

**EDITION  
No 9**  
2013

deutsch-english

LUFTFAHRTVERLAG  
**START**

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

# U-BOOT

## IM FOCUS



Traduction française

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

# U-BOOT IM FOCUS N° 9/2013

*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

**Photos 1 et 2** (deuxième de couverture) – Dans le compartiment de proue d'un Type VII C, des membres d'équipage extraient une torpille du Tube II. Comme on le remarque, toute opération sur les tubes de lancement exigeait le relevage des couchettes avoisinantes. Jusqu'en 1943, lesdits tubes seront en bronze, matériau alors considéré comme non stratégique. Toutefois, ils seront ultérieurement fabriqués en acier suite à la pénurie de matières premières. En général, le lancement des torpilles se faisait par commande électrique depuis le central ou le kiosque. Alternativement, l'opération pouvait être réalisée manuellement au moyen d'un levier placé sur le tube lui-même. Ledit levier était peint en rouge pour des questions de sécurité. Il est intéressant de constater la présence de prénoms féminins sur deux des tubes visibles ici: *Rosemarie* (Tube I) et *Anni* (Tube II). Deux torpilles de réserve étaient entreposées sur le plancher de la chambre des torpilles. On imagine donc l'extrême exigüité de cette dernière pourtant aussi utilisée pour loger l'équipage.

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

## Page 1

### Editeur et Rédacteur en Chef:

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

### Principaux collaborateurs:

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

### Premier Assistant de Rédaction:

Olaf Krabbenhöft, Hambourg

### Deuxième Assistant de Rédaction:

Markus Richter, Cloppenburg

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 © Lufffahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn, Inh., Axel Urbanke, 2013

**ISBN 978-3-941437-15-9**

*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>A l'arrière</b>	
Type VII C non identifié	Deuxième de couverture	Des premières lignes à la propagande (Schepke)	34 à 38
<b>Editorial</b>	2	<b>Emblèmes inconnus</b>	
<b>Forum des lecteurs</b>		Le premier emblème de la 3. U-Flottille	39 à 44
U-141: un Type II D en mission dans l'Atlantique	2	<b>Armement</b>	
U-133: coulé par une mine à Salamis	2	Le "2 cm-Vierling Flak C/38" sur U-Boot	45 à 47
<b>Les Types II</b>		<b>Paysages</b>	
U-10, 1939-1940	3	La gîte de l'U-957	48 et 49
<b>Les sous-marins électriques</b>		<b>Vues inhabituelles</b>	
U-2328, U-2506 et U-2511, 1945	4 et 5	Le Cerf de l'U-671 est décoré de la Croix du Mérite de Guerre	50 et 51
<b>Un sous-marin sous la loupe</b>		<b>Écussons de coiffe</b>	
Les missions de l'U-509, le "Loup des Mers"	6 à 28	Les écussons de la U-Bootwaffe (1 <sup>ère</sup> partie)	52 à quatrième de couverture
<b>Photos couleur</b>			
Un kiosque bien sombre pour l'U-593	29		
<b>Fanions</b>			
Succès contre le convoi PQ-14	30 à 33		

**Photo de couverture** – Le Kpitt. Engelbert Endraß dans le kiosque de l'U-46. L'as arbore l'*Eichenlaub zum Ritterkreuz* (Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne) qui lui a été décernée le 10 juin 1941 alors que l'officier n'est pas encore rentré de sa septième patrouille. Endraß est le cinquième capitaine de U-Boot à avoir atteint le score de 200.000 tonnes de navires coulés, comme le mentionne un communiqué spécial de la Wehrmacht daté du 9 juin 1941. Cette vue a probablement été prise au cours de la huitième et dernière patrouille de l'as à bord de l'U-46. L'officier perdra la vie dans quelques mois, le 21 décembre 1941 exactement, lorsque l'escorte d'un convoi allié le coulera à bord de l'U-567 au voisinage des Açores.

*Crédit photo: collection Ockert*

## Page 2 - Editorial

Chers Lecteurs,

Suite à l'achèvement de notre livre relatif aux sous-marins ravitailleurs (v. page 54 de la présente édition), nous reprenons le fil de U-BOOT IM FOCUS avec ce neuvième numéro. Vu le grand nombre de demandes relatives à davantage de monographies à thème spécifique, nous envisageons d'intercaler ce type d'étude entre l'un ou l'autre numéro de UIF dans les temps à venir. Faute de place, il n'est en effet pas possible d'insérer dans votre périodique des articles particulièrement fouillés. Nous avons espoir que notre décision rencontrera votre approbation.

L'agencement du présent numéro diffère quelque peu des précédents car nous n'avons pas souhaité raccourcir l'article consacré à l'U-509. C'est pourquoi vous ne trouverez pas dans ce numéro la plus grande partie des rubriques habituellement dédiées aux différents types de U-Boot. Pas d'inquiétude pour l'avenir cependant puisque ces rubriques reviendront dans le prochain numéro. A propos de l'article traitant de l'U-509, ceux qui ont une bonne mémoire remarqueront que nous avons exceptionnellement réutilisé une photo que vous avez déjà découverte dans notre numéro 5. Cette pratique, qui ne nous est pas coutumière, s'explique par la rareté des photographies illustrant ce sous-marin. Soyez rassurés, nous n'avons pas l'intention d'en faire une habitude.

Il me reste à espérer que vous parcourrez le présent numéro avec le même plaisir que les précédents.

Axel Urbanke - Editeur

## Page 2 – Forum des lecteurs

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

#### U-141: un Type II D en mission dans l'Atlantique

Notre collaborateur Walter Storbeck a identifié les capitaines de la **Photo 35** (page 36): de gauche à droite, on reconnaît Horst Geider, Hans-Heinrich Döhler, Jürgen Krüger, Kurt Eichmann, Wolfgang Leimkühler et Siegfried Koitschka. Tous sont d'anciens membres du Crew (promotion) 37a. De ces six officiers, seuls les Oblt.z.S. Geider et Koitschka survivront à la 2<sup>ème</sup> GM.

#### U-133: coulé par une mine à Salamis

Andreas Hofmann fait remarquer que le sous-marin visible en page 43 n'est pas l'U-133 mais l'U-331 de Tiensenhausen. Après vérification, cette information s'est révélée exacte. Elle prouve que la même vue détenue par l'U-Bootmuseum de Cuxhaven et d'autres collections a été mal légendée jusqu'à ce jour. Georg Högel s'est malheureusement basé sur la même erreur pour produire un emblème par conséquent inexact dans son ouvrage traitant des insignes portés par les U-Boote. Sur la Photo L1 (p. 2), on distingue la partie avant du Serpent du Rhin ornant le kiosque de l'U-331.

## Page 3 – Les Types II

Photo 3 (p. 3) – L'U-10 est lancé le 9 septembre 1935. Entre le 7 septembre 1939 et le 23 avril 1940, il part cinq fois en patrouille en Mer du Nord et dans la Baltique, sous le commandement successif du Kptlt. Wilhelm Schultz (deux patrouilles) et de l'Oblt.z.S. Joachim Preuss (trois patrouilles). C'est ce dernier qui commandait l'U-10 lorsque celui-ci a remporté ses deux uniques victoires. Les deux victimes sont des navires de commerce (un norvégien et un néerlandais) torpillés et coulés au large des côtes néerlandaises, respectivement le 17 et le 18 février 1940. Au cours des patrouilles entre 1939 et 1940, l'U-10 arbore le Cochon visible sur cette photo. Le parapluie sous la patte fait évidemment référence au premier ministre britannique Chamberlain. Par extension, lorsque le Royaume-Uni déclara la guerre à l'Allemagne le 3 septembre 1939, le parapluie symbolisa l'ennemi anglais dans l'esprit des Allemands.

## Page 4 – Les sous-marins électriques

Les vues sur cette double page n'illustrent pas une vague tentative de camouflage contre l'aviation ennemie mais des U-Boote décorés à l'occasion de la fête de la Pentecôte. Les périscopes portent à leur sommet des branches de bouleau fraîchement coupées comme le veut la tradition dans la U-Bootwaffe (à l'instar de ce qui se pratique en Basse-Saxe). Ces photos ont été prises les 20 et 21 mai 1945, donc peu après la capitulation allemande, au Dokkerskjærkaaien à Bergen (Norvège). La **Photo 4** (p. 4) illustre de gauche à droite un Type XXIII (l'U-2328 de l'Oblt.z.S. Lawrence) et deux Type XXI, l'U-2506 du Kptlt. von Schroeter et le célèbre U-2511 du Korv.Kpt. Schnee. Ces deux Type XXI ont été les premiers sous-marins de leur classe à gagner la Norvège, l'U-2511 à la fin mars 1945 et l'U-2506 le 20 avril de la même année. L'U-2506 manque de peu de se faire envoyer par le fond lors d'une attaque aérienne dans le Kattegat, alors qu'il navigue vers la Norvège. Il exécute une plongée d'essai à grande profondeur dans l'Oslofjord le 20 avril. A cette occasion, une bouée acoustique amarrée au pont implose alors que le sous-marin atteint 160 mètres. Puis, à 230 mètres de profondeur, dans un bruit assourdissant, c'est au tour d'un conteneur à canot gonflable (censé être pressurisé) d'être broyé par la pression. Ce second incident incite le capitaine à ne pas descendre plus bas.

Les U-2506 et 2328 accomplissent des patrouilles opérationnelles. Le premier quitte Kristiansand le 28 avril pour opérer dans les parages de Gibraltar. Mais une avarie de schnorchel pousse son capitaine à avorter la mission dès le 1<sup>er</sup> mai. Il rentre alors à Bergen. De son côté, l'U-2511 de Schnee part en patrouille entre les 3 et 6 mai. Le 5 mai, bien qu'il soit au courant du cessez-le-feu sur le front de l'Ouest, Adalbert Schnee aurait exécuté sa célèbre attaque factice (et réussie) sur le cuirassé britannique *HMS Norfolk*. Les trois U-Boote visibles ici seront convoyés vers l'Angleterre et sabordés en Mer d'Irlande dans le cadre de l'opération *Deadlight*. Prise à la même occasion que la **Photo 4**, la **Photo 5** (p. 5) montre à gauche l'U-2328 et au centre l'U-2506 (on distingue aussi une partie de l'U-2511 à l'extrême droite). Coiffé de la traditionnelle casquette blanche, le Kptlt. von Schroeter, pacha de l'U-2506.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

## Page 6 – Un sous-marin sous la loupe

### Les missions de l'U-509, le "Loup des Mers"

Par Axel Urbanke

Après avoir décrit de nombreux types de sous-marin dans cette rubrique au cours des années passées, le moment est venu de nous pencher enfin sur un Type IX C. Notre choix s'est porté sur l'U-509, un bâtiment au sujet duquel les informations ne sont

pas légion. Pourtant, son histoire est des plus intéressantes à de nombreux égards: non seulement l'U-509 a opéré sur trois des plus célèbres terrains de chasse des U-Boote (Caraïbes, Freetown et Le Cap) mais il a également porté des livrées de camouflages aussi variées qu'inhabituelles.

Tout commence à Hambourg le 4 novembre 1941, lorsque le Korv. Kpt. Karl-Heinz Wolff lance l'U-509 aux chantiers Deutsche Werft. Les essais de réception UAK démarrent quatre jours plus tard. Déjà à cette époque, le sous-marin arbore la *Wolfskopf* (Tête de Loup) sur son kiosque, certainement en référence au nom de son premier capitaine. L'emblème est peint sur les flancs gauche et droit du massif, la tête du canidé regardant vers la proue. Rares sont les autres U-Boote qui porteront un emblème lors des essais UAK en Mer Baltique. Cette époque n'est émaillée que d'un incident sérieux lorsqu'un destroyer éperonne accidentellement la poupe de l'U-509. Le reste des essais et l'entraînement avec l'AGRU-Front se déroulent plus sereinement.

Le 25 juin 1942, l'U-509 largue les amarres à l'entame de sa première mission opérationnelle. Nous sommes à Kiel et la météo est morose: le plafond est bas et il pleut. Wolff a reçu pour mission d'opérer dans les Caraïbes. Il met d'abord le cap sur Kristiansand (Norvège) pour y faire le plein de mazout. Puis, le bâtiment gagne l'Atlantique Nord en contournant les îles Féroé. C'est dans cette dernière zone qu'a lieu la première plongée d'urgence, quand un destroyer est repéré le 2 juillet. Le sous-marin poursuit son voyage vers le sud-ouest dans une mer peu agitée à agitée. Le 13 juillet, l'U-509 est dans le carré CC au sud de Terre-Neuve, en route vers son rendez-vous avec l'U-460, une "Vache à Lait" qui doit le rejoindre dans le carré CC 9773. En fin de matinée, l'U-509 repère un navire de surface qualifié de "moderne", estimé à 10.000 GRT et qui navigue vers l'ouest. Wolff donne immédiatement l'ordre de le prendre en chasse. Mais l'état de la mer complique l'entreprise et après six heures de poursuite, le contact visuel avec le cargo est perdu dans le carré CC 6543. Dans un message au BdU, Wolff fait dire qu'avec ses 16-17 nœuds, le cargo est tout simplement trop rapide pour lui. Le BdU lui répond par un ordre de rejoindre le sous-marin ravitailleur. Le jour suivant n'apporte que de lourds nuages, de la pluie et des orages. C'est au milieu de ces mauvaises conditions météorologiques que l'U-509 repère un petit steamer à la fine pointe de l'aube. Mais le vapeur a également aperçu le submersible et Wolff donne l'ordre d'attaquer en surface. Bientôt, l'U-509 est en position de tir. Le capitaine renseigne dans le livre de bord: "(...) *bateau suspect, environ 1.000 GRT, deux cheminées, mât d'artimon, attaque immédiate dès repérage, un coup manqué pour raison inconnue, réglage de la profondeur 2, peut-être trop bas, navire a transmis "(mot manquant) britannique par sous-marin". (...) Certainement un piège. (...)*" Il semble donc que la torpille allemande ait glissé juste sous la coque du navire visé. Considérant que l'alerte a été transmise par radio dans le but de rameuter des forces ASM, Wolff préfère abandonner la poursuite.

Le lendemain matin, par une mer calme cette fois, l'U-509 a rendez-vous avec l'U-460, la "Vache à Lait" qui lui transfère 60 m<sup>3</sup> de gasoil et des provisions pour 24 jours. La scène se déroule dans le carré CC 9749. Les opérations de ravitaillement achevées, les deux sous-marins se séparent et l'U-509 file vers le sud. Les guetteurs repèrent un steamer dans les premières heures de la soirée du 19 juillet. Sous une faible clarté lunaire et sur une mer d'huile, Wolff tente de se positionner devant le navire repéré dans le carré DD 95. Ce faisant, il fait mettre machine avant toute mais la discrétion en pâtit car, en tournant à pleine vitesse, les hélices du U-Boot provoquent de nombreux remous bien visibles depuis le steamer. Sans surprise, le branle-bas de combat est donné à bord de ce dernier qui, tout en zigzaguant pour échapper au sous-marin, transmet aussitôt sa position aux autres navires. Bientôt, le vapeur est hors de portée.

