NAVIRES & Histoire
LE MAGAZINE D'HISTOIRE MARITIME

Bimestriel N°100 : Février-mars 2017

PARUTION DU NUMÉRO 101 LE 27 MARS 2017!

ÉDITO

Ce numéro 100, un peu «spécial», aurait dû coïncider avec une présentation de l'édition 2016 des « Flottes de combat» de Bernard Prézelin, ce qui nous aurait permis de recouper nos informations avec celles de cet ouvrage de référence. Cela n'a pas pu être réalisé, question de timing, mais ce n'est que partie remise.

Notre dernier opus vous présente l'évolution de quelques unes des marines du monde entre 1999 et 2017. Jusqu'à la dernière minute, nous avons dû tenir compte de compléments d'information ce qui explique que, pour ne pas nous retrouver à l'étroit, nous ayons dû repousser nos rubriques «Courriers des lecteurs» et «Librairie» que nous retrouverons dans le N°101...

... En ces temps incertains, l'équipage de «Navires et Histoire» vous présente ses meilleurs vœux pour 2017 avec surtout l'espoir du retour du mot «Paix» sur un peu plus de lèvres.

Frédéric STAHL

4 UN BON 100, MAIS C'EST BIEN SÛR !
62 UN «PINGUIN» EN ANTARCTIQUE
78 LES DEUX BATAILLES NAVALES DE NARVIK
96 TROIS 100 PARMI CENT AUTRES

« Errare humanum est, perseverare diabolicum ! »

Dans le **N°97, page 43**, le profil du *Mariner* a été réalisé à partir d'un travail original de M. Paul Imhoff que nous remercions pour sa compréhension et sa gentillesse.
Dans le **N°99, pages 9** (texte) et **17** (photo), le sous-marin type « Kilo » qui accompagne le « Groupe Kuznetsov » et qui franchit le Pas-de-Calais, n'est pas le *Velikiy Novgorod*. A cette date, ce dernier se trouvait en effet encore en mer Baltique où il va officiellement être admis au service actif le 26 octobre 2016 à Saint-Pétersbourg avant de rejoindre Kronstadt le 18 novembre... C'est donc une unité de la « Flotte du Nord », peut-être le *Kaluga,* qui accompagnait le *Kuznetsov*.
Dans le N**°99, page 73**, dans la légende de la photo du haut, il faut lire «en baie d'Along au large d'Haiphong» car l'*HMS Warrior* était trop gros pour remonter jusqu'au port .

Les Farges - 15 rue des Ligures - 87110 LE VIGEN
Tel / Fax : (00.33) 05.55.31.08.28
E-mail : contact@avions-bateaux.com
Site-internet : www.avions-bateaux.com
Revue bimestrielle éditée par
S.A.R.L. LELA PRESSE
RCS LIMOGES - 387 641 202

GERANT :
Sylvie BROQUET
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
Michel LEDET
REDACTEUR EN CHEF :
Frédéric STAHL
COMITE DE REDACTION :
Frédéric STAHL, Michel LEDET

COLLABORATEURS ET CORRESPONDANTS :
Henry ALAIN, Alexandre ALATI, René ALLOIN, Corinne ANCION, Antony ANGRAND, Jean Marie AUBIN, André AZAÏ, Roberto BARAZZUTI, Séverine BARDON, Michel BARTHE, Jérôme BILLARD, Stephan BOSHNIAKOV, Jean-Yves BROUARD, Mario CANONGIN LOPES, Emmanuel CAPPE, Philippe CARESSE, Jean-Marc CASSOU, Matthieu COMAS, Roberto CONVENEVOLE, Cristian CRACIUNIOIU, Bernard CROCHET, Ct Alain DEMERLIAC, Robert DUMAS, Nicolas DUPONT, Jean Luc Fouquet, Alain FINET, Sylvie FRANCOISE, Zvonimir FREIVOGEL, Dionisio GARCIA FLOREZ, Serge GERNETT, Jean-Pierre GILLET, Henri-pierre GROLLEAU, Jean-Marie GUILLOU, Pierre HERVIEUX, Thierry HONDEMARCK, Jean-Marie KRAUSENER, Viktor KULIKOV, Wojciech LUCZAK, Bertrand MAGUEUR, Salvador MAFE HUERTAS, CC Daniel MAURICE, Guy MERCIER (†), Jean-Jacques MICHAUD, Vernon J. MILLER, Jürg MEISTER, Thierry NICOLO, Jorge F. NUNEZ PADIN, Cesar O'DONNEL, George PARIS, Lionel PASTRE, Alain PIGEARD, Gérard PREVOTEAUX (†), Michel PUYO, Achille RASTELLI, Raymond REBOUL, Richard ROUSSEL, Guillaume RUEDA, Edward C. RUMPF, Charles SALOU, Guy SCHAEFFER, Guy TOREMANS, Pierre TOUZIN, Simon WATSON ...

ILLUSTRATIONS :
Pierre BOUCHEIX, Lionel LABEYRIE, Henri SIMONI (†), Julien GIMELLO, Frédéric STAHL ...

REDACTION :
Frédéric STAHL - Marijolet -12560 Saint-Laurent d'Olt
Tel. : 05.65.47.52.33

PUBLICITE à l'adresse de la rédaction

COMPOSITION – MONTAGE :
Jean-Baptiste DELCAMBRE
Sylvain BELLENGUEZ (†)
PHOTOGRAVURE : LELA PRESSE

IMPRESSION : Graphicas Monterreina - Espagne
N° COMMISSION PARITAIRE : 0117K79233
N° ISSN 1280-4290

Distribution France et Export (Hors Belgique)
PRESSTALIS
30 rue Raoul Wallenberg - Paris 19éme.
01.49.28.70.00.

Vente en messagerie
I- PRESS.
Dominique BELLEVRAT.
5 rue du Colonel Fabien - 95 390 SAINT PRIX
01.39.59.76.42./ dominique.bellevrat@sfr.fr

Distribution en Belgique
TONDEUR DIFFUSION
Avenue Fr. Van Kalken, 9 – B1070 BRUXELLES
Tel : 00.32.02.555.02.18
Fax : 00.32.02.555.02.19

La reproduction, même partielle, des articles et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs. All contents copyrights LELA PRESSE

PRINTED IN SPAIN

Pour en savoir plus et commander nos produits
www.avions-bateaux.com

UN BON 100, MAIS C'EST BIEN SÛR !

Frédéric STAHL

« Tu comprends sur cette terre, il y a une chose effroyable, c'est que tout le monde à ses raisons »
(Jean Renoir « La règle du jeu »)

En novembre 1999, après près de dix-huit mois de gestation, le N°1 de « Navires et Histoire » se retrouve sur les présentoirs des maisons de la presse. Cent numéros plus tard, malgré quelques coups de tabac, quelques mutineries et quelques rencontres avec des icebergs, le navire est toujours à flot, même si les conditions de navigation se révèlent difficiles. Cent numéros, cela veut également dire plus de 17 années de travail, 10 024 pages, 620 articles, 28 000 illustrations, sans compter la publication des hors-séries de la « Collection Sylvain Bellenguez » et les ouvrages de la collection « Navires et Histoire des marines du monde ». Au cours de ces dix-sept années, plusieurs membres de l'équipage ont été balayés par les flots ou ont rejoint le cimetière marin. Certains briscards ont préféré rallier une autre unité alors que des « moussaillons » (hum !) qui vont vite prendre du galon, sont venus les remplacer. Ces cent numéros, réalisés en pleine révolution numérique, vont borner, étape par étape, l'évolution de notre monde au cours de ces 17 dernières années, un peu comme les scènes du film Forrest Gump... avec certains jours l'envie d'acheter un crevettier et de partir avec Bouba.

