



CROISEUR LOURD
1933 - 1945



DEUTSCHLAND LÜTZOW

UN CUIRASSÉ DE POCHE
DANS LA TOURMENTE



PAR XAVIER TRACOL

3D © Stefan Draminski, LOS! 2019

Au cours des années 1930, la *Kriegsmarine* aligne trois *Panzerschiffe*, des navires d'un nouveau genre. Ni totalement cuirassés, ni vraiment croiseurs, ils ont la puissance de feu des premiers et la vitesse des seconds. L'Allemagne les a officiellement conçus et construits en prenant en compte les limitations du traité de Versailles mais il n'empêche que ces « cuirassés de poche » dérangent et inquiètent les Marines européennes.

Au début des années 1920, la Marine allemande lance un programme de renouvellement de ses pré-dreadnoughts qui ont parfois 25 ans de service et dont le maintien en état commence à poser problème. Par quoi les remplacer ? Le traité de Versailles interdit en effet à Berlin la construction de navires de plus de 10 000 t ; or, les grandes puissances navales se sont officiellement accordées à Washington en 1922 pour que leurs futurs cuirassés ne dépassent pas 35 000 t avec un armement principal d'un calibre maximal de 406 mm. Le fossé entre ces deux types de cuirassés semble *a priori* infranchissable. Cependant, après plusieurs années d'études, les ingénieurs allemands proposent les plans d'un nouveau bâtiment très similaire à un croiseur lourd. « Ce bâtiment possédait une puissance de feu et une force de résistance supérieures à celles des croiseurs de 10 000 t, plus rapides, construits à l'étranger. D'autre part, il pouvait échapper aux cuirassés plus puissants grâce à sa vitesse plus grande. Il s'agissait là d'un type de navire entièrement nouveau. Son avantage particulier était de nous permettre d'adopter la propulsion par moteurs Diesel, ce qui lui donnait un rayon d'action considérable ». Le projet est camouflé au mieux : le nouveau bâtiment n'est pas désigné par le terme habituel de *Schlachtschiff* (« navire de bataille », traduction du terme anglais Battleship), ni par *Linienschiff* (« navire de ligne ») ou *Panzerkreuzer* (« croiseur cuirassé »), mais par *Panzerschiff* (« navire blindé »), traduction littérale du mot français « cuirassé » employé dans le traité de Versailles. Ce bâtiment se conforme au gabarit imposé (10 000 t) tout en étant plus rapide qu'un cuirassé et mieux armé qu'un croiseur. Côté artillerie, le navire embarque six pièces de 28 cm dans deux tourelles triples, là où un cuirassé classique possède généralement huit pièces principales de 356 à 406 mm. L'artillerie secondaire fait appel à huit canons de 15 cm. Le navire possède aussi deux affûts quadruples de tubes lance-torpilles de 53,3 cm, un dispositif installé de part et d'autre de la poupe. Enfin, le *Panzerschiff* embarque deux hydravions catapultables. Jusqu'en 1939, ce seront des Heinkel He 60D, des biplans biplaces de reconnaissance, armés d'une mitrailleuse fixe MG-17 et équipés d'un poste radio, puis des Arado Ar 196 A-1, monoplans biplaces, beaucoup plus rapides et mieux armés (deux bombes de 50 kg sous les ailes, une mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm). Selon la formule du futur commandant de l'*Admiral Graf Spee*, le capitaine de vaisseau Langsdorff, le *Panzerschiff* « est le plus rapide de tous les bâtiments de sa force, et le plus fort de tous ceux de sa vitesse ». Il doit donc être rapide, et pour cela, léger. Ses concepteurs ont donc fait la chasse aux tonnes superflues, ce qui explique un blindage bien moins important que celui d'un cuirassé

▲ Vue de la plage avant du *Deutschland* depuis la passerelle. L'étrave droite sera bientôt remplacée pour empêcher de trop s'enfoncer dans l'eau. Un cercle blanc sur fond noir a été peint sur la tourelle *Anton* comme signe de reconnaissance aérienne. Archives Caraktère

classique. Dernière innovation de taille : le bâtiment est équipé de huit moteurs Diesel, une première mondiale pour un bâtiment de cette dimension, permettant une vitesse de quelques 28 nœuds et un rayon d'action d'environ 9 000 nautiques (soit 16 500 km) à 20 nœuds. Une telle propulsion assure une excellente manœuvrabilité, une capacité à effectuer des changements de cap hors norme et des reprises foudroyantes. Toutefois, ces moteurs sont extrêmement lourds et le *Panzerschiff* dépasse les 10 000 t imposées. Ce n'est qu'une demi-surprise pour les Allemands, qui, depuis 1920, contournent les limitations du traité de Versailles en jouant sur les chiffres et en mentant sur les équipements. Trois unités sont construites : les *Deutschland*, *Admiral Scheer* et *Admiral Graf Spee*.

Mais un *Panzerschiff* pour quoi faire ? À partir de mai 1934, la *Reichsmarine* exprime son ambition de pouvoir mener, en cas de guerre contre le Royaume-Uni, des opérations océaniques. Et si l'Atlantique est l'objectif à moyen terme, le *Panzerschiff* est le moyen de l'atteindre. Les stratèges allemands étudient ainsi la possibilité d'envoyer un groupe de *Panzerschiffe* en autonomie complète dans l'océan pour couper les routes maritimes de l'Empire britannique.





◀ Le *Deutschland* passant sous l'ouvrage d'art de Levensau, célèbre pont métallique reliant les deux rives du *Kaiser Wilhelm Kanal*, une voie d'eau artificielle allant de la Baltique à la mer du Nord. Le cliché date de 1933 ou de 1934. Archives Caractère

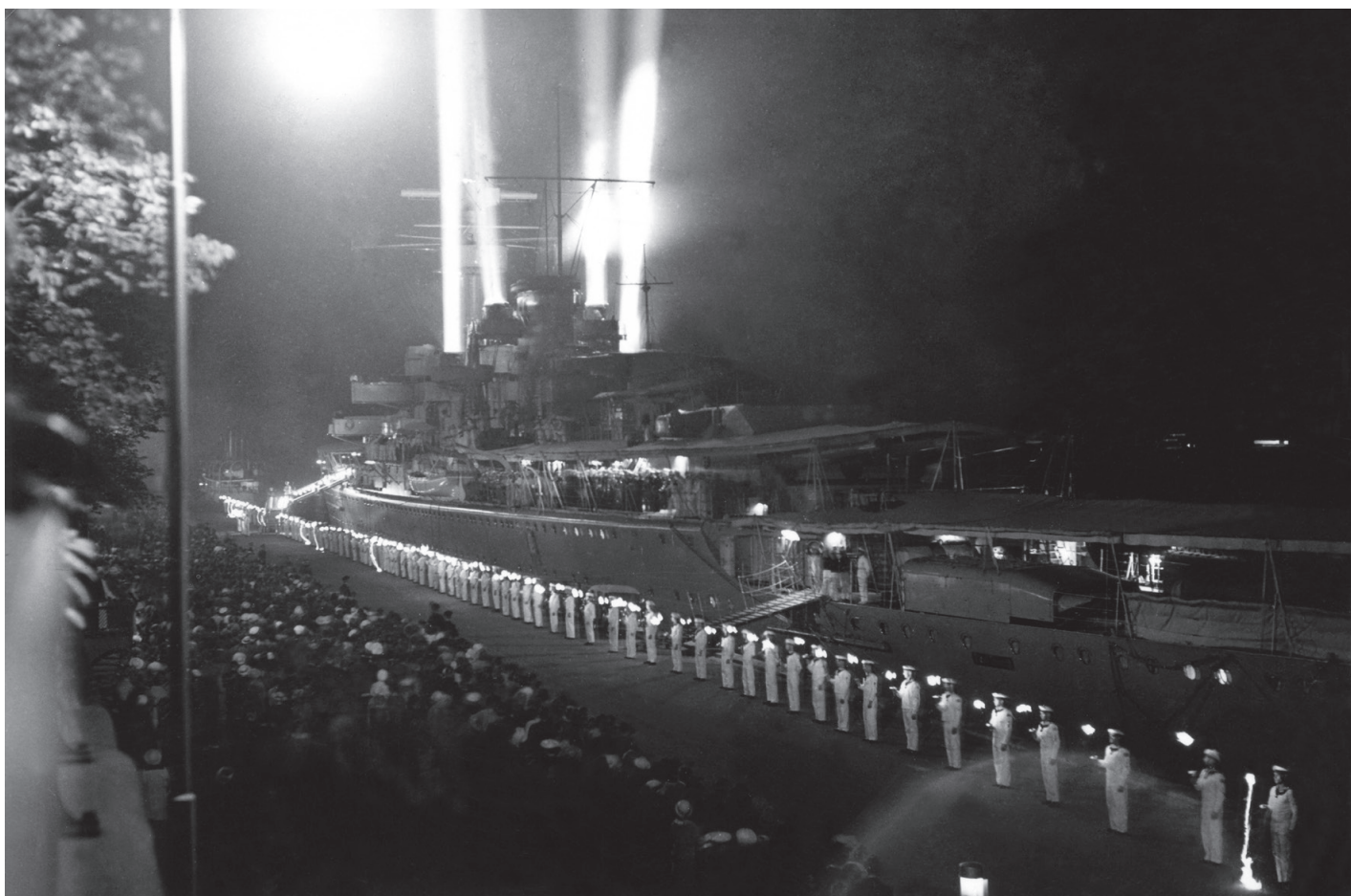
▼ Fierté d'un pays à l'identité affermie, le *Deutschland* est le symbole politique et militaire d'une Allemagne cherchant sa place dans le concert des nations. Le régime nazi s'en emparera pour démontrer sa puissance et ses ambitions territoriales, comme ici, avant-guerre, lors d'une impressionnante marche aux flambeaux. Archives Caractère

1933, ANNÉE DES TESTS

« Le *Panzerschiff A* fut lancé le 19 mai 1931 aux Deutschen Werke de Kiel, et ce fut, pour toute la Marine, un événement capital. Le chancelier Brüning prononça le discours. Celui-ci n'eut sans doute pas tout l'effet escompté, un incident technique ayant fait quitter au cuirassé sa cale quelques minutes trop tôt [...]. Par cette cérémonie, le peuple allemand montre

au monde entier que, même dans les limitations qui lui sont imposées et malgré sa détresse économique, il sait trouver la force d'assurer la paix et de sauvegarder son honneur [...]. Le président Hindenburg baptisa le navire du nom de *Deutschland*. [...] Ce devait être sa dernière [visite] aux marins. » C'est par ces mots que le chef de la *Reichsmarine*, l'amiral Erich Raeder, raconte, dans ses mémoires [1], le lancement du premier « cuirassé de poche » de la Marine allemande. C'est le 5 février 1929

que la quille avait été posée suite à des débats épiques à la chambre des députés, et, après plus de deux ans de travaux, la coque pouvait être lancée à Kiel devant 60 000 spectateurs. Le chantier se poursuit jusqu'en novembre 1932, date à laquelle le navire effectue ses premiers essais à quai. En janvier et février 1933, il entreprend des tests en mer, puis rejoint Wilhelmshaven pour recevoir les équipements manquants. Les essais officiels en baie d'Helgoland ayant montré que le bâtiment est





◀ Exercice de tir pour l'artillerie secondaire de jour (vue de la passerelle) puis de nuit. Les canons de 15 cm ne sont pas sous tourelle, mais sous bouclier blindé, la majeure partie des canonnières manœuvrant d'ailleurs sans pouvoir s'y abriter. Archives Caractère

▶ Lors d'un exercice de tir en mer, des matelots récupèrent les douilles d'obus de 28 cm qui jonchent le pont en arrière de la tourelle Anton. Le précieux métal sera réutilisé. Archives Caractère

▼ Le *Panzerschiff Deutschland* lors de sa mise en service en 1933 ; le pavillon de poupe est encore celui de la *Reichsmarine*. Archives Caractère



fin prêt, le *Deutschland* est commissionné en avril suivant par le *Kapitän zur See* Herman von Fischel. L'équipage est à plein effectif (pour temps de paix), les deux tiers provenant du croiseur léger *Emden*, alors en cours de refonte. Le 20 mai 1933, le *Deutschland* entreprend son voyage inaugural, passant de Wilhelmshaven à Kiel par le Skagerrak. C'est sa première sortie officielle, et il accueille à bord, pour l'occasion, une centaine de techniciens de chez MAN pour contrôler et expliquer le fonctionnement des moteurs Diesel aux mécaniciens de l'équipage. Le cuirassé est ainsi présent à la traditionnelle revue navale de Kiel, une première pour lui mais aussi pour le nouveau chancelier allemand, Adolf Hitler. Ce dernier ne le remarque certainement pas, puisque le *Deutschland* ne parade pas. Il reprend d'ailleurs très vite sa croisière par un détour par la mer de Norvège, en faisant escale à Balholmen (près de Bergen), en Norvège, puis dans les îles Féroé. Il passe le détroit de Danemark pour atteindre l'Islande, puis retourne à Wilhelmshaven le 1^{er} juin, après une courte cérémonie en mer du Nord pour commémorer la bataille du Jutland (31 mai 1916) en son jour anniversaire. Cette sortie a été l'occasion de pousser les moteurs Diesel et d'atteindre un record de vitesse : 28 nœuds pendant une heure à la vitesse maximale.

[1] Raeder (E.), *Ma vie*, Paris, éditions France-Empire, 1958. Page 144.





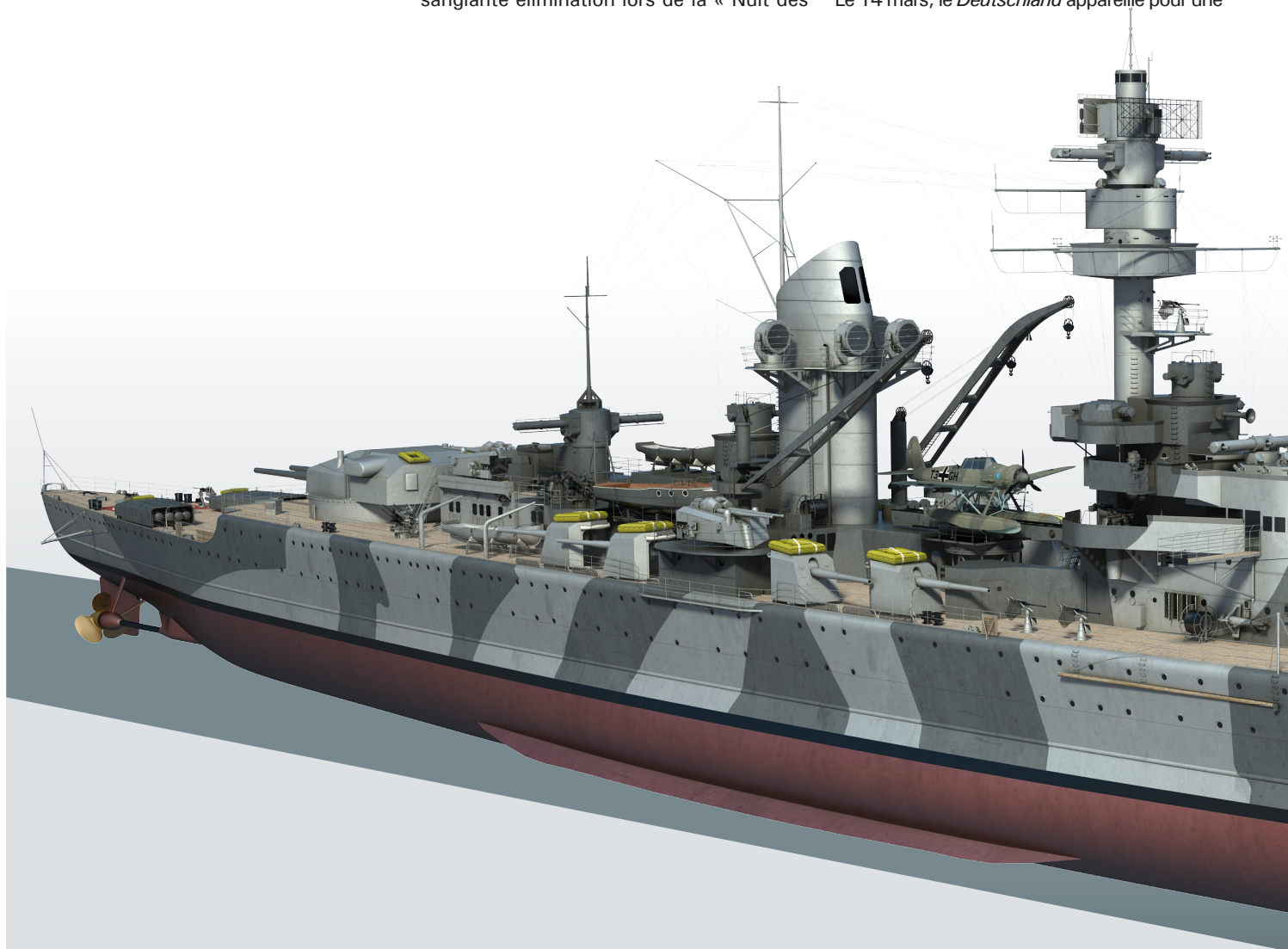
Les essais prouvent aussi que le *Deutschland* peut compter sur une vitesse de croisière de 25 nœuds, et qu'avec 6 nœuds de moins, son rayon d'action est de 11 600 nautiques (plus de 21 000 km). Cependant, des défauts ont aussi été repérés dans la salle des machines – en particulier le bruit quasi intolérable des Diesel et l'apparition de dangereuses étincelles au-delà de 21 nœuds –, et des modifications doivent donc être apportées. Le 6 juin, le *Deutschland* repasse en Baltique. Au large de Pillau, il effectue de nouveaux tests de vitesse qui se montrent concluants : 28,2 nœuds. À la fin du mois, c'est au tour de l'artillerie de montrer ses capacités avec la collaboration du navire-cible *Baden*. Toutes les pièces sont testées, puis le *Deutschland* pratique un exercice nocturne, en mettant cette fois de côté ses munitions d'instruction pour tirer de « vrais » obus. Enfin, le 10 décembre, le *Panzerschiff* est déclaré bon pour le service et intègre le *Befehlshaber der Linienschiffe* [2].

