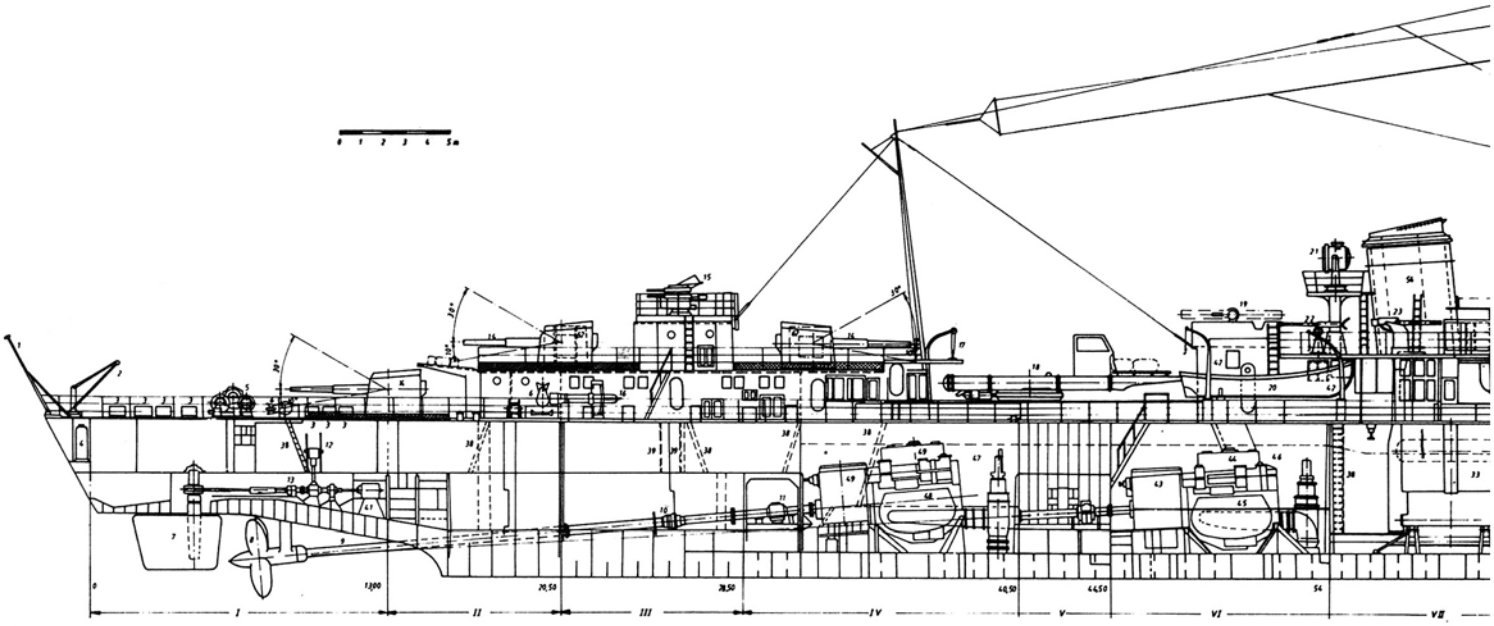
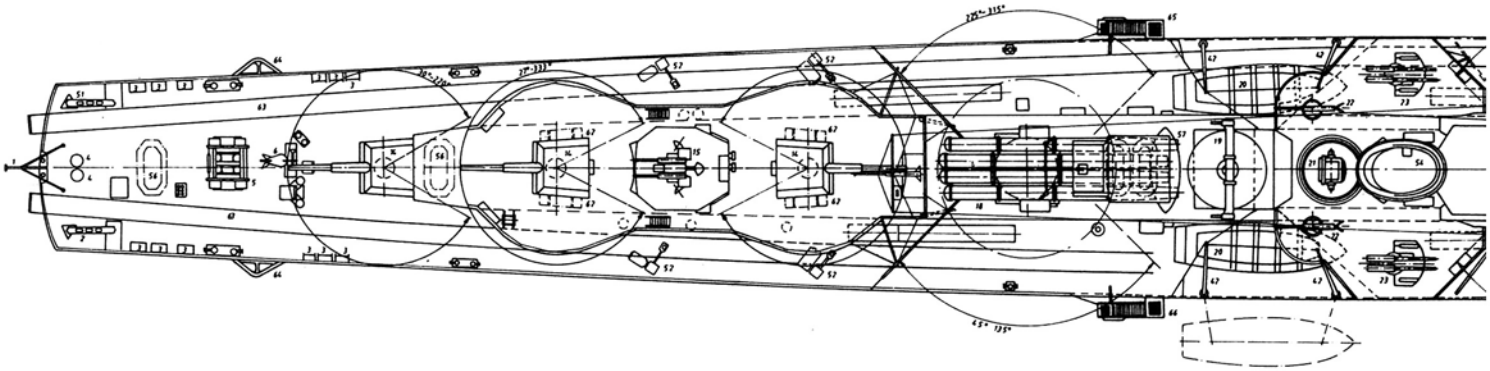
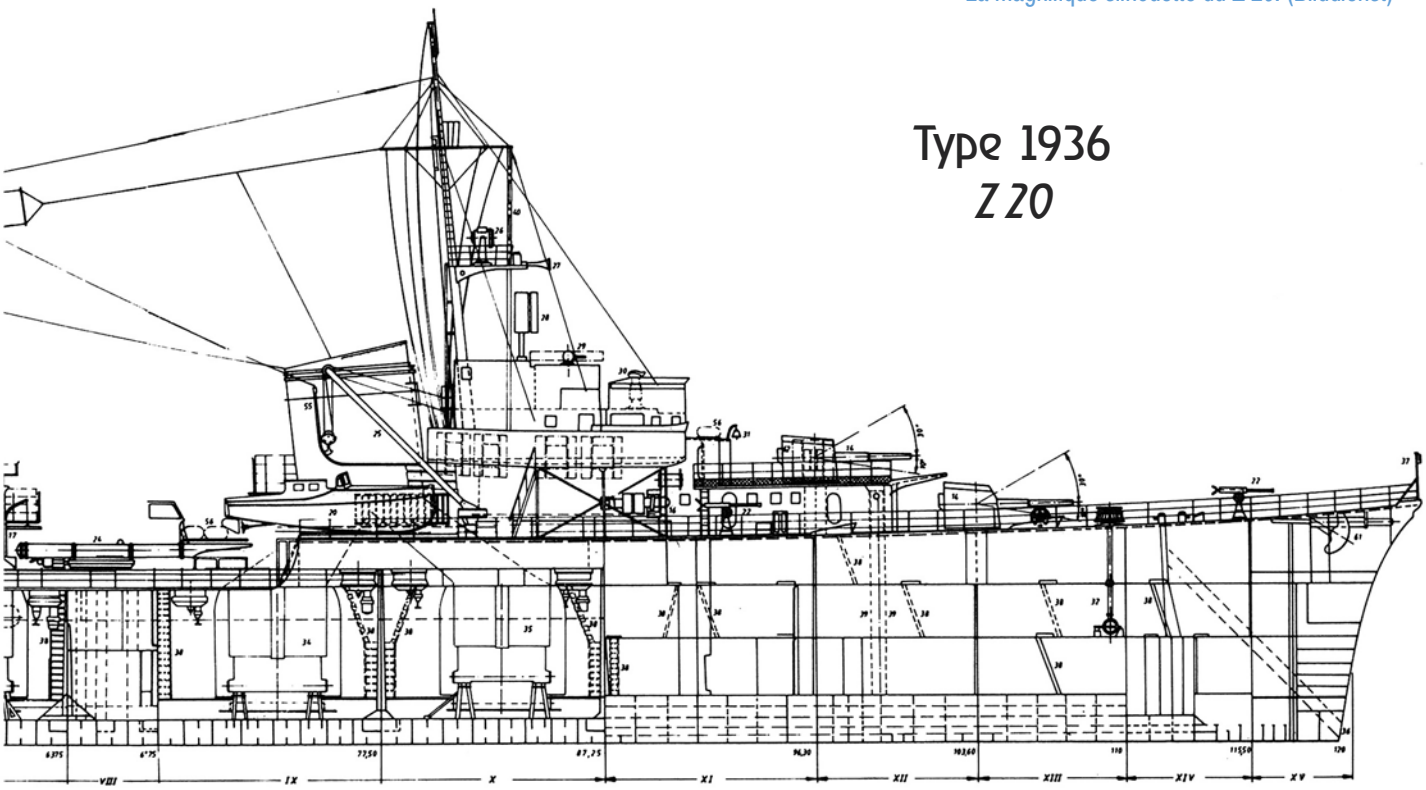
1

