'est que partiellement puisque la victime correspondante a été endommagée. Les deux fanions rouges au sommet du palmarès symbolisent les derniers succès remportés par l'U-141 lors de sa quatrième et dernière croisière. Schüler a cru que les deux victimes en question étaient des steamers armés. En réalité, il s'agissait d'inoffensifs chalutiers bien plus petits que ce qu'a imaginé le commandant du sous-marin. Au milieu du tableau de chasse, le fanion marqué "10000" représente le cargo britannique *Atlantic City*. Encore une fois, Schüler a surévalué son succès puisque le vaisseau anglais ne jaugeait que 5.133 GRT. En outre, il a survécu à l'attaque allemande.

Photo 35 (bas de la p. 36) – Cette photo prouve que l'U-141 était encore orné du Diable "surfant" sur une torpille alors que le bâtiment était devenu une unité d'entraînement. La vue a été prise à Pillau au cours de l'hiver 1941-1942. Parmi les commandants rassemblés, on reconnaît l'Oblt. z.S. Jürgen Krüger (troisième à partir de la gauche) qui commandait alors l'U-141 (v. aussi Photo 30, p. 32).

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Page 37 – Documents

Noël: la carte de vœux de la 3. ULD

Si, dans les premières années du conflit, la coutume des cartes de Noël en couleur était de mise au sein de la Wehrmacht, cet usage tend à disparaître à partir de la Noël 1943. La raison est simple: à partir de cette époque, les armées allemandes sont sur la défensive sur tous les fronts et l'humeur n'est donc plus à ce genre de dérivatif de circonstances. Seules les unités d'entraînement peuvent encore se permettre cet usage. En dépit d'une situation opérationnelle catastrophique, elles créent même des cartes de vœux élaborées pour la Noël 1944. En voici un exemple (**Photo 36**) avec cette carte de la 3. ULD (3^{ème} Division des Sous-Marins d'Entraînement). Sur chaque carte signée par le commandant de flottille personnellement, l'emblème de l'unité a été colorié à la main. Ce qui est surprenant, c'est qu'aucun emblème n'a jamais été associé à la 3. ULD. Une situation que change la présente carte de vœux.

La 3. ULD est créée à Neustadt (Holstein, nord de l'Allemagne) en septembre 1943. De sa création à la fin de la guerre, l'unité est commandée par le Freg.Kpt. (Ing.) Heinrich Schmidt. L'école, constituée de deux départements, dispense des formations techniques dans les domaines de l'équipement. A l'instar de tous les bataillons et divisions des sous-marins d'entraînement allemands, la 3. ULD est rattachée au HKU (*Höheres Kommando der Unterseebootausbildung* ou Haut Commandement de la Formation des Sous-Marinières) créé le 15 janvier 1943.

Page 38 – Emblèmes inconnus

La Coccinelle de l'U-929

Dans l'excellent ouvrage *Embleme, Waffen, Malings*, seuls quelques rares insignes de sous-marins n'ont pu être identifiés par l'auteur Georg Högel. Ces "trous" concernent surtout les sous-marins mis en service vers la fin de la 2^{ème} GM. Le présent article est l'occasion d'éclairer l'un de ces emblèmes inconnus et l'U-Boot qui l'a porté.

L'U-929 est un Type VII C/41 construit par Neptun Werft AG à Rostock. Ce bâtiment doté d'un schnorchel est mis en service par l'Oblt. z.S. Werner Schulz le 6 septembre 1944 et versé à la 4. U-Flottille de Stettin. En automne de la même année, la base na-

vale de Stettin croît en importance pour les flottilles sous-marines d'entraînement de Prusse-Orientale et du Memelland (Lituanie actuelle) menacées par l'avance soviétique.

Une photo de qualité relativement médiocre mais jusqu'ici unique illustre le kiosque de l'U-929 à Stettin. La vue permet de distinguer, non sans difficulté il est vrai, l'emblème à la Coccinelle. Il existe une autre photo qui montre les membres de l'équipage portant tous cet emblème sous la forme d'un insigne métallique épinglé sur leur couvre-chef. Une tache sombre (en fait la Coccinelle) y apparaît sur un disque de couleur claire. Mais ni la photo du kiosque ni celle des couvre-chefs ne donne une image claire de l'emblème. Celle-ci, nous l'avons finalement découverte dans l'album photo du Lt. z.S. Joachim Hardam, 1. WO de l'U-929. Ledit album renferme un dessin couleur d'époque illustrant l'insigne du sous-marin. Notre infographiste vous en offre une reproduction fidèle en p. 38 du présent numéro. Hélas, l'histoire de cet emblème demeure un mystère.

