

Courrier des lecteurs

Le L 9051 *Sabre* a été transféré en 2011 à la marine sénégalaise qui a conservé un temps son nom avant de le rebaptiser *Gorée*. Pour mémoire, la marine nationale a mis en œuvre les L 9091, L 9092, L 9093, L 9094, L 9095, L 9096 de type 58, L 9070 *Javeline*, L 9071, L 9072, L 9073, L 9074, L 9081, L 9082, L 9083 (utilisés comme bâtiments-annexe ateliers – BAA), L 9084 (utilisé comme Bâtiment Annexe Magasin Electronique - BAME) de type 61, ainsi que les EDIC type 700 L 9051 *Sabre*, L 9052 *Dague* et les CFIC L 9061 *Rapière* et L 9062 *Hallebarde* (des EDIC avec une passerelle rétractable). (Photo Jean-Louis Venne - Mer & Marine)

« Toutes choses sont faites par la controverse des éléments du monde »

Nicole d'Oresme



Interdiction de fumer

Bonjour, je viens de lire votre n° 99 toujours aussi passionnant, avec mes camarades bouchon gras nous avons tous vu les images KUZNETSOV fumer comme un chalutier espagnol (comme on disait avant). J'étais pendant un an au volant de manœuvre machine AR de l'ARROMANCHE et la règle n°1, il ne fallait surtout pas fumer, sinon la passerelle s'énervait sur le Chadburn le tél. sonnait de suite et nos oreilles aussi. Règle valable sur tout les vapeurs (PA, EE, ER...). Avec quoi le russe fonctionne t-il ? A quand l'histoire des EDIC de MURUROA et autres lieux, j'ai quelques photos de là-bas. Amicalement
M. Rudy Gore (QM1 breveté mecan en 69)

Il est vrai qu'après la longue saga de Jean-Yves Brouard, sur les LCT en France et en Indo, un article sur les EDIC (Engins de débarquement d'Infanterie et de chars) des types 58, 61 et 700 qui étaient l'adaptation française du LCT Mk IV, serait le bienvenu et nous n'hésiterons pas à vous solliciter si nous en rédigeons un (à moins que cela vous tente !). Pour l'*Admiral Kouznetsov*, une chose est sûre, il fonctionne surtout à l'huile de coude et grâce à la sueur de ses mécanos. Le changement de deux chaudières aura au moins permis au navire de rejoindre la Méditerranée même s'il était facile à pister. Il faut noter que son sister-ship chinois le *Liaoning* est rarement pris en défaut de ce côté. Le porte-avions *Admiral Kouznetsov* va prochainement (probablement en juin) entrer en cale sèche pour une grande refonte au cours de laquelle son système de propulsion sera complètement rénové.

La rédaction

Au sujet de «fautes de frappe» dans le N°99

Bonjour, tout comme il y a 2 mois, j'ai relevé quelques fautes de frappe assez malencontreuses.

1) page 14, lire : Visiblement, il ne déplairait pas au Pentagone... à celui de l'amiral Rojdesvenski en 1905 (pas 1915 !...). Pour mémoire, la bataille de Tsushima eut lieu les 27 et 28 mai 1905. Je me demande si l'amiral Zinon P. Rojdesvenski (ou Rozhdestvenskiy) n'est pas un parent éloigné du cosmonaute Valeriy Il'ych Rozhdestvenskiy (13-02-1939 / 31-08-2011) qui effectua une seule mission (Soyuz 23 / Salyut 5) qui fut d'ailleurs un échec (rendez-vous raté).

2) page 16, lire Dubrovnik au lieu de Raguse, cette ville ayant changé de nom en 1918.

3) page 19, lire 2012 au lieu de 1212.

4) page 97 / 24 octobre, lire : Ses (pas «Ces») cinq occupants, des membres de la DGSE...

Ceci dit, votre revue est toujours aussi formidable (comme les navires du même nom). Vous en souhaitant bonne réception,

M. Michel Clarisse

Merci pour votre très amicale attention. Décidément, il manque toujours une pénultième relecture à la chasse aux fautes et aux coquilles. Cela est encore plus vrai pour l'article sur l'*Admiral Kouznetsov* rendu le jour même où le numéro était livré à l'imprimeur. Ecrire 1915 pour la bataille de Tsushima est une véritable humiliation. Pour éviter ces problèmes, il faudrait tout transcrire comme Raymond Queneau dans Zazie dans le métro avec son « *doukipudonktan* »... Ce qui est bien avec les coquilles, c'est qu'elles permettent de garder le contact avec les lecteurs, et ça, c'est vraiment un plus.

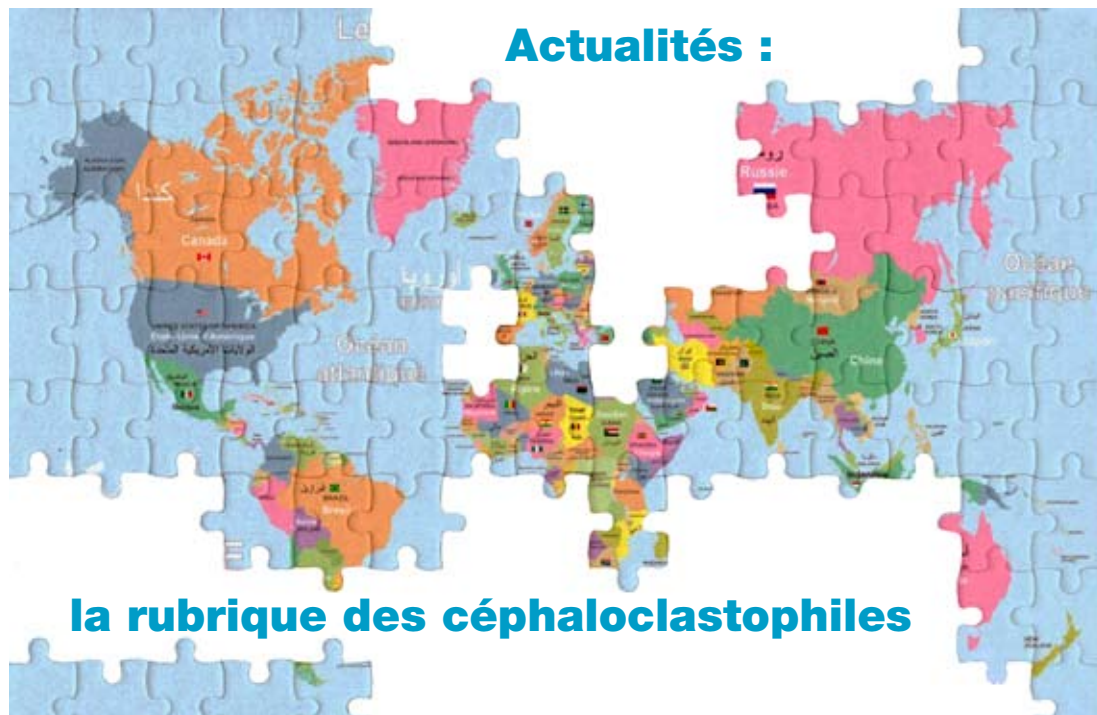
La rédaction



Selon le code des Samouraïs, voici une ébauche de ce qu'aurait dû être la couverture du N°100 mais le rédacteur-chef trouve que « *safétromal* » et tant pis pour son honneur.