[2] Ou *BdL*, le commandement des cuirassés.

1934-1935, L'Océan

L'instruction de l'équipage se poursuit durant les premiers mois de 1934, puis le bâtiment appareille de Kiel en avril pour la Norvège. Il mouille dans les fjords de Sogne et Hardanger (près de Bergen), avec à son bord le *Führer* lui-même. Ce voyage est encore aujourd'hui chargé de mystère car on ne sait pas très bien ce que fit Hitler durant ces quelques jours. Présent à bord du 12 au 14 avril – mais n'ayant à aucun moment quitté le navire –, il pourrait y avoir tenu une importante conférence avec son ministre de la Guerre, le général Werner von Blomberg, le commandant en chef de la *Heer*, le général Werner Freiherr von Fritsch, et l'amiral Erich Raeder. Cette discrète « réunion au sommet » pourrait avoir eu comme sujet l'avenir de la *SA*, la milice paramilitaire du *NSDAP*, dont les ambitions de son dirigeant Ernst Röhm sont alors mal vues à la fois d'Hitler et des chefs de la *Wehrmacht* : en juin suivant, sa sanglante élimination lors de la « Nuit des

longs couteaux » ne troublera ni la *Heer* ni la Marine, et von Blomberg adressera même une proclamation aux forces armées pour souligner qu'elles doivent rester en dehors de tout conflit de politique intérieure... Quoi qu'il en soit, durant son séjour à bord, Hitler est traité à sa demande comme un passager ordinaire, déambulant parfois seul sur le pont, jumelles en bandoulière, et conversant sans manière avec les membres d'équipage. En mai, le *Deutschland* participe aux exercices de la flotte en Baltique, puis retourne à son port d'attache, Wilhelmshaven. Le 9 juin, le *Panzerschiff* appareille pour l'Atlantique. Avec le croiseur léger *Köln*, il y mène des exercices d'artillerie, faisant même escale à Madère, avant de revenir à bon port le 23. En août, c'est dans l'estuaire de Göteborg qu'il mouille, lors des exercices d'automne de la *Kriegsmarine*. Promu navire amiral de la flotte en octobre, il effectue une ultime croisière jusqu'à Edinbourg, puis rentre en Allemagne pour une première révision technique qui dure jusqu'en février 1935. Le 14 mars, le *Deutschland* appareille pour une



LÜTZOW - JUILLET 1942



▲ Hitler n'est pas un spécialiste de la marine, mais il en connaît l'importance politique et médiatique. En 1934, il fait une discrète croisière de quelques jours à bord du *Deutschland* jusque dans les eaux norvégiennes, en compagnie de nombreux officiers généraux, dont l'amiral Erich Raeder (photo), avec qui il entretiendra bientôt des rapports houleux. DR

croisière qui doit l'amener jusqu'au Brésil. Portant la marque du commandant en chef du *BdL*, il fait aussi escale à Trinidad et à Aruba, multipliant au large les essais moteurs pour définir différents modes de vitesse : 13 nœuds sur 17 400 nautiques avec un moteur par arbre, 19 nœuds sur 11 600 nautiques avec deux moteurs, et jusqu'à 23,7 nœuds sur 4 750 nautiques avec quatre moteurs par arbre. La tenue à la mer du bâtiment est très correcte, et le seul défaut remarqué reste l'inondation des salles des machines à cause d'aérateurs mal placés, et le gaillard avant qui embarque aussi trop d'eau par gros temps. Ces inconvénients seront pris en compte, et un brise-lames sera plus tard apposé à l'avant de la tourelle A. Après avoir passé trente-deux jours en mer et parcouru plus de 12 000 nautiques, le bâtiment rejoint son port d'attache. Ses effectifs sont bientôt revus à la hausse, et il accueille entre autres onze personnels de la branche aéronavale de la *Luftwaffe*, une collaboration interarmes suffisamment rare pour être soulignée. En août, Hitler, Göring et von Blomberg embarquent pour assister aux exercices d'artillerie de la flotte, et dans le cas de Göring pour se rendre compte des équipements aéronavals du *Deutschland*.

PRINCIPALES AMÉLIORATIONS DU *DEUTSCHLAND*

1935 : une catapulte à hydravion est installée entre la tour de combat et la cheminée. Deux Heinkel He 60 sont embarqués (dont l'un est stocké en pièces détachées). Trois canons simples de 8,8 cm sont remplacés par des affûts doubles de même calibre. Les installations de direction de tir sont modernisées. La tour de combat tubulaire reçoit une hune de misaine ; un second mât est fixé à l'arrière de la cheminée. Le télémètre est équipé d'un nouveau dôme.

1937 : des parois blindées sont installées autour des pièces de 15 cm ; deux grues sont remplacées. La cheminée reçoit un dispositif antibruit ainsi qu'une plate-forme pour projecteurs. Une antenne radar est montée sur la hune de misaine.

1938 : un embout incliné est fixé sur la cheminée.

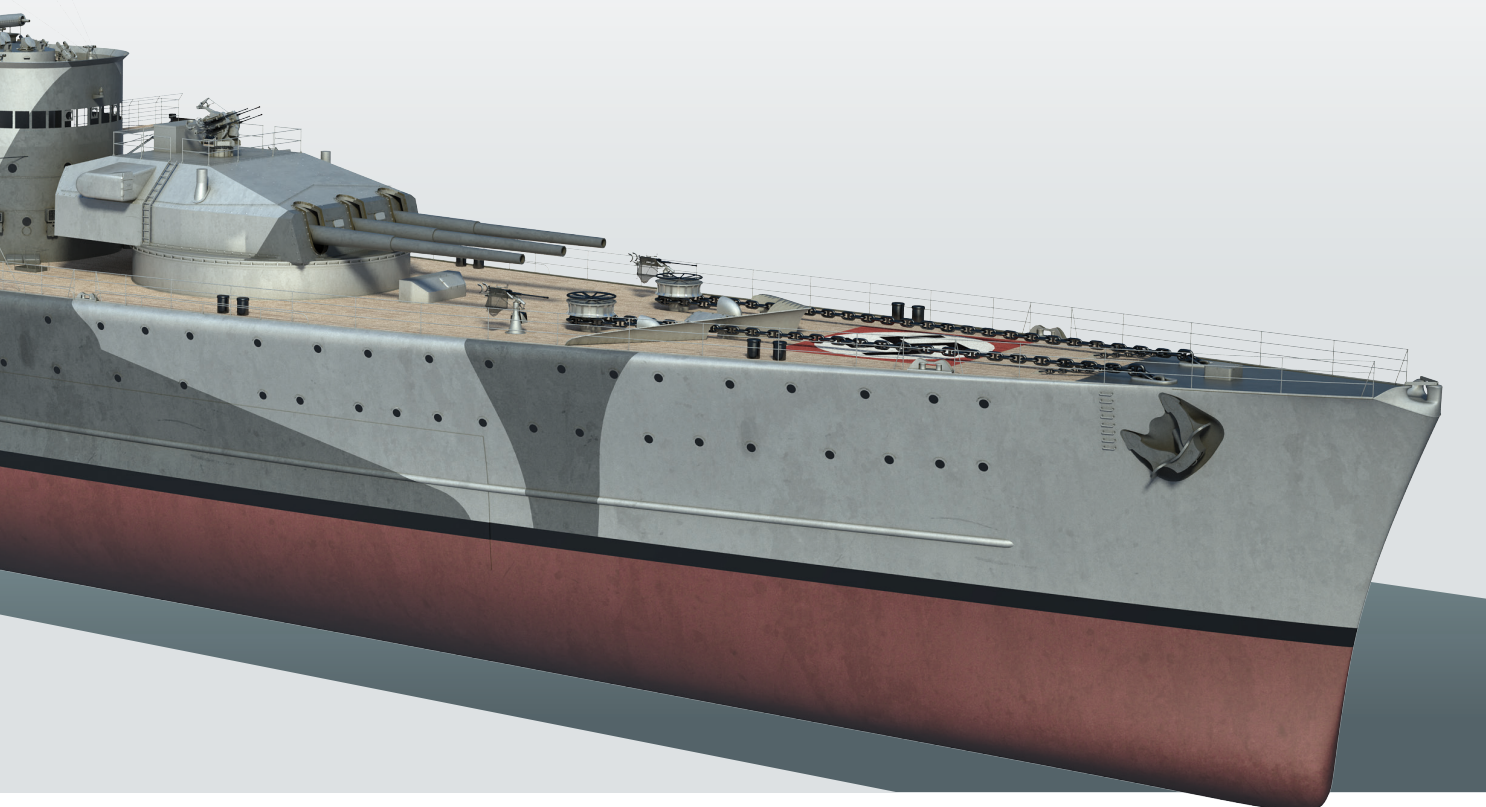
1939 : installation d'une antenne radar pour FuMO 22 et remplacement des Heinkel He 60 par des Arado Ar 196.

1940 : refonte importante. La proue droite est inclinée vers l'avant, augmentant la longueur du navire de 1,9 m. L'une des deux ancres de tribord est débarquée. Les pièces bitubes de 8,8 cm sont remplacées par six canons doubles de 10,5 cm sur affût C31. La *Flak* légère est portée à quatre pièces de 3,7 cm et de nombreuses autres de 2 cm.

1942 : installation d'un embout incliné plus important sur la cheminée, d'un radar FuMB 4 à l'arrière de la hune de misaine et de deux antennes pour FuMO 26 à la place de celle pour FuMO 22.

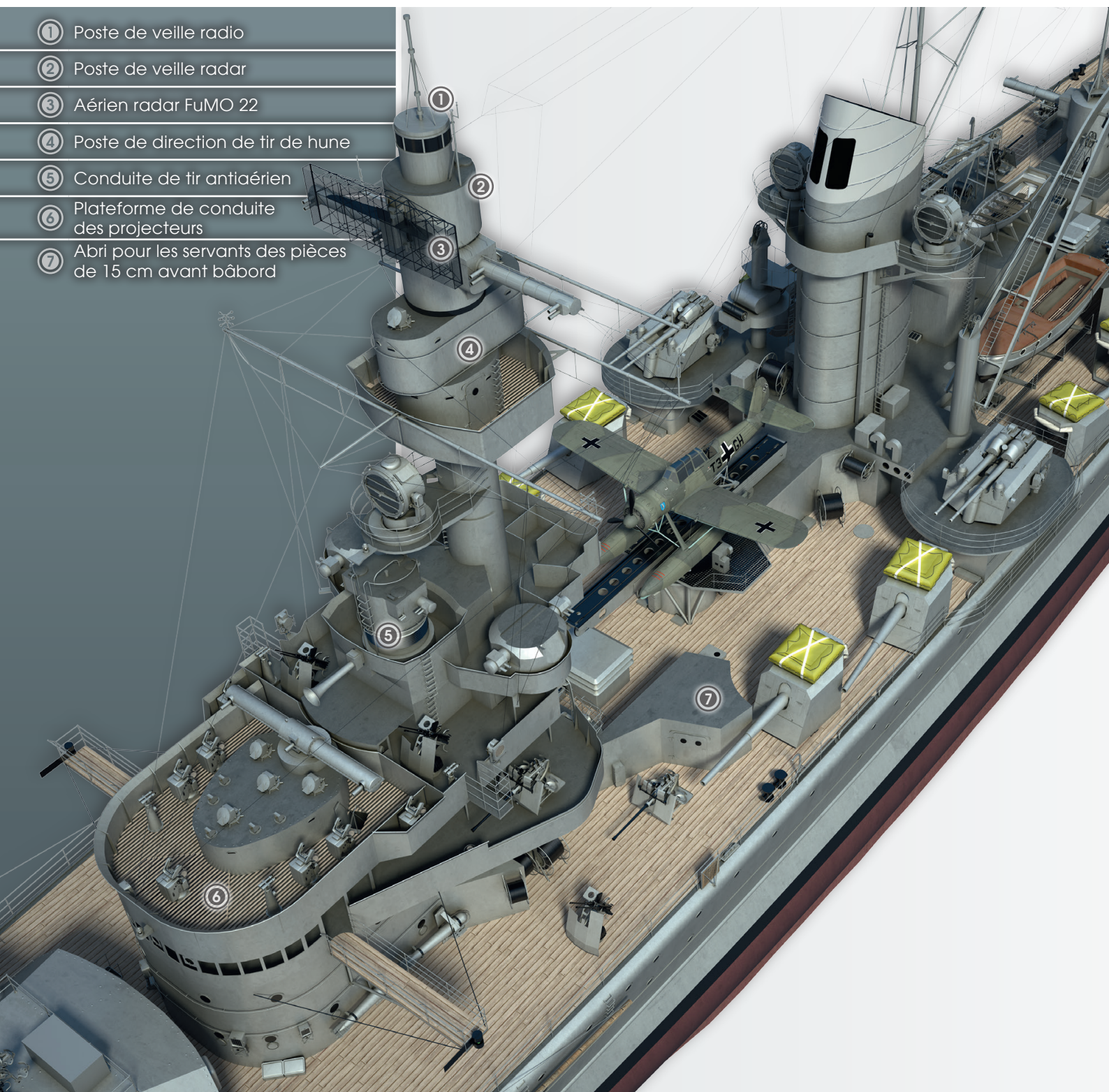
1944 : les deux antennes du FuMO 26 sont remplacées par une unique. La *Flak* légère est portée à six Bofors de 4 cm, quatre pièces de 3,7 cm, trois affûts quadruples de 2 cm, six doubles et deux simples de même calibre.

1945 : la *Flak* légère reçoit six nouvelles pièces de 3,7 cm.





- ① Poste de veille radio
- ② Poste de veille radar
- ③ Aérien radar FuMO 22
- ④ Poste de direction de tir de hune
- ⑤ Conduite de tir antiaérien
- ⑥ Plateforme de conduite des projecteurs
- ⑦ Abri pour les servants des pièces de 15 cm avant bâbord



En effet, ce n'est que depuis mars que l'Allemagne s'est ostensiblement dégagée des limitations du traité de Versailles, dont celles qui interdisaient jusque-là la présence d'aéronefs sur les navires allemands. Le 20 octobre, le *Deutschland* et l'*Admiral Scheer* effectuent une croisière océanique jusqu'aux Canaries et aux Açores, procédant sur le trajet à des exercices d'artillerie, de direction de tir et autres manœuvres. Début novembre, les *Panzerschiffe* sont de retour, et le *Deutschland* entreprend une révision complète de ses moteurs et quelques travaux de modernisation. Suivent diverses périodes de formation et d'exercices en mer, puis le bâtiment prend part à la revue navale de Kiel, du 29 au 31 mai 1936, avec l'ensemble de la flotte. En juin, il fait une courte croisière de treize jours dans l'Atlantique, expérimentant lors d'une tempête une gîte de 40°, puis part en Baltique le mois suivant pour de nouveaux exercices d'artillerie.

1936-1937 : LA GUERRE CIVILE ESPAGNOLE

Le 18 juillet 1936, l'Espagne s'embrase : un coup d'État militaire parti du Maroc échoue de peu à mettre à bas la jeune république espagnole. Le pays est bientôt divisé en différentes régions plus ou moins contrôlées par l'un de deux camps, et partout la répression fait rage. Massacres et exactions se multiplient, à un point tel que les nations voisines s'alarment : « les diverses puissances européennes essayèrent d'assurer la sécurité de leurs nationaux, mais, étant donné l'instabilité de la situation et la carence des autorités gouvernementales, elles ne pouvaient recourir qu'à leurs propres moyens, c'est-à-dire en premier lieu à leurs



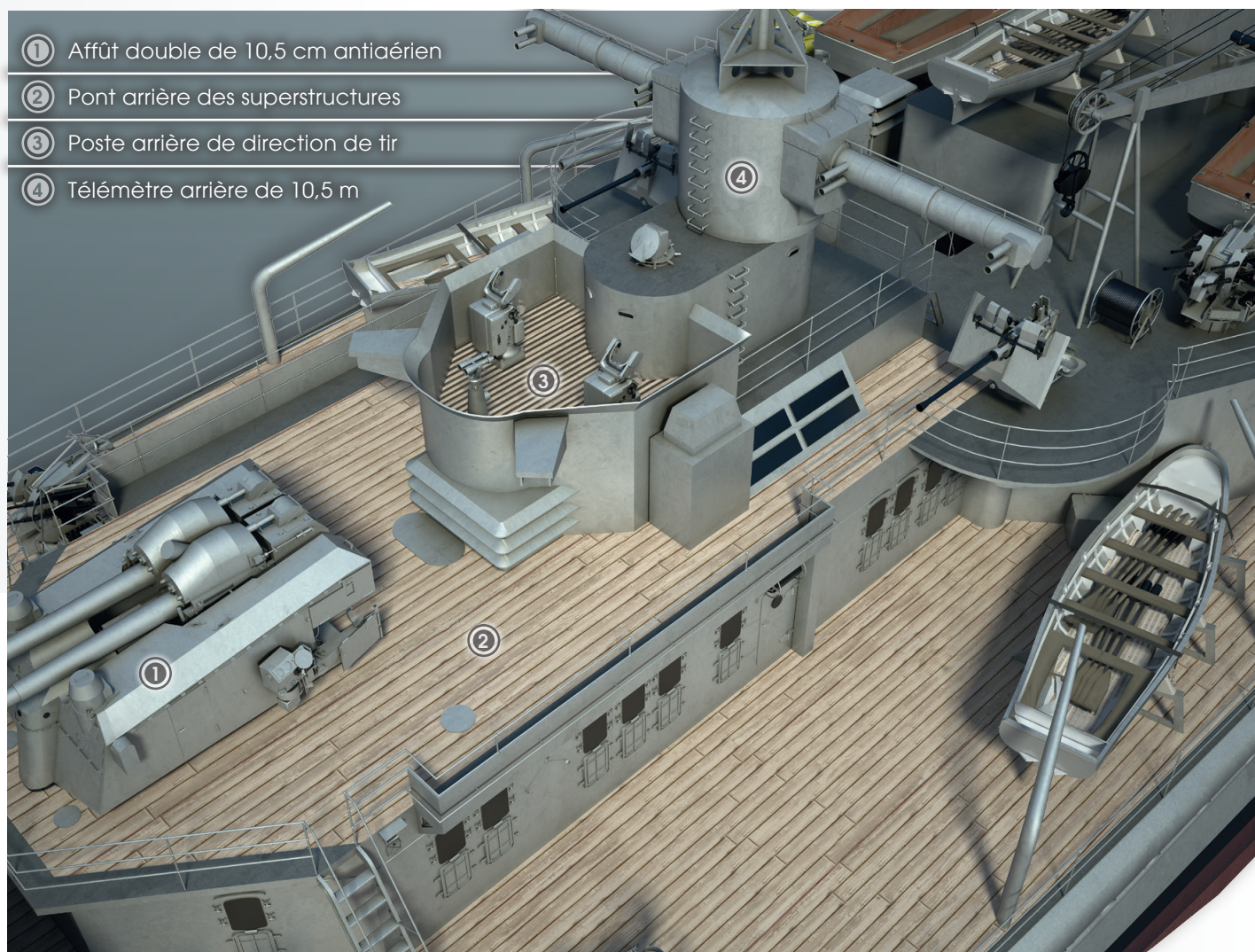
[3] Raeder (E.), *Opus cité*. Page 202.

