

COURRIER DES LECTEURS

Dans les récents numéros le Courrier des Lecteurs avait disparu. C'est un peu dommage car c'est le lien privilégié entre la Rédaction et les lecteurs. Il permet à ces derniers de donner leur avis sur un article, apporter des informations sur certains points, ou surtout demander des précisions sur des aspects particuliers. Pour cette raison, nous l'avons remis en place à la sortie du numéro 134.

Des suggestions d'articles, pistes d'améliorations sont également les bienvenues !

Par contre, les sujets politiquement polémiques ainsi que les attaques de personnes sont proscrits. La rédaction et les auteurs peuvent ainsi réagir, et répondre, ce qui est le but du jeu ! Vous pouvez donc nous écrire pour le magazine en général ou un article en particulier à :

jl.lela.presse@gmail.com

La Rédaction

Photo via JYB

Qui sont ces militaires ?

Un de nos lecteurs, Yvon Perchoc, cherche à savoir quels peuvent être ces militaires sur le pont d'un navire qui doit être le paquebot de la Cie Mixte *El Biar*, dans les années 1930 (le paquebot a été construit en 1927 et a disparu en 1944)

Nous pensons à des soldats des Balkans, voire Turcs, d'après les coiffures. Mais nous faisons appel à votre sagacité et vos documents :
jl.lela.presse@gmail.com



Réponse de la Rédaction

Bonjour, merci pour cette lettre et ces compliments. La rédaction s'efforce d'offrir aux lecteurs des articles variés, bien documentés avec une iconographie de qualité. Cet article en est l'illustration et l'objectif semble atteint ! Nous allons essayer de le poursuivre.

Bonjour,
Félicitations avec cette première partie de la « Saga des Savants » dans le dernier numéro de Navires et histoire. Cela me permet de documenter les photos dans la collection de ces navires — photos prises dans le début des années cinquante et dont, par hasard, je viens de développer les négatifs tout récemment.
Salutations distinguées,
Flor Van Otterdyk
Burcht, Belgique

Courrier de Monsieur Daniel Turgné

Bonjour,
Suite à l'article 135 NAVIRES & Histoire Actualités UKRAINE, je vous envoie des photos prises en juin 2022 au chantier OCEA aux Sables-d'Olonne d'un patrouilleur garde-côtes ukrainien (voir ci-dessous).
Je ne sais pas si la livraison a été effectuée.
Amicalement,
Daniel

Réponse de la rédaction

Bonjour, merci pour ce courrier.
Il y a en effet un accord datant de 2019 pour la fourniture de 20 patrouilleurs de type FPB 98 MKI, cinq d'entre eux devant être construits en Ukraine. À ce jour ils ne semblent pas avoir été livrés, aucun de ces bateaux ne figure dans l'arsenal ukrainien.
JL Fouquet



Par Jean-Luc FOUQUET

Nous attendons bien sûr vos retours, des idées, dans le « Courrier des lecteurs » avec vos impressions, vos propres expériences voire des suggestions et des liens vers des sites intéressants. Bien entendu, fabricants, importateurs et artisans sont invités à contacter la rédaction par mail : jl.lela.presse@gmail.com

3 D WILD 1/350 CROISEUR CUIRASSE IJN ASAMA (1904-05)

Le IJN *Asama* est le premier d'une commande de croiseurs cuirassés construits en Grande-Bretagne pour le Japon. Il est lancé en mars 1898 aux chantiers Armstrong Whitworth à Elswick, son jumeau, le *Tokiwa*, le rejoint quatre mois plus tard. Jaugeant 9700 tonnes, longs de 135 mètres, ils sont conçus pour repérer l'ennemi et combattre en première ligne. Il fait partie de la flotte japonaise affrontant l'armada russe à Tsushima. Atteint par plusieurs obus, il participe toutefois à la mise hors de combat du *Dimitri Donskoi*. Il participe ensuite à la Première Guerre mondiale et finit démantelé en 1947.

La firme américaine 3D WILD est apparue récemment et jouit déjà d'une bonne renommée par la qualité de ses maquettes et le choix original de ses sujets. Le croiseur *Asama* est le plus récent et il est proposé au 1/350 dans la configuration de la bataille de Tsushima. C'est donc finalement une maquette de 38 cm.

Les pièces principales sont dans une résine d'impression 3D, bien entendu. Cela concerne la coque, les tourelles, les principales superstructures, les cheminées. L'impression

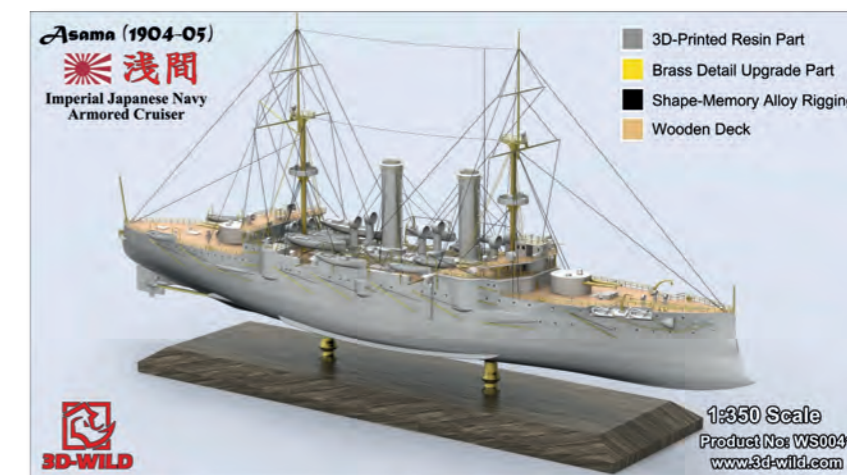
est remarquable de finesse. À cela s'ajoute un bon lot de pièces en laiton, pour les mâts, les canons, ainsi que de la photodécoupe pour tout ce qui est rambardes, bastingages et antennes. Les ponts sont fournis en bois et le haubannage en alliage à mémoire de forme.

Bien entendu, la notice est remarquable, avec parfaite description des étapes. Attention toutefois, il est bien précisé que le montage est délicat, car certaines pièces sont fragiles. Il existe une version coupée à la ligne de flottaison. Difficile de trouver quelque chose à ajouter à une telle maquette.

Elle n'est pas distribuée en France, mais disponible directement chez le fabricant. Le prix est de 198 \$, avec environ 12 \$ de taxes, et une trentaine pour le port. <https://3d-wild.com/>

IJN ASAMA BOITE
Photo 3D WILD

IJN ASAMA DÉTAILS
Photo 3D WILD



Le croiseur léger
Karlsruhe avant la
guerre. (DR)



ÉPAVES ET SURVIVANTS LE CROISEUR OUBLIÉ

Par Philippe Caresse

En avril 1940, les Allemands prévoyaient d'envahir la Norvège et le Danemark. L'opération « Weserübung » devait voir la grande majorité des bâtiments de la Kriegsmarine impliqués dans ce raid d'envergure. De nombreuses pertes étaient à prévoir.

