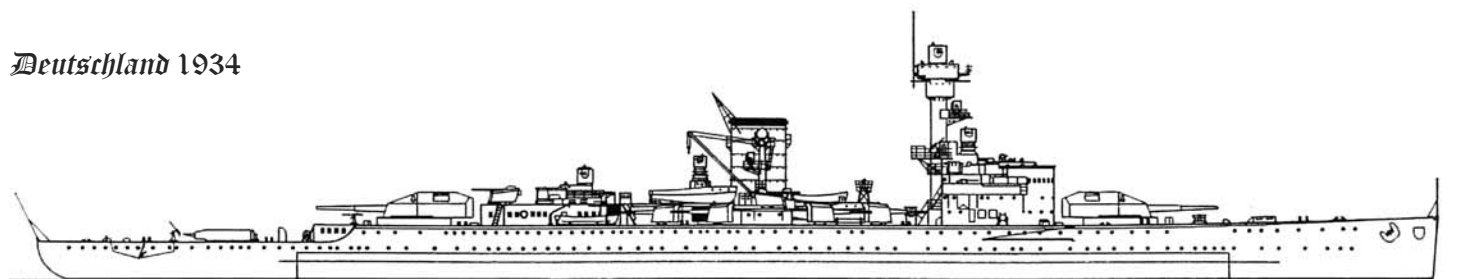


4	La genèse du Panzerschiff
8	Les caractéristiques techniques
26	Les premières années d'activité
36	Les cuirassés de poche durant la guerre d'Espagne
45	La Seconde Guerre mondiale
49	Le raid de l'Admiral Graf Spee
63	Le Lützow et l'opération "Weserübung"
67	Le raid de l'Admiral Scheer
79	De la "Baltenflotte" à Narvik
98	La bataille de la mer de Barents
107	Fin de guerre en Baltique

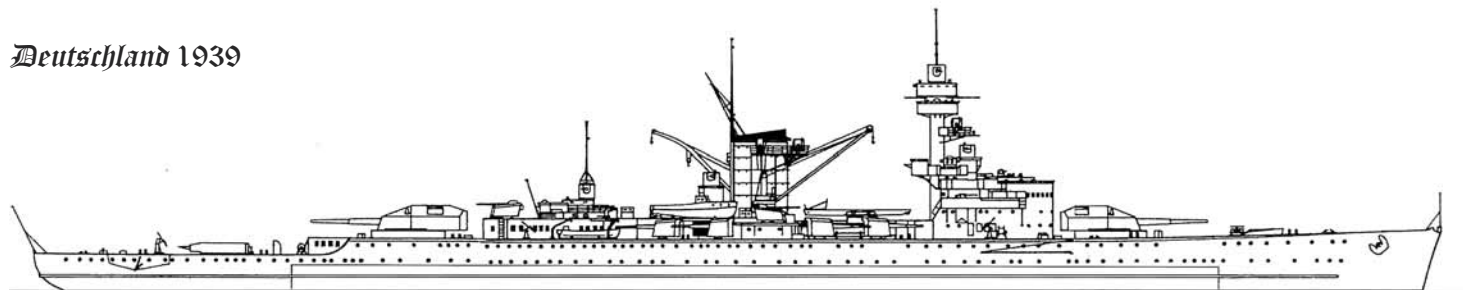
Sauf mention particulière, toutes les photos sont © droits réservés.



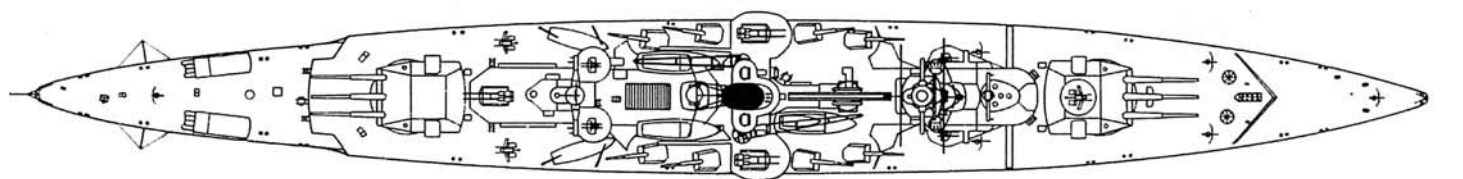
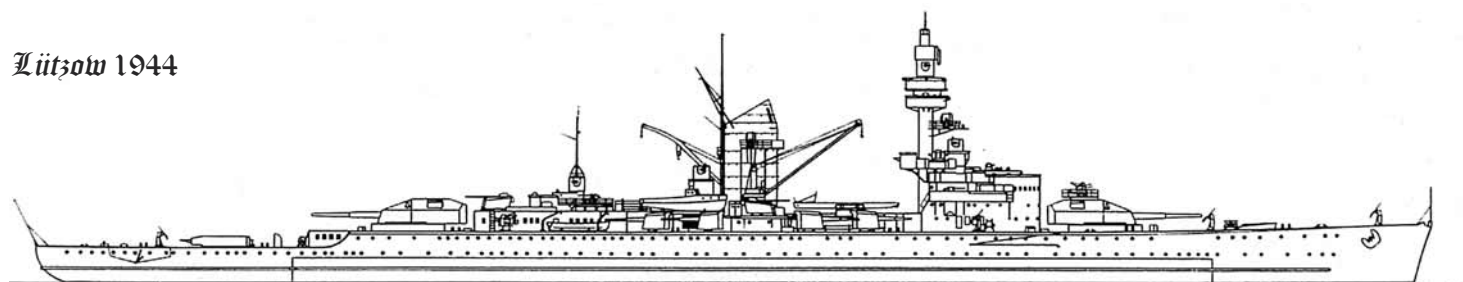
Deutschland 1934



