



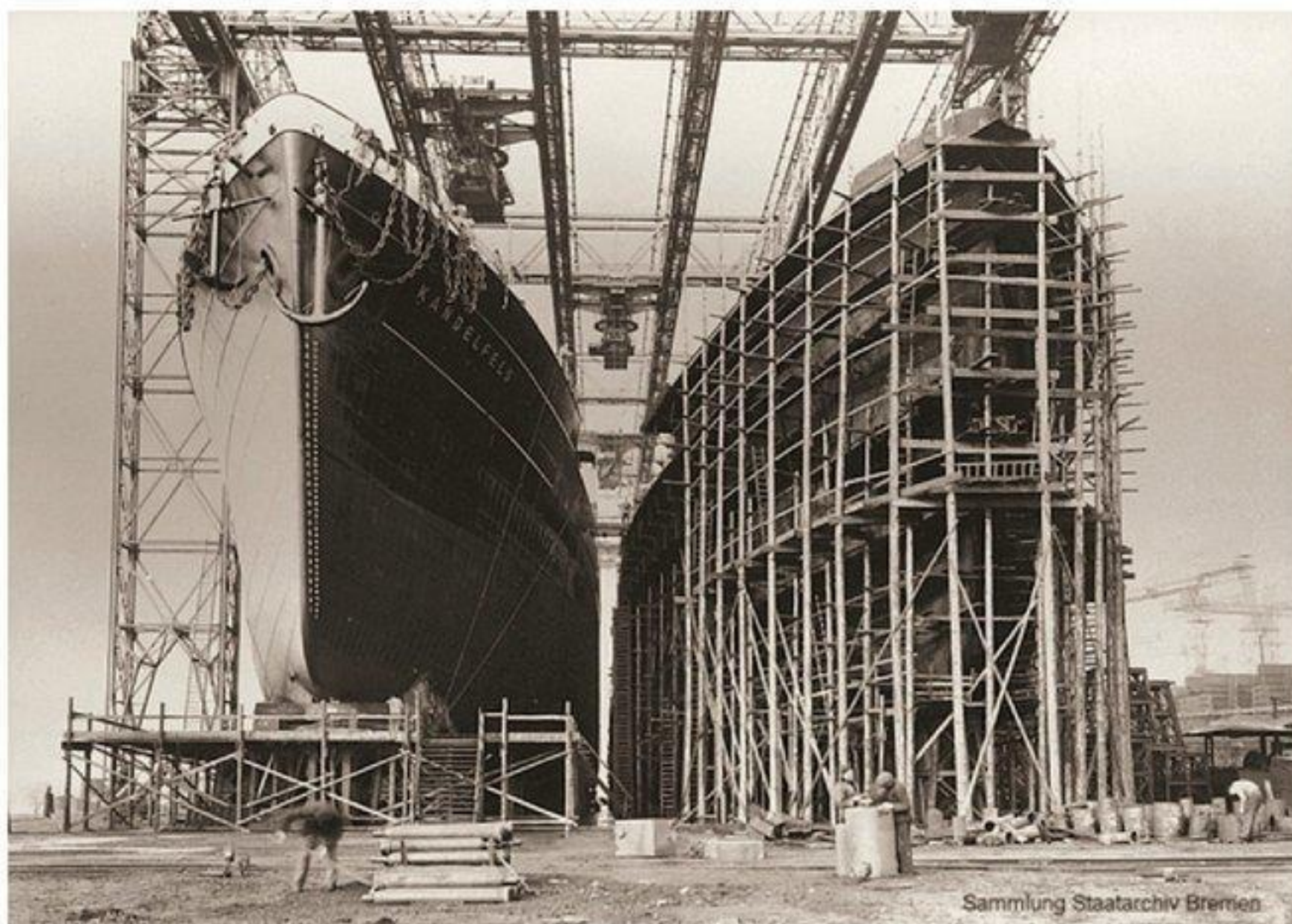
Aujourd'hui encore, la chasse à la baleine se poursuit sous couvert d'une pseudo-étude scientifique. Ici le baleinier japonais *Kyo Maru* en Antarctique. (DR)

## UN «PINGUIN» EN ANTARCTIQUE

1<sup>re</sup> partie par René Alloin

A la fin de l'année 1940, comme lors de chaque période similaire, une flotte de baleiniers et de bateaux-usines se rend en Antarctique pour une saison de chasse aux cétacés. Principalement composées de Britanniques et de Norvégiens, les flottes baleinières s'efforcent de capturer un maximum de ces mammifères pendant la période d'été australe. Il est vrai que chaque animal fournit une quantité de produits autorisant de nombreuses utilisations. La principale est l'huile qui sert à l'éclairage avant l'arrivée des lampes à gaz et de l'électricité, à la fabrication de bougies, de savons, de margarines, de produits cosmétiques, au graissage des machines industrielles, etc. Mais tout est profitable, la peau, la viande, l'ambre gris, les vertèbres, l'ivoire, les dents, les os, les fanons, ... En temps de paix, tous ces éléments sont rapportés par les bateaux-usines mais en temps de guerre, c'est surtout l'huile qui intéresse les belligérants, pas pour l'éclairage ou le chauffage mais pour la glycérine que l'on en extrait afin de l'utiliser dans la fabrication d'explosifs (nitroglycérine, dynamite, ...).

Le *Kandelfels* est prêt pour son lancement aux chantiers AG Weser à Brême. (DR)



### Le cargo mixte *Kandelfels*

Août 1939 ! Les journaux ne sont guère optimistes sur les événements qui alimentent les chroniques. Il semble bien que la guerre approche à grands pas et que rien ne saurait arrêter l'implacable destin qui va bientôt obscurcir le ciel de l'Europe. A bord du cargo mixte allemand *Kandelfels*, les marins se préparent à accoster à Calcutta à côté de nombreux autres navires britanniques, suédois, français, tous arborant fièrement leurs couleurs nationales dans une paix encore partagée. Aussitôt à quai, le déchargement du cargo débute sous l'éclairage blanc des lampes à arcs électriques. Il va durer toute la journée et la nuit suivante. Dès que l'opération est terminée, le travail reprend pour embarquer les nombreuses fournitures que doit transporter ce cargo de 7 766 tjb, 4 783 tjn (1) et 10 450 tonnes de port en lourd. C'est un bâtiment récent lancé le 12 novembre 1936 aux chantiers Deschimag AG «Weser» à Brême et commissionné en février 1937 pour le compte de la Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft «Hansa» à Brême. Il mesure 154,99 mètres de long (147,98 m entre perpendiculaires) et 18,67 m de large pour un tirant d'eau de 9,53 mètres à pleine





Le cargo allemand *Kandelfels* est réquisitionné par la *Kriegsmarine* pour être transformé en croiseur auxiliaire. (DR)

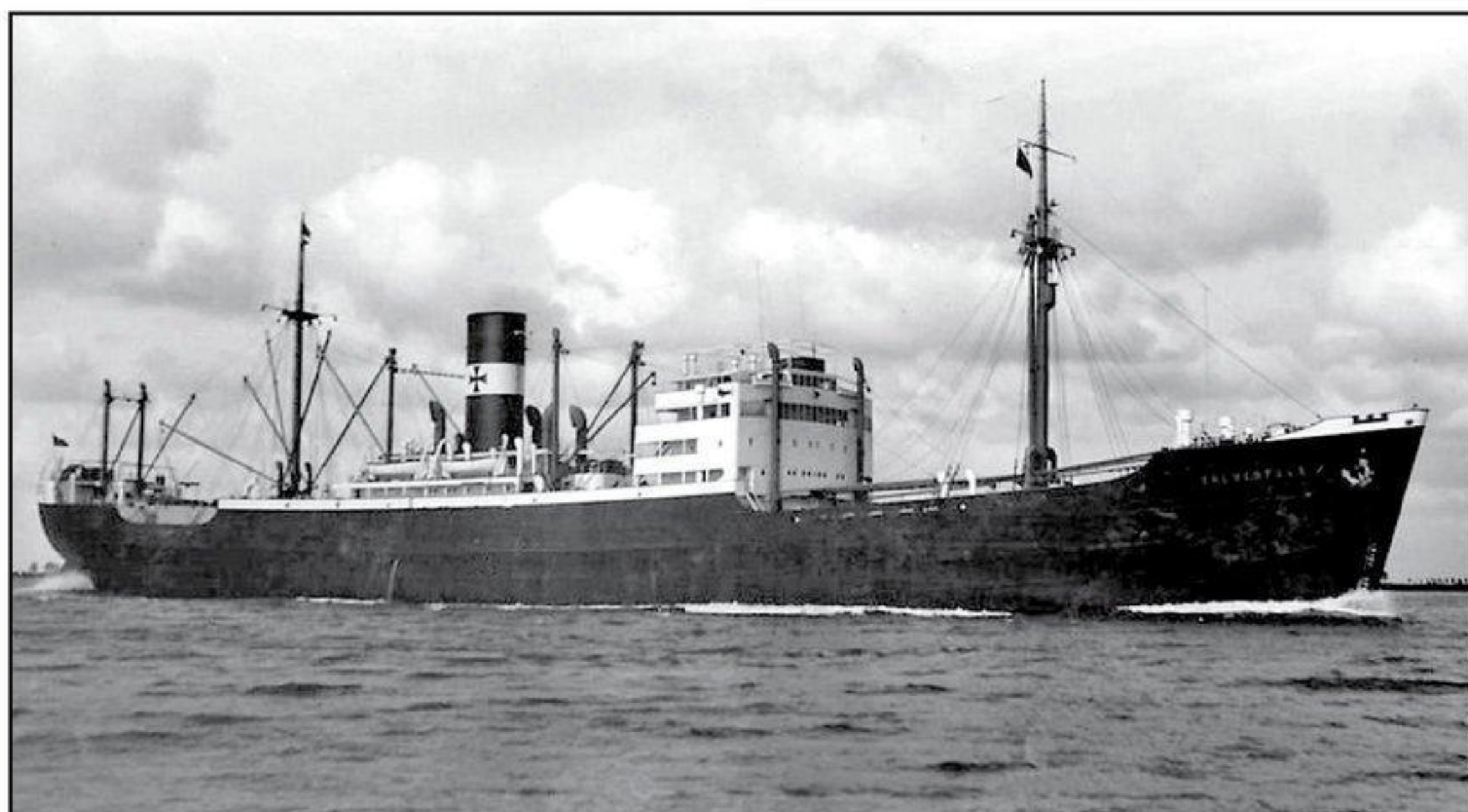
charge. Les cales sont remplies de tourteaux d'oléagineux pour l'alimentation du bétail, d'huile de noix, d'arachides, de caoutchouc, de quinine, de molybdène, de tungstène et bien d'autres produits introuvables en Allemagne, sous l'œil vigilant du *Leutnant zur See der Reserve* Helmut Hanefeld qui s'assure que les produits fragiles sont bien stockés au-dessus des autres marchandises. Le *Kandelfels* s'éloigne du quai grâce à ses deux moteurs Diesel 6 cylindres deux temps MAN de 7 600 cv (1 830 NHP) et se dirige vers le golfe du Bengale à 17 nœuds. Son autonomie est de 30 000 milles à 12 nœuds. Après avoir dépassé Aden puis rejoint la mer Rouge, le cargo emprunte le canal de Suez et entre en Méditerranée. Le passage du détroit de Gibraltar se manifeste par un nombre inhabituel de bâtiments militaires. Le voyage se poursuit jusqu'à Anvers où le *Kandelfels* arrive le soir du 29 août 1939. L'ordre est alors donné de décharger au plus vite et de gagner Hambourg mais un contre-ordre ordonne, quelques heures plus tard, de cesser le déchargement et de gagner le port allemand dans les plus brefs délais. Les embarcations sont suspendues dans les bossoirs, prêtes à une mise à l'eau rapide, les documents secrets sont lestés pour être jetés par-dessus bord si nécessaire et des ordres sont communiqués au commandant pour saborder son navire si cela devient indispensable. Tout ceci ne sent pas très bon, songe le *Leutnant* Hanefeld. Cependant, le cargo parvient dans les eaux territoriales allemandes sans incident à l'exception de l'officier radio qui apporte un message au commandant, lui signifiant que les forces armées allemandes ont pénétré en Pologne le matin même.

A bord du voilier *Gorch Fock*, de la *Kriegsmarine*, l'*Oberleutnant zur See* Wolfgang Küster se rend chaque jour, depuis le début de la guerre, au siège de la marine locale pour solliciter une affectation, sans succès jusqu'alors. Ce jour-là, on lui parle d'un croiseur auxiliaire sur lequel il est prévu de le faire embarquer. Küster est ravi d'autant qu'il apprend que son ami, l'*Oberleutnant zur See* Karl-Heinz-Friedrich Brunke, dit Charlie, officier de communication, y est également

1 - tjb : tonne jauge brute. Il s'agit de la capacité intérieure totale d'un bateau - tjn : tonne jauge nette. C'est le volume utilisable intérieurement déduction faite de tous les espaces occupés par les installations intérieures, machines, logements de l'équipage, passerelle de navigation, etc. La tjn sert de base aux taxations diverses (portuaire, pilotage).



Le voilier *Gorch Fock* de la *Kriegsmarine* sera cédé à l'Union soviétique à la fin de la guerre et renommé *Tovarisch*. (DR)



Comme son sister-ship *Kandelfels*, le *Goldenfels* est transformé en croiseur auxiliaire et deviendra l'*Atlantis*. (DR)





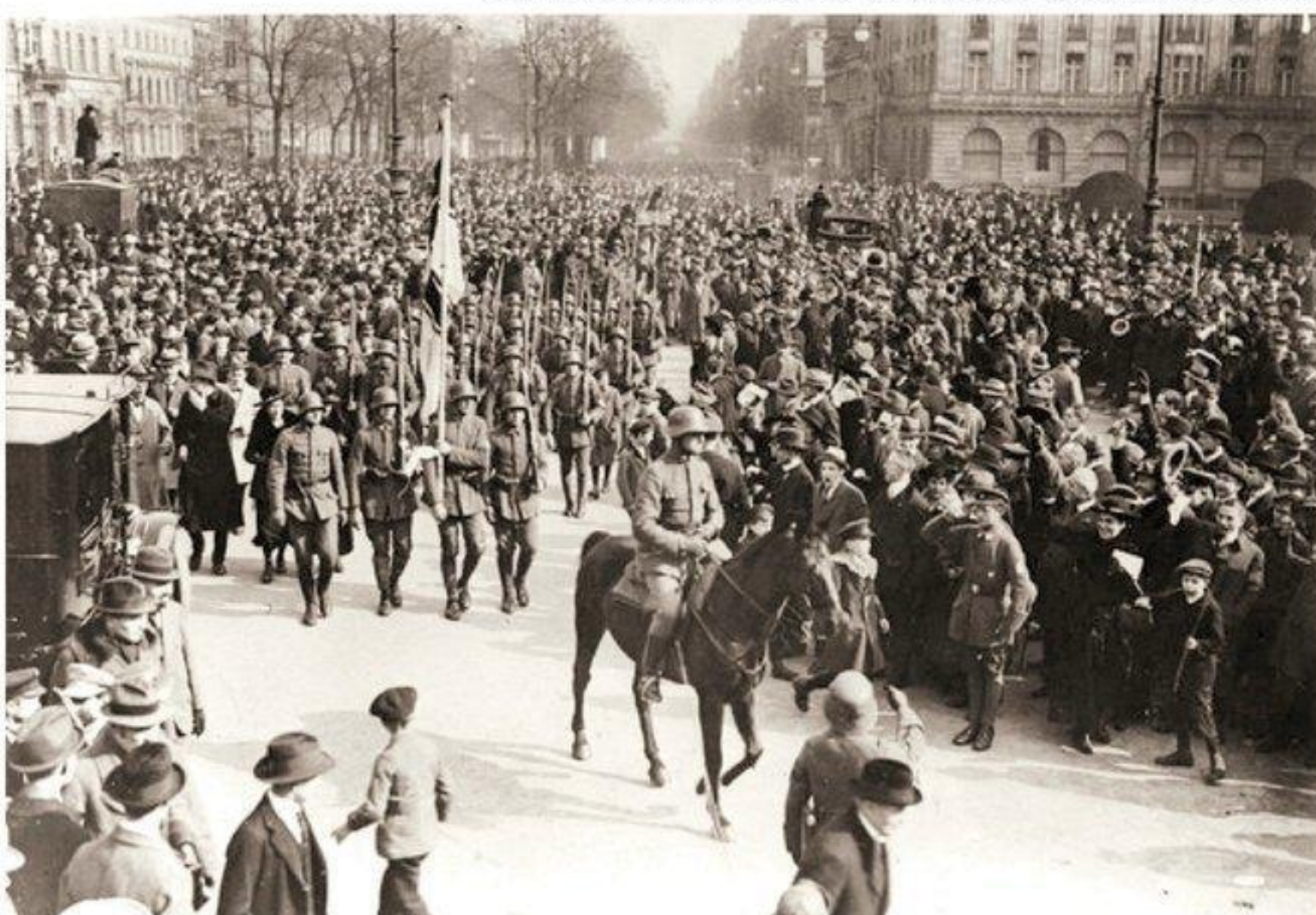
Le croiseur de bataille *Goeben* et le croiseur *Breslau* dans le détroit de Messine le 6 août 1914 alors qu'ils se rendent aux Dardanelles. (Peinture de Willy Stöwer)

affecté. Le navire sur lequel il doit poser son sac s'appelle le *Kandelfels* et vient d'être réquisitionné pour sa transformation en croiseur auxiliaire tout comme son sister-ship, le *Goldenfels* qui deviendra l'*Atlantis*. Le cargo possède encore dans ses flancs une partie des marchandises embarquées à Calcutta et il est aussitôt envoyé à Brême pour terminer son déchargement et rejoindre le chantier Deschimag-Werft pour sa métamorphose. Bien que la totalité de l'équipage souhaite rester à bord du navire, seuls le *Kapitänleutnant* Max Schwinne, 1<sup>er</sup> officier, le *Leutnant* Wilhelm Vosloh, ingénieur mécanicien et le *Leutnant zur See* Hanefeld, 3<sup>e</sup> officier du *Kandelfels* sont conservés ainsi qu'une poignée de marins, les autres sont débarqués, y compris le capitaine. Aussitôt ses cales vidées, le cargo est conduit dans une forme de radoub à l'abri des regards indiscrets. L'*Oberleutnant* Küster rejoint à son tour le *Kandelfels* pour y apprendre que son rôle à bord

sera de former et de coordonner l'équipage pour les futures missions du navire désormais désigné sous le numéro 33. Tous les hommes devant embarquer sur le 33 sont maintenant stationnés dans l'ancienne forteresse de Friedrichsort à Kiel pour leur formation pendant que le chantier prépare leur bâtiment. C'est là qu'ils apprennent le nom de leur nouveau commandant, le *Kapitän zur See* Ernst-Felix Krüder, âgé de 42 ans.

### Le commandant

Ernst-Felix Krüder est né le 6 décembre 1897 à Hambourg. Dans sa jeunesse, malgré l'interdiction paternelle, il a fréquemment employé son temps libre à naviguer sur un petit voilier dans le port de Hambourg et sur la rivière Alster. Le 2 octobre 1915, il s'engage comme volontaire dans la Marine. Il est incorporé sur le voilier *Freya* où, durant six mois, il connaît une école rigoureuse et se trouve confronté à une discipline à laquelle il ne s'attendait pas. Pourtant, à la fin de son instruction, il devient matelot de première classe puis est affecté sur le croiseur *König*, le fleuron de la 3<sup>e</sup> escadre qui participe à la bataille du Skagerrak au cours de laquelle, il reçoit plusieurs coups directs l'endommageant gravement. Krüder montre de telles qualités qu'il reçoit la Croix de Fer de 2<sup>e</sup> classe. De retour, il suit des cours de navigation à l'école navale de Flensburg-Mürvik puis des cours d'artillerie et de radio. Il est ensuite transféré à bord du croiseur *Breslau* avec lequel, en compagnie du croiseur de bataille *Goeben*, il déjoue le blocus britannique et se rend à Constantinople. Il participe à de nombreuses missions de mouillages de mines en mer Noire. Le 13 décembre 1917, il est promu au grade de *Leutnant zur see* et transféré sur le *Goeben* avec



Entrée de la Marine Brigade « Ehrhardt » à Berlin le 1<sup>er</sup> mars 1920. A noter que nombre de soldats avaient une croix gammée peinte sur leurs casques mais dans un esprit sans rapport avec l'idéologie nazie. (Bundesarchiv)



lequel il contribue à l'occupation de Sébastopol en 1918. Le 4 novembre, il quitte la Turquie avec la majeure partie de l'équipage, à destination de l'Allemagne. Lorsque la guerre se termine, Krüder s'engage dans la Marine Brigade « Ehrhardt ». Il s'agit d'une compagnie d'assaut constituée exclusivement d'officiers et de cadets. Elle participe à des combats à Braunschweig, Munich et Berlin pour démanteler la république socialiste soviétique qui s'est proclamée dans le pays. En 1920, Krüder est incorporé dans la Marine Impériale nouvellement créée. Il devient officier de quart sur le dragueur de mines *M111* avec le grade d'*Oberleutnant zur See* puis il prend le commandement du dragueur de mines *M145*. Il accède au grade de *Kapitänleutnant* le 30 octobre 1927. Après divers commandements, il effectue avec le croiseur *Karlsruhe* la première croisière allemande d'après-guerre autour du monde. En 1933, il est transféré sur le croiseur *Königsberg* puis, en 1934, Krüder, alors *Korvettenkapitän*, prend le commandement de la 1<sup>re</sup> flottille de dragueurs de mines basée à Pillau. Lorsque la seconde guerre mondiale éclate, il sert dans l'Office de la Construction Navale. Il est ensuite choisi pour commander le *Schiff 33*, devenu le croiseur auxiliaire *HSK-5*. Il est décoré de la Croix de chevalier de la Croix de Fer le 22 décembre 1940 et reçoit, à titre posthume, les feuilles de chênes le 15 novembre 1941 après sa disparition à bord du *Pinguin* le 8 mai 1941.

### Transformation du *Kandelfels*

Les semaines s'écoulent et le 6 février 1940, le croiseur auxiliaire est enfin prêt. Extérieurement, il a conservé son aspect de cargo inoffensif et n'a pratiquement pas changé de silhouette, celle qu'il avait à l'époque où il naviguait sous le nom de *Kandelfels*. Intérieurement, il en va tout autrement. Désormais, le *HSK-5* ou *Schiff 33*, ses noms officiels, est devenu un redoutable navire de guerre armé de six canons de 150 mm SK L/45 prélevés sur le vieux cuirassé *Schlesien*, d'un canon de 75 mm, de deux canons simples de 37 mm SK C/30 AA, de deux canons jumelés de 20 mm AA, de deux tubes lance-torpilles de 550 mm avec seize torpilles et dispose dans ses entrailles de 300 mines. Il est également équipé de deux hydravions Heinkel He 114 A-2 qui seront remplacés plus tard par un Arado Ar 196 A-1 mais tout cela est soigneusement camouflé derrière des panneaux amovibles. Il transporte également 25 torpilles G7a et 80 mines pour réapprovisionner les *U-Boote*. Il est également conçu pour changer facilement d'apparence. Entièrement réhabilité, il dispose d'un appareil spécial d'enroulement pour augmenter ou diminuer rapidement la hauteur de ses cheminées avec des plaques de métal spécialement préparées pour agrandir



leurs circonférences. Les deux mâts sont situés dans des puits où un mécanisme d'enroulement permet de modifier leurs tailles. Il en est de même pour les glissières de sécurité qui peuvent disparaître ce qui permet très facilement d'imiter différents types de ponts. De grands parasols sont également prévus pour donner l'apparence d'un navire transportant des passagers tout comme des caisses vides simulant des chargements en pontée ou des barils soudés imitant les grandes gaines de ventilation. Maintenant vont commencer les essais, les exercices d'artillerie en Baltique et toute un panel d'épreuves pour s'assurer que bateau et équipage ne font plus qu'un et sont aptes à réagir instantanément à tout événement. Malgré cela, l'attente est longue et les hommes sont silencieux et moroses. Il est plus que temps que l'action débute. Un courrier spécial du commandement naval de Berlin arrive laissant présager une opération possible. Aussi, le 26 mai 1940, il est décidé de donner la permission à l'équipage de se rendre dans leurs familles en leur recommandant la discrétion la plus absolue.

### L'appareillage

De retour sur le navire, l'équipage est au complet. Il se compose de 17 officiers, dont deux officiers aviateurs, 5 officiers de prises et 398 officiers marinières et matelots. Le 10 juin, après s'être approvisionné en carburant, en eau et en vivres, le *Pinguin* appareille de Gotenhafen pour peaufiner des exercices dans le golfe de Danzig puis rentre au port à la grande déception de l'équipage qui pensait que leur navire allait enfin prendre une part active à la guerre. Ce n'est que partie remise, les approvisionnements étant de nouveau

Même s'ils sont anciens, les premiers ont été mis en service en 1908, les canons de 150 mm restent de redoutables armements. Sur cette photo, les canons camouflés derrière des lices sont mis en batterie sur l'*Atlantis*. (DR)



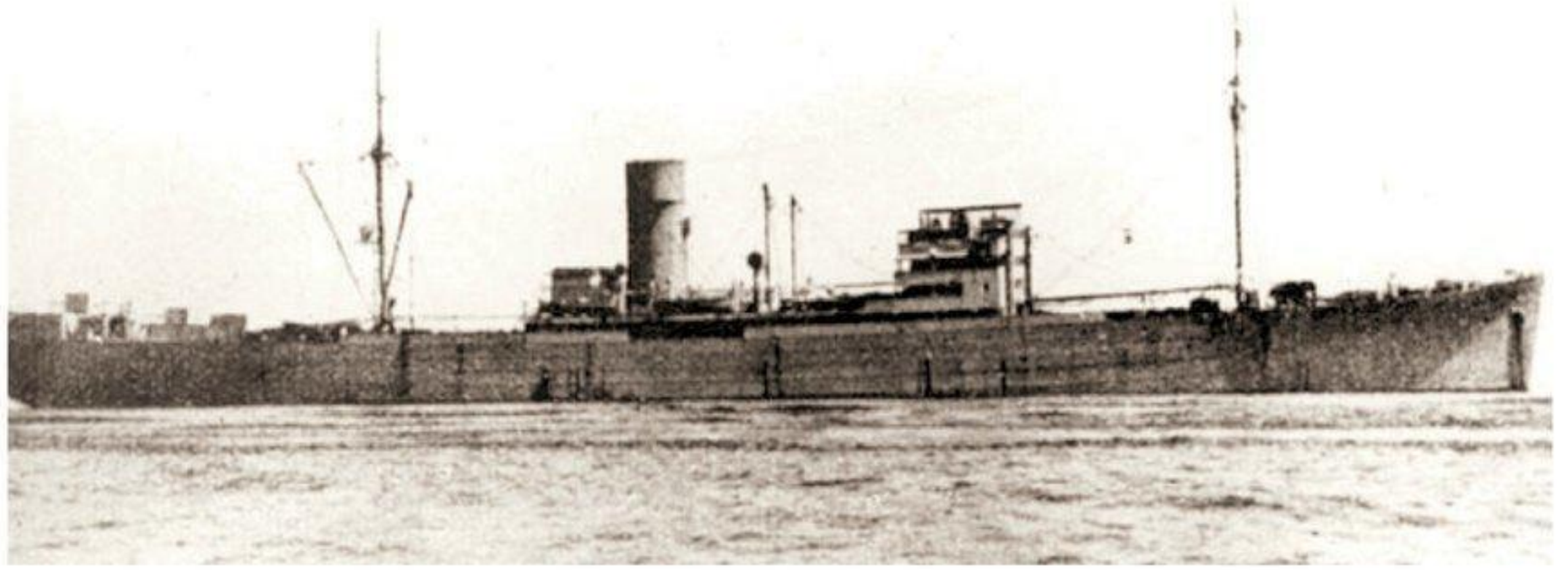
Ernst-Felix Krüder prend le commandement du croiseur auxiliaire *Pinguin* avec lequel il va mener une brillante croisière. (DR)



Moins performant que son rival l'Arado Ar 196, l'hydravion Heinkel He 114 est néanmoins construit en petite série. Douze exemplaires He 114 A-2 sont fabriqués pour être embarqués sur les croiseurs auxiliaires et certains navires de guerre. (DR)



Après sa transformation en croiseur auxiliaire, le *Schiff 33* (le futur *Pinguin*) ressemble toujours au cargo *Kandelfels* même s'il arbore pour l'instant une couleur grise uniforme avant de se métamorphoser en un cargo russe. (DR)



complétés, le croiseur auxiliaire quitte le port à 01h00 le 15 juin 1940, accompagné par un dragueur de mines. L'escorte est ensuite assurée par le *Sperrbrecher IV Oakland* qui est rejoint par les torpilleurs *Möwe* et *Wolf* dans le Kattegat. Lorsque le *Sperrbrecher IV* fait demi-tour, les trois bâtiments poursuivent leur route et franchissent le Skaggeiak dans la matinée du 19 juin, survolés par un Dornier Do-18 et deux chasseurs. Deux dragueurs de mines renforcent la protection, les *M17* et *M18*, et le convoi longe les côtes de Norvège jusqu'à Bergen où les torpilleurs abandonnent le *Pinguin* le 20 juin. Celui-ci continue vers le nord jusqu'au Sjørgulenfjord pour s'y réfugier. C'est un endroit à peine marqué sur les cartes, entouré de hautes montagnes sans une maison à proximité, exactement ce qu'il convient pour transformer le croiseur auxiliaire en un cargo russe dont les plans sont remis au 1<sup>er</sup> Officier Max Schwinne. Deux jours plus tard, la coque peinte en noir avec de chaque côté le marteau et la faucille jaunes sur fond rouge bien visibles, le *HSK-5* est devenu le *Pechora* dont le nom s'étale en lettrage blanc avec Arkhangelsk comme port d'attache.

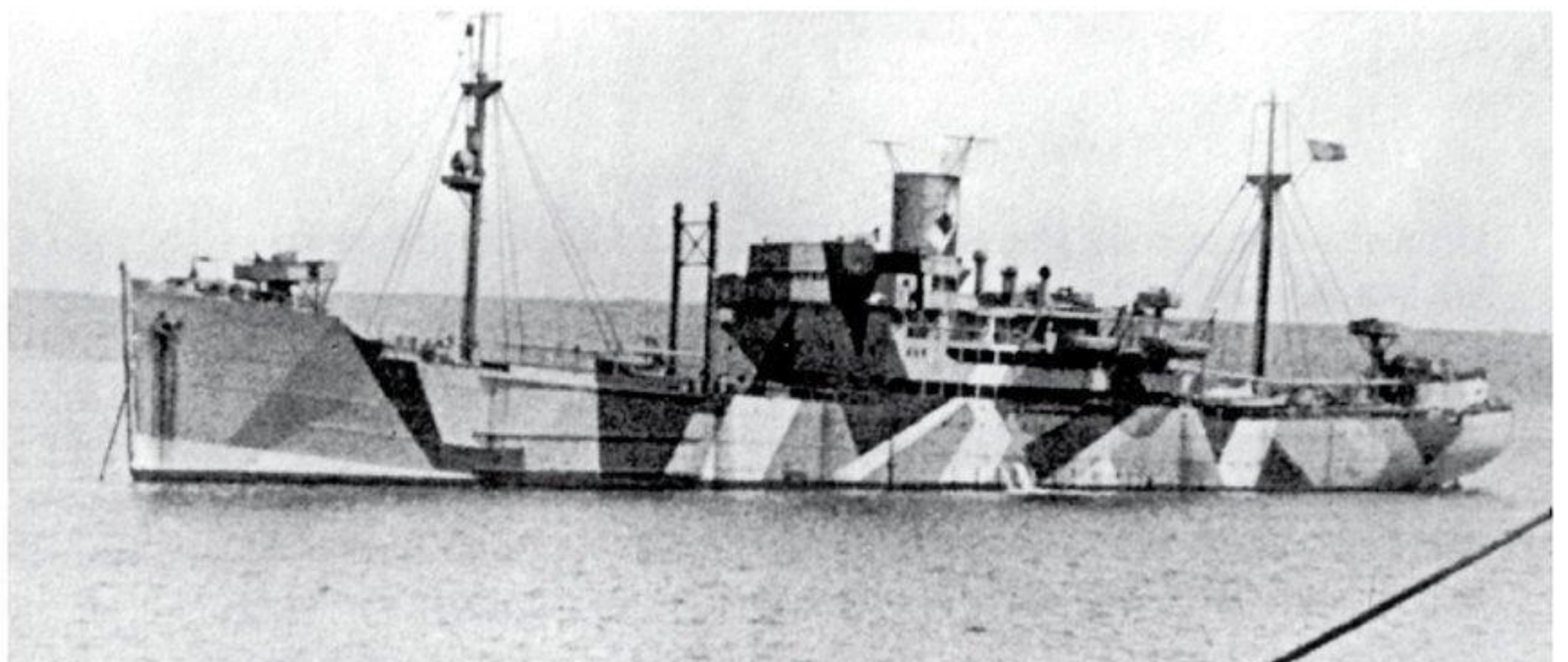
Le 22 juin, dans sa nouvelle livrée, le croiseur auxiliaire appareille attendu par les dragueurs de mines qui sécurisent la sortie du fjord. Les nuages sont bas et un vent vif s'est levé devenant rapidement impétueux et faisant rouler le cargo sous les assauts des vagues. Si les vieux loups de mer, comme le 1<sup>er</sup> officier navigateur l'*Oberleutnant der Reserve* Wilhelm Michaelsen, sont campés sur leurs deux jambes écartées, à l'aise dans la tempête qui sévit désormais, il n'en est pas de même pour les nouveaux marins à qui il faut donner des conseils pour délester leurs estomacs sans être souillés par les vomissures. Soudain le capitaine signale avoir aperçu un périscope. Tous les regards convergent vers l'endroit et bientôt, un kiosque émerge. L'alarme est aussitôt donnée car il ne peut s'agir d'un sous-marin allemand, aucune présence n'ayant été signalée par le haut-commandement dans cette zone. Le vent de force 8 à 10 dans les rafales rend l'observation difficile d'autant que le sous-marin a disparu de la surface. Il est probable qu'il n'a pas voulu émerger mais qu'il en a été contraint par la violence de la mer. Krüder donne l'ordre de

mettre la barre à tribord et de lancer les machines en avant toute. Ainsi le sous-marin n'est plus en position d'attaque bien que son périscope soit à nouveau visible au 210°. Peu après le bâtiment ennemi refait surface pensant gagner sur le navire russe mais ignorant que celui-ci est capable de maintenir une vitesse de 17 nœuds. Toutefois le sous-marin britannique ne se trouve qu'à deux milles sur l'arrière et le danger est toujours présent. Des signaux sont envoyés par l'Anglais demandant le nom du navire mais, conforme aux habitudes des marins russes, aucune réponse ne lui est faite même après l'avertissement d'ouvrir le feu donnée par le sous-marin. La poursuite continue pendant encore une heure et demie puis elle cesse brusquement car le cargo à creusé l'écart. Le *Pechora* se trouve désormais au nord-est de l'Islande et se dirige vers le détroit du Danemark par une large boucle vers le nord, tandis que la tempête s'apaise.

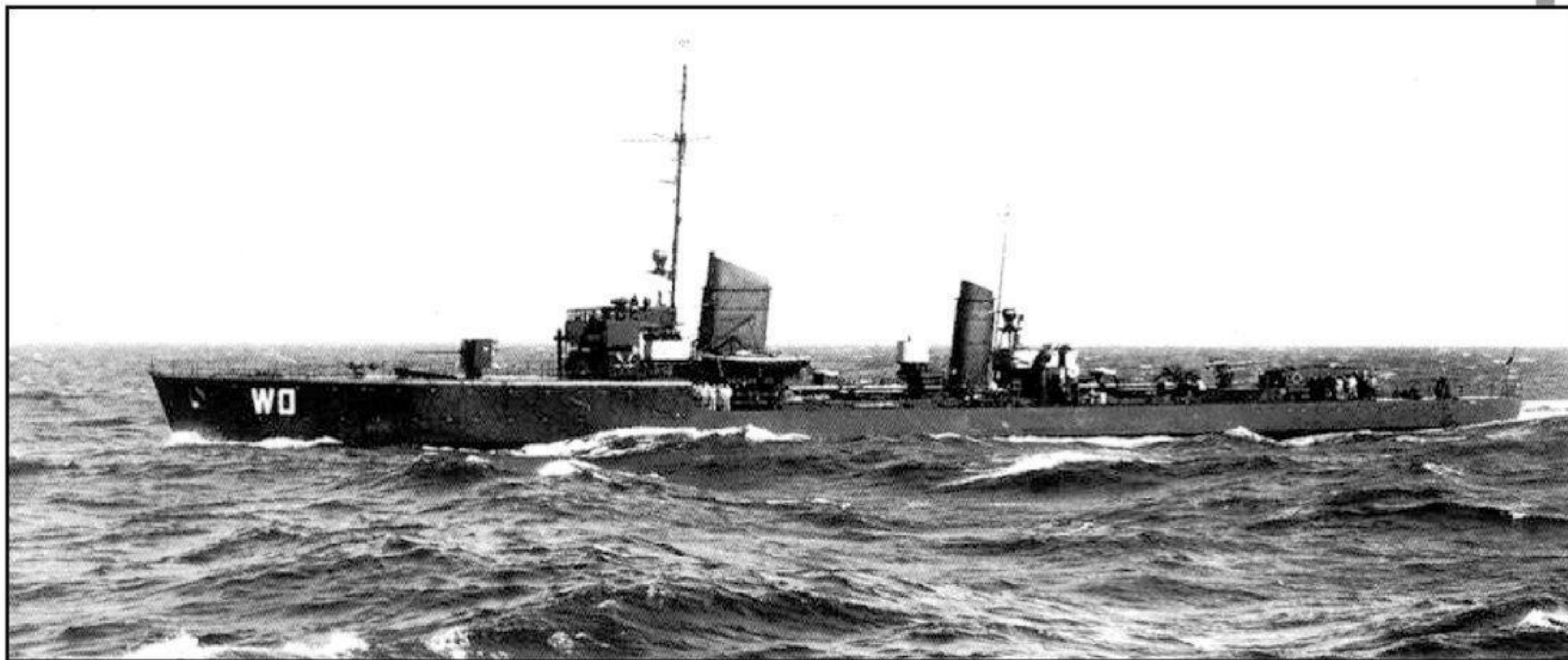
#### Echapper au blocus britannique

Le temps s'est beaucoup amélioré, trop même puisqu'un soleil éclatant brille et que nul nuage ne vient obscurcir le ciel. Ce ne sont pas les meilleures conditions pour emprunter le détroit du Danemark entre l'Islande et le Groenland. Le commandant s'adresse au *Kapitänleutnant* Dr Ulrich Roll, l'officier météo, pour lui demander les prévisions et quand le temps sera enfin favorable pour ce franchissement, c'est-à-dire nuageux ou enveloppé de nappes de brouillard. Hélas, la réponse n'est pas réconfortante car le ciel s'est positionné au beau sans vouloir en changer prochainement. Soudain, les réflexions du météorologue sont interrompues par le cri d'un veilleur qui annonce : « Terre ! ». L'*Oberleutnant* Michaelsen consulte ses cartes et sa position qu'il situe à quelques soixante-dix milles de l'île Jan Mayen. Pourtant il faut se rendre à l'évidence, ce que l'on aperçoit est bien un pic enneigé qu'il est aisé de reconnaître comme le Beerenberg, la Montagne des Ours, le point culminant de Jan Mayen. Peu après, le Dr Roll est porteur d'une nouvelle rassurante. Il semble bien que le temps devrait s'assombrir avec de la pluie et de la brume épaisse, permettant ainsi le franchissement redouté du détroit dans de meilleures conditions. Le *HSK-5* prend aussitôt le

Construit comme *Oakland* et réquisitionné par la *Kriegsmarine* puis réarmé en *Sperrbrecher IV*, il devient le *Sperrbrecher 4* le 1<sup>er</sup> juillet 1940. Coulé par bombardement à Brest le 27 août 1944, il est renfloué et devient le *Alain L.D.* en 1950, le *Lycurgos* en 1963 avant d'être vendu pour démolition le 22 décembre 1968.







cap vers l'ouest sud-ouest pendant que s'amorce la tempête qui va prendre une ampleur exceptionnelle suivie d'un épais brouillard limitant sérieusement la visibilité de telle sorte que le commandant fait réduire la vitesse et demande aux veilleurs de signaler toute modification de la couleur de l'eau. En effet, lorsque celle-ci prend un aspect laiteux, cela signifie que le bateau passe au-dessus de glaces immergées indiquant la présence proche d'un très gros iceberg. Le bâtiment croise de nombreuses montagnes de glace dont certaines sont particulièrement menaçantes. Le ciel commence à s'éclaircir alors que l'*Oberleutnant* Michaelsen signale le cap Farewell, le point situé à l'extrême sud du Groenland. Un relevé enfin possible au sextant permet de positionner précisément le croiseur auxiliaire. C'est alors que le 8 juillet, un navire important est aperçu. Après consultation des registres de la Lloyd, il s'avère qu'il s'agit d'un croiseur auxiliaire britannique. Bien sûr l'Anglais a également repéré ce cargo russe. Krüder, conscient de son infériorité d'armement et ne désirant

nullement compromettre sa mission principale, décide de s'éloigner au plus vite.

#### Nouvelle transformation et nouveau nom

Le 10 juillet, le maître de manœuvre Rauch apparaît avec des pots de peinture bleue. Aussitôt les marins s'installent de chaque côté du navire pour effacer les emblèmes de la faucille et du marteau et faire apparaître les couleurs grecques blanche et bleue puis renommer le navire sous le nom de *Kassos*, de la compagnie Rethymnis & Kulukundis Ltd, géré par Kassos Steam Navigation Co Ltd à Syra. Dans le même temps, des modifications sont apportées aux mâts et à la superstructure. Michaelsen fait remarquer que les cargos grecs ont généralement des taches de rouille sur la coque et sur les superstructures et aussitôt les dispositions sont prises pour que le navire allemand ressemble le plus parfaitement possible au *Kassos*. Le croiseur a désormais franchi le tropique du cancer et se dirige vers la zone équatoriale.

