

EDITION
No 10
2014

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unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos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° 10/2014

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 – Vues de détail

Photo 1 (deuxième de couverture) – Nous recevons souvent des demandes émanant de lecteurs souhaitant voir davantage de vues de détails rarement observés. Pendant nos recherches, nous avons en effet découvert que certaines parties d'U-Boot étaient moins photographiées que d'autres. Soit les détails sont à peine visibles, soit ils ne sont pratiquement jamais photographiés. Pour inaugurer cette nouvelle rubrique, nous vous proposons une photo prise à bord de l'U-929 à l'automne 1944. Ce sous-marin a la particularité d'être équipé d'un schnorchel. Sur cette vue, le Lt.z.S. Joachim Hardam, I. WO, est assis sur le compas libre installé devant le kiosque. Cet équipement remplaçait l'ancien compas appelé *Kompaßnase* (littéralement "nez compas") car logé sous un carénage formant une extension à la base du kiosque. A droite sur la photo, on découvre une partie du mat du schnorchel couché dans le pont. Lorsqu'il était mis en œuvre, le mat était érigé. Le schnorchel équipant les U-Boote permettait à la fois d'aspirer l'air à la surface et d'évacuer les gaz de combustion émis par les moteurs Diesel. Sur la photo, on remarque une section de la buse d'évacuation de ces gaz déposée sur le pont. Probablement a-t-elle été démontée pour l'entretien du schnorchel. De tels détails sont habituellement moins bien rendus sur les plans disponibles et les maquettes d'U-Boot car il est rare de trouver des photos de ces détails. Cette vue pourrait donc être utile aux maquettistes parmi nos lecteurs.

Crédit photo: collection Huss

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

Page 1

Editeur et Rédacteur en Chef:

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

Principaux collaborateurs:

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

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 Dusouliez, Bruxelles (Belgique)

Impression: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Droits de reproduction: Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn, Inh. Axel Urbanke, 2014

ISBN 978-3-941437-21-0

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
Vues de détail		Kiosques	
U-929, 1944	Deuxième de couverture	Au combat avec le "Homard agressif" de l'U-653	14 à 23
Editorial	2	Un sous-marin sous la loupe	
Forum des lecteurs	2 et 3	Un U-Boot sauve des réfugiés (U-778)	24 à 33
Succès contre le PQ-14	2 et 3	Documents	
Le premier emblème de la 3. U-Flottille	3	Vœux de Noël du <i>Lager Koralle</i>	34
Les Types II C		Emblèmes inconnus	
U-60, 1940	4 et 5	Le "Tigre bondissant" de l'U-196	35
Les Types VII A		Equipement	
U-34, 1940	6 et 7	Jumelles de pont Zeiss 7X50 bic	36 à 43
Les Types VII C		Paysages	
U-581, 1941	8 et 9	U-Boot au combat dans l'Océan Glacial	
U-667, 1943	8 et 9	Arctique (U-376)	44 à 47
Bâtiment non identifié	10	Destins	
Les Types IX C		Drame à l'accostage	42 à 48
U-506, 1943	11	Les sous-marins ravitailleurs	
U-126, 1941	12 et 13	U-459 et U-461	Troisième et quatrième de Couverture
U-174, 1942	12 et 13		

Photo de couverture – Le 21 janvier 1942, à 10h30, l'U-459 accoste à Swinemünde en provenance de Stettin. Cette vue montre la "Vache à lait" (sous-marin ravitailleur) amarrée au quai de la gare ferroviaire du port. La photographie a été prise vers le milieu de la journée, avant que le bâtiment ne soit pris dans les glaces la nuit suivante suite à l'effondrement brutal des températures.

Cette nuit-là, le mercure chuta à -16° C. Le sous-marin dut attendre le 23 janvier avant de pouvoir appareiller pour Kiel grâce à l'intervention du brise-glace *Preußen*. Cette vue illustre clairement l'imposante largeur des sous-marins ravitailleurs.

Page 2 - Editorial

Chers Lecteurs,

Et voici venir à vous ce nouveau numéro d'U-BOOT IM FOCUS. Un nombre infini de lettres et de courriels de votre part nous a incités à publier davantage de vues rares et de détails relatifs à l'histoire des U-Boote. Une chose est sûre: ce périodique est devenu au fil du temps une référence pour les historiens et les maquettistes. Bien entendu, nous ne voulons pas décevoir nos lecteurs, quoique nos nombreux projets nous permettent difficilement de suivre un calendrier d'édition précis. Nous pouvons cependant vous assurer que nous mettrons tout en œuvre pour publier au moins deux numéros d'UiF par an.

Il y a peu, nous avons réalisé que de nombreuses questions relatives aux U-Boote ne sont posées que sur des forums de discussion virtuels. Pour notre part, nous sommes à même de répondre à nombre de ces demandes d'informations et de photos. Mais le temps nous manque pour augmenter notre propre intervention sur ces forums. Et nos collaborateurs sont dans le même cas. C'est pourquoi, si vous avez des questions ou des demandes spécifiques, nous vous conseillons de nous les adresser directement et nous y répondrons soit immédiatement, soit dans un prochain numéro d'UiF. Nous pouvons d'ors et déjà vous annoncer que nous essaierons de traiter certaines demandes dans les numéros actuellement en préparation.

Je voudrais à présent aborder un sujet délicat, celui des erreurs qui se glissent dans nos périodiques et nos livres. Lorsque l'on traite de sujets aussi complexes que ceux relatifs à l'U-Bootwaffe, les erreurs sont inévitables. Par exemple, même les archives, les journaux de marche ou les légendes accompagnant des photographies peuvent comporter des erreurs, ou le sujet d'une photo être mal identifié. En outre, il arrive fréquemment que les souvenirs des vétérans contredisent les archives écrites. Nous nous efforçons toujours d'effectuer des recherches les plus approfondies possible mais tout ne peut pas être expliqué ou clarifié 70 ans après la fin de la 2^{ème} Guerre Mondiale. La raison principale? Le manque de références encore disponibles. La critique d'une erreur, vraie ou perçue comme telle, n'est pas le sujet de cette discussion. Le vieil adage selon lequel celui qui ne fait rien ne peut se tromper s'applique certainement à notre domaine. Oui, nous commettons des erreurs mais oui, nous mettons aussi un point d'honneur à les corriger, pour autant que ces erreurs soient portées à notre connaissance de manière classique.

La Photo 10 du présent numéro (voir p. 11) est un excellent exemple du genre de difficulté à laquelle nous nous heurtons lors de nos recherches. La photo en question provient du fond d'archives détenu par l'U-Bootmuseum de Cuxhaven. Au sein de cette respectable institution, la photo est archivée sous le titre "U-596" puisqu'elle montre "le Porteur d'Eau de Hambourg" sur le kiosque. Projetant un article sur ce sous-marin, nous avons sélectionné cette photo. Sur celle-ci, les arbres caractéristiques visibles à l'arrière-plan confirment que la vue a été prise à Lorient. Et c'est là que le bât blesse puisque l'analyse des missions effectuées par l'U-596, un Type VII C, révèle que le sous-marin n'a *jamais* rallié Lorient. Rien de surprenant à cela puisque la base bretonne abritait surtout des Types IX. Là où les choses se corsent, c'est lorsqu'un examen plus appuyé de la même photo montre que le bâtiment n'est pas un Type VII C mais un Type IX. Nous en voyons pour preuve le déflecteur à filet monté sur le kiosque. Bref, ces indices confirment que le sous-marin photographié n'est pas l'U-596. En étendant nos recherches, nous avons découvert que plusieurs U-Boote ont porté le *Hamburger Wasserträger* mentionné plus haut. Or, le motif porté par chacune de ces unités comporte des différences. En comparant ces dernières, nous en sommes arrivés à la conclusion que le Type IX visible à la page 11 du présent numéro est l'U-506. Cet exemple prouve que les erreurs d'identification sont aisées et qu'il est tout aussi aisé de véhiculer cette erreur. Bref, comme nous le disions plus haut, le risque d'erreur demeure élevé et il ne pourra jamais être évité.

Ceci étant, nous espérons que le numéro que vous tenez dans les mains contient le moins d'erreurs possible et que vous prendrez plaisir à sa lecture.

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des lecteurs

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

Photo 1 - J. Jäger et Maciej Florek ont repéré une erreur que nous nous efforçons de corriger ici. Notre photo montre un timonier dans le kiosque d'un Type VII. En réalité, les boutons qu'il manipule ne contrôlent pas les barres de plongée mais le gouvernail. L'opérateur des barres de plongée se trouvait lui dans le Central et devait attendre que le sous-marin soit immergé pour entrer en action à son tour.

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

Succès contre le PQ-14

Grâce à la collection Kolan, nous sommes en mesure de vous offrir ici une autre photo du Kptlt. Clausen (photo L1, haut de la p. 3). Elle a été prise à l'occasion du retour de la deuxième croisière du sous-marin. Flottant au vent derrière le capitaine, le fanion de victoire marqué "8000" symbolisant le torpillage de l'*Empire Howard* (jaugeant 6.985 tonneaux en réalité) le 16 avril 1942.

Le premier emblème de la 3. U-Flottille

Luc Braeuer nous a adressé une autre photo relative à cet article. Elle montre Annie Chérié et Ruth Monsheimer, deux artistes peintres envoyées par Hambourg avec pour mission de décorer les locaux du quartier des officiers de la 3. U-Flottille à La Rochelle. Visibles à l'arrière-plan, de nombreux bus ornés du "Chat Noir" de la flottille. Cette photo prise au cours d'une assemblée des membres de cette unité en 1942, est l'occasion de rappeler que Luc Braeuer a ouvert un musée dans le bunker construit sous l'ancien club des officiers. Toutes les informations utiles peuvent être obtenues sur le site www.bunkerlarochelle.com.