Au sujet de Nicole d'Oresme

Je suis un lecteur très assidu de votre revue depuis maintenant deux ans. Dans le cadre du courrier des lecteurs, je m'interroge depuis la découverte dans votre journal de la citation de Nicole d'ORESME : « Toutes choses sont faites par la controverse des éléments du monde », et plus précisément sur son sens. Après avoir interrogé mon



Frédéric Stahl

(Le céphaloclastophile est un amateur de casse-tête et de puzzles)

« Je vais lui montrer qui c'est Raoul, aux quatre coins de Paris qu'on va le retrouver éparpillé par petit bouts, façon puzzle. Moi quand on m'en fait trop, je correctionne plus, je dynamite, je disperse, je ventile ! »
(Dialogue de Marcel Audiard dans « Les tontons flingueurs »)

1 – Max Roser, économiste à Oxford, développe, sur des bases fondées, une vision statistiquement et graphiquement assez optimiste du monde depuis 1970 mais où le pourcentage remplace souvent le nombre.

Jamais, depuis le Jardin d'Eden, le monde des hommes n'aura été aussi confortable, au moins pour une partie notable de la population, jamais, d'une certaine façon, il n'aura été aussi désirable et bercé dans un éternel présent, jamais il n'aura aussi bien répondu à la vision statistique positive d'un Max Roser (1), jamais il n'aura été pratiquement aussi communicable et partagé. Et pourtant, pour ces raisons mêmes, il est littéralement « impossible » comme avenir généralisé. Il est privé d'à-venir dans sa durée même, car il doit nécessairement détruire et détruire encore pour être perpétuellement neuf et désirable...

... La rupture entre communication et information est maintenant consommée même si l'info trouve encore marginalement refuge du côté de quelques magazines audio, tv et papier. Le processus enclenché il y a des années s'est accéléré à partir de 2011 pour atteindre une vitesse abyssale aujourd'hui tant le buzz a tout couvert y compris le silence. Vous croyez avoir affaire à une info

sur la situation dans tel ou tel pays, sur tel ou tel conflit, et vous n'avez en fait devant vous qu'une distribution désordonnée de faits abordés en dehors de leur contexte avec une priorité accordée à l'émotionnel. De plus, les photos, les images filmées ne coïncident pas le plus souvent avec le sujet abordé. La « communication algorithmique » c'est un peu notre Raoul à nous : « elle ne correctionne plus, elle dynamite, elle disperse, elle ventile et c'est aux quatre coins du monde que tout se retrouve éparpillé façon puzzle ». Ainsi, au moment où nous rendons ces lignes, en Syrie comme en Irak, la situation a grandement évolué. Le déluge de feu qui s'est abattu sur les positions de EI, mais également sur de larges zones habitées, a « porté ses fruits » puisque la coalition menée par les Etats-Unis revendique à elle seule la mort de plus de 60 000 combattants de cette organisation. Néanmoins, ces fruits sont empoisonnés car même les auteurs de séries B les plus imaginatifs du cinéma à grand spectacle hollywoodien sont en dessous de ce qui se déroule et qui est largement passé sous silence ou transformé par les médias. Jamais autant de matériels militaires de tous types et de tous âges n'ont été utilisés dans les conflits en cours, de l'Ukraine à la Syrie, de l'Irak au Yémen, de la Libye à l'Afghanistan... Tout ce qui peut tirer, tuer, blesser, détruire, est utilisé, de la mitrailleuse Maxim de 1910 au missile balistique *Tochka*, de la catapulte lance-grenades aux systèmes lance-roquettes TOS-1A *Buratino* de 220 mm, HIMARS M-142 de 227 mm, *Falaq-1* de 240 mm, *Falaq-2* de 330 mm ; et que dire des IRAN (*Imprised Rocket Assisted Mortar/Munition*) *Elephant*, *al-Qahere*, *Ashtar*, *Al-Battar*, dont certains avec un calibre de 450 mm... Ces deux derniers mois, des bombardiers stratégiques ont été utilisés quasiment simultanément, en Irak (B-52), en Syrie (Tu-22M3, Tu-95MS et B-52), en

Un dessin tiré d'une planche de la « rubrique-à-brac » de Gotlib.





Juillet 1951 - juillet 1953 : la marine dans l'histoire d'une guerre de position au « Pays du Matin Calme »

Le navire-hôpital danois *Jutlandia* à gauche et l'AH-15 *USS Consolation* au Japon pendant la guerre de Corée. Ces coques blanches vont jouer un très grand rôle au cours de ce conflit meurtrier. (DR)

Frédéric Stahl

Alors que les délégations américano-sud-coréenne et sino-nord-coréenne entament les pourparlers dans une villa de la banlieue de Kaesong, des deux côtés du 38^e parallèle, les armées s'enterrent et le front qui serpente en suivant les cours d'eau et les reliefs ressemble de plus en plus à celui de la « Grande Guerre ». Il faudra attendre le 25 septembre pour que les délégations soient envoyées dans le célèbre village de Panmunjom. Au cours des deux années qui vont suivre, comme entre 1915 et 1918, des forces souvent importantes vont être engagées pour des gains dérisoires sur une bande de territoire de moins de 80 km de large. Dans un tel contexte, seuls les moyens aériens et navals vont mener des actions dans la profondeur même si, côté américain, plus aucune grande opération amphibie ne sera lancée. Aux USA, la chasse aux sorcières du sénateur McCarthy atteint son paroxysme après la condamnation à mort des époux Rosenberg le 5 avril.



En juillet 1951, pendant que les délégations se rencontrent à partir du 10^e près de Kaesong, l'US Navy mobilise ses moyens pour couvrir le flanc des opérations terrestres et couper les voies d'approvisionnements côtières des Communistes entre Wonsan et Kosong (Kansong). D'autres unités sont utilisées pour effectuer des dizaines de raids de commando ou d'assistance à la « guérilla » anti-communiste, surtout sur les îles du nord-ouest en mer Jaune dans le golfe de Corée (baie de Sohan). **Ces opérations limitées sont si nombreuses et si entremêlées que nous avons dû en faire une sélection sous peine de remplir des dizaines et des dizaines de pages. Nous avons par contre choisi d'utiliser les légendes des photos pour donner des informations complémentaires...**

Le 1^{er} juillet, pour la première fois, un chasseur de nuit F7F-3N *Tigercat* des Marines arrive à intercepter un Polikarpov Po-2 *Kukuruznik* (« Mule » pour l'OTAN) au nord de Séoul. Ce dernier est un biplan de travail agricole construit en bois, conçu au milieu des années 1920 pour les travaux agricoles.

