

EDITION
No 11
2015

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

U-BOOT

IM FOCUS



Traduction française intégrale

LUFTFAHRTVERLAG
START

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

U-BOOT IM FOCUS N° 11/2015

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

Deuxième de couverture - Dans les entrailles

Photo 1 (deuxième de couverture) – Il arrivait à des officiers aussi de "piquer un petit roupillon" à bord des U-Boote. Pour preuve, cette photo montrant le LI de l'U-9 dans les bras de Morphée après une période d'intense activité dans le central au cours d'une croisière en mer Noire. L'officier porte l'abréviation de sa fonction brodée sur la poche de poitrine gauche. La responsabilité qui incombe au LI était écrasante car, quand une avarie se déclarait à bord d'un U-Boot, sa résolution incombe presque exclusivement au *Leitender Ingenieur*. Dans pareil cas, la survie de l'équipage dépendait des compétences de l'ingénieur mécanicien considéré alors comme "l'assurance-vie" du sous-marin. Il était d'ailleurs de règle que le LI ne prit aucun repos jusqu'à ce que le bâtiment fût à nouveau opérationnel. Cette responsabilité engendrait un stress accru qui marquait la plupart de ces officiers hautement spécialisés. Il n'est donc pas surprenant qu'ils dussent être souvent remplacés après avoir été jugés médicalement inaptes aux opérations et dès lors transférés à des flottilles d'entraînement.

Crédit photo: collection Beshears

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@Luffahrtverlag-Start.de

Premier Assistant de Rédaction:

Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Deuxième Assistant de Rédaction:

Markus Richter, Cloppenburg

Principaux collaborateurs:

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

Deutsches U-Boot-Museum, Cuxhaven

Traduction anglaise: David Johnston, New Brunswick (Canada)

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

Impression: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

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

ISBN 978-3-941437-24-1

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

Sommaire

	page		page
Dans les entrailles		U-968, 1944	12
U-9	Deuxième de couverture	Kiosques	
Editorial	2	Camouflage pour un Chat qui Fait le Gros	
Forum des lecteurs		Dos (U-24)	14 à 17
Le dispositif de transmission orné de l'U-48	2	Vues insolites	
Entre service à la mer et tournée de		Cirés et fonctions	18 et 19
propagande (Schepke)	3	Paysages	
Le "Tigre Bondissant" de l'U-196	3	Base sous-marine de Lorient (U-103 et U-106)	20 et 21
Les Types VII C		Un sous-marin sous la loupe	
U-69, 1941	4 et 5	U-438: l'U-Boot à la "Gueule de requin"	22 à 39
U-415, 1944	6 et 7	Documents	
Les Types IX C		Compétition de natation à la 12. U-Flottille	40
U-507, 1942	8	Destins	
Emblèmes inconnus		Coulé à Narvik: le sort de l'U-64 et son renflouage	41 à 53
L'U-503 orné des armes de sa marraine	9	Insignes de coiffe	
Armement		La "Main de fer"	
U-264, 1943	10 et 11	de l'U-586	Troisième et quatrième de Couverture
U-339, 1941	11 à 13		

Photo de couverture - A partir de juillet 1943, la DCA des U-Boote est progressivement alourdie face à l'intensification des patrouilles aériennes ennemies et aux attaques toujours plus fréquentes d'avions de lutte ASM équipés de radar. Voici un Flakvierling (affût quadruple de DCA) de 20 mm monté sur la plateforme inférieure d'un kiosque qui a reçu la modification de type IV. Les plaques de blindage latérales de l'affût sont ici repliées. La plateforme Wintergarten inférieure avait été conçue pour accueillir un canon de Flak de 37 mm mais des problèmes de développement et de production retardèrent cette modification de l'armement défensif. Très satisfaits des performances du Flakvierling, nombre de commandants de sous-marin affichèrent leur répugnance face au remplacement du 20 mm quadruple. Cette photo de l'U-363 a probablement été prise lors d'un entraînement dans la Baltique au cours de l'été ou de l'automne 1943.

Page 2 - Editorial

Chers Lecteurs,

Ce nouveau numéro à la prétention de vous offrir un panorama varié de différents aspects relatifs à la sous-marine allemande au cours de la 2^{ème} GM. Il est toujours motivant de découvrir que, même 70 ans après la fin du conflit, des faits peuvent encore être mis au jour grâce à une solide recherche. L'histoire de l'U-438 en constitue un parfait exemple. Mais il ne fait aussi aucun doute que des recherches efficaces ne peuvent se concevoir que par une coopération entre spécialistes. Souvent, le chercheur isolé ne sera pas en position d'assembler les pièces du vaste puzzle qui s'étale devant lui. Seule une équipe d'experts peut mener pareille tâche avec succès. J'en profite pour réitérer ici mes remerciements à l'adresse de mes collaborateurs professionnels. L'apport contributif de notre lectorat n'est pas à négliger non plus. Témoin, le compte rendu relatif à l'U-438 auquel je faisais référence plus haut. Cet article n'aurait pu être illustré sans les photos capitales que nous a adressées un lecteur italien. Autre exemple, le sujet traitant de la disparition puis du renflouage de l'U-64 dont les photos extraordinaires datant de 1957 nous ont été spontanément communiquées par Hansdieter Krzywaneck, auteur des clichés. Ce sont eux qui nous ont incités à retracer la carrière du sous-marin qui, comme vous le lirez, est toute sauf classique. Sans de telles collaborations, nos comptes rendus n'auraient jamais pu voir le jour. C'est pour moi l'occasion rêvée de vous rappeler de ne jamais hésiter à nous faire part de vos souhaits, de nous adresser vos idées ou matériaux ou, tout simplement, de prendre contact avec moi. Soyez assurés que nous restons prêts à entamer toute recherche en vue d'élaborer un article prometteur.

Pour clore, je voudrais légèrement dévoiler dès à présent de quoi sera fait l'avenir, puisque de nombreux lecteurs attendent toujours notre prochain numéro avec beaucoup d'impatience. Cette fois, il ne sera pas question de patienter de longs mois avant la parution de notre numéro 12. La confection de celui-ci est, en effet, bien avancée et son achèvement est déjà en vue. Nous continuerons à creuser l'histoire des U-Boote et pouvons vous assurer que le nombre de sujets intéressants est loin d'être épuisé!

Je vous souhaite à tous un printemps des plus agréables et un plaisir renouvelé dans l'assouvissement de votre passion pour les sous-marins allemands.

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des lecteurs

Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 1

Le dispositif de transmission orné de l'U-48, p. 46 et 47

Nous avons reçu une lettre très intéressante de Maciej Florek. Elle concerne le calculateur de tir illustré dans l'article en question (lire aussi le correctif dans le Forum des Lecteurs de notre numéro 2). Maciej écrit: *"Dans le numéro 1 de U-BOOT IM FOCUS, vous avez publié une photo du calculateur de tir des torpilles de l'U-48, [dispositif] qui fut retiré après sa neuvième patrouille. Je puis fournir de plus amples informations pour compléter votre compte rendu. Dans la nuit du 11 au 12 octobre 1940, au cours de sa neuvième croisière, l'U-48 a attaqué le convoi HX-77. Au cours de ses trois tentatives, l'Oblt.z.S. Suhren, I. WO (c'est le rapport de tir des torpilles qui mentionne le nom de Suhren), a coulé les cargos Brandanger et Port Gisborne avec deux torpilles. Une troisième torpille a manqué son objectif. La quatrième attaque à 22h39 fut également vaine. Il s'est avéré qu'une défaillance du système qui transmettait les données relatives au déplacement de la cible entre l'UZO (viseur en passerelle pour le tir des torpilles) et le calculateur de tir était la cause du problème. Toutes les attaques suivantes, qui causèrent la perte de cinq navires, furent menées avec un angle de déflexion fixe compris entre 0° et 180°. Je pense que votre photo a été prise à l'occasion du démontage du calculateur de tir défaillant."*

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

Entre service à la mer et tournée de propagande (Schepke), p. 34 à 38

Georgi Rakowski nous en dit davantage au sujet du célèbre as de la U-Bootwaffe: *"(...) après l'achèvement de sa cinquième patrouille, Joachim Schepke ne s'est pas rué à Berlin pour recevoir ses Feuilles de Chêne mais vers l'Allemagne méridionale en compagnie de son épouse. C'est là, plus précisément dans l'Obersalzberg, qu'il a reçu les Feuilles de Chêne de son commandant-en-chef [Hitler]. La cérémonie ne dura que 45 minutes, en ce inclus le déjeuner. Le séjour sur place fut prolongé de deux ou trois nuitées, sans que Schepke ne rencontre d'autres dignitaires du Reich.*

De l'Obersalzberg, Schepke se rendit à Ruhpolding où il arriva le 12 janvier 1941. Il y demeura jusqu'au 30 janvier. Ce n'est qu'alors qu'il gagna Berlin pour son discours au Sportpalast. Cet événement eut lieu début février. On pense généralement qu'il [Schepke] fit un autre speech un jour plus tard, dans le centre de l'Allemagne. (...) Il regagna ensuite Ruhpolding où il acheva sa permission le 18 février 1941. (...)"

Complément d'information et Correctif – U-BOOT IM FOCUS n° 10

Le "Tigre Bondissant" de l'U-196

En page 35, nous avons publié sous ce titre une vue du kiosque de l'U-196 orné d'un tigre pour illustrer notre rubrique "Emblèmes inconnus". Après publication, certains lecteurs n'ont pas vu clairement le motif félin, au point de douter de son existence. Pour dissiper ces doutes, Heiko Eichner nous a fait parvenir une autre photo (L1, p. 3) qui devrait convaincre les plus sceptiques. Le cliché montre que le tigre diffère quelque peu de notre illustration couleur. On remarque aussi que la tête de l'animal est partiellement masquée par de la peinture.

Page 4 – Les Types VII C

Photos 2 et 3 (p. 4 et 5) – Parmi les bâtiments célèbres pour leur emblème, on compte l'U-69. La **Photo 2** (p. 4) a été prise lors du retour de l'unité à Lorient le 1^{er} ou le 2 mars 1941, à l'issue de sa première patrouille. On distingue le célèbre abri à sous-marins bétonné à l'arrière-plan. A cette époque, l'emblème de l'U-67 consistait en deux séries de fanions flanquant l'inscription "Horridoh", cri typique du chasseur germanique (l'équivalent français est "Taiaut" ou "Vloo", selon que le chasseur à courre a "vu le corps" du cerf ou du sanglier - Ndr.). Avec le naufrage de l'U-47 de Prien moins d'une semaine après que cette photo ait été prise, le Korvt.Kpt. Sohler, patron de la 7. U-Flottille, ordonna en mai que tous les sous-marins de la flottille fussent ornés du célèbre "Taureau de Scapa Flow", emblème de l'U-47. Au même moment, l'U-67 était en maintenance à Lorient après sa deuxième patrouille. L'Oblt.z.S. Hans-Jürgen Auffermann, le I. WO qui venait d'être affecté au bâtiment, prit donc le temps de faire peindre un taureau sur le kiosque. Comme il ne disposait d'aucun modèle et refusait de poser à ses camarades toute question qu'il aurait jugée stupide, Auffermann dut improviser. Il entreprit d'abord de composer lui-même un motif mais il échoua. L'officier tomba

alors par hasard sur le couvercle d'une boîte de fromage "*La Vache qui Rit*" des Fromageries Bel. Célèbre dans toute la France (et ailleurs) grâce à la popularité du produit, le motif amusant fut retenu par Aufermann qui s'en inspira largement pour sa représentation très personnelle du "Taureau de Scapa Flow". Même si l'officier prit soin de prolonger les cornes et d'omettre l'anneau typique à l'oreille, l'animal dépeint ressemblait toujours à une vache qui rit. Avec décidément beaucoup d'humour, l'artiste rajouta d'ailleurs l'inscription "*La Vache qui Rit*" sous le motif bovin et l'ensemble provoqua bientôt l'hilarité générale au sein de la flottille. Le commandant de l'U-67, le Kptlt. Mezler, et celui de la 9. U-Flottille, le Korv.Kpt. Sohler, furent si amusés que le sous-marin conserva ce second emblème sur son kiosque, en plus de l'insigne aux fanions (**Photo 3**, p. 5).

L'U-67 fut perdu dans l'Atlantique Nord le 17 février 1943 au cours de sa dixième patrouille, après avoir été grenadé par le destroyer britannique *HMS Fame*.

Photos 4 et 5 (p. 6 et 7) - L'U-415 est un Type VII C qui connut une carrière assez longue. Mis en service par l'Oblt.z.S. Kurt Neide aux chantiers Danzig Werft AG le 5 août 1942, l'unité largue les amarres pour sa première patrouille le 7 mars 1943. Elle entame donc son service opérationnel au moment où la survie des U-Boote au combat commence à diminuer. Mais l'U-415 peut alors compter sur Dame Chance. Le 21 avril 1943, alors qu'il n'a pas achevé sa première croisière opérationnelle, il coule un navire du convoi OSN-3 et endommage si gravement le cargo britannique *Wanstead* de 5.486 GRT que celui-ci doit être abandonné. L'U-413 de Gustav Poel achèvera l'Anglais d'une seule torpille le même jour. L'U-415, lui, ne revendiquera aucun succès au cours de sa deuxième patrouille. Le 3 novembre 1943, il quitte Brest pour sa troisième croisière opérationnelle. A partir du 20 décembre, il opère contre un convoi combiné au sud-ouest du golfe de Gascogne. Avec des U-Boote du *Gruppe Coronel*, l'U-415 forme le *Gruppe Borkum*. Les sous-marins allemands ne parviennent pas à repérer le convoi mais les Américains ont eu vent de l'existence de *Borkum*. Flanqué des destroyers *USS Leary*, *Schenck* et *Decatur*, le porte-avion *USS Card* reçoit pour mission d'attaquer le *Gruppe Borkum*. A son tour, Dönitz donne l'ordre à *Borkum* de s'en prendre aux quatre navires américains repérés par la reconnaissance aérienne les 22 et 23 décembre. C'est aussi le 23 décembre que les avions du *Card* ont aperçu le briseur de blocus allemand *Osorno* et menacent de le couler. Dans la nuit du 24 décembre, en dépit d'une mer démontée et d'une visibilité médiocre, l'U-305 découvre l'escadre US, pendant que l'U-405 s'en rapproche. Ce dernier tire une gerbe de trois torpilles sur le *Card* mais le manque. Une torpille acoustique T V file vers le *Decatur* mais elle aussi va se perdre dans les profondeurs océanes. Les Américains, eux, marquent bientôt des points puisqu'ils coulent l'U-645 à coup de grenades sous-marines. Les Allemands se ressaisissent promptement et envoient le *Leary* par le fond. Le 24 décembre, le convoi combiné OS-62/KMS-36 accompagné du 1st Escort Group approche de la zone des combats. Le *Gruppe Borkum* attaque sans attendre et, à 20h45, coule le destroyer de tête *HMS Hurricane* d'une torpille T V. La Flak de notre U-415 abat le bimoteur Wellington "C" du No. 612 Squadron de la RAF. Ce sera le dernier succès de l'Allemand. Le 14 juillet 1944, après avoir effectué six patrouilles, l'U-415 percute une mine acoustique à l'ouest du filet anti-torpilles dans l'un des chenaux au départ de Brest. En dix-huit minutes, tout est dit et l'Atlantique se referme définitivement sur l'U-Boot devenu le cercueil de deux sous-mariniers. La **Photo 4** (p. 6) montre l'U-415 en avril 1944, soit quelques mois avant son naufrage. Le kiosque est orné des anneaux olympiques, emblème du Crew 36 dont le pacha du submersible, le Kptlt. Neide, fut l'un des membres. A l'arrière-plan, l'abri à sous-marins bien connu de Brest. La **Photo 5** (p. 7) a été prise dans l'écluse à Brest le 31 mars 1944 à l'issue de la quatrième patrouille du sous-marin. Le kiosque a reçu la modification de type IV et sa plateforme arrière accueille ici un canon de Flak de 37 mm. A l'arrière-plan, on distingue deux ballons de barrage au-dessus de la cité bretonne.