Le 22 juillet vers midi, les guetteurs signalent brièvement le kiosque d'un sous-marin que le BdU identifie comme un autre U-Boot. Le 24 juillet, l'U-509 navigue dans le canal de la Mona entre Haïti et Porto Rico où la présence d'un avion le pousse à plonger en urgence. L'endroit est inconfortable car, à seulement 50 kilomètres des côtes haïtiennes d'un côté et des côtes portoricaines de l'autre, le sous-marin pourrait être repéré facilement. Pour compliquer le tout, on découvre que le submersible laisse un sillage mazouté qui le rend encore moins discret, un réel handicap lorsque l'on opère dans les Caraïbes. Les mécaniciens estiment que la fuite de gasoil provient du réservoir de ballast n° 7. Aussi son combustible est-il transféré dans les autres réservoirs. Il faut attendre le 30 juillet, alors que le bâtiment est au sud de Cuba, pour que son sillage sombre et gras s'estompe enfin. Deux jours plus tard, dans le golfe du Mexique, c'est un Wolff dépité qui doit laisser passer le *Rio Chubut*, un navire argentin, donc neutre: le capitaine était parvenu à se placer dans une position idéale pour le torpiller.

Le 2 août, l'équipage de l'U-509 apprend que le chasseur peut devenir gibier à son tour. Au moment des faits, le sous-marin est dans le golfe du Mexique, considéré comme "l'avant-cour" des USA. A quelque 300 kilomètres à l'ouest de l'extrémité sud de la Floride, un avion débouche soudain des nuages et plonge sur l'U-509. Des bombes munies de fusée à retard tombent tout près du sous-marin. Dans le journal de bord à la date du 3 août, Wolff consigne ce qui suit: "*02h00, retrait pour réparer* (en direction du nord-ouest vers le carré DL 14, c'est-à-dire encore plus près des côtes floridiennes – NDA) *combiné à une brève incursion contre un trafic suspect dans l'embouchure du Mississippi et le détroit de Floride/Nouvelle-Orléans. Après la tombée de l'obscurité, chandelles et projecteurs de recherche sur tribord arrière. Probablement des avions Dete<sup>1</sup> en patrouille ASM.*"

A bord de l'U-509, la liste des avaries s'allonge: sont hors service le périscope d'observation céleste, la pompe de cale, la radio de 200 Watt, le radar et l'échosondeur. Et comme si cela ne suffisait pas, le sous-marin laisse à nouveau un sillage de mazout. Aussi, après avoir fait le point, Wolff décide-t-il de quitter le carré DM 1732 et de mettre le cap à l'ouest pour se rapprocher du centre du golfe du Mexique. Un endroit plus calme pour réparer, pense le capitaine. Le 4 août, le BdU ordonne à Wolff (qui est dans le carré EE) et à Beuke (dont l'U-173 se trouve dans le carré EO) de se diriger vers les eaux au large de Trinidad et Tobago car un intense trafic maritime y a été repéré. Pour l'U-509, le retrait du golfe du Mexique à travers les Caraïbes se fait sur la pointe des pieds. A plusieurs reprises, le bâtiment doit plonger en catastrophe pour parer des attaques aériennes. Il doit attendre le 15 août pour se retrouver au voisinage des Petites Antilles à la sortie des Caraïbes. Un grand périscope est repéré à une distance d'environ 200 mètres. Wolff estime qu'il s'agit d'un homologue italien et décide donc de ne pas l'attaquer.

Peu après, le submersible laisse enfin les Caraïbes derrière lui et son équipage pense pouvoir pousser un soupir de soulagement. Après tout, c'est dans ce secteur que le risque d'attaque aérienne était le plus grand, imagine-t-il. Hélas, il doit vite déchanter car le lendemain à midi, il découvre que les eaux autour de Tobago ne sont pas moins dangereuses. Par une mer calme, sous de gros cumulus et une fine pluie, le sous-marin est la cible d'une attaque aérienne surprise. Un avion largue trois bombes qui endommagent légèrement le manteau du kiosque et mettent hors d'usage l'antenne à mât fixe. L'U-509 parvient à s'esquiver et le voici à présent dans les carrés EE, EO et EP où il demeure jusqu'au 25 août. Le lendemain, il reçoit l'ordre de rentrer à la base, tout comme les U-98, 108, 598 et 600. Dans la nuit du 30 au 31 août, Wolff tire une gerbe de quatre torpilles contre une cible qu'il prend d'abord pour un bâtiment d'escorte avant de se raviser et de l'identifier comme navire spécial. A nouveau, les quatre projectiles glissent sous l'objectif. Wolff pense qu'il s'agit d'un bateau-piège, d'autant que ce dernier prend la poudre d'escampette à toute vitesse. Aussi le capitaine du sous-marin préfère-t-il ne pas insister.

Wolff est malade depuis un certain temps déjà. A plusieurs reprises, le BdU l'a autorisé à donner rendez-vous à une "Vache à Lait" dont le médecin du bord lui prodiguera des soins. Mais Wolff ne donne pas suite à cette autorisation. Le 2 septembre, un

steamer suisse est repéré sur une route maritime réservée aux navires neutres. Le repérage a lieu dans le carré DF 1869 au sud-ouest des Açores. Le lendemain 3 septembre, Wolff rejoint Holtorf et son sous-marin ravitailleur dans le carré CD 8555. L'U-509 reçoit un complément de combustible avant de poursuivre sa route. Entre les 6 et 7 septembre, le sous-marin opère pendant 36 heures contre un convoi. En vain. Il parvient à Lorient le 12 septembre. Suite à cette patrouille marquée par le manque de chance, le BdU considère que toute l'opération a pâti de la trainée de mazout et de l'état médical du capitaine. C'est d'ailleurs pour cette dernière raison qu'une fois à terre, le Korv.Kpt. Wolf doit remettre le commandement de l'U-509 à l'Oblt.z.S. Werner Witte.

Le sous-marin reprend la mer pour sa deuxième patrouille dans la soirée du 5 octobre 1942. Cette fois, l'unité a reçu pour mission d'opérer dans le secteur des îles du Cap-Vert et au large de Freetown. Situé en Sierra Leone, Freetown est le port le plus important d'Afrique occidentale. Le 23 octobre, conformément aux instructions reçues, l'U-509 prend position au sud-est des Açores dans le carré CF 8623. Il fait à présent partie du groupe *Streitaxt* (Hache de Combat), une meute composée de huit U-Boote qui doivent écumer les eaux au large de l'Afrique de l'Ouest. Dans l'après-midi du 26 octobre, les guetteurs de l'U-509 repèrent le sommet de deux mâts à l'ouest des Canaries. Peu après, Witte donne l'ordre de plonger pour attaquer en immersion. Sa cible est le pétrolier britannique *Anglo Maersk* de 7.705 GRT qui, suite à des problèmes de moteurs, s'est détaché du gros du convoi SL-125 au point de perdre le contact avec lui. A 17h40, Witte décoche deux torpilles qui frappent le pétrolier après une course d'1 minute et 33 secondes. Pourtant, le tanker ne semble guère affecté. Il poursuit même son chemin à grande vitesse. Peut-être aussi parce que son périscope est entré en collision à deux reprises avec du bois flottant, Witte ne parvient pas à se remettre en position pour lancer une deuxième torpille. A 18h17, son bâtiment fait donc surface pour engager le pétrolier au canon de 105 mm monté sur le pont. Mais le Britannique ne se laisse pas faire: il réagit si promptement qu'il est le premier à faire feu sur le sous-marin. Surpris, ce dernier préfère regagner les profondeurs et traquer le tanker qui s'esquive en zigzaguant.

A 22h45<sup>2</sup>, alors qu'il a refait surface à la faveur de l'obscurité, le sous-marin, à présent dans le carré DH 75, est à nouveau en position de tir. Une torpille quitte les entrailles de l'U-509 mais elle rate sa cible suite à un manque de précision du télémètre. L'appareil de mesure a en effet donné 1.300 mètres alors que la distance réelle n'est que de 700 mètres. Sous la pleine lune, Witte tente à deux reprises de se remettre en position de tir. En vain. Dans la matinée du lendemain 27 octobre, il doit donner l'ordre de plonger en catastrophe après avoir repéré à la dernière minute une petite unité de surface approchant à grande vitesse dans son dos. Witte décide d'abandonner la poursuite de l'*Anglo Maersk*<sup>3</sup> et de reprendre sa position au sein de la meute.

Peu après, à 09h41, l'U-509 intercepte un message de l'U-409 dont le capitaine, Massmann, a repéré un convoi qu'il suit. Witte se joint à la traque. A 14h55, par une mer calme et sous des averses de pluie, le convoi SL-125<sup>4</sup> est signalé dans le carré DH 7557. L'U-509 tente de se positionner devant lui. Vers 20h00, alors que la nuit est presque tombée, Witte a, en réalité, légèrement dépassé le convoi. Puis, sans prévenir, ce dernier oblique brutalement vers l'U-509 et file droit vers lui. Au cours des deux heures et demie qui suivent, Witte se laisse glisser à l'intérieur du convoi. Une vue presque irréaliste s'offre alors aux sous-marinières de veille dans la "baignoire": les voilà au centre de l'armada ennemie constituée de quatre corvettes d'escorte et de 37 navires marchands!

L'U-203 de l'Oblt.z.S. Kottmann et l'U-659 du Kptlt. Stock se joignent à l'U-509 pour l'attaque mais seul l'Oblt.z.S. Witte est victorieux. Ce dernier expédie une première torpille à 22h33 puis une seconde cinq minutes plus tard. Elles touchent le cargo britannique *Pacific Star* et le *Stentor*, un autre cargo. Celui-ci jauge 6.148 GRT mais a surtout la particularité d'être le navire qui emporte le commandant du convoi, le capitaine Garstin, ainsi que sept autres membres de l'état-major naval. Le *Stentor* compte aussi 107 membres d'équipage, 124 passagers et sept artilleurs pour servir les pièces de pont. Si l'une des deux torpilles de Witte ne coule pas le *Pacific Star* (qui sera finalement abandonné par son équipage le 28 octobre), l'autre percute le *Stentor* dont la cargaison, de l'huile de palme, explose. L'huile enflammée bote le feu à tout l'avant du cargo et à la passerelle. La plupart de ceux qui se trouvaient sur celle-ci périssent instantanément ou sont gravement brûlés. Seuls trois des cinq embarcations de sauvetage sont encore utilisables. Elles accueilleront les survivants pour les emporter loin de cet enfer. Huit minutes à peine après le torpillage se déroule la scène que Witte décrit dans le livre de bord de l'U-509: "(...) le steamer se brise en deux, toujours en feu. Il fait aussi clair qu'en plein jour, probablement un navire transportant des munitions. La passerelle (les sous-marinières qui se trouvent dans la "baignoire" – NDT) étant aveuglée, j'ai plongé. Bruits d'ASDIC, 3 grenades sous-marines, aucun dégât." Le fait que la puissance de l'explosion du *Stentor* ait donné l'impression à Witte que le cargo transportait des munitions en dit long sur ce qui a dû se produire lors du naufrage. Des 246 personnes présentes à bord du cargo au moment du drame, 44 perdront la vie. Les survivants seront secourus par la corvette *HMS Woodruff*.

L'U-509 reste en immersion jusqu'après minuit, quand il refait surface et repart à la poursuite du convoi. L'U-203 le guide et peu avant 07h00 le 28 octobre, les guetteurs signalent le convoi. Sont aussi sur zone les U-103, 409, 440, 510, 604 et 659. A l'aube, par une mer agitée à forte, battue par des averses de pluie, Witte attaque un cargo de 10.000 GRT dans le carré DH 7377. Mais la torpille va se perdre quelque part dans l'Atlantique. Le capitaine décide de plonger pour une nouvelle attaque en immersion cette fois. Nouvel échec. L'U-509 refait surface à 08h20. A peine les guetteurs sont-ils montés dans la "baignoire" qu'ils sonnent l'alerte: une torpille à la dérive file à moins de 10 mètres de l'étrave! Probablement un projectile tiré par un autre U-Boot et qui a manqué sa cible. Repéré à la dernière seconde, il a été impossible de tenter une quelconque manœuvre d'évitement. Les hommes en sont donc quittes pour une solide frayeur! Grâce aux rapports émis par les autres U-Boote traquant le convoi, l'U-509 repère à nouveau celui-ci en fin d'après-midi dans le carré DH 7322.

Sous le couvert de l'obscurité et par une mer agitée, Witte parvient à se faufiler à l'intérieur du convoi sans être repéré par son escorte. Entre 22h00 et 22h10, il tire coup sur coup cinq torpilles. Les deux premières ratent leur cible et la suite est décrite dans le journal de bord du sous-marin: "22h08 – 3<sup>ème</sup> coup simple, frappé en plein milieu. Explosion suivie d'une colonne de feu de 20 m de haut. Ennemi gête et coule, sur le point de chavirer. 22h09 – 4<sup>ème</sup> coup simple. Frappé 10 avant. Très haute colonne de feu et détonation. Explosion du cargo a volatilisé l'ennemi. Notre bateau est durement secoué par explosion et onde de choc. (...)" Une cinquième torpille tirée à 22h10 manque également sa cible. Le livre de bord reprend: "22h11 – immersion du fait de conditions de luminosité excessives déclenchées par les steamers et les fusées éclairantes. Trois escorteurs droit devant, ennemi travaille à l'ASDIC. Mer est apparemment trop grosse pour hydrophone. Deux salves bien ajustées de 3 charges sous-marines." Le navire touché à 22h08 est le *Hopecastle* de 5.178 GRT. Il est sérieusement endommagé mais ne sombre pas tout de suite<sup>5</sup>. Par contre, le navire torpillé à 22h09, le *Nagpore* de 5.283 GRT, a disparu sous les flots. Le sort a voulu que ce cargo ait aussi été le navire sur lequel avait pris place le commandant du convoi, le Contre-Amiral Reyne. Comme d'autres survivants, cet officier sera secouru par le *HMS Crocus*, alors que d'autres naufragés gagneront les Canaries sur une embarcation de sauvetage. Le torpillage du *Nagpore* fait 20 victimes sur les 53 marins du bord.

Le lendemain 29 octobre, les U-Boote poursuivent leurs attaques contre le convoi. La météo s'est encore dégradée et des puissantes rafales de vent balayent une mer arrosée par de grosses averses de pluie. La visibilité oscille entre 2.000 et 200 mètres à

peine. Au crépuscule, l'U-509 se rapproche une nouvelle fois du convoi SL-125. L'horizon est maintenant plongé dans le noir complet. En dépit de ces conditions, Witte parvient à torpiller deux autres navires dans le carré DH 5145 à 22h16 et 23h17 respectivement. Le capitaine fera inscrire dans le livre de bord que la première cible touchée a été sérieusement endommagée, ce qui est exact. Il s'agit du *Corinaldo*, un cargo frigorifique jaugeant 7.131 GRT. Il sera achevé par les U-203 et 659 dans les dernières heures de la nuit.

