



SOS MÉTÉO

PAR XAVIER TRACOL

BATAILLES OUBLIÉES EN ARCTIQUE

S'il y a bien une contingence que les marins doivent prendre en compte avant de partir en mer, c'est la météo. En guerre, sa prévision est même essentielle, puisque d'elle dépendent en grande partie le routage des escadres, l'efficacité des escorteurs et des avions patrouilleurs, la possibilité d'intercepter une unité ennemie, etc. Et c'est pourquoi, tout au long du conflit, la *Kriegsmarine* va faire d'intenses efforts pour obtenir les données météo nécessaires à ses opérations navales.

AU

cours de la bataille de l'Atlantique, il est indispensable pour la *U-Bootwaffe* de disposer de prévisions fiables pour estimer la situation des convois anglo-américains et calculer le temps nécessaire pour que ses sous-marins sur place puissent les rattraper. Si une mer démontée ralentit forcément la durée des transits, un mauvais temps peut tout

aussi bien être profitable pour permettre à de grandes unités de surface une sortie discrète de leurs bases navales. Ainsi, c'est par une météo exécrable que le *Bismarck* tentent de passer le détroit de Danemark le 23 mai 1941 : vent force 2/3, brume épaisse, froid intense et pluie glacée interdirent effectivement ce jour-là toute visibilité au-delà de 3 nautiques dans le passage large de 50 nautiques qui s'ouvre entre l'Islande et la banquise du Groenland [1].

À LA RECHERCHE DU TEMPS PERDU

Pour prévoir la météo marine en Atlantique, en mer du Nord ou en Baltique, il n'existe qu'une solution : étudier en permanence les évolutions atmosphériques en Arctique, région particulièrement difficile d'accès qui va être l'enjeu d'une véritable « compétition » entre les belligérants. Techniquement, ces derniers

FOCKE-WULF FW 200 C-3/U4 « CONDOR »

© Jean-Marie Guillou / LOS! 2017

7, KG 40

Norvège, février 1942



KG 40



ont trois options pour recueillir des données météo : par avion, par bateau ou *via* des stations terrestres. À ce petit jeu, les Alliés entrent en guerre avec un net avantage puisqu'ils contrôlent la totalité des masses continentales (Labrador et Groenland) et des îles (Islande, Féroé, etc.) de l'Atlantique Nord. Autre atout dans leur manche, la situation de ces territoires : ils sont disséminés aussi bien à l'est qu'à l'ouest de l'océan, ce qui permet de suivre en continu la progression d'un système dépressionnaire passant au-dessus de l'Atlantique (généralement d'ouest en est) grâce à une chaîne de stations, bien équipées et reliées entre elles. Depuis la Première Guerre mondiale, celles-ci sont financées collectivement par différents pays qui reçoivent plusieurs fois par jour les relevés collectés.

◀ L'un des onze équipiers de l'opération « Haudegen » s'apprête à lâcher un ballon-sonde depuis Nordauslandet (archipel Svalbard) afin de relever la température, l'humidité, la vitesse et la force des vents à haute altitude. Mediadrumworld

▶ et ▼ Naviguer dans l'océan Glacial arctique ou en Atlantique Nord n'est pas une partie de plaisir, surtout en hiver. Les tempêtes y sont fréquentes, violentes et peuvent se prolonger plusieurs jours d'affilée. Les conditions de vie à bord des navires sont exécrables, mais le temps bouché permet aux convois alliés de passer au nez et à la barbe des *U-Boote*... IWM et US Nara

[1] Lire le hors-série LOS! n° 6 « Bismarck – De la genèse au combat d'Islande » de Patrick Toussaint.

L'Allemagne n'a pas cette chance : pour obtenir des données météo au-delà de l'Europe occidentale, le service spécialisé de la *Kriegsmarine*, le *Marine-Wettertrupp*, doit faire appel à des navires croisant sans interruption en Atlantique Nord. Les informations ainsi recueillies sont chiffrées dans un code Enigma dédié, puis transmises par radio en Europe occupée. Mais cette solution est trop peu discrète pour durer éternellement. Les Britanniques apprennent bientôt l'existence de ces chalutiers reconvertis et les traquent alors avec détermination. Les Allemands remplaceront les unités perdues au fur et à mesure, mais avec de plus en plus de difficulté. Aussi, la *U-Bootwaffe* va devoir constamment divertir du front au moins un de ses sous-marins en opération pour aller prélever, le plus au nord-ouest possible, les données météo nécessaires.

En parallèle, les Allemands mobilisent des avions à long rayon d'action, des Focke-Wulf Fw 200 Condor, des Heinkel He 111 et des Junkers Ju 88 regroupés dans des escadrilles basées en Norvège. Installées à Stavanger, Trondheim et Banak, les *Wetterer-Kundungs-Staffeln (Wekusta) 1, 3, 5 et 6* ont pour mission d'effectuer des vols d'observation, généralement deux fois par jour, sauf quand le temps ne le permet vraiment pas, dans quatre directions, seule la première se trouvant sous le cercle polaire :





LES NAVIRES MÉTÉO DE LA KRIEGSMARINE

DÉSIGNATION	ENTRÉE EN SERVICE	DESTIN
WBS 7 Sachsenwald	Janvier 1940	Redésigné <i>Vorpostenboot</i> en août 1941. Coulé le 6 août 1944
WBS 3 Fritz Homann	1 ^{er} mars 1940	Reconverti en chalutier en septembre 1945. Ferraillé en 1985
WBS 4 Hinrich Freese	1 ^{er} mars 1940	S'échoue pour éviter la capture le 16 novembre 1940
WBS 5 Adolf Vinnen	1 ^{er} mars 1940	Coulé par la <i>Royal Navy</i> le 24 octobre 1940
WBS 1 Sachsen	18 septembre 1940	Renommé <i>Hermann</i> en 1942. Sabordé le 17 juin 1943
WBS 2 Coburg	3 août 1940	Pris dans les glaces le 16 octobre 1943. Sabordé le 3 juin 1944
WBS 3 Lauenburg	Novembre 1940	Coulé le 28 juin 1941
WBS 5 Ostmark	9 décembre 1940	Désarmé le 4 septembre 1941
WBS 8 August Wriedt	1940	Capturé le 29 mai 1941. Renommé <i>HMS Maria</i> en 1942. Ferraillé en juin 1951
WBS 11 Hessen	8 juillet 1940	Renommé WBS 8 en septembre 1943. Reconverti en phoquier en 1945. Coulé en 1965
WBS 6 München	16 janvier 1941	Capturé le 7 mai 1941 (reporté coulé)
WBS 3 Carl J. Busch	17 octobre 1941	Vendu en 1956. Ferraillé en novembre 1979
WBS 6 Kehdingen	1942	Sabordé le 1 ^{er} septembre 1944
WBS 10 Star XV	1942	?
WBS 10 Mob. FD 34	1942	?
WBS 1 Wuppertal	3 août 1943	Disparu en décembre 1944 après avoir été pris dans les glaces
WBS 9 Merceditta	1943	?
WBS 7 Berlebek	18 juillet 1944	Redésigné <i>Vorpostenboot</i> fin 1944. Reconverti en chalutier le 14 juillet 1945
WBS 10 Skudd 1	1944	?
WBS 11 Externsteine	1944	Capturé le 16 octobre 1944. Renommé <i>USCGC East Breeze</i> puis <i>USS Callao</i> . Ferraillé en 1951
WBS 12 Teutoburger Wald	1944	?