forces navales », rappelle Raeder dans ses mémoires. Il est encore bien tôt pour que ces nations soutiennent l'un ou l'autre camp, et, tout comme la France, le Royaume-Uni, l'Italie ou les États-Unis, « le gouvernement allemand décida d'envoyer des bâtiments de guerre dans les eaux espagnoles. [...] En même temps, nous nous chargeâmes de protéger les nationaux de certains autres pays qui nous en prièrent, telles l'Autriche et la Suisse. [...] Chose curieuse, nous n'obtinmes pas facilement l'assentiment d'Hitler. [...] Il redoutait un incident. Par la suite, il s'inquiéta

encore de ce que nos navires dussent, dans l'accomplissement de leur service, fréquenter les ports rouges » [3]. Aussitôt, Raeder ordonne au vice-amiral Carls, chef des cuirassés (*BdL*), d'interrompre les exercices en cours et d'envoyer dès que possible le *Deutschland* et le *Scheer* dans les eaux ibériques. Le 23 juillet, le *Deutschland*, qui s'entraîne au large d'Helgoland, est donc rappelé à Wilhelmshaven, où il embarque précipitamment vivres et munitions pour une longue croisière. Il appareille le lendemain avec son *sister-ship*, bientôt suivis par le croiseur léger *Köln* et la 2^e flottille de torpilleurs. L'objectif est ici purement humanitaire, mais, pour la *Kriegsmarine*, c'est aussi l'occasion de mener une action navale « grande nature » et en conditions réelles. Certes, ce n'est pas la guerre, mais tout de même une vraie mission opérationnelle, suivie attentivement par Hitler et Raeder : « [Nos navires] furent accueillis correctement, aussi bien dans les ports blancs que dans les ports rouges, et y organisèrent la protection de nos nationaux et des étrangers qui s'étaient confiés à nous. Rien que dans les premiers mois, ils recueillirent environ 15 000 Allemands et autres fugitifs qui avaient quitté l'Espagne rouge. Ils offrirent également asile à de nombreux Espagnols poursuivis et leur sauvèrent ainsi la vie, parmi eux l'archevêque de Carthagène Miguel de Los Santos. » Le 26 juillet, le « cuirassé de poche »

atteint Saint-Sébastien, ville bordant la mer Cantabrique. Il reprend cependant vite la mer à petite vitesse pour ne pas avoir à subir à l'ancre une forte houle. Mouillant successivement à Bilbao, Santander et Gijón, il atteint La Corogne dans les tout derniers jours de juillet, protégeant les navires étrangers ou évacuant à chaque escale des centaines de réfugiés qui sont ensuite transférés sur des transports civils spécialement affectés. La situation générale est beaucoup plus tendue en Galice, et le commandant ordonne que l'artillerie secondaire et la *Flak* soient en état d'alerte permanente. Pour éviter toute méprise sur son appartenance, les deux tourelles du *Deutschland* reçoivent, le 1^{er} août, des bandes tricolores de nationalité (noir, blanc, rouge) sur leur partie arrière. Escorté par deux torpilleurs, le cuirassé longe ensuite le littoral portugais et rejoint Cadix, puis le port andalou d'Almeria. C'est ensuite Ceuta, sur la côte marocaine, et Malaga. Les ports nationalistes sont alors déclarés « zones de guerre » par les républicains, et le *Deutschland* va les éviter pour ne pas y être attaqué, préférant mouiller à Alicante, Valence et Barcelone (qu'il quitte le 9 août, soit deux jours avant que la capitale catalane ne proclame son indépendance) et même Palma de Majorque, dans les Baléares. Ayant fait le tour de l'Espagne, le bâtiment prend le chemin du retour et retrouve Wilhelmshaven le 30 août.

- ① Affût double de 10,5 cm antiaérien
- ② Pont arrière des superstructures
- ③ Poste arrière de direction de tir
- ④ Télémètre arrière de 10,5 m





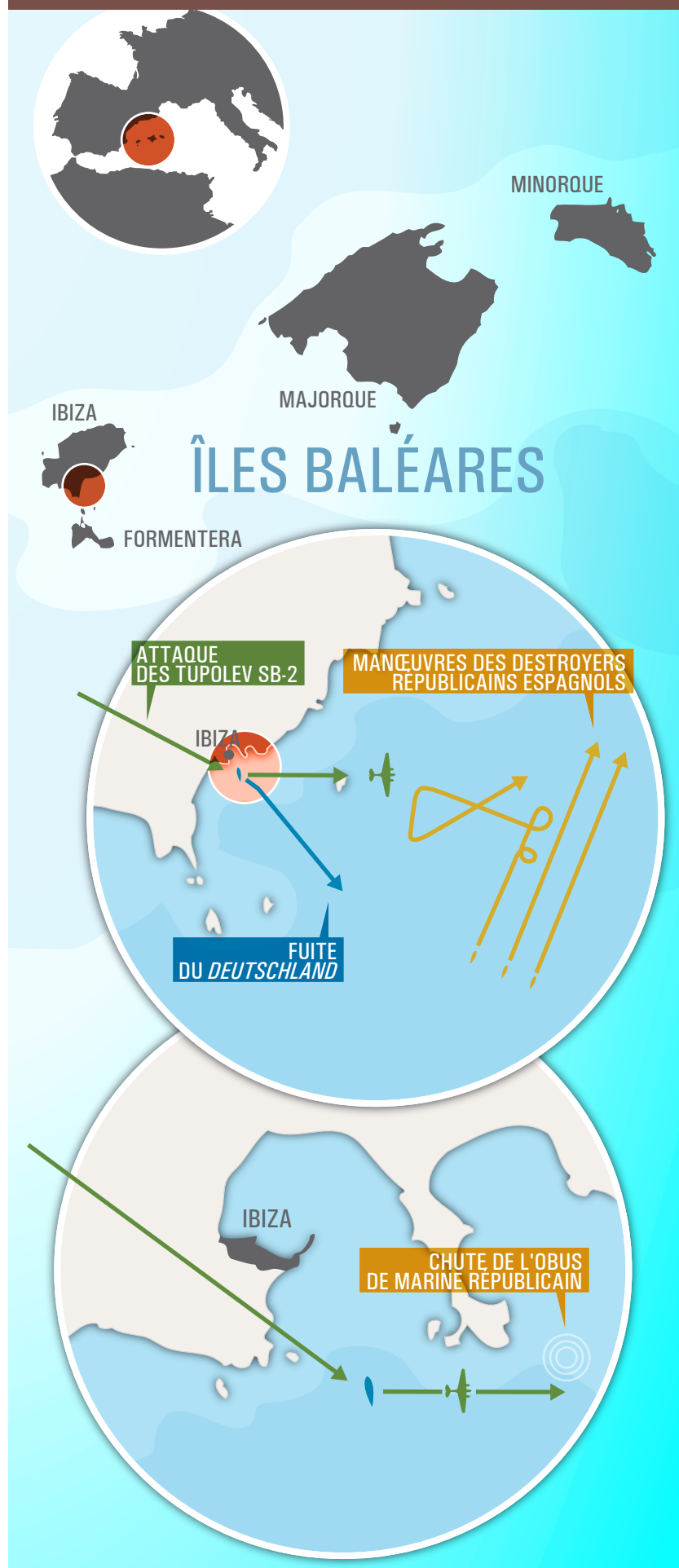
Un mois auparavant, les nationalistes se sont organisés en formant, à Burgos, une junte de défense nationale dirigée par le général Francisco Franco, et ils commencent progressivement à recevoir le soutien politique et l'assistance matérielle du Portugal, de l'Italie et de l'Allemagne. Pour éviter que la situation ne dégénère – et parce qu'elle ne peut soutenir ouvertement les républicains espagnols –, la France propose, début août, la création d'une commission internationale de non-intervention qui est effectivement constituée à Londres le 9 septembre avec l'accord de la quasi-totalité des pays européens. Sa mission prioritaire est d'empêcher la livraison d'armes à l'un ou l'autre camp, et elle organise pour cela un vaste embargo maritime et terrestre. Les côtes espagnoles sont alors découpées en six zones, dont le contrôle est délégué aux quatre puissances navales existant en Europe : la France (qui a aussi en charge la frontière pyrénéenne) patrouillera les littoraux galicien et marocain, les Britanniques devront croiser dans les eaux basques et andalouses, l'Italie s'occupera de la côte catalane et l'Allemagne devra croiser au large d'une zone Valence-Almeria. Cette surveillance navale ne doit cependant n'entrer en vigueur qu'à partir du 12 mars 1937. Pour Berlin, cette « mission » n'est qu'une vitrine pratique pour soutenir encore un peu plus le camp franquiste. Le *Deutschland* effectue ainsi une deuxième patrouille espagnole en octobre-novembre 1936 en baie d'Alicante, puis une troisième de la fin janvier à la fin mars pour relever l'*Admiral Graf Spee*.

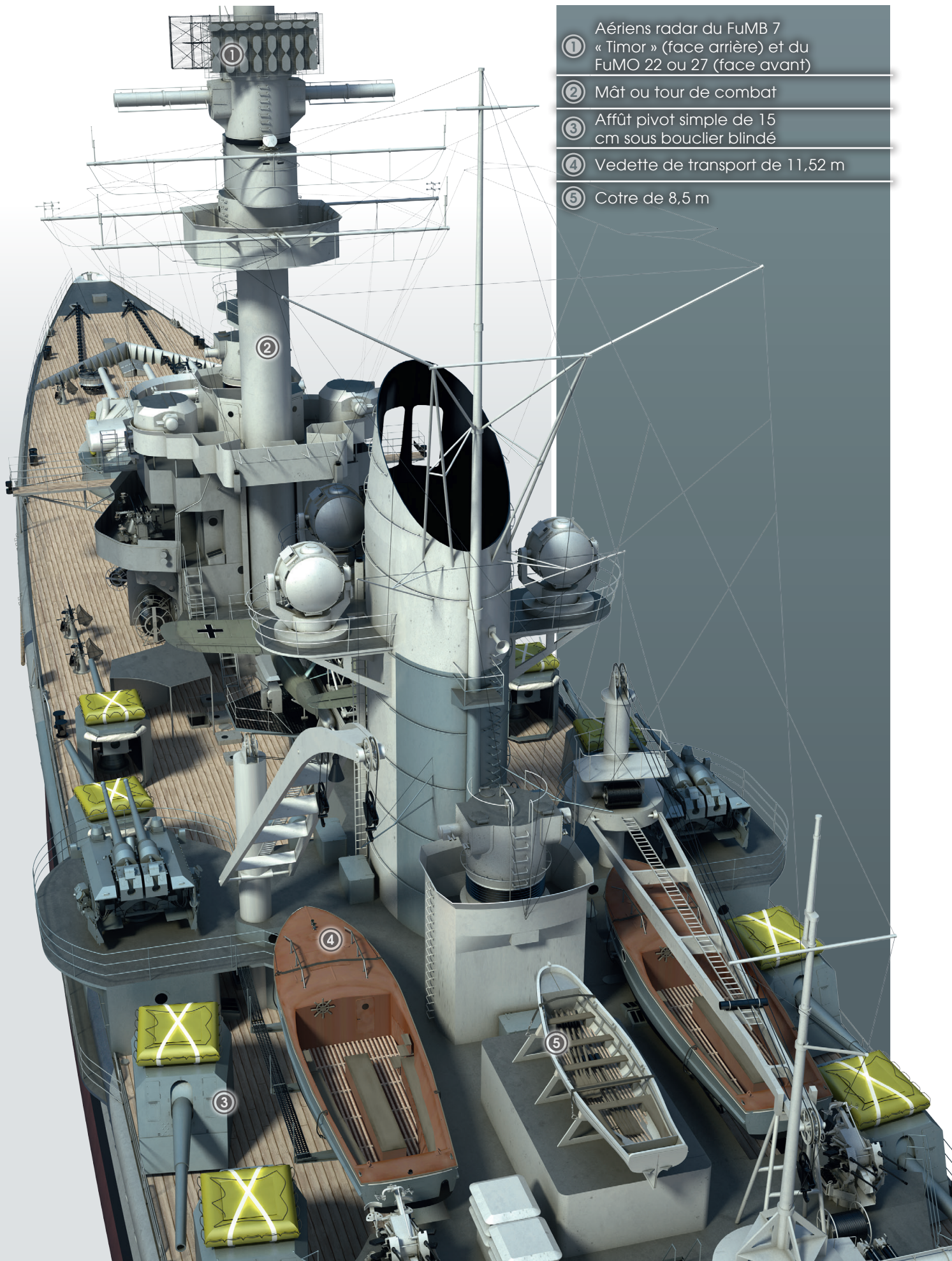
Après cette croisière, le cuirassé entre aux chantiers de Wilhelmshaven pour des travaux de modernisation, et il ne reprend le chemin de l'Espagne que le 10 mai 1937 [4]. Entre-temps, la situation s'est encore durcie, les républicains n'acceptant pas que Rome et Berlin soient à la fois soutiens de Franco et membres de la commission de non-intervention. Fin mars, un destroyer espagnol a ainsi menacé l'*Admiral Scheer* en esquissant une attaque à la torpille pour lui signifier le caractère hostile de sa présence... Le 24 mai au matin, le *Deutschland* est ancré en baie de Palma, port nationaliste, lorsque la ville est l'objet d'un raid aérien. Pourtant mouillé dans un secteur isolé en compagnie d'autres unités germano-italiennes, le cuirassé est pris pour cible, quatre bombes tombant à moins de 200 m du navire ! Le commandant décide d'appareiller quelques jours plus tard pour rejoindre la baie d'Ibiza. Le 29, il n'y est pas ancré depuis plus de vingt-cinq minutes lorsque les vigies sonnent l'alarme : ils ont aperçu quatre destroyers et deux croiseurs légers [5] républicains en approche depuis le sud, sur une route au nord-est ! Ils sont encore loin, mais c'est maintenant l'alerte aérienne qui est déclenchée : deux appareils sont repérés venant du nord-ouest, dans le soleil couchant. Les vigies ont eu du mal à les distinguer, et ils sont déjà à moins de deux kilomètres du cuirassé, à 1 000 m d'altitude ! Or, malgré la fâcheuse et récente expérience de Palma, la *Flak* n'est pas du tout prête à faire feu, ce qui est une grave erreur... Tout se passe alors très vite. Alors que les destroyers ont manœuvré pour faire croire à une attaque à la torpille, ils ouvrent maintenant le feu avec leurs armes de bord. À cette distance, peut-être 15 kilomètres, le bâtiment allemand ne craint pas grand-chose, et les obus espagnols tombent en effet bien trop court, environ 1 000 m devant. Par contre, les bombardiers sont bien plus précis : deux bombes de 50 kg frappent de plein fouet le *Deutschland*. L'une explose sur le bouclier pivotant de la pièce de 15 cm tribord n°3, et des éclats percent le réservoir de l'hydravion qui prend feu immédiatement.

[4] À cette date, le *Deutschland* porte ses bandes tricolores de nationalité sur la partie avant de ses tourelles principales.

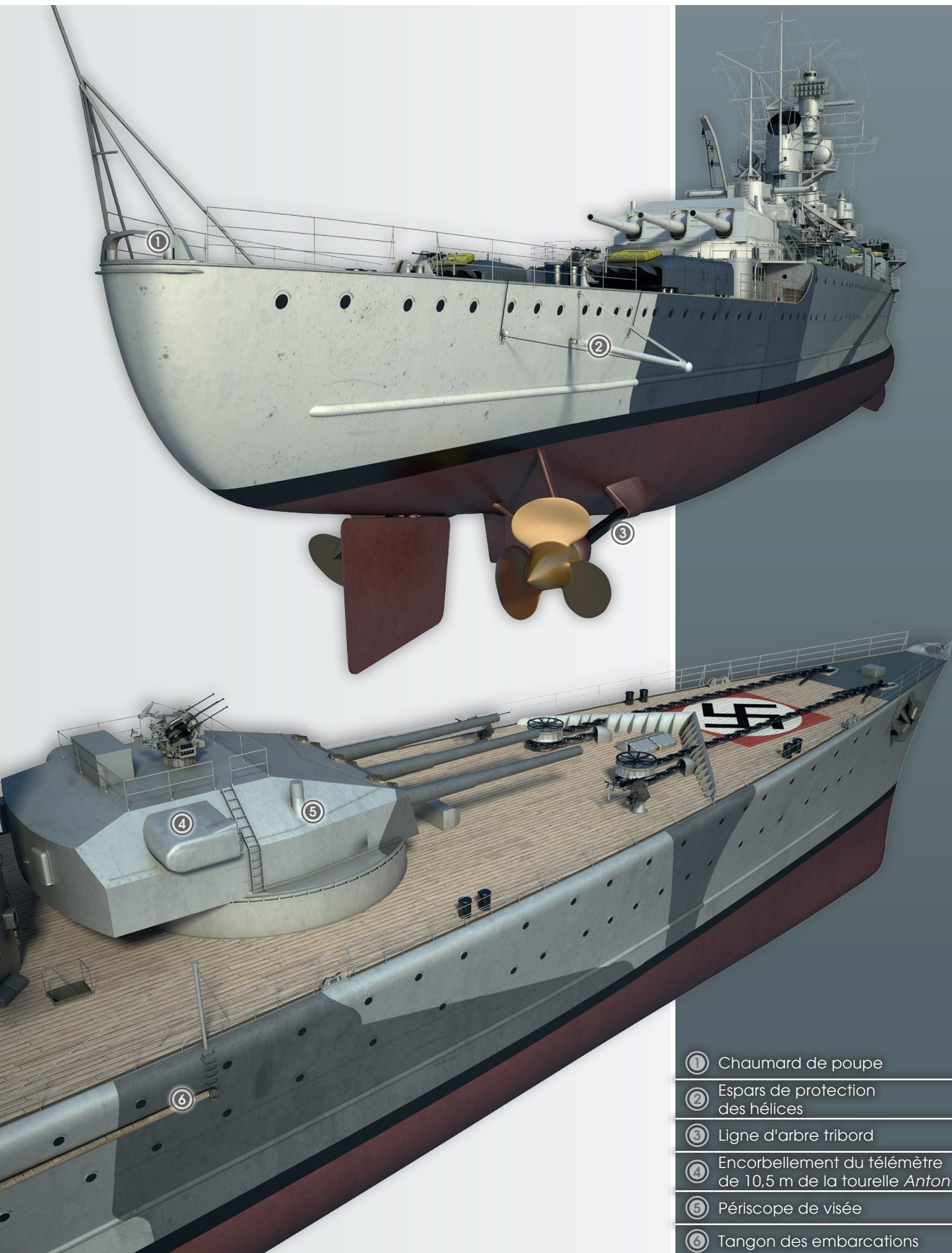
[5] Les *Libertad* et *Méndez Núñez*.

