

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 6bis

Supplément – Novembre 2018

SOMMAIRE

Avant-propos	1
Naufages par faits de guerre – Période du 1 ^{er} au 10 novembre 1918	2
Destruction du <i>Viribus Unitis</i> à Pola (1 ^{er} novembre 1918)	2
Une vague de mutineries dans la marine allemande	4
Mines meurtrières.....	8
Les derniers torpillages allemands	9
Quelques accidents, aussi	12
Les clauses navales de la convention d'armistice	13
Les ouvrages de Guy Le Moing	15

DIX JOURS SUR LES MERS ET DANS LES PORTS :

**du 1^{er} au 10
NOVEMBRE 1918**

AVANT-PROPOS

La Première Guerre mondiale a pris fin le 11 novembre 1918 à 11 heures. Jusqu'à cet instant arbitraire déterminé par la convention d'armistice, des soldats sont tombés lors de combats ultimes, aussi inutiles que tardifs.

Sur les mers également, les hommes se sont battus jusqu'au dernier jour. Entre le 1^{er} novembre et le 10, nous avons recensé 22 navires coulés et près de 450 marins tués par faits de guerre. À ces morts de la dernière heure nous dédions le présent fascicule.



NAUFRAGES PAR FAITS DE GUERRE

Période du 1^{er} au 10 novembre 1918

Date	Navires	Nationalités	Vict.	Observations
1/11	U-72 Viribus Unitis Wien	Allemagne Slovénie-Croatie-Serbie Slovénie-Croatie-Serbie	0 >300 ?	Sabordage Attaque par la Marine italienne à Pola Attaque par la Marine italienne à Pola
2/11	Murcia S61 Surada V47 V67 V77 V69	GB Allemagne GB Allemagne Allemagne Allemagne Allemagne	1 0 0 0 0 0 0	Torpillage en Méditerranée Sabordage Torpillage en Méditerranée Sabordage Sabordage Sabordage Sabordage
3/11	Motala Ström	Suède	18	Mine en mer du Nord
4/11	Mimosa War Roach	Suède GB	0 0	Accident de convoi Torpillage en Méditerranée
5/11	Lake Harris Stavros	USA Italie	 ?	Echoué en Cornouaille après avoir été canonné Torpillage en Méditerranée
6/11	Bernisse	Pays-Bas	0	Mine en mer Baltique
7/11	Conster	GB	?	Mine en Manche
9/11	Britannia Saetia	GB USA	50 0	Torpillé en Atlantique Mine en Atlantique
10/11	Ascot Renarro 36PN	GB GB Italie	53 12	Torpillage en mer du Nord Mine dans les Dardanelles Mine dans l'Adriatique
TOTAUX		22 navires coulés	Près de 450 morts	



DESTRUCTION DU *VIRIBUS UNITIS* À POLA (1^{er} novembre 1918)

La dernière grande victime navale de la Première Guerre mondiale dans l'Adriatique fut le cuirassé ex-Austro-hongrois *Viribus Unitis*¹. Il coula dans le port de Pola le 1^{er} novembre 1918, par une mine posée sur sa coque par des marins italiens. Pourtant, depuis la veille, le navire n'était plus austro-hongrois, c'est-à-dire qu'il n'était plus un ennemi officiel de l'Italie. Mais les Italiens ne le savaient pas.

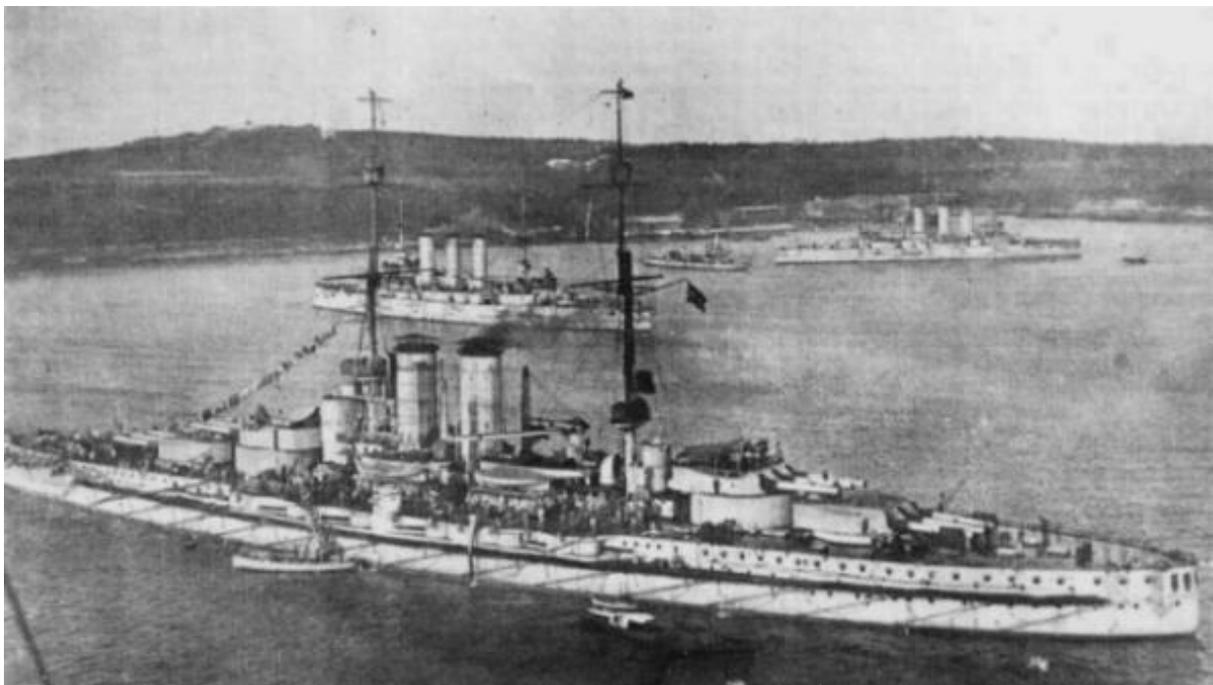
Depuis le début de l'année, la *Regina Marina* cherchait à détruire ce puissant navire, mais il ne sortait pas du port de Pola, où il était protégé par un dispositif compliqué d'obstacles à l'entrée du port et de moyens de défense sur la côte. La seule solution possible pour l'attaquer était de nager parmi les obstacles en portant une charge explosive. Au mois de juillet, deux officiers italiens (Rossetti et Paolucci) mirent au point une torpille pouvant transporter deux

¹ *Viribus Unitis* était la devise de l'empereur François-Joseph, et signifie : « Avec des forces unies ».

hommes et des charges. Ils l'appelèrent la *Mignetta* et commencèrent à s'entraîner, dans l'optique d'une attaque du *Viribus Unitis*.