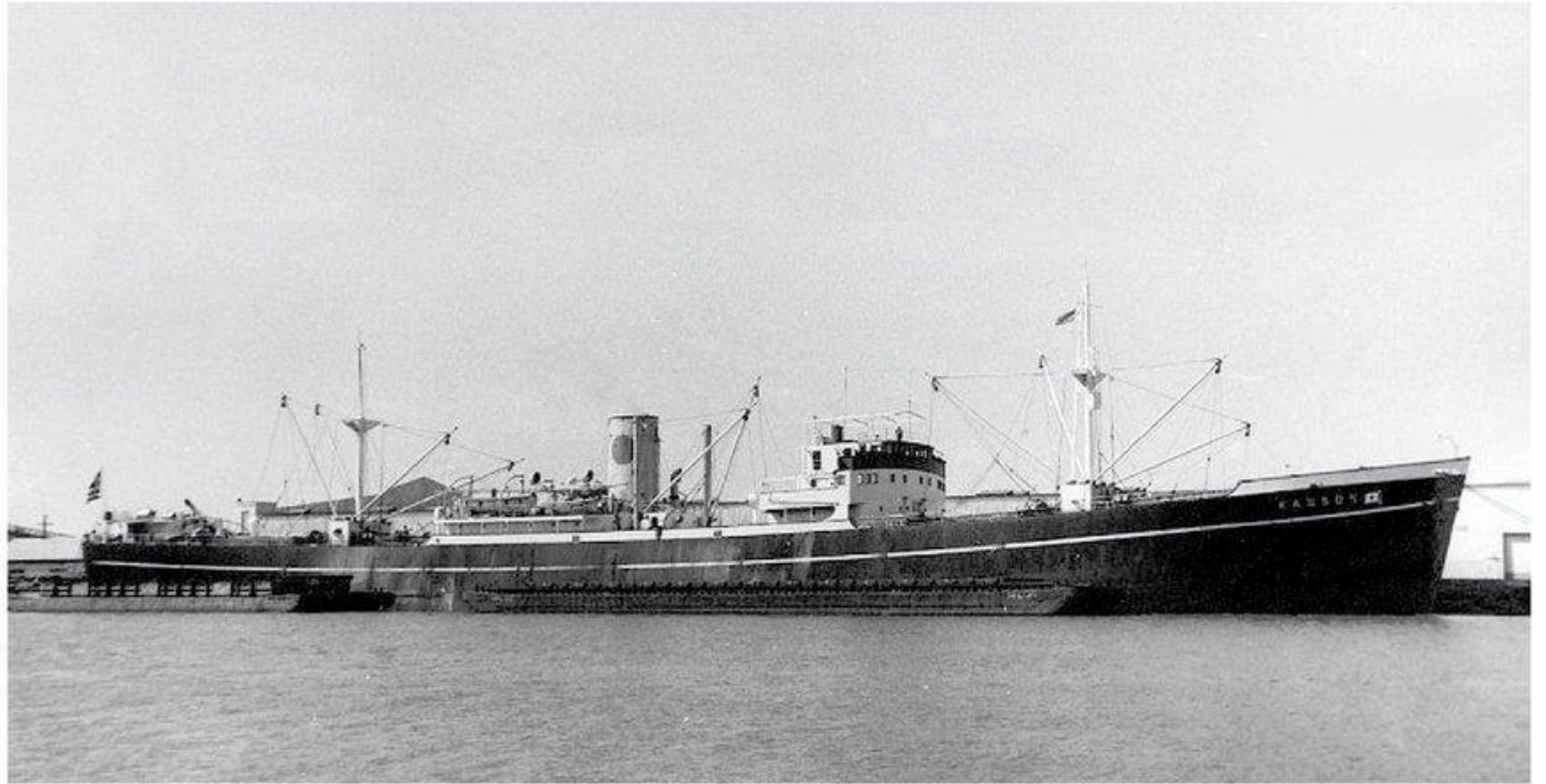
Le torpilleur *Wolf* va couler sur une mine au large de Dunkerque le 8 janvier 1941. (photo Drüppel - collection Pierre Hervieux)

L'île Jan Mayen est notamment formée par le volcan Beerenberg culminant à 2 277 mètres d'altitude. (DR)





Le cargo grec *Kassos* dont le *Pinguin* va prendre l'apparence à partir du 10 juillet 1940. (DR)

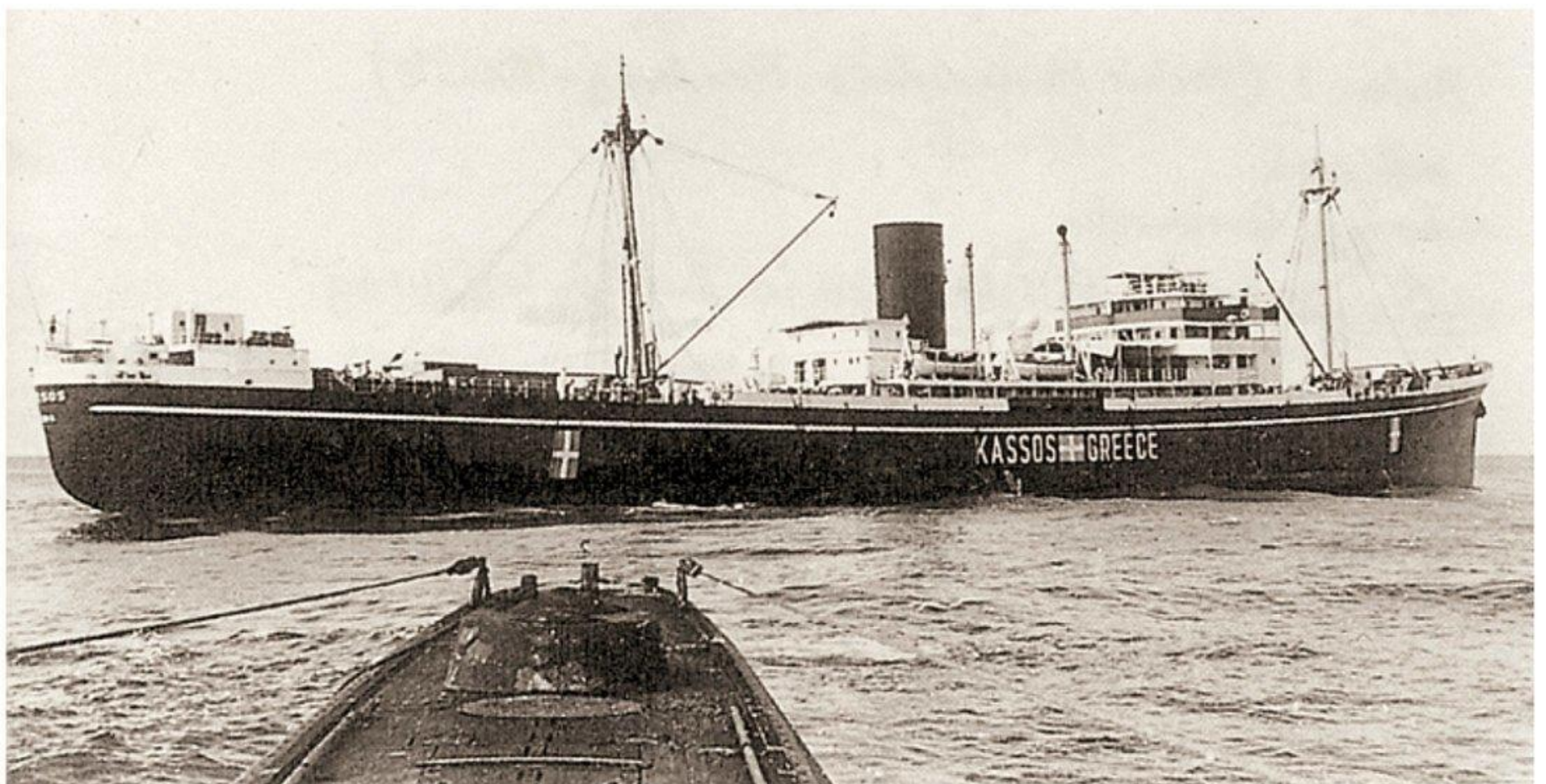


Après avoir modifié son cap, le bâtiment allemand rencontre le sous-marin *U.A* commandé par le *Korvettenkapitän* Franz-Eduard Cohausz. Ayant tiré toutes ses torpilles, un nouvel approvisionnement est organisé et des vivres sont transférés aux sous-marins qui peuvent également, à tour de rôle, venir se doucher et se rafraîchir à bord du croiseur. Le 18 juillet 1940, les deux navires se séparent. Ce nouveau contingent de torpilles va permettre à l'*U.A* de couler les cargos yougoslave *Rad*, de 4 201 GRT le 3 août, grec *Aspasia* de 4 211 GRT le 15 août, hongrois *Kelet* de 4 295 GRT le 19 août et panaméen *Tuira* de 4 397 GRT le 20 août. Selon une tradition bien établie dans toutes les marines du monde, le franchissement de l'équateur donne lieu à des festivités dont pâtissent ceux qui n'ont pas encore navigué dans l'hémisphère sud. Tandis que les bleus subissent d'amicales brimades, les officiers sont réunis dans leur carré et décident de profiter de cet instant solennel pour attribuer un nom à leur navire. Alors que chacun cherche un nom qui sonne bien, le commandant entre dans le carré et déclare que le navire s'appellera *Pinguin*, mettant ainsi fin aux réflexions. Désormais le croiseur auxiliaire prendra ce patronyme au lieu de le désigner sous celui plus austère de *Schiff 33* ou de *HSK-5*.

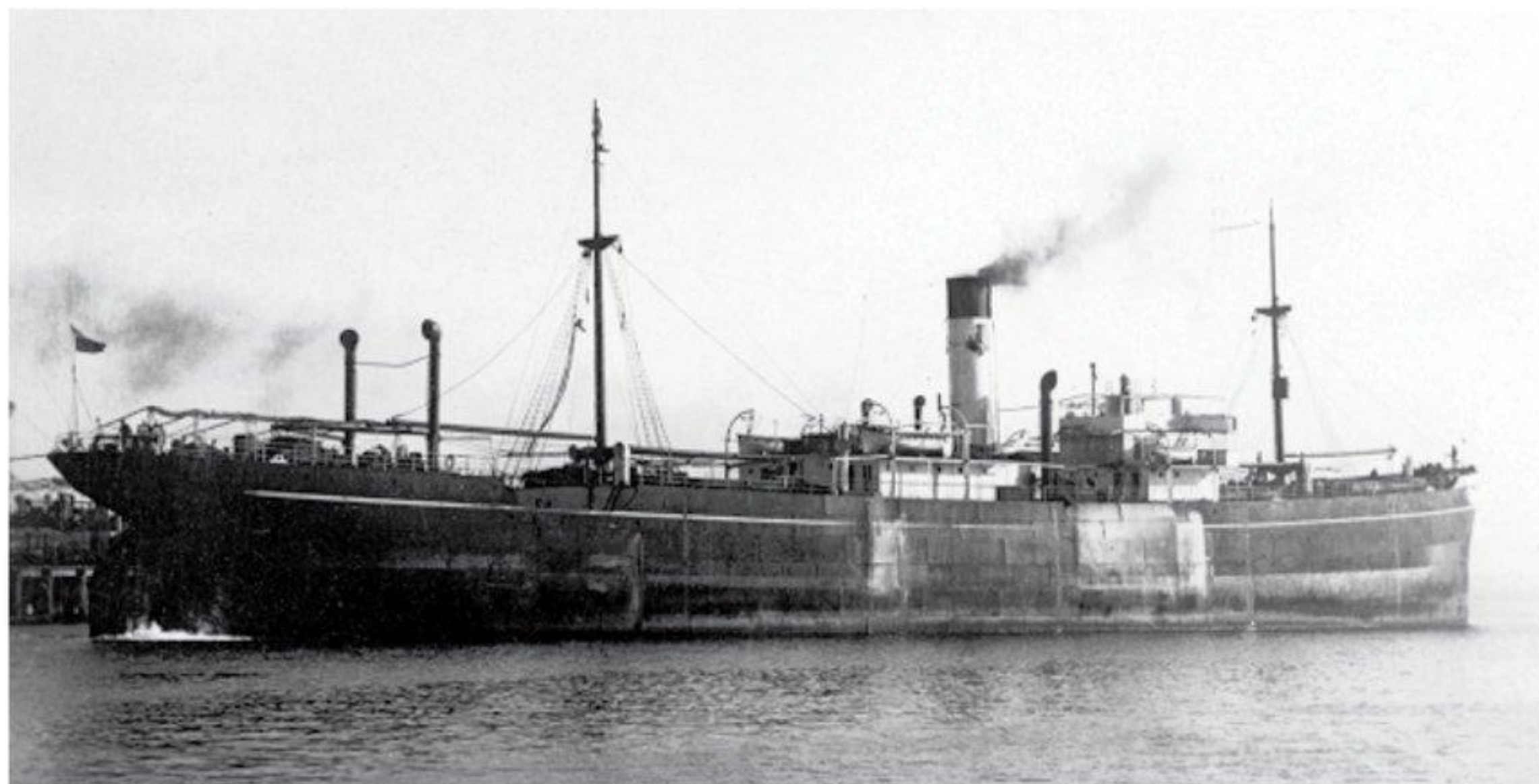
L'*U.A* rencontre le *Pinguin* qui le ravitaille en torpilles et en vivres pour la poursuite de sa croisière. (DR)

Le 31 juillet 1940, le marin Schneekloth est de quart à la tête du mât de misaine lorsqu'il aperçoit un mince rideau de fumée lointain, à 065°. Aussitôt prévenu, le commandant fait venir l'*Oberleutnant zur See* Brunke avec le journal indiquant

le positionnement des croiseurs auxiliaires allemands et après étude dans la chambre des cartes estime que le seul bâtiment allemand dans la zone ne peut être que le *Thor* mais que son profil ne correspond pas. Conscient qu'il a affaire à un navire marchand, Krüder décide de l'attaquer et donne l'ordre de se diriger vers lui. Lorsque la distance a été réduite, le navire britannique transmet sa position et envoie les lettres « QQQQ » indiquant qu'il est en présence d'un corsaire ennemi. Le message est aussitôt brouillé par l'opérateur allemand. Cette fois, plus question de perdre du temps et injonction est donnée de naviguer « en avant toute » pour se rapprocher au plus vite. L'identité du cargo est désormais connue. Il s'agit du *Domingo de Larrinaga* de 5 358 tjb et 3 243 tjn, lancé le 17 septembre 1929 par le chantier Lithgows Ltd à Port Glasgow et commissionné en novembre pour le compte de Larrinaga Steamship Co Ltd à Liverpool, mesurant 126,49 m de long, 16,76 m de large et d'un tirant d'eau de 7,77 m. Il fait route avec un chargement de grains de Bahia Blanca (Argentine) à destination de Belfast, propulsé par un moteur à triple expansion de 359 NHP (Nominal Horse Power) lui procurant une vitesse de 10,5 nœuds. A trois mille six cents mètres, un coup de semonce est tiré par le *Pinguin* mais l'Anglais ne semble pas vouloir stopper. Deux autres coups plus rapprochés de la coque sont encore expédiés toujours sans résultat. Le navire émet de nouveau donnant des précisions sur la silhouette du *Pinguin*. Krüder décide alors un tir direct sur le pont qui a pour effet







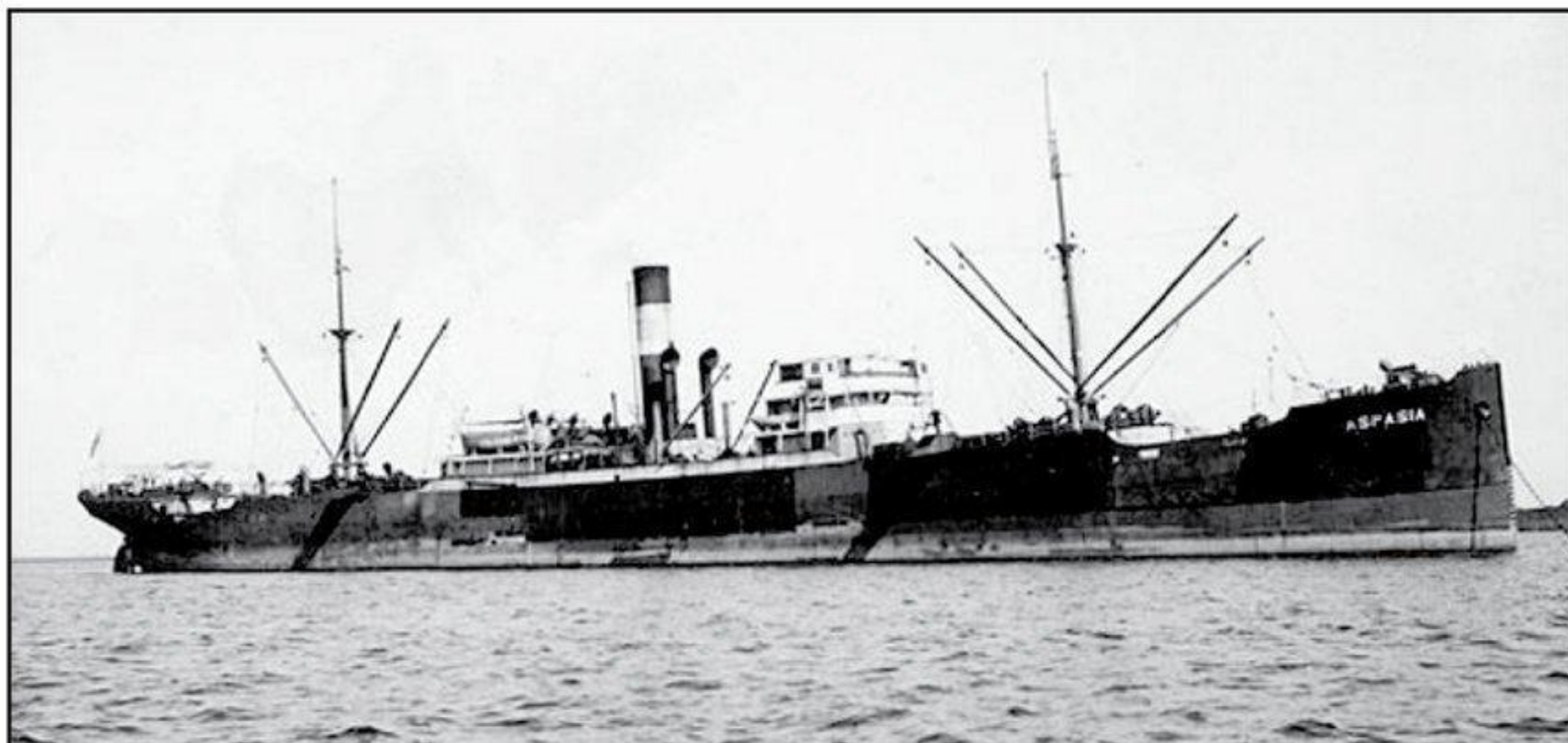
Le cargo yougoslave *Rad* est la première victime de l'*U.A* après son ravitaillement par le *Pinguin*. (State Library of New South Wales)

d'allumer un incendie et de contraindre le capitaine du cargo à obtempérer. Au moment où le tir a été ordonné, le pavillon de guerre allemand a remplacé celui de la Grèce. Une équipe d'arraisonnement, dirigée par le *Leutnant zur See* Erich Warning, accompagné du Docteur Harald Wentzel, l'officier médecin, pour apporter des soins aux blessés, se dirige vers le *Domingo de Larrinaga*. Parvenus à bord, ils constatent que le feu, qui a enflammé la structure en bois, se développe dangereusement et des charges sont rapidement installées pour la destruction du navire avec un délai de neuf minutes avant l'explosion. L'équipage hétéroclite composé d'Anglais, de Noirs, de Chinois et d'Indiens a déjà gagné les canots de sauvetage. L'équipe d'arraisonnement rejoint le sien mais le moteur refuse de démarrer. Warning s'adresse au maître d'équipage et lui demande de se dépêcher de réparer, d'autant que le docteur signale qu'il ne reste que 5 minutes avant l'explosion conçue pour faire éclater les panneaux de coque. Cependant malgré l'activité fébrile des hommes, le moteur refuse toujours d'obtempérer et les minutes s'écoulent inexorablement, trois, deux, soixante secondes maintenant. C'est au cinéma que l'on voit, dans les derniers instants, le danger s'éloigner mais dans la dure réalité, tout ne se passe pas ainsi et la minute est écoulée. Les hommes attendent anxieusement la fin, leur navire toujours accolé au cargo. Rien ne se produit, une minute puis deux puis trois s'égrènent tandis que la tension des marins se relâche. Warning tempête maintenant et morigène ses hommes, non pas à cause de ce fichu moteur qui ne démarre toujours pas mais parce qu'il trouve inconcevable que les explosifs n'aient pas rempli leurs fonctions et il exige des explications auprès des artificiers qui les ont placés. Ceux-ci affirment avoir opéré selon les instructions détaillées mais se réjouissent cependant que rien n'ait fonctionné. De retour sur le *Pinguin*, le *Leutnant* Warning, dépité, fait son rapport. Krüder ne peut plus demeurer sur place trop longtemps et décide de sacrifier une torpille qui

envoie le cargo et son chargement au fond de l'océan. Le cargo déplore huit tués et trente hommes sont désormais prisonniers du raider allemand.

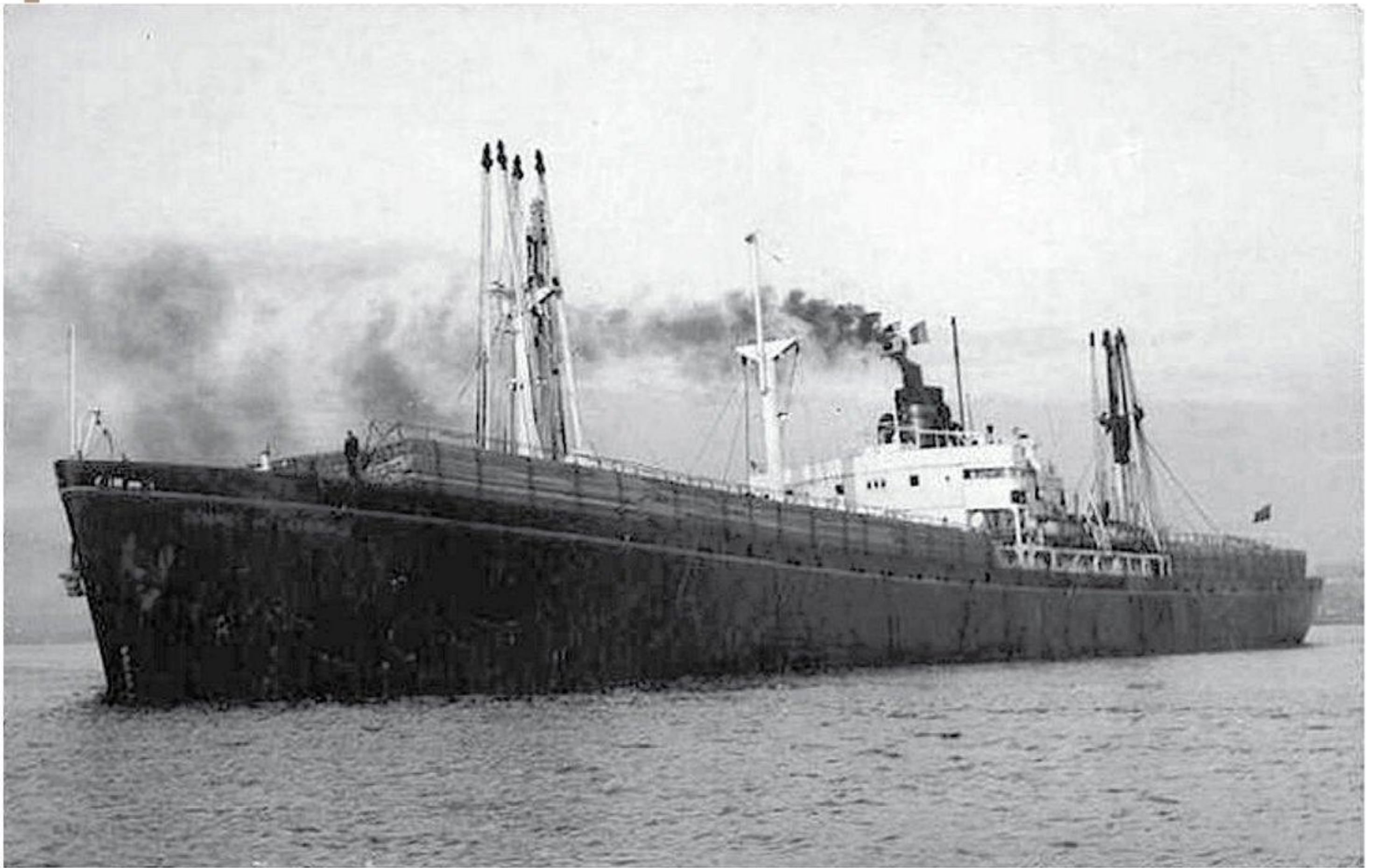
### Les quarantièmes rugissants

A la suite des informations recueillies grâce aux messages radio du *Domingo de Larrinaga*, les Anglais décident d'envoyer des bâtiments de guerre pour intercepter le croiseur auxiliaire mais sa vitesse a été surestimée et les zones de recherche sont éloignées du navire allemand. Une autre décision est prise, celle d'interrompre momentanément toute navigation en Atlantique Centre et Sud. Des milliers de tonnes de produits vitaux à la Grande-Bretagne sont ainsi immobilisées. En revanche, il n'y a plus d'activité possible pour le *Pinguin* et une longue routine quelque peu démoralisante s'installe à bord, malgré les efforts du commandant pour occuper ses quatre cent vingt hommes. L'absence de nouvelles des familles et l'impossibilité de transmettre son courrier pèsent sur le moral. Les jours s'écoulent monotones et bientôt, le croiseur atteint les quarantièmes rugissants. C'est le moment que choisit, bien involontairement, l'*Oberleutnant zur See* Hans-Jürgen Levit pour souffrir d'une crise d'appendicite. Le Dr Wentzel doit opérer et demande auparavant au commandant s'il peut modifier sa route pour minimiser les effets de tangage et de roulis. Malgré cela, l'opération est délicate et un aide doit maintenir le docteur contre la table d'opération. Plusieurs marins assistent le chirurgien en tenant les instruments car il n'est pas possible de les poser sans risquer de les voir chuter. L'ouverture au bistouri est plus particulièrement délicate sur un bateau qui ne cesse de remuer mais tout se passe bien et l'ablation de l'appendice s'effectue sans problème alors que la tempête prend de l'ampleur. Levit est vite remis sur pied et peut reprendre ses activités après quelques jours de repos. La



Le 15 août 1940, le cargo grec *Aspasia* disparaît à son tour grâce aux torpilles fournies par le *Pinguin* le 18 juillet. (Library of Contemporary History à Stuttgart)





Le cargo britannique *Domingo de Larrinaga* est arraisonné par le *Pinguin* mais tente de s'enfuir. Touché par les obus de 150 mm, un incendie se déclare avant son achèvement par une torpille. (DR)

tempête s'est considérablement développée pour atteindre des proportions exceptionnelles. On ne compte plus les blessures légères occasionnées lors de chutes ou de propulsions contre les cloisons et le cuisinier informe le commandant qu'il faudra désormais manger froid car il n'est pas possible de maintenir une casserole sur le feu. La nuit tombée, aucun marin ne peut trouver le sommeil, dans l'incapacité de se caler pour dormir et le matin, les éléments ne se sont pas apaisés. Il faut attendre le début de l'après-midi pour voir enfin une accalmie. La nuit tombée, le commandant décide d'aller se reposer sur sa couchette en prenant soin de rester habillé pour parer à toute éventualité. A peine est-il allongé que la porte de sa cabine s'ouvre brusquement pour lui signaler la présence d'un navire repéré à bâbord. Sur la passerelle, Krüder écoute les avis de ses officiers. Il lui paraît surprenant de trouver un cargo dans cette zone et estime qu'il pourrait s'agir d'un croiseur auxiliaire anglais ou éventuellement d'un forceur de blocus allemand en provenance du Japon mais certainement pas d'un cargo ordinaire. En conséquence, il décide de l'éviter et de s'en éloigner.

### L'océan Indien

Le cap de Bonne Espérance est franchi et la route du croiseur auxiliaire s'oriente vers le nord-est, s'écartant ainsi des terribles quarantièmes rugissants. La température devient également plus clémente même si la période de mousson débute, obligeant parfois les hommes de veille à revêtir leurs cirés. La chaleur augmente au fur et à mesure que le bateau s'éloigne de la zone la plus méridionale de leur parcours et, le 26 août 1940, Krüder en profite pour faire lancer l'hydravion. Le Heinkel s'envole et effectue quelques cercles pendant que l'observateur échange des messages en morse avec le navire. Après quoi, le pilote se dirige vers sa zone de recherche, la carte sur les genoux. Un code a été mis au point afin de déterminer si une cible aperçue est un bâtiment de guerre ou un navire marchand. Après une heure de navigation sans rien apercevoir d'autre que le ciel et la mer, l'hydravion décrit une longue courbe pour retourner vers le *Pinguin*. C'est alors que le pilote signale un point minuscule sur l'eau, au grand dam de l'observateur dont c'est logiquement à lui de découvrir les cibles. En se rapprochant un peu, les deux

Les dix-sept officiers du croiseur auxiliaire *Pinguin* avec, au centre, le *Kapitän zur See* Ernst-Felix Krüder. (capture d'écran)





hommes ont la confirmation qu'il s'agit d'un pétrolier. Après un calcul rapide, l'observateur évalue une distance de cent cinquante milles séparant le pétrolier et le croiseur auxiliaire. De retour auprès du navire allemand, le Heinkel est hissé avec précaution puis le *Pinguin* se met en chasse du bateau marchand avant que la nuit ne tombe. Des calculs sont aussitôt entrepris pour évaluer le point d'interception mais il semble bien qu'il sera difficile d'y parvenir avant la nuit noire, sans lune. Krüder a une idée. Il appelle l'officier radio et lui dicte ce message : « Position 235° Sud-ouest par ouest. Raider allemand opérant en avant de vous. » Puis il conclut en signant « Hopkins, commandant du *HMS Cumberland* ». Bien sûr, il faut compter sur le fait que l'équipage du pétrolier ne sait pas faire la différence entre un Heinkel et un Swordfish et que le commandant ignore qu'à cette époque, le commodore du croiseur lourd britannique se nomme Guy Herbrand Edward Russell. Pendant ce temps, l'hydravion retourne vers le pétrolier qui cependant n'a pas changé de cap. Sans doute, a-t-il éventé le piège en repérant les cocardes allemandes de l'hydravion. Le pilote décide alors de s'approcher et constate que flotte à l'arrière le pavillon norvégien. Désormais, il ne sert à rien de tergiverser. Le Heinkel largue une bombe sur l'avant et ordonne, par signaux, au capitaine de stopper ses machines, en accompagnant son ordre d'une rafale de mitrailleuse. Le capitaine du pétrolier s'exécute et le pilote du Heinkel se pose près du navire norvégien, par 29°38' S et 045°11' E. A vrai dire, ses réservoirs sont presque à sec mais l'ennemi l'ignore. L'attente du croiseur allemand débute. A pleine vitesse, celui-ci tente de rejoindre le pétrolier avant la nuit, guidé par les messages puis les signaux de l'hydravion. Enfin le *Pinguin* arrive deux heures plus tard et met à l'eau deux canots avec un équipage d'arraisonnement. Peu après, le navire est consciencieusement fouillé et les documents de navigation sont récupérés. Le *Leutnant Warning* signale : « pétrolier norvégien *Filefjell* avec 10 000 tonnes d'essence et 500 tonnes de fioul et tous les documents sauvegardés. » Le *Filefjell* a quitté Abadan en Iran avec un chargement d'essence pour avions à destination de la Grande-Bretagne, sous le commandement du capitaine Joseph Nordbye. Lancé le 11 avril 1930 par Swan Hunter & Wigham Richardson à Wallsend et mis en service en juillet pour le compte d'Olsen & Ugelstad à Oslo, le pétrolier déplace 7 616 tjb et 4 564 tjn, un port en lourd de 12 400 tonnes et mesure 143,61 m de long (140,40 m entre pp) et 18,11 m de large pour un tirant d'eau de 10,39 m. Il est propulsé par un moteur Diesel 6 cylindres de 1 010 NHP qui lui procure une vitesse de 12 nœuds. Krüder envisage de récupérer les vivres frais du *Filefjell* puis de le couler mais apprend que les 500 tonnes de fioul sont parfaitement compatibles avec les machines du *Pinguin*. Il décide donc de conserver le navire pour effectuer le transfert du précieux carburant dans un lieu plus adapté à ce genre d'opération. Alors que les deux navires reprennent leur progression, un feu rouge et un feu vert sont aperçus, signalant la présence d'un autre navire. Il est minuit et le 27 août débute. S'étant rapproché, Krüder ordonne au nouveau navire de stopper ses machines et de ne pas utiliser sa radio,



faute de quoi, il ouvrira le feu. Il renforce ses instructions par un coup de semonce sur l'avant. Cela n'empêche nullement le pétrolier britannique *British Commander* de lancer un appel de détresse. Krüder fait allumer un projecteur et peut apercevoir des hommes d'équipage se précipiter vers le canon situé sur la poupe. Pendant ce temps, la radio continue d'émettre. Le commandant du *Pinguin* ordonne d'ouvrir le feu, ce qui a pour effet l'arrêt des transmissions et la course désordonnée de l'équipage vers les canots de sauvetage. Krüder leur donne dix minutes pour évacuer et demande au Dr Wentzel et à son assistant, le Dr Werner Hasselmann, de se préparer à recevoir des blessés. Toutefois, Le Cap a accusé réception de l'appel et Singapour également avant de le relayer. L'artillerie du croiseur met fin à l'existence du pétrolier, par 29°37' S et 045°50' E. Les quarante-six hommes, dont le capitaine Thornton, sont recueillis à bord du *Pinguin*. Le *British Commander* se rendait à Abadan, sur lest, en provenance de Falmouth. D'un déplacement de 6 901 tjb, 4075 tjn et 11 028 tonnes de port en lourd, il est lancé le 11 juillet 1922 par le chantier Caledon Shipbuilding & Engineering Co Ltd à Dundee et commissionné en décembre pour le compte de British Tanker Co Ltd à Londres. Avec ses 138,99 m de long (134,11 m entre pp) et 17,37 m de large, doté d'un tirant d'eau de 10,26 m, deux turbines à engrenages de 643 NHP lui confèrent une vitesse de 10 nœuds.

Vers 10 heures du matin, le *Filefjell* apparaît sur l'arrière et l'équipage de prise signale qu'il a repéré une fumée à l'horizon. Aussitôt le *Pinguin* se rend vers la position indiquée. Curieusement, alors que le croiseur est en vue du navire et donc visible de celui-ci, le bateau ne mène aucune tentative pour se dérouter, conformément aux instructions édictées par l'Amirauté britannique. Il ne modifie toujours pas son cap, même lorsque le *Pinguin* change de trajectoire pour mieux l'intercepter. L'officier de navigation Michaelsen consulte ses registres et informe le commandant qu'il s'agit du cargo moderne norvégien *Morviken* construit au chantier

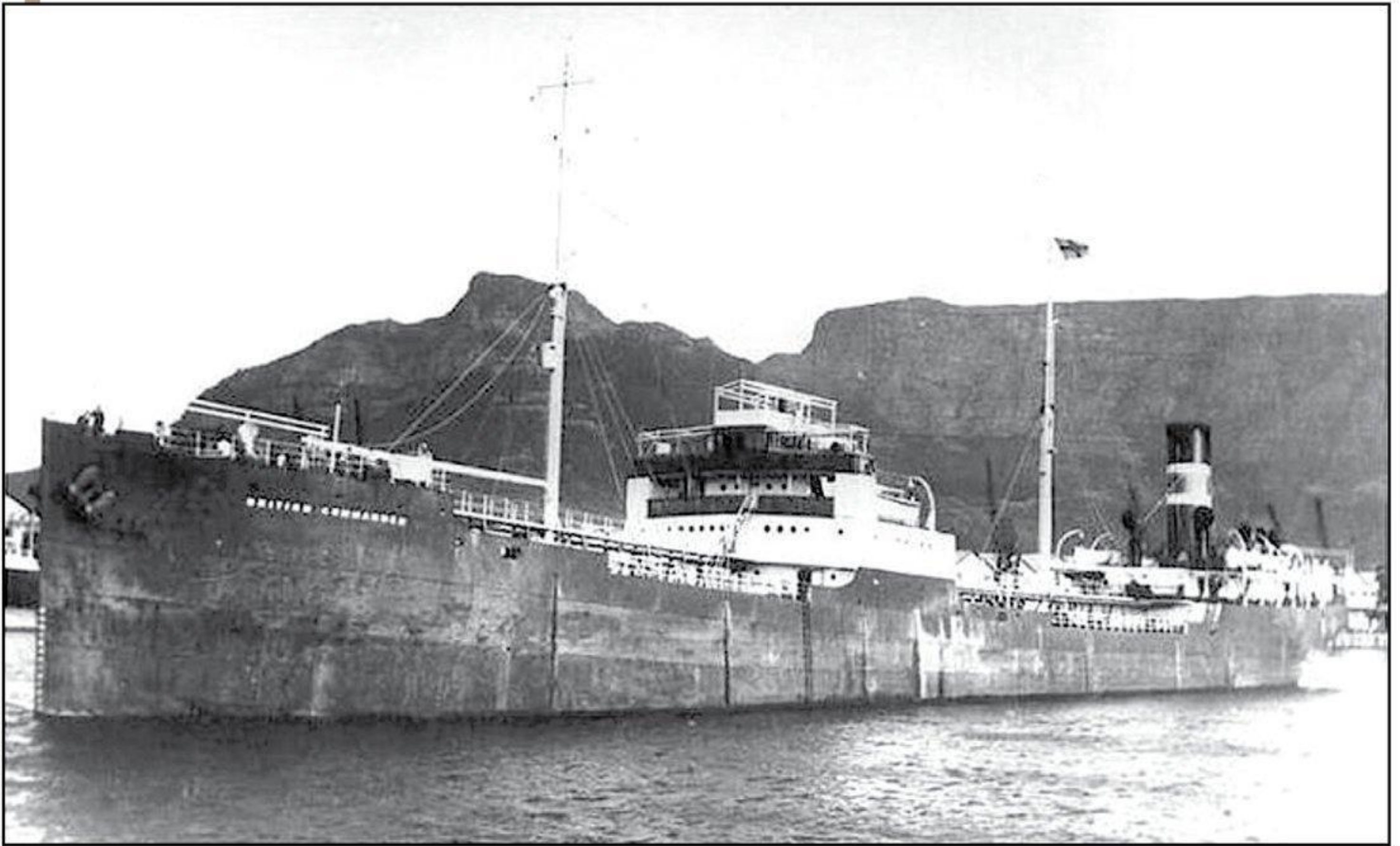
Première utilisation de l'hydravion Heinkel le 26 août 1940 qui permet de repérer le pétrolier norvégien *Filefjell*. (DR)

1 - A/B pour Aktie Bolaget. C'est l'abréviation d'une société comme la S.A. (Société Anonyme) en France.



Avec un chargement d'essence et de fioul, le pétrolier *Filefjell* est conservé temporairement en vue du transfert de son carburant sur le *Pinguin*. (Collection Roger W. Jordan)





Nouvelle victime du *Pinguin*, le pétrolier *British Commander* a néanmoins le temps d'envoyer un appel de détresse capté par Le Cap et Singapour. (Document British Tanker Company)

Oresundsvarvet A/B (1) à Landskrona (Suède). Décidément, le secteur est plutôt fréquenté. Lancé le 26 février 1938, il est mis en service le 1<sup>er</sup> juin pour l'armement Haakon J. Wallem à Bergen. Ce beau navire mesure 138,30 m de long (133,60 m entre pp), 17,48 m de large et déplace 5 008 tjb, 2 987 tjn et 9 500 tonnes de port en lourd pour un tirant d'eau de 6,83 m. Grâce à ses quatre moteurs Diesel deux temps de 752 NHP, couplés à un groupe électromagnétique, il peut atteindre la vitesse de 14 nœuds et fait route, sur lest, du Cap à destination de Calcutta, sous le commandement du capitaine Anton E. Norvalls. Un coup de semonce est tiré, ce qui décide le commandant du cargo à stopper les moteurs, à étaler un vaste pavillon norvégien sur le pont et à laisser sa radio muette. Une équipe de prise se dirige vers le navire à bord d'un canot pneumatique car Krüder tient à éviter l'incident fâcheux avec le *Domingo de Larrinaga*. A bord du *Morviken*, Anton Norvalls conjure les Allemands de ne pas couler son navire, le plus beau de la flotte norvégienne et propose de le conduire en Allemagne lui-même, donnant sa parole d'honneur qu'il le fera. La requête transmise au commandant Krüder est tentante mais les circonstances ne permettent pas de prendre ce risque et une torpille vient bientôt mettre fin à la courte carrière de ce bateau après que la totalité de l'équipage ait été recueilli.