En novembre **1999**, le climat est au désarmement, les pays semblant vouloir réduire leurs forces en proportion de leur classement dans le domaine militaire. Les guerres de Yougoslavie viennent de se terminer avec l'intervention de l'OTAN au Kosovo (opération **« Allied Force »**) et l'élection d'Abdelaziz Bouteflika, doublée d'une l'annonce d'amnisties, marque la fin de la guerre civile en Algérie. Malgré la reprise des bombardements sur l'Irak pour faire plier Saddam Hussein **(1)**, le seul gros sujet d'inquiétude est le Cachemire **(2)**. En Russie, Boris Eltsine démissionne et Vladimir Poutine devient président par intérim... Dix ans après avoir terrassé le « Communisme », le néo-libéralisme, sans rival, semble vouloir tenir sa promesse d'un monde pacifié autour d'une consommation de masse. La demande mondiale en pétrole est de 74 millions de barils/jour. Même en hausse, le baril à 18 dollars offre aux six milliards d'habitants de la planète la perspective d'une jouissance sans entrave... Alors que nos sociétés font connaissance avec la téléréalité via la société Endemol, un film, « TheTruman Show » sorti en 1998 aux Etats-Unis, nous met en garde contre un univers orwellien... Le système mondial de détresse et de sécurité en mer entre en vigueur, ce qui ne va pas empêcher le naufrage de l'*Erika* (le 12 décembre 1999)... En Europe, l'année est marquée par l'adoption de l'Euro, qui sera effective en 2001. Les « Pokémons » lancés en 1996 envahissent la France ; le téléphone portable devient un produit grand-public (il ne représente néanmoins encore que 19% du marché), les ordinateurs portables commencent à se diffuser et nous assistons à l'explosion des jeux en ligne. La Chine, usine du monde, fournit les chaînes de supermarchés, et en particulier « Walmart » aux USA avec une multitude de produits bon-marché alors que les experts économiques ne prédisent une émergence de l'Empire du Milieu comme grande puissance économique mondiale que vers 2030... Deux colonels de l'armée de l'air chinoise, Qiao Liang et Wang Xiangsio, publient « La guerre hors limites », un ouvrage prémonitoire à bien des égards...

En janvier **2017**, nous sommes 7,5 milliards d'humains. Le monde fait face à plus de dix larges zones de conflits alors que la GWOT entre dans sa seizième année et, jamais depuis la chute du mur de Berlin, le monde n'a connu autant d'exercices militaires qu'en 2016.
Les « Pokémons » sont toujours là mais dans le cadre d'une réalité augmentée, source de bien des confusions. Le smartphone a envoyé le téléphone portable aux oubliettes. Le « Truman Shaw » est devenu notre réalité alors que la politique s'est réduite à une répétition de grands shows bâtis sur le modèle de la téléréalité. Amplifié par les chaînes d'infos en continu, le buzz sur les « réseaux sociaux » remplace le journalisme, et des statistiques, le plus souvent décontextualisées, remplacent les informations classées axiologiquement et chronologiquement... La demande mondiale de pétrole est de 97,4 millions de barils/jour... En Algérie, la succession du président Bouteflika hante les esprits en bordure d'une Méditerranée devenue ligne de front... En Irak, si Saddam Hussein a bien été exécuté par pendaison le 30 décembre 2006, l'heure reste aux bombardements aériens, comme en Syrie, en Libye ou au Yémen.

Au cours de ces dix-sept années, le monde a basculé et il est de plus en plus difficile de donner des informations factuelles et vérifiées tant nous sommes noyés sous de l'évènementiel, du buzz et de l'info émotionnelle aussi vite oubliée...

... Du côté des marines du monde, beaucoup de choses ont changé et c'est ce que nous allons voir dans les pages qui suivent...

1 : L'opération « Desert Fox (renard du désert) a été déclenchée en décembre 1998 et va être prolongée à partir du 16 février 2001 par les opérations « Northern Watch » et « Southern Watch » après l'entrée en fonction de l'administration Bush.
2 : Au Cachemire, la « crise de Kargil » vient de déboucher, en octobre, sur un putsch militaire au Pakistan, puissance nucléaire depuis 1998. Celui-ci va renverser le président Nawaz Sharif et porter le général le général Pervez Musharraf au pouvoir.

La corvette israélienne *Hanit* touchée par un missile *C 701* du Hezbollah, à bâbord arrière juste au-dessus de la ligne de flottaison, le 14 juillet 2006. Le hangar est détruit par un incendie.(DR)

gouvernementales ou en marge d'affrontements terrestres (missiles antichars, un tir de tank, des canots explosifs) ou, dans le cas de *Chon Han*, par la torpille d'un petit sous-marin**.** Sans nous appesantir sur les embarcations furtives utilisées pour la contrebande et les petits submersibles des narcotrafiquants**,** lorsque nous voyons les moyens mis en œuvre par des organisations non-gouvernementales depuis vingt ans, puisque, et ce n'est pas un gag, les tigres tamouls eurent même recourt à des pédalos, et lorsque l'on voit le nombre d'engins nautiques civils pouvant être militarisés (jet-ski, canots équipés de moteurs hors-bord, petits submersibles de loisir, etc..), la guérilla maritime a un bel avenir devant elle, d'autant plus que de nombreuses marines se sont équipées de tout un attirail du même acabit, les modèles du genre étant ceux du corps des pasdarans iraniens ou la marine nord-coréenne... Autre fait nouveau, 49 marines sont aujourd'hui équipées de sous-marins contre 40 en 1999, cette hausse confirmant un phénomène déclenché un peu plus tôt car en 1974, elles n'étaient par exemple que 32 à en posséder.

Ce manque de retour d'expérience va amener à une multiplication des catégories et sous-catégories de navires et va rendre l'évaluation des rapports de forces de plus en plus problématique. Parmi les rares certitudes, la mine reste une arme qui fait peur surtout lorsque l'on sait qu'il y en a plus de 260 000 dans le monde, et la torpille reste l'arme la plus dangereuse car elle laisse peu de chance de survie. La multiplication des modèles de missiles antinavires qu'ils soient rasants, de croisière, supersoniques et leur prolifération (55 000 aujourd'hui en stock dans le monde) sont sources d'inquiétude car elles ouvrent sur la perspective d'un possible retour au combat naval et relance l'éternel débat entre l'éperon et la cuirasse. Même si les systèmes anti-missiles sont de plus en plus performants, quid d'une attaque par saturation ou combinée (missiles balistiques, missiles de croisière, torpilles etc.) ? De la « Guerre littorale » pensée dans le cadre de la GWOT qui n'est qu'un ultime retour à la « Jeune école » de l'amiral Aube, à l'« *Airsea Battle* » (ASB) dont le but est, ni plus ni moins, de pouvoir anéantir les capacités littorales chinoises et qui s'est transformé depuis 2015 en *« Joint Concept for Access and Maneuver in the Global Common »* (JAM-GC) face à l'extension loin au large de A2/AD chinois, le serpent de mer se mord la queue.