Durant le mois d'octobre, alors que s'effondrait inexorablement l'Empire austro-hongrois, le Conseil national des Slovènes, Croates et Serbes (SCS) fut fondé à Zagreb. L'empereur Charles I^{er} céda sa marine et ses ports au Conseil des SCS. Le 31 octobre, à Pola, le pavillon croate remplaça le pavillon austro-hongrois au mât des navires. Le commandant du *Viribus Unitis*, Janko Vukovitch de Podkapelski, fut aussitôt promu contre-amiral, et chargé de l'ensemble de la flotte du nouvel État.

Les Italiens ignoraient cette nouvelle situation et, le 31 octobre au soir, Paolucci et Rossetti embarquèrent à bord du torpilleur MAS-35 avec leur *Mignetta* et firent route vers Pola. Arrivés à quelques milles du port, ils mirent leur engin à l'eau et, à 22 h 15, ils s'éloignèrent du torpilleur pour pénétrer dans le port. Un quart d'heure plus tard, ils commencèrent à franchir les obstacles en déjouant la surveillance des gardes.



Le cuirassé *Viribus Unitis* dans le port de Pola

Le mouillage du cuirassé était protégé par une jetée ; Paolucci descendit de la torpille et chercha, à la nage, un passage à travers cette muraille. Il finit par en trouver un, et les deux hommes parvinrent, non sans difficultés, à franchir l'obstacle. Il était maintenant 1 h du matin, le 1^{er} novembre. D'autres difficultés restaient à vaincre : des filets anti-sous-marins, par exemple. Cela leur demanda deux heures de plus ; à 3 h, ils n'avaient pas encore atteint leur cible, alors qu'ils auraient dû être de retour sur le torpilleur. Ce n'est qu'à 4 h 45 qu'ils purent fixer une de leurs mines sur la coque du cuirassé. Ils posèrent la seconde sur le fond et réglèrent l'explosion à 6 h 30.

En essayant de repartir, ils furent aperçus par un garde qui donna l'alerte, et capturés peu après. Ramenés à bord du *Viribus Unitis*, les deux Italiens dirent à l'amiral Vukovitch que son bateau allait sauter bientôt et qu'il fallait faire évacuer l'équipage. L'opération se fit avec une certaine bousculade ; Rossetti et Paolucci purent quitter le bord.

La mine explosa avec un peu de retard, à 6 h 44 très exactement. L'eau s'engouffra dans la brèche, et le cuirassé se coucha et coula peu après. Plus de trois cents hommes furent

engloutis avec lui, dont l'amiral Vukovitch, qui avait été le chef de la flotte croate pendant douze heures tout au plus. L'explosion de la seconde charge provoqua le naufrage du paquebot *Wien*, qui se trouvait non loin.



La fin du *Viribus Unitis*



UNE VAGUE DE MUTINERIES DANS LA MARINE ALLEMANDE

Durant la Première Guerre mondiale, la marine allemande est secouée par deux séries de mutineries : l'une en 1917, l'autre durant les dernières semaines de la guerre, en octobre et novembre 1918.

La première semble provoquée par une vague de découragement liée à la durée du conflit et au doute qui s'installe chez les matelots sur l'utilité et l'efficacité de leur action. Signe d'une démotivation des équipages, habilement exploitée par certains partis politiques, cette contagion d'indiscipline est très vite réprimée par les autorités ; elle n'a qu'une portée limitée.

Plus grave est la seconde flambée de mutineries, à la fin de l'année 1918. Elle s'inscrit dans une dynamique insurrectionnelle qui ne tarde pas à secouer l'Allemagne entière, et qui oppose le courant révolutionnaire « spartakiste » aux forces conservatrices.

La mutinerie des marins de Kiel (Novembre 1918)

La deuxième vague de mutineries se produit à la fin de la guerre.

Depuis l'automne, l'Allemagne a pris la décision de rappeler ses sous-marins. Cette mesure a un effet très positif que l'état-major saisit tout de suite : elle redonne des moyens humains et matériels à la flotte de surface, inactive depuis quelque temps. Une idée grandiose germe alors dans la tête des stratèges : organiser une dernière sortie de la Flotte de haute mer, une sorte de baroud d'honneur, une ultime bataille navale – peut-être perdue d'avance – mais qui permettra au moins à la Kriegsmarine de périr dignement sans connaître la honte d'une capitulation. Geste désespéré ? Ultime tentative de victoire navale ? Il est bien difficile, aujourd'hui, de démêler les intentions réelles de l'état-major et les rumeurs diffuses qui circulaient parmi les marins.

Toujours est-il qu'un plan d'action cohérent est mis sur pied : rassemblement des navires en rade de Schillig, opérations de diversion sur les côtes de Flandres et l'embouchure de la Tamise, attaque massive au niveau des côtes est de l'Ecosse, là où sont concentrées l'essentiel des forces navales britanniques. La stratégie est sérieuse ; elle a des chances solides, sinon de réussir, du moins d'infliger de lourdes pertes aux Anglais. Elle ne ressemble pas à une opération suicide. Elle va néanmoins rater, en raison de la mutinerie des équipages.