BOMBARDEMENT DU *DEUTSCHLAND* - BALÉARES - 29 MAI 1937





- ① Aériens radar du FuMB 7 « Timor » (face arrière) et du FuMO 22 ou 27 (face avant)
- ② Mât ou tour de combat
- ③ Affût pivot simple de 15 cm sous bouclier blindé
- ④ Vedette de transport de 11,52 m
- ⑤ Cote de 8,5 m



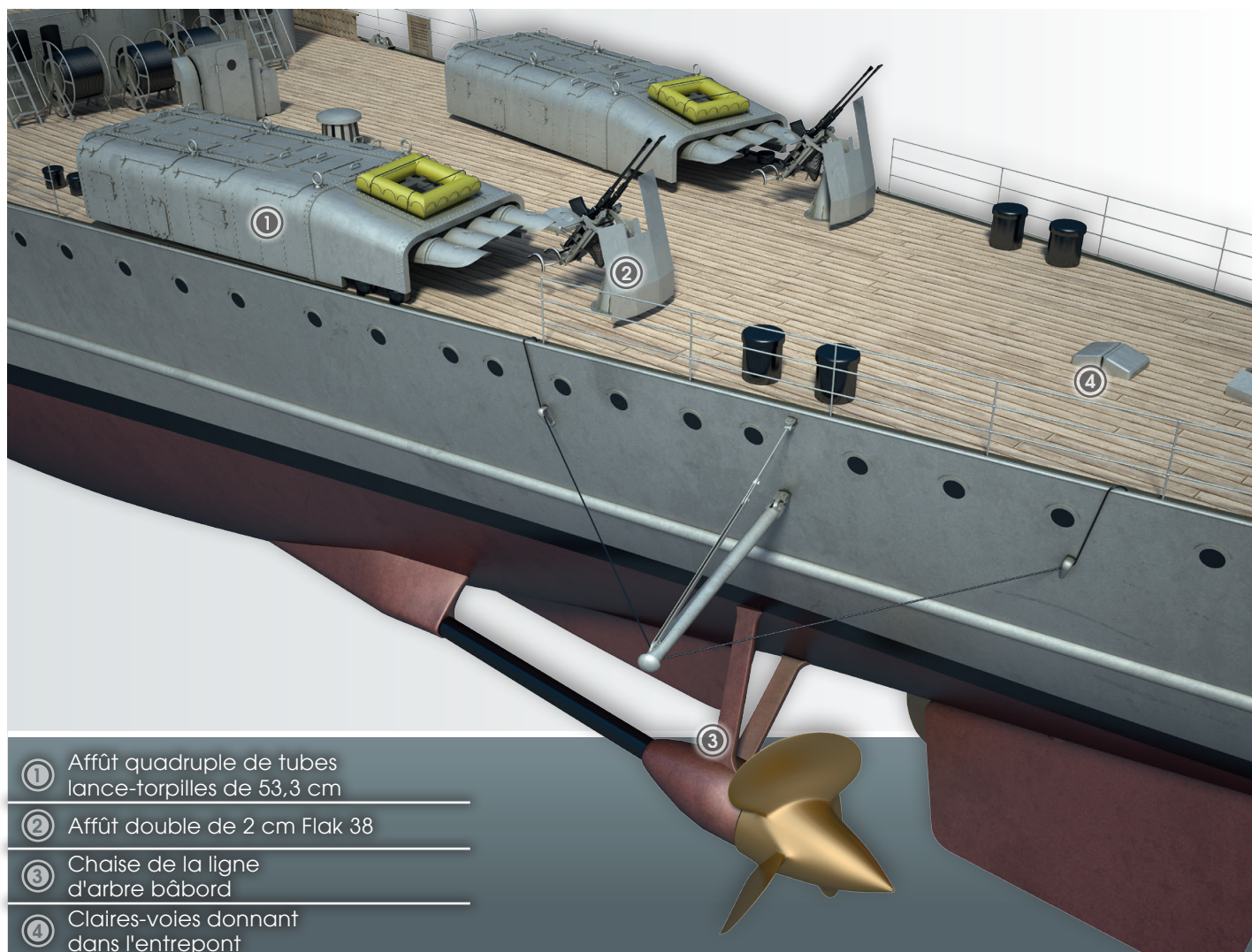
- ① Chaumard de poupe
- ② Espars de protection des hélices
- ③ Ligne d'arbre tribord
- ④ Encorbellement du télémètre de 10,5 m de la tourelle Anton
- ⑤ Périscope de visée
- ⑥ Tangon des embarcations

L'UTILISATION DÉLICATE DES HYDRAVIONS EMBARQUÉS

L'idée de posséder des hydravions embarqués apparaît très tôt, mais ce n'est qu'en 1928 que le gouvernement autorise discrètement certaines expérimentations. « L'installation d'armes à bord de ces appareils constituait, naturellement, une question fort délicate. On la résolut en s'entourant des plus grandes précautions et en faisant exécuter les essais dans une base écartée. De même, nous camouflâmes soigneusement les

▼ La catapulte de bord vient de projeter sur tribord un hydravion Heinkel He 60 sous les yeux émerveillés de l'équipage. La scène se passe entre 1935 et 1939, année du remplacement des He 60 par les Arado Ar 196. Archives Caraktère

exercices avec la flotte », explique l'amiral Raeder dans ses mémoires. C'est ainsi que les Deutschen Werke de Kiel mettent au point une catapulte de bord à air comprimé. À partir de juin 1933, les premiers hydravions embarqués sur les bâtiments de surface sont servis par des marins. Ces appareils ne sont pas d'un emploi très pratique : exposés aux intempéries – ainsi qu'aux tirs adverses en cas de combat – sur leur catapulte, ils sont souvent sujets à des pannes et demandent beaucoup de doigté pour amerrir. Cette opération est toujours délicate pour un hydravion, mais le fait que ceux-ci soient embarqués ne facilite pas les choses : alors que les escadrilles basées sur la côte peuvent compter sur les eaux calmes et abritées d'un fjord ou d'un lac, les Arado des Panzerschiffe doivent faire avec l'état sans cesse changeant de la mer... Une première solution est envisagée dès 1935 sous le nom de « voile d'amerrissage » : une large toile est déroulée sur la surface de l'eau et remorquée le long de la coque pour que l'hydravion puisse amerrir sans crainte de vagues trop fortes. Si l'idée est bonne sur le papier, sa concrétisation est beaucoup moins satisfaisante et l'installation sera vite retirée. Par conséquent, la seule possibilité lorsque la mer est trop grosse est une manœuvre du bâtiment : le cuirassé doit virer rapidement sous le vent pour « casser » la houle et constituer artificiellement – et très provisoirement – un plan d'eau calme, une vraie « mare aux canards » selon les matelots !



- ① Affût quadruple de tubes lance-torpilles de 53,3 cm
- ② Affût double de 2 cm Flak 38
- ③ Chaise de la ligne d'arbre bâbord
- ④ Claires-voies donnant dans l'entrepont



L'essence enflammée se déverse aussi sur le pont, incendiant un mess des officiers et une vedette rangée là. Le second projectile explose, lui, dans le faux-pont, déclenchant un autre foyer d'incendie qui se propage rapidement. Pour éviter une désastreuse réaction en chaîne, la soute avant pour obus de 15 cm est noyée préventivement, pendant que les équipes de sécurité se rassemblent et que les artilleurs se précipitent auprès de leurs pièces. Or, nombre de servants de la tourelle A ont été touchés par des éclats, et il faudra près de vingt minutes avant que ses canons de 28 cm soient positionnés dans l'axe d'approche des destroyers républicains ! Les avions ne font qu'un seul passage et s'éloignent en direction de la pleine mer tandis que les navires espagnols reprennent leur route vers le nord. À 19h35, le feu est suffisamment sous contrôle pour que le *Deutschland* puisse lever l'ancre et rejoindre l'*Admiral Scheer* à un point de rendez-vous fixé en pleine mer. Les pertes sont lourdes : 31 tués et 110 blessés, dont 71 graves, la plupart à cause de brûlures. En représailles, Berlin décidera du bombardement du port républicain d'Almeria par le *Scheer*. Le 30 mai, le bâtiment endommagé débarque ses blessés les plus sérieusement atteints à Gibraltar. « Les Anglais, bien que leur politique fût opposée à celle de l'Allemagne, manifestèrent leur sympathie en faisant des obsèques grandioses aux morts du cuirassé et en accueillant les blessés à l'hôpital, où des infirmières, venues spécialement d'Angleterre par avion, les soignèrent admirablement. Quelques jours plus tard, Hitler, par égard pour les familles des

morts, ordonna au *Deutschland* de ramener les dépouilles à Wilhelmshaven. L'amiral Evans, chef de la station navale, accéda aussitôt à ce désir et fit procéder à l'exhumation », racontera Raeder. Le *Deutschland* touche Wilhelmshaven le 15 juin, sans avoir jusque-là réparé ses dégâts : les autorités s'en servront pour faire du retour du cuirassé blessé et de ses morts un événement hautement médiatique, avec cortège funèbre, procession aux flambeaux, foule immense et présence d'Hitler. Le *Panzerschiff* subit ensuite dix jours de travaux et change de commandant. Il repart pour l'Espagne le 5 octobre, ne faisant plus escale que dans des ports franquistes. Suite à l'incident de mai, le croiseur *Leipzig* a, lui aussi, été attaqué par deux sous-marins républicains, et l'Allemagne en a profité pour quitter la commission de non-intervention. Le *Deutschland* ne rentre pas immédiatement en Allemagne, passant au contraire la période des fêtes de fin d'année à Naples, puis rendant de brèves visites diplomatiques dans divers ports italiens.

1938-1939 : SE PRÉPARER À LA GUERRE

De retour à Wilhelmshaven en février 1938, le cuirassé entre à cale sèche pour une longue période de travaux. Il ne reprend la mer que fin juillet pour une croisière le menant à Tanger et à Gibraltar, puis il rejoint Kiel le 22 août pour la parade navale [6] organisée en l'honneur du

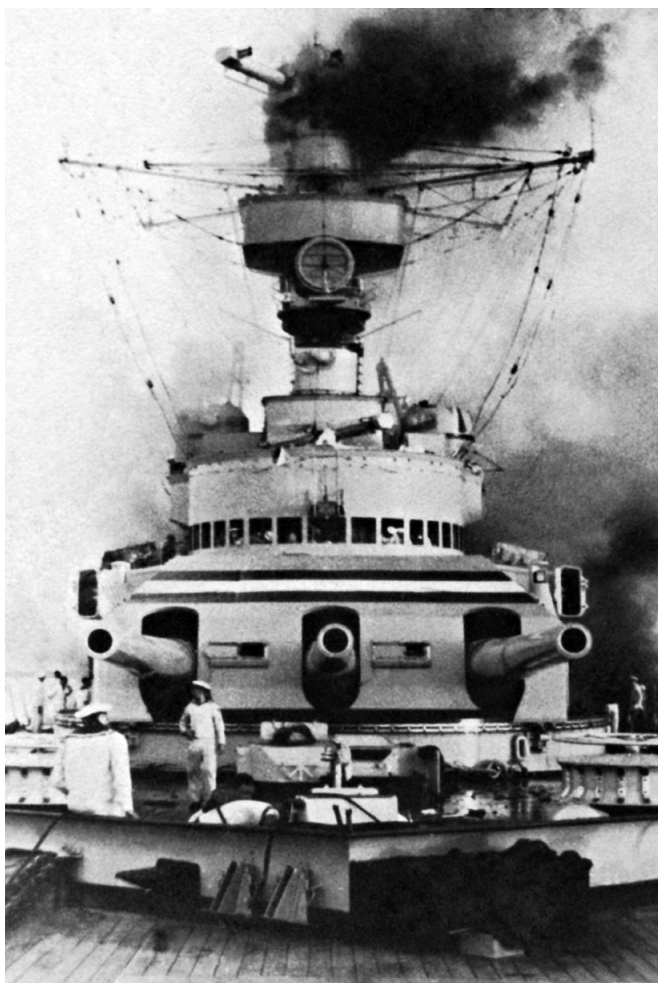
lancement du croiseur *Prinz Eugen*. Suit une croisière dans l'Atlantique en septembre mais les temps sont en passe de changer : sur le continent, les gouvernements sont accaparés par la crise des Sudètes, et des bruits de guerre se font de plus en plus menaçants. Aussi, le « cuirassé de poche » embarque-t-il un effectif supplémentaire pour pouvoir armer des prises si la guerre venait à éclater. Des mesures strictes de sécurité sont aussi imposées, et lorsque le navire mouille à Vigo, ses antennes radar sont ainsi bâchées pour éviter d'en dévoiler l'intérêt. Il effectue ensuite des exercices au large des Canaries et des Açores, exercices qui illustrent la vision stratégique de la *Kriegsmarine* puisqu'ils ont lieu avec des *U-Boote* et des ravitailleurs... La *Royal Navy* n'est cependant jamais loin, et des unités britanniques, dont le *Hood*, croisent souvent à proximité. Revenu en Allemagne le 20 octobre, le cuirassé participe à des exercices de tir en Baltique en novembre. D'autres encore suivent au large de l'Espagne en février 1939, puis le *Deutschland* revient en mer Baltique : à Swinemünde le 23 mars, Hitler embarque pour rallier la ville de Memel, tout juste redevenue allemande. Puis le bâtiment rejoint la flotte à Wilhelmshaven pour célébrer le lancement du *Tirpitz* le 1^{er} avril. Deux semaines plus tard, il appareille avec l'ensemble des unités de surface pour un exercice de grande ampleur en Atlantique (le seul de cette taille à avoir jamais eu lieu pour la *Kriegsmarine*) : cuirassés, croiseurs, destroyers, *U-Boote* et navires

[6] La dernière en présence d'Hitler.

◀ En 1937, le *Deutschland* se voit adjoindre des bandes de nationalité à l'avant de ses tourelles pour pouvoir effectuer ses patrouilles de contrôle au large de l'Espagne sans être confondu avec l'un des belligérants. DR

► Nous sommes ici en mai 1937, à l'avant du *Deutschland* (dont la tourelle porte les bandes de nationalité) qui vient de subir l'attaque d'appareils républicains espagnols. Au premier plan, on aperçoit le brise-lames avant censé éviter au bâtiment de trop piquer dans la plume. DR

▲ L'*Admiral Scheer*, ou l'*Admiral Graf Spee*, vu depuis le *Deutschland*. Au premier plan, c'est le blindage du télémètre de tourelle qui fait une telle excroissance. Les hommes sont sur le pont pour saluer leurs camarades du second *Panzerschiff*. Archives Caractère



de soutien, rien ne manque à ces « grandes manœuvres », jalonnées par des escales à Vigo et Malaga. Après d'autres entraînements en Baltique en juin, le *Panzerschiff* jette l'ancre à Wilhelmshaven pour une ultime révision de ses moteurs. Deux des trois « cuirassés de poche » sont parés, alors que la guerre semble inévitable. Mais pour quel emploi ?

1939 : LA GUERRE AU COMMERCE

L'amiral Raeder sait que sa *Kriegsmarine* ne pourra se mesurer frontalement à la *Royal Navy* qu'une fois abouti son ambitieux plan Z de construction navale... Ce qui n'est prévu que pour 1945 ! Or, après la fin des hostilités en Pologne, faire le siège des îles britanniques paraît la stratégie la plus adaptée ; comme lors de la Première Guerre mondiale, l'objectif est d'étouffer économiquement l'adversaire en s'en prenant à sa flotte marchande et en établissant un blocus de ses ports. Dès le 31 août 1939, l'instruction n°1 de l'OKW (le Haut commandement des forces armées) fixe comme mission à la Marine « *La guerre de course, avec effort principal contre l'Angleterre* ». Le 25 septembre, une autre directive ordonne aux flottilles de *U-Boote* de mener à bien une « guerre au commerce », un « siège sur mer de l'Angleterre ». Pour les unités de surface, la problématique est plus délicate.





Ces 3 photos : Avant chaque départ, le rituel est identique : embarquement des hommes et de tout ce dont ils auront besoin durant leur mission en mer. Légumes frais et en conserve, mais aussi outils, munitions, médicaments, vêtements chauds et tropicaux, ou comme ici, au centre, les hamacs de l'équipage. Archives Caractère

[7] Brézet (F.-E.), *Histoire de la marine allemande, 1939-1945*, Paris, Perrin, 1999. Page 37.

[8] Le *Beobachtungs-Dienst* est le service de la *Kriegsmarine* chargé d'intercepter et de décoder les émissions radio ennemies.

