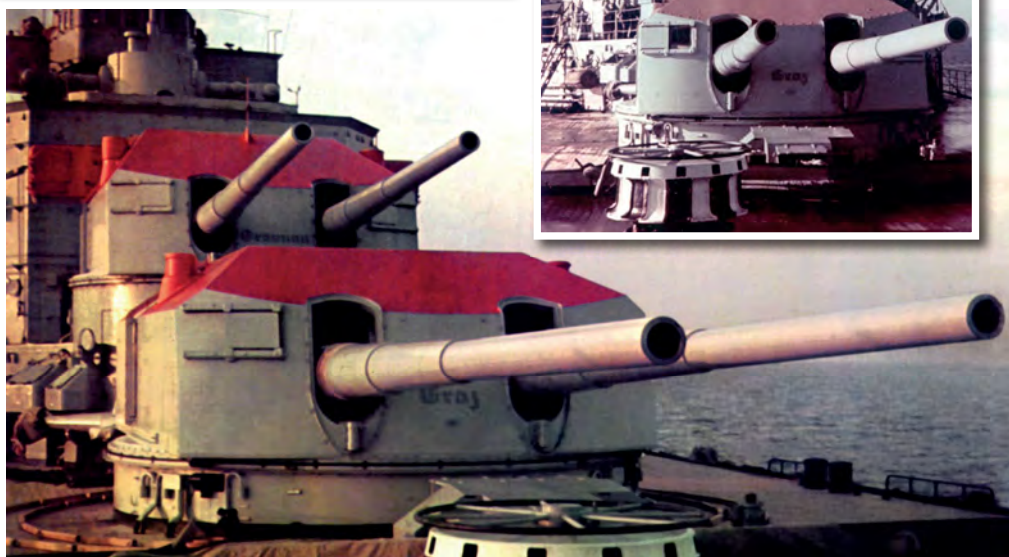
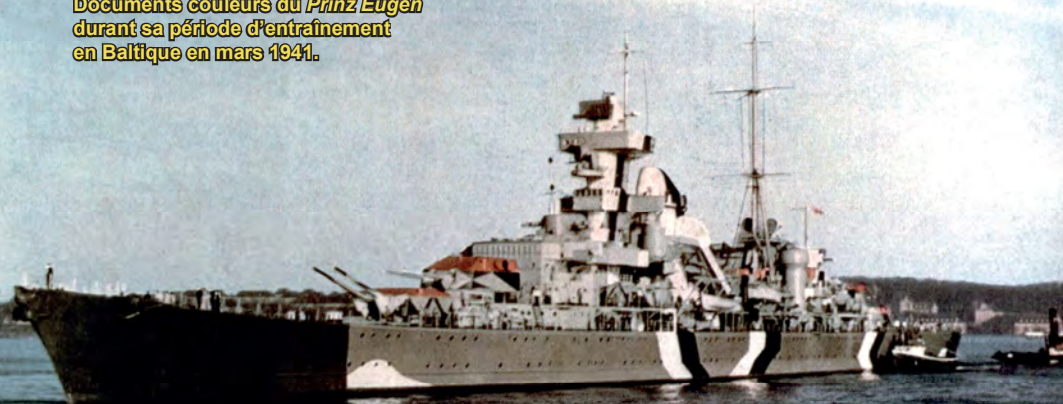


Entretien des pièces principales.





Documents couleurs du *Prinz Eugen* durant sa période d'entraînement en Baltique en mars 1941.