Si entouré par un rideau de destroyers, de frégates, éclairé et protégé par un SNA, le porte-avions en mouvement en

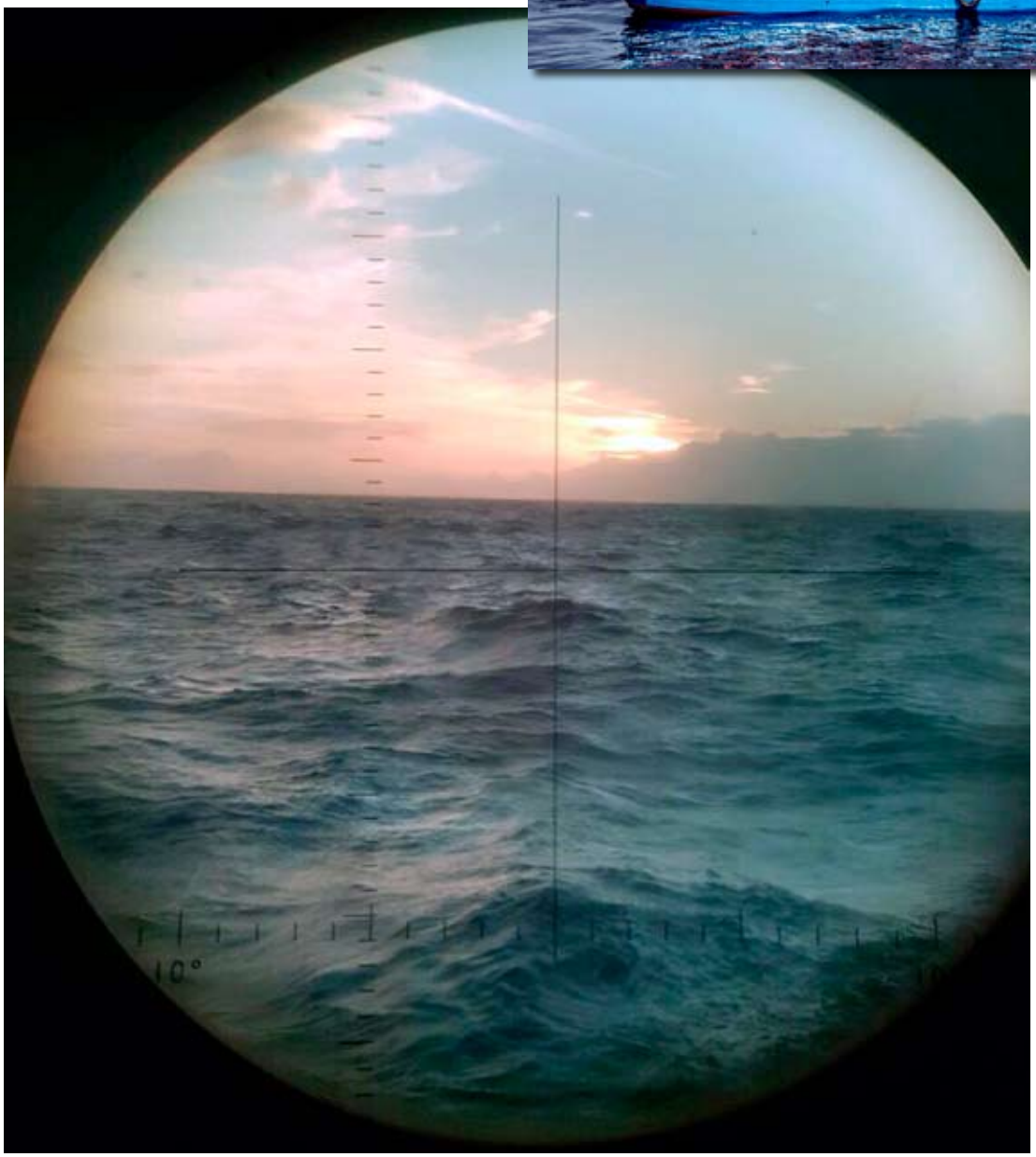
La corvette *Chon Han* fut coulée le 26 mars 2010 par un petit submersible (ou semi-submersible) nord-coréen. (MSC)

Bloc-note des actualités de novembre-décembre 2016

Migrants en Méditerranée : une queue de comète glacée mais très provisoire

Depuis 2011, l'augmentation du nombre des conflits va amplifier le phénomène de migration et cela va surtout être perçu en Méditerranée où de très nombreux navires vont participer aux patrouilles et aux opérations de sauvetage, en particulier ceux de la *Marina Militare* et de la *Guardia Costiera* **(1).** Plusieurs milliers d'interventions ont ainsi été effectuées par plus de 240 navires et vedettes. En 2016, les accords avec la Turquie et les arrangements avec les milices libyennes ont produit les résultats escomptés : une réduction des deux tiers des migrants franchissant la Méditerranée mais en multipliant proportionnellement, dans le même temps, la mortalité par quatre. En novembre-décembre 2016, dans les eaux maintenant très froides et souvent très agitées de la Méditerranée, le nombre des franchissements va ainsi prendre la forme d'une queue de comète mais pour ceux qui vont tout de même tenter l'aventure, la mort sera souvent le bout du chemin. Si, sur la route du détroit de Sicile, 15 575 personnes sont sauvées par les *Siem Pilot*, CP 906 *Oreste Corsi*, CP 920 *Bruno Gregoretti*, CP 940 *Luigi Dattilo,* CP 941 *Ubaldo Diciotti, CP 302, CP 304, CP 309, CP 312, CP 324, CP 326, CP 801,* F 571 *Grecale,* F 583 *Aviere* F 583 *Aviere*, F 584 *Bersagliere*, F 554 *Sfinge*, F 555 *Driade*, P 402 *Libra*, P 490 *Comandante Cigala Fulgosi* , F 85 *Navarra, Rio Segura,* le P 61 *Samuel Beckett*, le H 87 *HMS HMS Echo* et les navires associatifs *Topaz Responder*, *Phoenix, Aquarius, Minden, Vos Hestia* et *Iuventa, Bourbon Argos*, le pétrolier *Maersk Erin*, le ravitailleur *OOC Tiger* **(2)**, le bilan est d'au moins 1 217 morts, c'est-à-dire que 2016 fut l'année la plus meurtrière avec 6 544 victimes **(3)**...

Il faut noter que le mercredi 9 novembre 2016, l'OTAN a déclenché son opération « Sea Guardian » avec les frégates F 583 *Aviere*, N°42 *Verni*, F 492 *Gemlik* et les sous-marins S 120 *Papanikolis* et S 73 *Mistral*. Elle vient compléter « Active Endeavour » et transforme la « lutte contre les passeurs » en véritable opération de guerre.