Page 4 – Les Types II C

Photos 2 et 3 (pp. 4 et 5) – Les photos de l'U-60 sont rares. Pourtant, ce bâtiment a été lancé le 22 juillet 1939, a effectué neuf croisières entre le 4 novembre 1939 et le 8 octobre 1940, et a ensuite servi comme unité d'entraînement avec la 21. U-Flottille jusqu'en mars 1945. Les deux vues présentées ici ont été prises à l'issue de la neuvième et dernière patrouille entre le 16 septembre et le 2 octobre 1940. Commandé par l'Oblt.z.S. Adalbert Schnee, l'U-60 appareille de Lorient et met le cap vers l'Atlantique Nord, puis contourne les Iles Britanniques avant d'entrer à Bergen. Le 5 octobre, il quitte le port norvégien pour Kiel où il accoste trois jours plus tard. Pour marquer la fin de la carrière opérationnelle du sous-marin, son équipage a peint sur le kiosque une sorte de palmarès artistique en plus de l'emblème habituel du sous-marin (une otarie jouant avec le haut de forme

du premier ministre britannique). On distingue ainsi un certain nombre de motifs et d'inscriptions additionnels. Parmi eux, un rat avec l'inscription *Ein strammes Tierchen ist die Ratte*. (traduit par "le rat est une solide bestiole"). Peinte en grand, l'inscription *41000 t* mentionne le palmarès total du sous-marin. Juste sous elle, on distingue un autre "palmarès" qui intrigue avec l'inscription *42000 Spiegels-Eier* ("42.000 œufs frits"). Cette inscription s'explique comme suit: le chef-coq du sous-marin a estimé qu'au cours de la vie à bord du sous-marin, il a servi à peu près 4.200 œufs à l'équipage. Ce nombre est devenu 42.000 pour rappeler le tonnage de bâtiments ennemis coulés par l'unité. Les lecteurs versés dans la langue de Goethe auront remarqué l'étrange orthographe du mot *Spiegels-Eier* ("œufs frits"). Ce mot devrait en effet être orthographié *Spiegeleier*. Il y a probablement une explication à l'orthographe choisie par l'artiste.

L'U-60 coula quatre navires au cours de ses neuf croisières de combat. Ses commandants furent le Kptlt. Georg Schewe de la première à la sixième patrouille et de l'Oblt.z.S. Adalbert Schnee pour les trois dernières croisières. Le palmarès revendiqué en octobre 1940 est fort éloigné de l'exactitude puisqu'il s'établit en réalité à 22.995 tonneaux. La première victoire remportée par le sous-marin le fut grâce à une mine magnétique TMB mouillée au large des côtes sud-est de l'Angleterre. L'explosion de l'engin creva la coque d'un navire du convoi FS-56, le steamer *City of Kobe* dont les 4.373 tonneaux furent envoyés par le fond le 19 décembre 1939.

Page 6 – Les Types VII A

Photos 4 à 6 (pp. 6 et 7) - Présidant aux destinées de l'U-34, le Kptlt. Wilhelm Rollmann fut l'un des commandants d'U-Boot les plus talentueux du début de la 2^{ème} GM. C'est ce qui nous a incités à publier l'article paru dans notre numéro 4 (pp. 36 à 40). En page 37 du même numéro, nous avons publié une photo, d'assez piètre qualité avouons-le, illustrant le sous-marin au retour de sa sixième patrouille qui fut particulièrement fructueuse. Aujourd'hui, nous vous proposons trois vues de meilleure qualité révélant divers détails intéressants du même sous-marin. La **Photo 4** (p. 6) a été prise le 18 juillet 1940 à Lorient lors de l'amarrage de l'U-34 orné d'une ribambelle de fanions de victoire. Dans la baignoire du kiosque, le pacha, le Kapitänleutnant Rollmann coiffé de la traditionnelle casquette blanche. Bras levé à l'avant du kiosque, un Oberleutnant zur See que nous n'avons pu identifier mais qui est probablement le Premier Officier (I. WO) du bâtiment. Le manteau du kiosque est peint en deux tons de gris, un schéma de camouflage similaire à celui de l'U-558 illustré en couleur dans notre numéro 8 (p. 22). Ici, les deux photos révèlent l'emblème du bâtiment, un éléphant marchant sur la tête de Winston Churchill. Toutefois, cette version-ci de l'insigne est simplifiée. Il suffit de la comparer à celle plus tardive illustrée dans notre numéro 2 (Photo 5) et numéro 6 (Photo 18) pour s'en rendre compte. En outre, la version visible ici n'a pas été coloriée. La **Photo 6** offre un gros-plan sur le palmarès de l'U-34 dont la liste des victimes s'établit comme suit (de haut en bas): l'*HMS Whirlwind* (un destroyer de 1.100 tonneaux coulé le 5 juillet 1940, ici symbolisé par un fanion rouge), le *Vapper* (un cargo estonien de 4.543 tonneaux torpillé le 6 juillet 1940), un pétrolier (le *Lucrecia* battant pavillon néerlandais, de 2.584 tonneaux et expédié par le fond le 7 juillet 1940), le *Tiiu* (un cargo estonien de 1.865 tonneaux perdu le 9 juillet 1940), le *Petsamo* (un cargo finlandais de 4.596 tonneaux torpillé le 10 juillet 1940), le *Janna* (un cargo norvégien de 2.197 tonneaux dont l'U-34 a triomphé le 11 juillet 1940), un navire non identifié (symbolisé par la silhouette d'une unité faisant naufrage – il s'agit en fait du cargo grec *Evdoxia* de 2.018 tonneaux coulé le 15 juillet 1940) et le *Naftilos* (un autre cargo grec, de 3.531 tonneaux cette fois, torpillé avec succès le 17 juillet 1940). Treize jours après son arrivée à Lorient, soit le 31 juillet 1940, le Kptlt. Rollmann sera décoré de la Croix de Chevalier.

Page 8 – Les Types VII C

Photos 7 et 8 (pp. 8 et 9) – Nombreux sont les U-Boote qui n'ont pas ou peu été photographiés car ils ont été perdus au cours de leur première ou seconde croisière opérationnelle. C'est le cas de l'U-581 visible sur la **Photo 7** (p. 8). Le bâtiment appareille à Kiel le 13 décembre 1941. Mission: rejoindre Saint-Nazaire à l'issue de sa première patrouille. Le sous-marin accoste dans la base nazairienne le jour de Noël. Le 11 janvier suivant, le Kptlt. Pfeifer lui fait reprendre la mer pour sa deuxième croisière de combat. Huit jours plus tard, le sous-marin coule le chalutier armé *HMS Rosemonde* de 364 tonneaux près des Açores. Le petit bâtiment auxiliaire avait reçu pour mission d'escorter deux cargos entre l'Angleterre et l'Egypte (Alexandrie). Mais il les avait perdus au milieu d'une tempête le 15 janvier, raison pour laquelle il avait mis le cap vers les Açores. Il n'atteignit jamais l'archipel puisque, pour son malheur, sa route croisa celle de l'U-581.

La joie des sous-marinières allemands est cependant de courte durée car, le 2 février, leur unité est elle-même repérée par le destroyer *HMS Westcott* au sud-ouest des Açores. Touché par les grenades sous-marines, l'U-581 est endommagé et doit faire surface. Quatre U-Bootfahrern ont été tués dans l'engagement, le reste de l'équipage est sauvé et emmené en captivité à bord du *Westcott*. Le II. WO, le Lt.z.S. Walter Sitek, connaît par contre une destinée différente qui mérite d'être racontée. L'officier parvient en effet à échapper à la vigilance des marins britanniques. Rassemblant ses forces, il nage sur une distance de six kilomètres et gagne ainsi l'île portugaise de Pico (Açores). Des habitants lui portent assistance. Remis de ses émotions, Sitek s'embarque sur un vol à destination de l'Espagne avant d'atteindre l'Allemagne. L'officier commandera les U-17, 981 et 3005.

La **Photo 7** prise à l'été 1941 montre clairement l'emblème de l'U-581, un morpion. Cet insigne a été créé après que l'intégralité de l'équipage ait été infectée par le petit parasite lors de la période d'entraînement avec Blohm & Voss à Hambourg entre 1940 et 1941. Manifestement, quelques sous-marinières avaient visité l'un ou l'autre établissement "à lumière rouge" du célèbre port avant de réintégrer le sous-marin et ainsi contaminer le reste de l'équipage.

Sur la **Photo 8** (p. 9), l'U-667 du Kapitänleutnant Schroetler appareille à Saint-Nazaire le 14 ou 18 septembre 1943. Lors de la première patrouille, des défaillances techniques avaient contraint le sous-marin à rebrousser chemin vers le même port breton. L'unité est vue ici à l'entame de sa deuxième croisière. Sa mission consistait à forcer le détroit de Gibraltar pour pénétrer en Méditerranée. Mais devant le célèbre rocher, le sous-marin sera attaqué à huit reprises en l'espace de trois jours (du 24 au 26 septembre). Au cours des assauts, l'U-667 abattra un avion ennemi et en endommagera trois autres. L'opération sera néanmoins annulée et le sous-marin regagnera Saint-Nazaire. Sur cette vue, on distingue parfaitement l'insigne au *Glück auf* (une formule de salut traditionnelle entre mineurs allemands signifiant à peu près "bonne chance", NDTR). Un emblème similaire apparaît en page 10 de notre numéro 6. Egalement visibles ici, les gros carénages blindés flanquant la baignoire du kiosque. Surnommés *Personenpanzerkästen* ("casiers personnels blindés"), ils sont constitués de tôles blindées censées protéger un guetteur à bâbord et jusque cinq guetteurs à tribord lors d'attaques aériennes. En pratique, ces protections ne s'avèreront guère efficaces. En outre, l'augmentation du poids au-dessus du centre de gravité du sous-marin accentuait dangereusement le roulis dont l'angle pouvait atteindre les 60° par forte houle. En conséquence, le 30 octobre 1943, ordre fut donné de démonter ces "casiers".

Credit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart (Photo 7) et U-Boot Museum Cuxhaven (Photo 8)

Photo 9 (p. 10) – Vue impressionnante d'un Type VII C dans une forme de radoub. La photo illustre magnifiquement les formes volumineuses quoiqu'élégantes qu'affichent les œuvres vives. A l'avant-plan, on aperçoit les deux safrans de direction braqués à tribord, les barres de plongée arrière et les deux hélices tripales. La quille du sous-marin repose sur l'une des trois lignes de tins visibles ici. Les deux autres lignes n'étaient pas requises pour un U-Boot. A l'arrière-plan à droite, on aperçoit trois clefs, ces poutres de bois destinées à stabiliser le sous-marin dans la forme. En général, la majorité des formes de radoub des côtes atlantiques pouvaient accueillir chacune deux Types VII C rangés l'un derrière l'autre.

