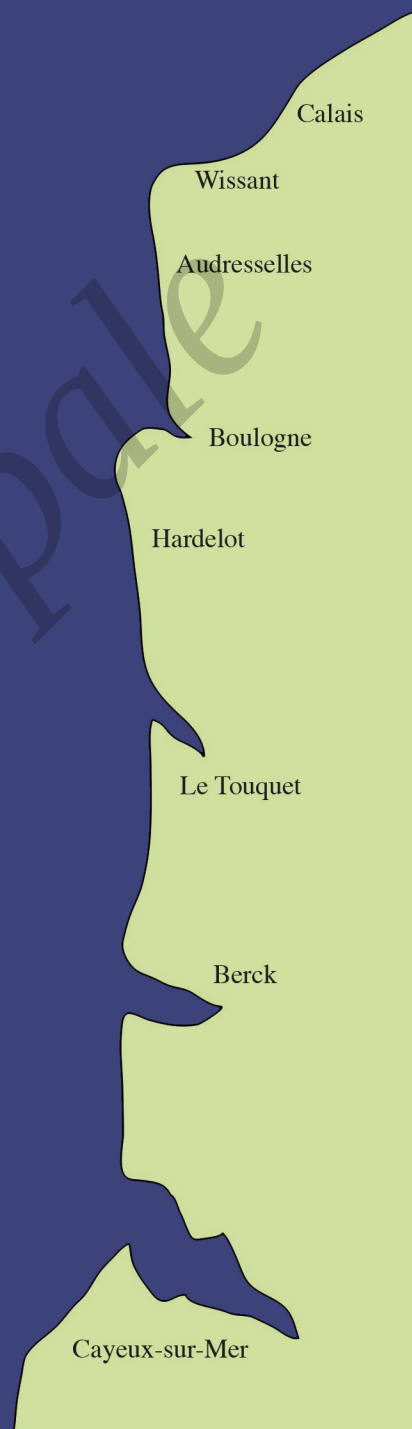


PLONGÉES EN CÔTE D'OPALE



Sous la direction d'Alain RICHARD, Jean-François JEU & Andrée LUGIEZ

GROUPE de PLONGÉE ÉPAVES
COMITÉ DÉPARTEMENTAL PAS-DE-CALAIS

FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ÉTUDES ET DE SPORTS SOUS-MARINS



TOME 3 - 2014



Le vapeur dit le “*HOLLANDAIS*”

Sperrbrecher (briseur de blocus) 1912 ? – 1942 ?

Alain RICHARD et Ingrid RICHARD

Plongée sur l'épave du « vapeur » avec le Club Sous Marin du Nord (CSMN)

Les premières plongées datent des années 1960 !

Les moniteurs du CSMN logeaient dans une villa à Ambleteuse. Dès que le temps était propice, ils plongeaient à partir d'un pneumatique, sur une épave, dénommée à cette époque le « VAPEUR ».

Robert DUYTSCHAEVER avait désigné cette épave « *l'ITALIEN* » ? Jeune plongeur, je n'ai jamais osé lui demander sur quoi reposait cette dénomination.

Plongée sur l'épave aux amers

Cette épave figure sur toutes les cartes (fig. 1).

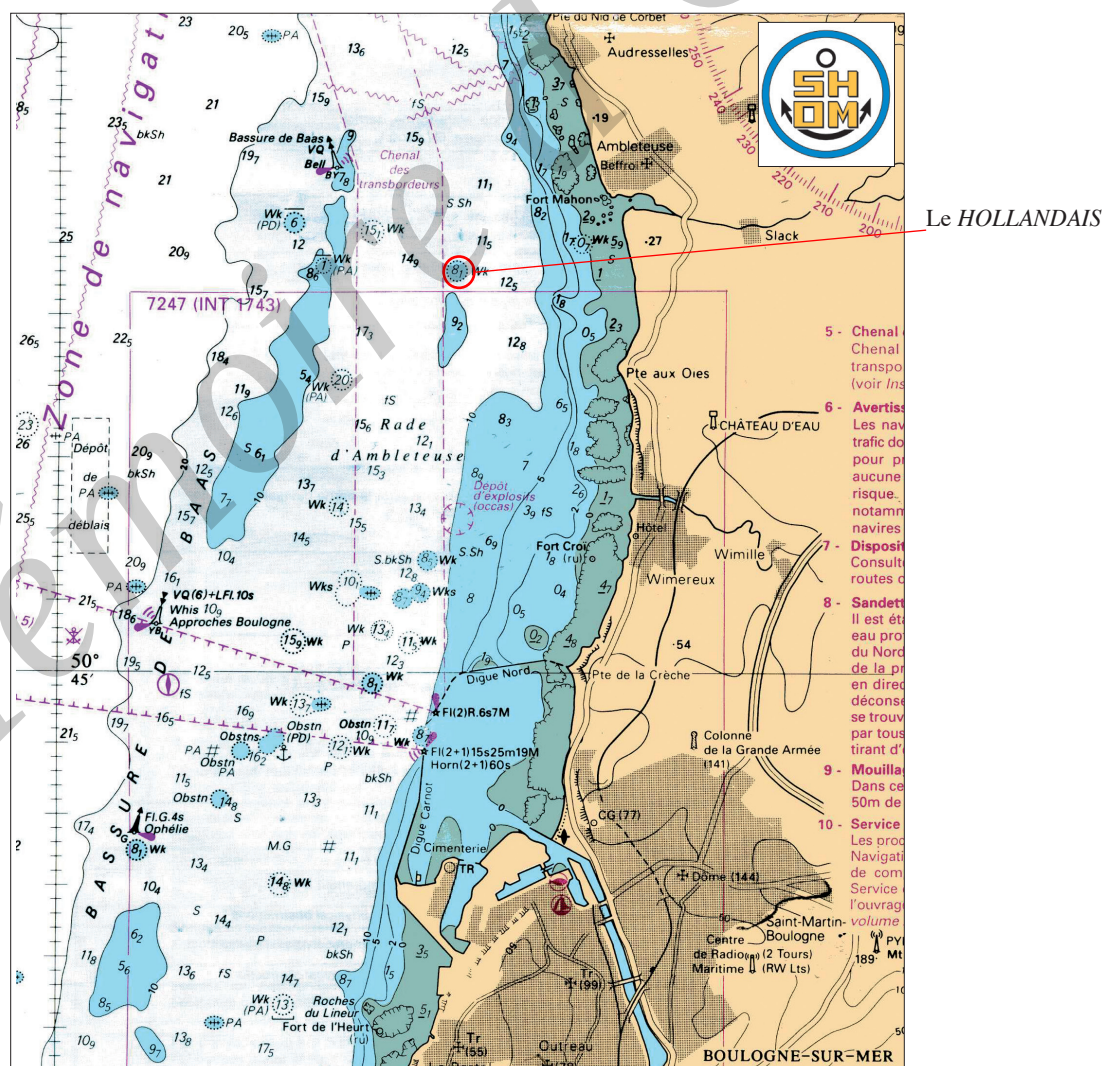


Fig. 1 : Situation de l'épave du « *HOLLANDAIS* » carte 7323 - (Ne pas utiliser pour la navigation).
Autorisation n° 113/ 2014.

Elle est située en face d'Ambleteuse, sur des fonds, à l'épave, de 15 à 20 mètres, parallèlement à la côte. Il suffisait de grappiner et de crocher cette épave. L'idéal était de trouver l'avant situé au sud, vers Boulogne, où les plongeurs débutants arrivaient à se repérer.

Trois amers sur la côte étaient nécessaires :

- L'amer A « amer Est, vers le nord d'Ambleteuse » consistait à mettre en alignement « l'église dans le bâtiment en terrasse, au-dessus de la digue » (fig. 2 a).

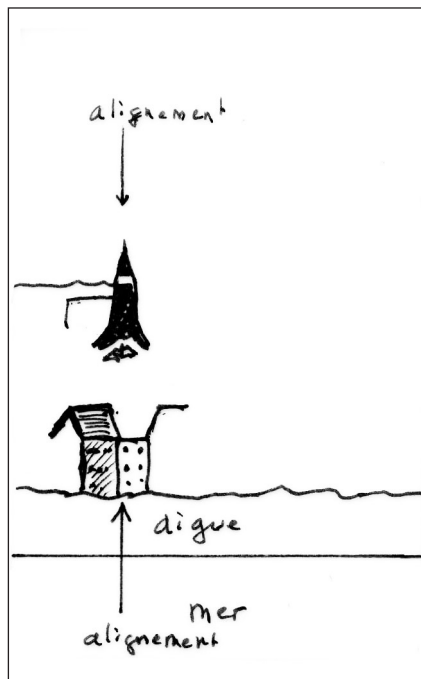


Fig. 2 a : Amer A au nord d'Ambleteuse.



Fig. 2 : Situation des amers A et B.

- L'autre amer ou Amer B, au sud du château d'eau, au nord du Fort Mahon, visait à positionner, en front de mer, le toit d'une maison avec le milieu d'une maison entourée de deux pignons (fig. 2 b).

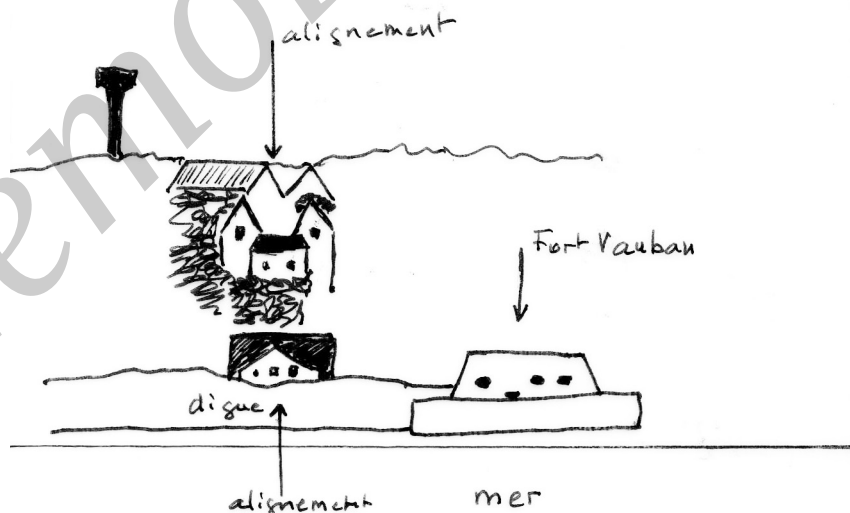


Fig. 2b : Amer B Amer à côté du château d'eau, au nord du Fort Mahon : alignement d'un pignon, en front de mer, sur le milieu d'une maison entourée de deux pignons.

- Le dernier amer ou Amer C (fig. 3 a), situé au Sud-Est, à la Trésorerie de Wimereux, consistait à laisser un espace entre le château d'eau et le bâtiment sur la côte de la colline (fig. 3).

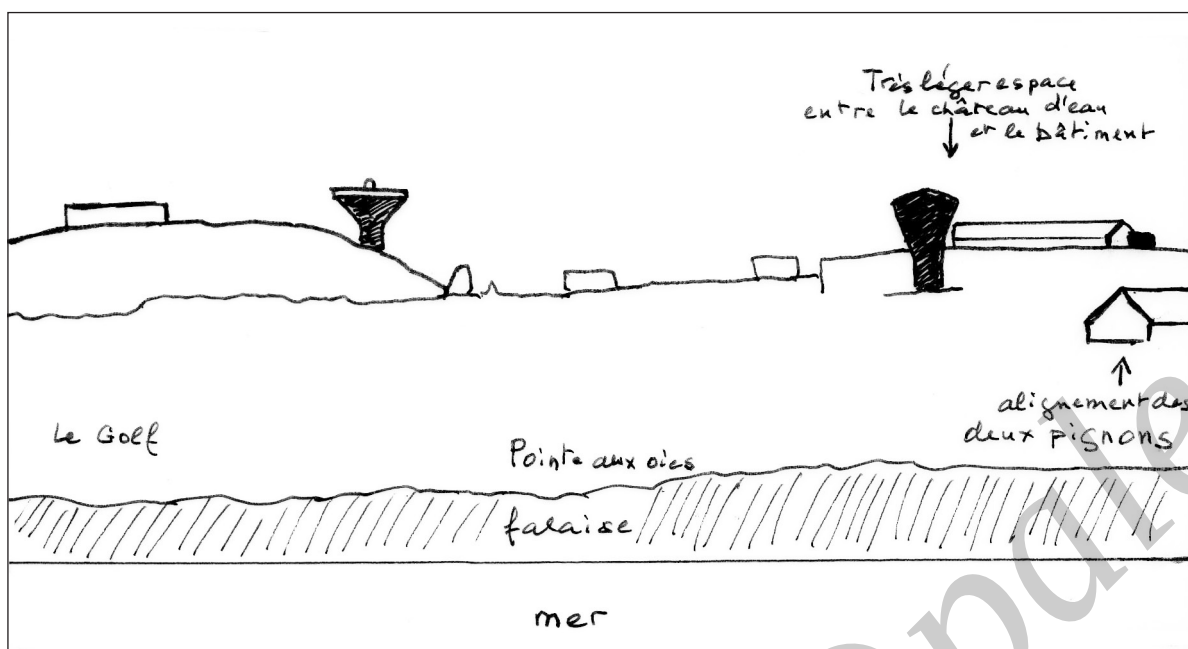


Fig. 3 : Schéma de l'Amer C.



Fig. 3 a : Position sur l'avant de l'épave. Sur la colline de la Trésorerie, à l'Est de Wimereux, laisser un espace entre le château d'eau et un long bâtiment sur la crête.

Un sondeur nous permettait de bien nous positionner (fig. 4). Au moment de l'étale de courant, nous étions effectivement sur l'avant quand l'épave était à moins de 12 mètres.

Il est répertorié sur la liste des épaves du SHOM sous le n° 21801069. Avec un GPS différentiel, l'avant se situe (proue) à

50° 47' 845 / 848 / 850 N et 1° 34' 418 / 420 / 426 E. La partie médiane (chaudière) à 50° 47' 853 / 875 N et 1° 34' 414 / 407 E et la poupe à 50° 47' 880 / 884 / 892 N et 1° 34' 429 / 414 / 421 E.

Ces positions ont été indiquées à Monsieur DURAND (SHOM) le 10.07.2005.

Il fait partie de toute une série d'épaves à terre de la Bassure de Baas (fig. 5).