A propos de la deuxième attaque qui s'est déroulée non loin de Madère, Witte écrit: "*Ai fait surface. Feux blancs vers l'arrière, disparaissant derrière les vagues par moment. Probablement des embarcations de sauvetage du cargo [torpillé à 22h16 – NDA] car aucune explosion entendue. Ombres par bâbord et tribord avant. Attaque à tribord. Une seule torpille tirée contre cargo de 10.000 GRT, a frappé à hauteur de la passerelle avant. Explosion suivie de nuages noirs. Lumières sur le pont. Embarcations de sauvetage mises à l'eau. Steamer ne montre pas de sérieux dégâts. Me suis retourné et ai tiré seconde torpille. Coup à la poupe. Impact 30 avant. Poupe s'élevant au-dessus de l'eau. Ennemi apparemment brisé en deux au milieu. Gîte en aggravation et naufrage en cours.*" Cinq minutes plus tard, à minuit, le cargo sombre dans le carré DH 5152. Quelques remous marquent l'emplacement de la tombe du *Brittany* et de ses 4.772 GRT. Sur les 43 membres d'équipage, 14 perdent la vie dans le naufrage. A 04h00, l'U-509 expédie une autre torpille vers une ombre qui, à la dernière minute, se révèle être une corvette. Tiré à 600 mètres de distance, le projectile manque le bâtiment. Avec l'U-604, l'U-509 "colle" au convoi pour guider d'autres U-Boote vers lui. Opération réussie puisque les attaquants coulent cinq nouveaux navires. A présent clairsemé, le SL-125 poursuit sa route vaillante que vaille. Au cours de la journée du 31 octobre, l'escorte du convoi, qui bénéficie maintenant de renforts air-mer, repousse les assauts de l'U-509. Le 6 novembre, la mer s'est calmée mais de gros cumulus déversent toujours des averses de pluie alors que l'U-509 transborde des provisions, une paire de jumelle et du fioul à l'U-103 de Gustav-Adolf Janssen dans le carré DG 3358. L'opération se renouvelle dans le même secteur au bénéfice de l'U-108 de Ralf-Reimar Wolfram le 7 novembre. Le transbordement de combustible est néanmoins interrompu par l'obscurité. Il est prévu de le reprendre le lendemain matin<sup>6</sup> mais l'U-509 reçoit alors un message radio lui ordonnant de se rendre dans le carré DJ 19. Un autre message identifie les carrés DJ 2524 et 2453 comme étant le nouveau secteur d'attaque.

Quel événement justifie tant de hâte? Le BdU a appris ce matin-là que les troupes américaines avaient débarqué sur les côtes marocaines entre Casablanca et Fédala (aujourd'hui Mohammedia) au nord, dans le cadre de l'opération *Torch*. Le BdU n'a pas perdu de temps et rameute immédiatement devant Casablanca ses U-Boote opérant dans l'Atlantique. Les neuf unités (dont l'U-509) qui formaient le groupe *Streitaxt* sont maintenant censées opérer près des côtes casablancaises. Witte et son U-509 arrivent dans le secteur dans la matinée du 13 novembre. Leur mission est la surveillance des voies maritimes côtières. A 16h00, Witte fait consigner au livre de bord ce qui suit: "*Immersion périscopique. Pas de trafic. Rade dégagée. Patrouilles maritimes et aériennes au large du port. Grenades sous-marines larguées par avion alors que nous plongeons plus profondément. Détecté par trois destroyers (groupe de recherche) une demi-heure plus tard. Huit charges de profondeur immergées au cours d'une poursuite à l'hydrophone longue de deux heures. A "A plus 60" (140 mètres – NDA), équilibré 15-20, assiette positive, bâtiment réglé pour navigation silencieuse.*"

Dans la soirée, l'U-509 doit une nouvelle fois déjouer les bâtiments ennemis. Finalement, il se pose sur le fond, quelque 50 mètres sous la surface, pour y attendre le crépuscule et avancer vers la rade de Fédala. A 23h35, cette tentative manque de peu de tourner au drame. Le journal de bord décrit ces événements dramatiques: "*Explosion sous la poupe. Probablement une mine à antenne car quelque chose a été entendu qui ripait le long du flanc tribord du bâtiment. Avarie de gouvernail et autres dégâts mineurs vite réparés. Au même moment, un autre vaisseau a été détecté vers l'avant à 1.200 mètres environ. Il passe devant nous vers la haute mer, à grande vitesse et maintenant le cap. Repérage à l'hydrophone, tonalité stable. Force 5 en accroissement rapide. Destroyer droit devant entre 600 et 800 mètres. Esquive en marche-arrière et en exploitant les grains pluvieux. Détection hydrophone constante.*" Pendant les trois jours qui suivent, l'U-509 doit souvent plonger en catastrophe pour éviter les bombes larguées par des avions ennemis ou des bâtiments de surface qui surgissent sans prévenir. Le 18 novembre, l'U-509 prend le cap retour. D'autres membres du groupe *Streitaxt* ont été plus chanceux puisqu'ils ont coulé plusieurs navires de la flotte de débarquement. Toutefois, la majorité des attaques sous-marines a échoué. L'un des U-Boote, l'U-173, a même fait naufrage. L'U-509 arrive à Lorient le 26 novembre avec six fanions de victoire à son périscopie.

Les sous-marins sont envoyés en permission pendant que leur bâtiment est préparé pour la croisière suivante. Un mois plus tard, l'U-509 largue les amarres à Lorient la veille de la Noël 1942. La guerre ne s'arrête pas pour la trêve des confiseurs. Cette fois, la zone d'opérations assignée se trouve au large de la ville sud-africaine du Cap. Au milieu du brouillard et de la bruine, l'U-509 de Werner Witte et l'U-516 de Gerhard Wiebe traversent le golfe de Gascogne. Le temps s'améliore et par une mer calme, les deux unités virent vers le sud. Elles passent les îles du Cap-Vert le 6 janvier et celle de Saint-Hélène 15 jours plus tard. Conformément au plan prévu, les deux U-Boote ont rendez-vous dans les premières heures du 29 janvier avec l'U-459, la "Vache à Lait" du Kptlt. Wilamowitz-Moellendorf dans le carré GG 5455. L'U-516 est le premier à être ravitaillé en combustible et provisions. Vient ensuite le tour de l'U-509. Les opérations de transbordement s'achèvent dans l'après-midi, après quoi les deux sous-marins de combat prennent congé de leur ravitailleur et poursuivent leur voyage vers le sud. Witte arrive à destination le 5 février 1943. Le voici au large du Cap au sein du groupe *Seehund* (Phoque). Cette meute compte également l'U-160 de Georg Lassen, l'U-182 de Nikolai Clausen, l'U-506 d'Erich Würdemann et l'U-516 de Gerhard Wiebe. Le lendemain, l'opérateur hydrophone de l'U-509 repère un escorteur avec lequel un contact visuel est rapidement établi. Le 7 février, Witte passe entre le phare de Slangkop et le cap de Bonne-Espérance. Il s'approche à 180 mètres de la côte devant Table Moutain, cette montagne au sommet aplati si caractéristique. A nouveau, seuls des escorteurs sont repérés. De nuit, les pinceaux lumineux projetés par les phares marins sont aisément identifiables et facilitent beaucoup la navigation.

Le 9 février en fin d'après-midi, l'opérateur hydrophone capte des bruits d'hélice émis par six navires marchands. Mais Witte ne parvient pas à se mettre en position de tir. Tout ce chemin pour enfin trouver des cibles et puis toute cette malchance. Dans l'après-midi du lendemain, alors qu'il est tapi en immersion à sept nautiques du cap de Bonne-Espérance, l'U-509 repère d'abord un steamer puis trois autres à l'aide de l'hydrophone. Les trois derniers vapeurs sont trop loin pour une poursuite en immersion. Aussi Witte décide-t-il de faire surface. A 19h35, sous un ciel crépusculaire, l'U-509 émerge et, en dépit d'une forte phosphorescence marine, entame la poursuite en maintenant le même cap. Soudain, les événements se bousculent. Tout d'abord, à 20h15, un panache de fumée est signalé à 10 nautiques par l'arrière, puis les guetteurs acquièrent en visuel les trois steamers que le sous-marin chassait. Ensuite, à 20h30, deux vapeurs de 3.000 GRT sont aperçus à deux nautiques à peine. Witte doit faire un choix tactique. Il décide d'attaquer les trois steamers repérés plus tôt et laisse filer les autres objectifs potentiels. Alors que l'U-509 manœuvre pour se positionner devant les cibles sélectionnées, cinq à six ombres supplémentaires sont signalées au cours des quatre heures qui suivent. Impossible de les identifier faute d'une visibilité suffisante. Vers minuit, Witte est dans une position enfin favorable. Il attaque donc le premier navire marchand. Le journal de bord mentionne: "*00h19 – ai tiré contre un*

navire de 5.000 GRT, position 55, 8 nœuds, E [distance] = 400 m, GR 6844. Après 17 secondes de course, explosion en plein milieu. Objectif commence tout de suite à gêner sérieusement et couler par l'arrière. 00h24 – pendant préparation pour deuxième approche, ai été repéré par escorte sur tribord arrière, E = 300 m et me suis fait tirer dessus (...)" L'U-509 n'a pas d'autre choix que de plonger pour échapper à son poursuivant. Hélas, le sous-marin ne peut s'enfoncer beaucoup car le fond n'est qu'à 80 mètres sous la surface. Trois minutes plus tard, sept charges de profondeur explosent à quelque distance derrière sa poupe. L'opérateur hydrophone signale que l'escorteur est très proche. Un silence pesant s'installe dans les entrailles de l'U-509. De temps à autre, des ondes ASDIC frappent sa coque mais l'ennemi ne peut les exploiter à cause de la faiblesse de la profondeur et de la stratification des couches d'eau. Cinquante-cinq minutes après minuit, plus aucun bruit de l'escorteur. Witte, méfiant, attend jusqu'à 01h30 pour remonter en surface. Tout autour du sous-marin, les nuages sont si bas qu'ils semblent toucher la mer, donnant un effet similaire à celui d'un épais brouillard. Lorsque la visibilité s'améliore enfin, les guetteurs signalent une ombre qu'ils ne peuvent suivre car elle doit filer à du 17 nœuds. Witte tente de retrouver les naufragés du steamer torpillé pour leur demander le nom de leur navire<sup>7</sup>. Mais il n'a pas le temps de poursuivre ses recherches car l'alarme du radar de veille vient de retentir. *Alarmtauchen!* Sans demander son reste, l'U-509 s'enfonce prestement sous la surface. Le sous-marin continue à écumer les parages pendant plusieurs jours, cabotant entre sept et 10 nautiques de la côte, à une profondeur variant entre 25 et 40 mètres. Le 13 février en fin d'après-midi, le sous-marin repère un destroyer puis trois steamers. A nouveau, Witte se prépare à attaquer au crépuscule mais, cette fois, il doit retarder ses plans d'une heure car la lune éclaire brillamment la zone. En outre, des postes d'observation à terre parviennent à localiser le sous-marin à plusieurs reprises. Entre-temps, les guetteurs de l'U-509 ont signalé six ombres mais le sous-marin garde ses distances. Quand la lune se cache enfin vers minuit, les navires de commerce dans le carré GR 5686 sont si proches du rivage que leur silhouette se confond avec celle de la côte. Malgré une visibilité limitée à 1.000 mètres à peine, Werner Witte rapproche son bâtiment du rivage mais, à minuit passé de cinq minutes, il tombe sur trois chasseurs de sous-marins. Il semble que ceux-ci aient pu repérer le sous-marin car celui-ci se détachait sur la mer tout éclairée par la phosphorescence marine. Le trio infernal ne lâche plus l'U-509. Quand l'ennemi s'en approche à 01h01, Witte s'esquive en surface, puis plonge aux premières lueurs de l'aube. Abandonnant son précédent secteur, l'U-509 parvient le 14 février dans la zone du cap Columbine au nord de la ville du Cap, avec l'espoir d'y trouver quelque chose à se mettre sous la dent. Mais seule la déception est au rendez-vous. Une semaine plus tard, Witte mentionne au journal de bord: "Après avoir surveillé "Columbine" et "Saldanha" pendant une semaine et, hormis le premier jour, n'y avoir rien vu, bien que des escorteurs fussent présents sur les voies maritimes, j'ai décidé d'aller à nouveau observer du côté de "Pt. Danger". Le 22 février, le sous-marin reçoit un message radio l'informant qu'un convoi comptant entre 20 et 30 navires quitterait Le Cap à destination de l'Inde. Or Witte sait que la seule façon de sortir de ce port est de naviguer vers l'ouest ou de longer la côte vers le sud en direction du cap de Bonne-Espérance.

Bien qu'un champ de mines allemand complique les opérations dans ce secteur, le pacha de l'U-509 décide de prendre position à l'ouest du Cap dans le carré GR 5952. Si le 22 février est une journée calme, les choses changent à l'aube du lendemain, quand un escorteur est repéré. Witte l'identifie à ses feux et préfère l'éviter. Plus tard dans la matinée, un avion surgit qui force le sous-marin à gagner les profondeurs sur le champ. Dans l'après-midi, un escorteur est repéré au périscope. Peu après, Witte ordonne de faire surface car il veut une observation complète du secteur. Bientôt, il repère quatre panaches de fumée à l'horizon. Cela ne peut être que le convoi annoncé. L'U-509 repart en immersion et se rapproche de sa proie pendant plusieurs heures. Cette manœuvre n'est cependant pas sans risque, comme l'explique Witte dans le journal de bord: "Au crépuscule, en immersion périscopique, il est impossible de faire surface si près de l'escorte. De plus, je me serais retrouvé brillamment éclairé par la lune. Raison pour laquelle j'ai dû attendre que l'obscurité soit tombée. (...)" Mais du convoi, le sous-marin ne trouve plus trace. Entre les 23 et 25 février, les seuls navires repérés sont des escorteurs et des chalutiers.

Malgré une météo favorable, une légère houle et une bonne visibilité, le 26 février s'annonce d'emblée comme une nouvelle journée décevante. L'U-509 se trouve alors à l'est du cap de Bonne-Espérance, non loin du cap Hangklip, à l'embouchure de False Bay, la baie qui s'ouvre au sud de la ville du Cap. Mais à 10h30, c'est la surprise: "Détection hydrophone tardive, en accroissement rapide jusqu'à Force 5, tonalité constante, passage à la verticale du sous-marin 18 mètres plus haut. En immersion périscopique, ai repéré un cargo de 6.000 tonnes, cap 310°, vitesse 12 nœuds, gisement 160." Au moment de l'observation, il est déjà trop tard pour donner la chasse à ce gibier inattendu car il a trop d'avance. A 17h45, Witte, les yeux rivés à l'oculaire du périscope, aperçoit trois nouvelles panaches de fumée vers l'ouest, manifestement des navires pour Le Cap. Au crépuscule, alors qu'il a pris les trois cargos en chasse, l'U-509 en surface est vite repéré par les stations d'observation à terre. Tout de suite, des projecteurs lumineux s'allument et fouillent la mer à la recherche de l'intrus. A trois heures du matin, le guet annonce une ombre sur l'arrière, à 40° de l'axe du sous-marin. Par une houle légère, sous une voûte nuageuse que perce la lune par moments, Witte tente de se positionner devant les cibles. Alors qu'il manœuvre, une autre ombre est signalée par le guetteur qui couvre le secteur arrière: encore un steamer.

A 04h36, alors que l'aube qui commence à pointer ajoute à la clarté lunaire, le capitaine de l'U-509 ordonne de tirer une salve de trois torpilles contre un navire dont il estime le déplacement à 7.000 ou 8.000 tonnes. Pourtant, à 3.500 mètres de distance, l'objectif est encore loin. Le vapeur repère le sous-marin au moment précis où ses torpilles jaillissent des tubes et la gerbe de projectiles disparaît dans le néant de l'océan. Witte plonge sans attendre. Le premier steamer est trop loin pour une deuxième attaque et le deuxième cargo bat immédiatement en retraite, zigzaguant violemment. L'U-509 est incapable de s'en approcher. La nuit qui suit n'augmente pas le capital de chance du pauvre Werner Witte. En immersion, il décoche une unique torpille contre un navire distant d'à peine 350 mètres. Et l'engin glisse derrière la cible qui ne déplace que 2.000 GRT. Un autre navire est repéré mais il est trop loin lui aussi. L'équipage allemand est au comble de la frustration: autant d'occasions manquées est proprement insupportable. A chaque fois, un élément perturbe les plans de Witte: soit le crépuscule ou la clarté lunaire illumine trop la zone de l'attaque, soit les stations d'observation à terre avertissent les navires ennemis, soit des mines (allemandes!) entravent les manœuvres d'attaque, soit les cibles potentielles sont trop éloignées du sous-marin.