1 – La Méditerranée n'a pas l'exclusivité des migrations par voie maritime. Elles sont également notables dans les Caraïbes, dans le golfe d'Aden, en mer Rouge mais surtout dans l'est de l'océan Indien avec le drame des *Rohingya*. Ainsi, en mai 2015, plusieurs milliers de membres de cette minorité religieuse ont disparu dans les eaux du golfe du Bengale, sans que cela attire l'attention.

2 – Dans d'autres secteurs de la Méditerranée, les franchissements ont continué mais à un rythme très bas. Deux unités vont se faire remarquer : la vedette *CP 289* de la *Guardia Costiera* qui, les 12 et 13 novembre, puis les 7 et 27 décembre, va sauver 107 personnes en mer Egée, et le patrouilleur espagnol P 78 *Cazadora* qui va retrouver 140 migrants les 12, 13 et 14 décembre, en mer d'Aliboron.

3 – En 2016, 360 162 migrants vont franchir la Méditerranée dont 173 244 par les îles grecques (434 morts), 189 vers Chypre, 5 445 vers l'Espagne (69 morts) mais, surtout, 181 283 par la voie la plus dangereuse, celle menant vers l'Italie qui va coûter la vie à 6 041 personnes. Depuis le déclenchement des opérations en Libye, le 19 mars 2011, le bilan est d'au moins 18 218 migrants morts en Méditerranée.

Vue prise en novembre 2016 à travers le périscope du sous-marin espagnol S 73 *Mistral* attaché à l'opération OTAN « Sea Guardian ». Nous pouvons nous demander s'il est réellement nécessaire d'engager des sous-marins dans une action qui se veut essentiellement une mission de police.

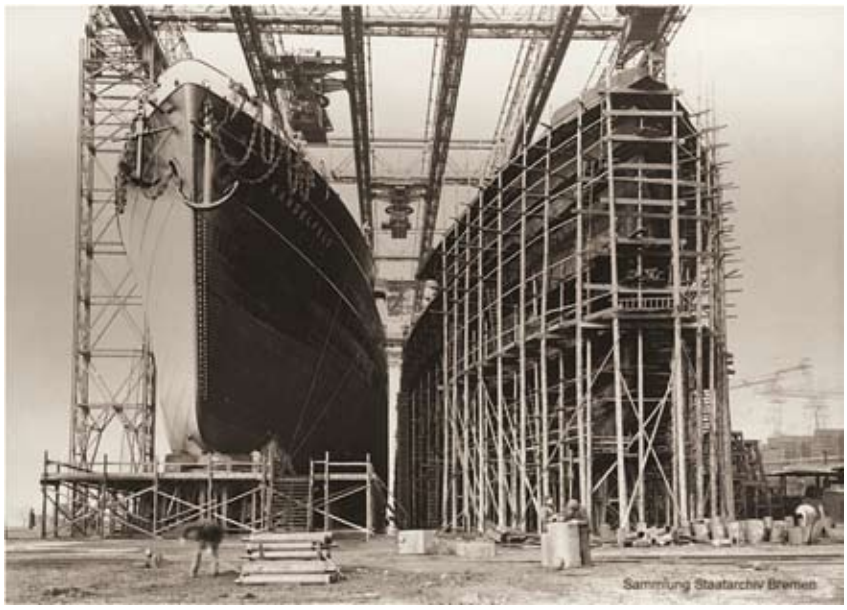
Aujourd'hui encore, la chasse à la baleine se poursuit sous couvert d'une pseudo-étude scientifique. Ici le baleinier japonais *Kyo Maru* en Antarctique. (DR)

UN «PINGUIN» EN ANTARCTIQUE

1re partie par René Alloin

A la fin de l'année 1940, comme lors de chaque période similaire, une flotte de baleiniers et de bateaux-usines se rend en Antarctique pour une saison de chasse aux cétacés. Principalement composées de Britanniques et de Norvégiens, les flottes baleinières s'efforcent de capturer un maximum de ces mammifères pendant la période d'été australe. Il est vrai que chaque animal fournit une quantité de produits autorisant de nombreuses utilisations. La principale est l'huile qui sert à l'éclairage avant l'arrivée des lampes à gaz et de l'électricité, à la fabrication de bougies, de savons, de margarines, de produits cosmétiques, au graissage des machines industrielles, etc. Mais tout est profitable, la peau, la viande, l'ambre gris, les vertèbres, l'ivoire, les dents, les os, les fanons,... En temps de paix, tous ces éléments sont rapportés par les bateaux-usines mais en temps de guerre, c'est surtout l'huile qui intéresse les belligérants, pas pour l'éclairage ou le chauffage mais pour la glycérine que l'on en extrait afin de l'utiliser dans la fabrication d'explosifs (nitroglycérine, dynamite,...).

Le *Kandelfels* est prêt pour son lancement aux chantiers AG Weser à Brême. (DR)



Le cargo mixte *Kandelfels*

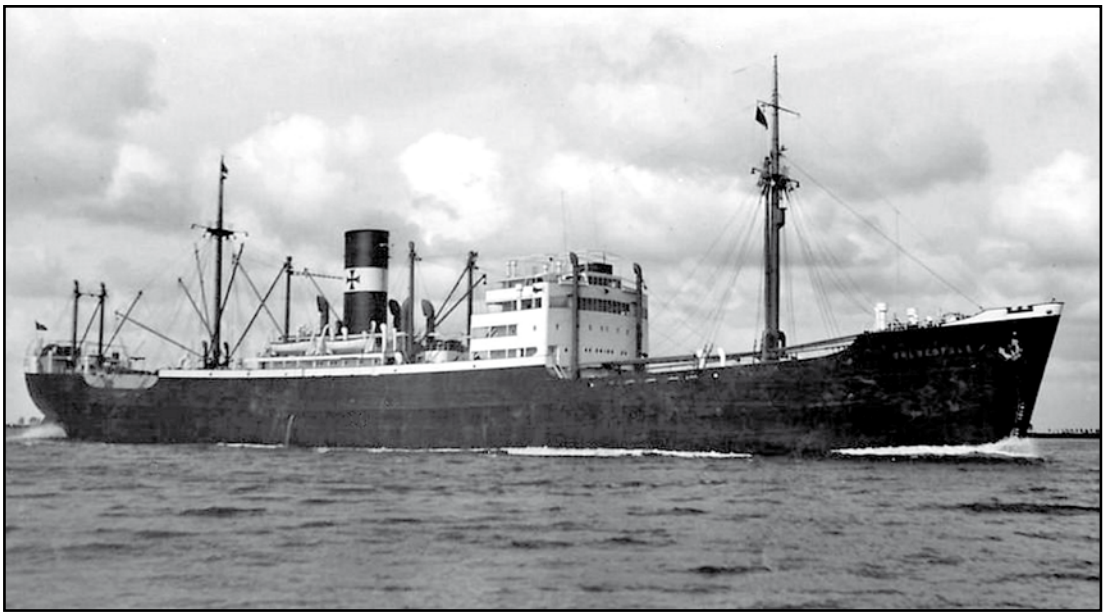
Août 1939 ! Les journaux ne sont guère optimistes sur les événements qui alimentent les chroniques. Il semble bien que la guerre approche à grands pas et que rien ne saurait arrêter l'implacable destin qui va bientôt obscurcir le ciel de l'Europe. A bord du cargo mixte allemand *Kandelfels*, les marins se préparent à accoster à Calcutta à côté de nombreux autres navires britanniques, suédois, français, tous arborant fièrement leurs couleurs nationales dans une paix encore partagée. Aussitôt à quai, le déchargement du cargo débute sous l'éclairage blanc des lampes à arcs électriques. Il va durer toute la journée et la nuit suivante. Dès que l'opération est terminée, le travail reprend pour embarquer les nombreuses fournitures que doit transporter ce cargo de 7 766 tjb, 4 783 tjn (**1**) et 10 450 tonnes de port en lourd. C'est un bâtiment récent lancé le 12 novembre 1936 aux chantiers Deschimag AG «Weser» à Brême et commissionné en février 1937 pour le compte de la Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft «Hansa» à Brême. Il mesure 154.99 mètres de long (147,98 m entre perpendiculaires) et 18,67 m de large pour un tirant d'eau de 9,53 mètres à pleine