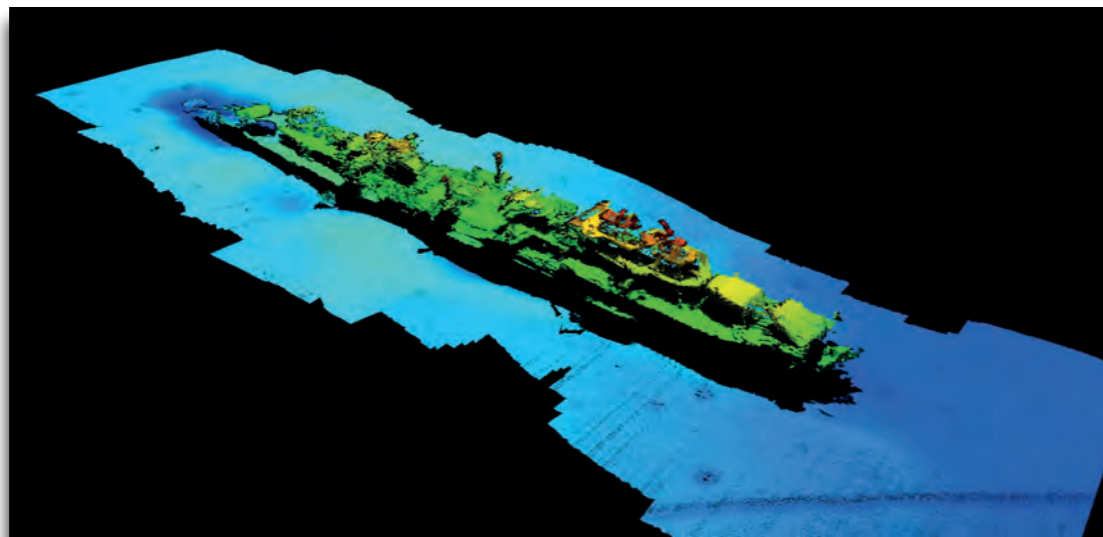
Les grands croiseurs et leurs escortes avaient comme objectifs Oslo, Bergen, Narvik et Trondheim. Des navires de moindre importance devaient se charger de débarquer des troupes à Christiansand et Arendal. Cette mission devait être menée par la Force IV qui rassemblait le croiseur léger *Karlsruhe*, trois torpilleurs et la 2^e flottille de Schnellboot.

Le *Karlsruhe* faisait partie d'une série de trois bâtiments connus sous le nom de croiseurs de la classe K. Les *Köln*, *Königsberg* et *Karlsruhe* avaient été construits dans les années 30 et représentaient une nouvelle génération de croiseurs légers au sein de ce qui était encore la Reichmarine. D'un déplacement

de 8350 tonnes, ils étaient armés de 9 pièces de 150 mm et pouvaient filer 32 nœuds. Ces bâtiments étaient particulièrement reconnaissables de par la position de leurs tourelles arrière en échelon qui permettait un angle de tir plus important vers l'avant.

Les premières missions de ces navires étaient la formation des cadets et en 1931 le *Karlsruhe* visita le Mexique, le Venezuela, Honolulu, il franchit le cap Horn pour finir sa croisière à New York. Nous pouvons noter que le quatrième commandant du croiseur se nommait Günther Lütjens, que nous retrouverons des années plus tard sur le légendaire *Bismarck*. En mars 1936, il sera endommagé par un ouragan dans le Pacifique et sera réparé à San Diego. En décembre 1936 et juin 1937, il effectua deux patrouilles qui impliquaient des unités de la Kriegsmarine dans la guerre d'Espagne. Du 20 mai 1938 au 13 novembre 1939, le *Karlsruhe* sera en refonte à l'arsenal de Wilhelmshaven.

Scanner 3 D de l'épave
du croiseur. (Statnett)



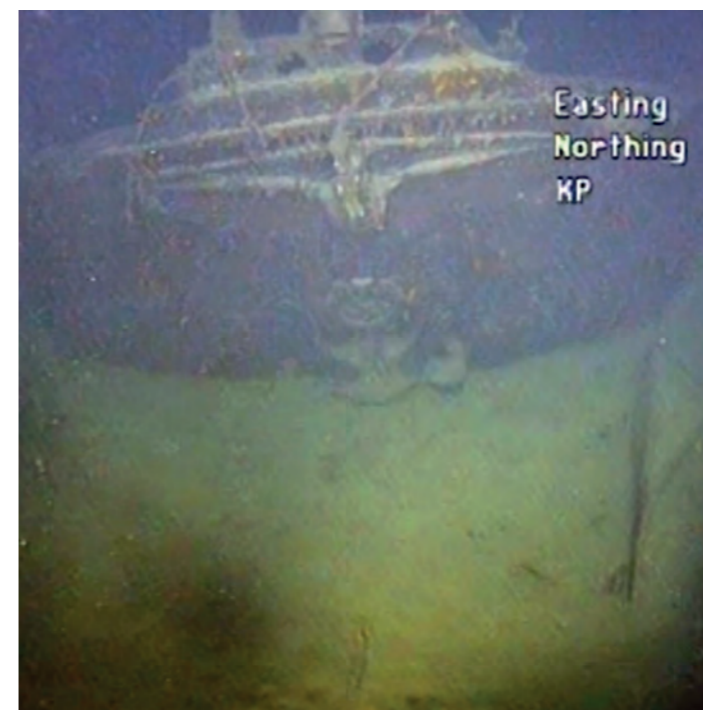
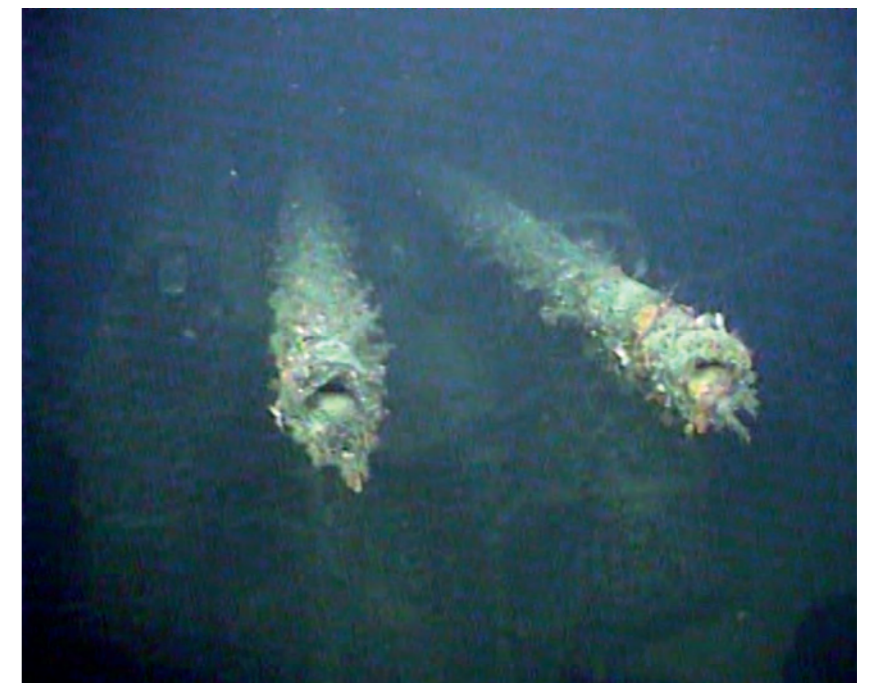
Après une brève période d'essais, le *Karlsruhe*, qui portait la marque du contre-amiral Schenk, appareilla le 8 avril 1940, à 5 h, avec les torpilleurs *Luchs* et *Seeadler*. Il y avait à leurs bords 1 200 hommes de 210^e régiment d'infanterie. Le lendemain à l'aube, la formation pénétrait dans le fjord de Christiansand et était engagée par les pièces de 210 mm de la forteresse d'Odderøya. Malgré ces échanges de salves, l'escadre parvint à débarquer les soldats en soirée, puis elle reprit le large vers 19 h. Dans le Skagerrak, le croiseur fut attaqué par le sous-marin HMS *Truant* et une torpille fit but dans la salle des machines. Condamné, le *Karlsruhe* fut achevé à 22 h 50 par le torpilleur *Greif*. Il y eut 11 morts parmi son équipage.