Page 11 – Les Types IX C

Photo 10 (p.11) – Sérieux dégâts au kiosque de l'U-506 vu ici à son retour à Lorient le 8 mai 1943. Que s'est-il passé? Lors de sa quatrième patrouille menée au large du Cap, son commandant, le Kptlt. Würdemann, a revendiqué deux victoires sur des navires de surface (voir aussi notre numéro 9, p. 20). Aux petites heures du 7 mars, Würdemann attaque et touche le cargo britannique *Sabor* de 5.212 tonnes. Toutefois, la victime reste à flot. A 04h00, Würdemann tente de l'achever avec son canon de pont mais celui s'enraye après deux tirs. A 04h27, le pacha donne l'ordre d'immersion pour donner le coup de grâce à l'aide d'une torpille. Mais sept minutes plus tard, alors que l'U-506 arrive en immersion périscopique, il entre en collision avec quelque chose qu'il ne peut identifier (peut-être un débris du cargo). Aussitôt, une succession de trois chocs violents frappent le sous-marin. Un compte rendu des avaries indique que l'un des périscoopes ne peut plus être hissé. A 04h45, Würdemann fait amener son U-506 en surface afin d'inspecter les dégâts. La liste de ces derniers est conséquente: la plus grande partie du pare-brun est tordu vers le haut, le périscope a été arraché de son logement, l'UZO (dispositif de visée optique en surface) et le mat d'antenne ont été également arrachés et le fourreau bâbord a été sectionné. Würdemann estime cependant que l'étendue et la nature des dommages ne l'empêcheront pas d'achever sa victime. Il fait donc plonger son sous-marin et délivre le coup de grâce au *Sabor* à 05h32 précisément. Il décide ensuite de poursuivre sa mission au cours de laquelle il coule un autre navire deux jours plus tard, le 9 mars.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 11 et 12 (pp. 12 et 13) – A gauche (**Photo 11**), l'U-126 sérieusement endommagé en mai 1941. Au cours des essais UAK, le bâtiment appareille de Götenhafen-Oxhöft aux petites heures du 18 mai 1941. Mission: prendre part à l'exercice tactique avec la 27. U-Flottille dans la baie de Danzig. Le vent est tombé, la mer est calme. Seuls des bancs de brouillard matinal réduisent la visibilité, raison pour laquelle l'U-126 préfère naviguer en plongée pour la première partie de la croisière. Vers 08h00, le sous-marin fait un essai de plongée à grande profondeur. Quinze minutes plus tard, alors qu'il est sur le point de crever la surface, le sous-marin encaisse un choc terrible qui surprend tout l'équipage: l'U-126 vient de percuter le navire-dépôt *Seeburg*. Il s'agit d'un ancien paquebot de 12.181 tonnes attribué au BdU. Plus de peur que de mal cependant puisque la collision n'a entraîné que des dégâts matériels. L'accident est consigné comme suit dans le livre de bord de l'U-126: "*Abandon de l'exercice tactique suite aux graves avaries encourues. Par ordre du commandant de flottille, le bateau doit gagner le chantier naval Oder à Stettin pour réparer et achever les travaux de finition.*" C'est là, à Stettin, que l'U-126 a été photographié alors qu'il séjournait dans une forme de radoub des *Oderwerken*. Les réparations s'étendent sur cinq semaines, du 20 mai au 27 juin 1941. La photo montre clairement les dégâts subis et "l'As de Pique" noir arboré pour les essais UAK.

Ci-dessous (**Photo 12**), des dignitaires locaux du parti nazi sont venus souhaiter bonne chance à l'équipage de l'U-174, un Type IX C sur le point d'appareiller pour sa toute première patrouille. La scène se passe au début de la matinée du 30 juillet 1942, alors que le port de Kiel est engoncé dans le brouillard. Aux côtés du gouverneur et gauleiter du Schleswig-Holstein Hinrich Lohse, on aperçoit le commandant du sous-marin, le Korv.Kpt. Thilo alors âgé de 38 ans. A 07h00 précise, l'U-174 jettera les amarres et prendra la mer en compagnie de l'U-335, vraisemblablement le Type VII C à peine visible à gauche sur la photo. Quatre jours plus tard, le même U-335 sera coulé par un sous-marin britannique au nord-est des îles Féroé. Le naufrage ne laissera qu'un unique survivant. On note le schéma de peinture particulier sur le kiosque de l'U-174. Pour notre part, cette photographie constitue la première preuve de l'existence d'un tel schéma. Malheureusement, il semble qu'il n'existe aucune photo qui révélerait les flancs du bâtiment revêtu des mêmes motifs.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Page 14 – Kiosques

Au combat avec le "Homard agressif" de l'U-653

Par Axel Urbanke

L'U-653 est l'un des premiers Type VII C construits. Lancé par le Kptlt. Gerhard Feiler le 25 mai 1941, il est l'un des rares sous-marins allemands à avoir connu une carrière opérationnelle exceptionnellement longue. Cette carrière s'achèvera au bout de deux ans et presque quatre mois passés en première ligne, lorsque que le vétéran sera coulé au milieu de l'Atlantique Nord par des appareils du porte-avions *Vindex* et des grenades des sloops *HMS Starling* et *Wildgoose*. Le naufrage de l'U-653 entraînera la disparition complète de son équipage.

Mais lorsqu'en mai 1941 le Kptlt. Feiler accepte le sous-marin aux *Howaldtswerke* à Hambourg, la destinée de l'U-653 semble encore bien lointaine. Feiler est alors âgé de 32 ans. Ancien membre du Crew 33 (ou promotion 1933), il a servi à bord de destroyers jusqu'à l'été 1940. Sa dernière affectation a été l'un d'entre eux, le Z 20 *Karl Galster* dont Feiler était l'un des officiers depuis octobre 1938. Dans l'intervalle, le *Zerstörer* Z 20 fut principalement utilisé pour le mouillage de mines au large des côtes est de l'Angleterre. Ce n'est qu'en juillet 1941 que Gerhard Feiler passe à l'arme sous-marine. Il est formé comme commandant de sous-marin entre janvier et avril 1941. Malgré son manque d'expérience en tant que commandant de sous-marin, Feiler s'intègre bien à l'équipage de l'U-653.

C'est aussi au même officier que le sous-marin doit son emblème, le "Homard agressif". Le motif est composé d'un crustacé de couleur rouge orangé pinçant le derrière du premier ministre britannique Winston Churchill. Les détails du homard sont très bien rendus. Jusqu'ici, on n'en connaissait qu'une illustration plutôt approximative dans l'ouvrage *Embleme, Wappen, Malings* dû à Georg Högel. Pour créer cet insigne, nul doute que le Lieutenant de Vaisseau Feiler s'est inspiré de son expérience du combat contre l'ennemi anglais à bord de destroyers.

Après une période d'entraînement dans la Baltique, l'U-653 appareille à Kiel le 13 décembre 1941 à l'entame de sa première patrouille opérationnelle. Trente-deux jours de mer plus tard, il accoste à Brest, base de la 1. U-Flottille. Les conditions météo très défavorables (tempêtes, etc.) auront empêché Feiler de connaître le succès au cours de cette croisière inaugurale dans l'Atlantique Nord.

Mais les choses vont changer lors de la deuxième patrouille. Celle-ci débute à Brest le 31 janvier 1942. A nouveau la météo n'est pas du côté des sous-marinières, avec une mer agitée balayée par le vent, la pluie et la grêle. Pourtant, dans la matinée du 28 février, les guetteurs repèrent le cargo norvégien *Leif* au large des côtes orientales américaines, à l'est de Cape Hatteras. A 08h44, Feiler expédie deux "anguilles" au Norvégien. Les projectiles éventrent le flanc du cargo de 1.582 tonneaux. La victime est condamnée. Quatre jours plus tard, dix marins du *Leif* sont sauvés par un pétrolier suédois alors qu'ils dérivent dans l'une des deux embarcations de sauvetage. Pour l'U-653, le *Leif* sera l'unique succès de cette deuxième patrouille.

La troisième croisière du sous-marin le ramène au large de la côte est des USA. Cette mission va durer du 25 avril au 6 juillet 1942. Pour une raison qui échappe au BdU, le trafic transocéanique est quasi inexistant depuis le 20 avril. En tous cas, aucun U-Boot n'a repéré le moindre navire. A partir de la mi-mai, l'U-653 opère non loin des côtes dans le carré CA à l'est et au sud de New York. Dans la soirée du 17 mai, les guetteurs repèrent le cargo britannique *Peisander*. Le steamer de 6.225 tonneaux croise en solitaire. Feiler le frappe mais doit l'achever à la torpille. Le pacha, qui a sous-estimé le déplacement du cargo, annonce au BdU qu'il a coulé un navire de 4.500 tonneaux. Après quoi, Feiler reste au large des eaux new-yorkaises. Le 26 mai, il rapporte la présence de nombreux avions ennemis opérant de jour comme de nuit. Mais ils ne constituent pas une menace, précise-t-il. En cours de journée, un bâtiment travaillant à l'ASDIC est aussi détecté. Le 6 juin, l'U-653 repère un pétrolier dans le carré CB 4880. Selon le journal de bord, le tanker est accompagné d'un destroyer et d'un autre navire d'escorte de taille respectable. Feiler leur donne la chasse et se rapproche lentement d'eux. A l'aube du 7 juin, Feiler fait tirer une seule torpille vers ce qu'il suppose être le pétrolier. En réalité, il s'agit du porte-hydroavions *USS Gannet* jaugeant 840 tonneaux. Escorté par le yacht armé *HMS Sumarr*, le *Gannet* rentrait d'une mission de recherche infructueuse, les éventuels naufragés du cargo *Westmorland* (coulé par l'U-566 le 1^{er} juin¹) n'ayant pas été retrouvés. La torpille de Feiler manque le *Gannet* et explose au bout d'une minute et 40 secondes. Qu'à cela ne tienne, et même si la mer est démontée, l'U-653 piste la flottille alliée. A 07h30, il est à nouveau en position de tir. A 07h42, Feiler décoche une nouvelle torpille. Celle-ci est mieux ajustée: cinquante-huit secondes après son lancement, elle éventre le *Gannet* qui coule en quatre minutes. Le bâtiment basé aux Bermudes sombre dans le carré CB 7870. Dans le journal de bord, Feiler surestime grossièrement le tonnage de sa victime puisqu'il indique "3000 BRT". Il demeure dans les parages et le lendemain, il annonce un nouveau tir de torpille sur un escorteur qu'il dit avoir endommagé². Le 17 juin, Feiler poursuit un cargo armé solitaire mais son attaque échoue quand les trois torpilles expédiées l'une après l'autre manquent toutes leur cible. Deux d'entre elles passent à côté du but et la troisième, devenue folle, va se perdre quelque part dans l'océan. Le 6 juillet 1942, Feiler et l'U-653 rentrent à Brest avec trois fanions de victoire.

Les deux patrouilles suivantes ne débouchent sur aucun succès. Le 23 janvier 1943, l'U-653 appareille à Brest pour sa sixième croisière. La zone d'opérations qui lui a été assignée est l'Atlantique Nord. A cette époque de l'année, le secteur est réputé pour ses coups de vent, sa mer forte et ses basses températures. Au début de la mission, le BdU déploie l'U-653 à l'ouest du golfe de Gascogne. Le sous-marin rejoint ainsi le groupe *Hartherz* déjà composé des U-71, 107, 183, 332, 519, 572, 584, 621, 628 et 753. Leur objectif est un convoi qui, selon les renseignements allemands, ferait route vers Gibraltar. Mais la meute ne parvient pas à repérer le convoi et elle est dissoute. Le 9 février, en dépit du mauvais temps, l'U-653 est surpris par un avion ennemi surgi de nulle part dans le carré BE 19. L'avion attaque mais le sous-marin parvient à s'esquiver avec seulement des dégâts mineurs. Quatre jours plus tard, le 13 février, la mer démontée fait une première victime parmi l'équipage de l'U-653 quand l'Oblt.z.S. Werner Laudon tombe à la mer. D'après le journal de bord, le I. WO aurait omis d'accrocher sa ligne de vie, en contravention avec les règles de sécurité prescrites. Le malheureux officier disparaît vite dans une mer en furie, sans que ses camarades aient pu tenter quoi que ce soit pour le sauver.