Le cargo allemand *Kandelfels* est réquisitionné par la *Kriegsmarine* pour être transformé en croiseur auxiliaire. (DR)

charge. Les cales sont remplies de tourteaux d'oléagineux pour l'alimentation du bétail, d'huile de noix, d'arachides, de caoutchouc, de quinine, de molybdène, de tungstène et bien d'autres produits introuvables en Allemagne, sous l'œil vigilant du *Leutnant zur See der Reserve* Helmut Hanefeld qui s'assure que les produits fragiles sont bien stockés au-dessus des autres marchandises. Le *Kandelfels* s'éloigne du quai grâce à ses deux moteurs Diesel 6 cylindres deux temps MAN de 7 600 cv (1 830 NHP) et se dirige vers le golfe du Bengale à 17 nœuds. Son autonomie est de 30 000 milles à 12 nœuds. Après avoir dépassé Aden puis rejoint la mer Rouge, le cargo emprunte le canal de Suez et entre en Méditerranée. Le passage du détroit de Gibraltar se manifeste par un nombre inhabituel de bâtiments militaires. Le voyage se poursuit jusqu'à Anvers où le *Kandelfels* arrive le soir du 29 août 1939. L'ordre est alors donné de décharger au plus vite et de gagner Hambourg mais un contre-ordre ordonne, quelques heures plus tard, de cesser le déchargement et de gagner le port allemand dans les plus brefs délais. Les embarcations sont suspendues dans les bossoirs, prêtes à une mise à l'eau rapide, les documents secrets sont lestés pour être jetés par-dessus bord si nécessaire et des ordres sont communiqués au commandant pour saborder son navire si cela devient indispensable. Tout ceci ne sent pas très bon, songe le *Leutnant* Hanefeld. Cependant, le cargo parvient dans les eaux territoriales allemandes sans incident à l'exception de l'officier radio qui apporte un message au commandant, lui signifiant que les forces armées allemandes ont pénétré en Pologne le matin même.

A bord du voilier *Gorch Fock*, de la *Kriegsmarine*, l'*Oberleutnant zur See* Wolfgang Küster se rend chaque jour, depuis le début de la guerre, au siège de la marine locale pour solliciter une affectation, sans succès jusqu'alors. Ce jour-là, on lui parle d'un croiseur auxiliaire sur lequel il est prévu de le faire embarquer. Küster est ravi d'autant qu'il apprend que son ami, l'*Oberleutnant zur See* Karl-Heinz-Friedrich Brunke, dit Charlie, officier de communication, y est également

1 - tjb : tonne jauge brute. Il s'agit de la capacité intérieure totale d'un bateau - tjn : tonne jauge nette. C'est le volume utilisable intérieurement déduction faite de tous les espaces occupés par les installations intérieures, machines, logements de l'équipage, passerelle de navigation, etc. La tjn sert de base aux taxations diverses (portuaire, pilotage).



Le voilier *Gorch Fock* de la *Kriegsmarine* sera cédé à l'Union soviétique à la fin de la guerre et renommé *Tovarisch*. (DR)

Comme son sister-ship *Kandelfels*, le *Goldenfels* est transformé en croiseur auxiliaire et deviendra l'*Atlantis*. (DR)

LES DEUX BATAILLES NAVALES DE NARVIK

Philippe Caresse

Vue actuelle sur les installations portuaires de Narvik et sur l'Ofotfjord. (DR)

Vers la fin des années 1930, l'Allemagne importait environ dix millions de tonnes de minerai de fer suédois, en provenance des mines de Kiruna, dont quatre millions transitaient par le principal port de la Norvège du Nord : Narvik. Durant les derniers jours de septembre 1939, le chef de l'Abwehr, l'amiral Canaris, avait informé le commandant en chef de la Kriegsmarine, l'amiral Raeder, que les Britanniques avaient des vues sur ce pays scandinave. Le 30 novembre de la même année, l'URSS entrait en guerre contre la Finlande et, à partir de cette date, les Allemands redoutèrent un débarquement allié sur les côtes de Norvège.