Crédit photo: collection Huss

Page 8 – Les Types IX C

Photos 6 et 7 (p. 8) – Commandé par le Korv.Kpt. Harro Schacht, l'U-507 connut une carrière fructueuse. Ce Type IX C est vu ici entrant dans la rade de Lorient le 12 octobre 1942 à l'issue de sa troisième patrouille. Au cours de ses 101 jours de mer dont une partie au large du Brésil, le sous-marin a coulé six navires brésiliens en tout juste trois jours, entre les 16 et 19 août 1942. Le 22, il a envoyé par le fond le cargo suédois *Hammaren* du convoi OS-36, également au large des côtes brésiliennes. L'U-507 reprendra la mer le 28 novembre 1942, à nouveau pour écumer les côtes brésiliennes. C'est là qu'il rajoutera trois navires britanniques à son palmarès. A cette époque, le tableau de chasse de Schacht "pèsait" 83.704 GRT. Pour ses succès, l'officier sera récompensé par l'attribution de la Croix de Chevalier le 9 janvier 1943, alors qu'il était encore en mer. Sa fierté sera néanmoins de courte durée puisque, à peine quatre jours plus tard, son sous-marin sera coulé par les grenades du Catalina "P-10" de la VP-93 au nord-ouest du port brésilien de Natal, sa zone d'opérations. Schacht disparaîtra avec l'entièreté de son équipage.

Sur ces photos, l'U-507 porte l'emblème au Bonzo, chien d'une célèbre bande dessinée britannique. Le sous-marin fit toute sa carrière orné de ce motif. L'emblème était peint sur un morceau de tôle riveté sur le manteau du kiosque.

Page 9 – Emblèmes inconnus

L'U-503 orné des armes de sa marraine

Jusqu'ici, aucun ouvrage n'avait illustré l'emblème de l'U-503. C'est maintenant chose faite grâce à cette photo (**Photo 8**). La vue a été prise au cours de l'été 1941. Elle prouve que le kiosque était décoré des armes de la ville marraine du submersible, la ville de Brunswick. Le motif consiste en un lion rouge sur un écu blanc (v. infographie couleur en p. 9). Les armes sont peintes directement sur le camouflage fort sombre du kiosque. Les spécialistes des emblèmes de l'U-Bootwaffe ne manqueront pas de noter la similitude entre l'emblème de l'U-503 et celui de l'U-505, son sister-ship, qui ne diffère que par la hache que tient le fauve de l'U-505.

L'U-503 connut une brève et malheureuse carrière. Il est lancé par le Kptlt. Otto Gericke le 10 juillet 1941. Quelque six mois plus tard, ses essais à la mer et la formation de son équipage achevés, le sous-marin appareille à Helgoland le 19 février 1942 pour sa première croisière opérationnelle. Il se rend à Bergen en Norvège d'où il se lance dans l'Atlantique Nord pour sa première patrouille de combat. Après seulement dix-neuf jours de mer, son destin est scellé lorsqu'un bimoteur Hudson de lutte ASM le repère et l'engage. Le bombardier léger appartient à l'escadrille VP-82 qui escorte le convoi ON-72 alors au sud-est de Terre-Neuve. L'U-503 est coulé dans l'engagement, emportant avec lui tout son équipage.

Page 10 – Armement

Photos 9 à 11 (p. 10 et 11) – Voici trois vues illustrant diverses configurations d'armement défensif monté sur U-Boot. La **Photo 9** (p. 10) a été prise sur un bâtiment non identifié. Son kiosque a reçu une modification de type IV. Cette modification fut introduite sur les Types VII C à partir de juin 1943. Elle permettait le montage sur la plateforme Wintergarten soit d'un affût quadruple Flak de 20 mm, soit de deux doublets de même calibre. Le sous-marinier qui a empoigné l'affût double ne fait que prendre la pose: notez le deuxième canon posé pour maintenance dont la gueule pointe vers le ciel. On distingue le filet du sac à étuis (douilles)

sous l'arme empoignée et le boîtier à munition à droite du socle du périscope. A droite à l'avant-plan, on aperçoit le vide béant qui s'ouvre sur le fourreau de l'antenne-cadre goniométrique, et à gauche, la petite antenne circulaire grillagée du détecteur radar Bali I. La **Photo 10** (haut de la p. 11) montre l'U-264 dans l'écluse à Saint-Nazaire le 15 octobre 1943. Lui aussi a reçu la modification de kiosque du type IV. Ici, le sous-marin est armé de deux affûts doubles antiaériens de 20 mm. La DCA du sous-marin ne se limite pas à ces canons puisque qu'un doublet de mitrailleuses jumelées MG 81Z (Z pour Zwilling, littéralement "jumeaux" - Ndr.) est visible à gauche sur la passerelle, contre le flanc du kiosque. Lorsqu'il achève cette patrouille, l'équipage de l'U-264 peut s'estimer heureux de rentrer à bon port. En effet, alors qu'il tentait de retrouver les survivants du ravitailleur U-460 coulé le 4 octobre, l'U-264 a essuyé une attaque aérienne au cours de laquelle une torpille Fido l'a frappé, emportant une partie de sa proue (le lecteur trouvera un compte rendu détaillé de l'incident dans notre ouvrage *Suppliers of the Grey Wolves* – v. informations à la fin de la présente traduction). La **Photo 11** (bas de la p. 11) illustre encore une autre configuration défensive. Elle concerne l'U-339 dont la modification de kiosque du type IV s'est soldée par l'installation de deux affûts simples de 20 mm sur la plateforme Wintergarten supérieure. Particularité suffisamment rare pour être relevée, le canonier a coiffé un casque d'acier, une pratique peu courante au sein de l'U-Bootwaffe. Le servant agenouillé au centre de la photo à la main posée sur le volant de réglage en élévation de la pièce.

Photos 12 et 13 (p. 12 et 13) – Le 19 juillet 1944, à 11h43, l'U-968 est attaqué en surface par le Liberator "R" du No. 86 Squadron de la RAF. Le quadrimoteur (s/n FL930) piloté par le Flight Lieutenant W. J. F. Harwood bombarde et "straffe" le sous-marin de l'Oblt.z.S. Otto Westphalen. Totalement pris par surprise dans le carré AB 89 à l'ouest des Lofoten, l'U-968 n'a pas le temps de plonger vers la sécurité des profondeurs. Son commandant décide donc de repousser l'assaillant britannique à l'aide de sa Flak embarquée. Par deux fois, les sous-marinières parent les assauts du Consolidated, non sans déplorer la mort de l'un des leurs (le Bootsmaat Werner Hahne) et les blessures de six autres, tous frappés par les balles ennemies.

Page 14 – Kiosques

Camouflage pour un Chat qui Fait le Gros Dos

Par Axel Urbanke

Avant même le début de la Seconde Guerre mondiale, la Kriegsmarine se livra à des essais de camouflage sur ses sous-marins. Bien que les schémas fussent expérimentaux et donc certainement dignes d'intérêt (ne serait-ce que sur le plan historique), il n'existe que très peu de témoignages iconographiques de tels essais. La stricte interdiction de photographe, pour des motifs de secret militaire, explique certainement cette rareté. Mais l'U-24 a échappé à cette consigne, comme en attestent les deux photographies que nous avons reproduites dans ces pages.

L'U-24 est un Type II C lancé en octobre 1936. Au cours de l'été 1939, son kiosque sert de canevas à un schéma de camouflage fait de bandes, de formes géométriques abstraites et d'un moins un motif concret (un trèfle à quatre feuilles) appliqués en deux nuances de gris. En dépit de ces surcharges de camouflage, le bâtiment conserve son emblème, un chat noir qui fait le gros dos, le poil bien hérissé. Ornant les deux côtés du kiosque, ce motif a la particularité d'être d'une taille relativement imposante, une caractéristique observée sur plusieurs sous-marins de ce type, même après leur entrée en service opérationnel en mer Noire. Mais l'U-24 a une autre particularité qui n'avait jamais été relevée ni illustrée jusqu'ici, la présence d'une tête de chat peinte sur la face frontale du kiosque. Cette tête est surmontée d'un grand chevron blanc inversé dont nous ignorons la signification.

Ce schéma de camouflage singulier sera effacé à peu près au moment où éclatera la 2^{ème} GM. Nous en voyons pour preuve les photos du même bâtiment prises au cours de l'hiver 1939-1940 et dans les mois qui suivirent: sur ces vues-là, on ne distingue plus rien du schéma de camouflage expérimental. Prises à l'été 1940, d'autres photos montrent le sous-marin alors qu'il servait à la 1. U-Flottille de Danzig. Elles prouvent que l'U-24 portait à cette époque un schéma de camouflage plus classique, débarrassé de ses surcharges expérimentales mais toujours orné des trois motifs félins, dont la tête sur la face avant du kiosque.

Au cours du conflit, l'U-24 accomplit 19 patrouilles dont 10 en mer Noire avec la 30. U-Flottille. Son palmarès s'établit à six navires coulés pour un total combiné de 1.532 GRT. Parmi ces succès, cinq mouilleurs de mines soviétiques. Les torpilles de l'U-24 ont aussi gravement endommagé deux unités plus importantes, les tankers russes *Kreml* de 7.661 GRT et *Emba* de 7.886 GRT. Ceux-ci furent achevés par d'autres U-Boote.

Le 20 août 1944, des avions soviétiques bombardent la base navale de Constanța (côtes roumaines de la mer Noire) et occasionnent de sérieux dégâts à notre U-24. Remorqué jusque dans la rade du port, l'U-24 y est sabordé au moyen d'une charge explosive par l'ingénieur mécanicien (LI) et le Deuxième Officier (II. WO) de son équipage.

Après guerre, dès juin 1945, les Soviétiques renflouent l'U-24 et le convoient dans le grand port criméen de Sébastopol. Mais leur tentative visant à retourner le bâtiment au service actif échoue et la Flotte de la mer Noire doit s'en passer. L'U-24 retrouve finalement sa tombe sous-marine lorsque, le 26 mai 1947, une torpille du sous-marin I-120 de la marine soviétique l'envoie rejoindre le fond de la mer Noire par 44° 20' N / 28° 20' E.

Infographie (p. 14) – Notre artiste Juanita Franzl nous offre ici un gros plan sur le côté tribord de la partie centrale des œuvres mortes de l'U-24. On distingue parfaitement le schéma de camouflage expérimental si singulier porté par le sous-marin à l'été 1939, ses formes abstraites en deux nuances de gris, l'une claire et l'autre plus foncée, le tout sur la robe gris clair unie des œuvres mortes. Parmi les motifs, il en est un qui attire probablement plus notre attention car c'est le seul qui nous rappelle le monde concret: le trèfle à quatre feuilles peint en haut à droite sur le manteau du kiosque. Sa présence surprend, considérant la nature des autres motifs. Faut-il y voir une initiative en forme de clin d'œil de la part du peintre, un porte-bonheur pour le sous-marin? Enfin, on ne peut s'empêcher de relever la grande taille du Chat qui Fait le Gros Dos.

Photos 14 et 15 (p. 15) – Deux vues de l'U-24 à quai à Wilhelmshaven au cours de l'été 1939. On distingue clairement les motifs variés en deux teintes de gris composant le schéma expérimental de camouflage, ainsi que les emblèmes félins. Sur la **Photo 15** (bas de la p. 15), on aperçoit le peintre à gauche qui parachève la tête de chat ornant l'avant du kiosque. On distingue en partie le grand chevron blanc inversé qui surplombe la tête du félin. Par contre, l'éclat du soleil masque le trèfle à quatre feuilles que le peintre a inséré parmi les motifs de camouflage près du bord supérieur droit du kiosque.

Crédit photo: collection Huss

Photos 16 et 17 (p. 16) – La **Photo 16** (haut de la p. 16) montre l'U-24 au départ de Danzig (aujourd'hui Gdansk) pendant l'été 1941. Le bâtiment porte à présent un camouflage plus classique fait de gris clair appliqué sur la quasi-totalité des œuvres mortes. Cette vue est intéressante aussi en ce qu'elle confirme que le Chat qui Fait le Gros Dos décorait également le flanc tribord du kiosque. Mais le matou regarde ici vers l'arrière et non vers l'avant comme sur le flanc bâbord. Nous ignorons où et quand précé-

sément a été prise la **Photo 17** (bas de la p. 16). Il est fort probable qu'elle date de l'année 1940 ou 1941. Le lieu est peut-être Wilhelmshaven. L'U-24 est le sous-marin à droite parmi les trois unités amarrées à couple: on peut aisément l'identifier grâce à la maintenant célèbre tête de chat sur la face avant du kiosque. Par contre, on ne distingue que vaguement le motif au "chat qui fait le gros dos" sur le flanc tribord de ce même kiosque.

Infographie (p. 17) – Une autre représentation couleur due à Juanita Franzi grâce à laquelle on distingue les détails et les coloris de la tête de chat ornant la partie frontale du kiosque. Cet emblème n'avait jamais été illustré jusqu'ici. Personne ne semble même en avoir fait mention dans l'un ou l'autre ouvrage. On note aussi la forme, la couleur et la disposition du mystérieux chevron surplombant la tête du félidé. Enfin, l'infographie permet de mieux se rendre compte de la forme, des coloris et de la disposition des divers motifs géométriques du camouflage expérimental recouvrant l'avant du kiosque. Un beau sujet pour les maquetistes parmi nos lecteurs.

Page 18 – Vues insolites

Cirés et fonctions

Il arrive que certaines photos révèlent des détails généralement invisibles sur la grande majorité de nos archives iconographiques. Certains de ces détails sont néanmoins dignes d'intérêt. Exemple, la **Photo 19** (p. 19), une vue prise à l'automne 1940 à bord de l'U-143 alors que celui-ci va entrer à Memel (on distingue la côte à l'horizon, la cheminée d'usine à droite). L'intérêt d'une telle photo est de révéler un détail rarement observé sur les tenues portées par les sous-mariniers allemands en service à la mer: l'inscription portée dans le dos qui renseigne sur la fonction du propriétaire du vêtement (ciré, blouson, etc.). Dans le cas présent, le quart sur la passerelle se compose donc au moins, de gauche à droite, d'un "O.Strm.". (abréviation de Obersteuermannsmaat ou Second Maître), de "X" (en fait le commandant du sous-marin) et du "I. W.O." (pour I. Wachoffizier ou Premier Officier). Signalons au passage que le mystérieux "X" n'est autre que le Kptlt. Mengersen. Cette pratique était-elle unique? La réponse est non, comme le prouve la **Photo 18** (p. 18) prise à bord d'un autre sous-marin, l'U-588. Les yeux vissés à l'inévitable paire de jumelles, ne portant aucune attention à la vague qui déferle sur le pont, un guetteur a revêtu un ciré au dos duquel on distingue en blanc l'abréviation "N II" (Seemannische Nr. II). Cette fonction était remplie habituellement par un Bootsmannsmaat (Second Maître). L'officier marinier (sous-officier) était chef de pièce sur les sous-marins équipés d'un canon de pont, assurait son approvisionnement en munitions, collectait les étuis (douilles) après le tir et veillait à préserver le canon lorsqu'il n'était pas en batterie (tape de bouche en place, etc.). L'homme était également responsable des munitions pour les armes portatives (pistolets, PM, etc.). La **Photo 18** prouve donc que la pratique qui permet d'identifier la fonction du porteur du vêtement en observant l'inscription portée sur ce dernier, n'était pas exceptionnelle. Mais une question demeure: le but de cette pratique était-il simplement d'identifier le propriétaire du vêtement (à l'instar des étiquettes personnalisées cousues parfois sur les vêtements des jeunes enfants) ou d'identifier clairement et rapidement la fonction des guetteurs en passerelle par mauvais temps, quand tous portaient le même vêtement. Notre lectorat connaît-il la réponse? Dispose-t-il d'autres photos similaires à celles présentées dans ces pages?