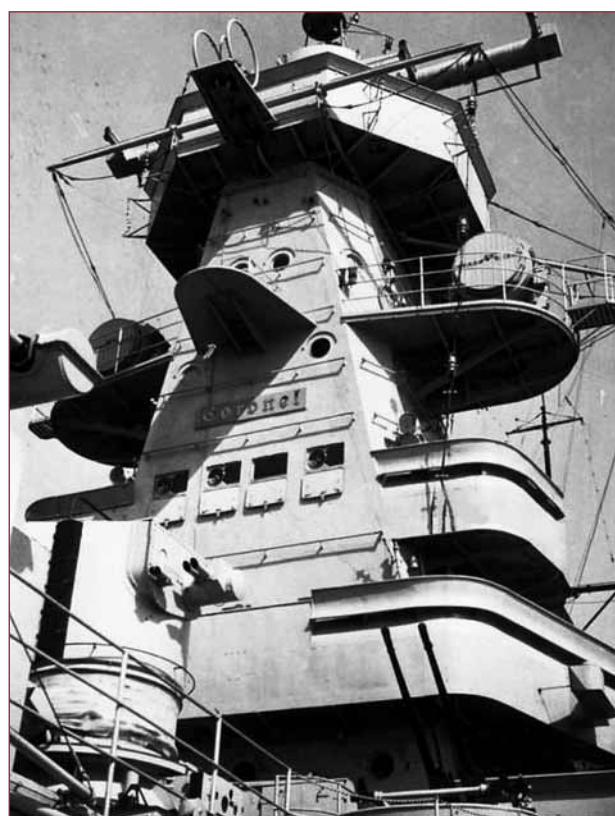
Deutschland 1939



Lützow 1944



La tour passerelle d'origine de l'*Admiral Graf Spee*.



L'intérieur de la passerelle de navigation du *Deutschland*.



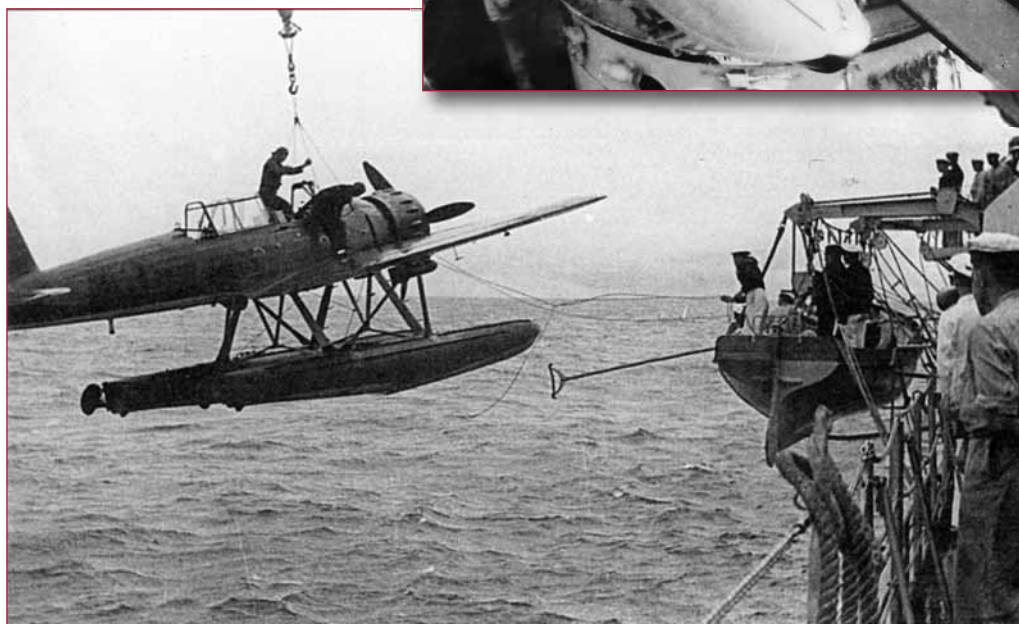
L'aviation embarquée

À l'origine, les trois bâtiments peuvent mettre en œuvre deux hydravions biplans Heinkel 60. À partir de 1939 deux Arado 196 A-3 seront embarqués. Il n'y a pas de hangar. Sur les *Admiral Scheer* et *Graf Spee* la catapulte télescopique se situe derrière la cheminée. À bord du *Deutschland* elle se trouve entre la superstructure avant et la cheminée. Il y a deux grues de 4 t pour la manutention des avions et des embarcations.

AVIATION EMBARQUÉE

	Heinkel 60	Arado 196		Heinkel 60	Arado 196
<u>Dimensions :</u>			<u>Performances :</u>		
envergure	13,50 m	12,40 m	vitesse maxi	240 km/h	311 km/h
longueur	11,50 m	11 m	plafond	5 000 m	7 000 m
hauteur	5,30 m	4,45 m	autonomie	826 km	1 080 km
<u>Masses :</u>			<u>Armement :</u>	1 mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm	1 mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm 1 mitrailleuse MG 17 de 7,92 mm 2 canons de 20 mm 2 bombes de 50 kg
à vide	2 730 kg	2 990 kg			
en marche	3 407 kg	3 720 kg	<u>Équipage :</u>	2	2
<u>Motorisation :</u>	BMW VI 6 ZU 660 ch	BMW 132 K 947 ch			

Un Heinkel 60 en place sur la catapulte de l'*Admiral Scheer*.