En avril 2017, l'entreprise d'État Statnett, opérateur du système énergétique norvégien, menait une campagne d'entretien à 13 milles au sud de Kristiansand. À moins de 15 mètres d'un câble électrique reliant la Norvège au Danemark, il fut découvert une épave non identifiée. Le 30 juin 2020, Statnett revenait sur le site avec son navire hydrographique *Olympic Taurus* et immergeait un ROV (Remotely Operated Vehicle) qui confirma la présence d'un navire de guerre, certainement allemand. En septembre, il ne faisait plus aucun doute qu'il s'agissait du *Karlsruhe*.

Le croiseur repose droit sur le fond de sédiment, par une profondeur de 490 mètres. La proue a été détruite au niveau de la tourelle avant, les cheminées et le mât militaire ont disparu, mais l'artillerie est toujours en place. Symbole de sinistre mémoire, à la poupe affaissée, l'aigle allemand et le svastika sont encore visibles. Reste à savoir si de plus amples investigations seront effectuées sur cette épave qui n'a été, pour le moment, que sommairement explorée.

Fin

Sur cette page : Diverses vues de l'épave. (Statnett)





Des AMX 10RC embarquant sur un PHA durant l'exercice ORION. Ministère des Armées

ACTUALITÉS

Par Jean-Luc Fouquet

Les actualités suivantes ne sont pas exhaustives, loin de là. Nous avons souhaité éviter l'énumération de faits, aussi fastidieuse à compiler que, probablement, à lire.

Nous privilégions donc un choix, avouons-le, bien subjectif, d'informations dans des domaines variés, en les développant plus ou moins afin de leur donner sens et consistance. Vos réactions à ce sujet sont les bienvenues, n'hésitez pas à écrire à la Rédaction, jl.lela.presse@gmail.com. Place aux nouvelles!

FIN FÉVRIER — MI-MARS 2023 : EXERCICE ORION

Durant cette période s'est déroulé dans le sud de la France l'exercice interarmes ORION (Opération de grande envergure pour des armées Résilientes, Interopérables, Orientées vers le combat de haute intensité et Novatrices). Initié en 2021, Orion vise

à tester la montée en puissance et l'interopérabilité des différents composants des forces de défense. Il fonctionne suivant un scénario d'invasion et de reconquête et met en œuvre des unités étrangères. L'exercice s'est déroulé sur 14 départements.

ORION 23 « met en scène Arnland, une nation soutenue par la France et ses alliés. Arnland est opposé à son voisin Mercure, un pays qui instrumentalise des milices, tout en exerçant une menace militaire conséquente aux frontières », d'après le ministère des Armées.

Parallèlement aux unités terrestres et aériennes, des forces navales étaient impliquées avec pas moins de 30 unités. Côté français, il y avait en particulier le PA Charles de Gaulle, les PHA Tonnerre et Mistral, une FREEM, deux BSAM et d'autres bâtiments variés. Quelques navires étrangers étaient intégrés à la Task Force, dont la frégate allemande Sachsen (F219), le Destroyer HMS Duncan (D37) et la frégate italienne Luigi Rizzo (F595).

Ces unités ont simulé de façon très réaliste l'engagement avec des forces adverses et la participation à un débarquement. La phase suivante de l'exercice se déroule entre fin avril et mai 2023, mais sans participation de forces navales.

La frégate allemande Sachsen appareillant de Toulon pour ORION. Raymond Reboul



3 mars 2023 : PRISE EN COMPTE DU BRF JACQUES CHEVALLIER

La remise officielle du *Jacques Chevallier* (A725) a été effectuée lors d'une cérémonie organisée aux chantiers de l'Atlantique. Il s'agit du premier d'une série de quatre bâtiments atypiques, BRF (Bâtiment Ravitailleur de forces), destiné à remplacer les anciens pétroliers.

Le navire avait pris la mer pour ses essais en mer le 25 janvier depuis le port de Saint-Nazaire. Il va à présent reprendre la mer, vers Brest, avant de gagner son port d'attache, Toulon. L'appareillage prévu le 9 mars 2023 a été repoussé du fait des actions sociales. Il a finalement eu lieu dans la nuit du 18 au 19 mars.

Les quatre navires doivent porter des noms d'ingénieurs dans le génie maritime. Ainsi, après le *Jacques Chevallier*, acteur essentiel dans la propulsion nucléaire française, suivront le *Jacques Stoskopf*, ingénieur général du génie maritime, *Émile Bertin*, auteur de nombreuses innovations dont un système de cloisonnement et le *Gustave Zédé*, qui réalisa le premier sous-marin opérationnel de la flotte française, le *Gymnote*.

Le BRF Jacques Chevallier en cours de finition. Chantiers de l'Atlantique



L'entrée en service du dernier bâtiment est prévue pour 2029. Le programme LSS (Logistic Support Ship) est géré par l'OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement), organisation internationale groupant six pays d'Europe de l'Ouest. L'Italie doit recevoir deux navires, le premier, le *Vulcano*, ayant été livré à la marine italienne le 11 mars 2021.

Premier lever des couleurs à bord du Jacques Chevallier. Marine Nationale

Petit lexique pour les bâtiments de la Marine nationale et quelques autres :

| | |
|------------|---|
| BBPD : | bâtiment base de plongeurs-démoueurs |
| BCR : | bâtiment de commandement et de ravitaillement |
| BHO : | bâtiment hydro-océanographique |
| BRS : | bâtiment remorqueur de sonars |
| BSAM : | bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain |
| BSAOM : | bâtiment de soutien et d'assistance outre mer |
| CMT : | chasseur de mines tripartites |
| FDA : | frégate de défense aérienne |
| FDI : | frégate de défense et d'intervention |
| FREEM : | frégate multi-missions |
| FREEM DA : | frégate multi-missions de défense aérienne |
| FLF : | frégate type La Fayette |
| FS : | frégate de surveillance |
| GAN : | groupe aéronaval |
| OPV : | offshore patrol vessel, patrouilleur hauturier |
| PAG : | patrouilleur Antilles-Guyane |
| PAN : | porte-avions nucléaire |
| PHA : | porte-hélicoptères amphibies |
| PHM : | patrouilleur de haute mer |
| POM : | patrouilleurs d'outre-mer |
| PSP : | patrouilleur de service public |
| RIAS : | remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage |
| RPC : | remorqueur portuaire et côtier |
| SNA : | sous-marin nucléaire d'attaque |
| SNLE : | sous-marin nucléaire lanceurs d'engins |
| VFM : | vedettes pour les fusiliers marins |
| VSP : | vedette de support à la plongée |

Les préfixes USS et HMS, bien que faisant partie des noms des bâtiments américains et britanniques armés, ont été omis pour alléger la lecture.

LES FORCEURS DE BLOCUS ALLEMANDS

1^{re} partie - Année 1939

Par René Alloin

Au cours des mois qui ont précédé le conflit, l'Allemagne s'est préparée et a remis des instructions secrètes aux 2466 navires marchands de sa flotte de commerce. La majorité des bateaux ne correspond pas à la définition du forceur de blocus, telle que la concevront les Allemands au cours de la guerre, mais ce sont des navires marchands chargés de multiples marchandises qui devront échapper aux bâtiments alliés pour rapatrier en Allemagne le fret dont leurs cales sont chargées. Plus tard, d'autres navires seront capturés par des raiders et les équipages de prise s'efforceront de franchir le blocus pour amener leurs précieuses cargaisons à bon port.

Lors de la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne est parvenue, en partie, à affamer la population allemande par un blocus efficace. L'impréparation de Guillaume II à assurer un ravitaillement, pour lequel aucune mesure n'avait été prise, a conduit à cette dramatique pénurie de produits de première nécessité.

Cette fois, le III^e Reich a retenu les leçons du passé et s'est efforcé de pourvoir à son alimen-

tation tandis qu'il développe des ersatz pour les quelques éléments dont il ne peut pas se passer. Cependant, les exigences engendrées par la guerre nécessitent d'indispensables matériaux de base comme le caoutchouc, la bauxite, le zinc, le tungstène, la pâte à papier ou le pétrole, bien insuffisants, voire inexistantes, localement, même si l'Allemagne va fabriquer du caoutchouc synthétique, le buna, ou des hydrocarbures à partir de la houille.

Nous allons tenter, dans les quelques articles qui vont suivre, de retracer le parcours des navires de diverses nationalités qui ont navigué pour rejoindre des ports tenus par les Allemands et livrer les chargements souvent vitaux à l'économie de guerre allemande.

Retour des bâtiments de commerce allemands août-septembre 1939

Le 25 août 1939, les capitaines des navires marchands allemands reçoivent le message QWA7 leur signifiant d'ouvrir les instructions scellées spéciales pour navires marchands (Sonderanweisung für Handelsschiffe) qui leur ont été remises et que chacun conserve précieusement dans un coffre à bord du navire. Celles-ci leur enjoignent de s'écarter d'au moins 30 à 100 milles des routes maritimes traditionnelles. Peu après, le message QWA8 leur demande de modifier la silhouette de leur bâtiment puis de rejoindre un port allemand dans les meilleurs délais, tout en évitant la Manche. Le message QWA9, reçu le 27 août, ordonne à tous les navires d'atteindre les ports d'origine, amis ou neutres dans les quatre jours à venir. Les ports espagnols, italiens, néerlandais, japonais et russes sont préférables et les ports des États-Unis ne doivent être atteints qu'en cas de nécessité absolue. L'amirauté allemande (OKM) envoie le QWA10 et lève les restrictions de quatre jours, ordonnant à chaque capitaine de regagner l'Allemagne immédiatement ou au plus tard, le mois suivant. Cette période de conflit latent est dissipée le 3 septembre 1939 par le message QWA11 qui annonce l'entrée en guerre de la Grande-Bretagne et de la France. Désormais, les navires ne doivent tenter le passage entre les Shetlands et la Norvège que par temps sombre ou brumeux.

Outre les cargos et les pétroliers, naviguent aussi des paquebots parmi lesquels le plus somptueux, le *Bremen* de 51 731 tjb. Lancé le 16 août 1928 par le chantier Deutsche Schiffs- und Maschinebau AG «Weser» à Brême, il est mis en service le 5 juillet 1929 pour le compte de la compagnie Norddeutscher Lloyd à Brême et effectue son voyage inaugural le 16 juillet à destination de New York au cours duquel il ravira le *Ruban Bleu*⁽¹⁾ au *Mauretania* britannique.

1 — Pour plus d'informations sur la compétition opposant les grandes compagnies, reportez-vous au Hors-série n° 18 de *Navires & Histoire* «À la conquête du Ruban Bleu».

Une affiche de la compagnie Norddeutscher Lloyd à Brême.



Depuis dix ans, le *Bremen* traverse l'Atlantique, emportant des milliers de voyageurs ravis du confort procuré par ce navire, même si d'autres paquebots plus modernes ont encore amélioré le plaisir des traversées océaniques. Le 22 août 1939, le paquebot quitte Bremerhaven et se retrouve au milieu de l'Atlantique quand parviennent des avertissements de guerre imminente. Le commandant Adolf Ahrens décide de continuer son voyage et parvient à New York le soir du 28 août. À peine arrivé, Ahrens s'empresse de préparer son navire pour le retour. Pour cela, il achète du papier noir dans une société de fournitures théâtrale afin de masquer les centaines de hublots et de fenêtres. Aussitôt, vingt-six agents des douanes sont montés à bord pour fouiller, de la proue à la poupe, tout le navire à la recherche d'armes et de contrebande. Ils ont également inspecté les canots de sauvetage et compté les gilets de sauvetage. Le matin du 30 août, ils sont revenus à bord et ont poursuivi leurs recherches jusque dans les réservoirs de la salle des machines, en sondant les recoins les plus bas du navire puis ont poursuivi leurs investigations pour contrôler les pompes du paquebot. Les officiers allemands sont persuadés que tout cela n'a pour seul but que de permettre aux Britanniques de se positionner sur le parcours du *Bremen*. Ce qui les rassure un peu, c'est que le *Normandie*, positionné à côté, subit les mêmes vérifications. N'ayant rien décelé d'anormal, le paquebot est autorisé à appareiller vers 18 h 30 le 30 août. Après une cérémonie, dirigée par le capitaine Ahrens, au cours de laquelle le nouveau pavillon à croix gammée a été hissé, le *Bremen* est sorti du fleuve Hudson lentement pendant que l'équipage entonnait "Deutschland Uber Alles" puis l'hymne nazi "Horst Wessel Lied". Le paquebot reprend la mer à la vitesse de 28 nœuds malgré une mer agitée avec seulement son équipage de 1013 officiers et hommes. Après avoir dépassé le bateau-phare *Ambrose*, les marins, travaillant à partir de canots de sauvetage suspendus, ont repeint rapidement la coque noire en gris, de même que les superstructures blanches et les cheminées jaunes.