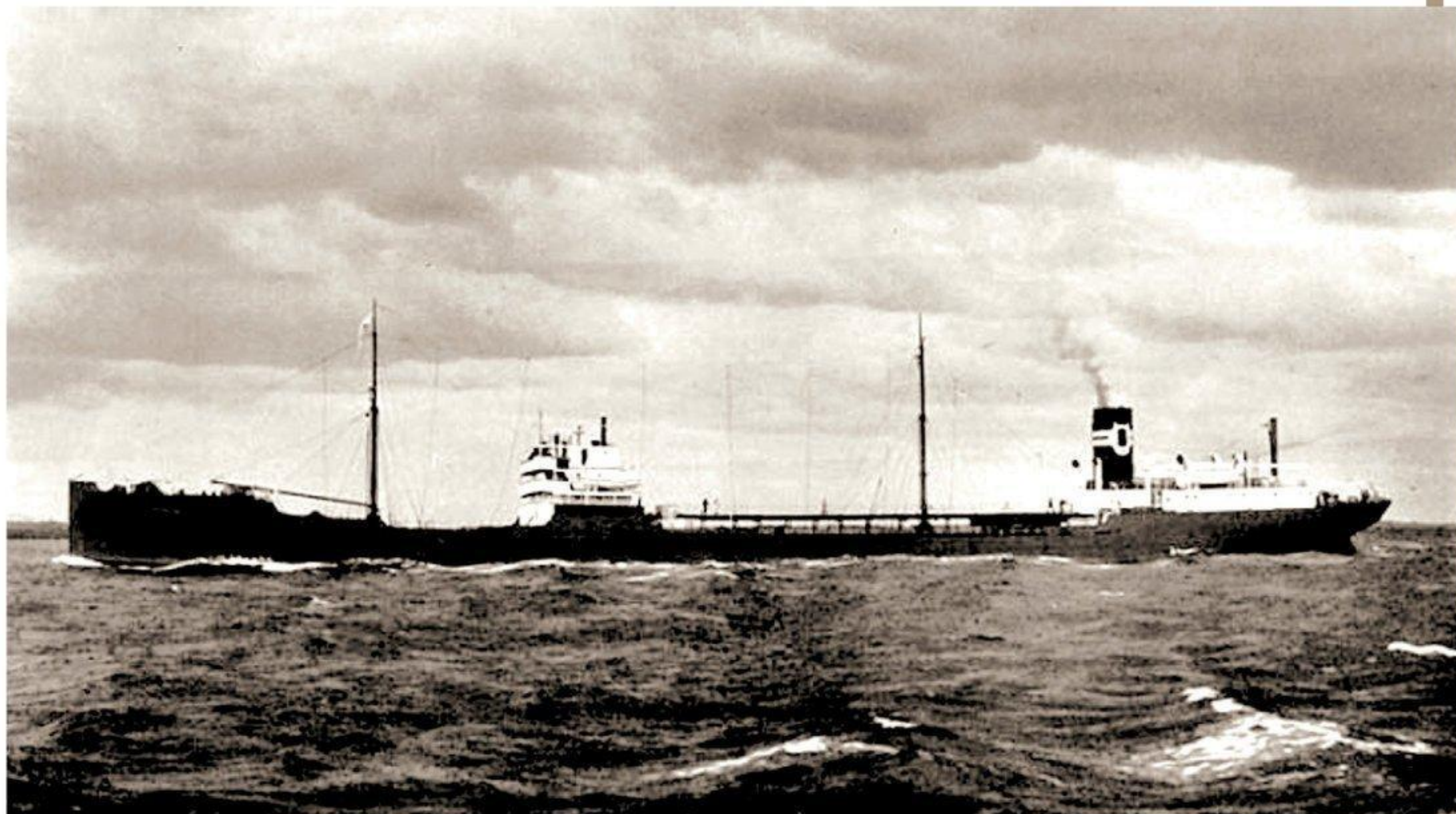
#### Perte du Heinkel He114 A-2

Il est temps pour le *Pinguin* de changer d'air. Les Britanniques savent désormais qu'il y a un nouveau raider qui sévit dans l'océan Indien. Ils vont le baptiser « Raider F ». Il se dirige vers le sud, accompagné du pétrolier *Filefjell*. Par deux fois, une fumée suspecte est détectée mais Krüder évite toute rencontre. Un message en provenance du commandement de la Marine lui parvient le félicitant pour la capture et la destruction du pétrolier *British Commander* dont l'appel a été capté. Après avoir transféré la totalité du gazole contenu à bord du *Filefjell*, le commandant donne l'ordre à huit heures du soir, de couler le pétrolier. Le cutter, muni de son nouveau moteur est utilisé pour transporter l'équipe de démolition. Le *Pinguin* se positionne à distance respectable, compte-tenu des 10 000 tonnes d'essence à bord du bateau norvégien. Les charges fixées sur les œuvres vives explosent sans provoquer d'incendie ni de déflagration mais le navire commence à s'enfoncer par l'arrière, par 30°12' S et 047°10' E. Toutefois, à une heure du matin le 28 août, le pétrolier est toujours à flot. Krüder fait tirer les canons de 37 mm sur la cible sans parvenir à obtenir un résultat significatif. Il ne lui reste qu'à utiliser son artillerie principale. Le deuxième obus de 150 mm frappe près de la poupe et déclenche un jet de flammes important qui monte droit dans le ciel, éclairant tout le secteur.

L'un des plus récents navires norvégiens, le *Morviken* est coulé par le *Pinguin* malgré les requêtes de son capitaine. (Collection Terje Hansen)







L'essence se répand et bientôt la mer n'est qu'une vaste zone de feu tandis que des explosions retentissent. Si Krüder est bien certain que le *Filefjell* est désormais condamné, il est mécontent du résultat qui risque d'attirer l'attention et il décide de s'éloigner à grande vitesse. A l'aube, malgré les cinquante milles qui le séparent maintenant du pétrolier, la lueur de l'incendie est toujours visible.

La décision est prise de donner un nouvel aspect au *Pinguin*. Désormais, il va adopter l'identité du cargo mixte norvégien *Trafalgar* de la Wilhelm Wilhelmsen de Tønsberg. Les modifications débutent le 31 août dans une zone retirée. Le cinq septembre, par une journée ensoleillée et une visibilité parfaite, Krüder ordonne le décollage de l'hydravion pour tenter de repérer une cible. Le Heinkel mis à l'eau, le pilote, l'*Oberleutnant zur See* Hans Werner et l'observateur, l'*Oberleutnant zur See* Walter Müller, tentent d'arracher leur appareil à une mer moutonneuse. Hélas, le nez de l'hydravion percute une vague et le moteur se brise, laissant échapper de la fumée qui bientôt se transforme en incendie. Les deux aviateurs qui ont rampé sur les ailes n'ont plus que la solution de se jeter à l'eau d'autant que les bandes de mitrailleuses commencent à crépiter sous l'action du feu. Un canot vient

les recueillir mais l'avion est irrécupérable. Il existe un autre Heinkel à bord mais le coup est rude sur le plan psychologique pour l'équipage qui n'a, jusque-là, enregistré que des actions positives.

Cinq jours plus tard, la transformation est achevée. La coque est devenue noire avec une bande blanche tandis que la cheminée jaune avec un disque bleu du *Kassos*, prend la couleur noire agrémentée de deux bandes bleues.

#### Poursuite de la mission

Ce jour-là, la vigie placée dans le mât de misaine signale un pétrolier d'environ 12 000 tonnes, relativement proche. Le navire inconnu a également vu le croiseur auxiliaire et prend immédiatement une route opposée tout en émettant un message signalant une présence suspecte. La station de l'île Maurice accuse réception puis celles de Durban et de Port Elizabeth. Bientôt, les échanges radios se multiplient y compris ceux reconnaissables par le rythme de transmission d'un navire de guerre. Krüder réfléchit et demande l'avis de son officier de navigation, l'*Oberleutnant* Michaelsen, sur une idée qui peut paraître surprenante. Au lieu de s'enfuir de l'endroit où il a été repéré, il envisage de demeurer

Après avoir récupéré les 500 tonnes de fioul, le *Pinguin* canonne le pétrolier *Filefjell* dont les 10 000 tonnes d'essence d'avion provoquent un gigantesque incendie. (Collection Arve Wiborg)



Nouveau déguisement pour le *Pinguin*. Cette fois, il prend l'aspect du cargo mixte norvégien *Trafalgar*. (DR)





Une capture de film lors d'un décollage d'un Arado Ar-196. C'est le même genre d'accident qui est arrivé au He114. (Capture d'écran)

sur place, estimant que les recherches vont s'étendre plus au sud, vers l'Antarctique ou sur les routes maritimes qui desservent Madagascar. C'est une hypothèse hardie mais elle réussit pleinement. Aucun navire armé ne vient patrouiller dans le secteur. Quarante huit heures après, avec sa nouvelle livrée d'inoffensif cargo norvégien, le *Pinguin* rencontre le cargo britannique *Benavon* de 5 872 tjb, 3 723 tjn et 9 600 tonnes de port en lourd. Lancé le 27 mai 1930 par le chantier Lithgows Ltd à Port Glasgow et mis en service le mois suivant pour le compte de Ben Line Steamers Ltd à Edinburgh, le bateau fait route de Hong Kong à destination de Londres avec un chargement de marchandises diverses comprenant du caoutchouc, du jute et du chanvre. Il mesure 133,40 m de long (129,54 m entre pp), 17,07 m de large, a un tirant d'eau de 8,84 m et sa propulsion est assurée par une machine à triple expansion de 576 NHP lui fournissant une vitesse de 12 nœuds. Le *Pinguin* parvient à proximité du cargo et tire un coup de semonce sur l'avant. Cela a pour effet une riposte inattendue des canonnières du *Benavon* qui mettent un coup au but sur le croiseur. Heureusement, si le projectile traverse la coque, juste au-dessus de la cale où sont stockées les mines, il n'explose pas et se retrouve dans le casier d'un chauffeur. Alors que tous les hommes se sont jetés au sol, l'officier marinier Streil, calmement, se saisit de l'ogive encore chaude et la jette à la mer par le trou qui lui a permis d'accéder à l'intérieur. La réaction du *Pinguin* est immédiate et l'artillerie principale ouvre le feu, détruisant le mât principal et projetant deux hommes de l'armement ennemi à la mer, aussitôt remplacés. Une deuxième salve arrive et fait exploser le caisson de munitions du canon anglais. Lorsque la fumée s'est dissipée, il ne reste plus rien de l'arme ni des hommes qui la servaient. Krüder ordonne le cessez-le-feu. A bord du cargo, l'équipage met les canots et les radeaux à l'eau d'autant qu'un incendie s'est déclaré et qu'il prend de

l'expansion. Lorsque tous les blessés et les rescapés ont été recueillis par le *Pinguin*, soit sept Anglais et dix-huit Chinois, Krüder interroge le capitaine A. Thompson lui demandant pour quelle raison il avait résisté alors qu'il savait très bien que son unique canon ne pouvait rivaliser avec l'artillerie lourde du croiseur. Celui-ci explique que c'est son second qui a donné l'ordre. Deux jours auparavant, le 10 septembre, le *Benarty*, sister-ship du *Benavon*, avait été intercepté et coulé par le croiseur auxiliaire *Atlantis* et le second avait assuré que si pareille mésaventure devait leur arriver, il le ferait payer à l'agresseur. Le capitaine estime qu'avec un peu de chance, son navire aurait pu se débarrasser du *Pinguin* et maintient qu'il éprouve de l'admiration pour l'action de son second. Désormais, le *Benavon* brûle de la proue à la poupe avant de disparaître de la surface. Malgré les soins attentifs du Dr Wentzel, trois des blessés, dont le second officier, décèdent et leurs corps sont remis à la mer au cours d'une cérémonie rassemblant les ennemis de la veille.

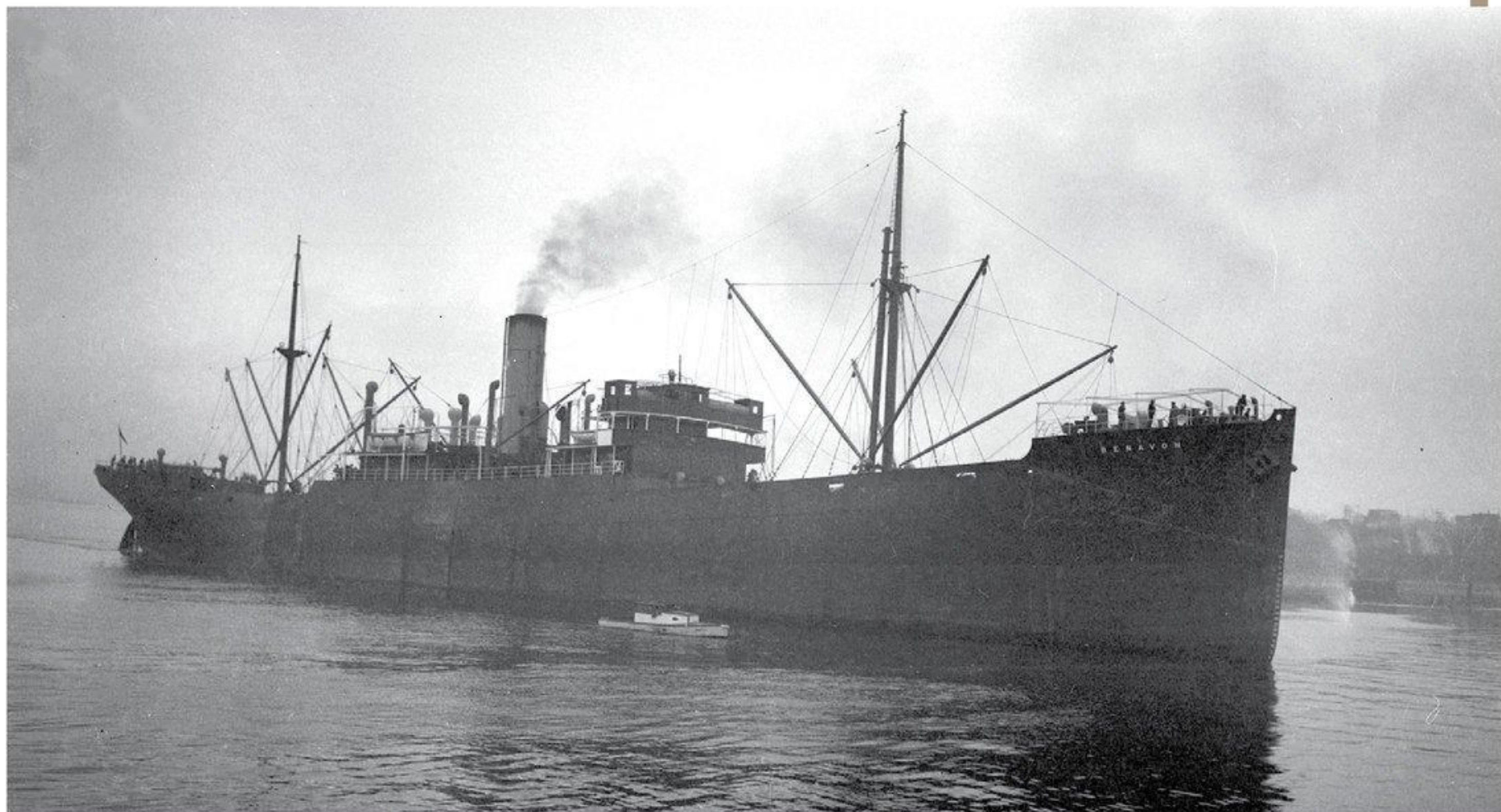
#### Transfert de prisonniers

Bien que la circulation des navires se soit très sensiblement ralentie depuis les messages informant de la présence d'un raider allemand, le 16 septembre une fumée est aperçue à l'horizon. Après une approche rapide, un tir de semonce sur l'avant et un avertissement menaçant pour interdire toute utilisation intempestive de la radio qu'il ne possède d'ailleurs pas, le navire s'immobilise. Il s'agit du cargo norvégien *Nordvard* lancé le 16 avril 1925 par Kockums Mekaniska Verksteds A/B à Malmö (Suède) et commissionné en août pour la compagnie Lauritz Kloster à Oslo. Il déplace 4 111 tjb, 2 356 tjn et 7 770 tonnes de port en lourd avec un tirant d'eau de 6,93 m et mesure 121,26 m de long (115,06 m entre pp) et 16,46 m de large. Il est propulsé par un moteur

Une peinture de l'arraisonnement du *Benavon* après un échange d'artillerie avec le *Pinguin*. (Vegaship on Clyde Maritime)







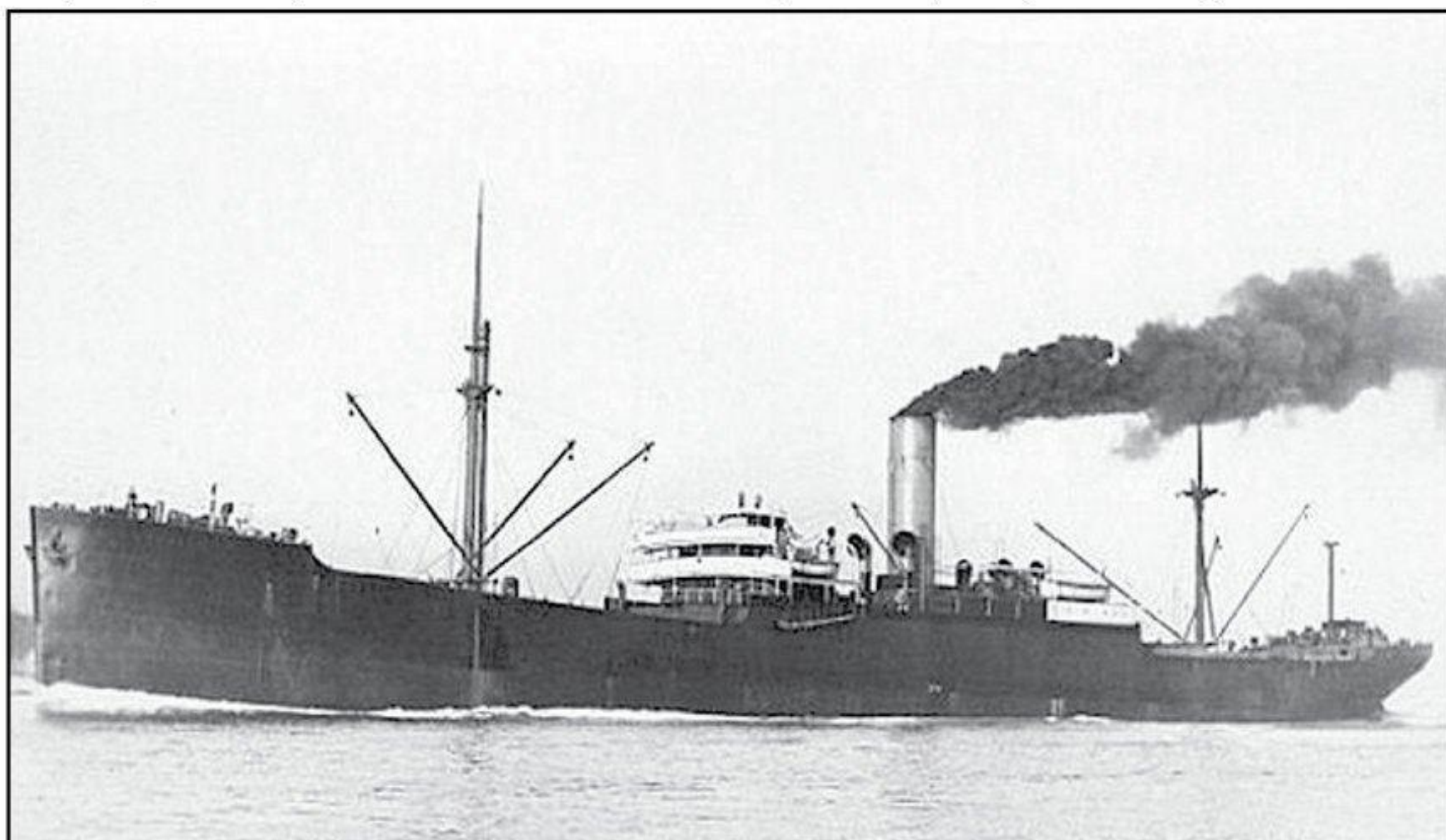
Diesel 6 cylindres quatre temps de 439 NHP, à la vitesse de 12 nœuds. Il fait route de Bunbury en Australie, d'où il a appareillé le 5 septembre sous le commandement du capitaine Henry M. Hansen, à destination de Port Elizabeth en Afrique du Sud, avec un chargement de 7 000 tonnes de blé. Après l'arraisonnement du navire, Krüder décide de l'envoyer à Bordeaux car son chargement est non négligeable mais surtout pour embarquer tous les prisonniers qui encombrant son bord. Ce sont donc 151 bouches de moins à nourrir qui prennent place sur le cargo, avec un équipage de prise de 17 hommes commandé par le *Leutnant zur See der Reserve* Hans Neumeyer, ancien officier de la marine marchande. Dix blessés graves demeurent sur le *Pinguin*, sous la vigilance du Dr Wentzel. Le cargo parvient à Bordeaux le 22 novembre où il va assister à plusieurs attaques aériennes du port, sans dommage pour lui. Réquisitionné par la *Kriegsmarine*, le *Nordvard* devient un bateau-cible puis, en 1943, il est aménagé comme navire-dépôt et d'approvisionnement des sous-marins en Norvège. Les 28 et 29 décembre 1944, il est attaqué par des avions britanniques et coulé dans le fjord menant à Moss, au sud d'Oslo. Le bateau explose entraînant la perte de 116 hommes. Pendant ce temps, le *Pinguin* se dirige à l'est et occupe une position comprise entre l'île Christmas, le détroit

de la Sonde et la côte nord-ouest de l'Australie, sur la route maritime de l'Inde à l'Australie du Sud.

#### Transformation d'un pétrolier en mouilleur de mines

Le commandant se fait de plus en plus rare sur la passerelle, occupé dans sa cabine avec l'*Oberleutnant* Michaelsen à consulter les cartes des accès aux ports d'Australie et de Nouvelle-Zélande. Krüder estime qu'il est temps de libérer les mines contenues dans ses cales pour perturber la navigation. Après avoir élaboré un projet, ils conviennent qu'il leur faut désormais trouver un navire pour le mettre en pratique, estimant qu'un pétrolier ferait parfaitement l'affaire. Reste à le découvrir. Fort heureusement, si le temps est un peu froid, les journées sont ensoleillées et la mer, de même que la visibilité, sont parfaites. Après quelques jours d'attente, une fumée est aperçue le 7 octobre et le mode opératoire, approche, coup de semonce, menaces et équipe de prise, permet de se rendre rapidement maître du pétrolier norvégien *Storstad* de 8 998 tjb, 5 217 tjn et 13 460 tonnes de port en lourd. Lancé le 21 octobre 1925 par le chantier Blythswood Shipbuilding Co Ltd à Glasgow et mis en service

Le cargo britannique *Benavon* transporte du chanvre, du caoutchouc, du jute et d'autres marchandises lorsqu'il est arraisonné par le *Pinguin*. (DR)



Le croiseur auxiliaire *Atlantis* coule le sister-ship du *Benavon*, le cargo *Benarty*, deux jours auparavant. (DR)



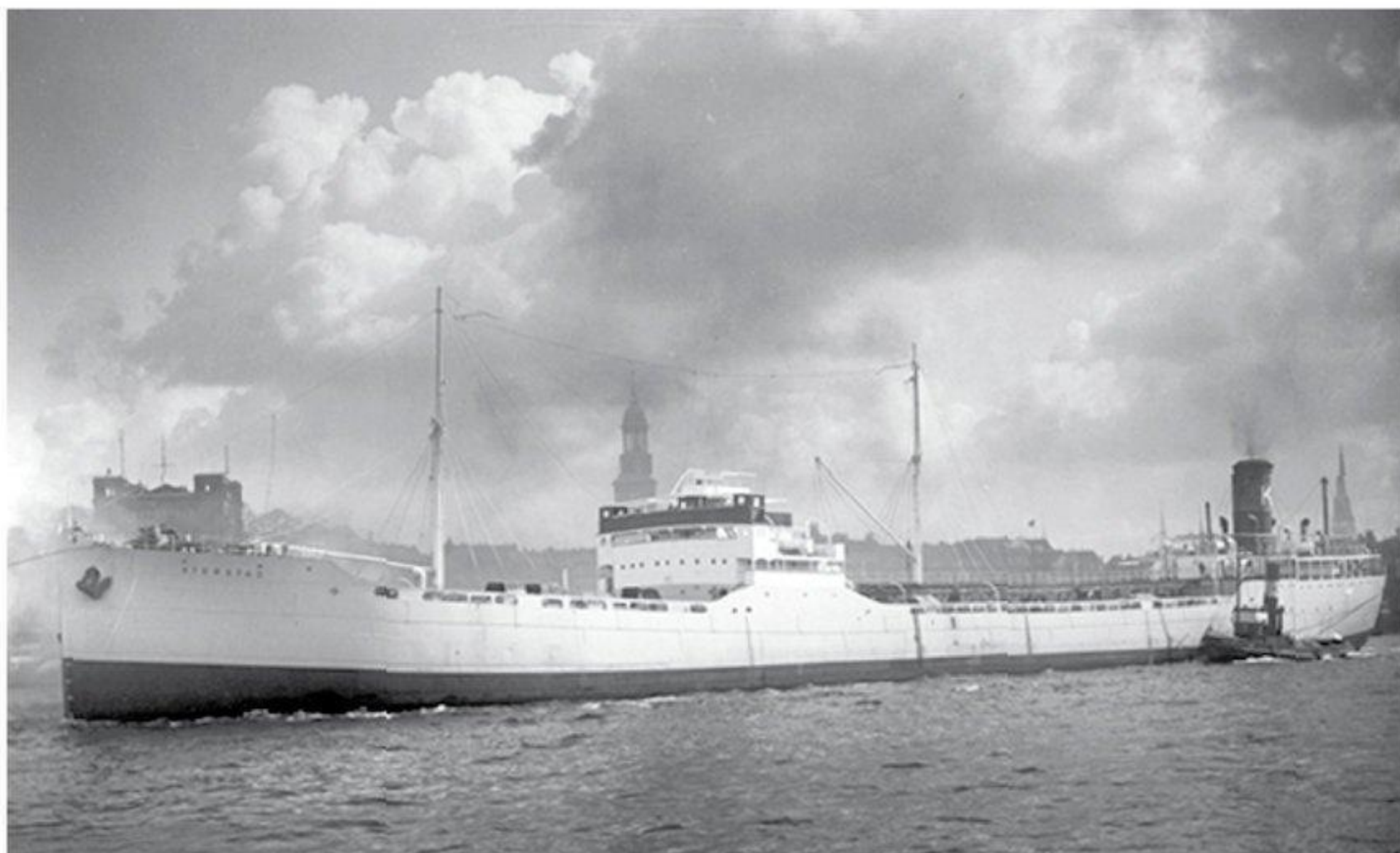
Carte postale colorisée du *Nordvard* chargeant du coton à New Orleans en Louisiane. (DR)



en janvier 1926 pour le compte d'A. F. Klaveness & Co A/S à Oslo, ce gros pétrolier mesure 152,40 m de long (143,26 m entre pp) et 18,95 m de large. Son tirant d'eau est de 10,74 m et sa propulsion est assurée par deux moteurs Diesel 6 cylindres de 709 NHP qui lui autorisent une vitesse de 11 nœuds. L'équipe d'arraisonnement est saluée sur le pont par le premier officier, Thomas Karlsten, qui accompagne le *Leutnant zur See* Helmut Hanefeld près du capitaine Egil Wilhelmsen. Parti de Miri à Bornéo le 30 septembre à destination de Melbourne, il transporte 12 500 tonnes de gazole et 500 tonnes de mazout. Son équipage se compose de trente Norvégiens et un Danois et aucun canon n'est installé à bord. Vingt-cinq de ces hommes sont transférés sur le *Pinguin* tandis que sont conservés le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> ingénieur mécanicien, l'assistant, deux mécaniciens et le charpentier. Le transfert d'environ 2 000 tonnes de gazole est rapidement effectué pour compléter le stock de carburant du croiseur auxiliaire. Pour la première et la seule fois au cours de la croisière, le commandant Krüder se rend à bord d'un navire arraisonné, à la surprise de tout l'équipage du *Pinguin*, accompagné de l'*Oberleutnant zur See* Karl Schmidt, spécialiste des mines, de l'ingénieur en chef, le *Kapitänleutnant* Karl Cramer et du *Leutnant* Erich Warning. La place libérée par le transfert du

carburant convient parfaitement pour recevoir un chargement de mines. Krüder a déjà envisagé l'aménagement pour transformer le *Storstad* en mouilleur de mines et lui a attribué le nouveau nom de *Passat*. L'ingénieur en chef, consulté pour savoir le temps nécessaire aux transformations qui permettront le largage des mines par l'arrière, considère que trois jours peuvent suffire si chacun se met à l'ouvrage. Malgré les difficultés, chaque homme s'efforce de respecter le délai annoncé et trois jours plus tard, le *Passat* est prêt à recevoir son sinistre chargement. Les canots pneumatiques sont envisagés pour le transbordement mais cela se révèle très délicat à cause d'une mer houleuse. C'est donc avec le canot moteur, plus rigide, que s'effectue le va-et-vient des redoutables engins, non sans avoir au préalable renforcé le fond à l'aide de matelas. Il s'agit maintenant de désigner l'officier qui doit commander le *Passat*. La logique voudrait que l'*Oberleutnant zur See* Schmidt, qui connaît le mieux les mines prenne le commandement mais son expérience sur mer est pratiquement nulle alors que Warning, seulement *Leutnant zur See* possède son certificat de capitaine au long cours. Krüder décide de promouvoir temporairement Warning au grade d'*Oberleutnant zur See* et lui confie le commandement du mouilleur de mines, assisté de neuf officiers mariners, dix-

Capturé par le *Pinguin*, le pétrolier *Storstad* est transformé en mouilleur de mines par l'équipage du croiseur auxiliaire. (Collection Mackenzie J Gregory)

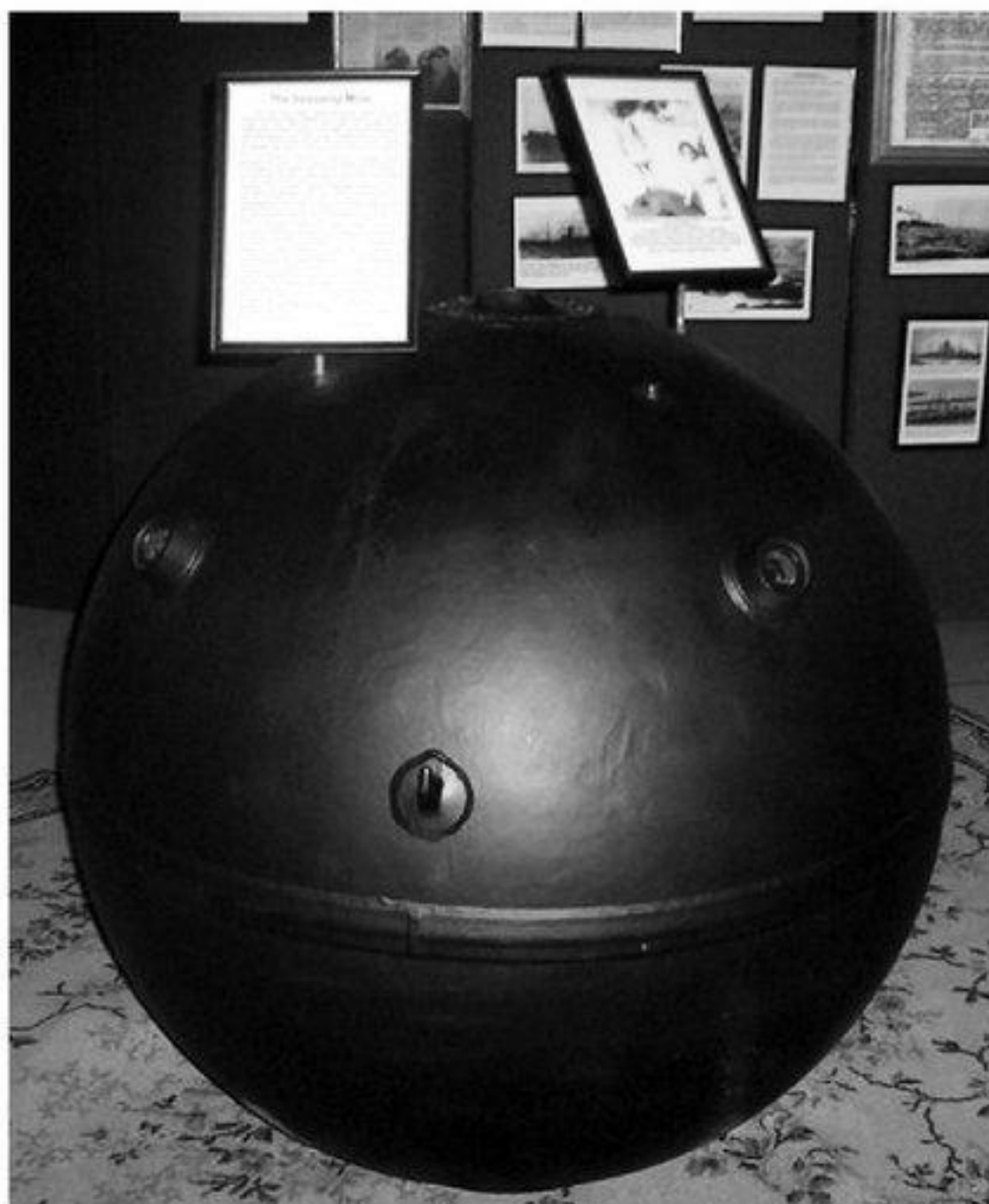




neuf hommes d'équipage et des six Norvégiens conservés à bord. Le 15 octobre 1940, les deux navires se séparent sous les « hourrah » des équipages.

### Le mouilleur de mines *Passat*

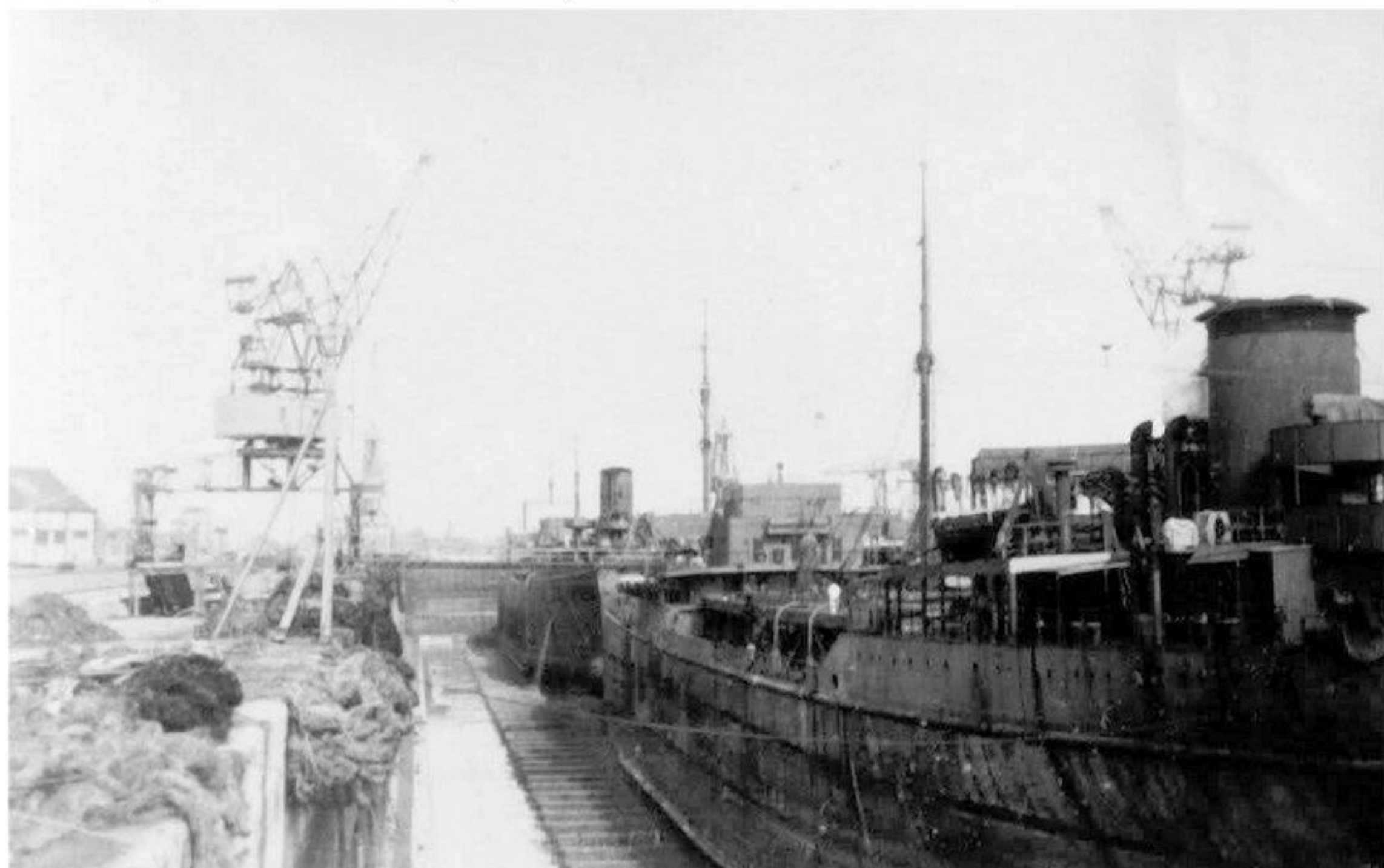
Le *Passat* se dirige désormais vers l'Australie. Il y a tout lieu d'être confiant car jamais un pétrolier n'a été transformé en mouilleur de mines et donc ne saurait attirer une attention particulière et soupçonneuse. En outre, les papiers du navire sont en règle et il est officiellement annoncé pour son arrivée à Melbourne ce qui justifie amplement sa présence dans la zone en cas de contrôle. Peu après, un message en provenance d'Allemagne est capté, annonçant la remise de la Croix de Fer de 1<sup>re</sup> classe au commandant Krüder. D'autre part, à sa discrétion, un certain nombre de Croix de Fer de 2<sup>e</sup> classe peuvent être attribuées à quelques membres d'équipage. Cruel dilemme pour le commandant qui estime que chacun a participé activement aux succès du *Pinguin*. Bien que l'essentiel de la transformation du *Storstad* ait été effectué, il reste toujours quelques détails complémentaires à régler, ce qui a pour avantage d'occuper les hommes au cours des journées de navigation. Bientôt une tempête se lève et de nouvelles préoccupations retiennent l'attention de tous. Parmi celles-ci, la conduite du navire dans un véritable ouragan, une visibilité réduite à presque rien et l'obligation de renforcer l'amarrage des mines qui pourraient endommager sérieusement les cloisons du navire en cas de rupture, les fusées étant bien sûr stockées indépendamment. Les hommes de quart à découvert souffrent particulièrement car ils doivent veiller à ne pas être surpris par l'ennemi et les gifles du vent et des paquets de mer mettent leurs visages et leurs yeux à rude épreuve. Le journal de bord porte la mention « Vent de force 11 avec rafales de force 12 ». Normalement, dans de telles circonstances, un navire se met à la cape mais Krüder a préparé un plan minutieux avec des heures de mouillages et de rendez-vous précis et l'*Oberleutnant* Warning n'a pas l'intention d'y déroger. Durant les quarante-huit heures suivantes, la tempête ne faiblit pas et Warning ne se souvient pas d'avoir connu un temps pareil depuis qu'il navigue. Le *Passat* se trouve encore à quatre cents milles de son premier objectif et chacun se demande si ce bateau qui gémit chaque fois qu'il atteint le sommet d'une vague et bascule de l'autre côté ne va pas se rompre. Il est évident que la date et l'heure de rendez-vous fixées avec le *Pinguin* ne pourront être tenues mais il est à souhaiter que le croiseur auxiliaire connaisse les mêmes difficultés ce qui lui évitera une attente trop longue pour leur prise de contact. Bien sûr, les repas chauds ne sont plus servis. Il est pratiquement impossible de se tenir debout sans se cramponner fermement et transporter des plats dans



Une mine échouée du *Passat* a été récupérée. (Photo Rick Hanning)

de telles conditions relèverait d'un exploit répétitif irréalisable. Un des officiers suggère au commandant de servir un peu de rhum pour donner du cœur au ventre des hommes ce qui est accepté par Warning. A un certain moment, un cargo est aperçu mais cela ne sert à rien de tenter de l'éviter car chacun n'a pour seul objet que la conduite de son navire dans ce déchaînement des éléments.