Manœuvre de récupération de l'Arado 196 de l'*Admiral Graf Spee*.

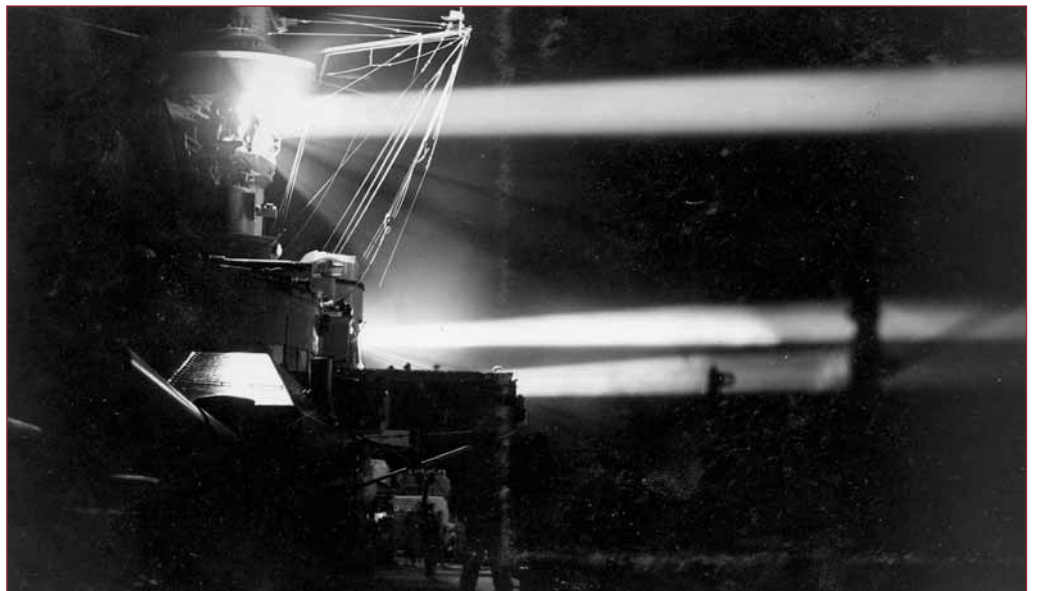


Cérémonie de mise en service
du *Deutschland* le 1^{er} avril 1933.
Le croiseur léger *Emden* est
visible sur la droite.



École à feu pour l'artillerie
principale du *Deutschland*.

Exercice de nuit, avec mise en œuvre
des puissants projecteurs du
Deutschland.



En guise de représailles, il fut ordonné à l'*Admiral Scheer* de bombarder Almería et de couler le cuirassé *Jaime I* qui devait y être présent. Le 31 mai, le *Scheer* tira sur la ville 91 obus de 280 mm, 100 de 150 mm et 48 de 88 mm. Il y eut 31 morts et 351 habitations furent détruites. Le navire de ligne républicain étant absent, le *Panzerschiff* se retira à Tanger le 6 juin afin de faire un ravitaillement en combustible. Il portera la marque du contre-amiral von Fischel du 10 au 23 et rentrera au pays pour le 1^{er} juillet. La dernière des sept missions espagnoles se déroula du 19 mars au 29 juin 1938.

Le *Deutschland* aura encore l'occasion de se rendre en Méditerranée, entre le 5 octobre et février 1938. Il fera des escales à El Ferrol, Cadix, Tanger, Algeiras, Ceuta, Melilla, Gaeta, Naples pour les fêtes de Noël, Capri, Amalfi et Taormina.

À partir du 11 février, le bâtiment sera en carénage à Wilhelmshaven pour renforcer la structure des salles des machines I et IV et un modeste capot de cheminée fera son apparition. Entre le 24 juillet et le 15 août il sera vu à Tanger et Gibraltar. Le 22, il sera à Kiel avec le *Scheer* et le *Spee*, afin d'assister au lancement du croiseur lourd *Prinz Eugen*, puis participa à une grande revue navale qui clôturait l'événement.

Entretien des pièces de 280 mm à bord de l'*Admiral Graf Spee*.



L'*Admiral Graf Spee*, l'*Admiral Scheer*, le *Deutschland* et des croiseurs légers lors de la revue navale qui couronnait la cérémonie de lancement du croiseur lourd *Prinz Eugen*.

