

**EDITION**  
**No 12**  
2015

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

# U-BOOT

## IM FOCUS



Traduction française intégrale

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

LUFTFAHRTVERLAG  
**START**

# U-BOOT IM FOCUS N° 12/2015

*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) – Cette photo a fait débat auprès de la rédaction: fallait-il ou non la publier? Nous avons pris la décision de le faire car elle offre une vue rare. En effet, si des clichés du compartiment avant des Types VII C et IX C sont assez fréquents, ce n'est pas le cas des Types II B. Cette vue est même la première du genre qu'il nous ait été donné de voir. La photo a été prise à bord de l'U-18 quelque part en mer Noire. L'exiguïté des lieux est à peine croyable. Faute de place, des hamacs ont été suspendus au milieu de l'allée centrale et, plus loin, en travers de celle-ci. Les marins n'ont pas trouvé d'autres moyens pour installer leurs quartiers dans le poste d'équipage si étroit de ces petits sous-marins. On note divers équipements pendant au plafond du compartiment. On imagine à peine l'odeur dans cet espace confiné empli d'hommes, en été sur la mer Noire.

L'U-18 a accompli un total de 14 patrouilles dont huit en mer Noire. Cette photo a été prise par le *Kriegsbericht*er Garms, un nom qui dira probablement quelque chose à nos lecteurs fidèles puisque le même homme a conçu la caméra sous-marine de l'U-404 (voir Uif n° 6, pp. 22 à 32).

*Crédit photo: collection Huss*

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

## Page 1

### Editeur et Rédacteur en Chef:

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

### 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 Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

**Droits de reproduction:** Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn, Inh. Axel Urbanke, 2015

**ISBN 978-3-941437-25-8**

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

## Sommaire

	page		page
<b>Dans les entrailles</b>		<b>Vues en couleur</b>	
U-18	Deuxième de couverture	Derniers mois de guerre à la 21. U-Flottille (U-733)	16 et 17
<b>Editorial</b>	2	<b>Un sous-marin sous la loupe</b>	
<b>Forum des lecteurs</b>		L'U-249 et le FuMB 35 Athos I	18 à 31
U-223, 1943	2	<b>Emblèmes inconnus</b>	
Le premier emblème de la 3. U-Flottille	3	Le "Maure à la peau claire" de l'U-387	32
Coulé à Narvik (U-64)	3	<b>Documents</b>	
<b>Les Types VII B</b>		Des tracts britanniques pour briser le moral des sous-marins allemands	33 et 34
U-52, 1941-1942	4	<b>Derrière les images, une histoire</b>	
<b>Les Types VII C</b>		U-1406 et 1407: coulés ou sabordés à la fin de la guerre?	35 à 4
U-382, 1943-1944	5	<b>Insolite</b>	
<b>Les Types IX C</b>		Règlement d'ordre intérieur	42
U-68, 1941	6/7	<b>Destin</b>	
<b>Les sous-marins électriques</b>		Coulé malgré la sécurité du port (U-622)	43 à 47
U-2502, 2524 et 3514, 1945	8 et 9	<b>Equipement</b>	
<b>Kiosques</b>		Transfert d'une torpille de réserve lors De la troisième croisière de l'U-221	Troisième et quatrième de couverture
L'U-10 et son "Buffle du Cap"	10 et 11		
<b>Paysages</b>			
14 mai 1943: raid aérien sur Kiel (U-236 et 237)	12 à 15		

**Photo de couverture** - Narvik, 29 janvier 1943: à l'issue de sa deuxième patrouille, l'U-622 entre dans le port avec deux fanions de victoire à son périscope. A ce moment, son commandant, le Kptlt. Queck (à gauche, avec la casquette blanche), est toujours convaincu d'avoir coulé cinq jours plus tôt deux steamers du convoi JW-52. Sa certitude est alimentée par des rapports concordants de la Luftwaffe dont les avions ont dénombré les bateaux composant le convoi avant et après l'attaque. En réalité, le convoi n'a déploré aucune perte. L'emblème du sous-marin, bien visible ici, est un requin arqué sur une torpille. L'ensemble forme la

lettre Q. Il faut y voir, bien sûr, l'initiale du nom du pacha. L'insigne a été conçu par le LI du bâtiment, l'Oblt. (Ing.) Klaus Dominik. Le poisson et le projectile sont en métal et ont été vissés sur le manteau du kiosque.

## Page 2 - Editorial

Chers Lecteurs,

Nous avons tenu parole, ce qui permet donc à ce douzième numéro d'U-BOOT IM FOCUS de talonner le numéro précédent sorti il y a quelques semaines seulement. Comme nous célébrons cette année le 70<sup>ème</sup> anniversaire de la fin de la 2<sup>ème</sup> GM, nous sommes concentrés un peu plus sur les derniers mois du conflit dans ce numéro-ci. Les événements qui ont émaillé cette phase de la guerre intéressent autant les amateurs que les historiens car ils sont de nature parfois surprenante. Hélas, il s'agit presque toujours d'événements tragiques, ainsi que vous le lirez. Il nous a paru également intéressant de relater le cas de deux sous-marins de type Walter, les U-1406 et 1407. Leur naufrage a souvent été décrit en quelques mots à peine. Or, une étude attentive du dossier (documents judiciaires, rapports d'audition, etc.) donne un éclairage bien différent à cet événement, révélant une vérité plus complexe que ce que l'on croyait jusqu'ici. Notre futur numéro 13 couvrira également les derniers mois de l'U-Bootwaffe.

Les réponses positives et enthousiastes reçues par la Rédaction suite à la publication de notre numéro 11 constituent un réel plaisir, avouons-le. Ces témoignages sont autant d'encouragements à poursuivre notre travail. Je profite de cette occasion pour répondre à une question qui nous est fréquemment posée. Certains lecteurs se demandent pourquoi nous publions des photos en double page. Deux raisons expliquent notre choix. D'abord, la taille des photos concernées: parfois, un grand format permet de mieux apprécier certains détails autrement invisibles. Ces derniers disparaissent si la taille de la photographie équivaut à la largeur de la page, *a fortiori* si elle est inférieure à celle-ci. Par contre, ces mêmes détails sont souvent plus facilement visibles (sans recourir à l'usage d'une loupe) quand le format de l'image atteint 25 centimètres ou plus. L'autre raison est le droit de reproduction. Au cours des années écoulées, nous avons été régulièrement confrontés au vol de nos photographies. Certaines publiées dans nos ouvrages ont en effet été numérisées puis réutilisées sans autorisation de notre part. On retrouve donc nos documents dans d'autres publications ou sur des sites Internet, en violation totale des lois protégeant la propriété intellectuelle. Quelques-uns de nos clichés ont même été numérisés puis imprimés sur papier photo, avant d'être proposés à la vente sur des sites d'enchères! Reproduire des photographies en double page permet de lutter contre de tels agissements. Ces photos-là sont alors plus difficiles à numériser et conservent souvent l'ombre du pli de la reliure. Oui, il est possible de "gommer" cette ombre mais l'entreprise est coûteuse et dissuade plus d'un fraudeur.

J'ai espoir que vous trouverez le présent numéro à votre goût. Pour notre part, nous recherchons déjà les matériaux nécessaires à la composition du numéro 13. Celui-ci, qui démarrera une nouvelle période d'abonnement, contiendra un article très particulier. Nous espérons qu'il répondra aux attentes du plus grand nombre d'entre vous.

Axel Urbanke - Editeur

## Page 2 – Forum des lecteurs

### Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 8

**Photos 8 et 9** – Outre les deux photos prises à Toulon qui révèlent l'avant et l'arrière du kiosque de l'U-223, en voici une autre qui montre son flanc tribord (photo **L1**, p. 2 – nos remerciements à Lars Wilhelmj). Cette instantanée a été prise le 16 octobre 1943, à la même occasion que celles que nous avons publiées. Le kiosque de l'U-223 a reçu la modification du Type IV. On notera son schéma de camouflage et la protection du système de visée du Flakvierling monté sur la plateforme Wintergarten inférieure.

### Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 9

#### Le premier emblème de la 3. U-Flottille (pp. 39 à 44)

L'emblème de la 3. U-Flottille entre l'été 1941 et février 1943 est un chat noir qui fait le gros dos. Mais on retrouve le même motif ultérieurement, à l'été 1944, sous une forme toutefois moins picturale. En effet, à cette époque, un vrai chat noir sévissait dans la base de La Pallice. Témoin, cette photo que nous a fait parvenir Luc Braeuer (photo **L2**, milieu de la p. 3). Cette vue a été prise alors que le sous-marin venait d'entrer dans le port charentais le 19 août 1944. Le minou photographié ici répondait au nom de Peter. Décoré de l'insigne des sous-marins de guerre (U-Bootkriegsabzeichen), le chat a grimpé sur les épaules du LI de l'U-953, le jeune Hans Stemmler. Le lendemain, l'officier fêtait son 20<sup>ème</sup> anniversaire dans le célèbre bunker à sous-marins de La Pallice, en un lieu très justement appelé *Zum schwarzen Kater* (Au Chat Noir).

### Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 11

#### Coulé à Narvik (pp. 41 à 53)

De nombreux lecteurs nous ont fait part de leur intérêt pour les "souvenirs" emportés par Hansdieter Krzywanek lors de son expédition clandestine à bord de l'U-64 renfloué en 1957. Vous trouverez donc ici une photo de l'ornement du mât de pavillon (photo **L3**, bas de la p. 3, à gauche) et de la plaque montée sur le périscope (photo **L4**, bas de la p. 3, à droite).

## Page 4 – Les Types VII B

**Photo 2** (p. 4) – L'U-52 est l'un des rares Types VII B construits. Si son deuxième emblème (une cigogne tenant un nouveau-né dans son bec) est bien connu et a été abondamment illustré dans la littérature, tel n'est pas le cas de son premier insigne. Celui-ci consiste en un pingouin juché sur un bout de banquise et considérant une bouteille de rhum titrant 90% vol. On peut penser que le motif a été conçu lors du rigoureux hiver 1939-1940. Il est probable que le bâtiment portât cet insigne entre cette époque et la mi-1942. Ce n'est qu'alors que le Kptlt. Mumm introduisit l'emblème à la cigogne mentionné plus haut, en plus de l'insigne du Crew 37 b dont il était un ancien membre. Après huit patrouilles de combat, l'U-52 fut retiré des opérations pour servir à l'instruction dans la Baltique.

*Crédit photo: collection Storbeck*

## Page 5 – Les Types VII C

Si l'U-382 fut affublé d'un chiffre 13, ce nombre ne lui porta pas malheur mais bonheur. Mise en service par l'Oblt.z.S. Herbert Juli le 25 avril 1943, l'unité reçut d'emblée un emblème incluant le chiffre 13. A l'origine de ce choix particulier, plusieurs coïncidences étranges. D'abord, l'addition des chiffres composant le numéro de série du sous-marin donne 13. Ensuite, la somme des

chiffres du numéro de la poste en campagne attribué au bâtiment (M 46120) débouche sur le même résultat. Enfin, l'U-382 était le 13<sup>ème</sup> sous-marin construit par Deutsche Werft à Kiel. Pour Juli, son commandant, une telle accumulation de coïncidences, fut-elle étrange, n'était pas un mauvais présage. L'officier y voyait plutôt un signe de chance. L'emblème du sous-marin fut conçu par un cartooniste réputé de l'époque, Ferdinand Barlog, qui travaillait en tant qu'indépendant pour la maison d'édition Ullstein. Comme l'avait prédit Juli, le chiffre 13 porta bonheur à l'U-382 jusqu'à la fin de la guerre. Juli accomplit deux patrouilles à son bord, avant d'être remplacé par les commandants Koch, Zorn, Gerke et Wilke pour les cinq croisières de combat suivantes. L'unité sera retirée des premières lignes en octobre 1944. Elle achèvera sa carrière dans l'écluse Raeder de la base sous-marine de Wilhelmshaven où elle fut sabordée le 4 mai 1945 dans le cadre de l'opération *Regenbogen* (Arc-en-ciel). Nous ignorons combien de temps l'U-382 porta son motif au "13 porte-bonheur".

## Page 6 – Les Types IX C

L'un des Types IX C qui connurent le plus de succès au cours de la première moitié de la guerre fut l'U-68 du Korv.Kpt. Karl Friedrich Merten. En cinq patrouilles étalées sur un an et demi environ (du 30 juin 1941 au 6 décembre 1942), Merten coula pas moins de 27 navires pour un total combiné de 170.151 GRT. Il remporta presque tous ses succès dans l'Atlantique Sud, au large de la Sierra Leone, du Liberia et du Cap. Merten accomplit également une croisière fructueuse dans les Caraïbes. Le palmarès plantureux de l'U-68 valut à son commandant l'attribution de la Croix de Chevalier le 13 juin 1942, puis des Feuilles de Chêne à peine cinq mois plus tard (le 16 novembre). Les **Photos 4** et **5** montrent l'U-68 de retour à Saint-Nazaire le 24 décembre à l'issue de sa deuxième patrouille. Merten est rentré pour déposer les 104 survivants du navire ravitailleur *Python* et du croiseur auxiliaire *Atlantis*. Les deux bâtiments ont été coulés par des unités de surface de la Royal Navy dans l'Atlantique Sud (v. le compte-rendu détaillé des événements dans notre n° 1, pp. 31 à 37). Leurs survivants ont été sauvés par plusieurs U-Boote dont l'U-68. En arrivant à Saint-Nazaire, les soutes de l'U-68 étaient quasi vides puisque le sous-marin avait transbordé 50 m<sup>3</sup> de gasoil à l'U-124 dans l'Atlantique. Sur la **Photo 4** (pp. 6 et 7), on distingue vaguement les quatre fanions de victoire accrochés au périscope. Le kiosque porte un schéma de camouflage intéressant. Son flanc bâbord est orné de l'emblème du sous-marin (un trèfle surmontant un chevron). Le lendemain, l'U-68 gagnait Lorient, son port d'attache. La **Photo 6** (haut de la p. 7) a été prise au cours de la deuxième patrouille du sous-marin. Elle montre le commandant Merten dans la baignoire du kiosque. Probablement du fait de l'état de la mer, le pacha a revêtu un ciré et un gilet de sauvetage.

*Crédit photo: collection Huss*

## Page 8 – Les sous-marins électriques

**Photos 7 à 9** (pp. 8 et 9) – Les Types XXI furent les U-Boote de la dernière heure. La plupart de ceux qui furent achevés n'ont pas connu les combats. La proximité de la fin du conflit explique pourquoi les photos de tels sous-marins sont rares. Voici un ensemble de vues prises avant et après la capitulation allemande. A gauche (**Photo 7**, haut de la p. 8), un Type XXI s'apprête à plonger. Le pont est déjà pré-immersé. Les tourelles de Flak blindées sont désarmées. Le cliché a été pris dans la Baltique au printemps 1945. Ci-dessous (**Photo 9**, p. 9), alors que le front se rapproche dangereusement, l'U-2524 doit interrompre sa phase d'instruction avec l'AGRU-Front à Hela pour gagner Warnemünde. Là, le sous-marin est amarré à couple avec le navire cible *Bolkoburg* à l'est de Fehmarn. Les U-2549 et 3032 l'y rejoignent. L'U-2524 est endommagé dans un raid aérien allié le 3 mai 1945. Pourtant, son pacha, le Kptlt. Witzendorff, ordonne de plonger et de gagner le fond, 24 mètres sous la surface. Une voie d'eau se déclare immédiatement car une fissure s'est ouverte dans le pont. Witzendorff contacte le torpilleur *Löwe* et prépare le sabordage de son unité. Au crépuscule, l'U-2524 fait surface et son équipage gagne la sécurité du *Löwe*. Seuls l'Oblt. (Ing.) Werner Braun (LI) et le Zentralmaat Ritter demeurent à bord de l'U-Boot pour le saborder. La suite tourne au drame puisque seul Ritter évacue le massif *in extremis*, alors que le sous-marin sabordé s'enfonce. Le LI, lui, a choisi le suicide et disparaît sous les flots avec le sous-marin. Notre photo montre l'homme en question (à gauche) devant le massif de l'U-2524 en avril 1945. A gauche (**Photo 8**, bas de la p. 8), les U-2502 et 3514 dans le port irlandais de Lishally à la fin de l'été 1945. La majorité des U-Boote capturés seront rassemblés à cet endroit.

*Crédit photo: collection Wilhelmj (Photo 8)*

## Page 10 – Kiosques

### L'U-10 et son "Buffle du Cap"

Au début de la 2<sup>ème</sup> GM, de nombreux Type II A et B affichaient des couleurs ou emblèmes de grande taille sur les flancs de leur kiosque. Plusieurs de ces petites unités ont été illustrées dans nos pages (les U-19 et 20 dans Uif n° 1, pp. 18 et 19, et l'U-24 dans notre numéro 11, pp. 14 à 17). Vers la fin de son service opérationnel, l'U-10 reçoit pour emblème un cochon muni d'un parapluie, une référence évidente au premier ministre britannique Neville Chamberlain. Nous avons illustré cet insigne en page 3 de notre numéro 9. Entre le 7 septembre 1939 et le 23 avril 1940, l'U-10 accomplit cinq courtes patrouilles dans la Baltique et en mer du Nord sous le commandement du Kptlt. Georg Wilhelm Schulz, puis de l'Oblt.z.S. Joachim Preuss. Ce dernier coule deux navires au large des Pays-Bas les 17 et 18 février 1940, les cargos norvégien *Kvernaas* de 1.819 tonnes et néerlandais *Ameland* de 4.537 tonnes. Ces succès seront les seuls remportés par l'U-10. Entre sa deuxième et troisième patrouille (de la mi-octobre 1939 à début janvier 1940), puis après la fin de son service opérationnel (mai 1940), l'U-10 servira à l'instruction des équipages. Son motif au "Buffle du Cap" apparaît probablement quelque temps après son retrait des premières lignes. L'insigne de grande dimension est peint sur l'avant de l'étroit kiosque, pendant que les flancs portent les marques d'une unité d'entraînement (croix de Saint-André noire sur fond blanc). Nous ignorons combien de temps le "Buffle du Cap" orna l'U-10. L'un de nos lecteurs peut-il répondre à cette interrogation? Dispose-t-il de photos appuyant sa réponse?

L'U-10 sert à l'écolage avec la 21. U-Flottille de Pillau entre le 1<sup>er</sup> juillet 1940 et le 31 juillet 1944. C'est son dernier commandant, l'Oblt.z.S. Kurt Ahlers, qui le désarme à Danzig (Prusse-Occidentale) le 1<sup>er</sup> août 1944. Largement cannibalisé, le sous-marin est alors utilisé comme stock de pièces de rechange. Les troupes soviétiques capturent sa carcasse lorsqu'elles prennent Danzig le 29 mars 1945. Jugée inutile par l'Armée rouge, l'épave de l'U-10 est finalement ferraillée.

**Photo 10** (p. 10) – Sur cette vue, on réalise la taille considérable du "Buffle du Cap" sur l'étroit kiosque de l'U-10, un Type II B. Peu d'U-Boote ont affiché des emblèmes d'une taille similaire sur l'avant de leur kiosque.

*Crédit photo: collection Storbeck*

**Infographie** (p. 11) – Notre artiste Juanita Franzi offre ici une illustration couleur du motif au "Buffle du Cap" peint sur le kiosque de l'U-10.

### 14 mai 1943: raid aérien sur Kiel

L'endommagement des U-236 et 237 dans un dock flottant de F. Krupp Germaniawerft.

A Kiel, le ciel est uniformément bleu en ce 14 mai 1943. Un beau jour de printemps. La ville portuaire vaque à ses occupations quotidiennes. Ses habitants se sont habitués aux sirènes d'alerte et aux petits raids aériens. Souvent, les sirènes ont retenti à tort car les bombardiers ennemis ne s'en sont pas pris à Kiel mais à d'autres objectifs. Jusque-là, la ville sur la Baltique avait été épargnée par les grands raids alliés. Mais l'augmentation du nombre de survols par des avions de reconnaissance ennemis au cours du printemps 1943 était de mauvais augure.

Les chantiers navals Friedrich Krupp Germania sont la scène d'une intense activité: de nombreux U-Boote y sont assemblés, achevés ou réparés. Il y a urgence car les pertes de l'U-Bootwaffe dans la bataille de l'Atlantique vont croissant et les nouveaux sous-marins doivent être livrés dès que possible. On trouve le dock flottant n° 5 au bout du port de Kiel, de l'autre côté de la gare ferroviaire. En ce 16 mai 1943, ses flancs abritent les U-236 et 237, des Types VII C servant à l'instruction au sein de la 5. U-Flottille. L'U-237 a été sérieusement endommagé le 23 avril précédent, quand sa poupe a percuté le mouilleur de mines M 403 en faisant surface dans la Baltique. En ce 14 mai, vers 11h45, les sirènes lancent le signal d'une pré-alerte. Cinq à dix minutes plus tard, l'alerte proprement dite est sonnée. Les Kielois se ruent dans les abris antiaériens, imaginant qu'il s'agit, une fois de plus, d'une fausse alerte. Erreur, les bombardiers ennemis ne feront pas que survoler pacifiquement la cité cette fois. Très vite, dès midi, cent vingt-six quadrimoteurs américains B-17 et B-24 parviennent au-dessus de leur objectif, les chantiers navals et les installations portuaires kielois. En à peine trois minutes, les avions de la 8th Air Force larguent plus de 1.000 bombes. Kiel vient de connaître son raid le plus dévastateur: les chantiers navals et le district de Gaarden ont été écrasés. A Gaarden, des pâtés de maisons entiers sont la proie des flammes. Les fumées des incendies se conjuguent en un lourd panache qui souille le ciel et masque le soleil. Trois cents cinquante-quatre personnes dont vingt-trois marins militaires viennent de perdre la vie. Deux mille sept cents habitations ont été détruites et de nombreuses maisons sont désormais sans eau, gaz ou électricité. Le chantier Krupp Germania a été lourdement touché, de larges zones du site ne sont plus que ruines. Le dock flottant n° 5 a aussi été gravement endommagé: une bombe a frappé le bord du dock, entraînant la gîte de l'ouvrage qui sombre lentement. La gîte a renversé l'U-236 contre l'U-237 et les deux sous-marins vont couler. Il faudra cinq jours pour que l'activité reprenne son cours normal aux chantiers Krupp Germania. Nombreux sont ceux qui craignent que ce raid du 14 mai 1943 n'est qu'un avant-goût d'attaques aériennes plus terribles encore.

**Photo 11** (pp. 12 et 13) - Les chantiers Krupp Germania immédiatement après le raid du 14 mai 1943. Le dock flottant n° 5 a reçu une bombe américaine et sombre lentement. L'inclinaison, due à la gîte de l'ouvrage, a renversé l'U-236 sur l'U-237. Les deux sous-marins sont à présents couchés et vont prendre l'eau. Ils sont couverts de morceaux de bois et des débris du dispositif de camouflage qui les surplombait. On distingue le périscope de l'U-237 appuyé contre le bord du quai. A l'arrière-plan, le destroyer Z 39 et d'autres U-Boote, abrités ou non sous des échafaudages de camouflage en bois. La vue a été prise en direction du nord, le long du lieu-dit *Die Hörn*. Au fond, l'église Nicolas dans la vieille ville.

*Credit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart*

**Photos 12 et 13** (pp. 14 et 15) - A gauche (**Photo 12**, pp. 14 et 15), une photo prise plusieurs jours après le raid du 14 mars 1943. Le site de Krupp Germania commence à être dégagé. Le dock flottant n° 5 a, lui, complètement coulé. Si les débris ont été retirés des U-236 (gauche) et 237 (à droite), les deux sous-marins ont en partie sombré avec leur dock. L'eau les a envahis, endommageant voire détruisant tout leur système électrique. A l'arrière-plan, le destroyer Z 39 est toujours là. A sa droite, une bombe américaine a frappé le mur du quai. A sa gauche, un gros Type X est venu se ranger. Il est recouvert d'une armature en bois pour le camoufler. Entre le grand bâtiment industriel à droite et la grue au centre de la photo, on aperçoit une tour de Flak camouflée en baraque en bois. Les deux gros canons antiaériens qui dépassent de son toit trahissent son véritable usage. La fausse cabane, endommagée par le raid, a déjà été réparée (comparez avec la **Photo 11**, pp. 12 et 13). Ci-dessous (**Photo 13**, bas de la p. 15), ce gros plan sur les deux U-Boote permet d'apercevoir leur bande jaune typique des unités à l'instruction. Sur le kiosque de l'U-236 (à gauche), on distingue l'insigne du Crew 37 a (Oblt.z.S. Ziesmer), tandis que celui de l'U-237 est orné de l'emblème du Crew 36 (Kptlt. Nordheimer).

*Credit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart*

### Page 16 – Vue couleur

#### Derniers mois de guerre à la 21. U-Flottille

Des photos en couleur d'U-Boote ne sont pas légion et celles datant de la fin du conflit sont encore plus rares. Inutile donc de vous dire notre joie lorsque nous avons reçu les deux vues couleur de l'U-733 qui illustrent cet article. Elles ont été réalisées au cours de l'été 1944, à une époque où le sous-marin sert à l'écolage au sein de la 21. U-Flottille de Pillau. Le sous-marin est alors commandé par l'Oblt.z.S. Hellman que l'on aperçoit au sommet du kiosque sur les deux photos. L'U-733 est un Type VII C. Il a reçu la modification de kiosque de Type IV, bien que seul l'affût destiné à recevoir un doublet de 20 mm antiaérien soit monté sur la plateforme inférieure. La plateforme supérieure accueille, elle, deux affûts mais seul un canon de 20 mm a été monté sur celui de gauche. Le kiosque est ceinturé de la traditionnelle "bande de la Baltique", le parement jaune des unités à l'instruction. Plus inhabituelle est la couleur également jaune d'une partie du périscope d'attaque. Sur la **Photo 14** (p. 16), on distingue une partie de la marque noire et blanche peinte sur le flanc bâbord du kiosque. Cette marque est elle aussi caractéristique des sous-marins à l'entraînement. Des photos n&b confirment la composition du motif.

L'U-733 restera un U-Boot d'écolage jusqu'à la fin de la guerre. Quand les bases sous-marines de Prusse-Orientale sont abandonnées sous la poussée soviétique, le sous-marin quitte Pillau le 26 janvier 1945 pour gagner Kiel cinq jours plus tard. Il est utilisé pour l'instruction par la 31. U-Flottille d'Hambourg à partir du 1<sup>er</sup> mars. Le sous-marin se retrouve impliqué dans un fait divers tragique deux jours plus tard quand son pacha, Hellmann, est assassiné à Bremerhaven par le mari d'une femme qu'il avait rencontrée. L'Oblt. Ulrich Hammer prend le commandement de l'unité le 1<sup>er</sup> avril et quitte Bremerhaven à son bord le 23 du même mois. Destination: Flensburg. Le 4 mai, le bâtiment reprend la mer pour rejoindre le port norvégien d'Horten en compagnie d'autres U-Boote. Mais la flottille ne va guère loin puisque des chasseurs-bombardiers alliés surgissent au-dessus d'eux vers 17h40, alors que les unités naviguent dans le détroit du Petit Belt. Les avions arrosent les sous-marins de leurs armes de bord et de roquettes. Au cours de l'engagement, l'U-393 est gravement endommagé et son commandant, l'Oblt.z.S. Heerle, est tué (voir notre numéro 4, p. 27). A bord de l'U-733, on déplore plusieurs blessés et le sous-marin rentre à Flensburg. Le lendemain, son équipage le saborde dans le fjord de Flensburg dans le cadre de l'opération *Regenbogen*.

## L'U-249 et le FuMB 35 Athos I

Par Axel Urbanke

La publication des trois photos illustrant les jumelles de pont 7 x 50 dans notre numéro 10 a entraîné le questionnement de nos lecteurs au sujet de l'étrange "tuyau de poêle" visible au sommet du kiosque de l'U-249. Les questions concernent surtout l'utilité du dispositif et la raison de sa présence à bord de cet U-Boot, d'autant que l'équipement n'est visible sur aucun autre sous-marin capturé en 1945.

Ce "tuyau de poêle" est, en réalité, le récepteur du radar d'alerte FuMB 35 Athos I. Il a été installé sur un petit nombre de Types XXI et un seul Type VII C, l'U-249. Les photos illustrant ce dernier muni de l'Athos I sont rarissimes. Comme les autres dispositifs fonctionnant selon le même principe, l'Athos I recevait les ondes émises par les radars de recherche embarqués à bord des navires de surface et des avions ennemis. Il constitue l'ultime développement du NVK (Nachrichtenmittel-Versuchskommando ou unité de communication expérimentale) chargé des expérimentations en matière de radio, radar et contrôle de tir. Le *kommando*, basé à Wolfenbüttel près de Brunswick depuis 1943, était rattaché à l'OKM (Oberkommando der Marine). Vers la fin de la guerre, il disposait de ses propres unités d'essais chargées de tester les équipements conçus par lui.

Au début de la 2<sup>ème</sup> GM, la Kriegsmarine avait complètement méjugé la situation et, contrairement à la Luftwaffe, avait cessé toute recherche dans le domaine du radar. Il est vrai que la recherche industrielle se concentrait alors sur les besoins de l'aviation. La marine, pour son malheur, n'en récolta aucun bénéfice. A vrai dire, les marins avaient recours au radar pour la télémétrie exclusivement et non pour la détection. Il fallut attendre le naufrage des *Bismarck* et *Scharnhorst* en mai 1941 et décembre 1943 respectivement, pour que l'OKM réalise l'étendue de son retard face aux Alliés dans le domaine du radar. Les deux grands vaisseaux de bataille cités plus haut avaient été détectés par les radars des forces ennemies dont les Allemands n'avaient aperçu qu'une partie. Et c'est cet ennemi presque invisible qui coula les deux célèbres unités de la Kriegsmarine. Les navires de surface allemands ne furent pas les seuls à souffrir de l'avancée technologique alliée dans le domaine de la détection par radio, les sous-marins aussi déplorèrent des pertes grandissantes du fait du radar, surtout la nuit. La Kriegsmarine commença donc à développer des contremesures. Mais elle réalisa bien vite qu'elle ne pouvait rivaliser avec la technologie alliée dans le domaine des hautes fréquences. Conflits de juridiction, échanges d'informations inadéquats entre les services de la Wehrmacht, préjugés, rivalités entre sociétés et un culte du secret poussé au paroxysme rendirent la recherche en matière de radar tout simplement impossible en Allemagne. En dépit de ces nombreuses difficultés, des dispositifs FuMB (pour *Funkmeß-Beobachtung* ou détection radar) furent testés jusqu'à la fin de la guerre, dont le FuMB 35 Athos I, une version améliorée du FuMB 26 Tunis.

Comme dit plus haut, l'Athos I ne fut monté que sur un seul Type VII C, l'U-249. Celui-ci fut prêt pour les essais au début de 1945. L'Athos I fonctionnait dans la bande de fréquence des 1.500 à 15.000 Mégahertz. Il fut l'un des seuls dispositifs allemands du genre à opérer dans une bande de fréquence aussi large. L'Athos I pouvait détecter toute émission radio dans la bande spécifiée mais, sur l'U-249, il ne servit qu'à repérer les radars ennemis. La détection se faisait sur 360° avec un système d'alerte par secteur. Extérieurement, l'Athos I se composait d'un mât au sommet duquel trônait un détecteur radar dont la forme rappelle un diabololo. Une série de petites antennes cadres circulaires étaient montées sur la circonférence du diabololo. La portée de ce radar dépassait les 50 kilomètres.

L'U-249 est mis en service le 20 novembre 1943 aux chantiers navals Friedrich Krupp Germania à Kiel. L'Oblt.z.S. R. Linschau est son premier commandant. Les essais ne se déroulent pas sans mal puisque le sous-marin est impliqué dans une collision avec un autre submersible, l'U-297. Les dégâts le forcent à réintégrer les chantiers navals. Réparé, l'U-249 reprend son entraînement dans la Baltique avec la 5. U-Flottille. En juillet 1944, il accueille un nouveau pacha en la personne de l'Oblt.z.S. Kock. Les derniers travaux sont achevés au Germaniawerft de Kiel et le bâtiment quitte la capitale du Schleswig-Holstein le 20 janvier 1945. Il met le cap sur la Norvège. Avec les U-530 et 1023, il jette les amarres à Horten, à l'entrée du fjord d'Oslo. Mais c'est dans le fjord d'Horten que l'U-249 s'entraîne pendant deux jours à opérer avec son schnorchel. Il fait ensuite étape à Kristiansand où il se ravitaille en gasoil et en vivres, avant de se rendre à Bergen où il accoste le 5 mars 1945. Deux jours plus tard, il prend le large pour sa première patrouille de combat. Mais Kock et son bâtiment ne vont pas loin: dès le 11 mars, avec un goniomètre et un hydrophone hors d'usage, l'U-249 doit rebrousser chemin. Il s'amarré à Bergen le 16 mars en début de soirée. Les réparations démarrent sans attendre pour s'achever quatre jours plus tard, quand le sous-marin reçoit une mission pour le moins inhabituelle. Il ne s'agit pas d'une mission opérationnelle typique. En effet, le submersible doit accueillir un photographe de la Luftwaffe, l'Ofw. Liedtke, chargé de prendre des vues du littoral norvégien depuis la mer. Il est probable que sa mission visait à évaluer la qualité et l'efficacité du camouflage des installations dans la région côtière. L'aviateur monte à bord de l'U-249 dans la matinée du 21 mars. Le submersible fait surface dans le carreau AN 24 après minuit, de sorte que le photographe puisse accomplir sa mission. Liedtke prend encore des photos les 23 et 24 mars. Soudain, le 24 mars, à 13h31, les guetteurs sonnent l'alerte: un Mosquito du No. 235 Sqn vient d'apercevoir l'U-249 et entame sa passe de tir. Mais la Flak de l'U-Boot est prête à le recevoir. Elle tend un rideau d'obus meurtriers face au bimoteur britannique qui plonge sur le sous-marin. A courte distance, les canons du Mosquito expédient une salve de projectiles qui labourent le pont de l'U-249. L'Anglais n'ira pas plus loin: frappé à mort par les obus allemands, il bascule brutalement sur le côté et se brise à la surface de la mer. Tout de suite, Kock fait mettre le cap sur le lieu du crash. Seul le pilote, le Lt. Williams, sera sauvé. Kock doit prendre une autre décision, pour son sous-marin cette fois: celui-ci a été sérieusement endommagé par les obus du Mosquito et plusieurs marins ont été blessés. Il faut donc rentrer à Bergen. En cours de route, Kock transborde son prisonnier sur le patrouilleur 703. L'U-249 accoste à Bergen le 24 mars à 19h10. L'Oberfeldwebel Liedtke, le photographe de la Luftwaffe, prend alors congé de ses hôtes.

Réparé, l'U-249 reprend la mer le 3 avril à l'entame de sa deuxième patrouille. Accompagné du patrouilleur 5156, il gagne le large. Devant lui s'ouvre l'immensité de la mer du Nord. Kock fait mettre le cap entre les Féroé et les Shetland, avec l'intention de contourner les îles Britanniques par le nord. Tout se passe sans incident et le sous-marin file vers sa zone d'opérations, l'entrée ouest de la Manche. Le 15 avril, il est dans le carreau AM 4530, au large des côtes nord-ouest de l'Irlande. Pendant toute la journée, l'opérateur hydrophone rapporte des échos d'explosion de grenades sous-marines et de bombes aériennes. Des échos identiques sont encore entendus le lendemain mais leur distance augmente. Kock navigue alors vers le sud sans toutefois repérer des cibles potentielles. Le 20 avril, il est dans le carreau AM 7425, avant d'entrer dans le carreau BE 3685 cinq jours plus tard. Le voilà dans sa zone d'opérations. Kock décide de naviguer vers l'est, s'enfonçant ainsi davantage dans le goulet de la Manche. Le 1<sup>er</sup> mai, il signale sa position dans le carreau 2498, au large de la pointe sud-est de l'Angleterre. Pas plus d'ennemis pour autant. Le 5 mai, l'U-249 reçoit un message capital du BdU: la Wehrmacht va se rendre aux Alliés occidentaux à 08h00 mais Dönitz ordonne à ses sous-marins de cesser le combat dès à présent. Le commandant-en-chef de l'U-Bootwaffe n'attendra donc pas que la capitulation complète de l'Allemagne soit effective. A bord de l'U-249, les plus jeunes n'en croient pas

leurs oreilles, pendant que les plus âgés voient dans ces nouvelles la confirmation de ce qu'ils avaient prédit depuis longtemps. En dépit des ordres reçus, Kock attend la huitième heure du 8 mai 1945 pour signaler aux Britanniques sa position dans le carreau BF 2477. Il fait alors surface et trace sa route vers l'est. Sa destination est le port de Plymouth. A 11h00, la survénance soudaine d'un bombardier Liberator dans le carreau 3144 plonge les sous-marinières dans l'appréhension voire l'angoisse. Les Allemands ont pourtant respecté l'ordre de Dönitz: ils ont allumé leurs feux de navigation et hissé un grand pavillon noir en signe de reddition<sup>1</sup>. Le quadrimoteur repère les signaux et n'attaque pas. Il se contente de cercler au-dessus du sous-marin, lui présentant son ventre à plusieurs reprises. Le manège dure une trentaine de minutes, après quoi un hydravion Sunderland se présente à son tour. Et voilà les deux gros quadrimoteurs orbitant au-dessus de l'U-249. Le carrousel tourne jusqu'à 13h00 quand le Liberator fausse compagnie aux protagonistes. Vers 14h30, les guetteurs de l'U-249 signalent deux navires de guerre en approche. Quelques instants plus tard, l'*HMS Amethyst* se positionne derrière l'U-Boot, pendant que l'*HMS Magpie* vient flanquer l'Allemand à bâbord. C'est alors que les sous-marinières allemands comprennent que la guerre est vraiment finie. Le lendemain, le 9 mai 1945, les escorteurs britanniques guident l'U-249 vers Portland dans la baie de Weymouth. Le sous-marin se présente devant le port dès six heures du matin mais il doit patienter: les journalistes et cinéastes qui doivent couvrir l'entrée du tout premier U-Boot dans un port anglais ne sont pas encore arrivés! Pendant l'attente, l'U-249 s'amarré à l'*HMS Northlyn*. Le Commander N. P. Weir et une escouade de marins polonais montent à bord du sous-marin afin que le commandant Kock signe les documents de reddition de son bâtiment. L'U-249 peut finalement accoster à Portland<sup>2</sup> à 10h00. Il doit attendre dix heures de plus pour voir arriver un premier homologue, l'U-1023 du Kptlt. Schroeteler. L'U-1023 est le deuxième U-Boot à se rendre dans un port anglais. A Portland, l'U-249 est rebaptisé HMS N85 le 11 mai 1945. La Royal Navy va l'essayer jusqu'au 29 mai. A ce moment, la quasi-totalité de son équipage allemand a déjà quitté le bord pour gagner un camp de prisonniers de guerre à Weymouth. Seule une poignée d'U-Bootfahrern est demeurée à bord de l'U-249 pour aider les Anglais lors des essais. Le 29 mai, le sous-marin part pour le Loch Ryan en Ecosse. Il y parvient le 1<sup>er</sup> juin. Son sort est scellé, il fera partie des sacrifiés de l'opération *Deadlight*. Le 11 décembre 1945, après avoir été remorqué en haute mer par le destroyer *HMS Southdown*, il parvient au large des côtes irlandaises par 56°10' N / 10°05' O. Des torpilles lancées par le sous-marin britannique *HMS Tantivy* provoque son naufrage le 13 décembre 1945 à 10h15.

<sup>1</sup> Pour les Britanniques, rentrer au port sous pavillon noir signifie avoir rempli sa mission de manière fructueuse et honorable.

<sup>2</sup> Nous n'avons pu déterminer si l'U-249 a accosté à Portland ou Weymouth. Toutes les photos issues des National Archives de Washington renseignent néanmoins Weymouth.

**Photo 16** (p. 18) – Cette photo de l'U-249 a été prise entre fin février et début mars 1945, au cours de son transfert vers la Norvège ou peu de temps après. De toute évidence, le cliché est antérieur au 23 mars 1945, jour où le sous-marin a abattu un Mosquito de la RAF au large des côtes norvégiennes. On note, en effet, l'absence sur le kiosque de la silhouette blanche symbolisant la victoire remportée sur l'avion britannique. Par contre, on aperçoit l'emblème du sous-marin peint sur un bout de tôle en forme de blason vissé sur le kiosque. Au printemps 1945, peu d'U-Boote arborent encore un insigne. Ici, la peinture gris foncé du camouflage s'écaille sous le pare-embruns, révélant la bande jaune portée lors de la phase d'instruction du sous-marin dans la Baltique. Les hommes sont assis nonchalamment un peu partout sur les bords de la baignoire et de la plateforme Wintergarten. Il faut vraisemblablement y voir la preuve que le cliché a été pris au voisinage des côtes norvégiennes.

**Infographie** (p. 19) – La première patrouille de l'U-249 (20 février 1945 – 4 mars 1945). Le tracé rouge illustre l'itinéraire septentrional du sous-marin entre ces deux dates. Il largue les amarres à Kiel le 20 février à 20h10. Naviguant dans le Kattegat, il fait étape à Horten en Norvège le 23 février et repart deux jours plus tard. Longeant la côte sud, il rejoint Kristiansand le 26 février avant de reprendre la mer le 3 mars. Cabotant en direction du nord, il rejoint Bergen le 5 mars. Deux jours plus tard, il largue les amarres à 19h30 et rentre au port une bonne semaine plus tard, le 16 mars à 19h30. Nouveau départ de Bergen le 21 mars à minuit pour réintégrer le même port trois jours plus tard à 19h10. Le retour prématuré résulte des dégâts subis lors de l'attaque du Mosquito le 24 mars, avion que la Flak de l'U-249 a abattu dans le carreau AN 24.

**Infographie** (p. 20) – La seconde patrouille de l'U-249 (3 avril 1945 – 9 mai 1945). Le sous-marin prend la mer depuis Bergen le 3 avril à 19h30. Il se glisse entre les Féroé et les Shetland pour contourner les îles Britanniques vers l'ouest. Découvrant un large cercle, le sous-marin parvient finalement en Manche, la zone d'opérations qui lui a été attribuée. Sans avoir pu revendiquer le moindre succès, l'U-249 se rend aux forces britanniques le 8 mai 1945. Il entre dans le port de Weymouth (ou Portland) sous bonne escorte le lendemain à 10h00.

**Photo 17** (p. 21) – 9 mai 1945, devant le chenal d'accès à Portland: l'U-249 s'est amarré à l'*HMS Northlyn* en attendant que la presse et le cinéma gagnent le port pour enregistrer l'arrivée du tout premier sous-marin allemand qui s'est rendu après la capitulation du III<sup>ème</sup> Reich. Dans le kiosque, on aperçoit l'Oblt.d.R. Kock (coiffé de la traditionnelle casquette blanche) et le Lt. Bill Elliot de la Royal Navy, premier officier britannique à monter à bord du sous-marin capturé. L'Anglais essaie les jumelles Zeiss 7 x 50 de Kock. Il les emportera avec lui au titre de butin de guerre. Derrière Elliot, on aperçoit le FuMB 35 Athos I avec sa curieuse apparence de tuyau de poêle. On distingue la silhouette blanche peinte sur le kiosque, symbolisant la victoire revendiquée le 24 mars précédent sur un Mosquito de la RAF. On note par contre l'absence de l'emblème du sous-marin, pourtant présent sur les photos datées de mars 1945 (v. **Photo 16**, p. 18).

*Crédit photo: National Archives and Records Administration*

**Photos 18 et 19** (pp. 22 et 23) – A gauche (**Photo 18**, p. 22), un autre cliché pris le 9 mai 1945. L'U-249 est toujours amarré à couple avec l'*HMS Northlyn*. Cette vue a manifestement été prise après la précédente (**Photo 17**, p. 21) car le Commander N. P. Weir (en uniforme sombre à l'avant de la baignoire) a maintenant rejoint le bord. L'officier britannique est accompagné d'une escouade en armes de marins d'origine polonaise. La mission de Weir consiste à faire signer les documents de reddition par le commandant de l'U-249. La photo révèle en partie le schnorchel rabattu dans le pont, ainsi que les éléments de son système de fixation à l'avant du kiosque. A droite, le mât épais du FuMB 35 Athos I domine le kiosque. A l'avant-plan, le vaste fourreau de l'antenne FuMO dont la forme de sommier est caractéristique (son cadre et son grillage sont en partie visibles). Ci-dessous (**Photo 19**, p. 23), les officiers de l'U-249 sur la plage avant de leur sous-marin. De gauche à droite: l'Oblt.d.R. Kock, le Lt.z.S. Pohle (ZWO), l'Oblt.z.S. (Ing.) Heinz Möller, l'Oblt.z.S. "Teddy" Timm (I. WO) et le Lt.z.S. Stanislaw (II. WO).

*Crédit photo: National Archives and Records Administration*

**Infographie** (pp. 24 et 25) – Le kiosque de l'U-249 a reçu la modification de Type IV. Sa plateforme inférieure accueille un canon simple de 37 mm, pendant que la Wintergarten supérieure est armée de deux affûts doubles de 20 mm. Dépassant nettement du kiosque, le mât volumineux du FuMB 35 Athos I avec les petites antennes-cadres circulaires garnissant son périmètre. Derrière

l'Athos I, l'antenne Bali I du radar d'alerte avec son grillage circulaire caractéristique. L'infographie reproduit les superstructures telles qu'elles se présentaient au début du printemps 1945, quand l'emblème du sous-marin était encore vissé sur l'avant du kiosque. Pour les détails de l'emblème, voir l'infographie couleur en page 18.

**Photo 20** (pp. 26 et 27) – Amarrés à couple à Portland, les deux *Schnorchelboote* arrivés le 9 mai 1945: l'U-249 (à gauche) et l'U-1023 du Kptlt. Schroeteler. La photo a été prise à la mi-mai 1945. Sous l'œil vigilant des marins de la Royal Navy (dont certains sont armés), les sous-marinières allemands désarment leur unité. Ici, ils en extraient les torpilles. Devant le kiosque de l'U-249, on aperçoit la tête explosive de l'un des projectiles. Derrière elle, on distingue le carénage du compas *Askania* dont la peinture de camouflage est particulièrement fatiguée. Sur ces deux U-Boote, le carénage de l'*Askania*, en forme de cône tronqué, est indépendant du kiosque, contrairement au modèle plus ancien où le logement du compas constituait une prolongation du kiosque. Enfin, on note que l'emblème de l'U-1023 semble effacé: le blason sous le pare-embruns porte un gribouillage sombre indéfinissable.

*Crédit photo: National Archives and Records Administration*

**Photo 21** (p. 27) – Une autre photo des deux *Schnorchelboote* à Portland. Vraisemblablement prise à la même occasion que la précédente, elle a le mérite d'offrir une vue arrière sur les kiosques surarmés des deux unités. On remarque aussi que les sous-marins arborent le fameux *White Ensign*, le pavillon de la Royal Navy. Les canons de Flak 37 mm M42 sont bien visibles sur les plateformes Wintergarten inférieures. Leurs tôles blindées de protection sont ici repliées. Un autre détail retiendra particulièrement l'attention: l'affût caréné LM 43 U des canons de 37 mm rarement observé. La vue permet aussi d'apercevoir les caissons étanches saillant légèrement du pont à l'extrémité arrière de chaque plateforme. Ces caissons contiennent les munitions pour les canons de Flak. Les plateformes supérieures portent chacune deux doublets de 20 mm. On distingue enfin le panneau du caisson de l'équipement de survie sous la plateforme inférieure.

*Crédit photo: National Archives and Records Administration*

**Photo 22** (pp. 28 et 29) – Les marins de l'U-249 quittent le bord à Portland. Ici aussi, on distingue le mât du FuMB 35 Athos I derrière le sous-marinière qui s'engage sur la coupée. L'essentiel de l'équipage gagnera un camp de prisonniers à Portland même. Seuls quelques membres demeureront avec le sous-marin pendant la courte campagne d'essais menée par la Royal Navy en mai 1945. Pour l'occasion, l'U-249 aura été rebaptisé HMS N85. La peinture de camouflage gris foncé s'écaille fortement, révélant la bande jaune portée par le submersible lorsqu'il était à l'instruction. Une mauvaise application de l'apprêt explique probablement le phénomène.

*Crédit photo: National Archives and Records Administration*

**Photo 23** (p. 29) – Sans doute prise à la même occasion que la vue précédente, cette photo illustre d'autres membres de l'U-249 déposant leur sac de marin au bord du quai à Portland. La scène se passe sur la surveillance de soldats britanniques casqués et armés "au cas où". Nous ignorons si le contenu de chaque paquetage a été rendu à son propriétaire respectif désormais locataire d'un camp de prisonniers de guerre.

*Crédit photo: National Archives and Records Administration*

**Photo 24** (pp. 30 et 31) – Voici l'U-249 alias HMS N85 photographié pendant la brève campagne d'essais menée par la Royal Navy en mai 1945. Cette vue aérienne révèle l'absence des panneaux de chargement des torpilles sur la plage avant. On distingue aussi la niche du schnorchel devant le kiosque. Curieusement, on n'aperçoit qu'un seul caisson pour l'équipement de survie saillant sur la plage avant, au lieu des quatre habituels. Derrière le seul caisson visible, une autre bizarrerie: une tôle métallique claire d'aspect lisse.

*Crédit photo: National Archives and Records Administration*

**Photo 25** (p. 31) – Superbe vue aérienne de l'U-249 aux essais avec la Royal Navy. La livrée gris sombre est ici bien visible. Tous les marins au sommet du kiosque et sur les plateformes Wintergarten sont britanniques. Moins visible que sur la **Photo 24** (pp. 30 et 31), le célèbre *White Ensign* de la Royal Navy arboré par l'HMS N85 entre les deux plateformes. Par contre, cette vue illustre très bien les détails déjà décrits dans la légende de la **Photo 24**: l'unique caisson à équipement de survie saillant de la plage avant, la tôle inhabituelle et apparemment lisse juste derrière ledit caisson, les ouvertures de chargement des torpilles béantes et la niche du schnorchel juste devant le kiosque.

*Crédit photo: National Archives and Records Administration*

## Page 32 – Emblèmes inconnus

### Le "Maure à la peau claire" de l'U-38

Au fur et à mesure de nos recherches, nous avons réalisé que le nombre d'emblèmes inconnus de la sous-marinière allemande diminue. C'est pourquoi nous élargirons à l'avenir cette rubrique aux insignes qui ont été erronément dépeints par le passé, ainsi que ceux dont la description ou l'illustration manquaient de précision. L'emblème que nous étudierons aujourd'hui appartient à cette dernière catégorie. Il a orné l'U-387, un Type VII qui entreprit ses premières missions dans l'océan Arctique en novembre 1942 sous le commandement de l'Obt.z.S. Büchler. Considéré comme un porte-bonheur, l'emblème du sous-marin consistait en une figure de Maure coiffée d'un bonnet pointu\*. Dans son ouvrage *Embleme, Wappen, Malings*, Georg Högel ne propose qu'un dessin très schématisé de l'emblème en question, illustration élaborée sur base des souvenirs de Georg Werner, un ancien de l'U-387. Le vétéran faisait de l'insigne la description suivante: "*Sommet du bonnet bleu, revers inférieur du bonnet rouge et blanc, visage brun, chevelure claire, col jaune et vert.*" Il est clair qu'Högel ne disposait pas de photo d'époque au moment où il a tracé son croquis. Or, une telle photo, nous en avons trouvée une. Elle a été prise lorsque le sous-marin était à couple avec un navire-atelier à Narvik. C'est à l'U-Boot Museum de Cuxhaven que nous avons découvert ce cliché. Il prouve que l'emblème porte-bonheur diffère largement de ce que l'on croyait en savoir et que ses couleurs ne sont pas celles de l'insigne de coiffe des marins de l'U-387. En réalité, le Maure de l'U-387 tient plus d'un enfant de type nordique que de l'Africain qu'il est censé représenter. Le seul aspect maure est le costume porté par le personnage\*. De notre évaluation de la photo originale n&b, nous avons déduit les teintes que reprend notre infographie (p. 32) et qui ne sont pas tout à fait celles décrites dans l'ouvrage susmentionné.

Le 9 décembre 1944, alors qu'il poursuivait le convoi A-62 dans la mer de Barents, l'U-387 est grenadé et coulé par la corvette britannique *HMS Bamborough Castle*.

*Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven*



\* Le Maure est ici une figure du folklore européen que l'on retrouve sous des noms différents selon les pays. Il a normalement la peau sombre et porte souvent des vêtements colorés et voyants (fraise, chapeau ample, etc.), comme l'illustre l'emblème de l'U-387 (Ndr.).

## Page 33 – Documents

### Des tracts pour briser le moral des sous-mariniers allemands

Même si les chiffres officiels des pertes dans les rangs des U-Bootfahrern ne furent jamais révélés dans les bases sous-marines françaises, il ne faisait aucun doute pour les survivants en cet été 1943 que ces pertes s'étaient considérablement accrues en mai et juin de cette année-là. Les raisons d'une telle escalade étaient un sujet fréquemment abordé entre officiers ou marins. Au vu de la situation générale et bien que le moral des sous-mariniers ne fût pas fondamentalement mauvais, ceux-ci ne faisaient plus preuve du même optimisme qu'autrefois. Que ce soit dans leurs lettres ou lorsqu'ils prenaient congé de leur famille à l'issue d'une permission, nombreux sont les U-Bootfahrern qui s'estimeraient particulièrement chanceux s'ils revoyaient leurs proches un jour. Le contenu du tract illustré ici a dû agir sur le moral des marins comme du sel frotté sur une plaie. Même si la détention ou le partage de tels tracts étaient strictement interdits, cela ne les empêchait pas de circuler. Et si le document ne circulait pas "physiquement", son contenu au moins alimentait les conversations. Tout militaire pris en flagrant délit de détention de tracts ennemis s'exposait à de graves conséquences. Le coupable était, en effet, susceptible d'être accusé "d'aider et encourager l'ennemi", selon l'expression consacrée. La sentence pouvait conduire le malheureux au poteau d'exécution.

Les tracts étaient généralement largués en même temps que les bombes lors de raids aériens. Ils faisaient partie intégrante de la guerre psychologique menée par les Alliés dont le but était l'effondrement moral de l'Allemagne.

Le tract, dont nos pages reproduisent le recto et le verso (pp. 33 et 34), a été lancé en juillet 1943. Son texte précise que 30 U-Boote ont été coulés dans l'Atlantique au cours du seul mois de mai, au prix de pertes minimes dans le camp allié. Ces succès sont attribués à la mise en service d'une nouvelle arme secrète. Cette affirmation fait vraisemblablement allusion au radar Type 271 M dont les Allemands ne soupçonnaient même pas l'existence (v. notre numéro 11, pp. 37 à 39). Le chiffre de 30 U-Boote coulés constitue en réalité une sous-estimation puisque ce ne sont pas moins de 35 sous-marins allemands qui sombrèrent dans l'Atlantique Nord et Sud sous les coups des avions et navires alliés en mai 1943. Dans ce cas-ci, on ne peut donc pas parler d'exagération gratuite à des fins de propagande. Le tract est censé miner davantage encore le moral des sous-mariniers lorsqu'il affirme que le tonnage total des navires produits par les USA au cours de la seule journée du 26 juin dépasse le tonnage total coulé par les Allemands pendant tout le mois de juin 1943! Tous ces chiffres démoralisants ainsi que les photos du tract (illustrant les étapes de la destruction d'un U-Boote) devaient broyer le moral des marins allemands. Enfonçant encore le clou, le texte vers la fin du tract compare les pertes sous-marines allemandes du printemps 1943 à un "Stalingrad de l'Atlantique". Enfin, le coup de grâce est administré lorsque le texte affirme qu'un sous-mariner allemand sur cinq ne reverra jamais la terre.

Le tract illustré ici a été ramassé par un membre de l'équipage de l'U-586 qui l'a secrètement conservé au péril de sa vie.

## Page 35 – Derrière les images, une histoire

### U-1406 et 1407: coulés ou sabordés à la fin de la guerre?

Par Axel Urbanke et Derek Waller

Parmi les nombreux sous-marins allemands capturés à la fin de la 2<sup>ème</sup> GM, il en est quatre qui intéressèrent particulièrement les Alliés: les Walter Type XVII B. Ces bâtiments constituaient le développement le plus avancé des Type XVII testés depuis 1940. Ces unités avaient pour point commun leur système de propulsion Walter dont elles tiraient leur nom. Hellmuth Walter, brillant ingénieur spécialiste des moteurs-fusées et turbines à gaz, avait développé un système de propulsion capable de produire de la vapeur d'eau à partir de peroxyde d'hydrogène en utilisant un convertisseur catalytique. Le procédé fonctionnait même en immersion. La vapeur d'eau ainsi produite passait dans une puissante turbine qui générait l'électricité alimentant un moteur. Cette invention majeure devait rejeter aux oubliettes les limitations imposées par l'emploi de cellules électriques sur les sous-marins en plongée. Le dioxyde de carbone résultant de la réaction était évacué par un compresseur. Cette technologie permettait de naviguer en immersion sans émettre la moindre bulle de gaz qui eut pu révéler en surface la présence du sous-marin.

Un U-Boot expérimental à turbine Walter, le V 80, est construit et lancé dans une première campagne d'essais dès 1940. Quatre autres unités mues par un propulseur analogue sont construites entre l'automne 1943 et le printemps 1944. Il s'agit de deux Wa 201 (U-792 et 793) et de deux Wk 202 (U-794 et 795). Les travaux sur ces sous-marins et leurs turbines ont été considérablement ralentis par un moratoire imposé en 1942 par le commandant-en-chef de la Kriegsmarine, le Großadmiral Raeder. Lorsque l'officier démissionne suite à ses dissensions avec Hitler, il est remplacé par Karl Dönitz qui annule immédiatement le moratoire de son prédécesseur. Les travaux reprennent et débouchent sur de telles performances que la Marine projette en 1944 la construction de trois nouveaux modèles de sous-marin à turbine Walter, les Types XVII, XVIII et XXVI. Finalement, seuls quatre Types XVII B seront construits par Blohm & Voss à Hambourg. Ces unités, les U-1406 à 1409, feront partie du lot de production U-1405 à 1416. De ces quatre Type XVII B, seuls deux seront mis en service, l'U-1406 de l'Oblt.z.S. Werner Klug et l'U-1407 de l'Oblt.z.S. Horst Heitz, le premier le 8 février 1945, le second le 30 mars suivant. Qu'est-il arrivé aux deux autres Types XVII B? Le 30 mars 1945, un raid aérien endommage gravement les U-1408 et 1409 encore aux chantiers Blohm & Voss à Hambourg. Ils ne seront pas réparés et leurs carcasses seront détruites le 3 mai 1945, peu avant la prise de la ville portuaire par les troupes britanniques.

Lorsque la guerre s'achève, les U-1406 et 1407 sont rattachés à la 5. U-Flottille. Au cours des dernières semaines précédant la capitulation allemande, l'U-1406 procède à des essais de son schnorchel dans l'estuaire de l'Elbe. Le 1<sup>er</sup> mai, les deux Type XVII B en service sont dans le Schleswig-Holstein, plus exactement à Rendsburg, sur le canal de la mer du Nord à la Baltique. Le même jour, ils empruntent le même canal (aussi appelé canal de Kiel ou canal Empereur Guillaume) et gagnent ainsi Cuxhaven sur la mer du Nord.

La plupart des ouvrages relatifs aux événements entourant l'U-Bootwaffe à l'époque de la capitulation donnent des dates de naufrage différentes pour les U-1406 et 1407. Selon que l'on se réfère à l'une ou l'autre source, les deux Types XVII B auraient sombré le 2, 3, 4 ou 7 mai 1945. Seul le lieu de leur naufrage ne varie pas, Cuxhaven. La majorité des ouvrages n'offrent pas plus de détails quant aux circonstances exactes de la perte des deux Types XVII B.

La reddition de l'ensemble des forces allemandes du nord-ouest de l'Allemagne, des Pays-Bas et du Danemark a lieu le 4 mai 1945 à 18h30. Elle doit prendre effet le lendemain à 08h00. Selon les termes de la reddition, les troupes allemandes doivent déposer les armes et cesser toute opération assimilée à un acte de guerre. Les termes sont aussi d'application pour les navires de

la Kriegsmarine dans la zone considérée, en ce inclus les U-Boote. Comme Cuxhaven est repris dans la zone concernée, les U-1406 et 1407 qui s'y trouvent doivent cesser toute opération. Mais un ordre secret de Dönitz lancé le 30 avril va jeter une certaine confusion. Le commandant-en-chef de la Kriegsmarine a en effet décidé de saborder toutes les unités non requises pour le dragage de mines ou la pêche. Cette opération porte le nom de code de *Regenbogen* (Arc-en-ciel). De cette manière, seul un petit nombre de navires tombera entre les mains des Alliés. Cependant, au cours des négociations en vue de la capitulation, Karl Dönitz annule son ordre du 30 avril afin de ne pas perturber le transport des réfugiés traversant la Baltique. Dönitz doit, en effet, tenir compte que la Wehrmacht est toujours au combat dans cette zone-là. Au cours de la nuit qui précède la capitulation dans le nord-ouest, tous les commandants d'U-Boot, y compris ceux de Cuxhaven, discutent de savoir s'il convient ou non de saborder leur bâtiment. Vers 04h00, soit quatre heures avant la prise d'effet de la reddition, les unités reçoivent soudain le nom de code *Regenbogen* par radio. En dépit du contre-ordre de Dönitz, quelqu'un a déclenché l'opération qui doit aboutir à la disparition de la quasi-totalité de la flotte de guerre allemande. Et quand l'aube blanchit en ce 5 mai 1945, près de 200 commandants ont sabordé leur bâtiment sur les côtes allemandes. Les U-1406 et 1407 ont aussi reçu le code *Regenbogen* à quatre heures du matin. Mais à Cuxhaven, l'ordre de destruction n'a pas été exécuté. Pour quelle raison? Le Kapitän zur See Thoma, qui commande la 5. Sicherungsdivision (division de sécurité), a annulé l'ordre en question et en a averti le commandant de l'U-1406, l'Oblt.z.S. Klug. Peu après, ce dernier et son homologue de l'U-1407, l'Oblt.z.S. Heitz, rencontrent l'Oblt. (Ing.) Gerhard Grumpelt. Ce dernier, ancien instructeur de l'AGRU-Front à Hela, a échoué à Cuxhaven au cours de l'évacuation vers l'ouest<sup>1</sup>. Klug informe Grumpelt de l'ordre de sabordage et lui dit: "*Cette décision de saborder les Types les plus récents est nécessaire et évidente selon nous, et il est de notre devoir d'exécuter cet ordre.*" Les trois officiers discutent ensuite du contre-ordre de Kurt Thoma. Ils considèrent qu'en sa qualité de commandant de la 5. Sicherungsdivision, Thoma n'a pas autorité sur les sous-marins. Klug, Heitz et Grumpelt conviennent de se revoir l'après-midi même pour mettre au point leur plan de sabordage. Mais cet après-midi-là, Thoma réitère son ordre à l'adresse de tous les commandants d'U-Boote et l'assortit même d'une menace: ceux qui contreviendraient à cet ordre et saborderaient malgré tout leur bâtiment seront exécutés. Peu impressionnés par cette épée de Damoclès, les deux commandants de sous-marin et l'officier mécanicien décident dans l'après-midi du 5 mai 1945 d'évacuer les deux Type XVII B à 22h00 sous le couvert de l'obscurité. Ils les saborderont ensuite, ne tenant donc compte que du code *Regenbogen* reçu par radio et non du contre-ordre lancé par Thoma. Mais les trois officiers ne mettent pas leur plan à exécution. C'est que les choses évoluent vite en ce début de reddition allemande et voilà que le Vizeadmiral Kleikamp convoque tous les commandants de sous-marin pour 20h00. Kleikamp est l'amiral commandant la baie d'Helgoland. Au cours de la conférence, les officiers échafaudent un accord selon lequel aucun U-Boot ne sera sabordé. Et pour sceller cet accord, les commandants de sous-marin donnent leur parole d'honneur qu'ils en respecteront les termes. Klug, Heitz et Grumpelt (qui n'a pas assisté à la conférence) ne se reverront plus et les U-1406 et 1407 sont désarmés la nuit même. L'étape suivante consiste à remettre la solde à leurs équipages. Après quoi, les 36 sous-marinières quittent le bord. Le lendemain, soit le 6 mai 1945, les sous-marins Walter sont remorqués dans le nouveau port de pêche où ils sont amarrés à d'autres U-Boote. Les patrouilleurs V-1276 et 1225 commandés respectivement par l'Obersteuermann Wilhelm Mohr et l'Offizier<sup>2</sup> Fritz Schröder montent la garde à côté des U-Boote, les deux petites unités de surface encadrant les deux Types XVII B amarrés à couple.

Bien que les Walter soient sous bonne garde, Grumpelt n'a pas renoncé à son projet de sabordage. Il est déterminé à ne pas laisser les deux sous-marins les plus modernes de la Kriegsmarine tomber dans les mains alliées. Grumpelt a une chance incroyable: le voilà justement logé sur le patrouilleur V-1276. Le 6 mai 1945, à 23h00, Grumpelt réveille son subordonné, l'Obermachinist Wilhelm Lorenz. Il lui demande de le suivre à bord des deux Walter pour y chercher de la nourriture. Silencieusement, dans l'obscurité, les deux hommes gagnent les sous-marins Walter. Une fois à bord, Grumpelt donne l'ordre à Lorenz de chercher de quoi manger. Après quelque temps, Lorenz trouve du saindoux qu'il ramène sur le patrouilleur selon les ordres de Grumpelt. Quand Lorenz veut revenir à bord du sous-marin, c'est la stupéfaction: le Walter a disparu! Lorenz comprend tout de suite que Grumpelt l'a sabordé. Les deux hommes montent ensuite sur le deuxième Type XVII B mais seul Grumpelt disparaît dans les entrailles du sous-marin. Peu après, Lorenz a l'impression que des valves du Walter sont en train d'être ouvertes. En réalité, Grumpelt opère de la même manière que sur l'autre Walter: il ouvre les purges avant et arrière ainsi que celle du réservoir de ballast principal au centre du bâtiment. Resté seul, Lorenz manque de peu de perdre la vie: alors que le second Walter commence à sombrer, une sentinelle du V-1225 (le deuxième patrouilleur) met l'Obermachinist en joue, tire sur lui mais le manque. La sentinelle n'a fait qu'appliquer les ordres de Schröder, le commandant du V-1225. Voilà que son homologue du V-1276, l'Obersteuermann Mohr, interpelle Lorenz. A 23h30, un veilleur a informé Mohr que l'un des U-Boote dont il a la garde est en train de couler et que des hommes se trouvent à bord d'un autre. Mohr se rend immédiatement vers le deuxième Walter qui fait déjà eau. Là, il rencontre Lorenz et Grumpelt qui s'extirpe du sous-marin en train de couler. Les trois hommes regagnent le V-1276 sans attendre. Mohr annonce aux deux saboteurs qu'il avait la garde du bâtiment et qu'il devra donc faire rapport de l'incident dès le lendemain matin. Grumpelt donne à Mohr ses apaisements quand il lui dit qu'il reconnaîtra sa complète responsabilité dans le sabordage des deux Walter.

L'Oblt. (Ing.) Gerhard Grumpelt est bientôt arrêté et jeté en prison. Au cours de l'interrogatoire mené par un major de la 5. Sicherungsdivision chargé de l'enquête judiciaire, Grumpelt déclare: "*Oui, j'ai sabordé les deux sous-marins, je l'ai fait seul en exécution de l'opération Regenbogen. J'assume l'entière responsabilité de mes actes.*" Peu après, les Anglais se mêlent de l'affaire: une cour militaire accuse Grumpelt d'avoir commis un crime de guerre dans le sens où son sabotage a violé les termes du cessez-le-feu. Les 12 et 13 février 1946, l'accusé Grumpelt doit répondre de ses actes devant le tribunal militaire britannique de Hambourg. Au cours des débats, Grumpelt invoque l'ordre de Dönitz daté du 30 avril 1945. Il affirme qu'il ne savait rien du contre-ordre daté du 4 mai. Il fait aussi remarquer que les officiers de la 5. Sicherungsdivision n'avaient pas autorité sur lui et que cette responsabilité incombait plutôt au Generaladmiral von Friedeburg. Grumpelt complète sa défense en faisant référence à une pratique militaire allemande établie selon laquelle il convient de combler tout vide de pouvoir quand un officier investi d'une autorité n'est plus en état de commander. La cour auditionne ensuite Fritz Schröder, le commandant du patrouilleur V-1255 qui était de garde la nuit des faits. Le témoin surprend le tribunal quand il déclare que, même s'il avait formellement reconnu Lorenz et Grumpelt, il n'aurait pas fait tirer sur eux car il les considérait comme personnels autorisés. Mieux, Schröder considère qu'il n'était pas de son devoir d'essayer d'arrêter des officiers connus de lui et en train de commettre un acte de sabotage, pour la simple raison que ses ordres n'incluaient pas la préservation physique des bâtiments placés sous sa garde! Allant de surprise en surprise, l'auditorat militaire n'en croit pas ses oreilles quand Schröder ajoute très sérieusement que son patrouilleur et lui avaient reçu l'ordre de monter la garde, un point c'est tout! Même s'ils ont de quoi surprendre, de tels arguments apportent de l'eau au moulin des sous-marinières. Si l'avocat de Grumpelt, le Kptlt. (Ing.) O. Daniel, admettra que le sabordage des deux U-Boote était effectivement une violation "*incontestable*" des lois et coutumes de la guerre, il demandera cependant à la cour de tenir compte

de circonstances atténuantes au vu de la situation pour le moins confuse qui régnait au sein du commandement allemand à l'époque des faits.

En dépit de ce plaidoyer, la cour reconnaîtra l'Oblt. (Ing.) coupable des faits reprochés et le condamnera le 13 février 1946 à une peine de sept ans de réclusion. Le 8 mars suivant, la haute cour de justice militaire confirmera le verdict mais réduira la peine à cinq ans de prison. Grumpelt bénéficiera encore d'une autre réduction de peine, si bien qu'il sera relâché le 12 février 1948.

La question abordée dans le titre de cet article connaît donc une réponse claire: les U-1406 et 1407 ont été sabordés à Cuxhaven le 7 mai 1945 mais après avoir été remis au 21st Army Group anglo-canadien deux jours plus tôt. Cela signifie qu'il faut ajouter les deux Types XVII B à la liste des U-Boote remis aux Alliés à la fin de la guerre. Le naufrage des deux Walter doit être considéré comme un acte de sabotage d'après-guerre. Son auteur, Gerhard Grumpelt, est décédé en 2002.

<sup>1</sup> Issu de la Classe 1913, Gerhard Grumpelt fit partie de l'équipage de l'U-105 du Kptlt. Schewe lors de patrouilles menées dans l'Atlantique en 1941. Il était alors revêtu du grade d'Obermachinist. Il fut ensuite retiré des opérations pour devenir instructeur au sein de l'AGRU-Front à Hela. C'est là qu'il bénéficia d'une nomination à titre exceptionnel en temps de guerre dans le corps des officiers de marine (dans l'Armée allemande, un Kriegsoffizier est un officier qui n'est pas issu des officiers de l'active ou de la réserve mais qui a atteint le rang d'officier en récompense de ses mérites au combat – Ndr.).

<sup>2</sup> Les documents du tribunal militaire mentionnent simplement "offizier" comme grade de Fritz Schröder.

#### Sources

- *Law Reports of Trials of War Criminals, Selected and prepared by the United Nations War Crimes Commission, Vol. 1*
- *The National Archive, Kew: Defendant: Gerhard Grumpelt Place of Trial: Hamburg; WO 235/64*
- *Documents provenant de l'U-Boot Museum de Cuxhaven-Altenbruch*
- *Archives documentaires de Walter Storbeck*

**Photo 29** (p. 35) – Les U-1406 et 1407 ont été renfloués le 1<sup>er</sup> juillet 1945, puis remorqués via le Kaiser-Wilhelm Kanal vers le chantier naval Howaldtswerke à Kiel où une grue a déposé les deux unités sur le quai d'armement. C'est là que l'U-1407 a été photographié. Les panneaux à l'avant des soutes de T-Stoff (dénomination allemande pour peroxyde d'hydrogène – Ndr.) ont été ôtés.

**Photo 30** (p. 36) – L'U-1407 est hissé au chantier Howaldtswerke de Kiel en juillet 1945. Les installations ont manifestement souffert des combats. Le haut bâtiment à peine visible à droite abritait les locaux administratifs de l'entreprise de construction navale. L'U-1407 sera remorqué en Angleterre fin août 1945.

**Photo 31** (p. 37) – Le commandant de l'U-1406, l'Oblt.z.S. Klug, ancien membre du Crew 39 a. Au printemps 1941, il était officier en second à l'instruction sur l'U-69, puis *Wachoffizier* qualifié à bord de l'U-552 d'octobre 1941 à juin 1943. Le 14 novembre 1943, il reçoit le commandement de l'U-794, un Type Wk 202 expérimental à turbine Walter. Klug remet son commandement à la fin du mois d'août 1944. En février 1945, il lance l'U-1406, l'un des deux seuls Types XVII B mis en service avant la fin de la guerre.

**Photos 32 et 33** (pp. 38 et 39) – A gauche (**Photo 32**, p. 38) et ci-dessus (**Photo 33**, p. 39): l'U-1407 dans un bassin de carène aux chantiers navals Vickers à Barrow au cours du printemps 1946. L'U-Boot va bénéficier de réparations. Le capotage de la partie arrière du kiosque a été démonté, révélant les tubulures d'admission et d'évacuation d'air ainsi que la sortie d'échappement. On note aussi la configuration cruciforme de la queue du sous-marin, avec son unique safran de la barre de direction et les deux safrans de la barre de plongée arrière. Les Types XVII B ne disposaient pas de barre de plongée avant. En immersion, ces unités pouvaient filer à 25 nœuds. En février 1947, l'ex-U-1407 rebaptisé HMS N25 reprend du service, cette fois avec la Royal Navy, sous le commandant du Lt. Launder. La même année, en juin, il devient l'*HMS Meteorite*. Il fait l'objet d'une campagne d'essais jusqu'au 8 juillet 1949, date à laquelle il est définitivement désarmé. Il sera ferrailé l'année suivante.

**Photos 34 et 35** (pp. 40 et 41) – A gauche (**Photo 34**, p. 40): la proue de l'U-1407 avec son volumineux GHG (Gruppenhorchgerät) Balkon constitué d'un ensemble de 24 hydrophones. Au-dessus du GHG, le tube lance-torpille tribord dont le panneau est ici fermé. A droite (**Photo 35**, p. 41): gros plan sur le kiosque d'un Type XVII B. Il s'agit de l'U-1409 qui, avec l'U-1408 son sistership, fut gravement endommagé dans un raid aérien sur Hambourg alors que les deux unités se trouvaient aux chantiers Blohm & Voss. A la fin de la guerre, des équipes de démolisseurs firent sauter sur place ce qui restait des deux sous-marins.

**Infographie** (pp. 40 et 41) – Notre artiste maison, Juanita Franzi, nous offre ici un profil couleur de l'un des deux Types XVII B sabordés par le l'Oblt. (Ing.) Gerhard Grumpelt dans le port de Cuxhaven le 7 mai 1945.

Toutes les photos illustrant cet article proviennent de la collection Storbeck.

## Page 42 – Insolite

### Règlement d'ordre intérieur

Cela peut paraître étonnant aujourd'hui mais au début de la 2<sup>ème</sup> GM régnait une certaine "nonchalance" au sein des bases sous-marines en Allemagne. A plusieurs reprises, des commandants de navire et de flottille d'instruction durent rappeler certains marins à l'ordre, leur enjoignant d'observer une discipline militaire plus stricte. Bien entendu, l'effet de telles sanctions ne pouvait être que temporaire. Mais lorsque la guerre se prolongea et que des sous-mariniers forts de leur expérience du combat furent mutés au sein des unités d'écolage, ceux-ci, conscients de la gravité de la situation au front, apprécèrent le privilège d'être transférés à l'arrière, dans leur propre pays de surcroît.

Notre photo illustre un écriteau sur le flanc du kiosque de l'U-148, un Type II D. Si l'on en juge par la signature au bas de l'avis (*Der Hauswirt* signifie Le Propriétaire), c'est le commandant du sous-marin lui-même qui a fait apposer l'avertissement. Ce "règlement d'ordre intérieur" donne une bonne idée de la nature des faits auxquels les commandants d'unité devaient faire face et auxquels ils souhaitaient mettre fin: trafics en tous genres, musique, entreposage de bicyclettes et même présence d'enfants sur les échelles! Pendant la guerre, l'U-148 servit avec les 21. et 24. U-Flottille. Sa plus longue affection fut celle à la 21.U-Flottille de Pillau puisqu'elle se prolongea d'octobre 1940 à mars 1945. Pour de nombreux membres permanents de son équipage dont les familles résidaient en ville pour certaines, le sous-marin était devenu une seconde maison. C'est donc sans surprise si le commandant de l'U-148 tomba par hasard sur l'un ou l'autre enfant jouant sur son U-Boot ou sur un vélo abandonné par un gamin en culottes courtes sur le pont du sous-marin! Il semble aussi que le problème de la musique à bord avant ou après les heures de service se soit aggravé avec le temps. Encore plus grave, le chapardage: qu'il manque quelque chose à bord du sous-marin et

on va "l'emprunter" sur une autre unité. La situation se détériorant, il fallut tout le sens social du commandant pour mettre le holà avec humour via ce "règlement d'ordre intérieur". Il s'agissait surtout de sensibiliser l'équipage et les (jeunes) visiteurs à bord de l'U-Boot. En agissant avec souplesse, le commandant donna à chacun l'occasion de s'améliorer.

## Page 43 – Destin

### Coulé malgré la sécurité du port

Le naufrage de l'U-622 à Trondheim

Le 10 juillet 1943, l'U-622, un Type VII C commandé par le Kptlt. Horst Thilo Queck, rentre de sa quatrième patrouille en mer de Norvège. Pendant trente-huit jours, il a traqué en vain une quelconque proie dans l'océan Arctique et quand il pénètre dans le port norvégien de Trondheim, aucun fanion de victoire ne flotte à son périscope. C'est une belle journée d'été scandinave qui accueille le submersible quand celui-ci accoste à 16h05. Sur le quai, le traditionnel comité de réception l'attend. Conformément à l'habitude, l'équipage passe les deux jours suivants à décharger l'U-Boot de ce qu'il contient, depuis le reste des provisions jusqu'aux torpilles. Puis, le sous-marin gagne le dock du chantier naval où l'on procède à sa remise en état pour la mission suivante. Les travaux se prolongent jusqu'au 23 juillet. Le même jour, l'U-622 reprend la mer pour une croisière d'essai longue de plusieurs heures. Puis il regagne le port où il s'amarré au quai Strandveis dans un coin du bassin n° IV. Le lendemain matin, au même endroit, une petite partie de l'équipage procède au chargement des torpilles, des autres munitions et du carburant. Manifestement, l'U-622 va reprendre la mer sous peu. Tout près de lui est amarré le destroyer Z 23. A bord de l'U-622, l'opérateur radio Günther Dobs. Notre homme relate les événements qui ont suivi en ces termes: *"Une petite partie de l'équipage était occupée à transborder du gasoil du tanker Munkholm et à recharger les batteries. J'étais de quart entre 14h00 et 16h00. C'était une journée d'été lumineuse. Je me trouvais sur le pont supérieur à bâbord, près du kiosque. Vers 14h45, j'ai entendu le vrombissement de moteurs. Regardant en direction du large, j'ai vu approcher un groupe de bombardiers volant cap au nord-est, à peu près parallèlement à la côte. J'ai alerté l'équipage et suis descendu sur la passerelle pour observer la formation de bombardiers. Elle a viré sur un cap sud-est pour se diriger droit vers le chantier naval. J'ai dénombré 45 bombardiers et, encore une fois, j'ai hurlé à l'adresse de mes camarades. A 14h50, un tapis de bombes s'est avancé à notre rencontre. J'ai voulu grimper dans le kiosque pour m'assurer une meilleure protection contre les éclats de bombe. Mon bras gauche était encore près du bord du panneau quand un choc terrible a frappé le sous-marin à la proue. Au même moment, le souffle de l'explosion a refermé violemment le panneau sur mon bras. La douleur était intense. Je suis descendu dans le central pour découvrir que le sous-marin s'enfonçait par l'arrière. Il commençait aussi à giter. Toutes les lumières étaient éteintes. L'eau se ruait dans le central par divers conduits. Il y a eu plusieurs ébranlements violents et des bruits stridents. Dans l'obscurité, je suis parvenu à repérer deux membres d'équipage. Nous avons été rejoints ensuite par deux autres. Nous étions en train de chercher les lampes de secours quand nous avons remarqué que le compartiment arrière était encore partiellement ouvert. Tordue ou faussée, quelque chose empêchait la porte étanche de se fermer. Rien ne pouvait donc stopper l'eau qui envahissait le central. Nous sommes allés dans la cabine du commandant, avons verrouillé la porte étanche et discuté de ce qu'il convenait de faire. Il ne semblait pas conseillé d'évacuer le bâtiment par l'un des puits de chargement des torpilles car notre sous-marin pouvait être encerclé par du mazout brûlant à la surface de l'eau. Soudain, nous avons aperçu une forte concentration de gaz qui devait s'échapper des batteries du gaillard. Manifestement, celui-ci devait être endommagé aussi. Le gaz s'est répandu rapidement. Nous sommes allés dans le compartiment de proue, avons mis nos respirateurs individuels et verrouillé la porte étanche du logement des officiers marinières. Nous imaginions que le gaillard allait bientôt s'enfoncer à son tour. Nous sommes restés un moment sous le panneau de chargement des torpilles. L'angle entre la proue et la poupe a lentement diminué. J'ai alerté mes camarades, leur rappelant que nous n'avions de l'oxygène dans nos bouteilles que pour 10 minutes environ. Je leur ai indiqué qu'il était temps de sortir, même si nous ne savions pas ce qui nous attendait dehors.*

*Tout de suite après, nous avons entendu un fort martèlement sur les flancs du sous-marin. Nous en avons conclu que la proue était encore à l'air libre. Nous avons donc ouvert le panneau de chargement des torpilles, évacué le bâtiment et refermé le panneau. Nous sommes sortis de là plus vite que lors de nos meilleurs exercices d'évacuation. La vue du ciel bleu et du soleil nous a remplis d'un immense soulagement. Seul celui qui a vécu une expérience similaire sait de quoi je parle. Imaginant que des membres d'équipage se trouvaient encore à bord, l'un de nos camarades avait martelé la coque pour leur indiquer que la voie était libre. Il avait même placé une planche entre la proue et le quai. En dépit des incendies sur celui-ci et dans les bâtiments du chantier naval, nous avons pu nous mettre en sécurité rapidement. Quelque temps plus tard, la proue de notre submersible s'enfonçait à son tour. L'U-622 reposait maintenant au fond du bassin.*

*Nous sommes retournés à la base. Un médecin de la Marine m'a examiné et posé un plâtre autour du bras. Puis je me suis présenté devant mon commandant.*

*Je sais que mon compte rendu diffère considérablement de celui consigné par le commandant dans le journal de bord à la date du 24 juillet 1943. Mais mes souvenirs correspondent au rapport rédigé par notre Obermachinist Max Hohn le 25 juillet 1985. Max était responsable du transbordement de gasoil lors du raid. Mes souvenirs confirment aussi la déclaration qu'a faite devant moi mon camarade Hermann Pieler le 25 janvier 1990. Hermann était avec moi à bord du sous-marin. Notre commandant n'était pas là lors des travaux d'achèvement et de l'attaque. Avec la plus grande partie de l'équipage, il était resté à la base de la 13. U-Flottille."*

Comme le radio Dobs le souligne, le commandant Queck a fait une relation notablement différente des événements dans le journal de bord du sous-marin: *"(...) L'U-622 a été coulé le long du quai Strandveis par une bombe qui a explosé tout près de ses flancs à 13h53 pendant le raid aérien sur Trondheim le 24 juillet 1943. Au moment où a sonné l'alerte, les personnels suivants se trouvaient à bord: deux Obermaschinisten, trois Maschinenmaate, un Bootsmaat et cinq Mannschaften. Le bâtiment était en train de faire le plein de carburant. Le pétrolier Munkholm était le long du bâtiment. Quand l'alerte a sonné, le dispositif de ravitaillement a été déconnecté et les marins de quart ont gagné leur position. Le sous-marin était déjà équipé de torpilles, de munitions et des autres chargements listés dans un rapport séparé. Un équipement radio additionnel consistant en un récepteur d'ondes courtes et trois récepteurs d'ondes longues, se trouvait également à bord. Toutes les positions furent abandonnées après la première attaque. Tous les compartiments et panneaux sont restés verrouillés."* Le rapport de Queck comporte plusieurs incohérences. D'abord au sujet des protagonistes. La déclaration selon laquelle toutes les positions étaient d'abord occupées puis abandonnées après la première attaque, est manifestement erronée, tout comme l'est celle selon laquelle tous les compartiments et panneaux sont restés verrouillés. Au surplus, l'heure du naufrage de l'U-622 est complètement fautive. Le journal de bord mentionne encore: *"Au cours de la seconde attaque, une grosse bombe (d'environ 500 kg à en juger par son effet) est tombée très près de la proue à bâbord. Le plongeur sous-marin a constaté que tout le flanc bâbord à hauteur du compartiment Diesel-cambuse était enfoncé du haut vers le bas sur une longueur d'environ 3 mètres et une largeur d'environ un demi-mètre. La coque*

épaisse était déchirée sur une superficie à peu près égale, provoquant une grosse voie d'eau et de gasoil. Le bâtiment s'est immédiatement enfoncé poupe la première. Un homme, qui se trouvait dans le compartiment des Diesel, a grimpé au-dessus d'un tas d'équipements détruits (séparateur d'huile, conduites du ventilateur, etc.), avec de l'eau à hauteur de la poitrine, pour gagner les logements des officiers marinières. Là, il s'est équipé de son respirateur et, comme les logements des officiers marinières se remplissaient d'eau eux aussi (les cloisons avaient apparemment bougé et n'étaient plus étanches), il a regagné l'air libre via le panneau de la cambuse. L'officier marinier de service se trouvait dans le central. Les autres hommes avaient reflué dans le compartiment avant. Lorsqu'ils ont évacué le sous-marin, ils ont découvert une autre voie d'eau près de la cabine du commandant, sans pouvoir en repérer la cause. Cette voie d'eau a probablement été provoquée par une bombe qui a dû tomber près de la partie avant du bâtiment, à tribord, pendant la seconde attaque. Le plongeur sous-marin n'a pas encore pu examiner toute l'étendue des dégâts en détail. Un Obermachinist a chassé aux ballasts mais en vain. Les derniers à bord ont évacué par le kiosque, refermant tous les panneaux derrière eux, de sorte que les cloisons et panneaux sauf celui de la cambuse étaient tous fermés. Les soldats ont mis en place une planche [en guise de coupée]. Il a été établi qu'à ce moment, un coup direct sur la barge pétrolière le long du destroyer a provoqué l'incendie depuis le côté orienté vers la mer. Le feu s'est étendu rapidement puisque le mazout recouvrait la surface de l'eau. Un bateau-pompe a remorqué le Munkholm qui se trouvait le long de l'U-622. Peu après, la proue s'est enfoncée à son tour et l'U-622 s'est posé sur le fond, gisant d'environ 5 à 10° sur tribord. Aucune perte n'est à déplorer. On peut apercevoir le sommet du kiosque à marrée basse. Aucune voie d'eau n'a été détectée dans le central quand les hommes ont évacué le bâtiment. Sur le pont supérieur, il y avait 9 poignées pistolets (6 Pi G 7H et 3 Pi 2) pour torpilles G 7 e. Huit d'entre elles ont coulé. Une Pi 2 a été repêchée et remise à l'Oblt.z.S. Müller. Un plongeur sous-marin a cherché les autres le 31 juillet 1943.

Signé: Queck, Kptlt. et commandant."

A propos de la seconde partie de l'inscription dans le livre de bord, il faut noter que, comme le confirme le compte rendu du radio Dobs, la majorité des marins ont évacué par le panneau de chargement des torpilles et non via le kiosque. Le commandant a vraisemblablement discuté de l'enchaînement des événements avec un ou plusieurs membres d'équipage avant de consigner ce point dans le livre de bord. Sans quoi, la relation aurait été plus conforme.

Le bombardement de Trondheim, le seul de toute la guerre, avait pour objectif l'abri à sous-marins *Dora I* (achevé quatre jours plus tôt) et le chantier naval. La 8th US Air Force expédia quarante-cinq B-17 des 95th and 100th Bomb Group. Quarante-et-un d'entre eux parvinrent sur l'objectif et larguèrent 324 bombes de 500 livres de type GP (pour *General Purpose*, usage général). Un total de 81 tonnes de bombes s'abattit sur la ville et la zone portuaire, provoquant des dégâts considérables. Mais l'objectif principal du raid, *Dora I*, resta quasiment intact. Les dommages affectant l'U-622 furent considérés comme sérieux, au point qu'on dut désarmer le sous-marin après l'avoir renfloué. L'U-622 fait donc partie des U-Boote qui n'ont jamais coulé le moindre navire ennemi.

Après la perte de son bâtiment, l'équipage fut transféré dans la réserve à Neustadt en Holstein au mois d'août suivant. L'opérateur radio Dobs rapporte une autre anecdote: "J'ai dû rester à Trondheim pendant environ deux semaines pour y recevoir mon traitement médical. Cette situation a entraîné la bizarrerie suivante: comme chaque sous-marin opérationnel disposait de son propre numéro postal, j'ai conservé le n° M 04155 [celui de l'U-622] à titre personnel pendant mon séjour. J'ai donc sans doute été le seul membre de toutes les forces militaires allemandes à avoir son propre numéro postal, même si ce ne fut que pour deux semaines."

A Neustadt en Holstein, les membres d'équipage de l'U-622 furent mutés à bord d'U-Boote différents et ne furent plus envoyés en opération ensemble. Le Kptlt. Queck prit le commandement de l'U-92 pour trois patrouilles entre août 1943 et juin 1944. En novembre, il prit le commandement de l'U-2522, un Type XXI, jusqu'à ce qu'il soit sabordé dans la baie de Gelting le 5 mai 1945. En sept patrouilles de combat, Queck n'a jamais coulé le moindre navire.

\* L'abri à sous-marins *Dora I* mesurait 135 mètres de long et 103 mètres de large. Il disposait de cinq alvéoles, trois pouvant être utilisées comme calles sèches, les deux autres comme docks flottants. Le chantier naval disposait en outre de quatre docks amenés d'Allemagne, le plus grand d'entre eux pouvant accueillir un destroyer.

**Photo 37** (p. 43) – L'U-622 entre à Narvik le 29 janvier 1943. Deux fanions de victoire flottent à son périscope. Le Kptlt. Queck revendique un double succès sur les navires du convoi JW-52 mais ce doublé ne pourra être confirmé. En réalité, le palmarès de l'U-622 restera vierge jusqu'au bout.

**Infographie** (p. 43) – L'emblème de l'U-622, un requin arqué autour d'une torpille, l'ensemble s'inscrivant dans un cercle noir. Le squal est dessiné de telle façon qu'il symbolise la lettre Q, initiale du nom de famille du commandant.

**Photo 38** (p. 44) – Le 29 janvier 1943, l'U-622 va accoster à Narvik à l'issue de sa deuxième patrouille. Il avait mouillé à Harstadt la veille. Le comité de réception l'attend sur le quai.

**Infographie** (p. 45) – Les installations militaires portuaires à Narvik. En 1, l'abri à sous-marins *Dora I*. En 2, son homologue *Dora II*. En 3, la centrale électrique. En 4 et 5, les tours de Flak. En médaillon, l'agrandissement de la zone du naufrage de l'U-622 dans le bassin n° IV. On y voit le submersible à quai. Par tribord avant, le pétrolier *Munkholm*. Par le travers arrière, le destroyer Z 23. Cette illustration a été réalisée sur base du croquis tracé dans le journal de bord de l'U-622.

**Photo 39** (p. 46) – Le destroyer Z 23 était tout proche de l'U-622 au moment du bombardement aérien de Trondheim le 24 juillet 1943. Cette vue-ci a néanmoins été prise à Wilhelmshaven.

Crédit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart

**Photo 40** (p. 47) – Une autre photo de l'U-622 prise le 29 janvier 1943. Dans la baignoire, le Kptlt. Queck salue le comité de réception sur le quai. On distingue l'emblème à l'ours polaire de la 11. U-Flottille ornant les deux côtés du kiosque.

## Troisième de couverture – Equipement

### Transfert d'une torpille de réserve au cours de la troisième patrouille de l'U-221

L'Oblt.z.S. Hans-Hartwing Trojer était déjà un talentueux commandant de sous-marin quand il appareilla à Saint-Nazaire avec l'U-221 le 27 février 1943 pour sa troisième patrouille. Au cours de sa première croisière de combat (du 3 septembre au 22 octobre 1942), il avait coulé cinq navires et 10 chalands de débarquement. Ces derniers étaient transportés à bord du *Southern Express*, un ancien navire-usine de la flotte baleinière (12.398 GRT).

Au cours de sa troisième patrouille, Trojer eut de nombreuses occasions de tirer ses torpilles contre le convoi HX-228. Il put ainsi accroître son score de quatre unités supplémentaires avant le 10 mars. Mais sa consommation de torpilles fut telle qu'il dut se réapprovisionner avec une torpille de réserve entreposée sous la plage avant (le projectile était transporté dans un caisson cylindrique étanche). L'opération démarra le 13 mars à 20h00 alors que des averses arrosaient le sous-marin. La **Photo 43** (bas de la quatrième de couverture) montre le logement de la torpille de réserve dont le panneau a déjà été ôté (le panneau est visible sur le pont devant le logement). Le projectile va être extrait grâce à une broche placée au-dessus de lui. Les marins vont ensuite déposer la torpille sur la glissière inclinée que l'on aperçoit sur la **Photo 42** (haut de la quatrième de couverture). Le projectile sera alors glissé dans le local des torpilles via le panneau circulaire déjà ouvert sur la **Photo 43**. A ce moment, le sous-marinier penché en avant aura, bien entendu, dégagé l'accès. Pour ne pas gêner la glissière de chargement inclinée, le canon de pont (ici un 88 mm) devait être pivoté de côté et relevé. Le transfert d'une torpille de réserve était généralement exécuté par mauvais temps. Dans de telles conditions, le sous-marin, qui devait rester en surface pendant l'opération, avait, en effet, moins de chance d'être surpris par un avion ennemi. Sur la **Photo 42**, on note l'état délabré de la peinture du kiosque. La **Photo 41** (troisième de couverture) montre l'U-221 au retour de sa troisième patrouille au cours de laquelle il a coulé, en réalité, six navires pour un total combiné de 37.673 GRT. Le palmarès arboré ici compte donc un fanion de victoire de trop. Cette photo a été prise le 28 mars 1943.

*Crédit photo: collection Beshears (Photos 41 à 43)*

**Die Versorger der "Grauen Wölfe", Einsatz und Schicksal der deutschen U-Tanker 1941-43** (Les Pourvoyeurs des Loups Gris: missions et destins des sous-marins ravitailleurs allemands de 1941 à 1943). Auteur: Axel Urbanke. Les sous-marins ravitailleurs allemands, objectifs prioritaires des forces alliées. Les groupes de lutte ASM "hunter-killer" (chasseur-tueur) alliés avaient reçu l'ordre exprès de couler ces U-Boote particuliers avant toute autre cible. Car l'ennemi savait que ces ravitailleurs permettaient aux sous-marins allemands d'opérer devant la Côte Est des USA, dans les Caraïbes, le long des côtes de l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique du Sud. Contrairement aux pétroliers de surface, ces sous-marins de Type XIV, aussi connus sous le nom de "Vaches à Lait", pouvaient atteindre leurs zones d'opérations sans être découverts. Ces grosses unités emportaient de quoi ravitailler jusqu'à 24 U-Boote en gasoil mais aussi en torpilles, pièces de rechange et provisions. Grâce à eux, les sous-marins allemands voyaient leur endurance normale doubler voire tripler. Ces *Milchkühe* (Vaches à Lait) transportaient également un médecin pour soigner les marins blessés ou malades à bord des U-Boote ravitaillés.

Jusqu'en 1942, ces sous-marins ravitailleurs pouvaient donner rendez-vous, sans être réellement inquiétés, à tout sous-marin de combat dans des zones définies à l'avance. Mais les choses changent du tout au tout dès l'année suivante. Début 1943, en effet, les Alliés parviennent à décrypter les messages radio allemands qui leur indiquent les points de rendez-vous entre les U-Boote et les sous-marins ravitailleurs. A partir de ce moment, les Alliés mettent tout en œuvre pour traquer et détruire les "Vaches à Lait". Partout où ces dernières font surface, les groupes de lutte ASM alliés les attendent. Pour tenter d'éviter au maximum le risque de tomber dans ces traquenards, les U-Tanker (abréviation de "pétroliers sous-marins") changent de point de rendez-vous à la dernière minute, transbordent leurs fournitures en un minimum de temps, presque à la sauvette, que ce soit en pleine nuit ou par mauvais temps. Pour les équipages des sous-marins ravitailleurs, le sentiment d'être devenu le gibier de prédilection des Alliés est quotidien. Ils accompliront néanmoins leur mission jusqu'au bout, à la limite de l'endurance physique et psychologique. Leur destin est pourtant scellé puisque tous les U-Tankern seront coulés par les Alliés, le dernier au cours de l'été 1944. Chaque *Milchkuh* est devenue la tombe de son équipage.

Aucun ouvrage n'avait décrit ni illustré dans le détail les missions et les destinées de ces dix ravitailleurs des profondeurs. C'est à présent chose faite avec cette monographie qui couvre les difficiles opérations des U-Tankern pendant la 2<sup>ème</sup> GM, leur équipage luttant à la fois contre la mer et les forces anti-sous-marines alliées. Cet ouvrage comble un vide dans l'histoire des U-Boote.

Couverture cartonnée

ISBN: 978-3-941437-14-2

Format: 23,5 x 28 cm

336 pages (texte en allemand et en anglais), 305 photos dont 5 photos couleur d'époque

33 cartes en couleur, 9 profils couleur

Disque compact reprenant une masse de données sur les sous-marins ravitailleurs allemands ainsi que l'index du livre

**Prix: 59 €+ frais de port**

**Décalcomanies – U-BOOT IM FOCUS n° 2 à 11:** cette planche regroupe les emblèmes de plusieurs Types VII C (échelle 1/72<sup>ème</sup>) et d'un Type XXIII (échelle 1/35<sup>ème</sup>). Ci-dessous, la liste des sous-marins dont les emblèmes sont repris sur la planche, ainsi que le(s) numéro(s) d'U-BOOT IM FOCUS (UiF) illustrant les sous-marins concernés:

- U-93: UiF n° 2
- U-96: pas d'application
- U-257: UiF n° 6
- U-258: UiF n° 5
- U-403: UiF n° 2 et 5 (v. article dans ce numéro, p. 22 à 39)
- U-438: UiF n° 11
- U-454: UiF n° 7 et 8
- U-575: UiF n° 4 et 8
- U-581: UiF n° 10
- U-588: UiF n° 2 et 6
- U-595: UiF n° 4
- U-653: UiF n° 10
- U-702: UiF n° 6
- U-929: UiF n° 8
- U-4709: UiF n° 7 (ATTENTION: les décalcomanies pour ce Type XXIII sont à l'échelle 1/35<sup>ème</sup>!)

**Prix: 16,50 €(TTC)/planche + frais de port**

**Décalcomanies – U-BOOT IM FOCUS n° 2 à 12:** cette planche regroupe les emblèmes de plusieurs Types II B et Types VII C (échelle: 1/144<sup>ème</sup>). Ci-dessous, la liste des sous-marins dont les emblèmes sont repris sur la planche, ainsi que le(s) numéro(s) d'U-BOOT IM FOCUS (UiF) illustrant les sous-marins concernés:

- U-10 (Type II B): UiF n° 12
- U-24 (Type II B): UiF n° 11
- U-93 (Type VII C): UiF n° 2
- U-96 (Type VII C): pas d'application
- U-257 (Type VII C): UiF n° 6
- U-403 (Type VII C): UiF n° 2 et 5 (v. article dans ce numéro, p. 22 à 39)
- U-438 (Type VII C): UiF n° 11
- U-454 (Type VII C): UiF n° 7 et 8
- U-581 (Type VII C): UiF n° 10
- U-588 (Type VII C): UiF n° 2 et 6
- U-595 (Type VII C): UiF n° 4
- U-653 (Type VII C): UiF n° 10
- U-702 (Type VII C): UiF n° 6

**Prix: 16,50 €(TTC)/planche + frais de port**