Il est surprenant de constater que si plusieurs photos montrent clairement que l'U-929 était muni d'un schnorchel, la littérature, elle, n'en a jamais fait mention. Pas plus qu'elle ne précise que le même sous-marin portait une marque UAK rouge. A croire que tous les bâtiments construits par Neptun Werft AG à Rostock ont été quelque peu négligés par Georg Högel dans le chapitre qu'il a consacré aux marques UAK.

Après avoir achevé la phase d'entraînement obligatoire, l'U-929 est sabordé par son équipage au large de Warnemünde le 2 mai 1945.

Photo 37 (p. 38) – L'U-929 aux essais UAK dans la Baltique à l'automne 1944. Outre la bande jaune identifiant les unités à l'entraînement, le sous-marin porte aussi la marque UAK rouge sous le pare-embruns. Ce détail n'apparaît pas dans l'ouvrage de Georg Högel cité plus haut. Dans le pont avant, à bâbord, on distingue la niche du schnorchel.

Crédit photo: collection Hardam

Photos 38 et 39 (p. 39) – Deux vues prises alors que l'U-929 était rattaché à l'Agru-Front*. La marque UAK a été effacée, contrairement à la bande jaune des U-Boote à l'entraînement, qui ceinture toujours le kiosque. A peine visible sur l'avant de ce dernier, la Coccinelle, emblème de l'U-929. Toujours sur l'avant du massif, on distingue le dispositif de fixation du schnorchel lorsque celui-ci était relevé. On aperçoit également les deux plateformes *Wintergarten*.

Crédit photo: collection Hardam

* Abréviation de *Ausbildungsgruppe für Frontunterseeboote* ou Groupe d'Entraînement pour les Sous-Marins de Première Ligne (traduction littérale).

Page 40 – Paysages

Le commandant prend son petit-déjeuner sur la passerelle

Avouons-le, nous avons usé de quelque licence artistique pour élaborer le titre de cet article. Car nous ignorons si le commandant photographié ici prend son petit-déjeuner, déjeuner ou dîner ou encore une simple collation. Cette série de vues illustre surtout la nécessité pour le commandant d'un sous-marin de gagner la passerelle en cas de doute, quitte à y poursuivre son repas.

Le règlement à bord des U-Boote stipulait que le commandant pouvait être appelé sur la passerelle au moyen des procédures de communication verbale suivantes: *Kommandant auf die Brücke* ("le commandant est demandé sur la passerelle") ou, si l'urgence le nécessitait, *Kommandant schnell auf die Brücke* ("le commandant est demandé sur la passerelle de toute urgence"). Dans le premier cas, le pacha pouvait prendre le temps de s'enquérir des conditions météo ou d'obtenir davantage d'informations au sujet de ce que le guet avait repéré. Dans le second cas, il devait se hisser sur la passerelle sans délai. Sa présence y était également obligatoire à l'aube et au crépuscule, lorsque le risque d'être surpris était le plus grand et que le bâtiment était en état d'alerte plus élevé. Le commandant était alors en mesure d'évaluer immédiatement le rapport des guetteurs et de donner les ordres nécessaires. Après que le sous-marin ait fait surface, le pacha était également le premier à monter sur la passerelle, l'officier de quart sur ses talons. Parvenus au sommet du massif, le commandant balayait de ses jumelles les 180° de l'horizon avant, pendant que l'officier de quart faisait de même sur le secteur arrière. Puis, chacun effectuait le même balayage une seconde fois. Ce n'est qu'alors que les guetteurs étaient autorisés à gagner la passerelle à leur tour.

Sur cette série de photographies, le Kptlt. Johann Mohr, commandant de l'U-124, scrute l'horizon, une tranche de pain tartinée à la main. Les galons sont portés en grand sur les manches de son ciré. La taille des galons permettait aux membres de l'équipage de reconnaître immédiatement le pacha, même revêtu de son surôit. Sur sa casquette, Mohr porte l'Edelweiss, emblème de l'U-124. Sur la **Photo 41** (haut de la p. 41), l'officier utilise le bord du massif pour stabiliser ses jumelles. Ces vues ont été prises lors de la huitième patrouille du sous-marin entre le 21 février et le 10 avril 1942. Au cours de cette croisière, le 27 mars, Mohr se vit décerner la *Ritterkreuz* pour les sept navires qu'il a coulés en l'espace de dix jours au large de la côte est des USA.