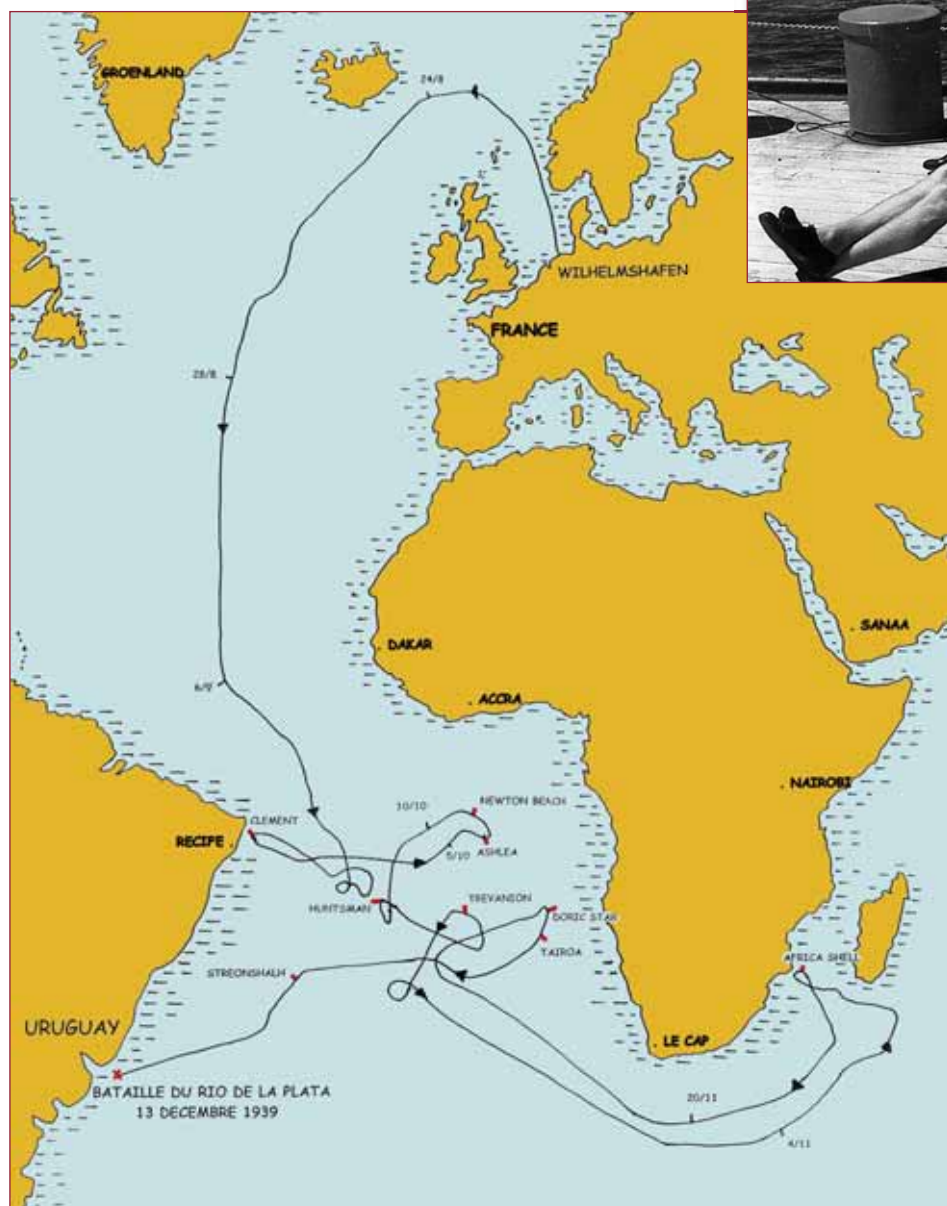




Un vapeur non identifié va être envoyé par le fond par une équipe de prise. Son équipage est visible sur la plage arrière du cuirassé.



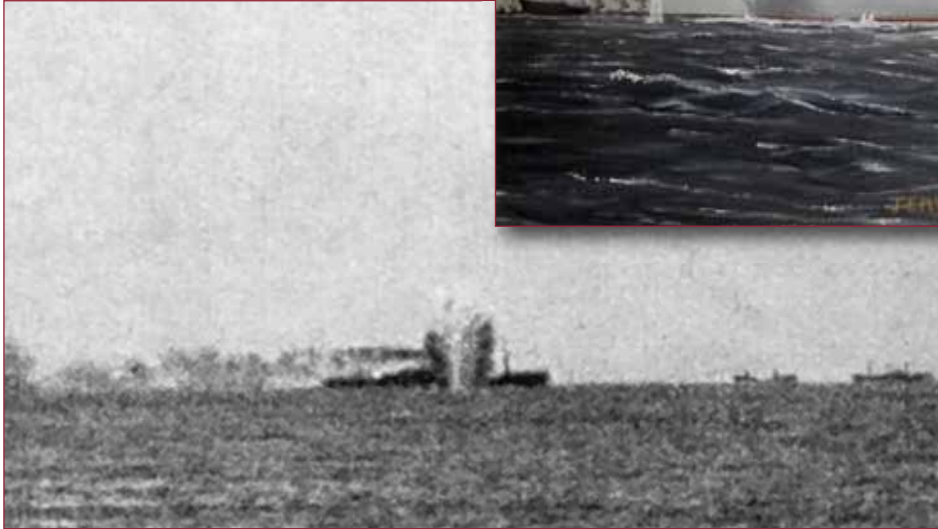
Un moment de détente pour le Commandant Langsdorff, à l'ombre d'un tube lance-torpilles.



Le raid de l'Admiral Graf Spee, août-décembre 1939.

Représentation du combat livré par le HMS *Jervis Bay* pour tenter de protéger les 37 cargos du convoi.

Le *Jervis Bay*, sous le feu de l'*Admiral Scheer*.



Cependant, ayant des problèmes de machines, les mécaniciens du croiseur se rendirent à son bord pour effectuer les réparations.