[9] Raeder (E.), *Opus cité*. Page 269.

[10] Le commandement de la guerre navale est l'organisme placé sous l'autorité de Raeder pour concevoir et diriger les opérations.

[11] Brézet (F.-E.), *Opus cité*. Pages 53-54.

[12] Le *Dunkerque*, trois croiseurs et huit destroyers français patrouillent ainsi sur la route menant des Antilles à la Manche, entre le 21 et le 30 octobre.

Comme l'écrit Raeder, « les forces de surface sont si limitées en nombre et en puissance à l'égard de la flotte anglaise [...] qu'elles ne pourraient que mourir avec honneur [...]. Les *Panzerschiffe* seront en mesure, s'ils sont commandés avec habileté, de conduire un moment la guerre au commerce en Atlantique, [...] mais les *Panzerschiffe* eux-mêmes ne peuvent avoir une action décisive sur la guerre » [7]. L'idée est donc d'employer ces « cuirassés de poche »

comme des corsaires solitaires, à l'image de ceux utilisés durant la Grande Guerre pour couler du tonnage ennemi et faire régner la terreur sur les grands axes maritimes en Atlantique, dans le but de mieux désorganiser encore l'approvisionnement britannique. Mais Hitler a donné des ordres formels : tant que la guerre n'est pas effective avec la France et le Royaume-Uni, le *Deutschland* et le *Graf Spee* doivent se tenir à distance des côtes et des

navires ennemis pour ne pas aggraver la situation et laisser une possibilité d'amener Paris et Londres à la table des négociations.

Le 22 août, alors que le ravitailleur *Altmark* appareille pour rejoindre en Atlantique l'*Admiral Graf Spee* parti la veille, le *Deutschland* reçoit un nouvel hydravion, un Arado Ar 196, pour remplacer son Heinkel He 60. Son équipage est aussi complété par des spécialistes : des officiers radaristes, un météorologiste et



une cellule du *B-Dienst* [8]. Le 24 à 14h30, le cuirassé lève l'ancre et quitte son port d'attache pour l'océan. « [Le *Graf Spee* et le *Deutschland*] devaient prendre une position d'attente afin d'être capables de commencer leurs opérations sans retard si la guerre éclatait effectivement. L'envoi de ces navires et de quelques sous-marins constituait une mesure de précaution comme toutes les marines en prennent en période de crise. À l'automne 1938 par exemple, les flottes britannique et française avaient procédé à une mobilisation. » [9] Le *Deutschland* navigue en solitaire jusqu'au large du Groenland, prêt au combat. Le 30 août, il retrouve son ravitailleur, le *Westerwald*, auquel il fait livrer le mazout. Il est informé le lendemain par radio du déclenchement des hostilités sur le continent et reçoit l'ordre spécifique de n'entreprendre aucune action hostile contre qui que ce soit. Le commandant Paul Wenneker suit l'évolution de la situation en Europe au fil des messages que la *Seekriegsleitung* (SKL) [10] lui envoie, et, le 3 septembre, il s'adresse à son équipage pour les informer que la Grande-Bretagne et la France viennent de déclarer la guerre à l'Allemagne. Mi-septembre, il paraît cependant clair que ces deux pays ne se sont pas laissés impressionner par l'invasion de la Pologne et que la guerre va durer. Restant à l'écart des voies les plus fréquentées, la présence du *Panzerschiff* est passée inaperçue. Il ravitaille encore le 11, le 17 et le 20, procédant durant ce long intervalle à des exercices. Enfin, le 27 septembre, le message tant attendu de la SKL lui parvient, ordonnant le début des opérations contre le trafic ennemi : « 1. Reprise de la guerre au commerce selon les ordres par des attaques dans

la zone d'opérations. Les précédents ordres spéciaux concernant la France sont levés. Agir comme contre la Grande-Bretagne. 2. La SKL attribue l'Atlantique Nord au *Deutschland*, l'Atlantique Sud à l'*Admiral Graf Spee*. [...] » La SKL recherche alors « un effet immédiat par la saisie et la destruction de nombreux bâtiments de commerce et l'anéantissement des convois ennemis. Un effet à long terme est en outre attendu de la paralysie du trafic neutre et ennemi. La SKL recherche par l'engagement des *Panzerschiffe* des succès rapides et importants, mais n'est prête en aucune façon à payer ces succès de la perte prématurée d'un bâtiment. » [11] Autrement dit : s'en prendre aux navires marchands oui, s'opposer aux vaisseaux de guerre ennemis non ! Mais les chances ne sont pas du côté du *Deutschland*. Tandis que son *sister-ship* écumine les mers chaudes, où les cargos naviguent encore très souvent isolément, il trouve, lui, un secteur déserté. Wenneker croise entre les Açores et les Bermudes dans l'espoir de trouver des pétroliers venant d'Amérique centrale, mais c'est sans compter les mesures préventives prises par les Britanniques : pour protéger leur ravitaillement en pétrole, ils ont détourné le trafic de cette zone pour le faire passer par Halifax et ont parallèlement imposé le système des convois sur les axes reliant l'Amérique du Nord à la Grande-Bretagne. De plus, un temps exécrable s'abat sur cette partie de l'océan, ce qui n'arrange rien pour le « cuirassé de poche »... Ce n'est donc que le 5 octobre, au large des Bermudes, qu'il tombe sur sa première proie, un transport britannique du nom de *Stonegate* (5 044 GRT), qui est envoyé par

le fond. Cinq jours plus tard, le bâtiment rejoint une nouvelle zone d'opérations au sud-est de Terre-Neuve et y capture le *City of Flint*, un cargo américain. Ce dernier est donc neutre, mais un équipage de prise s'en empare tout de même après avoir estimé que la cargaison relève de la contrebande. Les marins sont donc transférés à bord du *Deutschland*, et le *City of Flint* est envoyé en Allemagne. Cependant, lors d'une escale à Tromsø en novembre, les autorités norvégiennes feront interner l'équipage allemand et rendront le navire à leurs premiers propriétaires... Le 14 octobre, le *Panzerschiff* coule le cargo norvégien *Lorentz W. Hansen*, puis les conditions climatiques se dégradent tant que toute interception devient impossible. Entre-temps, la *Royal Navy* et la Marine nationale française ont réagi en envoyant de nombreuses unités traquer les corsaires allemands [12], ce qui oblige la flotte allemande à une action de diversion avec les croiseurs *Gneisenau* et *Köln* et neuf *Zerstörer*. Roulant et tanguant sur une mer déchaînée, le *Deutschland* retrouve le *Westerwald* pour un ravitaillement qui s'avère laborieux et qui dure deux jours. De plus, les machines connaissent de nombreux problèmes : la rudesse des chocs dus à la tempête a ébranlé les moteurs – certains sont endommagés –, et les inondations sont fréquentes. Les résultats n'étant pas à la hauteur, l'opération est écourtée, et le bâtiment rentre en Allemagne, franchissant de jour le détroit de Danemark et passant non loin de l'île Jan Mayen. Il jette l'ancre le 16 novembre à Gotenhafen, ancien port polonais, où Wenneker, promu contre-amiral, est remplacé par le *Kapitän zur See* August Thiele.



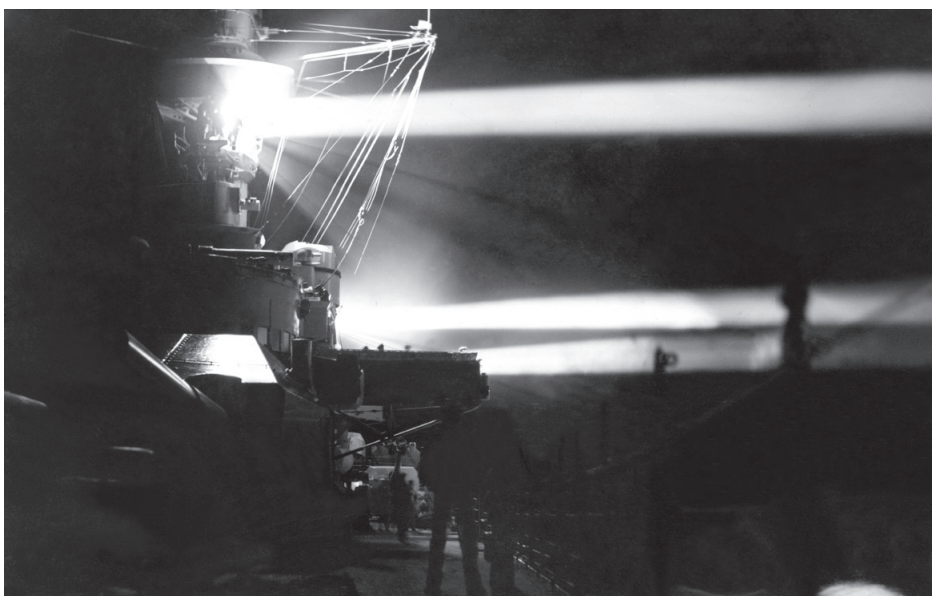
Officiellement depuis la veille, le *Panzerschiff* ne porte plus le nom de *Deutschland* mais celui de *Lützow*, en référence au général prussien Ludwig Adolf Wilhelm von Lützow. Ce changement a plusieurs causes : Raeder pense ainsi flouer les Britanniques en leur faisant croire qu'un nouveau « cuirassé de poche » est en service, d'autant qu'une coque de croiseur classe Admiral Hipper portant déjà ce nom vient d'être cédée aux Soviétiques, ce qui sème encore un peu plus la confusion... Enfin, pour Raeder comme pour Hitler, il est inconcevable qu'un navire de guerre portant le nom du *Reich* puisse être envoyé par le fond ! Le chancelier insiste, dès octobre, pour faire rentrer le *Deutschland*, mais le grand amiral préfère attendre que les jours raccourcissent pour effectuer ce délicat retour à travers une zone ennemie.

1940 : « WESERÜBUNG » ET SES CONSÉQUENCES

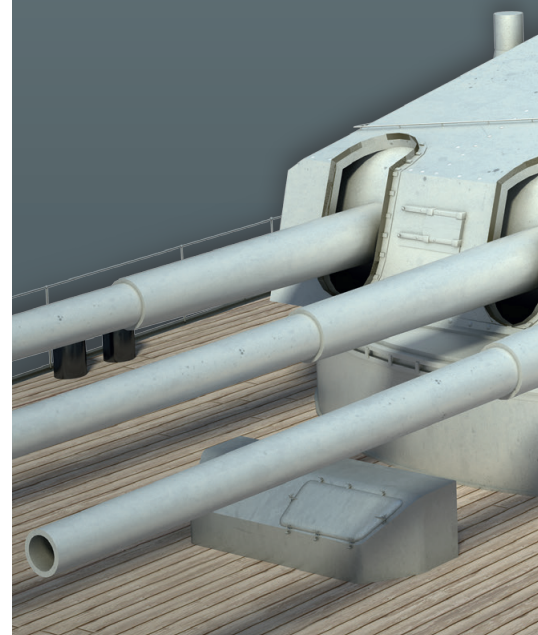
Ayant rejoint Wilhelmshaven fin novembre, le *Lützow* effectue une courte patrouille dans le Skagerrak en compagnie des croiseurs *Leipzig* et *Köln*, de quatre *Zerstörer* et de plusieurs torpilleurs pour lutter contre la « contrebande », puis repasse ostensiblement en Baltique le 28 novembre 1939 en utilisant le canal de Kiel pour camoufler le départ des croiseurs lourds *Gneisenau* et *Scharnhorst* en mer du Nord. Le navire jette l'ancre à Dantzig et y effectue divers travaux de modernisation en vue d'une prochaine croisière océanique prévue pour février-mars 1940. En janvier 1940, le cuirassé procède à des essais moteurs, puis commence à embarquer

▲ *Feuer!* Les pièces de la tourelle *Dora* tirent simultanément lors d'un exercice en Baltique. Archives Caractère

▼ Les projecteurs du *Lützow* illuminent des cibles terrestres pour l'artillerie de 28 cm et 15 cm durant la campagne de Norvège. L'opération menée dans le fjord d'Oslo aurait pu se terminer dramatiquement pour la flottille allemande sans la réaction rapide du commandant Thiele. Archives Caractère



- ① Tourelle *Anton* à trois pièces de 28 cm, surmontée d'un *2cm Flakvierling*
- ② Radeaux de sauvetage
- ③ Passerelle de navigation abritée
- ④ Plateforme de veille aérienne
- ⑤ Alleron repliable bâbord de la passerelle de navigation



le ravitaillement nécessaire à une longue traversée. C'est alors qu'une note officielle le reclasse comme « croiseur lourd », tout comme l'*Admiral Scheer*, son seul *sister-ship* depuis la disparition du *Graf Spee* en décembre... Les mois de février et de mars sont consacrés à des exercices de combat en Baltique, puis le *Lützow* retourne à son port d'attache le 4 avril. Deux mois auparavant, lui a pourtant été signifié son départ prochain, mais depuis, l'ordre d'appareiller tarde à venir... C'est qu'en haut lieu de nouvelles préoccupations accaparent les esprits, dont celui de Raeder : « Le 21 février 1940, le général d'infanterie von Falkenhorst fut chargé de préparer [une opération d'occupation préventive de la Norvège] [...]. Le 1^{er} mars 1940, Hitler donna son approbation de principe au plan « *Weserübung* », et les trois Armes de la *Wehrmacht* rédigèrent



les ordres correspondants. Aucune date ne fut fixée pour son exécution. Celle-ci devait dépendre entièrement du développement de la situation. » Aussi, dans un temps très court, la *Kriegsmarine* mobilise-t-elle toutes ses unités disponibles : le *Lützow* voit sa mission initiale annulée pour aller renforcer l'un des groupes navals formés pour le débarquement simultané de troupes au Danemark et en Norvège. Il rejoint tout d'abord le groupe 2 (destination Trondheim), mais une panne sur un moteur auxiliaire l'empêche d'effectuer une telle traversée, et il est alors transféré au groupe 5, qui doit s'assurer d'Oslo et qui comprend le *Blücher* (qui transporte la moitié des 1 600 soldats du groupe et sur lequel le vice-amiral Kummetz a porté sa marque), le croiseur léger *Emden*, 3 torpilleurs, 8 *Räumboote* et 2 baleinières [13]. Il embarque 450 fantassins et rejoint, le 8 avril,

sa formation, qui se dirige immédiatement vers la côte norvégienne. Au même moment, les Alliés ont dépêché plusieurs flottilles de sous-marins dans le Kattegat et le Skagerrak pour protéger leur propre opération amphibie. Ils ignorent tout de l'avance prise par les Allemands, et c'est donc par hasard que, vers 19 heures, le *HMS Trident* repère le *Lützow* au large de Skagen, la pointe Nord de la province danoise du Jutland. Le sous-marin lance bien une gerbe de dix torpilles, mais, tirées de trop loin ou selon un angle erroné, aucune d'elles n'atteint le croiseur lourd, qui, ayant aperçu leurs sillages, manœuvre prudemment et continue sa route. Dans la soirée, la force navale allemande est repérée par un patrouilleur norvégien qui donne l'alarme. Le *Lützow* propose alors de s'avancer en éclaireur jusque dans le détroit de Drøbak, un site particulièrement dangereux

puisqu'y est positionnée la vieille forteresse d'Oscarborg avec ses batteries d'artillerie de côte et de torpilles. Sur le *Blücher*, Kummetz refuse et s'engage donc dans l'obscurité la plus complète en tête du groupe de combat. À 04h15, le 9 avril, il est soudain accueilli par de nombreux tirs à bout portant des pièces de 280 mm et par des jets de torpilles. Comprenant que l'affaire est mal engagée, le commandant Thiele se replie tout en ouvrant le feu par tribord. Pris à son tour pour cible, le *Lützow* encaisse trois obus de 150 mm. L'un atterrit sur le bouclier frontal de la tourelle A, blessant quatre artilleurs. Le choc rompt le berceau de la pièce de droite et occasionne d'importants dommages à la motorisation de la tourelle.

[13] Lire « La fin du *Blücher* » de Xavier Tracol, en deux parties dans *LOS!* n°36 et 37.