Deux autres navires parviennent à s'enfuir le 28 février. Dans l'intervalle, à terre, l'ennemi a eu tout le temps de réaliser ce qui se tramait au large. Il prend donc diverses mesures pour compliquer la tâche des U-Boote. Ainsi, dans la nuit du 3 au 4 mars, les phares marins ne sont-ils allumés que brièvement et à intervalle irrégulier oscillant entre une demi-heure et une heure et demie. Le but est évidemment de compliquer la navigation des sous-marins allemands. Ensuite, à partir du 5 mars, le nombre de patrouilles aériennes augmente en journée. Et deux jours plus tard, alors qu'il est au large du Cap, l'U-509 est bombardé pour la première fois. Les sous-marinières réalisent que les conditions de combat ont changé. Et pas en leur faveur. Pas de changement de la situation dans les jours qui suivent, les avions ennemis étant constamment sur zone. Lorsque des navires sont repérés les 8 et 11 mars, l'U-509 n'est pas en position de les attaquer.

Dans la nuit du 12 au 13 mars, le sous-marin doit encore plonger pour éviter d'être repéré par des chandelles larguées par avion. Cette troisième croisière opérationnelle touche lentement à sa fin et le lendemain, Witte contacte le BdU par radio pour lui communiquer que, bien qu'il lui reste 18 torpilles, il doit rentrer faute de combustible. Mais la réponse du BdU vient changer ses plans car ordre lui est donné de rester sur zone. Motif: le ravitaillement est en route. En conséquence, le 19 mars, l'U-509 se retrouve à nouveau au large du phare de Columbine, non loin du fort de Saldanha. Mais rien n'a changé pour autant: si le sous-marin détecte des bruits d'hélice, il est sans cesse contraint à plonger pour éviter des avions, s'il repère des navires, il ne se retrouve jamais en position de tir idéale. Pour couronner le tout, le sous-marin est noyé dans le brouillard à plusieurs reprises. Faire surface au voisinage des côtes est devenu encore plus difficile car les stations d'observation détectent souvent l'U-509 qui doit alors replonger pour rester discret.

Le 28 mars, la situation fioul est devenue préoccupante, alors que l'*U-Tanker* promis par le BdU se fait attendre. En conséquence, Witte décide d'entamer un lent retrait le long des côtes. Dans la journée, un banc de brouillard se traîne souvent entre le sous-marin et le rivage. Dans la matinée du 2 avril, alors que l'U-509 est dans le carré GJ 4961 à 90 nautiques au sud de Lüderitz (Namibie), l'opérateur hydrophone détecte deux steamers et un escorteur. Ces navires font partie du convoi NC-9. Werner Witte fait surface et entame la poursuite. Les vaisseaux ont été repérés en fin d'après-midi mais avec le crépuscule naît un épais brouillard. La visibilité se détériore au point que les guetteurs perdent le contact visuel avec l'objectif. Witte écrit dans le journal de bord: "(...) *Le brouillard s'épaissit toujours plus. Si seulement le radar fonctionnait! L'expérience montre que ce brouillard peut persister toute la nuit. Immersion pour écouter. L'ennemi devait naviguer sur un cap compris entre 160 et 180°. L'ai suivi sur un cap 070°. J'ai décidé de tirer une gerbe de quatre [torpilles – NDT] en me repérant sur un relèvement acoustique car continuer la poursuite jusqu'au lendemain matin coûterait encore plus de combustible, sans compter le risque de perdre la partie. A présent, la balle est dans mon camp. (...) Gerbe sélectionnée pour aspect 48 sur un gisement 120. Distance = 2000. Après 3 min. 40 sec., bruit d'explosion de torpilles, suivi par bruit d'hélice irrégulier et bruits plus forts dépassant 2 dec. Après 6 min. 25 sec., deux explosions, l'une après l'autre. Probablement l'autodestruction de deux torpilles en bout de course.*" Witte a touché le *City of Baroda*, un paquebot de 7.129 GRT, dans le carré GJ 8144 à 22h00. Le torpillage fait huit morts. Les 325 survivants évacuent le navire gravement endommagé et sont secourus par le *HMS Cape Warwick*. Deux jours plus tard, le paquebot à la dérive est drossé sur la côte où les vagues achèvent de le briser. Le lendemain du torpillage, à l'aube, l'U-509 passe la zone du naufrage au peigne fin dans l'espoir d'y retrouver des débris. Hélas, le courant a tout emporté. Le sous-marin demeure au large de Lüderitz et Whale Bay jusqu'au 5 avril. Il tente encore de couler un chalutier mais les deux torpilles manquent leur cible. Le 6 avril, Witte décide de rentrer à Lorient. En cours de route, il intercepte un message radio confirmant le torpillage d'un "cargos" le 2 avril. Les sous-marins ressentent enfin une certaine satisfaction: ce navire-là au moins, ils l'auront eu!

Le 23 avril, alors qu'il navigue vers sa base française, l'U-509 tente de traquer un convoi repéré dans le carré DT 75. En vain, l'ennemi s'est esquivé à toute vapeur à la faveur d'une averse de pluie. Le 28 avril, le sous-marin reçoit un complément de mazout de l'U-117, un mouilleur de mines, et le 11 mai 1943, après 140 jours de mer, Witte entre enfin dans la rade de Lorient. Les ennuis ne sont pas pour autant finis pour lui puisque le BdU critique ouvertement son comportement au cours de la patrouille. Le registre des opérations comporte une mention très claire à ce sujet: "*Une croisière décevante et infructueuse. Vu le peu de talent et l'absence de chance, le capitaine n'a connu qu'un succès mineur. De nombreuses occasions se sont pourtant présentées. (...) Mais du fait de ses décisions inadéquates, de son manque d'expérience, de sa surestimation des capacités terrestres de détection ASM au voisinage des convois et des limitations imposées par notre propre zone interdite, le capitaine a laissé filer des opportunités entre ses doigts. Celles-ci, si elles avaient été saisies avec plus d'enthousiasme et plus d'aplomb, auraient pu déboucher sur davantage de succès. Cette opération exigeait un degré élevé de réflexion personnelle et la capacité décisionnelle, qualités que le capitaine n'a pu démontrer, ni sur le plan opérationnel, ni sur le plan tactique du fait de son manque d'expérience. (...) Une victoire confirmée et un torpillage ne sont qu'une faible consolation pour le capitaine et son équipage, et pour le commandement qui en espérait davantage.*" En plus de cette critique déjà acerbe, le BdU stigmatise de manière explicite le manque de courage et de talent que le capitaine Witte aurait affiché au cours de l'opération. Un jugement injuste si l'on tient compte que le sous-marin a remporté davantage de succès que ce que le BdU veut bien lui laisser. Car au lieu des 5.500 GRT reconnus par le commandement, l'U-509 a, en réalité, coulé deux navires totalisant 12.066 GRT. Witte prend alors la quatrième place dans le palmarès des commandants de sous-marin du groupe *Seehund*, devant Würdemann et son U-506. En outre, le Kptlt<sup>8</sup> Witte a également eu le mérite de ramener son unité à bon port, contrairement à l'U-182 qui, s'il a coulé pour 30.071 GRT, a lui-même fait naufrage alors qu'il était sur le chemin du retour. Le jugement du département Opérations du BdU est donc injustifié.

Lorsque Werner Witte entame sa quatrième patrouille à bord de l'U-509 le 3 juillet 1943, il sait ce que sa hiérarchie attend de lui. Mais il sait aussi que les U-Boote ont connu de lourdes pertes en mai et juin 1943. On peut donc se demander quels ont été les sentiments de l'officier confronté à un tel dilemme. Aucun des membres de son équipage ne pouvait ignorer que la guerre sous-marine était devenue un jeu éminemment dangereux en cette année 1943, une lutte sans merci plus pour la survie que pour la victoire. Alors qu'il quitte Lorient début juillet 1943, Witte sait qu'une mission difficile l'attend. Il fait partie du groupe *Monsun* (Mousson), une meute de 11 sous-marins censée traverser l'Océan Indien vers Penang en Malaisie. Si l'U-509 franchit le golfe de Gascogne sans encombre, il demande néanmoins par radio un nouveau compresseur Junkers huit jours à peine après avoir quitté Lorient. Le BdU lui répond qu'il recevra cet équipement de l'U-487. Ce dernier (un U-Tanker) est cependant coulé deux jours plus tard. Le BdU garde le contact avec la plupart des membres du groupe *Monsun* mais pas avec l'U-509 dont la requête du 11 juillet reste le dernier signe de vie. Le même jour, devant ce silence inquiétant, le commandement des sous-marins demande à plusieurs reprises à l'U-509 de signaler sa position. Aucune réponse. Le BdU tentera encore d'entrer en contact avec l'U-509 dans les jours qui suivront, alors que le destin du sous-marin s'est joué deux jours après son dernier message. Le 13 juillet 1943 en effet, un bombardier torpilleur Grumman Avenger de l'*USS Santee* a repéré l'U-509 au centre de l'Atlantique (nord-ouest de Madère) et l'a coulé d'une torpille FIDO à guidage acoustique, alors que le sous-marin plongeait pour lui échapper. Le naufrage n'a laissé aucun survivant parmi les 54 sous-marins.

1. Dete est l'abréviation allemande de Dezimeter-Telegrafie pour "ondes décimétriques". Il s'agit d'ondes électromagnétiques ultracourtes dont la longueur vaut 10 centimètres. Cette longueur d'onde est celle utilisée par les radars de l'époque. En jargon militaire allemand, un avion "Dete" est donc un avion équipé d'un radar.

2. Herbert Ritschel mentionne erronément 20h45 et un navire coulé par l'U-604 à 21h06.

3. Esseulé et endommagé par le torpillage, l'Anglo Maersk est achevé par l'U-604 dans la soirée du 27 octobre. Les 34 membres de son équipage parviennent à monter dans des embarcations de sauvetage qui gagneront les îles Canaries.

4. Le convoi SL-125 était parti de Freetown pour Liverpool.

5. Sept heures plus tard, à 04h52 puis 04h58, le Hopecastle est à nouveau torpillé, cette fois par l'U-203. Il ne sombre cependant pas. Le même U-203 lui assénera le coup de grâce en fin de matinée, en le criblant d'obus de 20 mm.

6. L'affirmation d'Herbert Ritschel selon laquelle le transfert de combustible était terminé n'est pas tout à fait exacte. Tout comme le ravitaillement de l'U-108, le transfert en question n'a pas été annulé mais seulement suspendu. Il est probable que l'expression Abbrechen Beölung (traduit ici par "ravitaillement interrompu") mentionnée dans les communications radio est à l'origine de cette confusion.

7. Le navire coulé est le Queen Anne, un cargo britannique jaugeant 4.937 tonnes issu du convoi CA-11. Quarante des 45 membres de son équipage pourront être secourus.

8. Witte a été promu Kapitänleutnant le 1er février 1943 au cours de sa troisième patrouille.

**Photo 6** (p. 6) – L'U-509 photographié en novembre 1941 alors qu'il est avec l'UAK pour essais de réception dans la Baltique. Une grande tête de loup a été peinte sur les flancs gauche et droit du kiosque. A droite, entre l'emblème et les deux sous-mariniers accoudés au bastingage, on distingue une partie des marques UAK (deux bandes horizontales sous un as de pique noirs) appliquées par les chantiers navals Deutsche Werft à Hambourg. Le brise-lames et le déflecteur d'embruns, tous deux de couleur noire, sont bien visibles ici.

**Photo 7** (p. 7) – Le 18 juin 1942, soit une semaine avant le départ de l'U-509 pour sa première patrouille, quelques-uns de ses officiers ont signé le livre d'or de la 5. U-Flottille. Parmi les signataires, on identifie le Korv.Kpt. Wolff (pacha de la flottille), l'Oblt. Ing. (Ingénieur)? (nom illisible) (LI), l'Oblt.z.S. Rudolf Müller (I. WO) et le Lt.z.S. Klaus Totenhaupt (II. WO). Ce dernier périra lors du naufrage de l'U-509. Müller connaîtra le même sort le 29 octobre 1943 en tant que commandant de l'U-282.

**Infographie** (p. 8) – Le kiosque de l'U-509 lors des essais de réception avec l'UAK en novembre 1941. On note le pare-embruns et le brise-lames noirs, l'emblème à la tête de loup et les marques UAK complètes (deux barres horizontales et un as de pique) apposées par Deutsche Werft qui a lancé le sous-marin à Hambourg.

**Infographie** (p. 9) – Caraïbes, juillet et août 1942: la première mission de l'U-509. Le tracé rouge, qui marque le trajet du sous-marin, est ponctué de dates auxquelles le submersible se trouvait aux endroits indiqués. Venant du nord-est, l'U-Boot repère un steamer dans la nuit du 18 au 19 juillet, puis le massif d'un autre U-Boot le 22 juillet et sonne l'alerte à deux reprises entre les 28 et 29 juillet suite à la présence d'hydravions. D'autres événements émaillent la croisière alors que l'U-509 est dans le golfe du Mexique: le sous-marin repère un vapeur neutre le 1<sup>er</sup> août, pare trois bombes lors d'une première attaque aérienne le lendemain et aperçoit le kiosque d'un autre U-Boot le 4 août. Douze jours plus tard, alors qu'il navigue au large du Venezuela, le submersible est encadré par trois autres bombes aériennes. Enfin, dans la nuit du 29 au 30 août, alors qu'il remonte vers le nord-est, il tire une gerbe de quatre torpilles contre un destroyer. En vain. Les silhouettes d'avion noires indiquent les endroits où l'U-509 a repéré des avions.

**Infographie** (p. 10) – La deuxième patrouille de l'U-509, du 15 octobre au 26 novembre 1942. Le 15 octobre, à 18h00, l'U-509 large les amarres à Lorient. Dans la nuit du 26 au 27 octobre, l'endommagement du pétrolier *Anglo Maersk*. Le 27 octobre, le *Pacific Star* et le *Stentor* (et pas *Sternort* comme erronément orthographié sur l'infographie) sont coulés. Le lendemain, c'est au tour du *Nagpore* d'être coulé tandis que le *Hopecastle* est endommagé. Le surlendemain, le *Corinaldo* subit des dégâts. Le 30 octobre, le *Brittany* a moins de chance et fait naufrage. Le 6 puis le 7 novembre, l'U-509 ravitaille respectivement l'U-103 et l'U-108. Le 13 novembre, l'U-509, qui est devant Casablanca, repère des unités rapides (des destroyers) à 16h00. Le même jour, à 23h00, l'explosion d'une mine endommage le sous-marin. Le 14 novembre, l'U-509 doit plonger deux fois sur alerte après avoir repéré des avions. Bruits d'hélice entendus entre 14h05 et 18h30. Le submersible est grenadé à 25 reprises dans l'intervalle. Le 16 novembre, alors que le sous-marin laisse les côtes africaines derrière lui, il est victime d'une nouvelle attaque aérienne au cours de laquelle trois bombes sont larguées mais le manquent. Il pare encore deux bombes le lendemain et est ravitaillé en combustible par l'U-613 le 20 novembre. L'U-509 rentre à Lorient à 10h30 le 26 novembre 1942. Les silhouettes d'avion noires indiquent les endroits où l'U-509 a repéré des avions.