A partir du 14 ou 15 février, l'U-653 est rattaché au groupe *Ritter*, une meute chassant le convoi HX-226 qui, selon le Chiffre allemand, croiserait à l'est de Terre-Neuve. Opérant plus au sud contre le convoi ON-166, le groupe *Knappen* a de la chance. Vers midi le 20 février, les guetteurs de l'U-604 (Kptlt. Höltring) obtiennent un visuel avec le convoi. Celui-ci a de quoi impressionner: 40 navires, neuf "traînard" et l'Escort Group A 3. Dans les jours qui suivent, plusieurs U-Boote se rapprochent du convoi mais ils sont repoussés voire même attaqués. Pour les Allemands, le résultat de l'opération est très mitigé. Le 23 février, l'U-628 et l'U-707 "collent" au convoi. En soirée, ils rameutent les U-92, 358, 468, 600, 621 et notre U-653. Le 24 février à 01h06, notre sous-marin est le seul qui parvient à se rapprocher suffisamment du convoi. Dans le périscope de Feiler, les cibles se chevauchent. Une configuration idéale pour le commandant du sous-marin qui lance une gerbe de quatre torpilles. Feiler croit voir deux impacts avant de plonger. Peu de temps après, deux autres explosions retentissent dans les profondeurs. L'U-653 fait rapport au BdU des revendications suivantes: deux navires coulés et un autre endommagé. La réalité est bien différente: deux des torpilles de l'U-653 ont manqué leurs cibles, la troisième a explosé près du cargo britannique *Delilian* mais sans le toucher et la quatrième n'a qu'endommagé le cargo néerlandais *Madoera* de 9.382 tonneaux. Presqu'au même moment, l'U-707 connaît plus de succès: dans le sillage du convoi, il rattrape l'un des traînard, le liberty-ship *Jonathan Sturges*, et le coule. D'autres U-Boote arrivent sur les lieux mais perdent le contact visuel avec le convoi qui a opéré un changement de cap brutal sous le couvert de l'obscurité. Le convoi est repéré à nouveau le lendemain mais l'U-653 ne s'en rapproche pas. En dépit d'une couverture aérienne ennemie opérant depuis Terre-Neuve et la formation d'un brouillard épais, d'autres U-Boote lancent diverses attaques contre le convoi avant que le BdU n'annule l'opération le 26 février.

A court de carburant, l'U-653 se fait transborder 65 m³ de mazout depuis le ravitailleur U-462 le 2 mars. Avec cette réserve de combustible, l'U-653 peut rester en opérations deux semaines supplémentaires. A partir du 7 mars, le sous-marin est rattaché au groupe *Raubgraf* (littéralement "Baron brigand") composé des U-84, 89, 91, 435, 468, 600, 603, 615, 621, 638, 664 et 758. Tous sont lancés aux trousses du convoi ON-170. Par des vents de force 10, des averses de neige et de la pluie verglaçante, les équipes de guetteurs doivent faire face à des conditions de travail impossibles. Et le 9 mars, l'équipage est à nouveau endeuillé par la disparition d'un guetteur quand le Bootsmaat Walter Mayer est emporté par une déferlante. Ses camarades ne peuvent secourir le Second Maître de 28 ans happé par une mer démontée. Quant au convoi ON-170, il demeure introuvable. Par conséquent, le BdU ordonne le 12 mars que la meute se déploie contre un autre convoi, le HX-229. Alors qu'il change de position, l'U-653 repère le *Thomas Hook* jaugeant 7.176 tonneaux. Ex-membre du convoi ON-168, ce liberty-ship est à la dérive depuis que, quasiment brisé en deux en son milieu par la tempête dans la nuit du 5 au 6 mars, son équipage l'a abandonné. L'U-653 envoie l'épave par le fond à l'aide de deux torpilles tirées respectivement à 02h09 et 04h33. Deux jours plus tard, le 14 mars, Feiler et son équipage mettent le cap retour. Ils sont encore attaqués par un avion ennemi dans le carré BF 72 mais parviennent sains et saufs à La Pallice le 31 mars.

Commandé par le Kptlt. Feiler, l'U-653 aura coulé un total combiné de 25.205 tonneaux. Après une septième patrouille (infructueuse celle-là), l'officier remet le commandement du bâtiment à son successeur, l'Oblt.z.S. Hans-Albrecht Kandler, le 30 septembre 1943. Kandler a déjà commandé l'U-386 au cours d'une seule patrouille. Avec l'entière responsabilité de son équipage, le nouveau commandant disparaît lors de sa seconde croisière à bord de l'U-653. Il n'aura enregistré aucun succès avec ce dernier.

1. Avec le recul du temps, les rapports de Feiler nous apparaissent particulièrement inexacts. Non seulement, le commandant mésestime le tonnage de ses victimes mais en plus, il se trompe sur leur nombre. Ainsi, aucune archive ne vient confirmer la troisième revendication de Feiler.
2. Ce torpillage n'est pas confirmé par les archives alliées.

Sources:

Journal de guerre du BdU

Journaux de bord de l'U-653

Documents fournis par l'U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 13 (pp. 14 et 15) – L'U-653 photographié pendant son entraînement dans la Baltique en septembre-octobre 1941. Le sous-marin est déjà orné du tandem "Churchill et le Homard". Visible à l'arrière-plan, le *MS Mansa* (utilisé pour héberger les équipages) confirme que la vue a été prise à Danzig. Sur l'U-653, on note l'absence de marque jaune caractéristique des sous-marins à l'entraînement. Cette marque ne sera en effet introduite qu'au cours de l'été 1942.

Photo 14 (p. 16) – L'équipage de l'U-653 a dédicacé le livre d'or de la 1. U-Flottille fin août 1941. Trônant en bonne place, l'emblème coloré du sous-marin. Ont signé: le pacha (Kptlt. Gerhard Feiler), le I. WO (Lt.z.S. Joachim Knecht), le II. WO (Lt. Günther Lüders) et le LI (Oblt. [Ing.] Heinrich Dierks). Knecht commandera les sous-marins d'entraînement U-46 et U-748 avant de prendre le commandement de l'U-3036 puis de l'U-3059. Toutefois, aucun de ces Types XXI ne connaîtra le service actif, soit parce qu'ils furent détruits avant leur première mission, soit parce que leur construction n'a jamais été achevée. Günther Lüders, lui, prendra le commandement de l'U-424 au cours de l'été 1943. Le 11 février 1944, alors qu'il en sera à sa seconde patrouille à bord de ce submersible, l'officier disparaîtra avec lui dans l'Atlantique Nord.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 15 (p. 17) – Saisi à Lorient, l'U-653 s'apprête vraisemblablement à appareiller pour sa troisième patrouille le 3 avril 1942. On note la présence du "Homard" sur l'avant du kiosque.

Crédit photo: Luc Braeuer

Photos 16 et 17 (p. 18) – Sur la photo du haut (**Photo 16**), le Kptlt. Feiler pose fièrement à côté du palmarès, alors que son U-653 entre à Brest le 6 juillet 1942. Trois fanions de victoire flottent au mat du commandant. Le fanion du haut marqué "4500" correspond au cargo *Peisander* (qui jauge en réalité 6.225 tonneaux) coulé le 17 mai, le fanion "3000" symbolise la victoire sur l'*USS Gannet* (de 840 tonneaux) torpillé le 7 juin, tandis que le fanion sombre du bas (en réalité de couleur rouge) correspond au "navire de guerre" que Feiler prétend avoir coulé le 8 juin. La photo du bas (**Photo 17**) illustre une partie de l'équipage de l'U-653 après 73 jours de mer. La vue a été prise à Brest le 6 juillet 1942. On note l'insigne du sous-marin ("Le Homard pinçant Churchill") ornant le calot des sous-marinières.

Crédit photo: Bundesarchiv 101II-MW-4955-37 et 34 (photographe: Kühn)

Photo 18 (p. 19) – Au retour d'une patrouille, le commandant est fleuri selon une coutume au début de la guerre. Surplombant Feiler, la plateforme *Wintergarten* encroûtée de sel.

Crédit photo: Bundesarchiv 101II-MW-4255-38 (photographe: Kühn)

Photo 19 (p. 20) – Cette vue a probablement été prise après le retour à Brest le 11 septembre 1943. Plusieurs indices semblent le confirmer: les hommes portent encore la barbe des jours de mer, aucun fanion de victoire ne flotte au-dessus du kiosque et la météo semble agréable. Autre indice, l'état plus que fatigué de la peinture du sous-marin au retour d'une longue patrouille en cet été 1943. La septième patrouille dont il est question a en effet duré 94 jours mais a été infructueuse. Sur l'avant du kiosque, l'emblème du sous-marin semble également détérioré par le sel, le soleil et les éléments.

Photo 20 (p. 22) – Le "Homard pinçant Churchill" de l'U-653 vu en gros-plan. Il semble que le sous-marin a porté cet insigne depuis sa phase d'entraînement jusqu'à sa dernière patrouille.

Photo 21 (p. 23) – L'insigne métallique au Homard ornant le calot d'un Leutnant zur See (Enseigne de Vaisseau) de l'U-653 probablement au retour d'une patrouille. Comme on le voit, la taille du motif est respectable.

Infographie (p. 15) – L'emblème en couleur au "Homard pinçant Winston Churchill". Cet insigne a vraisemblablement orné l'U-653 pendant toute sa carrière.

Infographie (p. 21) – Le même emblème peint *in situ* sur l'avant du kiosque de l'U-653.

Page 24 – Un sous-marin sous la loupe

Un U-Boot sauve des réfugiés

L'U-778 en opérations au cours des derniers mois de la guerre

Par Axel Urbanke

Vers le mois de mai 1944, la situation de la Wehrmacht est devenue critique sur tous les fronts. Mais lorsque l'équipage de l'U-778 se rend aux chantiers navals de Wilhelmshaven, il ne peut se douter que l'Allemagne capitulera dans un an, entraînant *de facto* la fin de la 2^{ème} GM en Europe. Pour l'heure, les sous-marinières ont rendez-vous avec leur future monture afin de se familiariser avec elle bien qu'elle soit encore en construction. C'est l'Oblt.z.S. Jürs qui a été sélectionné pour commander la nouvelle unité dont la quille a été posée le 3 juillet 1943. Même s'il n'est âgé que de 25 ans, Jürs a déjà une belle carrière militaire derrière lui.