Vers midi; le troisième jour, le vent est tombé et si la houle se fait encore sérieusement sentir, la tempête va en s'apaisant et la visibilité en s'améliorant de telle sorte que vers la fin de la journée, des lumières peuvent être aperçues sur le littoral le plus méridional du continent australien. Le navire se dirige vers le détroit de Bass séparant la côte sud de l'Australie de la Tasmanie, un passage obligé pour les bateaux qui se rendent à Sydney ou en Nouvelle-Zélande. A cause de nombreuses petites îles et récifs, l'attention est particulièrement soutenue par les hommes de veille, et le commandant arbore une casquette et une veste de la marine marchande norvégienne découverte dans une cabine. Le *Passat* croise plusieurs navires marchands britanniques et des bateaux de pêche australiens mais personne ne semble se préoccuper de ce pétrolier à l'aspect totalement inoffensif... (à suivre)



Au premier plan, le *Passat* dans la forme Joubert à Saint-Nazaire, peu de temps avant l'explosion du *HMS Campbelltown*. (Collection Marstec)





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

## UN «PINGUIN» EN ANTARCTIQUE

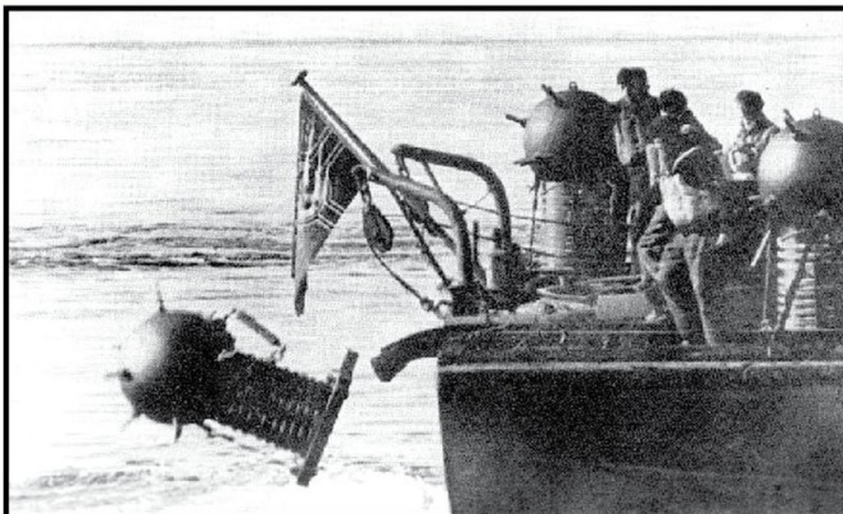
2<sup>e</sup> partie par René Alloin

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

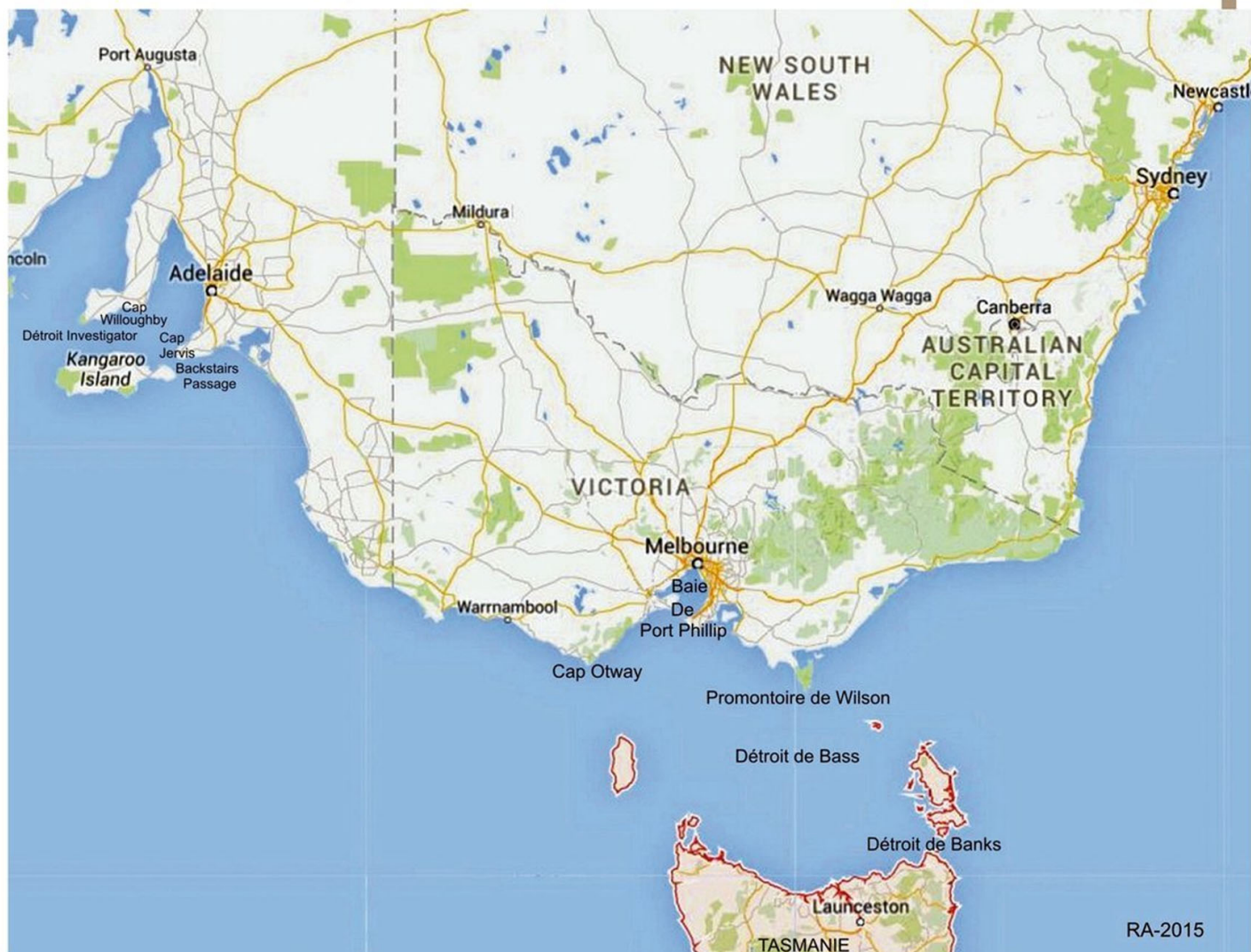
À l'arrière du *Passat*, l'*Oberleutnant* Schmidt et ses hommes préparent les mines en fixant les cornes équipées de fusées électro-chimiques sur les coques, les faisant ressembler à des hérissos. Moment de concentration maximum car la moindre erreur peut avoir de très lourdes conséquences. Dès la nuit 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<sup>re</sup> 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 frottés 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

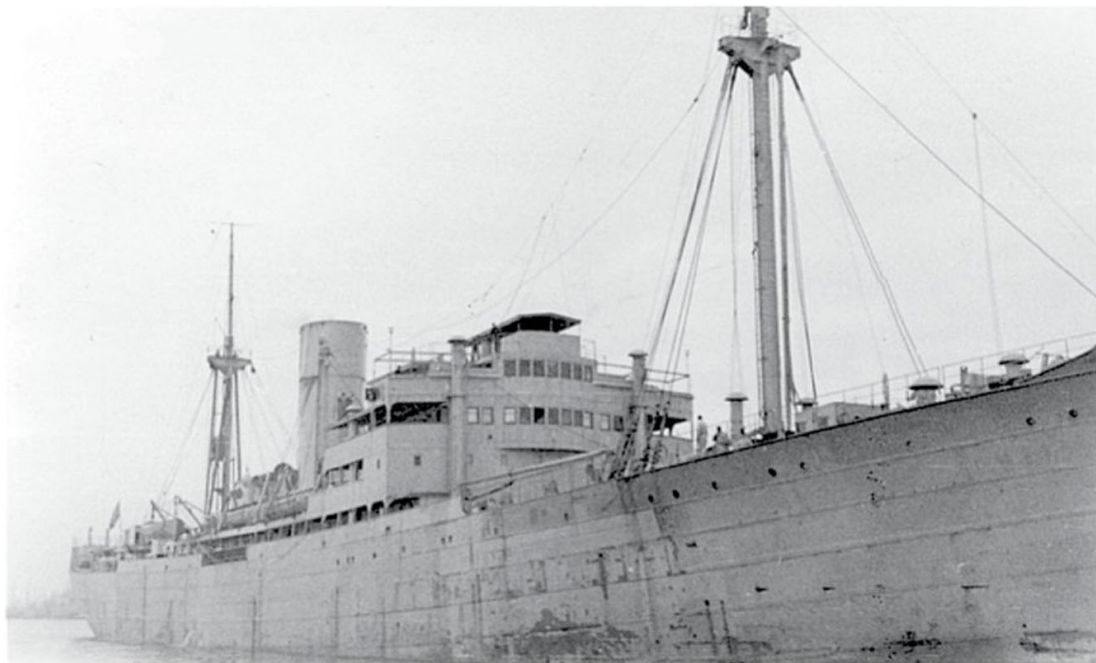
d'exercice et que s'éteignent les derniers projecteurs, Krüder donne l'ordre de se diriger vers la zone de largage des mines. Malgré une mer un peu trop forte pour ce genre de travail, quarante mines sont déposées une à une à l'entrée du port de Sydney et à l'approche de Newcastle. Les hommes chargés 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<sup>er</sup> 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.



Cette photo montre la proue du croiseur auxiliaire *Pinguin*. Immédiatement devant la passerelle sont installés les canons de 150 mm camouflés par des lices. A noter sur la cheminée, un V en partie caché utilisé comme signe de reconnaissance par les Sperrbrecher dans les eaux territoriales allemandes. (Collection Herbert Baasch)



Le 7 novembre, il mouille son dernier contingent de mines entre le cap Catastrophe et la péninsule de Yorke, point de passage obligé pour les navires se rendant à Port Pirie ou Port Augusta mais également dans le détroit Investigator et le Backstairs Passage, déjà miné par le *Passat*.

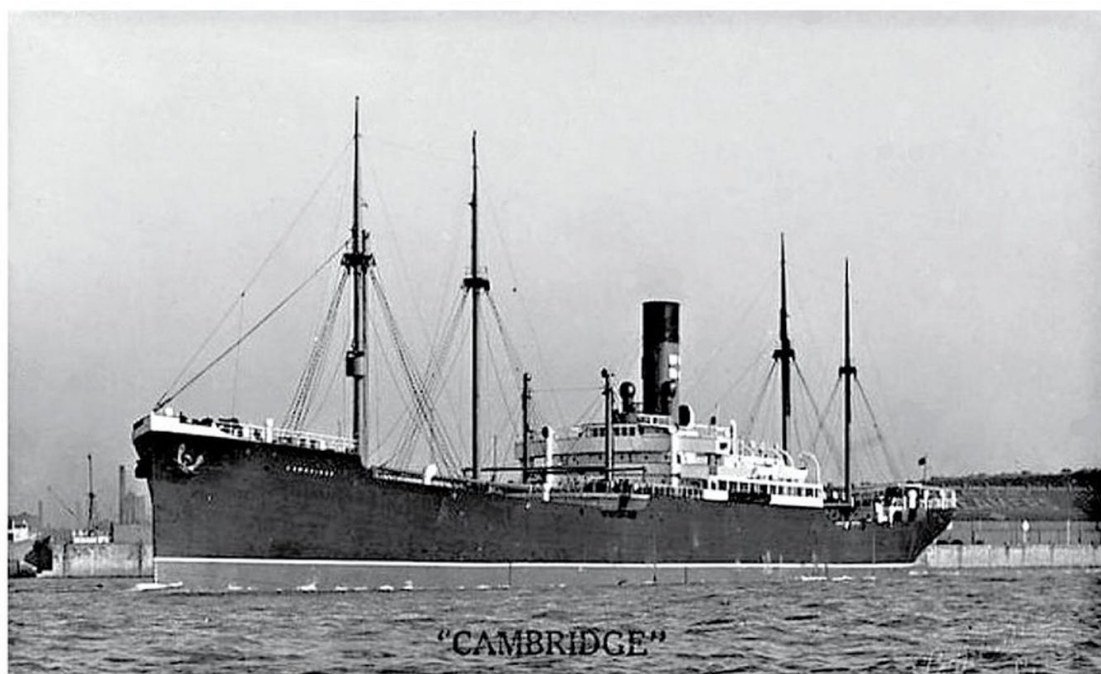
#### Victimes des mines

Alors que le *Pinguin* s'éloigne de l'Australie, Charlie Brunke apporte un message décrypté au commandant signalant un navire non identifié transmettant un SOS le 7 novembre 1940 après une explosion sous-marine inexplicée à 6 milles à l'est du Promontoire de Wilson, à l'entrée est du détroit de Bass. En fait, il s'agit du cargo frigorifique britannique *Cambridge* lancé le 9 décembre 1916 par le chantier Joh C. Tecklenborg AG Schiffswerft u Maschinenfabrik à Wesermünde (D) sous le nom de *Vogtland*. Du fait de la guerre, le navire reste inachevé et il est commissionné le 27 novembre 1919, remis à la Grande-Bretagne comme dommages de guerre en 1920 puis affecté à la Federal Steam Navigation Co Ltd à Londres en 1921. Il est renommé *Cambridge* en 1922. D'un tirant d'eau de 11,35 m, il déplace 10 855 tjb, 6 687 tjn

et un port en lourd de 13 280 tonnes. Il mesure 165,93 m (159,84 m entre pp) de long, 19,99 m de large et ses deux machines à triple expansion de 1 106 NHP lui procurent une vitesse de 14 nœuds. Le navire, sous le commandement du capitaine A. J. Paddy Angell, fait route de Cardiff à Brisbane avec un chargement de fer-blanc et de bois de charpente, lorsqu'il heurte une mine qui explose à l'arrière, provoquant l'inondation de la salle des machines. Le signal de détresse n'ayant pas obtenu de réponse, le capitaine fait évacuer son navire qui coule en moins de quarante-cinq minutes, par l'arrière. Le charpentier du navire, J. Kinnear, rentre dans sa cabine pour y récupérer des biens personnels mais ne parvient pas à s'en extraire. Les cinquante-cinq rescapés prennent place dans trois canots de sauvetage et sont recueillis par le dragueur de mines auxiliaire *HMAS Orara* puis conduits à Port Welshpool.

Dans la nuit du 8 au 9 novembre, la radio capte un nouvel appel de détresse. Il s'agit de la perte du cargo américain *City of Rayville* qui a sauté à 19h47 sur une mine du *Passat* à l'entrée ouest du détroit de Bass. Lancé en avril 1920 par le chantier Oscar Daniels Shipbuilding Co à Tampa (Floride) et commissionné en janvier 1921, c'est le premier navire

Le cargo britannique *Cambridge* est victime d'une mine mouillée par le *Passat* à l'entrée du détroit de Bass. (DR)





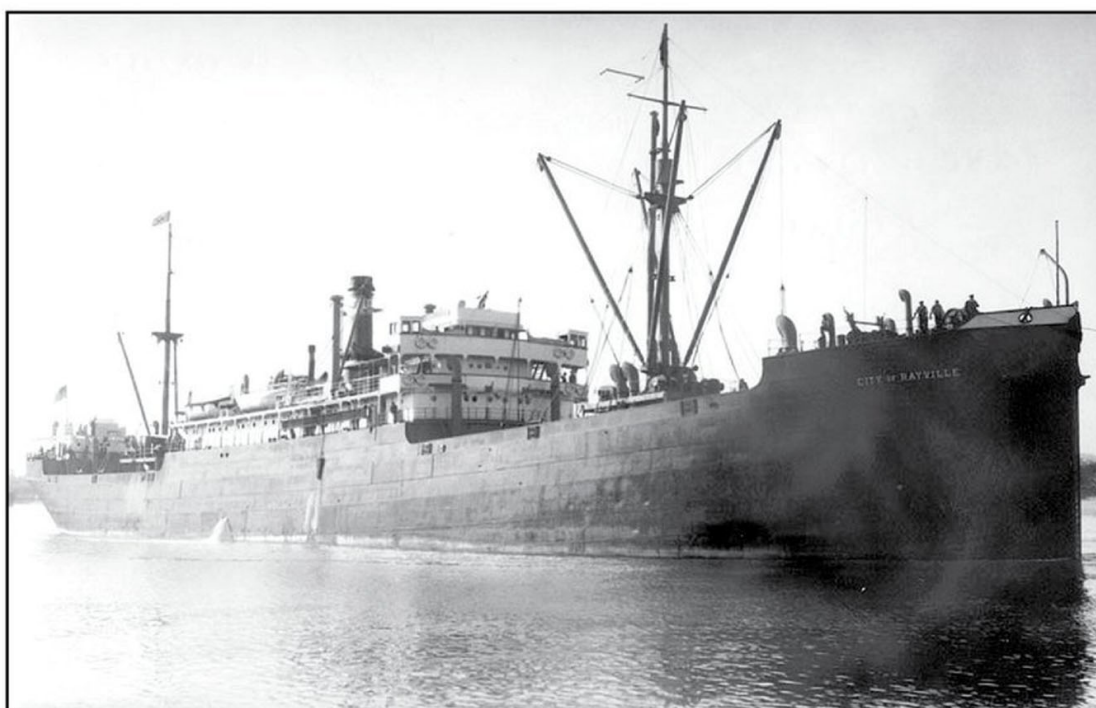


américain coulé au cours de la seconde guerre mondiale. Propulsé lors de sa construction par une machine à triple expansion, il est équipé en 1927 avec un moteur 6 cylindres diesel deux temps de 988 NHP qui lui permet d'atteindre la vitesse de 12 nœuds. Avec ses 122,45 m de long entre perpendiculaires, 16,51 m de large et un tirant d'eau de 9,53 m, il déplace 5 883 tjb, 3 666 tjn et 9 050 tonnes de port en lourd. Parti de Whyalla dans le golfe de Spencer (AUS) pour Melbourne, sous le commandement du capitaine A. P. Cronin, avec une cargaison de 37 520 barres de plomb représentant un chargement de 1 500 tonnes, l'explosion arrache le mât

de misaine tandis que les lingots de plomb de quarante kilos retombent un peu partout sur le pont du navire. L'équipage de 39 hommes parvient à abandonner le cargo dans les canots de sauvetage mais le matelot James Bryan retourne dans le navire pour récupérer des effets personnels et meurt noyé tandis que le bateau s'enfonce par l'arrière en trente-cinq minutes, par 38°51' S et 143°39' E.

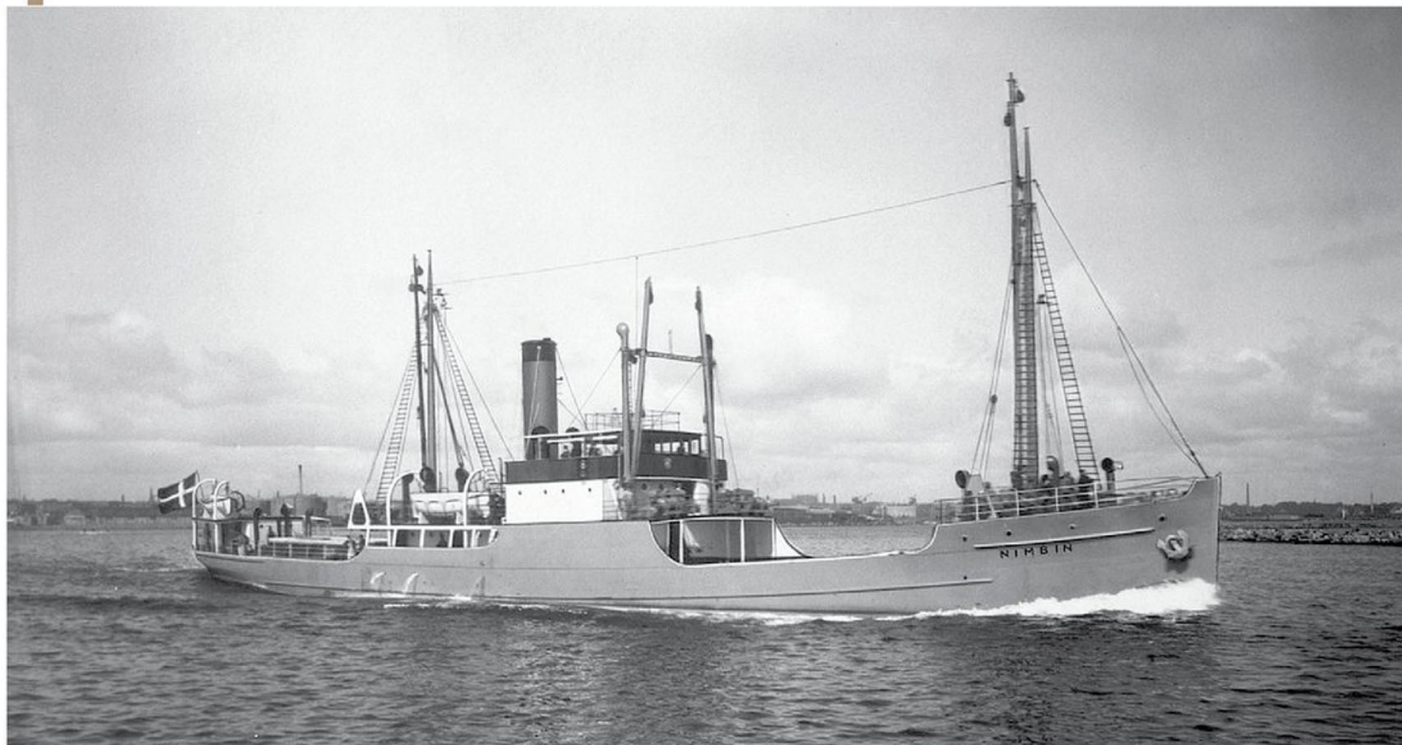
Il faut attendre le 5 décembre 1940 pour voir une nouvelle victime des mines. Cette fois, c'est le petit cargo australien *Nimbin* de 1 052 tjb et 516 tjn qui heurte une mine au cap

Les dragueurs de mines auxiliaires australiens *HMAS Orara* et *HMAS Durraween* découvrent deux mines qu'ils font exploser, après avoir recueilli les rescapés du *Cambridge*. (Australian War Memorial)



Le cargo *City of Rayville* saute sur une mine du *Passat* et a le triste privilège d'être le premier navire américain coulé au cours de la seconde guerre mondiale. (Shipscribe)



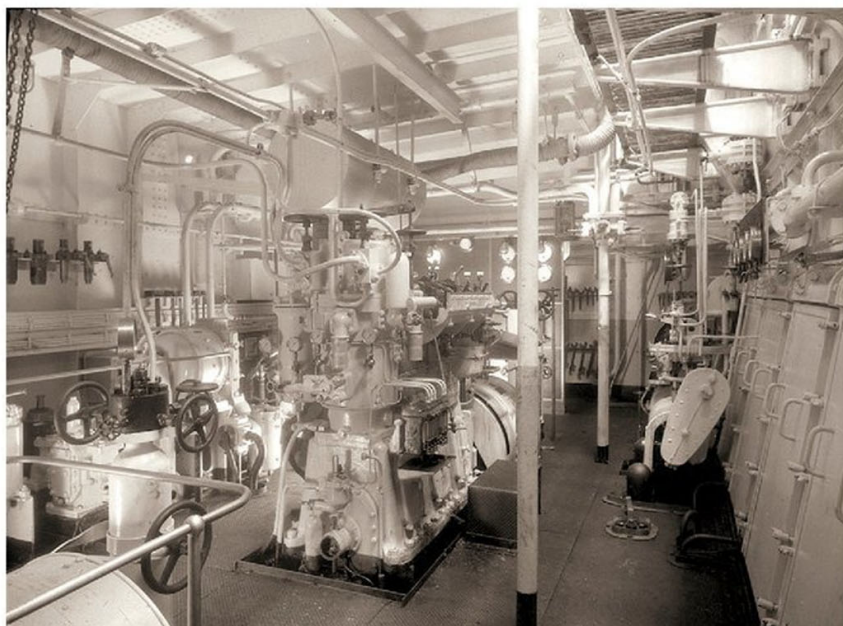


Le petit cargo australien *Nimbin* est victime d'une mine et coule le 5 décembre 1940. (Document B & W)



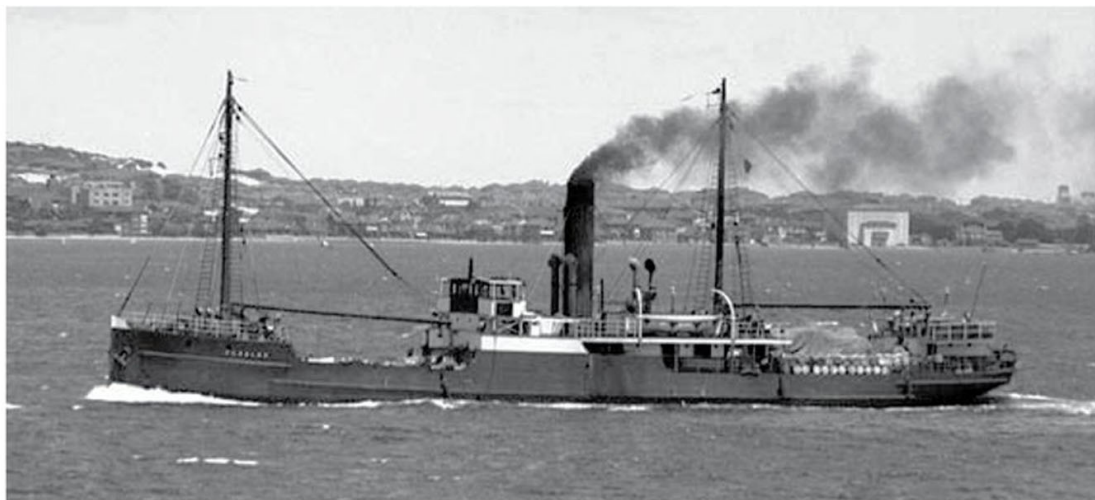
La passerelle fonctionnelle du cargo australien *Nimbin*. (Document B & W)

Norah, entre Newcastle et Sydney. Lancé le 27 avril 1927 par le chantier Burmeister & Wain's Maskin & Skibsbyggeri A/S à Copenhague et mis en service en juin pour le compte de la North Coast Steam Navigation Co Ltd à Sydney, il mesure 65,53 m de long entre perpendiculaires et 10,69 m de large, a un tirant d'eau de 3,58 m et sa propulsion est assurée par un moteur 6 cylindres diesel quatre temps de 235 NHP lui fournissant une vitesse de 12 nœuds. Alors que, sous le commandement du capitaine William James Bryanston, il navigue sur le chemin de retour de Coffs Harbour à Sydney avec une cargaison de plaques de contreplaqués et un grand nombre de porcs, il ressent une violente explosion à 15h25, par 33°15' S et 151°47' E, juste à l'arrière de la salle des machines. En quelques secondes, les survivants se retrouvent à l'eau sans avoir eu le temps de mettre le moindre canot de sauvetage à la mer. Heureusement de nombreuses plaques de contreplaqués se sont éparpillées autour de l'épave, servant ainsi de radeaux. Dix minutes auparavant, un hydravion a décollé de la base de Rathmines pour un vol de reconnaissance. Le pilote ayant repéré de la fumée modifie sa route et aperçoit les nombreuses épaves qui flottent avec des hommes accrochés. Il prévient aussitôt par lampe Aldous un navire navigant dans une zone pas trop éloignée du naufrage. Celui-ci, le cargo australien *Bonalbo* se rend sur les lieux où il parvient deux heures et demie plus tard. Treize survivants, dont quatre blessés sont ramenés à Sydney mais sept tués sont à déplorer, parmi lesquels le capitaine. Dès le 23 novembre pourtant, les stations de radio australiennes émettaient des messages d'alerte pour la zone réputée à risque entre Newcastle et Sydney. Le 6 décembre, la partie sud de l'entrée de Newcastle est annoncée comme dangereuse et le lendemain, le golfe de Spencer est fermé à toute navigation après que le cargo britannique *Hertford*



Le moteur 6 cylindres Burmeister & Wain et la salle des machines du cargo australien *Nimbin*. (Document B & W)





Le cargo australien *Bonalbo* recueille treize survivants du petit cargo *Nimbin*. (Shiphoto)



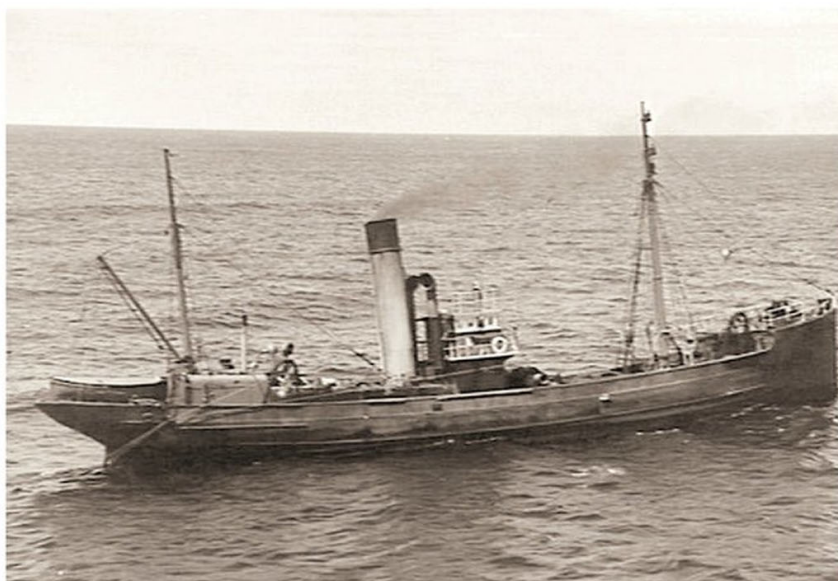
Si le cargo britannique *Hertford* parvient à s'en tirer après avoir heurté une mine du *Pinguin*, il n'échappera pas à son funeste destin sous les torpilles de l'*U.571*. (Allen Collection)

ait heurté une mine du *Pinguin* à l'entrée du golfe. Mis sur cale sous le nom de *Friesland*, il est lancé sous le nom de *Rheinland* le 13 octobre 1917 par le chantier Schiffbau & Maschinenfabrik Bremer Vulkan à Vegesack (D) pour le compte de la Hamburg-Amerika Linie à Hambourg. Il est commissionné le 30 juin 1920 et reprend le nom de *Friesland*. Transféré au Gouvernement britannique comme dommages de guerre en 1922, il est géré par la Federal Steam Navigation Co Ltd à Londres et devient le *Hertford*. D'un déplacement de 10 923 tjb, 6 776 tjn et 15 173 tonnes de port en lourd, il mesure 162,46 m de long (158,67 m entre pp) et 19,56 m de large avec un tirant d'eau de 11,63 m. Sa propulsion est assurée par deux machines à triple expansion et deux turbines basse pression avec engrenage et couple hydraulique d'une puissance de 1 290 NHP lui procurant une vitesse de 14 nœuds. Après des réparations sommaires à Port Lincoln, il est remorqué à Adelaïde pour des réparations plus sérieuses puis à Sydney. Il reprend du service le 20 janvier 1942. Il sera coulé ultérieurement par l'*U.571* le 29 mars 1942. D'autres SOS retentissent, cette fois-ci en provenance des abords de Port Hobart en Tasmanie.

L'Australie renforce sa flotte de dragueurs de mines et les victimes s'amenuisent considérablement. Cependant, le 26 mars 1941, le petit bateau de pêche australien *Millimumul* de 287 tjb et 113 tjn saute sur une mine au nord-est de Sydney, à 33 milles à l'est de Broken bay. Chargé du produit de sa pêche, il rentre à Sydney, son port d'attache, sous le commandement du capitaine Rixom. Lancé le 16 janvier 1915 par le chantier Smith's Dock Co Ltd à Middlesbrough et mis en service le 27 février 1915, il est incorporé comme chalutier armé dans la Royal Navy sous le nom de *HMT Gunner*. Il mesure 39,62 m de long (entre pp) et 7,14 m de large et possède un tirant d'eau de 3,86 m. Il est propulsé par une machine à triple expansion de 56 NHP. Après son retour à la vie civile, il prend le nom de

*Temahani* en 1920 puis devient le *Millimumul* en 1926 sous le pavillon de la Red Funnel Ltd jusqu'au jour de sa perte. La mine a explosé sur le côté tribord arrière entre la salle des machines et la cale n° 2. Sur un équipage de vingt hommes, il y a treize survivants, dont quatre blessés, recueillis par le charbonnier *Mortlake Bank*. La marine australienne envoie plusieurs de ses unités à la recherche du raider allemand mais les opérations se révèlent infructueuses. La presse ne trouve qu'une explication à ces échecs répétés et titre : « *Le raider mouilleur de mines doit être sous le commandement de Luckner* ». C'est dire l'impact qu'a laissé dans les esprits le comte Felix von Luckner au cours de l'aventure du *Seeadler* (voir Navires & Histoire n° 91).

Le petit bateau de pêche australien *Millimumul* saute sur une mine et coule entraînant la perte de sept de ses marins. (National Library of Australia)





1 - Helmut Bach est un officier de prise embarqué sur le *Pinguin*. Après être revenu en Allemagne à bord de l'un des navires capturés, le *Leutnant der Reserve* Bach est affecté à la 16. *Vorpostenflottille* de juin 1941 à mars 1943. Il devient ensuite le commandant de l'*U.681* lors de sa mise en service le 3 février 1944, poste qu'il conservera jusqu'au 15 août de la même année. Nommé *Oberleutnant zur See der Reserve* le 1<sup>er</sup> juin 1942, il accède au grade de *Kapitänleutnant der Reserve* le 1<sup>er</sup> avril 1945.

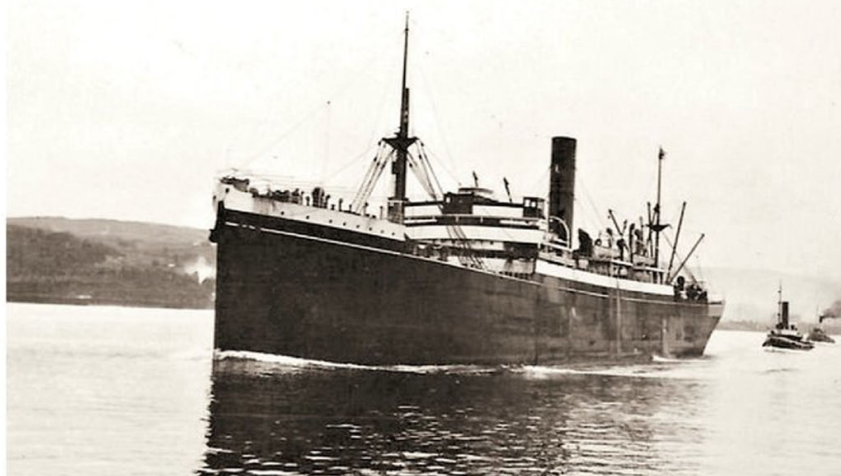
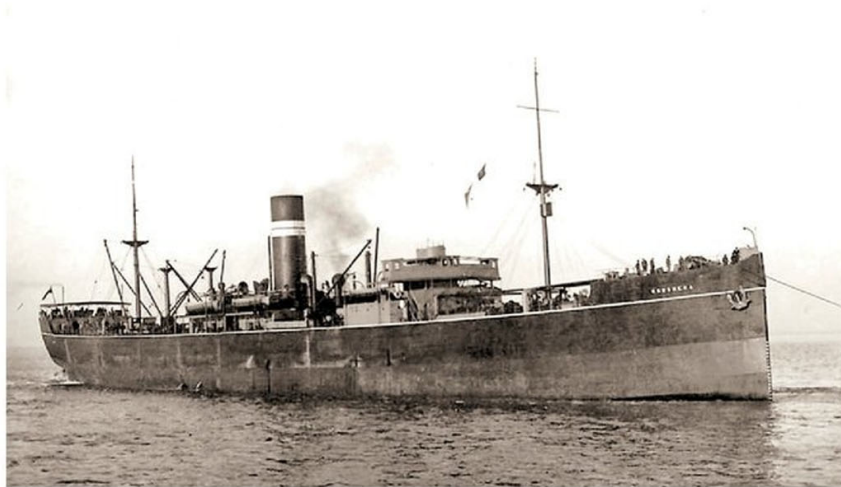
Le cargo britannique *Nowshera* se rend au *Pinguin* sans difficulté et sans utiliser sa radio. Vingt-cinq marins et cent vingt lascars sont faits prisonniers, ce qui ne manque pas de poser quelques problèmes de nourriture au navire allemand. (Allen Collection)

## Rendez-vous

Le 8 novembre, le *Passat* parvient au lieu de rendez-vous dans une petite crique isolée où il se retrouve seul, le *Pinguin* étant absent. Les moteurs sont stoppés et après autorisation de l'*Oberleutnant* Warning, la préparation des festivités pour marquer la réussite du mouillage des mines s'organise. La salle où se trouvaient stockées les mines est rapidement transformée en salle de banquet. Des sièges ont été improvisés et le cuisinier a réservé une surprise à l'équipage en sortant de leurs cachettes, de véritables pommes de terre, et non des patates déshydratées, qu'il a accommodées avec de la crème et servies avec une quantité de saucisses grillées. Pour faire bonne mesure, Warning a accordé deux bouteilles de bière par homme. Deux jours plus tard, le *Pinguin* arrive sous les acclamations de l'équipage du *Passat*. Après de nouvelles festivités, Krüder annonce son projet à ses officiers. Il envisage de conserver le pétrolier et de lui redonner son nom d'origine, *Storstad*. Il est certain que les Anglais et les Australiens n'ont aucune idée de la présence d'un pétrolier dans le rôle qui lui a été assigné et cette innovation dans le monde des mouilleurs de mines ne peut que servir Krüder. Il n'y a plus de mines à larguer mais ce navire inoffensif va devenir l'œil du *Pinguin* en navigant entre 50 et 150 milles en avant du croiseur auxiliaire. Un nouveau commandant lui est attribué, l'*Oberleutnant zur See* Levit tandis, qu'à sa demande, Warning reprend ses fonctions à bord du *Pinguin* et réintègre son ancien grade. Levit et Charlie Brunke mettent en place un code opérationnel pour les échanges entre les deux navires. Cet arrêt, après cinq mois de mer, permet au *Pinguin* d'effectuer une révision de ses machines car la mission est loin d'être terminée.

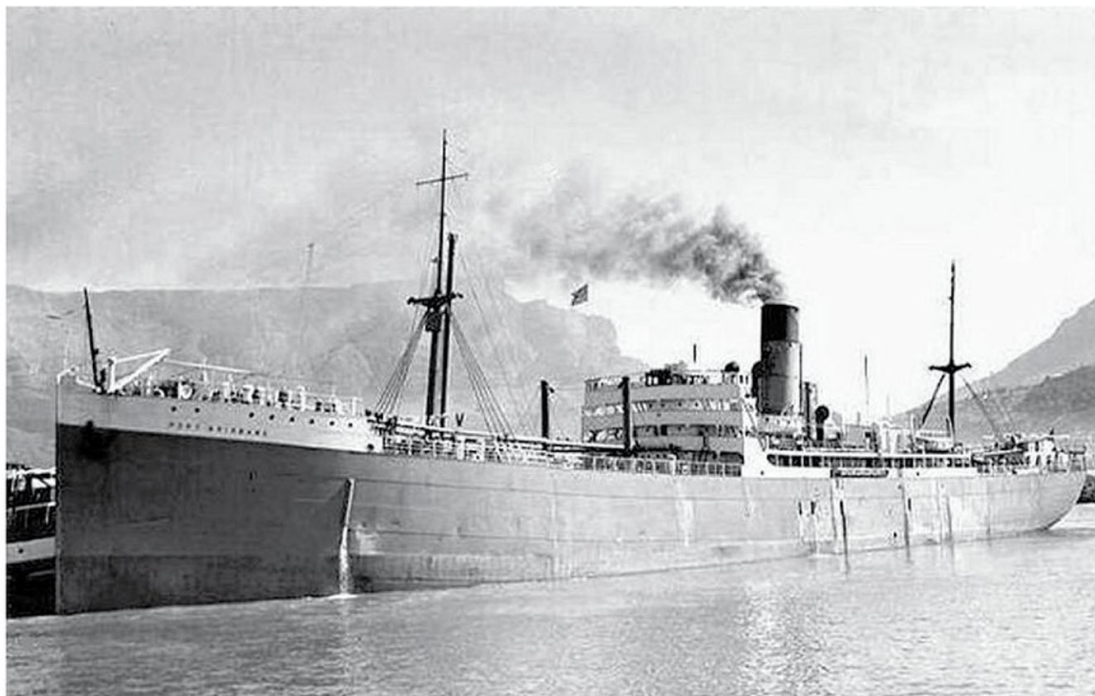
## Nouvelles victimes

Après différents travaux de rénovation, les deux navires appareillent pour la poursuite de leurs croisières. Les jours s'écoulent sans qu'aucune fumée ne soit aperçue par les veilleurs. Soudain, à 00h32 le 18 novembre, le branle-bas est sonné. Sur le pont, Krüder inspecte à l'aide de ses jumelles de nuit ce grand cargo tandis que les canonniers s'installent à leurs pièces. Par signaux optiques, le *Pinguin* ordonne au bâtiment de stopper sous peine d'ouvrir le feu. Le navire obtempère aussitôt et nul mouvement n'est à signaler en direction du canon de poupe. Devant cette docilité affichée, Krüder est perplexe et redoute un piège. Il recommande de bien garder sous surveillance l'arrière du navire tandis qu'une équipe d'arraisonnement, menée par les *Leutnants zur See* Helmut Bach (1) et Erich Warning, se dirige vers le cargo. Après l'abordage, Warning est conduit auprès du capitaine Collins qui remet les documents du navire à l'officier allemand. Le cargo se nomme *Nowshera* et navigue sous pavillon britannique. Doté d'un tirant d'eau de 11,30 m, il déplace 7 920 tjb, 4 875 tjn et un port en lourd de 11 250 tonnes. Il fait route de Newcastle en Australie à destination de la Grande-Bretagne avec un chargement de 4 000 tonnes de minerai de zinc, 3 000 tonnes de blé, 2 000 tonnes de laine et des marchandises diverses. Lancé le 21 janvier 1919 sous le nom de *War Ceres* par le chantier Workman, Clark & Co Ltd à Belfast pour le compte du Gouvernement britannique, il est commissionné le 15 avril 1919 sous le patronyme de *Nowshera* par la compagnie British Indian Steam Navigation Co Ltd à Glasgow. Il mesure 141,73 m de long (137,16 m entre pp) et 17,78 m de large et deux machines à triple expansion de 1 138 NHP lui permettent d'atteindre la vitesse de 14 nœuds. L'équipage se compose de 25 hommes assistés par 120 lascars. Un passager a pris place à bord, Dudley Crowther, un capitaine de la marine marchande britannique. Après son entrevue avec le commandant du cargo, le *Leutnant* Bach remet à chaque marin un document photocopié sur lequel figurent des instructions en anglais qui précisent de ne pas oublier de prendre avec eux leurs articles de toilette, des vêtements chauds, des couvertures et les objets de valeur qu'ils possèdent. Suit un inventaire des articles admissibles à bord du croiseur. Cette liste est une idée de Krüder qui, par expérience, sait que dans l'affolement et la précipitation, beaucoup ne songent pas à se munir de l'essentiel. Or, le *Pinguin* ne dispose pas d'assez de fournitures pour subvenir à tous les besoins. L'arrivée des 120 lascars soulève un problème lié à la nourriture. Aucun d'eux ne mange de porc, or il n'y a que des cochons à bord dont prend grand soin un marin du nom d'Eumée Schneekloth, un fils de fermier. Devant l'interrogation du commandant, Bach signale qu'il y a de nombreux moutons à bord du *Nowshera* et qu'ils servent certainement à l'alimentation des hommes. Le transbordement des animaux et de leur fourrage est donc décidé et Eumée va pouvoir agrandir son élevage. Au cours de la nuit, le transfert de tout ce qui est utile à bord du cargo britannique est effectué. On y trouve une abondante nourriture, y compris des viandes fumées, des boissons et des colis de Noël australiens dont certains contiennent des pulls, des écharpes, des gants et des sous-vêtements chauds, au grand dépit des hommes qui ignorent toujours le but ultime de leur mission. Pour économiser les munitions, Krüder décide d'utiliser les bombes d'avion en stock pour saborder le cargo. Pour s'assurer de l'efficacité de ces explosifs improvisés, l'équipe de prise demeure à bord du cargo. L'explosion est



Gros cargo frigorifique britannique, le *Maimoa* transporte plusieurs milliers de tonnes de nourriture congelée mais ses messages radio nécessitent son élimination rapide à l'aide de charges explosives. (DR)



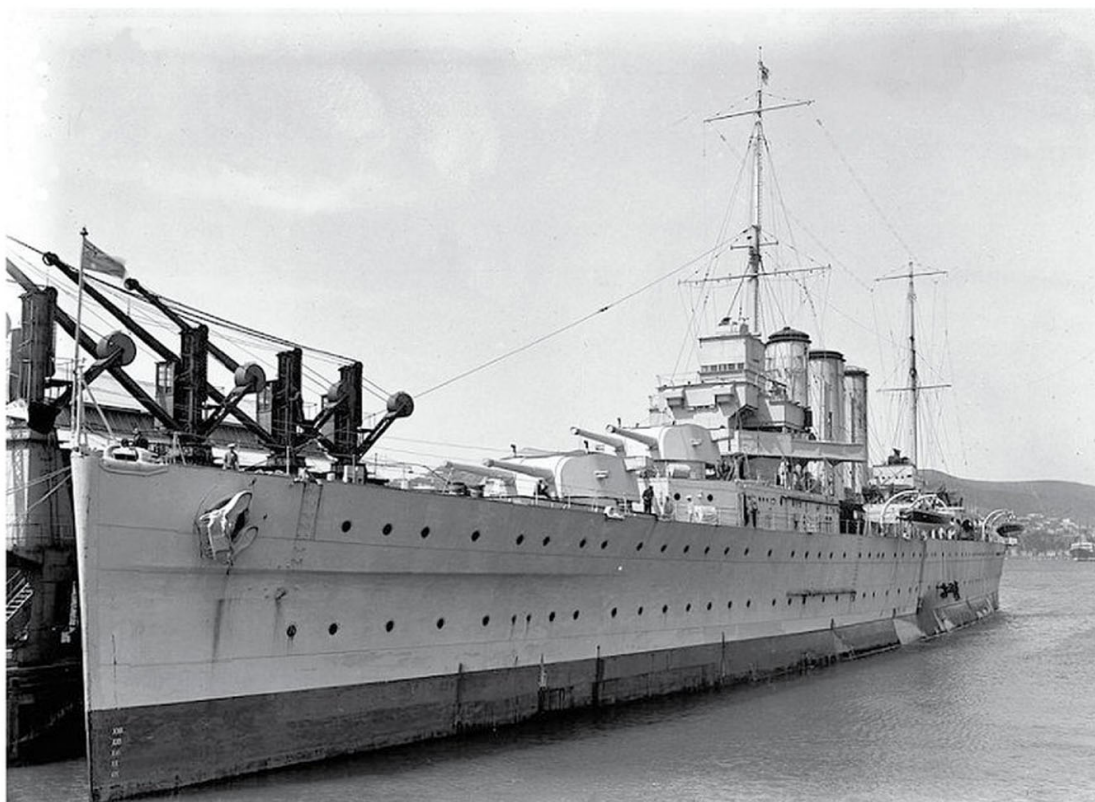


Arraisonné puis coulé par le *Pinguin*, trois canots du cargo frigorifique *Port Brisbane* parviennent néanmoins à fausser compagnie au croiseur auxiliaire allemand. (DR)

très violente et tout le bâtiment vibre tandis que des morceaux de bois et des débris divers s'abattent sur le pont. Les hommes se précipitent sur le côté pour atteindre leur canot avant que le cargo ne les entraîne. Toutefois, celui-ci ne sombre pas brutalement, sans doute maintenu à flot par une accumulation d'air dans ses œuvres vives. Le pont affleure l'eau ce qui permet à l'équipage d'arraisonnement d'accéder aisément à leur embarcation. Le bateau disparaît par 31°02' S et 100°51' E. A bord du croiseur allemand, les prisonniers sont logés dans la salle des mines désormais inutile.