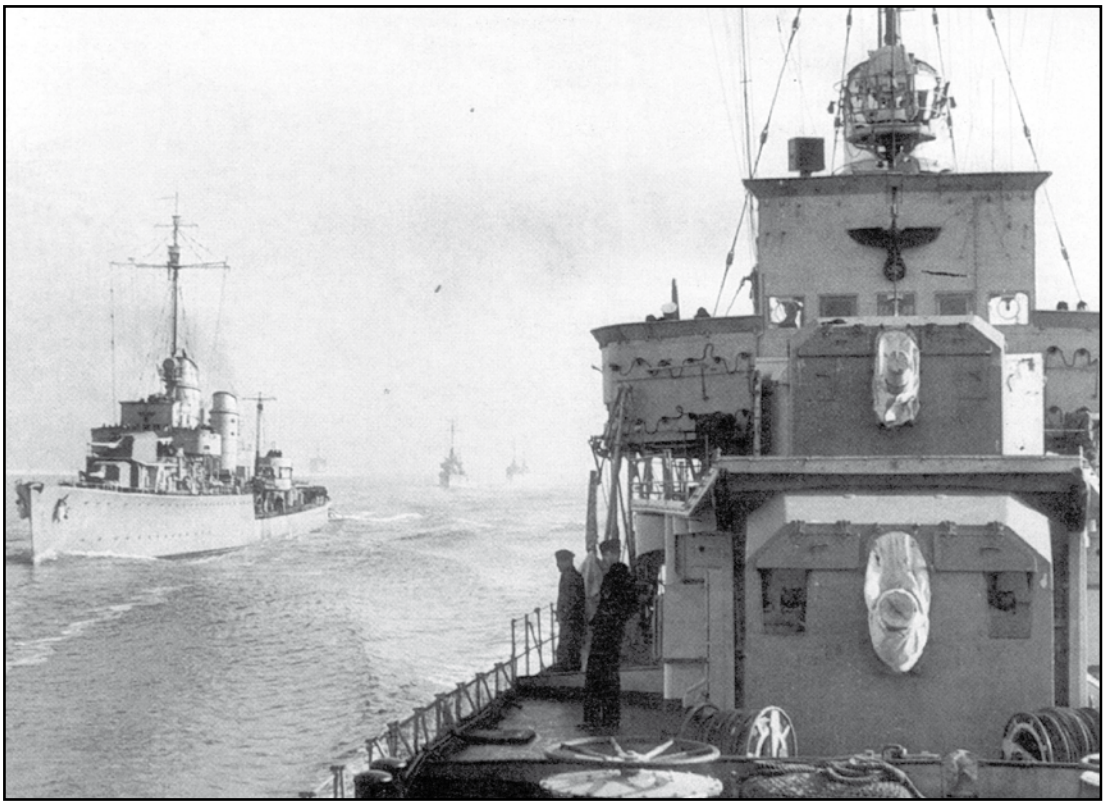
LA ROUTE DU FER

... Le 14 décembre, Hitler ordonnait à l'Oberkommando der Wehrmacht (OKM), sur la suggestion du commandant du Marinegruppe Nord, l'amiral Carls, d'étudier un projet d'invasion dans le but de conserver son trafic maritime minéralier. Le 21 février 1940, le général von Falkenhorst était chargé de préparer une opération militaire baptisée ''Weserübung''. Ce plan d'occupation aurait pu être grandement ralenti lorsque l'armistice russo-finlandais fut signé le 12 mars, mais il n'en fut rien. La cause était peut-être due à l'affaire de l'*Altmark*. Le célèbre ravitailleur du *Graf Spee* qui avait été pris à l'abordage par l'équipage du destroyer HMS *Cossack,* le 16 février 1940, dans le Jøssingfjord. Ce fait d'arme avait permis de libérer 299 prisonniers faits par le cuirassé de poche durant son raid en Atlantique et prouver à Hitler que la neutralité de la Norvège était toute illusoire. Pour mener à bien ''Weserübung'', il fallait que la Kriegsmarine mette à disposition la quasi-totalité de ses bâtiments. Les états-majors n'étaient pas des plus optimistes, à l'image de l'amiral Carls qui avait déclaré à ce sujet : ''Il faut compter dès le début avec une perte égale à la moitié des effectifs engagés.''

Le Führer décida que ''Weserübung'' devait débuter le 9 avril. En conséquence, un grand rassemblement de bâtiments de guerre aurait lieu quelques jours auparavant devant l'embouchure de la Weser. La Force I devait effectuer un débarquement de troupes à Narvik et rassemblait les croiseurs de bataille *Scharnhorst*, *Gneisenau* (V.A Lütjens) ainsi que dix zerstörer commandés par le Commodore Friedrich Bonte. La Force II devait faire cap sur Trondheim avec le croiseur lourd *Admiral Hipper* et quatre zerstörer. La Force III (C.A Schmundt) devait se rendre à Bergen avec les croiseurs légers *Köln, Königsberg*, des torpilleurs ainsi que des Schnellboote. La Force IV devait investir Christiansand et Arendal avec le croiseur léger *Karlsruhe*, trois torpilleurs accompagnés de la 2ème flottille de Schnellboote. Enfin, la capitale, Oslo, subirait l'assaut des croiseurs lourds *Blücher* (C.A Kummetz), *Lützow*, du croiseur léger *Emden*, de trois torpilleurs et de la 1ère flottille de dragueurs. Par ailleurs, le pré-dreadnought *Schleswig Holstein* ainsi que des navires de faibles tonnages devaient se rendre à Nyborg et Kosor pour y débarquer des troupes et annoncer ainsi la conquête du Danemark.

Notre attention se reportera particulièrement sur la Force I qui allait effectuer la navigation la plus longue et la plus périlleuse vers les côtes du Nordland. Le vice-amiral Lütjens avait sa marque sur le *Gneisenau* et il fut rejoint par la Force II dans la baie de Schillig le 7 à 02 h 00. Lütjens avait comme mission de sécuriser la progression des zerstörer jusque dans les parages des îles Lofoten. Il devait ensuite attendre ses protégés dans le large et, si l'occasion se présentait, faire une guerre de course en mer de Norvège. Chacun des navires de Bonte avait à son bord 200 soldats de la 3ème division alpine (Gebirgsjäger), commandée par le Generalleutnant Dietl.

Après le poste d'appareillage, les bâtiments adoptèrent un cap au nord à la vitesse de 25 nœuds. Le temps était au beau fixe et la visibilité excellente. En longeant les rives du



Une formation de zerstörer à l'appareillage au début de la guerre. (DR)

Jütland, la couverture aérienne était assurée par des *Bf 109* et des *He 111*. Au lever du jour, deux zerstörer (*Z 2* et *Z 16*) annoncèrent qu'ils avaient des problèmes de machines, ce qui ne ralentit pas la progression. A 07 h 48, la formation se situait à 28 milles dans le nord-ouest du Horns Reef et c'est à ce moment qu'elle fut repérée par deux *Hudson* du *Squadron 220*. L'allure fut alors montée à 27 nœuds, mais ce changement de vitesse posa des problèmes mécaniques au *Scharnhorst* qui fut dans l'obligation de stopper durant une quinzaine de minutes pour réparer. A 13 h 30, à 70 milles au sud-ouest de Lindesnes, les trois croiseurs et leur escorte furent attaqués par douze *Blenheim* du *Squadron 107* et sept du *Squadron 21*. L'*Admiral Hipper* eut à subir le plus gros du raid et des *Bf 110* ne tardèrent pas à venir prêter main forte aux navires de surface. Après vingt minutes de combat, deux *Blenheim* étaient abattus tandis que les navires de Lütjens restaient intacts. A 14 h 41, un vent de sud sud-ouest force 5 se leva mettant à mal de nombreux soldats de la division alpine entassés dans les postes des zerstörer. Deux heures plus tard, sur le banc d'Utsire, la mer était estimée à force 7 et à 16 h 35, le *Z 13* signala que l'un de ses marins venait de passer par-dessus bord. Aucune tentative de sauvetage ne fut tentée car l'horaire devait être maintenu. Durant la nuit, une grande partie des zerstörer se trouva isolée du gros de l'escadre. Le *Z 21 Wilhelm Heidkamp* fut dans l'obligation de mettre bas les feux car il avait de fortes entrées d'eau dans une salle de chauffe. Le 8 à 08 h 15, le *Z 18 Hans Lüdemann* communiqua être en présence d'un destroyer inconnu au large de Sørflatanger. Cette information fut confirmée par le *Z 11 Bernd von Arnim*. A 09 h 22, Lütjens demanda au *Hipper* de se porter au secours des navires d'escorte, alors que lui-même poursuivait sa route vers les Lofoten. Vers 20 h 00, il se trouvait au sud de cet archipel. A 21 h 02, il ordonnait au dix zerstörer de se diriger sur Narvik afin d'y débarquer Dietl et ses hommes.