Quarante-huit heures plus tard, le "Scheer" mettait en soutes 1328 t de mazout, 163 t de munitions et 42 t de vivres auprès du tanker *Nordmark*, camouflé en américain *Prairie*. Par la suite, le Commandant Kranke décida de faire la

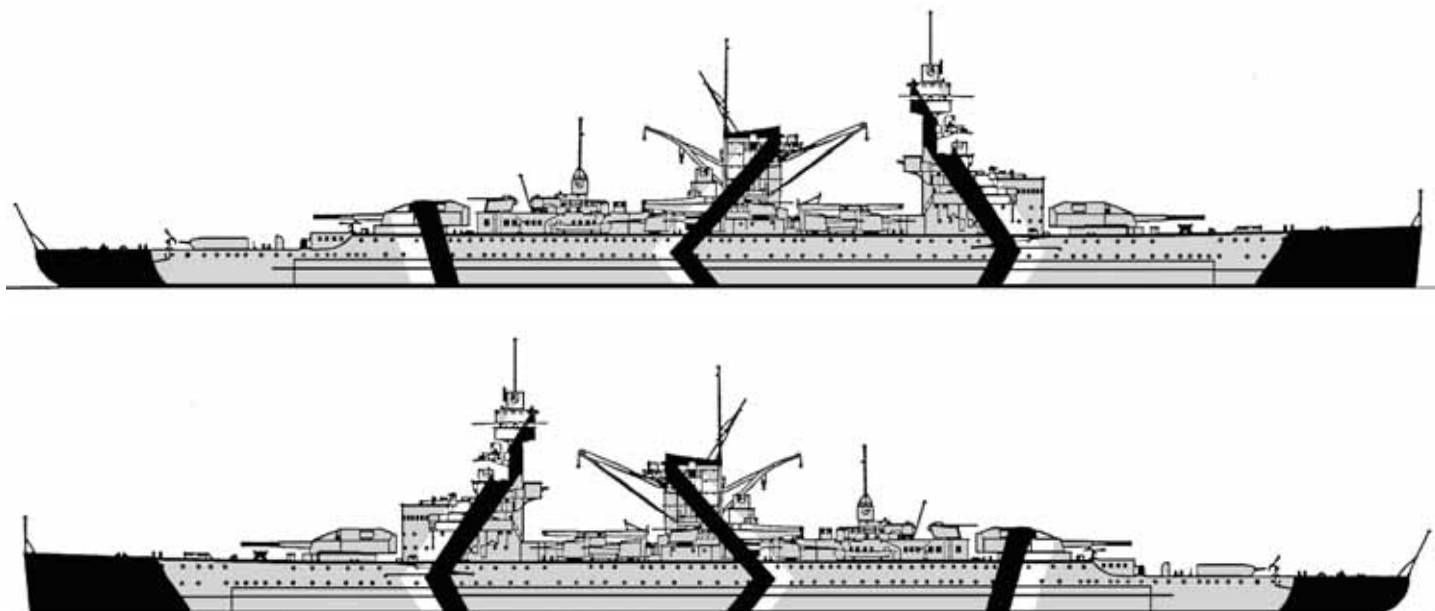
à 90 milles de distance. Après avoir augmenté sa vitesse, le croiseur fut en présence du bananier *Mopan*, de 5389 t. À 14h27 l'équipage évacua le bord dans des embarcations, et le vapeur fut coulé au 105 mm. En poursuivant vers le sud, le convoi HX 84, composé de 37 vapeurs, fut rencontré. Il était protégé par l'unique croiseur auxiliaire HMS *Jervis Bay*, armé de huit pièces de 150 mm. Son commandant, le capitaine de vaisseau Fegan, envoya immédiatement un message de détresse, ordonna la dispersion des navires dont il avait la charge, puis fit face à son destin. L'*Admiral Scheer* commença son tir à 16h40, tandis que l'artillerie secondaire ouvrait le feu sur le pétrolier *San Demetrio*, de 8073 t et le cargo *Andalusian* de 3082 t. Le *Jervis Bay* fut rapidement incendié et sa passerelle réduite à l'état d'épave. Il disparut de la surface des flots avec tout son équipage à 17h04. Le sacrifice du Commandant Fegan * ne fut pas inutile car de nombreux vapeurs parvinrent à s'éclipser. Cependant, le croiseur réussit à détruire les *Trewellard* de 5201 t, *Kenbane Head* de 5225 t, *Fresno City* de 4995 t, *Maidan* de 7908 t et *Beaverford* de 10042 t qui fut achevé à la torpille. L'*Admiral Scheer* poursuivit quelque temps ses recherches dans l'est et adopta rapidement un cap au sud afin de procéder à un approvisionnement en carburant et munitions. Le 12, il croisa la route du pétrolier *Eurofeld* mais ne put procéder à son ravitaillement car ce dernier devait assister le corsaire *Thor* (HSK 4).

guerre de course sur la route Antilles - Açores. Pourtant, la SKL lui avait demandé de se rendre par 42° N & 020° W, mais ce point correspondait à la zone d'action des sous-marins italiens qui opéraient au départ de Bordeaux. Pour ne pas être victime d'une erreur d'identification, il se dirigea vers l'ouest et intercepta, le 24, le navire frigorifique *Port Hobart* de 7448 t. Ce vapeur envoya de nombreux messages de détresse et l'*Admiral Scheer* lui demanda de cesser d'émettre, en vain. Deux salves furent tirées et une équipe de prise envoyée à son bord. Le *Hobart* faisait la traversée de Liverpool à Curaçao avec à son bord huit passagers dont sept femmes. L'équipage et les civils furent transférés sur le "Scheer" et le cargo fut détruit avec des charges explosives et quelques obus de 105 mm.