Crédit photo: collection Hartmann (photo 18) et collection Ulderup (photo 19)

Page 20 – Paysage

Base sous-marine de Lorient

De toutes les bases de l'U-Bootwaffe sur la façade atlantique, celle de Lorient était la plus importante. Elle servit de base à la 2. U-Flottille dès le début de juillet 1940, soit peu de temps après la capitulation française. Au départ, les U-Boote ne bénéficiaient d'aucune protection dans la zone portuaire. Mais un violent bombardement de la RAF en septembre 1940, très destructeur, convainquit l'état-major de construire des abris bétonnés. Les deux premiers bunkers érigés ont une forme de dôme (*Dom-bunker* en allemand). Chacun peut abriter un sous-marin. En 1941 débute la construction de trois vastes abris bétonnés supplémentaires, chacun d'eux mesurant plus de 100 mètres de large. Ensemble, ils peuvent accueillir jusqu'à 19 U-Boote. Début 1943, quand la 2. U-Flottille est au sommet de sa puissance, on pouvait compter jusqu'à 28 sous-marins rassemblés à Lorient. Ils regagnaient la base à l'issue de leur patrouille, y étaient réparés, entretenus, éventuellement modifiés, et préparés pour leur prochaine mission. L'arsenal de Lorient s'est montré particulièrement efficace au cours de la 2^{ème} GM puisque pas moins de 1.400 entretiens majeurs ont été assurés au bénéfice des U-Boote pendant cette période.

Les U-103 et 106 étaient tous deux attachés à la 2. U-Flottille. Ces Types IX B affichèrent un beau palmarès. Ainsi, en l'espace de 10 croisières de combat, l'U-103 coula un total combiné de 265.745 GRT et parvint à survivre à la guerre. Quant à l'U-106, il eut le temps d'envoyer par le fond pour 190.561 GRT de tonnage combiné avant d'être lui-même coulé à sa dixième patrouille. Son bourreau fut un hydravion Sunderland qui l'expédia *ad patres* dans l'Atlantique Nord le 2 août 1943 (v. U-BOOT IM FOCUS n° 3, p. 48 et troisième de couverture). La **Photo 21** (p. 21) montre les deux sister-ships à couple (l'U-106 est à gauche). Les équipages respectifs ont été rassemblés sur le pont pour écouter le discours de leur commandant de flottille, le Korv.Kpt. Victor Schütze. Cette vue a probablement été prise au printemps 1943 puisque Schütze ne prit le commandement de la flottille qu'en janvier de cette année-là. L'homme qui se tient à l'écart sur le pont de l'U-106 est un correspondant de guerre en uniforme de la Kriegsmarine. La **Photo 20** (p. 20 et 21) a été prise à une autre époque. Revêtu d'une livrée immaculée, l'U-106 y apparaît au premier plan, affichant ostensiblement son emblème à l'espadaon (également visible sur la photo précédente). Autre particularité ornementale de ce bâtiment, la *Hellebarde* ou hallebarde médiévale, ici montée sur le kiosque. A l'arrière-plan, un autre Type IX B s'est engagé dans la rade. Sa proue porte des signes de réparation. Devant son kiosque, on aperçoit un long conteneur étanche et pressurisé, hissé hors de son logement. Ce conteneur servait à l'entreposage d'une torpille supplémentaire (v. aussi la **Photo 40** en p. 49 de ce numéro). On note également que le canon de pont de 105 mm a été déposé pour entretien.

Page 22 – Un sous-marin sous la loupe

U-438: l'U-Boot à la "Gueule de requin"

Tous les amateurs de sous-marin ont probablement la même réaction lorsqu'on leur parle de "photos sensationnelles d'U-Boot". Pour notre part, nous avons l'impression d'avoir vu au fil des ans à peu près tout ce qu'il y avait à voir en matière de photographies d'époque illustrant des U-Boote. Il est donc devenu rare que nos lèvres laissent échapper un "*Fichtre!*" lors de l'observation d'un cliché. Et pourtant, c'est ce qui est arrivé grâce à Paolo Angi, l'un de nos lecteurs italiens. Les collaborateurs de votre rédaction furent tout autant surpris et admiratifs lorsqu'ils découvrirent à leur tour la superbe gueule de requin ornant la proue d'un

Type VII C inconnu. La vue en question, ainsi qu'une autre, fut prise lors d'un rendez-vous en pleine mer entre le milieu de l'année 1941 et la fin 1942. C'est le schéma de camouflage caractéristique du kiosque observé sur la seconde photo, qui permet d'identifier l'époque à laquelle les deux clichés ont été pris. A ce stade, c'était à peu près tout ce que nous pouvions dire. Certains observateurs critiques ont imaginé qu'il s'agissait d'un photomontage car, selon eux, il était impossible qu'une décoration aussi photogénique soit restée dans l'obscurité d'un tiroir ou d'une boîte à photos pendant plus de soixante-dix ans. Il est en effet difficile de concevoir qu'un sous-marin revêtu d'une telle décoration n'ait pas été photographié plus souvent. Après une observation des plus attentives, nous avons cependant conclu qu'il ne s'agissait pas d'un photomontage.

Comme les clichés reçus n'étaient accompagnés d'aucune information, nous avons craint un moment qu'il serait impossible d'identifier l'U-Boot en question. Nous avons alors transmis les deux photos les plus claires à notre éminent spécialiste Andreas Hoffmann qui nous a bientôt répondu ceci: "*Ce Type VII C affiche des caractéristiques typiques de trois chantiers navals. A partir de ce constat, on peut conclure qu'il s'agit d'une unité issue de la série de production U-435 à U-441 et construite par Danzig-Schichau.*" La lettre d'Andreas nous a redonné quelque espoir, même si elle ne révélait pas l'identité précise de notre mystérieux sous-marin. Nous avons poursuivi notre enquête en nous focalisant sur l'emblème du bâtiment que l'on peut vaguement distinguer sur l'avant du kiosque. En observant très attentivement l'image sous fort grossissement, on aperçoit un écusson de teinte vive du bas duquel semble surgir un motif. De teinte sombre, ce motif n'est pas centré sur l'écusson. Une recherche dans le catalogue des emblèmes des U-Boote dû à Georg Högel a débouché sur une découverte teintée d'une grande joie: parmi les sous-marins possibles mentionnés par Andreas Hoffmann, il en est effectivement un qui arbore un emblème dont les caractéristiques correspondent en tous points à celui de notre sous-marin à la gueule de requin. Ce bâtiment, c'est l'U-438. Il est orné des armes de la ville qui le parraine, Berlin. L'insigne reprend le célèbre ours noir dressé sur un écu blanc surmonté des murailles de la cité. L'ensemble donne l'impression optique que l'ours n'est pas centré sur l'emblème. Mais l'U-438 est-il bien notre U-Boot mystère? Après tout, les indices de son identité restaient plutôt minces à ce stade de nos recherches. Nous avons donc poursuivi nos efforts et transmis à plusieurs collaborateurs le fruit de notre raisonnement. L'un d'eux fut en mesure d'apporter la preuve manquante. Au cours de ses recherches, Walter Storbeck découvrit la signature de l'U-438 dans le livre d'or de la 5. U-Flottille: le 31 juillet 1942, le Kptlt. Franzius et ses officiers signèrent la page de l'U-438, elle-même décorée d'un dessin précis illustrant parfaitement la gueule de requin et l'œil repérés sur notre photo. Cette fois, le doute n'était plus permis, il s'agissait bien de l'U-438. Sous le dessin tracé dans le livre d'or de la 5. U-Flottille, on lit le poème suivant:

*Après une longue attente,
Le Stuka des Mers a enfin l'honneur de prendre son envol
Pour combattre les Tommies et les Yankees
Chanter un "yes, hurra" à l'adresse de F.D.R. Jones
Nous apporterons une grande joie
Nous levons donc l'ancre et imaginons gaiement
Qu'ils ne nous enverront pas à 1.000 mètres de fond*

Après ce long processus d'identification, nous voulions, bien sûr, en savoir davantage au sujet de ce fameux U-438. Ce Type VII C fut mis en service par le Kptlt. Rudolf Franzius le 22 novembre 1941. Après l'entraînement de son équipage et le parachèvement du bâtiment à Kiel, l'unité quitte ce dernier port à l'entame de sa première patrouille. Nous sommes le 1 août 1942 et le sous-marin est alors rattaché à la 9. U-Flottille. Après avoir contourné les îles Britanniques par le nord, le sous-marin file dans l'Atlantique Nord. Dans la soirée du 8 août, les guetteurs aperçoivent trois steamers esseulés à l'ouest des Féroé. Mais bien vite, les navires disparaissent dans le brouillard. Franzius consigne dans le livre de bord que, d'après lui, il s'agissait de navires suédois, donc neutres, et qu'à ce titre, il n'aurait de toute façon pas pu les attaquer. Le lendemain, bercé par une houle légère, l'U-438 progresse vers un convoi qui vient d'être signalé. Le matin suivant, à 07h30, les guetteurs de l'U-438 repèrent un autre U-Boot par travers tribord. Peu après, le vent fraîchit, le ciel se plombe et des averses de pluie s'avancent au-dessus de l'Atlantique Nord. A 10h30, l'U-438 commence à recevoir des relèvements goniométriques de la part de l'U-660 de l'Oblt.z.S. Baur qui a repéré le convoi. Dix-sept minutes plus tard, c'est autour des guetteurs de l'U-438 d'apercevoir les navires ennemis. Franzius donne immédiatement l'ordre de plonger. Il positionne ensuite son sous-marin devant le convoi puis commence à s'en rapprocher. Le journal de bord mentionne: "*11:38 – Du fait de la [mauvaise] visibilité, ne pouvons que distinguer 1 corvette et 6 steamers. Attaque en immersion. Mer engendre des problèmes de contrôle de l'immersion. Me laisse dériver au sein d'une file [de navires], parviens à contourner 2 corvettes à très faible distance pendant ma dérive. Du fait de la proximité des bâtiments d'escorte, ne peux utiliser le périscopie que très brièvement. Observations difficiles du fait de la forte houle et de l'instabilité en immersion engendrée. Ai l'intention de tirer séparément des torpilles contre deux files. Torpille du Tube I contre un cargo de 5.000 tonnes. Position droite 90, distance 18, déflexion 7 nautiques. Impact dans la salle des machines. Tir du Tube II manqué contre un 6.000 tonnes du fait d'une mauvaise manipulation du mécanisme de tir. [Mon] bâtiment s'enfoncé brièvement [sous les vagues]. Après le retour en immersion périscopique, j'ai vu une corvette droit devant filant vers moi, probablement alertée par l'explosion. Au départ, ai tenté de gagner A plus 60 mètres rapidement. A plus 50 mètres, grosses détonations de grenades sous-marines, brève fuite dans la prise d'air de la valve principale. Deux grenades sous-marines supplémentaires à A plus 90 [190 mètres]. Suis allé jusqu'à A plus 110 mètres [210 mètres] et passé en mode silencieux. Deux escorteurs nous ont repérés à l'ASDIC. Ai effectué un 90° sur tribord. Les escorteurs sont passés deux fois au-dessus de nous mais rien ne s'est passé." Grâce à la chance mais aussi au talent de son commandant, l'U-438 a survécu à sa première attaque. Les derniers signaux d'ASDIC sont entendus à 13h46 avant de laisser la place au silence. Deux minutes plus tard, Franzius ramène son bâtiment en immersion périscopique et repère un cargo de 6.000 tonnes derrière lui. Du navire se dégage un gros panache de fumée mais un avion bi-moteur cerce au-dessus de lui. Voilà de quoi inciter les Allemands à la prudence. Franzius n'a cependant pas l'intention de renoncer. Il expédie au malheureux deux coups de grâce, le premier 15h47, le second à 16h29. Le cargo, apparemment abandonné, sombre finalement dans le carré AL 2912. Juste après l'explosion, la coque de l'U-438 est frappée par des signaux d'ASDIC provenant de plusieurs directions simultanément. Larguées par un avion, les premières grenades sous-marines crèvent la surface au moment où le sous-marin plonge. Huit autres projectiles suivent rapidement. Les charges explosent juste au-dessus du sous-marin. Son équipage doit attendre trois heures avant que les relèvements à l'hydrophone s'estompent. Le cargo n'était pas un piège à sous-marin mais l'Oregon de 6.008 GRT. Il s'était retrouvé isolé du convoi après avoir été frappé par l'U-606 de l'Oblt.z.S. Klatt. A bord de l'U-438 qui vient de subir sa première attaque aérienne, les dégâts sont mineurs et sans conséquence. Par contre, l'équipage déplore des blessés. Voici ce que le livre de bord en dit: "*Une fuite dans le profondimètre Papenberg du kiosque a permis à du fluide de s'en échapper. Très vite, le commandant, le timonier, le barreur de plongée et l'UHWL ont com-**

mencé à souffrir de crampes d'estomac. Plusieurs hommes présents dans le central ont été affectés ultérieurement. On suspecte un empoisonnement à l'alcool méthylique."

Le 11 août 1942, l'U-438 et dix autres U-Boote du *Gruppe Lohs* ratissent en ligne jusqu'à ce qu'ils repèrent et attaquent un convoi le lendemain. Dans la nuit du 15 août, Franzius s'approche de l'ennemi qui a imprudemment indiqué sa position en tirant des obus éclairants et en allumant des projecteurs de recherche. Le convoi ONS-122 se trouve dans le carré AL 45. Franzius ne repère qu'un seul escorteur qu'il laisse derrière lui. Franzius suit le convoi mais sans obtenir de contact visuel en dépit des rapports de position constamment envoyés par les autres U-Boote. Finalement, dans l'après-midi du 24 août, les guetteurs de l'U-438 repèrent plusieurs panaches de fumée derrière le sous-marin. Franzius a enfin ce visuel tant attendu. Encore une fois, il place son bâtiment face au convoi et la nuit suivante, vers 02h00 du matin, il expédie une torpille fatale au steamer britannique *Empire Breeze* de 7.457 GRT. Peu après, dans ce même carré BD 15, Franzius décoche une torpille toute aussi mortelle contre le cargo norvégien *Trolla* de 1.598 tonnes. Alors que l'aube naît et que le ciel se dégage, l'U-438 fait surface. Mais à 07h10, Franzius se retrouve inopinément face à l'un des destroyers qui protègent le flanc tribord du convoi. L'ennemi fait feu sans attendre, contraignant le sous-marin à une plongée d'urgence. L'U-438 glisse rapidement vers les profondeurs, non sans essuyer un grenadage. Le voilà poursuivi sans relâche. Les explosions des charges sous-marines finissent par provoquer de sérieux dégâts. Une fuite importante est signalée dans le compartiment de proue qui s'alourdit et entrave la bonne conduite du sous-marin. Le contrôle directionnel ne peut être rétabli qu'en maintenant une vitesse maximale ("*Große Fahrt*", soit "en avant toute" dans la langue de Goethe) sur les deux moteurs électriques et en chassant aux ballasts III et IV. Franzius ne peut garder longtemps le contrôle de son bâtiment en immersion avec de telles avaries. Il prend donc le risque de faire surface mis la chance est de son côté: le brouillard est tombé et offre au sous-marin une cachette bienvenue. Le commandant exige un rapport des dégâts et ce qu'il entend ne lui plaît guère puisque les dommages ne peuvent être réparés et la capacité de plongée est limitée. Franzius ne voit pas d'autre solution que de mettre le cap retour et c'est chose faite dans la soirée.