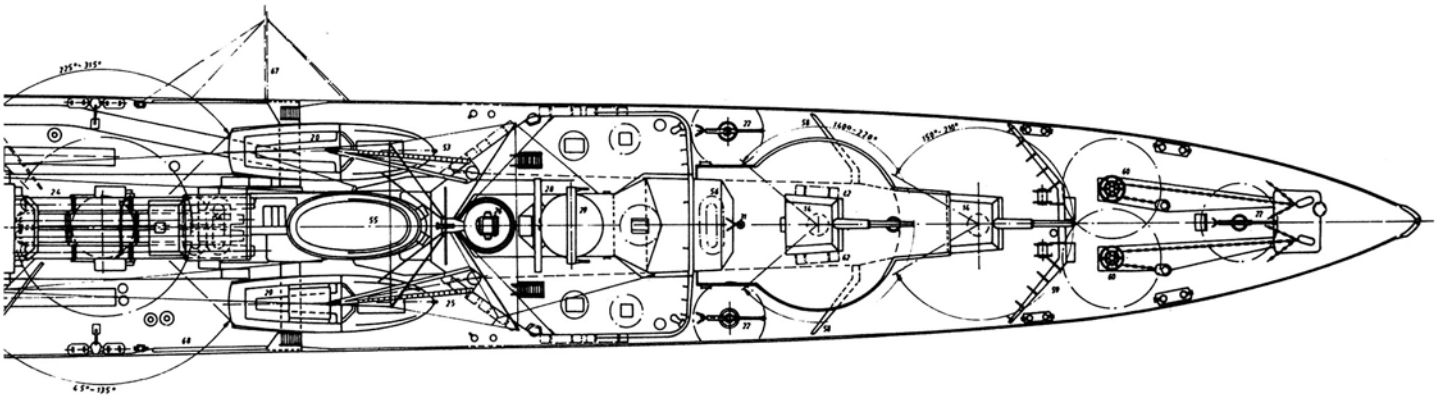
Le *Z 17 Dieter von Roeder* atteignit, en novembre 1938, la vitesse respectable de 41,45 nd. (DR)

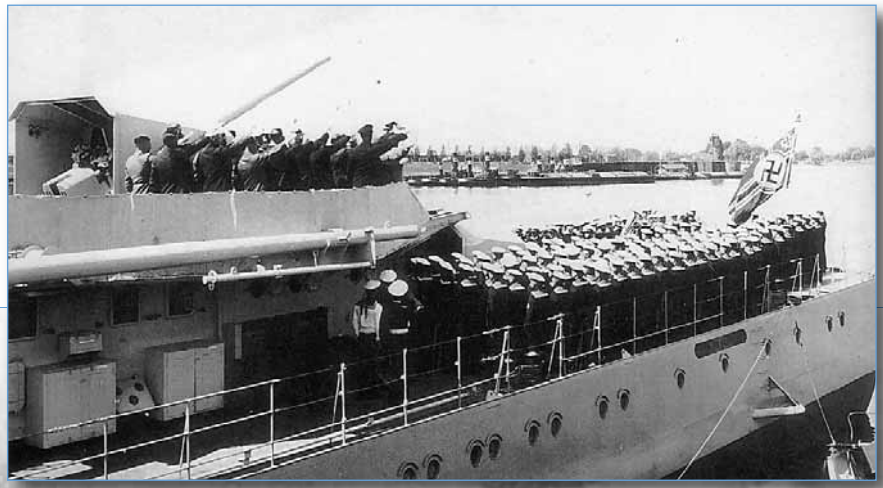




La magnifique silhouette du *Z 20*. (Bilddienst)

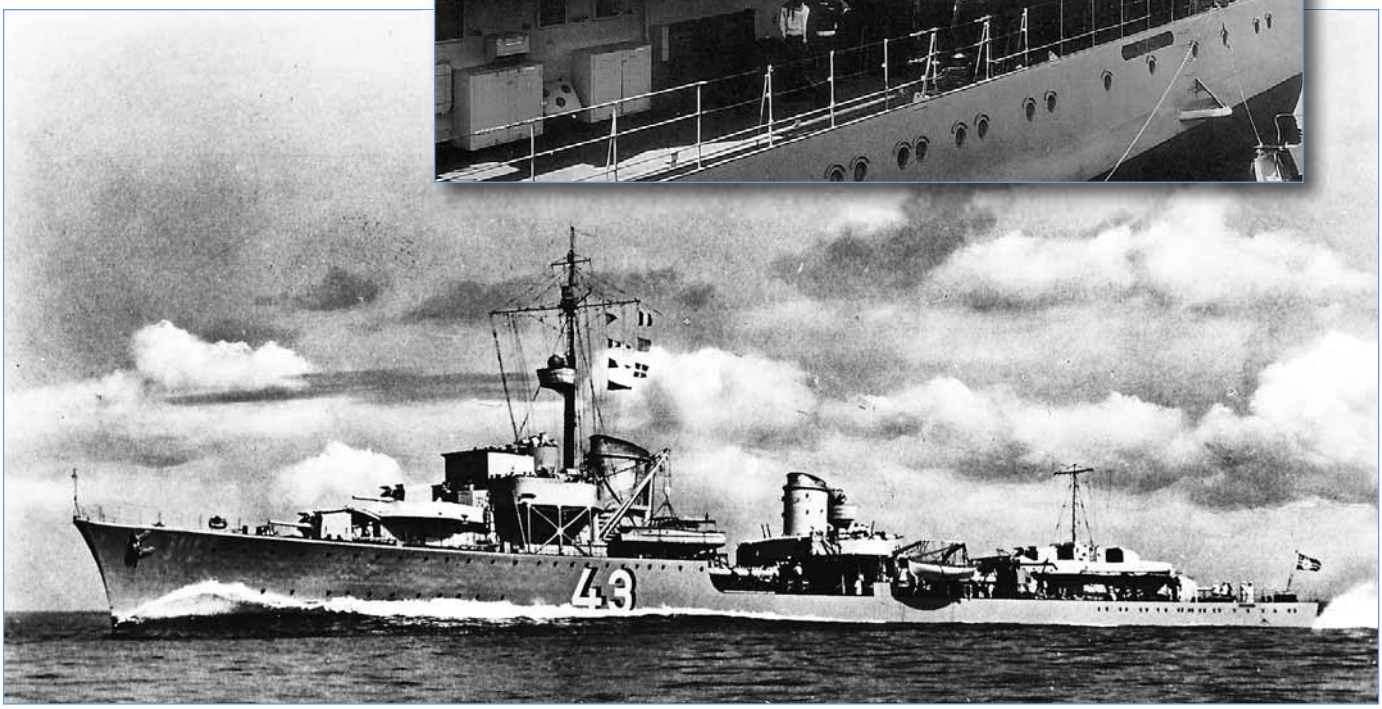






Mise en service du *Z 21*, le 20 juin 1939. (DR)

Le *Z 21 Wilhelm Heidkamp* à pleine vitesse. (DR)



Les couleurs sont hissées pour la première fois à bord du *Z 22 Anton Schmitt*, le 24 juin 1939. (DR)

Le *Z 28* en mer formée. La coque est de couleur *Deckfarbe Dunkelgrau* et les superstructures *Deckfarbe Hellgrau.* (DR)

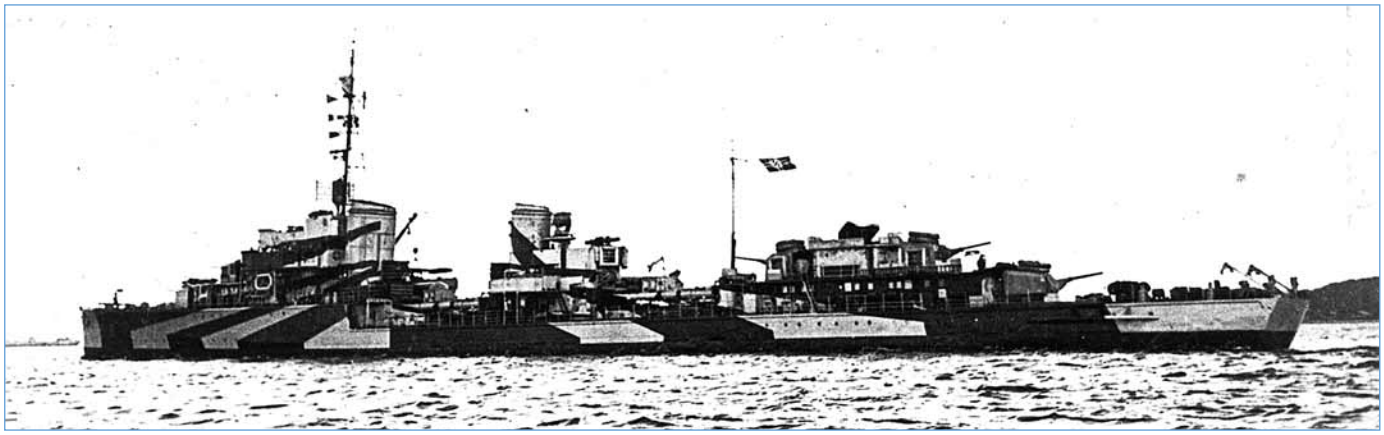
Peinture et camouflage

Les peintures d'origine des *Zerstörer* sont les suivantes : Les œuvres vives sont rouge brique *Deckfarbe Rot*. Le faux col à mazout est noir *Deckfarbe Schwarz*.

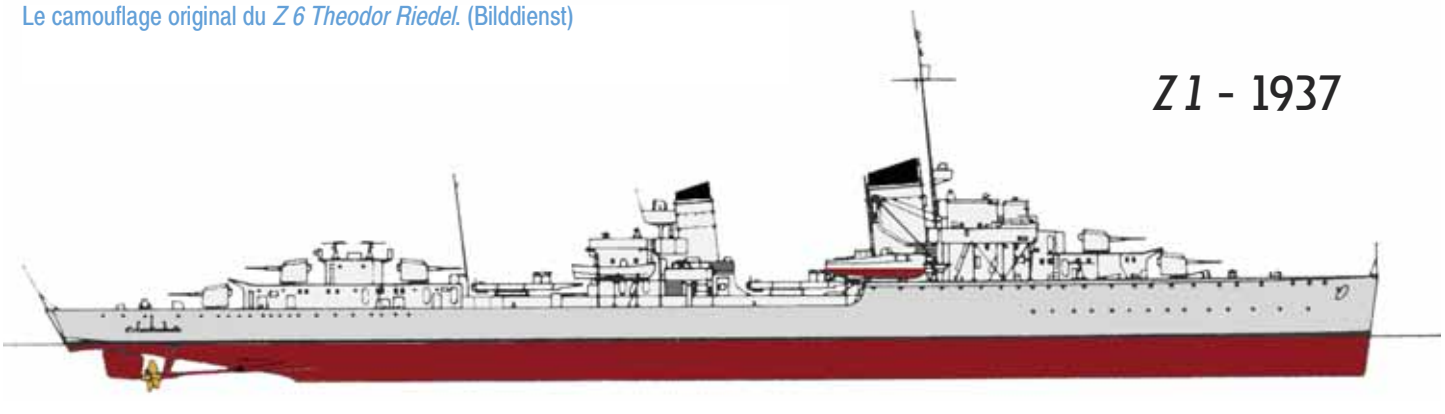
La coque est gris moyen *Deckfarbe Dunkelgrau* et les superstructures gris léger *Deckfarbe Hellgrau*. Le pont, en acier, est gris foncé *Schiffsbodenfarbe III Grau*. Les capots de cheminée ont été, selon les navires et les époques soit noirs *Deckfarbe Schwarz*, soit gris léger *Deckfarbe Hellgrau*.

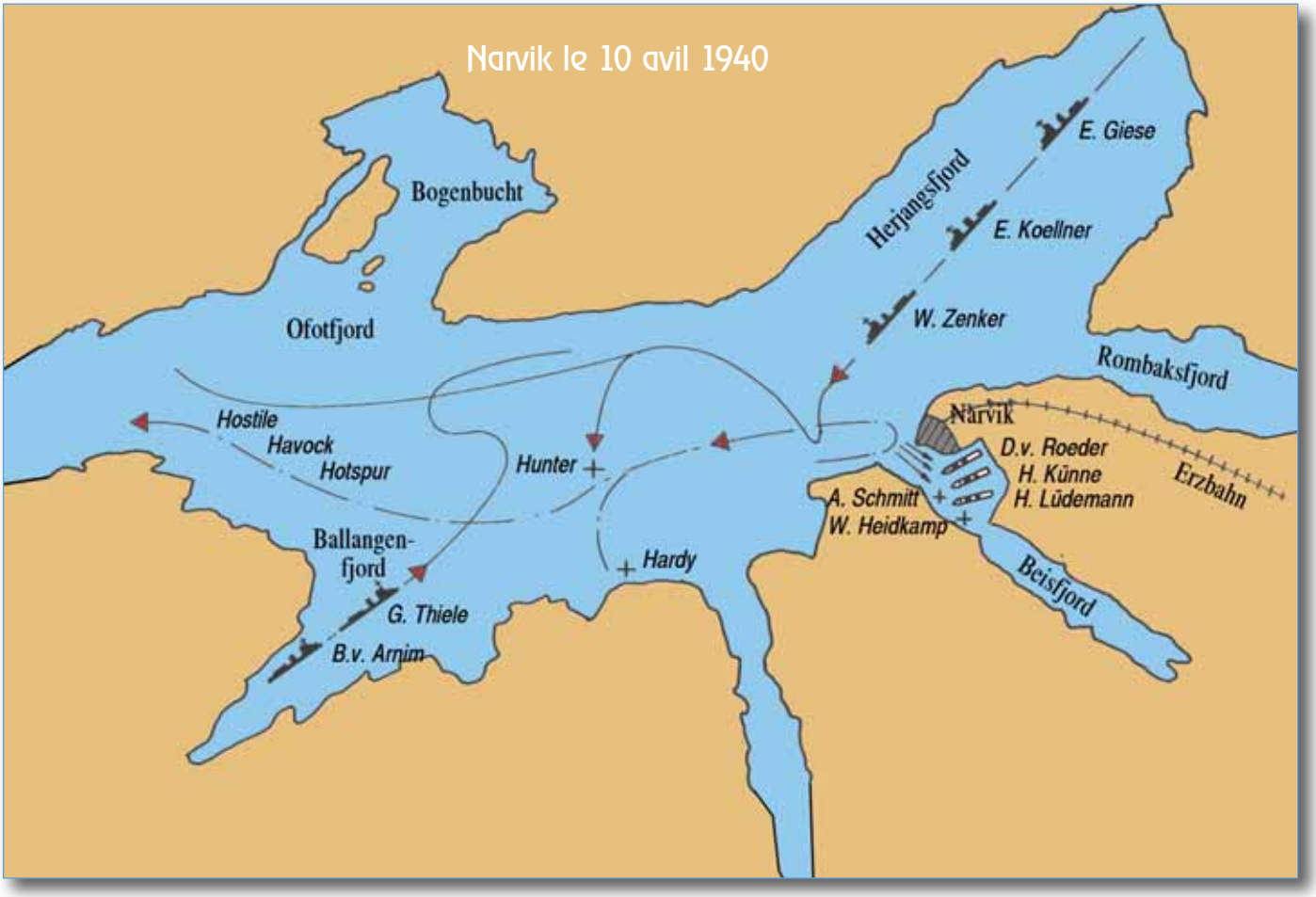
Les camouflages de ces bâtiments ont été du plus simple au plus complexe. Ne pouvant en faire un listing complet, nous reproduisons dans les pages suivantes, les plus significatifs.

À de rares exceptions près, plus aucun *Zerstörer* ne sera camouflé à partir de 1944.

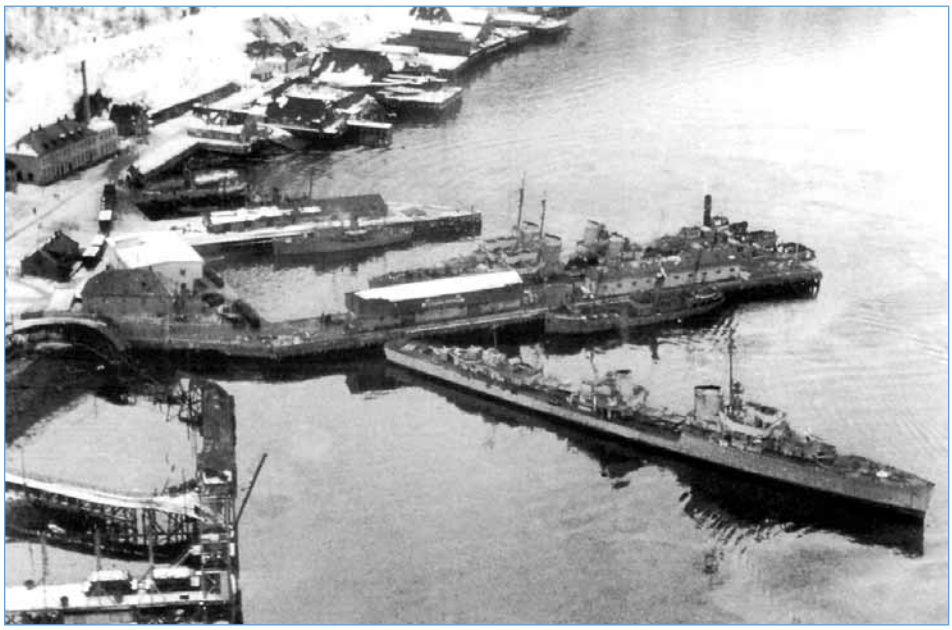


Le camouflage original du *Z 6 Theodor Riedel.* (Bilddienst)





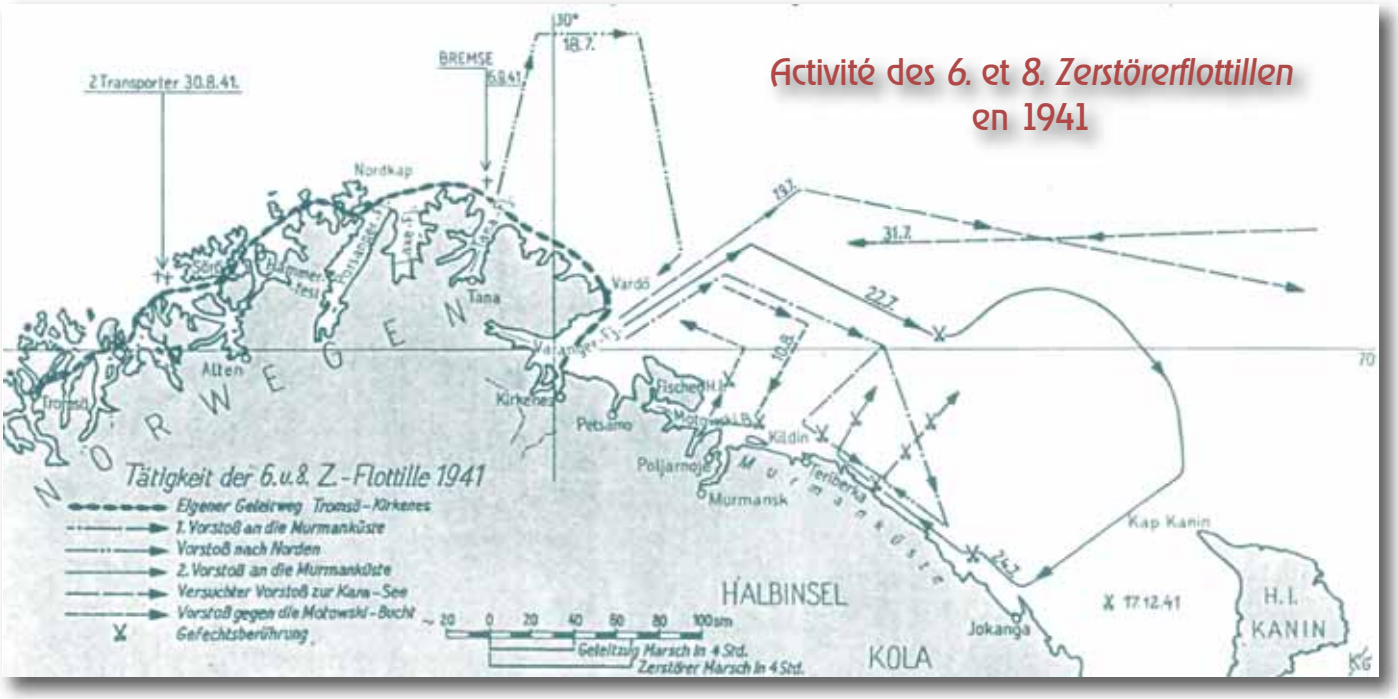
L'*Hunter*, qui était le second dans la formation, s'attira toutes les foudres des bâtiments allemands. Pourtant, le *Georg Thiele* venait de recevoir sept coups au but, la tourelle avant n° 1 était hors d'usage et il y avait un incendie dans sa salle de chauffe n° 1. Le *Bernd von Arnim* avait également été touché à cinq reprises mais l'*Hunter* était condamné car il était réduit à l'état d'épave, ravagé par les projectiles de 127 mm et 37 mm. Le *Thiele* lui tira encore trois torpilles et l'une d'entre elles lui détruisit sa proue. Par ailleurs, dans le chaos de la bataille, il entra en collision avec l'*Hotspur* (troisième de la ligne) qui venait de recevoir deux coups au but et une torpille qui lui ôtèrent la maîtrise de sa manœuvre. Suite à un tel traitement, l'*Hunter* finit par chavirer [1]. Le commandant, le lieutenant de vaisseau De Villiers, et cent sept de ses marins avaient péri dans ce naufrage, et cinq ne survivront pas à leurs blessures. Cependant, après ce combat, les *Zerstörer* purent récupérer quarante-six survivants qui se débattaient désespérément dans les eaux glacées du fjord.



1. L'*Hunter* a coulé à la position 68° N & 017° 03' 59" E. Son épave a été découverte le 3 mars 2008, elle repose par 305 m de profondeur.

Au centre, l'épave du *Hardy*, à l'entrée du Skömenfjord. (DR)

En bas, trois *Zerstörer* dans le port de Narvik. (DR)

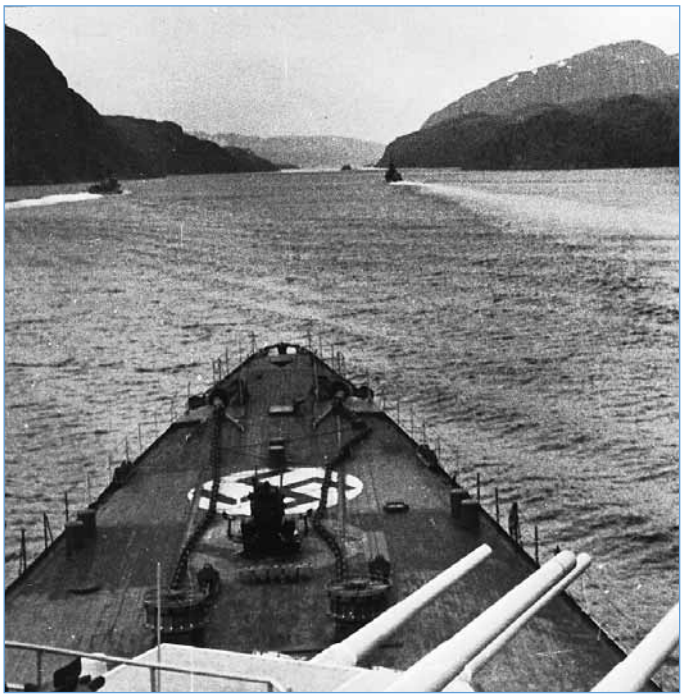


L'escorte du *Tirpitz* (CV Topp) sera encore d'actualité à partir de janvier 1942. Le transfert du fleuron de la Kriegsmarine vers la Norvège devait se faire sous la protection des *Z 4 Richard Beitzen* (CV Berger), *Z 5 Paul Jacobi, Z 8 Bruno Heinemann* et *Z 29* (opération Polarnacht). Le 14 à 23 h 50, ces cinq bâtiments quittèrent la Jade pour Trondheim, via la mer du Nord. La traversée se passa sans événement particulier et, le 16 à 17 h 45, le *Tirpitz* prenait son mouillage dans le Faettenfjord tandis que les *Zerstörer* se rendaient dans le Hopplaelvan. Leur présence dans ces lieux ne fut que de courte durée car, après à un bref ravitaillement, ils devaient participer à un raid de grande envergure : l'opération Cerberus.

De haut en bas :

- Le *Z 25* à son arrivée dans le nord de la Norvège. (DR)
- Suite au transfert du *Tirpitz* à Trondheim, les *Z 5, Z 29, Z 8 et Z 4* au repos à Hopplaevan. (DR)
- En escorte du cuirassé *Tirpitz*. (DR)

Les *Z 24* et *Z 25* rentrant à leur base. (DR)



Le *Prinz Eugen* quittant Lofjord entouré de *Zerstörer*. (DR)

En revenant dans le fjord de Trondheim, nous pouvons constater une intense activité. Le 16 mai, suite à des essais dans le Lofjord, le *Prinz Eugen* se préparait à rentrer en Allemagne. Afin de donner le change aux reconnaissances aériennes ennemies, l'*Admiral Hipper* vint prendre mouillage à proximité.

Ce rapatriement avait été baptisé opération Zauberflöte. À la même date devait être exécutée l'opération Waltzertraum qui voyait le *Lützow* rallier les eaux de la Norvège.

Le *Prinz Eugen* avait été équipé de gouvernails provisoires et pouvait filer 29 nd. Il appareilla à midi puis il fut rejoint devant Agdenes par les *Z 5 Paul Jacobi*, *Z 25* ainsi que par les torpilleurs *T 11* et *T 12*. Vers minuit, la flotte se trouvait devant Stadlandet et, au matin, elle franchit le détroit de Skatestrommen. À midi, la turbine bâbord du *Prinz* posa quelques soucis aux mécaniciens et, à bord du *Z 5,* deux chaudières de la rue de chauffe avant durent être mises bas les feux à cause de tubes déficients. Par ailleurs, le groupe Nord signala au commandant Brinkmann, sur la passerelle du croiseur, que le *Coastal Command* redoublait d'activités sur les côtes sud de la Norvège. Par mesure de sécurité, les bâtiments entrèrent dans l'Hardangerfjord pour plusieurs heures. En soirée, la route du retour semblant sécurisée, les cinq bâtiments reprirent la mer. Pourtant, un Hudson ne tarda pas à faire son apparition. Sept minutes plus tard, les officiers de tir signalèrent la présence d'appareils à 40 000 m de distance. Ces douze Beaufort, quatre Beaufighter ainsi que six Blenheim étaient en réalité à la recherche du *Lützow* qui se trouvait entre Stavanger et Kristiansand. Ce qui expliquait la rapidité de leur intervention. À 20 h 15, ils passèrent à l'attaque et durent faire face au feu nourri des *Paul Jacobi* et *Prinz Eugen*. Ce dernier évita plusieurs torpilles et quatre Beaufort furent abattus avec le concours de quatre Bf 109

⇩ L'artillerie du *Z 5 Paul Jacobi* repoussa plusieurs appareils ennemis durant l'opération Zauberflöte. (DR)

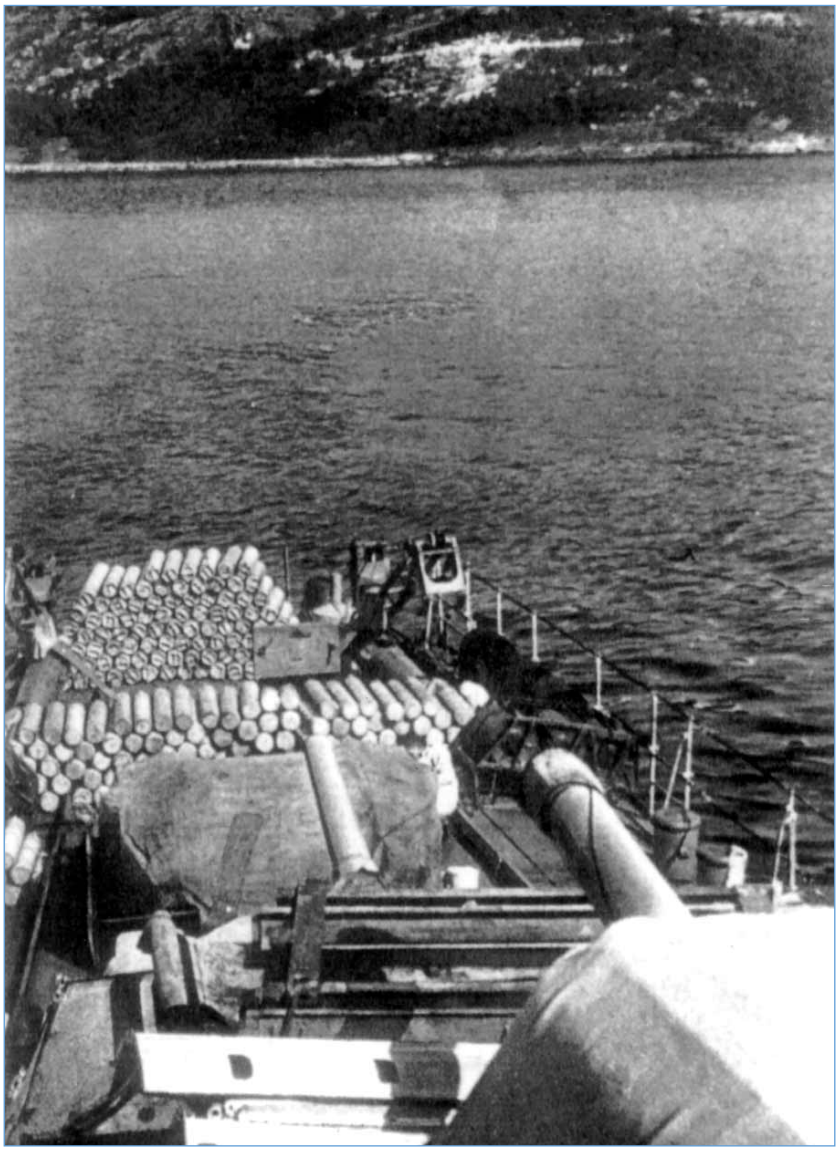
Le redoutable *Gruppe Nord*. De gauche à droite, le *Tirpitz*, un *Zerstörer*, le *Scharnhorst* et le *Lützow*. (DR)

Le 31 à 08 h 00, les *Z 5, Z 6* et *Z 20* quittèrent leur repaire pour se porter au-devant du briseur de blocus *Regensburg*, qui rentrait du Japon chargé de précieuses matières premières si indispensables à l'industrie du IIIe Reich. Les *Zerstörer* firent face à une forte mer, force 6/7, à la vitesse de 18 nd et se trouvaient en soirée à 300 milles au nord-est des îles Lofoten. Le lendemain, la mer était force 9 et la vitesse réduite à 7 nd avec une très mauvaise visibilité. À ce moment, il était impossible de se servir du moindre armement, les ponts étaient recouverts de glace. À bord du *Z 6*, les codes radio avaient été oubliés et ce bâtiment ne pouvait communiquer avec aucun de ses similaires. À 20 h 15, les recherches furent abandonnées et les *zerstörer* trouvèrent refuge à Narvik. Tous les navires avaient été endommagés par les coups de mer, une sérieuse période d'entretien leur était indispensable. Quant au *Regensburg*, il fut intercepté le 30 mars dans le détroit du Danemark par le croiseur léger HMS *Glasgow*. Contraint de se saborder, le vapeur ne laissa à la surface des flots que six survivants qui furent recueillis par les Britanniques.

Le 6 avril, le *Z 6 Theodor Riedel* quitta Narvik afin de se rendre à Trondheim. Peu après son appareillage, les chauffeurs constatèrent la défection de l'une de leurs chaudières, puis ce fut toute la rue de chauffe qui se trouva en défaut. Cinq heures plus tard, le bâtiment était totalement immobilisé car une trop grande quantité d'eau dans le mazout avait paralysé le service machine. Il fallut l'intervention de remorqueurs pour ramener en toute sécurité le bâtiment à Trondheim.

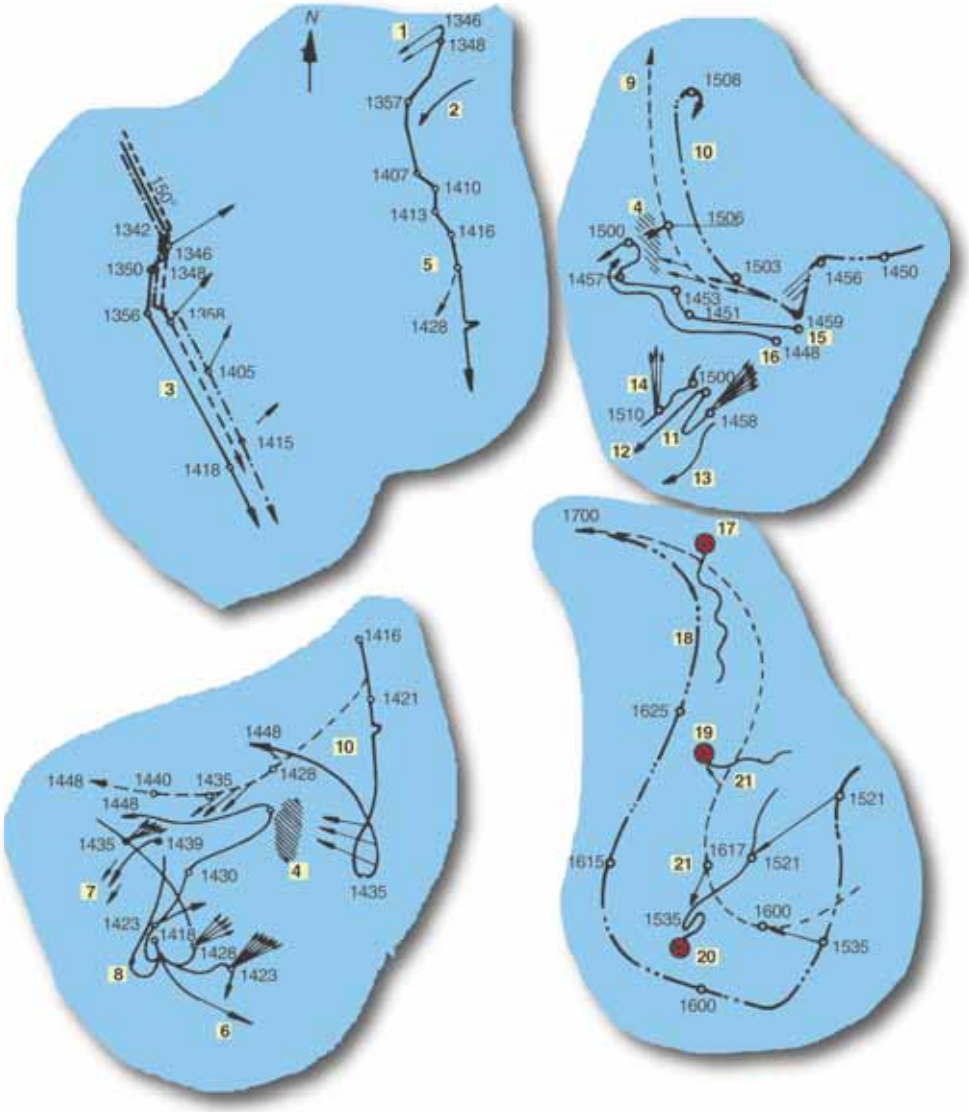
À la fin de ce mois, le *Z 4* rentra en Allemagne pour entretien. Son départ fut compensé par l'arrivée le 22 à Alta des *Z 10 Hans Lody* et *Z 15 Friedrich Ihn*.

Au sujet des entrées en service, nous pouvons noter l'incorporation dans la Kriegsmarine du *Z 34*, le 5 juin, mais il ne sera opérationnel que le 1er novembre. Après ses essais, il appareilla pour le Kåfjord où il intégra le *Gruppe Nord*. Par ailleurs, le *Z 39* entra en service le 21 août, mais il ne pourra partir en opération avant le 7 janvier 1944. Il sera vu dans le Skagerrak et dans le Kattegat, avant de se rendre dans le golfe de Finlande afin de mettre en place des barrages de mines avec les *Z 25* et *Z 35*. Amarré par la suite dans le port Paldiski, en Estonie, il fut endommagé par un bombardement le 23 juin. Il sera escorté par le *Z 28* jusqu'à Libau pour des réparations sommaires. Il sera ensuite transféré à Kiel, via Swinemünde où il relâcha le 29. Toujours chez Germania le 24 juillet, le *Z 39* fut de nouveau touché par une bombe sur le gaillard d'avant. Dans le but de le protéger des raids aériens, le *Zerstörer* se rendit une fois de plus à Swinemünde. Le 28 janvier 1945, le bâtiment était enfin prêt à prendre le large. Les essais et exercices furent réduits à leur plus simple expression car il y avait une forte pénurie de mazout. Le 1er avril, le bâtiment était enfin paré au combat. Entre les 5 et 7 du même mois, il escorta dans la baie de Danzig des transports portant des éléments du *Kampfgruppe* Thiele. Nous retrouverons dans un prochain chapitre le *Z 39* dans les eaux de la Baltique.



Ravitaillement en munitions pour un *Zerstörer* au mouillage dans un fjord. (DR)

À 12 h 58, les radios allemandes interceptèrent des messages échangés entre les deux croiseurs et Erdmenger décida de prendre une route au 150. Ce nouveau cap imposait aux bâtiments de faire face à une forte mer et les étraves piquaient allégrement dans "la plume". Dans ces conditions, l'utilisation de l'artillerie devenait fortement problématique. Les navires ennemis devaient se trouver sur bâbord et, à 13 h 04, les torpilleurs se positionnaient pour lancer une attaque à la torpilles, couverts comme à l'habitude par les *Zerstörer*. Le *Z 24* ne pouvait dépasser les 27 nd à cause d'une turbine bâbord défaillante. Le *Z 23* signala les croiseurs adverses à 13 h 40, tandis que le *Glasgow* l'avait déjà repéré depuis huit minutes à une distance de 25 700 m. À 13 h 48, le croiseur ouvrit le feu avec ses tourelles avant, suivi de l'*Enterprise*. Les *Z 23* et *Z 27* se trouvaient à 19 600 m et essuyèrent le feu britannique de 13 h 46 à 14 h 00. À 17 000 m, les *Zerstörer* lancèrent des salves de torpilles appuyées par leurs pièces de 150 mm. Les retombées étaient visibles à moins de 200 m sur bâbord du *Glasgow*. À ce moment, un Focke-Wulf 200 fit son apparition et effectua un bombardement qui fut un échec. À 14 h 18, les torpilleurs se trouvaient en position de lancement, mais les fortes vagues contrarièrent leurs assauts et les bâtiments se retirèrent. À 13 h 56, les *Z 32* et *Z 37* reçurent l'ordre de passer à l'attaque. Ils lancèrent respectivement six et quatre torpilles, cependant le *Z 32* ne put ouvrir le feu car sa tourelle avant était hors service. Malgré ces déconvenues, le *Glasgow* fut touché dans sa salle de chauffe "A" et deux marins furent tués. Le croiseur resta pleinement opérationnel. Peu après, Erdmenger reçut du groupe Ouest un message l'informant que des navires adverses avaient été signalés au large du cap Finistère. Ils se dirigeaient apparemment vers sa position et il décida de séparer sa force en deux groupes. À partir de 14 h 18, une ligne de file composée des *Z 32, Z 24, Z 37, T 27, T 26, T 22* et *T 25* faisait cap vers la France. Les *Z 23, Z 27, T 23* et *T 24* allaient couvrir leur retraite en faisant route au nord-ouest.

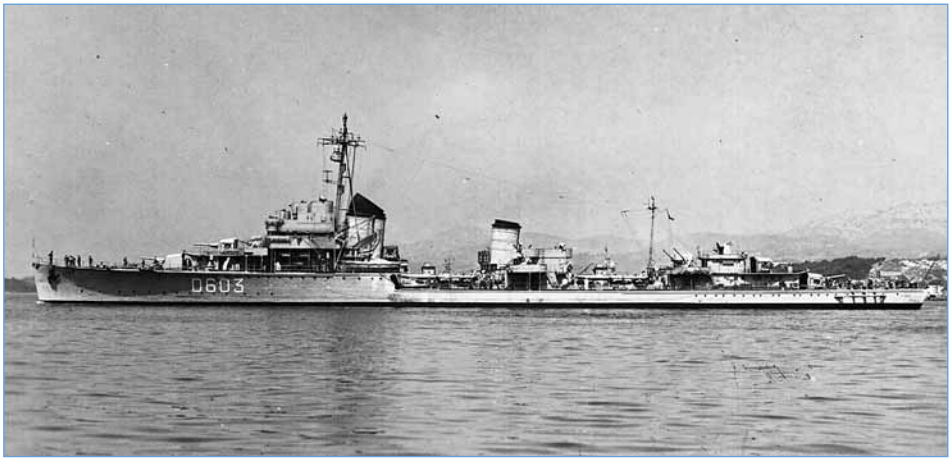


Combats du 28 décembre 1943

1 - Route des *Glasgow* et *Enterprise*. Ouverture du feu respectivement à 13 h 46 et 13 h 48. 2 – Entre 13 h 55 et 14 h 00, attaque par un FW 200 Kondor. 3 – Route des *Zerstörer*. 4 – Écran de fumée. 5 – Route de l'*Enterprise*. 6 – Les *Z 24, Z 37, T 23, T 24* et *T 27* rompent le combat. 7 – Les *T 22, T 25* et *T 26* rompent le combat. 8 – Route des *Z 23, Z 27* et *Z 32*. 9 – L'*Enterprise* s'éloigne quelque temps de la zone de combat. 10 - Route du *Glasgow*. 11 – Route des torpilleurs. 12 – Route du *T 22*. 13 – Route du *T 26*. 14 – Route du *T 25*. 15 - Route du *T 23*. 16 - Route du *T 27*. 17 – *Z 27* coulé à 16 h 41. 18 – Route du Glasgow. 19 – *T 25* coulé à 16 h 11. 20 – *T 26* coulé à 16 h 20. 21 – L'*Enterprise* tire deux torpilles.

Le *Z 32* ne put participer activement au combat contre le *Glasgow* car sa tourelle avant était hors service. (DR)

À 14 h 35, le *Glasgow* prit en chasse le groupe principal, et le *Z 27* en profita pour lui décocher quatre torpilles qui n'atteignirent pas leur but. Par contre, l'*Enterprise* ne manqua pas sa cible et le *Z 27* fut touché dans sa salle de chauffe n° 2. L'obus explosa contre la face de la chaudière K2.1. Un incendie se déclara et une épaisse volute de vapeur et de fumée se dégageaient de sa cheminée avant. La vitesse était tombée, mais le *Zerstörer* n'en continuait pas moins le combat. Il tira encore quatre torpilles, sans plus de succès, et sa pièce n° 4 fut détruite. À 14 h 54, le *Glasgow* reporta son feu sur le *T 25* et le toucha à l'arrière détruisant ses tubes lance-torpilles, son *vierling* et sa pièce de 105 mm. La machine bâbord refusait tout service et la turbine tribord allait bientôt stopper. Un second projectile coupa le mât avant et fit passer la cheminée par-dessus bord. Le bâtiment était condamné. Le *T 22* fut sol-



Le *Kleber*, ex-*Z 6*, en novembre 1952. (Marius Bar)

Hoche ex-*Z 25*

Le *Z 25* fut attribué aux Britanniques mais ces derniers ne le remirent pas en service et décidèrent de le céder à la marine française. Il arriva à Cherbourg le 2 février 1946 et l'équipage allemand débarqua le jour même.

Il fut officiellement rebaptisé *Hoche* D 602 le 4 février (DM 69 EMG/M.) et la cérémonie de mise en service sera honorée de la présence du ministre des Armées Michelet, du ministre de l'Armement Tillon et du chef d'état-major de la Marine, le vice-amiral Lemonnier.

Le *Hoche* fut armé pour essais le 1er avril puis rattaché au "groupe Marceau". Il effectuera sa première sortie au sein de la 1re division de contre-torpilleurs le 7 août. Quelques jours plus tard il participa à des exercices aéronavals en Manche avant d'escorter le porte-avion *Colossus* (futur *Arromanches*) jusqu'à Cherbourg le 25.

Du 28 août au 3 septembre il sera à Rouen avec le *Marceau*, il naviguera dans le golfe de Gascogne et rallia Brest où de nouveaux radars furent mis en place. Au printemps 1947, il fera partie de la division présidentielle qui rassemblait le cuirassé *Richelieu*, l'*Arromanches*, ainsi que les *Desaix* et *Marceau* afin de conduire le Président Auriol à Dakar pour le 20 avril. Il sera ensuite à Conakry, Port-Étienne, Safi et fera escale à Alger du 24 au 28 mai. Il fera des écoles à feu devant Mers el-Kébir puis rentrera à Cherbourg en juin.

En avril de l'année suivante, il reprendra le large avec le *Richelieu* et le *Desaix* pour faire route sur Alger. En octobre, il sera avec les mêmes bâtiments en exercice au large de la Bretagne. Le 20 décembre il se rendra en visite à Portsmouth avec à son bord l'amiral Jourdain, préfet maritime.

Il ne fera plus partie de la 1re division de contre-torpilleur à partir du 12 décembre 1948 et sera intégré au groupe des bâtiments en réserve (ordre 153 EM/ORG/Prémar I du 6 décembre 1948). De 1952 à 1953, il sera en refonte à l'arsenal de Cherbourg. Il fut installé un central Opérations, de nouveaux radars, des torpilles ASM, modification de l'artillerie antiaérienne, mise en place d'un sonar panoramique et un sonar d'attaque. Le *Hoche* fut armé pour essais le 15 mars 1953 et armé définitivement le 1er août suivant pour être rattaché au Groupe d'action sous-marine (GASM). Il sera à Toulon en octobre et affecté à l'expérimentation des matériels ASM et DSM. Il y aura un important passage au bassin d'août à septembre 1955 et le *Hoche* sera directement placé en réserve B le 20 août 1956.

Condamné le 2 janvier 1958, il devint le Q 102 et fut remis aux domaines le 30 juin (20.097 EMG/I/EF du 21 novembre 1958).

Au centre, le *Hoche*, ex-*Z 25*. (Marius Bar)

En bas, le *Hoche*, après sa refonte de 1952-1953. (Marius Bar)