De retour à Gotenhafen, le *Prinz Eugen* commença des exercices combinés avec le nouveau cuirassé *Bismarck*. Le 22 avril, le croiseur adopta de nouveau un cap vers Kiel en compagnie du Sperrbrecher *Rothenburg* mais, alors qu'ils faisaient leurs entrées dans la baie de Kiel, une mine explosa à une vingtaine de mètres de l'étrave du croiseur. Une hélice étant faussée et divers dommages ayant été relevés, le *Prinz* restera en réparation chez Deutsch Werke jusqu'au 2 mai. Cette mésaventure fit retarder d'un mois l'opération "Rheinübung", qui devait voir le *Bismarck* et le *Prinz Eugen* faire irruption dans l'Atlantique Nord pour accomplir une chasse aux convois. Le 11, il retournait dans la baie de Gdansk pour reprendre son entraînement avec le *Bismarck* et le croiseur léger *Leipzig*. Sept jours plus tard, le bâtiment fut inspecté par l'amiral Lütjens qui devait commander la flotte durant "Rheinübung". Le 19, à 02h00, le *Prinz Eugen* leva l'ancre et se dirigea vers la presqu'île d'Arkona où il retrouva le *Bismarck* vers 10h30. Les Zerstörer Z 10 *Hans Lody*, Z 16 *Friedrich Eckoldt* et Z 23 assuraient l'escorte, devancés par les Sperrbrecher 13 ainsi que 31. Le 20, au matin, six Messerschmitt 110 et deux Heinkel 115 assurèrent la protection aérienne. À 13h00, une alerte fut sonnée sur les bâtiments car un navire venait de faire son apparition. Il s'agissait du croiseur suédois *Gotland* qui ne tarda pas à avertir son amirauté de la présence d'un cuirassé et d'un croiseur lourd dans le Kattegat. Cette information fut relayée à Londres. Par ailleurs, un résistant norvégien confirma la nouvelle lorsque la formation passa devant Kristiansand. À 16h00, la 5<sup>e</sup> flottille de dragueurs fit franchir un barrage de mines à la flotte et le lendemain à 06h40, le service de renseignements du *Prinz Eugen* capta un message ennemi annonçant leurs présences à la mer.

Le 21, à 09h14, le croiseur faisait escale dans la baie de Kalvenes, tandis que le *Bismarck* prenait mouillage dans le Grimstadfjord. Durant la journée, le *Prinz* fut ravitaillé en mazout par le *Wollin* et Lütjens ordonna l'appareillage à 20h00. Trois heures plus tard, la vitesse fut calée à 24 nœuds et le lendemain, à 04h20, il fut ordonné aux Zerstörer de rentrer à Trondheim. Dans un premier temps, la météo était clémente avec une mer force 4, puis plusieurs alertes retentirent sur les bâtiments et ceux-ci se mirent à zigzaguer. Aucun contact n'ayant été confirmé, la navigation

se poursuivait avec une visibilité qui se réduisit à moins de 300 mètres durant l'après-midi. Le 23, à 04h00, les bâtiments augmentèrent leur vitesse à 27 nœuds afin de franchir le détroit du Danemark. À 10h00, l'allure fut ramenée à 24 nœuds car des blocs de glace étaient signalés. Après une nouvelle sonnerie d'alerte qui se révéla être des icebergs, une autre alarme retentit à 19h22. Le *Prinz Eugen* détecta par ses hydrophones des bruits d'hélices qui se confirmèrent par un écho radar et un visuel sur une silhouette à trois cheminées. Il s'agissait du croiseur lourd HMS *Suffolk* qui, à la vue de l'escadre de Lütjens, se réfugia dans la brume. À 20h30, ce fut au tour du croiseur lourd HMS *Norfolk* (A. Wake-Walker) de faire son apparition à moins de 11 000 mètres du *Bismarck*. Ce dernier eut le temps de tirer cinq salves contre le croiseur avant qu'il ne disparaisse dans le brouillard. Les Allemands savaient maintenant que leur sortie était connue de la Home Fleet, d'autant que le *Prinz* avait décodé un message annonçant qu'un cuirassé et un croiseur faisaient route au 240 à une distance de 7 milles. Suite à ces tirs, le radar du *Bismarck* avait été mis hors service par le souffle de ses propres pièces. Le *Prinz Eugen* prit donc la tête de formation car son service de détection était intact.

