



1939-1945

SCH. SOU

SOUVENIRS d'un SOUS-MARINIER
le commandant SCHLUMBERGER

La France Libre n'a, malheureusement, eu que cinq sous-marins. Le Narval de Droguou oui, dès l'armistice, a, seul de son espèce en Méditerranée, décidé de continuer et a rallié Malte. Il a, hélas, coulé sur une mine française sur les côtes de Tunisie. Le Surcouf, réfugié en Angleterre, a eu du mal à être réarmé et a disparu en Mer des Antilles, attaqué, par erreur, par un avion américain. Reste les trois qui ont pu être opérationnels.

Le Rubis, un mouilleur de mines, le plus glorieux de tous. Basé à Dundee, commandé alors par Cabanier puis par Rousselot, en patrouille au moment de l'armistice, il a, au retour, décidé de continuer le combat avec la quasi totalité de son équipage.

La Minerve et la Junon, deux de ceux dont j'avais la charge à Cherbourg, ont pu être réarmés dans des conditions difficiles, la Minerve d'abord avec Sonnevillie, aux dépens de la Junon en Décembre 1940, puis, la Junon elle-même, en Septembre 1941, avec Quervillie.

Ces trois bateaux étaient rattachés à la 9th Submarine Flotilla basée à Dundee en Ecosse, sous commandement opérationnel anglais, et ont essentiellement opéré sur les côtes de Norvège. En plus d'opérations spéciales dans les fjords et de missions de protection, nos bâtiments ont coulé 12 bateaux, 10 pour le Rubis et 2 pour la Junon. Mais la flotille, elle, a perdu dix bateaux. Avec la sobriété britannique "The Admiralty regrets to announce that the submarine X is overdue and must be considered as lost. The next of kin have been advised".

La 9th Submarine Flotilla était composée de sous-marins anglais, des trois français, et de sous-marins de pays dont le gouvernement n'avait pas capitulé: Norvège, Hollande, Pologne.

Pour nous, la première difficulté était l'entretien des bateaux. Le concours de terre était fourni par un chantier local, Caledon Shipyard, peu ou pas adapté au matériel français. Je ne sais pourquoi les britanniques n'ont pas adopté le système métrique: cela leur aurait grandement facilité la mise en forme des

X RESISTANCE

5, RUE DU HAMEAU
92190 MEUDON

SCHLUMBERGER, Etienne, promotion 1936



Rubis, Minerve et Junon. Au lieu de quoi, il fallait jongler avec les boulons de pas witworth et de pas métrique. Il nous est arrivé d'avoir à prendre des boulons des doullaines (les chiottes) pour réparer les embraveurs des Diesels. Leur torbilles en inch n avaient pas la bonne dimension pour nos tubes. Nos super diesels, perfectionnés par des ingénieurs français, passaient leur temps à se casser: joints de culasse, soupapes, ressorts de soupapes. Je ne me souviens pas de patrouille de la Junon d'où nous soyons revenus avec nos deux diesels. Il nous a même fallu, une fois, revenir avec un seul moteur mais dont un des cylindres était désaccouplé. De plus, le chantier avait un régime de quasi temps de paix. Il s'est mis en grève alors que nous embarquions nos torbilles pour tenter d'intercepter le liroitz. Une autre fois, le bateau étant au bassin, les peintres se sont mis en grève alors que, si la date de sortie de bassin liée à une grande marée n'était pas tenue, le bateau aurait été coincé: il a fallu, avec l'autorisation du représentant de l'amirauté, que je puisse haranguer les ouvriers. Je leur ai dit qu'ils rentreraient chez eux tous les soirs, mais que nous, nous luttons pour revoir notre pays: le bateau est sorti à temps.

Aussi, le plus gros du travail entre les patrouilles retombait sur nous. Je ne saurai dire assez combien j'ai de respect et d'admiration pour les hommes embarqués. Tous volontaires pour la France Libre, volontaires pour les sous-marins. (il faut le faire), revenant de patrouilles pénibles et souvent périlleuses (la guerre est parfois un peu dangereuse), fidèles et efficaces à leurs poste de combat, souvent isolés derrière des portes étanches. Ils se mettaient avec acharnement au travail après trois jours de détente, pour pouvoir repartir. L'étrange était que tous nous étions attachés aux sous-marins: la pire sanction était d'être renvoyé au service général.

Au retour de patrouille, donc, il y avait trois jours de liberté au cours desquels il y avait parfois force libations. Le pire, pour moi, fut la période de Noël 42. Je venais d'apprendre que les Anglais m'avaient décoré de la DSC, vaste célébration. Puis assassinat de Darlan, on remet cela. Puis Noël. Heureusement je n'avais alors pas de bourgeoisie pour me ramener dans le droit chemin. Au bout de ces trois jours, la discipline et le respect militaire devait reprendre ses droits. Et le travail reprenait souvent jusqu'à trois heures du matin.