Le 20 novembre, les cloches d'alarme résonnent pour signaler deux mâts d'un navire. Ayant lui aussi repéré le *Pinguin*, le bâtiment inconnu se détourne et s'éloigne sans utiliser sa radio. Le croiseur auxiliaire n'est pas en mesure de le poursuivre car une opération d'entretien est en cours sur l'un des moteurs. Krüder décide de faire décoller son

deuxième Heinkel. Ayant rapidement pris l'air, l'hydravion survole bientôt le cargo et lui ordonne de mettre en panne. Pour toute réponse, une rafale de mitrailleuse passe tout près tandis qu'un message de détresse est envoyé. Le pilote largue une bombe sur l'avant mais le bateau ignore totalement cette menace et poursuit sa route. Ne pouvant utiliser ses mitrailleuses démontées et en cours de révision également, Werner décide d'arracher l'antenne du bateau et effectue une attaque en rase-mottes. Une violente secousse témoigne de la réussite de l'entreprise mais l'odeur d'essence qui envahit maintenant le cockpit montre bien que la mitrailleuse a fait mouche et bientôt l'hélice est en rideau. Il ne reste plus qu'à amerrir et attendre une dernière rafale pour achever avion et équipage. Au lieu de cela, le navire britannique passe à proximité du Heinkel tandis que des hommes appuyés à la rambarde leur adressent des signes plutôt amicaux.



Le croiseur australien *HMAS Canberra* recueille les rescapés du *Port Brisbane*. (DR)



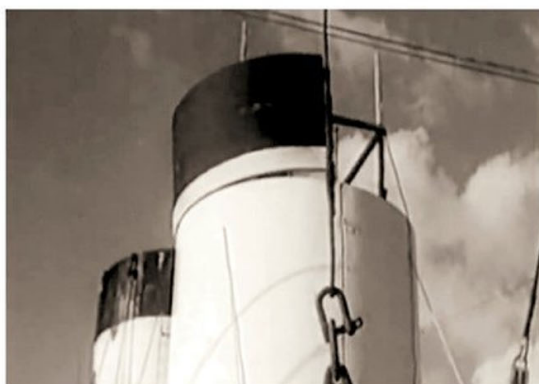
Construit par le même chantier et appartenant à la même compagnie que le *Port Brisbane*, le cargo britannique *Port Wellington* est arraisonné et coulé par le *Pinguin* après l'évacuation de ses 75 marins et de 7 femmes. (DR)



Le Kapitän zur See Bernhard Rogge demande à rencontrer le pétrolier *Storstad* afin de se réapprovisionner en carburant. (Capture écran vidéo WDR)

Pendant ce temps, le *Pinguin* a enfin remis ses moteurs à pleine puissance et se dirige vers sa proie. Krüder demande de préparer une embarcation avec des bandages, du schnaps, de la nourriture pour deux jours. Quatre hommes y prennent place et vont avoir la lourde tâche de récupérer l'hydravion avant qu'il ne coule et bien entendu, son équipage. Le problème c'est que le *Pinguin* est lancé à pleine allure et Krüder ne veut pas perdre de temps pour rattraper l'Anglais. Michaelsen explique qu'une mise à l'eau d'une embarcation à cette vitesse est inconcevable et demande de ramener la vitesse de moitié pour avoir une chance de succès. Krüder y consent et l'opération réussit tandis que le navire reprend son plein régime. La différence entre les deux navires n'est que d'un ou deux nœuds. Le Britannique est parvenu à réparer son antenne et diffuse maintenant le descriptif complet du croiseur auxiliaire. La distance entre les deux bâtiments se réduit enfin. Krüder décide de tirer une salve de ses canons de 15 cm ce qui lui permet d'essayer le système centralisé de contrôle de tir élaboré par son officier canonnier, l'*Oberleutnant zur See* Helmut Rieche. En même temps que le pavillon de guerre allemand est hissé, la première salve se rue vers l'ennemi et quatre colonnes d'eau jaillissent au-delà de la poupe du cargo. La deuxième salve s'est nettement rapprochée et le capitaine anglais préfère stopper son navire, bien conscient que la troisième sera au but. L'équipe d'arraisonnement menée par Hanefeld et Warning montent à bord. Ils découvrent que le navire se nomme *Maimoa*. Il s'agit d'un gros cargo frigorifique de la compagnie Shaw, Savill & Albion Co Ltd à Southampton, lancé le 23 mars 1920 par le chantier Palmer Shipbuilding & Iron Co Ltd à Jarrow et commissionné en septembre, d'un tonnage de 8 011 tjb, 5 000 tjn qui passent à 10 123 tjb et 6 436 tjn en 1939 avec un tirant d'eau de 9,50 m. Ses

150,57 m de long (145,62 m entre pp) et 19,20 m de large sont propulsés par deux machines à quadruple expansion de 1 039 NHP qui lui fournissent une vitesse de 13,5 nœuds. Parti de Brisbane, en Australie, à destination de la Grande-Bretagne, il transporte 1 500 tonnes de beurre, 17 000 caisses d'œufs représentant plus de 16 millions d'œufs, 5 000 tonnes de viande congelée et 1 500 tonnes de céréales. Il est tentant pour le commandant du *Pinguin* de transférer une partie du chargement pour son approvisionnement mais les messages du *Maimoa* ont mis l'effervescence dans tout l'océan Indien et demeurer sur place est un risque que ne peut se permettre Krüder. Il décide de procéder au sabordage du cargo à l'aide de charges explosives après avoir recueilli les quatre-vingt-sept membres de l'équipage, Anglais en majorité avec un ou deux Australiens et Irlandais. Le bateau disparaît par 31°50' S et 100°21' E le 20 novembre 1940. Après le sabordage, il devient urgent de récupérer le Heinkel, son équipage et les quatre hommes dans l'embarcation de sauvetage. Mais dans une nuit sombre, à une heure du matin, il n'est pas facile de les retrouver même si l'endroit a été soigneusement pointé sur la carte, il faut tenir compte des vents et des courants qui peuvent avoir déporté l'hydravion. Le *Leutnant* Neumeyer, interrogé par le commandant, répond après avoir calculé les dérives que l'on devrait retrouver l'hydravion et les hommes qui l'accompagnent à 03h17, une précision extravagante qui stupéfie son interlocuteur. A 03h15, Neumeyer se joint aux veilleurs pour rechercher l'hydravion mais rien n'apparaît dans les jumelles braquées sur l'horizon. A 03h17, toujours rien et Neumeyer commence à regretter d'avoir annoncé un horaire aussi précis. Il sent les regards posés sur lui et évite de se retourner. A 03h19, un veilleur crie «une lumière droit devant !». Un quart d'heure plus tard, les aviateurs, le Heinkel et les quatre marins sont à bord. Leurs craintes de ne pas être retrouvés s'accroissent au fil des heures mais le commandant leur a déclaré qu'une voyante n'était rien comparée à Neumeyer.



Sur le croiseur auxiliaire *Atlantis*, on installe une deuxième cheminée factice pour changer l'aspect du bâtiment. (Capture écran vidéo WDR)

#### D'autres arraisonnements

Le 20 novembre, le *Passat* qui navigue toujours en avant du *Pinguin* a aperçu les mâts d'un cargo et le signale aussitôt, tout en poursuivant sa route innocemment. Krüder donne l'ordre d'augmenter la vitesse au grand dam de l'ingénieur en chef qui souhaitait désaccoupler le moteur bâbord pour une révision générale. Lorsqu'il parvient à hauteur du *Passat*,

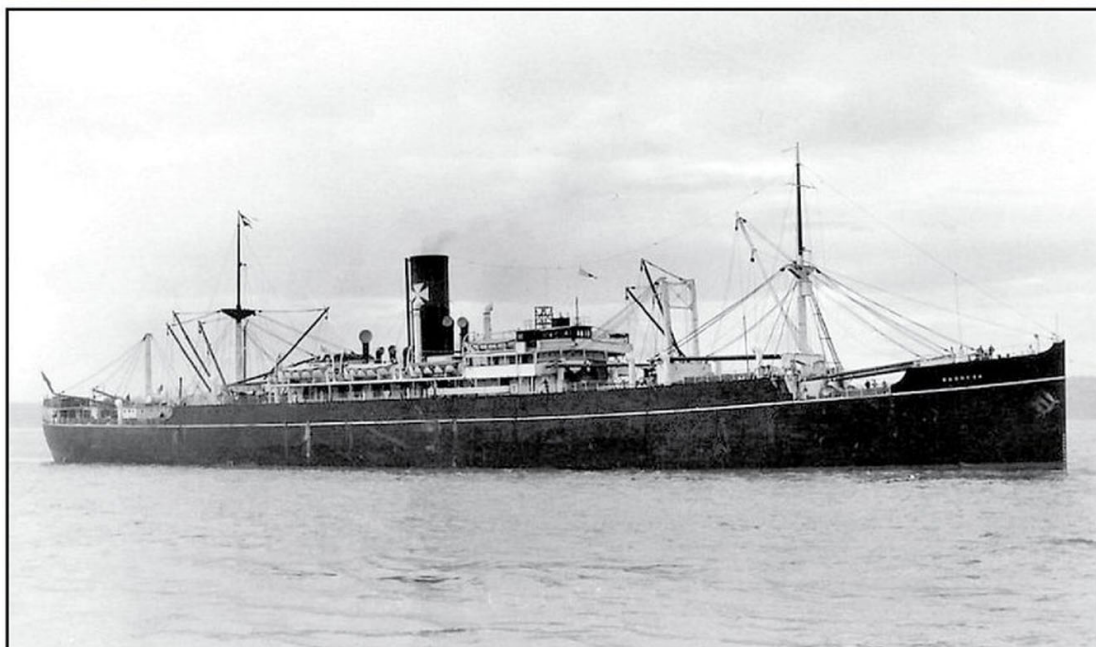


Krüder félicite Levit pour sa veille efficace. Rapidement, le navire inconnu est en vue et le *Pinguin* prend alors un cap parallèle tout en essayant de calculer la vitesse du cargo dont les cheminées évacuent une importante fumée. La nationalité du navire ne peut être qu'anglaise ou australienne car les Américains n'utilisent pas de navires fonctionnant au charbon dans la région. Un peu plus tard, la confirmation arrive grâce aux couleurs de la cheminée. Il s'agit d'un navire de la Port Line Ltd de Londres. Le commandant décide d'attendre la nuit pour attaquer car il ne veut pas que se renouvelle la description détaillée de son bâtiment comme l'a établie le *Maimoa*. La surveillance est facilitée par la chauffe au charbon du cargo alors que les moteurs Diesel du *Pinguin* ne rejettent qu'une très légère fumée. De plus les mâts ont été réduits au minimum ce qui lui évite d'être repéré trop tôt. Peu après 18 heures, la nuit survient brusquement comme cela se produit généralement sous les tropiques. Le croiseur s'est d'ailleurs éloigné pour ne pas attirer l'attention et a calculé une route d'interception. A vingt heures, tous les hommes sont aux postes de combat. Vers 23h30, le cargo est en vue et Krüder se positionne dans son sillage. Peu après, il donne l'ordre d'allumer un projecteur et d'ouvrir le feu. Pas de sommation. Un coup direct pulvérise la cabine radio, interdisant tout contact extérieur. Le navire britannique s'arrête aussitôt par 29°22' S et 095°36' E et attend l'équipe d'arraisonnement tandis que l'incendie se propage sur le pont. Il s'agit du cargo

mixte réfrigéré *Port Brisbane* lancé le 11 octobre 1923 par le chantier Workman, Clark & Co Ltd à Belfast et mis en service en décembre pour le compte de la Commonwealth & Dominion Line Ltd à Londres. Long de 152,15 m (146,48 m entre pp), large de 19,00 m et disposant d'un tirant d'eau de 9,98 m, il déplace 8 299 tjb et 5 175 tjn qui passeront à 8 739 tjb, 5 474 tjn en 1934 et 11 500 tonnes de port en lourd. En 1938, le cargo arbore le pavillon de la Port Line Ltd, nouvelle appellation de la compagnie précédente depuis le 18 novembre 1937. Sa propulsion est assurée par deux machines à triple expansion et deux turbines basse pression avec engrenage et couple hydraulique de 1 067 NHP lui procurent une vitesse de 13,5 nœuds. Parti de Newcastle en Australie, il se rend en Grande-Bretagne avec un chargement de 8 700 tonnes de viande congelée, de beurre, de fromage et d'autres produits en moindre quantité, sous le commandement du capitaine H. Steele. Alors que personne n'a été blessé ou tué, la liste de l'équipage, comprenant en plus une passagère, montre qu'il manque vingt-sept hommes. Trois canots de sauvetage sont absents et les recherches pour les retrouver sont entreprises mais il faut se rendre à l'évidence, ils ont disparu. Dès les premières heures du 21 novembre, le cargo est sabordé à l'aide de charges placées à bord. Quelques jours plus tard, la radio capte une station britannique qui rapporte qu'un croiseur australien, il s'agit du *HMAS Canberra*, a recueilli les canots de sauvetage avec les rescapés du *Port Brisbane*.



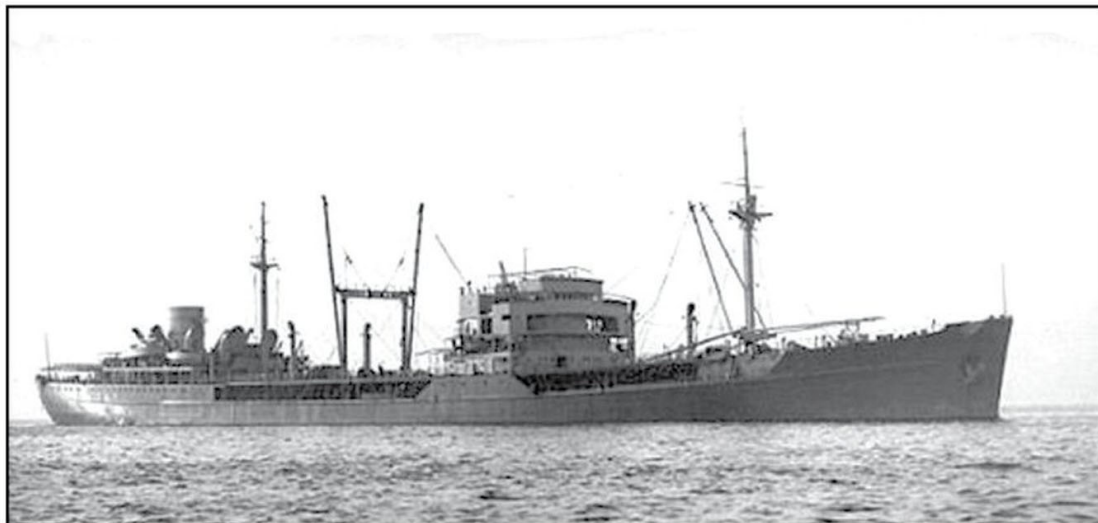
Cette photo n'est pas très belle mais elle montre le croiseur lourd *Admiral Scheer* et le croiseur auxiliaire *Thor* se rencontrant dans le carreau « Andalousie » le 26 décembre 1940. D'autres navires vont les rejoindre. (DR)



Chargé d'une incroyable quantité de produits réfrigérés et frais, le *Duquesa* va ravitailler de nombreux navires allemands avant d'être sabordé. (DR)



Saisi par les Britanniques à Copenhague en avril 1945, le ravitailleur allemand *Nordmark* est renommé *Northmark* puis *Bulawayo* en 1947.



2 - Hanefeld aura beaucoup de difficultés pour tenir sa promesse et seul son acharnement, pour ne pas violer l'engagement sur l'honneur qu'il avait pris, assurera le retour des Norvégiens chez eux. Hanefeld prend ensuite le commandement du *V 1703* de la 17. Vorpostenflottille. Le 30 janvier 1945, il est l'un des derniers navires à rechercher des survivants du *Wilhelm Gustloff*. Un ultime survivant est retrouvé par le maître Werner Fick dans un canot chargé de cadavres gelés, il s'agit d'un bébé toujours en vie sept heures après le naufrage. Les parents n'ayant jamais pu être localisés, le bébé est finalement adopté par Fick.

Le 30 novembre, l'auxiliaire *Passat*, navire à l'aspect toujours aussi inoffensif, repère le cargo mixte réfrigéré *Port Wellington* rapidement rejoint par le *Pinguin*. Lancé le 8 janvier 1924 par le même chantier que le *Port Brisbane* et armé par les mêmes compagnies après sa mise en service un mois plus tard, il diffère légèrement par sa longueur de 149,05 m (143,28 m entre pp), sa largeur de 18,39 m et son déplacement de 7 859 tjb et 4 880 tjn portés à 8 301 tjb et 5 181 tjn en 1935 pour un tirant d'eau de 9,83 m tandis que son port en lourd annonce 10 915 tonnes. Il dispose également du même type et de la même puissance de propulsion lui permettant une vitesse de 14 nœuds. Selon sa nouvelle tactique, Krüder attend la nuit pour agir. Le *Port Wellington* est lourdement armé, aussi aucune sommation ne précède la salve de 150 mm qui frappe le milieu du cargo, détruit la cabine radio et allume un incendie. Comme à l'habitude, une équipe médicale accompagne l'équipage d'arraisonnement mais il n'y a que quelques blessés légers à déplorer sur les 82 personnes à bord, dont sept femmes. Après une rapide fouille qui permet de récupérer des vêtements chauds, du courrier, des colis de Noël et les papiers du bord indiquant que le cargo fait route de Sydney à destination de la Grande-Bretagne avec un chargement de marchandises réfrigérées, le navire est évacué et coulé par des charges explosives, par 31°10' S et 070°37' E dans la nuit du 30 novembre au 1<sup>er</sup> décembre.

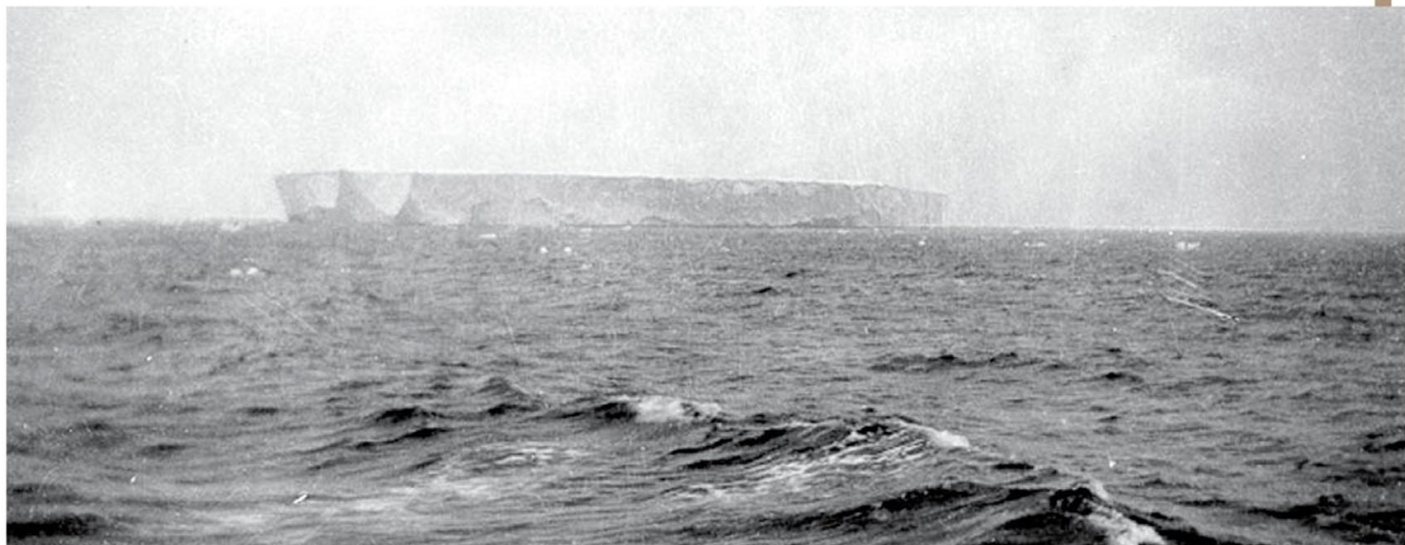
Une cabine a été aménagée pour recevoir les huit femmes désormais à bord et tout est mis en œuvre pour leur assurer un maximum de confort.

#### Départ du *Passat*

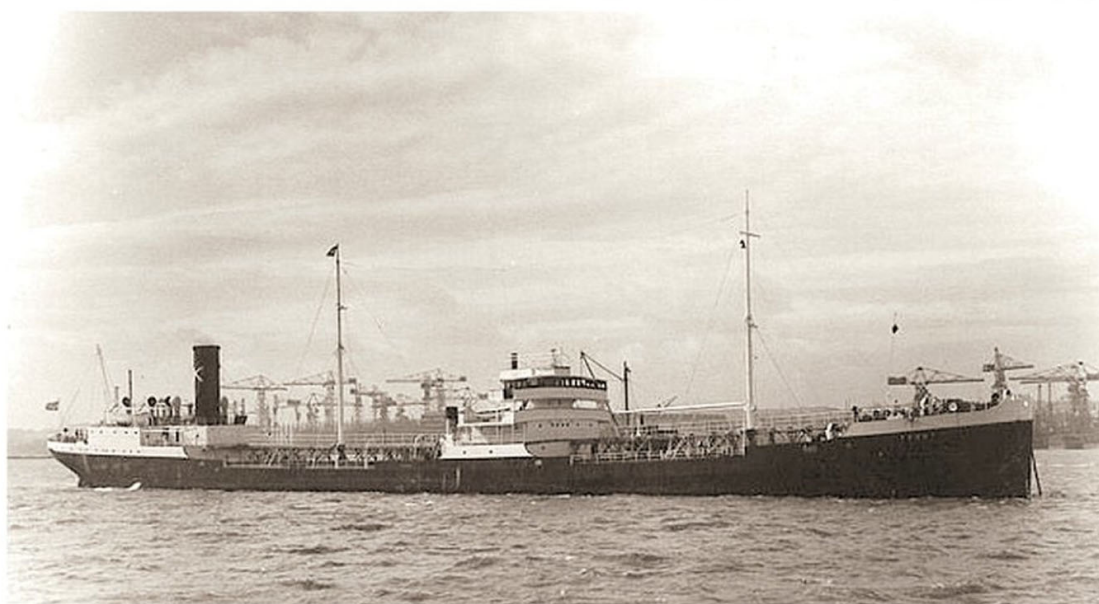
Le 1<sup>er</sup> décembre, le *Kapitän zur See* Bernhard Rogge, commandant du croiseur auxiliaire *Atlantis* a décidé de se rendre aux îles Kerguelen pour y réviser ses moteurs lorsqu'il capte un message radio de Berlin destiné au *Pinguin* et relatif aux 10 000 tonnes de gazole toujours détenues par le pétrolier *Storstad*. Ayant expressément besoin de carburant, il demande à Berlin d'étudier un rendez-vous avec le pétrolier. Berlin accepte et organise la rencontre le 8 décembre par 34°47' S et 059°55' E, dans le carreau « Tulipe ». Lorsque Rogge parvient dans la zone, il y trouve le *Pinguin*. Invité à bord de l'*Atlantis*, Krüder salue le champagne avec Rogge tandis que les équipages échangent leurs expériences tout heureux de rencontrer des copains après ces mois passés loin de leur pays. Le *Passat* arrive ensuite et ce sont de nouvelles libations d'autant que Rogge est avisé par radio que Berlin vient de lui décerner la Croix de chevalier de la Croix de Fer. L'*Atlantis* en profite pour transférer ses prisonniers à bord du *Passat*. Le pompage de 1 500 tonnes de gazole dure une grande partie de la nuit et au matin, les

trois navires se séparent. Le temps est clément et Krüder apprécie quelques longs moments de détente, installé dans une chaise longue sur le pont. Les ondes sont toujours perturbées par des quantités de messages d'alerte de cargos, souvent provoqués par des rencontres avec d'autres navires, le plus souvent amis mais la psychose s'est emparée des capitaines britanniques et australiens. Le 1<sup>er</sup> décembre, Charlie Brunke avait adressé un message codé à Berlin les informant que le *Pinguin* avait coulé 78 947 tonnes de jauge brute et que le succès des mines était encore incertain. Sur le *Passat* les travaux pour l'accueil des prisonniers, dont le nombre s'accroît au fur et à mesure des captures, vont bon train. Une cabine au milieu du navire côté bâbord est utilisée pour y recevoir tous les capitaines des navires arraisonnés, y compris ceux des premiers bateaux dont les équipages avaient été renvoyés sur le cargo norvégien *Nordvard*. Une autre cabine, côté tribord, est réservée aux femmes. Cet arrangement permet de garder les prisonniers séparés de leurs officiers. Les Européens sont logés dans la cale avant et les autres dans l'ancienne cale où se trouvaient stockées les mines, quant à l'équipage allemand du *Passat*, ses quartiers sont situés au-dessus. C'est la seule solution envisageable sur un pétrolier non conçu pour transporter des passagers. Krüder a décidé de transférer tous les prisonniers sur le *Passat* qui redevient le *Storstad* pour son retour vers l'Europe. Il confie le commandement au *Leutnant zur See* Hanefeld, lui précisant qu'il ne peut lui accorder plus de dix hommes mais les Norvégiens qui s'occupent des machines, ont accepté de remplir leurs fonctions en échange de la promesse d'Hanefeld d'intercéder à l'arrivée pour qu'ils soient libérés et renvoyés en Norvège (2). Ils sont installés dans leurs propres cabines situées à l'arrière. Jusqu'au départ du pétrolier, Hanefeld n'a plus de quart à assurer et Krüder lui conseille de se reposer car il n'en aura guère l'occasion par la suite. Le *Pinguin* récupère 2 500 tonnes de gazole avant que le *Storstad* ne s'éloigne. Le 5 décembre, le pétrolier appareille après que Krüder ait remis une bouteille de whisky à Hanefeld pour lui souhaiter bon voyage. Le 8, nous l'avons vu, le *Passat* rejoint l'*Atlantis* pour lui transférer du carburant tandis que le croiseur en profite pour lui remettre ses prisonniers. Fin décembre, Berlin organise une rencontre entre plusieurs navires dans un carré de mer secret portant le nom de code « Andalousie ». Ce point de ralliement se situe vers le 12° de longitude ouest et le 27° de latitude sud en-dessous du tropique du Capricorne. Sont conviés, le croiseur lourd *Admiral Scheer*, le croiseur auxiliaire *Thor*, le cargo britannique capturé *Duquesa* rebaptisé provisoirement *Wilhelmshaven Süd*, le ravitailleur *Nordmark*, le petit pétrolier *Eurofeld* et le pétrolier *Storstad*. Tous se retrouvent sur place entre Noël et le jour de l'an 1941 en dehors du *Storstad* dont l'arrivée est attendue pour le 2 ou le 3 janvier. En fait, ce n'est que le 5 que le navire parvient sur





La rencontre avec un premier iceberg soulève toujours la curiosité des équipages. (Photo L.P. Holroyd)

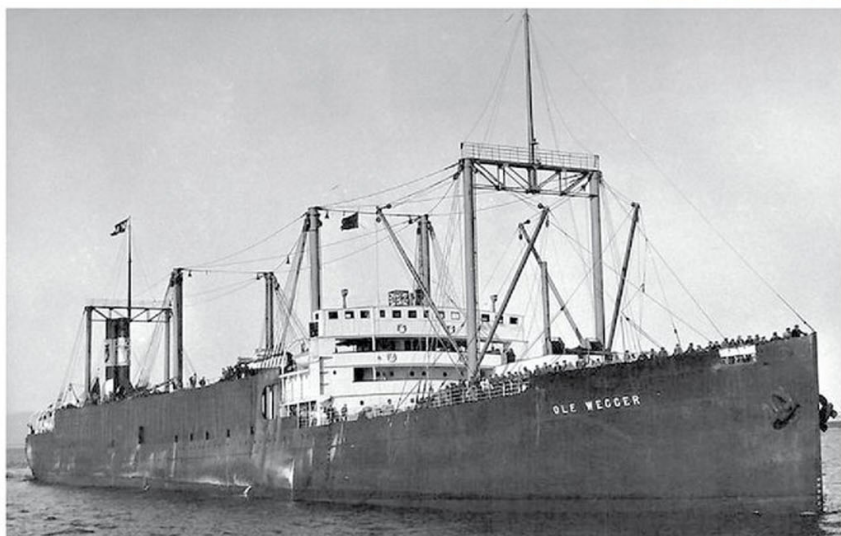


Le pétrolier norvégien *Teddy*, capturé par l'*Atlantis*, fournit de précieux renseignements sur les évolutions d'une flotte baleinière autour de l'île Bouvet. (Collection Bjørn Milde)

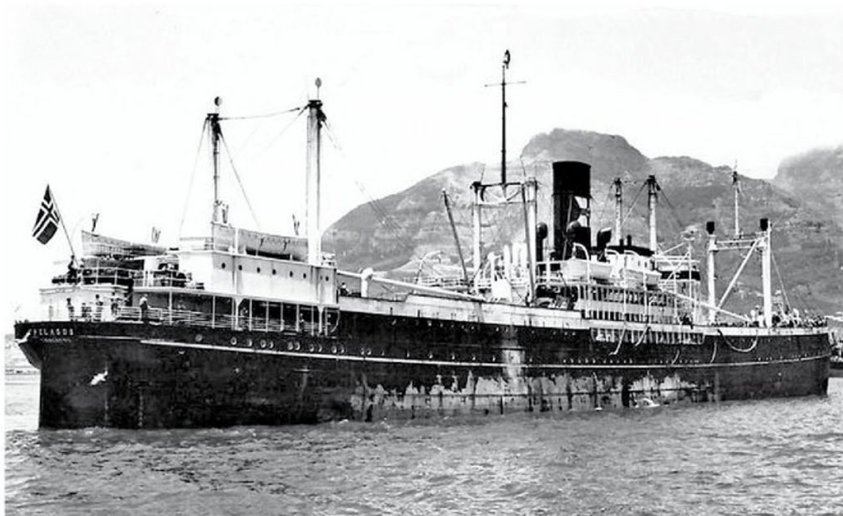
les lieux du rendez-vous. Hanefeld est reçu par le *Kapitän zur See* Theodor Krancke à bord du *Scheer* et s'excuse du retard provoqué par les quarantièmes rugissants. Très paternaliste, Krancke demande à Hanefeld s'il a un souhait à exprimer. Ce dernier réclame pour lui et ses hommes, un repas avec de vraies pommes de terre que Krancke s'empresse de satisfaire lui signalant qu'il lui remet, en supplément, 50 000 œufs, 1 000 kilos de viande, des légumes et des fruits frais. Devant l'étonnement du *Leutnant*, le commandant lui explique qu'un cargo britannique, le *Duquesa*, a été capturé et transporte une cargaison de 9 000 tonnes de viande frigorifiée, conserves et fruits plus 900 tonnes d'œufs en caisses, ce qui représente près de 15 millions d'œufs. Krancke se rend rapidement compte que son interlocuteur est exténué et lui dit que l'enseigne de vaisseau Engels et un groupe d'hommes vont être détachés sur le pétrolier afin de lui permettre de prendre du repos pendant toute la durée des différents transbordements de gazole et de nourritures entre les navires. Le 7 janvier le *Storstad*, après avoir transféré les 6 500 tonnes restantes de gazole au *Nordmark*, repart emmenant près de 600 prisonniers. Fort heureusement, un petit contingent supplémentaire de marins allemands est octroyé au pétrolier. Hanefeld aura, à deux reprises, à faire face à une tentative de mutinerie des officiers anglais, menée par les capitaines Thornton, du *British Commander* et Crowther, passager du *Nowshera*, pour s'emparer du navire. Dans les deux cas, Hanefeld trouvera une solution amiable et un accord tacite sera passé avec les officiers. Cela n'empêche pas le *Storstad* d'atteindre l'embouchure de la Gironde le 4 février 1941. Le

16 février, il passe sous le contrôle de la *Kriegsmarine* pour être incorporé dans le service de ravitaillement du groupe Ouest. Le 25 du même mois, il est libéré pour se rendre à Hambourg en vue de son utilisation future. Deux jours plus tard, il reprend le nom de *Passat* et il est affecté à la première compagnie allemande de chasse à la baleine. Le 1<sup>er</sup> avril 1941, il revient en France où il est reconverti en ravitailleur par les Ateliers et Chantiers de Bretagne à Nantes. Après ces transformations, il est dirigé sur Saint-Nazaire où l'explosion du destroyer *HMS Cambeltown*, le 29 mars, va gravement

Navire-usine, l'*Ole Wegger* est le premier navire de la flotte baleinière à être capturé dans l'Antarctique par le *Pinguin*. (DR)







L'autre navire-usine en activité en Antarctique est le *Pelagos* qui est lui aussi capturé par le *Pinguin* avec l'ensemble de sa flotte de baleiniers. Le voici au Cap de retour d'une précédente campagne de pêche où les glaces ont endommagé la peinture sur ses flancs. (DR)

l'endommager alors qu'il se trouve dans la forme Joubert (Voir Navires & Histoire n° 85, 86 et 87 sur l'opération Chariot). Il est de nouveau endommagé le 18 avril par un bombardement aérien britannique. Après les indispensables réparations, il est envoyé à Nantes mais il n'est plus affecté comme pétrolier ravitailleur mais comme briseur de barrages pour des rotations sur le Japon et servir à l'approvisionnement du croiseur auxiliaire *Thor*. Le matin du 2 septembre, alors qu'il est amarré dans le port intérieur de Saint-Nazaire, il est au cœur d'un nouveau raid aérien britannique. Une bombe explose dans la salle des machines et tue 80 hommes de l'équipage. Il est encore déplacé à Nantes où l'équipage et les équipements sont débarqués. Le 4 mai 1943, le *Passat* est désarmé puis conduit plus tard à Donges, dans l'estuaire de la Loire. Lorsque les Allemands évacuent la ville de Nantes le 11 août 1944, le navire est finalement sabordé. L'épave est renflouée en 1949 puis démolie.

#### Capture de la flotte baleinière norvégienne

Après sa rencontre avec l'*Atlantis*, le *Pinguin* a pris résolument la direction de la zone de pêche à la baleine. Succédant à la chaleur des tropiques, le navire se dirige vers les régions glacées de l'Antarctique. Le vent commence à se lever et le froid se fait déjà ressentir. D'un bleu transparent, la mer prend rapidement une couleur gris sale. Bientôt les albatros disparaissent pour laisser la place à des quantités

Avant de devenir un baleinier-usine norvégien en 1928, le *Solglimt* est lancé comme paquebot sous le nom de *Postdam* puis devient le suédois *Stockholm*, ici en photo alors qu'il ramène un millier de soldats afro-américains du 369<sup>th</sup> New York Regiment de retour de la Première guerre mondiale. (Collection National Archives & Records Administration)



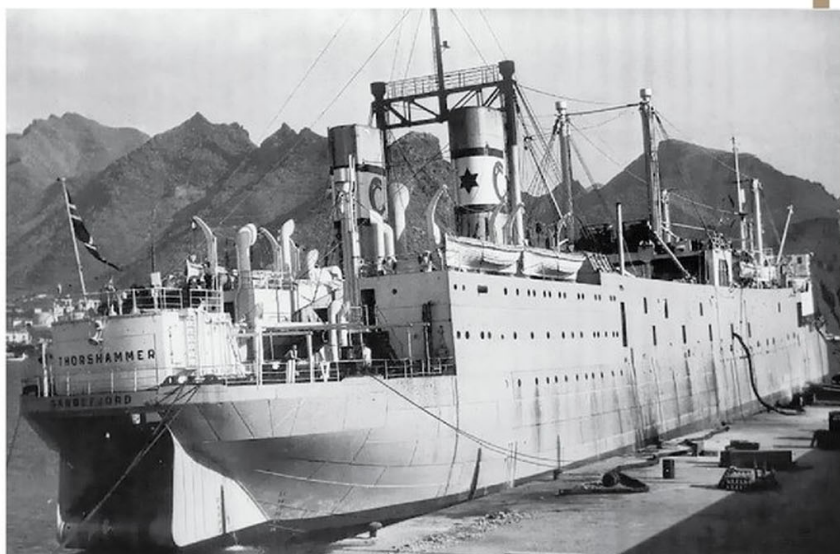
Voici un bel exemple de flotte baleinière navigant dans le sillage d'un navire-usine. Cette photo date du 1<sup>er</sup> janvier 1928 et montre le *Neilsen Alonso* suivi des baleiniers *Pol I* à *Pol V*. (Photo L.P. Holroyd)





de mouettes criardes qui tournent autour de l'intrus. Le 16 décembre, le *Pinguin* atteint la zone polaire et, le lendemain, un premier iceberg est aperçu suscitant la curiosité de tout l'équipage. Très rapidement, les icebergs se multiplient puisque, dès le jour suivant, on en compte plus d'une centaine visibles dans tous les horizons. Un message radio informe Krüder que le Haut commandement vient de lui décerner la Croix de chevalier de la Croix de Fer le 22 décembre.