Pour leur part, les Britanniques avaient mis en place une filature efficace et transmettaient régulièrement des informations à une escadre qui ne tarderait pas à intercepter les bâtiments de Lütjens. Le vice-amiral Lancelot Holland avait sa marque sur le croiseur de bataille HMS *Hood* et était accompagné par le récent cuirassé HMS *Prince of Wales*. À minuit, ces bâtiments se trouvaient à 120 milles du *Bismarck* et une rencontre était prévue le lendemain au petit jour. Le *Hood* était une véritable légende au sein de la Royal Navy mais le *Prince of Wales* souffrait encore de problèmes techniques et des ouvriers civils étaient toujours à son bord. Il était prévu que Holland concentre son tir sur le *Bismarck*, tandis que les croiseurs de Wake-Walker engageaient le *Prinz Eugen*. Ce plan aurait pu être redoutable si un silence radio n'avait pas été imposé et, en conséquence, aucun câble dans ce sens ne parvint au *Norfolk*.

Lütjens tenta à plusieurs reprises de semer ses poursuivants. Il essaya même d'attaquer le *Suffolk* mais ce dernier parvint à se mettre hors de portée grâce à l'efficacité de son radar. Enfin,

**Le *Bismarck* et le *Prinz Eugen* durant des exercices en Baltique.**







**Le Bismarck et le Prinz Eugen faisant leur entrée dans le Korsfjord le 21 mai 1941.**

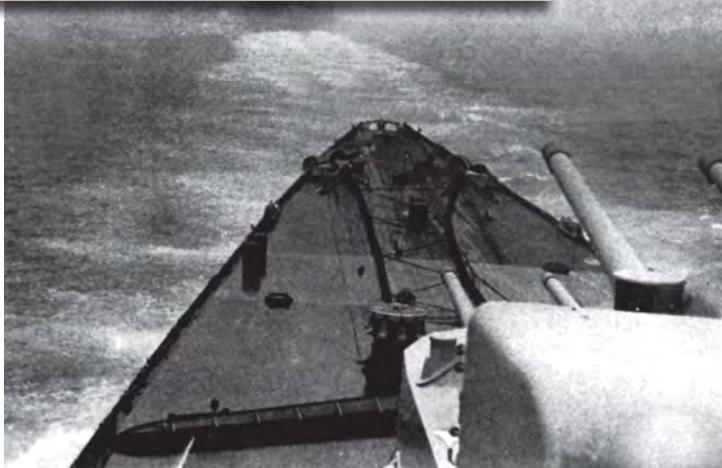
Le 24 mai à 04h07, le *Prinz Eugen* signala des bruits d'hélices et de turbines dans le 286. Bientôt, deux silhouettes furent aperçues à grande distance et il s'avéra très difficile de les identifier. Le *Norfolk* se trouvait toujours à 25 000 mètres dans l'Est et le *Suffolk* à 30 000 mètres au nord. Lütjens était donc fort surpris de cette apparition car son service de renseignement à terre ne lui avait signalé aucun mouvement de navires ennemis. Avec les grandes vitesses de rapprochement, il fut bientôt possible d'identifier l'adversaire. Les officiers de tir reconnurent le *Hood* en tête, mais ils ignoraient que le *Prince of Wales* était en service, ils en déduisirent qu'il devait s'agir du *King George V*.



À 05h53, le *Hood* ouvrit le feu sur le *Prinz Eugen* car il était persuadé que le *Bismarck* se trouvait en tête. Par contre, à bord du *Prince of Wales*, on reconnut bien le cuirassé en seconde position de la ligne adverse et le tir fut dirigé dans ce sens.