Le rassemblement à Schillig est prévu durant la dernière semaine d'octobre. Les premiers cuirassés quittent leur mouillage le 29, pour atteindre la zone de ralliement. Leur courte navigation est perturbée par la mauvaise volonté des chauffeurs qui refusent d'accomplir leur travail. Les choses s'aggravent le lendemain lors de l'appareillage d'une deuxième vague de cuirassés : les matelots, rassemblés sur la plage avant des navires, poussent des cris de révolte et refusent d'effectuer la manœuvre. Le *Thuringe* et l'*Helgoland* sont complètement paralysés. L'amirauté fait appel à un sous-marin et à quelques torpilleurs pour intimider les mutins. Sans résultat.

Suite à ce faux départ, l'amirauté prend la décision d'abandonner le projet et de disperser les escadres entre Wilhelmshafen, Brunsbuttel et Kiel. On assiste à quelques incidents au départ de Schillig, mais c'est surtout à Kiel que des troubles graves se produisent. Les permissionnaires descendus à terre se joignent aux ouvriers du port et manifestent avec eux dans les rues. Les autorités navales doivent envoyer des patrouilles dans la ville pour faire taire les marins trop excités et les ramener sur leurs navires, où ils sont immédiatement emprisonnés.

Le nombre de ces prisonniers, à bord des bâtiments de l'escadre, ne tarde pas à poser problème. Les marins encore libres envoient une délégation demander à l'amiral la libération des détenus. L'amiral refuse de recevoir les délégués et fait venir sur les navires une compagnie de fusiliers-marins chargée du transfert des mutins vers des prisons à terre. L'opération échoue, les fusiliers-marins s'étant mutinés à leur tour. Il faut l'intervention d'une seconde compagnie pour assurer le déplacement des prisonniers.

Le samedi 2 novembre, l'agitation reprend dans les rues de Kiel où les marins en permission fraternisent avec les ouvriers de l'arsenal, les soldats, les représentants syndicaux et les populations civiles. Tous demandent la libération des marins enfermés les jours précédents, et de ceux qui croupissent dans les geôles depuis l'été 1917. Le désordre se renouvelle le lendemain dimanche. Les manifestants défilent en chantant l'*Internationale* et en scandant des slogans hostiles au régime : « Vive la République ! », « A bas l'empereur ! », etc. Plus grave encore, des scènes de violence meurtrière ont lieu. Une patrouille est prise à partie par les

manifestants ; elle ouvre le feu ; une mêlée confuse se produit ; on déplore des blessés et des morts dans les deux camps.



Les mutineries de Kiel (Novembre 1918)

L'escalade de la violence se poursuit le lundi 4 novembre. Sur plusieurs navires, les marins s'emparent des armes. Les autorités ordonnent aux équipages restés loyaux de désarmer les mutins, ce qui conduit, bien sûr, à des affrontements fratricides. Un « conseil de marins » est élu à la manière russe et demande à être reçu par l'amiral Souchon. Le commandant de la place est tué par les mutins. Des groupes armés se dirigent vers les prisons pour libérer les détenus par la force.

Le soir du 4 novembre, deux représentants de l'Etat arrivent à Kiel par le train. Il s'agit du député social-démocrate Gustave Noske et du secrétaire d'Etat Haussmann, chargés par le gouvernement d'une mission d'information. L'arrivée à Kiel d'un député socialiste est bien accueillie par les marins, qui lui font une réception chaleureuse. Noske leur explique que la réforme gouvernementale est en bonne voie, que l'abdication de l'empereur est une question de jours, que le recours à la violence ne peut que retarder ou compromettre ce processus. Il recommande donc le retour à l'ordre et rassure les mutins sur l'absence de menace armée à leur encontre. Pendant ce temps, Haussmann, revenu à Berlin, persuade le gouvernement d'agir avec clémence.

Nommé gouverneur du Schleswig-Holstein, le 6 novembre, Norske parvient à reprendre en main les soldats et les marins de Kiel et à ramener le calme dans la ville, une absence de violence qui ne signifie pas un retour à l'obéissance. Le drapeau rouge flotte aux mâts de la plupart des navires. Les officiers n'ont plus la moindre autorité. Le 9 novembre, en abdiquant, Guillaume II soupire : « Je n'ai plus de marine ! ».

Deux navires dans la tourmente révolutionnaire (Novembre 1918)

La vague révolutionnaire qui déferle sur la marine allemande, durant les derniers jours de la guerre, amène une situation absurde et dramatique. Certains navires sont sous l'autorité des « Conseils de soldats » ; ils arborent le pavillon rouge et échappent complètement au contrôle de l'amirauté. D'autres bâtiments, qui ont réussi à éviter la sédition, errent sans but et sans instructions sur les mers. Le 5 novembre, l'amiral Hipper donne aux commandants qui ont conservé le pouvoir l'ordre de « traiter en ennemis » les navires arborant le pavillon rouge. Ces derniers, de leur côté, menacent de torpiller les bâtiments arborant le pavillon national. Il faut attendre le 11 novembre pour que l'armistice vienne mettre un terme à cette situation dangereuse et grotesque. Pour illustrer la confusion de ces derniers jours de guerre, suivons deux navires dans la tourmente, deux navires loyaux pour une fois : le *Schlesien* et le *Strassburg*.

Le 31 octobre au soir, après le faux départ de l'escadre pour son ultime baroud, un navire isolé rentre à Kiel sans rien savoir des événements. Il s'agit du cuirassé *Schlesien*, annexe de l'école navale, qui revient d'une sortie d'entraînement en Baltique. Son commandant, le capitaine de frégate von Waldeyer-Hartz, s'informe de la situation mais ne s'inquiète pas trop : l'état d'esprit est bon à son bord, même si soixante-cinq hommes manquent à l'appel le dimanche soir 3 novembre. De toute façon, il doit reprendre la mer le 4 et espère bien échapper aux troubles.

Le 4 novembre, donc, Waldeyer-Hartz évite de perdre du temps. La cérémonie des couleurs se déroule sans incident, et le pavillon national est hissé. Le cuirassé appareille peu après et passe sans encombre parmi les navires mutinés. Il est déjà loin quand il reçoit le message :

« Faire demi-tour immédiatement et rentrer.

