

4 - T.FLOTTILLE

JOURNAL DE BORD DU TORPILLEUR T 23 22 et 23 OCTOBRE 1943

COMMANDANT : Kapitänleutnant Friedrich Karl PAUL

Note du Chef de Flottille

Pour approvisionner le pays en caoutchouc, manganèse et autres matières premières, les cargos forceurs de blocus parvenaient à échapper aux navires et aux avions alliés sur leur route depuis l'Extrême Orient Jusqu'au Golfe de Gascogne. C'est ainsi que le MUNSTERLAND avait atteint Brest et en ces derniers jours d'octobre 1943, le plus important pour ce navire était de faire route vers l'est, jusqu'à Cherbourg.

Pour la plupart de ces navires, la traversée de la Manche était un voyage dangereux, après les mois de traversée depuis l'Extrême-Orient. Ils avaient à faire face aux attaques des MTB et des avions. Pour celà, ils étaient protégés par des dragueurs de mines et des destroyers.

L'expérience des convois précédents avait montré qu'il était déconseillé de placer les destroyers autour du cargo pour le protéger des attaques de l'ennemi, car de nuit, les navires isolés réduisaient considérablement la liberté de manoeuvre autour du navire escorté De ce fait, l'utilisation de destroyers comme flottille d'escorte fut abandonnée. Le meilleur moyen de protection était l'escorte sur le côté d'attaque de l'ennemi C'est ce qui fut fait pour le MUNSTERLAND.

Explication des abréviations :

2 MSF	2ème Flottille de dragueurs (Minensuch Flottille)
4-TF	4ème Flottille de Torpilleurs (Torpedoboot Flot.)
UK	Radiotéléphone VHF entre navires (Ultra Kort)
FuMB	Détecteur de signaux radio-électriques (Funk Meß Beobachtung)
FuMG	Radar primitif manoeuvré manuellement (Funk Meß Gerät)
S-Gerät	Appareil de détection sous-marine (Sonor Gerät - hydrophone).
TZA	Appareil optique de pointage des tubes lance-torpilles. (Torpedo Ziel Apparat)

Journal d'opération du T 23 (Kriegstagebuch)

avec annotations personnelles du KL Paul

Vers 0930 le 21 Octobre, le Korvettenkapitän Kohlauf, Chef de la 4ème Flottille confirma l'ordre de se préparer à escorter le MUNSTERLAND. Cet ordre était le suivant :

"Avec la 2-MSF qui assurera la protection rapprochée, la 4-TF appareillera en secret pour assurer la protection éloignée du convoi".

A 1730 le 21, nous recevions clairement l'ordre de prendre la mer le 22 à 1800. Cet ordre concernait les navires suivants : T 22, T 23, T 25, T 26 et éventuellement T 27. Nos navires étaient au mouillage en rade de Brest. Une conférence des Commandants eut lieu à 1100 le 22, avec les Capitaines de la 4-TF et le Commandant du MUNSTERLAND. Plusieurs éventualités furent envisagées en cas d'intervention ennemie, tant en ce qui concernait la route à prendre pour s'abriter dans un port si nécessaire, qu'en ce qui concernait la conduite à tenir au cas où il deviendrait nécessaire de mettre sur pied une opération de sauvetage. Tous savaient d'une façon claire ce qu'ils avaient à faire.

Le MUNSTERLAND prit la mer dans l'après-midi du 22 en compagnie de la 2-MSF à une vitesse de 9 noeuds et il fut escorté par les forces côtières jusqu'à ce qu'il fasse route à l'est. Pendant ce temps, sur rade, la 4-TF se préparait à appareiller.

22 Octobre

1800¹

En ligne de file, nous appareillons dans l'ordre suivant : T 23 Kplt Friedrich Paul et Kkpt. Frantz Kohlauf, Chef de Flottille, T26 (Kplt. Quedenfeld), T 27 (Kplt Wilhelm Verlohr), T 22 (Kplt Hans Blöse), T 25 (Kplt, Wirich von Gartzen).

1818

Quittons la rade. Vitesse 20 noeuds et beau temps. Vent de SW force 4, mer force 3. Nous faisons route vers le point B, quelques nuages, mais la visibilité est suffisante pour permettre l'utilisation des lampes Morse.

2030

T27 signale être paré pour la seconde partie de notre traversée. Le temps se gâte ; quelques nuages apportent des grains de pluie qui réduisent la visibilité Le vent toujours SW a fraîchi à force 5, la mer est force 3/4.

2130

Ordre à la 4-TF : Equipages aux postes de combat dans 15 minutes.

2145

Passons le point 338 A. Le MUNSTERLAND en route au 087° est en vue. Nous n'avons pas encore identifié les dragueurs. La visibilité est particulièrement bonne dans les jumelles du TZA

Message du Groupe de surveillance radio maritime : Aucun signal radio de l'ennemi jusqu'à présent.