Le club de plongée de Boulogne (C.S.M.C.O.) pratique cette épave avec des niveaux 2 en autonomie et toutes les fois où souffle un fort vent d'Est ou Nord, pour bénéficier de l'abri de la côte.

Les conditions d'étale de courant se situent à pleine mer – 2 h 30 / 3 heures (étale de jusant) et PM + 3 h (étale de flot).

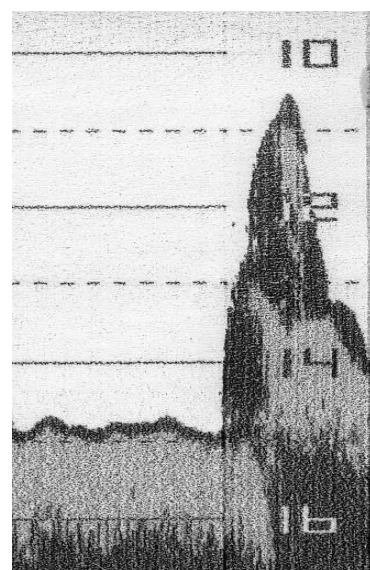


Fig. 4 : Position de l'avant du « HOLLANDAIS » (sondeur graphique Lowrance Eagle - Mach 1).

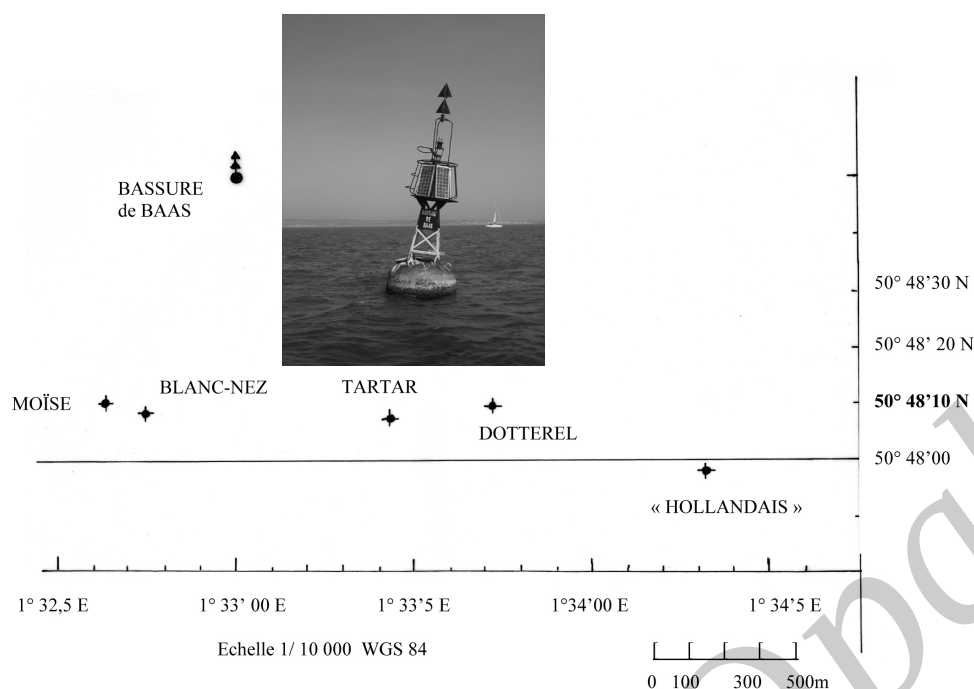


Fig. 5 : Les épaves de la latitude 50° 48' 10 Nord.

Malheureusement, l'épave se situe près de la côte, dans les eaux turbides, surtout au moment où les pluies sont abondantes et apportent aux cours d'eaux côtiers de la Liane, du Wimereux et de la Slack, des particules qui abondent le « fleuve côtier »*

Description de l'épave du “HOLLANDAIS”

Lors d'une première plongée, nous avons observé un pot de chambre en faïence, avec l'estampille « Petrus - Regout & Co - Maastricht ** (fig. 6).



Fig. 6 : Le pot de chambre et son estampille.

C'est depuis cette époque, que nous avons appelé cette épave “le HOLLANDAIS”

Partie avant de l'épave

Le poste avant mesuré de l'étrave jusqu'au milieu du navire est de 7,75 mètres (fig. 7) pour une largeur de 8,40 mètres (fig. 8).

* Fleuve côtier : structure donnée à un mouvement d'eaux marines dont la rive droite se trouve être la côte française et la rive gauche caractérisée par des eaux du large où la salinité est plus élevée (BRYLINSKI et al, 1990, 1991).

** Petrus-Regout & Co existe encore de nos jours : Petrus-Regout-Sphinx-Maastricht - huis.marktplaza.nl).

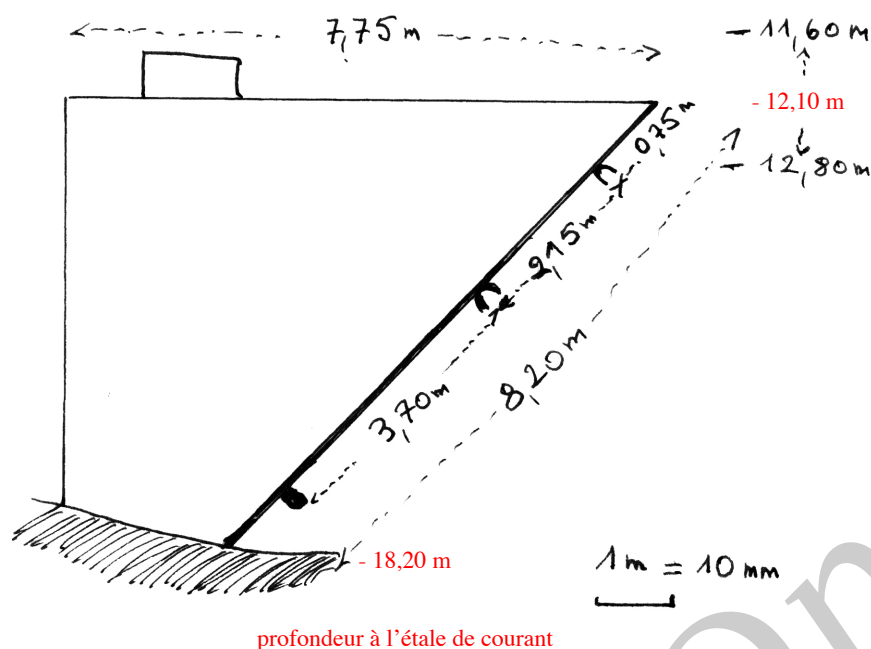


Fig. 7 : Coupe de l'avant de l'épave (à l'étale de courant).

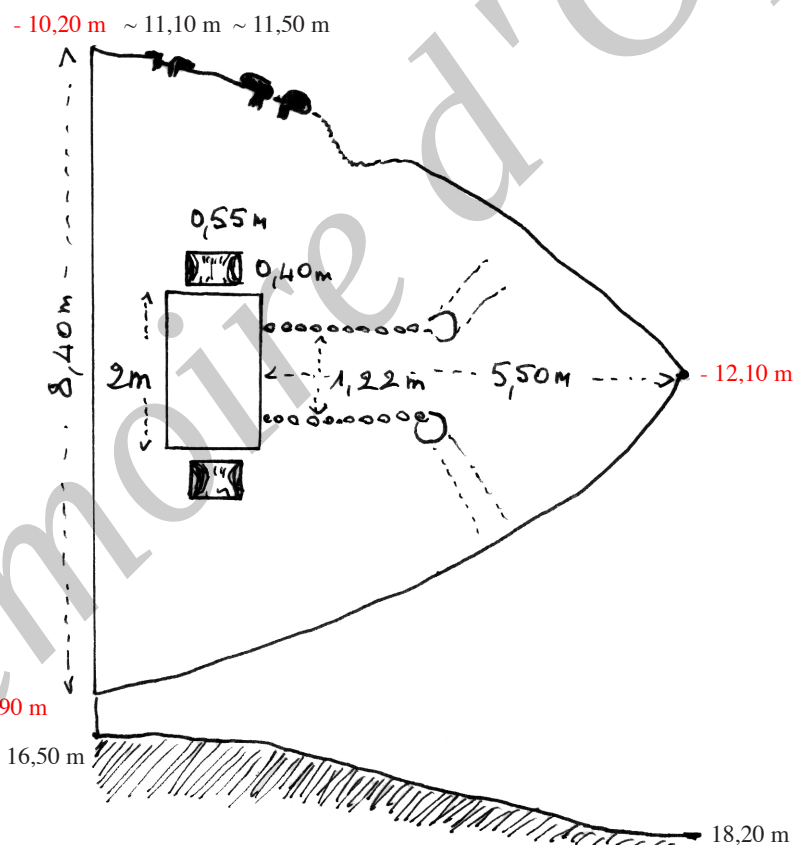


Fig. 8 : Plan de l'avant de l'épave (à l'étale de courant), situation en 2012.

L'avant semble désolidarisé de la structure de l'épave. Sectionné du pont jusqu'à la cale, on ne trouve pas de tôles déchiquetées tant sur bâbord qu'à tribord. Conséquence d'un bombardement d'avion, résultat d'une collision avec une mine, ou travail ultérieur d'ouvriers spécialisés chargés de récupérer une partie de la cargaison : munitions ? cargaison secrète ?

Le pont supérieur porte en son centre un treuil guindeau de belle taille (2 mètres sur 1,20 mètre) avec deux bobines de chaînes distantes de 1,22 mètre passant dans deux écubiers (fig. 8).

De bâbord à tribord, on trouve deux chaumards sur les bordés (fig. 8). Sur le treuil guindeau, deux poupées sont disponibles (0,55 mètre x 0,40 mètre)

Incliné sur tribord, cet avant penchait de 45° environ en 2006 (fig. 9). Cette inclinaison atteint 57° en 2012 (fig. 10) entraînant une rotation de l'avant sur son axe.

À l'étalement de courant, la pointe bâbord est à la profondeur de 10,20 mètres, tandis que la pointe tribord inférieure est à la profondeur de 15,90 mètres, séparée du sable par 50 à 60 centimètres (fig. 8 et 10).

Cet avant possède deux ponts inférieurs éclairés par quatre hublots (fig. 9) sans annotations visibles. Le côté bâbord (fig. 10) est fortement érodé par du sable. Des ouvertures se dégagent entre les tôles (fig. 11 et 12).

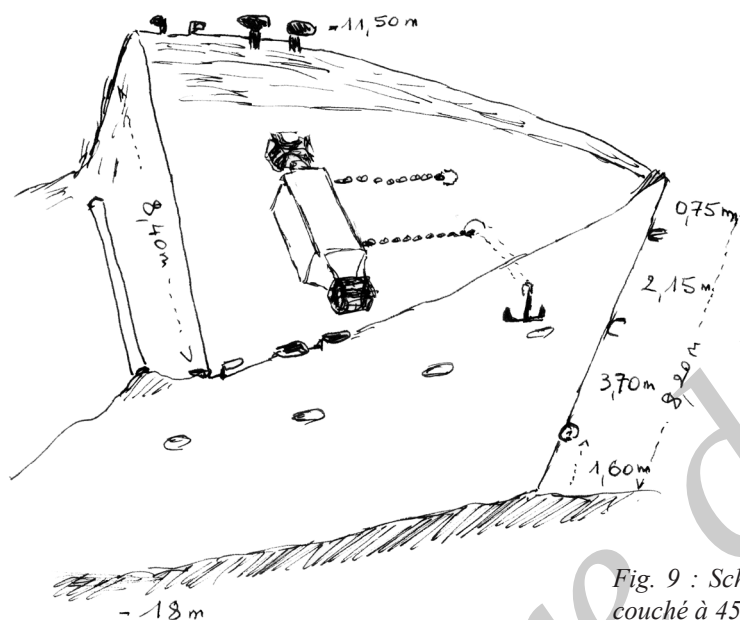


Fig. 9 : Schéma de l'avant de l'épave du "HOLLANDAIS", couché à 45° sur tribord - 2006.

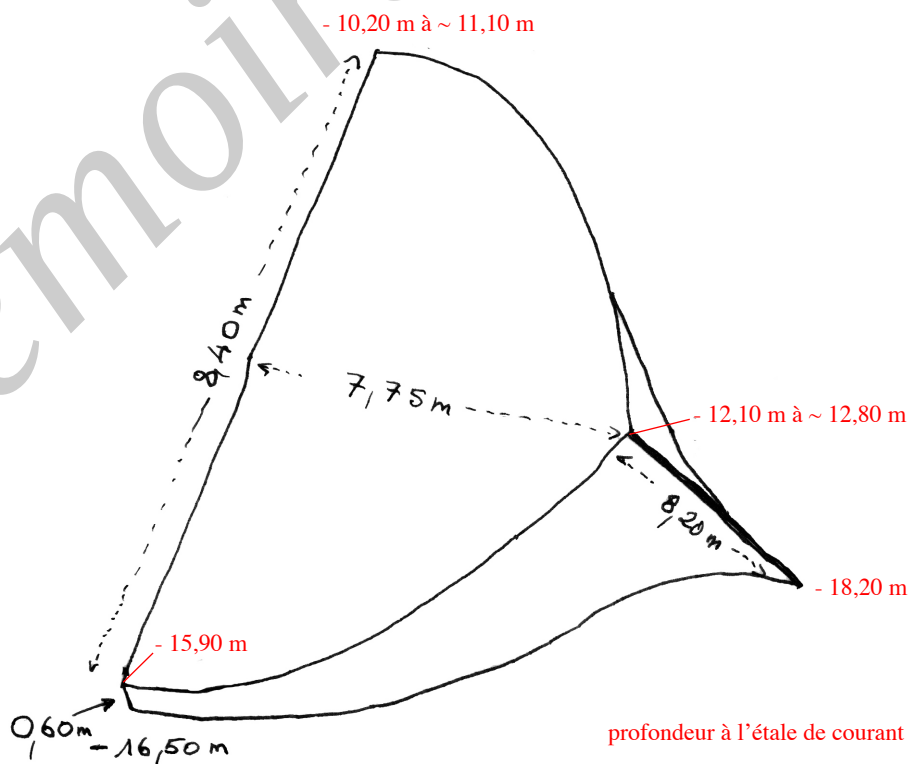


Fig. 10 : Vue de l'avant du "HOLLANDAIS", situation en 2012, couché à 57° sur tribord, vue Iso.