Ralf Jürs s'est engagé dans la Kriegsmarine en octobre 1937. Après sa formation, il est muté en tant que Fähnrich zur See (Aspirant) sur le cuirassé *Gneisenau* quand éclate la guerre en septembre 1939. Jürs quitte le bord en mars 1940, alors que le vaisseau de bataille va connaître la campagne de Norvège. En mai, Jürs est promu Leutnant zur See (Enseigne de Vaisseau). Il est détaché auprès de la Luftwaffe pour y suivre une formation d'observateur de juin à septembre. Ce détachement s'explique par l'interdiction décrétée par le RLM selon laquelle la Marine n'a aucune aviation en propre. Pour l'OKM, la seule façon de participer aux missions de l'aviation côtière, de reconnaissance maritime ou d'hydravions embarqués sur ses propres unités est de détacher quelques-uns de ses officiers auprès de la Luftwaffe. Celle-ci en fera des observateurs. A l'issue de sa formation, Jürs est transféré à l'Aufklärungsgruppe 125 (See) qui vole sur des hydravions He 60 et He 114. Il effectue plusieurs missions au-dessus de la Baltique. Après l'ouverture du front de l'Est, les opérations emmènent l'observateur jusqu'au golfe de Finlande depuis des

bases baltes et finlandaises. Fin 1941, Jürs et son unité sont transférés sur la Mer Noire où l'officier est promu Oberleutnant zur See le 1^{er} avril 1942. Le marin accomplit de nombreuses missions aériennes sur ce nouveau théâtre d'opérations. Le 6 juillet, il reçoit la Coupe d'Honneur pour ses remarquables états de service aériens. Certaines missions sont particulièrement réussies et l'officier se voit attribuer la Croix Allemande en Or le 24 juin 1943. A cette époque, il est attaché à l'EM du Commandement de la Reconnaissance pour le secteur Ouest de la Mer Noire. Jürs aurait pu continuer à profiter de cette affectation loin des dangers de la guerre. Au lieu de cela, il se porte volontaire en juin 1943 pour rejoindre l'arme sous-marine. Son attitude est d'autant plus courageuse qu'à cette époque, les meutes d'U-Boote sont décimées dans l'Atlantique. Jürs suit une formation de commandant de sous-marin jusqu'en mai 1944. Son entraînement à peine achevé, il part pour Wilhelmshaven faire connaissance avec son premier commandement, l'U-778. Celui-ci, un Type VII C, a été lancé quelques jours plus tôt, le 6 mai exactement. Deux mois plus tard exactement, la croisière qui conclut la période de familiarisation avec le nouveau bâtiment, prend fin. Le lendemain, le 7 juillet, l'Oblt.z.S. Ralf Jürs prend officiellement le commandement de l'U-778 à Wilhelmshaven. Cinq jours plus tard, dans la matinée du 12 juillet, le sous-marin quitte Wilhelmshaven pour se rendre à Kiel. Là, il est rattaché à l'EGru (pour Erprobungsgruppe Unterseeboote ou Groupe d'Expérimentation des Sous-Marins). Faute de journal de bord, il est impossible de dire en quoi ont consisté les missions de l'U-778 pendant cette période.

Le 24 juillet, un raid aérien endommage le sous-marin toujours à Kiel. Au cours d'une sortie d'entraînement dans la Baltique le 12 août, l'un des Diesel de l'U-778 rend l'âme dans le carré AO 7486. L'avarie place le bâtiment dans une situation délicate. Jürs n'a d'autre choix que de rallier Flensburg sur ses seuls propulseurs électriques. L'U-778 y accoste à 15h30 le même jour. L'entraînement reprend ensuite mais le 28 octobre, un nouvel incident scelle presque le destin du sous-marin. A 07h42, un avion débouche soudain dans le carré 8198 au nord-est de l'île de Bornholm. Trop tard pour plonger. Une bombe manque de peu l'U-778. Le sous-marin est mitraillé mais l'attaque ne cause aucun dégât majeur. S'agissait-il d'un avion soviétique ou suédois? Nul ne le sait. Il faut dire qu'au moment des faits, le sous-marin croisait non loin des eaux territoriales suédoises.

A la mi-janvier 1945, l'U-778 est en Prusse-Orientale, plus exactement à Pillau, l'une des bases sous-marines les plus importantes de la Baltique. A la même époque, un drame se joue qui amènera les unités stationnées dans le port à jouer un rôle central. Dans la matinée du 13 janvier, au milieu de la neige et du gel, l'Armée Rouge lance une offensive sur la frontière est de la Prusse-Orientale. Le lendemain, c'est au tour de la frontière sud d'être attaquée. Dans les jours qui suivent, la Wehrmacht oppose une résistance opiniâtre. Mais les réserves font défaut et le 18 janvier, l'armée allemande ne peut empêcher les forces soviétiques de percer le front au nord de Gumbinnen pour se frayer rapidement un chemin en direction de l'ouest, vers Königsberg. Koch, le gauleiter de Prusse-Orientale, s'est farouchement opposé jusqu'au bout à l'évacuation de la population civile. Le résultat est catastrophique. Femmes, enfants et vieillards se retrouvent soudain face aux Russes et ne doivent leur salut que dans la fuite, emportant avec eux ce qui peut l'être. Rares sont ceux qui ont la chance de disposer de chevaux et de chariots. Le résultat de cette fuite gigantesque est indescriptible, partout règne le chaos. Ceux qui peuvent s'enfuir tentent d'atteindre Königsberg ou sa lagune gelée, dans l'espoir d'y trouver la sécurité. Mais cette voie de repli vers l'ouest est bientôt entravée par l'avancée des troupes soviétiques qui percent à Elbing depuis le sud. La "ligne de vie" est alors rompue, prenant au piège des dizaines de milliers de réfugiés rassemblés dans Königsberg même. Leur sécurité est à présent menacée par l'avancée des Russes. Une seule solution, fuir vers Pillau et la Baltique avec n'importe quel moyen de transport, que ce soit en chariot, en charrette à bras ou tout simplement à pied. Pour les fugitifs, Pillau représente le salut. Au cours de la troisième semaine de janvier, le port de la petite ville provinciale à l'ouest de Königsberg, est bondé, comme si tous les réfugiés de Prusse-Orientale s'y étaient donné rendez-vous. Tous espèrent monter à bord d'un navire pour quitter la région envahie par l'armée soviétique. Le 21 janvier, la neige se met à tomber en abondance. La météo se dégrade encore, avec une tempête qui souffle à présent sur les côtes de la Baltique. Au cours de la nuit suivante, la température dégringole à -20° C. Un froid glacial sans merci sème la mort parmi les vieillards et les enfants qui n'ont pu se protéger suffisamment.

L'équipage de l'U-778 est témoin du drame qui se joue sous ses yeux. Mais il ne peut changer la donne. Les marins dégagent le pont du sous-marin qui se couvre sans cesse d'une neige épaisse. Les lourdes averses neigeuses plongent le port et la ville dans une atmosphère irréaliste, lugubre, presque fantomatique. Le 26 janvier, l'Armée Rouge est aux portes de Königsberg et menace d'encercler la cité bondée de réfugiés. Pendant un temps, la canonnade qui tonne sur le front est perceptible jusqu'à Pillau. Chaque soldat sait que la ville sera le prochain objectif des Russes. Ce n'est qu'une question de temps. Le 26 janvier, quand l'U-778 reçoit l'ordre d'appareiller, l'évacuation par la mer de la population bat son plein depuis plusieurs jours. Les événements qui suivent n'ont pu être que partiellement reconstitués.

On ignore si Jürs a reçu l'ordre de rallier Kiel ou de gagner d'abord Danzig ou Gotenhafen. Ce qui sûr, c'est que l'officier fait mettre le cap sur Danzig. Et il a une bonne raison de le faire puisque sa fiancée et sa belle-mère y habitent. Son LI, l'Oblt.z.S. Badstübner, est dans le même cas avec sa petite amie. Il faut faire vite car Danzig est elle-même menacée par l'avance soviétique. Les sous-marins doivent faire monter les femmes à leur bord avant que la mission de sauvetage ne devienne impossible. Jürs prend la décision d'agir sous sa propre responsabilité. Le 27 janvier, l'U-778 entre à Danzig ou peut-être à Gotenhafen tout proche. Il s'y amarre. Pendant la soirée qui suit, les femmes embarquent à bord du sous-marin. Elles sont rejointes par 40 opérateurs radio issus d'une école des transmissions. Tard dans la soirée, Erna Hess, la meilleure amie de la fiancée de Jürs, ainsi que ses deux enfants embarquent à leur tour. Elle n'a hélas pu convaincre sa propre mère d'en faire autant. Craignant les dangers inhérents à la fuite, la vieille dame a préféré rester chez elle.

Danzig est noyée dans un épais brouillard quand *Frau Hess*, son fils Rüdiger de six ans et sa fille Roswitha de trois ans, sortent de leur maison de la *Kronprinzallee*. Une neige fine s'est mise à tomber. Agrippant quelques maigres bagages, les trois réfugiés regardent leur maison pour la dernière fois. Ils montent ensuite dans un tramway qui les emmène au port. Là, ils embarquent à bord de l'U-778. Du haut de ses six ans, le jeune Rüdiger ne saisit pas l'aspect dramatique que revêt le voyage qui vient de débiter. Aussi l'U-778 lui apparaît-il comme un terrain de jeu fabuleux. Dans la nuit qui suit, la température chute à nouveau vers les vingt degrés sous zéro. L'U-778 largue enfin les amarres et met le cap vers Kiel. Par sécurité, le bâtiment reste en immersion la plupart du temps. Mais avec le surcroît de passagers, l'air disponible à bord est rapidement vicié. Pour ventiler les entrailles du sous-marin et offrir de l'air frais aux 100 personnes à bord, l'U-778 doit fréquemment faire surface. Heureusement, le ciel est bouché. Avec le froid polaire qui règne, les œuvres mortes du sous-marin se couvrent rapidement de glace. L'U-778 arrive en vue de Kiel dans la nuit du 30 janvier. Au même moment, un drame épouvantable se déroule à l'est où un sous-marin russe coule le paquebot *Wilhelm Gustloff* qui évacuait plus de 10.000 réfugiés. Près de 9.000 d'entre eux, presque tous civils, perdent la vie dans les eaux glacées de la mer Baltique. Les réfugiés de l'U-778 ont plus de chance: l'Oblt.z.S. Jürs les dépose à Kiel en toute sécurité le 31 janvier 1945. C'est ainsi que quatre femmes, deux enfants, un officier d'administration et quelque 40 opérateurs radio ont pu échapper à l'Armée Rouge. L'U-778 fut l'un des 52 U-Boote qui évacuèrent des réfugiés de Prusse-Orientale vers l'ouest.