Crédit photo: Bundesarchiv 101II-MW-4372-28, 37, 38, 39 / Photographe: Wenig

Page 42 – Destins

Coulé par une mine à Salamine: la tragédie de l'U-133

Au cours de la 2^{ème} GM, la plupart des sous-marins allemands ont été coulés loin de leurs bases, au milieu des mers et des immensités océaniques. Personne n'a donc pu leur venir en aide. Vu les circonstances des naufrages, une bonne part des détails de chaque tragédie restera pour toujours inexplicée. Les U-Boote concernés ont disparu et ne sont jamais rentrés, tout simplement.

Il existe par contre quelques exemples de naufrages intervenus dans des circonstances complètement différentes. Certains, en effet, se sont déroulés près de ports ou de bases navales. Ce qui explique pourquoi les camarades des infortunés sous-marinières ont pu jouer un rôle plus important dans le naufrage du bâtiment, et la disparition ou le sauvetage de tout ou partie de l'équipage en péril.

La majorité de ces pertes est due aux attaques aériennes ou aux mines. La plupart du temps, ces mines ont été mouillées en grand nombre par l'aviation ennemie au voisinage des bases sous-marines. Mais dans quelques cas, ces mines étaient d'origine ou sous contrôle...allemand. La Wehrmacht a en effet garni ses bases navales de champs de mines défensifs. Ces dispositifs étaient censés offrir une bonne protection en cas d'attaque navale surprise. Pour traverser ces champs de mines en toute sécurité, les U-Boote étaient guidés par des caboteurs, des dragueurs de mines ou des patrouilleurs empruntant des chenaux d'accès sécurisés vers la haute mer. Dans quelques rares cas cependant, les sous-marins allemands ont quitté le port seuls, sans escorte, sur de courtes distances. Ce fut le cas de l'U-133 qui appareilla en Méditerranée le 14 mars 1942.

Petit retour en arrière. Le 22 octobre 1941, l'U-133 largue les amarres à Kiel pour sa première patrouille. Il est commandé par le Kptlt. Hesse. Le sous-marin arrive bredouille à Saint-Nazaire le 26 novembre au terme de 39 jours de mer. Le 16 décembre, le bâtiment appareille à la base bretonne pour sa deuxième croisière de combat. Les ordres reçus prévoient que le sous-marin traverse le dangereux Détroit de Gibraltar pour renforcer les forces sous-marines allemandes en Méditerranée. Le Détroit britannique est lourdement défendu et surveillé par des navires de surface. Néanmoins, Hesse parvient à s'y glisser sans gros souci le 22 décembre. Son U-133 fait partie des 11 U-Boote qui réussissent à entrer dans la "Grande Bleue" entre les 6 et 23 décembre 1941. Hormis une courte relâche à Messines pour réparer une avarie au Diesel tribord, l'U-133 entame les opérations de combat le 1^{er} janvier 1942. Il met le cap vers les eaux au large de l'Afrique du Nord dans le secteur compris entre la Cyrénaïque (Libye) et l'Égypte.

Peu après minuit le 16 janvier, Hesse fait surface et tire quatre torpilles en gerbe vers un destroyer soudainement apparu. Deux projectiles explosent prématurément pendant que les deux autres vont se perdre dans les profondeurs. Hesse ordonne une plongée d'urgence juste à temps pour éviter un deuxième escorteur. L'ennemi passe au-dessus de l'U-133 mais sans toutefois le grenader. Bizarre. Hesse a encore plus de chance quand, naviguant en immersion dans la matinée du 17 janvier, il repère deux destroyers ennemis à portée de tir. Comme la veille, le commandant allemand opte pour un tir en gerbe de quatre "anguilles". Cette fois, l'une d'elles frappe juste: le destroyer britannique *HMS Gurkha* est touché alors qu'il escortait le convoi rapide MW-8B. Très vite, la victime se retrouve piégée au cœur d'un gigantesque incendie qui s'étend de la proue à la poupe, de l'huile brûlant à la surface de l'eau. Le destroyer néerlandais *HNMS Isaac Sweers* se porte à son secours et le prend en remorque pour l'extraire de la fournaise. Dans l'intervalle, le destroyer *HMS Maori* a pris l'U-133 en chasse mais le sous-marin parvient à s'esquiver. Pas sans dégâts toutefois puisque l'explosion des charges de profondeur a sérieusement endommagé les hydrophones. En outre, l'embrayage des Diesels patine et des écrous des joints extérieurs ont été arrachés. Hesse considère son sous-marin incapable de plonger à grande profondeur ou de supporter un autre grenadage. Aussi le 20 janvier décide-t-il de rentrer à Salamine. Un escorteur le prend en charge et il accoste dans le port grec le 22 janvier à 10h45. Direction, la cale sèche.