« Pourquoi n'avez-vous pas hissé le pavillon rouge ?

« Signé : Conseil des soldats. »

Le *Schlesien* ne répond pas et poursuit sa route. Quelques troubles pourtant se produisent à bord : des hommes envahissent les chaufferies et tentent d'arrêter les machines ; d'autres demandent à être reçus par le commandant et expriment le souhait de rentrer à Kiel sous pavillon rouge, sans trop de conviction. Le commandant von Waldeyer-Hartz ne cède pas, tout en gardant en mémoire les instructions qu'il a reçues de l'amiral Souchon : éviter toute effusion de sang. Il fait escale à Mürwick puis à Flensburg et apprend, dans ces deux ports, l'extension du mouvement révolutionnaire. Dans la nuit du 5, il reçoit un message d'encouragement de l'amiral Hipper, lui disant que rien n'est perdu et lui demandant de traiter en ennemis tout navire arborant le pavillon rouge. Ce message est lu à l'équipage le lendemain, sans réactions hostiles ; le pavillon de guerre est hissé normalement.

Il devient néanmoins urgent pour Waldeyer-Hartz de quitter Flensburg, car la ville ne saurait tarder à tomber aux mains des révolutionnaires. Une menace plus précise pèse en outre sur le *Schlesien* : on l'accuse de transporter clandestinement des membres de la famille impériale ; en conséquence, les torpilleurs rebelles ont reçu l'ordre de le couler. Le cuirassé prend la mer après avoir débarqué les éléments les plus douteux de son équipage, ... plus de la moitié. Il se rend à Marstal, puis à Swinemünde. De là, il repart pour Kiel, conformément aux conditions d'armistice qui viennent d'être signées.

Quand le *Strassburg* arrive à Kiel, le 3 novembre, après la sortie annulée de l'escadre, son équipage semble rester indifférent à l'appel des révolutionnaires. Son commandant décide de quitter au plus vite ce port en pleine effervescence. Il met le cap sur Alsensund où il arrive le lundi 4 dans la soirée. Le lendemain, il reçoit le message suivant : « A tous les navires – Sur l'ordre du Conseil des soldats, tous les navires doivent se rendre immédiatement à Kiel – Signé : Conseil des soldats de Kiel. »

A la réception de ce message surprenant, les choses se passent à peu près comme à bord du *Schlesien*. Le commandant décide de ne pas donner suite à cet « ordre » ; il adopte vis-à-vis de son équipage une attitude conciliante ; il autorise une délégation de matelots à se rendre à Kiel pour se renseigner (elle n'y arrivera jamais). Ensuite, il appareille en direction de Swinemünde, pavillon national en corne, prêt à affronter en cours de route l'« ennemi » au pavillon rouge. La navigation se passe sans encombre et le navire – qui, par prudence, a changé de destination entre temps – entre dans le port de Sassnitz, le 9. Il y trouve plusieurs petits navires qui se sont échappés de Kiel pour fuir le pavillon rouge. Le *Strassburg* prend le commandement de cette petite flotte, qui affirme sa loyauté dans un geste noble mais inutile, avant de se plier aux conditions d'armistice.¹



MINES MEURTRIÈRES

Durant les dix derniers jours de la guerre, les mines sous-marines entraînent la perte de plusieurs navires. Le 11 novembre, malheureusement, ne mit pas fin à cette longue série de catastrophes qui se prolongea longtemps après la guerre.

- **Le 3 novembre, le cargo suédois *Motala Ström*** disparut en mer du Nord, à l'est des Shetland, après que le convoi dont il faisait partie ait été dispersé par le mauvais temps. Des bruits d'explosion entendus par les autres navires laissent supposer qu'il a sauté sur une mine. Dix-huit disparus.

- **Le 6 novembre, le cargo néerlandais *Bernisse*** a heurté une mine et coulé en mer Baltique au large de Öland (Suède). Il fut ultérieurement renfloué et remis en service.

- **Le 7 novembre, le bateau de pêche britannique *Conster*** a heurté une mine et coulé dans le Pas de Calais.

- **Le 9 novembre, le transport US *Saetia*** a sauté sur une mine près des côtes de son pays.

¹ Cet article est extrait de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Grognes et colères de marins*. Marines Editions, Rennes, 2006.

À peine achevé, au début de l'année 1918, le cargo *Colorado* avait été réquisitionné par le gouvernement américain pour les besoins de la guerre. Les autorités l'avaient renommé *USS Saetia*, pour éviter toute confusion avec le cuirassé *USS Colorado*, et lui avaient attribué le numéro d'identification ID-2317. Il effectua deux voyages pendant l'année 1918 pour le transport de matériel militaire entre les États-Unis et l'Europe.

Son second voyage le mena à Bordeaux où il déchargea sa cargaison courant octobre. Il en repartit sur lest à la fin du mois, à destination de Philadelphie. Le 9 novembre à 8 h 30, alors qu'il atteignait la côte américaine du Delaware, il heurta une mine qui explosa. Le navire prit une forte gîte et se dressa sur son arrière. Peu après, une seconde explosion retentit dans la chaufferie et provoqua une importante entrée d'eau. Les hommes eurent le temps d'évacuer dans les embarcations du bord avant qu'il ne sombre. Ils furent recueillis par les Coast Guards. L'accident ne provoqua aucune perte de vies humaines mais fit treize blessés parmi les marins.



L'USS *Seatia*

- **Le 10 novembre, le chalutier HMT *Renarro*** a sauté sur une mine et coulé dans les Dardanelles. Douze victimes.
- **Le 10 novembre, le torpilleur italien *36-PN*** a sauté sur une mine et coulé en Adriatique, au large du cap Rodon (Albanie).



LES DERNIERS TORPILLAGES ALLEMANDS

La guerre sous-marine « à outrance » que livrait l'Allemagne depuis le début de l'année 1917 s'atténuait durant l'été 1918. La contre-offensive alliée obligea les Allemands à abandonner leurs bases de Zeebrugge et d'Ostende et même à saborder plusieurs de leurs sous-marins. Au mois d'octobre, en outre, l'Allemagne et ses alliés avaient compris que la situation était désespérée pour eux et que l'armistice était la seule issue qui leur restait. Pour ne pas

compromettre les futurs pourparlers de paix, les autorités acceptèrent de mettre un terme à la guerre sous-marine : le président américain Wilson en avait fait un préalable à toutes négociations.