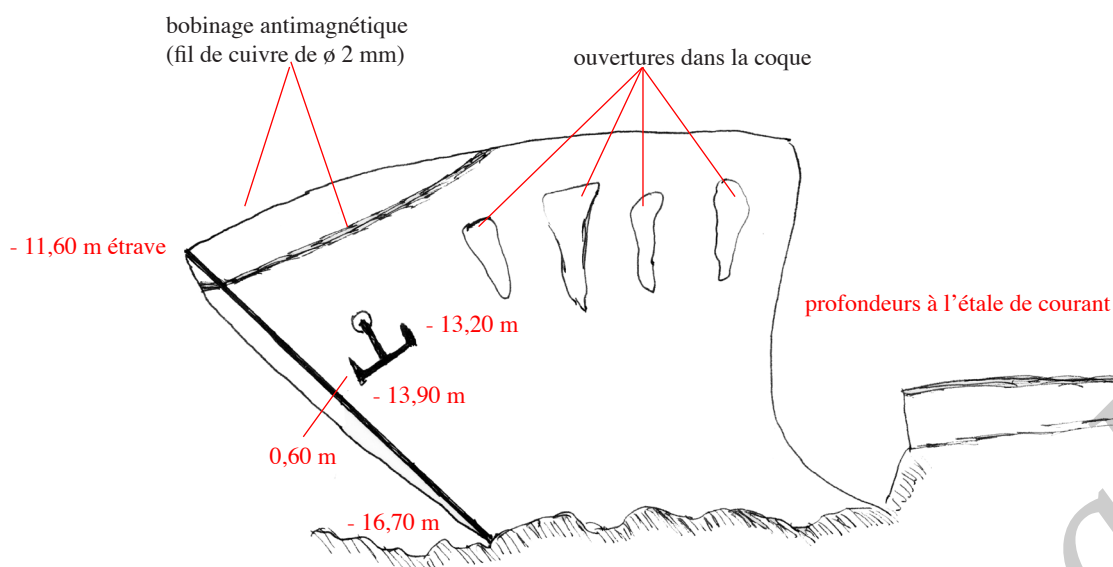


Fig. 11 : Profil de l'avant du "HOLLANDAIS".



Fig. 12 : Ouvertures dans les tôles du gaillard avant du côté bâbord.

Des ancres sont à poste de chaque côté. Sur le côté bâbord, l'ancre est plaquée contre la tôle, séparée de l'étrave par 60 centimètres. Elle se situe, à l'étales de courant à la profondeur de 13,2 à 13,9 mètres (fig. 11). Par contre, l'ancre tribord pend à la verticale, suspendue par sa chaîne qui sort de l'écubier. Elle approche, maintenant, le sable du fond. Ces ancres ont une verge de 1,10 mètre pour une longueur entre pattes de 1,60 mètre. La longueur de la patte est de 0,80 mètre.

L'étrave mesure 8,20 mètres de la partie supérieure au brion. Elle se caractérise par trois supports : à la partie basse, un anneau fermé insérant un mât bruteur tel qu'on l'a observé sur le *JEAN et JACQUES* (fig. 17, p. 145). À l'étales de courant, le fond est à 18,20 mètres et l'anneau à environ 1,60 mètre du sable. Au niveau intermédiaire, un anneau en U est à 3,70 mètres du bas (fig. 7) tandis qu'un troisième en V au niveau supérieur se trouve à 2,15 mètres de l'intermédiaire. Au dessus, il ne reste que 0,75 mètre de l'étrave.

=> Ce "HOLLANDAIS" était probablement un Sperrbrecher (briseur de blocus). Les cargos conçus comme Sperrbrecher ou réquisitionnés étaient destinés à dégager les routes d'accès aux sous-marins, à escorter les convois, à draguer des mines. Ils étaient armés pour la défense antiaérienne.

Le mât disposé sur l'avant, maintenu par deux étais, supportait un « bruiteur » (akustische Geräte). Celui-ci était destiné à déclencher des mines acoustiques qui éclataient en avant du Sperrbrecher et protégeait ainsi le convoi.



Fig. 13 : Le Minensuchboot M76 chargé d'un mât, en position relevée, avec un bruiteur contre les mines acoustiques (akustische Geräte) - www.german-navy.

Indépendamment de ce mât protecteur contre les mines acoustiques, la coque est ceinturée, sur le côté haut (fig. 11), d'un dispositif MES ou Magnet - Eigenschutz ou Mineneigenschutz*. C'est une protection spéciale de type « compensation du magnétisme naturel » qui réduit le danger des mines par induction magnétique. Comme pour le JEAN et JACQUES, du câble électrique (fig. 14) destiné à constituer le bobinage antimagnétique a été retrouvé.



Fig. 14 : Câble électrique de la ceinture magnétique du "HOLLANDAIS".

* Remerciements à Olivier LÖRSCHER pour l'envoi de la documentation.

Dans la deuxième partie de l'épave, faisant suite à l'avant, un fusible de 500/750 ampères (fig. 15) portant un poinçon « VDE » qui correspond à un organisme de certification allemande (Verband der Electrotechnist) a été retrouvé (fig. 16).

Il n'y a pas de relation directe entre ce câblage et le fusible. Mais on peut en déduire que le "HOLLANDAIS" était un Sperrbrecher conçu ou réquisitionné par les Allemands.

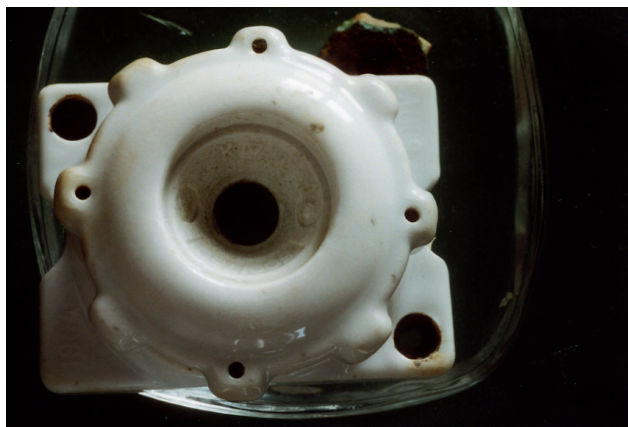


Fig. 15 : Fusible de 500/750 ampères.



Fig. 16 : Poinçon de contrôle de certification allemande « VDE ».

Ce "HOLLANDAIS" est assez pauvre en faune. Sous le treuil guindeau avant se cachent de gros crustacés : tourteaux ou homards. L'été 2012, les plongeurs ont pu observer lors de plongées successives, un étrange poisson réfugié sous l'axe central, ressemblant à une « grenouille » : deux gros yeux globuleux, une bouche fendue transversalement avec des lèvres assez claires tranchant sur l'aspect noirâtre du corps, un barbillon sous la lèvre inférieure, des nageoires pectorales ressemblant à des pattes (aspect de « grenouille »). Il s'agit de *Raniceps ranimus* de la famille des gadidés (fig. 17).



Fig. 17 : *Raniceps ranimus* (Gadidae) sous le treuil avant du "HOLLANDAIS".

On poursuit l'identification de l'épave en allant de l'avant vers l'arrière.

Partie cale avant et passerelle : 27,90 mètres.

Le poste avant de 7,75 mètres sur 8,40 mètres se prolonge par un bas de coque d'environ 4 mètres qui disparaît dans la partie la plus délicate à identifier. Situé en contrebas, la vase s'y dépose, créant une turbidité permanente qui décourage le plongeur débutant (fig. 18).

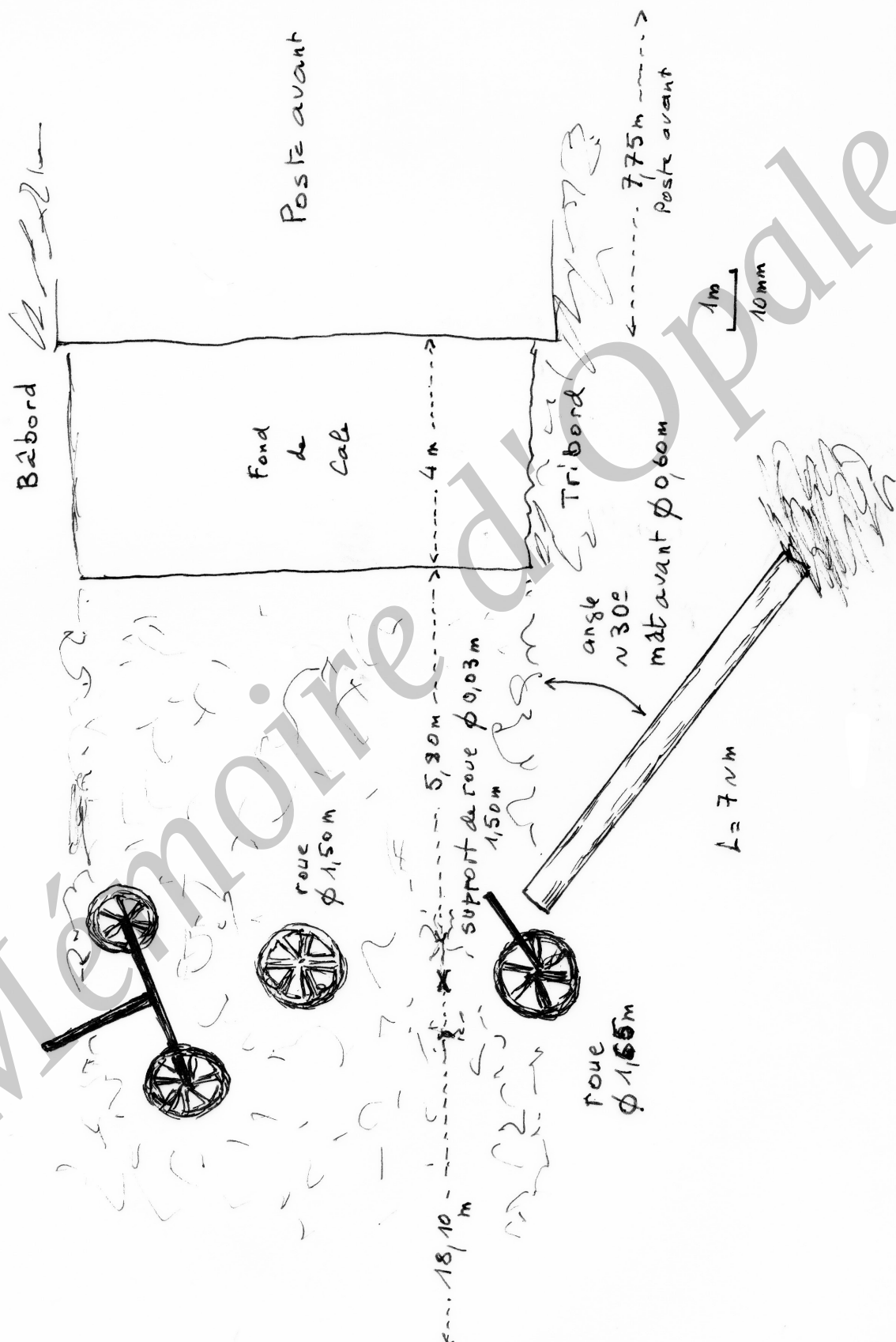


Fig. 18 : Vue en plan de l'espace entre le poste avant et la cloison chaudière (27,90 mètres).

À 5,80 mètres de l'avant, on rencontre sur le sable, un mât de 60 centimètres de diamètre, qui déborde de l'épave sur le côté tribord, dirigé vers l'avant à 30°. Il est long d'environ 7 mètres mais s'enfonce dans le sable. Il y a une roue de 1,65 mètre de diamètre supportée par un fer rond de 1,50 mètre sur 3 centimètres de diamètre : il pourrait s'agir du poste de vigie avec un fer rond de support ?

On y a trouvé, sur le bord, une seule douille de munition (fig. 19). C'est une douille non percutée, de 20 millimètres correspondant à la Flagvierling (canon antiaérien). Fortement corrodée par le sable, (le laiton est fragile !), sur l'amorce et le cul de la douille, les chiffres sont abrasés.

On distingue, sensiblement au même niveau, dans l'axe, une autre roue de 1,60 mètre de diamètre.

Enfin, un peu plus loin, sur bâbord, un axe maintient deux roues avec un support central perpendiculaire.

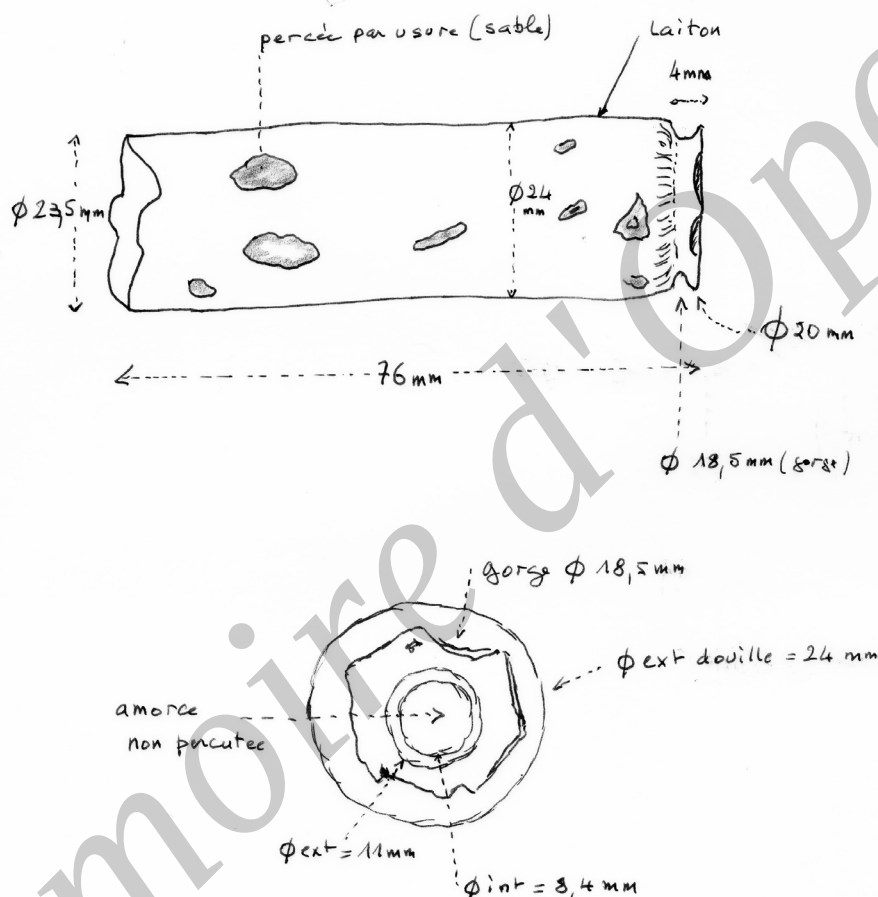


Fig. 19 : Balle de 20 mm de canon antiaérien allemand du "HOLLANDAIS".