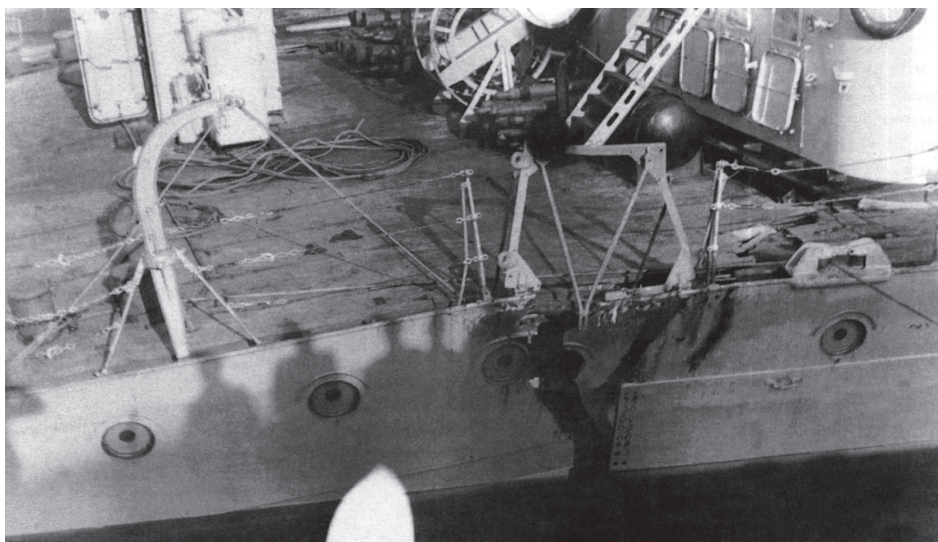


Le projectile suivant dévaste le faux-pont et crée une brèche d'un mètre dans la coque, tuant deux fantassins et blessant huit autres personnes. Le troisième obus explose sur la grue bâbord, projetant des éclats de tous côtés, mettant hors de combat une douzaine d'artilleurs des pièces de 15 cm et incendiant des munitions de *Flak* prêtes à servir. À 05h00, les dégâts sont circonscrits sur le *Lützow*, mais le *Blücher* est définitivement perdu, et il chavire à 07h23 avec de lourdes pertes. C'est au commandant Thiele que revient alors la direction des opérations, et celui-ci décide de débarquer sans attendre les troupes en aval d'Oscarborg pour prendre les batteries norvégiennes à revers. La bataille prend la journée, et ce n'est que le 10 avril au matin que la flottille peut passer sans encombre le détroit, pour atteindre Oslo à midi. L'objectif initial du groupe 5 lui échappe donc, puisque la famille royale a eu tout le temps nécessaire pour quitter la ville avant l'arrivée des Allemands. Le croiseur lourd retourne à Kiel dans l'après-midi pour réparer et repartir aussitôt pour l'Atlantique. Sachant par expérience que la côte suédoise est infestée de sous-marins anglais, Thiele décide de faire un détour par l'ouest à grande vitesse. Il entre dans la zone

dangereuse aux alentours de minuit et repère bientôt au radar une unité non identifiée. À 01h29, un énorme choc secoue la poupe du navire : une torpille sous-marine vient d'exploser. Le gouvernail est arraché ainsi que les hélices ! C'est la *HMS Spearfish* qui a mis au but, mais, s'il a sérieusement endommagé le croiseur, il ne peut porter le coup de grâce : il a en effet lancé ses quatre dernières torpilles en une unique salve, et une seule a touché sa cible ! Immobilisé à dix nautiques de Skagen, le *Lützow* envoie un message de détresse. À bord, l'angoisse étire tout l'équipage à qui ont été distribués les gilets de sauvetage : si le bâtiment est repéré – et il peut l'être, car les conditions climatiques sont excellentes –, il n'y aura d'autre solution que d'abandonner le navire... Pour l'alléger, les hommes de la tourelle *B* ont jeté par-dessus bord ses obus de 28 cm ; à terre, la *Kriegsmarine* mobilise tout ce qui flotte pour sauver son croiseur lourd, et à 03h40 arrivent ainsi sur les lieux du drame six torpilleurs, puis de nombreux autres mouilleurs de mines, chasseurs ASM et vedettes rapides. Le bâtiment est bientôt pris en remorque jusqu'à Kiel, qu'il atteint le 14 avril dans la soirée. Le remorquage a été

particulièrement délicat, car la poupe semblait pouvoir se détacher du reste de la coque à tout moment ; une inspection ultérieure montrera que seules les deux lignes d'arbres la maintenaient en place ! L'opération « *Weserübung* » est donc désastreuse pour le *Lützow* qui a perdu dans l'affaire quatre membres d'équipage tués devant Oslo et quinze autres lors du torpillage. De plus, sa croisière océanique semble bien compromise : il entre à cale sèche, où l'on découvre toute l'ampleur des dégâts. La déchirure de la coque est si importante qu'il est décidé, le 8 août, de décommissionner le navire le temps des réparations. L'équipage quitte donc le bord où ne reste qu'un groupe restreint pour servir la *Flak*. La refonte entreprise est très importante, le croiseur recevant une nouvelle étrave, une propulsion neuve, une plate-forme pour ses équipements radar, etc. Cependant, sa présence à Kiel n'a pas échappé à la *RAF* qui lance, en juillet, trois raids nocturnes pour le détruire. Le 9 juillet, une bombe atteint l'entrepont au niveau de la tourelle *A* sans exploser... Enfin, il est remis à l'eau début décembre. D'autres travaux de modernisation sont entrepris en janvier-février 1941, puis les essais débutent.

- ① Affût double de 3,7 cm
Dopp. L. C/30
- ② Affût quadruple de
2 cm *Flakvierling*
- ③ Affût double de 10,5 cm
antiaérien stabilisé, à
pare-éclats blindé
- ④ Limite supérieure de la
ceinture blindée

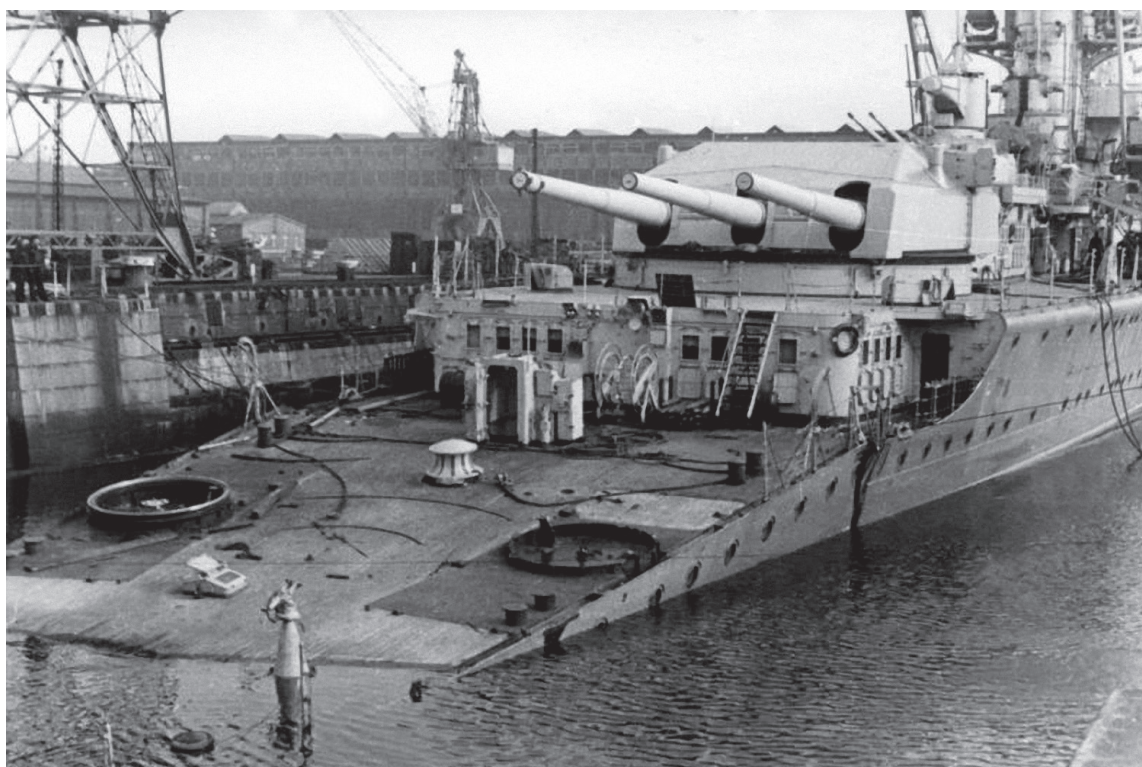


1941 : LE FAUX ESPOIR DE L'OPÉRATION « SOMMERREISE »

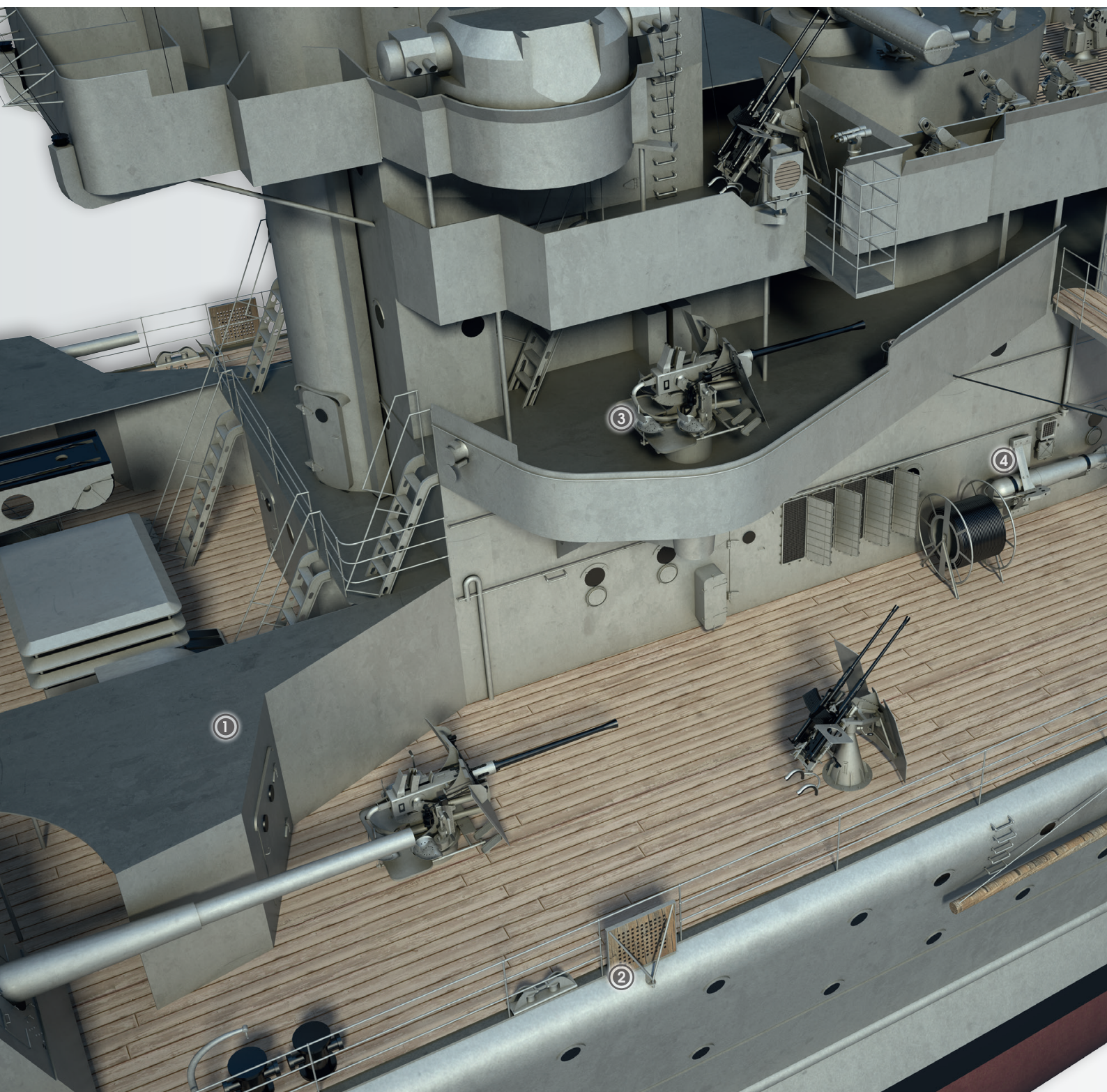
Fin mars, le bâtiment est recommissionné dans la plus grande discrétion par son nouveau commandant, le *Kapitän zur See* Leo Kreisch. Des exercices sont aussitôt menés dans l'optique d'une croisière océanique contre le commerce ennemi, prévue pour juin à partir de Trondheim. Deux ravitailleurs (les *Uckermark* – ex-*Altmark* – et *Egerland*) doivent lui être attachés, et sa sortie se faire en accord avec celle de l'*Admiral Scheer* qui revient, lui, d'une triomphale croisière dans l'Atlantique et l'océan Indien : le *Scheer* devra partir un mois après le *Lützow* pour faire diversion. Les pertes successives de l'*Admiral Graf Spee* fin 1939 et, plus récemment, du *Bismark* en mai 1941 n'altèrent en rien la stratégie de la guerre de course imaginée par Raeder pour ses grandes unités de surface.

Le 12 juin 1941, l'opération « Sommerreise » (« croisière d'été ») est déclenchée. Le *Lützow* appareille de Kiel pour la Norvège sous forte escorte et en profitant de l'éclairage fourni par deux sousmersibles. Mais les interceptions radio fournissent suffisamment d'éléments aux Anglais pour qu'ils puissent suivre à la trace le parcours du bâtiment. Ce dernier atteint sans incident le Skagerrak le lendemain, sous la protection d'une couverture de chasseurs, lorsqu'il est assailli par une escadrille de Bristol Beaufort du *Coastal Command* [14]. L'alerte est donnée trop tard : au large d'Egersund, l'un d'eux largue sa torpille à moins de 600 m du navire et disparaît. Le croiseur n'a pas le temps de réagir et est frappé en plein milieu du travers bâbord.

▼ & ▲ La torpille du *HMS Spearfish* arrache quasiment la poupe du croiseur lourd, qui n'est retenue à la coque que par les deux lignes d'arbre qui la traversent. Pour alléger au maximum la plage arrière, les Allemands ont enlevé les deux affûts lance-torpilles, dont il ne reste maintenant que les socles ronds.
Archives Caraktère



[14] Lire dans ce même numéro « Les mouches du coche : quand les Bristol Beaufort harcèlent la *Kriegsmarine* » de Xavier Tracol.



Immédiatement, les moteurs stoppent, et le courant est coupé. Enveloppé par un important nuage de fumée, le bâtiment échappe au coup de grâce porté par un second appareil mais la situation du croiseur n'est guère enviable : le feu a pris et il faut noyer une soute à munitions. L'équipage s'active donc à des réparations d'urgence et réussit, après de longues heures de travail acharné, à faire repartir certains moteurs. Se traînant à l'allure de 16 nœuds, le *Lützow* retourne à Kiel, où il est immédiatement mis à cale sèche. Son indisponibilité va durer six mois ! La coque a en effet beaucoup souffert, ainsi que le pont

blindé et le faux-pont, de même que bien d'autres instruments : la direction centrale de tir pour la *Flak* ne fonctionne plus, les projecteurs ne reçoivent plus de courant, etc. Le commandement change une nouvelle fois de tête en juillet, et Stange est encore remplacé par le *Kapitän zur See* Kreisch de septembre à janvier 1942. Le chantier naval est bien entendu la cible de raids aériens, et l'un d'eux détruit en septembre le navire sur lequel avait été transféré l'ensemble du secrétariat et des archives du croiseur. Le *Lützow* réchappe à tous les bombardements sur Kiel, même aux pires d'entre eux fin octobre.

1942 : LA STRATÉGIE ARCTIQUE

Le 17 janvier 1942, le croiseur remis à neuf quitte enfin Kiel pour reprendre l'entraînement à Gotenhafen, mais des glaces dérivantes endommagent une hélice, et le navire jette l'ancre à Swinemünde dans l'attente de jours meilleurs. Le 21 avril, Raeder inspecte le bâtiment, qui rejoint ensuite diverses unités pour des exercices combinés de dragage de mines, surveillance



- ① Abri pour les servants des pièces de 15 cm tribord
- ② Plate-forme repliable d'échelle de coupée
- ③ Affût simple de 4 cm Flak 28
- ④ Paravane (dispositif de lutte contre les mines)

radar et tir d'artillerie. Le *Lützow* est alors jugé prêt au combat, et il mouille, le 12 mai, devant l'île danoise de Bornholm pour se préparer à rallier la Norvège. C'est là, en effet, que l'attend sa prochaine mission. Dès octobre 1941, considérant l'incapacité de la *Heer* de s'assurer des ports arctiques de Mourmansk et d'Arkhangelsk, destinations des convois de ravitaillement alliés pour l'URSS, la *Kriegsmarine* a reçu l'ordre de les intercepter en mer de Barents. C'est pour Raeder l'ouverture d'un nouveau front mais cette stratégie réclame de concentrer d'importantes forces sur le littoral norvégien,

d'autant plus qu'Hitler craint par-dessus tout une invasion alliée de la Norvège. Pour prévenir une opération amphibie ennemie, le *Führer* fait pression pour rapatrier en Norvège toutes les unités navales disponibles. Ce n'est que le 15 mai que le *Lützow* quitte la Baltique sous forte escorte pour la Norvège. Le groupe naval est rapidement repéré par les Anglais, mais aucun incident n'est signalé durant le trajet, malgré de nombreuses alertes et autant d'escales dans les fjords jalonnant le parcours. Dans la nuit du 24 au 25 mai, le croiseur retrouve enfin son *sis-ter-ship* et toute une flotte d'escorteurs et de

navires de soutien devant Narvik. Le 4 juin, ils forment le groupe de combat n°2 sous la direction du vice-amiral Kummetz – qui porte sa marque sur le *Lützow* – et entreprennent des manœuvres conjointes, exercices qui seront rapidement écourtés pour rationner le carburant qui vient à manquer. Au même moment, la *SKL* a mis au point un plan de bataille nommé « Rosselsprung » (le « saut du cavalier », aux échecs) pour intercepter et détruire le prochain convoi de Mourmansk. Lorsque le signal sera donné, le groupe ira rejoindre le *Tirpitz* et l'*Admiral Hipper* dans l'Altafjord pour constituer une escadre suffisamment puissante pour s'en prendre à la fois au convoi et à sa force de protection. Le 2 juillet dans la nuit, l'alerte est déclenchée, et le groupe de combat n°2 appareille de Narvik. Mais le *Lützow* n'ira pas bien loin : dans l'obscurité, il sort sans s'en rendre compte de l'étroit chenal de l'Ofofjord et s'échoue, à 02h42, près de Tjelsund, à moins de 30 km de son point de départ ! Le navire prend immédiatement une bande de deux ou trois degrés, et des fuites sont observées sur certains réservoirs de carburant... Kummetz n'a d'autres choix que de laisser le croiseur s'en retourner à Narvik, et lui-même quitte le bord pour continuer la mission sur l'*Admiral Scheer*... À l'abri de ses filets anti-torpilles, le *Lützow* est inspecté attentivement par des plongeurs, qui repèrent une déchirure de la coque sur 30 cm ainsi que plusieurs autres trous par où l'eau s'infiltrait jusque dans les compartiments moteurs. Il reste ensuite pendant un mois à Trondheim, puis rejoint Swinemünde le 12 août. À la fin du mois, il entre en carénage à Kiel : 250 m² de coque doivent être entièrement restaurés ! Pendant ce temps, une partie importante des officiers est remplacée. Le bâtiment ne quitte la base navale que début novembre et prend immédiatement la direction de l'île de Rügen pour effectuer une série d'exercices. Une fois terminée, le *Lützow* retrouve l'Altafjord le 16 novembre pour remplacer le *Scheer*.

DÉCEMBRE 1942 : UN ARC-EN-CIEL À NOËL ?