* Le capitaine de vaisseau E.S.F. Fegan sera décoré à titre posthume de la Victoria Cross.

Le pétrolier USS *Prairie*, qui n'est autre que le ravitailleur *Nordmark*, acclamé par les marins du "Scheer".





Lützow, mars à juin 1941



Le *Lützow* et son camouflage type "Baltique", en avril 1941.

Le 6 juin, le *Lützow* devait exécuter l'opération Sommerreise avec les croiseurs légers *Köln*, *Emden* et le *Sperrbrecher 18*. Dans un premier temps, la destination était Oslo. La formation progressait régulièrement à la vitesse de 15 nd dans le Belt et passa à 18 nd dans le Kattegat. Bientôt, les Z 10 *Hans Lody*, Z 16 *Friedrich Eckoldt*, Z 20 *Karl Galster*, Z 23 et Z 24 rallièrent devant Fehmarnsund. Le 11 vers midi, la couverture aérienne était assurée par quatre Bf 110 et deux Ar 196, remplacés rapidement par deux Bf 110 et quatre Bf 109. Le 13 à 00h15, le service de décryptage du *Lützow* mit au clair un message ennemi : UN CROISEUR ET QUATRE DESTROYERS, POSITION 57° 48 N & 006° 50' E. COURSE AU 270°.

lourd et larguèrent leurs torpilles à une distance de 600 m. L'une d'entre elles atteignit le *Lützow* au niveau de la salle des machines n° 2. Tous les moteurs stoppèrent et le bâtiment accusa une gîte de 18° à 20° sur bâbord avec 1200 t d'eau dans les fonds. Après une intense activité, les mécaniciens du bord avaient rétabli l'électricité, les pompes d'épuisement étaient de nouveau en fonction et le bâtiment pouvait assurer une vitesse de 12 nd à partir de 03h20. Après avoir encore affronté une attaque de la RAF, le croiseur entra dans le dock flottant n° 6 de chez Deutsche Werke de Kiel, le 14 juin en fin d'après midi. Six mois de réparations étaient nécessaires pour le remettre en état.



Le *Lützow* à Gotenhafen. Derrière à gauche, le cuirassé *Bismarck*, à droite, le croiseur léger *Köln*.

Entre-temps, l'*Admiral Scheer* participa à l'opération Wunderland à partir du 16 août, au départ de Bogen Bay, en direction de la mer de Kara. Ordre avait été donné de détruire les vapeurs qui naviguaient sur la route maritime de Sibérie, entre Dickson et le cap Tscheljuskin. Le croiseur était escorté par les Z 4 *Richard Beitzen*, Z 14 *Friedrich Ihn* et Z 15 *Erich Steinbrick*. Les *Zerstörer* quittèrent le "Scheer" en passant l'île aux Ours. Les U 251 (CC Tim) et U 601 (LV Grau) devaient participer à ce raid. Le 18, le croiseur lourd se trouvait au nord de l'île Uyedinyeniya et croisa la route de l'U 601 et ravitailla le même jour l'U 251. Quarante-huit heures plus tard son Arado annonça la présence d'un brise-glace et de neuf vapeurs. Malgré des recherches intensives, mais en présence d'un épais brouillard, aucun navire ne fut découvert. Le 25, l'hydravion fut de nouveau catapulté mais il disparut mystérieusement et ne sera jamais retrouvé. Le même jour, au nord-ouest de l'île Russky, le brise-glace *Alexander Sibiriakoff*, de 1384 t, fut envoyé par le fond et 22 membres de son équipage furent secourus par les Allemands.

Le 27, après avoir cherché en vain des navires entre l'île Mona et l'archipel Nordenskiöld, l'*Admiral Scheer* tira 77 obus de 280 mm et 379 de 150 mm sur le port de Dickson. Le brise-glace *Taimyr*, le patrouilleur *SKR-19* et le cargo *Revolutsioner* furent endommagés.



Un moment de détente pour les marins de l'*Admiral Scheer*, alors isolé dans un fjord proche de Narvik.

Le 30, le "Scheer" recevait l'ordre de rentrer à sa base. Il fut rejoint par les *Zerstörer* dans la mer de Barents et relâcha dans le Skomnfjord le 30.

Le 10 septembre, les *Scheer*, *Hipper*, *Köln*, Z 4 *Richard Beitzen*, Z 23, Z 27, Z 29 et Z 30 faisaient le transit de Narvik à Alta. En passant au large des Lofoten, le sous-marin HMS *Tigris* lança cinq torpilles contre le *Köln* qui les évita facilement. Ce fut bien le seul événement de cette sortie qui vit les bâtiments arriver à bon port le lendemain.

Le 23 octobre commença l'opération Globus I qui consistait au rapatriement à Trondheim des *Tirpitz*, *Admiral Scheer*, Z 4 *Richard Beitzen*, Z 16 *Friedrich Eckoldt*, Z 23, Z 28 et Z 29. Ils arrivèrent sans encombre au Faettenfjord le 24 en soirée.