Malgré cela, quelques sous-mariniers isolés continuèrent à torpiller les navires de passage. Peut-être n'avaient-ils pas reçu l'ordre de rentrer au pays, ou peut-être l'avaient-ils volontairement ignoré. Toujours est-il que, jusqu'au derniers jours, des navires civils et militaires furent frappés par des torpilles allemandes.

Les ultimes exploits de l'UC-74

Le sous-marin allemand UC-74 opérait en Méditerranée. Le bilan de ses actions est particulièrement lourd : 37 navires coulés et 4 endommagés. Depuis le mois d'août 1918, il était sous les ordres de l'Oberleutnant Hans Schuler, qui poursuivit la chasse aux navires marchands jusqu'à la fin du conflit. Pendant la semaine précédant le 11 novembre, il coula encore trois cargos et en endommagea un quatrième :

- **Le 2 novembre, le cargo britannique *Murcia*** a été torpillé et coulé en Méditerranée par le sous-marin allemand UC-74 à 12 nautiques au nord de Port-Saïd (Égypte). Un mort.
- **Le 2 novembre, le cargo britannique *Surada*** a été torpillé et coulé en Méditerranée par le sous-marin allemand UC-74 au large de Port-Saïd (Égypte). Pas de victimes.
- **Le 4 novembre, le cargo britannique *War Roach*** a été torpillé en Méditerranée par le sous-marin allemand UC-74, au large de Port-Saïd, et a été endommagé. Il a réussi à s'échouer sur une plage pour ne pas couler, ce qui a permis sa récupération ultérieure.
- **Le 5 novembre, le voilier italien *Stavnos*** a été torpillé et coulé en Méditerranée par le sous-marin allemand UC-74 au large des côtes d'Égypte.

Le torpillage du cuirassé britannique HMS *Britannia* (9 novembre)

Le cuirassé HMS *Britannia* avait été construit à Portsmouth et lancé en décembre 1904. Il avait été achevé en 1906, l'année même où le *Dreadnought* entra en service. Ce dernier détrônant tous ses prédécesseurs, le *Britannia* était obsolète avant même d'avoir vécu. Malgré cela, c'était un navire puissant qui fut bien utile pendant la guerre.

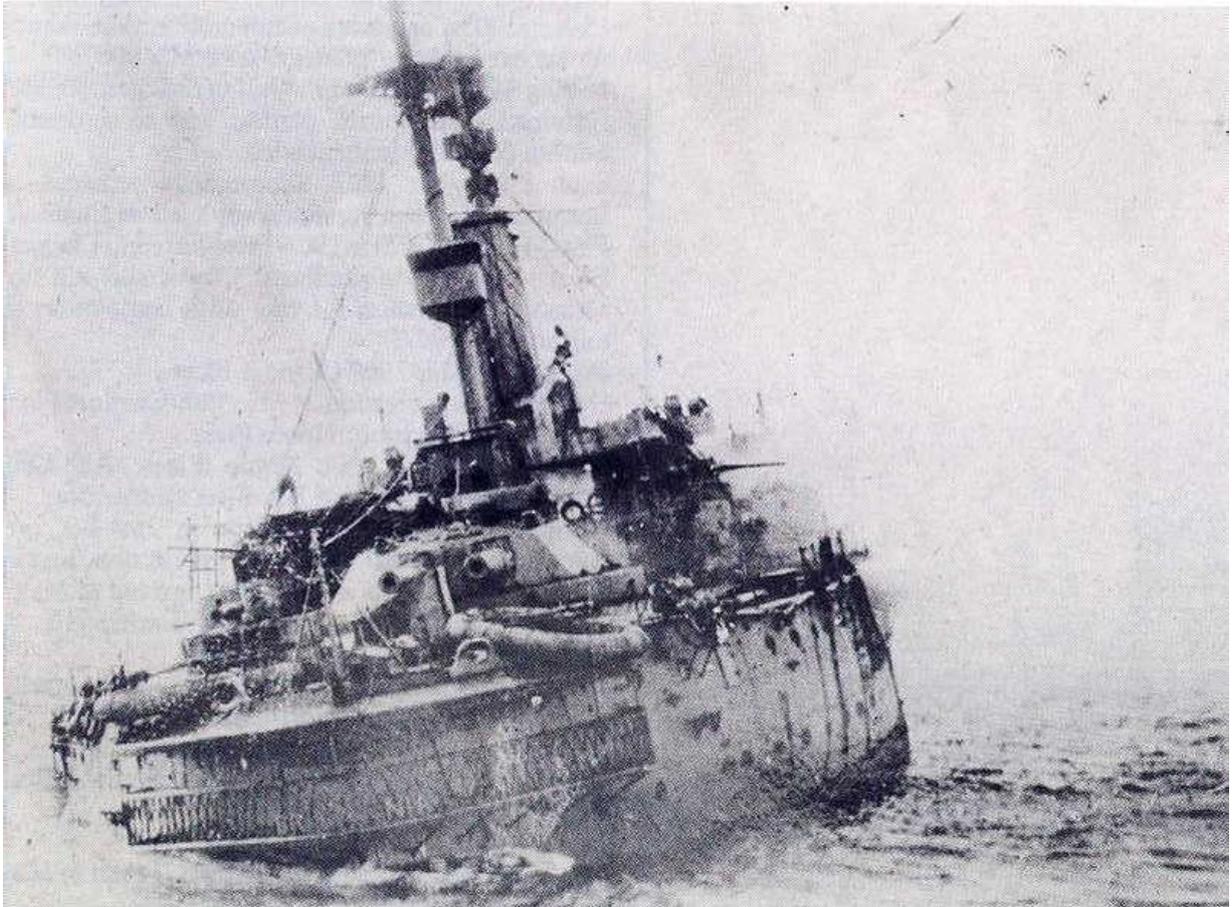
Le matin du 9 novembre 1918, il croisait au large du cap Trafalgar, au sud de l'Espagne, en compagnie de deux autres navires de guerre. Vers 7 h, une sourde explosion retentit sur bâbord avant. L'incident sembla d'abord bénin et ne provoqua pas d'inquiétude. Pourtant :