Pendant les réparations, les sous-marinières profitent d'une période de calme et certains obtiennent une permission pour retrouver leur famille en Allemagne. Le 2 mars, Hesse remet le commandement de l'U-133 à Eberhard Mohr, promu Kapitänleutnant la veille. A 26 ans, le jeune lieutenant de vaisseau vient de commander l'U-148, un type II D d'entraînement avec la 24. U-Flottille de Memel (Lituanie).

L'U-133 est déclaré bon pour le service à la mi-mars 1942. Avec le succès qu'il a remporté lors de la précédente patrouille, l'équipage part confiant. Le 14 mars à 17h00, le sous-marin largue les amarres et traverse le port de Salamine à faible vitesse. Une heure plus tard, à quelques encablures plus au sud, les escorteurs 12 V 9 et 12 V 7 naviguent entre les îles de Poros et d'Égine. Leur mission: guider en toute sécurité l'U-133 à travers le champ de mines qui défend l'accès entre Égine et Glifáda (sud d'Athènes). Les deux escorteurs arrivent à l'endroit du rendez-vous à 18h00. L'U-133 doit parcourir seul près de 30 miles jusque-là. La nuit tombe alors que le sous-marin contourne Salamine. Le chenal vers le Pirée (port d'Athènes) est presque désert à cette heure. Pendant toute l'après-midi, des dragueurs de mines allemands et italiens ont parcouru l'axe Pirée-Poros afin de sécuriser la zone au bénéfice du trafic maritime entrant et sortant. L'efficacité du dragage est cependant toute relative, comme les marins de l'U-133 ne vont pas tarder à le découvrir.

Le journal de campagne de la Marineartillerieabteilung 603 (M.A.A. 603) nous renseigne avec un laconisme tout militaire sur les faits qui se sont produits devant l'une de ses batteries installée sur le Cap Tourlos (pointe nord-est de l'île d'Égine):

18h10: un U-Boot quitte le Pirée cap au sud (pas reçu l'avis de départ de MSS Ägina)*

18h55: le poste d'observation I de Tourlos signale un bâtiment naviguant au sud. Le bâtiment est identifié comme étant un sous-marin.

18h57: éclair blanc et explosion assourdie en provenance du sous-marin repéré. Celui-ci a disparu.

19h02: rapport au commandement naval: "un sous-marin provenant de la direction du Pirée a probablement sauté sur une mine et coulé."

19h10: "12 V 9" et "12 V 10" ont répondu aux appels de MSS Ägina. Les deux navires sont guidés par des projecteurs vers le site de l'accident.

* Abréviation de *Marinesignalstation* (poste de transmission de la Marine)

Dans pareilles circonstances, on aurait pu s'attendre à une action concertée et coordonnée des secours. Or tel n'est pas le cas: si différentes unités interviennent effectivement, elles le font dans la confusion la plus totale. Et jouent de malchance. Bien qu'ils se trouvent à 1.500 mètres à peine du lieu du naufrage, les deux escorteurs 12 V 9 et 12 V 10 n'ont pas vu l'éclair de l'explosion (en dépit de l'obscurité), n'ont pas entendu celle-ci et ne savent rien du naufrage de l'U-133. Appelés sur zone, les deux bâtiments ne parviennent pas à repérer l'endroit exact où le sous-marin a disparu. Un vent du nord a rapidement dispersé la tache de gasoil laissée par l'U-Boot. Aucun autre indice du naufrage ne subsiste à la surface. Vers 20h00, l'Amiral commandant l'Égée, la 23. U-Flottille, l'escadrille de sauvetage air-mer et la capitainerie du port d'Athènes ont tous été avertis de l'accident. La capitainerie dépêche deux remorqueurs sur zone. Soudain, à 20h15, pour une raison incompréhensible, l'escorteur 12 V 9 commence à s'éloigner vers le nord. La MSS Äginä doit l'inciter à stopper en lui lançant: "*Restez ici! Prenez part aux recherches par ordre du commandement naval!*" L'escorteur répond "*compris*" et fait demi-tour.