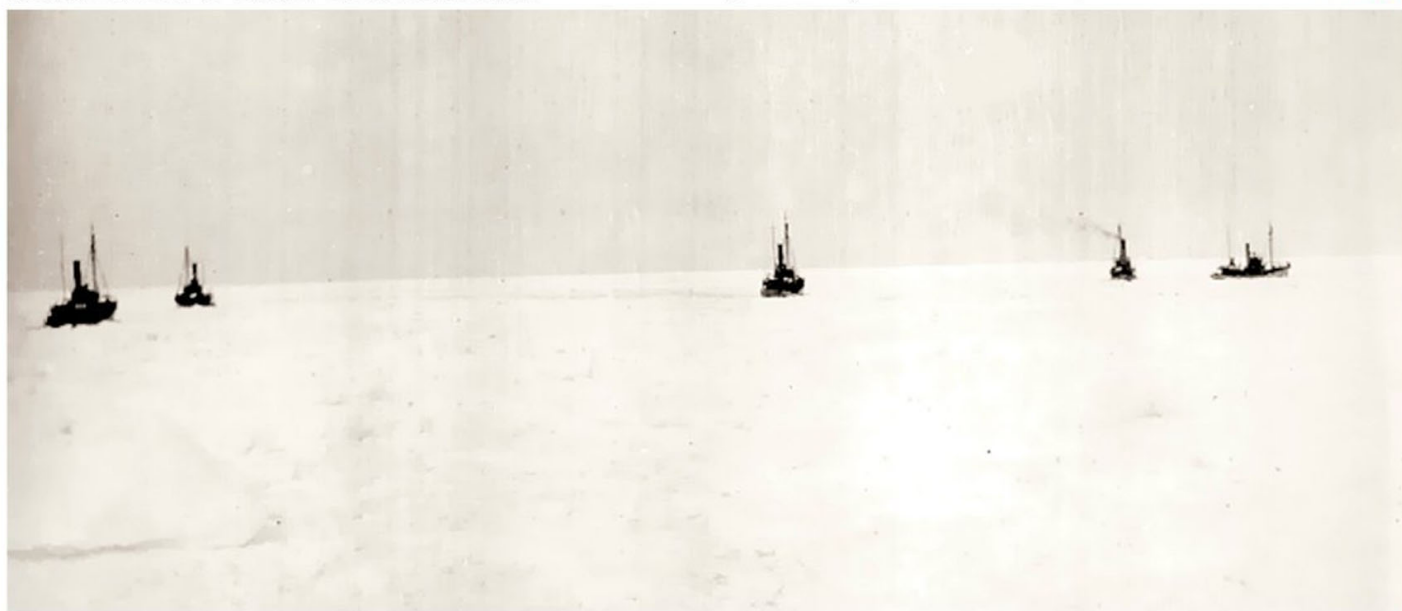
Krüder accorde un repos bien mérité à son équipage entre Noël et le jour de l'an mais il fait effectuer un vol de reconnaissance au Heinkel le 26 décembre. Les deux aviateurs reviennent sans rien avoir aperçu. Krüder a bien l'intention de capturer la totalité de la flotte baleinière norvégienne et prépare un plan très précis d'autant que Rogge lui a transmis des documents précieux récupérés sur le pétrolier norvégien *Teddy* lors de sa capture par l'*Atlantis*. Au cours de l'hiver 1939-1940, le pétrolier a été utilisé comme navire ravitailleur de la flotte baleinière et les évolutions autour de l'île Bouvet sont indiquées sur la carte saisie. Krüder n'ignore pas que le Haut commandement a envisagé d'envoyer l'*Admiral Scheer* auprès du *Pinguin* pour une coopération mais aucun ordre officiel n'ayant été donné, le commandant décide qu'il peut parfaitement agir seul. La première des choses à établir est la position de la flotte de pêche. Il est certain que devant l'immensité de la zone, il est difficile de savoir par où commencer. Heureusement, quelques jours avant le nouvel an, les opérateurs radio captent des conversations en norvégien. Le commandant s'installe désormais dans le local d'écoute en compagnie de Pastor, un radio dont la mère norvégienne lui a appris la langue. Cela leur permet de préciser la position des bateaux norvégiens grâce aux conversations échangées entre eux, même si les communications sont parfois délicates en raison de la proximité du pôle magnétique sud. Des nombreuses bribes de conversation traduites instantanément par Pastor, Krüder apprend le nom du baleinier-usine, l'*Ole Wegger*, sa position, le nombre de baleiniers qui s'activent pour l'alimenter, le nom de leurs capitaines, et bien d'autres informations comme la quantité de baleines amarrées le long du baleinier-usine. Lancé le 27 décembre 1913 comme pétrolier sous le nom de *San Lorenzo* par le chantier Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd à Wallsend, il est commissionné en février 1914 pour Eagle Oil Transport Company Ltd à Londres. Torpillé le 3 juin 1917 par le sous-marin *U.54* et gravement endommagé, il peut rejoindre sa destination et se faire réparer. Le 14 septembre 1928, il est vendu à l'armement A/S Thor Dahl à Sandefjord (N) et transformé en navire-baleinier-usine. D'un déplacement de 12 201 tjb, 7 272 tjn et 16 500 tonnes de port en lourd et d'un tirant d'eau de 12,83 m, il mesure 160,66 m de long entre perpendiculaires et 20,27 m de large. Il se déplace à la vitesse de 10 nœuds grâce à une machine à quadruple expansion de 787 NHP. Une information capitale



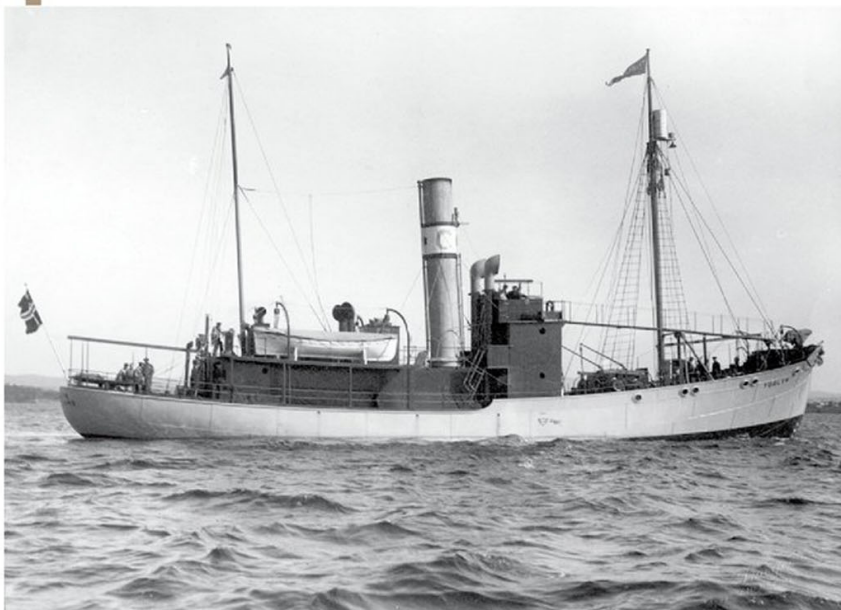
est captée, celle de l'arrivée prochaine d'un second baleinier-usine qui doit récupérer le chargement d'huile de l'*Ole Wegger* et le conduire en Norvège. L'écoute se poursuit et les Allemands savent désormais qu'il existe un autre navire-usine, le *Pelagos*, parvenu sur place également en novembre dernier. Lancé par le chantier Harland & Wolff Ltd à Belfast le 17 août 1901 comme paquebot pour la White Star Line, sous le nom d'*Athenic*, il est exploité par Shaw, Savill et Albion Line à Londres dès sa mise en service le 23 janvier 1902. En mai 1928, il est vendu à la Norvège pour être transformé en baleinier-usine par le chantier Smith's Dock à Stockton-on-Tees et prend le nom de *Pelagos* choisi par l'armement Bruun & Von der Lippe à Tønsberg. Avec ses 157,28 m de long (152,48 m entre pp), 19,28 m de large et un tirant d'eau de 13,72 m, il déplace 12 083 tjb, 7 027 tjn et 13 200 tonnes de port en lourd. Sa vitesse de 11,5 nœuds est assurée par deux machines à quadruple expansion de 641 NHP. Le navire qui doit rejoindre s'appelle le *Solglimt* parti de New York en décembre avec des fournitures et des canons prévus pour être installés sur les bateaux-usines. Construit par le chantier Blohm & Voss à Hambourg, il est lancé sous le nom de *Postdam* le 15 décembre 1899 pour le compte de la Nederlandsche-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij à Rotterdam et mis en service comme paquebot le 5 mai 1900. En 1915, il est vendu à la Rederi A/B Sverige-Nordamerika à Göteborg et prend le patronyme de *Stockholm* puis, en 1925, il navigue sous le pavillon d'A/B Svenska-Amerika Linien toujours à Göteborg. L'armement norvégien Hvalfangerselskap Atlas A/S à Larvik s'en rend acquéreur en 1928, le transforme en baleinier-usine et le renomme *Solglimt*. Il est le plus grand des trois avec 174,04 m de long (167,67 m entre pp) et 18,92 m de large. Son déplacement est de 12 246 tjb, 7090 tjn et 15 100 tonnes de port en lourd pour un tirant d'eau de 10,52

Le navire-usine norvégien *Thorshammer* à quai. On distingue parfaitement l'accès par la poupe permettant de hisser les baleines à bord. (DR)

Une autre photo de baleiniers *Pol I* à *Pol V* au cours d'une saison de pêche pendant l'été austral de 1927-1928. (Photo L.P. Holroyd)



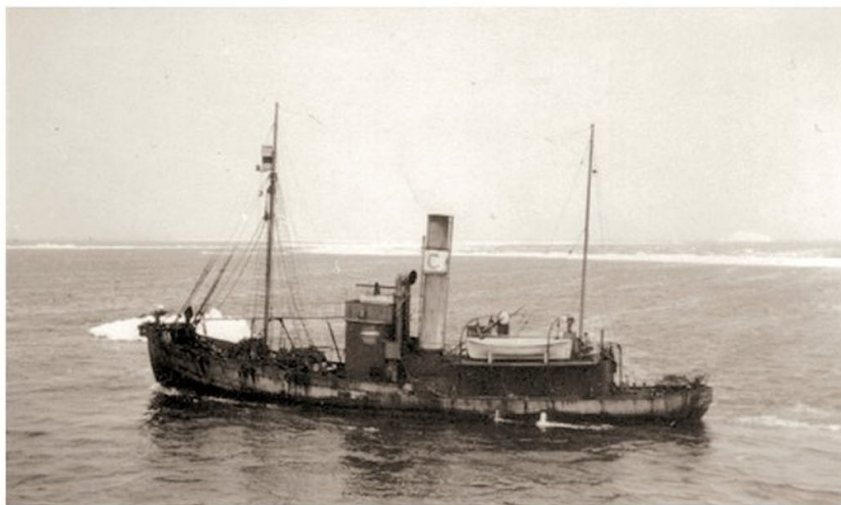




Le baleinier *Torlyn*, capturé par le *Pinguin*, photographié peu après sa mise en service. (Photo Narve Skarpmoen)

Averti par le *Globe VIII*, le baleinier *Thorarinn* échappe à la capture et parvient à rejoindre Grytviken. (Photo Ulf W. Gustavsen)

m et deux machines à triple expansion de 1 115 NHP lui assurent une vitesse de 11 nœuds. En 1931, il passe sous le pavillon de A/S Odd (A/S Thor Dahl) à Sandefjord. En fait, les capitaines de ces navires estiment qu'ils sont parfaitement à l'abri de toute action des raiders allemands car situés dans une zone retirée. Des conversations échangées, Krüder apprend que dans le secteur de l'île Bouvet se trouvent deux groupes de navires baleiniers, l'*Ole Wegger* avec sept baleiniers et le *Pelagos* avec sept autres baleiniers. Il sait également que les flottes se déplacent vers l'ouest et qu'elles ont rencontré des baleines entre le 0° et 05° de longitude ouest. Il affine sa tactique en décidant d'une part d'attendre



l'arrivée du *Solglimt* et d'autre part, d'approcher les navires-usines par l'arrière pour ne pas être vu des baleiniers qui opèrent généralement sur l'avant. L'expérience des anciens chasseurs de baleines allemands qui se trouvent à bord du *Pinguin* est très précieuse pour tous ces renseignements dont Krüder n'a pas connaissance. Le 2 janvier, le temps a empiré avec du brouillard et de la neige réduisant très sensiblement la visibilité. Le 6 janvier, le nom de *Thorshammer* est mentionné pour la première fois. Il s'agit donc d'un troisième navire-usine en activité dans la zone. Lancé le 9 juin 1914 par le chantier William Doxford & Sons Ltd à Sunderland comme pétrolier sous le nom de *San Nazario*, il est commissionné en septembre sous le pavillon d'Eagle Oil Transport Company Ltd à Londres. Il mesure 164,34 m de long (160,32 m entre pp) et 20,24 m de large et possède un tirant d'eau de 12,62 m. Vendu en 1928 à Bryde & Dahl's Hvalfslsk A/S (A/S Thor Dahl) à Sandefjord, il est transformé en baleinier-usine et prend le nom de *Thorshammer*. D'un déplacement désormais de 12 215 tjb, 7 414 tjn et 16 050 tonnes de port en lourd, il est propulsé par une machine à quadruple expansion de 795 NHP à la vitesse de 10 nœuds. Krüder peut établir que le *Pelagos* se situe à 0°, l'*Ole Wegger* à 5° W et le *Thorshammer* entre 10 et 20° W. Dans l'après-midi du 7 janvier, une tempête de neige s'est levée et a duré toute la journée du lendemain. D'autres conversations, en anglais cette fois, informent Krüder que les expéditions baleinières britanniques *Svend Foyn* et *Southern Empress* se trouvent du côté du *Thorshammer*, donc suffisamment éloignées. Il se concentre sur les discussions des Norvégiens qui ne prennent aucune précaution pour s'exprimer sur les ondes. Lorsque le 12 janvier le temps s'est amélioré, Krüder apprend que le *Solglimt* se rapproche de l'*Ole Wegger* et qu'il est armé. En conséquence, le commandant décide de ne pas attaquer jusqu'à ce que les deux navires soient amarrés ensemble pour le transfert de l'huile. Ainsi, le *Solglimt* ne sera pas en mesure de manœuvrer. Le 13 janvier à 04h00, la radio capte l'information signalant que les deux navires norvégiens sont côte à côte. C'est le moment que choisit Krüder pour se diriger vers la flotte norvégienne. D'après ses calculs, il devrait y parvenir juste avant l'obscurité relative dans ces latitudes. A 23h30, les feux des navires sont aperçus au moment où une neige lourde commence à tomber, ce qui permet au *Pinguin* de s'approcher sans risque. A 00h15 le 14 janvier, le croiseur se trouve à portée des Norvégiens, par 57°45' S et 002°30' W. Cinq minutes plus tard, les projecteurs illuminent les deux navires-usines et des signaux leur sont transmis de ne pas utiliser leurs radios et leurs téléphones sans fil. Aussitôt les équipes de prises montent à bord et, à 00h 45, les bateaux norvégiens sont entre les mains des équipages allemands. Dans le même temps, sont capturés les baleiniers *Pol VIII*, *Pol IX*, *Pol X* et *Torlyn*.

Le baleinier *Globe VIII* est sur le chemin de retour vers l'*Ole Wegger* avec deux baleines lorsqu'il entend un message émanant du navire-usine demandant aux trois baleiniers absents, le *Globe VIII*, le *Thorarinn* et le *Pol VII* de revenir et de livrer leurs baleines. Outre une voix inhabituelle, la méfiance du capitaine est accrue du fait que l'un des bâtiments avait envoyé peu avant un message informant qu'il n'avait pas de prise. Lorsqu'il se trouve assez près pour apercevoir l'*Ole Wegger* et le *Solglimt* à la jumelle, il constate la présence d'un troisième navire armé et s'éloigne puis se cache derrière un iceberg. Le capitaine Kjellström répond à l'*Ole Wegger* qu'il est en cours de capture d'une baleine bleue puis peu après, il prévient le navire-usine qu'un filin s'est pris

A l'époque où les navires-usines n'étaient pas encore opérationnels, le village de Grytviken, en Nouvelle-Géorgie débordait d'activité en période de chasse à la baleine. (Photo Frank Hurley)





Le *Star XVII*, identique aux baleiniers *Star XIV*, *Star XIX* et *Star XX* accompagnant le *Pelagos*. (Photo Hermann Christian Neupert)

dans son hélice et demande de l'aide auprès du *Thorarinn*. Lorsque celui-ci le rejoint, il l'informe de ce qu'il a vu et les deux bateaux se dirigent à toute vitesse vers l'ouest dans le but de prévenir le *Thorshammer*. Quant au *Pol VII*, il se trouve près de l'*Ole Wegger* quand il aperçoit une ombre noire qui se glisse vers la proue du navire-usine puis l'illumine soudain de ses projecteurs. Manœuvrant avec précaution, il s'éloigne du croiseur auxiliaire et, bénéficiant d'une averse de neige, il quitte la zone à 14 nœuds pour tenter de rejoindre lui aussi le *Thorshammer*.

Lorsque le navire-usine *Thorshammer* est informé, le capitaine Einar Torp est stupéfait qu'une telle action ait pu se produire sans que rien ne l'ait laissé présager. Toute la viande de baleine en cours de traitement est déchargée et les baleines en attente sont abandonnées sur place tandis que le navire fait route à pleine vitesse vers le sud. Les baleiniers sont informés par radio, à l'aide d'un message spécial d'urgence, d'abandonner la chasse et de se replier au plus vite vers la Géorgie du Sud. Les canots de sauvetage sont nettoyés et parés à toute éventualité. Lorsque la limite des glaces est atteinte, le *Thorshammer* met le cap sur les îles Sandwich et la Géorgie du Sud où il parvient le 20 janvier à Grytviken (3). Dans les quarante-huit heures suivantes, les baleiniers arrivent les uns après les autres. Un peu plus tard, les trois baleiniers rescapés de l'*Ole Wegger* se présentent à leur tour.

Après la capture de l'*Ole Wegger*, la radio du navire est désormais entre les mains allemandes qui continuent à appeler les baleiniers mais il devient vite évident que ceux-ci ont pris la fuite. En raison d'un problème mécanique sur l'un des moteurs, le *Pinguin* ne peut les poursuivre et Krüger décide de se concentrer sur le *Pelagos* et sa flottille qui ne doivent pas encore avoir été avertis, la portée des téléphones sans fil étant restreinte et la radio n'est installée que sur les navires-usines. Il laisse un petit contingent de marins allemands pour garder les navires capturés mais cela représente un ratio de un à vingt. Il est d'ailleurs préférable que les Norvégiens n'aient pas connaissance de la durée de carence du *Pinguin* qui va s'étaler sur plusieurs jours et de l'absence de tout autre bâtiment allemand. Seule une attitude audacieuse et confiante de la poignée d'Allemands peut laisser penser qu'un navire de guerre se trouve à proximité. A

huit heures, le moteur fonctionne de nouveau et le *Pinguin* se dirige vers sa cible à pleine vitesse mais la distance se révèle plus importante que celle estimée. Plusieurs fois, le *Pelagos* tente d'appeler l'*Ole Wegger*, évidemment sans résultat. A 22h09, les feux d'un baleinier sont en vue et le *Pinguin* le contourne puis, à 22h25, le *Pelagos*, entouré de plusieurs baleiniers est aperçu. L'attaque est aussitôt lancée, de la même manière, projecteurs, messages d'interdiction d'utiliser la radio et les téléphones et mises à l'eau des équipes de prises. Le radio Pastor envoie un message aux baleiniers éloignés pour leur dire de revenir avec leurs prises au navire-usine. La voix déformée par le téléphone ne permet pas aux bateaux de douter de ce rappel qui mécontentent cependant les capitaines obligés d'interrompre leurs activités. Ce n'est qu'après avoir accédé à la passerelle du *Pelagos* qu'ils se rendent compte qu'ils ont été piégés. En quelques minutes, le *Pelagos* et les sept baleiniers, *Star XIV*, *Star XIX*, *Star XX*, *Star XXI*, *Star XXII*, *Star XXIII* et *Star XXIV*, passent sous pavillon allemand.

Trois navires-usines et onze baleiniers sont désormais en attente de rapatriement mais il convient d'abord de traiter les baleines en attente, le *Pelagos* à lui seul en a trente-cinq autour de sa coque. Une fois revenus de leur surprise, les Norvégiens se remettent au travail sans animosité particulière et les cétacés sont hissés l'un après l'autre sur les bateaux-usines et dépecés. Rien n'est gaspillé. (A suivre)

3 - Grytviken est une ancienne station baleinière en Géorgie du Sud où l'on dépeçait les baleines avant que cette activité ne soit effectuée par des navires-usines. Grytviken a cessé d'exister économiquement en 1966. Depuis, la région passe pour être très photogénique et les touristes, venus notamment des États-Unis et du Royaume-Uni, y débarquent régulièrement.

Après leurs captures, les baleiniers-usines reprennent leurs activités de dépeçage des baleines encore à flot. (Photo L.P. Holroyd)





Les préparatifs pour le retour de l'*Ole Wegger* vont bon train. Il est ici à droite, à couple du *Pinguin* qui a pris l'apparence du cargo norvégien *Tamerlane*. (DR)



## UN «PINGUIN» EN ANTARCTIQUE

3<sup>e</sup> partie par René Alloin

Grâce à une action magistralement conduite par le *Kapitän zur See Ernst-Felix Krüder* aux commandes du croiseur auxiliaire *Pinguin*, la flotte baleinière norvégienne a été capturée pratiquement dans son ensemble avec toute la production d'huile qui devait prendre le chemin de la Grande-Bretagne. Désormais, c'est vers l'Allemagne que vont se diriger les précieux chargements et les bâtiments saisis.

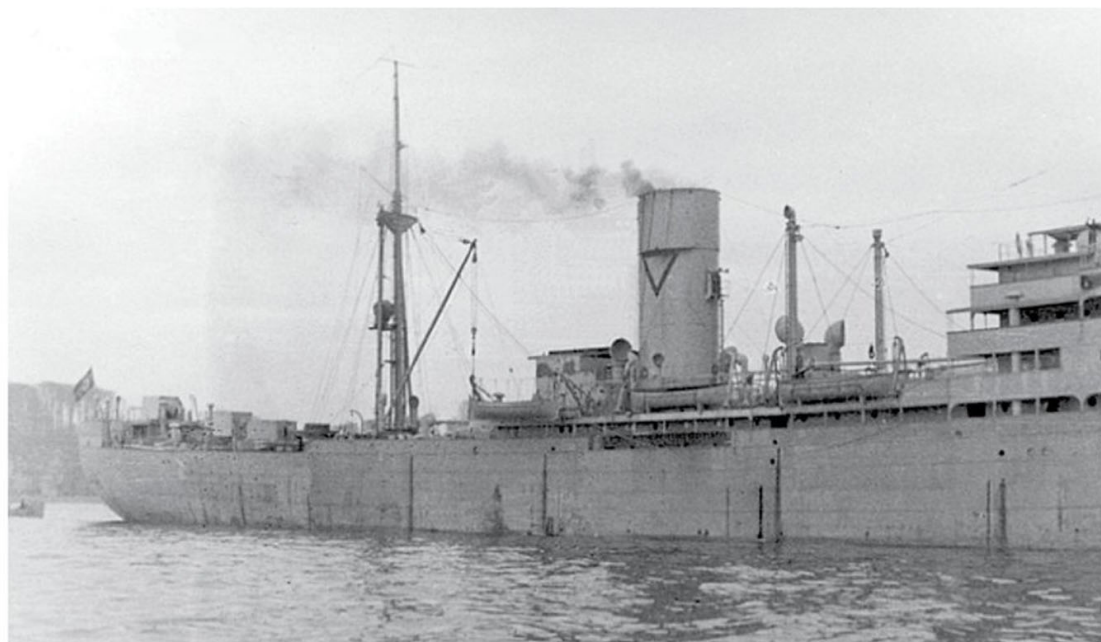
### Retour des prises vers Bordeaux

Le *Pinguin* se dirige maintenant à pleine vitesse vers l'ouest car le commandant a une petite idée derrière la tête. A mi-chemin des îles Sandwich, Krüder fait émettre un long message à destination de l'Allemagne, suffisamment long pour être capté par les stations britanniques et leur permettre de vérifier la direction prise par le croiseur auxiliaire. Dès la fin de la communication, le *Pinguin* fait demi-tour et revient vers les baleiniers capturés. La radio du bord

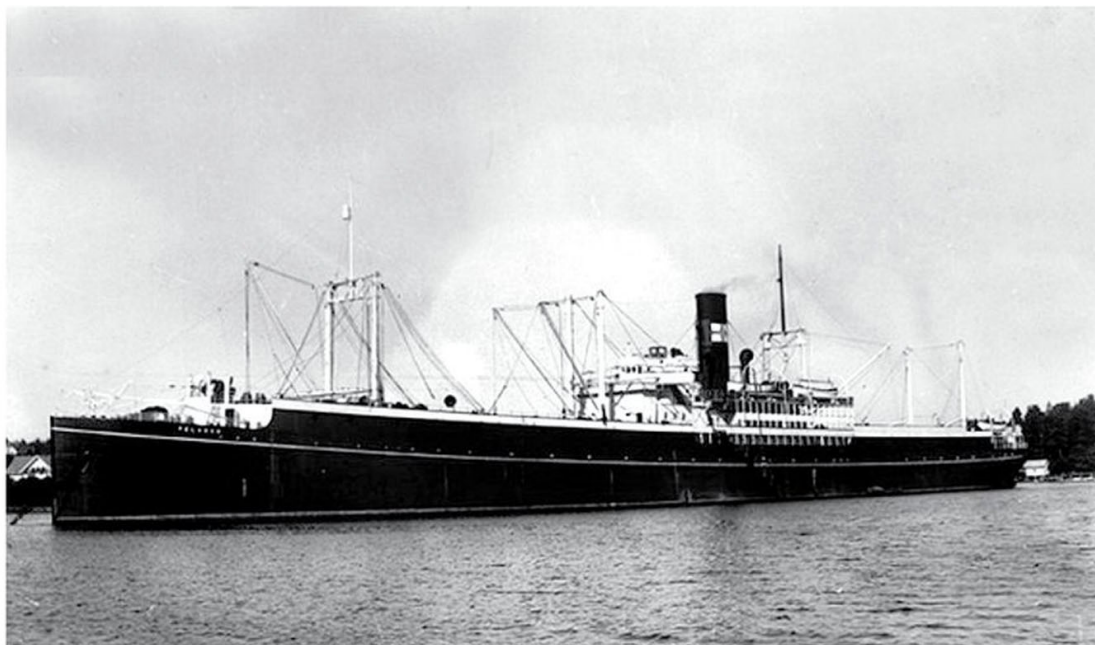
capte les messages des Britanniques qui ont mis à la mer une flotte, comprenant entre autres un porte-avions, un cuirassé et plusieurs unités, appareillée des îles Falkland et de Simonstown en Afrique du Sud.

Krüder a maintenant à gérer un nouveau contingent de prisonniers de 477 marins regroupant les capitaines Kristian Eversen (*Ole Wegger*), Norman Andersen (*Solglimt*), Fritz B. Olsen (*Pelagos*), Olav B. Olsen (*Pol VIII*), Frithjof D. Jorgensen

Vue de la partie arrière du *Pinguin*. A noter sur la cheminée, un triangle, pointe en bas, utilisé comme signe de reconnaissance par les *Sperrbrecher* dans les eaux territoriales allemandes. (Collection Herbert Baasch)







Le navire-usine *Pelagos* est envoyé vers l'Allemagne avec un chargement de 10 700 tonnes d'huile de baleine. (Photo Ansgar Theodor Larsen)

(*Pol IX*), H. Theodor Olsen (*Pol X*), Ludvig Fremstad (*Torlyn*), Einar Stange (*Star XIV*), Julius Jahre (*Star XIX*), Torger Bruun (*Star XX*), Thorleif Amesen (*Star XXI*), Haakon Christensen (*Star XXII*), Mons Hansen (*Star XXIII*) et Ludvig Jorgensen (*Star XXIV*).

Le problème le plus crucial est de fournir à chaque bâtiment un équipage de prise, ce qui ne va pas sans quelques difficultés car le *Pinguin* n'a pas prévu de retourner en Allemagne prochainement et entend bien continuer à pourchasser la marine marchande ennemie. Hélas, Krüder ne dispose pas d'un potentiel marin suffisant pour armer tous ces navires. Dans un premier temps, il n'enverra qu'un seul bateau-usine vers l'Europe. A son retour, il confie le *Pelagos* à l'*Oberleutnant zur See* Wolfgang Küster (1). Le 25 janvier, le navire appareille pour la France avec une équipe de prise et des prisonniers norvégiens. Après un voyage sans histoire, il parvient à Bordeaux le 11 mars 1941. Toutefois, au cours du parcours, une bouteille a été lancée à la mer par des prisonniers puis récupérée deux à trois mois plus tard par des pêcheurs près de Pernambuco au Brésil. Le message manuscrit disait : « A tous les navires Alliés ! S'il vous plaît, signalez immédiatement au British Naval Control. Navire-usine Ole Wegger et quatre baleiniers, navire-usine Solglimt ont été capturés par un raider allemand le 14 janvier alors qu'ils étaient côte à côte. Le navire-usine *Pelagos* et

sept baleiniers ont été capturés la nuit suivante sans aucune chance d'évasion. Nous sommes maintenant en route pour un port en Allemagne avec des prisonniers à bord. La cargaison contient 10 700 tonnes d'huile de baleine. SS *Pelagos* en mer le 17 février 1941. » Le *Pelagos* se dirige ensuite vers l'Allemagne où son huile est déchargée et les prisonniers envoyés dans le camp de Sandbostel, au Stalag X B le 17 avril 1941. Ses équipements de navire-baleinier sont démantelés en mai-juin 1941 à Kiel où ils seront découverts à la fin de la guerre par les Britanniques et utilisés pour équiper le navire-usine baleinier *Empire Venture* (ex *Wiking*). Plus tard, le *Pelagos* est conduit vers la Norvège et stationné à Trondheim où il devient un bâtiment ravitailleur de la 24<sup>e</sup> Flottille de sous-marins en avril 1941. On retrouve sa présence à Narvik le 15 mai 1943, le 20 juillet 1944 et en juin 1945, date à laquelle il est capturé par les Britanniques. Il va effectuer encore plusieurs saisons de chasses à la baleine et sera vendu pour démolition à Eckhardt & Co à Hambourg le 28 juin 1962.

Concernant les autres navires, le *Pinguin* se rend avec eux au point « Andalousie » accompagné de la flotte capturée. Le commandement naval allemand a informé le croiseur *Admiral Scheer* du succès de l'opération menée par le *Pinguin* et lui enjoint de gagner le carré « Andalousie » pour fournir les équipages de prises nécessaires aux rapatriements des baleiniers en Allemagne. Le commandant Krancke a beau

1 - L'*Oberleutnant zur See* Wolfgang Küster est né à Kiel le 24 octobre 1914. Il embarque sur le croiseur auxiliaire *Pinguin* puis conduira le baleinier-usine norvégien *Pelagos* à Bordeaux. Il sera nommé *Kapitänleutnant* le 1<sup>er</sup> janvier 1942 et deviendra premier officier à bord du contre-torpilleur *Z-28*, de décembre 1943 à mars 1945.



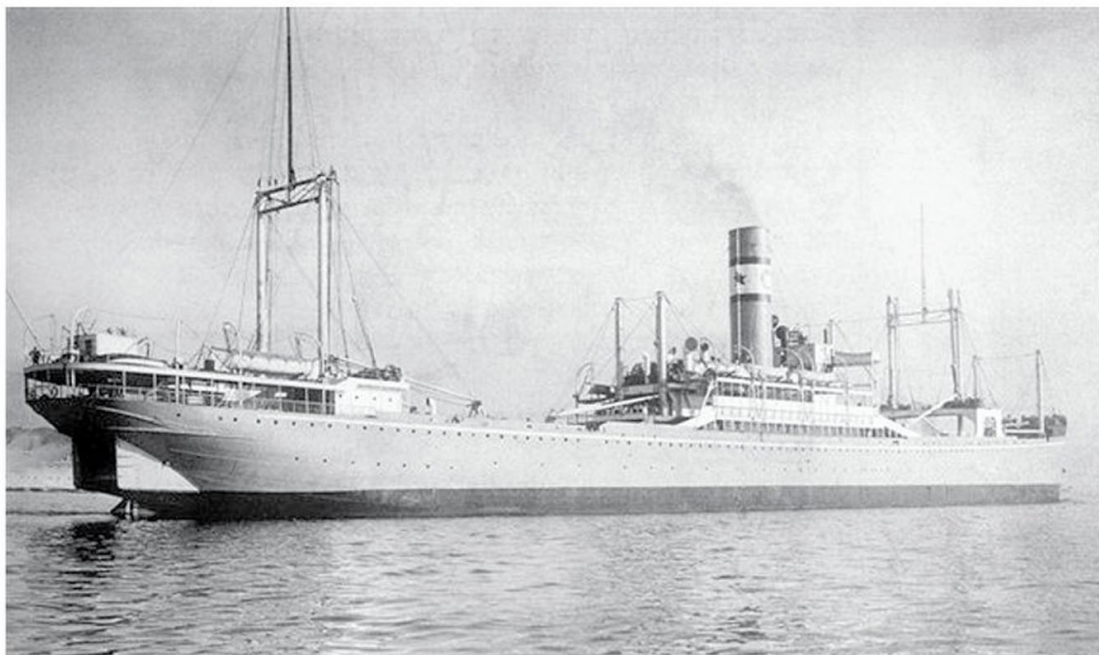
Le croiseur *Admiral Scheer* reçoit l'ordre de fournir des équipages de prise pour conduire les baleiniers capturés par le *Pinguin* à Bordeaux. (DR)



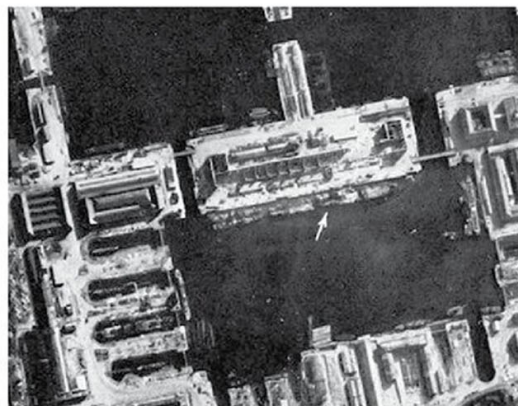
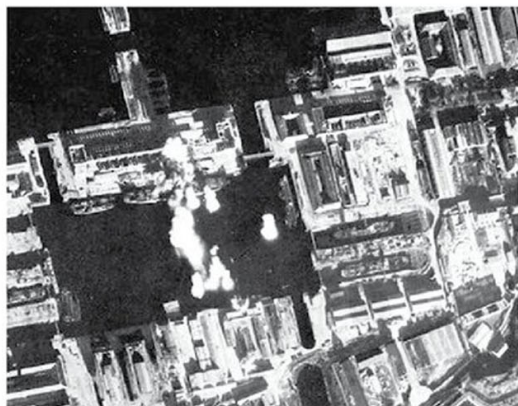


Le baleinier-usine *Ole Wegger* sous pavillon allemand après son retour en Europe. (Collection Jan Wisser)

Le *Solglimt* après sa transformation en baleinier-usine norvégien. (DR)



Renommé *Sonderburg* après son retour sous pavillon allemand, le *Solglimt* est bombardé à Cherbourg par 12 Boston du 107<sup>th</sup> Squadron le 15 septembre 1942. Photo de gauche au cours du bombardement. A droite, le navire est partiellement submergé. (Document NGA)



rechner contre cet ordre qui diminue sensiblement la force combattive de son croiseur, le S.K.L. confirme son ordre précisant qu'un navire ravitailleur lui transférera du personnel ultérieurement. Le *Nordmark* reçoit la même injonction mais ne peut céder qu'un seul officier. Lorsque les navires de Krüder arrivent au lieu de rendez-vous, c'est une véritable flotte qui se trouve rassemblée. Il y a maintenant l'*Admiral Scheer*, le *Nordmark*, le *Duquesa*, le pétrolier *Sandefjord* capturé par le *Scheer*, le *Pinguin*, les navires-usines *Ole Wegger* et *Solglimt* et onze baleiniers. La décision est prise d'envoyer également en Allemagne le *Sandefjord* qui est désormais commandé par un officier du *Scheer*, le *Kapitänleutnant der Reserve* Oskar Götsch. Il ne reste que deux officiers disponibles, tous deux en provenance de l'équipage de prise du *Duquesa*, le *Leutnant zur See der Reserve* Ludolf Petersen à qui est confié l'*Ole Wegger* et le *Leutnant zur See der Reserve* Blaue qui prend le commandement du *Solglimt*. Pour les baleiniers, il ne subsiste que des aspirants et des enseignes à qui il manque la pratique et dont la formation théorique est encore loin d'être complète. Cependant sur les dix bâtiments, possédant chacun un équipage de quatre Allemands et onze Norvégiens, huit vont parvenir à Bordeaux entre le 16 et le 20 mars. Pour les deux autres baleiniers, *Star XIX* et *Star XXIV*, une pénurie de carburant les contraint à ne pas suivre l'itinéraire recommandé et ils sont interceptés le 13 mars par le sloop *HMS Scarborough*, par 44°50' N et 022°00' W. Leurs équipages les sabordent avec des charges et prennent place dans les canots de sauvetage avant d'être recueillis par le bâtiment britannique.

Le 25 janvier 1941, le *Solglimt* appareille à son tour pour l'Europe avec un chargement d'huile de baleine. Après un voyage sans mauvaise rencontre, le baleinier-usine arrive à Bordeaux le 16 mars et décharge sa précieuse cargaison.





Pris en charge par la Erste Deutsche Walfangesellschaft, première compagnie baleinière allemande, le *Solglimt* est rebaptisé *Sonderburg*. Passé sous pavillon allemand, le navire est affecté aux ravitaillements dans différents ports français. Le 15 septembre 1942, alors qu'il se trouve dans le port de Cherbourg, douze Douglas A20 Boston du *Squadron 107* effectuent un raid aérien sur les navires et les installations portuaires. Le *Sonderburg* est touché, prend feu et s'enfonce le long du quai. Renfloué ultérieurement, aucune réparation n'est effectuée par manque de ressources. Immobilisé à Cherbourg, le navire est sabordé par les Allemands le 29 juin 1944, en compagnie du cargo *Grandlieu* de la Compagnie générale Transatlantique, empêchant l'accès à la darse transatlantique. L'épave demeure sur place jusqu'en août 1946 où elle est pétardée afin de dégager le port. Les restes sont finalement relevés en janvier 1947 et conduits en remorque vers la Grande-Bretagne pour y être ferrailés.

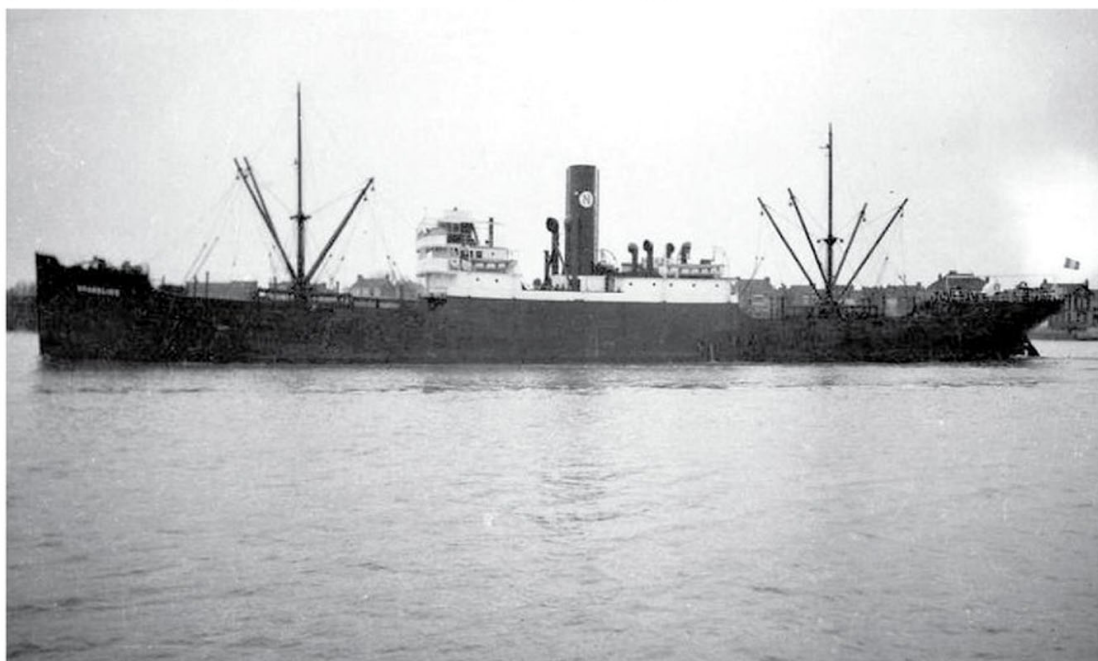
Après son ravitaillement, l'*Ole Wegger* prend lui aussi la route de retour vers l'Europe, en même temps que les dix baleiniers. Au cours du voyage, les bâtiments sont ravitaillés par le pétrolier allemand *Spichern*, en fait le pétrolier norvégien

*Krossfonn* de l'armement Sigval Bergesen à Stavanger, capturé le 26 juin 1940 par le croiseur auxiliaire *Widder*. Parvenu à Bordeaux le 20 mars 1941, l'*Ole Wegger* est aussitôt requis par la *Kriegsmarine* et utilisé comme bâtiment-base. Le 22 août 1944, il est sabordé comme blockship dans la Seine à Rouen-Sahurs. Renfloué en août 1945, il doit être conduit en remorque à Plymouth en Angleterre. Lorsqu'il quitte Rouen le 21 août, il s'échoue en cours de route. De nouveau renfloué, il est ramené à Rouen le 22 octobre pour une inspection. Par la suite, il est enfin remorqué à Falmouth où il parvient le 6 décembre mais il est jugé irréparable. Il est vendu pour démolition à une entreprise suédoise et remorqué à Göteborg le 20 mai 1946. Il sera ferrailé au cours de l'année 1947.