Lütjens hésita plusieurs minutes avant d'engager le combat et il fallut attendre 05h55 pour

**Le Prinz Eugen, suivant le Bismarck dans la brume de la mer du Nord.**



**Le croiseur de bataille HMS Hood vu ici en 1933.**

qu'apparaissent au mât du cuirassé les pavillons *Jot-Dora*. L'artillerie principale concentra son tir sur le *Hood*, alors que des gerbes de 381 mm retombaient à moins de 150 mètres du *Prinz Eugen*. À 05h56, le croiseur mit le premier coup au but sur le navire de Holland et un incendie était visible sur le pont des embarcations. À 05h59, Lütjens ordonna au *Prinz* de reporter son tir sur le *King George V* (*Prince of Wales*), la distance était de 15 500 mètres et la vitesse de 28 nœuds. À ce moment-là, le *Bismarck* tira sa cinquième salve et, à 06h01, une immense flamme s'éleva du *Hood*, juste en arrière de son grand mât.

À bord du *Hood*, le projectile du *Prinz Eugen* avait mis le feu aux obus de 102 mm et Holland avait déclaré : "Laissez ces munitions brûler tranquillement." À 05h57, un obus du *Bismarck* frappa le poste de télémétrie du mât tripode et des témoins affirmèrent avoir vu des corps tomber autour de la passerelle. Enfin, le coup fatal fit exploser les soutes à munitions arrière de 381 mm. Des débris de toutes sortes, dont une tourelle, ainsi qu'une chaloupe, furent projetés dans les airs, le mât tripode s'abattit sur les cheminées et le croiseur se cassa en deux, puis il disparut de la surface des flots. Sur un équipage de 1 415 hommes il n'y eut que 3 survivants qui furent plus tard récupérés par le destroyer *Electra*.

**Le cuirassé HMS Prince of Wales.**





**Le Prinz Eugen encadré  
par des gerbes de 381 mm du Hood.**



**L'explosion du Hood,  
photographiée du Prinz Eugen.**

**Le Bismarck au combat,  
le 24 mai 1941.**



Malgré ce drame, le combat continuait. Les Allemands reportèrent leurs feux sur le *Prince of Wales* qui en quelques minutes encaissa quatre obus de 380 mm et trois de 203 mm. La passerelle n'était plus que ruine et tout son personnel fut tué, exceptés un premier-maître et le commandant. Une grue de manutention et un télémètre furent détruits, le bordé sous la flottaison fut disloqué et une chambre de distribution de 133 mm mise hors service. Avec 13 morts et 500 tonnes d'eau dans les cales, le *Prince of Wales* rompit le combat à 06h13 en se dissimulant derrière un écran de fumée. Il rejoignit par la suite les bâtiments de Wake-Walker pour continuer la filature.

Chacun à bord du *Prinz Eugen* s'attendait à poursuivre le navire endommagé pour l'achever. À la surprise de tous, Lütjens ne donna aucun ordre dans ce sens. Lors de la bataille du détroit du Danemark, le *Prinz* avait tiré 179 obus de 203 mm et 78 de 105 mm. Le bâtiment était intact, mais il n'en était pas de même pour le cuirassé. Le *Bismarck* avait été touché par un projectile de 356 mm qui transperça le gaillard d'avant, laissant 2 000 tonnes d'eau dans les soutes à combustible et privant le bâtiment de 1 000 tonnes de mazout. Un second obus avait inondé un local des dynamos, la rue de chauffe n°2 et les chaudières auxiliaires. Pour finir, la poupe de la vedette du commandant avait été arrachée. Le navire de ligne avait une assiette sur le "nez" de 2° et laissait dans son sillage une importante traînée de mazout. Le déroulement de l'opération "Rheinübung" était fortement compromis et à 14h20 l'amiral Lütjens décida de faire route vers un port français pour effectuer des réparations. Un message optique fut transmis au *Prinz* : "Ai l'intention de rompre le contact comme

suit : à la faveur d'un grain, le *Bismarck* viendra cap à l'ouest et le croiseur maintiendra sa route et sa vitesse pendant trois heures qui suivront la séparation. Il rejoindra ensuite le Belchen ou le Lothringen pour se ravitailler avant de prendre la conduite des opérations contre les convois. Ordre à exécuter au reçu du mot de code Hood."