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES ALLEMANDES





- en mer de Norvège, entre Trondheim et le sud de l'Islande ;
- plus au nord, entre la côte norvégienne et l'île Jan Mayen ;
- jusqu'en mer du Groenland, entre Banak et l'archipel du Spitzberg ;
- et enfin au nord-est, entre Banak et l'archipel de la Nouvelle-Zemble.

En général, une mission météo commence par un vol à basse altitude pour collecter les informations nécessaires au niveau de la surface : état de la mer, force du vent, nébulosité, pression atmosphérique, etc. Puis l'appareil va grimper plusieurs paliers pour enregistrer d'autres paramètres (en particulier la pression barométrique) à différentes altitudes. Au retour, il descend à nouveau pour confirmer ou préciser ses premiers résultats. Par définition, ces observations ne sont pas permanentes, ce qui est un inconvénient majeur quand on souhaite étudier l'évolution d'un front météorologique avant qu'il n'atteigne le continent européen. Certes, ces avions ne sont pas traqués comme le sont les navires météo, mais ils n'ont pas les avantages que procurent les stations terrestres. Et c'est pourquoi, malgré un indéniable retard en 1939, les Allemands vont bâtir un réseau de plusieurs d'entre elles, un effort qui durera toute la guerre et qui prendra deux formes : les stations automatisées et celles habitées.



▲ Cette station automatisée est la WFL 26 Kurt, amenée sur la côte du Labrador par le U-537 en octobre 1943. Elle ne sera découverte qu'en 1977 ! DR

▲▲ Un Fw 200 Condor en patrouille. Certaines des quatre *Wetterer-Kundungs-Staffeln (Wekusta)* levées par les Allemands seront équipées de cet appareil pour effectuer d'ingrats – mais indispensables – vols d'observation météo. ww2images.com

LES WETTERFUNKGERÄTE

Le concept de la station automatisée est imaginé par le météorologue finlandais Vilho Väisälä en 1932 : il propose un module de conception simple, capable d'enregistrer et de transmettre par les ondes plusieurs types de données (pression atmosphérique, température, humidité et force du vent) sur de longues périodes. Vu ses limites en la matière à cette époque, le *Marine-Wettertrupp* se montre très intéressé par l'idée. À la demande de l'*Admiral Dr Fritz Conrad*, l'observatoire maritime de Greifswald développe alors deux types d'appareils au cours des premières années du conflit :

- La *Wetterfunkgerät-See (WFS)* est une bouée météo en service à partir de 1942. Ses composants (transmetteur radio, senseurs, horloge et batteries) sont contenus dans un flotteur cylindrique étanche de même dimension qu'une torpille, ce qui lui permet d'être embarqué à bord des *U-Boote*. Une fois la bouée mise à l'eau, son orin se déroule automatiquement pour l'ancrer par 100 à 300 m de fond. Elle transmet alors en morse la pression de l'air et la température 4 à 5 fois par jour pendant 8 à 10 jours, grâce à son baromètre anéroïde et son thermomètre bimétallique (prise de mesure mécanique). La dernière WFS est mouillée en novembre 1944 dans le golfe de Botnie (Baltique). Entre-temps, la *Kriegsmarine* en aura utilisé une trentaine, la plupart en Atlantique Nord et dans les Western Approaches, mais aussi trois en Arctique et un nombre indéterminé en Méditerranée et en mer Noire. Certaines bouées ont été conçues pour être mouillées par 2 000 m de fond, mais ont été, apparemment, déployées sans grand succès.
- La *Wetterfunkgerät-Land (WFL)* est une petite station automatisée terrestre dont les 35 éléments sont construits et assemblés par Siemens-Schuckert. Dix conteneurs cylindriques de 1 m de haut, 1,5 m de circonférence et 100 kg logent divers instruments météorologiques, un émetteur radio à ondes courtes de 150 W, une batterie (piles au cadmium) et une antenne métallique de 10 m de haut.





▲ Retrouvée en 1977, la WFL 26 Kurt ne sera identifiée qu'en 1981 par un historien allemand. Depuis, la station attend les visiteurs au Musée canadien de la guerre (Ottawa). DR

LES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES AUTOMATISÉES

DÉSIGNATION	SITUATION	DATE D'INSTALLATION	AMENÉE PAR
WFL 21 Gustav	Spitzberg	7 septembre 1942	U-377
WFL 22 Edwin	Île aux Ours	2 décembre 1942	U-657
WFL 23 Edwin II	Île aux Ours	18 mars 1943	WBS 2 Coburg
WFL 24 Robert	Île aux Ours	9 juillet 1943	U-629
WFL 25 Gerhardt	Nouvelle-Zemble	22 août 1943	U-703
WFL 26 Kurt	Labrador	23 octobre 1943	U-537
WFL 27 Dietrich	Île aux Ours	7 septembre 1943	U-355
WFL 28	?	?	?
WFL 29 Christian	Île aux Ours	6 décembre 1943	U-713
WFL 30 Herbert	Labrador	jamais installée	U-867 (coulé le 19/09/1944)
WFL 31 Walter	Île Jan Mayen	25 septembre 1944	U-992
WFL 32 Erich	Nouvelle-Zemble	15 octobre 1944	U-387
WFL 33 Edwin III	Spitzberg	30 juin 1944	U-737
WFL 34 Hermann	Île aux Ours	17 juin 1944	U-737
WFL 35 Landjäger	Île Åland (Baltique)	22 novembre 1944	U-1165
WFL 36 Wilhelm	Île Magerøya (cap Nord)	11 novembre 1944	U-1163



▲ Cliché datant de 1938 et montrant les chalets de la station de recherche de haute montagne « Goldhöhe », à la frontière tchécoslovaque. DR

[2] Exposée depuis 1981 au Canadian War Museum d'Ottawa.