### Dans l'océan Indien

Krüder décide de conserver un baleinier qui remplacera le *Storstad* comme éclaircur et son choix se porte sur le *Pol IX*. Le cargo frigorifique *Duquesa* contient toujours une importante quantité de nourriture, œufs, viande, légumes, fruits, etc. Comme il fonctionne au charbon et que son stock ne lui permet pas de gagner l'Allemagne, il reste avec le *Scheer* et brûle

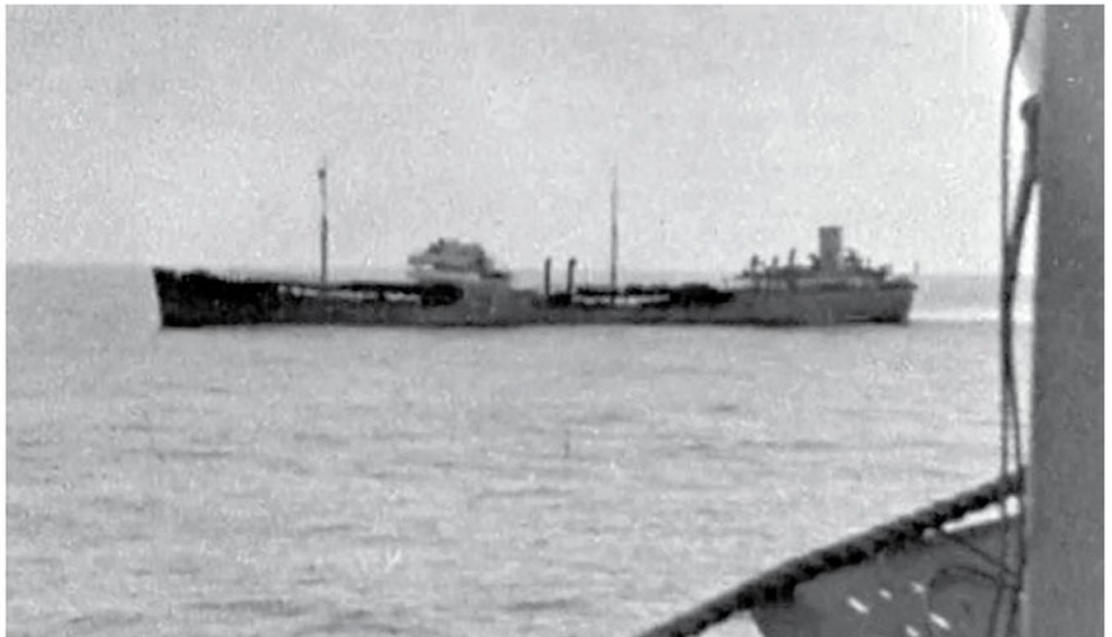
Le sloop *HMS Scarborough* intercepte les baleiniers *Star XIX* et *Star XXIV* qui tentent de rejoindre Bordeaux. (Édition Wright & Logan)



Le cargo *Grandlieu* de la Compagnie Générale Transatlantique est sabordé à Cherbourg le 29 juin 1944, en même temps que le *Solglimt*. (DR)



Le pétrolier *Spichern*, ex-norvégien *Krossfonn*, vu depuis le croiseur lourd *Prinz Eugen* en mai 1941 dans l'Atlantique. (DR)



tout ce qui est en bois sur le navire pour garder la réfrigération active. Des transferts de cette précieuse marchandise sont effectués sur les navires présents. Le lendemain, un bateau apparaît qui se révèle être le cargo *Alstertor* en provenance d'Allemagne (2). Outre des fournitures, il apporte quelque chose de plus précieux pour l'équipage du *Pinguin*, plusieurs sacs de courrier. Krüder prend un accord avec le capitaine du cargo pour s'éloigner de ce lieu de rendez-vous et se diriger vers Port Couvreur, aux Kerguelen, où ils pourront effectuer les transferts du ravitaillement en toute tranquillité. Le nouvel éclaireur, l'*Adjutant*, commandé par l'*Oberleutnant zur See* Hans-Karl Hemmer (3), les précède. Le *Duquesa* n'a plus

de charbon et toutes les boiseries ont été consommées. En conséquence, la viande n'est plus réfrigérée et s'est avariée. Après l'ouverture des caisses d'œufs restantes qui permet d'organiser une gigantesque bataille parmi l'équipage de prise, chaque homme étant muni d'une énorme quantité d'œufs en guise de munitions, le combat cesse lorsque deux marins glissent et se fracturent un membre. L'équipage de prise est ensuite réparti dans les baleiniers qui vont rejoindre l'Europe tandis que la décision est prise de couler le cargo. Il était dit que la fin du *Duquesa* ne se passerait pas sans un nouvel accident. En effet, il est prévu de dynamiter les cloisons intérieures pour accélérer le naufrage lorsque sera tirée la charge finale. Une

2 - L'*Alstertor* a quitté Hambourg le 15 janvier 1941 avec les fournitures suivantes :

- 1 500 obus de 150 mm
- Une très grande quantité de petits obus et de munitions antiaériennes
- 10 torpilles
- 20 tuyaux de cuir d'environ 20 mètres destinés au transfert du carburant entre un pétrolier ravitailleur et un autre navire.
- 2 hydravions Arado 196-A1
- 300 Croix de Fer de 2<sup>e</sup> classe, 150

Croix de fer de 1<sup>re</sup> classe, 1 Croix de chevalier de la Croix de Fer. Ces décorations sont destinées aux officiers et hommes du *Pinguin*

- Une quantité importante de pommes de terre et autres légumes ainsi que des conserves.
- 50 charges de sabotage

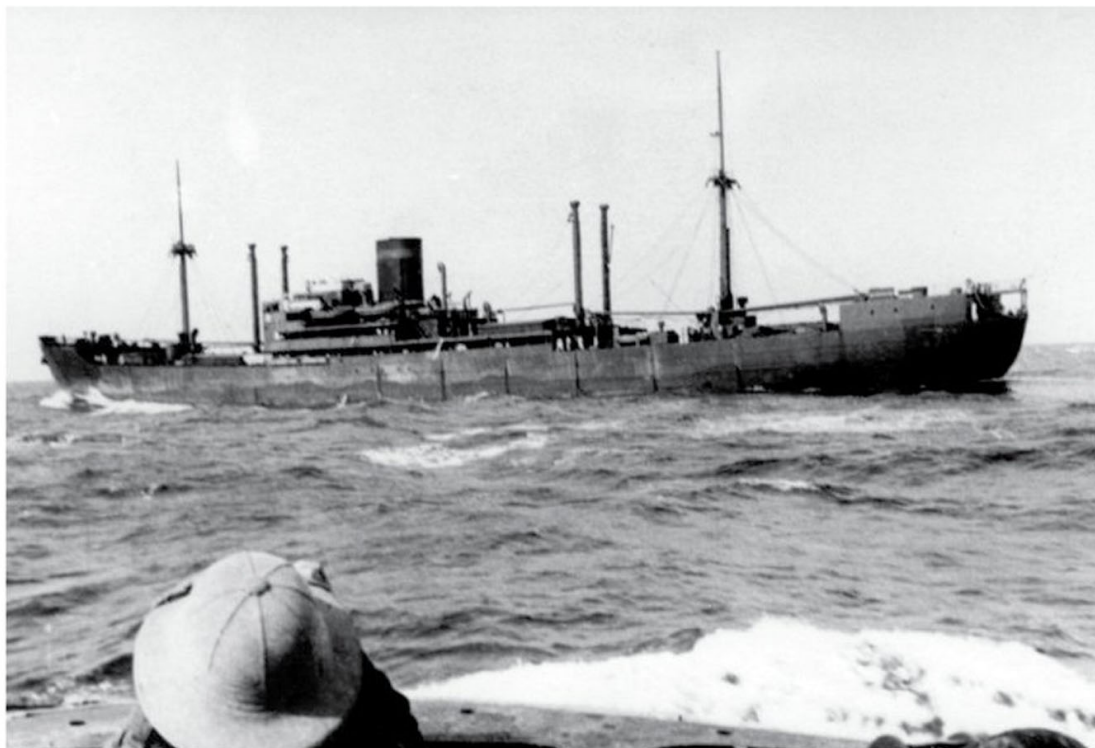
3 - L'*Oberleutnant zur See* Hans-Karl Hemmer se voit confier le commandement de l'*Adjutant*

comme éclaireur du *Pinguin*. Après la disparition du *Pinguin*, il intègre le *Komet* sur lequel il demeure jusqu'à son retour en Allemagne le 30 novembre 1941. D'avril à juillet 1944, il prend le commandement de la *Schnellboot S-114* avec le grade de *Kapitänleutnant* puis de la *S-127* du 15 août à septembre 1944 et enfin de la *S-705* de novembre 1944 à février 1945. Il décède le 8 décembre 1984 à l'âge de 65 ans.

Port Couvreur n'est qu'un hameau constitué de quelques cabanes mais sa baie est relativement bien abritée. (DR)







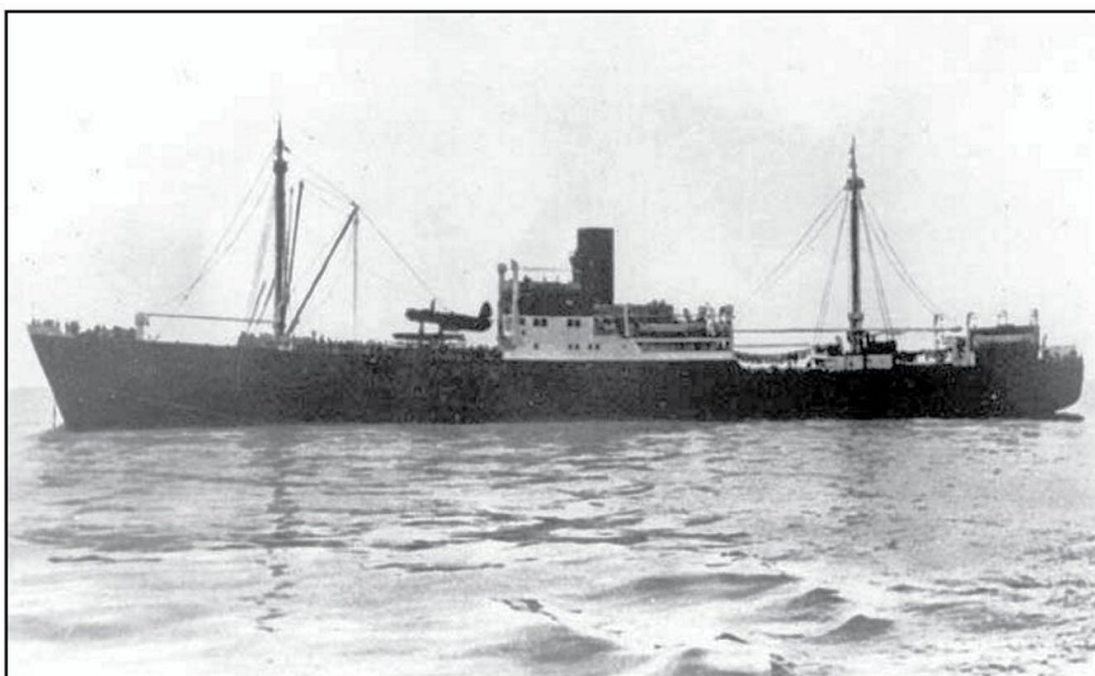
Le croiseur auxiliaire *Kormoran*, photographié en 1940, va rencontrer le *Pinguin* afin de recueillir des informations précieuses pour la poursuite de sa mission. (Bundesarchiv)

des explosions préliminaires s'avère beaucoup plus forte que prévue, sans doute accentuée par les poussières de charbon et deux marins sont sérieusement brûlés. Après l'évacuation de l'équipe de sabordage et des blessés, la charge est tirée électriquement depuis un canot moteur.

Un message du Haut commandement enjoint au *Pinguin* de rencontrer le croiseur auxiliaire *Kormoran* en train d'opérer dans l'océan Indien afin que Krüder fournisse au *Kapitän zur See* Theodor Detmers des renseignements et des conseils utiles pour la poursuite de sa mission. Après cette réunion impromptue, le *Pinguin* poursuit sa route vers les Kerguelen.

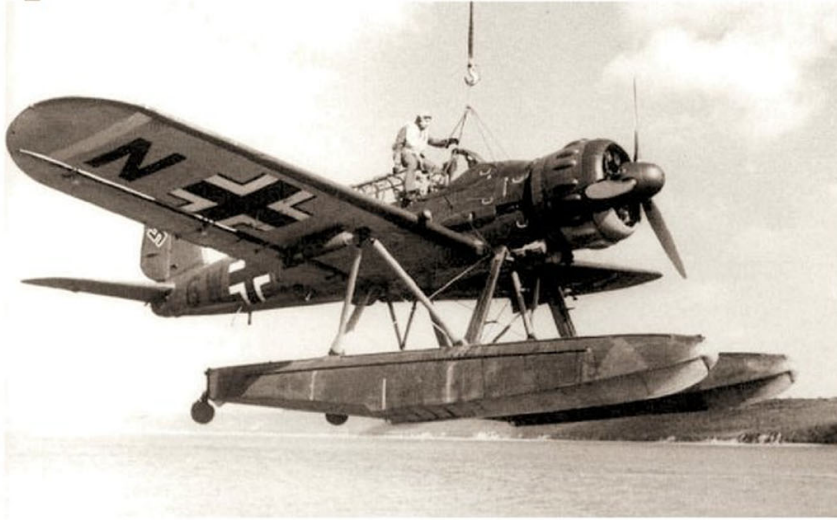
Parvenu à proximité des îles de la Désolation, autre nom donné aux Kerguelen, le *Pinguin* rencontre le croiseur auxiliaire *Komet*, commandé par le *Konteradmiral* Robert Eyssen et les deux navires se rendent à Port Couvreur. Si le *Komet* s'ancre au large, le *Pinguin* décide d'entrer dans le port naturel pour y retrouver l'*Alstertor* et recueillir de l'eau douce qui coule en abondance sur l'île. Krüder envoie son officier de navigation, Michaelsen, pour effectuer des sondages dans la

passé et le navire peut rejoindre le cargo déjà à l'ancre. Les équipages qui s'enthousiasmaient à l'idée de pouvoir aller à terre sont déçus par l'austérité du paysage qui n'affiche ni arbre, ni buisson, ni fleur. Cependant, de très nombreux lapins sont aperçus courant sur la bande de terrain plat qui sépare la mer du plateau montagneux. Krüder accepte l'idée d'une chasse mais avant cela, il convient d'effectuer tous les travaux nécessaires à la poursuite de la mission et ils sont nombreux. Dès le lendemain matin, le transfert de 600 obus de 15 cm, des munitions de 20 mm, de quatre torpilles et un complément de marins d'une quarantaine d'hommes, parmi lesquels les *Leutnants zur See* Christian Grau, Louis Hennings, Erich Hermann, Heinz Nippe et Erwin Steppach, débute avec l'*Alstertor* qui, en échange, reçoit 500 caisses d'œufs. Pour la plus grande joie des aviateurs du *Pinguin*, la grue du cargo hisse un nouvel hydravion, un *Arado Ar-196 A-1*. Après un contrôle minutieux, le pilote demande et obtient de Krüder l'autorisation d'effectuer un ou deux vols d'essais. Un autre travail difficile débute, celui de débarrasser la coque de la multitude de petits crustacés dont la présence peut faire diminuer la vitesse de près de 30%. Comme il n'existe pas



Le croiseur auxiliaire *Komet* rencontre également le *Pinguin* et les deux navires se dirigent ensemble vers les îles Kerguelen. (DR)





Le *Pinguin* hérite d'un nouvel hydravion, l'Arado Ar 196-1, apporté par le cargo allemand *Alstertor*. (DR)

de cale sèche, l'unique solution consiste à faire basculer le bateau d'un côté puis de l'autre en déplaçant la cargaison, un travail pénible mais indispensable. Une autre activité, tout aussi essentielle, est de transformer le navire sous un autre déguisement. En effet, les belligérants possèdent les caractéristiques précises de chaque navire répertorié comme leurs dimensions, leurs vitesses, le nombre, le diamètre et la hauteur des mâts, le nombre, le diamètre et la hauteur des cheminées, etc. Il est donc primordial de donner un aspect différent au croiseur auxiliaire pour tromper la vigilance ennemie. Un point important consiste à repeindre le navire aux couleurs du bâtiment que le commandant a décidé de reproduire. Pour cela, la quantité de peinture emportée et les brosses, pinceaux et rouleaux sont considérables. Il n'est pas rare qu'un bâtiment arraisonné ait eu le temps de donner le signalement du croiseur auxiliaire aussi, dans l'urgence, tout l'équipage transforme le navire en un autre pour que le lendemain matin, un bateau totalement différent sillonne les océans. A Port Couvreur, l'urgence n'est pas de mise. Krüder a choisi de transformer son navire en cargo norvégien *Tamerlane*. Il est surprenant de constater que plus tard, des aviateurs britanniques survolant le bâtiment n'aient eu aucun doute sur son authenticité. Mieux, les photos transmises aux officiers du renseignement britannique ont également confirmé l'avis des aviateurs. Pendant les travaux de peinture, le docteur Wentzel se charge d'analyser les sources d'eau fraîche s'écoulant jusqu'au port. Il confirme la qualité de potabilité de l'eau malgré un goût un peu terreux. Le souci maintenant est de la transporter jusqu'au bateau qui ne peut s'approcher trop près du rivage au risque de s'échouer. Le *Pinguin* possède bien un tuyau suffisamment long mais le remplissage des citernes à bord prendra un temps considérable et Krüder ne veut pas s'attarder trop

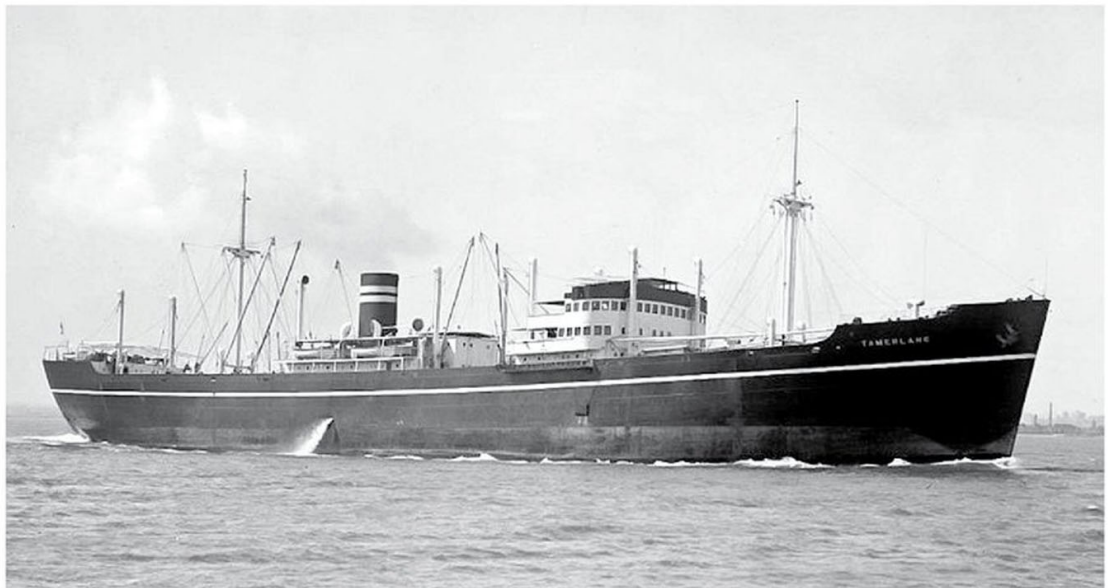
longuement. Il décide d'utiliser les embarcations comme réservoirs mobiles après les avoir nettoyées. En bas d'une chute d'eau, un barrage est constitué avec un tonneau placé dans la retenue et un tuyau fixé au tonneau qui achemine le précieux liquide jusqu'aux bateaux. Les embarcations sont ensuite remorquées par les canots à moteur. C'est la reprise d'une idée qu'avait expérimenté Rogge, le commandant de l'*Atlantis*.

Pendant ce temps, le *Leutnant* Neumeyer explore l'île avec un petit groupe de marins. Lorsqu'il retourne sur le croiseur, il ramène avec eux un couple de manchots pas très heureux de leur capture. Ils sont aussitôt adoptés par l'équipage et confiés à Eumée Schneekloth. Rapidement, le teckel Struppi et les deux nouveaux arrivants sympathisent. Lorsque tous les travaux longs et pénibles sont enfin terminés, le commandant autorise une chasse aux lapins de grande envergure et nombre de ses animaux vont rejoindre les réserves réfrigérées du navire.

### Derniers succès

La possibilité pour le *Pinguin* d'augmenter son tableau de chasse s'amenuise depuis que les navires alliés évitent les routes maritimes classiques et que la Royal Navy déploie ses navires de guerre à la recherche des croiseurs auxiliaires. Une rencontre est organisée entre le *Pinguin* et le pétrolier *Ketty Brøvig* dans un endroit retiré de l'océan Indien. Malgré une exploration locale et une attente de plusieurs jours, le pétrolier n'est pas au rendez-vous. Ce navire norvégien de 10 940 tonnes de port en lourd, appartenant à l'armement Th. Brøvig de Farsund, transportait 6 370 tonnes de mazout et 4 125 tonnes de gazole, sous le commandement du capitaine Erling Møller, lorsqu'il a été capturé par le croiseur auxiliaire *Atlantis*. Après un retour en France avec des prisonniers, il repart comme ravitailleur pour le compte de la *Kriegsmarine*. Le 14 et le 26 février, l'*Admiral Scheer* bénéficie d'un ravitaillement prodigué par le *Ketty Brøvig*. Les forces britanniques désormais alertées envoient le croiseur australien *HMAS Canberra* et le croiseur néo-zélandais *HMNZS Leander* à la recherche des bâtiments allemands. Le 4 mars 1941, ils rencontrent le pétrolier *Ketty Brøvig* et le ravitailleur allemand *Coburg* navigant ensemble et les attaquent avec l'artillerie et l'aviation embarquée. Les deux navires se sabordent pour éviter la capture, par 04°50' S et 056°00' E, au sud-est des Seychelles. Les survivants sont conduits sur l'île Maurice et remis aux autorités locales. Krüder a grand besoin d'être ravitaillé et c'est le pétrolier norvégien *Ole Jacob*, désormais commandé par le *Leutnant* Wilhelm Vosloh, qui effectue l'opération. Toutefois, Krüder n'est guère satisfait car le carburant japonais stocké à bord du pétrolier est loin d'avoir les caractéristiques idéales pour la bonne marche de ses moteurs. Il va cependant s'en contenter. Après plusieurs jours

Nouvelle transformation du *Pinguin* effectuée aux Kerguelen. Cette fois, le modèle est le cargo norvégien *Tamerlane*. (Photo Allan C. Green)





sans rencontrer un seul navire, le commandant du *Pinguin* décide de se diriger vers les îles Maldives, sur les routes maritimes entre Ceylan, Madagascar et Durban. Malgré cela et bien que l'avion effectue plusieurs reconnaissances, il n'y a toujours aucune trace de bâtiments à l'horizon, comme si l'océan Indien s'était vidé de toute activité maritime. Seule la chasse aux requins permet un peu d'activité à l'équipage. Trente-cinq vols de l'Arado n'apportent aucun contact et Krüder décide de naviguer vers l'ouest pour couper la route Bombay-Mombasa et celle du canal de Mozambique. Le 24 avril, l'*Adjutant*, toujours fidèle à son poste d'observateur en avant du *Pinguin*, repère une fumée. Aussitôt le branle-bas est sonné et le croiseur auxiliaire se porte immédiatement à la rencontre du navire qui se révèle être le cargo britannique *Empire Light*. Après avoir pris une route parallèle, le croiseur arraisonne le bateau anglais à 05h15. La surprise est telle qu'aucun des documents secrets n'a été détruit. Lancé le 5 juillet 1940 par le chantier Barclay, Curle & Co Ltd à Glasgow, mis en service le 2 septembre pour le compte du Ministry of Shipping et géré par British India Steam Navigation Co Ltd à Londres, ce cargo récent mesure 136,25 m (130,38 m entre pp) de long, 17,50 m de large et possède un tirant d'eau de 9,78 m. Il déplace 6 828 tjb, 3 977 tjn et sa propulsion est assurée par une machine à triple expansion couplée à une turbine à basse pression avec engrenage et couple hydraulique d'une puissance de 630 NHP. Le cargo effectue un voyage de Madras (Inde) à destination de Durban (Afrique du Sud) avec un chargement de minerai et de peaux. L'*Empire Light* est sabordé le 25 avril par des charges explosives, par 00°24' N et 058°14' E. Les soixante-dix hommes d'équipage sont recueillis à bord du croiseur.

Deux jours plus tard, le 27 avril, un autre navire est aperçu et Krüder donne aussitôt l'ordre de se lancer à sa poursuite. Après une approche nocturne en suivant une route parallèle, le cargo est appréhendé avant l'aube et se révèle être le britannique *Clan Buchanan* lancé le 21 décembre 1937 par le chantier Greenock Dockyard Co Ltd à Greenock et commissionné en février 1938 pour The Clan Line Steamers Ltd à Glasgow. D'un déplacement de 7 266 tjb et 3 692 tjn pour un port en lourd de 10 160 tonnes, il mesure 148,59 m de long (141,30 m entre pp), 19,20 m de large avec un tirant d'eau de 9,07 m. Il est propulsé par deux machines à triple expansion couplées à deux turbines à basse pression avec engrenage et couple hydraulique d'une puissance de 1 370 NHP, lui fournissant une vitesse de 16 nœuds. Le cargo n'a pas eu le temps d'utiliser sa radio et l'équipage de 121 marins vient grossir le nombre de prisonniers déjà à bord du *Pinguin*. Quelques instants plus tard, le *Clan Buchanan* et son précieux chargement de cuir, de mica, de thé et de fournitures

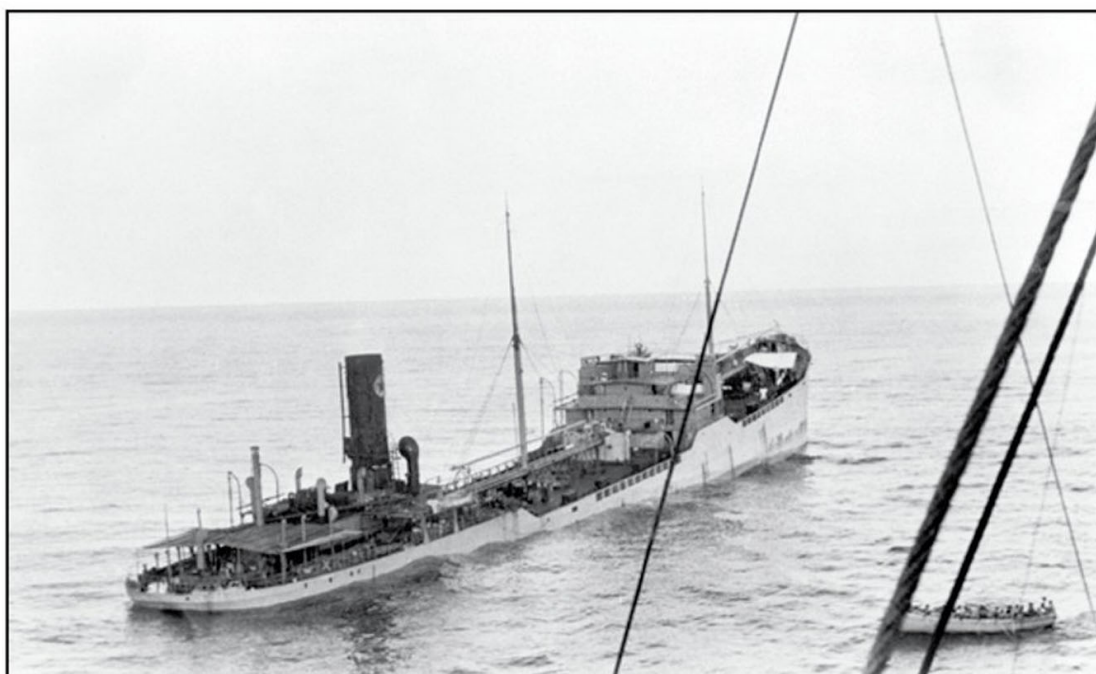


Le teckel Struppi, la mascotte du *Pinguin*, jouant avec le Kapitän zur See Krüder. (Bundesarchiv)

militaires s'enfoncent dans les flots, sabordés le 28 avril à l'aide de charges de démolition, par 05°24' N et 062°46' E.

Krüder aimerait bien répéter l'action de mouillage de mines qu'il a menée en compagnie du pétrolier *Passat*. Il demande donc, par radio, d'utiliser l'*Ole Jacob*, rappelant les succès obtenus par l'ex-*Storstad*. La réponse tombe quelques heures plus tard : «*Ole Jacob indisponible. Trouvez-vous un pétrolier britannique !*». Plus facile à dire qu'à faire pense Krüder qui sait que les navires se font de plus en plus rares. Il a beau envoyer son hydravion de reconnaissance chaque jour, le résultat négatif est toujours le même. Quelques temps plus tard, l'*Adjutant* lance enfin une fusée verte, synonyme de navire en vue. Il s'agit d'un pétrolier dont on aperçoit le haut de la cheminée.

Le *Pinguin* débute aussitôt la chasse tout en étant parfaitement conscient qu'il côtoie dangereusement des zones tenues par les Britanniques, Aden, Bombay, Mombasa mais il a besoin de ce pétrolier. Le 7 mai à l'aube, le croiseur s'est rapproché du pétrolier et une salve de gros calibres est tirée à proximité du navire pour le contraindre à stopper. Krüder se rend vite compte que le capitaine britannique n'a pas l'intention de stopper et une autre salve de semonce est tirée. Il n'est pas question d'endommager le pétrolier dont on peut lire le nom, *British Emperor*, qu'il est nécessaire de capturer intact. Rien n'y fait, pire, le navire émet un message de détresse inlassablement répété. Désormais, il faut faire taire la radio et la troisième salve vise directement le navire. Un obus frappe le pont et la timonerie. Le bâtiment commence à tourner en rond et l'incendie qui s'est déclaré à bord prend de l'ampleur. De nombreux marins sautent à la mer. Enfin le navire stoppe et un équipage de prise est aussitôt envoyé. Quelques minutes plus tard, la cabine radio du *Pinguin* signale que le pétrolier a



Le pétrolier norvégien *Ketty Brovig*, capturé par l'*Atlantis*, est utilisé comme ravitailleur par les croiseurs auxiliaires allemands. Il est sabordé par son équipage de prise le 4 mars 1941 lorsqu'il est intercepté par le croiseur *HMAS Canberra*. (Australian War Memorial)



Le croiseur lourd australien *HMAS Canberra*, accompagné du croiseur léger néo-zélandais *HMNZS Leander*, intercepte les ravitailleurs allemands *Ketty Brøvig* et *Coburg*. (DR)



repris ses émissions, donnant des précisions sur l'apparence et la position du croiseur. Krüder est dérouté par cette insistance de la radio ennemie dont la cabine est en flammes et il ne comprend pas qu'un homme puisse y demeurer pour continuer à émettre. Il donne l'ordre d'ouvrir à nouveau le feu dès que l'équipage de prise s'est éloigné du navire. Les obus s'abattent sur le pont et les messages cessent définitivement. Krüder ne peut s'empêcher d'éprouver de l'admiration pour ce marin qui s'est probablement sacrifié. Le résultat ne se fait pas attendre ; la radio capte des messages émanant de nombreux endroits et le commandant demande de couler le pétrolier au plus vite. L'*Oberleutnant zur See* Gabe reçoit l'ordre de lancer une torpille malgré les réticences du commandant à sacrifier un précieux projectile. Toutefois, celle-ci est défailante et se met à exécuter un mouvement circulaire qui met en danger le *Pinguin*. Il est nécessaire de s'écarter au plus vite pour ne pas devenir la propre victime de son armement. La torpille finit par plonger et disparaître. Krüder ordonne un autre lancement car la fumée de l'incendie peut attirer les navires ennemis sur les lieux mais la torpille manque sa cible pourtant immobile. Sans la moindre intonation de colère, le commandant demande de procéder à un troisième lancement qui, cette fois, percute le *British Emperor* au centre et met définitivement fin à sa carrière, par 08°30' N et 056°25' E au sud de l'île de Socotra qui se trouve à l'entrée du golfe d'Aden. Lancé le 18 février 1916 par le chantier Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co

Photographié depuis l'hydravion Supermarine Walrus du *HMAS Canberra*, le *Coburg* est en feu suite à l'action de l'artillerie du croiseur australien le 4 mars 1941. (Australian War Memorial)



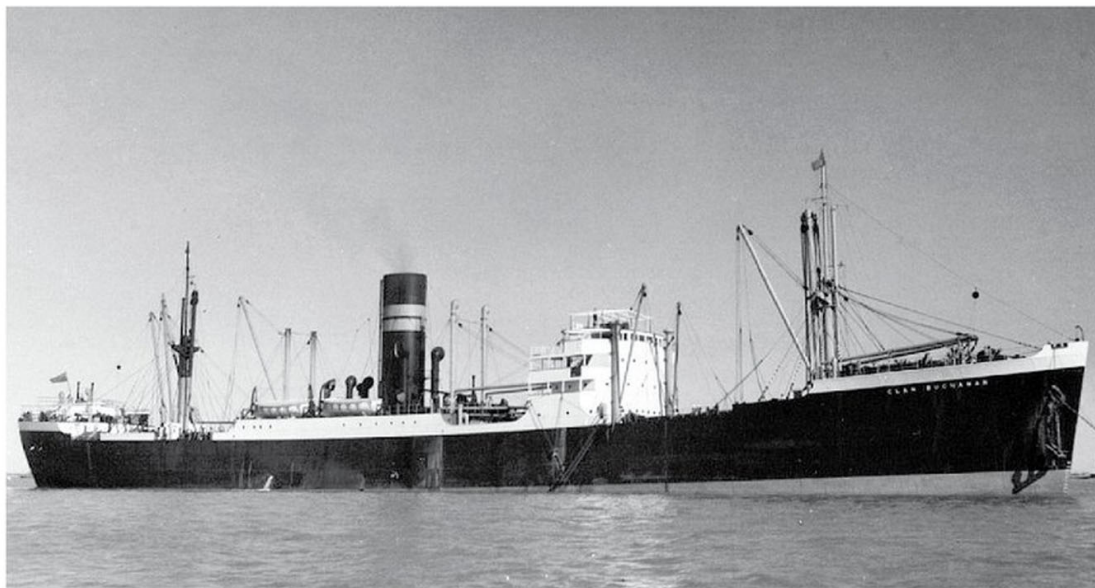
Ltd à Newcastle upon Tyne et commissionné en août pour le compte de British Tanker Co Ltd à Londres, il déplace 3 663 tjb, 2 155 tjn et un port en lourd de 5 796 tonnes. Ce petit pétrolier mesure 105,16 m de long entre perpendiculaires, 14,96 m de large, a un tirant d'eau de 7,77 m. Il est propulsé par une machine à triple expansion de 380 NHP lui procurant une vitesse de 9,5 nœuds. Pour son malheur, l'équipage est recueilli à bord du *Pinguin*.

### La fin du Pinguin

Le *Pinguin* file désormais vers le sud, de manière à s'éloigner de cette région trop proche des zones opérationnelles des Britanniques. Étonnamment, Krüder ressent un profond malaise et même les hommes semblent nerveux, même si ce n'est pas la première fois que pareil sentiment se reflète parmi l'équipage. Coïncidence, c'est le moment que choisit involontairement Struppi, la mascotte du bord, pour tomber malade avec de la fièvre. Mauvais présage ? Toujours est-il que le commandant constate que beaucoup de marins ont les yeux fixés sur l'horizon et se surprend lui aussi, à surveiller les environs. Toutefois, la journée se termine aussi normalement que les précédentes et la nervosité qui semblait prévaloir s'estompe peu à peu.

A 02h00, l'officier de quart, l'*Oberleutnant* Hans-Jürgen Levit aperçoit une étrange silhouette et se précipite dans la cabine du commandant. Krüder prend place sur la passerelle et se rend compte qu'il ne s'agit ni d'un cargo ni d'un pétrolier. Il donne aussitôt un nouveau cap vers l'est puis le sud-est afin de s'éloigner au plus vite car ce navire ne lui dit rien qui vaille. Ordre est également donné aux machines pour forcer l'allure. Sous l'action des moteurs, le navire se met à vibrer et la rumeur commence à envahir les carrés. Les marins prennent conscience que leur bateau fuit un danger potentiel. A 06h00, un avion devient visible à l'horizon et Krüder le voit se diriger vers son navire. Il donne aussitôt l'ordre de fermer la cale n°2 dans laquelle se trouve l'hydravion puis ordonne de servir un repas copieux à l'équipage dans l'hypothèse où la distribution future sera plus difficile à assurer. A 10h 05, l'avion se présente à bâbord avant puis disparaît sur l'arrière dix minutes plus tard. A 10h28, il réapparaît et effectue des cercles avant de prendre une route parallèle à la distance d'environ 12 milles. Peu après, il disparaît de nouveau dans la direction où a été aperçu le navire douteux. Il est 12h02 lorsque l'hydravion revient, suffisamment proche pour pouvoir l'abattre mais, à quoi bon se dévoiler pense Krüder. Il a déjà communiqué toutes ses observations au navire auquel il est rattaché. Soudain, un signal est émis demandant, le nom du navire, sa nationalité, le port de destination et le type de cargaison. Les marins en civil répondent non pas avec une lampe de signaux mais à l'aide de drapeaux. La transcription du message est ainsi plus longue et permet de gagner de précieuses minutes. De plus, rien ne dit que les aviateurs connaissent précisément le code international et qu'ils possèdent un livre à leur disposition. Sur le pont, Krüder et ses officiers de quart sont également en civil et se déplacent





Le cargo britannique *Clan Buchanan* est arraisonné par le *Pinguin* et achevé à l'aide de charges explosives. (DR)

calmement comme le feraient des marins norvégiens sous les tropiques. Transmettez lentement, recommande Krüder aux marins chargés de la réponse, et quelques erreurs ne sont pas inutiles. L'avion vole maintenant à faible distance du supposé cargo *Tamerlane* et l'on peut voir aisément ses cocardes de la Fleet Air Arm. Michaelsen propose de l'abattre mais Krüder sait qu'ils en enverront un autre en ne le voyant pas revenir et pense que leur meilleure chance est de compter sur leur camouflage.

Les aviateurs ont des soupçons mais pas à cause du déguisement parfaitement bien réalisé d'un cargo norvégien mais par un détail auquel Krüder n'a pas pensé. Ils déclareront ultérieurement : *«Au début, rien ne nous semblait suspect, le navire ressemblait parfaitement à un Norvégien et nous n'avions aucun doute sur son authenticité. La seule chose qui nous a frappés et le fait qu'il y ait si peu de marins sur le pont. En effet, lorsque nous survolons un navire de commerce, beaucoup de membres de l'équipage viennent nous observer car, sous ces latitudes, un avion est quelque chose de peu courant. Nous étions également surpris de ne voir aucun marin de couleur. Le commandant du croiseur à qui nous avons rapporté les photos était du même avis»*. Après un long survol du cargo, l'avion disparaît tandis que le *Pinguin* maintient sa vitesse élevée pour s'éloigner au plus vite. La vie à bord reprend son cours et au repas, il y a des saucisses, de la salade de pommes de terre et de la compote de poires. Cependant, bien peu de marins montrent véritablement

de l'appétit. A 13h52, une vigie annonce : *«fumée en vue à l'arrière !»* Une minute plus tard, on annonce deux colonnes de fumée puis trois peu après. Sans doute un navire avec deux voire trois cheminées ou deux navires en formation pense alors le commandant. Lentement mais avec certitude, deux mâts sont signalés à 14h48. A travers leurs jumelles, les officiers distinguent désormais qu'il s'agit bien d'un navire de guerre qui gagne sur eux, sans doute un croiseur lourd. Krüder donne l'ordre de mettre l'équipage aux postes de combat mais uniquement de bouche à oreille et non à l'aide de la sirène d'alarme plus stressante. Les marins commencent déjà à échanger des adresses avec leurs copains, pour le cas où..., conscients que cette fois l'affaire est sérieuse.

L'ennemi se rapproche et soudain, une lampe se met à clignoter intimant au cargo de stopper. Krüder s'adresse à son officier radio, l'*Oberleutnant* Brunke et lui demande d'envoyer des appels à l'aide en anglais sur un ensemble radio capturé précédemment. Brunke envoie un message de détresse en commençant par point tiret point, répété trois fois (RRR) puis il indique être attaqué par un raider allemand, suivi de son nom, de sa nationalité, renouvelant ce message à plusieurs reprises. A bord du croiseur britannique, le doute s'installe à nouveau car l'utilisateur se sert d'un émetteur radio britannique. Le commandement allemand capte également le message et ne se fait guère d'illusions sur le drame qui se prépare. Krüder estime la vitesse du navire ennemi à 28 ou 29 nœuds, donc aucune possibilité de fuite. Le croiseur



Malgré son intention de capturer le *British Emperor* pratiquement intact, le capitaine Krüder doit se résoudre à le couler devant l'urgence de la situation. (DR)



Avec ses huit canons de 203 mm, le croiseur lourd *HMS Cornwall* ne va pas laisser passer l'occasion de couler le croiseur auxiliaire *Pinguin*. (IWM)



La fin du *Pinguin* sous les coups de l'artillerie du *HMS Cornwall* illustré par une peinture d'un artiste inconnu. (Collection Look & Learn)

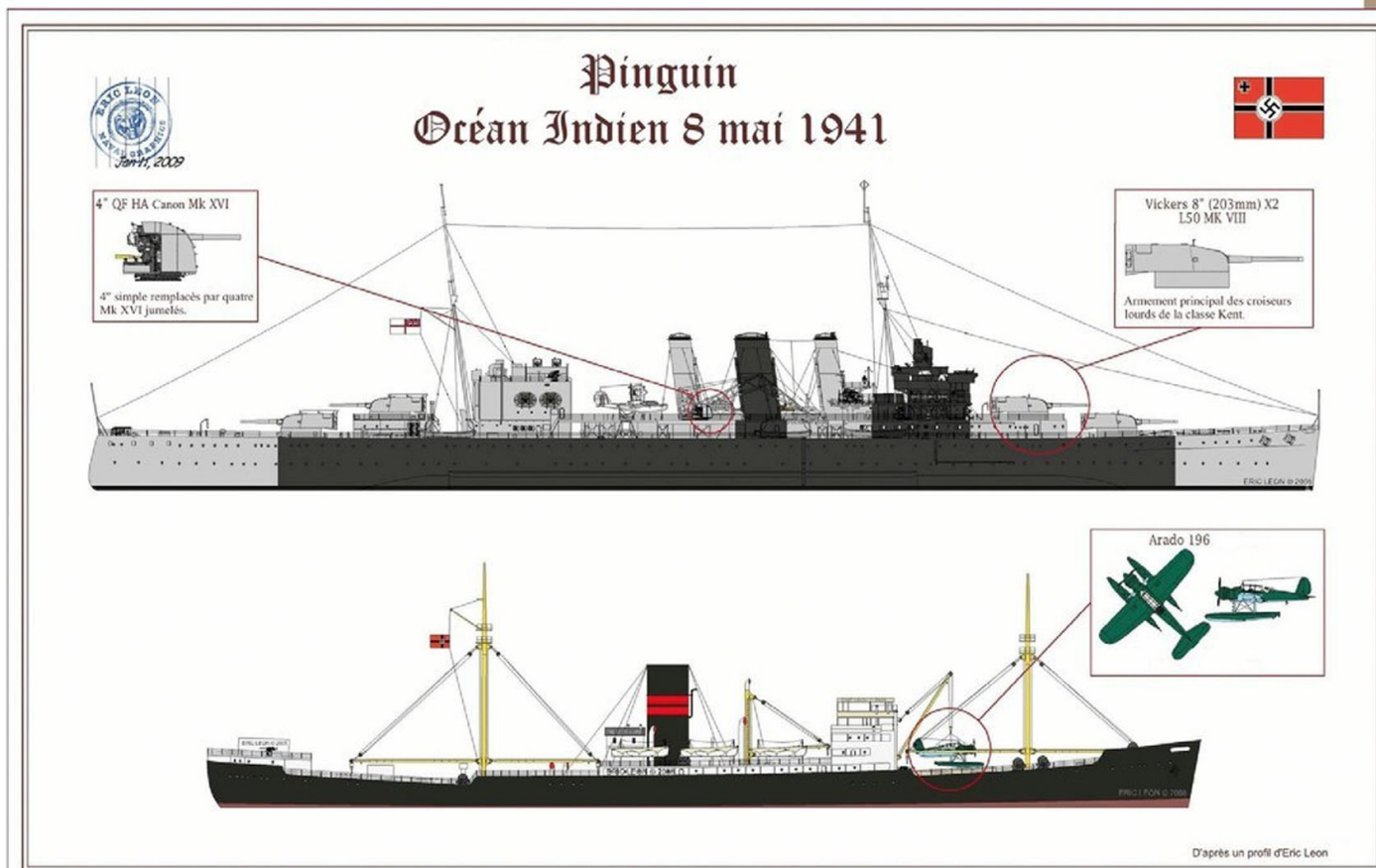


réitère son ordre de mettre à la cape et d'attendre l'équipage de prise. Le commandant allemand ne répond pas et continue sa course désespérée. Le croiseur ne se trouve plus qu'à 8 000 yards et il a réduit sa vitesse tandis que son artillerie est désormais braquée sur le *Pinguin*. Krüder est conscient que le croiseur a toujours des interrogations sur l'identité du navire norvégien car s'il était persuadé qu'il s'agisse d'un croiseur auxiliaire, il n'aurait pas réduit sa vitesse et ne se serait pas approché aussi près. Le commandant du *Pinguin* estime qu'il va falloir combattre et que ses chances ne sont désormais pas aussi infimes que cela aurait pu être de porter un coup fatal à l'Anglais.