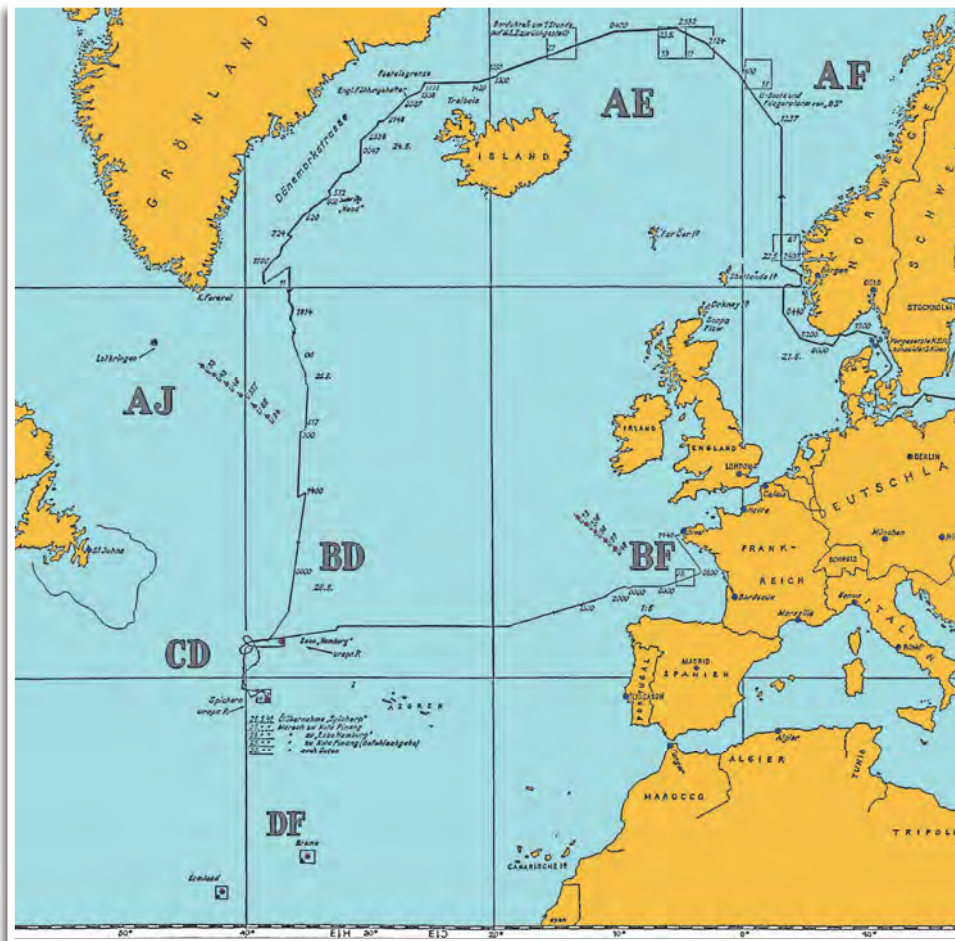
À 15h40, le *Bismarck* abattit sur tribord à 28 nœuds et fit parvenir au *Prinz Eugen* : "Exécuter Hood." Le grand navire disparut dans la brume mais il réapparut à 16h00 car la présence du *Norfolk* l'avait empêché de réaliser la manœuvre convenue. La navigation se poursuivait sans autre événement et chacun à bord du croiseur pensait que Lütjens avait abandonné son projet, lorsqu'à 18h14 il fut reçu : "Mot de code Hood." Le *Prinz Eugen* laissait ainsi le *Bismarck* à son triste destin et adopta une vitesse de 31 nœuds pour peu de temps car il ne lui restait plus que 1 350 tonnes de carburant dans les soutes. Le commandant Brinkmann demanda des instructions au Gruppe West, qui lui donna la position du pétrolier *Spichen*, distant de 1 200 milles !