2153

Ordre du Chef de Flottille : En avant demi, S-Gerät en service.

2155

Recevons notre position par la station côtière de radar. Le S-Gerät effectue une recherche de 180° sur l'avant (90/0/270).

2205

Détection au S-Gerät des navires d'escorte sur tribord avant.

2214

4-TF navigue maintenant dans le NW du convoi MUNSTERLAND et les dragueurs marchent à 9 noeuds. 4-TF garde cette position car la visibilité médiocre dans l'E et le SE empêche toute attaque par contre, le NW est très clair.

2312

Un signal morse lumineux signale que nous sommes selon les stations côtières à 2500 mètres du point prévu L'équipage est aux postes de combat. Une rencontre avec l'ennemi étant hautement possible, je donne mes instructions à l'équipage. Ils sont confiants dans la force de nos armes.

Message des stations de l'Ile de Batz et des Sept Iles :

"Une escadre ennemie pourrait faire route vers vous."

Nous attendons beaucoup d'une semblable rencontre, en espérant que nos armes battront l'ennemi La nuit est noire et les conditions de visibilité changent rapidement dans les averses. Ceci nous est favorable car nous possédons des jumelles de visée particulièrement précises et parfaites pour une attaque de nuit.

L'artillerie et les torpilles sont de même force de chaque bord (du navire). Le radar est mis en alerte. Le FuMB n'est pas encore en service mais il est prêt. Les communications au sein de la flottille se font par morse optique avec des lampes dont la lumière est affaiblie tant que le contact n'est pas établi avec l'ennemi Il s'ensuit un certain retard dans les communications, mais ceci est nécessaire si nous ne voulons pas être détectés. Avec le UK, nous n'avons pas cet inconvénient.

¹ Toutes les heures indiquées sont les heures allemandes, soit GMT+1.

Près de moi, sur la passerelle, tout est calme mais tendu. Près des porte-voix se tient l'officier de quart qui assure la transmission des ordres à la barre et aux machines et l'homme de barre qui se tient dans la chambre des cartes. Il y a encore d'autres transmetteurs d'ordres qui se trouvent avec leur téléphone auprès du commandant et du Chef de Flottille. Il est maintenant près de minuit et une nouvelle journée commence.

23 Octobre

0025

Signal lumineux de T25 : Echo au FuMB dans le Nord. Contrôle par T23 qui ne détecte rien.

0034

A propos de l'écho détecté par T25, la station côtière signale : Contact radar d'un ennemi à 20 milles dans notre NW. Nous comparons les positions. La route et la vitesse de l'éventuel ennemi sont encore inconnues.

0043

Alerte pour la Flottille. Le Chef de Flottille décide de monter plus dans le N, de façon à conserver notre position favorable par rapport à l'horizon NW.

0045

Toujours aucun contact sur l'appareil détecteur d'émissions radio

0052

De la station côtière : A 0047, écho ennemi dans le NE, cap 270, vitesse 12 à 15 noeuds. Le Chef de Flott. ordonne : virement de bord de 70° par la gauche.

0053

Tous les navires virent de 70° pour venir en route au N. Les machines sont en avant demi, ce qui donne 15 noeuds ; nous avons l'intention d'atteindre une position à 5 milles dans le nord de notre route. A partir de ce moment là, nous gouvernerons cap à l'E en direction de l'ennemi.

0107

Nouvel ordre par UK : Virement de bord de 70° par la droite. En avant demi. La flottille vire de bord et vient en route au 070° à 12 noeuds. Nous sommes dans le NW du Plateau des Triagoz dans une averse de pluie avec du vent. Dans le SW un gros nuage sombre monte ; l'horizon N demeure clair. Malgré la veille attentive, l'ennemi demeure invisible.

0109

Un troisième relèvement fait état d'un but ennemi au SE de notre route. Le timonier annonce que cet écho est faux et nous décidons d'effectuer un virement de bord de 50° vers l'ENE pour nous rapprocher de l'ennemi. C'est pourquoi l'ordre est donné par UK :

0113

"Virement de bord de 50° par la gauche" La flottille gouverne maintenant au 020°. Si nos adversaires gouvernent toujours au 270°, nous devrions être dans l'ouest par rapport à eux et notre position devrait les surprendre.

0117

La flottille effectue le virement de bord prescrit dans un ordre par UK : 50° par la droite, et gouverne maintenant au 070°.

0122

Un quatrième relèvement situe l'ennemi dans notre Sud, à l'ouest des Triagoz, en route au 270 à 12-15 noeuds. Le chef de flott. et moi-même, pensons à tort qu'un second groupe d'interception se trouve dans notre NW.