LES REACTIONS DES BRITANNIQUES

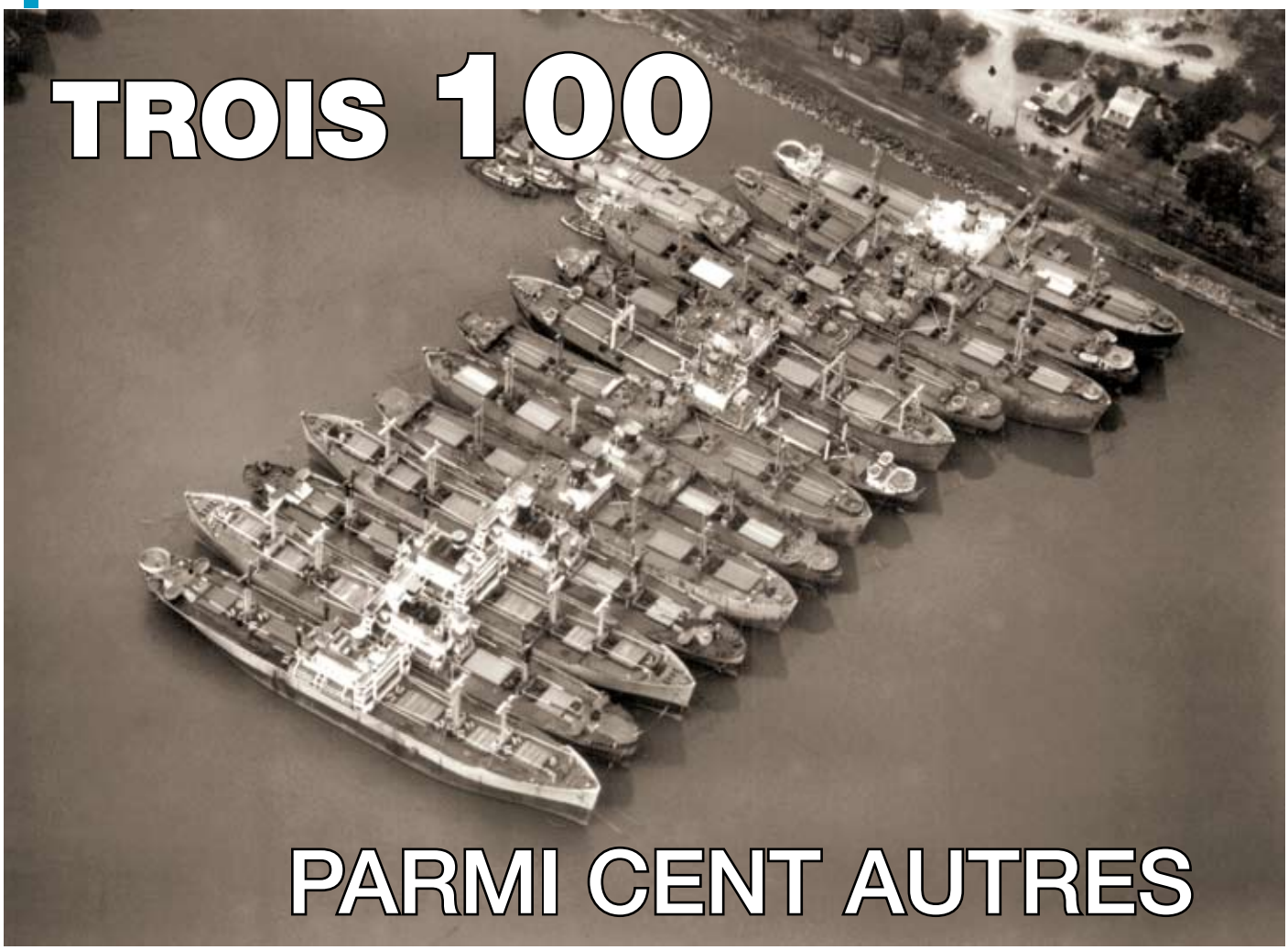
Suite à l'attaque de la Finlande par la Russie, le Conseil de la Société des Nations décida, le 18 décembre 1939, de venir en aide à ce pays par tous les moyens en son pouvoir. La solution la plus rapide, pour envoyer du matériel et de l'approvisionnement à l'armée finlandaise, était de traverser la Norvège ainsi que la Suède via le seul port qui restait libre de glace pratiquement en toute saison… Narvik. Restait à préciser que ni la Norvège, pas plus que la Suède, ne consentirent au passage sur leur territoire d'un corps expéditionnaire allié. Au début de l'année 1940, les services de renseignements britanniques étaient informés par les Suédois et les Français que le III[ème] Reich préparait une opération militaire contre la Norvège. Pour renforcer ces informations, des rassemblements de navires de tous types, ainsi que des concentrations de troupes, avaient été signalés à Kiel par des avions de reconnaissance. A partir du 12 mars 1940, il s'agissait de ralentir par tous les moyens les va-et-vient des vapeurs allemands du Nordland au Aust-Agder. Le 8 avril au matin, les ministres français et britannique remirent à leur homologue norvégien une note diplomatique spécifiant qu'au regard des agissements des cargos allemands dans les fjords, des champs de mines avaient été mis en place dans leurs eaux. Effectivement, le 5 avril, le croiseur de bataille HMS *Renown* (V.A Whitworth), escortait les huit destroyers qui avaient mis en place des barrages de mines entre Ålesund et Bergen ainsi que devant Narvik (opération Wilfred). Le croiseur léger HMS *Birmingham,* prévu pour couvrir cette sortie, ne put rallier à cause du mauvais temps.

Le Kommodore Friedrich Bonte. (DR)

Un débarquement était également d'actualité car des transports de troupes qui avaient embarqué des soldats du *Royal Leicestershire Regiment* furent réunis dans la Clyde. Les croiseurs HMS *Devonshire*, *Glasgow*, *York* ainsi que *Berwick* étaient déjà à la mer pour couvrir leur progression (Opération R4). A Brest, de nombreux navires de guerre étaient mobilisés afin de protéger les croiseurs auxiliaires et autres vapeurs réquisitionnés. Les premiers débarquements devaient être effectués à Narvik, Trondheim, Bergen et Stavanger.