Entre-temps, sur le Cap Tourlos, les projecteurs lumineux de la M.A.A. 603 (v. plus haut) balayent la zone présumée du naufrage. A 20h50, le poste de transmission de la marine transmet à l'escorteur 12 V 10 un ordre de balisage du site à l'aide d'une bouée. Mais le navire répond: "*pas de bouées à bord.*" Un torpilleur italien arrive à son tour à 21h15. Une demi-heure plus tard, soit quatre heures après l'accident, les remorqueurs parviennent sur les lieux du naufrage. Mais la série noire continue puisque l'un d'eux, le *Kleopatra*, s'échoue et coule. Son équipage est secouru par le deuxième remorqueur. Pour les trois navires de sauvetage sur zone, les conditions de visibilité et le black-out régnant dans le Golfe Saronique rendent la navigation extrêmement difficile. Les deux escorteurs n'ont apparemment pas reçu l'ordre de rester constamment sur zone (au moins pour l'un d'eux) puisqu'à 23 heures, ils quittent les lieux en compagnie du remorqueur survivant pour rentrer au Pirée. La MSS Äginä en est informée et avertit immédiatement le commandement naval. Celui-ci ne perd pas de temps et ordonne au remorqueur ainsi qu'à l'un des escorteurs de repartir sur zone sans délai. Mais la série noire se poursuit: le 12 V 10 s'empêtre dans le filet de sécurité extérieur tendu devant le Pirée. Plus grave, il semble incapable de se dégager seul. L'ordre est répété par le commandement naval et l'escorteur parvient alors à se dégager sans aide. Il gagne la zone du naufrage à 01h45 et commence à y décrire des cercles.

Le journal de marche de la M.A.A. 603 détaille les actions prises le lendemain de l'accident:

"(...) Etant donné que les informations reçues de la M.A.A. 603 au sujet [de la distance – ndr.] du site de l'accident varient entre 800 et 2.000 mètres du rivage, que la cause de l'explosion qui a entraîné le naufrage de l'U-Boot n'a pas été déterminée et que la présence de mines ennemies est possible, les opérations de dragage de mines près du cap Tourlos doivent commencer à l'aube du 15/3. (...)"

Il faut attendre le lendemain matin pour que la lumière soit faite sur l'accident: en commettant une erreur de navigation, l'U-133 a raté l'entrée du chenal de sécurité à côté d'un champ de mines grec toujours utilisé. Ce faisant, il a percuté un engin à quelque trois kilomètres au large du Cap Tourlos. A cet endroit, la profondeur est de 80 mètres. Le sous-marin a coulé si vite que même les guetteurs sur la passerelle n'ont pu s'en tirer. Au cours de la matinée, les dragueurs de mines ouvrent une zone d'un mile et demi dans le champ de mines et élargissent leurs recherches aux alentours.

Le 16 mars, trois dragueurs de mines appareillent au Pirée. Ils ont pour mission de localiser l'épave de l'U-133. Au début de leurs recherches, les trois unités ne découvrent que de petites taches de mazout flottant ici et là à la surface. Mais vers midi, une nappe nettement plus large est repérée dans le champ de mines à environ 3.000 mètres du rivage. Une nappe épaisse que les courants poussent vers le nord. Les contours du champ de mines sont si flous que les dragueurs doivent d'abord repérer chaque engin, le marquer et jeter ensuite des bouées pour baliser un nouveau chenal de sécurité. Ce n'est qu'alors que les recherches peuvent réellement commencer pour retrouver l'U-133. Le journal de marche de la 12. Küstenschutzflottille (12^{ème} Flottille de Défense Côtière) mentionne: *"Au cours de notre travail, nous sommes passés sur plusieurs mines dont la couleur gris clair les rendait facilement reconnaissables."* Les engins sont immergés à trois ou quatre mètres sous la surface. Plusieurs sont libérés et coulés par des tirs provenant des dragueurs. Compte tenu du risque constitué par la présence des mines, l'escorteur 12 V 10 ne peut balayer la zone à l'aide de ses hydrophones.