La WFL est plus complète que la WFS, avec un thermomètre et un baromètre, mais aussi un hygromètre et un anémomètre. Une fois assemblée sur la terre ferme, une telle installation peut émettre en morse un bulletin météo codé toutes les trois heures pendant six mois (selon le nombre de batteries connectées). La transmission elle-même ne dure que deux minutes, et les données (température, humidité, pression atmosphérique, direction et vitesse du vent) peuvent être captées par une chaîne de stations en Europe du Nord. La *Kriegsmarine* fera construire 21 WFL, dont 13 seront ensuite montées clandestinement dans les régions arctiques et subarctiques, au nord de la Norvège et au Canada.

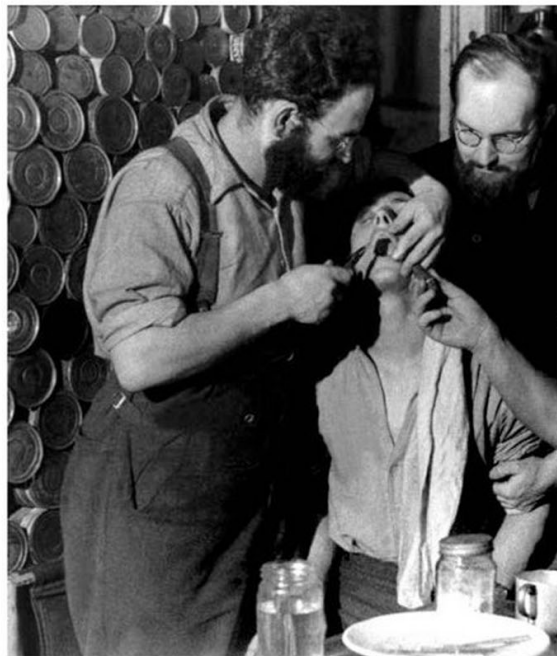
Le *Marine-Wettertrupp* possède là un système très organisé : en Atlantique Nord, les bouées météo sont *grasso modo* mouillées sur deux lignes, quasiment sur deux méridiens, l'une au sud du Groenland, l'autre plus à l'est, au sud de l'Islande ; soit une de chaque côté de l'océan, ce qui doit permettre idéalement de suivre l'évolution d'un front dépressionnaire d'ouest en est. Les autres WFS sont principalement mouillées entre les îles sur lesquelles des stations automatisées ont été installées (Jan Mayen, île aux Ours, Spitzberg, Nouvelle-Zemble) afin de « combler » temporairement les intervalles et ainsi affiner les relevés météo ; mais aussi peut-être pour assurer une surveillance météo continue à des endroits stratégiques. En effet, l'autonomie des WFL ne dépasse pas, au mieux, quelques mois, et les Allemands devront procéder à de fréquents remplacements, en particulier sur l'île aux Ours. L'histoire de l'une de ces stations automatisées mérite d'être brièvement contée : le 22 octobre 1943, après une traversée de plus d'un mois, le *Typ IXC/40 U-537* arrive en vue de la côte du Labrador avec à son bord la WFL 26 Kurt, un météorologiste et son assistant, tous deux chargés de son assemblage et de sa mise en route. Cette station est alors la première à être installée sur le continent américain, et le commandant Schrewe choisit pour ce faire un endroit isolé, près du cap Chidley, à la limite du Nunavut, pour que la station ne soit pas repérée par les populations inuites locales. Les Allemands vont même jusqu'à abandonner volontairement des paquets vides de cigarettes américaines sur les lieux, et à marquer les divers éléments comme propriétés d'un imaginaire *Canadian Meteo Service* pour ne pas éveiller les soupçons en cas de découverte inopportune. Prudence inutile, puisque ce n'est qu'en 1977 qu'un chercheur en géomorphologie tombe par hasard sur la station... qu'il pense alors canadienne. C'est en croisant plusieurs sources qu'un historien allemand travaillant sur la société Siemens comprend que vient d'être retrouvée la WFL 26 Kurt [2], unique « base » allemande d'Amérique ! En septembre 1944, la *Kriegsmarine* tentera bien de rééditer ce type de mission au Canada, mais le U-867 transportant la WFL 30 Herbert est coulé par un Liberator quelques jours seulement après son appareillage.

UN HIVERNAGE DANS LES GLACES

Ces équipements automatisés ne sont pas la panacée. D'une autonomie très limitée, ils nécessitent tout de même de gros moyens pour être déployés, d'où le choix allemand de favoriser autant que possible l'établissement de stations habitées « en dur », mieux pourvues en instruments météo, et pouvant fonctionner de longs mois, voire des années, sans que leur équipe ne doive être ravitaillée ou remplacée.

L'ENJEU DE JAN MAYEN

Au lendemain de l'invasion de son pays par l'Allemagne en avril 1940, le roi de Norvège Haakon VII organise la résistance depuis Londres, rassemblant les rares territoires de son royaume encore libres. Jan Mayen est de ceux-là. Les 4 météorologistes de la station installée à Eldstemetten transmettent ainsi leurs relevés aux Britanniques, qui décident alors de leur envoyer des renforts de peur que la *Kriegsmarine* ne s'empare de l'île. L'affaire tourne mal – le navire convoyant les renforts s'échoue –, et le chef du contingent anglais préfère mettre fin à l'opération et évacuer, non sans avoir au préalable détruit la station. Le 16 novembre 1940, les Allemands tentent effectivement de débarquer une équipe météo sur Jan Mayen, mais leur chalutier s'échoue à son tour sur des récifs en voulant échapper à un destroyer de la *Royal Navy*. Pour sécuriser l'île, les Britanniques montent alors une nouvelle expédition en mars 1941. Il est, cette fois, question d'installer une présence continue avec une nouvelle station (12 hommes) et une petite garnison armée de pièces de DCA, le tout au pied du Beerenberg, le volcan et point culminant de l'île. La *Luftwaffe* tentera bien de bombarder cette base, mais en vain, perdant même deux quadrimoteurs dans ces opérations. En 1943, un contingent américain débarque à son tour. L'une de ses missions est de localiser par radionavigation les stations météo allemandes installées au Groenland ! Ironie de l'histoire, ni les Norvégiens, ni les Anglais, ni les Américains ne s'apercevront qu'à l'automne 1944, le *U-992* a assemblé, juste sous leur nez, la station automatisée *WFL 31 Walter*. Les émissions radio de cette dernière ne seront pas détectées à cause de l'angle mort qu'offre le volcan haut de 2 277 m.