Comme sur cet exemple de Sperrbrecher (fig. 20) les flancs du "HOLLANDAIS" ont-ils été découpés : on accède directement à la cale en plongée. Les canons antiaériens et les munitions ont-ils été récupérés ? Il ne reste que des roues et les poutrelles de support. Les amateurs de cuivre ont-ils récupéré la totalité du bobinage M.E.S. ?

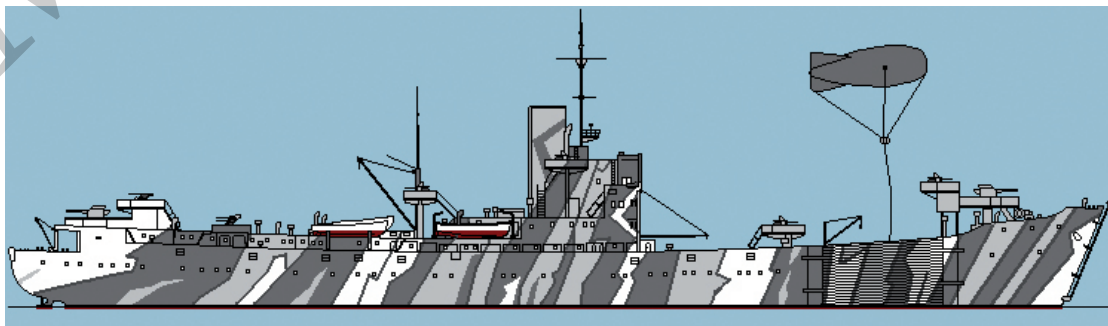


Fig. 20 : Sperrbrecher 32 (site www.german-navy.de/kriegsmarine/ships/minehunter/sperrbrecher/index.html).

Un peu plus loin, la passerelle de commandement a du tomber. Des informations glanées auprès d'« anciens » plongeurs ont permis d'apprendre qu'il existait une barre à roues de 1,75 mètre de diamètre ne portant aucune inscription.

On a trouvé la photo d'un carrelage de sol de la cambuse, cranté, de couleur grise (fig. 21). Ce carrelage porte au dos les références imprimées de la société « F P » et une date « 1912 » (fig. 22).

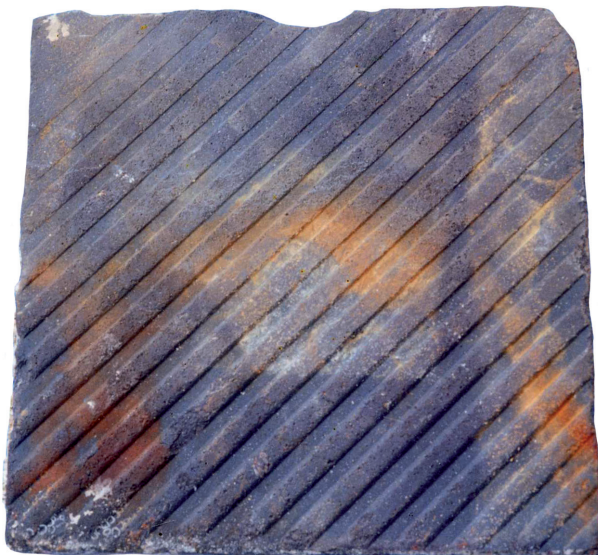


Fig. 21 : Carrelage de sol de la cambuse du "HOLLANDAIS".



Fig. 22 : Dos du carrelage : référence de la Sté F.P., daté « 1912 ».

Ce "HOLLANDAIS" serait un Sperrbrecher allemand construit avant la première guerre.

Au même endroit, on a retrouvé un décor mural constitué d'une mosaïque de petits carreaux de céramique rouge avec des dessins blancs et jaunes (fig. 23).

Deux supports de bac en ferraille, une poignée de porte, une tasse abîmée sans indication d'origine (fig. 24).



Fig. 23 : Motif de décoration céramique (mur de la cambuse du "HOLLANDAIS").



Fig. 24 : Tasse abîmée de la cambuse, sans précision d'origine.

Sur les flancs de l'épave, était fixé un hublot rudimentaire puisqu'il était fermé avec de simples écrous, portant une référence « John ROBY - Rainhill ».

Rainhill est situé à côté de Liverpool, au Nord-Ouest de l'Angleterre. Spécialisé dans l'industrie du verre, la firme John ROBY a été fermée il y a plus de trente ans *

* Renseignements donnés par David WHITLEY, secrétaire de Rainhill Civic Society.

Il n'est pas surprenant de trouver des hublots anglais sur un navire allemand. Prenons l'exemple du chantier allemand du début du siècle (1912) où sont construits des cargos Sperrbrecher... J. Frerichs & Co. L'atelier d'Osterholz - Scharmbeck avait été fondé par les ingénieurs allemands et anglais Henry TAYLOR et William WALKER. Avant 1912, une grande partie des ouvriers et des matières premières venaient d'Angleterre (DIERCKS Günther et Reinhold THIEL, 2001)

Secteur : chaudière - machine

En allant vers l'arrière, on trouve une cloison de séparation presque complète et un pont (fig. 25) séparant la cale avant du secteur « chaudière - machine ».

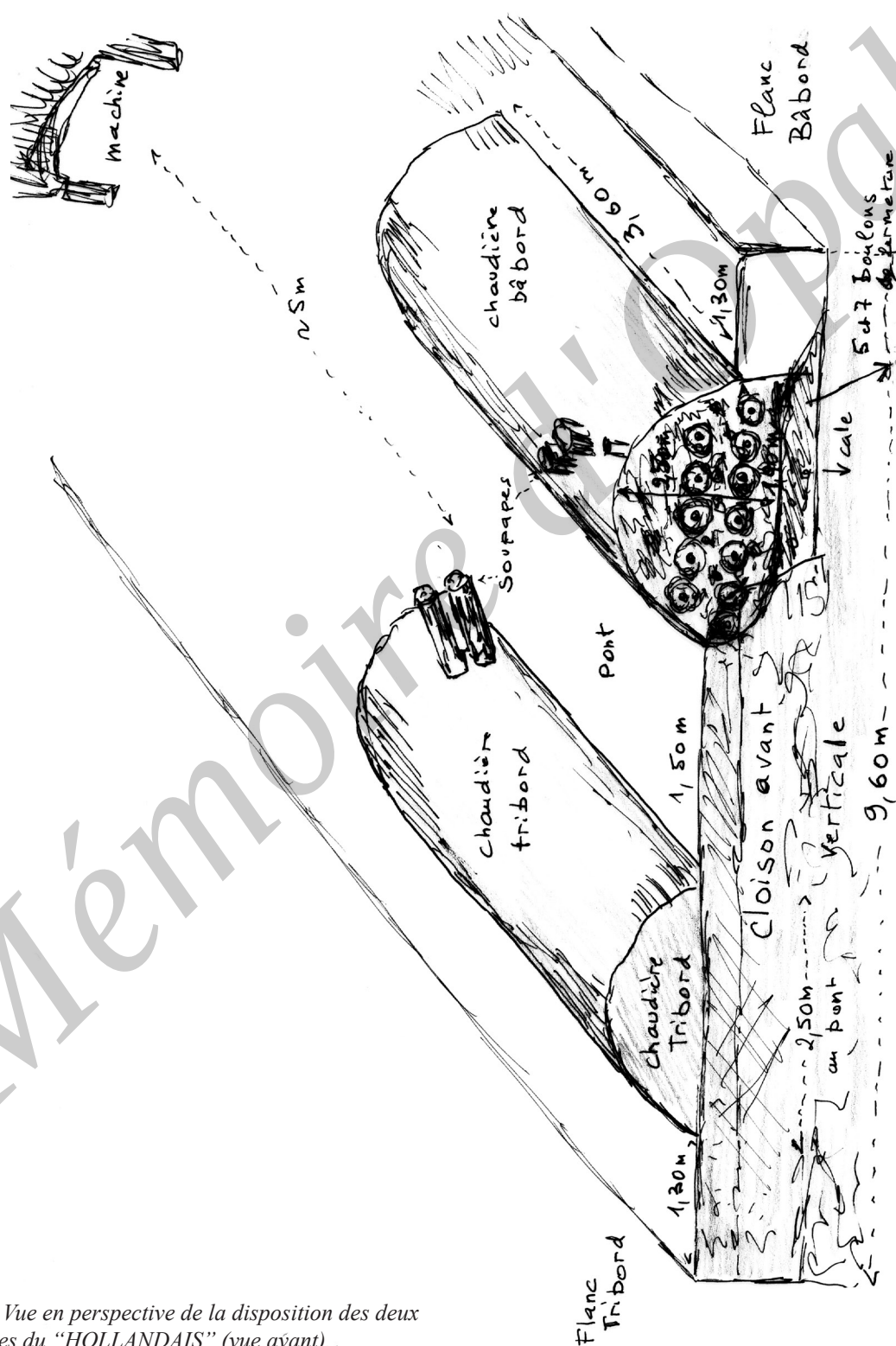


Fig. 25 : Vue en perspective de la disposition des deux chaudières du "HOLLANDAIS" (vue avant).

Le dessus de cette chaudière tribord se situe à la profondeur de 14, 5 mètres, à l'étalement de courant, alors que l'on observe 14,10 mètres à bâbord : donc une légère inclinaison de l'épave sur tribord (fig. 26).

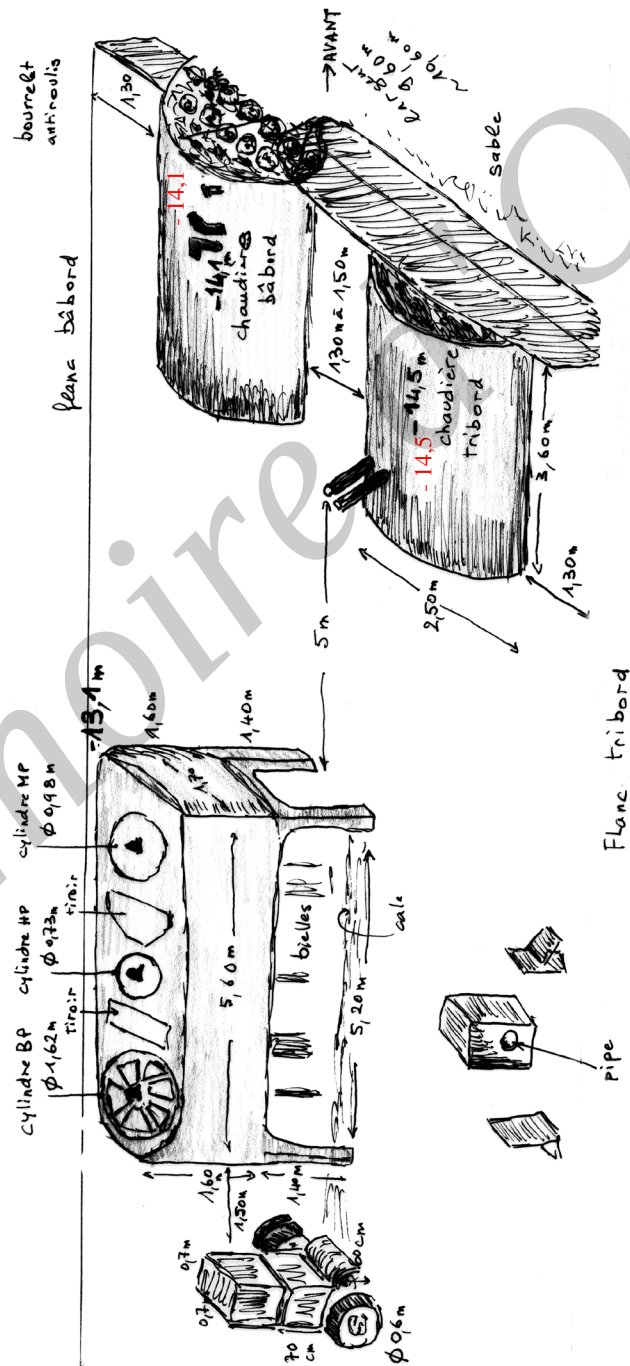


Fig. 26 : Vue en perspective de la disposition des deux chaudières et de la machine (vue tribord).

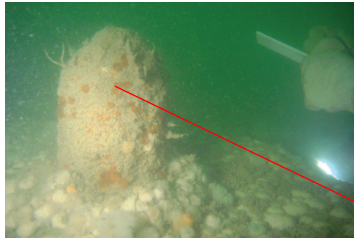


Fig. 28 : Boulon de fermeture du piston avant (cylindre moyenne pression).

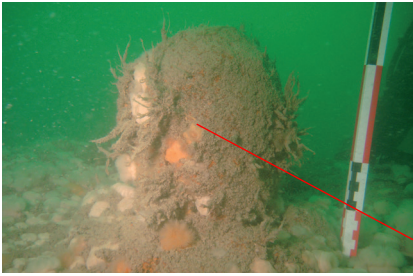


Fig. 29 : Boulon de fermeture du piston central (cylindre haute pression).

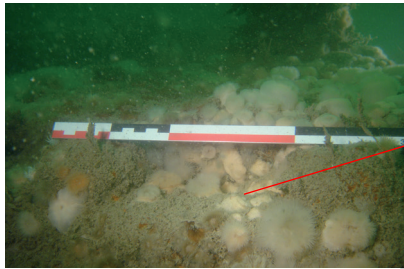


Fig. 30 : Espacement entre deux boulons du cylindre haute pression.



Fig. 31 : Boulon de fermeture du piston arrière (cylindre basse pression).



Fig. 32 : Rayon de renfort du cylindre basse pression.