Le 6 juillet 1951, des F-4U *Corsair* de l'*USS Boxer* s'apprêtent à partir en mission sous la surveillance d'un hélicoptère Sikorsky S-52 « Pedro ». Ce jour-là les appareils américains vont une nouvelle fois attaquer des positions nord-coréennes à Wonsan. (USNA)

Il ressemble à un appareil de la grande guerre de 14-18. Très maniable, il peut coller au relief, être piloté à vue et il est capable d'effectuer l'approche d'un objectif avec son moteur Chvetsov M-11D de 100 à 115 ch coupé ou au ralenti ce qui le rend quasi indétectable. Opérant de nuit, armé de deux bombes de 100 kg ou six de 50 kg, cet appareil complètement désuet avec une vitesse maxi de 134 km/h, va occasionner de nombreux dégâts. Il va ainsi réussir à détruire au sol onze F-51 *Mustang* (le 28 novembre 1950) et huit F-86 *Sabre* (le 17 juin 1951). Régulièrement troublés dans leur sommeil, les soldats américains vont le surnommer « Bed Check Charlie »... Le 2, la 3rd *Infantry Division* US lance l'opération « **Doughnut** » pour prendre une colline, la Hill 717, dans la région dite du « Triangle de fer » (Iron triangle). Elle va se prolonger jusqu'au 5. Si les forces chinoises vont devoir se replier en direction de Pyongyang, les gains territoriaux des Américains sont dérisoires... Le 3, la frégate PF-8 *USS Everett* qui participe au siège de Wonsan est touchée par le tir d'une batterie côtière dans la baie de Yong Hung. Elle déplore un mort et sept blessés à son bord... Le 5, après le passage du typhon « KATE », les avions de la TF 77 CV-31 *USS Bonhomme Richard*, CV-21 *USS Boxer*, CV-37 *USS Princeton* effectuent 247 sorties sur Wonsan alors que 600 soldats sud-coréens effectuent un raid sur l'île de Cho-do... Le 6, c'est le destroyer DD-754 *USS Evans* qui débarque un commando SFCP sur l'île de Hwangto-do. Pour la première fois, un avion ravitailleur Boeing KB-29 *Superfortress* biberonne des chasseurs au-dessus d'un territoire ennemi, en occurrence quatre RF-80 *Shooting Stars* de reconnaissance... Le 7, le DD-744 *USS Blue* effectue une mission de soutien sur l'île de Kikto, toujours dans les environs de Wonsan. Ce même jour, l'USAF perd trois F-86A *Sabre* abattus par des Mig-15... Les 11 et 12 juillet, alors que les *USS Evans* et *USS Blue* sont encadrés par plus de 40 obus, le cuirassé BB-62 *USS New Jersey*, accompagné par le destroyer DD-852 *USS Leonard F. Maon*, bombarde les positions nord-coréennes près de Kosöng... Le 17, les destroyers DD-725 *USS O'Brien*, DD-744 *USS Blue*, DD-752 *USS Cunningham*, DD-887 *USS Brinkley Bass*, DD-874 *USS Duncan*, les LSMR-409, LSMR-525 échangent des tirs avec des batteries installées sur les îles Kalmagak, Umi-do et Hodo-pando. Ils sont rejoints par le croiseur lourd CA-75 *USS Helena*, le cuirassé *USS New Jersey* et la frégate *HMS Morecambe Bay*, puis, quelques jours plus tard par le CA-133 *USS Toledo*. Si l'on fait abstraction des mines, le risque pour les unités assurant le blocus est néanmoins limité car les



Trois Jeeps devant la villa de Kaesong où se déroulent la rencontre des délégations, le 11 juillet 1951. (DR)



La délégation du nord est représentée par le major-général Hsieh Fang et le lieutenant-général Teng Hua de l'Armée populaire chinoise et le général Nam Il, le major-général Lee Song Cho et le général Chang Pyong San de l'armée nord-coréenne. Cette photo fait bien apparaître que l'armée de Pyongyang est formée sur le modèle soviétique. (DR)

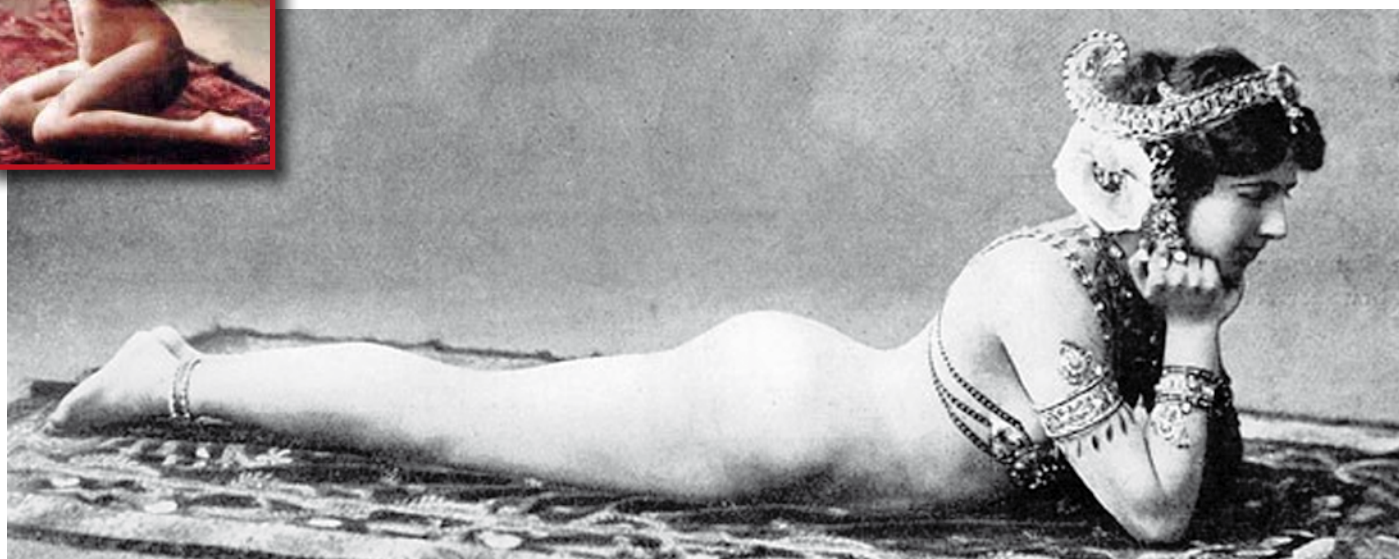


Le destroyer DDE-499 *USS Renshaw* au large de la Corée en juillet 1951. Ce « Fletcher » a été modifié et ne porte plus que deux tourelles de 127 mm. Il est affecté à la protection des porte-avions de la TF-77. (US Navy)