0130

La 4-TF est maintenant au N des Triagoz. L'obscurité profonde causée par le grain de pluie assombrit également l'horizon W. Il fait froid et la pluie redouble de violence. La visibilité devient très faible.

Ordre par UK : Venir par la droite au 090. Au cours de ce virement de bord, un cinquième relèvement des stations côtières nous parvient et signale : "ennemi à proximité".

0136

Ordre du chef de flott. "Karl Gelb" (c'est-à-dire prendre la formation en ligne de file). C'est la formation de combat que nous adoptons pour intercepter l'escadre ennemie qui est maintenant dans le SE et dont nous supposons qu'elle connaît notre position. Je demande à tous les servants de nos armes de se tenir prêts à passer à l'action dans très peu de temps et recommande aux veilleurs de continuer à veiller attentivement. La visibilité est faible et l'action semble imminente.

0138

Un nouveau relèvement nous apprend que l'adversaire se trouve dans l'E et non plus le SE. Un dernier point montre que nous sommes à 1 mille et demi plus sud que prévu. Je m'attends à être au contact de l'adversaire dans très peu de temps.

0140

Le chef timonier Temme annonce un contact ennemi à environ 3 milles .

0141

La station côtière capte une émission radio de l'ennemi qui continue à gouverner au 270° à 6 milles de nous qui faisons route à présent au 098°. L'ennemi signale deux navires ; je ne pense pas que notre attaque le surprendra.

Depuis le TZA et le télépointeur, nous avons une bonne visibilité. Tous les instruments sont armés par un ou deux hommes qui annoncent les objets visibles à l'optique. Tout l'équipage demeure très attentif dans un silence absolu en s'efforçant d'apercevoir l'adversaire dans ces dernières secondes qui précèdent le combat.

0142

Depuis le poste de vigie, le matelot breveté Pirnke m'appelle et annonce au servant du TZA qu'il a plusieurs ombres entre le 350 et le 080. A travers les jumelles du TZA, je découvre à mon tour une grosse ombre avec une proue importante dans le gisement 10-15. Je vois aussi dans le même gisement deux autres ombres plus petites. J'annonce cela au chef de flottille qui les aperçoit à son tour. Je peux voir distinctement la silhouette d'une passerelle massive, le mât avant, deux cheminées et le mât arrière. Un croiseur. J'ordonne aussitôt : Paré aux torpilles! L'officier de tir, l'Oberleutnant Arp a l'ombre du croiseur dans son appareil de pointage, tout comme Pirnke qui annonce une distance de 3000 mètres.

0143

Pendant ce temps, le chef de flottille a lui aussi reconnu l'ombre du croiseur et par UK, ordonne : 120° par la droite. En avant toute². La flottille vire de 120° et accélère à 17 noeuds. J'observe toujours le croiseur dans mes jumelles, jusqu'à ce que le TZA soit correctement pointé pour lancer en "automatique". Dès que le but est bien acquis, j'ordonne : À droite toute pour exécuter l'ordre de virement de bord. Bien que la distance ne soit pas idéale pour nous, je crie à l'officier de lancement : Torpilles, feu!

0144

Dans le PC Torpilles, les servants annoncent : tir en gerbe de 6 torpilles! Les torpilles tombent à l'eau une par une, automatiquement et se dirigent vers l'ennemi qui garde toujours le silence. Nous sommes tous tendus dans l'attente du résultat de notre tir. Le Chef de flottille ordonne un virement de bord de 50° par la gauche. Nous exécutons et gouvernons alors au 160.

² Dans son journal d'opération de la 4-TF, le KKpt Kohlauf écrira : "Avec cet ordre de virement de bord, la situation peut devenir très critique. Si l'adversaire fait usage de son artillerie il risque de toucher nos bateaux et dans ce cas , je n'ai guère d'espoir d'éviter qu'ils soient touchés..."

0145

Sur la plus grosse des ombres, j'aperçois soudain deux éclairs en plein centre du navire touché et un court instant (quelques secondes) plus tard, j'aperçois trois explosions semblant être d'origine interne; deux en même temps et la troisième une seconde plus tard. Je suis persuadé pour ma part d'avoir mis deux coups au but sur le croiseur. Un destroyer qui le suivait vient lui aussi d'être touché. Tout à coup, au-dessus de nous, le ciel est illuminé par des obus éclairants. Le chef de flottille ordonne aux autres bateaux de tirer des torpilles.

0146

"T23, tir d'éclairants!"

La flottille exécute un virement de bord tous ensemble pour venir au 090° et nous échapper dans l'est afin d'éviter le feu adverse. Peu avant, j'ai pu voir l'un de nos navires à la lueur d'un obus éclairant. Nos canons ont ouvert le feu et je regarde où tombent nos salves; je vois le destroyer touché sans protection. Nous tirons 6 ou 8 éclairants qui s'éteignent bientôt.