Le 3 septembre, il se trouve à la latitude de l'Islande lorsque la Grande-Bretagne et la France déclarent la guerre à l'Allemagne. Désormais, le *Bremen* est chassé par des unités considérables de la Royal Navy qui tiennent à s'emparer du fleuron allemand. Cinq cuirassés britanniques, deux croiseurs lourds, un porte-avions, douze croiseurs légers et dix-sept destroyers ont été déployés entre l'Écosse et l'Islande tandis que des sous-marins se positionnent près des entrées des ports allemands. Déjà, si le *Bremen* parvenait à franchir ce rideau, nul doute qu'il serait intercepté en mer du Nord. Noirci et peint en gris, le paquebot est demeuré au-dessus du cercle polaire, a contourné le cap Nord et s'est amarré dans le port de Mourmansk au nord de l'Union soviétique, le 7 septembre. Après quelques semaines d'attente, au cours desquelles il s'est fait oublier, il gagne la Norvège puis rejoint Bremerhaven le 13 décembre 1939. Le gouvernement allemand réfléchit à sa transformation en caserne flottante, en transport de troupes voire en porte-avions, mais aucune de ces hypothèses n'est retenue. Son destin s'interrompt le 16 mars 1941 lorsqu'un garçon de cabine plein de rancœur contre la Compagnie décide d'y mettre le feu. L'incendie non maîtrisé provoque le naufrage du paquebot qui sera démantelé en 1946.

Lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, le cargo mixte *Togo* (5042 tjb pour tonnes de jauge brute, 1938) se trouve à Douala au Cameroun. Afin d'éviter sa capture, le capitaine Eugène Rousselet, d'origine belge, profite de l'obscurité pour rejoindre le port congolais belge de Borna. Il en appareillera le 25 octobre et, brisant le blocus, parviendra à Hambourg le 23 novembre 1939 pour être réquisitionné par la Kriegsmarine. Il deviendra, fin 1942, le Raider 14 *Coronel*.

Le cargo allemand *Christoph van Doornum* (3 751 tjb, 1928) ex-Goodleigh jusque'en 1937 a reçu le message QWA 9, mais son capitaine décide de charger le minerai prévu à Botwood (Terre-Neuve), situé à 25 milles, estimant qu'il aura le temps d'appareiller avant le déclenchement

Une vue des paquebots amarrés sur les quais de Manhattan. De gauche à droite, les Allemands Hamburg, Bremen, Columbus, les Français De Grasse et Normandie, les Britanniques Britannic et Aquitania et l'Italien Conte di Savoia. (Photo Ullstein Bild)





LA SAGA DES SAVANTS

Deuxième partie, par Jean-Yves Brouard

Le paquebot mixte Charles Tellier de la compagnie Sud-Atlantique vient de quitter Hambourg et descend l'Elbe, longeant le pied de la colline où se situe le quartier de Blankenese, à la sortie ouest de l'escale la plus nordique de la ligne suivie par les « Savants » français. Photo Herbert Voss, collection Trevor Jones.

Les huit paquebots surnommés les « Savants » (voir N&H 136) ont été lancés par la Compagnie maritime des Chargeurs Réunis sur une période de près de quatre ans, entre 1950 et 1954. Après le *Claude Bernard* et le *Lavoisier*, voici l'histoire des six autres, qui portent aussi des noms de savants français.

Merci aux collaborateurs cités au chapitre 1 et, pour ce chapitre 2, à Stephen Kentwell.

En réalité, six paquebots (dits « Savants » parce qu'ils portent des noms de célèbres scientifiques et inventeurs français) étaient destinés aux Chargeurs Réunis, et deux à sa filiale, la Sud Atlantique. Les *Claude Bernard* et *Lavoisier*, des Chargeurs, ont été traités dans le premier volet de cette étude. Parmi les autres, ceux de la Sud Atlantique s'appellent *Charles Tellier* et *Laënnec*. Malgré leurs grandes ressemblances



— ce sont tous des quasi-sisterships —, la différence qui saute aux yeux est la couleur des cheminées : les cheminées des Chargeurs portent une bande horizontale blanche, ornée de cinq étoiles rouges. Celles de la Sud Atlantique sont chamois, avec le « top » noir.

Commençons par les deux de la Sud Atlantique, vénérable compagnie qui, comme son nom l'indique, mettait en œuvre une ligne maritime reliant la France et l'Europe de l'Ouest à l'Amérique du Sud (Brésil et Argentine), et qui lance après la guerre ces deux unités remplaçant les *Massilia* et *Pasteur* d'avant-guerre. Mais Anglais, Italiens, Hollandais, Scandinaves, ainsi que Brésiliens et Argentins, et bientôt Allemands, sont depuis toujours en concurrence avec les Français, qui ont une longue expérience pour assurer un coefficient de remplissage permettant une saine gestion de leurs paquebots mixtes (rappel : le *Charles Tellier* par exemple est doté de six cales d'une capacité totale de 8057 mètres cubes, dont 3000 m³ de fret frigorifique).

La Sud Atlantique mise sur ces deux « Savants » en optimisant le transport tant des passagers que

On se croirait dans un bar chic et feutré, en ville. Mais non, c'est à bord du paquebot mixte Laënnec, dans les locaux de 1^{re} Classe. Extrait d'un catalogue des Chargeurs Réunis, coll. Alain Spohr.



des cargaisons. Quant aux Chargeurs Réunis, ils ont placé sur la même ligne un cinquième « Savant », le *Louis Lumière*.

Mais ces navires destinés à l'Amérique latine ne traversent pas l'océan au meilleur moment : les échanges commerciaux diminuent, toujours à cause de la concurrence de l'aviation commerciale à longue distance ; par ailleurs, le transport des migrants est moins important à mesure que la période de la guerre s'éloigne, et la France reconstitue son cheptel bovin (conduisant à une baisse de l'importation de viande d'Argentine). Dans ses prospectus, la compagnie propose : « Si vous êtes tentés par une véritable croisière, faites une traversée sur un de nos paquebots vers le Brésil et La Plata (suit la liste des « Savants » sur la ligne). Vous garderez longtemps vivace le souvenir d'un voyage qui vous aura permis de découvrir un monde nouveau, de grandes villes modernes, des sites grandioses, un folklore attrayant. 2 formules vous sont offertes : aller et retour par paquebot : durée 43 jours ; Aller par paquebot,

Retour total ou partiel par avion de Rio ou Dakar : durée 28 ou 37 jours avec ou sans circuits touristiques en Amérique du Sud. Des excursions aux escales ont lieu à Vigo, Lisbonne ou Leixoes ou Madère, Rio, Santos, Montevideo, Las Palmas ».

Des personnalités dans tous les domaines voyagent sur les paquebots de ligne. La presse maritime signale régulièrement le nom et la qualité de ceux qui débarquent au Havre. Ainsi, le trio de chanteuses américaines, les Peter Sisters, y arrive à bord du *Charles Tellier* le 4 août 1955. Sur le *Louis Lumière*, touchant Le Havre le 22 septembre de la même année, avaient embarqué la comtesse de Paris, accompagnée de ses cinq enfants, revenant de vacances au Portugal, et la chanteuse Jacqueline François et son mari Henri Decker, en provenance d'Amérique du Sud.

Finalement, ces trois unités seront versées début 1962 dans la flotte de la compagnie des Messageries Maritimes, incitée par le

Cette vue en coupe, et apparemment en relief, figure dans un calendrier de l'année 1954 publié par les compagnies des Chargeurs Réunis et de la Sud-Atlantique. Il s'agit sans doute du paquebot mixte Louis Lumière. Cette illustration est constituée par la superposition de quatre films transparents, chacun étant placé dans la fenêtre d'une des quatre pages du calendrier et présentant en couleur une partie des intérieurs. Coll. Éric Conquer.



Dans le salon du Laënnec, on peut danser. L'homme assis au fond, au centre de la photo, le visage tourné vers nous, est le deuxième commissaire Yves Bahier. Il se recyclera à terre, dans un service hôtelier, à Bordeaux et à Paris. Coll. Alain Spohr.

Le naufrage de la nef portugaise Santiago sur l'atoll Bassas da India

Par Dominique Charvin

Le départ de la nef Santiago vers les Indes

Parti de Lisbonne en escadre de six bâtiments, le 10 avril 1585, le *Santiago* doit rejoindre les Indes. Il a pour pilote Gaspar Gonçalves sous les ordres du capitaine général Fernão de Mendonça.

La nef portugaise jauge 900 tonneaux, elle a une longueur de 50 m pour une largeur maximale de 16,5 m. Elle est armée de 12 canons en bronze et on estime qu'entre 400 et 500 hommes s'y entassent.

Les premiers mois, le long des côtes d'Afrique, les conditions climatiques et le manque de vent rendent la navigation difficile. À l'époque, pour contrecarrer la méconnaissance de la mer, des phénomènes météorologiques et les piètres performances des bateaux, il n'y a que les exercices

de dévotion à Notre-Seigneur et à Notre-Dame, édictés par les prêtres et moines présents à bord. Tous incidents ou contrariétés font l'objet à bord, de messes, vêpres, prières, célébrations de saints, processions, prédications, confessions générales, chants et litanies... La lecture de la narration de Manoel Godinho Cardoso, un rescapé du naufrage, donne l'impression que ces nombreux exercices de dévotion étaient la principale préoccupation à bord, bien avant celles des réelles conditions de navigation. Le sort de tout l'équipage et de la nef est entièrement remis entre les mains de Notre-Seigneur et Notre-Dame.

La nef arrive vers la fin juillet dans la région du cap de Bonne Espérance, qu'elle met une quinzaine de jours à franchir en raison du manque de vent. Puis le bâtiment remonte en longeant les côtes du Natal.

À partir de là, deux routes sont possibles pour se rendre à Goa aux Indes; la route externe qui rejoint directement les Indes en passant à l'est de Madagascar; la route interne qui passe par le canal du Mozambique. Le capitaine général s'in-

En fond : Nef portugaise du XVI^e siècle (DR)



Bateaux doublant le cap de Bonne-Espérance sur une carte hollandaise du XVII^e siècle (DR)

quiète de savoir s'il y a assez de vivres et d'eau à bord pour prendre la route externe, donc rejoindre directement Goa. Début août, après consultation des officiers et hommes expérimentés du bord, une décision est prise : arrivé à la hauteur du banc de la Juive (Bassas da India), si le vent d'ouest retombe et que le vent d'est se lève, la route externe sera adoptée. Il était déjà tard dans la saison et s'il prenait la route interne, un hivernage à l'île de Mozambique n'était pas à exclure.

tragédie, il semblait plus important de faire ce qui était nécessaire à une bonne conscience de l'âme, plutôt que d'essayer de sauver le navire, ou d'organiser les secours.

Lorsque le jour se lève, certains naufragés croient apercevoir une terre ferme avec végétation et même avec des arbres. Puis avec les premiers rayons de soleil, tout le monde se rend à l'évidence, le bâtiment est échoué sur des hauts-

Nef approchant de Bassas da India - Extrait du recueil de géographie Itinerario du cartographe hollandais Jan Huygen van Linschoten (Amsterdam 1595/1596)

Le 17 août, un bon vent se met à souffler en poupe, l'équipage est satisfait et commence à espérer pouvoir aller ravitailler en eau et en vivres sur l'île de Mozambique. Le 18 août, la veille du naufrage, les marins voient des oiseaux marins qui ne s'éloignent guère en principe d'une terre, lieu de leur nidification. Le pilote en déduit qu'il se trouve à proximité du banc de la Juive.

Le 19 août, le pilote fait le point, il en déduit que les hauts-fonds sont dépassés maintenant de sept ou huit lieux et que le danger est écarté. Le doute subsiste quand même et les officiers de la nef ne sont pas tous d'accord entre eux, la situation est analysée de diverses manières. Le soir, il y a une grande joie à bord, car tout le monde présume que le danger est écarté.

Le naufrage sur le banc de la Juive

Alors que tout l'équipage est plongé dans son premier sommeil, dans la nuit du 19 au 20 août 1585, le navire heurte de plein fouet de banc de la Juive. Fait incroyable, aucun des matelots de vigie n'a aperçu l'écume de la mer qui se brise en permanence sur la barrière récifale ni d'ailleurs entendu le rugissement des vagues perceptible à deux lieux.

Le navire heurte par trois fois la barrière de corail, disloquant totalement sa carène, deux des ponts sont mis en pièces et le mât se brise.

Le désastre du naufrage est accentué du fait qu'il eut lieu la nuit, dans l'obscurité la plus totale, les naufragés ne savent plus que faire ni où aller. Désespérés du salut de leurs corps et de leurs âmes, ils demandent la confession aux religieux, à grands cris et gémissements. Certains se confessent même à haute voix. Avant l'aube, tous les naufragés ont reçu la confession, on récite des litanies et on fait profession de foi. Dans une telle





L'élégance du Lancastria est bien mise en valeur sur cette gravure. Kenneth Shopsmith

RMS LANCASTRIA, IMMENSE TRAGÉDIE TENUE SECRÈTE

Par Jean-Luc Fouquet

17 juin 1940. Rien de particulier a priori. Mais un jour globalement sombre, comme tous les jours depuis plus d'un mois, depuis l'attaque de l'armée allemande le 10 mai.

Et pourtant deux événements majeurs, de portée historique différente, se produisent ce jour-là : l'appel de Maréchal Pétain pour un cessez-le-feu, de portée internationale, et le naufrage le plus terrible de l'histoire de la marine britannique, longtemps tenu secret.

Les troupes de la Wehrmacht ont enfoncé le front et balayé toute résistance. Entre le 27 mai et le 3 juin, l'opération Dynamo a permis d'évacuer, à partir de Dunkerque, grâce à une erreur stratégique majeure des Allemands, une bonne partie du BEF (British Expeditionary Corps). Mais nombre de soldats, en dehors de la poche du nord de la France, sont toujours bloqués sur le territoire français et ils affluent vers Saint-Nazaire.

En ce lundi, la rade est encombrée de bateaux de toutes tailles, prêts à évacuer les troupes et les réfugiés. Parmi ces bâtiments, une silhouette domine toutes les autres, celle du RMS *Lancastria*.

LE RMS LANCASTRIA

Durant la Première Guerre mondiale, en 1916, les chantiers écossais de la Clyde à Glasgow sont en plein essor. La compagnie Anchor Line, appartenant à la Cunard, commande alors aux chantiers W. Beardmore deux paquebots, les *Tyrrhenia* et

Cameronia, navires transatlantiques. Ce dernier est lancé en 1921 et connaît une carrière riche, mais complète, nous y reviendrons probablement. En cours de construction, le *Tyrrhenia* est transféré à la compagnie mère Cunard Line.

Bien qu'officiellement lancé en 1920, du fait d'une grève très dure des ouvriers du chantier naval, le *Tyrrhenia* n'est mis en service qu'en 1922. Sa construction a coûté 1 357 907 £. Long de 168 mètres, il jauge quelque 16 000 tonnes. Avec un équipage de 320 marins, il peut accueillir 1 831 passagers répartis en trois classes. C'est un navire très élégant, avec ses deux mâts de charge et son unique cheminée qui laisse de la place sur les ponts supérieurs. Réceptionné le 31 mai 1922, il effectue ses essais le 12 juin et dans la foulée son voyage inaugural entre Glasgow et Montréal le 19 juin.

Le RMS *Tyrrhenia* est affecté à la liaison transatlantique vers New York, transportant comme les autres paquebots passagers et migrants dans un

Les aménagements de troisième classe, fort convenables pour l'époque, sur une carte postale de la Cunard. DR

confort plus qu'acceptable, la Cunard ayant toujours veillé au confort de ses voyageurs. Le nom du navire étant peu apprécié, car difficile à mémoriser et prononcer, il est en 1924 rebaptisé RMS *Lancastria* et navigue sous ce nom à partir du printemps. Toujours affecté sur la ligne transatlantique, il effectue pas moins de 55 traversées entre 1924 et 1930. Il assure même durant quelque temps, en 1923, une liaison vers Hambourg. Il a entretemps vu ses aménagements modifiés pour ne plus comporter que deux classes.

En 1930, la Cunard prend conscience que l'univers de la croisière est très prometteur, car les demandes de voyages transatlantiques sont en régression et le *Lancastria* est aménagé en conséquence. Il part donc pour des cieux plus cléments, notamment vers les Bahamas et la Méditerranée. Mais également vers les fjords de Norvège. Il effectue en 1931 une croisière de 22 jours qui l'emmène de Gibraltar à Tanger, puis Villefranche-sur-Mer, Lisbonne et la Guinée. Des croisières thématiques sont également organisées.

Un voyage particulièrement remarqué début 1936, le navire est affrété pour Gallipoli par de nombreux anciens combattants de cette bataille de la Première Guerre mondiale.

La même année, cap sur Dublin pour embarquer un grand nombre de pèlerins catholiques vers Rome. L'événement donne lieu à un reportage et un film réalisé par la British Movietone News.

Mais le 30 octobre 1936 à la suite d'une tempête, au retour d'une croisière en méditerranée, le paquebot s'échoue vers 3 heures du matin dans la Tamise, près de la Mersea. Il se retrouve au sec, avec hélices et gouvernail apparents. Il doit



attendre la marée haute vers 11 h 30 pour être renfloué avec l'aide de remorqueurs.

LE DÉBUT DE LA GUERRE

L'ère des croisières s'achève en septembre 1939, lors d'un dernier voyage aux Bahamas. Le *Lancastria* se dirige alors sur New York pour attendre les ordres. C'est en mars 1940 que le paquebot se trouve réquisitionné par l'amirauté britannique. Il revêt alors la triste livrée gris sombre des navires de guerre et il perd le statut HMS pour devenir HMT (His Majesty's Troopship). Équipé d'un canon de quatre pouces, il est dans un premier temps utilisé pour transporter des soldats entre le Canada et l'Angleterre.

Fin mai, le paquebot fait partie de la flotte réquisitionnée pour l'opération Alphabet. Durant le printemps, les forces alliées ont débarqué en avril en Norvège pour tenter de contrer l'offensive allemande et de couper la route du fer. D'abord victorieuses, les

Une partie du pont promenade, très apprécié des passagers. DR



CUNARD WHITE STAR R.M.S. "LANCASTRIA."

ONE OF THE DELIGHTFUL COVERED PROMENADES



Par Philippe Caresse

Un prototype de X-Craft durant sa mise au point. (DR)

En sortant du train qui nous conduisait de Londres à Portsmouth, une visite de la fameuse base navale britannique était au programme, mais, de l'autre côté de la rade, une destination tout aussi intéressante nous attendait. À Gosport, The Royal Navy Submarine Museum abritait un sous-marin de poche de la série des X-Craft : l'X 24.