Dans la matinée de 2 septembre, à 08h20, l'U-438 aperçoit par plein travers l'un de ses homologues, l'U-256 du Kptlt. Loewe. Un cotre de pêche est aussi signalé devant. Dix minutes plus tard, les guetteurs annoncent soudain un avion bimoteur train d'atterrissage rétracté derrière le sous-marin. C'est le Whitley codé "H" (s/n Z9515) piloté par le P/O A. Cassie du No. 77 Squadron de la RAF. Le bombardier a déboulé des nuages et engage immédiatement l'U-256 de Loewe. Les bombes britanniques pleuvent autour de l'U-Boot malgré le déchaînement de Flak de ce dernier. Les artilleurs mettent d'ailleurs plusieurs coups au but dans la zone du cockpit. Sérieusement touché, le Whitley s'éloigne à basse attitude, traînant un panache de fumée derrière lui. Les aviateurs lancent un SOS peu après. On n'entendra plus parler d'eux ni de leur avion. L'U-256 a également été touché. Il n'a pas eu le temps de plonger et deux ou trois bombes ont explosé tout près de lui, causant de sérieux dégâts. Le Diesel est hors d'usage, les deux moteurs électriques sont en feu et une grosse voie d'eau s'est ouverte dans le compartiment de chargement de la torpille arrière. L'U-Boot fait eau et sa poupe s'enfonce rapidement. La rupture de l'alimentation électrique a plongé les entrailles du sous-marin dans l'obscurité la plus totale. Les marins ne peuvent compter que sur quelques lampes de poche pour se guider dans leur bâtiment blessé à mort. Les voies d'eau sont à présent si importantes que rien à bord ne suffirait à les colmater. L'U-256 est devenu une proie facile, il est immobilisé et ne peut plus plonger. La mort dans l'âme, le Kptlt. Loewe donne l'ordre de revêtir les gilets de sauvetage et de porter les respirateurs individuels. Il fait tirer des obus éclairants rouges pour attirer l'attention de son confrère Franzius dont l'U-438 n'est pas loin. A 10h00, ce dernier est en vue de l'U-256 gravement avarié. Seuls trente rescapés sont transférés à bord de l'U-438. Les autres demeurent sur l'U-256 car Loewe ignore toujours si son sous-marin est définitivement condamné ou non. Alors que les hommes de l'U-256 gagnent son U-438, Franzius, qui a appris que la radio de l'U-256 a également rendu l'âme, joue les relais et fait transmettre la position du sous-marin avarié au FdU. Il demande aussi la protection de la chasse aérienne. A 10h20, la situation est devenue tellement critique que Franzius rappelle le FdU par radio: "*U-256 ne peut plus rester à flot que trois heures environ. Ai pris à peu près 3/4 de l'équipage à mon bord. Reste dans les environs.*" Face à la menace des navires et avions ennemis, Franzius doit plonger juste après avoir transmis ce message. Il reste toutefois dans les parages de l'U-256. A 11h50, sous un ciel ensoleillé, arrive le salut sous la forme de deux hydravions Ar 196. Ils commencent à former un cercle défensif au-dessus de l'U-256 qui a dérivé dans le carré BF 5551. Toujours en immersion, Franzius est averti par radio de l'arrivée de l'escorte aérienne cinq minutes plus tard. Le FdU ajoute que deux dragueurs de mines sont eux aussi partis à la rescousse. A 12h28, Franzius fait surface pour communiquer cette information à son homologue Loewe à bord de l'U-256. Puis, il replonge mais reste en immersion périscopique pour surveiller l'U-Boot en panne. A bord de ce dernier, les douze derniers sous-marinières encore présents luttent pour réparer les dégâts. C'est l'état des accumulateurs qui les inquiète le plus. Et elles émettent un gaz mortel. Vers 13h30, les deux Arado font demi-tour, ayant atteint leur limite de carburant. Leurs remplaçants ne se présentent au-dessus de l'U-256 que deux heures plus tard. A 16h07, l'U-438 transmet au FdU un résumé de la situation: "*U-256 peut rester à flot jusque vers 21:00. Arado au-dessus du bâtiment. Requête: continuer à rester sur site, 6 m³ de gasoil encore dans mes soutes, 30 hommes à bord, vent du sud-ouest de force 3, état de la mer 2.*" A 17h00, l'U-438 reçoit une réponse selon laquelle il devrait rester sur site jusqu'à ce que les Arado de relève soient parvenus sur les lieux. Mais à peine 13 minutes plus tard, l'U-438 reçoit un contre-ordre du même FdU: "*Pas de soutien aérien du fait de la météo, restez avec Loewe. S'il y a des indices de détérioration du temps, prenez Loewe à votre bord à temps. Les dragueurs de mines devraient arriver à ou vers 20:00. Envoyez un rapport des dégâts et signalez s'il y a ou non une chance de ramener le bâtiment.*" A 18h08, soit bien avant l'heure estimée de leur arrivée, ce sont trois dragueurs de mines qui se présentent. Ils escortent l'U-256 suffisamment réparé pour naviguer vers Brest. Avec 30 hommes supplémentaires à son bord, l'U-438 ne peut plus manœuvrer que très difficilement. Tout le monde est transporté de joie et de soulagement lorsque le sous-marin accoste à Brest le lendemain, le 3 septembre 1942. Pour sa première patrouille, l'U-438 peut s'enorgueillir d'un palmarès de trois navires jaugeant un total combiné de 12.045 GRT.

Exactement un mois plus tard, le 3 octobre, notre U-Boot quitte la base de la 9. U-Flottille pour sa deuxième patrouille. L'U-660 de l'Oblt.z.S. Baur l'accompagne. Mais l'U-438 ne va pas très loin puisqu'une panne d'hydrophone le contraint à rebrousser chemin le même jour. Ce n'est que le 6 octobre que le sous-marin peut reprendre la mer, son hydrophone réparé. Franzius doit emmener le bâtiment en Méditerranée mais, à nouveau, le sort contrarie ses plans puisque le détecteur radar est victime d'une avarie à son tour, alors que le sous-marin est dans le golfe de Gascogne. Le BdU change ses plans et ordonne à Franzius de se rendre dans l'Atlantique Nord. C'est là qu'à partir du 14 octobre, l'U-438 et quelques homologues forment une ligne de piquet face au sud dans le carré AL 7275. Deux jours plus tard, l'U-704 du Kptlt. Kessler signale un convoi qui marche vers l'ouest dans le carré AL 7442. L'U-438 obtient des relèvements sur le convoi grâce à son hydrophone mais ne peut le repérer visuellement à cause du brouillard et de problèmes affectant certains instruments. La situation météo se dégrade encore le jour suivant. Par des vents de force 4 (20 à 28 km/h), les averses de pluie se succèdent et criblent la surface de la mer, pendant que le brouillard réduit la visibilité entre deux et six dixièmes de nautique (entre 370 et 1.110 mètres). Dans la soirée, le vent forçit et se mue en

tempête. A 23h49, Franzius consigne dans le livre de bord: "AK 975 – W 10-11, mer 8, plafond bouché, 78 mb [pression atmosphérique] en chute rapide et constante, averses de pluie et neige fondante, visibilité entre 0,5 et 1 nautique [entre 926 et 1.852 mètres]. Ai viré de 180°. Nous avons navigué au milieu d'une tempête qui se transforme rapidement en ouragan. Baromètre en dégringolade rapide et soudaine (...)." Dans ces conditions, Franzius ne peut trouver le convoi. Le lendemain, l'état de la mer ne permet pas à l'U-438 de maintenir le cap avec précision vers son objectif. C'est donc sans surprise si un rapport de l'U-89 (Kptlt. Lohmann) faisant état de fumées de cheminée dans le carré BD 2221 au début de l'après-midi, laisse Franzius de marbre. L'état de la mer ne l'autorisera pas à se rendre dans le secteur indiqué. Le surlendemain, soit le 19 octobre, l'U-381 du Kptlt. Graf Pückler und Limpurg signale un vaisseau solitaire dans le carré BD. Mais cet objectif-là aussi est toujours hors d'atteinte, considérant la mer démontée et la visibilité catastrophique. Le jour suivant, le BdU ordonne l'arrêt de la poursuite du convoi et dissout le *Gruppe Panther*. En lieu et place, il constitue le *Gruppe Veilchen* fort de 11 U-Boote dont notre U-438. Dès le 24 octobre, le groupe entame un ratissage de l'océan, des carrés AJ à BC. Franzius et son sous-marin prennent position dans la ligne de piquet au cours de la matinée de ce même 24 octobre. La météo est toujours aussi mauvaise: des vents forts propageant des bourrasques de pluie et de neige fondante, une mer forte dont les vagues déferlent au-dessus du kiosque de l'U-438, et un brouillard dense exigent un maximum de la part du guet sur la passerelle.

Le temps s'améliore enfin le 25 octobre. Cinq jours plus tard, l'U-438 occupe une nouvelle position dans le ratissage au nord-est de Terre-Neuve. L'après-midi suivante, la survenance d'un hydravion force le sous-marin à plonger en catastrophe. Au moins la présence de l'aéronef signale-t-elle probablement celle d'un convoi. Confirmation en est donnée par l'U-381 à 16h57. Il s'agit du convoi SC-107 qui relie Halifax à Belfast. L'U-381 transmet immédiatement sa position. Peu après minuit le 2 novembre, les guetteurs de l'U-438 signalent des lueurs d'obus éclairants en arrière, selon un gisement de 215°. Grâce au relèvement d'un signal radio émis par l'U-402 du Kptlt. Freiherr von Forstner, l'U-438 se rapproche du convoi en faisant route en surface. Vers 02h45, Franzius doit se rendre à l'évidence: il a vraisemblablement dépassé le convoi sans l'apercevoir. Il décide de plonger dans l'espoir d'obtenir un relèvement grâce à l'hydrophone. Cette fois, il a plus de chance et, après avoir déterminé le gisement, il observe au périscope le secteur concerné. Là, devant lui, il distingue à nouveau la lueur laissée par des obus éclairants. Franzius revient en surface et se lance à la poursuite du convoi dans le carré AJ 8913 par une mer calme et sous la clarté lumineuse. A 04h30, le commandant repère un traînard du convoi. Alors qu'il tente de se positionner en vue de l'attaque, l'U-438 est repoussé par un destroyer. A 05h25, les guetteurs signalent deux autres ombres qui se révèlent être un steamer de 4.000 tonnes et un destroyer. Franzius se prépare à attaquer sans plus attendre. A 06h06, il décoche une seule torpille et décrit ce qui suit dans le journal de bord: "Au moment du tir, le destroyer vire et fonce vers moi à toute vapeur. Au même instant, un second destroyer apparaît sur bâbord avant et marche vers moi. Il était caché derrière le steamer. Les deux destroyers nous ont pourchassés pendant une demi-heure. Fuite à vitesse maximale en surface. (...)." Quoique les guetteurs n'aient aperçu aucune explosion sur le steamer visé, dans le central, on entend distinctement le bruit d'un impact 68 secondes après avoir tiré l'unique torpille. C'est le cargo britannique *Empire Hartington* de 5.496 GRT, déjà frappé à 04h52 par une torpille de l'U-522 commandé par Schneider. Bien qu'ayant encaissé deux torpilles, l'Anglais reste à flot. Pour un temps seulement, puisque le coup de grâce est donné par l'U-521. La moitié des 48 marins britanniques perdra la vie dans le naufrage. Tout au long de la journée et de la nuit suivante, l'U-438 tente de retrouver le convoi au milieu des averses de pluie.

Alors que l'aube se lève sur ce 3 novembre, un épais brouillard se développe au moment où l'hydrophone indique que le convoi est tout près. En dépit du risque de collision, Franzius continue en surface. A 07h11, un steamer jaillit du coton 100 mètres à peine devant l'U-438. Franzius a juste le temps d'hurler un cap d'évitement, puis il donne la chasse à cet ennemi surgi de nulle part. Onze minutes plus tard, un autre vapeur crève le banc de brouillard à 300 mètres du sous-marin qui doit à nouveau virer sèchement pour éviter la collision. A propos de ces deux incidents, Franzius consignera dans le livre de bord: "Comprends pas comment ils ne m'ont pas vu. Le vapeur a dû se sentir totalement en sécurité dans le brouillard." En dépit de la mauvaise visibilité, Franzius tire une gerbe de deux torpilles à 08h16 puis une autre torpille 18 minutes plus tard, contre ce qu'il pense être des tankers. Ceux-ci se révèlent être des destroyers qui parent les trois projectiles. En réalité, les torpilles ont probablement glissé sous les destroyers. Dans le courant de la journée, le sous-marin doit encore modifier légèrement son cap pour éviter un autre destroyer d'escorte. Alors que la météo s'améliore, le submersible suit ce qu'il imagine être la piste du convoi. A 20h06, il récupère un contact visuel avec l'ennemi mais doit plonger en catastrophe pour éviter la collision avec un pétrolier. Raison de l'incident: le guetteur chargé de surveiller le secteur s'était endormi. Avec son sous-marin à présent au milieu du convoi, Franzius effectue une passe de tir en immersion sur un cargo de moyen tonnage à 21h06. Cette fois, la torpille quitte le Tube V, à la poupe du bâtiment. Mais le projectile manque la cible et le contact est temporairement perdu avec le convoi. Des obus éclairants sont ensuite aperçus qui permettent de retrouver un visuel avec l'ennemi à 21h31. Vers minuit vingt, Franzius s'est replacé devant le convoi et repart à l'attaque. Une première ombre est repérée. C'est un destroyer. L'U-438 le laisse le dépasser et attend les cargos qui avancent à sa rencontre. Mais alors qu'il cherche une position de tir favorable, Franzius est repoussé à plusieurs reprises par les destroyers de l'escorte dans le carré AK 4182. Pendant ce jeu de chat et de souris, l'U-438 lance constamment des signaux de repérage et de brefs messages. La matinée arrive alors que le submersible a dû sans cesse esquiver les escorteurs. Au matin du 5 novembre, un grain pluvieux s'abat sur le secteur et le convoi disparaît à la vue de Franzius. Peu après, un destroyer attaque l'U-438 qui doit battre en retraite à toute vitesse. Le 12 novembre, après une succession d'aller-retour, le mouilleur de mines U-117 transborde vingt mètres cubes de gasoil à l'U-438. En compagnie de l'U-89, notre sous-marin met le cap retour et rentre à Brest en toute sécurité le 19 novembre¹.

Notre U-438 entame sa troisième croisière opérationnelle l'avant-dernier jour de l'année 1942. Mais des déficiences techniques le poussent à rentrer à Brest le même jour. Un scénario identique se déroule le lendemain. La troisième tentative de sortie est-elle la bonne? Non car, après deux jours de navigation, c'est une fuite dans une prise d'air qui pousse l'U-438 à rentrer à Brest. Il reprend finalement la mer le 9 janvier, alors que les combats tragiques s'achèvent lentement sur ce qui sera le désastre de Stalingrad. A partir du 11 janvier, l'U-438 fait partie du *Gruppe Habicht*. Huit jours plus tard, ce groupe est dissout et ses unités sont combinées avec celles de l'ex-*Gruppe Falke* pour former le *Gruppe Haudegen*. L'espoir de découvrir un convoi germe soudain quand l'U-266 du Kptlt. von Jessen et l'U-381 signalent des navires d'escorte le 26 janvier. Un contact à l'hydrophone dans le carré AJ 3439 semble confirmer la présence d'un convoi dès le lendemain. En réalité, l'opérateur a été berné par un troupeau de baleines. L'opération est annulée le 28 janvier. Le 4 février, en fin de matinée, l'U-303 rapporte la présence d'un convoi dans le carré BD, ce que confirme l'U-87 peu après midi. Il s'agit du convoi SC-118. Le BdU transmet à tous les sous-marins opérant dans les parages: "Le convoi est probablement destiné vers Mourmansk. Allez-y, soyez impitoyables pour soulager le front de l'Est!" Il est clair que la tragédie qui se joue à Stalingrad incite le BdU à redoubler d'efforts dans l'Atlantique Nord. Vaine tentative visant à ralentir l'action de l'Armée rouge en la privant du flot incessant de matériel de guerre occidental acheminé à Mourmansk. Les événements à terre dictent ceux en mer, à des milliers de kilomètres de là. Le 6 février, notre U-438 est tout près du convoi

SC-118 dans le carré AK 65. Mais après une double plongée d'urgence et un grenadage par un destroyer, le convoi a eu le temps de se faire la belle. Le bâtiment de Franzius n'a subi que des dégâts mineurs. Le 8 février, alors qu'il essaie de rattraper son retard sur le convoi, l'U-438 est à nouveau repéré par un destroyer qui le grenade. Cette fois, les dommages sont plus sérieux et une grosse voie d'eau dans le compartiment de proue contraint Franzius à rentrer à Brest. Son sous-marin y accoste le 16 février sans avoir remporté le moindre succès.

La troisième patrouille de l'U-438 était aussi la dernière pour le Kptlt. Franzius qui est remplacé par le Kptlt. Heinsohn. Les dégâts occasionnés lors de la précédente patrouille ayant été réparés, le submersible prend la mer pour sa quatrième croisière opérationnelle le 29 mars 1943. Mais, comme lors de la patrouille précédente, l'U-438 renâcle à repartir au combat: cette fois, il laisse échapper une fuite de mazout importante qui le contraint à regagner Brest. Le 31 mars, il reprend le large en compagnie du mouilleur de mines U-117. A ce moment, son équipage ignore qu'il voit disparaître le rivage pour la dernière fois. Les informations au sujet de cette dernière patrouille sont fragmentaires. Le 5 avril, l'U-438 doit esquiver l'attaque d'un bimoteur Wellington dans le carré BE 54. Le sous-marin annonce par radio qu'il a abattu le Vickers. Trois jours plus tard, il a rendez-vous avec le ravitailleur U-462 de l'Oblt.z.S. Vowe qui lui transfère 22 m³ de mazout. Le 10 avril, l'U-438 reçoit l'ordre de se joindre à six autres U-Boote pour constituer le *Gruppe Meise*. Il doit prendre sa position dans la ligne de piquet le lendemain à 08h00. Cette ligne s'étend du carré AK 75 au carré BD 16, puis du carré AJ 99 au carré BC 63 à l'est de Terre-Neuve. Le 16 avril, l'U-438 intercepte un message en radiotéléphonie émanant d'un convoi. Le 21 avril, à 15h34, le sous-marin repère cinq steamers dans le carré AJ 6151. Ils font partie du convoi ON-178. Le BdU demande à l'U-438 d'émettre des signaux de relèvement afin d'aider les autres U-Boote à le rejoindre. Dans la soirée, l'U-438 transmet à nouveau la position du convoi mais il est vraisemblablement détecté par l'escorte ennemie qui lui expédie une pluie de grenades sous-marines dans les premières heures de la soirée du lendemain 22 avril. Dans l'après-midi du 23, Heinsohn signale que son bâtiment laisse échapper une grosse fuite d'huile, résultat du grenadage de la veille. C'est le radiateur d'huile du moteur bâbord qui est endommagé. Heinsohn ajoute qu'un travail de soudure s'impose. Comme si cela ne suffisait pas, le commandant déplore aussi une blessure au genou qu'il a reçue lors du grenadage. L'ennemi n'a apparemment pas lésiné sur le nombre de grenades pour détruire l'U-438. Le seul submersible qui a pu couler un navire du convoi le 21 avril avant que le contact soit perdu, est l'U-191 du Kptlt. Fiehn². Le lendemain, le BdU suspend les opérations contre le convoi ON-178. A compter du 25 avril, l'U-438, qui fait à présent partie du *Gruppe Specht*, prend sa position dans la nouvelle ligne de piquet. Peu avant 18h00, le sous-marin repère un paquebot rapide et un destroyer dans le carré AJ 6588. Mais il ne peut les rattraper. Environ une heure plus tard, l'opérateur de l'hydrophone signale une plage de bruit que Heinsohn rapporte au BdU. La réponse de celui-ci ne se fait pas attendre: "*Opérer vers cette plage de bruit.*" Mais le *Gruppe Specht* ne parvient pas à localiser le convoi HX-235. A 21h00, le 1^{er} mai, l'U-628 du Kptlt. Hasenschar signale des panaches de fumée dans le carré BC 2215. Fort de 18 sous-marins, le *Gruppe Specht* est immédiatement dirigé vers cette nouvelle cible potentielle. Peine perdue, l'U-628 perd le contact avec l'ennemi peu après minuit. Le lendemain, seuls des bruits relevés à l'hydrophone confirment la présence de ce convoi qui reste introuvable.

Le 4 mai, l'U-438 reçoit l'ordre d'opérer au sein du *Gruppe Fink*³. Cette grosse formation de combat est constituée de pas moins de 26 U-Boote. Elle doit établir le lendemain une ligne de piquet s'étendant des carrés AJ à AK. A 20h10, l'U-628 signale un convoi dans le carré AJ 6271. Le BdU sonne l'hallali, rameutant non seulement le *Gruppe Finck* mais aussi les *Gruppen Amsel I et II*. Leur objectif commun est le convoi OSN-5⁴. Une gigantesque meute forte de quarante-et-un Loups Gris converge vers les navires alliés. Les premiers U-Boote atteignent le convoi au cours de la nuit. Les succès s'enchaînent, entraînant rapidement le naufrage de six navires marchands. Le lendemain, à 09h58, l'U-438 transmet par radio: "*AJ 6147, 4 bombes d'un Catalina. Manqué de 15 m. Mitraillé. Attaqué plusieurs fois par l'hydravion. Couvercles de 40 éléments [accumulateurs] arrachés, sinon dégâts mineurs, 55 mètres cubes [quantité de carburant restant dans les soutes].*" L'U-438 a été repéré et attaqué dans la matinée. Même si les bombes ennemies ont causé des dommages significatifs à ses accumulateurs, le sous-marin poursuit sa patrouille et tente de recoller au convoi OSN-5 dans le courant de la journée. Le 6 mai, à 00h57, il transmet à l'U-650 de l'Oblt.z.S. von Witzendorff qui suit le convoi, pour lui demander d'émettre un signal de repérage. A 02h47, l'U-438 lance un dernier message radio dans le carré AJ 8637 (52° N / 45° O). Le message est des plus brefs: "*Un gisement hydrophone donne le convoi dans le 290.*" L'U-438 ne signalera plus sa position. A toutes les demandes du BdU ne répondra qu'un silence inquiétant.

Dans la matinée du 6 mai 1943, le personnel présent dans le centre Opérations du BdU doit se rendre à l'évidence: les efforts contre le convoi OSN-5 se sont soldés par un désastre pour les sous-marins allemands. Onze d'entre eux avaient pourtant repéré le convoi le 4 mai. Ils étaient 15 le jour suivant. Après des semaines de vaches maigres, Dönitz avait vu là l'occasion de remporter enfin un gros succès. Certes, ses Loups Gris ont coulé onze navires marchands du convoi entre le 4 mai et la nuit du 5 mai. Mais dans l'après-midi qui a suivi, la visibilité s'est réduite à deux ou trois nautiques. Alors que la nuit tombait, les U-Boote s'enfonçaient dans une nappe de brouillard de plus en plus épaisse. Quelques heures plus tôt, deux sous-marins avaient coulé chacun un navire ennemi. Dans la nuit, alors que la visibilité se détériorait, seul l'U-266 fut capable d'enregistrer plusieurs succès en coulant trois navires marchands vers 21h50. Mais la chance allait changer de camp. Quand la nuit fut complètement tombée vers 23h00, les U-Boote se retrouvèrent aveugles. L'heure de la vengeance avait sonné pour les escorteurs du convoi équipés du nouveau radar Type 271 M. La technologie allemande alors montée sur les U-Boote (munis du radar de veille Metox) ne permettait pas de détecter les signaux émis dans la bande de fréquences sur laquelle travaillait le nouveau radar ennemi. Les sous-marins allemands ne virent donc rien venir. Surpris au milieu du brouillard nocturne, les U-630 (Oblt.z.S. Winkler), 638 (Kptlt. Staudinger), 125 (Kptlt. Folkerts), 192 (Oblt.z.S. Happe) et 531 (Kptlt. Neckel) furent attaqués et coulés par les escorteurs alliés. Les U-267 (Kptlt. Tinchert) et 533 (Oblt.z.S. Hennig) évitèrent de justesse le naufrage après avoir été canonnés ou éperonnés. Les autres U-Boote, plus chanceux, se tirèrent sans dommages de cette nuit infernale. Le lendemain, à quatre heures du matin, le contact fut perdu avec le convoi. A nouveau, les Alliés profitaient du brouillard pour échapper aux Allemands. Au cours de cette phase de la bataille, le sloop *HMS Pelican* repéra l'U-438 alors qu'il était en surface. La mauvaise visibilité ne permit aux guetteurs allemands de repérer l'assaillant que lorsqu'il ne fut plus qu'à 300 mètres d'eux. Cette fois, il n'y aurait pas de salut. Heinsohn ordonna une plongée d'urgence mais il était trop tard et les grenades du *Pelican* puis celles de la frégate *HMS Jed* scellèrent le sort du sous-marin. Les deux navires britanniques faisaient partie du 1st Escort Group tout juste parvenu sur site ce matin-là. Peu après ces événements dramatiques, Dönitz, qui avait personnellement supervisé les opérations, ordonna l'arrêt des attaques contre le convoi OSN-5 car les chances de retrouver celui-ci au milieu du brouillard étaient minces. La succession de situations défavorables, de mauvaises surprises et les pertes confortèrent le *Großadmiral* dans sa décision. Pour l'U-Bootwaffe, le tristement célèbre "Mai Noir" de l'année 1943 venait de commencer.

1. Le Fhr. (Ing) Gerhard Badstübner prit part aux deux premières patrouilles de l'U-438 en tant qu'ingénieur mécanicien en second. Il servira ultérieurement comme LI à bord de l'U-778. Cette unité sera impliquée dans l'évacuation des réfugiés de Danzig à la fin de la guerre (voir U-BOOT IM FOCUS n° 10, p. 24 à 32).

2. Deux jours plus tard, soit le 23 avril, l'U-191 sera coulé par les grenades du destroyer britannique HMS Hesperus qui escortait le convoi ONS-4. Le sous-marin disparut corps et biens. C'était sa toute première patrouille.
3. Le Groupe Fink fut créé par la combinaison des Gruppen Specht et Star.
4. Le registre des opérations du BdU identifie ce convoi comme étant l'ON-180.
5. L'attaque fut effectuée par un hydravion Canso, variante du célèbre Catalina. Ce Canso appartenait au No. 5 Squadron de la Royal Canadian Air Force. Il faisait partie de la task force chargée de protéger le convoi SC-128.

Photo 22 (p. 23) – La veille de son premier départ en patrouille, les officiers de l'U-438 signent le livre d'or de la 5. U-Flottille à Kiel. Le dessin illustre précisément l'apparence du sous-marin au moment où il a été mis à flot, avec la gueule et l'œil de requin sur son étrave. Ont signé le livre d'or le Kptlt. Franzius (commandant), l'Oblt. (Ing.) Ernst Lampe (LI), le Lt.z.S. Hans-Eberhard Baumann (I. WO) et le Lt.z.S. Rolf Hilger (II. WO). A l'exception de Franzius, tous ces officiers disparaîtront dans le naufrage de l'U-438 le 6 mai 1943.

Infographie (p. 24) – La première patrouille de l'U-438 (1^{er} août - 3 septembre 1942). Le sous-marin appareille à Kiel le 1^{er} août à 07h00. Il accoste à Kristiansand le lendemain à 14h10. Le 3 août, il largue les amarres dès six heures du matin pour parvenir en un point de la mer du Nord d'où il gagne l'Atlantique Nord, obliquant ensuite progressivement vers l'Islande. Chemin faisant, il échappe à deux bombes aériennes le 6 août à 08h43. Le 10 août, alors que le bâtiment est à peu près au milieu de l'Atlantique Nord, il repère le convoi SC 94 à 10h47. A 12h21, il coule le *Condylis*. Il est grenadé à partir de 12h37. A 16h29, il achève l'*Oregon* déjà endommagé. Deux minutes plus tard, il est à nouveau grenadé. Le 11 août, à 21h35, l'U-438, qui navigue vers le sud-ouest, reçoit l'ordre de se joindre au *Gruppe Lohs*. Les 12 et 13 août, il ratisse la zone attribuée. Idem entre les 19 et 21 août. Le 20, il aperçoit un vapeur neutre. Le 24 août, à 16h03, il repère le convoi ON 122. Le lendemain, il coule le *Trolla* à 02h01 et est grenadé à partir de 07h10. Le 2 septembre, après plusieurs jours de navigation vers le golfe de Gascogne, il récupère 30 marins de l'U-256 que les dégâts subis lors d'une attaque aérienne empêchent de plonger. Le lendemain, l'U-438 accoste à Brest à 09h59. Les triangles noirs signalent la position de vapeurs aperçus, attaqués ou coulés. La silhouette noire d'un avion indique l'endroit où il a été aperçu et a attaqué l'U-438 (les divers relèvements du détecteur radar FuMB n'ont pas été rapportés sur cette carte).

Photo 23 (p. 25) – Nous sommes le 2 septembre 1942 dans le carré BF 551 à l'ouest de Brest. Il est approximativement neuf heures et demie du matin. L'U-438 s'est positionné tout près de l'U-256 (à l'avant-plan) pour lui porter assistance. L'U-256 a été gravement endommagé par les bombes d'un Whitley de lutte ASM une heure plus tôt. Les avaries sont telles que le sous-marin est immobilisé et ne peut plus plonger. On distingue clairement l'œil et la gueule de requin peints sur l'étrave de l'U-438. A l'avant-plan à droite, on note que le canon de Flak est toujours en batterie, le chargeur d'obus de 20 mm sur l'arme. On relève aussi une intense activité sur le pont avant de l'U-438, alors que celui-ci recueille 30 sous-marins de l'U-256, soit la majorité de l'équipage de ce dernier qui risque de couler à tout moment. Le marin au centre de la photo porte un gilet de sauvetage et un respirateur, conformément à l'ordre donné par le commandant Loewe.

Crédit photo: collection Paolo Angi

Photo 24 (p. 26) – Le Kapitänleutnant Rudolph Franzius, commandant de l'U-438 lors de ses trois premières patrouilles. Le bâtiment passera sous le commandement du Kptlt. Heinsohn lors de la quatrième croisière qui lui sera fatale. Né à Hambourg en 1911, Franzius fut l'un des membres du Crew 32. Il survécut au naufrage du navire école *Niobé*. L'officier prit le commandement de l'U-145, un Type II D, dans la Baltique en 1941. C'est à son bord qu'il accomplira ses trois premières patrouilles en tant que commandant de sous-marin. Son palmarès final s'établira à quatre navires. A l'issue de son service à la mer, Franzius fut affecté au bureau de recrutement des candidats officiers de marine, avant de reprendre du service avec les flottilles d'entraînement dans la Baltique à l'été 1944. Il assura le commandement de la 18. U-Flottille de Hela (Norvège) de janvier à mars 1945, puis prit la direction de l'entraînement de la 25. U-Flottille de Travemünde jusqu'à la capitulation allemande. Franzius fut promu Korvettenkapitän le 1^{er} octobre 1944. Il décédera à Stuttgart en 1965 à l'âge de 54 ans.

Crédit photo: Bundesarchiv 101II-MW-6059-20 / photographe: Hasert

Infographie (p. 26 à 28) – L'U-438 du Kptlt. R. Franzius tel qu'il se présentait lors de sa première patrouille en août 1942. Il s'agit d'un Type VII C dont l'équipement et l'armement sont standards (ex. antenne cadre du goniomètre et canon antiaérien simple de 20 mm sur l'unique plateforme Wintergarten derrière le kiosque). Son étrave est ornée de désormais célèbres œil et gueule de requin, une décoration probablement unique sur un U-Boot. On note aussi le schéma de camouflage segmenté à deux tons de gris recouvrant le milieu du sous-marin, de la ligne de flottaison au sommet du kiosque.

Illustration: Juanita Franzi

Photo 25 (p. 29 et 30) – Cette vue inédite a été prise à la même occasion que la **Photo 23** (p. 25). On distingue les segments de peinture gris sombre qui barrent le kiosque et la carène au-dessus de la ligne de flottaison. Sur l'avant du kiosque, à peine discernables, les armes de Berlin, emblème de l'U-438. Le photographe a saisi sur la pellicule le transfert d'une partie de l'équipage de l'U-256 sur l'U-438. Aucun des deux livres de bord ne décrit comment les hommes de l'U-256 gravement endommagé ont gagné le bord de l'U-438. Cette photo nous donne la réponse: sur le pont l'U-438, des marins se sont penchés pour agripper l'un de leurs homologues de l'U-256 "à la baille". Le rescapé, dont on ne voit que la tête au-dessus de la vague, barbotte dans son gilet de sauvetage, tout contre la coque de l'U-438. Les marins transférés de l'U-256 ont donc nagé jusqu'à l'U-438 distant de quelques mètres à peine. Cette méthode de transfert simple mais risquée explique le nombre de marins sur le pont des deux sous-marins. Cette photo ainsi que la **Photo 23** prouvent que l'U-438 avait reçu son schéma de camouflage segmenté, l'œil et la gueule de requin ainsi que l'emblème du kiosque avant de quitter Kiel pour sa première patrouille.

Crédit photo: collection Paolo Angi

Photo 26 (p. 32) – L'U-438 est photographié dans le bunker à Brest le 3 septembre 1942. Il vient d'achever sa première patrouille. A son bord, 30 marins rescapés de l'U-256. Rassemblés sur le pont avant de l'U-438, les naufragés sont accueillis par le personnel de la base. Les sous-marins rassemblés sur le pont arrière sont ceux de l'U-438.

Crédit photo: Bundesarchiv 101II-MW-6059-06 / photographe: Hasert

Photo 27 (p. 33) – Le Kptlt. Franzius quitte le célèbre abri bétonné de Brest après avoir achevé la première croisière de l'U-438 le 3 septembre 1942. Surplombant l'entrée du bunker, l'inscription qui s'étend de part et d'autre de l'aigle nazi est un slogan de propagande, "*Par le combat vers la victoire*". Le colossal abri à sous-marins mesure 330 mètres de large, 190 de long et 17 de haut. Ces dimensions hors normes font de lui le plus grand ouvrage d'art construit pendant la 2^{ème} GM. Il abritait l'arsenal de

Brest dont la mission était la remise en état des U-Boote. Le bunker est revêtu d'une peinture de camouflage suite aux raids aériens britanniques du début de l'année 1942.

Crédit photo: Bundesarchiv 1011I-MW-6059-10 / photographe: Hasert

Photos 28 à 30 (p. 34 et 35) – La **Photo 28** (grande photo p. 34 et 35) a été prise devant l'abri à sous-marins de Brest le 3 septembre 1942. Le commandant de la 9. U-Flottille, le Kptlt. Lehmann-Willenbrock (à gauche, la main en poche) écoute les officiers de l'U-438 raconter les événements dramatiques qui ont émaillé leur première patrouille. De gauche à droite, on reconnaît l'ingénieur mécanicien (LI) Lampe (mains croisées), un officier non identifié, le Lt.z.S. Hilger (I. WO), le commandant Franzius et le Lt.z.S. Baumann (II. WO). Sur la **Photo 29** (haut de la p. 35), l'équipage de l'U-438 quitte tout sourire l'énorme bunker à sous-marins de la base brestoise. En bas à droite (**Photo 30**, p. 35), les trente sous-marinières de l'U-256 recueillis par l'U-438 sont heureux de retrouver la terre ferme. Posant pour le *Kriegsberichter* Hasert, les hommes portent encore leur gilet de sauvetage et leur respirateur sous le bras. L'homme de haute taille à gauche est l'un des officiers de l'U-256.

Crédit photo: Bundesarchiv 1011I-MW-6059-08/17/23 / photographe: Hasert

Infographie (p. 37) – La quatrième et dernière patrouille de l'U-438 (29 mars – 6 mai 1943). Le 29 mars 1943, le sous-marin quitte Brest à 16h00 pour y revenir le lendemain à 09h15. Il en repart le surlendemain. Le 5 avril, l'U-438 lance par radio qu'il a abattu un avion dans le carré BE 34. Le 8 avril, il est ravitaillé par l'U-462 et est affecté au *Gruppe Adler*. Le 10 avril, il est assigné au *Gruppe Meise*. Le 21 avril, à 15h34, l'U-438 signale qu'il a aperçu le convoi AJ 6151. Le lendemain, il est grenadé. Le surlendemain, il est affecté au *Gruppe Specht*. Le 3 mai, devant la pointe la plus méridionale du Groenland, le livre de bord de l'U-648 renseigne: "A 18h30, position comparée avec le sous-marin de Heinsohn." Le 4 mai, attaque aérienne, quatre bombes, dégâts mineurs. L'U-438 est rattaché au *Gruppe Fink* le même jour. Le 6 mai, les eaux de l'Atlantique Nord se referment pour la dernière fois sur l'U-438 à l'endroit marqué par un X rouge. Les triangles noirs signalent la position des vapeurs aperçus, attaqués ou coulés. Les deux silhouettes d'avion noires marquent l'endroit où des avions ont été aperçus ou ont attaqué. Les divers relevements du détecteur de veille aérienne FuMB n'ont pas été reportés sur cette carte. La ligne rouge discontinue matérialise la trajectoire possible de l'U-438 selon la dernière position reprise dans le registre des opérations du BdU et la position renseignée dans le livre de bord de l'U-648.

Photos 31 et 32 (p. 38 et 39) – La **Photo 31** (p. 39) fait partie de la série prise par le correspondant de guerre Hasert. D'autres vues de cette série illustrent les pages précédentes. Ici, tout l'équipage de l'U-438 s'est rassemblé pour une photo souvenir devant l'hôpital Morvan à Brest le 3 septembre 1942. Au centre du groupe, coiffé de la traditionnelle casquette blanche, le pacha de l'U-438, le Kptlt. Franzius. La majorité des hommes photographiés ici disparaîtra avec le sous-marin dans l'Atlantique Nord au cours de la matinée du 6 mai 1943. Ci-dessous (**Photo 32**, p. 38), le Kptlt. Heinrich Hasenschar qui commande l'U-628 photographié alors qu'il entre à Brest le 19 mai 1943. Au sommet du périscope flottent deux fanions de victoire symbolisant les succès contre les cargos britanniques *Fort Rampart* (7.134 GRT) et *Harbury* (5.081 GRT). Le premier faisait partie du convoi HX-233 et a été coulé le 17 avril, le second était issu du convoi OSN-5 et a sombré dans la nuit du 5 mai. L'U-628 repéra le convoi OSN-5 dès le 4 mai et maintint un contact visuel avec lui pendant un moment. L'U-628 est l'un des rares U-Boote qui a pu regagner intact sa base, après les terribles combats contre le convoi OSN-5.

Crédit photo: Bundesarchiv 1011I-MW-6059-24 / photographe: Hasert (Photo 31)

Page 40 – Documents

Compétition de natation à la 12. U-Flottille

Afin d'occuper les marins qui n'étaient pas en permission, diverses activités furent organisées dans les bases sous-marines. Ces activités incluaient des événements sportifs dont, bien évidemment, des compétitions de natation. Le brevet illustré ici a été décerné par la 12. U-Flottille à Bordeaux pour un relai 4 x 100 mètres brasse. Outre l'emblème de la Flottille, le document porte la signature du Kptlt. Klaus Scholtz, commandant de l'unité. Le certificat a été remis le 25 juin 1944, soit dix-neuf jours après le débarquement en Normandie. On peut donc en déduire que l'invasion alliée n'a nullement perturbé l'activité de la base bordelaise, du moins dans un premier temps. Mais la situation changea dès le mois suivant, quand les troupes alliées s'avancèrent vers les bases allemandes de la façade atlantique. Le gros des U-Boote évacua Bordeaux début août 1944, les installations tombant aux mains des Alliés vers le milieu du même mois.

Crédit photo: collection Huss

Page 41 – Destin

Coulé à Narvik – La destinée de l'U-64 et son renflouage en 1957

Par Axel Urbanke

Au cours de l'été 1957, voyager en Norvège était encore chose difficile pour un Allemand. Les années d'occupation nazie avaient laissé une marque puissante sur le pays et cette marque était encore présente douze ans plus tard. Malgré tout, un étudiant allemand du nom de Hansdieter Krzywanek et un ami prirent le train pour un voyage au Pays des Fjords. Au cours de leur trajet vers le nord, les jeunes hommes furent émerveillés par la beauté des paysages. Finalement, ils arrivèrent à destination, Narvik. Les deux amis n'ignoraient pas les terribles événements de 1940, quand la ville portuaire et les environs furent le théâtre d'âpres combats. C'est pourquoi Hansdieter et son camarade considérèrent Narvik et sa région avec un œil différent, promenant un regard plus appuyé sur ce secteur que sur le reste du pays.

Hansdieter et son ami étaient à quelque 10 kilomètres au nord de Narvik dans le Herjangsfjord, une branche de l'Ofotfjord, quand ils aperçurent la silhouette caractéristique d'un U-Boot au fond du fjord. Le bâtiment était en surface, un navire atelier à ses côtés. Leur curiosité piquée au vif, les deux jeunes Allemands s'approchèrent du site puis y demeurèrent. Hansdieter explique la suite des événements: "Il était au peu près midi quand une chaloupe avec un grand nombre d'ouvriers s'approcha de l'endroit où nous nous tenions. Les hommes tirèrent l'embarcation sur la grève et partirent prendre leur pose de midi; une fois qu'ils furent partis, nous avons pris notre courage à deux mains, embarqué dans la chaloupe et ramé les quelques centaines de mètres qui nous séparaient du sous-marin. Nous avons amarré notre embarcation à une échelle et sommes montés à bord de l'épave. Nous devons faire vite car nous avions peur des ouvriers parce que les Norvégiens se montraient encore peu amicaux envers nous autres Allemands à cette époque. Comme l'U-Boot était très sale, nous nous sommes déshabillés pour ne conserver que nos sous-vêtements, puis nous avons inspecté l'intérieur du bâtiment. Tout y était brillamment éclairé par un réseau de lampes. Dans le compartiment de proue, les flancs avaient été manifestement fort endommagés mais les dégâts avaient été bien colmatés et

étançonnés. Sur une petite plaque, que j'ai détachée et emportée, on pouvait lire le numéro du sous-marin: U-64. Nous nous sommes rendus aussi à la poupe mais mon camarade avait hâte de quitter les lieux. Après être sorti du sous-marin, j'ai aperçu un petit hangar dans lequel j'ai retrouvé le mât de pavillon de l'U-Boot mais pas le pavillon lui-même. J'ai détaché l'emblème [la swastika] au sommet du mât et l'ai emporté également. Puis, nous avons ramé à toute allure vers le rivage et pris nos jambes à notre cou."

Au cours de leur visite illégale, les deux étudiants ont eu le culot de prendre plusieurs photos de bonne qualité. L'une d'elles montre même l'un des deux compères juché debout au sommet du kiosque! Ce que Hansdieter et son ami ignoraient alors, ce qu'ils venaient de monter à bord de l'U-64 coulé au large de Bjerkvik le 13 avril 1940 et renfloué au cours de l'été 1957.

A ce stade de la narration, il nous semble opportun de remonter dans le temps et d'étudier l'histoire de l'U-64 jusqu'à sa découverte par nos deux étudiants. Le bâtiment est lancé par le futur récipiendaire de la Croix de Chevalier, le Kptlt. Georg-Wilhelm Schulz, le 16 décembre 1939. A l'issue de l'entraînement de l'équipage, ce Type IX B appareille à Wilhelmshaven pour sa première patrouille le 6 avril 1940. Sa carrière opérationnelle sera très brève. L'unité est censée escorter le croiseur auxiliaire *Orion* qui avait pris la mer en même temps qu'elle. Mais Schulz ne parvient pas à établir le contact avec le bâtiment de surface. Seuls un panache de fumée et le sommet de mâts et de cheminés sont aperçus à l'horizon. Le 7 avril, l'U-64 met le cap au nord dans une mer qui forçait. Après avoir plongé en catastrophe deux fois pour échapper à des avions, le sous-marin atteint le 8 avril la ligne qui relie la Norvège aux îles Shetlands. Les conditions de navigation sont devenues difficiles, avec la tempête, une houle longue et des averses de neige persistantes. Dans de telles conditions, la marche du bâtiment est entravée et l'U-64 ne progresse guère. Mais son équipage doit rester des plus vigilants, d'autant que des explosions de grenades sous-marines sont entendues et qu'un quatre-mâts barque est aperçu à 5.000 mètres.

La veille, une flottille de destroyers allemands transportant des troupes alpines et protégée par les cuirassés *Scharnhorst* et *Gneisenau* a levé l'ancre en Allemagne pour gagner Narvik. Selon le plan d'occupation de la Norvège, les troupes allemandes devaient être débarquées dans le port minéralier le 9 avril 1940. Mais, à peu près au même moment, une flottille britannique file elle aussi vers Narvik pour empêcher le débarquement allemand. Toutefois, la Kriegsmarine prend la Royal Navy de vitesse et entre dans le port norvégien au nez et à la barbe des Anglais. Le plan d'invasion allemand supposait que les destroyers débarqueraient les troupes, puis feraient le plein de carburant avant de reprendre la mer pour rentrer en Allemagne. Un incident va toutefois perturber les événements puisqu'un seul des quatre pétroliers prévus a atteint Narvik. Voilà les destroyers allemands retardés jusqu'au lendemain. Ce retard imprévu est exploité par les Britanniques qui bloquent immédiatement toute voie de retrait par la mer. Au lieu d'être simplement retardés, les destroyers de la Kriegsmarine sont à présent bloqués à Narvik.

Le 8 avril, soit la veille des événements décrits ci-dessus, l'U-64 reçoit à 21h00 le signal codé *Hartmut*. Il signifie le déclenchement de l'opération *Weserübung* qui vise l'occupation du Danemark et de la Norvège. Au même moment, Schulz, le commandant du sous-marin, reçoit l'ordre de se rendre devant le Vestfjord pour protéger la flottille de destroyers qui arrive d'Allemagne. Il est épaulé par les U-25, 46, 51 et 65. Quand l'U-64 atteint l'île de Röst à l'entrée du Vestfjord, le chenal d'accès à Narvik, peu avant minuit le 10 avril, les bâtiments qu'il était censé protéger sont arrivés à destination depuis belle lurette. Schulz a été retardé par la tempête qui a entravé la marche de son bateau. Vers 13h00, l'U-64 est un peu plus au nord-est, l'île de Varoya visible par le travers bâbord. A ce moment, trois destroyers britanniques sont aperçus et le sous-marin plonge sans attendre. Schulz perd la trace de ses adversaires mais des bruits d'hélice sont rapportés 40 minutes plus tard. Schulz donne l'ordre de monter en immersion périscopique et aperçoit un destroyer ennemi devant lui. Il se prépare tout de suite à l'attaquer mais, soudain, contre toute attente, les barres de plongée sont déstabilisées et l'U-64 jaillit à la surface quelque 700 mètres seulement devant l'Anglais. Une erreur de pilotage monumentale vient de placer l'U-Boot dans une situation extrêmement dangereuse. Le destroyer repère immédiatement l'U-64 et met le cap droit sur lui. Schulz décrit les minutes qui suivirent dans le journal de bord: "*Ai viré de 90° à une profondeur de 15 mètres et poursuivi à toute vitesse. Peu après, des chocs sévères causés par des charges de profondeur ont secoué le bateau. Pas de dégâts. La plongée est arrêtée à 126 mètres, puis le bateau remonte à 80 mètres à demi-vitesse. Bruits de destroyers près de notre bateau jusqu'à 17h00, ensuite le silence.*" A 21h00, sous le couvert de l'obscurité, Schulz fait surface non loin du rivage. Mais il doit replonger tout de suite du fait de la présence de destroyers. Obligé de rester en plongée, Schulz décide de poser son bâtiment sur le fond, quelque 110 mètres sous la surface.

Dans la soirée du 11 avril, l'U-64 met le cap vers Narvik. Des destroyers sont régulièrement aperçus après minuit. Amis ou ennemis? Schulz joue la carte de la prudence et reste en immersion. C'est maintenant que le manque de communication entre les U-Boote et les destroyers allemands se fait sentir avec acuité. Toutes les communications transitent via le *Gruppe West* à Wilhelmshaven. Le décryptage et le cryptage à destination des destroyers prennent tellement de temps que toute décision rapide est impossible. Sans aucun doute, une grave erreur de planification de la part du commandement allemand. En outre, l'U-64 doit faire face à de sérieuses difficultés de navigation dans la zone devant l'Ofotfjord. Schulz doit se montrer particulièrement prudent lorsqu'il navigue en immersion dans ces fjords si sombres flanqués de façades rocheuses plongeant à pic.

Dans la matinée du 12 avril, Schulz consigne dans le livre de bord: "*Ai découvert des courants puissants. Orientation complètement perdue par moment. Obligé de limiter l'utilisation du périscope du fait de la présence de destroyers dans les parages. En jetant un coup d'œil au ras de l'eau, tout ce que l'on peut voir se résume à de hauts sommets montagneux, parfois de hautes falaises toutes proches qui doivent être évitées par des changements de cap de 90°. Le seul point de repère fiable est le sommet pointu d'une colline près de Tranö [Trannöya].*" Toujours dans la matinée du 12 avril, Schulz progresse en immersion vers Narvik. Il repère des destroyers à plusieurs reprises. A 13h00, il fait surface et continue sa marche vers le port minéralier. Une demi-heure plus tard, l'U-64 est parvenu devant Narvik quand ses guetteurs aperçoivent les cheminées et le sommet des mats d'un destroyer. Il est probable que le bâtiment de surface est allemand car Schulz est juste à l'entrée de Narvik. Mais le commandant de l'U-64 se méfie du calme apparent. Vu l'incertitude du moment, il plonge pour rejoindre une petite baie, jusqu'à ce qu'il parvienne non loin du rivage. A 14h30, alors que des averses de neige ont sérieusement dégradé la visibilité, l'U-64 retourne dans le fjord. L'alarme est sonnée à 14h45: "*Avions au-dessus du côté sud du fjord. Appareils allemands. Au milieu de l'alerte générale, un périscope a été aperçu 100 mètres devant. Me suis avancé rapidement vers lui. Alarme stoppée, ai reconnu bâtiment allemand. C'est l'U-25. Grâce à lui, j'apprends qu'il y a des destroyers allemands devant nous.*" Fin de la description des événements de cette après-midi du 12 avril. Un quart d'heure plus tard, l'U-64 entre dans le port de Narvik retranché. Schulz veut un rapport sur la situation, faire le plein, recharger les accumulateurs et réparer les éventuels dégâts causés par la navigation. L'officier reste interdit un moment devant le spectacle qui s'offre à lui: partout dans le port, au milieu de la tempête de neige, des mâts inclinés fouettés par le vent en furie signalent la présence de bâtiments coulés par les Britanniques le 10 avril. Parmi les épaves, celles de deux destroyers de la Kriegsmarine. Schulz manœuvre son sous-marin avec la plus grande précaution au milieu des carcasses. A 16h00, le commandant de l'U-64 fait son rapport au commandant de la flottille d'invasion allemande, le Fregt.Kpt. Bey. Celui-ci remplace le Kommodore Bonte tué le 10 avril à bord de l'unité dont il était le pacha, le destroyer *Wilhelm*

Heidkamp. Bey "briefe" Schulz à propos de la situation telle qu'elle se présente à ce moment-là. Une heure plus tard, alors que l'U-64 fait le plein de gasoil, des avions britanniques surgissent au-dessus du port et l'attaquent. Par chance, l'U-64 ne subit aucun dégât mais les événements incitent l'équipage à accélérer le ravitaillement en carburant. A 23h00, c'est chose faite et le sous-marin largue immédiatement les amarres pour éviter un éventuel nouveau raid aérien le lendemain matin. Schulz se rend alors dans l'Herjangsfjord tout proche et tente de poser son bâtiment sur le fond, à l'entrée du fjord près de Lokvik. Mais le fond est incliné au point que le sous-marin glisse par la proue ou la poupe vers des eaux plus profondes.

Le 13 avril, à une heure et demie du matin, Schulz consigne dans le livre de bord: *"Tentative avortée. Suis entré dans le Herjangsfjord et ancré à 28 mètres de profondeur dans le coin le plus reculé de la baie près de Bjerkvik. Deux destroyers y assurent la défense antiaérienne et le rivage est occupé par un régiment d'infanterie alpine. Dans la matinée, ai reçu l'ordre de reprendre la mer immédiatement, ai donné des instructions pour être prêt à appareiller à 13h00. Les accumulateurs devraient être complètement rechargés à ce moment-là."* Toutefois, les travaux de réparation n'ont toujours pas été achevés à l'heure dite et l'appareillage est retardé jusqu'à 14h00. La décision de postposer le départ sera lourde de conséquence pour Schulz.

A 13h20, un hydravion débouche de la brume épaisse qui noie le fjord. Les guetteurs de l'U-64 le repèrent et, sans attendre, le canon automatique de DCA est mis en batterie car il persiste un doute sur la nationalité de l'intrus. Le reste de l'équipage est prêt pour une plongée d'urgence. Soudain, l'hydravion vire vers l'U-64. La Flak de celui-ci ouvre le feu mais l'avion est déjà sur l'U-Boot et largue deux bombes. Les marins en passerelle voient les projectiles encadrer de près leur bâtiment. Les engins tombent au premier tiers du pont avant, de part et d'autre de celui-ci. Soulevant deux grands geysers, les explosions perforent la coque au niveau du quartier des officiers marinières. Schulz écrira dans le livre de bord: *"13:25. Ai donné l'ordre d'abandonner le navire. Treize hommes parviennent à évacuer, puis l'eau se referme sur le kiosque. Son écoutille était fermée. Le bâtiment s'enfonce ensuite à 28 mètres sous la surface. D'après les témoignages de membres d'équipage piégés à bord, l'évacuation s'est passée dans l'ordre et le calme. Chacun portait son respirateur individuel, une mesure de sécurité rendue déjà nécessaire par les émanations de chlore. En effet, le sous-marin rechargeait ses accumulateurs au moment de l'attaque et l'eau s'est engouffrée par la valve restée ouverte. Le central et la partie arrière sont restés intacts dans un premier temps. Mais l'eau s'est ruée dans ces deux secteurs par les tubes acoustiques, les valves des accumulateurs et les portes étanches qui n'ont pu être verrouillées parce que quelque chose empêchait leur fermeture. Plusieurs marins qui s'étaient réfugiés dans le kiosque ont pu évacuer le bâtiment par cette issue-là. Le reste de l'équipage a reflué vers la salle des machines et évacué via la ventilation inférieure de la salle des Diesel. L'évacuation s'est déroulée dans le calme. Cinq corps ont dû être abandonnés dans le bâtiment (à l'avant). Deux hommes qui avaient évacué ont disparu."* Voici donc le compte rendu de l'évacuation rédigé ultérieurement par le Kptlt. Schulz. L'équipage a eu la chance que le commandant ait décidé de jeter l'ancre à quelque 50 mètres du rivage où les chasseurs alpins du Geb.Jäg.Rgt. 139 ont immédiatement mis des embarcations à l'eau et tiré les rescapés de l'U-64 hors des eaux glacées du fjord. Des hommes qui purent sortir du sous-marin, seul le Matr.Ob.Gefr. Heese se noya. Mais il est certain que sans l'intervention des troupes de montagne, les pertes auraient été plus nombreuses. Ramenés sur la plage, les 36 survivants de l'U-64 furent réchauffés au moyen de feux allumés à la hâte. Ils bénéficièrent aussi de vêtements secs provenant du magasin d'une caserne norvégienne toute proche. On établit alors la liste des morts: le Btsmt. König, l'Ob.Fk.Mt. Oehring, le Mech.Mt. Wagner, le Mtr.Ob.Gefr. Keuler, le Mtr.Ob.Gefr. Neese, le Fk.Gefr. Buhl, le Masch.Ob.Gefr. Reichentahler et le Masch.Gefr. Albertini.

En cette après-midi du 13 avril 1940, l'U-64 avait été coulé par deux bombes larguées d'un biplan Swordfish embarqué à bord du cuirassé *HMS Warspite*. Aucun des projectiles ne frappa directement le sous-marin mais l'explosion de l'un d'eux ouvrit une grosse voie d'eau à l'avant du sous-marin. La DCA de l'U-64 n'eut guère le temps d'infliger des dégâts à l'ennemi puisqu'un seul projectile allemand frappa la queue du Swordfish L9767 du No. 700 Squadron piloté par le Flt.Lt. F.C. Rice et le Lt. Cmdr. W.L.M. Brown. Le lent Fairey regagna son vaisseau mère sans autre difficulté.

Immédiatement après le raid aérien, le fjord devint la scène de la dernière bataille opposant les destroyers allemands aux bâtiments britanniques. Les rescapés de l'U-64 et leurs sauveteurs alpins en furent les témoins directs. La canonnade des destroyers éclata et résonna entre les parois rocheuses abruptes du fjord, propageant un écho puissant et inquiétant dans toute la région des combats. La bataille se déroula d'abord à quelque distance, puis se rapprocha de la plage au point que les témoins à terre pussent observer distinctement le reste de l'engagement. Vers 15h00, tout était dit, les destroyers allemands avaient été soit coulés, soit mis hors de combat. Le commandant de l'un d'eux, l'*Hermann Künne*, à court de munitions, échoua son bâtiment sur la plage pour faciliter l'évacuation de son équipage. Dans la soirée, Schulz, avertit le BdU par radio: *"U-64 coulé par raid aérien au nord de l'Herjangsfjord près de Bjerkvik, au nord de Narvik. Officiers et 36 marins saufs, 8 morts. Demande évacuation par avion. Signé: le commandant."* Ainsi s'achèvent les tragiques événements du 13 avril 1940.

Dix-sept ans après son naufrage, l'U-64 refit surface dans l'Herjangsfjord au cours de l'été 1957. Le jeune Hansdieter Krzywanek et son camarade furent les derniers Allemands à monter à bord de l'ancien sous-marin malchanceux de la Kriegsmarine. Sa carrière opérationnelle fut des plus brèves puisque pas plus de huit jours s'écoulèrent entre l'entame de sa première patrouille et son naufrage. Lorsque son épave fut renflouée, les Norvégiens découvrirent les restes de cinq sous-marinières dans le compartiment avant. Destinée à la casse, l'épave de l'U-64 vit les choses autrement et coula une seconde fois près des côtes norvégiennes au cours de son transfert vers un chantier de démolition.

Le sort des sous-marinières rescapés mérite d'être conté car l'évacuation du bâtiment en perdition ne signifia pas la fin des ennuis pour ces hommes. Une fois la bataille du 13 avril 1940 achevée, commença pour les survivants une véritable odyssee. Le lendemain de leur naufrage, les marins reçurent pour mission de garder des prisonniers de guerre norvégiens dans la caserne du complexe d'entraînement militaire d'Elvehardsmoen près de Bjerkvik. Le même jour, le sort rappela aux survivants les événements de la veille, lorsque la marée déposa sur la plage le corps sans vie de l'infortuné Matrosen-Obergefreiter Heese. Le Matelot de Première Classe s'était noyé en évacuant l'U-64. Sa dépouille fut portée en terre dans le cimetière local. Le lendemain, soit le 15 avril, plusieurs avions embarqués britanniques attaquèrent le camp. En réalité, l'objectif des Anglais étaient la petite douzaine de Ju 52 posée deux jours plus tôt sur le lac gelé d'Hartvigvann, cinq kilomètres à l'est. Les trimoteurs avaient livré du ravitaillement pour les combattants de Narvik mais l'épaisseur de la couche de neige les avait empêchés de reprendre l'air une fois leurs marchandises débarquées.