« Immédiatement après, écrivait le *Western Morning News*, il y eut une autre explosion, dont la force était terrible, et le navire fut secoué de l'avant à l'arrière. Il prit aussitôt une mauvaise gîte sur bâbord. La force de l'explosion avait fracassé les génératrices. Deux destroyers accompagnaient le *Britannia*, un britannique et un américain. Le premier envoya aussitôt un message radio à Gibraltar pour demander du secours. Pendant ce temps, on essaya de mettre les embarcations à la mer à la force des bras, mais cela s'avéra impossible. En conséquence, le destroyer britannique vint se placer le long du bord et trois cent cinquante officiers-mariniers et matelots passèrent à son bord, tandis que les autres restaient sur le *Britannia*. Le destroyer s'écarta alors mais resta non loin. Environ une heure et demie après l'explosion, le périscope

d'un sous-marin allemand apparut à la surface. Les canonnières du Britannia ouvrirent le feu promptement, et les deux destroyers se précipitèrent sur le lieu et jetèrent des grenades anti-sous-marines à la mer. »

Le sous-marin audacieux qui contemplait son œuvre de mort était le *UB-50* ; il parvint à échapper au grenadage et à quitter les lieux sans dommages.

Pendant ce temps, un incendie ravageait les entrailles du cuirassé, et les fumées toxiques qui s'en dégageaient tuèrent de nombreux hommes. Par bonheur, le *Britannia* resta à flot pendant plus de deux heures avant de s'engloutir dans l'océan. Ce délai permit de sauver au total plus de sept cents hommes. Cinquante marins périrent néanmoins dans la catastrophe.



L'agonie du HMS *Britannia*

Le HMS *Ascot* torpillé en mer du Nord (10 novembre)

En 1916, la Royal Navy avait entrepris la construction d'une série de dragueurs de mines à aubes, ce qui était assez inhabituel pour des navires de guerre. Le HMS *Ascot* faisait partie de cette famille. Il mesurait 72 mètres de long, avait une vitesse de pointe de 15 nœuds et portait deux canons de 12 livres. Il était basé à Grimsby, qui était une importante station de dragueurs de mines durant la guerre. En mai 1918, il fut envoyé à Portsmouth.

Le 7 novembre, l'*Ascot* reçut l'ordre de quitter Portsmouth pour Edimbourg. Trois jours plus tard, il fut torpillé par le sous-marin allemand UB-67 et coula près de Farne Islands, à environ

50 nautiques au nord de Newcastle, et en vue des côtes. On ne sait rien des derniers moments à bord du navire, pour la simple raison que la totalité des cinquante-trois membres d'équipage périrent dans les eaux glacées de la mer du Nord.

Ce fut le dernier navires anglais coulé durant la « Grande Guerre ».



HMS Ascot



QUELQUES ACCIDENTS, AUSSI

Il y eut quelques naufrages, durant ces derniers jours de guerre, qui ne furent pas directement imputables aux hostilités mais à des « fortunes de mer », comme il s'en produit en temps de guerre comme en temps de paix.

L'un des plus spectaculaires de ce début novembre fut le naufrage du HMS *Campania* dans le Firth of Forth. Le *Campania* faisait office de transport-ravitailleur d'aéronefs ; c'était un ancien paquebot de la Cunard, acheté et modifié par la Royal Navy au début de la guerre. Le matin du 5 novembre 1918, il se trouvait au mouillage dans le Firth of Forth, en compagnie de plusieurs bâtiments de la Grande Flotte. Brusquement, un coup de vent inattendu de force 10 entraîna la rupture d'une de ses chaînes d'ancre, et le *Campania*, incontrôlable, partit à la dérive et alla heurter les navires les plus proches (le *Royal oak*, le *Glorious*, le *Revenge*). L'une de ces collisions creva sa coque, et le navire commença à se remplir d'eau. À 8 h 45, l'une de ses chaudières explosa, et le navire coula en eaux peu profondes. Par chance, tout l'équipage avait pu l'évacuer à temps. La commission d'enquête attribua une lourde responsabilité à l'officier de quart, qui aurait dû mouiller une autre ancre dès que le navire partit à la dérive.



LES CLAUSES NAVALES DE LA CONVENTION D'ARMISTICE

Dans la convention d'armistice, signée au petit matin du 11 novembre 1918, un long chapitre était consacré aux affaires navales. Nous le reproduisons ici intégralement.

E – CLAUSES NAVALES

20 – Cessation immédiate de toute hostilité sur mer et indication précise de l'emplacement et des mouvements des bâtiments allemands. Avis donné aux Neutres de la liberté concédée à la navigation des marines de guerre et de commerce des Puissances Alliées et Associées dans toutes eaux territoriales sans soulever de questions de neutralité.

21 – Restitution, sans réciprocité, de tous les prisonniers de guerre des marines de guerre et de commerce des Puissances Alliées et Associées, au pouvoir des Allemands.

22 – Livraison aux Alliés et aux États-Unis de tous les sous-marins (y compris tous les croiseurs sous-marins et tous les mouilleurs de mines) actuellement existants, avec leur armement et équipement complets dans les ports désignés par les Alliés et les États-Unis. Ceux qui ne peuvent pas prendre la mer seront désarmés de personnel et de matériel et ils devront rester sous la surveillance des Alliés et des États-Unis.

Les sous-marins qui sont prêts pour la mer seront préparés à quitter les ports allemands aussitôt que des ordres seront reçus par T.S.F. pour leur voyage au port désigné de la livraison, et le reste le plus tôt possible.

Les conditions de cet article seront réalisées dans un délai de 14 jours après signature de l'armistice.