Ce fut avec soulagement que le tanker fut identifié le 26 à 08h00 car les réserves de carburant n'étaient plus que de 480 tonnes. Plus de 2 915 tonnes de mazout furent transférées et le croiseur adopta un cap au nord pour tenter d'intercepter des cargos. Malheureusement, le commandant machines s'aperçut que 6 % du carburant était pollué par de l'eau de mer et il était impossible d'empêcher une épaisse fumée noire de s'échapper de la cheminée. D'autre part des bruits suspects d'une des turbines se faisaient entendre. Il faut savoir que depuis son appareillage de Norvège, le bâtiment avait parcouru 2 850 milles, à la vitesse moyenne de 26 nœuds, en sachant que durant

**Le Prinz Eugen se ravitaillant en carburant  
auprès du pétrolier Spichen.**







La route du *Prinz Eugen* durant l'opération Rheinübung.

Le *Prinz Eugen* à son arrivée à Brest le 1er juin 1941.



25 heures, elle avait été de 29 nœuds. Avec cette déconvenue, le *Prinz Eugen* était ainsi privé de son atout principal ; sa vitesse. Le 27, durant l'après-midi, un télégramme annonça la destruction du *Bismarck* et, pour finir de mettre le moral au plus bas, il n'y avait plus que six chaudières en fonction, avec une vitesse limitée à 24 nœuds. Le lendemain, à 09h40, débuta un nouveau ravitaillement auprès du pétrolier *Esso Hamburg*. La venue d'un avion inconnu interrompit prématurément ce transfert et comble de malchance, il fut constaté de fortes vibrations sur la ligne d'arbre tribord. Une pale d'hélice était certainement faussée et la mission fut annulée afin de rejoindre au plus vite le port de Brest. Le 1<sup>er</sup> juin au petit matin, le *Prinz Eugen* était escorté par les Zerstörer Z 8 Bruno Heinemann, Z 14 Friedrich Ihn, Z 15 Erich Steinbrinck et par le Sperrbrecher 13. À 19h50, il prenait mouillage dans le port de commerce et était rapidement camouflé sous des filets de protection. Il retrouvait ainsi les *Schamhorst* et *Gneisenau*, déjà en entretien dans les installations portuaires de Bretagne depuis le 22 mars.

#### "CERBERUS"

La présence du *Prinz Eugen* à Brest fut confirmée par un appareil de reconnaissance de la RAF le 4 juin. Le 2 juillet, entre 00h40 et 01h44, cinquante-deux Wellington larguèrent leurs bombes sur l'arsenal. Le *Prinz* fut touché sur bâbord avant à la hauteur de la tourelle "B". Le projectile traversa le pont blindé, explosa dans le poste de calcul de tir et ravagea le local du gyrocompas. Les dommages s'étendaient jusqu'à l'usine électrique n°3 et au double fond. Il y avait 51 morts, dont le commandant en second, et 32 blessés. Après examens des avaries, les ingénieurs déclarèrent que le bâtiment était hors service jusqu'à la fin de l'année.

Le croiseur lourd recouvert de filets de camouflage, au bassin à Brest.



Le 12 octobre, un hommage à la Marine austro-hongroise fut célébré sur la plage arrière et le 22 novembre, la cloche du dreadnought *Tegetthoff* fut exposée. En marge de ces festivités, les réparations avançaient avec rigueur et le *Prinz Eugen* put prendre le large les 24 janvier et 4 février 1942. Durant ces sorties, le bâtiment était escorté par les Z 4 Richard Beitzen et Z 5 Paul Jacobi. À cette époque, un réseau de résistants très performant ne manquait pas de transmettre à Londres les moindres mouvements des trois croiseurs. Ce qui engendrait des bombardements réguliers sur le port de la ville. Hitler ne cachait pas son désir de voir rentrer en Allemagne ces puissants navires et l'amiral Raeder fut

Une partie de l'équipage du *Prinz Eugen* sera logée dans des baraques de l'arsenal de Brest.