0147

Deux de nos éclairants n'ont pas explosé

0148

Par UK, le KKpt. Kohlauf ordonne : "Virement de bord de 90° par la droite. Ouvrez le feu au canon"

0149

Nouvel ordre par UK : "Par la gauche, abattée de 50°, vitesse 24 noeuds" Le nouveau cap est maintenant 130°.

0150

Le FuMG du T 23 annonce : nouvel objectif au gisement 270, distance 600 m. Nous regardons dans la direction indiquée mais nous ne voyons aucune ombre. Nous quittons rapidement la zone de combat. Le croiseur vient de recevoir une nouvelle torpille en son milieu .

0151

Tous ensemble, nous virons par la gauche pour venir au cap 090. Sur notre arrière bâbord, nous voyons maintenant exploser les munitions de l'un des navires touchés. Les projectiles rayent le ciel. Dans le gisement 210-220, deux navires adverses brûlent furieusement ; il y a environ 1000 mètres entre eux. Ce sont sans doute leurs munitions que nous voyons exploser. Nous les perdons bientôt de vue dans une averse de pluie.

0153

Ordre par UK : "En ligne de file, 21 nœuds. Tous les navires au rapport."³

0155

Tous les navires ont répondu par UK.

Kohlauf et moi-même, nous nous posons la question de savoir si nous devons retourner sur les lieux du combat. Nous savons que nos bateaux ont lancé leurs torpilles et nous supposons d'après les renseignements de la station côtière qu'il y a un autre groupe d'interception dans les parages, lequel pourrait aussi être conduit par un croiseur. Sans torpilles, nous n'avons plus assez de puissance de feu pour entreprendre une nouvelle action. Pour cette raison, nous décidons de laisser les britanniques sauver leurs hommes. J'aurais pourtant volontiers fait quelques prisonniers, mais la 4-TF doit se protéger..

0156

Ordre par UK : 12 nœuds. Quels sont les navires qui ont lancé des torpilles ?

0157

Réponse : Tous les navires sauf T 25 ont lancé une gerbe de 6 torpilles. Le troisième coup sur le croiseur est crédité au T 27.

³ Sur son journal d'opération, le chef de flottille écrit : "à bord de l'ennemi nous apercevons plusieurs incendies. Les navires adverses communiquent en morse optique. Un destroyer signale "T... T ... T", probablement un signal signifiant attaque par torpilles. La mer est couverte de mazout qui parfois est enflammé et un certain nombre de petites lumières dansent sur les vagues..."

0204

Ordre par UK : Vitesse 19 nœuds.

0215

Dans le 350, le FuMB décèle un drôle de bruit ; il semble être hors de service. Le FuMG est remis en marche.

Par UK à tous : "Contact perdu avec l'ennemi"

Le FuMG ne donnant aucun résultat, il est stoppé.

0222

Ordre par UK : "Vitesse 12 nœuds".

0234

Ordre par UK : "Gouverner au 130°"

0251

Averse de pluie, visibilité de l'ordre de 1000 m. Nous faisons route vers l'escorte qui connaît notre position.

0303

Station côtière signale : "Contact radar ennemi perdu".

0314

Ordre par UK : Venir par la gauche au 180. Nous sommes au large des Héaux de Bréhat. L'escorte se tient au point 335. Nous faisons route à l'ouest à sa rencontre.

0324

Escorte en vue devant nous. Nous reprenons notre route vers l'est.

0429

Vent calme, mer calme. Visibilité bonne. Nous demeurons avec le groupe d'escorte. Le MUNSTERLAND est hors de danger.

0430

Dégagé des postes de combat.

La flottille fait route vers Saint Malo où elle mouille sur rade à 0730.

0800

Service ordinaire au mouillage. Tout le monde parle du combat de la nuit.

1638

Je suis assis dans le central radio lorsque soudain, par la porte ouverte, je vois plusieurs bombes exploser dans la mer et j'entends aussitôt nos canons anti-aériens. 4 ou 5 bombardiers ennemis larguent des bombes qui tombent à environ 150 mètres sur bâbord arrière. A la suite de ces explosions très proches, les chaufferies du T 23 ont stoppé et les cheminées dégagent une intense fumée noire qui pourrait fournir une bonne cible. Les avions après être venus du côté du soleil ont largué leurs bombes, puis se sont regroupés dans le Nord et ont disparu. Aucun des navires n'a été touché.

Dans la nuit, après s'être réapprovisionnée en torpilles, la 4-TF reprenait la mer pour convoyer le MUNSTERLAND jusqu'à Cherbourg et rentrait à sa base de Brest à grande vitesse, où elle arrivait le 24 à 0930.