23 – Les navires de guerre de surface allemands qui seront désignés par les Alliés et les États-Unis seront immédiatement désarmés, puis internés dans des ports neutres, où, à leur défaut, dans des ports alliés désignés par les Alliés et les États-Unis.

Ils y demeureront sous la surveillance des Alliés et des États-Unis, des détachements de garde étant seuls laissés à bord.

La désignation des Alliés portera sur :

- 6 croiseurs de bataille,
- 10 cuirassés d'escadre,
- 8 croiseurs légers (dont 2 mouilleurs de mines),
- 50 destroyers des types les plus récents.

Tous les autres navires de guerre de surface (y compris ceux de rivière) devront être réunis et complètement désarmés dans les bases navales allemandes désignées par les Alliés et les États-Unis, et y être placés sous la surveillance des Alliés et des États-Unis.

L'armement militaire de tous les navires de la flotte auxiliaire sera débarqué.

Tous les vaisseaux désignés pour être internés seront prêts à quitter les ports allemands 7 jours après la signature de l'Armistice.

On donnera par T.S.F. les directions pour le voyage.

24 – Droit pour les Alliés et les États-Unis en dehors des eaux territoriales allemandes, de draguer tous les champs de mines et de détruire les obstructions placées par l'Allemagne, dont l'emplacement devra leur être indiqué.

25 – Libre entrée et sortie de la Baltique pour les marines de guerre et de commerce des Puissances Alliées et Associées, assurée par l'occupation de tous les forts, ouvrages, batteries et défense de tout ordre allemands dans toutes les passes allant du Cattégat à la Baltique, et par le dragage et la destruction de toutes mines et obstructions dans et hors les eaux territoriales allemandes, dont les plans et emplacements exacts seront fournis par l'Allemagne, qui ne pourra soulever aucune question de neutralité.

26 – Maintien du blocus des Puissances alliées et Associées, dans les conditions actuelles, les navires de commerce allemands trouvés en mer restant sujets à capture.

Les Alliés et les États-Unis envisagent le ravitaillement de l'Allemagne, pendant l'Armistice, dans la mesure reconnue nécessaire.

27 – Groupement et immobilisation dans les bases allemandes désignées par les Alliés et les États-Unis de toutes les forces aériennes.

28 – Abandon par l'Allemagne, sur place et intacts, de tout le matériel de port et de navigation fluviale, tous les navires de commerce, remorqueurs, chalands, de tous les appareils, matériel, et approvisionnements d'aéronautique maritime, toutes armes, appareils et approvisionnements de toute nature en évacuant les côtes et les ports belges.

29 – Evacuation de tous les ports de mer Noire par l'Allemagne et remise aux Alliés et aux États-Unis de tous les bâtiments de guerre russes saisis par les Allemands dans la mer Noire ; libération de tous les navires de commerce neutres saisis ; remise de tout le matériel de guerre ou autre saisi dans ces ports, et abandon du matériel allemand énuméré à la clause 28.

30 – Restitution, sans réciprocité, dans des ports désignés par les Alliés et les États-Unis, de tous les navires de commerce appartenant aux Puissances Alliées et Associées, actuellement au pouvoir de l'Allemagne.

31 – Interdiction de toute destruction des navires ou de matériel avant évacuation, livraison ou restitution.

32 – Le Gouvernement allemand notifiera formellement à tous les Gouvernements neutres, et en particulier aux Gouvernements de Norvège, de Suède, du Danemark et de la Hollande que toutes les restrictions imposées au trafic de leurs bâtiments avec les Puissances Alliées ou Associées, soit par le Gouvernement allemand lui-même, soit par les entreprises allemandes privées, soit en retour de concessions définies, comme l'exportation de matériaux de constructions navales, ou non, sont immédiatement annulées.

33 – Aucun transfert de navires marchands allemands de toute espèce sous un pavillon neutre quelconque ne pourra avoir lieu après la signature de l'Armistice.



LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

- **La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.

À la mi-novembre 1759, en pleine guerre de Sept Ans, l'escadre de Brest, commandée par le maréchal de Conflans, prit la mer à destination du golfe du Morbihan. Elle venait y chercher un gros convoi de transports de troupes, afin de l'escorter jusqu'en Écosse, pour envahir l'Angleterre ! C'était compter sans l'escadre anglaise de l'amiral Hawke. Celle-ci intercepta la flotte française à proximité de l'île de Hoedic et la dispersa. Cette défaite, dite « des Cardinaux », ruinait les espoirs français d'envahir l'Angleterre et de mettre un terme rapide à la guerre. Format 15x24 cm, 180 p.

- **Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du XX^e siècle.** Marines Editions, Rennes, 2005.

Voilà plus d'un siècle que le *Titanic* a sombré, en provoquant la mort de 1 500 personnes. C'était en 1912. Cette terrible catastrophe a tant marqué les esprits qu'elle symbolise, pour beaucoup, le plus terrible naufrage de l'histoire maritime. Ce ne fut, hélas, ni le dernier, ni le plus meurtrier des grands naufrages du XX^e siècle ! Une bonne vingtaine d'autres l'ont surpassé dans l'horreur. Format 15x22,5 cm, 320 p.

- **Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.** Marines Editions, Rennes, 2006.

Les marins d'autrefois n'étaient pas des gens dociles. Malgré une discipline implacable (et parfois à cause d'elle), des révoltes éclataient fréquemment. Simples coups de gueule de matelots mécontents. Insultes, menaces, violences. Refus d'embarquer, d'appareiller ou de travailler. Sabotages. Détournement ou capture du navire. Abandon en mer du capitaine et des officiers. Assassinats. Soulèvement d'une flotte entière contre l'autorité établie. Tout était bon aux marins mécontents pour secouer leur joug. Format 15x22,5 cm, 220 p.

- **Les fortunes de mer... en images.** Marines Editions, Rennes, 2007.