**Infographie** (p. 11) – Le kiosque de l'U-509 tel qu'il se présentait lorsque le submersible est rentré à Lorient le 26 novembre 1942. Plusieurs points attirent l'attention: le pare-embruns et le brise-lames sont gris clair et non plus noirs, le radar frontal *Seetakt* est bâché, l'emblème du Loup des Mers est toujours présent mais il est maintenant peint sur une tôle vissée sur le kiosque, l'insigne de la 10. U-Flottille (une silhouette de U-Boot blanche sur une croix grecque noire et blanche) orne le massif à mi-hauteur, le kiosque est barré d'une large bande de peinture de camouflage gris sombre qui laisse transparaître le fond gris clair d'origine. Enfin, six fanions de victoire flottent au périscope.

**Photo 8** (pp. 12 et 13) – Sa deuxième patrouille achevée, l'U-509 va s'amarrer à Lorient le 26 novembre 1942 (v. aussi l'infographie en p. 11). Son périscope arbore six fanions de victoire. Au cours des 43 jours de mer qu'a duré la mission, l'Oblt.z.S. Werner Witte a remporté plusieurs succès contre le convoi SL-125. Il a ainsi coulé quatre navires marchands britanniques et endommagé trois autres à la torpille (ces unités seront achevées par d'autres U-Boote peu de temps après). A droite, déjà à quai, l'U-108, un Type IX B qui vient tout juste de rentrer lui aussi. Sa neuvième patrouille a été vaine. On distingue deux emblèmes sur son kiosque: le plus grand est l'Ours Polaire, le plus petit est un écu sombre frappé d'une couronne et de deux croix grecques blanches. A noter que le massif est lui aussi barré d'une diagonale de camouflage gris sombre, une caractéristique commune aux Types XI.

**Photo 9** (pp. 14 et 15) – Une autre photo de l'U-509 prise dans le Scorff le 26 novembre 1942. On distingue mieux les zones recouvertes de bandes de camouflage gris sombre. L'antenne du FuMo (*Funkmaß-Ortungsgerät* ou radar) 29 montée sur l'avant du kiosque est ici recouverte d'une bâche. Egalement dénommé *Seetakt*, le FuMo 29 était capable de détecter des navires de surface à sept kilomètres de distance (lorsque les conditions étaient favorables), bien que la précision laissât à désirer. Quelque 200 de ces radars ont été construits, la plupart montée sur des navires de surface ou des installations de défense côtières. Selon son propre journal de bord, l'U-509 n'a guère utilisé son *Seetakt*.

*Crédit photo: collection Ockert*

**Photos 10 et 11** (pp. 16 et 17) – D'autres clichés pris à la même occasion que les précédents, alors que l'U-509 s'amarré à Lorient dans la matinée du 26 novembre 1942. Il est 10h30, le soleil perce avec peine le brouillard matinal d'automne qui enveloppe le port breton. Au sommet du kiosque, barbu et coiffé de la traditionnelle casquette blanche, l'Oblt.z.S. Werner Witte, pacha du

sous-marin. On distingue encore mieux ici les deux emblèmes de l'U-509, le Loup des Mers (peint sur un bout de tôle) et le Sous-Marin Blanc de la 10. U-Flottille de Lorient. Le tonnage additionné visible sur les six fanions de victoire donne un total de 45.500 GRT. En réalité, l'U-509 a coulé ou endommagé sept navires pour un total de 44.168 GRT. On peut donc en conclure que les estimations de Witte étaient plutôt précises.

**Photo 12** (p. 18) – Le kiosque de l'U-509 alors qu'il opère au large de la ville du Cap (Afrique du Sud) pendant sa troisième patrouille. On remarque que le schéma de camouflage, s'il consiste toujours en des bandes de gris sombre sur un fond gris clair, a néanmoins changé depuis la précédente mission. En outre et pour la première fois, le massif est décoré d'un fer à cheval porte-bonheur fixé sous le brise-lames. On distingue également le Loup des Mers (toujours peint sur une tôle vissée) et, enfin débâchée, l'antenne du radar FuMO 29 *Seetakt*. Au cours de cette opération dans les mers du Sud, les sous-marinières portent des tenues de couleur kaki et des calots blanc écru.

**Infographie** (p. 19) – La troisième patrouille de l'U-509 du 23 décembre 1942 au 11 mai 1943. Les silhouettes d'avion noires indiquent les endroits où l'U-509 a repéré des avions. Le sous-marin quitte Lorient le 23 décembre à 16h30. Contournant la péninsule ibérique, il descend vers l'hémisphère austral en naviguant le long des côtes africaines. R.A.S. jusqu'au 29 janvier 1943, quand l'U-509 est ravitaillé par l'U-459. A la date du 06 février, le journal de bord mentionne: "*Le déplacement quotidien du bâtiment est trop limité pour faire un point précis toutes les 4 heures et le reporter sur la carte quadrillée. La position est établie une fois par jour en longitude et latitude et à partir d'un seul relevé terrestre. Position jusqu'au 15.02 toujours dans les carrés GR 56, 59, 64, 67.*" Le même jour, un escorteur et deux steamers sont repérés. Le lendemain, l'équipe de veille dans la "baignoire" annonce deux autres escorteurs. Le 9 février, ce sont six navires de commerce qui sont signalés par les guetteurs. L'un d'eux, le *Queen Anne*, est coulé le lendemain. Le 13 février, ce sont huit steamers qui sont repérés. Le 15 février, première alerte aérienne. Le lendemain, un escorteur est aperçu. Le surlendemain, deux autres escorteurs sont signalés. Idem le 22 février avec, en plus, une alerte aérienne. Quatre jours plus tard, contact visuel avec trois steamers. Le 27 puis le 28 février, l'U-509 attaque des vapeurs mais les manque. Le 1<sup>er</sup> mars, un nouvel avion ennemi est signalé. Cinq jours plus tard, la situation se gâte puisque trois alertes aériennes sont accompagnées de trois bombes (qui manquent le sous-marin). Le 07 mars, c'est un destroyer qui inquiète l'U-509. Les 8 et 11 mars, nouvelles alertes aériennes et un autre destroyer repéré. Encore une alerte aérienne le 19 mars. Les 20, 21, 22, 24, 26 mars et le 1<sup>er</sup> avril, l'U-509 signale respectivement un steamer, deux vapeurs et un escorteur, un destroyer, un autre steamer, cinq vapeurs et, finalement, un escorteur et deux steamers supplémentaires. Le 2 avril, enfin un premier succès pour le sous-marin avec l'endommagement du *City of Baroda*. Trois jours plus tard, l'U-509 attaque un chalutier armé mais le manque. Le sous-marin prend alors le chemin du retour en remontant le long des côtes d'Afrique occidentale. Le 18 avril, après avoir franchi l'Equateur, échange d'expérience avec l'U-178. Le 21 avril, un steamer est repéré. Trois jours plus tard, les guetteurs signalent deux vapeurs et deux destroyers. Le 28 avril, l'U-117 ravitaillé l'U-509 en combustible. Le 5 mai, alors qu'il arrive au voisinage de la péninsule ibérique, l'U-509 doit plonger en catastrophe suite à la présence d'un avion. Le lendemain, le sous-marin aperçoit un steamer mais doit plonger deux fois sur alerte aérienne. Le 11 mai 1943 à 14h45, Witte amarre son bâtiment à Lorient.

**Infographie** (p. 20) – Le schéma de camouflage porté par l'U-509 au cours de sa troisième patrouille (décembre 1942 à mai 1943). Les bandes gris sombres ont été surchargées d'un mouchetis gris clair appliqué à la brosse (v. aussi la **Photo 13** p. 21).

**Photo 13** (p. 21) – Au cours de sa troisième mission opérationnelle, l'équipage de l'U-509 modifie le schéma de camouflage existant. Munis de brosses qu'ils tiennent encore en main, les hommes ont appliqué un grand nombre de petites taches gris clair sur les bandes de peinture gris sombre et le sommet du logement du compas. Autre détail intéressant, l'inscription peinte sur la culasse du canon de pont de 105 mm: *Benno's Schlag* ("le Coup de Benno").

*Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven*

**Photos 14 et 15** (p. 22) – En haut de la page, gros plan sur le kiosque de l'U-509 avec son camouflage moucheté. Sur cette vue, on distingue une autre bande gris sombre, elle aussi pommelée, qui s'étend vers l'arrière du massif. En bas de la page, souvenir du franchissement de l'Equateur à bord de l'U-509 le 13 janvier 1943 à midi. Le médecin du bord, le Mar.Ob.Stb.Arzt Dr. Hans-Bernhard Ebberfeld, est photographié à l'occasion de la cérémonie traditionnelle qui marque le passage de l'Equateur. Ce médecin disparaîtra dans le naufrage de l'U-509 le 13 juillet 1943.

*Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven*

**Photo 16** (p. 23) – Un autre membre du groupe *Seehund*, l'U-182 de Nikolai Clausen photographié en route vers Le Cap. La photo a été prise le 11 janvier 1943 lors d'un rendez-vous avec l'U-177 de Robert Gysae au large des îles du Cap-Vert. Le Type IX D2 de Clausen arbore le schéma de camouflage habituellement porté par les sous-marins de sa classe. Au cours de la croisière, il enverra cinq navires par le fond, ce qui, en termes de tonnage coulé, le place juste derrière l'U-160 de Georg Lassen au palmarès des vainqueurs du *Gruppe Seehund*. Précisons que sur les cinq victimes de l'U-182, la première sera coulée alors que Clausen fera route vers Le Cap, les trois suivantes feront naufrage au large du Cap, tandis que la dernière sera détruite pendant le voyage retour de l'U-182. Mais cette première patrouille s'achève dans le drame: le 16 mai 1943, l'*USS MacKenzie* le grenade et le coule au nord-ouest de Madère. Cette photo est probablement la dernière de l'U-182 avant son naufrage.

**Infographie** (p. 24) – Le dernier schéma de camouflage connu de l'U-509. Nouvelle variation du camouflage zébré portée par ce sous-marin au cours de sa quatrième et dernière patrouille. Sur le fond gris clair d'origine, des bandes obliques et parallèles gris sombre sont bordées de bandes gris moyen plus fines. Par contre, on notera que l'apparence du Loup des Mers est identique et que l'emblème trône toujours à la même place sur le kiosque. A l'avant de celui-ci, l'antenne du radar FuMo 29 *Seetakt* est dissimulée sous une bâche.

**Photo 17** (pp. 24 et 25) – Avant le départ pour sa quatrième et ultime croisière de combat, l'U-509 a reçu un nouveau schéma de camouflage composé d'une alternance de bandes d'épaisseur variable et de trois nuances de gris. L'U-509 est l'un des rares Type IX à avoir porté des schémas de camouflage différents au cours de sa carrière. Cette vue a été prise à Lorient, alors que le sous-marin quitte la base bretonne le 3 juillet 1943. Sur le massif, on distingue le Loup des Mers et le radar *Seetakt* bâché. Dans la baignoire du kiosque, le Kptlt. Witte, pacha du sous-marin, porte la classique casquette blanche. Derrière lui, sur la plateforme *Wintergarten*, des officiers marinières (sous-officiers) supérieurs saluent. Tous mourront avec leur capitaine et le reste de l'équipage dans 10 jours.

**Infographie** (pp. 26, 27 et 28) – Profil couleur illustrant l'intégralité du schéma de camouflage porté par l'U-509 à l'occasion de sa quatrième et dernière patrouille (du 3 au 13 juillet 1943).

### Un kiosque bien sombre pour l'U-593

Dans nos précédents numéros, nous avons fait plusieurs fois référence aux teintes de gris très sombre et de noir recouvrant le kiosque d'U-Boote. Dans Uif n° 7 (page 17), nous avons illustré un tel cas en prenant pour exemple l'U-154. Bien que nous soyons relativement certains de nos choix en matière de nuances, il faut avouer que l'erreur ne peut jamais être exclue. La **Photo 18** présentée ici constitue toutefois une preuve de l'utilisation de gris très sombre (nuance anthracite) sur les kiosques de certains sous-marins allemands. Cette photo couleur d'époque illustre le massif de l'U-593. Comme bon nombre d'autres U-Boote à l'entame de leur première patrouille depuis Kiel au printemps et à l'été 1942, ce sous-marin est revêtu d'une livrée proche du noir. La vue a été prise dans le port de Kiel en janvier ou février 1942. Il en existe d'autres (comme celles de l'U-333 parti également de Kiel et arrivant à La Pallice le 26 mai 1942 – v. Uif n° 4, pp. 14 et 15). On sait aussi que d'autres U-Boote ont été revêtus de cette livrée sombre après leur arrivée dans les bases de l'Atlantique. La raison de ce choix de camouflage ne peut être que la volonté de dissimuler les sous-marins lors de leurs attaques nocturnes en surface contre des convois alliés. L'introduction du radar sur les navires d'escorte à partir de mars 1941 ne signifiera pas la fin de ces attaques de nuit. Tout au plus seront-elles moins nombreuses et plus prudentes. La diminution progressive de ces opérations nocturnes en surface est probablement aussi la cause de la lente disparition des livrées de camouflage sombres au cours de l'année 1942 (quelques exceptions confirmeront néanmoins cette règle).

Commandé par le Kptlt. Kelbling, l'U-593 accomplira un total de 16 patrouilles de combat entre le 2 mars 1941 et le 13 décembre 1943, dont 13 dans la seule Méditerranée. Ces croisières opérationnelles totaliseront 338 jours de mer. Le 13 décembre 1943 scelle le destin du sous-marin: après 32 heures de grenadage par les destroyers *HMS Calpe* et *USS Wainwright*, le sous-marin est contraint à faire surface au large des côtes tunisiennes et ses 51 membres d'équipage sont faits prisonniers.

### Page 30 – Fanions

#### Succès contre le convoi PQ-14: le 16 avril 1942, l'U-403 coule le navire amiral du convoi allié

Le 8 avril 1942 marque le premier jour de mer des 24 navires qui composent le convoi PQ-14 au départ de Reykjavik. L'armada met le cap à l'est vers le port de Mourmansk, sur la Mer de Barents. Le convoi est solidement escorté: cinq destroyers, quatre corvettes, deux dragueurs de mines et quatre chalutiers de lutte ASM doivent le défendre contre les attaques des U-Boote et de la Luftwaffe. Et ce n'est pas tout, un groupe de soutien rapproché composé des croiseurs *HMS Norfolk* et *Edinburgh* ainsi que de deux autres destroyers est censé réagir rapidement à toute attaque menée par les bâtiments de surface de la Kriegsmarine. Ce groupe rejoint le gros du convoi au sud de l'île Jan Mayen (entre le Groenland et la Norvège) le 9 avril.

La traversée se déroule d'abord sans encombre et les navires filent bon train. Les choses changent dans la nuit du 10 au 11 avril quand les navires, obligés de slalomer entre d'épaisses glaces dérivantes au voisinage de Jan Mayen, se dispersent. Plusieurs unités sont endommagées par les glaces alors que d'autres manquent de puissance pour tenir leur vitesse. Pas moins de 16 navires marchands et les deux dragueurs de mines doivent faire demi-tour vers Reykjavik. Le reste de l'escorte ne protège plus que huit cargos qui progressent vers Mourmansk.