Puis venait la patrouille. "Being in all aspects ready for sea and war, you shall proceed..." Escorte par un chalutier armé entre les champs de mines et la côte jusqu'à Lerwick, dans les îles shetlands, nous y faisons une courte escale avant de partir vers la Norvège. Puis trois ou quatre jours de trajet, surface de nuit, plongée de jours en inversant les heures pour économiser l'oxygène. Nous étions tenus de demeurer dans des



zones mobiles glissant sur notre route, dites "Total Bombing Retriiction Area" dans lesquels les avions anglais avaient interdiction d'attaquer. Une erreur de navigation soit du sous marin, soit de l'avion, pouvait être fatale. Quelques fois des surprises: de nuit, une mine flottante droit devant; heureusement reboussée par la vague d'étrave, j'ai mis la barre toute pour écarter l'arrière. Le point était difficile à faire sur un petit bateau, bas sur l'eau, ou le danger du aux avions ne permettait de faire que des crépusculaires, et encore s'il n'y avait pas trop de nuages. Aussi les reliefs marqués de la côte de Norvège étaient ils les bienvenus. Certaines îles extérieures, particulièrement Utvaer; de plus cette île portait un phare et était très accore ce qui permettait de s'approcher de très près. Le gardien de phare avait une magnifique fille blonde qui se baignait dans un simple appareil à la grande joie des observateurs apelés au périscopie. Très vite, les conditions de vie devenaient routinières. Pas de frigidaire, des boites de singe, de langue, des pommes de terre déshydratées, des harengs, légumes sec. Le cuisinier faisait de son mieux au milieu des odeurs de diesel, d'huile chaude, d'émanations de batteries, de bonshommes mal lavés et de chiottes. Ces dernières disposaient d'un petit volume dans lequel pouvaient tenir plusieurs oboles. Lorsque ce volume était plein, on fermait la vanne supérieurs, ouvrait l'inférieure et une chasse d'air était supposée envoyer le tout aux poissons. Mais il arrivait que la vanne du dessus se ferme mal et une bonne partie revenait vers le haut. J'ai une fois trouvé, en me levant, dans ma chaussure, quelquechose de mou et de mauvaise odeur. Le tout dans le ruissellement de l'eau qui condensait sur le coque en contact avec une eau glacée.

Une fois repositionné par rapport à la côte, il fallait franchir les chamos de mines en passant par dessous. Ces mines, mouillées à grande profondeur, étaient retenues par un orin qui les maintenait à quelques mètres, pardon pieds, sous l'eau. Nous passions donc dessous, vers 30 mètres de profondeur mais, malgré soi, on retenait son souffle lorsqu'un orin frottait sur le coque. Bien sur, au bassin, un fil était passé tout le long du bateau pour s'assurer qu'il n'y avait pas de point d'accrochage, mais quand même.

Nous étions maintenant à l'intérieur du chenal littoral, entre les chapelets d'îles et la côte. chenal considéré comme sûr par les Allemands. De nuit, les phares étaient même allumés. Mais se posaient les problèmes de navigation dans des eaux parfois étroites parsemées de récifs. Dans un de ces passages, la Junon s'est trouvée en route inverse d'un ravitailleur allemand: pas la place de virer pour lancer les torpilles avec les tubes fixes et Querville a utilisé, au passage, les tubes de la tourille de torpilles orientable avec succès, une première du genre. Dans un autre cas, ayant torpillé un navire devant Bodø et après un assez sérieux grenadage, il a fallu sortir à l'estime

entre les rochers. L'un des hommes, par émotion je pense, ne pouvait plus parler: et au bout de trois jours, sans aide médicale ou sinon en silence radio total, il fallait bien faire quelque chose: un grand verre de rhum a relâché le sphinctère. Mon chien, Coco, détestait le grenadade et courrait, comme un fou, de l'avant à l'arrière. On le montait parfois dans le kiosque ou l'air était plus respirable: il se mettait à mes pieds et j'avais toujours peur qu'il ne tombe dans le puit du périscope. Dans une autre occasion, la Junon a dû pénétrer loin à l'intérieur de Björangfjord pour y débarquer un commando qui, ensuite, a fait sauter la centrale hydraulique de Glomfjord. La mer était parfaitement plate et, au périscope, j'ai vu les yeux ahuris d'un pêcheur à la ligne sur une petite barque, qui regardai passer ce drôle de baton. Du commando de Glomfjord, un Norvégien a été tué, sept faits prisonniers et exécutés, et quatre ont pu s'échapper par la Suède. Mais toutes les nuits, il fallait repartir en mer pour charger les batteries en surface. Une autre fois, la Junon a eu pour mission de débarquer des armes et des munitions pour la Résistance norvégienne, dans un petit fjord, Mefjord, au nord de l'île de Senja. Au cours de l'opération de nuit, la tempête s'est levée et il a fallu abandonner deux de nos hommes. Ceux-ci ont été recueillis et cachés par les gens du village, nourris sur leurs rations et sauvés malgré la présence d'une petite garnison allemande. Un premier sous-marin, le norvégien UREDD, envoyé pour les rechercher, a sauté sur une mine et, quelques mois plus tard, s'est encore la Junon qui a été les reprendre. Ils sont descendus de la montagne à ski. Il me faut, ici, dire toute notre admiration et notre reconnaissance aux habitants de Mefjordvaær.

Ainsi le temps et les patrouilles passaient. Nous étions fatigués, jamais découragés, nous demandant quand le reste de la Marine viendrait nous relever. Et bien non: pendant que nous débarquions le matériel dans Mefjord, la flotte se sabordait àoulon.

Et, triste conclusion, lorsque nous sommes arrivés à Alger au début de 1944 après les débarquements alliés en Afrique du Nord, certains officiers refusaient de me serrer la main en cérémonie officielle devant le front des troupes, et le commandant du bâtiment annexe pour les sous-marins, le Jules Verne, le long duquel la Junon était amarrée, m'a fait observer qu'il n'était pas réglementaire de porter à la fois le pavillon de beaupré des FNFL et la flamme de la Croix de Guerre: j'ai fait rentrer la Croix de Guerre.

Enfin est venue la victoire en Europe, puis celle sur le Japon, et mon départ pour l'Indochine. Mais ceci est une autre histoire.