Quand les sous-marins du Kaiser attaquaient le Maroc

Jean-Claude Delhez



Qui connaît Cap Juby, un bout de désert au bord de l'Atlantique ? Personne, ou presque. Pourtant, Antoine de Saint-Exupéry y a écrit son premier roman, « Courrier sud », à la fin des années 1920, alors qu'il y était chef d'escale pour la société Latécoère. L'endroit se nomme aujourd'hui Tarfaya, sur la côte sud du Maroc. On y trouve depuis peu un musée et un monument dédiés au grand écrivain français. Rien ne rappelle, par contre, que c'est en ce lieu improbable que prit fin la mission Proebster. Une douzaine d'années plus tôt, ce coin perdu entre l'océan et le Sahara avait été cédé aux Espagnols pour leur colonie du Rio de Oro. C'est à cette époque, fin 1916, que les Allemands y ont tenté une mission secrète : aider les tribus rebelles en débarquant par sous-marin des soldats, des armes et de l'argent. Mais les services secrets français et la Royale veillaient...

Non, Navires et Histoire ne s'est pas transformé en magazine de charme mais, qui dit Mata Hari, dit nécessairement un beau double jeu ! (DR)

Une révélation de Mata Hari

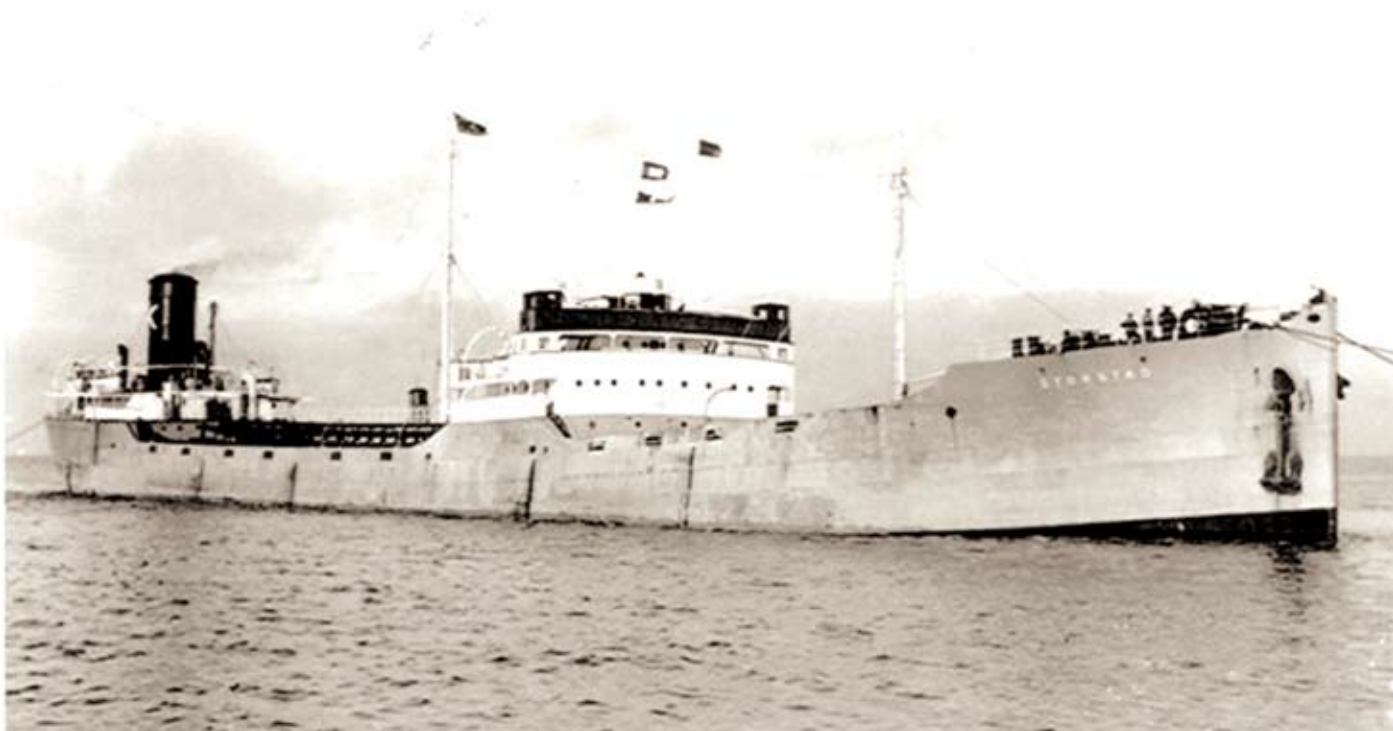
En décembre 1916, l'espionne Mata Hari, agent double qui travaille tantôt pour les Allemands, tantôt pour les Français, rencontre l'attaché militaire allemand à Madrid, le major Arnold Kalle. Kalle lui confie sa préoccupation du moment : un débarquement d'armes et de soldats au Maroc à l'aide d'un sous-marin. Mata-Hari signale aussitôt l'information aux Français. C'est peut-être l'unique renseignement de valeur qu'elle n'a jamais recueilli dans sa carrière d'espionne. Cela ne lui portera pas chance. Quelques semaines plus tard, de retour à Paris, elle sera arrêtée par la police française, prélude à son procès et finalement son exécution en 1917. Cette affaire de débarquement sous-marin est longtemps restée ténébreuse, connue seulement par sa brève mention dans le procès de Mata-Hari.

Le projet est construit autour d'un chef rebelle, surnommé le sultan bleu. Il se nomme Ahmad El Hiba. Cet homme, simple chef local à l'origine, rallie des tribus hostiles à la France dans le sud du Maroc. Dès 1912, il engageait la lutte armée. Son rêve : devenir sultan du Maroc. Son arme, le djihad, qu'il proclame cette année-là. Mais voilà, El Hiba est vaincu par le futur général Mangin. Il doit se replier vers les montagnes de l'Atlas. Il n'en continue pas moins à grenouiller dans la région contre la France. Les Allemands le soutiennent mais le territoire où sévit le rebelle est bien éloigné.