La reconnaissance aérienne allemande repère le convoi le 15 avril. Le même jour, l'U-454 de Burkhard Hackländer s'inscrit dans le sillage du convoi et le suit à distance, tout en guidant vers lui d'autres U-Boote du groupe *Blutrausch* (littéralement "Soif de Sang") formé au même moment. Cette meute de 10 Loups inclut l'U-403 du Kapitänleutnant Heinz-Ehlert Clausen qui repère des panaches de fumée et les bâtiments d'escorte aux premières heures du 16 avril. A 05h18, Clausen envoie par radio: "*Je traque [un convoi], carré 6268.*" Sa première attaque échoue quand le convoi change soudain de cap. Clausen décide alors de faire surface et essaie de se placer devant le convoi, ce qui n'est pas une mince affaire sous la pluie avec une visibilité de cinq à huit kilomètres. Entre 10 et 11h00, l'U-403 est survolé à deux reprises par un quadrimoteur de reconnaissance à long rayon d'action de type Fw 200 appartenant à la KG 40. Sous-marin et avion échangent les signaux d'identification convenus. Peu après, l'U-337 d'Otto Köhler est aperçu cap à l'est. A 13h10, les veilleurs repèrent le convoi. Tout de suite, Clausen ordonne de plonger pour une attaque en immersion. Peu avant 14h00, son U-403 parvient à pénétrer à l'intérieur du cercle défensif extérieur composé de deux destroyers. Clausen se faufile entre les deux cerbères laissant l'un à 2.500 et l'autre à 3.300 mètres de lui. Une heure plus tard, à l'est de l'île aux Ours, dans le carré 4157, Clausen infiltre le cercle défensif intérieur. Une corvette passe à 300 mètres de sa poupe, si près que Clausen, les yeux rivés au périscope, peut voir les marins sur le pont du bâtiment allié. Un silence absolu règne à bord du sous-marin où le suspens est à son comble. Tout autour, ce ne sont que gros navires marchands. A 14h43, un cargo de 4.000 GRT glisse à 150 mètres à peine derrière le sous-marin. Puis, Clausen repère sa proie, un beau cargo qu'il estime entre 8 et 10.000 tonnes, bas sur l'eau, avec quatre mâts et six écoutes de chargement. Le navire mesure 160 mètres de long. A 450 mètres de distance, seuls les deux tiers de ses superstructures sont observables au périscope avec une dioptrie de 1,5. Clausen ne perd pas de temps et décide de lui expédier deux torpilles en coup par coup. C'est chose faite à 14h45. Seulement vingt-six secondes s'égrainent avant que Clausen n'observe des impacts à hauteur de la passerelle et plus loin vers la proue, entre une cheminée et un mât. Le périscope redescend déjà que les ondes de choc des deux puissantes explosions frappent la coque de l'U-403. Bien que d'autres cibles se présentent à portée de tir idéale, Clausen ne prend pas le risque d'attaquer une deuxième fois car l'escorte s'est dangereusement rapprochée de son sous-marin. Sans attendre davantage, Clausen donne l'ordre de plonger à 160 mètres de profondeur. Alors qu'il s'enfonce, le sous-marin est encadré à 14h47 par six premières grenades sous-marines bien ajustées dont les explosions le font rouler dans tous les sens. Douze autres charges détonnent non loin de lui alors qu'il est à 120 mètres sous la surface. Les Alliés balancent des grenades supplémentaires mais celles-ci explosent à bonne distance du sous-marin. Finalement, l'U-403 parvient à s'esquiver sans heurts hors du convoi. Vers 16h00, le secteur paraît dégagé et Clausen ordonne de faire surface dans le carré 4154. Son unité vient de remporter sa première victoire. Sa victime est l'*Empire Howard* de 6.985 GRT. Le hasard veut qu'il s'agisse aussi du navire amiral du convoi: le Commodore E. Rees est en effet à son bord. Le cargo disparaît sous les flots en 57 secondes, emportant dans ses cales 2.000 tonnes de matériel de guerre. Sur les 62 membres de son équipage, vingt-cinq perdent la vie dans le naufrage. Le capitaine du navire et le Commodore Rees sont au nombre des disparus.

Au cours de la même journée, les U-376, 377 et 456 s'en prennent eux aussi au convoi mais sans succès. L'U-376 expédie une torpille au croiseur *HMS Edinburgh* et le manque d'un cheveu. Les Alliés demandent du renfort qui prend la forme le lendemain de trois destroyers soviétiques. Le 18, ce sont quatre dragueurs de mines qui se joignent à l'escorte. La Luftwaffe entre dans la danse mais ses attaques des 15 et 17 avril ne débouche sur aucun résultat. La Kriegsmarine donne l'ordre à sa 8. Z-Flottille (Flottille de Destroyers) d'attaquer à son tour mais deux tentatives avortent pour cause de mauvais temps. Finalement, ce qui

subsiste du convoi et de son escorte arrive à Mourmansk sans autre perte. En réalité, les marins du PQ-14 peuvent s'estimer heureux que les forces allemandes aient reporté leur attention sur un autre convoi, le PQ-10, qui naviguait dans la direction opposée. Dès lors, le PQ-14 devenait un objectif secondaire. La victoire de l'U-403 sur l'*Empire Howard* restera donc le seul succès enregistré par les Allemands contre le convoi PQ-14.

**Photo 19** (p. 30) – Le 21 avril 1942, lorsqu'il s'amarre dans le port norvégien de Harstadt, l'U-403 rentre de sa deuxième patrouille. Sur cette vue, le Kptlt. Clausen pose fièrement à côté du fanion marqué "8000".

*Crédit photo: collection Kolan*

**Photo 20** (haut de la p. 31) – Etre de guet dans la "baignoire" d'un sous-marin naviguant dans l'Océan Glacial Arctique n'est pas la tâche la plus confortable qu'il soit. A l'étroit, figés par la concentration, sans possibilité de pouvoir bouger pour se réchauffer, les marins luttent péniblement contre le froid qui s'insinue au travers de leurs gants, de leurs tenues et couvre-chefs fourrés. Ils portent des bottes dont la semelle en liège isole leurs pieds du pont glacial. Ici, des veilleurs de l'U-403. A droite, coiffé d'un bonnet à pompon, le capitaine Clausen.

*Crédit photo: collection Kolan*

**Photo 21** (bas de la p. 31) – Cette photo couleur a été prise en 1942 dans la "baignoire" de l'U-403, au cours d'une croisière dans l'Océan Glacial Arctique. A gauche, le Kptlt. Heinz-Ehlert Clausen, pacha du submersible. A droite, le Lt.Z.S. Erwin Bartke, II. WO. Bartke obtiendra le commandement de son propre sous-marin et disparaîtra dans le naufrage de celui-ci.

*Crédit photo: collection Kolan*

**Photo 22** (pp. 32 et 33) – L'U-403 entrant à Trondheim le 26 septembre 1942. Le bâtiment a achevé sa cinquième patrouille à Narvik où il a fait relâche pendant trois jours avant de gagner Trondheim. Conformément à la tradition dans la Kriegsmarine, une fanfare militaire accueille l'arrivée du sous-marin au son de la musique. Sur le kiosque, on distingue le deuxième emblème de l'U-403, le "Loup qui Traque" (*Hetzender Wolf* en allemand).

## Page 34 - A l'arrière

### Des premières lignes à la propagande, ou les dernières semaines de Joachim Schepke

Par Axel Urbanke

Le Kapitänleutnant Joachim Schepke atteint le sommet de sa carrière militaire en janvier 1941. Au cours des 15 mois qui ont précédé, il a coulé 10 navires en Mer du Nord avec l'U-3 puis l'U-19. Ensuite, entre mai et la fin décembre 1940, ce ne sont pas moins de 26 navires marchands qui ont sombré sous ses coups dans l'Atlantique alors qu'il commandait l'U-100. Ce plantureux palmarès lui vaut la Croix de Chevalier le 24 septembre 1940, puis les Feuilles de Chêne dès le 1<sup>er</sup> décembre de la même année. A l'instar de ses confrères Prien et Kretschmer, autres capitaines de sous-marin talentueux, Schepke attire lui aussi l'attention des services de la propagande. Car les soldats qui se sont particulièrement distingués au combat sont considérés par le régime nazi comme des "héros du peuple" ou des "stars". Pendant le seul automne 1940, Schepke fait l'objet de pas moins de cinq mentions dans les communiqués de la Wehrmacht, la dernière le 20 décembre lorsque la radio allemande annonce qu'il vient de couler son 40<sup>ème</sup> navire de commerce. En réalité, le sous-marinier ne peut revendiquer "que" 36 cibles détruites, les quatre autres ayant été seulement endommagées.

Quand Schepke rentre à Kiel à l'issue de sa cinquième patrouille le 1<sup>er</sup> janvier 1941, il ne se doute probablement pas qu'un programme particulier l'attend lui et quelques-uns de ses hommes. L'élégant capitaine, connu pour ses convictions nationales-socialistes, est une figure emblématique de la propagande nazie à cette époque. Schepke gagne d'abord Berlin pour y recevoir les Feuilles de Chênes. Ensuite, il donne des conférences ayant trait à la guerre sous-marine devant des milliers de jeunes au *Sportpalast* (Palais des Sport) de la capitale du Reich. Les membres des Jeunesses Hitlériennes connaissent déjà le héros grâce à son livre *U-Bootfahrer heute* (Le Sous-Marinier Aujourd'hui), publié à l'été 1940 et illustré par l'auteur lui-même. Toutes les apparitions de Schepke sont soigneusement mises en scène par le Ministère de la Propagande afin d'influencer la jeunesse allemande et de l'attirer vers la sous-marine. Le but est d'assurer le renouvellement des élites de la U-Bootwaffe, en incitant les jeunes gens à suivre l'exemple prestigieux de héros comme Prien et Schepke. En même temps, cette forme de recrutement doit pourvoir à tous les besoins en hommes qu'exige la guerre sous-marine. Les experts de la propagande savent combien il est important de créer des occasions où les héros peuvent entrer directement en contact avec leur public, de sorte qu'ils lui laissent une impression durable.

Après ses obligations berlinoises, Schepke, son épouse et une partie de son équipage descendent vers le sud. La direction du *Gau* (district) de Munich-Haute Bavière a en effet invité le couple Schepke à Ruhpolding pour y passer des vacances à la montagne du 13 janvier au 19 février 1941. Les membres de l'équipage qui accompagnent le couple alternent par rotation pendant le séjour, de sorte que tous les marins de l'U-100 puissent être envoyés en permission chez eux. Le 14 janvier, Schepke, son épouse et les sous-mariniers présents prennent part à une soirée culturelle donnée à Munich par le *Gauleiter* Wagner. Après quoi, le petit groupe retourne à Ruhpolding pour y goûter aux joies des sports d'hiver. Schepke et ses compagnons sont de retour à Munich du 29 au 31 janvier. A cette occasion, chaque marin se voit offrir un "livret de bons pour de l'alimentation et de l'hébergement." Dans la soirée du 30 janvier, les hommes sont conviés à un souper au Thannhof à l'invitation de Karl Fiehler\*, le maire de Munich. Les actualités n° 545 qui sont projetées dans les cinémas allemands le 12 février 1941 montrent Schepke au *Sportpalast* de Berlin et ses hommes aux sports d'hiver (extraits visibles sur <http://facebook.com/luftfahrtverlag>). Il ne fait donc aucun doute que la présence de Schepke en Bavière sert aussi les desseins de la propagande.

Laissant Ruhpolding et ses pistes de ski derrière lui, Schepke rentre à Kiel le 19 février. Suit une série de rendez-vous un peu partout dans le Schleswig-Holstein, avant que la guerre ne rattrape Schepke et les marins de l'U-100. Et le 9 mars 1941, le sous-marin largue les amarres à Kiel pour sa sixième patrouille. Contournant les îles Féroé et Shetland, l'U-100 gagne le "giboyeux" terrain de chasse qui s'étend au nord-ouest du North Channel (entre l'Angleterre et l'Irlande). Il ne s'y rend pas seul: d'autres "gloires" de la U-Bootwaffe comme Julius Lemp et son U-110, Otto Kretschmer et son U-99, Niko Clausen et son U-37 l'accompagnent, de même que l'U-74 et six sous-marins italiens. Le 15 mars, l'U-110 repère le convoi HX-112 constitué de pas moins de 41 navires à destination de l'Angleterre. Mais les cargos et autres pétroliers sont accompagnés par le 5th Escort Group composé des destroyers *HMS Walker*, *Vanoc*, *Volunteer*, *Sardonix*, *Scimitar* et des corvettes *HMS Bluebell* et *Hydrangea*. Contre cette armada, le BdU a dépêché les U-Boote listés plus haut, tous commandés par des capitaines expérimentés.

Lemp et son U-110 sont les premiers à attaquer dans la nuit du 15 au 16 mars. A la faveur de la nuit, Lemp réussit, en deux passes, à torpiller un pétrolier, avant que l'escorte ne le force à se retirer le lendemain matin. L'U-37 connaît la même situation vers

midi: Clausen est repoussé par l'escorte alors qu'il s'approche du convoi. Schepke attaque une première fois dans la soirée. Son U-100 tente de se glisser au travers de l'écran protecteur de l'escorte pour rejoindre les navires marchands. Mais il est immédiatement détecté par les destroyers *HMS Walker*, *Vanoc* et *Scimitar* qui l'incitent à prendre du champ. Kretschmer, lui aussi récipiendaire des Feuilles de Chênes, a plus de chance avec son U-99: au cours de la nuit, il parvient à se glisser à l'intérieur du cercle défensif et en profite pour couler cinq navires de commerce et endommager un sixième. Au même moment, Schepke décide d'attaquer en surface sur les arrières du convoi. Mais la chance qui l'avait toujours accompagné jusque-là le quitte à présent. Le destroyer *HMS Vanoc* l'a repéré à quelque 1.000 mètres de distance. C'est la première fois que le radar allié de Type 286 (un modèle simple) détecte un U-Boot. Une fois le sous-marin repéré, les guetteurs du *Vanoc* ne le lâchent plus. A l'issue d'une brève poursuite, le destroyer britannique fonce pour éperonner l'U-100. Sa proue frappe le sous-marin juste devant le kiosque, broyant l'avant de celui-ci et endommageant gravement la coque. Schepke et le Kptlt. Flister, un capitaine à l'entraînement, se retrouvent coincés entre le manteau du kiosque et le bâti du périscope. Flister parvient à se dégager et se retrouve au nombre des six survivants du sous-marin qui sombre. Par contre, Schepke accompagnera le reste de son équipage dans leur dernière demeure océanique. A peine huit semaines après son vibrant appel lancé à la jeunesse allemande au Palais des Sports de Berlin, Joachim Schepke perd la vie pour cette U-Bootwaffe qu'il a tant vantée.

\* Karl Fiehler était un ami personnel d'Hitler et l'un de ses premiers compagnons de route. Il avait pris part à la tentative de putsch avortée en 1923. Comme le futur chancelier, il fut emprisonné à Landsberg en 1924.

**Photos 23 et 24** (p. 34) – A gauche, portrait de Joachim Schepke réalisé pendant sa dernière permission (janvier-février 1941). L'officier porte la Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne qui lui a été décernée en janvier. A droite, le héros donne une conférence au *Sportpalast* de Berlin en janvier 1941.

**Photos 25 et 26** (p. 35) – Chaque membre de l'équipage de l'U-100 s'est vu offrir un livret de bons lors de sa visite à Munich entre les 29 et 31 janvier 1941. La **Photo 25** (haut de la p. 35) illustre la couverture du livret, tandis que la **Photo 26** (bas de la p. 35) montre l'un des bons non utilisés.

**Photo 27** (p. 36) – Cette vue a été prise à Munich lors de la soirée culturelle donnée en l'honneur des hommes de l'U-100 le 14 janvier 1941. En uniforme sombre de la Kriegsmarine, Schepke admire le spectacle à côté du *Gauleiter* Wagner.