Un iceberg non détecté, une météo exécrable, une côte inhospitalière, une défaillance technique ou humaine, les raisons sont nombreuses qui peuvent conduire un navire à sa perte. Ce « en images » présente quarante fortunes de mer dont les causes furent différentes, le nombre des victimes variable, mais qui toutes illustrent à quel point la navigation a toujours été et reste faite d'aléas et de hasards. Du *Titanic* au *Koursk*, c'est près d'un siècle qui est abordé, avec des voiliers, des paquebots, des navires de guerre ou des sous-marins. Format 19x26 cm « à l'italienne », 94 p.

- **Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.** Rennes, Marines Éditions, 2011

Cet ouvrage est un long parcours historique à travers les conflits qui ont agité les nations maritimes depuis 3 000 ans. Il raconte plus de 600 batailles navales. Certaines sont tombées dans l'oubli ; d'autres, comme Salamine, Actium ou Lépante, ont marqué l'histoire du monde. Certaines furent de simples duels de navires isolés ; d'autres, comme la bataille du Jutland ou du golfe de Leyte, virent s'affronter des armées navales colossales. Format 22x16 cm ; 620 pages.

- **La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.

Henri VIII – le roi aux six femmes – se disait « roi d'Angleterre et de France ». Quand le pape Jules II, en 1511, rassembla une « Sainte Ligue » contre les Français pour les chasser d'Italie, le roi d'Angleterre profita de cette opportunité pour tenter la conquête de son prétendu royaume. Pendant deux ans, il lutta contre Louis XII, tenta sans succès d'envahir la Guyenne, malmena les populations côtières de Bretagne et de Normandie, et débarqua dans le nord de la France, jusqu'à Thérouanne et Tournai. La paix revint en 1514. Format 24x15,5 cm ; 230 p.

- **Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012

Chaque été, la plage des Blancs-Sablons, au Conquet, attire des milliers de touristes épris de grand air et de bains vivifiants. Combien savent qu'il y a cinq siècles, un combat naval acharné se déroula devant cette plage, entre marins anglais et marins français ? Et que les eaux rougies de la mer d'Iroise déposaient des cadavres, par dizaines, sur le sable fin de cette anse. Format 25x19 cm ; 70 p.

● **La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013

Au tout début de la guerre de Cent Ans, le 24 juin 1340, la marine anglaise du roi Édouard III détruisit la flotte française qui tentait de l'empêcher de débarquer sur le continent. La bataille se déroula devant le port de L'Écluse (Sluys en flamand), près de Bruges. Plus de 15 000 Français y trouvèrent la mort, et près de 200 de leurs navires furent capturés ou détruits. Édouard III n'avait plus désormais d'obstacles l'empêchant de franchir la Manche et d'envahir la France. Format 24x15,5 cm ; 210 p.

● **Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.** Marines Editions, Rennes, 2013.

« Le mal de mer a le don de torturer ses victimes et de faire rire les témoins qui en sont préservés », écrivait le R.P. Yvon. Cette double observation est aussi vieille que la navigation. Pendant des millénaires, la « naupathie » a tourmenté ceux qui s'aventuraient sur mer, y compris certains marins endurcis comme Nelson ou Duguay-Trouin. Face à ce fléau, la médecine a longtemps tâtonné et laissé parfois la porte entrouverte au charlatanisme. Aujourd'hui, les progrès de la science permettent de soulager la plupart des malades, sans qu'on puisse affirmer pour autant que le mal de mer soit vaincu. Format 15x23 cm, 158 pages. **Ouvrage couronné par l'Académie de Marine en 2014.**

● **La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014

En 1217, le prince Louis de France (le fils de Philippe Auguste) guerroyait en Angleterre en espérant s'emparer de la couronne. Le convoi qui lui amenait des renforts indispensables fut intercepté en mer, quelque part entre Douvres, Sandwich et South Foreland, et n'atteignit jamais la côte anglaise. Cette bataille navale est mémorable à plus d'un titre. Par l'habileté tactique des Anglais, très novatrice pour l'époque. Par la personnalité hors du commun du commandant français, Eustache Le Moine, ancien moine devenu pirate et chef de guerre sans scrupules. Format 25x19 cm ; 58 p.

● **Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015

Crécy, Poitiers, Azincourt... l'histoire de la guerre de Cent Ans, telle qu'on l'enseigne, n'est ponctuée que de batailles terrestres, de chevauchées à travers la France, de sièges de villes et de forteresses. À lire ces récits, on n'imagine pas que ce long conflit fut également une guerre navale, que des escadres se sont affrontées sur les mers, que de nombreux navires marchands ont été coulés ou capturés, que des armées entières ont débarqué sur les plages de Normandie, au même endroit que les Alliés en 1944. Format 19x25 cm, 166 p.

● **L'Histoire de la Marine pour les Nuls.** Paris, éditions First, 2016.

Regardez une carte du monde : 70% de sa surface est bleue, bleue comme la mer. Malgré cette évidence, l'histoire des hommes, telle qu'on nous la raconte, se concentre sur les 30% restants de la planète, les terres émergées, comme si la mer n'avait joué qu'un rôle secondaire tout au long de ces siècles. Le présent ouvrage raconte la belle aventure maritime, qui s'étend sur plusieurs millénaires, depuis la préhistoire jusqu'à nos jours. Format 19x23 cm, 530 p.

● **Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'histoire.** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

Chacun garde en mémoire l'exploit de la *Santa Maria*, le naufrage du *Titanic* ou la pollution causée par l'*Erika*. Qui se souvient du *Victoria* ? du *Grandcamp* ? du *Wilhelm Gustloff* ? Ces navires, pourtant, ont occupé dans l'histoire une place au moins aussi importante. « L'oubli est une seconde mort » disait Théophile Gautier. C'est pour leur éviter ce triste sort que ce livre évoque le souvenir d'environ 150 navires qui se sont trouvés, un jour, au cœur de l'actualité, mais qui sont plus ou moins sortis de la mémoire collective. Format 21x25 cm, 296 p, « beau livre » cartonné, richement illustré.

Guy Le Moing est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime :

Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts et Sciences de la Mer,
Association des Amis des Musées de la Marine, Association Jean de Vienne, La Méridienne.

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr