



O 21 DANS H₂O

▼ En 1940, le O 21 fait partie de la classe de sous-marins la plus moderne de la *Koninklijke Marine*. Notez le panneau latéral dans la coque pour le tube lance-torpilles double orientable.

LE HOLLANDAIS QUI COULA UN U-BOOT

Le 28 novembre 1941, le torpillage du U-95 fait définitivement entrer dans la légende le O 21, unique sous-marin de la *Koninklijke Marine* à jamais avoir coulé un U-Boot. Ce succès est lié à un commandant chevronné, à un bâtiment bien conçu, tenant très bien la mer, et à un équipage de grande qualité. Mais aussi à un peu de chance.

Le Luitenant ter zee eerste klasse Johannes Frans van Dulm, l'un des officiers sous-mariniers les plus expérimentés de la Marine royale néerlandaise, reçoit le commandement du *HNLMS Onderzeeboot 21* à la fin du mois de mars 1940. Lancé non sans quelques difficultés le 21 octobre précédent, le sous-marin est toujours en cours d'achèvement et n'a pas encore effectué tous ses essais. Le *O 21* est officiellement mis en service le 10 mai 1940, le jour même de l'invasion du pays par les Allemands ! Pour éviter la capture de son bâtiment non armé, sans torpille à bord, van Dulm décide de rejoindre l'Angleterre. Il quitte le port de Flessingue en compagnie de son *sister-ship*, le *O 22*. Le 11, les bâtiments jettent l'ancre dans les Downs en attendant les ordres, qui arrivent le lendemain, pour rallier Portsmouth. Désormais incorporé à la *Royal Navy*, le *O 21* est achevé aux chantiers navals de Rosyth (Écosse) de mai à juin 1940. Il y est équipé d'une antenne goniométrique, mais perd son « schnorkel », un équipement encore expérimental [1]. Ce dispositif novateur, qui inspirera la *U-Bootwaffe*, est tout simplement jugé inutile par les experts britanniques ! Le 3 juin, le sous-marin effectue son premier essai de plongée au large de Spithead. Quatre jours plus tard, il doit plonger en urgence pour éviter d'être touché par des appareils de la *Luftwaffe* venus bombarder Portsmouth. Les *O 21* et *O 22* rallient Portland dans la soirée du 8 pour effectuer une série d'essais, puis rejoignent Dundee le 22. Intégré à la *9th Flotilla* et désormais sous contrôle opérationnel britannique, le *HNLMS O 21* doit alors repartir à Rosyth pour réparer : à pleine vitesse, ses cache-pots d'échappement laissent sortir des flammèches, et, à bord, différents bruits mécaniques doivent être contrôlés. S'ensuivent plusieurs mouvements entre Rosyth et Dundee. Le *O 21* appareille finalement le 30 juillet pour sa première patrouille d'entraînement au large du Doggers Bank.



▲ Le Luitenant ter zee eerste klasse Johannes Frans van Dulm, né le 24 octobre 1907 et décédé le 20 août 1991 à Wassenaar. Surnommé « Jantje » (petit Jan), il était le fils du célèbre amiral Maarten Hendrik van Dulm (1879-1949). Le *O 21* obtiendra ses plus grands succès sous son commandement.

Sauf mention contraire, toutes photos : collection Cazenave

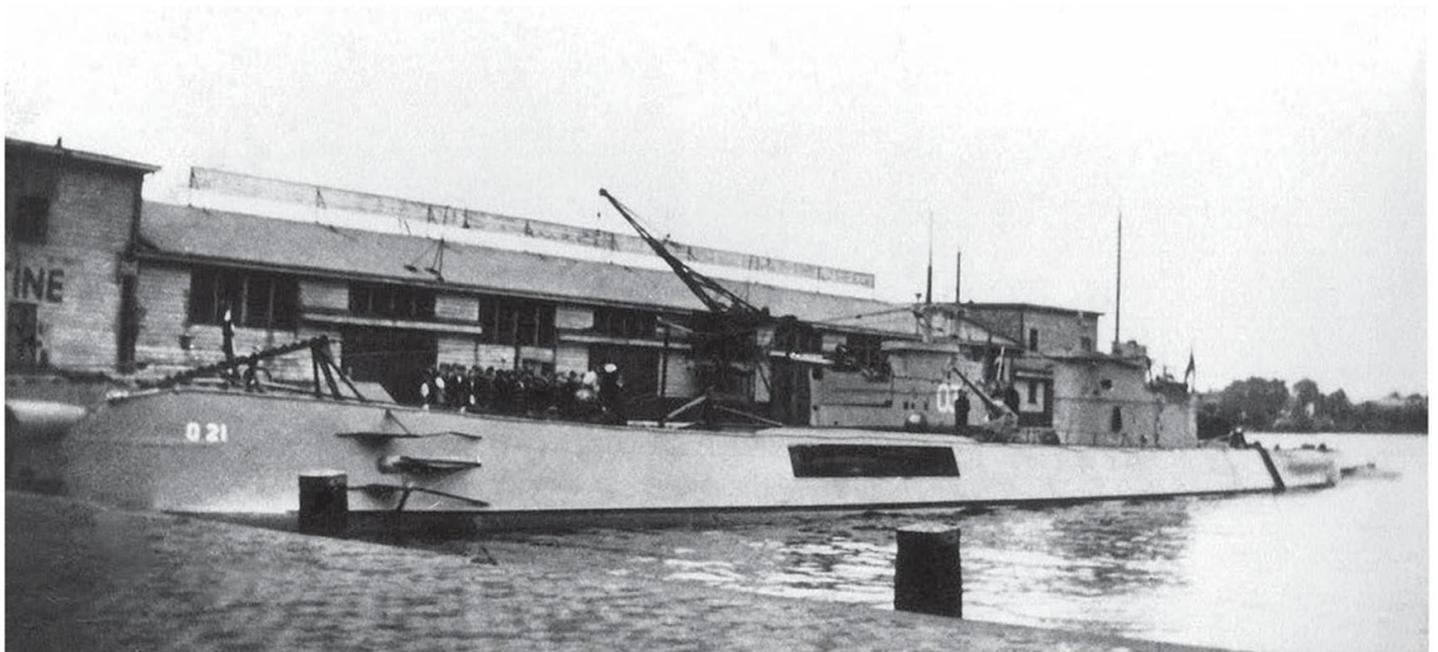
▼ Exercice au tube lance-torpilles orientable dans le golfe d'Exmouth, Australie, en 1943.



PAR STEPHAN CAZENAVE

Remerciements à
Arromanches Militaria

[1] Il permet le fonctionnement des moteurs Diesel à l'immersion périscopique grâce à un tube d'admission d'air frais et d'expulsion des gaz d'échappement.



PATROUILLES DE GUERRE EN MER DU NORD

1^{er} AOÛT 1940 À 16H02 : le sous-marin repère un *U-Boot* de 250 t filant à 12 nœuds en surface.

16H15 : van Dulm lance deux torpilles par les tubes avant. Distante de 2 000 m, la cible est manquée. C'est probablement le *Typ IIC U-60* qui atteindra Bergen le lendemain, et dont le tout récent commandant n'est autre que l'*Oberleutnant zur See* Adalbert Schnee, l'un des futurs As de la *U-Bootwaffe* ! Lors de sa deuxième patrouille en mer du Nord, entamée le 28 août, van Dulm ordonne une plongée

à 100 m de profondeur, mais une avarie inopportune survient à 85 m et interrompt la manœuvre.

22 SEPTEMBRE : départ de Dundee pour une troisième patrouille de guerre au large de la Norvège.

6 OCTOBRE À 09H30 : le *O 21* repère un nouvel *U-Boot* de 250 t qui plonge avant que le Néerlandais ait pu initier sa manœuvre d'attaque. La traque est abandonnée car le *O 21* ne dispose d'aucun équipement asdic et l'opérateur aux hydrophones ne détecte aucun son. Il s'agit probablement du *U-61* qui rentrait de patrouille lorsqu'il a lui aussi repéré le bâtiment de van Dulm.

7 OCTOBRE : à court de carburant, le *O 21* rentre à Dundee. En chemin, le commandant retente une plongée à 100 m. À 95 m, la pression fait éclater le verre de l'indicateur d'angle de la barre de profondeur dans le central, puis des entrées d'eau provoquent des avaries mécaniques. Le moteur électrique tribord s'arrête, et le sous-marin « coule » jusqu'à 106 m de fond avant de remonter en chassant aux ballasts. Quitte pour une belle frayeur, l'équipage peut accoster à Dundee le 8. Les dégâts sont réparés, et, à la mi-novembre, le bâtiment réalise enfin une immersion à 102 m sans aucun souci.

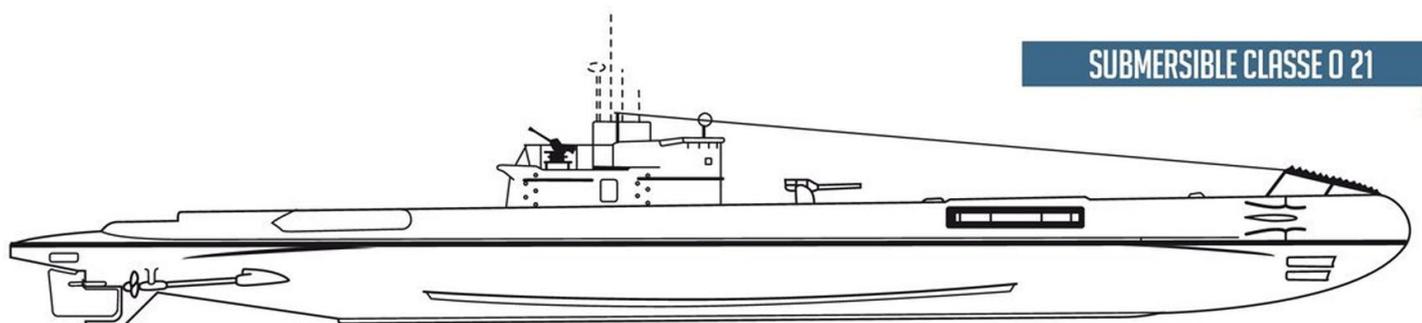
28 NOVEMBRE - 12 DÉCEMBRE : une 4^e patrouille menée en mer du Nord s'avère, comme les précédentes, désespérément infructueuse. Courant décembre, 5 torpilles britanniques Mk IV remontant à la Grande Guerre sont chargées à bord pour procéder à des essais à Tay Sanctuary, au sud de Bell Rock, afin de contrôler leur compatibilité avec les tubes néerlandais.

29 DÉCEMBRE - 12 JANVIER 1941 : armé des torpilles britanniques qui ont passé positivement les tests, le *O 21* repart en mer pour une nouvelle et infructueuse patrouille.

27 JANVIER : le sous-marin quitte Dundee pour sa 6^e patrouille de guerre. Elle aurait pu aussi être la dernière, puisque, début février, le bâtiment manque de peu de sauter sur une mine allemande au large de Bergen.

HNLMS ONDERZEEBOOT 21

DÉPLACEMENT [S/P]	881 t / 1 186 t
LONGUEUR	77,5 m
LARGEUR	6,5 m
TIRANT D'EAU	4 m
PROPULSION [S/P]	2 moteurs Diesel Sulzer / 2 électriques
PUISSANCE MAX. [S/P]	5 000 cv / 1 000 cv
VITESSE MAX. [S/P]	19,5 nœuds / 9 nœuds
PROFONDEUR MAX.	105 m
RAYON D'ACTION [S/P]	10 000 nautiques à 12 nœuds / 28 nautiques à 8,5 nœuds
ARMEMENT	8 tubes lance-torpilles de 533 mm (4 avant, 2 arrière, 2 externes orientables milieu avant) ; 14 torpilles ; un canon de pont installé à Rosyth (calibre inconnu)
ÉQUIPAGE	55 hommes et officiers



SUBMERSIBLE CLASSE O 21



23 FÉVRIER À 14H00 : accompagné du O 23 et d'un escorteur, le O 21 appareille de Dundee pour Gibraltar. Ce changement de zone d'opérations n'a pas échappé à l'équipage, avec le stockage de vivres supplémentaires et l'embarquement de torpilles de 450 et 533 mm, les premières étant destinées à des sous-marins anglais opérant en Méditerranée.

27 FÉVRIER : au large des côtes galloises, le cargo anglais *Losada* canonne les sous-marins néerlandais en surface, les prenant pour des *U-Boote*. Les deux sous-marins plongent en urgence, mais, trahi par le sillage de son périscope, le O 21 est bientôt grenadé par leur propre escorteur, l'avisos *La Moqueuse* (classe Elan) des FNFL, qui le prend à son tour pour un sous-marin ennemi ! Van Dulm doit faire surface avec quelques légers dommages pour que le commandant français, le lieutenant de vaisseau André Deméocq, se rende compte de sa méprise. Le O 21 poursuit ensuite sa course vers Gibraltar, devant retrouver en route un autre escorteur, la corvette *La Malouine*, avant de rejoindre le convoi OG-54.

7 MARS : la corvette n'est pas au rendez-vous lorsque le convoi d'une quinzaine de navires alliés est finalement rallié. Le O 21 rejoint Gibraltar le 14 pour être rattaché à la 8th Flotilla. Désormais, il va effectuer des escortes de convois faisant la liaison entre Gibraltar et l'Angleterre jusqu'en juillet. S'ensuivent une patrouille dans le golfe de Gascogne (cap Finisterre, Galice) puis une autre en mer Tyrrhénienne.

21 JUILLET : deux convois ennemis repérés dans le golfe de Naples, dont l'un avec un pétrolier de 5 000 t, restent hors de portée.

29 JUILLET : quatre torpilles sont tirées sur un nouveau convoi, et deux explosions sont enregistrées. Le vapeur italien *Monteponi* de 742 t (mais 4 000 t selon van Dulm) est effectivement endommagé, mais de 16h09 à 17h01, le O 21 subit un intense grenadage (24 charges larguées) de la part de deux des trois escorteurs.

3 AOÛT À 19H13 : au sud-est de Cagliari (Sardaigne), van Dulm manque une attaque à la torpille sur le trois-mâts *Maria Teresa* de 219 t (estimé à 300 t). Il ordonne alors

▲ Des hommes d'équipage dans le compartiment torpilles. Aucun d'eux ne porte un uniforme distinctif.

► Dans le central, en plongée au milieu de l'océan Indien, un officier observe la surface au périscope.

▼ Le O 21 près d'un sous-marin britannique classe T. DR

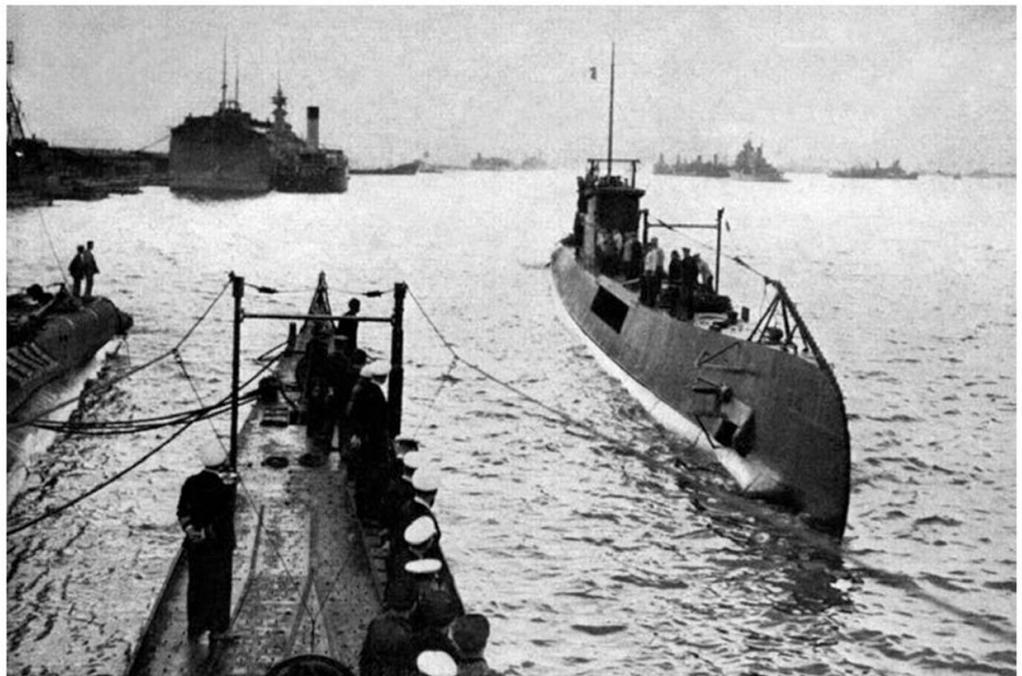
▼ Au cours de la guerre, le O 21 entre dans le port de Gibraltar et passe devant des sous-marins britanniques au mouillage. DR



de faire surface pour couler la proie au canon : le voilier est touché par 7 des 25 obus tirés, mais il réussit à s'échapper. Il sera ensuite remorqué et reprendra rapidement du service.

6 AOÛT : le O 21 coule le cargo italien *Bombardiere* attribué à tort au O 24.

27 AOÛT – 12 SEPTEMBRE : 13^e patrouille, cette fois en mer Tyrrhénienne. Après avoir raté à la torpille le sous-marin italien *Angelo Emo* (classe Marcello) le 31 août, le O 21 torpille puis coule au canon le cargo italien *Isarco* (5 738 t) le 5 septembre, à l'ouest de Naples. 22 naufragés sont récupérés à bord. Les jours suivants, plusieurs attaques à la torpille seront menées sans succès, aucune n'atteignant sa cible.





21 SEPTEMBRE – 8 OCTOBRE : au cours de cette 14^e mission de guerre, le *O 21* participe notamment à l'opération « Halberd » (le ravitaillement de Malte par le plus gros convoi jamais réuni à cette époque de la guerre pour ce type d'opération) dans le golfe de Cagliari. Le 3 octobre, il coule le *Oued Yquem* (1 369 t), un cargo français naviguant sous pavillon vichyste.

BATAILLE AU CLAIR DE LUNE

9-28 NOVEMBRE : une nouvelle patrouille amène son lot de torpillages manqués. Van Dulm parvient toutefois à couler le chalutier *San Salvatore* (92 t) le 22, puis le *Nuovo Sant'Antonio* (52 t) le 24, cette fois au canon.

28 NOVEMBRE À 00H30 : dans la nuit, le *O 21* croise en surface en pleine mer d'Alboran, au sud-ouest d'Almeria, en direction de Gibraltar, lorsque le second, le *Ltz. Il Kroesen*, de quart en veille arrière dans la baignoire, fait sonner trois fois la cloche. Alarme ! Le commandant se précipite et demande ce qui se passe : « une silhouette droit devant. » Les hommes distinguent à peine une vague d'étrave. La côte espagnole est toute proche, et il y a des lumières alentour. Van Dulm ordonne de ralentir. La vague d'étrave s'approche rapidement. « Je pense que c'est un sous-marin », dit Kroesen. Soudain, une lumière bleue clignote. Quelqu'un émet. Rees, le radiotélégraphiste anglais qui vient de grimper dans la baignoire, ne reconnaît pas le code lumineux. Il ne peut s'agir que d'un *U-Boot*. Machines avant toute ! L'inconnu pourrait les canonner s'il s'approchait encore. Or, les tubes avant du *O 21* sont vides, et la pièce de pont n'a plus d'obus... Van Dulm ne dispose plus que de deux torpilles dans les tubes arrière. Il ordonne l'arrêt des moteurs. Le *U-Boot* se rapproche maintenant à vive allure. Lequel des deux va-t-il ouvrir le feu en premier ? Sans indicateur de visée, van Dulm évalue la direction bras tendu avec le pouce en l'air et crie « Feu ! ». Une torpille file vers le loup gris. De son côté, le commandant du *U-95*, le *Kapitänleutnant*



Gerd Schreiber, fait augmenter la vitesse et se prépare à lancer une torpille, tandis que ses artilleurs sont sur le pont, prêts à ouvrir le feu au canon de 2 cm. Avec la pleine lune et le ciel dégagé, le sillage de la torpille britannique est rapidement détecté, et la barre est mise à tribord toute. Pointant vers la côte espagnole, l'Allemand échappe à l'engin qui lui était destiné. Van Dulm manœuvre

▶ **En haut :** L'équipe de veille dans la baignoire scrute l'immensité de l'océan Atlantique en 1941.

▶ **Ci-dessus :** Le *Bloedvlag* du *O 21* après ses victoires en Méditerranée.



▶ **Base de Gibraltar, 28 novembre 1941.** Le *O 21* rentre triomphant de patrouille après avoir coulé le *U-95* dans la nuit, avec à gauche l'officier de liaison britannique E.H. Holmes et au centre le *Luitenant ter zee eerste klasse* J.F. van Dulm.

► Les prisonniers du U-95 débarquent du sous-marin néerlandais. Au centre, l'ancien commandant allemand Gerd Schreiber.



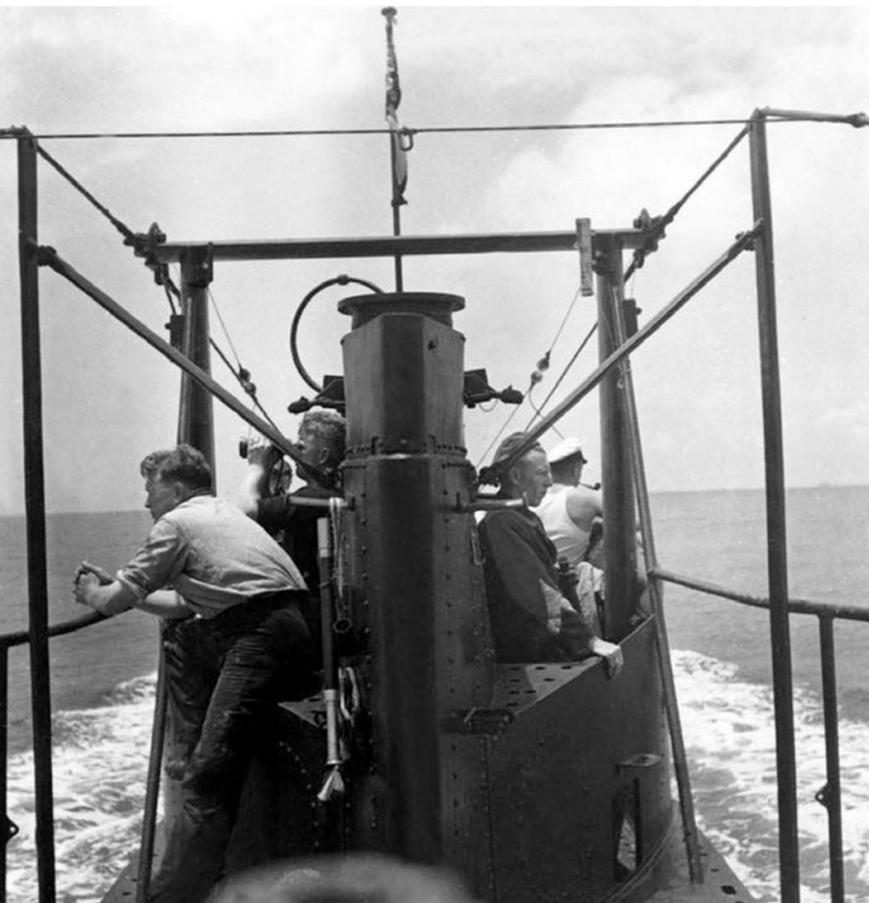
▲ Vue en plongée de l'avant du sous-marin avec sa pièce Bofors Mk 3 de 88 mm.

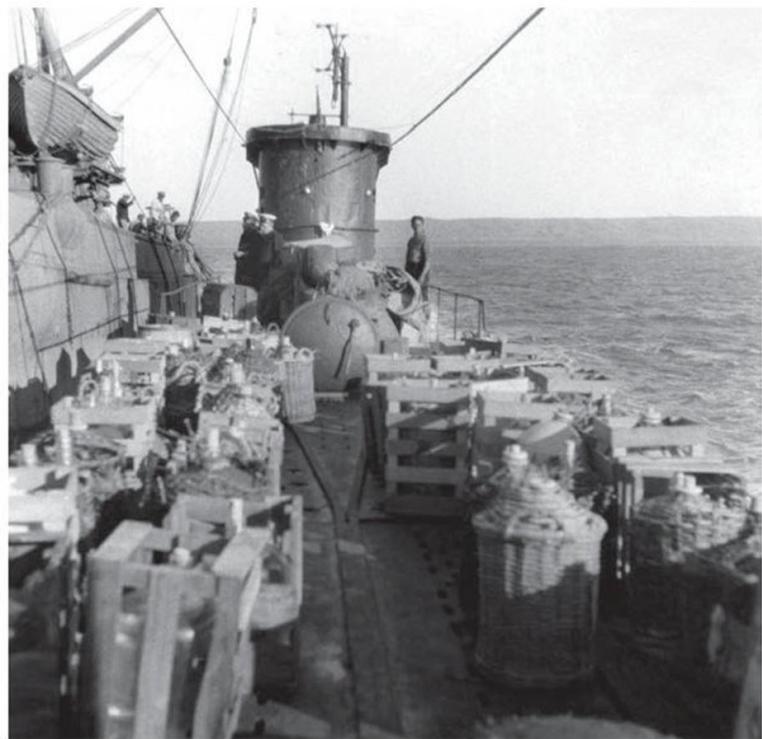
▼ Équipe de veille dans le kiosque du O 21 au large de la côte nord-africaine en 1942.

pour aligner sa course sur celle de l'ennemi tout en effectuant une nouvelle visée au pouce.

00H50 : « Feu ! » La 2^e torpille file et explose cette fois juste derrière le kiosque du U-Boot, qui coule très rapidement par l'arrière, l'étrave pointée vers le ciel avec un angle de 45°. Le O 21 fait demi-tour et rejoint la position du torpillage. Depuis la baignoire, les Néerlandais peuvent

entendre des cris de détresse dans la nuit. L'odeur âcre consécutive à l'explosion, mêlée à celle du Diesel, sature l'air. Le commandant fait stopper les machines et repêcher 12 survivants qui surnagent dans une nappe de carburant. Parmi eux, le commandant Schreiber, lequel n'a pas encore grimpé sur le pont qu'il crie à ses hommes : « Taisez-vous, ne dites rien ! » Van Dulm lui réplique sur le même ton :





DU POINT DE VUE ALLEMAND

Le *U-95* est un *Typ VIIC* qui a appareillé de Lorient le 19 novembre 1941 et s'apprêtait à franchir le détroit de Gibraltar. L'équipe de veille avait bien repéré le sous-marin néerlandais, mais la silhouette du *O 21*, très proche de celle d'un *U-Boot*, a fait hésiter le commandant allemand qui, sinon, aurait ouvert le feu en premier. Ces quelques minutes d'incertitude auront été fatales au loup gris et à 35 membres de son équipage.

Navigation par beau temps et mer d'huile dans l'océan Indien. Sous ce soleil, le casque tropical s'impose !

Le *O 21* se ravitaille à couple du navire-dépôt *USS Chanticleer* [dans le golfe d'Exmouth (Australie)] en juillet ou août 1943.

12 AOÛT : le *O 21* appareille de Holy Loch, cap sur Gibraltar, première étape d'une longue traversée pour rejoindre l'Extrême-Orient.

16 AOÛT : à 200 nautiques au nord-ouest du cap Finisterre, l'une de ses torpilles manque le *U-254* du *Kapitänleutnant* Hans Gilardone, ratant du même coup un doublet historique.

Arrivé le 20 août à Gibraltar, il reprend la mer le 8 septembre à destination de Freetown, pour accoster le 2 octobre à Pointe Noire (Congo) avant de faire escale à Simonstown, en Afrique du Sud. Le bâtiment y subit des réparations jusqu'en janvier 1943, puis reprend la mer

« Ce ne sont plus vos affaires, fermez votre grande bouche, vous n'avez aucune autorité ici, descendez immédiatement. » Les prisonniers et surtout les quatre officiers devront être constamment sous bonne garde. Ils essayeront même une fois d'ouvrir une vanne pour inonder le bâtiment ! La nouvelle du torpillage du *U-95* est transmise par radio à l'état-major de la Force H, et c'est un *O 21* triomphant qui rejoint Gibraltar après quelques heures de navigation, avec le *Jolly Roger* (pavillon emblématique) du *Silent Service* anglais déployé au côté d'un pavillon des Pays-Bas flambant neuf. Même l'amiral Sir James Fownes Somerville fera le déplacement pour féliciter en personne van Dulm et son équipage.