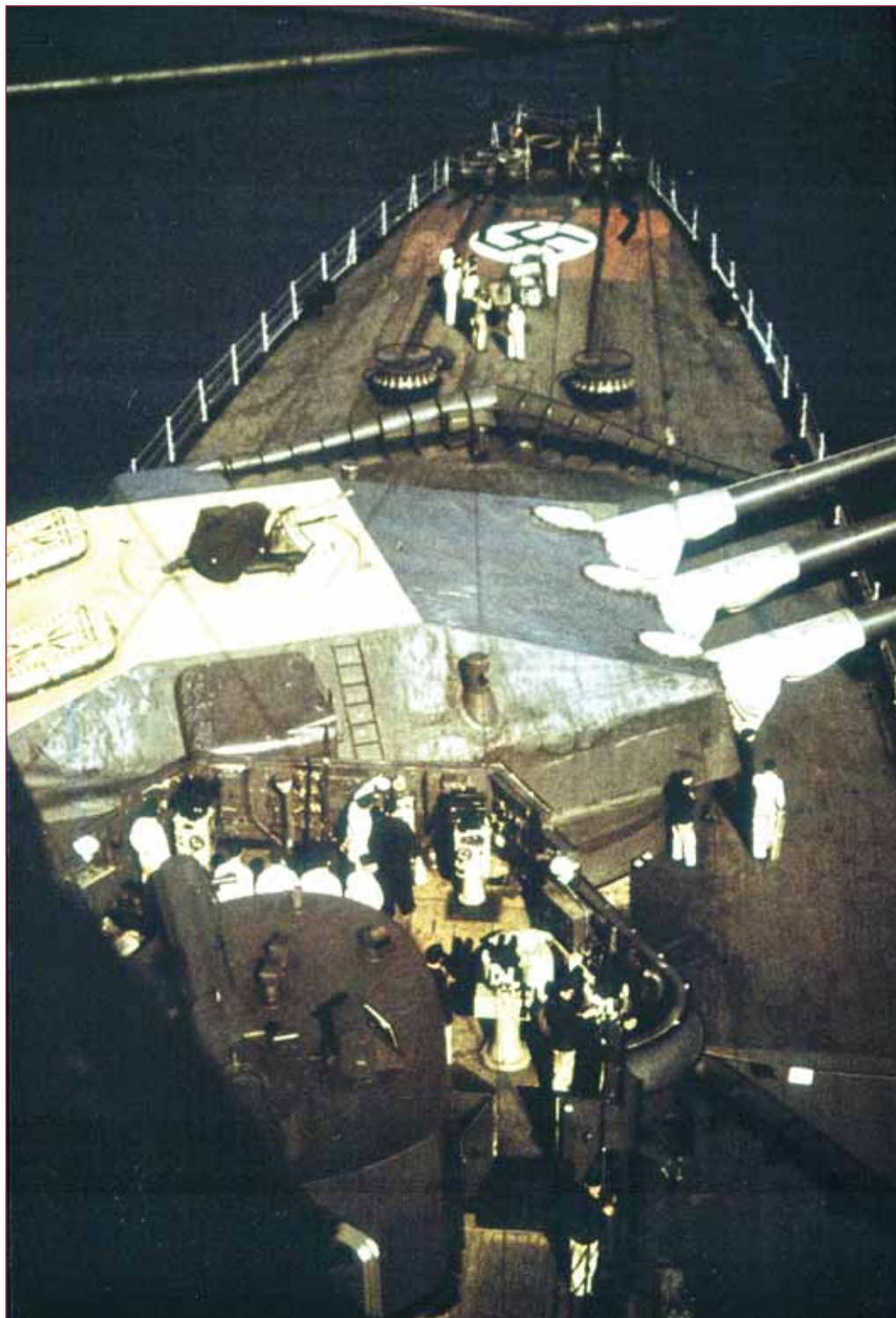
Paisible navigation d'entraînement dans l'Otofjord. *Admiral Scheer*, août 1942.



Entre les 22 et 24 novembre, les "Scheer" et *Lützow* étaient les pièces maîtresses de l'opération Hammer qui consistait en un violent bombardement sur Sörve. À titre d'exemple, le *Scheer* tira 143 obus de 280 mm et 374 de 150 mm. Durant cette sortie, le croiseur évita deux torpilles lancées par des appareils russes et une bombe traversa un pont sans exploser. Par ailleurs, son Arado, qui avait été catapulté pour l'assistance aux tirs, fut abattu. Les deux sister-ships canardèrent encore les positions ennemies les 18 et 19 décembre, puis ils se rendirent à Pillau.



Le *Lützow*, durant la revue navale du 8 juillet 1944.



Le blockhaus, la passerelle découverte et la tourelle avant de 280 mm de l'*Admiral Scheer*.

À Kiel, l'*Admiral Scheer* reçut ses nouvelles pièces de 280 mm, destinées à la tourelle Bruno le 8 avril 1945. Les travaux étaient très délicats car la ville et les installations portuaires étaient soumises à d'incessants bombardements. Il fut même envisagé de déplacer le croiseur dans la baie d'Heikendorf afin qu'une grue flottante soit en mesure de mettre en place les canons de la tourelle Anton. Depuis quelque temps, il ne restait plus que 90 hommes affectés au bâtiment. Le reste de l'équipage avait été transféré à terre pour assurer la défense des villes maritimes du Nord de l'Allemagne.

Le 9 à 21 h 50, une alerte aérienne fut déclenchée et une partie des marins alla s'abriter dans un blockhaus proche du bassin. Certains Lancaster qui participaient à ce raid étaient armés de bombes Tallboy. À 22 h 38, un projectile toucha le "Scheer" sur tribord. Le bâtiment accusa immédiatement une gîte de 16° et celle-ci s'accroissait de seconde en seconde. Un ballastage permit de la stabiliser à 18° mais les systèmes de communication étaient en partie interrompus et l'électricité coupée dans plusieurs locaux. Une seconde bombe vint frapper le navire, puis

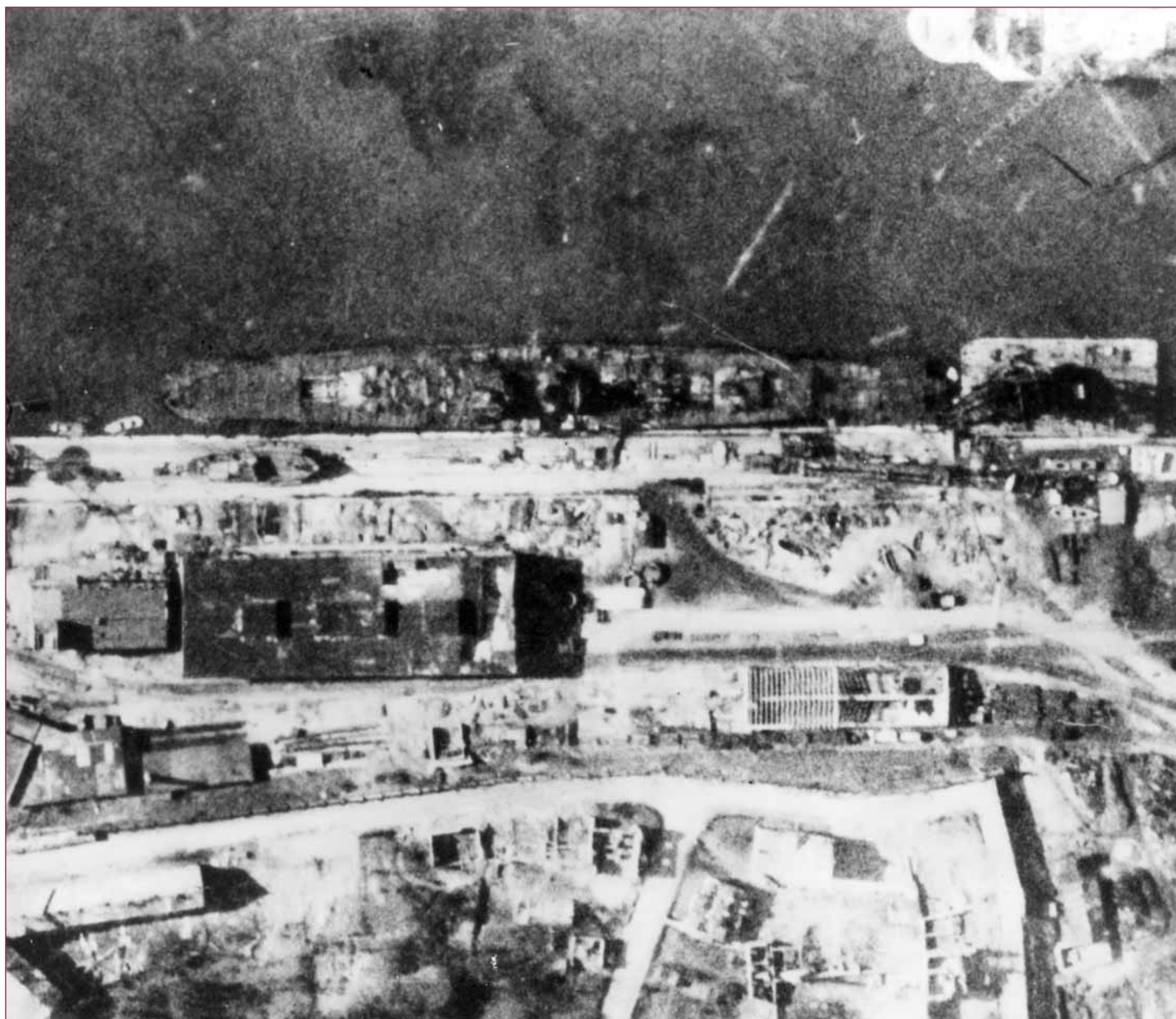


une troisième explosa à proximité et la bande augmenta jusqu'à 28°. À 22 h 45, ordre fut donné d'abandonner le navire car l'*Admiral Scheer* chavirait sur tribord. Lorsque la fumée et le chaos se furent dissipés, une partie de sa carène émergea du bassin. Des marins de l'*Emden* arrivèrent en embarcations et commencèrent à découper les tôles au chalumeau. Ils travaillèrent durant 42 heures et parvinrent à sortir de la carcasse plusieurs hommes. Quinze officiers mariners et matelots étaient tombés à leur poste de combat.

À partir de juillet 1945, les autorités britanniques autorisèrent le début des travaux de démolition sur l'épave. Les hélices furent récupérées, les tourelles et les télémètres remontés, ainsi que tous les matériaux représentant quelque valeur. Par la suite, les ferrailleurs découpèrent la coque jusqu'au niveau de la mer en "piochant" largement dans les entrailles de la carcasse.

En 1949, l'arsenal de Kiel devait être profondément modifié et les restes de l'*Admiral Scheer* furent ensevelis sous les gravats.

Nous pouvons noter que la cloche de l'*Admiral Scheer* est aujourd'hui conservée au musée maritime de Wilhelmshaven.



L'*Admiral Scheer* au chantier Deutsche Werke de Kiel fin mars 1945.