Sur cette page :

L'opération « Haudagen » a fait l'objet d'un reportage photographique sur les activités et le quotidien de ses onze membres. Ils habitent dans des cabanes « en kit » qui se trouvent à moitié enterrées par la neige en hiver. Vivant en autarcie totale, ils comptent sur leur formation militaire et médicale pour survivre, ainsi que sur d'importantes réserves en nourriture (conserves) et produits de chauffage. Quant à leurs tenues vestimentaires, elles sont identiques à celles des troupes de montagne (casques exceptés).
Mediadrumworld





LES STATIONS MÉTÉO HABITÉES

NOM	ORIGINE	FONCTIONNEMENT	EMPLACEMENT	EFFECTIFS
<i>Bansö</i>	<i>Luftwaffe</i>	25 septembre 1941-1942	Spitzberg (Svalbard)	4 hommes
<i>Knospe</i>	<i>Kriegsmarine</i>	Octobre 1941 - août 1942	Spitzberg (Svalbard)	6 hommes
<i>Nußbaum</i>	<i>Kriegsmarine</i>	15 octobre 1942-1943	Spitzberg (Svalbard)	6 hommes
<i>Holzauge</i>	<i>Kriegsmarine</i>	Août 1942 - mars 1943	Groenland	17 hommes
<i>Kreuzritter</i>	<i>Kriegsmarine</i>	Novembre 1943 - juillet 1944	Spitzberg (Svalbard)	12 hommes
<i>Schatzgräber</i>	<i>Kriegsmarine</i>	22 septembre 1943 - juillet 1944	Terre d'Alexandra (archipel François-Joseph)	10 hommes
<i>Svartisen</i>	<i>Luftwaffe</i>	1943-1944	Hopen (Svalbard)	4 hommes
<i>Bassgeiger</i>	<i>Kriegsmarine</i>	Octobre 1943 - juin 1944	Groenland	8 hommes
<i>Edelweiß</i>	<i>Kriegsmarine</i>	Fin août 1944 (jamais installée)	Groenland	11 hommes
<i>Edelweiß II</i>	<i>Kriegsmarine</i>	Octobre - novembre 1944	Groenland	12 hommes
<i>Zugvogel</i>	<i>Kriegsmarine</i>	8 décembre 1944 (disparue en mer)	Groenland	20 hommes
<i>Helhus</i>	<i>Luftwaffe</i>	1944-1945	Hopen (Svalbard)	4 hommes
<i>Landvik</i>	<i>Abwehr</i>	1944-1945	Spitzberg (Svalbard)	2 hommes
<i>Taaget</i>	<i>Abwehr</i>	1944-1945	Île aux Ours (Svalbard)	2 hommes
<i>Haudegen</i>	<i>Kriegsmarine</i>	4 septembre 1944 - septembre 1945	Nordautlandet (Svalbard)	11 hommes



C'est un choix conforme à ce qui se fait par ailleurs chez les Alliés, qui possèdent déjà de nombreuses bases de ce type dans les régions polaires ou subarctiques, au Canada, au Groenland et en URSS. Car c'est là un autre de leur point commun : toutes les stations de la *Kriegsmarine* seront aménagées entre 1941 et 1945 le plus près possible du pôle Nord, dans trois ensembles géographiques : 3 sur la côte du Groenland-Oriental [3], 7 sur les îles du Svalbard et une dans l'archipel François-Joseph.

L'expérience allemande en la matière remonte à 1912-13, lorsque l'observatoire géophysique Ebeltoftshafen est édifié dans la péninsule Albert I Land de l'île Spitzberg. Évacué peu avant la Grande Guerre, le petit bâtiment est ensuite détruit, mais plusieurs expéditions polaires « nationales » sont organisées dans les années 1920 et 1930, principalement au Groenland, par d'illustres savants, comme Alfred Wegener (théoricien de la dérive des continents). En 1938, l'ornithologiste et explorateur expérimenté Hans-Robert Knoespel crée, dans les Monts des Géants (massif des Sudètes), à environ 1 400 m

▲ Pour leurs patrouilles de reconnaissance autour de leur station, les Allemands de l'opération « Haudegen » se déplacent à ski et en traîneaux à chiens.
Mediadrumworld

[3] Actuel parc national du Nord-Est-du-Groenland, parc national le plus grand et le plus septentrional du monde.

[4] À cette époque, environ 500 000 t de charbon sont extraites chaque année du Svalbard, dont la moitié par et pour l'Union soviétique.

[5] Dont 2 000 mineurs russes redirigés ensuite sur Arkhangelsk, et 191 soldats français, échappés de camps de prisonniers, qui embarquent pour rejoindre de Gaulle à Londres.

d'altitude, la station de recherche de haute montagne « Goldhöhe » sur l'emplacement d'un ancien poste fortifié tchécoslovaque. Le site passe sous contrôle militaire au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale et devient, à partir de 1942, un centre d'entraînement du *MWT* pour les personnels des stations météo. C'est apparemment là que Knoespel conçoit et teste des abris préfabriqués en kit pour les régions polaires : ces cabanes de 3 × 3 × 2,20 m (surnommées *Knoespel-Würfel*, « cubes de Knoespel ») peuvent être assemblées entre elles pour permettre à une petite équipe de vivre (« hiverner » serait peut-être plus adéquat) et de travailler en autarcie complète pendant plusieurs mois, malgré les rudes conditions climatiques attendues. La formation des personnels inclut l'observation météo, l'astronomie, la navigation aux étoiles, le tir aux armes à feu, le combat en montagne, la chasse, la construction d'igloos, l'alpinisme, la conduite de traîneaux à chiens, la cuisine et des notions approfondies de camping/bivouac, ainsi qu'une formation médicale de deux semaines (soins dentaires et premiers secours) et l'utilisation d'explosifs.