Fin 1942, l'hiver arctique, avec ses tempêtes de neige et son brouillard continu, doit permettre aux navires marchands alliés de traverser la mer de Barents sans se faire repérer par les Allemands. Pourtant, le convoi *JW-51B* est localisé par le *B-Dienst* suffisamment tôt pour que la *Kriegsmarine* lance une opération d'interception. Nommée « Regenbogen » (arc-en-ciel), elle doit voir l'attaque coordonnée des croiseurs *Lützow* et *Admiral Hipper* avec six *Zerstörer*. Les 14 navires alliés ont quitté l'Écosse le 22 décembre sous la protection rapprochée d'une dizaine d'escorteurs, et lointaine d'un cuirassé, trois croiseurs et quelques destroyers. « Les engagements se déroulèrent durant le bref crépuscule qui tient lieu de jour sous ces hautes latitudes à cette époque de l'année.



▼ Ravitaillement en munitions de 28 cm. Les hommes portent le bonnet de police, couvre-chef plus pratique que le bâchi, et qui s'est imposé dès les premières années de la guerre. Thiele. © ECPA-D / Fonds allemand - Seconde Guerre mondiale (Pk)

Plusieurs destroyers ennemis furent endommagés, deux coulèrent ultérieurement. De notre côté, l'*Admiral Hipper* reçut un projectile dans une chaufferie, ce qui réduisit très sensiblement sa vitesse, et un de nos *Zerstörer* fut coulé », raconte Raeder dans ses mémoires. Bref, l'opération est un échec, puisque si l'escorte a été entamée, pas un seul des marchands n'a été touché. Ce sont surtout les règles d'engagement très restrictives qui ont limité l'action des forces allemandes : alors que le *Lützow* avait réussi à se positionner à distance de tir face au convoi, il reçut l'ordre de Kummetz (sur le *Hipper*) de « rompre le combat immédiatement et de se retirer vers l'ouest »... Ce dernier avait en effet eu la directive claire de ne pas exposer ses unités à portée des torpilles ennemies – autant dire, hors de vue de l'escorte, et donc du convoi ! En janvier 1943, le *Lützow* alterne ses mouillages entre Narvik et l'Altafjord pour tromper

l'ennemi, sans qu'une perspective de croisière lui soit présentée. Au contraire, le 6 janvier, Hitler ordonne à la *Kriegsmarine* de décommissionner ses grandes unités de surface pour armer de leurs pièces lourdes le mur de l'Atlantique. C'est un désaveu de la stratégie de Raeder qui préfère alors laisser sa place à l'amiral Dönitz, chef de l'arme sous-marine. Tout comme son prédécesseur, ce dernier sait bien qu'un désarmement complet de la flotte aurait bien plus d'inconvénients que d'avantages, car cela libérerait du même coup de nombreuses forces ennemies jusqu'ici employées à traquer ces bâtiments. Le *Lützow* est donc provisoirement sauvé, mais encore faut-il qu'il serve à quelque chose. Or, des problèmes liés à ses moteurs Diesel l'empêchent de participer, en juillet, à une action de ratissage de la mer de Kara (opération « Husar ») par où passent dorénavant une partie des navires marchands, projet qui est alors abandonné. Suivent à la



place divers exercices avec le *Tirpitz* et des navires de soutien, mais n'est envisagée aucune sortie opérationnelle... Le 23 septembre, le *Tirpitz*, ancré non loin du *Lützow*, est gravement endommagé par des sous-marins de poche britanniques qui ont réussi à entrer dans l'Altafjord. À la nuit tombée, le croiseur lourd appareille pour l'Allemagne (un retour décidé depuis plusieurs jours) sous la protection de quatre *Zerstörer*. Il atteint Kiel le 29, mais repart pour Gotenhafen et finalement Libau pour échapper aux incessants raids aériens qui paralysent alors le *Reich*.



1944-1945 : RETOUR EN BALTIQUE

À Libau, le croiseur entreprend d'importants travaux de modernisation qui dureront jusqu'en février 1944, mois durant lequel il intègre officiellement le « groupe naval d'entraînement » dans lequel Dönitz a rassemblé les navires les plus modernes qu'il souhaite conserver. Le *Lützow* a alors un nouveau commandant, le *Kapitän zur See* Knoke, et effectue, en mars,

des essais en mer, suivis d'intenses exercices avec le *Prinz Eugen*, le *Scheer*, le *Nürnberg* et l'*Emden*. Sa *Flak* est bientôt renforcée avec des pièces plus lourdes et plus nombreuses, capables de percer le blindage de plus en plus épais des bombardiers ennemis. Fin septembre, le navire est envoyé avec le reste du groupe d'entraînement dans les eaux finlandaises pour assister de ses feux les troupes à terre. En octobre, le *Lützow* est devant Memel. En une seule journée, il tire sur les positions soviétiques 304 obus de 28 cm, 292 de 15 cm et 282 de 10,5 cm, tout en établissant un

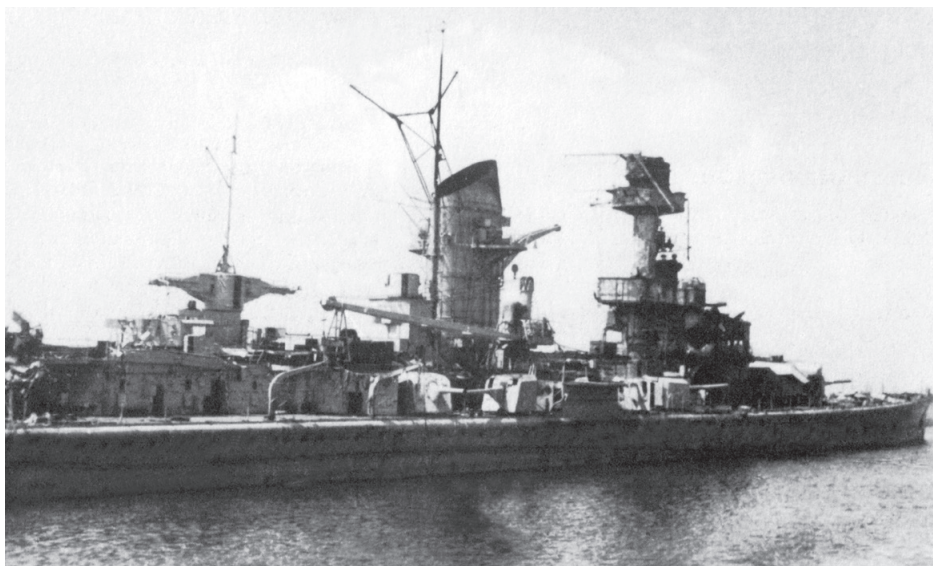
dense parapluie antiaérien grâce à sa *Flak*. Le 23 novembre, il rejoint Sworbe pour y relever le *Scheer*, mais la ville tombe avant qu'il n'arrive, et il retourne s'ancre à Gotenhafen puis à Pillau fin décembre. En février 1945, il effectue une rotation avec le *Scheer* et le *Prinz Eugen* pour assurer un soutien d'artillerie aux forces allemandes désespérément arc-boutées sur leurs positions défensives à l'Est, en particulier en Prusse-Orientale, où le croiseur bombarde les Soviétiques devant Elbing, Gotenhafen ou Hela jusqu'en avril, se réapprovisionnant dès que nécessaire à Swinemünde.



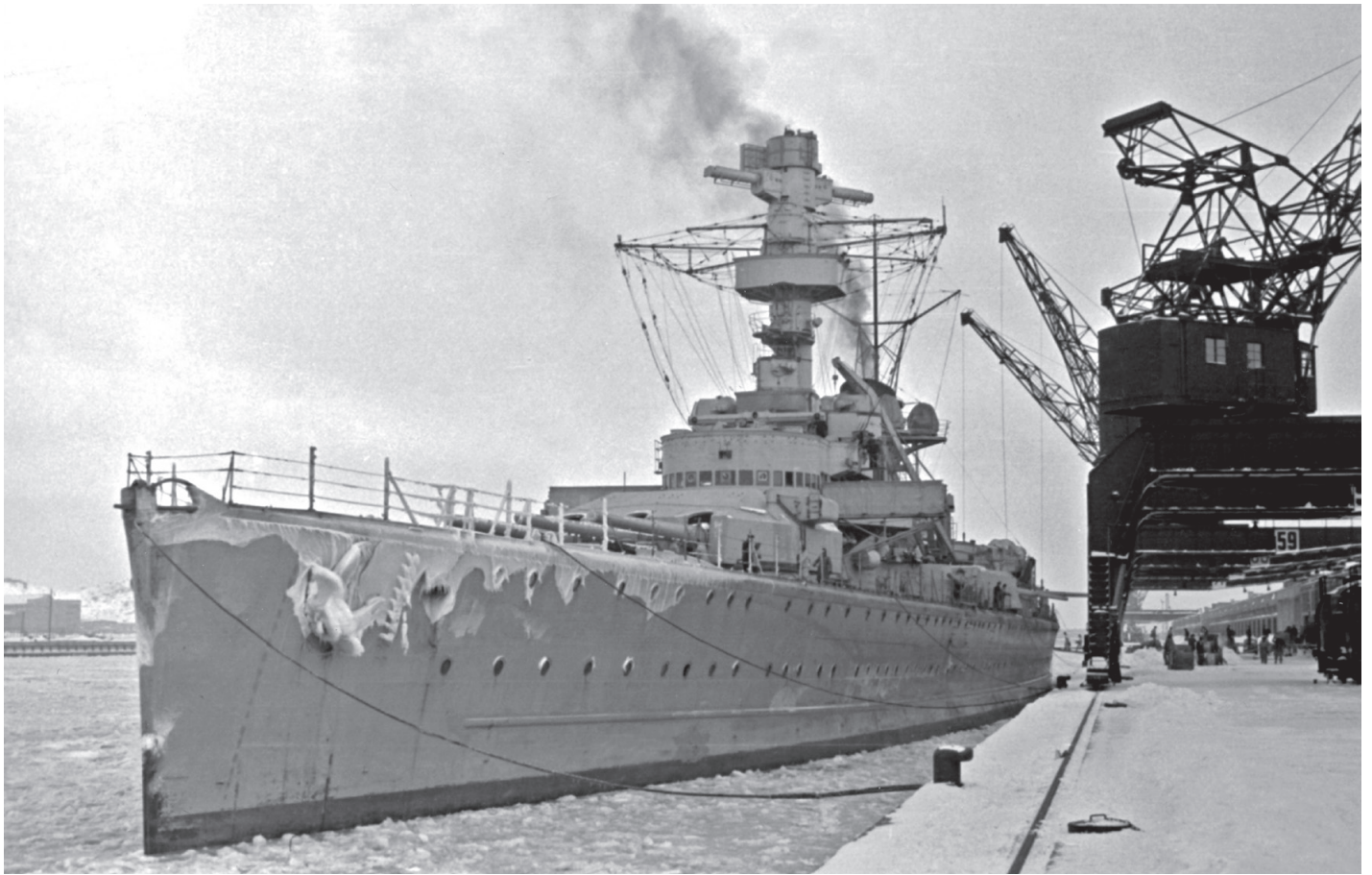
Il y échappe à plusieurs raids aériens, mais, le 16 avril, la « Tallboy » d'un Lancaster du 617 Squadron – les fameux « casseurs de barrage » – explose non loin de sa coque : les cinq tonnes d'explosifs y font des dégâts considérables, et le croiseur gîte bientôt de 56° sur tribord. Deux autres bombes frappent le navire sans toutefois exploser, ce qui le sauve car elles tombent tout près d'une soute à munitions... Pour éviter de chavirer, le commandant pose alors son bâtiment sur le fond et fait reprendre les tirs d'artillerie malgré les nombreuses avaries. Swinemünde est bientôt encerclée par l'Armée Rouge, et la plupart des marins sont débarqués pour former des détachements d'infanterie.

Le croiseur est, quant à lui, toujours immobilisé dans l'entrée Nord du Kaiser Kanal. Ne restent à bord que les servants des pièces, qui s'activent à pilonner les assaillants jusqu'au 3 mai. À cette date, toutes les munitions ont été épuisées, et l'ordre est alors donné de saborder le croiseur. Mais plusieurs charges détonnent prématurément, ce qui permet aux Soviétiques de s'emparer d'une épave en relatif bon état lors de la capitulation de la ville. Le *Lützow* va cependant rester deux ans dans son canal polonais avant d'être examiné par des experts russes de la flotte de la Baltique : ils constatent alors que l'armement principal ne semble pas avoir été détruit et que plusieurs charges n'ont pas explosé. La décision est finalement prise

de détruire le bâtiment une bonne fois pour toutes. C'est dans cette optique qu'il est remis à flot grâce à de puissantes pompes et au colmatage des plus grosses brèches de la coque. Remorqué par plusieurs embarcations puis par un brise-glace, le *Lützow* est emmené au large de Swinemünde le 20 juillet. Chargé de plusieurs bombes d'avion, il explose deux jours plus tard dans la matinée, mais refuse de couler ! Il faudra y reposer d'autres charges, qui seront mises à feu dans l'après-midi. Il disparaît définitivement à 16h24 le 22 juillet 1947. Il repose depuis entre Rostock et Świnoujście (Nom polonais de Swinemünde) par 113 m de fond. ■

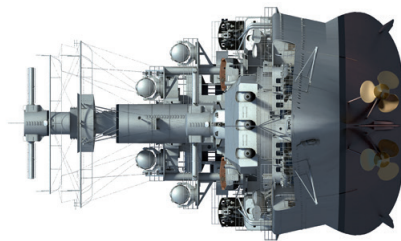
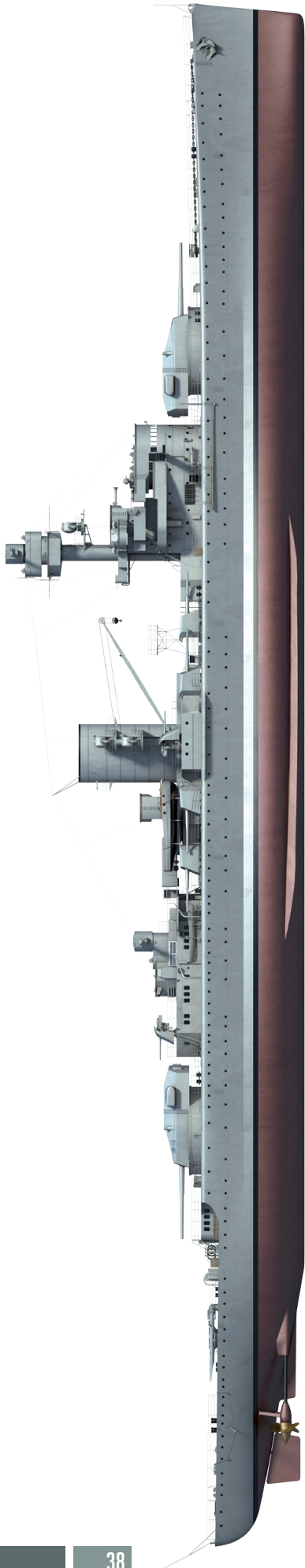


◀ L'épave flottante qu'est devenu le *Lützow* à la fin de la guerre. Sabordé dans l'entrée Nord du *Kaiser Kanal* de Swinemünde, il sera renfloué par les Soviétiques pour inspection, puis coulé au large. DR

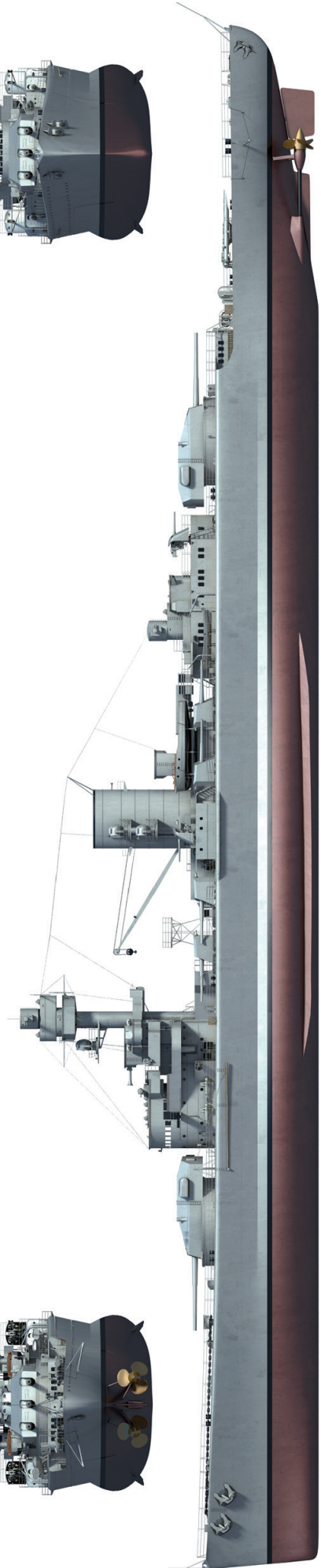
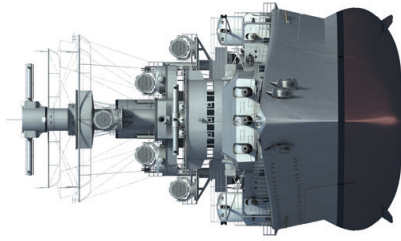


▼ & ▲ Durant la campagne de Norvège, le *Lützow* vient se ravitailler en munitions dans un port de la Baltique. © ECPA-D / Fonds allemand - Seconde Guerre mondiale (Pk)