En marge de ces préparatifs, la Home Fleet, commandée par l'amiral Sir Charles Morton Forbes, reçut le 7 avril un câble en provenance de l'Attaché naval de Copenhague précisant que l'état-major danois avait signalé, deux jours auparavant, des bâtiments ainsi que des régiments concentrés à Rostock, Warnemünde, Swinemünde et Stettin. Le lendemain, le même Attaché naval rapportait que douze à quinze grands

TROIS 100 PARMI CENT AUTRES



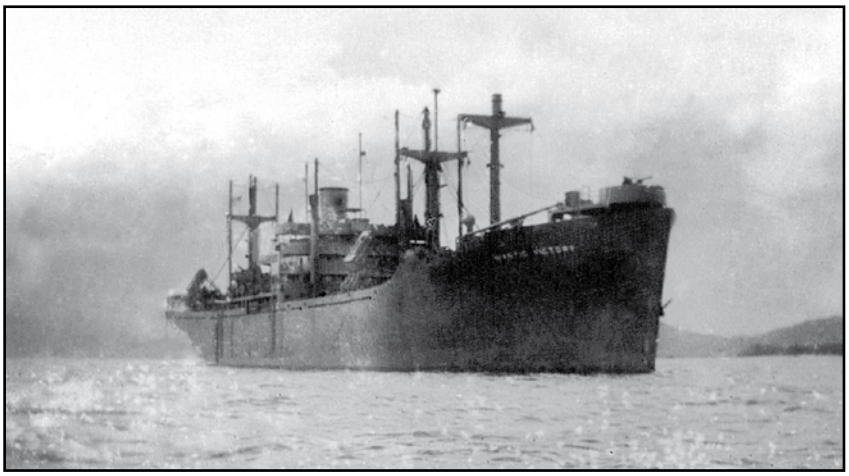
Une partie de la flotte de réserve de la Hudson river ; le *David S Terry*, notre numéro 100, est parmi ces cargos. (DR)

Jean-Yves Brouard

Pour parvenir à plus de 100 exemplaires d'une série de navires marchands construits sur le même plan, il faut les circonstances d'une guerre mondiale. C'est ainsi que les cargos type Liberty ship et Victory ship, et les tankers type T2, ont dépassé les centaines, voire les milliers d'exemplaires, entre 1941 et 1945.

Ces navires, parmi les plus mythiques, ont été lancés dans le cadre d'un programme d'urgence de l'US Maritime Commission, lorsque les Américains ont décidé d'aider concrètement l'Angleterre et ses alliés à combattre les forces de l'Axe sur tous les fronts. Et pour parvenir sur tous ces fronts à travers la planète, il fallait en particulier de très nombreux navires de charge, capables, par leur nombre justement, de saturer les tentatives d'attaques par les sous-marins et avions ennemis : allemands, mais aussi italiens et japonais.
Ainsi, les Liberty ships EC2 ont été construits à plus de 2700 exemplaires, record absolu (surtout que cela se fit sur quatre ans à peine !). Les Victory VC2 ont atteint les 531 exemplaires (272 pour la seule version VC2-S-AP2), et les T2 arrivent à plus de 530 exemplaires eux aussi (481 uniquement pour le type T2-SE-A2). D'autres navires d'un programme américain datant d'avant-guerre ont dépassé la centaine d'exemplaires, comme le cargo C1 type C1-M-AV1 (247 exemplaires), ou le cargo C3 à plus de 450 exemplaires. On ne peut pas évoquer en détail tous les numéros 100 de ces séries de navires, mais au moins ceux des trois séries les plus connues et les plus nombreuses : les Liberties, les Victories et les T2 (pour ces derniers, voir N&H 22 et suivants).

Le Victory ship *Niantic Victory* pendant la guerre. (DR)



La coque numéro 100 des EC2 a été lancée le 29 mai 1942 au chantier de la Todd Houston shipbuilding Corp et livrée en juillet à sa compagnie gérante, United Fruit Co. Ce Liberty, le *David S Terry*, n'a pas eu de carrière particulière, ni connu de hauts faits d'armes. Après une guerre sans ennuis majeurs, il a été remisé en 1946 dans une Flotte de réserve, comme des centaines d'autres de ses congénères. Lui se trouva dans la Hudson river Reserve fleet près de New York, mais il n'y resta pas en permanence. Aux Etats-Unis, un plan d'urgence, le « grain program » (programme des céréales), est décidé au printemps 1953 par le ministère de l'Agriculture. En effet, en raison d'un trop plein de moissons sur le territoire américain, et de la concurrence de pays producteurs de blé comme la Grande-Bretagne, l'Argentine et bientôt l'URSS, le marché international est difficile. Il y a surproduction, et il faut stocker quelque part de très importantes récoltes. On a alors l'idée de remplir les cales des dizaines de Liberty ships désarmés dans les flottes de réserve américaines.

Le T-AGM-6 *Watertown*, ex-*Niantic Victory*. (DR)

Une enveloppe du commandant du *Watertown*, avec des marques concernant la récupération de la capsule Apollo 6. (DR)

Lancement du pétrolier type T2 *WLR Emmet*, avec le numéro 100 sur l'avant, le 28 octobre 1944. (Photo Grant Ridley)

Les cinq cales de grand volume d'un Liberty peuvent emmagasiner 10 000 tonnes de marchandises. Ce sont de véritables hangars flottants. Le 11 mars 1953, le ministère américain de l'Agriculture en fait réquisitionner 50 premiers parmi la flotte de réserve de l'Hudson ; les céréales sont chargées dans le port de New York à partir du 14 avril, puis, les uns après les autres, les cargos retournent dormir dans la flotte de réserve, leurs cales pleines. Le *David S Terry* fait partie de ces 50 premiers cargos réquisitionnés ; le programme dura quelques années puis on vida les cales. Le Liberty finira par quitter la Flotte de réserve en janvier 1971, à destination de l'Espagne où il sera démoli dans un chantier de Bilbao en mars suivant.

Le Victory ship n°100 a été baptisé *Niantic Victory* et lancé en avril 1944 au chantier de l'Oregon Shipbuilding Corp à Portland (Oregon). Pendant le restant de la guerre et jusqu'en 1957, le navire sera géré par différents armateurs, le premier étant American-Hawaiian Steamship Line, et le dernier, la célèbre compagnie Isbrandtsen. Par deux fois pendant les années 50, il a été intégré dans les flottes de réserve. Finalement récupéré par l'US Navy en 1960, le cargo est assigné au Military Sea Tansportation service (MSTS) le 11 août, en vue de le transformer en bâtiment de poursuite radar des missiles balistiques, un rôle qu'il tiendra jusqu'en 1971, sous le nom de USNS *Watertown* et sous la désignation T-AGM-6. Comme d'autres navires transformés, il se positionnera, une fois dans l'Atlantique, et le restant du temps dans le Pacifique, dans des endroits des océans en dehors du rayon d'action des stations terrestres de « tracking » des missiles ou même des fusées spatiales du programme Apollo. Prévu pour intégrer la flotte chargée de la récupération de l'équipage de la capsule Apollo 8 en 1968, il en a été retiré in extremis. On le verra en escale en 1969 à l'île Pitcairn (Pacifique sud).
Inactif fin 1971, rayé des listes de l'US Navy en février 1972, le *Watertown* est à nouveau désarmé, envoyé dans une Flotte de réserve, puis, en mai 1974, vendu à la démolition, sort qui lui arrive en août, en Corée du sud.

Enfin, le 100ème T2 lancé l'a été le 28 octobre 1944 au chantier de Kaiser à Swan Island, à Portland (Oregon). Il porte le nom de *WLR Emmet*, du nom de l'ingénieur de General Electric qui imagina justement le système de propulsion électrique des T2. Le pétrolier fut renommé *Agios Georgios V* en 1948, pour l'armateur grec Nicolaou. Il sera démoli à La Spezia (Italie) en 1967.

Le pétrolier *Agios Georgios V*, ex-*WLR Emmet*, à sa démolition à La Spezia, en juin 1967. (DR)