Il faut attendre le printemps 1916 pour qu'un projet d'envergure voie le jour à Berlin : soulever le Maroc contre le colonisateur français grâce à l'attaque des troupes d'El Hiba depuis le sud du pays. Mais il faut lui fournir les moyens nécessaires à ce

dessein. Ce n'est pas une mince affaire. Certes l'Allemagne parvient à ravitailler les rebelles au nord du Maroc, dans le Rif, via le territoire espagnol. Mais il en va tout autrement pour le grand sud, qui est trop éloigné du rayon d'action de la contrebande. Il faut trouver un autre moyen de lui venir en aide. Ce moyen, c'est le sous-marin. Au plus tard en juin 1916, Berlin décide de fournir à El Hiba des armes, des munitions et de l'argent, transportés par sous-marin, afin que le rebelle puisse conquérir le Maroc et se faire proclamer sultan. Le Reich délègue la conduite de l'opération à deux de ses espions les plus actifs, le capitaine von Krohn, attaché naval à Madrid, et surtout le major Kalle, attaché militaire à Madrid, agent de la section politique de l'état-major, en charge des coups fourrés en tous genres.

La région du Sous est désignée pour recevoir ce débarquement sous-marin. Berlin demande à Krohn de déterminer l'endroit le plus favorable. Krohn délègue la mission à l'un de ses agents, le jeune Wilhelm Canaris, alors en mission d'espionnage en Espagne (voir encadré). Canaris propose l'embouchure de l'oued Assaka, c'est-à-dire le cap Noun. Il y prédit des conditions météorologiques favorables à un débarquement. On verra plus loin qu'il se trompe lourdement. Le lieu est fixé, reste à déterminer la date. Une contingence matérielle reporte l'opération à l'automne. En effet, il faut attendre l'aménagement d'un sous-marin spécialement destiné à une telle opération. Ce navire est un *u-boot* de la classe « UC II », simple sous-marin côtier mouilleur de mines. Pour un déplacement de 500 tonnes et un équipage de 26 hommes, il bénéficie d'une vitesse de 11 nœuds en surface et 7 en plongée. Cela dit, le sous-marin qui nous concerne ici est transformé afin d'embarquer hommes



Le pétrolier Storstad va être utilisé comme mouilleur de mines. (DR)

UN «PINGUIN» EN ANTARCTIQUE

2^e partie par René Alloin

Le 7 octobre 1940, le *Pinguin* a capturé le pétrolier norvégien *Storstad*. Outre l'intérêt évident de son précieux chargement, le navire va subir quelques transformations pour lui permettre de devenir un mouilleur de mines auxiliaire rebaptisé *Passat* et aller perturber la navigation près des ports de l'Australie.

Mouillage des champs de mines

À l'arrière du *Passat*, l'*Oberleutnant* Schmidt et ses hommes préparent les mines en fixant les cornes équipées de fusées électro-chimiques sur les coques, les faisant ressembler à des hérissons. Moment de concentration maximum car la moindre erreur peut avoir de très lourdes conséquences. Dès la nuit du 28 au 29 octobre, les premières mines sont larguées dans le détroit de Banks, au nord de la Tasmanie puis le lendemain, alors qu'il passe au large du promontoire

Des mines EMB, telles qu'en transporte le *Pinguin*, larguées ici par une vedette lance-torpilles. (Bundesarchiv)



de Wilson, un message lumineux lui est adressé demandant l'identification du navire. La réponse sur le nom, l'itinéraire et le lieu d'arrivée est satisfaisante pour le sémaphore qui ajoute que le pétrolier a dû connaître un sale temps (voir N&H n° XX 1^{re} partie) ces dernières heures et leur conseille d'ouvrir l'œil à cause des corsaires allemands. Au cours de son passage dans le détroit de Bass, d'autres mines ont été mouillées sans que personne ne remarque quoi que ce soit. La journée du 30 octobre débute et l'*Oberleutnant zur See* Warning recommande d'étendre du linge, nappes, serviettes, à l'arrière du roof pour masquer l'aspect étrange de la structure d'accès au stockage des mines. Au cours de la nuit suivante, le *Passat* mouille un autre contingent de mines à l'entrée étroite de la baie de Port Phillip, le seul passage permettant l'entrée au port de Melbourne. Aussitôt après, le pétrolier se dirige vers le sud-ouest et passe au large du cap Otway avant de longer la côte en direction d'Adelaïde. Le quatrième champ de mines doit être posé au cours de la nuit du 30 au 31 dans Backstairs Passage, un étroit couloir séparant l'île Kangaroo de l'Australie. Le *Passat* commence à mouiller ses engins meurtriers, éclairé alternativement par les phares du cap Willoughby et du cap Jervis. Pendant l'opération, un navire de guerre est aperçu, se dirigeant vers la passe et coupant la route du pétrolier. L'*Oberleutnant* Warning se prépare à toute éventualité et décide de mettre son équipage en alerte. Chaque homme se dirige vers son poste en restant courbé, à l'abri des rambardes. La mise à l'eau des mines ne s'interrompt pas pour autant, le capitaine tenant à en mouiller



un maximum avant une éventuelle interception. Le garde-côte australien se trouve maintenant juste à l'avant du *Passat*. Warning décide de faire envoyer le message : « Restez à l'écart de mon étrave » auquel le bâtiment de guerre répond par un signal de réception. Pour faire bonne mesure, Warning actionne la sirène de son navire pour un sifflement prolongé. Le navire australien se détourne et passe sur l'arrière ce qui a pour conséquence l'arrêt immédiat du mouillage de mines. La manœuvre du bâtiment de guerre conduit à un risque de collision accru, que Warning évite de justesse grâce à un changement de direction rapide. Les hommes de quart du bateau australien s'aperçoivent enfin de leur erreur et s'éloignent aussitôt alors que les deux navires se sont frôlés de très près. Heureusement, dans l'affolement, personne n'a remarqué les rails fixés à l'arrière du *Passat*. En s'écartant désormais de l'Australie, le pétrolier rencontre à nouveau une violente tempête mais dès le lendemain, celle-ci s'apaise et le mouilleur de mines peut maintenant se diriger vers le lieu de rendez-vous fixé avec le *Pinguin*.