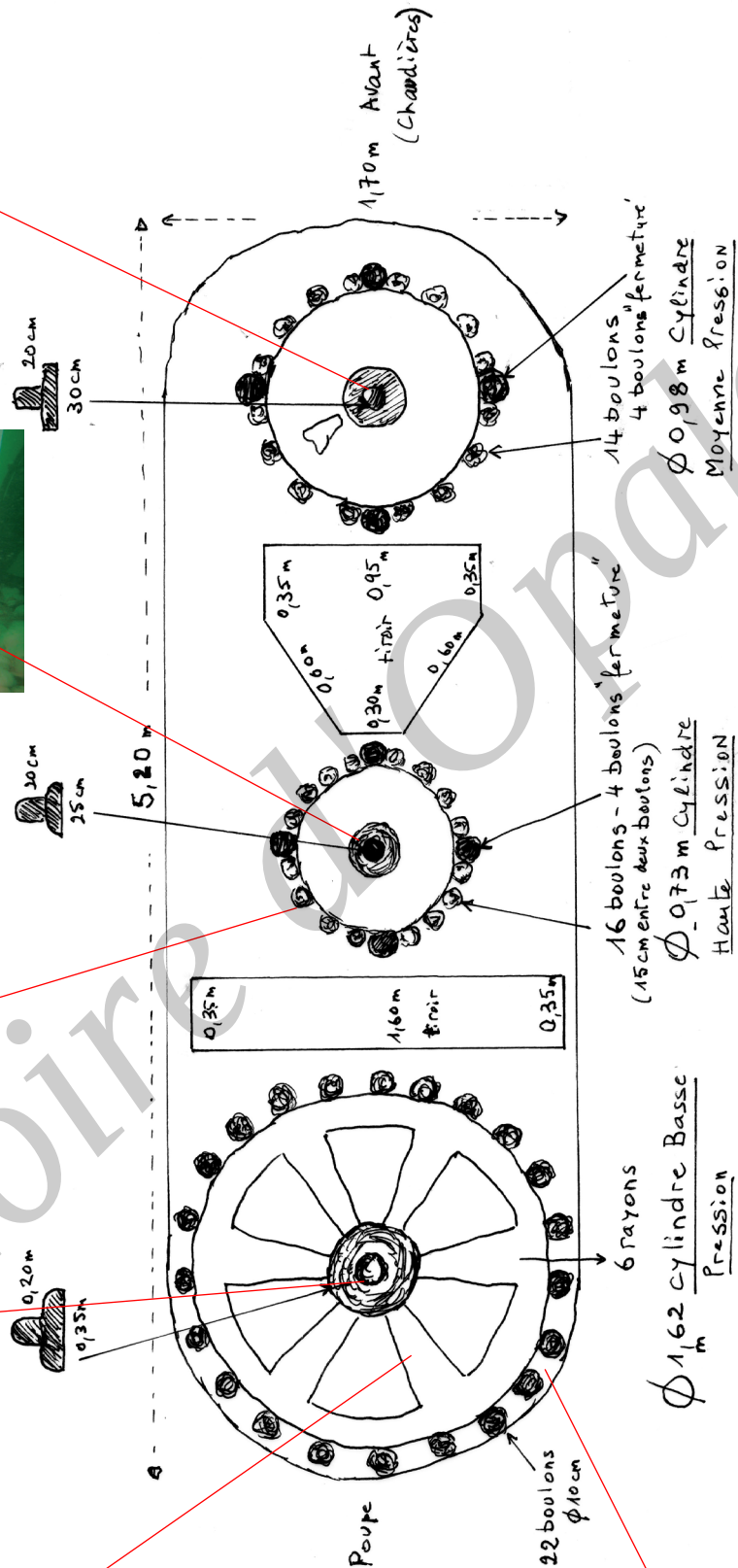


Fig. 27 : Vue de dessus de la machine (septembre 2012)

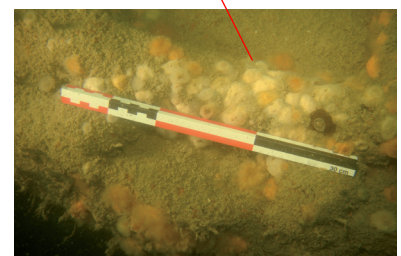


Fig. 33 : Espacement des boulons du cylindre basse pression.

Sur l'arrière, à cinq mètres des chaudières, une seule machine de 5,60 mètres de long, 1,70 mètre de large et 3 mètres de hauteur s'impose par sa grande taille.

Des bielles sortant des pistons descendent dans la cale qui abrite souvent des bars. Sur le dessus de celles-ci, le plongeur mesure, à l'échelle de courant, 13 mètres 10 soit sensiblement la même profondeur qu'à l'axe de proue. Cet ensemble est constitué de trois cylindres de disposition originale (fig. 27) puisque le cylindre haute pression est au centre, celui de moyenne pression, en avant, vers les chaudières, alors que le cylindre basse pression est situé vers l'arrière.

Le cylindre médian, haute pression, de 0,73 mètre de diamètre, est fermé par seize boulons distants de 15 centimètres et quatre boulons de grande taille complètent la fermeture (fig. 30). Au centre, un boulon est solidaire du piston : 25 centimètres de diamètre sur 20 centimètres de haut (fig. 29).

Un tiroir en trapèze, dont les dimensions sont indiquées sur la figure 27, sépare les cylindres moyenne et haute pression. Le cylindre moyenne pression a un diamètre de 0,98 mètre. Ils ont un système de fermeture identique : quatorze boulons équidistants et quatre boulons plus importants. La partie centrale est fermée par un boulon de 30 centimètres de diamètre sur 20 centimètres de haut sur le piston moyenne pression (fig. 28).

Vers l'arrière, existe un deuxième tiroir quadrangulaire de 1,60 mètre sur 0,35 mètre.

Le dernier cylindre, basse pression, a un diamètre de 1,62 mètre. Il est fermé par six rayons de renfort qui assurent l'étanchéité (fig. 32). Sur le pourtour, vingt deux boulons équidistants de 10 centimètres de diamètre (fig. 33).

La disposition de cette machine est un peu exceptionnelle. C'est Monsieur Eustache Ernest WIGZELL de Londres qui a déposé ce brevet le 18 février 1896* (fig. 34).

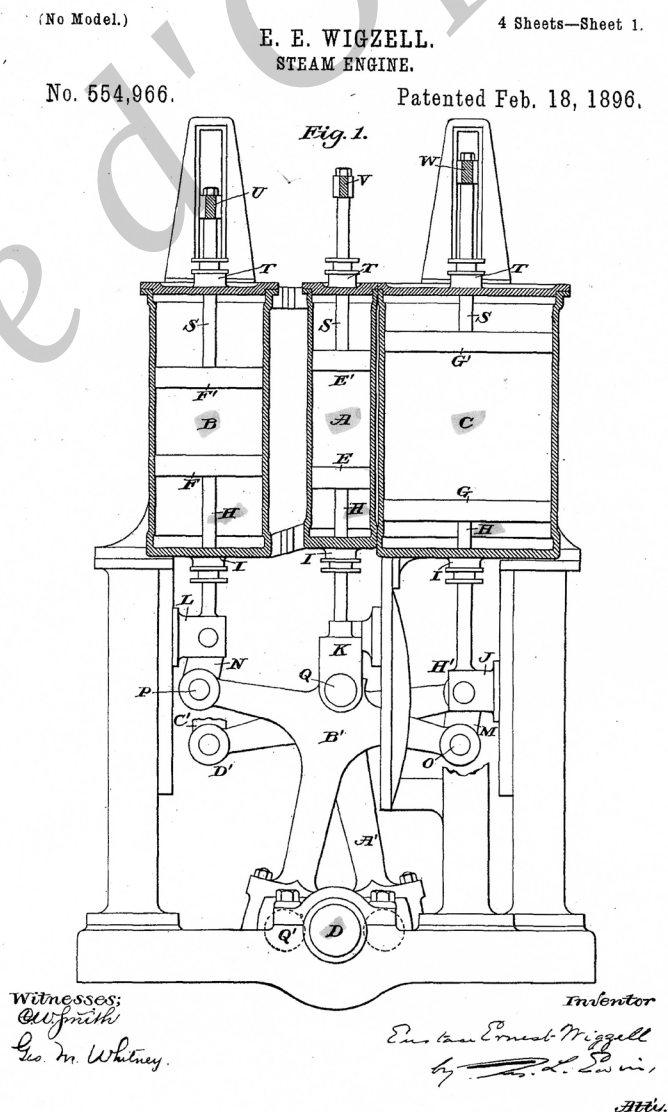


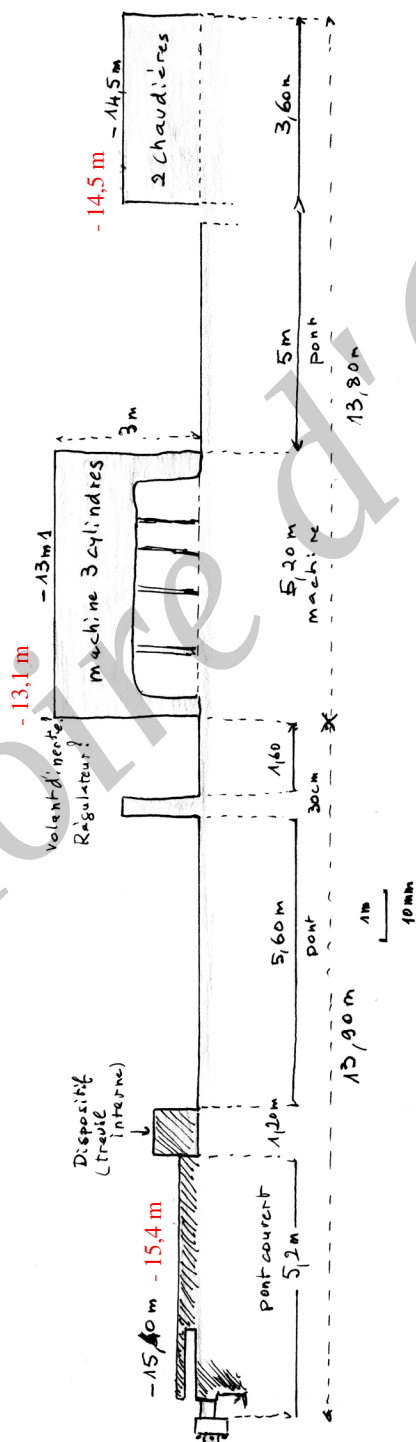
Fig. 34 : Disposition de la machine du type "HOLLANDAIS". Brevet déposé le 18.02.1896 par E. E. WIGZELL : machine à triple expansion avec cylindre haute pression au centre.

* Monsieur Dirk BLAAS, chargé de la délivrance des brevets européens à Maastricht m'a indiqué que ce brevet avait été déposé en 1896 et m'en a donné une copie (fig. 28). Le TITANIC avait une machine de ce type.

À 1,50 mètre derrière la machine est situé un dispositif (régulateur ? volant d'inertie ? machine à vapeur additionnelle commandant un treuil ?) de 2 mètres de haut sur 30 centimètres de large avec deux bobines de 60 centimètres de diamètre (fig. 26).

Vers l'arrière, subsiste un plancher de pont sous lequel passe l'arbre moteur. À 5 mètres dans l'axe, on observe un dispositif qui abrite un treuil (1 mètre sur 1,20 mètre) et enfin, un pont couvert de 5,20 mètres qui se termine pour découvrir l'arbre d'hélice. Le plongeur se situe, à l'étable de courant, à une profondeur de 15,40 mètres.

La disposition, en coupe (fig. 35) indique les différentes positions sur un plan côté de 27,70 mètres des chaudières à la machine, au régulateur ?et au treuil pour aller jusqu'à l'arbre moteur.



profondeur à l'étable de courant

Fig. 35 : Coupe dans l'axe central des chaudières et de la machine du "HOLLANDAIS".

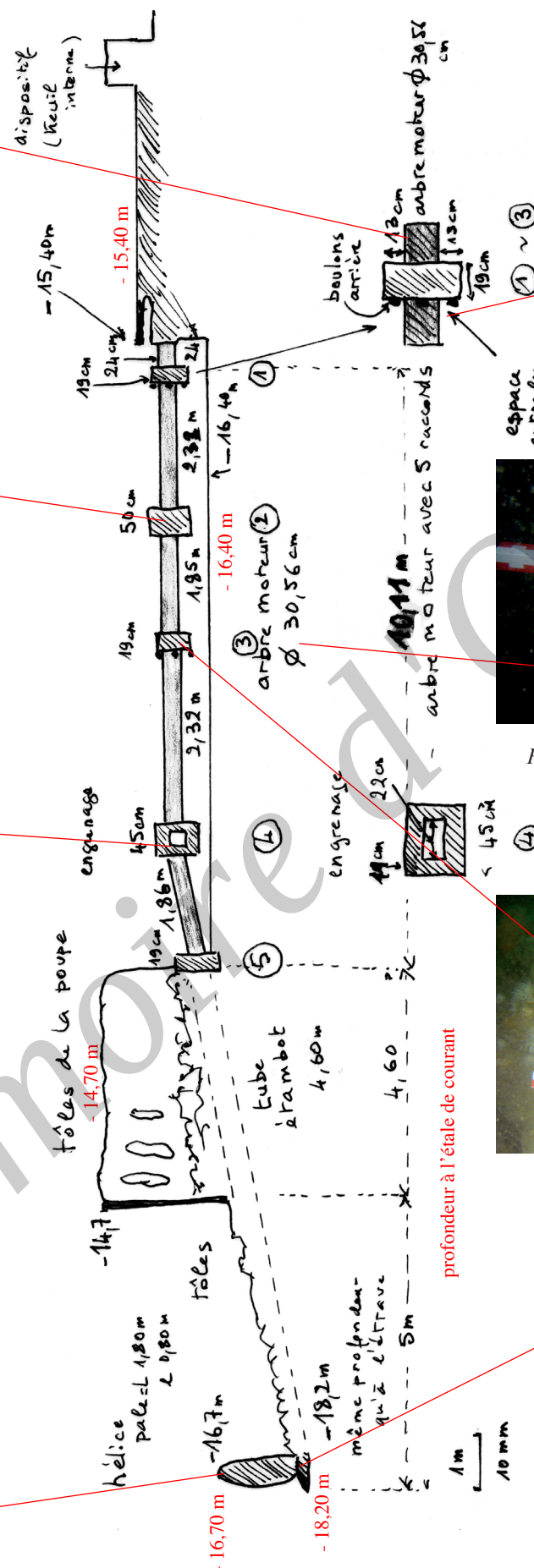
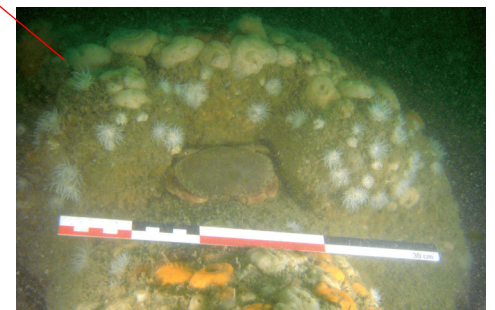
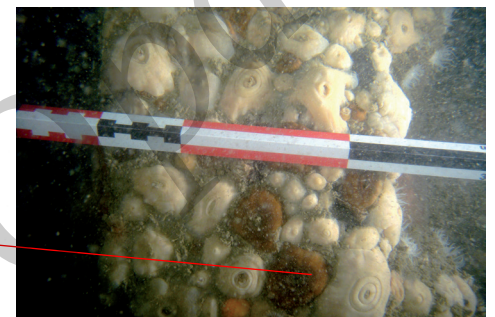
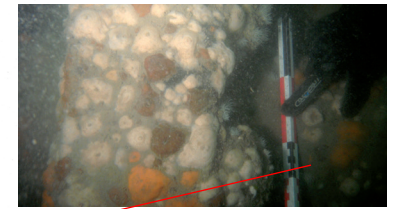
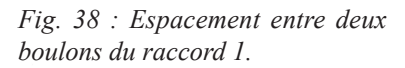
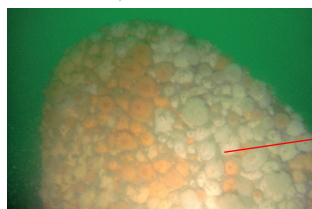
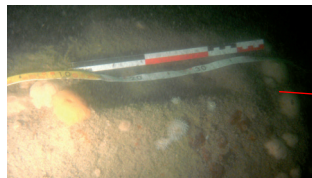
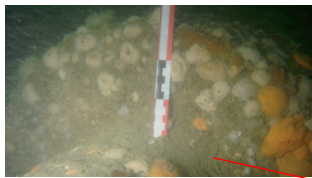