L'INTÉRÊT DU SPITZBERG

Dans cette guerre de longue haleine pour l'obtention des prévisions météorologiques, l'archipel du Svalbard joue un rôle stratégique oublié. Cet archipel montagneux d'une trentaine d'îles (dont deux seulement sont habitées, Spitzberg et l'île aux Ours), en grande partie recouvertes de glaciers, est depuis 1920 un territoire norvégien tolérant sur son sol des colonies étrangères. Il faut dire que son sous-sol regorge de charbon, d'où la présence de centaines de mineurs soviétiques encore en 1941 [4]. Le Svalbard est idéalement situé en océan Arctique, entre le Groenland et l'archipel François-Joseph, ce qui prend toute son importance après l'invasion de l'URSS par l'Allemagne puisqu'il se trouve alors sur la route des convois de Mourmansk. En bref, celui qui contrôle les principales îles de cet archipel (soit Spitzberg, Nordautlandet, Edgeøya et l'île aux Ours) a en main un atout considérable pour interdire, ou au contraire sécuriser, le trafic en mer de Barents. Pour les Allemands, la possibilité d'y bâtir une station météo est un autre attrait à prendre en

compte : cela permettra de se passer des vols d'avions météo depuis Banak et d'obtenir des relevés plus complets et réguliers.

Tout comme pour l'île Jan Mayen, l'occupation de la Norvège en avril 1940 ne bouleverse en rien le quotidien des mineurs, des pêcheurs ou des météorologistes norvégiens du Svalbard, qui ne voient débarquer aucun soldat allemand. Par contre, à l'été 1941, l'opération « Barbarossa » change la donne : la *Royal Navy* s'inquiète d'une éventuelle mainmise ennemie sur le charbon de l'archipel et, en accord avec Moscou et le gouvernement norvégien en exil, organise son évacuation. Ce sera l'opération « Gauntlet ». Du 24 août au 1^{er} septembre 1941, le paquebot *Empress of Canada*, escorté par deux croiseurs et trois destroyers, embarque la totalité de la population de l'archipel, soit 3 200 personnes [5], après avoir démoli la station météo et les accès aux mines, et incendié 450 000 t de charbon ainsi que divers stocks de carburants, huiles et graisses. Ils repartent ensuite avec plusieurs bâtiments, dont trois charbonniers ras la gueule de houille.

Pendant ce temps, la *Kriegsmarine* n'a rien tenté, n'a effectué aucune sortie pour empêcher de telles destructions. Cela s'explique en grande partie par le fait que, depuis le Spitzberg, les Britanniques ont émis de faux bulletins météo annonçant un temps exécrable dans la zone, ce qui a découragé les Allemands d'y envoyer des vols de reconnaissance ! Ce n'est qu'autour du 5 septembre qu'ils comprennent qu'ils se sont fait flouer. Or, à la même époque, leur flotte de navires météo a été décimée, et ils manquent donc cruellement de données fiables. D'où la décision d'envoyer au Spitzberg maintenant déserté une équipe de spécialistes chargés d'y construire et de gérer la station « Knospe » (littéralement « bourgeon », mais c'est aussi un jeu de mots avec le nom du responsable de l'opération, Hans-Robert Knoespel). Le 26 septembre, deux bâtiments appareillent de Kiel et, après une escale à Tromsø, débarquent hommes et matériels dans un fjord du nord du Spitzberg, non loin des ruines de l'ancien observatoire Ebeltothafen de 1912. Fin octobre, la station (un hangar et deux cabanes en bois) est opérationnelle, et les navires quittent l'archipel avant d'être pris dans les glaces. La petite équipe va travailler sans jamais être découverte jusqu'à épuisement de ses ressources, puis est rapatriée selon les prévisions le 23 août 1942, soit juste avant le début de la mauvaise saison. Cette première expérience est donc un succès, et la *MWT* décide de rééditer la chose, au Svalbard mais aussi au Groenland. Si la Marine établira dix stations habitées par 6 à 20 hommes entre 1942 et 1945, la *Luftwaffe* montera trois expéditions similaires et l'*Abwehr* (le service de renseignements allemand) deux autres, mais de moindre ampleur et seulement à la toute fin du conflit.

▼ Sur cette page :

Trois autres photos de météorologistes allemands dans l'archipel du Svalbard. Ces opérations sont très organisées, les hommes bien équipés et entraînés, ce qui explique en partie que beaucoup de ces stations ne seront jamais découvertes par les Alliés. Mediadrumworld





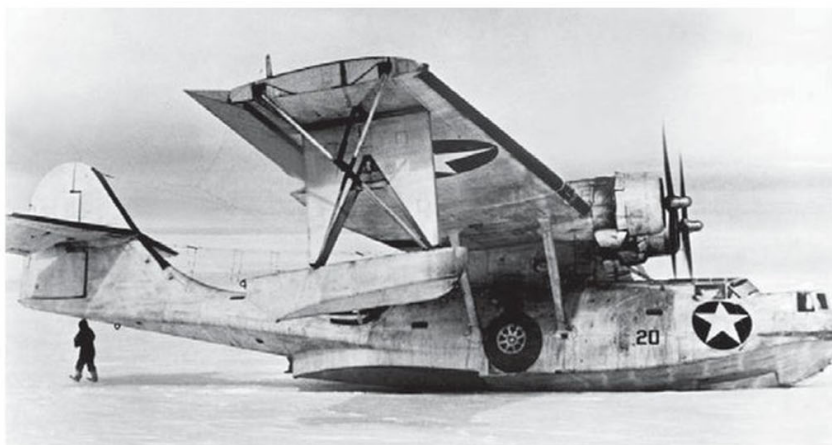
« BANSÖ », LA PREMIÈRE STATION ALLEMANDE DU SPITZBERG

La *Luftwaffe* est la première alertée de l'évacuation du Svalbard par les Alliés début septembre 1941 grâce aux vols de reconnaissance de sa *Luftflotte 5* basée en Norvège. Elle comprend immédiatement que s'ouvre alors une petite fenêtre avant l'arrivée de l'hiver pour installer une base sur l'archipel. Un site permettant aux avions d'atterrir est trouvé non loin de la ville de Longyearbyen, et y est grossièrement aménagée une piste d'aviation à partir du 25 septembre 1941. Prenant le nom de « Bansö » (une contraction de « Banak » et du norvégien « Spitzberg Öya »), la station météo est opérationnelle à partir du 9 novembre, et les 4 météorologistes vont y vivre jusqu'en mai 1942, mois au cours duquel est amenée sur place une station automatisée. L'opération demandera de multiples vols, tandis que les Britanniques enverront à plusieurs reprises des hydravions Catalina reconnaître et harceler le campement. Ce n'est qu'en juillet que les Allemands de « Bansö » seront finalement évacués.



▲ Carabines Mauser sur le dos, ces « météorologues » font une reconnaissance du terrain non loin de la station « Haudegen ». Outre les patrouilles ennemies, ils pourraient rencontrer des ours blancs à l'estomac vide... Mediadrumworld

▼ Ce Catalina s'est posé pour récupérer des soldats alliés en mauvaise posture au Groenland. Le 25 mai 1943, son pilote, l'Américain Bert Balchen, mène un raid de bombardement couronné de succès sur la station météo « Holzauge » installée sur l'île Sabine. LOC



LES RELEVÉS D'UNE STATION MÉTÉO HABITÉE

Si l'on prend pour exemple la station « Haudegen », les météorologistes procèdent à trois types d'opérations. Il y a d'abord l'observation et la mesure des conditions météo au sol, et ce toutes les trois heures, soit huit fois par jour : pression atmosphérique, températures (minima, maxima, etc.), humidité, nébulosité, direction et vitesse du vent, précipitations, évaporation, etc. Suivent les radiosondes (140 effectués en un an) pour mesurer la pression de l'air et la température dans les couches d'air supérieures, puis le lâcher de ballons-sondes (nombre et fréquence inconnus) afin de relever la température, l'humidité, la vitesse et la force des vents à haute altitude.

AU GROENLAND

L'histoire individuelle de ces stations tient tout à la fois du *Désert des Tartares* [6] et des meilleurs récits d'aventures de Jack London : solitude et survie, ennui et violence, procédures militaires et cruauté de la nature. Ainsi, l'opération « Holzauge » installe la première station habitée du Groenland le 22 août 1942, hommes et matériels ayant été amenés sur l'île Sabine par un chalutier. Elle envoie ses relevés météo jusqu'à sa découverte le 13 mai 1943 par la *North-East Greenland Sledge Patrol*, une unité danoise de patrouille lointaine à traîneaux, spécialement formée pour surveiller la côte groenlandaise et repérer les intrusions ennemies. Les Danois attaquent la station, mais l'échange de tirs tourne en leur défaveur : les Allemands tuent l'un des soldats et en capturent deux autres. Le reste de la patrouille retraite alors sur 600 km pour informer son commandement de la situation, et, le 25 mai, 4 bombardiers américains basés en Islande détruisent la station. Les météorologistes réussissent toutefois à rentrer en Allemagne, un hydravion Dornier Do 26 les évacue en juin, excepté leur chef, qui a été fait prisonnier peu auparavant.

La station « Bassgeiger » est fondée en octobre 1943 sur l'île Shannon, 80 km plus au nord. Hommes et matériels ont été amenés par l'ex-chalutier *WBS 2 Coburg*, qui, dans l'opération d'approche, est irrémédiablement piégé dans les glaces. Il devra être abandonné, mais cela n'aura pas de conséquence pour l'équipe météo, qui travaille sans interruption jusqu'au 22 avril 1944, date à laquelle la base est attaquée par une patrouille danoise à traîneaux. Malgré la perte de leur chef tué au combat, les Allemands repoussent là aussi les assaillants. Ils continueront leurs observations météo encore 6 semaines avant d'être évacués le 3 juin 1944 par hydravion.

Les trois opérations suivantes au Groenland seront beaucoup moins convaincantes. Fin août 1944, l'opération « Edelweiß » prend brutalement fin lorsque l'ex-chalutier *Kehdingen* doit se saborder devant l'île de Store Koldewey, sur laquelle il devait implanter une station habitée. Déposée sur Lille Koldewey en octobre, « Edelweiß II » connaît un sort identique le mois suivant quand 200 soldats de l'*US Coast Guard* débarquent sur la petite île suite à un repérage de l'*Air Force*. Quant à la station « Zugvogel », elle disparaît corps et biens en décembre 1944 avec le navire qui la transportait, *a priori* des suites de problèmes moteur dans une tempête...

OPÉRATION « ZITRONELLA »

Pendant ce temps, au Spitzberg, les choses se sont accélérées. Le 30 avril 1942, les Britanniques ont déclenché l'opération « Fritham » pour reprendre le contrôle de l'archipel, jugeant un peu tard que l'évacuer complètement était finalement une mauvaise idée. Pour des raisons essentiellement politiques, ils envoient sur place un commando de 82 Norvégiens libres (accompagnés par 3 officiers de liaison anglais) censés sécuriser l'île en toute discrétion. C'est compter sans les vols de reconnaissance allemands. L'un d'eux repère les deux navires en approche le 14 mai au matin, et à 20h30 le même jour, quatre Condor attaquent les intrus en train de débarquer. Les bâtiments sont détruits, et 13 hommes périssent dans le bombardement, dont le chef du commando. Les survivants sont maintenant complètement isolés : ils savent qu'existe non loin d'eux un campement allemand (la station de la *Luftwaffe*) mais n'ont



plus ni armes, ni ravitaillement, ni radio. Ils vont survivre des semaines durant en se terrant dans les ruines des installations minières démolies au cours de l'opération « Gauntlet », avant que la *Royal Navy* – sans aucune nouvelle d'eux depuis le 14 mai – ne localise les rescapés grâce à un rapport de la station « Bansö » (chiffré par Enigma mais décrypté par les spécialistes de Bletchley Park). Londres va alors envoyer du ravitaillement et des renforts au cours d'une série d'opérations « Gearbox » étalées de juillet 1942 à juin 1943.