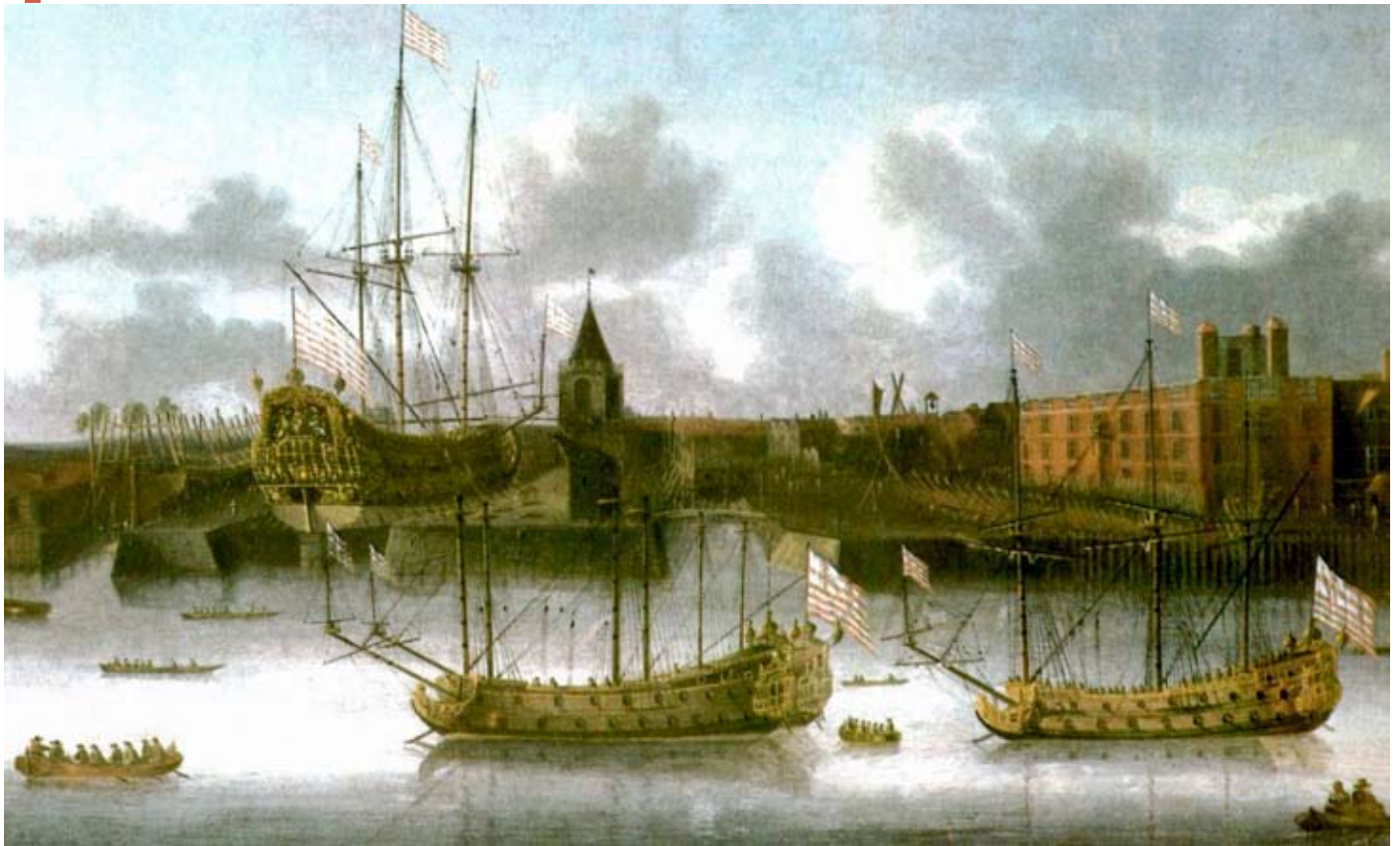
Le *Pinguin* mouille ses mines

De son côté, malgré une météo défavorable, le *Pinguin* parvient dans sa zone d'opérations, en mer de Tasman, entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, dans les délais prescrits par Krüder. Dans la soirée du 27 octobre, la côte australienne apparaît avec les lumières des villes qui, contrairement à l'Europe, ne subissent pas le black-out. Soudain, alors qu'il ne se trouve plus qu'à quatre milles de la côte, entre Newcastle et Sydney, le ciel s'illumine de dizaines de projecteurs et le tir de la DCA se fait entendre. Il ne s'agit en fait que de manœuvres à grande échelle. Lorsque le croiseur capte le message de fin

d'exercice et que s'éteignent les derniers projecteurs, Krüder donne l'ordre de se diriger vers la zone de largage des mines. Malgré une mer un peu trop forte pour ce genre de travail, quarante mines sont déposées une à une à l'entrée du port de Sydney et à l'approche de Newcastle. Les hommes chargés de l'opération, sous la surveillance de Wolfgang Küster, sont assurés par des sangles pour ne pas être emportés par une vague plus violente. Il n'est pas rare de voir la salle des mines envahie par une lame agressive et cela provoque, presque à chaque fois, le dysfonctionnement des disjoncteurs qu'il faut relancer pour poursuivre le largage.

Vers deux heures du matin, le 28 octobre, toutes les mines ont été mises à l'eau, le *Pinguin* prend la route du sud et le commandant vient féliciter les hommes et leur faire servir une ration de rhum. Le croiseur se dirige maintenant vers le sud de la Tasmanie afin de mouiller quarante mines à l'entrée du port d'Hobart. Le largage s'effectue la nuit du 1^{er} novembre avec un ciel chargé de nuages noirs ce qui facilite grandement les opérations. Désormais, le *Pinguin* prend la route de l'ouest afin de rejoindre le *Passat* à un rendez-vous fixé à l'avance mais, au fur et à mesure de sa navigation, le croiseur est de nouveau assailli par une violente tempête. Dans l'incapacité de contourner le typhon ou de demander asile dans un port, le *Pinguin* subit les violences de la mer et des vents pendant trois jours et le navire n'a parcouru que quarante-cinq milles pendant cette période alors qu'il lui aurait seulement fallu trois heures par temps calme. Dans ces parages, des tempêtes de 2, 4 voire 7 jours ne sont pas rares et les hommes commencent péniblement à accepter ces violents déchaînements de l'océan. Enfin, l'ouragan se calme et le *Pinguin* met le cap vers le golfe Spencer, à l'ouest d'Adelaïde.

Une carte de la zone de mouillage des mines du *Passat* et du *Pinguin*, au sud de l'Australie.



« L'East India Company » et le commerce du thé : des « Indiamen » aux premiers clippers (1660-1849)

« East Indiamen » dans la Tamise et chantier naval. (« The East Indiamen » - Time Life Books Amsterdam)