Fig. 36 : Coupe dans l'axe du "HOLLANDAIS" : partie terminale (arbre, moteur, hélice).

L'arbre moteur et la poupe du "HOLLANDAIS"

L'arbre moteur est visible sur 10, 11 mètres (fig. 36). Un court segment de 24 centimètres émerge du pont couvert. La profondeur, à l'étale de courant, va de 15,40 mètres à 16,40 mètres en fond de cale, sous l'arbre moteur.

Le diamètre de l'arbre d'hélice est de 30,56 centimètres (circonférence mesurée = 96 centimètres, fig. 37).

Cinq raccords sont disposés de long de l'arbre, délimitant quatre tronçons de 2,32 mètres, 1,82 mètre, 2,32 mètres et 1,86 mètre.

- Le 1^{er} raccord de 19 centimètres de large et 57 centimètres de diamètre porte des boulons disposés vers l'arrière, distants de 15 centimètres.

- Le 2^{ème} raccord est un raccord plein de 50 centimètres de large sur 57 centimètres de diamètre.

- Le 3^{ème} raccord est comparable au premier (fig. 39, 40, 41.)

- Le 4^{ème} raccord de 45 centimètres de large correspond à l'engrenage des arbres. Une dépression de 22 centimètres de large semble correspondre à une position de graissage (fig. 42).

- Le dernier raccord est identique au 1^{er} et au 3^{ème}.

Suit le tube d'étambot d'environ 4,60 mètres de long et enfin à l'extérieur de la coque, un arbre de 5 mètres allant jusqu'à l'hélice. Cet arbre n'est pas visible, colmaté par du sable et des tôles.

Cette voûte arrière, dont le sommet est situé à une profondeur de 14,70 mètres à l'étale de courant, est constituée d'une partie de la coque tribord repliée, maintenu en équilibre par des barreaux de pont. Sous ces tôles, le plongeur peut s'aventurer et observer les étrilles et araignées de mer, têtes à l'envers.

En prolongeant, dans l'axe (fig. 36), on parvient au moyeu de l'hélice à 18,20 mètres, à l'étale de courant. Une seule pale en bronze sort du sable à la verticale : 1,80 mètre de haut sur 80 centimètres de large (fig. 43 et 44).

On a ainsi parcouru et mesuré tous les segments constitutifs du navire : proue 7,75 mètres, partie cale et passerelle 27,90 mètres, chaudière, machine et treuil 27,70 mètres et enfin une dernière partie arbre jusqu'à la poupe 19,40 mètres. Soit au total la longueur de 82,75 mètres. On doit ajouter la courbure de la poupe et le safran soit 3 à 4 mètres.

=> Notre épave surnommée le "HOLLANDAIS" est donc un Sperrbrecher allemand construit approximativement en 1912, de 86 mètres de long environ sur 12 mètres de large

La position de l'arbre moteur du "HOLLANDAIS" a été définie grâce à l'obstination d'Ingrid (fig. 36). Elle a tenté, ensuite, de situer les poutrelles, les axes et roues de l'arrière de l'épave (fig. 45) les uns par rapport aux autres.

La majorité des dispositifs effondrés se situe sur bâbord. Cette figure 45 ne représente qu'une partie des objets vus en plongée. À côté de l'arbre moteur, on trouve une poutrelle de 4,40 mètres avec un axe perpendiculaire de 1,20 mètre et deux roues : l'une de 1,25 mètre de diamètre avec six rayons et l'autre de 0,78 mètre de diamètre, située à un mètre plus haut que l'arbre moteur. Elle se termine vers l'avant par une embase (fig. 46). Une autre poutrelle de 5 mètres de long a la même disposition : une roue de 1,25 mètre de diamètre (fig. 47) séparée par un axe de 87 centimètres de long et une deuxième roue plus petite de 87 centimètres de diamètre.

Une autre roue double, en position de « demi-lune » se situe entre les deux systèmes de double roue (fig. 48). Le diamètre est de 1,60 mètre. Sur bâbord, le rayon mesure 1,15 mètre. Cette demi-lune mesure 25 centimètres de diamètre ; son épaisseur est de 35 centimètres (fig. 49). Nous ignorons l'utilité de ce dispositif ?

En examinant une photo de Sperrbrecher (fig. 50), on peut se demander à quoi correspondent ces structures axes / roues observées sur l'épave.

Fig. 47 : Roue haute avant.



Fig. 46 : Embase.

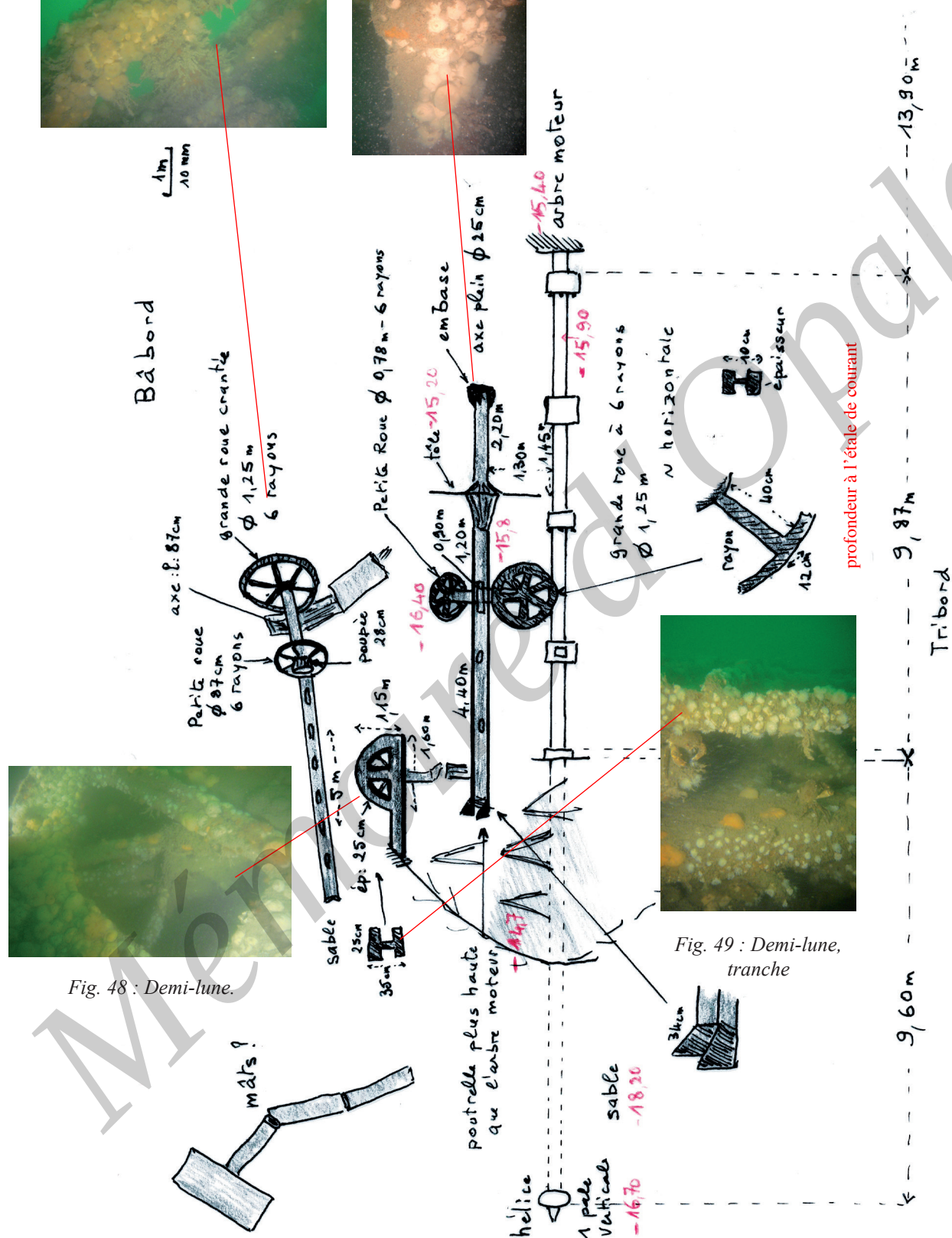
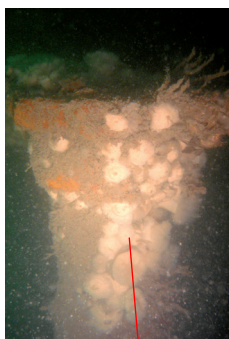


Fig. 45 : Vue en plan, de la partie terminale : axe moteur et poupe.

Les canons antiaériens peuvent effectivement s'orienter sur des roues, bien supportées par des poutrelles. Mais à quoi servent les secondes roues ? Les Sperrbrecher étaient destinés à draguer des mines. Aurait-on là des dispositifs particuliers ?

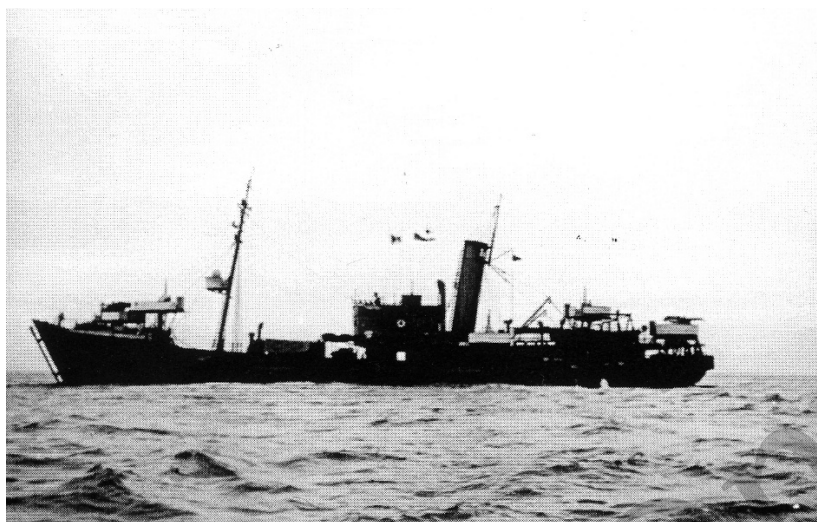


Fig. 50 : Vue d'un Sperrbrecher (ECPAD DAM 293 L 18).

Utilisation du sonar latéral : mesure des longueur et largeur du "HOLLANDAIS"

Dans le cadre d'une collaboration avec l'ADRAMAR* en 2001, nous avons profité, le 28 juillet d'une prospection rapide sur le "HOLLANDAIS". Le vent soufflait du Nord-Nord-Ouest. Le *MYSIS* tractant un sonar latéral à 2 nœuds était emmené par le jusant et emporté par le vent dans une progression Nord-Sud. L'autre sens de progression, contre le courant et avec le vent qui déportait le navire vers la côte a été difficile à tenir ! Néanmoins, avec l'aide de Victor LAFORÊT, technicien sonar, quelques résultats satisfaisants ont été obtenus. Alexandre POUDRET-BARRÉ veillait avec Jean Pierre BART à remonter rapidement le sonar dès qu'il approchait trop des ferrailles de l'épave.

Une portion d'image a été effectuée sur le tribord du "HOLLANDAIS" (fig. 51). Le mât avant qui disparaît sous le sable, en plongée (fig. 18) se poursuit vers l'avant. Il semble même se prolonger à l'autre extrémité dans la cale avant.

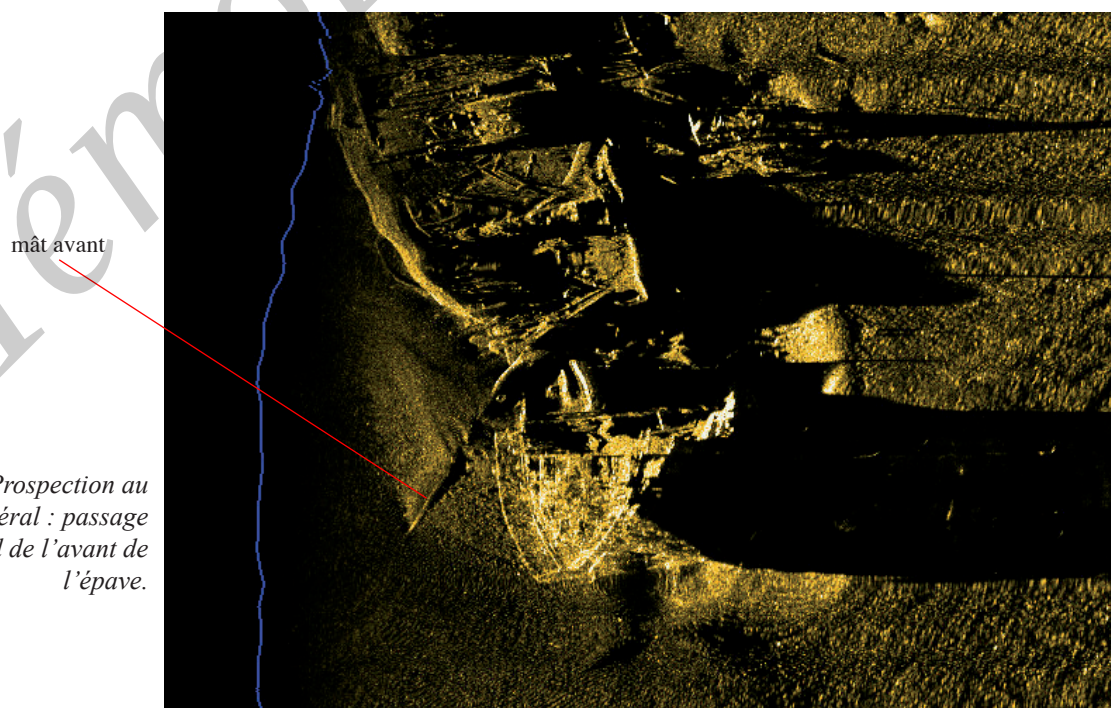


Fig. 51 : Prospection au sonar latéral : passage sur tribord de l'avant de l'épave.

* ADRAMAR : Association pour le Développement de la Recherche en Archéologie Maritime.

L'image la plus parlante a été effectuée sur le "HOLLANDAIS", côté bâbord (fig. 52).

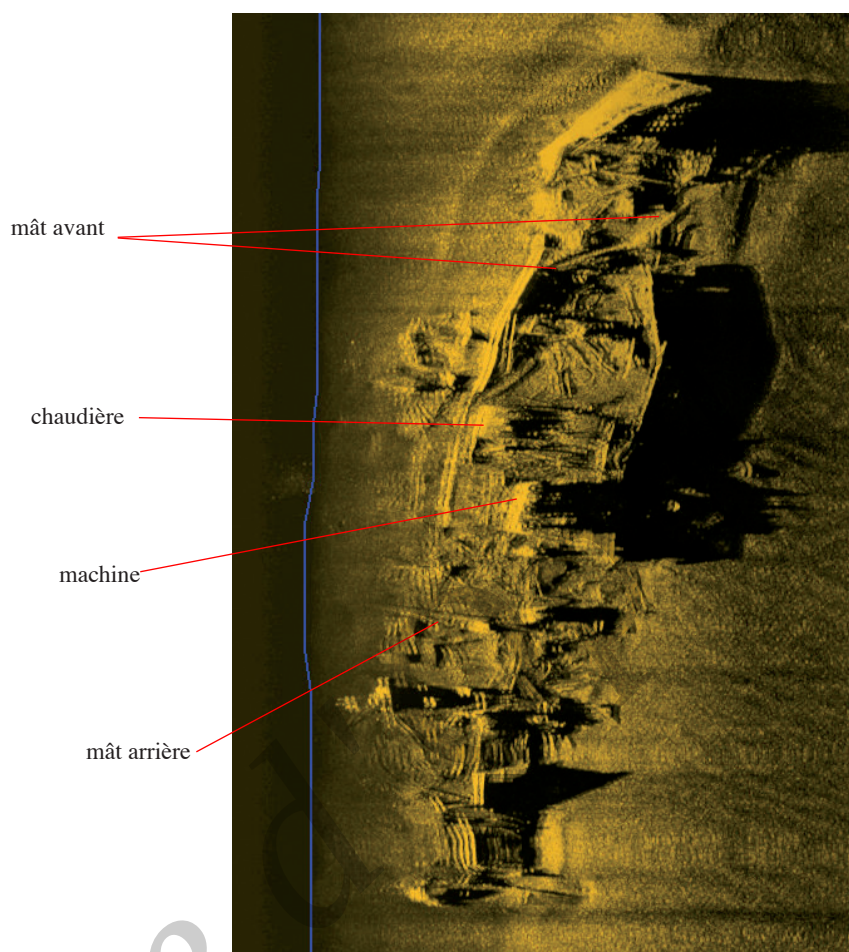


Fig. 52 : Prospection au sonar latéral : passage sur bâbord de l'épave.

Le poste avant, déporté sur tribord (fig. 53) et (fig. 11) montre bien l'ancre à poste et les ouvertures dans les tôles bâbord. On peut comparer l'image au sonar avec la photo prise à l'intérieur du poste avant (fig. 12).

Le mât avant, au sonar latéral est comparable à l'image en vue tribord (fig. 51). Il se poursuit au travers de la cale avant.

De nombreuses tôles sont déposées sur bâbord, avant les chaudières. On les trouve également sur le quart arrière sur une image qui correspond à un mât plus ou moins noyé dans le sable vaseux.

La précision des images sur la machine (fig. 54) est remarquable. Les trois cylindres sont visibles. Les boulons qui ferment les pistons sont très nets alors qu'ils ne mesurent que 20 à 35 centimètres de large sur 20 centimètres de haut !

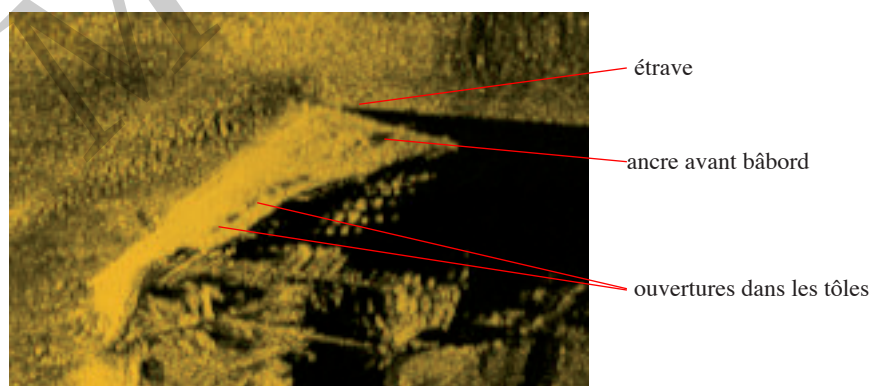


Fig. 53 : Détail du poste avant couché sur tribord.

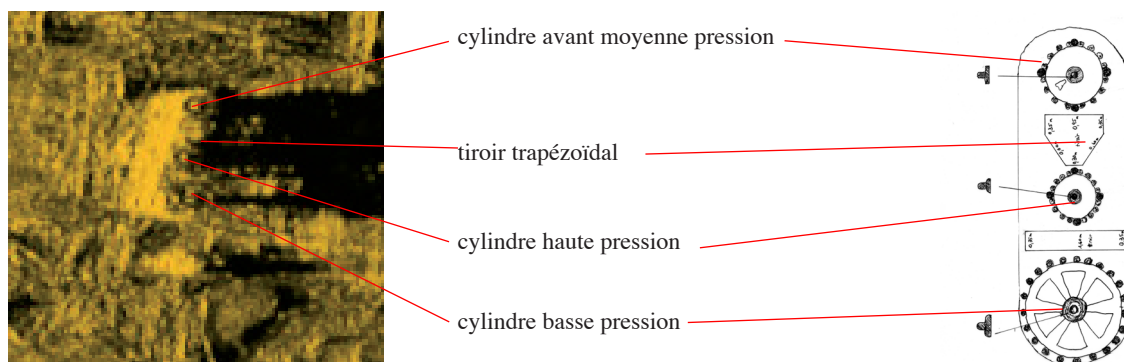


Fig. 54 : Détail de la machine.

Nous nous sommes appuyés sur cette longueur de la machine (5,60 mètres : fig. 26) pour estimer la longueur totale de l'épave soit 87 mètres. La largeur totale mesurée aux chaudières s'élèverait à 16 mètres.

La mesure effectuée en plongée de l'hélice à l'étrave est de 82,75 mètres. Il manque la poupe et le safran soit au moins 86 mètres sur 12 mètres de large.

Une mesure effectuée au DGPS* donne l'étrave à 50° 47' 845 N, la poupe à 50° 47' 892 N soit 47 millièmes de mille soit 87,04 mètres. Les mesures concordent.

=> Nos hypothèses se concrétisent : le Sperrbrecher allemand, construit au début du siècle, était un vapeur mesurant 86 à 87 mètres de long sur 15 à 16 mètres de large, doté d'une machine à triple expansion assez exceptionnelle avec un cylindre haute pression central.

Essai d'identification de l'épave

LENTON (1975) et GRÖNER (1985) ont inventorié, dans leur ouvrage, les Sperrbrecher allemands et en ont dénombrés 136. Neuf navires assimilés à des Sperrbrecher sont des bateaux de transport. Construits au début du siècle (1904 - 1923), d'un tonnage important (3210 à 6097 BRT), ils avaient été conçus pour l'opération « SEELÖWE ».

Les autres sont des « Große Sperrbrecher » et des « Mittlere Sperrbrecher » dont la longueur est largement supérieure au « HOLLANDAIS », et n'ont pas été coulés en Manche. Les autres Sperrbrecher sont, selon GRÖNER, des « Kleine Sperrbrecher » (petits Sperrbrecher) de 1000 à 1500 BRT ou « Kleine Sperrbrecher Auslands-Neubauten » (Sperrbrecher réquisitionnés) mais, selon LENTON, ce sont des dragueurs de mines auxiliaires.

Passons en revue quelques Sperrbrecher coulés sur la côte d'Opale :

- le Sperrbrecher n° 2 est l'« ATHEN ». Cargo de 4450 tonnes, lancé le 30 juillet 1940, il a été détruit par une mine le 22.09.1940 à Boulogne (50° 44' N - 1° 36' E). Renfloué, réparé à Rotterdam en novembre 1942, il est devenu le navire « GENERAL BRUSILOV » en 1946 puis rebaptisé « WARYNSKI » en 1947. Il est, semble-t-il, toujours en activité !

- le n° 34 est le « FALKE ». Construit aux chantiers de Bremer Vulkan à Vegesack en 1909. Mesurant 72,54 mètres de long pour 10,18 mètres de large, il est constitué d'une machine à triple expansion avec deux chaudières. Ce navire est devenu, le 31.07.1909, l'allemand « TOREADOR » puis en 1918 le « DÜSSELDORF », en 1920 le « PEDORF », en 1921, de nouveau le « DÜSSELDORF ». Enfin renommé « FALKE » le 1^{er} octobre 1939, ce Vorpostenboot V 104, fut transformé en Sperrbrecher le 1^{er} octobre 1940 et prit le nom de Sperrbrecher 134 le 1^{er} août 1944. Le « FALKE » fut bombardé le 8 août 1944 à Port Tudy (Île de Groix, près de Lorient) (Jean HUMEAU et Erwan PIRIN, 1995). C'est en plongeant sur cette épave du « FALKE » que nous avons imaginé ce que devait être le « HOLLANDAIS » !

- le n° 68 est le « FLORA » devenu le 11 octobre 1941 le Sperrbrecher 168. Détruit à Saint-Nazaire en septembre 1944, renfloué et réparé, il devint le bateau français « PORTNAVALO » en 1947 puis le « FLACHSEE » en 1955, il coula près du Varne le 11 février 1963, après une collision dans le brouillard avec le CANUK TRADER (il est décrit dans ce tome 3).

* DGPS : Positionneur différentiel.



Fig. 55 : Le Sperrbrecher FALKE - (ECPAD DAM 956 L 29) - (même mât d'étrave, mêmes tourelles portant des canons antiaériens que notre épave).

- le Sperrbrecher 71 est le "JASON". Construit en 1935, jaugeant 1 025 tonneaux, réceptionné en 1939, il a heurté une mine le 16 juillet 1940. Renfloué le 25 octobre 1941, il devient le Sperrbrecher n° 171 et heurte à nouveau une mine à 50° 48',4 N - 1° 45',5 E, proche d'Ambleteuse, selon GRÖNER. Mais il s'agit d'une erreur typographique car c'est à Calais qu'il a été détruit à 50° 58',4 N - 1° 45',5 E le 20 février 1942 à 22 h 57. Les plongeurs de Calais et de Dunkerque plongent sur cette épave qui possède une machine de 4 cylindres diesel.

- le Sperrbrecher 74, devenu 174 est le "TINDEFJELL". C'est un navire réquisitionné, fabriqué à Oslo aux chantiers NYLANDS en 1936. Il mesure 76,42 mètres de long pour 12,58 mètres de large, et devient le 5 décembre 1941 le Sperrbrecher 174 pour couler près de Dunkerque à 5 h 55 le 28 mai 1942. C'est une épave visitée par les plongeurs de Dunkerque mais il est doté d'une machine à 4 cylindres !

- le dernier est le n° 183, construit en Hollande le 18 décembre 1940 sous le nom de QUACK. Réquisitionné, il devient le 14 janvier 1942 le Sperrbrecher n° 183, coulé par une mine à Dunkerque (51° 03',7 N - 2° 14',1 E) le 23 juin 1942. Il est renfloué en 1956, réparé en Hollande et prend le nom de "HYKE SOPHIA" puis italien en 1958 sous le nom de "CINZIA", et en 1977 "AITTAM". Il semble toujours en activité !

Monsieur Dirk BLAAS a passé en revue sur Internet tous les navires coulés en Manche aux abords de Boulogne. Un cargo à vapeur lancé le 22 mars 1904 par les chantiers NÜSCKE à Stettin, nommé "AMISIA" (nom romain de l'Elbe) aurait pu correspondre. Rebaptisé par les Allemands "CONSUL POPPE" en 1921, il a été coulé par l'aviation hollandaise dans la rade de Boulogne. Les dimensions de 72,84 mètres pour 11,22 mètres (fig. 56) sont similaires mais la disposition des machines à 3 expansions Schiffs, Uebigau à Dresden est hélas différente de celle du "HOLLANDAIS".

72620	Consul Horn	②	TwinSc	8384	...	1904	Harland & Wolff, Ltd.	H.C. Horn	453'8"56'4"30'5"	Hamburg	Q8Cy.214',80p',431'x62'-42'4"	G
	ex Gerolstein-39,		ss Lon. No. 3-18	6189	1,29		Belfast		FK&BK8"	German	808NHP	
	DRIN (ex Mamari)		ss Lon. No. 2-26	5186						WB	Harland & Wolff, Ltd. Bel.	
	D.F.		2 Dks of deep framing & Shelter dK			1904	Nüske & Co. Act. Ges.	Johann M. E. Blumenthal	239'0"36'8"16'1"	Hamburg	T.8Cy.17',28'x48'-82"	G
72621	Consul Poppe	(ex Amisia)		1412			Stettin		Q83' B68' F29'	German	104NHP	
	DRIN Wireless		1 Dk	877		1910	Gt. Lakes Eng. Works	American S.S. Co.	504'0"56'0"26'0"	Buffalo NY	T.3Cy.28',87'x63'-42"	R
72622	Consumers Power			6391			St. Clair, Mich	(Boland & Cornelius, Mgrs.)		Utd. States	267NHP	
	307361 (ex Harry Yates-34)		(Self-Unloader)							W/L	Gt. Lakes Eng. Works	
	KDUBD.F. GyC. Mchgy. Aft			5082								

Fig. 56 : Extrait du registre de la Lloyd's - navire à vapeur à moteur de 1940 - 1941 (numéro 72621 CONSUL POPPE ex AMISIA).

On peut considérer également que les dragueurs de mines allemands (les Minensuchboot), bien que de plus petite taille, peuvent en faire partie.

- le *M 50* lancé le 19 août 1916, devient le 26 novembre 1937 le R.escort *BROMMY*. Devenu le 10 octobre 1940 *M 550*, il est coulé à 23 h, le 15 juin 1944 à Boulogne, par des bombardiers alliés. Il ne mesurait que 58 mètres de long et était muni de deux moteurs diesel !

- le *M 107* ou *VON DER GROEBEN*, lancé le 3 juillet 1918, transformé aux chantiers MÜTZELFELD où sa longueur est portée à 64,20 mètres, devenu en 1939 le *VON DER GROEBEN M 507*. Il heurte une mine à Boulogne le 18 août 1940. Renfloué, réparé, il coule à 23 h à Boulogne sous les bombes des avions de la RAF le 15 juin 1944.

- le *M 146*, lancé le 21 décembre 1918, entre à la Kriegsmarine sous le nom de *TAKU* en mai 1940 puis comme *M 546*. Transformé le 29 août 1941, il devient le *VON DER LIPPE*. Sa taille antérieure de 59 mètres est portée à 64,20 mètres et sa largeur de 7,30 mètres passe à 8,30 mètres. Il est aussi coulé à Boulogne le 15 juin 1944 par un bombardement.

- le *M 133* lancé en 1919 (fig. 57) aux chantiers FREDRICHS à Einswarden, devient le 11 mars 1929 le *WACHT* puis le 24 mai 1939, le *RAÜLE M 133*. Il coule le 9 mai 1942 à 50° 49' N - 1° 36' E à une position proche du "*HOLLANDAIS*" après une collision avec le *R 45*. *GRÖNER* donne une position comparable pour la destruction du *R 45*. Les archives de la Kriegsmarine précisent que le 9 mai 1942,

« *Kanal : le Minensuchen M 533 bei eine kollision mit dem R-Boot R 45, das ebenfalls verloren geht* ».

Il y a donc bien eu une destruction d'épave au large d'Ambleteuse ! Par contre LENTON (1975) cite « *cette collision s'est déroulée au large de Dunkerque ! D'autres informations précisent que : « le M 133 a été coulé après une attaque aérienne le 17 mai 1942* ».

Nous avons essayé de clarifier cette histoire :

Le Kriegstagebuch der 4 Raümbotflottille 1.11.1941 bis 31.05.1942 *

- RM 70/33 S 101 – 104, S 229, S 233 – 235 **

- le 2.05.42, à Rotterdam, le *R 45* est au port, accompagné du *RAÜLE*

- le 8.05.42, ils partent de Rotterdam et passent devant Hoeck en Hollande.

- le 9.05.42, deux minutes avant le changement de quart, à 4 h 33, le *R 45* quitte sa position et est éperonné, coupé en deux par le *RAÜLE* en son milieu. Vingt quatre membres furent sauvés, trois disparurent. L'avant du navire a coulé en une minute ; l'autre partie remorquée d'abord par le *RAÜLE*, a été finalement remorquée par le *R 47* vers Dunkerque pour rentrer au port à 7 h.

- le 9.05.42, à 14 h, l'épave dépasse de l'eau, quille en l'air. Le commandant du *R 45* prend des contacts pour un éventuel renflouage.

- le 10.05.42, à 22 h, sortie du *RAÜLE* vers Dieppe via Boulogne ».

Un autre article daté du 31 mai 1942

- « *l'avant du R 45 a été coulé suite à une attaque aérienne sur le navire de renflouage. Les propulseurs VOITH de l'arrière du navire ont été démontés et envoyés à Brême à l'usine VOITH***. Les appareils sauvés, ont été transmis à Dunkerque, inspectés et envoyés à Amsterdam* ».

Il n'y a donc plus d'épave du *R 45* !

RM 45 IV / 35 Hafenkommendant Boulogne Kriegstagebuch 1941 - 1942*

À Boulogne, le 17.05.42, à 1h 50, entrée du *RAÜLE* accompagné des *Vorpostenboot 1802, 1803, 1808, 1809, 1805, 1806, 1513 et 1514*, et d'autres navires...

Sept attaques aériennes ou menaces d'attaques aériennes de 12h28 à 17 h 58.

Rapport du soir : « à 18 h 20 : attaque aérienne sur le port avec 11 bombardiers et 30 Spitfire. Environ 25 bombes tombent sur le port.

Le *R.Bootsbegleitschiff RAÜLE* est touché par une bombe pleine cible. Au bassin Loubet, deux grues sont fortement endommagées. Au bassin à flot, une grue est légèrement abîmée. Différentes cibles sont atteintes : des rues, de vieilles maisons, un impact sur le bunker abri 17 sans dégâts, un incendie de carburant issu du *RAÜLE*, vite maîtrisé, des lignes électriques principales détériorées, réparées rapidement...

Pertes : 1 mort, 2 disparus, 1 blessé grave et 7 blessés légers.

* Documentation Philipp RAUTH (chercheur du GPE - Bundes Archiv de Freiburg).

** Traduction Alain DUMONT.

*** Un *Raümbote* est exposé, sur ber, au Marinemuseum de Wilhelmshaven (fig. 5 épave du convoi « B »).

Le rapport diffère quelque peu : le 17.05.42 :

- 11h35 : dix bombardiers et dix Spitfire sur Boulogne
- 11h40 : Bassin Loubet : gros incendie, forte émission de fumées
- 11 h 45 : le commandant du port annonce que :

Le vapeur RAÛLE est coulé par une bombe, 1 mort, 1 blessé grave, 6 blessés légers. Sur le quai à charbon, des grues sont endommagées. Bassin à flot : une maison détruite. Deux bombes dans les rues. Une bombe sur le bunker 17 : pas de blessé. Deux bombes sur la gare maritime : pas de dégâts.

RAPPORT de COMBAT*

Sur le bombardement de l'escorteur RAÛLE le 17. 05. 42 dans le port de Boulogne

L'escorteur RAÛLE entre au port le 17.05.42 à 2 h 30 et est amarré au bassin Loubet.

- À 11 h 30, le port de Boulogne subit une attaque aérienne. Les services de l'armée ont mis en place la DCA, le reste de l'équipage a été envoyé aux abris antiaériens.

Au moment où presque tous les membres de l'équipage avaient quitté le navire, en dehors des membres de DCA, une bombe atteint le bateau, au niveau de la salle des machines, touchant la soute à pétrole. Un incendie s'est propagé rapidement dans la partie centrale du bateau et sur l'eau.

L'arrière du bateau a très vite coulé, alors que l'avant est resté encore quelques minutes hors de l'eau. Le RAÛLE s'est penché sur tribord et s'est complètement enfoncé en 10 à 15 minutes environ.

Les membres de la DCA, le personnel des machines et de surveillance purent être ramenés à terre sains et sauf exceptés 3 hommes : un homme du service DCA le matelot GEHL, tombé au moment de l'impact. Et 2 hommes des machines ont disparus, les matelots RIST et OSTERHOFF ; 14 membres d'équipage furent légèrement blessés.

L'épave gît par environ 8 mètres de fond au Nord-Ouest. Elle est couchée sur tribord avec une gîte d'environ 30° avec le pont de signalisation hors de l'eau.

Le sauvetage des « papiers secrets » n'a pas pu être mis en place à cause de la chaleur qui régnait lors de l'incendie du pétrole.

Le relevage du RAÛLE a tout de suite été entrepris.

Pour le renflouage du bateau, une entreprise hollandaise a été employée. Le personnel des machines du RAÛLE a été utilisé pour surveiller et aider.

Le RAÛLE a donc bien été coulé à Boulogne le 17 mai 1942. Il n'y a pas eu de collision au large d'Ambleteuse avec le R 45.

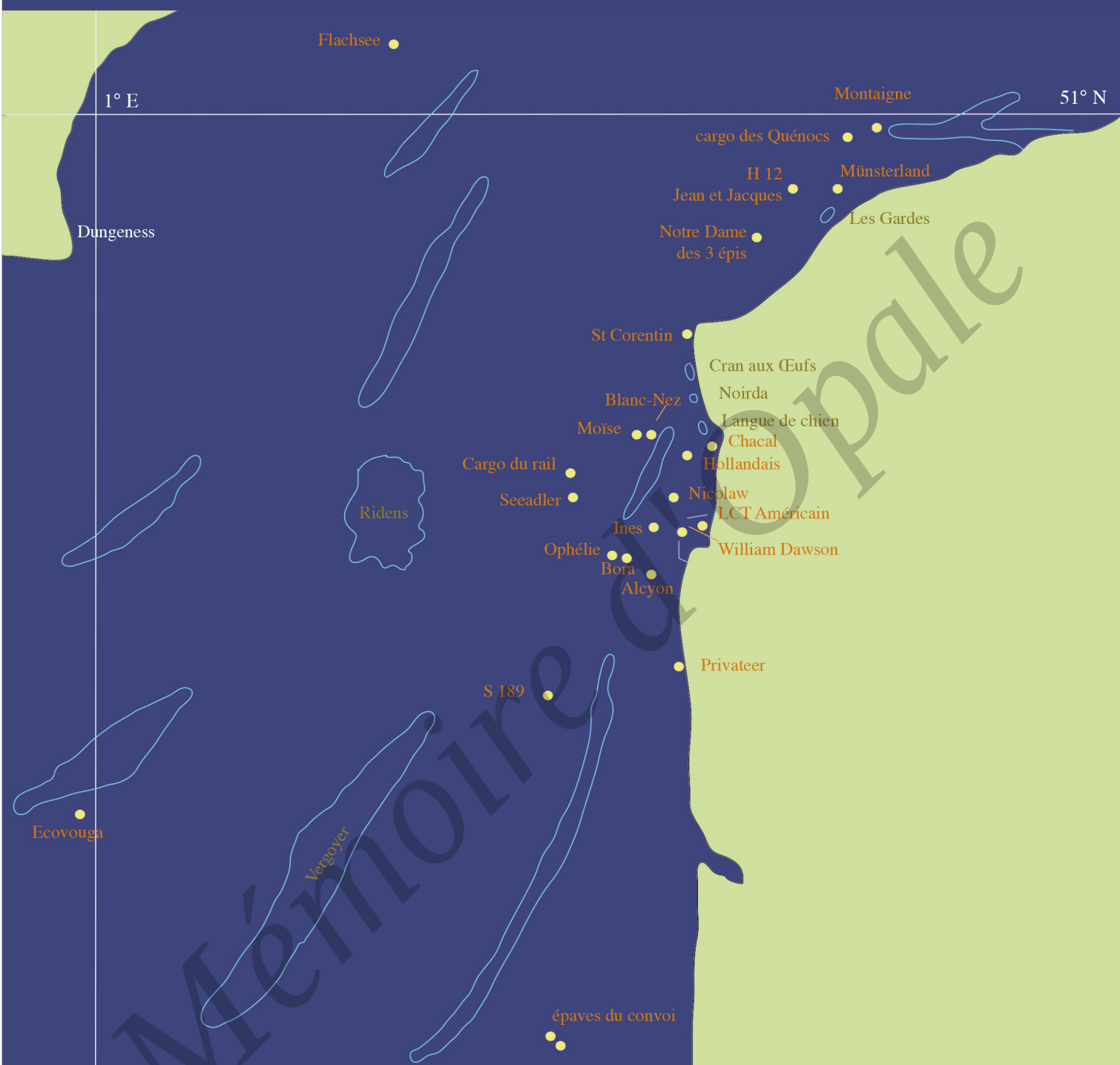
Nous n'avons pas trouvé de Sperrbrecher comparable à l'épave du "HOLLANDAIS". Il a certainement été soumis à des fouilles poussées : plongeurs de la Kriegsmarine chargés de récupérer, en vue d'une utilisation ultérieure de la totalité des canons et de l'armement ? Cargaison secrète de la cale avant ? Récupérateurs de câbles, d'armes, de douilles, hors conflit ?

Peut-être qu'en plongeant dans les restes de la cale avant, trouverons-nous l'explication un jour ?

Nous remercions tous ceux qui ont contribué à donner des renseignements, à rechercher les indices, à traduire, à photographier, à mesurer en plongée : Alain, Alexandre, Andrée, Bernard, Dirk, Grégory, Jackie, Jean-François, Jean-Pierre, Jef, Mickaël, Muriel, Nicole, Olivier, Philipp, Philippe, Stéphane, Victor et Wilhelm.

* Philipp RAUTH : traduction Alain DUMONT.

RECHERCHE ET IDENTIFICATION DES ÉPAVES DE LA CÔTE D'OPALE



Les deux conflits mondiaux à travers le patrimoine maritime de la Côte d'Opale

- 4 épaves de la 1^{ère} guerre
- 14 épaves de la 2^{ème} guerre
- 2 épaves de l'entre deux guerres
- 8 épaves contemporaines
- 4 sites remarquables

Tous visités grâce au bateau *MYSIS* du C.S.M.C.O.

Que ces récits vous donnent l'envie de venir les découvrir en plongées !