Plusieurs marins de l'U-64 prirent une part active dans les combats terrestres autour de Narvik. Le Lt.z.S. Herbert Kuhnt, par exemple, prit la tête d'une patrouille de sept chasseurs alpins du Geb.Jäg.Rgt. 139 afin de collecter des renseignements. Il revint sain et sauf deux jours plus tard, le 17 avril. Le même jour, dans l'après-midi, Schulz, commandant de l'U-64, accompagné de l'Oberst Wilhelm Baur de Betaz, commandant du KGr.z.b.V. 102 (l'unité des Ju 52 posés sur le lac Hartvigvann) et de l'Oblt. Bradel, "patron" de la 3./KGr.z.b.V. 102, se rend à une conférence à Narvik. Ils y sont reçus par le General Dietl en charge de la 3. Gebirgsdivision, et le Kapitän zur See Robin Schall-Emden* qui commande le port de Narvik. Dietl ordonne à Schulz de con-

voyer son équipage à Narvik pour qu'il y soit évacué par train ou par avion. Le sous-marinier exécute l'ordre sans délai, ses marins parvenant dans le port minéralier à 23h00, après avoir traversé le Rombakenfjord dans une embarcation à moteur. A Narvik, les marins et les officiers marins sont logés à l'hôtel *Stobel*, pendant que les officiers gagnent l'hôtel *Phoenix*. Le lendemain, le commandement tente d'envoyer un hydravion pour récupérer les rescapés de l'U-64. Mais la tentative échoue du fait de la présence permanente de destroyers britanniques qui patrouillent dans le fjord et empêchent tout amerrissage. Changement de plans dès le lendemain, quand il est décidé que les marins gagneront la Suède par le train. Là, ils s'embarqueront à bord d'un bateau à destination du Reich. Le jour suivant, Schulz consigne dans le livre de bord: "*Anniversaire du Führer. Tout le monde est dans le train à 09:00. A 11:00, toute la zone est bombardée à coups d'obus. La moitié des hommes manque à l'appel. Déjeuner au Royal. Le Général [Dietl] donne un speech. Au milieu du déjeuner, nous apercevons trois vaisseaux de guerre anglais naviguant près de la côte. 1 cuirassé, 2 destroyers. Canonade peu après. Ils tirent contre les ferries, qui sont détruits, et sur la voie ferrée. La ligne est coupée en un endroit. Comme on s'attend à des difficultés supplémentaires, je prends contact avec les chemins de fer et m'assure que mon groupe et celui de l'Oberst Baur des Betaz [il s'agit des équipages des Ju 52 bloqués sur le lac Hartvigvann] pourront partir à 23:00. Les autres devront suivre au cours de la nuit, à 02:00. 23:00, départ en train via Hundalen vers le pont détruit qui est à quelque 7 km de la frontière [suédo-norvégienne]."*

Le convoi parvient sans encombre jusqu'au pont détruit. La ligne ferroviaire est donc coupée à cet endroit et les hommes descendent du train pour poursuivre à pied dans l'obscurité de la nuit. Cheminant le long de la voie ferrée, ils atteignent la frontière au bout d'une heure et demie de marche. A quatre heures du matin le 21 avril, les voyageurs arrivent au village de Björnfell, un petit bourg qui ne compte que quelques maisons. Les hommes demeurent dans un hôtel de montagne au village jusqu'à 09h00. Marins et aviateurs portent tous des vêtements civils. Ils se présentent comme les membres de l'équipage d'un navire marchand coulé dans le port de Narvik. A 09h30, rejoints par de vrais marins de la marine marchande dont les navires ont été coulés à Narvik, les militaires allemands parviennent à pied à la frontière. Le trajet a été bref. Schulz répartit ses hommes parmi les équipages des quatre unités marchandes qui doivent être rapatriés. A 11h00, le train arrive dans la zone frontalière depuis le côté suédois. Toutes les fenêtres des compartiments attribués aux Allemands ont été recouvertes de papier pour que la population suédoise n'ait aucun contact avec les évacués. Le train repart avec les Allemands, entre en territoire suédois et s'y arrête: contrôle des papiers. La procédure prend une éternité. C'est que les soldats suédois vérifient méticuleusement chaque document. Il faut quatre longues heures avant que le train ne s'ébranle à nouveau. Il est alors 20h00. Le lendemain, le convoi passe par Porjus à 08h00, puis Aviken à 18h00. Le surlendemain, le train traverse Östersund puis Förby, toujours plus au sud, dix heures plus tard. Finalement, le convoi vient s'arrêter en gare d'Oxelösund, son terminus. Il est 22h00. Le Kptlt. Schulz renseigne la suite dans le livre de bord: "*Embarquement à nouveau retardé sous la menace des baïonnettes et d'armes chargées. A partir de 02:00, nous sommes répartis en deux groupes qui atteignent l'un après l'autre le vapeur allemand [le Der Deutsche] via une navette de remorqueur. Appareils photographiques et pistolets sont confisqués."*

Une fois les rapatriés à son bord, le *Der Deutsche* lève l'ancre à l'aube du 24 avril et met le cap sur Gotenhafen, de l'autre côté de la mer Baltique, où il accoste le lendemain matin à 8 heures. Peu avant midi, les rescapés de l'U-64 montent dans un train qui les emmène à Wilhelmshaven via Berlin et Hanovre. Leur odyssée prend fin le 25 avril à midi, quand les sous-mariniers pénètrent dans la base navale de Wilhelmshaven. Le premier et dernier voyage de l'U-64 venait véritablement de s'achever.

En hommage aux troupes alpines qui sauvèrent ses hommes le 13 avril 1940, le Kptlt. Schulz adopta l'Edelweiss, célèbre emblème des chasseurs alpins allemands, pour son nouveau commandement, l'U-124 entré en service en juin 1940. Le geste était d'autant plus approprié que certains membres d'équipage du nouveau sous-marin étaient des anciens de l'U-64.

* Le Lt.z.S. Schall a fait partie de l'équipage du SMS *Emden* et participé au dernier combat mené par le croiseur au large des îles Cocos le 9 novembre 1914. Il fut fait prisonnier après le naufrage de l'*Emden*. Rentré en Allemagne en 1931, alors qu'il était déjà officier dans la Reichsmarine, Schall fut autorisé à ajouter à son nom de famille le mot *Emden*, à l'instar de tous les anciens membres d'équipage du croiseur léger.

Photo 34 (p. 41) – L'U-64, un Type IX B, amarré à un quai en bois dans le port de Wilhelmshaven au printemps 1940. On note le bastingage couvert de glace.

Crédit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart

Photo 35 (p. 43) – Il n'existe aucune information à propos de cette photo de l'U-64. On sait seulement que le cliché a été pris à Wilhelmshaven. La guirlande sombre au sommet du kiosque suggère une occasion spéciale, peut-être le lancement du bâtiment le 16 décembre 1939, voire son premier départ en patrouille le 6 avril 1940.

Crédit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart

Infographie (p. 44) – La destinée de l'U-64 lors de sa mission à Narvik. A l'entrée de l'Ofotfjord, le sous-marin double l'île de Barø le 12 avril 1940. A partir de 13h30 environ, l'U-64 se pose sur le fond pendant une heure. Le même jour, à 14h45, l'U-25 informe l'U-64 de la situation. Un quart d'heure plus tard, l'U-64 entre dans le port de Narvik qu'il quitte à 23h00 pour s'engager dans l'Herjangsfjord. Il passe devant Lokvik et gagne le fond de la baie près de Bjerkvik. Le lendemain, soit le 13 avril, l'U-64 est attaqué à son ancrage par un Fairey Swordfish du cuirassé *HMS Warspite*. Le sous-marin est coulé. Au nord-est du fjord, le lac Hartvigvann gelé qui servit de terrain de diversion pour onze Ju 52. Le lac est aujourd'hui connu sous le nom d'Hartvikvatnet ou Árajávri en langue same du Nord.

Photo 36 (p. 45) – Le Kapitänleutnant Schulz, pacha de l'U-64, photographié en 1942 alors qu'il vient de recevoir la *Ritterkreuz* (Croix de Chevalier).

Crédit photo: collection Jürgen Huss

Photo 37 (p. 46 et 47) – Panorama de l'Ofotfjord dans lequel l'U-64 s'est engagé pour gagner Narvik visible à l'avant-plan. Dans le port minéralier, le sous-marin a fait le plein de gasoil en fin d'après-midi le 12 avril 1940. Cette vue montre la baie de Narvik au printemps 1941, soit un an après les tragiques événements relatés dans notre article. Le port affiche encore les stigmates des combats de 1940, comme le cargo allemand *Bockenheim* échoué en face des installations minières (l'épave est enfoncée à l'arrière et repose le long de la rive gauche de la baie). C'est son propre équipage qui l'a échoué suite à une méprise survenue quand ses marins prirent les destroyers allemands qui entraient dans le port pour des navires ennemis. Aujourd'hui, les derniers vestiges de l'épave du *Bockenheim* dépassent encore de la surface à marée basse.

Photo 38 (bas de la p. 47) – L'équipage de l'U-64 s'est rassemblé pour une photo souvenir. Au milieu, coiffé de la traditionnelle casquette blanche, le pacha du sous-marin, le Kptlt. Georg-Wilhelm Schulz.

Crédit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte Stuttgart

Photo 39 (p. 48) – Été 1957: l'U-64 renfloué masque en partie le navire atelier norvégien dans l'Herjangsfjord. Hansdieter Krzywaneek a pris cette photo depuis la plage peu avant que son camarade et lui ne montent à bord.

Crédit photo: collection Krzywaneek

Photo 40 (p. 49) – Une vue unique de l'U-64 après son renflouage au cours de l'été 1957. Cette photo a été prise par le camarade d'Hansdieter Krzywaneek, après que les deux jeunes hommes, alors étudiants, sont illégalement montés à bord de l'U-64. En dépit des 17 années passées sous l'eau, on note la présence restreinte de bernacles sur le kiosque resté intact. A droite, béant dans le pont, le compartiment d'entreposage de torpille. Le jeune homme posant fièrement au sommet du kiosque (au passage, on notera l'antenne cadre du goniomètre parfaitement intacte) est Hansdieter Krzywaneek.

Crédit photo: collection Krzywaneek

Photo 41 (p. 50) – Une vue prise depuis le pont arrière vers le kiosque. Sur la plateforme Wintergarten, on aperçoit le fût du canon de Flak de 20 mm pointant encore vers le ciel. Cette photo confirme le remarquable état de conservation de l'U-64. De nos jours, une épave d'U-Boot en aussi bon état ferait certainement l'objet d'une restauration pour être ensuite exposée dans un musée. Mais dans les années cinquante, un vieux sous-marin n'avait de valeur que pour un ferrailleur.

Crédit photo: collection Krzywaneek

Photo 42 (p. 51) – Hansdieter Krzywaneek sur le pont arrière de l'U-64, photographié depuis le kiosque. Le jeune homme a posé le pied dans l'écouille arrière. Il s'est débarrassé de la plupart de ses vêtements avant de pénétrer dans les entrailles souillées de l'épave. Cette vue a aussi le mérite de montrer la structure du bâtiment, habituellement cachée sous le pont en bois. Mais, après 17 ans de pourrissement, la plus grande partie du plancher a disparu, révélant ici des détails qui ne sont normalement visibles que sur des photos prises dans un chantier naval. Derrière le jeune homme, on aperçoit ce qui reste des deux écoutilles (dont l'une est ouverte) donnant accès à un espace d'entreposage sous le pont. On note les perforations du revêtement afin d'assurer le drainage.

Crédit photo: collection Krzywaneek

Photos 43 et 44 (p. 52) – La **Photo 43** (haut de la p. 52) illustre le paquebot *Der Deutsche*. C'est lui qui a rapatrié de Suède les rescapés de l'U-64, des marins de la marine marchande et les équipages des Ju 52 du KGr.z.b.V. 102. Anciennement affecté à l'organisation de loisirs allemande *Kraft durch Freude* (la Force par la Joie), le *Der Deutsche* a appareillé du port suédois d'Oxelösund pour traverser la Baltique avant d'atteindre Danzig. Sur la **Photo 44** (bas de la p. 52), des aviateurs (au centre du cliché) et des rescapés de l'U-64 (debout à droite, à l'arrière-plan) profitent du soleil sur l'un des ponts du *Der Deutsche* pendant la traversée vers Danzig.

Infographie (p. 53) – L'odyssée des survivants de l'U-64. Après avoir pris part aux opérations terrestres lors de la bataille de Narvik, les rescapés quittent finalement par le train le port minéralier et la Norvège, avant d'atteindre à pied la frontière suédoise. S'en suit une longue traversée de la Suède du nord vers le sud, à bord de wagons réservés. Le train passe par Porjus, Östersund, Förby pour gagner la ville portuaire d'Oxelösund. Là, les survivants embarquent à bord du paquebot *Der Deutsche* qui traverse la mer Baltique avant de rejoindre le territoire du Reich à Gotenhafen. Enfin, les rescapés entament la dernière partie de leur odyssée en montant à bord d'un train qui part de Danzig, passe par Berlin puis Hanovre, pour finalement arriver à Wilhelmshaven.

Troisième de couverture – Insignes de coiffe

La "Main de fer" de l'U-586

Nous retrouvons ici cette rubrique inaugurée avec notre numéro 9. Cette fois, c'est l'insigne de l'U-586 qui a les honneurs. Alors que d'autres U-Boote élaboraient des emblèmes originaux, l'équipage de l'U-586 a préféré un insigne familier, en l'occurrence la fameuse "Main de fer" du chevalier Götz von Berlichingen. Il s'agit en réalité de la prothèse fixe que portait ce personnage rendu célèbre par un drame de Goethe. L'équipage de l'U-586 sélectionna ce motif car, dit-on, il avait comparé le bruit des explosions des grenades sous-marines entendues lors de l'un de ses premières patrouilles au bruit qu'aurait fait une gigantesque main de fer martelant la coque du sous-marin. L'U-586 accomplit un total de 13 patrouilles, dont 10 dans la mer de Norvège sous le commandement du Kptlt. von der Esch. Trois patrouilles supplémentaires emmenèrent le sous-marin en Méditerranée, cette fois sous le commandement de l'Oblt.z.S. Götze. L'U-Boot fut détruit à Toulon lors d'un raid de bombardiers américains le 5 juillet 1944. L'insigne de coiffe à la "Main de fer" était porté par tous les membres d'équipage de l'U-586, pacha compris. Un exemplaire original (v. **Photos 47 et 48** en quatrième de couverture) révèle un détail intéressant: les sous-mariniers ont dû se débrouiller pour confectionner ces insignes à partir de matériaux de "récupération". En réalité, lesdits matériaux proviennent d'éléments en plastique mince que les marins ont "détournés" à leur profit. Ces éléments, vraisemblablement présents à bord de l'U-Boot, étaient recouverts d'une couche de couleur noire. Les deux photos montrent l'avert et le revers de l'insigne. L'avert porte le motif à la "Main de fer" gratté avec précision, de sorte que la couleur naturelle du plastique révèle le liseré et le motif lui-même. Quant au revers, il prouve que l'insigne a bel et bien été taillé dans un élément en plastique "détourné". La **Photo 46** (haut de la quatrième de couverture) montre l'U-586 à Trondheim au printemps 1942 ou 1943. Sur la face avant du kiosque, la "Mer de fer" du chevalier Götz von Berlichingen.

Crédit photo: collection Huss (Photos 45 à 48)

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

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

Aucun ouvrage n'avait décrit ni illustré dans le détail les missions et les destinées de ces dix ravitailleurs des profondeurs. C'est à présent chose faite avec cette monographie qui couvre les difficiles opérations des U-Tankern pendant la 2^{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 €+ frais de port

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

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

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

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

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

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