



FOURTH DIMENSION QUATRIÈME DIMENSION

By / par Charmion Chaplin-Thomas

July 1, 1940

Just before lunch, in the heavily travelled waters north of Ireland, Kapitänleutnant Günther Prien of *U 47*, the front boat of the 7th U-Boat flotilla, is running low on fuel and torpedoes: time to consider going home. He dismisses that idea immediately when the morning news from Berlin comes on with a story about Obertleutnant-zur-See Engelbert Endrass, previously first lieutenant of *U 47* and now captain of *U 46*, who reports having sunk an incredible 54 000 tons of enemy shipping on the patrol he just completed. With only two torpedoes left, Prien and his men sit down to an excellent meal of soup, boiled ham, beans and potatoes, followed by little yellow plums, in full confidence that their luck will hold out and a fat merchant ship—or two, or even three—will zig-zag by *U 47*'s periscope before too long. As the U-boat ace picks up his fork, the officer on watch announces, "To commander: Steamer in sight; green three one three." Prien wipes his mouth and orders, "Diving stations." Within the hour, *U 47* is so close to the steamer that Prien can read her name while lining her up in his cross-hairs; 34 seconds later, with one torpedo, she is fatally wounded. As he watches the steamer's stern rise and her crew scramble for their lives, Prien tots up his tonnage to date: not enough! Endrass is still in the lead by a couple of thousand tons.

The last torpedo in the rack has been condemned as unserviceable, but Prien sends for Tewes, the petty officer torpedoman. "This time we're playing for the rubber. Can you get that lousy eel to work?" It takes two hours, but finally Tewes is back, with no guarantees but enough assurance that Prien resumes his search pattern. The next morning, Prien's breakfast is interrupted by a report from the conning tower: a passenger liner this time, a big one in the 15 000-ton

class, coming up astern. The first question is whether she is a neutral—American, in particular. But the liner starts to weave, clear evidence that she is either British or under a British contract. Prien closes in and lets the liner approach; she zigs, then zags, and finally as she zigs again Prien launches his last, patched-up torpedo. The torpedo strikes the liner's hull below the forward funnel, and the big ship immediately starts to list to starboard. As boats hit the surface of the water, *U 47* descends to 20 metres, takes off at half speed, and rises again to periscope depth. No counterattack materializes, although the liner has large-calibre guns at bow and stern. His torpedoes gone and the boat's score for the patrol at 66 500 tons of shipping sunk, Kapitänleutnant Prien takes *U 47* home to Kiel.

The liner is the 15 501-ton SS *Arandora Star*, with a full load of passengers, including 1 299 Germans and Italians bound for prisoner-of-war camps and internment centres in Canada, plus 374 ship's crew and military guard. The first response to the attack report is a Sunderland flying boat from Coastal Command, which arrives with food and survival equipment and circles over the settling wreck. HMCS *St. Laurent* (Commander Harry DeWolf) is next on the scene, arriving at 1:25 p.m. to find a group of 10 full lifeboats, and a two-mile trail to windward of rafts and small wreckage supporting "an absolute floating island" of survivors.

Preferring not to think of the U-boat lurking below, Cdr Dewolf drops all his boats to pick up individuals and moves gently through the wreckage, directed by the crew of the Sunderland, to gather in those clinging to rafts. The rescue operation takes nearly three hours, and by the time *St. Laurent* is finished she has 860 survivors aboard, so many they have to be rushed below to keep the top-heavy old destroyer from capsizing. By a freak of chance, *St. Laurent* has a

rich, hot meal ready for her flood of visitors—her refrigerators failed this morning, and every bit of fresh meat aboard went into the oven just as the rescue operation began.



U-BOOT-ARCHIVE/ARCHIVES DES U-BOOT, CUXHAVEN

Portrait of Kapitänleutnant Günther Prien of *U 47* circulated by the Propaganda Ministry in Berlin to publicize the sinking of HMS *Royal Oak* in Scapa Flow on October 14, 1939.

Portrait du Kapitänleutnant Günther Prien, de l'*U-47*, diffusé par le ministère de la Propagande à Berlin pour faire mousser l'engloutissement du NSM *Royal Oak* à Scapa Flow, le 14 octobre 1939.

Le 1er juillet 1940

Juste avant le déjeuner, dans les eaux très fréquentées au nord de l'Irlande, le Kapitänleutnant Günther Prien, du *U-47*, le sous-marin chef de file de la 7^e flotille de sous-marins allemands, constate que ses réserves de mazout et de torpilles s'épuisent : c'est l'heure de songer à retourner au pays. Cependant, il rejette cette idée dès que les informations matinales de Berlin parlent de l'Obertleutnant-zur-See Engelbert Endrass, ancien commandant en second de l'*U-47* maintenant capitaine de l'*U-46*, qui déclare avoir coulé 54 000 tonnes de marchandises ennemies lors de la patrouille qu'il vient de terminer. Il ne reste plus que deux torpilles lorsque le Kapitänleutnant Prien et ses hommes s'assoient devant une bonne soupe, du jambon bouilli, des fèves et des pommes de terre, suivis de petites prunes jaunes. Ils ont confiance qu'ils seront chanceux et qu'un gros navire marchand, deux, ou peut-être même trois, viendra zigzaguer devant le périscope de l'*U-47*. Au moment même où l'as des sous-marins allemands s'apprête à prendre une bouchée, l'officier de quart annonce : « Commandant : navire à vapeur en vue; vert trois un trois ». Le Kapitänleutnant Prien s'essuie et ordonne à tous « À vos postes de plongée ». En une heure, l'*U-47* est si près du navire à vapeur que l'on peut lire son nom en l'alignant dans les réticules; 34 secondes plus tard, le navire est atteint d'une torpille. Pendant qu'il observe la poupe s'élever et l'équipage du navire essayer de s'accrocher à la vie, le Kapitänleutnant Prien calcule le total de tonnes qu'il a fait couler jusqu'à présent : toujours pas assez! L'Obertleutnant-zur-See Endrass mène encore par quelques milliers de tonnes.