Mais pour l'U-778, cette mission de sauvetage ne signifie pas la fin de la guerre. Loin de là. Environ trois semaines plus tard, le 24 février 1945, le bâtiment appareille de Kiel pour la Norvège. Dans la matinée du 25 février, l'U-778 de Jürs a rendez-vous avec l'U-826 de l'Oblt.z.S. Lübcke au mouillage *Rot 01* (Rouge 01). Dans la soirée, les deux unités sont rejointes au mouillage *Rot 15* par l'U-267 de l'Oblt.z.S. Knieper et l'U-548 de l'Oblt.z.S. Krempel. Le 3 mars, l'U-778 entre dans le port de Horten en compagnie des U-548 et 826. Pour ces trois unités, le dangereux voyage de transit prend fin en terre norvégienne. Deux jours plus tôt, Jürs a été promu Kapitänleutnant pendant que son U-778 était rattaché à la 11. U-Flottille de Bergen. Le 4 mars 1945, le sous-marin appareille en compagnie de l'U-326 de l'Oblt.z.S. Matthes. Ainsi débute la première patrouille de l'U-778. Les ordres sont de rallier d'abord Kristiansand où le sous-marin accoste le lendemain. Il en repart dans la soirée avec pour mission de "mener une patrouille au schnorchel dans le Moray Firth et au large de Peterhead sur la côte nord-est de l'Ecosse." Jürs et son équipage parviennent sans encombre dans le secteur qui leur a été assigné. Mais la chance n'est pas pour autant de leur côté. En effet, la mission ne débouche sur aucun résultat concret et le sous-marin rebrousse chemin. Le 23 mars, alors qu'il croise entre l'Ecosse et la Norvège, l'U-778 est repéré par le 17th Escort Group. Dans le carré AN 46, les Alliés font pleuvoir des charges de profondeur sur Jürs et ses hommes. Plus de peur que de mal car l'U-778 parvient à échapper à ses agresseurs. Trois jours plus tard, le 26 mars 1945, le sous-marin conclut son unique patrouille de la guerre en entrant à Bergen à 23h30.

Le 15 mai 1945, une semaine après la capitulation allemande et la fin de la guerre en Europe, l'U-778 se rend aux forces britanniques à Bergen (à ce sujet, voir aussi la **Photo 39**, pp. 40 et 41). Le 2 juin, la prise de guerre quitte la Norvège pour la Grande-Bretagne. Deux jours plus tard, elle s'amarré dans la grande base navale de Scapa Flow. Le 6 juin, elle reprend la mer pour gagner cette fois le Loch Ryan, une base navale britannique de la côte occidentale de l'Ecosse. Le lieu a été transformé en point de rassemblement pour de nombreux U-Boote capturés. L'U-778 y parvient le 8 juin. Les cinq mois et demi suivants s'écoulent en toute quiétude pour le sous-marin, une partie de son équipage ayant été affecté à son entretien. Mais tout change le 29 octobre, quand un comité de la Royal Navy prend la décision de saborder pour le 15 février 1946 au plus tard, 116 des 135 U-Boote rassemblés dans le port irlandais de Lisahally et dans celui de Loch Ryan en Ecosse.

Le 27 novembre 1945, les sabordages débutent en mer d'Irlande par des fonds de plus de 100 mètres. Nom de code de l'opération: *Deadlight**. L'U-778 fait partie des U-Boote condamnés par cette sentence de mort. Le 4 décembre 1945, le sous-marin est pris en remorque en mer d'Irlande. La houle, trop forte, joue les perturbatrices et le remorqueur perd le contrôle de l'U-778 avant d'avoir pu atteindre la position prévue pour le sabordage. Voilà le condamné roulant dangereusement, embarquant toujours plus d'eau pour finalement chavirer à 11 nautiques au nord-est du phare de l'île d'Instrahull par 55°32' N / 007°70' O. Là repose encore un sous-marin qui, s'il ne coula aucun navire, eut au moins le mérite de sauver des vies humaines.

* littéralement "tape de hublot", obturateur mobile autour de son axe, servant à doubler la vitre du hublot.

Sources:

Journal de guerre du BdU

Journal de guerre du FdU Norwegen

Documents et carnets de vol du Seeaufklärungsgruppe 125

Interview et documents de Gerhard Badstübner

Informations et documents de Rüdiger Hess

Informations et photos de Wolfgang Malgadey

Documents de l'U-Boot Museum Cuxhaven

Photo 22 (p. 25) – L'une des rares vues montrant l'U-778. Le voici dans un port de la Baltique au printemps 1944. On distingue la bande jaune des unités à l'entraînement. Ici, elle ceinture le kiosque sous la bouée de sauvetage. Au-dessus du fanal, "l'Abeille", emblème du sous-marin inspiré par le prénom de la fiancée du commandant, Sabine. L'équipage a transformé phonétiquement la dernière syllabe du prénom en *Biene* qui signifie "abeille" en allemand. Toutefois, l'insecte a plus l'apparence d'une guêpe, avec sa taille mince et son alternance de fines rayures jaunes et noires. Sur le kiosque, juste au-dessus du déflecteur de vagues, on note la présence d'une tôle blindée rapportée. On distingue aussi les tubulures associées au schnorchel ainsi que son système de fixation sur le kiosque. Posant de gauche à droite: le Lt. (Ing.) Gerhard Badstübner (LI), le Lt.z.S. Heinz Neeb (I. WO), l'Ob.Strm. Kurt Peschke et l'Oblt.z.S. Arnold Hecht (II. WO).

Crédit photo: collection Badstübner

Photo 23 (p. 26) – L'Oblt.z.S. Jürs (à gauche) et son officier mécanicien Badstübner dans la baignoire du kiosque de l'U-778. La photo a été prise pendant l'entraînement dans la Baltique à la fin de l'été 1944. Badstübner avait effectué deux patrouilles comme LI à l'entraînement à bord de l'U-438 au cours de l'automne 1942. L'U-778 fut sa première affectation en tant qu'officier mécanicien pleinement qualifié.

Crédit photo: collection Malgadey

Photos 24 à 26 (pp. 28 et 29) – A gauche (**Photos 24 et 25**, p. 28), deux photos rarissimes: prises dans le kiosque de l'U-778, elles montrent l'une des quatre femmes évacuées de Danzig par Jürs et son équipage. A gauche de la réfugiée, l'Obersteuermann Kurt Peschke, à droite, le Leutnant zur See Heinz Neeb (I. WO). On peut se rendre compte du froid polaire qui règne grâce aux embruns gelés sur le kiosque et surtout autour du câble du déflecteur de filet. En outre, les trois personnes photographiées ici ont toutes revêtu des couvre-chefs en cuir. En haut (**Photo 26**, p. 29), Erna Hess. Avec ses deux enfants, elle parvint à fuir Danzig à bord de l'U-778.

Crédit photo: Gerhard Badstübner via Grams (Photos 24 et 25) et collection Malgadey (Photo 26)

Photo 27 (p. 30) – L'Oblt.z.S. Ralf Jürs, pacha de l'U-778. Outre la Croix Allemande en Or, l'officier porte l'insigne des observateurs aériens et la broche d'or des vols opérationnels avec pendentif pour les équipages de reconnaissance. Ces décorations rappellent que Jürs a été observateur au sein de l'Aufklärungsgruppe 125 (See). Le pendentif prouve que l'officier a accompli plus de 200 missions opérationnelles en tant qu'observateur.

Crédit photo: Gerhard Badstübner via Grams

Photo 28 (p. 31) – Le 27 mars 1945, dans la matinée qui vit le retour de l'U-778 de sa première et unique patrouille de combat, le Fregattenkapitän Rösing (Commandant des Sous-Marins pour le front de l'Ouest) salue l'équipage de l'U-778 et distribue des Croix de Fer de Seconde Classe. A gauche, Ralf Jürs promu Kapitänleutnant quelques jours plus tôt, le 1^{er} mars. Sur la casquette portée par l'E.Ob.Masch. Thienemann, on distingue l'insigne métallique à "l'Abeille", emblème de l'U-778. Parmi les réci-

piendaires de l'EK II, sont ici alignés de droite à gauche (soit de l'avant-plan vers l'arrière-plan): H. Wetter, le Fk.Mt Huss (radio), l'E.Ob.Masch. Erich Thienemann (électricien), l'Oblt.z.S. Badstübner (LI) et le ZentralMt. Pfeifer du Central Opérations.

Photo 29 (pp. 32 et 33) – Fin de parcours pour les Loups Gris. Les U-776, 281, 299 et 369 à couple dans le Loch Ryan en Ecosse septentrionale. La vue a été prise au cours de l'été 1945 dans l'un des points de rassemblements des U-Boote capturés. Hormis l'U-369, tous les sous-marins visibles ici ont reçu une tôle blindée additionnelle ceinturant leur kiosque. A l'avant-plan, l'U-776, sister-ship de l'U-778. Tous deux ont été construits aux chantiers navals de la Kriegsmarine à Wilhelmshaven. Sur les unités rassemblées ici, on note la présence des mêmes protections longitudinales plaquées contre le sommet de la coque à l'aplomb des bollards rétractables. Il est actuellement impossible de dire si ces protections étaient faites de bois ou si elles étaient constituées d'un coussin souple. Le même type de protection est visible sur l'U-957 illustré dans notre numéro 9 (p. 48). Enfin, le kiosque de l'U-369 semble orné d'une marque singulière sous le déflecteur de vagues.

Crédit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart

Infographie (pp. 26 et 27) – Le kiosque et la double plateforme *Wintergarten* de l'U-778 tels qu'ils se présentaient pendant la phase d'entraînement du sous-marin en mer Baltique au cours de l'été 1944. La bande jaune caractéristique des unités à l'entraînement et "L'Abeille" de l'U-778 sont bien visibles ici.

Infographie (p. 29) – L'itinéraire de l'U-778 lors des opérations d'évacuation des réfugiés entre les 26 et 31 janvier 1945. Le sous-marin quitte Pillau le 26 janvier pour se rendre à Danzig où les réfugiés embarquent à son bord deux jours plus tard. L'U-778 cabote ensuite vers l'ouest pour atteindre Kiel, sa destination, le 31 janvier. La croix rouge au sommet de la carte indique la position du sous-marin lorsqu'il a été attaqué par un avion le 28 octobre 1944 (la date mentionnée sur l'infographie est erronée). La croix rouge à droite signale la position du paquebot *Wilhelm Gustloff* lorsqu'il a été victime de la tragédie décrite dans l'article.

Page 34 - Documents

Vœux de Noël du Lager Koralle

L'élaboration de certificats et de cartes de vœux pour des occasions spéciales n'était pas réservée aux seuls U-Boote et à leurs bases. Même loin de toute mer, les personnels du BdU pouvaient se montrer tout aussi créatifs. Par exemple, la carte de Noël illustrée ici émane de la Stabskompanie du Lager "Koralle" (Camp "Chorale") établi non loin de Bernau près de Berlin. Cette carte a été collée sur la couverture de livres offerts pour la Noël. Le camp en question abritait le centre de commandement de l'OKM déménagé de Berlin au printemps 1943. Tout en restant le "patron" des U-Boote, le Generaladmiral Dönitz fut nommé à la tête du QG de la Marine le 30 janvier 1943. Après quoi, l'EM et le département Opérations quittèrent Berlin-Charlottenburg pour le Lager "Koralle".

Avant d'être muté à l'EM du BdU, le Stabs.Ob.Strm. Ernst Müller, récipiendaire de la carte de Noël illustrée ici, avait servi à bord des U-48 et 600. Au sein du département Opérations du BdU commandé par le Kapitän zur See Godt, Müller assistait les Astos (pour Admiralstabsoffiziere ou officiers d'état-major de l'Amiral) avec d'autres spécialistes de la navigation comme lui. Il leur revenait entre autres de reporter sur des cartes de navigation les itinéraires suivis par les unités opérationnelles afin de pouvoir les repérer aisément et de les diriger lors des opérations de combat.

La rédaction tient à remercier M. Joachim Müller pour l'aide apportée dans la rédaction de cet article.

Page 35 – Emblèmes inconnus

Le "Lion bondissant" de l'U-196

Nombreux sont les départs ou retours de patrouille qui n'ont jamais été photographiés. Dans d'autres cas, une seule photographie a été prise de tels événements. Ceux-ci concernent parfois la conclusion de croisières particulièrement fructueuses comme celle de l'U-196 du Korv.Kpt. Kentrat au large de l'Afrique du Sud et au voisinage de Madagascar entre le 13 mars et le 23 octobre 1943. Avec cette patrouille longue de 225 jours de mer, l'U-196 détient le record de la plus longue mission jamais accomplie par un U-Boot. On pourrait donc imaginer que le retour du sous-marin a été abondamment couvert par les photographes. Or il semble qu'il n'en ait rien été, à moins que la quasi-totalité des photos prises à cette occasion ait disparu au cours des décennies qui ont suivi la guerre.

Lorsque l'U-196 entre à Bordeaux le 23 octobre 1943, trois fanions de victoire flottent au sommet de son périscope. Bien que le BdU ait confirmé lui-même ces trois succès, le sous-marin n'a en réalité coulé que deux navires au cours de cette première patrouille. Ensemble, les deux victimes totalisent 12.285 tonneaux. Il s'agit des cargos britanniques *Nailsea Meadow* de 4.962 tonneaux et du *City of Oran* 7.323 tonneaux. Ces navires ont été coulés le 11 mai et le 3 août 1943 respectivement. Le *City of Oran* faisait partie du convoi CB-1 attaqué à l'ouest de Madagascar. L'U-196 a revendiqué la destruction d'un autre navire mais celui-ci est resté à flot. La déclaration d'un membre de l'U-196 (également reprise dans l'ouvrage de Georg Högel déjà cité) selon laquelle ce sous-marin n'était orné d'aucun emblème est contredite par la photo publiée ici. On distingue sous le pare-embruns une silhouette de tigre bondissant entre le fanal et les antennes dipôles du radar FuMo 29 (rarement observées sur des Type IX D2 comme l'U-196). Il est clair que cet emblème n'a pas été peint pour célébrer le retour du submersible. En effet, on note que la peinture du motif s'est écaillée au niveau de la tête du félin. Malheureusement, nous ignorons si le même emblème ornait le sous-marin au cours des deux patrouilles suivantes. On note aussi la couleur noire du déflecteur à vagues et du pare-embruns, ainsi que la plateforme *Wintergarten* du premier modèle.

Crédit photo: collection Eichner

Page 36 – Equipement

Jumelles de sous-marinier Zeiss 7X50 blc

Pour le commandant d'un sous-marin en opérations, disposer de bons guetteurs était une obligation, que ce soit pour le succès ou la survie du bâtiment. Mais même les meilleurs guetteurs ne pouvaient rien sans de bonnes paires de jumelles. En cas de doute quant aux observations visuelles, les qualités de l'équipement en question, que ce soit en termes d'optique, d'étanchéité et de facilité d'utilisation, pouvaient décider du sort de l'équipage tout entier. Si les sous-marinières reçurent en dotation de bonnes paires de jumelles au cours des premières années de guerre, nombre d'entre elles furent irrémédiablement détériorées par des infiltrations d'eau. Dans certains cas extrêmes, des guetteurs se sont même retrouvés sans jumelles, autrement dit "aveugles". Comment dès lors observer des panaches de fumée à l'horizon ou repérer à temps des avions fonçant vers le sous-marin.

Comment dans ce cas prendre immédiatement les actions nécessaires? Si des jumelles venaient à manquer, les sous-mariniens en étaient réduits à demander de l'aide aux autres U-Boote. Mais il faut remarquer que les autres équipages ne se défaisaient de leurs précieux équipements qu'avec une répugnance que l'on comprend aisément. Seuls, les sous-marins ravitailleurs disposaient de vraies paires de jumelles de remplacement, quoique leur stock ait toujours été limité. Parfois, les "Vaches à Lait" se séparaient de leurs propres paires de jumelles pour rencontrer les besoins des U-Boote de combat. Jusqu'en 1943, les jumelles de pont étaient extrêmement vulnérables aux chocs (pourtant fréquents par mer forte) car elles n'étaient pas munies de caoutchoucs de protection. Les nouvelles jumelles Zeiss 7X50 destinées aux sous-mariniens parvinrent au front au début de l'année 1943. Elles bénéficiaient d'un corps en aluminium et étaient équipées de protections en caoutchouc autour des zones sensibles. De même, leur molette de mise au point était elle aussi protégée par un manchon de caoutchouc. Enfin, les optiques étaient munies de cartouches de dessiccant pour les protéger de l'humidité. En cas de besoin, le dessiccant pouvait être remplacé. Les nouvelles jumelles Zeiss avaient d'excellentes qualités optiques. C'est donc sans surprise si elles étaient très prisées des sous-mariniens. Mais, trop souvent, les équipages ne pouvaient compter que sur un nombre restreint de ces équipements de qualité. Les marins durent donc continuer à utiliser les paires de jumelles plus anciennes à la fiabilité moindre.

Environ 1.000 paires de ces jumelles Zeiss furent construites pendant la guerre. Toutes les optiques 7X50 destinées aux sous-marins portent la mention "7X50", un numéro d'identification à cinq chiffres et le code constructeur "blc" (pour Zeiss) estampillés sur le côté droit. La numérotation codée permet de connaître la date de fabrication des jumelles. Les parties métalliques de celles-ci, d'aspect lisse, sont recouvertes d'une peinture de protection vert pâle ou jaune sable.

A la fin de la guerre, ces jumelles Zeiss devinrent des prises de guerre très convoitées par les officiers de marine alliés. En Allemagne, après la fin des hostilités, ces jumelles furent longtemps utilisées sur des navires marchands et des chalutiers. Aujourd'hui, elles sont particulièrement recherchées par les collectionneurs.

La rédaction tient à remercier Thomas Huss de German Historica pour l'iconographie mise à sa disposition.

Photo 32 (p. 36) – Voici le Kptlt. Friedrich Deetz, pacha de l'U-757. L'officier porte une paire de jumelles Zeiss 7X50. Cette photo a probablement été prise au cours de l'été ou de l'automne 1943, alors que le sous-marin accomplissait sa quatrième patrouille. Le 29 décembre de la même année, l'U-757 quitte Saint-Nazaire à l'entame de sa cinquième croisière opérationnelle. Le 6 janvier, alors qu'il navigue vers sa zone de patrouille, l'U-Boot adresse son dernier rapport. A ce moment, il navigue par 49° N / 16° O. Deux jours plus tard, il est grenadé par la frégate britannique *HMS Bayntun* et la corvette canadienne *HMCS Camrose*. L'Atlantique engloutit à jamais le sous-marin et l'entièreté de son équipage.

Crédit photo: collection Thomas Huss

Photos 33 et 34 (p. 37) – Ces deux vues illustrent clairement les volumineuses pièces caoutchoutées protégeant les zones sensibles des jumelles Zeiss 7X50 destinées aux U-Boote. La teinte verdâtre des parties métalliques est également bien visible. En opérations, la peinture des jumelles s'écaillait rapidement.

Crédit photo: collection Thomas Huss

Photos 35 et 36 (p. 38) – Sur ce gros-plan (**Photo 36**), on distingue l'inscription "7X50", le nombre à cinq chiffres (ici 68790) et l'inscription "blc" (identifiant le fabricant Zeiss) estampillés sur le côté droit de la paire de jumelles.

Crédit photo: collection Thomas Huss

Photo 37 (haut de la p. 39) – L'Oblt.z.S. Helmut Herglotz, commandant de l'U-290, avec ses jumelles Zeiss 7X50. L'officier est photographié dans le kiosque de son sous-marin. La vue date de 1944 ou 1945, peut-être au cours de la troisième patrouille que le bâtiment a accomplie en janvier 1945. Cette mission a emmené l'U-290 en mer Baltique orientale. Pour se protéger du froid polaire, le pacha porte une veste en peau de mouton, un vêtement rarement porté par les commandants de sous-marin.

Crédit photo: collection Ockert

Photo 38 (bas de la p. 39) – Le commandant de l'U-290 n'était pas le seul heureux propriétaire de Zeiss 7X50. Témoin, l'un de ses officiers photographié ici. Cette vue a été réalisée en même temps que la photo précédente. A gauche, on aperçoit l'antenne du récepteur radar Naxos.

Crédit photo: collection Ockert

Photo 39 (pp. 40 et 41) – Le 19 mai 1945, à l'issue de l'ultime réunion des commandants à l'EM de la 11 U. Flottille, les pachas et les officiers d'état-major posent pour une photo de groupe sur le quai Dokkeskjar à Bergen (Norvège). A peine visible derrière les hommes, l'U-868 sert de toile de fond. Toutes les paires de jumelles visibles ici sont des Zeiss 7X50. De gauche à droite, on reconnaît: Mohr, Hackmann (deuxième ingénieur de la flottille), Schatteburg, Stähler, Lauterbach-Emden, Perleberg (avec les jumelles suspendues à l'épaule), Stock, Jürs (avec la Croix Allemande en Or), Thomsen (à l'arrière-plan, avec la Croix de Chevalier et les Feuilles de Chêne), Lehmann-Willenbrock (commandant de la flottille), Lenkeit, Preuss (avec les jumelles), Edelhof, Balke (avec les jumelles), Lauth (à l'arrière-plan; on n'aperçoit qu'une partie de son visage), Günther Lüth (avec les jumelles), Doblewski, von Schöneich, Jeckel, Lawrence, Jacobsen (ingénieur de la flottille), Hinz, Bolle (officier de liaison), Thienemann, Turre et Wolfgang Frank (correspondant de guerre). Les premiers U-Boote appareilleront pour l'Angleterre immédiatement après cette dernière photo souvenir.