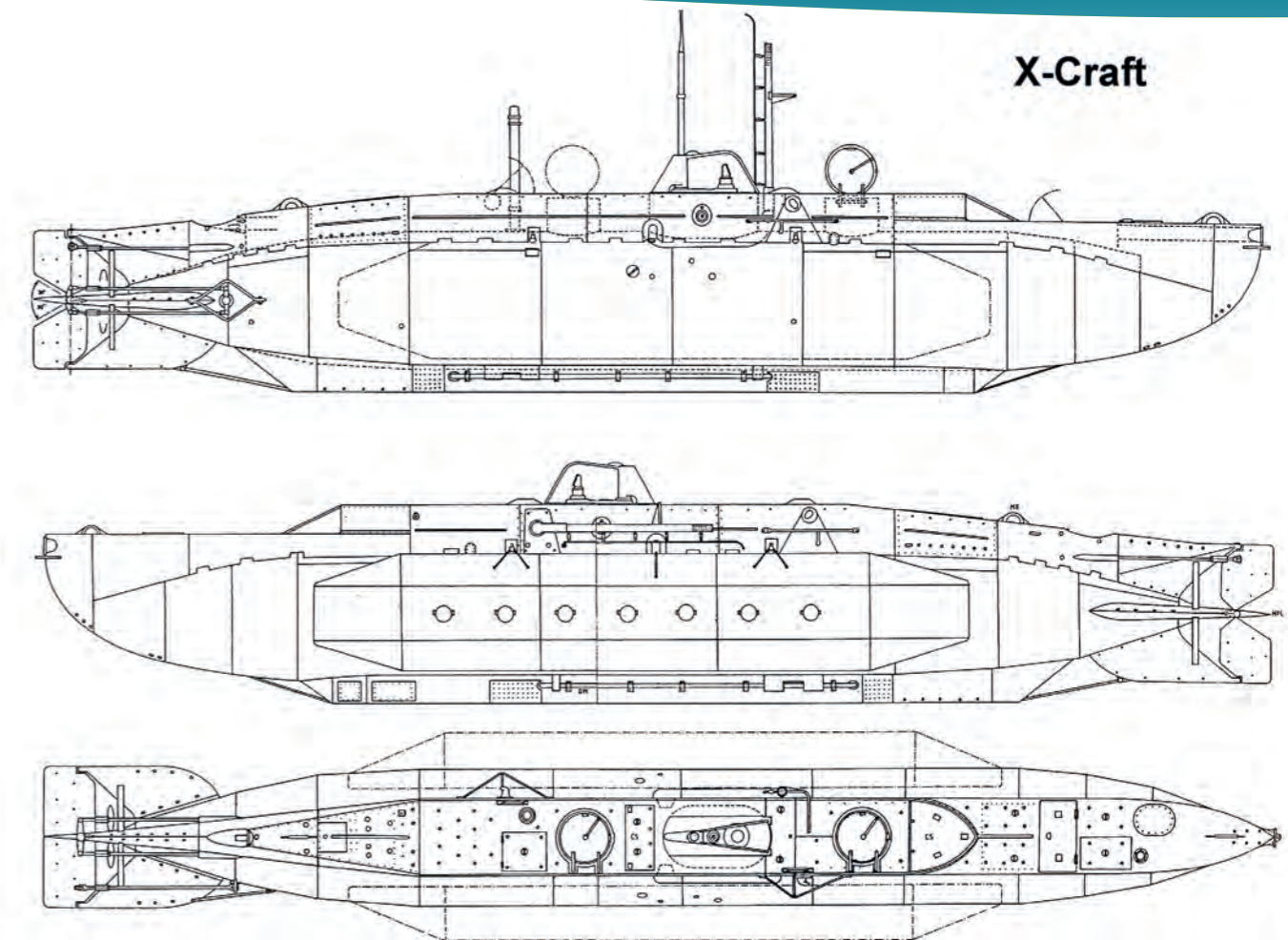
L'utilisation de sous-marins de poche n'est pas une nouveauté dans la Marine britannique. Héritiers directs du *Devastator* de la Première Guerre Mondiale (conçu par le lieutenant Godfrey Herbert), les projets d'origine des X-Craft seront connus sous le nom de code 82 et supervisés par les capitaines de frégate C.H Varley et S. Bell. Les premiers bâtiments construits, chez Varley Marine et HM Dockyard Portsmouth, furent les X 3 et X 4. Ces derniers ne servirent qu'à l'entraînement, notamment dans le Loch Striven.

Le « type X 5 » fut réalisé à Vickers-in-Barrow et lancé entre fin 1942 et janvier 1943. Il rassemblait les X 5, X 6, X 7, X 8, X 9 et X 10, qui participèrent tous à l'opération « Source » visant à détruire le cuirassé allemand *Tirpitz* basé dans un fjord norvégien. La série suivante, le « type X 20 », fut construite aux ateliers Broadbent à Huddersfield, Markham & Co à Chesterfield et Marshall Sons and Co Ltd à Gainsborough (X 24). Les X 20, X 21, X 22, X 23, X 24 et X 25 furent opérationnels à partir de 1943.

Nous pouvons noter qu'à partir de 1943/1944 une version améliorée des X fut réalisée dans divers chantiers. Les XE 1 à XE 12 étaient plus particulièrement destinés à opérer en Extrême-Orient.

Les caractéristiques des bâtiments de type X-Craft étaient les suivantes :

| X-CRAFT | |
|--------------------------|-------------------------------------|
| Déplacement en surface : | 26,90 tonnes |
| Déplacement en plongée : | 29,70 tonnes |
| Longueur : | 15,74 mètres |
| Largeur : | 1,77 mètre |
| Largeur avec charges : | 2,25 mètres |
| Hauteur habitable : | 1,55 mètre |
| Immersion maximale : | 90 mètres |
| Motorisation : | 1 moteur diesel Gardner de 42 cv |
| | 1 moteur électrique Blackman 30 cv. |
| Vitesse en surface : | 6,25 nds. |
| Vitesse en plongée : | 5,75 nds |
| Autonomie en surface : | 500 milles à 6 nœuds |
| Autonomie en plongée : | 82 milles à 2 nœuds |
| Armement : | 2 charges d'Amatex de 1 700 kg |
| Autonomie en air : | 36 heures |
| Équipage : | 4 hommes |



X-Craft

L'équipage se composait de quatre hommes, un commandant, un plongeur-mécanicien, un barreur et un officier marinier chargé de larguer les charges explosives. Les charges latérales d'Amatex (Amatol ajouté à 9 % de RDX!) étaient destinées à être lâchées sous la coque d'un navire au mouillage et constituaient l'unique armement. Un sas étanche (Wet and Dry) permettait à un plongeur de pouvoir sortir et d'intervenir sur un filet ou tout autre obstacle empêchant la progression.

Ces petits sous-marins devaient être remorqués par un sous-marin « mère » au plus près de la zone ennemie. Deux équipages étaient prévus. Le premier devait assurer la traversée, tandis que le second se chargeait de l'attaque proprement dite.

De tous les sous-marins de poche de la Seconde Guerre Mondiale, ce sont certainement les X-Craft qui furent les plus fiables et qui, sans aucun doute, remportèrent le plus de succès.

L'X 24 EN OPÉRATION

Avec le succès de l'opération « Source », qui eut lieu le 21 septembre 1943, la Royal Navy prit conscience des capacités offensives des X-Craft. Elle se rendit compte également que ces petits sous-marins devaient attaquer leur cible seuls afin d'éviter toute confusion dans le déroulement de l'opération.

Au début de l'année 1944, il fut ordonné de mettre hors service un dock flottant de 152 mètres situé dans les alentours du fjord de Bergen et susceptible d'accueillir pour réparations des sous-marins ainsi que divers navires de tonnage important.

Pour exécuter cette mission délicate, il fut décidé de recourir à l'un de ces X-Craft. À l'origine, l'X 22 du lieutenant de vaisseau McFarlane devait effectuer ce raid. Malheureusement, le 7 février, son sous-marin remorqueur, le HMS *Syrtris*, signala que son officier

de quart avait été enlevé par une lame. Afin de le récupérer, le *Syrtris* fit une manœuvre qui éperonna et coula à proximité de Scapa Flow l'X 22 avec ses quatre membres d'équipage.

L'X 24 fut désigné pour le remplacer et mener à bien l'opération baptisée « Guidance ». À cette époque, ce bâtiment se trouvait à l'entraînement sous les ordres du lieutenant de vaisseau Maxwell Shean (1918-2009) des Royal Australian Naval Volunteer Reserve (RANA). Shean avait participé à l'opération « Source » et devait faire partie de l'équipage d'attaque de l'X 9 comme plongeur-mécanicien. Malheureusement, lors du transfert qui devait mener ce sous-marin à l'Altafjord, l'X 9 se perdit corps et biens

Un X-Craft en navigation en surface. (DR)