La dernière torpille du sous-marin a été jugée inutilisable, mais le Kapitänleutnant Prien convoque

l'officier marinier torpilleur Tewes. « C'est notre dernière chance. Croyez-vous que cette piteuse anguille peut encore nous servir? » L'officier Tewes revient deux heures plus tard, sans garantie mais avec une assurance suffisante pour que Prien recommence à chercher un navire à attaquer. Le matin suivant, alors que le capitaine-lieutenant prend son déjeuner, la tour de manœuvre annonce qu'un paquebot de ligne d'environ 15 000 tonnes approche à l'arrière. Il faut d'abord déterminer s'il est neutre (Américain, surtout), mais le paquebot commence à zigzaguer, ce qui confirme qu'il s'agit d'un navire britannique ou d'un navire sous contrat britannique. Le Kapitänleutnant Prien se prépare et laisse le paquebot approcher. Le bateau décrit un zigzag, puis, lorsqu'il revient dans la ligne de mire de l'u-boot, le capitaine-lieutenant lance sa dernière torpille rafistolée, qui atteint la coque du paquebot juste sous la cheminée avant, et ce dernier commence à donner de la bande à tribord. Lorsque les canots de sauvetage commencent à frapper la surface de l'eau, l'*U-47* descend à 20 mètres, démarre à vitesse moyenne et retourne en immersion périscopique. Même si le paquebot dispose de canons de gros calibre, à l'avant ainsi qu'à l'arrière, il ne contre-attaque pas. Après avoir épuisé sa réserve de torpilles et coulé 66 500 tonnes de marchandises, le Kapitänleutnant Prien ramène l'*U-47* à son port d'attache de Kiel.

Le paquebot touché est le SS *Arandora Star*, de 15 501 tonnes, bondé de passagers, notamment 1 299 Allemands et Italiens envoyés dans des camps pour prisonniers de guerre et des camps d'internement au Canada, en plus de 374 membres d'équipage et gardes militaires. Le premier à répondre au rapport d'attaque est un hydravion Sunderland de la Coastal Command, qui arrive avec de la nourriture et de l'équipement de survie et qui tourne autour des débris. Puis, le NCSM *St. Laurent* (Capitaine de frégate Harry DeWolf) arrive, vers 13 h 25, et trouve un groupe de dix canots de sauvetage remplis et une traînée de deux milles de radeaux et de petits débris sur lesquels s'appuient une « véritable île flottante » de survivants.

Le Capf DeWolf, préférant ignorer l'u-boot qui rôde dessous, descend tous ses canots pour repêcher les gens et négocie un passage sur le site de l'attaque, dirigé par l'équipage du Sunderland, pour retirer de l'eau les personnes qui s'accrochent aux radeaux. Le sauvetage dure près de trois heures à l'issue desquelles le *St. Laurent* accueille 860 survivants, que l'on doit faire descendre sous le pont pour éviter que le destroyer, déjà lourd en surface, ne chavire. Par pur hasard, le NCSM *St. Laurent* peut offrir un succulent repas chaud à ses nombreux visiteurs; en effet, le matin même, les réfrigérateurs se sont brisés et toute la viande du navire était mise au four au moment où commençait le sauvetage.

Sources :

Wolfgang Frank. *Enemy Submarine: The Story of Günther Prien, Captain of U 47*. London, William Kimber, 1954.
W.A.B. Douglas, et al. *No Higher Purpose: The Official History of the Royal Canadian Navy in the Second World War, 1939-1943*. St. Catharines: Vanwell, 2002.
Naval Officers' Association of Canada, Ottawa Branch. *Salty Dips, Volume 6: "Ready Aye Ready"*. Ottawa: NOAC, 1999.
www.uboat.net

Références :

WOLFGANG, Frank. *Enemy Submarine: The Story of Günther Prien, Captain of U 47*, Londres, William Kimber, 1954.
DOUGLAS, W.A.B., et coll. *No Higher Purpose: The Official History of the Royal Canadian Navy in the Second World War, 1939-1943*. St. Catharines, Vanwell, 2002.
Association des officiers de la Marine du Canada, chapitre d'Ottawa. *Ready aye Ready*, Ottawa, AOAC, « Salty Dips », vol. 6, 1999.
www.uboat.net (site unilingue anglais)