AVEC LA BRITISH EASTERN FLEET

16-23 DÉCEMBRE : le *O 21* effectue une dernière patrouille dans le golfe de Gascogne au départ de Holy Loch, participant en particulier à l'*Iron Ring*, le blocus allié de Brest où sont enfermés les *Gneisenau*, *Scharnhorst* et *Prinz Eugen*.

30 DÉCEMBRE : le *O 21* arrive à Milford Haven pour fêter Noël, rejoint Dundee puis Rosyth.

13 JANVIER - 1^{er} JUILLET 1942 : s'ensuit une longue période de révision générale, notamment nécessaire pour les moteurs électriques. Frans van Dulm est décoré du *Distinguished Service Order* le 17 février, puis reçoit une *Bar* à son *DSO* le 24.



► Fin janvier-début février 1944, le O 21 navigue de concert avec la corvette britannique classe Flower *HMS Wallflower* lors de l'escorte du convoi *GUS-29*. Le sous-mersible rentre alors de son périple extrême-oriental.



► Exercices de tir à la mitrailleuse Oerlikon de 20 mm à Madagascar en 1943.

▲ Accompagné du commandant A. van Altena (à droite), van Dulm (au centre) passe en revue l'équipage du sous-mersible *HNMS Tiger Shark* sur la base de Barrow Fuess, en Écosse, le 28 mars 1945.

le mois suivant pour enfin rallier Colombo *via* Diego Suarez, passant sous le contrôle opérationnel de la *British Eastern Fleet*.

6-24 MARS ? 1943 ? : le sous-mersible effectue sa première patrouille dans l'océan Indien au large de Port Blair (îles Andaman) et de la côte Ouest du Siam. Le 13, il torpille et coule le cargo japonais *Kasuga Maru 2* (3 967 t).

11-29 AVRIL : la patrouille suivante se déroule au large du détroit de Malacca, où le O 21 envoie par le fond le *Yamazato Maru* de 6 925 t avant d'aller patrouiller la baie de Sabang (nord de Sumatra).

28 MAI - 18 JUIN : une nouvelle patrouille voit le sous-marin naviguer dans le détroit de Malacca sans mener d'attaque.

9-20 JUILLET : le sous-mersible opère dans le golfe d'Exmouth (Australie), puis réalise des opérations de renseignement, débarquant des agents clandestins sur la côte Est de Java, île alors occupée par les Japonais.



via Halifax pour subir une importante refonte à Philadelphie de juin à novembre. Il est ensuite basé à New London et quitte Philadelphia le 8 février 1945 pour rejoindre l'Australie par le canal de Panama. D'avril à mai, il est en réparation à Wellington (Nouvelle-Zélande), alors que le conflit se termine en Europe, puis rejoint Fremantle.

8 JUILLET - 8 AOÛT 1945 : le O 21 patrouille dans le détroit de la Sonde et au large de Java, endommageant au canon deux caboteurs et un chalutier japonais.

Suite à la capitulation du Japon, l'unité est basée à Jakarta à partir d'octobre. Elle rejoint les Pays-Bas le 30 avril 1946 et poursuit sa carrière dans la *Koninklijke Marine* jusqu'à son déclassement le 2 novembre 1957. Le sous-mersible est désarmé et vendu aux ferrailleurs l'année suivante. ■

SOUS COMMANDEMENT AMÉRICAIN

L'unité néerlandaise passe ensuite sous commandement opérationnel américain à Fremantle, en Australie. En décembre, elle est renvoyée en Grande-Bretagne en raison d'importantes avaries moteur. Après être passé par le canal de Suez, Malte et Gibraltar, le O 21 atteint Dundee le 22 février et reste en Écosse jusqu'en mai 1944. Appelé à d'autres fonctions, van Dulm est remplacé par son second, le *Ltz. Il Kroesen*, lequel, à partir du 28 mars assume le commandement effectif du bâtiment jusqu'à la fin de la guerre. Le sous-mersible rallie alors les États-Unis