Photos 40 à 43 (pp. 42 et 43) – Ces images illustrent le "sort" d'une paire de jumelles 7X50 destinée aux U-Bootfahrern. Commandé par l'Oblt.z.S. Uwe Kock, l'U-249 entame sa seconde patrouille le 3 avril 1945. Le 8 mai, alors qu'il est en mer, l'équipage apprend la capitulation allemande et reçoit l'ordre de se rendre à son tour aux Alliés. Deux jours plus tard, Koch fait entrer son U-249 dans Weymouth Bay non loin de Portsmouth. A son kiosque flotte un pavillon noir. Bientôt, le sous-marin vient se ranger contre un bâtiment de guerre britannique dépêché à sa rencontre. Sur la **Photo 42** (haut de la p. 43), le Lt. Bill Elliot est le premier marin britannique à monter à bord de l'U-249. Il s'empare de la paire de jumelles Zeiss 7X50 de Kock et du livre d'or du sous-marin. Elliot a précieusement conservé ces "prises de guerre" et utilisé les jumelles confisquées jusqu'à la fin de sa carrière. A sa mort, les Zeiss furent remises à son fils Tony, également officier de marine. Celui-ci continua à utiliser les jumelles allemandes jusqu'au terme de sa propre carrière qu'il acheva avec le grade de Commander. Aujourd'hui à la retraite, l'ancien officier de la Royal Navy utilise toujours ces jumelles vieilles de 70 ans lorsqu'il part en croisière à bord de son yacht.

Crédit photo: U-Boot Museum Cuxhaven

U-Boot au combat dans l'Océan Glacial Arctique

Si la vie à bord des U-Boote est déjà difficile en elle-même avec, entre autres, ses privations, elle nécessitait aussi des hommes d'une solide constitution. Surtout si le sous-marin opérait dans l'Océan Glacial Arctique.

Pendant l'été sous ces latitudes extrêmes, le fameux soleil de minuit empêche presque tout repos à bord. Dès l'instant où le sous-marin navigue en surface, la présence de guetteurs est obligatoire sur la passerelle. Avec le soleil de minuit, les équipes doivent donc se relayer vingt-quatre heures sur vingt-quatre sans discontinuer. Même en été, les guetteurs ne peuvent espérer bénéficier de températures clémentes car la chaleur et même la douceur sont traditionnellement absentes dans le grand Nord. En hiver, au contraire, les marins doivent affronter une nuit quasi perpétuelle, une sorte de crépuscule permanent entre le début d'octobre et la fin de février. Ce phénomène a été la cause de nombreux cas de mélancolie voire de dépression nerveuse. En hiver, les conditions météorologiques sont en outre souvent épouvantables. Des tempêtes infernales accroissent la sensation de froid déjà polaire et le risque d'engelure. Dans le kiosque, en plus de leur tâche principale, les guetteurs doivent régulièrement s'observer mutuellement afin de détecter à temps les premiers symptômes d'engelure, comme des taches gris-blanc sur le visage. Le risque d'hypothermie n'est pas non plus à exclure. Dans un cas comme dans l'autre, le guetteur atteint doit être immédiatement relevé. Un autre danger est la formation très rapide de glace sur les œuvres mortes du submersible par mer forte. Ce risque est typique des eaux boréales. Lorsque le phénomène se produit, le pont ainsi que le kiosque deviennent dangereusement glissants. Tout marin circulant à ces endroits et qui n'a pas attaché sa ligne de vie, se met en grand danger. Tomber à la mer dans de pareilles conditions équivaut à une condamnation à mort, en particulier la nuit. Car dans l'eau glacée, l'hypothermie tue en quelques minutes. Dans la plupart des cas, le malheureux tombé à l'eau y trouve la mort avant même que ses camarades puissent arrêter le sous-marin ou le faire virer pour se rapprocher de la victime.

En cas de formation de glace sur le sous-marin, la circulation à l'extérieur du bâtiment nécessite donc des précautions particulières. Les vues accompagnant cet article ont été prises par le *Kriegsbericht* Walda non loin de l'île aux Ours dans la mer de Barents. Le correspondant de guerre a embarqué à bord de l'U-376 pour la cinquième patrouille du submersible. Commandé par le Kptlt. Friedrich-Karl Marcks, l'unité appareille à la base navale de Skjomenford le 5 novembre 1942. L'équipage doit d'emblée faire face à une obscurité quasi constante, une mer forte, des températures très basses, de lourdes averses de neige et un brouillard dense. La visibilité tombe souvent à une centaine de mètres. Le sous-marin en est réduit à plonger fréquemment pour tenter de repérer par audiodétection la présence de navires dans les parages. Le 16 novembre, le tube arrière et sa torpille sont arrachés par une mer démontée. Marcks les canonne pour les saborder. Naviguant cap au nord, l'U-376 doit faire face à des glaces dérivantes au nord de l'île aux Ours. Avancé en surface, le bâtiment accumule vite une glace épaisse sur ses superstructures, comme on peut le constater sur les photos jointes. L'épaisseur de la couche de glace finit par inquiéter le commandant. Aussi décide-t-il début décembre de s'immerger à plusieurs reprises pour "dégeler" le sous-marin. Le poids de la glace accumulée est devenu tel qu'il met en danger la navigabilité de l'U-Boot. Le 5 décembre, les conditions météo restent si défavorables que l'*Admiral Nordmeer* ordonne à l'U-376 de rentrer à la base. Marcks rebrousse donc chemin mais avec mille précautions parce que les glaces dérivantes rendent toujours sa marche délicate au voisinage de l'île aux Ours. Son U-376 s'amarré finalement dans le port norvégien de Harstadt le 8 décembre.

Photos 44 à 47 (pp. 44 à 46) – Le correspondant de guerre Walda a risqué sa vie pour prendre certaines photos illustrant cet article. Car la glace recouvrant l'U-376 rendait le moindre faux pas, la moindre perte d'équilibre extrêmement dangereux, avec les graves conséquences possibles expliquées plus haut. Ces photos montrent l'épaisse couche de glace emprisonnant le kiosque, le déflecteur à filet et le bastingage. Les conditions qui règnent dans la baignoire du kiosque sont tout simplement extrêmes, l'endroit ressemblant davantage à un glacier qu'à la passerelle d'un sous-marin. La quantité de glace accumulée autour des périscopes d'attaque et de vision nocturne, et de l'antenne goniométrique, rend ces équipements inutilisables. Malgré la mer calme, les guetteurs ont accroché leur ligne de vie (dont une ceinture est visible sur la **Photo 45**, pp. 44 et 45). Cet équipement de sécurité les empêche de glisser ou de tomber du kiosque. La **Photo 47** (p. 46) prouve que les embruns gèlent instantanément sur le ciré des guetteurs installés au sommet du kiosque. Dans de telles conditions, il semble évident que les marins ne puissent demeurer longtemps sur la passerelle.

Credit photo: Bundesarchiv Bild 101II-MW-6882-16 + 17 et 6883-12 + 15 (photographe: Walda)

Photos 48 et 49 (p. 47) – Après une période de quart sur la passerelle, les guetteurs qui redescendent dans les entrailles du sous-marin doivent d'abord être "dégelés". L'épaisseur de la glace accumulée sur leur ciré transforme ce dernier en une sorte d'armure qui entrave sérieusement la liberté de mouvement. Photographié dans le Central, un guetteur de l'U-376 se fait aider par des camarades pour ôter son armure de glace.

Credit photo: Bundesarchiv Bild 101II-MW-6882-10 + 14 (photographe: Walda)

Page 48 – Destins

Drame à l'accostage

La vaste majorité des sous-mariniers allemands ont perdu la vie au combat, lors du naufrage de leur unité ou lors d'attaques aériennes. Mais certains ont disparu dans des circonstances non moins poignantes. Ainsi, quantité de marins sont morts loin des combats, dans la (relative) sécurité des bases ou des chantiers navals, lors d'un exercice ou à terre. Le motif de ces décès? Des accidents.

Une tragédie de cette nature s'est déroulée dans le port norvégien de Bergen le 9 juillet 1942. Ce matin-là, l'U-209 appareille au chantier naval après les réparations qui ont suivi sa troisième patrouille. De là, le submersible gagne la jetée toute proche de Marineholm pour s'y amarrer. A 08h12, le sous-marin se range le long du quai. Des amarres métalliques sont jetées à terre et attachées aux bollards. Soudain, les aussières se tendent d'un coup et catapultent dans l'eau deux jeunes sous-mariniers qui se tenaient sur le pont arrière. L'Ogefr. Edmund Kiepulski (19 ans) et le Matr.Gefr. Alfons Kiklinski (21 ans) sont immédiatement entraînés dans le sillage du sous-marin puis happés par ses hélices. A bord, leurs camarades sont sous le choc, ils n'ont rien pu faire. Les corps des deux infortunés sont récupérés vers 09h30 et enterrés peu après au cimetière militaire de Bergen (**Photo 51**, insert p. 48). Ils y reposent toujours.

Photo 50 (p. 48) – Au sud-ouest de Narvik (Norvège), l'U-209 entre dans le Skomenfjord le 1^{er} septembre 1942 au retour de sa cinquième patrouille.

Troisième de couverture - Les sous-marins ravitailleurs

Photo 52 (haut de la quatrième de couverture) – A la mi-janvier 1941, un courant froid venant de Sibérie envahit la Baltique. A Danzig, le ravitailleur U-459 (à gauche) et l'U-603 (un Type VII C, à droite) sont pris dans les glaces en l'espace d'une nuit. La "vache à lait" qui avait accosté là pendant sa phase d'entraînement, put se dégager le 18 janvier et appareiller pour Stettin avant que le gèle n'empêche à nouveau tout mouvement dans le port. Cette photo et celle ornant la première de couverture ont été prises à Stettin. Sur le pont du ravitailleur, on aperçoit un grand nombre de sacs dont nous ignorons la nature.

Photo 53 (haut de la quatrième de couverture) – Un U-Boot ravitailleur non identifié entre à Saßnitz (Mecklembourg) au printemps 1942. Il pourrait s'agir de l'U-461. Cette vue prise depuis un cargo montre bien la largeur des gros Types XIV.

Nouveauté (troisième de couverture):

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^{ème} 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)