Le retour d'unités anglo-norvégiennes au Spitzberg n'a tout d'abord aucune conséquence sur le programme du *MWT*. Après « Knospe », les Allemands réimplantent une station météo habitée au même endroit, cette fois appelée « Nußbaum ». Arrivés sur place en octobre 1942 en sous-marin (le *U-377*), les 6 hommes en repartent courant 1943 sans avoir été repérés : l'île est immense et sa reconnaissance difficile, à pied comme à traîneau, du fait de son relief accidenté. Toutefois, durant l'été 1943, les Allemands décident d'une action de grande ampleur pour éliminer la menace que font peser les forces norvégiennes libres de mieux en mieux installées sur l'île. Il ne faudrait pas qu'à terme ces dernières puissent attaquer les stations, ni que leurs bases servent de sites de ravitaillement aux escorteurs des convois de Mourmansk. Bref, c'est bien le contrôle du Svalbard qui est en jeu. Or, début 1943, la *Kriegsmarine* a changé de maître, Hitler reprochant à l'amiral Raeder le manque d'agressivité de sa flotte de surface en Arctique. Jusque-là responsable de la *U-Bootwaffe*, l'amiral Dönitz prend la tête de la Marine allemande, avec la redoutable mission de convaincre le *Führer* de ne pas désarmer les grands bâtiments cuirassés comme ce dernier a déclaré vouloir le faire. Pour cela, il faudrait un exemple « grandeur nature » à même de démontrer les capacités offensives de la flotte de surface jusque-là, c'est vrai, plutôt inactive. L'affaire du Spitzberg arrive donc à point, procurant à la *Kriegsmarine* un prétexte tout trouvé, d'autant que les convois alliés ont momentanément cessé en Arctique et que les *Tirpitz* et *Scharnhorst*, déjà en Norvège, n'ont aucune proie à se mettre sous la dent.



Les deux photos :
Fin 1944, 200 *GIs* débarquent sur Lille Koldewey (Groenland) pour mettre fin aux activités de la station « Edelweiß II » localisée peu auparavant par un appareil de l'*Air Force*.
US Nara

[6] Roman de Dino Buzzati sur l'attente vaine d'une attaque ennemie par le commandant d'un fort rongé par l'ennui, la routine et le rituel militaire.

Photos de propagande de l'opération « Zitronella », coup de balai allemand aussi médiatique qu'inutile sur le Spitzberg le 8 septembre 1943.
NAC



LES OPÉRATIONS « GEARBOX » AU SPITZBERG

2 JUILLET 1942 : opération « Gearbox ». Débarquement de renforts et de ravitaillement par la *Royal Navy*.

8 SEPTEMBRE 1942 : ravitaillement par les *HMS Jamaica, Keppel, Bramham, Mackay* et *Montrose*.

17-18 SEPTEMBRE 1942 : opération « Gearbox II » (partie de l'opération « EV » – escorte du convoi *PQ-18*). Ravitaillement par les *HMS Cumberland, Sheffield* et *Eclipse*.

19 OCTOBRE 1942 : opération « EZ ». Ravitaillement par les *HMS Argonaut, Inglefield* et *Obdurate*.

25 NOVEMBRE 1942 : ravitaillement par les *HMS London, Suffolk, Obedient, Obdurate* et *Orwell*.

10 JUIN 1943 : opération « Gearbox III » (partie de l'opération « FH »). Ravitaillement par les *HMS Cumberland, Bermuda, Eclipse* et *HMCS Athabaskan* (Force R).

Hitler donne son accord, et l'opération « Zitronella » (parfois aussi appelée « Sizilien ») est montée en quelques semaines. Sous le commandement de l'amiral Kummetz, les deux cuirassés, accompagnés de 9 *Zerstörer* chargés de plus de 600 grenadiers, appareillent de l'Altafjord (près du cap Nord, en Norvège) le 6 septembre au soir. L'objectif est de détruire une station météo, une centrale électrique ainsi que des installations radio et portuaires que les Alliés semblent utiliser à nouveau.

8 septembre à 03h30 : la petite escadre allemande se divise en deux. Il est prévu que le *Scharnhorst* et les 5. et 6. *Zerstörer-Flottillen* débarquent leurs troupes devant Longyearbyen, tandis que le *Tirpitz* et les escorteurs restants doivent s'en prendre à Barentsburg.

07h00 : pour s'approcher le plus possible sans trop éveiller de soupçons, le *Tirpitz*

envoie en tête de mât le *White Ensign* de la *Royal Navy*, une ruse de guerre qui fonctionne admirablement. Une fois à portée, les *Zerstörer* débarquent les grenadiers : 190 à Barentsburg, 258 à Longyearbyen, 84 au cap Linné (à l'entrée Sud de l'Isfjord) et encore 84 à Finneset (au sud de Barentsburg). Les installations alliées sont inspectées et détruites, et 74 soldats ennemis faits prisonniers, dont le commandant de la petite garnison norvégienne avec ses documents confidentiels.

11h00 : sans que l'on sache encore vraiment pourquoi aujourd'hui (mais probablement pour la propagande), le *Tirpitz* ouvre le feu sur Barentsburg, manquant même de toucher des unités allemandes. Il tire 52 obus de 38 cm et 82 de 15 cm, détruisant plusieurs bâtiments en bois et incendiant une mine de charbon. Ce sera l'unique fois de sa carrière où ses pièces d'artillerie principale tonneront en opération ! Les soldats norvégiens ont fui dans l'arrière-pays, et l'escadre n'a plus de raison de s'éterniser loin de sa base. Elle la rejoint dès le lendemain. Entre-temps, la *Luftwaffe* a profité du raid pour installer une station météo sur la petite île d'Hopen, au sud de l'archipel. Médiatiquement parlant, « Zitronella » est un succès. Mais d'un point de vue stratégique, l'opération ne procure à la *Kriegsmarine* aucun réel avantage : elle ne contrôle pas beaucoup mieux le Spitzberg qu'auparavant, tandis que les Alliés – qui n'ont subi dans l'affaire que des pertes très limitées – sont maintenant en alerte dans la région : les opérations de ravitaillement alliées au Svalbard reprennent dès octobre et se poursuivront en 1944.