Il faut attendre le 17 mars pour que les sauveteurs puissent enfin jeter deux bouées exactement à la verticale du sous-marin disparu. Celui-ci est distant de 2.700 mètres du Cap Tourlos. Surprise: on découvre une autre mine sur l'épave même de l'U-Boot. Dans l'après-midi, le Kptlt. Frauenheim (v. **Photo 15** p. 19), commandant de la 23. U-Flottille, et le Freg.Kpt. Weiher arrivent sur les lieux du naufrage. On décide d'installer un balisage lumineux pour permettre aux bâtiments de doubler le Cap Tourlos de nuit en toute sécurité, entre 500 et 1.000 mètres du rivage.

Un compte-rendu détaillé des opérations de dragage dépasserait le cadre de cet article. Nous nous bornerons donc à mentionner les principaux événements qui les ont entourées. Le 4 avril, deux dragueurs de mines et le remorqueur italien *Titan* quittent le Pirée pour le site du naufrage. A bord du remorqueur, un équipement spécial: une cloche à plongeur (appelée aussi cloche de plongée). Elle va permettre à l'équipe commandée par l'Oblt. z.S. Oesterlin de descendre pour examiner l'épave de près. Les investigations sous-marines durent plusieurs jours et révèlent les détails du drame: l'U-133 git par 72 mètres de fond, la coque déchirée en deux en son milieu par l'explosion de la mine. La coque a embarqué de l'eau si vite qu'elle n'a laissé aucune chance aux hommes en son sein.

C'est ainsi que le 14 mars 1942, 45 sous-mariniers ont péri presque en vue du port qu'ils venaient de quitter. Parce que leur bâtiment s'était malencontreusement écarté de sa route pour s'enfermer dans un champ de mines conservé par les Allemands eux-mêmes.

Qu'advint-il de l'ex-commandant de l'U-133, le Kptlt. Hesse, dont le départ avant la troisième patrouille du sous-marin lui avait sauvé la vie? Il occupera d'abord une fonction d'état-major qu'il quittera pour un poste à la 2. ULD, avant de prendre le commandement de l'U-194 en janvier 1943. Son équipage et lui partent pour une première croisière de combat le 12 juin 1943. Douze jours plus tard, Hesse est finalement rattrapé par son destin: le 24 juin 1943, un hydravion Catalina américain coule son bâtiment, ne laissant aucun survivant.

Photo 44 (p. 42) – Un comité de réception composé de sous-mariniers et d'infirmières de la Croix Rouge attend le sous-marin (au premier plan) qui va accoster à Salamine. Les hangars revêtus de taches de camouflage sont typiques de la base navale grecque.

Crédit photo: collection Gottschalk

Photo 45 (p. 43) – La seule photo confirmée de l'U-133. On discerne vaguement l'emblème du bâtiment sur le flanc bâbord de son kiosque, sous la main courante. A l'arrière-plan, les collines arides caractéristiques confirment que la photographie a été prise à Salamine. Le fait que la peinture du sous-marin soit immaculée, que les marins soient rasés de près, que quelques hommes portent des uniformes kaki et que seul le fanion du commandant flotte au vent, indique que la vue a été réalisée alors que l'équipage s'affairait aux préparatifs d'un départ en mission. Il est possible que la scène ait été saisie peu avant le naufrage du sous-marin le 14 mars 1942. En effet, si la vue avait été prise lors de l'arrivée de l'U-Boot le 22 janvier 1942, le fanion symbolisant la victoire remportée sur un destroyer aurait flotté au périscope. Dans le massif, à droite, coiffé d'une casquette kaki, l'officier technique de la 23. U-Flottille, l'Oblt. z.S. (Ing.) Erich Zürn (v. aussi **Photo 12**, p. 14 et **Photo 15**, p. 19).

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 46 (p. 44) – Une page du livre d'or de la 7. U-Flottille datée du 22 octobre 1941. Ont signé: le commandant Hesse, F. Müller (LI), l'Oblt. z.S. Harald Preuss (1. WO) et le Lt. z.S. Hans-Joachim Schale (2. WO). Tous sont de l'U-133. Preuss et Schale périrent dans le naufrage du sous-marin le 14 mars 1942. Nous n'avons pas d'explication concernant les armes de la ville illustrées ici.

Crédit photo: collection Huss

Légende de l'infographie (p. 45) – La trajectoire et le naufrage de l'U-133 le 14 mars 1942. Voici une carte de la Baie Saronique. Au nord, l'île de Salamine et sa base navale (carré noir). En gris, l'agglomération athénienne et son célèbre port, le Pirée. Au sud, l'île d'Egine avec le Cap Tourlos où stationnait la Marineartillerieabteilung 603. Entre l'île et la côte continentale, le champ de mines grec conservé par la Kriegsmarine. Entre l'île et le champ de mines, juste devant le Cap Tourlos, le chenal sécurisé que l'U-133 aurait dû emprunter s'il n'avait pas dévié de sa trajectoire (tracé rouge). Dans le champ de mines, la croix de Saint André indique le lieu du naufrage.

Photo 47 (p. 46) – Début avril 1942, sur le remorqueur italien *Titan*. On prépare la cloche de plongée pour inspecter l'épave de l'U-133. A noter l'extrême petite taille du véhicule et la vision très limitée qu'il offrait. Claustrophobes s'abstenir!

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 48 (p. 47) – La cloche à plongeur est immergée juste au-dessus de l’endroit où l’U-133 a sombré. On distingue les tuyaux d’air aboutissant à la cloche. L’un des opérateurs est coiffé d’une paire d’écouteurs, ce qui suggère que la cloche était munie d’un dispositif de communication radio.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 49 (p. 48) – Cette extraordinaire photographie a été prise à 72 mètres de profondeur. Elle nous a été adressée par Dimitri Galon, son auteur qui a plongé sur le site du naufrage de l’U-133 en août 2011. L’homme-grenouille surplombe le sommet du kiosque dont les deux périscopes sont visibles à droite.

Crédit photo: collection Galon

Troisième de couverture – Fanion

La première patrouille du Kptlt. Werner Henke

On a beaucoup écrit au sujet de l’U-515, de la capture de son commandant Werner Henke et de la mort de celui-ci dans un camp de prisonniers américain. Mais rares sont les photos qui documentent le début de la carrière météorique de ce sous-marinier. Aujourd’hui, nous sommes en mesure de vous offrir plusieurs clichés pris pendant l’entraînement de l’U-515 dans la Baltique à l’été 1942 et lors du retour de sa première patrouille le 14 octobre 1942.

Werner Henke met en service l’U-515, un Type IX C, le 21 février 1942. La **Photo 50** (haut de la troisième de couverture) a été prise alors que le bâtiment (à gauche sur la photo) est à l’entraînement en Mer Baltique au sein de la 4. U-Flottille de Stettin. La bande jaune, marque des unités à l’entraînement, n’est pas présente ici car elle ne sera introduite qu’en juin 1942. Sur la **Photo 51** (milieu de la troisième de couverture), Werner Henke est d’humeur joviale. Son pouce levé traduit bien son état d’esprit. L’officier est ici photographié alors qu’il était encore Oberleutnant zur See.

Henke emmène son U-515 en patrouille pour la première fois le 15 août 1942. Il a acquis pas mal d’expérience au cours des quatre croisières auxquelles il a participé en tant que 1. WO à bord de l’U-124, une unité placée successivement entre les mains expertes des Kptlt. Schulz et Mohr. Parti pour sa première patrouille en tant que commandant, Werner Henke va prouver tous ses talents au cours des 61 jours de mer à venir. Il coule ainsi pas moins de neuf navires au large de Trinidad, pour un plantureux total de 52.816 GRT. Excellent chef, Henke tempère toujours son agressivité professionnelle au profit de ses hommes. Tout aussi impressionnante, la précision de ses fanions de victoire affichés lors du retour à Lorient le 14 octobre 1942: le nombre de fanions est conforme au nombre de navires réellement coulés, les noms des victimes mentionnés sur les drapelets sont exacts et les chiffres portés “collent” presque parfaitement aux tonnages réels des bâtiments détruits (v. **Photos 52** et **53** en quatrième de couverture). Autant de signes confirmant les compétences et la conscience professionnelle de Werner Henke. C’est donc sans surprise si son équipage l’appréciait énormément.

Crédit photo: collection Huss