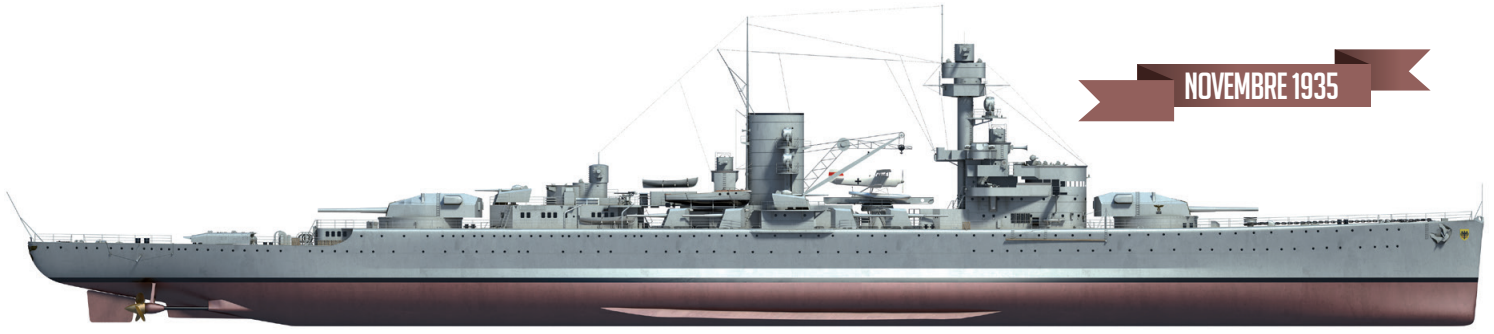




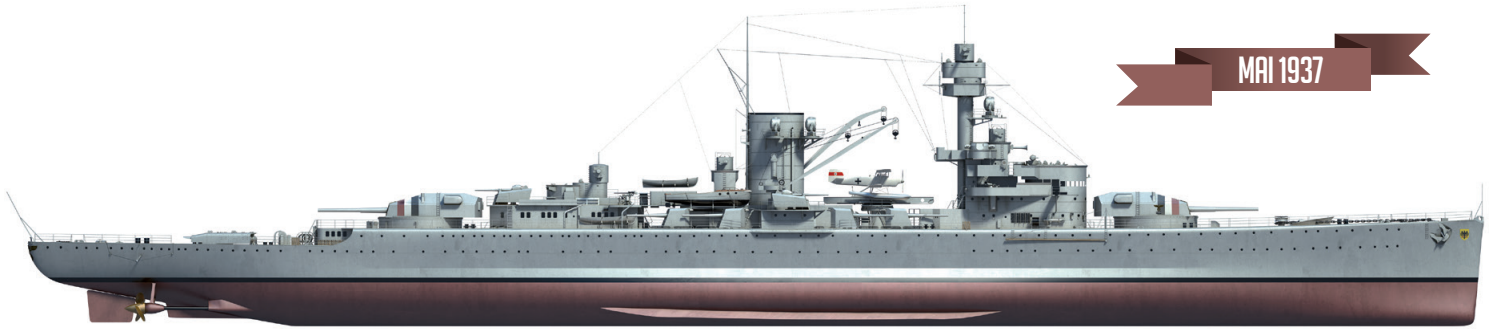
DEUTSCHLAND - AVRIL 1933



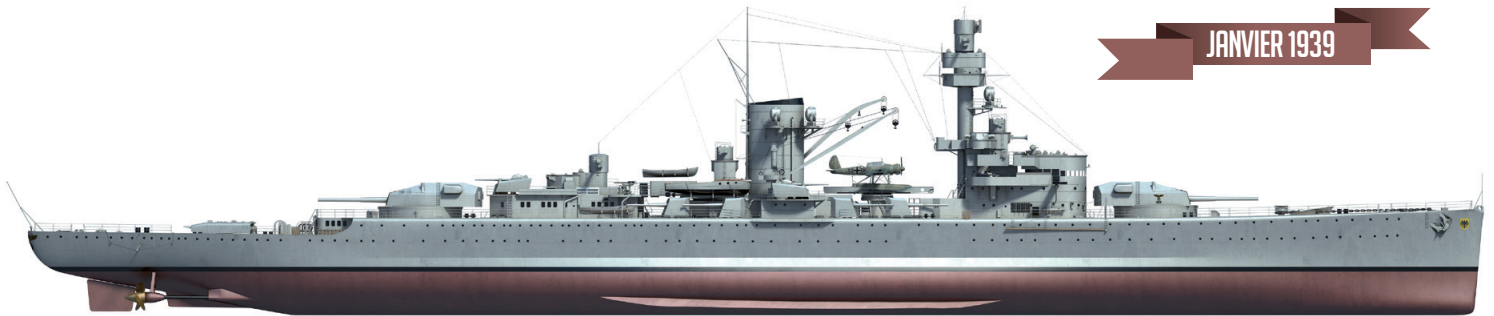
NOVEMBRE 1935



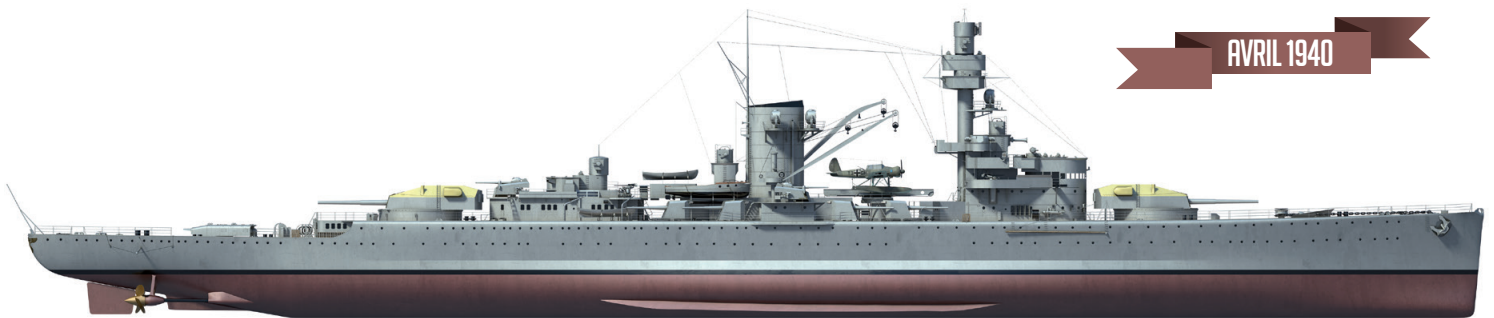
MAI 1937



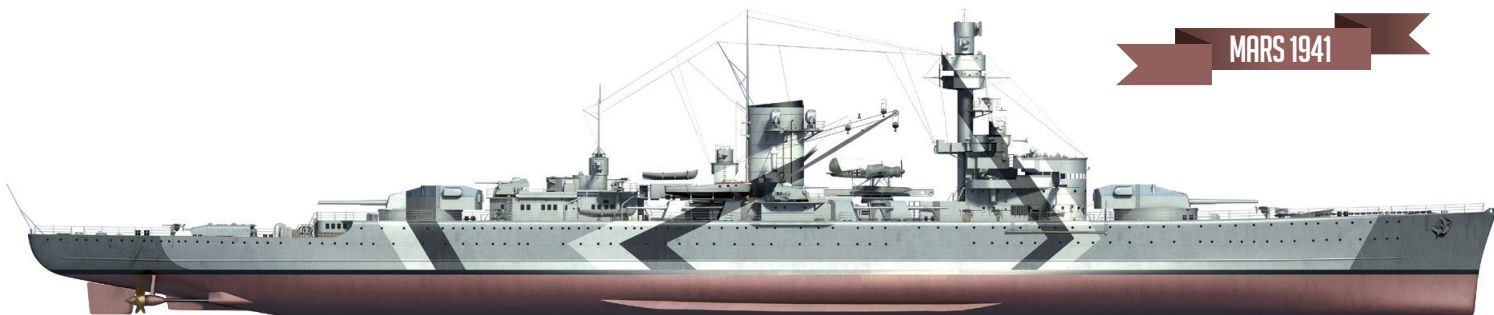
JANVIER 1939

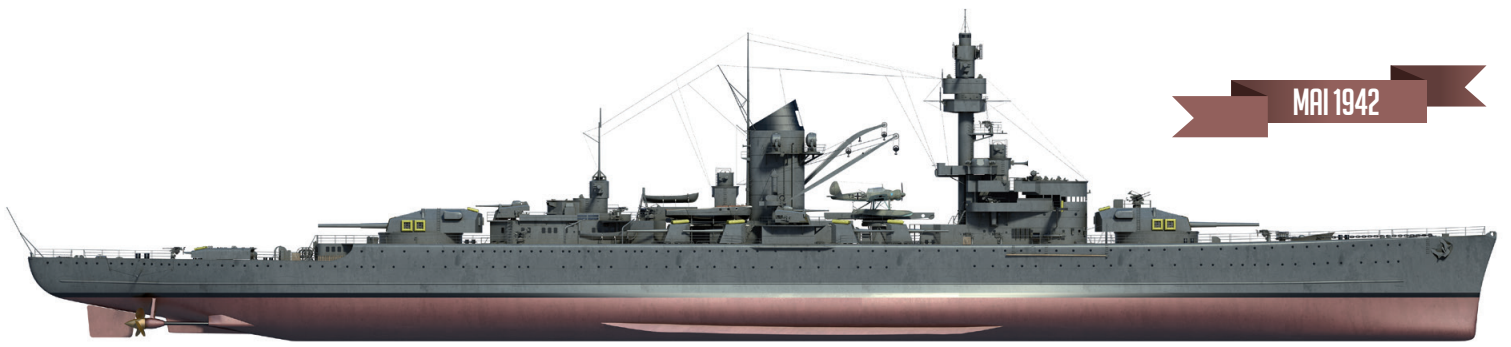


AVRIL 1940

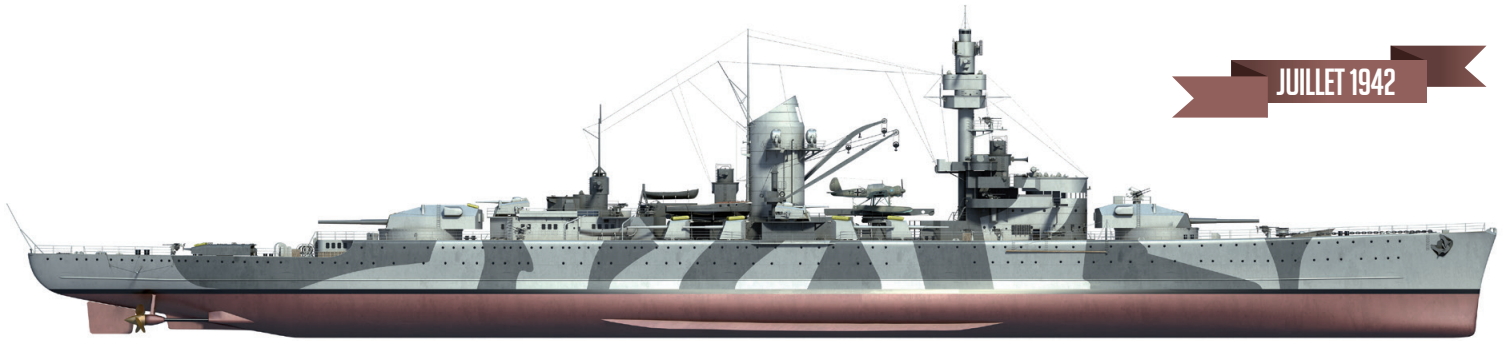


MARS 1941

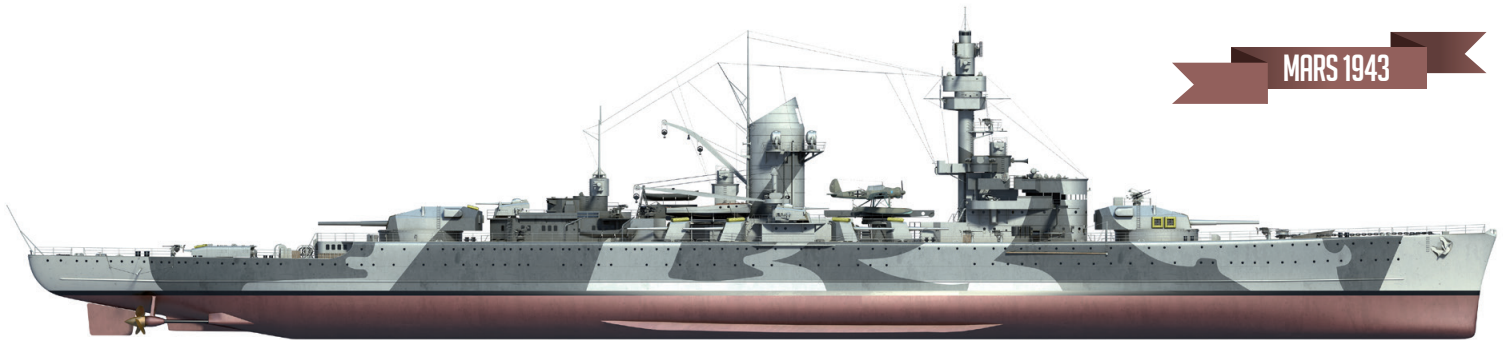




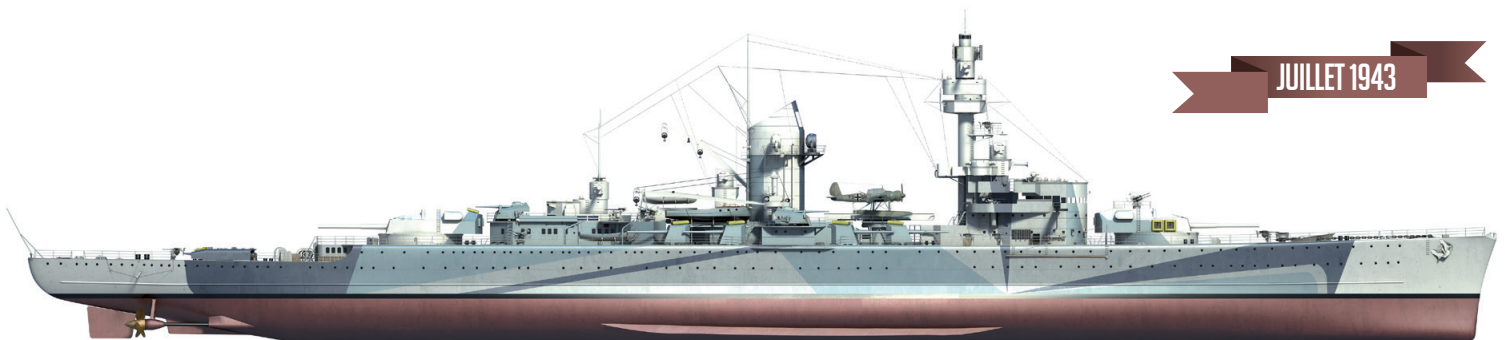
MAI 1942



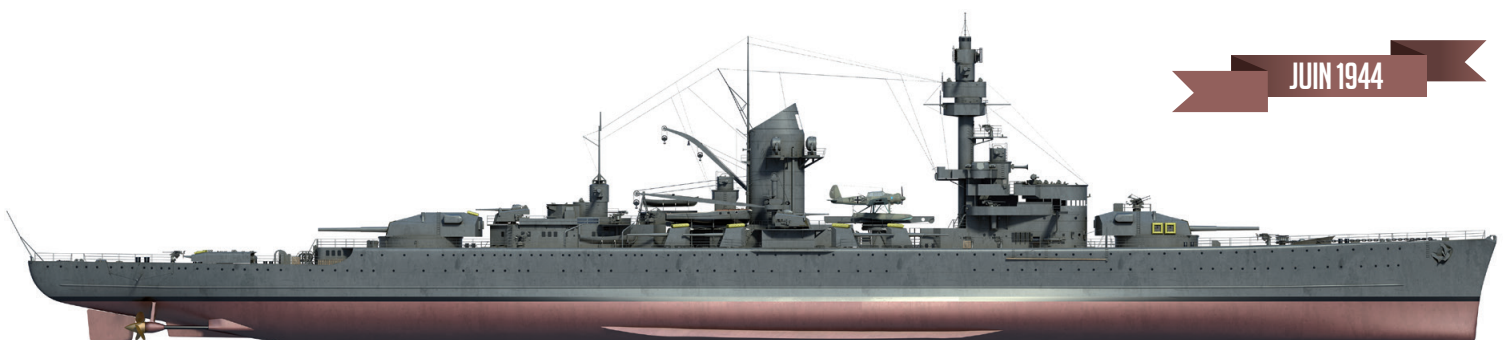
JUILLET 1942



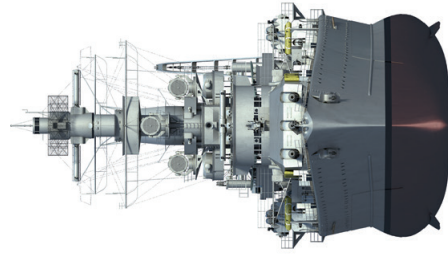
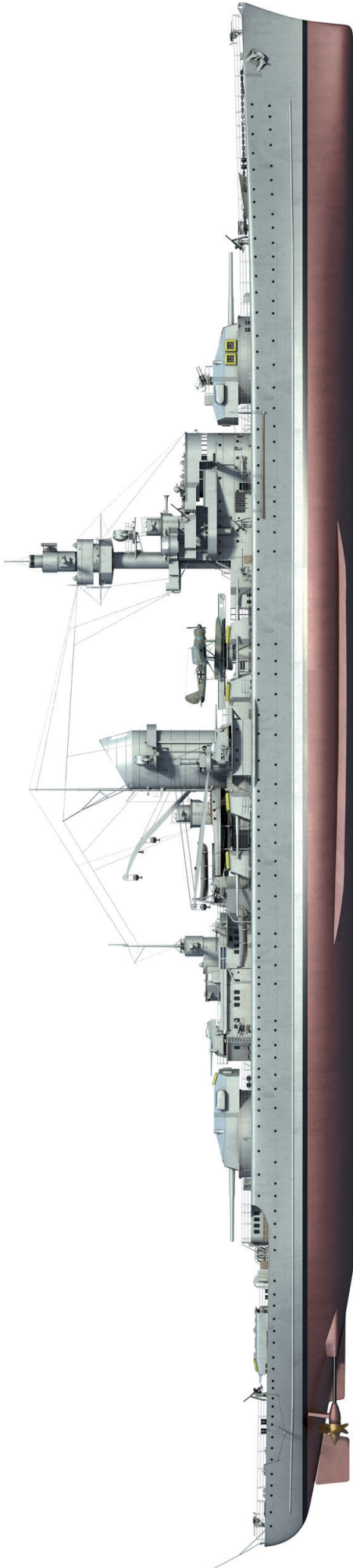
MARS 1943



JUILLET 1943



JUIN 1944



LÜTZOW - MARS 1945