2



ORDRE DE BATAILLE - OPÉRATION « ZITRONELLA »

- Cuirassé *Tirpitz* (*Kapitän zur See* Hans Karl Meyer)
- Croiseur de bataille *Scharnhorst* (*Kapitän zur See* Friedrich Hüffmeier)
- 4. *Zerstörer-Flottille* (*Kapitän zur See* Rolf Johannesson) : Z-29, Z-31 et Z-33
- 5. *Zerstörer-Flottille* (*Kapitän zur See* Wolff) : Z-15 Erich Steinbrinck, Z-27 et Z-30
- 6. *Zerstörer-Flottille* (*Kapitän zur See* Kothe) : Z-6 Theodor Riedel, Z-10 Hans Lody et Z-20 Karl Galster
- 1 bataillon renforcé du *Grenadier-Regiment 349* (soit 625 hommes et officiers)

3



1. Les installations portuaires de Barentsburg en feu suite au bombardement au cours duquel les canons de 38 cm du *Tirpitz* tonnèrent pour la première et dernière fois en opération. NAC

2. ET 3. Deux autres clichés pris depuis le *Tirpitz*. Les hommes s'activent sur le pont après avoir enfilé leur gilet de sauvetage, signe d'un débarquement prochain, tandis que passe au large un canot à moteur allemand. NAC

4. ET 5. Ces hommes du *Grenadier-Regiment 349* viennent de s'emparer de leurs objectifs sans grande difficulté. Légèrement équipés et habillés, ils n'ont pas eu à faire à une résistance acharnée des Norvégiens qui ont rapidement fui à l'intérieur des terres. Ils feront tout de même 31 prisonniers. La station météo alliée sera cependant rétablie dès le 19 octobre... NAC

5

4





▼ et ► Deux des *Zerstörer* qui escortent le *Tirpitz* (ci-dessous) et le *Schamhorst* au cours de l'opération « Zitronella » début septembre 1943. La petite escadre allemande ne restera pas longtemps en haute mer, et le « géant du Nord » retrouvera rapidement l'abri de son fjord sans avoir rencontré sur son trajet le moindre sous-marin ou cuirassé adverse. DR



Pour l'historien officiel de l'*US Navy* Samuel Eliot Morison, les moyens mis en œuvre pour « Zitronella » dépassent de très loin les résultats obtenus, montrant par là même que l'opération avait surtout un but politique : sauver les cuirassés allemands du désarmement souhaité par Hitler.

PRISONNIERS DU PÔLE

Cet inutile « coup de balai » n'empêche pas le *MWT* de poursuivre son programme d'implantation de stations météo habitées au Svalbard. En novembre 1943, 12 hommes prennent ainsi part à l'opération « Kreuzritter ». À cette occasion, Hans-Robert Knoespel reprend du service comme chef d'expédition, installant une nouvelle base plus au nord que les précédentes. Elle va fonctionner de novembre 1943 à juin 1944. Mais alors que ses hommes embarquent sur un sous-marin venu les chercher, Knoespel périt dans l'explosion prématurée des charges d'autodestruction de la station. Enfin, à partir de septembre 1944, la station « Haudegen » (11 hommes) prend le relais sur une autre île de l'archipel, Nordaustlandet. La mission se déroule sans accroc jusqu'à ce que le contact radio soit perdu avec la *Kriegsmarine* en mai 1945. Et pour cause... dans la tourmente de la défaite, personne ne se préoccupe plus de ces hommes isolés aux confins du pôle Nord. Ce n'est que le 4 septembre 1945 qu'un navire de pêche norvégien vient évacuer la petite équipe, qui entre alors dans l'histoire comme la dernière unité de la *Wehrmacht* à se rendre aux Alliés ! ■

80 T D'ÉQUIPEMENTS POUR LA STATION HAUDEGEN

- 1 station météo préfabriquée (plusieurs « cubes Knoespel » de 3 × 3 × 2,20 m)
- 7 t de charbon (cuisine et chauffage)
- 5,6 t de nourriture et alcool : environ 4 000 rations de 6 000 kcal/jour
- Outils, produits chimiques et vêtements chauds

ARMES

- 4 pistolets-mitrailleurs MP-40
- 2 mitrailleuses MG-42
- 12 fusils d'infanterie Mauser 98K et G43
- 21 armes de poing (modèles divers, dont 2 pistolets de signalisation)
- 4 fusils de chasse (modèles divers)

MUNITIONS

- 19 500 munitions de 7,92 mm (pour mitrailleuses et fusils)
- 12 480 munitions de 9 mm (pour pistolets-mitrailleurs et armes de poing)
- 300 grenades à main
- 258 grenades à fusil
- 90 grenades antichars à fusil
- 45 grenades fumigènes
- 48 pots fumigènes



UNE STATION AU SEPTENTRION

La station « Schatzgräber » (« chasseurs de trésor ») est établie en septembre 1943 sur la Terre d'Alexandra, dans l'archipel François-Joseph, possession soviétique inhabitée. Ses 10 hommes sont amenés sur place avec tout le matériel nécessaire par le *Kehdingen* escorté par le *U-387*. Elle fonctionne jusqu'en juillet 1944 en étant réapprovisionnée soit par sous-marin, soit par des parachutages effectués par Condor. Il était prévu que l'opération dure plus longtemps, mais, le 30 mai 1944, deux des hommes tuent un ours polaire dont la viande, hachée et crue, est ensuite mangée. Les hommes tombent rapidement malades, excepté le médecin, végétarien, qui n'a pas participé au festin. Il diagnostique une épidémie de trichinose et demande au bout de plusieurs jours que l'équipe soit évacuée. Un quadrimoteur de la *KG 40* viendra les récupérer (sur une piste très rustique qui posera quelques problèmes au train d'atterrissage), et ils seront finalement hospitalisés à Trondheim. Abandonné pendant des décennies, le site a été « redécouvert » il y a peu par une expédition russe largement médiatisée. Le plus intéressant reste peut-être les moyens de défense mis en œuvre à l'époque et encore visibles en partie aujourd'hui : champs de mines à explosion contrôlée, nids de mitrailleuses, emplacements de tir préparés à l'avance, etc. Ces précautions semblent avoir été de mise à chaque opération, ce qui explique sans doute les revers des patrouilles danoises ayant attaqué les stations météorologiques au Groenland.



▲ L'équipe de la station « Schatzgräber » devra être rapatriée par avion après avoir consommé de la viande d'ours crue et avoir contracté la trichinose... Mediadrummyworld

▲ et ► Le froid conserve, comme le prouvent ces deux clichés de la même cabane à 70 ans d'écart ! Il s'agit en l'occurrence de la station « Haudegen », qui se compose d'une unité d'habitation (au premier plan) et d'un entrepôt plus petit pour les instruments météorologiques. Mediadrummyworld



◀ Le lieutenant Wilhelm Dege de la station « Haudegen » entre dans l'histoire comme le dernier combattant allemand à présenter la reddition de son unité, et ce quatre mois après la fin officielle de la guerre. Mediadrummyworld