16h02 : Krüder enfle sa veste d'uniforme et met sa casquette ornée d'une broderie d'or avant de donner l'ordre de démasquer les batteries et d'ouvrir le feu. Simultanément, le pavillon de la *Kriegsmarine* remplace celui de la Norvège. La première salve est ponctuée par un éclair de flammes et une odeur âcre de fumée se répand. Le tir est efficace. Les culasses sont ouvertes aussitôt et les douilles sont éjectées avant de remettre en place de nouveaux obus. Le *Pinguin* tire salve sur salve espérant, grâce à la surprise, neutraliser l'armement du croiseur avant qu'il ne puisse répondre. Les douilles s'abattent au sol avec un bruit métallique qui résonne comme un glas. Surmontant le bruit infernal de l'artillerie, on peut entendre le ronronnement du moteur de l'hydravion qui survole le croiseur auxiliaire. Krüder félicite l'*Oberleutnant* Rieche, l'officier responsable de l'artillerie, pour son efficacité tandis que les canons continuent leurs tirs. Un coup direct endommage le croiseur britannique au niveau de la ligne de flottaison, un autre frappe la première cheminée mais il n'est pas facile de couler un navire lourdement blindé, à la puissance de feu supérieure et doté d'une vitesse plus importante qui lui permet d'évoluer beaucoup plus rapidement. Le commandant du *HMS Cornwall*, le Capitain Percival Clive Wickham Manwaring, se rend bien compte qu'il est trop près du navire ennemi et décide de tourner sur bâbord pour s'éloigner et utiliser son artillerie de huit canons de 203 mm/50 Mk VIII (IV x 2) dont la portée est bien supérieure aux vieux 150 mm du *Pinguin*.

Comme le mouvement de retrait du *Cornwall* coïncide avec le tir qui a atteint la cheminée et que les canons lourds du navire britannique se sont tus au cours de la rotation, Rieche émet l'hypothèse qu'un obus a peut-être frappé la direction de contrôle de tir. Mais les nouveaux tirs à longue portée du croiseur ont tôt fait d'éteindre ce mince espoir. Krüder propose à l'*Oberleutnant* Gabe, l'officier torpilleur, de tenter sa chance avec ses torpilles. Il ne faut que quelques secondes à Gabe pour effectuer son lancement, les affûts étant déjà parés. Hélas, les torpilles sont du modèle G7a, à l'air comprimé. L'avion a rapidement repéré les sillages et prévenu le croiseur par radio ce qui lui permet d'effectuer des mesures d'évitement. Si Gabe avait disposé de torpilles G7e électriques, le sort du *HMS Cornwall* aurait été scellé à cet instant. Après un temps d'attente bien trop long, Krüder sait que ses chances sont désormais nulles. Les chiffres en provenance du télémètre montrent que la distance s'accroît et la dernière salve du *Pinguin* tombe maintenant trop court. L'officier radio Charlie Brunke envoie, par trois fois, le message suivant : «Après avoir coulé 136 551 tjb de navires marchands et obtenu d'excellents résultats avec les mines, nous sommes maintenant engagés contre le croiseur lourd britannique HMS Cornwall. Signé Ernst-Felix Krüder». Le *Cornwall* obtient son premier coup au but en abattant le





Une superbe représentation du *HMS Cornwall* et du croiseur auxiliaire *Pinguin* d'après les profils créés par Eric Leon.

gréement du mât de misaine qui s'effondre bruyamment sur le pont. Le commandant allemand donne l'ordre de libérer les prisonniers, de veiller à ce que les mesures de sabotage soient prises et d'évacuer le bâtiment. Ces ordres ne seront jamais exécutés. Il est trop tard. Après une salve dont trois obus tombent longs et un quatrième court, la salve suivante des quatre obus de 116,1 kg chacun frappent mortellement le *Pinguin*. Le premier obus traverse la mince coque de la partie avant du navire, le deuxième détruit le centre météorologique sous le pont, le troisième explose dans la salle des machines, tuant ou mutilant les hommes qui s'y trouvent, le quatrième explose dans la cale n°5 où sont stockées les 130 mines prévues pour être mouillées près de Karachi. L'explosion est gigantesque, projetant une langue de feu à plusieurs centaines de mètres de hauteur. L'un des survivants se trouve dans le nid de pie du mât de misaine et se souvient que la partie arrière du *Pinguin* s'est transformée en une énorme explosion volcanique avant de couler immédiatement tandis que la partie avant a chaviré puis s'est enfoncée sous les flots.

Un autre survivant est l'*Obersteuermann* Werner Neumeister (4), l'un des très rares hommes du pont à avoir survécu. Après être demeuré quelques instants inconscient, il a vu que le côté bâbord de la passerelle, celui où se trouvait le commandant et son officier de navigation Michaelsen, n'était plus qu'un grand trou. Le navire s'enfonçant rapidement, il saute dans l'eau pour s'éloigner au plus vite. Outre l'aspiration provoquée au moment du naufrage, les débris remontant à la surface lorsque le navire s'enfonce sont autant de projectiles meurtriers pour ceux restés à proximité. Une dizaine de survivants se regroupent autour d'un radeau de sauvetage endommagé. A une certaine distance, un autre groupe qui

4 - Des confusions fréquentes, selon les sources, sont établies avec le *Leutnant* Hans Neumeier. Il convient de se rappeler qu'il a regagné Bordeaux aux commandes du cargo norvégien *Nordvard*. Il trouvera la mort à bord du sous-marin *U.179*, le 8 octobre 1942.



Le *Globe VIII* parvient à échapper à la capture du *Pinguin* et rejoint le *Thorshammer* à Grytviken. (Collection Nils Westlie)



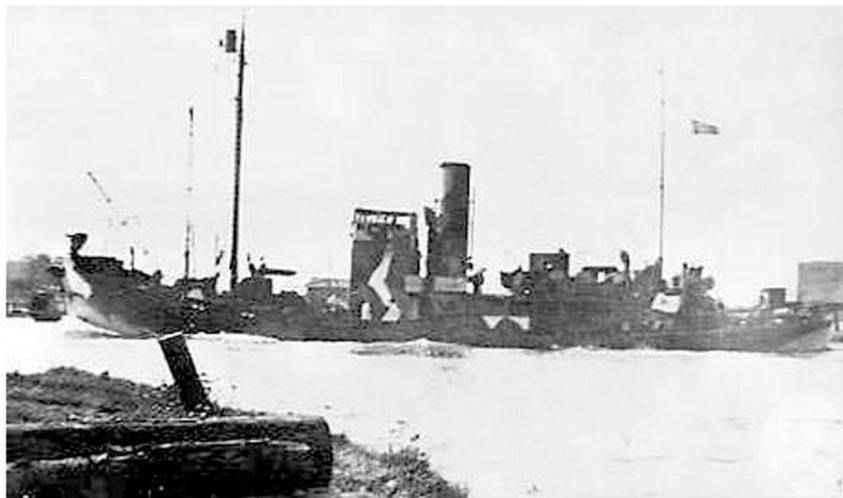
Le baleinier *Pol VII* parvient également à s'échapper et va devenir un patrouilleur des garde-côtes américains. (DR)



s'avère être des lascars crient des phrases difficiles à saisir. Après avoir réclamé le silence, Neumeister comprend que les cris annoncent des requins et qu'ils doivent venir vers eux, dans l'eau noire. En fait, l'eau noire n'est qu'une vaste étendue d'huile et de mazout dans laquelle les lascars surnagent. Les ayant rejoints, les hommes disent aux Allemands que c'est le meilleur endroit pour se protéger des requins qui préfèrent l'eau claire et ne viennent pas dans les nappes de mazout. Parmi les naufragés se trouvent aussi deux officiers britanniques mais il n'y a aucune animosité entre les hommes, tout le monde est dans le même bain, si l'on peut dire.

Deux heures plus tard, le *Cornwall* apparaît et commence à recueillir les naufragés. Ceux-ci sont traités avec beaucoup d'attentions, des boissons chaudes ou des jus de citrons frais sont dispensés, des serviettes, des savons et de l'eau chaude sont distribués pour enlever la première couche de mazout qui recouvre les naufragés puis des couvertures leurs sont fournies. Le Dr Hasselmann fait partie des survivants et demande à gagner la salle d'opérations pour apporter son aide. Affublé d'un uniforme britannique tropical, il est conduit à travers les coursives, enjambant des tuyaux d'incendie et des câbles épais qui prouvent que les tirs du *Pinguin* ont également causé de sérieux dégâts. Les blessures des rescapés ne sont heureusement pas graves, au pire quelques bras cassés ou des côtes endommagées.

Après sa capture, le *Pol VIII* devient l'*UJ-1711*. Il survit à la guerre, retourne à son activité de baleinier et ne sera démoli qu'en 1981. (Collection Hans-Jürgen Heise)



Le décompte des survivants montre que trois officiers, dix sous-officiers et quarante-sept hommes seulement ont survécu mais dix-huit officiers, soixante-neuf officiers mariners et deux cent cinquante-quatre marins allemands ont péri. Concernant les prisonniers à bord, au nombre de deux cent quarante, il ne reste que vingt-sept survivants. Les corps retrouvés et recueillis sont rendus à la mer au cours d'une cérémonie émouvante regroupant les ennemis de la veille.

## Epilogue

Le *HMS Cornwall* entre dans le port de Victoria, sur l'île Mahé aux Seychelles le 15 mai. Les prisonniers sont ensuite invités à signer un engagement de ne pas tenter de s'échapper mais le Dr Hasselmann, au nom de tous, refuse cet engagement. Le commandant du *Cornwall* lui répond qu'il ne s'attendait pas à autre chose et qu'une acceptation l'aurait sûrement déçu.

Le *Pinguin* a tiré 200 projectiles de 150 mm et le *HMS Cornwall* 136 obus de 203 mm. Le croiseur auxiliaire allemand a coulé à 16h29, soit vingt-sept minutes après le début de l'engagement, par 03°30' N et 057°48' E.

Le bilan de la croisière du *Pinguin* se monte à 136 551 tjb de navires coulés ou capturés, dont 51 992 tjb retournent en Allemagne, auxquels s'ajoutent 18 077 tjb de navires coulés par les mines mouillées par le croiseur et le *Passat*.

**Que sont devenus les quatorze baleiniers norvégiens des expéditions *Ole Wegger* et *Pelagos* ?**

## Les baleiniers de l'*Ole Wegger*

Le *Globe VIII* est lancé le 31 juillet 1936 par le chantier A/S Moss Værft & Dokk à Moss (N) et commissionné le 2 octobre pour le compte de A/S Hvalfangerselskap Globus (Melsom & Melsom) à Larvik. D'un déplacement de 297 tjb et 99 tjn, il mesure 39,09 m de long, 7,67 m de large et a un tirant d'eau de 4,01 m. Il est propulsé par une machine à triple expansion de 98 NHP. Après s'être échappé, le *Globe VIII* rejoint le *Thorshammer* à Grytviken. En novembre, il passe sous le pavillon de la Royal Navy. En 1942, il est affecté à l'American War Shipping Administration et devient le patrouilleur WYP-380 des garde-côtes à partir du 29 décembre. Sa zone





Également capturé par le *Pinguin*, le baleinier *Pol X* est transféré à la Kriegsmarine (DR)

d'opérations se situe sur la côte ouest et il est basé à San Francisco. Le 4 juillet 1943, il retourne au War Shipping Administration et il est de nouveau équipé pour une saison de chasse à la baleine avec l'expédition *Thorshammer*. Il poursuit cette activité jusqu'à la saison hivernale 1952-1953 avant de rejoindre son port d'attache à Larvik. Vendu à l'armement P/F Hvalavibufelag aux îles Féroé, il est renommé *Sumba*. En 1962, il conserve son nom après sa vente à P/F Treyst Torshavn également aux îles Féroé puis il est vendu pour démolition en 1966 à Masnedø au Danemark.

Bien que se trouvant à proximité de l'*Ole Wegger*, le *Pol VII* parvient également à s'échapper. Il est lancé en août 1936 par le chantier Nylands Verksted à Oslo et commissionné le 13 octobre pour le compte de A/S Hvalfangerselskap Polaris (Melsom & Melsom) à Larvik. Avec 39,80 m de long, 7,85 m de large, 4,47 m de tirant d'eau, il déplace 338 tjb et 118 tjn,

propulsé par une machine à triple expansion d'une puissance de 100 NHP. Ayant rejoint la Royal Navy, il est utilisé du 17 novembre 1942 à la fin de l'année comme dragueur de mines. Acquis dans le cadre d'une utilisation d'urgence par les garde-côtes américains en 1943, il est d'abord affecté dès le 11 janvier à la zone nord-ouest des USA et basé à Seattle mais rapidement jugé inadapté pour les conditions locales. Il est transféré le 12 février à San Francisco où il s'installe le 25 du même mois. Il est assigné au secteur de Morro Bay où il parvient le 4 avril et effectue un service de patrouille limité. Il porte successivement les matricules YPCG-12 et WYP-382. Il est décommissionné le 7 juillet 1943 et restitué au War Shipping Administration. Il va effectuer plusieurs transports de marchandises au sein de différents convois comme le ZG 66 du 28 avril au 2 mai 1944 entre Cristóbal (Panama) et Guantanamo (Cuba), le GN 130 du 3 au 10 mai 1944 entre Guantanamo et New York ou le BX 108 du 17 au 19 mai



Réarmé en chasseur de sous-marins par la Kriegsmarine, le *Pol X* devient l'*UJ-1710*. (Collection Hans-Jürgen Heise)



Aujourd'hui à Grytviken, station baleinière délaissée, on peut y voir de vieux navires finissant de rouiller. (Photo Serge Ouachée)



Le baleinier *Torlyn* est capturé par le *Pinguin* et conduit à Bordeaux par un équipage de prise comprenant un officier, trois marins allemands et onze Norvégiens. (Photo Narve Skarpmoen)

1944 entre Boston et Halifax. A noter qu'au cours de ces trois convois, il est accompagné également du *Globe VIII*. Après la guerre, il retourne finalement chez ses propriétaires d'origine en Norvège et reprend des activités de pêche ordinaire. En 1959, il est vendu à Elling Aarseth & Co à Ålesund, une société de pêche à la baleine qui l'adapte pour cette nouvelle carrière. Il est finalement vendu pour démolition à Brødene Anda à Stavanger en 1964.



Lancé le 18 août 1936 par le chantier A/S Moss Værft & Dokk à Moss et commissionné le 9 octobre pour la même compagnie que le *Pol VII*, le *Pol VIII* dispose de caractéristiques rigoureusement identiques à celles du baleinier *Globe VIII*. Après sa capture, il rejoint Bordeaux puis Anvers pour une transformation comme chasseur de sous-marins *UJ-1711* basé à Stavanger le 28 avril 1942 sous le pavillon de la *Kriegsmarine*. Le mois suivant, le 6 mai, il est affecté comme dragueur de mines auxiliaire sous le matricule *NS-06*. Il conserve cette activité jusqu'au 16 juillet 1944 lorsqu'il est transféré comme patrouilleur à la 53. *Vorpostenflottille* sous le nom de *V 5312*, toujours à Stavanger. Restitué au gouvernement norvégien après la guerre, il est acheté en 1947 par l'armement Hvalfangerselskapet Antartic A/S (Anton von der Lippe) à Tønsberg et renommé *Klegg*. En janvier 1958, il change de pavillon pour passer sous celui de Sigerfjord Sildindustri (Bjarne Gundersen) à Sigerfjord et il est naturellement renommé... *Sigerfjord*. Il subit alors une profonde refonte avec le remplacement de sa machine à vapeur par un moteur diesel 6 cylindres construit par A/S Vølund à Copenhague et développant 750 ch. Son déplacement atteint 295 tjb et 106 tjn. Il est vendu en 1963 à Karsten Gullvik P/R à Sortland (N) où il demeure plusieurs années avant d'être acheté en juillet 1976 par Walter Jensen à Hareid (N) et renommé *Kindarøy*. Il est radié le 14 mars 1980 et vendu pour démolition en 1981 à Skipsopphugning à Sandnessjøen (N).

Le *Pol IX* connaît un destin quelque peu différent. Il est lui aussi capturé mais au lieu de l'envoyer à Bordeaux avec un équipage de prise, Krüder décide de le conserver afin de remplacer, comme éclairer, le *Storstad* qui fait route vers l'Europe avec son contingent de prisonniers. Lancé le 6 août 1937 par le chantier Smith's Dock Co Ltd à South Bank et commissionné en octobre pour la même compagnie que tous les autres *Pol*, il est un peu plus grand que ses prédécesseurs avec 41,02 m de long, 8,03 m de large et 4,47 m de tirant d'eau. Il déplace 354 tjb et 127 tjn et sa propulsion est assurée par une machine à triple expansion de 103 NHP ce qui lui autorise une vitesse de 14 nœuds. Le commandant du *Pinguin* organise la transformation du *Pol IX*. A son bord sont installés un canon de 60 mm/21, deux canons jumelés de 20 mm AA C/38 et une réserve de 20 mines prélevées sur le croiseur auxiliaire. Deux officiers et quatorze marins arment le navire qui dispose d'une autonomie de 5 000 milles. Le 10 février 1941, le nouveau mouilleur de mines, renommé à cette occasion *Adjutant*, est prêt. Outre ses fonctions d'éclairer



pour le *Pinguin*, il mouille des mines près du port d'Auckland en Nouvelle-Zélande, le 25 juin 1941 et deux jours plus tard, il répète l'opération près du port de Wellington. Le 1<sup>er</sup> juillet 1941, il est victime d'une panne de machine pour laquelle la réparation est inenvisageable. Il est donc sabordé par le croiseur auxiliaire *Komet* par 41°36' S et 173°07' W, au large des îles Chatham.

Le dernier baleinier de l'armement A/S Hvalfangerselskap Polaris (Melsom & Melsom) à Larvik se nomme *Pol X*. Lancé le même jour que le *Pol IX*, depuis la cale voisine, il est commissionné également en octobre. L'ensemble de ses caractéristiques techniques sont rigoureusement identiques. Après son arrivée à Bordeaux, il est réquisitionné par la *Kriegsmarine* qui le transforme en chasseur de sous-marins et l'incorpore à la 17. *U-Bootsjagdflottille* de Stavanger sous le matricule *UJ-1710*. Après la guerre, il est restitué à son armateur et reprend ses activités de pêche à la baleine. Vendu en 1961 à A/S Elling Aarseth & Co à Aalesund (N), il devient le chalutier *Bjørkhaug* avant sa revente en 1971 à l'armement Bjarte Rognø à Leinøy (N) qui le renomme *Disko*. Il disparaît dans un naufrage au large de Nordkyn, le 25 février 1977.

Le *Thorarinn* est lancé le 13 mars 1929 par le chantier Akers Mekaniske Verksted A/S à Oslo et mis en service le mois suivant pour le compte de Bryde & Dahls Hvalfangerselskap A/S (A/S Thor Dahl) à Sandefjord. Il ne déplace que 249 tjb et 84 tjn et mesure 35,23 m de long, 7,24 m de large avec un tirant d'eau de 4,01 m. Une machine à triple expansion de 69 NHP assure sa propulsion. Prévenu par le *Globe VIII*, le *Thorarinn* parvient à échapper à la capture et rejoint le port de Grytviken. Il est radié des registres de Nortraship et vendu le 24 novembre 1942 à l'U.S. Navy qui le transforme en patrouilleur des garde-côtes sous le nom de *USCG Belmont* (WYP 341). Il est stationné à Balboa, dans la zone du canal de Panama puis à Miami en Floride et participe à des opérations de surveillance. Malgré une vitesse de seulement 12 nœuds, il prend part à quatre convois entre Cristóbal (Panama) et Guantanamo (Cuba) au sein des ZG 23 (23 au 28/02/43), ZG 26 (25 au 29/03/43), ZG 28 (14 au 18/04/43) et ZG 33 (3 au 7/06/43). Il est radié de l'U.S. Navy le 18 octobre 1945 et retourne au gouvernement norvégien. Il est vendu le 20 novembre 1946 à un armement non identifié.

Le dernier baleinier de l'expédition *Ole Wegger* se nomme *Torlyn*. Sister-ship du *Thorarinn*, il est mis en service par le chantier Akers en août 1929 avec les mêmes caractéristiques, sauf un déplacement de 247 tjb et 85 tjn, et le même armateur. Capturé par le *Pinguin* et muni d'un équipage de prise, il parvient à Bordeaux où il est saisi par la *Kriegsmarine* qui le transforme en chasseur de sous-marins et l'affecte à la 12. *U-Bootsjagdflottille* sous le matricule *UJ-1218*. En mai 1944, il est transféré à la protection du port d'Hammerfest en Norvège et devient le *NH-05* puis le même mois, il est muté à la 65. *Vorpostenflottille* sous le matricule *V 6506*. Au cours de la dernière année de guerre, il est utilisé comme dragueur de mines. Vendu en 1946 à Kristian Gjøberg à Oslo, il est refondu en baleinier et reprend le nom de *Torlyn*. Il dépend désormais de la flotte baleinière Hestnes à Hitra. En 1949, il est transféré à l'armement A/S Norsk Hvalfangst (Kr. Gjøberg) à Oslo et devient le *Finnhval III*. Il est vendu en 1956 à Arne Dybvik à Flekkefjord qui remplace sa machine à triple expansion par un moteur diesel 2 temps 6 cylindres Wichmann et le transforme en bateau de pêche classique. D'un déplacement désormais de 265 tjb, il est renommé *Lafjord*. Une nouvelle fois modifié en 1963, il est rallongé à 41,89 m et son tonnage est porté à 300 tjb et 118 tjn. Il devient alors la propriété de A/S Lafjord (Alf Møgster) à Bergen. Son existence mouvementée se poursuit avec sa vente en 1967 à Emil L. Sæle P/R à Bergen qui lui donne le nom de *Sælodden*.

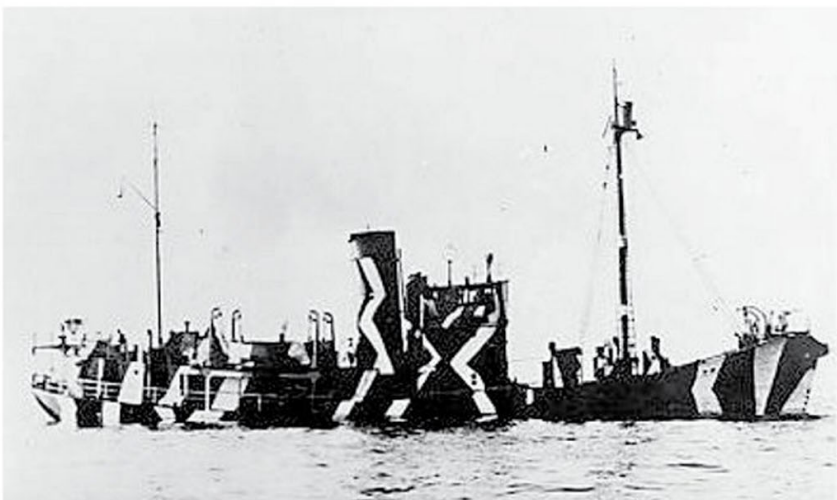
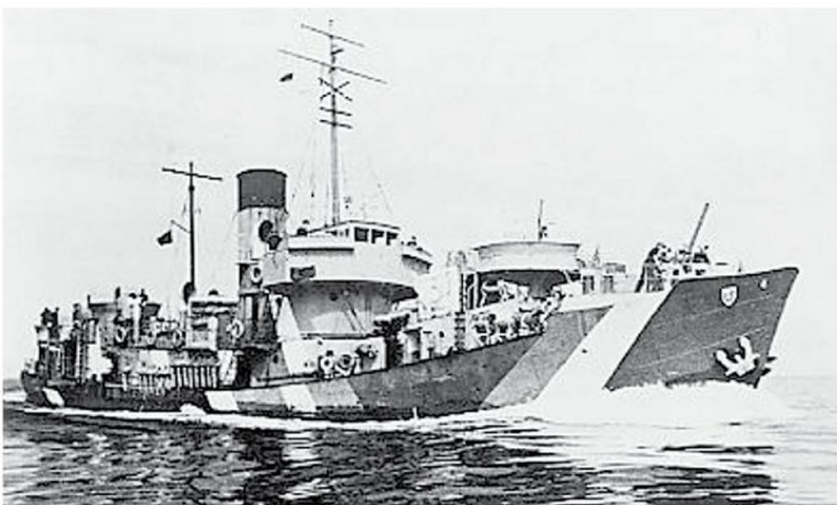
Après sa capture, le baleinier *Star XIV* est conduit en Allemagne, affecté à la 12. *U-Bootsjagdflottille* et renommé *UJ-1215*. (Collection Hans-Jürgen Heise)

Il est encore rallongé en 1978 pour atteindre 42,70 m entre perpendiculaires et son déplacement est porté à 331 tjb. En 1981, il prend le patronyme de *Sælevåg* puis est vendu à l'armement P/R Kippernes (Egil Kongshaug) à Kristiansund et devient le *Kippernes*. Il quitte la Norvège en 1983 après son achat par la Sociedad Pesquera Kipper Ltda à Valparaiso au Chili. Le 14 février 1988, il termine sa longue carrière lorsqu'il fait naufrage à Punta Obispo, au nord de Caldera (Chili) par 26°41'03» S et 070°44'05» W alors qu'il fait route vers sa zone de pêche aux sardines.

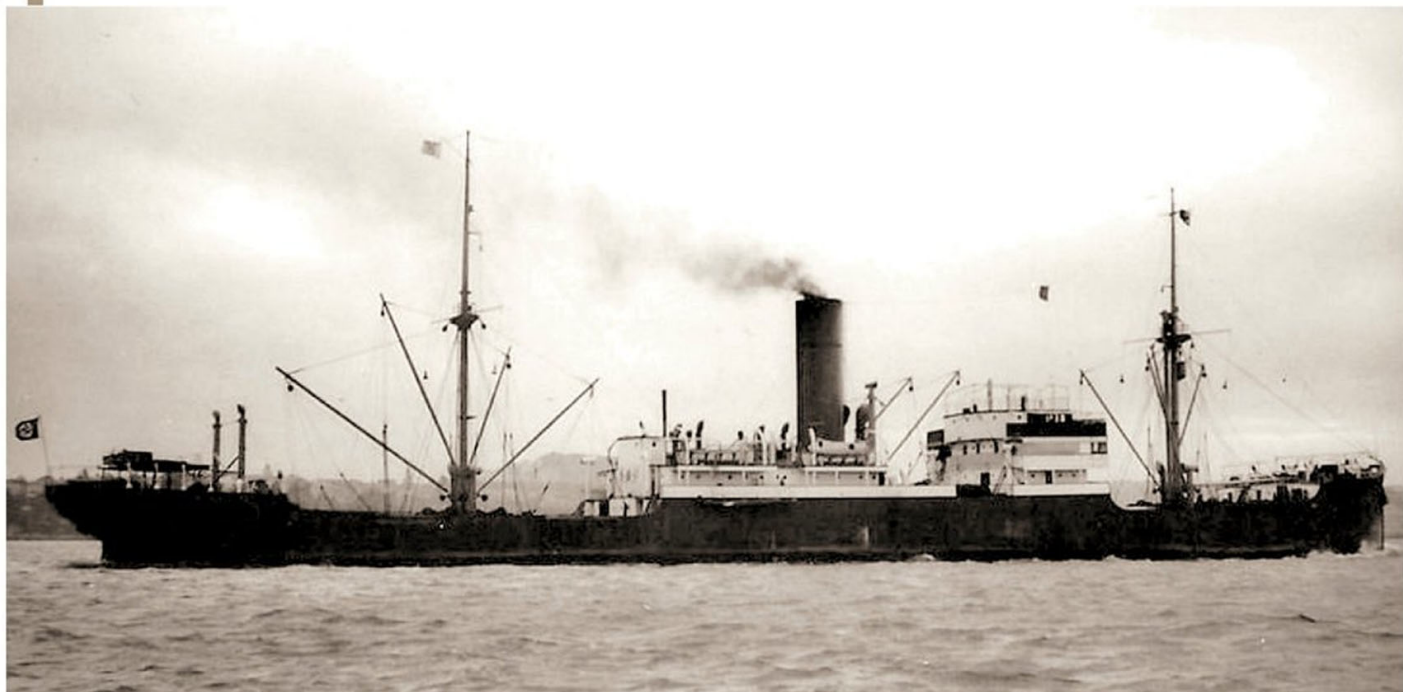
## Les baleiniers du Pelagos

Le 27 juin 1929, le chantier Nylands Verksted à Oslo lance le baleinier *Star XIV* de 247 tjb et 81 tjn. Mesurant 35,13 m de long entre perpendiculaires, 7,21 m de large avec un tirant d'eau de 4,04 m, il est mis en service le 30 juillet 1929 pour le compte de Hvalfanger A/S Rosshavet (Johan Rasmussen & M. Konow) à Sandefjord. Cet armement est propriétaire des sept baleiniers accompagnant le *Pelagos*. Il dispose d'une machine à triple expansion de 69 NHP qui lui procure une vitesse de 10 nœuds. Après sa capture, il rejoint Bordeaux où il est requis par la *Kriegsmarine* qui le fait transformer à Anvers et l'incorpore dans un premier temps à la 11. *U-Bootsjagdflottille* sous le matricule *UJ-1107* puis à la 12. *U-Bootsjagdflottille* où il prend le nom d'*UJ-1215* le 24 avril 1942. Le 1<sup>er</sup> mai 1944, il est affecté à la flottille chargée de la protection du port d'Hammerfest (N) et devient le *NH-03* mais, quinze jours plus tard, il est transféré à la 65. *Vorpostenflottille* et reçoit le matricule *V 6503*. Après la guerre, il est restitué à la Norvège et vendu en l'état à son ancien propriétaire. En 1946, il est cédé à Halvor Berntsen à Tau, près de Stavanger qui lui fait subir une refonte complète pour le transformer en cargo. Il est rallongé à 37,36 m (entre pp), déplace désormais 257 tjb et 320 tonnes de port en lourd et sa motorisation est constituée par deux Diesel 6 cylindres quatre temps de 150 ch chacun. Il entre en service en juillet 1948 sous le nom de *Lovima*.

Après sa transformation à Anvers, le *Torlyn* devient le chasseur de sous-marins *UJ-1218*, sous le pavillon de la *Kriegsmarine*. (Collection Hans-Jürgen Heise)







Le cargo allemand *Dessau* heurte l'*UJ-1107*, ex *Star XX*, le 14 janvier 1943 et le coule. (DR)

Un nouveau moteur 6 cylindres deux temps est installé par Frydenbø Slipp à Bergen en 1952. Le petit cargo est racheté par Bernt Berntsen à Tau (N) en 1957. Une refonte partielle est entreprise en 1960 par Brødrene Bjørneviks Motorverksted à Buøy (Stavanger) avec la modification de la poupe, de la passerelle et de l'intérieur, portant le déplacement à 280 tjb. Remplacement du moteur en 1962 par un quatre cylindres deux temps de 400 ch construit par Wichmann Diesel en Norvège. En 1968, un nouveau changement de propriétaire s'opère avec la vente à l'armement Sverre Bertheussen à Evenskjer près d'Harstad, spécialisé dans le commerce de sable. Il est renommé *Stein-Berg*. Toujours en activité en octobre 1972, il devient la propriété d'Ingvald Wang à Harstad et maintient le même type de transport, tout en conservant son patronyme. Un an plus tard, en octobre, il est rebaptisé *Siv Linda* jusqu'en mai 1984, date à laquelle il passe sous le pavillon de Yngve Eide à Bogen (N) et prend le nom de *Caila*, encore dans le cadre du transport de sable. Sa carrière se poursuit avec sa vente en février 1987 à P/R Nylsen & Lyså (Arne Johan Lyså) à Bogen puis il est converti en barge en août 1991 pour Sveils, Rør & Skipsoppugging A/S à Hol. Il est finalement radié des registres norvégiens le 2 juillet 1992 et démolit le 31 août après 63 années d'activité soutenue.

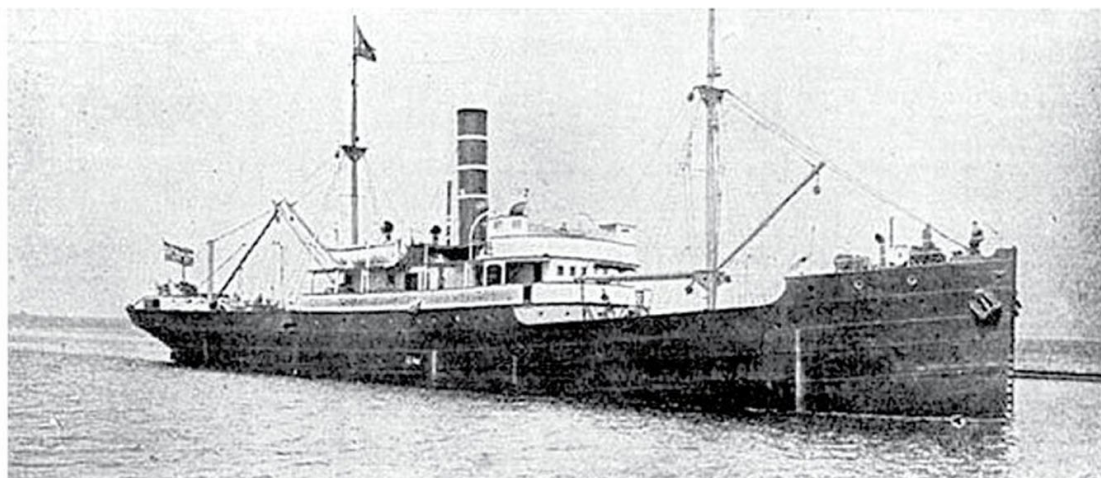
Lancé le 25 juin 1930 par le chantier Kaldnes Mek Verksted à Tønsberg et commissionné le 17 juillet, le *Star XIX* mesure 37,5 m de long (35,46 m entre pp), 7,32 m de large pour un tirant d'eau de 3,96 m avec un déplacement de 249 tjb et 87 tjn. Sa propulsion est assurée par une machine à triple expansion de 69 NHP à la vitesse de 10 nœuds. Alors qu'il fait route vers la France avec un équipage de prise, il est intercepté le 13 mars

1941 par le sloop britannique *HMS Scarborough*, par 44°50' N et 022°00' W, à 350 milles du cap Finisterre. Les Allemands sabordent le navire en plaçant une charge de démolition dans la salle des machines et une autre accrochée à l'extérieur et descendue en-dessous de la ligne de flottaison. Les Anglais recueillent un officier, trois marins allemands et onze Norvégiens puis les conduisent à Liverpool.

Sister-ship du *Star XIX* dont il possède les mêmes caractéristiques, d'autant qu'il est lancé le 10 juillet 1930 dans le même chantier, le *Star XX* est commissionné le 30 juillet. Après son arrivée en France, il est transféré au chantier Beliard & Chrighton à Anvers le 1<sup>er</sup> janvier 1942 où il est modifié en chasseur de sous-marins et commissionné le 7 mai 1942. Il rejoint la 11<sup>e</sup> flottille le 7 août à Hammerfest en Norvège et prend le matricule *UJ-1107*. Alors qu'il effectue une patrouille le 14 janvier 1943 à 06h00 au large de Rotvær, dans le Westfjord, il est heurté par le cargo allemand *Dessau* et coule par 200 m de fond. Quatre hommes des machines décèdent tandis que vingt et un survivants, dont le commandant, le *Leutnant zur See Schmidt*, sont recueillis par le cargo norvégien *Kora* et conduits à Lødingen.

C'est le chantier A/S Moss Værft & Dokk à Moss (N) qui lance le *Star XXI* le 14 septembre 1935. Avec ses 39,09 m de long, 7,67 m de large, il déplace 298 tjb, 102 tjn pour un tirant d'eau de 4,01 m. Sa mise en service a lieu le 10 octobre et sa propulsion est assurée par une machine à triple expansion de 100 NHP à la vitesse de 10 nœuds. Comme les précédents, il rejoint la France puis est transféré à Anvers pour être transformé en chasseur de sous-marins. Le 20 avril 1942, il est renommé *UJ-1216* par la Kriegsmarine. Le 26 août 1942,

Vingt et un survivants, dont le commandant, le *Leutnant zur See Schmidt*, sont recueillis par le cargo norvégien *Kora* et conduits à Lødingen. (DR)



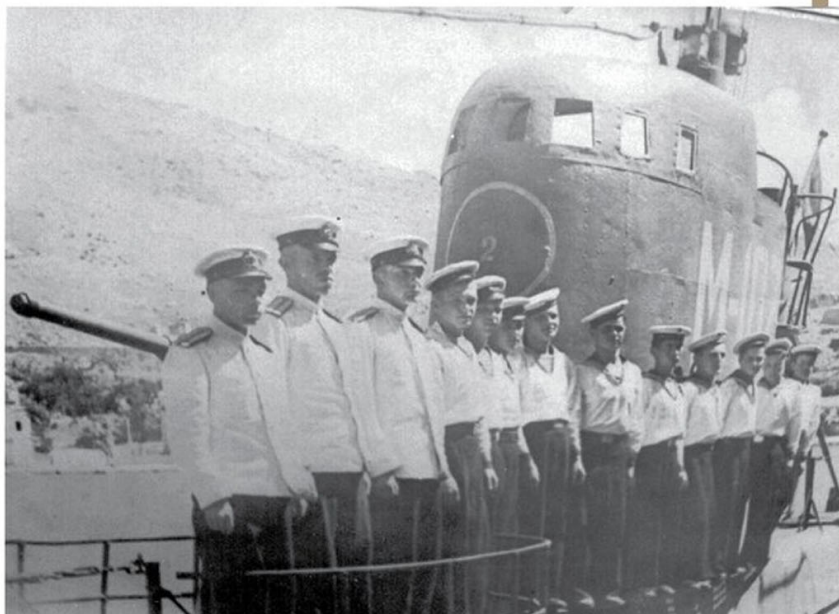


il est torpillé et coulé par la vedette lance-torpilles soviétique TK-152 en mer Baltique.

Construit dans le même chantier que le baleinier précédent, le *Star XXII* est lancé le 1<sup>er</sup> septembre 1936 et commissionné le 14 octobre. Ses caractéristiques se différencient par un déplacement de 303 tjb et 104 tjn, une longueur de 39,65 m, une largeur de 7,67 m et un tirant d'eau de 4,04 m. Un nouveau moteur à triple expansion de 98 NHP lui permet d'atteindre la vitesse de 11,5 nœuds et sa carrière est sensiblement la même puisqu'après son retour en France, il est conduit à Anvers au chantier Beliard & Chrighton pour sa transformation en chasseur de sous-marins. Il est alors affecté à la 12. *U-Bootsjagdflootille* et renommé *UJ-1217* le 20 avril 1942. Alors qu'il patrouille près de la péninsule de Varanger, au nord de la Norvège, en mer de Barents, le *Star XXII* est torpillé et coulé par le sous-marin soviétique *M-107*, le 11 septembre 1943, par 70°38' N et 030°26' E dans le Stylefjord. Le commandant Vladimir Kofanov venge ainsi la perte du sous-marin *M-106* éperonné et coulé par le bâtiment allemand le 5 juillet 1943.

Un nouveau baleinier de l'amateur Hvalfanger A/S Rosshavet (Johan Rasmussen & M. Konow) à Sandefjord est lancé au chantier Smith's Dock Co Ltd à South Bank le 2 septembre 1936 et mis en service en octobre. Mesurant 41,02 m de long, 8,03 m de large pour un tirant d'eau de 4,47 m, le *Star XXIII* déplace 357 tjb et 127 tjn, grâce à une machine à triple expansion de 103 NHP lui procurant une vitesse significative de 14 nœuds. Il est lui aussi transformé à Anvers en chasseur de sous-marins et prend momentanément le matricule *UJ-1218* avant de rejoindre la 11. *U-Bootsjagdflootille* le 16 mai 1942 sous le nom de *UJ-1112*. Le 16 juillet 1944, il est affecté à la défense du port de Stavanger au sein de la 53. *Vorpostenflottille* où il reçoit le matricule *V 5313* jusqu'à la fin de la guerre. En 1945, il retrouve son armateur, son patronyme d'origine et va reprendre ses activités de pêche à la baleine. Le 5 novembre 1954, il est vendu à P. Petersen à Hop, près de Bergen lui donnant le nom de *Senior* le 3 janvier 1955. Le 21 du même mois, il est revendu à Giertsen & Co A/S P/R à Bergen qui lui fait subir une refonte au chantier Gradval Skibsbyggeri & Trelastforretning à Sunde i Sunnhordland, au sud de Bergen. Il reçoit un moteur 6 cylindres 4 temps diesel MAN et son déplacement est porté à 374 tjb. Il poursuit sa carrière jusqu'au 23 février 1966 lorsqu'il chavire au cours d'une pêche à la senne près de l'île Grip au nord-ouest de Kristiansund.

Dernier baleinier de la flotte Pelagos à avoir été capturé par le *Pinguin*, le *Star XXIV* a été lancé le 5 octobre 1937 par le



chantier Smith's Dock Co Ltd à South Bank et commissionné en novembre. D'un déplacement de 361 tjb et 131 tjn, et légèrement plus long d'un mètre et dix-huit centimètres que le *Star XXIII*, il dispose de la même motorisation. Après sa capture, il est confié à un équipage de prise allemand épaulé par des marins norvégiens et se dirige vers la France. Navigant en compagnie du *Star XIX*, il est intercepté à la même date par le sloop *HMS Scarborough* et sabordé dans les mêmes conditions pour éviter sa capture. Les Anglais recueillent un officier marinier, trois marins allemands et onze Norvégiens puis les conduisent à Liverpool.

Sources : Le «Raider 16» - Edwin P. Hoyt - Editions Maritimes & d'Outre-Mer  
 Le raid de «l'Admiral Scheer» - J. Brennecke et T. Krancke - Editions France Empire  
 Cruise of The Raider HK 33 - H. J. Brennecke  
 Corsaire dans l'Antarctique - W.R.D. McLaughlin - Librairie Artthème Fayard  
 Interrogatoire des survivants du Raider 33 et des prisonniers du Raider - Naval Intelligence Division N.I.D.2437/41  
 La bataille de Cherbourg - Editions Heimdal - Paul Ingouf  
 Merci pour leurs aides précieuses à Thomas Weiss et Urs Heßling (Allemagne), à Siri Lawson (Norvège), à Jordi Comas (Espagne), et à Francesco de Domenico (Italie)

Le sous-marin soviétique *M-107* (baptisé *Novosibirsk Komsomolets*) torpille et coule le chasseur de sous-marins *UJ-1217*, ex *Star XXII*, le 11 septembre 1943 en mer de Barents.

Le sloop *HMS Scarborough* intercepte les baleiniers *Star XIX* et *Star XXIV* lors de leur voyage vers Bordeaux, ce qui les contraint à se saborder. (IWM)