**Photo 28** (p. 37) – Le 9 mars 1941, Schepke pose une dernière fois avec des invités dans la "baignoire" de son U-100. Il perdra la vie presque au même endroit, coincé dans le kiosque, huit jours plus tard. Le "Puma Accroupi sur le Rocher", emblème de l'U-100, est ici bien visible.

**Photo 29** (p. 38) – Une version antérieure du Puma, insigne de l'U-100. Le motif est simplifié, l'animal bénéficiant de moins de détails (comparez avec la vue en p. 37) et le rocher est réduit à sa plus simple expression. La langue du félin est rouge, différant ainsi des versions ultérieures de l'emblème.

*Credit photo: collection Jürgen Huss*

## Page 39 – Emblèmes inconnus

### Le premier emblème de la 3. U-Flottille

Par Luc Braeuer

Nombreux sont les amateurs de U-Boote qui connaissent la Tortue, insigne de la 3. U-Flottille stationnée à La Rochelle/La Pallice. Cet emblème a été illustré par Georg Högel dans son excellent ouvrage intitulé *Embleme, Wappen, Malings*. Mais la même étude ne dit rien des origines de cet insigne, une absence que le présent article tente de combler.

A l'origine, la Tortue est l'emblème de l'U-553 commandé par Karl Thurmman. En service à la 7. U-Flottille entre avril 1941 et le 30 novembre 1942, le sous-marin remporte victoire sur victoire. Il coule ainsi 17 navires pour un tonnage combiné dépassant les 100.000 GRT. Le 24 août 1942, Thurmman, que sa huitième patrouille a emmené dans les Caraïbes, apprend qu'il est décoré de la *Ritterkreuz*. Depuis, les historiens qui se sont penchés sur le palmarès de Thurmman ont rectifié son tableau de chasse qui compte désormais 13 navires coulés (tonnage combiné de 64.612 GRT) pour deux autres endommagés (totalisant 15.273 GRT). Le 1<sup>er</sup> décembre 1942, alors qu'il est en patrouille à l'ouest de l'Irlande, l'U-553 est transféré à la 3. U-Flottille. En conséquence, le 18 décembre, le sous-marin accoste pour la première fois à La Pallice, son nouveau port d'attache. Suit une période au cours de laquelle l'équipage est envoyé en permission, pendant que son submersible est préparé pour la croisière suivante. Celle-ci démarre le 16 janvier 1943 et emporte l'U-553 dans l'Atlantique Nord pour sa dixième croisière opérationnelle. Quatre jours plus tard, le sous-marin, qui navigue à l'ouest de l'Irlande, informe le BdU que son périscope est hors d'usage. Si l'avarie n'a rien de sérieux, le message radio qui la communique est aussi le dernier signe de vie de Thurmman et de son équipage. A partir de là, l'U-553 se perd quelque part dans l'Atlantique Nord. La raison de sa disparition demeure inconnue. Le BdU considère le sous-marin comme officiellement perdu le 28 janvier 1943. La U-Bootwaffe vient de perdre l'unité la plus victorieuse de la 3. U-Flottille, raison pour laquelle le commandant de cette dernière, le Korvettenkapitän Zapp, décide de faire de la Tortue le nouvel emblème de la Flottille. Pour mémoire, signalons que la 7. U-Flottille a fait de même avec Le Taureau de Scapa Flow, emblème de l'U-47 de Prien lorsque ce dernier disparut également au combat.

Puisque nous connaissons l'époque à laquelle La Tortue est devenue l'emblème de la 3. U-Flottille, il est logique de se demander quel était l'insigne de la flottille entre mars 1941 et fin janvier 1943. Après la décision de l'OKM d'augmenter le nombre d'abris à sous-marins sur les côtes françaises de l'Atlantique, Fritz Todt, ministre du Reich pour les Munitions et l'Armement, visite le 10 mars 1941 la base de Lorient où les travaux d'infrastructure battent leur plein. Il a aussi été décidé d'agrandir la base sous-marine de La Pallice à La Rochelle où un arsenal destiné à la Kriegsmarine est déjà en travaux avant la fin mars. La construction de cette quatrième base de sous-marins débute un mois plus tard. Todt revient à La Pallice à deux reprises, le 24 mai et le 29 juin, pour se rendre compte de l'état d'avancement des travaux. Sept abris sont en construction qui peuvent accueillir un total de neuf submersibles. Au même moment, la 3. U-Flottille qui stationne alors à Kiel, est entièrement restructurée par le Korv.Kpt. Hans-Rudolf Rösing. L'officier a commandé plusieurs sous-marins dont l'U-48 qui a connu tant de succès avec le Kptlt. Herbert Schultze au cours de l'été 1940. Le même bâtiment a aussi porté chance à Rösing qui, à son bord, a coulé 12 navires en deux patrouilles. Pour ce brillant palmarès, Rösing s'est vu décerner la Croix de Chevalier. L'officier remet le commandement de l'U-48 au Kptlt. Bleichrodt qui, après deux patrouilles, le cède à nouveau à Schultze. Celui-ci en redevient le capitaine pour la seconde fois au printemps 1941. L'emblème de l'U-48 est un chat noir qui fait le gros dos et l'inscription 3X, en référence à la formule magique allemande "*Hokuspokus Fidibus dreimal schwarzer Kater*" (traduit en français par le célèbre "Abracadabra!"). Schultze

transfère le bâtiment à une flottille d'entraînement et le 28 juillet 1941, il prend le commandement de la 3. U-Flottille. L'homme qui a précédé Rösing au poste de capitaine de l'U-48 puis en a repris le commandement, est aussi celui qui lui succède à la tête cette flottille. Qui de Schultze ou de Rösing a fait du Chat Noir le nouvel emblème de la 3. U-Flottille à l'été 1941?

A la fin de l'été 1941, le Kptlt. Schultze se rend à La Pallice pour y préparer l'arrivée de la 3. U-Flottille prévue en novembre. L'emblème de la flottille est immédiatement peint sur l'aile avant gauche de sa décapotable: un chat noir qui fait le gros dos. L'ancienne caserne Mangin, rebaptisée "Site Prien", est réquisitionnée pour servir de quartiers aux équipages des sous-marins. Leurs officiers, eux, sont logés à l'Hôtel des Etrangers situé dans le centre-ville près du vieux marché. L'établissement est rebaptisé *Haus Schepke* (Maison Schepke). Un vaste bunker est construit sous l'hôtel. Très vite, l'accès au bunker est décoré du célèbre Chat Noir. Le 27 octobre 1941, le Vizeadmiral Dönitz inspecte les travaux en cours à La Pallice. Ceux-ci ont bien progressé puisque les sept abris à sous-marins sont en phase d'achèvement. L'inscription *Techn. Stab U. Leitstelle* ("Personnel Technique de l'Etat-Major Régional des Sous-Marins") est peinte à l'entrée de l'un des abris. A ses côtés trône le célèbre Chat Noir de la flottille.

Le 19 novembre 1941, Herbert Schultze accueille l'U-82 du Kptlt. Rollmann, le premier sous-marin de la 3. U-Flottille à rejoindre La Pallice. La noria des sous-marins arrivant et quittant le port devient bientôt chose courante. En mars 1942, le Kptlt. Schultze remet le commandement de la 3. U-Flottille au Kptlt. Heinz von Reiche. Mais celui-ci cède la place au bout de deux mois au Korv.Kpt. Richard Zapp, ancien pacha de l'U-66. Ce qui ne change apparemment pas au sein de la 3. U-Flottille est son emblème, le Chat Noir. Mais toutes les choses ont une fin et le Chat s'effacera finalement devant la Tortue en février 1943.

**Photo 30** (p. 39) – L'U-48 photographié dans la Baltique en mai 1940. Un sous-marinier fait un pommier sur le canon de 88 mm monté sur le pont. Le bâtiment partira peu de temps après pour sa sixième patrouille sous le commandement du Korv.Kpt. Rösing. On distingue clairement le Chat Noir et l'inscription 3X sur l'avant du kiosque.

*Crédit photo: collection Ulderup*

**Photo 31** (p. 40) – A présent commandé par le Kptlt. Schultze, l'U-48 rentre de sa douzième et dernière croisière opérationnelle en juin 1941. Le total combiné des navires coulés par cette unité sous les commandements successifs de Rösing, Schultze et Bleichrodt, a été peint sur le kiosque. Un examen des archives révèle que le palmarès ne correspond cependant pas à la réalité, l'U-48 ayant, en fait, coulé pour 328.414 GRT. Ce tonnage place néanmoins l'U-48 en tête du palmarès des sous-marins de la 2<sup>ème</sup> Guerre mondiale. Le Chat Noir et l'inscription 3X ornent toujours le kiosque, le félin étant à présent affublé d'une Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne. Cette décoration a été décernée au Kptlt. Schultze le 12 juin 1941, alors qu'il était encore en mer. Sous le palmarès, on distingue Le Taureau Furieux de la 7 U-Flottille.

*Crédit photo: collection Ulderup*

**Photo 32** (p. 41) – La Rochelle: une colonne de véhicules de la 3. U-Flottille traverse le quartier du vieux port en direction du port de commerce de La Pallice où est implantée la base sous-marine. Sur le véhicule à l'avant-plan (la décapotable d'Herbert Schultze, patron de la flottille), on distingue le motif au Chat Noir, emblème de la flottille, inscrit dans un cercle clair.

**Photo 33** (haut de la p. 42) – Une maison rochelaise réquisitionnée au bénéfice de membres de la 3. U-Flottille en avril 1942. L'emblème de la flottille a été peint sur la colonnade en terrasse (voir flèche blanche).

*Crédit photo: collection Luc Braeuer/Annie Chérié*

**Photo 34** (bas de la p. 42) – Le Chat Noir, ici peint sur l'accès au bunker bétonné construit sous l'ancien Hôtel des Etrangers où les officiers de la 3. U-Flottille avaient leurs quartiers.

*Crédit photo: collection Luc Braeuer/Annie Chérié*

**Photo 35** (p. 43) – L'entrée du *Chat Noir*, le bar de la 3. U-Flottille installé dans le bunker sous l'Hôtel des Etrangers. Le lieu a depuis été transformé en un musée qui a récemment ouvert ses portes (13 mai 2013). Les nombreuses fresques ornant murs et plafonds ont été peintes pendant la guerre par deux artistes féminines hambourgeoises.

*Crédit photo: collection Luc Braeuer*

**Photo 36** (haut de la p. 44) – Un orchestre de la 3. U-Flottille joue à La Rochelle. Chaque musicien porte le Chat Noir de la flottille cousu sur la poche de poitrine. Les lutrins et la grosse caisse (à gauche, derrière l'accordéoniste) sont également décorés du *Schwarzer Kater*.

*Crédit photo: collection Pierre-Marie Rousseau*

**Photo 37** (en médaillon, p. 44) – Cette inscription est toujours visible dans le bunker de l'ancienne base sous-marine allemande à La Pallice. L'inscription indiquant la fonction du bunker est flanquée de deux représentations du célèbre Chat Noir.

*Crédit photo: collection Alain Chazette*

**Photo 38** (bas de la p. 44) – Le 19 novembre 1941, Herbert Schultze (à gauche), Kpt.z.S. Ernst Killmann (commandant de la capitainerie du port) et des infirmières de la Croix Rouge allemande accueillent le premier U-Boot de la 3. U-Flottille entrant à La Pallice. Il s'agit de l'U-82 de Siegfried Rollman qui rentre de sa deuxième patrouille au cours de laquelle il a coulé deux navires. Faute d'installations propres à la 3. U-Flottille à cette époque, c'est de Lorient, base de la 2. U-Flottille, que le sous-marin était parti.

*Crédit photo: collection Luc Braeuer*

## Page 45 – Armement

### Le "2 cm-Vierling Flak C/38" sur U-Boot

A l'été 1942, la menace grandissante de l'aviation alliée contraint l'OKM à blinder ses sous-marins et à renforcer leur DCA embarquée. Le but est de permettre aux sous-marins de se défendre adéquatement contre les attaques aériennes surprises dont le nombre a explosé depuis la mise en service d'aéronefs équipés de radar. Suite à la conférence tenue à Paris le 16 juin 1942, l'OKM ordonne que la DCA embarquée sur ses U-Boote soit accrue de deux canons MG 151 montés sur la plateforme du kiosque et d'un bitube de 20 mm installé sur une deuxième plateforme derrière celle du kiosque et construite à mi-hauteur de celui-ci. Comme le bitube est encore en cours de développement, les autorités optent pour une configuration de transition, à savoir un canon de 20 mm monté sur affut simple installé sur la seconde plateforme. Un seul U-Boot sera armé selon cette configuration, l'U-553. Le manque de puissance de feu de cette configuration transitoire débouche sur des résultats décevants. Au contraire, les essais montrent que l'installation expérimentale d'un affut quadruple (*Vierling*) C/38 de 20 mm est nettement plus efficace. En

conséquence, la solution d'un affut simple est abandonnée en novembre 1942. C'est la Heer (Armée de Terre allemande) qui fournit les deux premiers affuts quadruples en octobre de la même année. Les pièces sont modifiées pour être embarquées sur sous-marin, puis testées à terre. Lors de la réunion du 14 novembre 1942, le BdU arrête pourtant son choix sur la configuration suivante: "deux doublets de 20 mm sur la plateforme supérieure et un canon de 20 mm ou un automatique de 37 mm sur affut simple sur la plateforme inférieure." En mars 1943, après que les maladies de jeunesse aient été éradiquées, le Vierling de 20 mm est enfin prêt pour être monté sur deux Type VII C à titre expérimental. Les travaux d'installation sont effectués entre avril et mai 1943. L'un des bâtiments concernés est l'U-758 d'Helmut Manseck. L'autre aurait dû être armé du canon automatique de 37 mm mais la version sous-marine de ce dernier n'est pas encore prête, raison pour laquelle il reçoit lui aussi un Vierling 20 mm.

Avant même que les résultats des essais opérationnels soient connus, l'augmentation alarmante du nombre d'U-Boote coulés par l'aviation alliée, incite le BdU à lancer à la mi-mai 1943 la production en série de l'affut quadruple de 20 mm et de sa plateforme. Le programme initial prévoyait la livraison de 50 plateformes Vierling (Version IV) en juin 1943 et 150 le mois suivant. La production des Vierling étant concomitante à celle de leur plateforme, la conversion des premiers U-Boote démarre début juin 1943. Elle concerne autant les unités flambant neuves qui sortent des chantiers navals que d'autres, plus anciennes, qui sont donc équipées rétroactivement. Le 27 avril 1943, le BdU ordonne également que le canon de pont de 88 mm soit démonté sur tous les Type VII C, que les sous-marins aient déjà reçus leur Vierling de 20 mm ou non. Seuls, les sous-marins opérant en Méditerranée ou en Mer du Nord conserve leur 88 mm.

Le 4 juin 1943, un rapport d'expérimentation opérationnelle soumis par l'U-758, prouve le bienfondé de la décision d'équiper les sous-marins d'affuts quadruples de 20 mm. Non seulement ce type de batterie s'est révélé efficace pour repousser les attaques aériennes mais il n'a en outre aucun impact notable sur les performances du sous-marin en matière de délai nécessaire à l'immersion totale, l'hydrodynamisme en plongée et la génération d'embruns.

A partir du 8 juin 1943, aucun U-Boot ne peut quitter les bases allemandes et norvégiennes si sa DCA n'a pas été accrue au moyen de deux canons de 20 mm minimum. Les bases atlantiques reçoivent un ordre similaire le 14 juin: l'installation de la seconde plateforme et de son Vierling 20 mm est obligatoire sur tous leurs sous-marins. Seul un type de sous-marin est exempté de cette obligation, les mouilleurs de mines VII D. En effet, l'installation d'un Vierling entraînerait la condamnation de deux de leurs silos à mines, une conséquence que le BdU juge inacceptable.

Après que deux sous-marins (l'U-194 d'Hermann Hesse et l'U-200 d'Heinrich Schonder) aient été perdus sur attaque aérienne le 24 juin alors qu'ils n'avaient pas encore reçu leur nouvelle DCA, tous les U-Boote des bases atlantiques et norvégiennes reçoivent début juillet l'interdiction formelle de prendre la mer sans leur Vierling de 20 mm. Cette interdiction débouche sur une situation étonnante puisque toutes les sorties en mer sont purement et simplement retardées d'un mois pour tous les U-Boote concernés. Même les unités démunies de Vierlingsflak et déjà en mer (les U-277, 307, 387 et 713) sont rappelées et mises à la disposition du FdU Norwegen (Commandant des Sous-Marins pour la Norvège). La conséquence de cette interdiction est à peine croyable: début juillet 1943, à l'exception de l'U-667, l'Atlantique Nord a été déserté par tous les sous-marins allemands! Le programme d'installation des affuts quadruples se poursuit mais, au cours de l'été 1943, il est déjà manifeste que les avions alliés ont appris à se tenir à distance des U-Boote armés de la nouvelle DCA. Les aviateurs alliés préfèrent à présent larguer leurs bombes à plus haute altitude ou attendre que le sous-marin entame sa plongée. Dans ces conditions, le Vierling perd beaucoup de son efficacité. Ce résultat incite donc les décideurs de l'OKM à monter un canon automatique de 37 mm en lieu de place du quadruple de 20 mm. Mais l'installation de la nouvelle arme ne démarre pas avant la fin 1943. Malgré tout, le Vierling C/38 continuera à armer nombre de U-Boote jusqu'à la fin de la guerre, même si son efficacité contre les avions de lutte ASM alliés restera plus psychologique que réelle.

**Photo 39** (p. 45) – Kiel: avant de partir pour sa première patrouille, l'U-739, un Type VII C, reçoit son affut quadruple de 20 mm C/38 qui va être installé sur la plateforme inférieure du kiosque. On note le support déjà monté sur la plateforme de tir, support dont la hauteur doit avoisiner les 50 centimètres. Autre caractéristique intéressante, la configuration inhabituelle des bouteilles d'hydrogène utilisées pour gonfler les ballons de leurre radar *Aphrodite*: les récipients sont ici entreposés dans des réceptacles percés dans la plateforme de tir supérieure. Enfin, le périscope d'observation céleste nocturne a reçu un camouflage également intéressant.

*Crédit photo: collection Wilhelmj*

**Photo 40** (p. 46) – Suite de la séquence de la p. 45: le Vierling a été posé sur son support et les élingues de levage sont ôtées de la pièce. Les tôles blindées du masque de la batterie sont ici repliées vers l'arrière. Leur efficacité a souvent été mise en doute. En outre, du fait de leur fragilité, elles sont fréquemment tordues, voire arrachées lorsque le sous-marin plonge. Entre l'étendard et le périscope d'attaque, on aperçoit le récepteur d'alerte bâché du radar *Naxos*.

*Crédit photo: collection Wilhelmj*

**Photo 41** (p. 47) – L'U-596 alors qu'il entre à Pola (ou Pula, Croatie) à l'automne 1943. A droite, sur la plateforme de tir supérieure, on distingue les deux affuts doubles de 20 mm. A gauche, la plateforme de tir inférieure est occupée par un Vierling C/38 de 20 mm dépourvu de ses tôles blindées et dont les tubes sont ici relevés à la verticale. Entreposée sous la plateforme supérieure, l'une des bouteilles d'hydrogène destinées aux ballons de leurre radar *Aphrodite*. Le tube oblique derrière la bouteille abrite un canon de rechange pour le Vierling C/38 (l'extrémité arrière d'un tube identique mais fixé sur le flanc gauche de la plateforme, est visible sous la hampe du pavillon de la Kriegsmarine). Un *Kriegsbericht* de la Luftwaffe et quelques accordéonistes ont embarqué pour accompagner les sous-marinières lors de la toute dernière phase de la patrouille.

*Crédit photo: collection Huss*

## Page 48 – Paysages

### La gîte de l'U-957

Le nombre de photographies illustrant des U-Boote sortant ou entrant au port est si grand qu'il peut en devenir lassant, même pour l'amateur de sous-marin le plus enragé. Aussi avons-nous choisi de vous présenter ici deux vues d'un sous-marin certes au voisinage d'un port mais qui affiche une gîte pour le moins inhabituelle.

Voici l'U-957, le bâtiment de l'Oblt.z.S. et *Ritterkreuzträger* Gerhard Schaar (v. aussi Uf n° 6, p. 12). L'unité est photographiée dans un port norvégien au cours de l'été 1944. Le sous-marin a été équilibré pour offrir un angle de gîte permettant de travailler sur son réservoir de ballast tribord. Ces vues offrent plusieurs détails intéressants. La **Photo 42** (p. 48) montre un coussin de cuir rectangulaire fixé sur le flanc tribord du franc-bord. Sa présence est destinée à éviter que les haussières ne ripent sur l'arrête du

pont. On a souvent dit que des morceaux de bois ont été utilisés dans ce but mais tel n'est manifestement pas le cas ici. Autres caractéristiques intéressantes sur cette même photo, les deux événements d'évacuation obturés par une tôle et visibles sous le coussin susmentionné, le logement du compas libre au pied du kiosque (typique des Type VII C de fin de production) et l'absence de bastingage sur le pont. Sur la **Photo 43** (p. 49), on distingue le canon de DCA automatique de 37 mm monté sur la plateforme de tir inférieure et les multiples fentes des événements garnissant la surface du pont. L'emblème du bâtiment, une panthère noire surplombant un cercle rouge dans un écu blanc (v. infographie couleur p. 49), est peint sur l'avant du kiosque.

*Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven*

## Page 50 – Vues inhabituelles

### Le Cerf de l'U-671 est décoré de la Croix du Mérite de Guerre

Un examen des emblèmes et autres motifs dans l'ouvrage de Georg Högel laisse au lecteur l'impression qu'ils ont toujours été appliqués sur les kiosques à l'aide de peinture ou de craie ou sur des morceaux de tôle visés ou rivetés en place (voir l'U-559 dans le présent numéro, pp. 4 à 26). C'est pour cette raison que nous avons nous-mêmes cru jusqu'à il y a peu que la Croix du Mérite décernée au Cerf de l'U-671 était peinte sur le kiosque. Or, la découverte récente de photographies d'époque au U-Boot Museum de Cuxhaven-Altenbruch nous a incités à revoir notre position. A dire vrai, ces photos nous ont même quelque peu surpris. Les vues en question ont été prises lors de la phase d'entraînement du sous-marin dans la Baltique entre le 3 mars 1943 et le 30 avril 1944. On distingue en effet la banque jaune sur le kiosque, marque typique des U-Boote à l'entraînement. Les photographies présentées ici immortalisent le capitaine du sous-marin, l'Oblt.z.S. August-Wilhelm Hewicker, alors qu'il fixe à l'aide d'un tournevis une réplique métallique de la *Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern* (Croix du Mérite de Guerre avec Epées) au cou du Cerf, emblème du sous-marin. Les vis passent à travers le ruban de la décoration, en métal lui aussi. On note que la scène est au centre d'une véritable cérémonie, l'équipage étant aligné sur le pont de l'U-671, tous les visages tournés vers le pacha décorant le cervidé. Malheureusement, à ce jour, nous ignorons la raison de cette remise de décoration. Autre question jusqu'ici sans réponse, cette Croix du Mérite sera-t-elle ultérieurement peinte au cou du Cerf ou non? On note les deux antennes fixées au kiosque et le déflecteur à filet qui court vers la proue.

L'U-671, un Type VII C muni d'un schnorchel, sera coulé au cours de sa seconde patrouille. Celle-ci l'a emmené de Boulogne dans la Manche pour contrer la flotte de débarquement alliée en Normandie. Grenadé par la frégate *HMS Stayner* et le destroyer *HMS Wensleydale*, le sous-marin fera naufrage le 5 août 1944 au sud de la célèbre station balnéaire de Brighton. Seuls cinq sous-marinières auront la vie sauve.

*Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven*

## Page 52 – Ecussons de coiffe

### Les écussons de la U-Bootwaffe – 1ère partie

Les écussons de coiffe ont été introduits dans l'arme sous-marine allemande en 1939. En règle générale, il s'agit de la version miniaturisée de l'emblème du sous-marin. Toutefois, leur petite taille entraîne généralement la simplification des détails. Cette particularité s'explique par le fait que c'est souvent l'équipage qui confectionne lui-même ces écussons avec les moyens du bord. Plusieurs métaux différents sont utilisés tel l'aluminium, le laiton et le cuivre. Par contre, les écussons brodés, émaillés ou même gravés, sont réalisés par des professionnels et se différencient souvent des versions métalliques artisanales par un haut niveau de détail.

Les écussons de coiffe symbolisent la communauté des membres d'un même équipage et la cohésion qui les unit. Raison pour laquelle le BdU les tolère volontiers. Plus le sentiment d'appartenance à un groupe est fort, plus la mode des écussons qui le symbolise est florissante. Cette particularité va de pair avec une apparence plus "tape-à-l'œil" des écussons. Au contraire, on note que l'absence d'écusson traduit souvent des relations difficiles au sein d'un même équipage ou entre celui-ci et le capitaine. Souvent, ce type de problème explique l'absence de tout emblème sur un sous-marin. Dans de tels cas, les marins ne s'identifient pas à leur bâtiment et se soucient peu de porter un écusson à l'image de l'emblème de leur unité. Un exemple connu qui illustre cette situation particulière est celui de l'U-464, une "Vache à Lait" réputée pour les relations conflictuelles entre son capitaine et certains membres de son équipage. Cette tension rejailit sur l'ensemble des marins et l'U-464 n'eut jamais son propre emblème. A l'inverse, l'équipage de l'U-404 du Kptlt. Otto von Bülow constituait un groupe solide dont les liens se sont resserrés au cours des six patrouilles accomplies par le sous-marin. Leur fierté d'appartenir à celui-ci atteignit une telle proportion que l'emblème de leur unité, la proue d'un drakkar, fut peint dans des dimensions inhabituellement grandes sur le kiosque de ce Type VII C. C'est donc sans surprise si les hommes de l'U-404 arboraient fièrement la Proue de Drakkar sur leurs divers couvre-chefs.

On regrettera que beaucoup de ces écussons aient disparu depuis la fin de la 2<sup>ème</sup> GM, peut-être parce qu'ils n'avaient de valeur qu'aux yeux de ceux qui les portèrent ou de ceux qui ont étudié l'histoire de la U-Bootwaffe. Il n'est donc pas surprenant que ces petits motifs métalliques, dont l'apparence a pu donner l'impression qu'ils avaient été bricolés par les enfants d'écoles maternelles, terminèrent leur vie dans une poubelle à la mort de ceux qui les avaient portés autrefois. Les pièces qui ont survécu constituent toutefois un témoignage aussi particulier qu'intéressant de l'histoire de l'arme sous-marine.

Dans nos futures éditions, nous essayerons de revenir occasionnellement sur ce sujet à l'aide de photographies d'époque et d'écussons originaux. Tout lecteur désireux d'apporter sa contribution, si modeste soit-elle, est invité à se faire connaître auprès du rédacteur-en-chef. Notre but est d'offrir à terme une couverture la plus extensive possible des écussons de coiffe portés par les sous-marinières allemands de la 2<sup>ème</sup> GM.

**Photo 46** (p. 52) – 23 août 1942, dans l'écluse à Saint-Nazaire: l'U-404 est paré pour sa quatrième patrouille. Fièrement arboré sur le kiosque, l'énorme Proue de Drakkar, emblème du sous-marin. Cet insigne célèbre assura à l'U-404 une publicité qui dépassa largement la cadre de sa flottille. A l'avant dans la "baignoire" et coiffé de la traditionnelle casquette blanche, le Kptlt. Otto von Bülow, pacha du sous-marin, surveille la manœuvre. Deuxième à gauche dans le kiosque, le correspondant de Gerhard Garms qui filmait des séquences uniques lors de cette croisière. Les images qu'il réalisera montreront le sous-marin plongeant et en immersion. Sa caméra, d'un modèle spécial, était logée dans un caisson étanche résistant à la pression et installé sur le flanc gauche du kiosque, comme le montre cette vue. Pour un compte-rendu détaillé de cette mission hors du commun, le lecteur se référera à Uif n° 6 (pp. 22 à 32).

*Crédit photo: collection Garms*

**Photos 47 à 49** (p. 53) – Les **Photos 47 et 48** (haut de la p. 53) illustrent les deux côtés de l'écusson porté sur le calot des marins de l'U-404. La simplicité de la pièce découpée dans de la feuille de laiton, semble indiquer que l'objet a été réalisé par l'équipage lui-même. Quant à la **Photo 49** (bas de la p. 53), elle montre un membre de l'équipage de l'U-404 dont le calot est orné de l'écusson décrit plus haut. Ici, l'homme graisse les pièces du canon de 88 mm monté sur le pont.

Crédit photo: collection Thomas Huss

**Photo 50** (troisième de couverture) – Dans certains cas, l'écusson représentant l'emblème du bâtiment diffère quelque peu de la version peinte sur le kiosque. Voici un exemple avec le Matrosengefreiter (Matelot Breveté) Karl Knümann de l'U-205. L'écusson sur son calot montre une tortue vue du dessus alors que le motif peint sur le kiosque illustre une tortue vue de profil.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

**Photo 51** (haut de la quatrième de couverture) – Guetteur sur l'U-372, ce Bootsmannsmaat (Second Maître) porte l'emblème brodé du sous-marin sur son calot. Le cliché couleur permet de distinguer un travail de broderie fin et précis représentant les armes de la ville de Viersen que l'héraldique décrit comme "de gueules à une rose d'argent au chef d'azur chargé d'un lion d'or" (une rose d'argent sur fond rouge surmontée d'un lion jaune sur fond bleu). Ville de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, Viersen était la marraine de l'U-372. Le sous-marin sera perdu en Méditerranée le 6 août 1942 lors de sa sixième patrouille. Son équipage aura plus de chance que lui puisqu'il sera fait prisonnier dans son intégralité.

**Photo 52** (bas de la quatrième de couverture) – Le 1<sup>er</sup> mars 1940, l'U-46 du Kptlt. Sohler arrive à Wilhelmshaven venant de Kiel. Comme il se doit en pareille circonstance, son équipage est rassemblé sur le pont. Le *Kriegsbericht* Zuber a pris cette photo d'un marin coiffé d'un calot orné à la fois de la Tête de Mort (emblème du sous-marin) et de l'insigne de son grade, celui de Bootsmannsmaat (Second Maître) en l'occurrence. Il semble que l'écusson de l'U-46 ait été confectionné dans du papier et collé directement sur le calot!

Crédit photo: collection Hartmann

### **Avis (p. 54) – Nouveauté 2013:**

**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 pouvant soigner les marins blessés ou malades à bord des U-Boote ravitaillés.

Jusqu'en 1942, ces ravitailleurs sous-marins 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-Tankern (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-Tanker seront coulés par les Alliés, le dernier pendant l'été 1944. Chaque *Milchkuh* devient 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 euros** (+ frais de port)