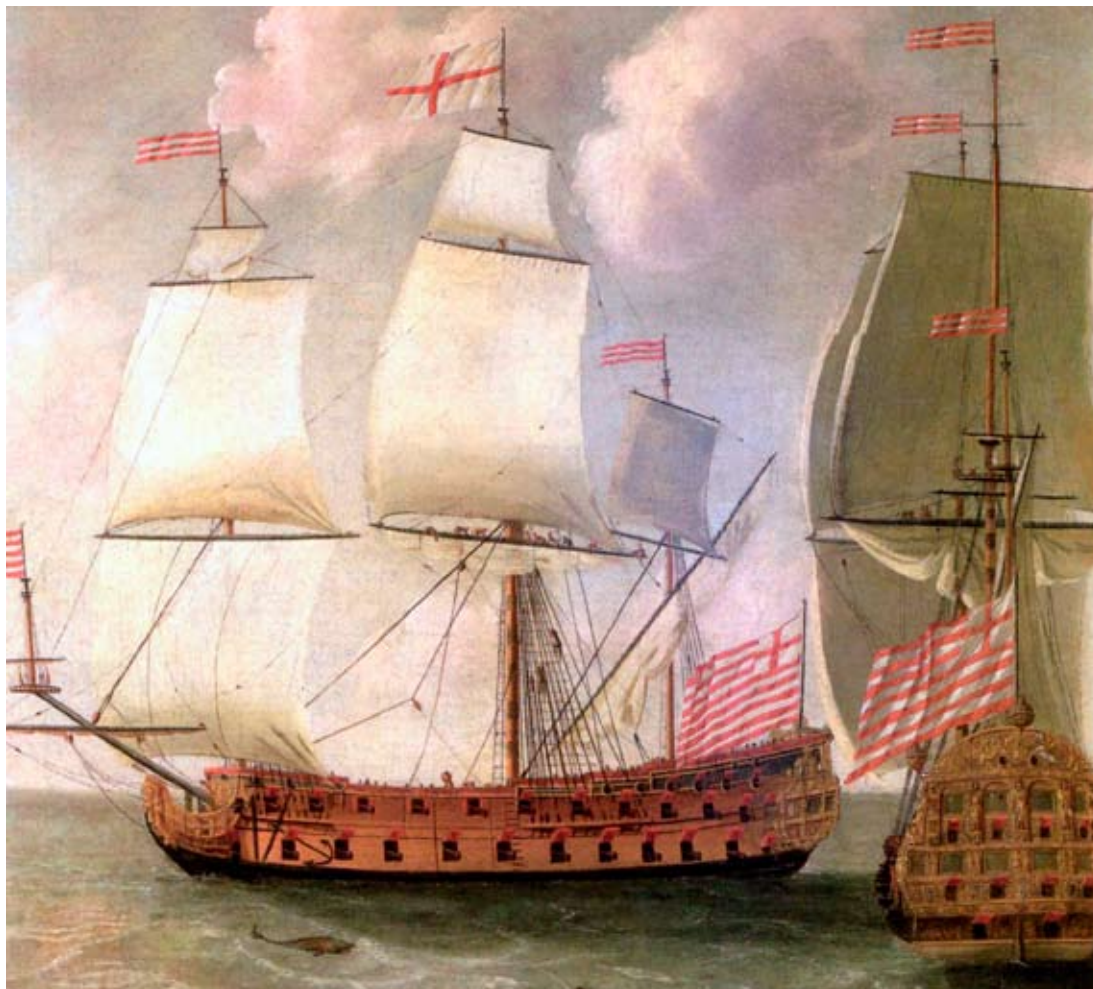
Gildas BOREL

La première guerre de l'opium (1839-1842) peut être résumée à un conflit entre la Grande Bretagne et la Chine, mais la situation est plus complexe. Les protagonistes sont d'une part, la Compagnie des Indes Orientales et quelques marchands privés soutenus par la Royal Navy et, d'autre part, les forces des autorités impériales de Pékin, tandis que les autorités locales et les commerçants chinois ont une attitude beaucoup plus ambiguë. Les raisons de ce conflit ont été développées dans un précédent article publié dans Navire et Histoire (n° 83)....

... L'enjeu principal est la volonté impérieuse de Londres d'ouvrir le marché chinois aux produits britanniques, notamment l'opium. L'objectif premier pour la Grande Bretagne est alors de rééquilibrer une balance des paiements devenue déficitaire. Il s'agit de réduire les flux de monnaie-métal, en l'occurrence de l'argent, préféré à l'or en Chine. La fuite d'argent vers l'Empire du Milieu à la fin du XVIIIème siècle est due aux achats croissants et massifs d'une marchandise - le thé - et du désintérêt relatif des Chinois pour la plupart des produits britanniques. La Chine achète tout de même d'importantes quantités de tissus, mais pas assez pour compenser les quantités énormes de thé acquises par la Grande Bretagne. C'est donc l'addiction des Britanniques à ce qui allait devenir la boisson nationale qui a encouragé la production et l'exportation d'opium, le seul produit susceptible de trouver un important débouché en Chine. Le commerce du thé, comme celui de l'opium, s'effectue par voie maritime. Les navires chargés du transport de ces deux produits connaissent une forte évolution. Aux « East Indiamen » de la Compagnie des Indes - gros navires aux formes massives - qui, depuis la fin du XVIIème siècle, acheminent le thé dans les ports britanniques, succèdent de nouveaux bateaux, notamment les célèbres clippers de la course du thé du milieu du XIXème siècle. Les principaux facteurs de cette évolution sont les impératifs de vitesse, qui s'imposent de plus en plus. Cette contrainte résulte directement du changement de contexte, notamment la réduction, puis la fin du monopole de la Compagnie des Indes Orientales.

L'essor de « L'East India Company »

A la toute fin du XVIème siècle, une dizaine d'années après l'échec de l'attaque de l'Invincible Armada du roi d'Espagne, quelques marchands de Londres se lancent sur les mers. Après l'Atlantique et l'Arctique, ils s'aventurent dans l'océan Indien. De retour de son expédition dans le Pacifique, Drake fait escale aux Moluques en 1570 et y note la présence des épices. En 1599, des marchands londoniens, dont un certain nombre provient d'une des premières compagnies de négociants aventuriers - la Compagnie du Levant - jettent les bases d'une organisation du même ordre pour l'Océan Indien. A la fin de l'année 1600, ils bénéficient d'un appui officiel sous la forme d'une charte royale. Au 31 décembre de cette année, près de 220 marchands de Londres sont enfin regroupés dans ce qui va vite devenir « L'Honorable East India Company » (HEIC). La première multinationale du monde est souvent privée de son qualificatif d'Honorable, et donc connue sous le plus simple sigle EIC. Plusieurs auteurs britanniques soulignent en effet que la Compagnie était tout, sauf honorable !. Quoiqu'il en soit, l'enjeu de cette création est le très profitable commerce des épices que les Néerlandais disputent à l'époque aux Portugais. Comme leurs homologues anglais, les marchands des Pays Bas se regroupent en 1602 dans une autre compagnie des Indes Orientales, tout aussi célèbre la « Vereenigde Oost-Indische Compagnie » (VOC). Une première expédition de l'EIC, conduite par James Lancaster, ramène d'importantes quantités de poivre, entraînant une chute des prix qui réduit fortement les bénéfices attendus de l'opération, d'autant que



Un « East Indiaman » de l'EIC vers 1685. (Issac Sailmaker- National maritime museum Greenwich)

les produits anglais intéressent peu les marchands asiatiques. Des stratégies différentes sont adoptées : l'EIC se lance dans le commerce inter asiatique en achetant des calicots et autres tissus indiens qui trouvent preneurs sur les marchés d'Asie. Elle diversifie également ses acquisitions avec d'autres épices. Sa principale concurrente, la VOC néerlandaise, désire conserver le monopole du commerce de la noix de muscade et des clous de girofle produits dans les îles de l'Est Indonésien. Elle commence à exercer de fortes pressions sur les Anglais pour qu'ils renoncent à cette activité. En 1619, survient le « massacre d'Ambon » : dix huit marchands anglais accusés de complot contre les Néerlandais sont torturés à mort. L'événement survient alors que l'Angleterre et les Pays Bas parviennent enfin à un accord. Les représailles espérées par une opinion révoltée et par une Compagnie des Indes Orientales atterrée ne viennent pas. Ecœurés par ce manque de soutien du tenant de la Charte Royale, les directeurs de l'EIC décident de renoncer à s'implanter dans en Asie du Sud Est et se rabattent sur les Indes. Ils se contentent d'une présence à Bantam, dans l'île de Java, d'où ils seront complètement expulsés par les Néerlandais en 1682. « L'Est India Company », cible désormais les Indes, fréquentées depuis 1606. Elle se heurte à une forte résistance portugaise mais écrase les flottes de Lisbonne en 1612 et 1615 au large de Surat. Dans les années 1620, ce dernier port situé au nord ouest de l'Inde actuelle, remplace Batam comme le « hub » - plate-forme de redistribution - favori des marchands anglais. En 1639 l'EIC s'implante à Madras où elle fait construire le Fort Saint Georges.

Le commerce du thé

Le produit qui allait devenir la boisson nationale des Britanniques, est inconnu de la majorité d'entre eux jusqu'à la fin du XVIème siècle. Il semble que ce soit la publication en anglais de l'ouvrage du Néerlandais Jan Huygen Linschotten, en 1598, qui leur ait fait découvrir le thé. Linschotten est un aventurier-espion néerlandais qui a pu se faire engager

après de l'archevêque portugais Vincente de Fonseca à Goa en 1583. Or l'évêché abrite alors des archives maritimes secrètes, notamment des cartes de navigation connues seulement des navigateurs portugais. Linschotten les a copiées en secret et a ainsi permis aux Néerlandais de disposer d'informations vitales pour accéder aux « îles aux épices » de l'Océan Indien. Les Portugais, pionniers dans cet océan, ont été également les premiers à accéder directement aux produits chinois. Ils les trouvent soit dans les entrepôts comme Malacca, soit directement sur les rivages de l'Empire du Milieu. Ils connaissent donc le thé et en importent depuis 1570. Les Néerlandais qui ne tardent pas à concurrencer les Portugais se lancent également dans ce

Plan d'un « East Indiaman », 1775. (« The East Indiamen » - Time Life Books Amsterdam)





Le «Félix Roussel» sous la protection de Ganesh

Par Jean-Yves Brouard (avec Ariane Audouin-Dubreuil, Yvan Letellier, M. Bouché, Éric Deschamps).

Le paquebot *Félix Roussel* tel qu'il apparaît après la Seconde guerre mondiale, et après ses transformations en 1948/1949, avec sa coque blanche, son étrave inclinée (datant de 1936), et surtout son unique cheminée, remplaçant les deux cheminées d'origine. (Coll. Pierre Griffé)

Sans doute un des plus beaux paquebots français de son époque, réputé pour le luxe de ses emménagements, le *Félix Roussel* a été mis en service en 1931 et a vécu quatre décennies, en traversant sans dommages la Seconde guerre mondiale.

La compagnie des Messageries maritimes est la première en France à adopter la propulsion par moteurs Diesel pour les grands paquebots : après le *Théophile Gautier* (1926) et l'*Eridan* (1929), voici en 1930 la livraison du troisième, le *Félix Roussel*, qui porte le nom de l'ancien président de la compagnie, décédé quelques années auparavant. Quatre autres unités suivront, surnommées les «nautonaphtes», un mot choisi par le président en exercice Georges Philippar pour ne pas avoir à employer le terme anglais « motorship » («nauto» = navire, et «naphte» = pétrole). Leur silhouette se caractérise, sauf pour le *Théophile Gautier*, par deux cheminées de forme ramassée et rectangulaire, surnommées des « pots de fleurs ». Le *Félix Roussel* est, au sein de cette petite série de «nautonaphtes», le premier d'un trio de sisterships dont les deux autres unités s'appellent *Georges Philippar* et *Aramis*. Le *Félix Roussel* s'en distingue par un

décrochement du pont des embarcations, dans sa partie arrière. Construit à Saint Nazaire par la Société des Ateliers et Chantiers de la Loire, il s'agit du premier paquebot français possédant des cabines à balcon et une piscine. Il comprend trois ponts complets et quatre ponts partiels. Avec sa coque divisée en six compartiments par cinq cloisons étanches, il peut flotter avec un de ses compartiments envahi par l'eau (voir aussi l'encadré sur sa fiche technique).

Le voyage inaugural du *Félix Roussel* commence de Marseille le 26 février 1931, pour la Chine et le Japon (Yokohama). Il restera sur cette ligne jusqu'en 1955 - sauf trois interruptions, dont bien sûr la Seconde guerre mondiale. Au début du printemps 1932, il embarque en Extrême-Orient, pour ramener à Marseille une partie du matériel de la célèbre Croisière Jaune de la mission Citroën, qui a relié le Liban à la Chine à bord d'autochenilles pendant de nombreux mois à travers l'Asie centrale. Il embarque aussi le cercueil du directeur de la Croisière Jaune, Georges-Marie Haardt, mort à l'arrivée à Hong-Kong mi-mars 1932. Or, il semble que cette expédition aurait dû embarquer sur le *Georges Philippar*, le sistership du *Roussel*, presque aussi luxueux que ce dernier. Les deux navires suivent la même ligne sur le Japon, l'un derrière l'autre. Mais des menaces, diffuses mais suffisamment inquiétantes, pèsent sur *Philippar*. Ce navire, dont c'est le voyage inaugural, a transporté à l'aller, à partir de Marseille (appareillage le 26 février), des armes à destination du Japon. Des « organisations révolutionnaires » ont annoncé qu'elles allaient perpétrer un attentat contre le paquebot lors



Pont-promenade du *Félix Roussel*, en abord du pont E. A l'époque, les voyages des paquebots étaient utilitaires, pas touristiques ; les navires reliaient la métropole aux colonies et aux pays lointains pour transporter les fonctionnaires, les militaires, les ecclésiastiques, etc., et tout le monde cohabitait dans les locaux communs ainsi que dans cette coursive devenue lieu agréable et charmant sous les tropiques. (Coll. CGM)