

## **Brumes de rhum et histoires de guerre**

La navigation n'est pas toujours des plus aisées dans ces latitudes et à cette époque de l'année où la visibilité reste mauvaise neufs jours sur dix, réduite le dernier.

C'était donc après un quart de navigation par épais brouillard, un air pesant d'une humidité poisseuse qui détrempe et moisit les cabans. On avait enfin reconnu ce feu d'atterrissage à quelques encablures de la côte, un perce brouillard qui par visibilité normale se voit à plus de vingt milles. Le pilote avait quitté le quartier douillet de ses bureaux pour nous guider dans les eaux gluantes du port, « At Master's Orders and Pilot's Advices », selon la formule que j'ai couchée dans le livre de bord.

Agile comme un chat, il avait escaladé la longue échelle de corde prévue à ces fins et je l'ai accueilli sur le pont d'un « Welcome on board, Sir ! » auquel il me répondit par « A mild day, isn't it ? », ce qui me confirma que l'on ne devait pas souvent naviguer sans suroit dans ces eaux.

Il nous conduisit sans problème jusqu'à notre quai de déchargement, donnant ses instructions aux deux remorqueurs par le puissant sifflet de notre navire alors que je transmettais les ordres de barre à mon timonier et ceux destinés à la machine par le chadburn, le Vieux tirant sur sa pipe, l'air bougon et la casquette dégoulinante de pluie et d'embruns.

Une fois les amarres à poste, le pilote quitta discrètement le bord pour céder la place aux autorités portuaires, de douane, d'immigration, à l'agent de la compagnie et déjà aux responsables du déchargement.

Nous étions passés des quarts de navigation à ceux de port et comme bien souvent, j'empilais les deux quarts successifs, laissant aux autres le plaisir d'aller à la taverne alors que je m'occupais de notre rafiote.

Les dockers (aussi appelés débardeurs, stevedores ou longshoremen) connaissaient leur boulot et nos matelots étaient au fait de leurs demandes, les choses roulaient sans embuches. Le déchargement avait débuté dès notre arrimage, malgré l'heure nocturne de notre arrivée.

Une fois ces formalités remplies, le bureau du capitaine reprit un peu de calme et notre Grand Mât sortit un flacon et deux verres du tiroir de son bureau. Dans de telles situations, difficile de refuser son offre de partager un boujaron de vieux rhum plein de feu et de rêves.

On parla tout d'abord de nos dernières heures de navigation, de cette approche compliquée par les courants et les hautfonds et cette balise qui avait été emportée par la tempête de la semaine dernière, marque que l'on avait cherchée en vain pour préciser notre approche.

J'avais encore la marque du cache du radar sur le visage, comme si j'avais un masque imprimé autour de mes yeux fatigués par ces heures à scruter l'écran, y effectuer le pointage des navires alentour et notre positionnement par rapport à l'image brillante des échos de la côte.

Ce Capitaine et moi nous nous pratiquons depuis de nombreuses années et on a fait ensemble plusieurs fois le tour de la boule. Il m'a connu comme premier matelot, puis comme officier de pont, toujours avec une belle complicité et beaucoup de respect. Sa confiance en moi était flatteuse et j'en suis encore très fier, voire orgueilleux.

Comme je commentais mon admiration devant la manière subtile dont il avait commandé ce délicat atterrissage (eh oui, c'est ainsi qu'on le dit dans la marine, comme pour un avion !) \*\*\*, mon commandant me rappela qu'il avait servi dans les U-Boot pendant la dernière guerre et qu'il connaissait la région aussi bien sur l'eau que sous l'eau. En entrant sur ce sujet, se serait-il avancé sur une page importante de sa vie ? J'en suis certain, d'autant qu'il ne devait avoir que 25 ans à cette époque.

*« Vous reprendrez bien encore un verre de cet honorable rhum antillais, doré comme la peau d'une fille des îles ? » me demanda-t-il en ajoutant « ça vous rappelle notre passage de l'Øresund, non ? ».*

Je me suis alors remémoré cette navigation sans pilote que nous avons réalisée en revenant de Leningrad (St-Pétersbourg), moi à la barre, lui avec tous les détails de la route inscrits minutieusement dans sa tête, me donnant des ordres brefs et précis pour passer dans ce dédale.

La Mer Baltique que les Allemands appellent la Mer de l'Est communique avec la mer du Nord par le Kattegat et le Skagerrak. C'est un passage usuel pour sortir de la Baltique, mais il faut tout d'abord passer l'Øresund entre Copenhague sur bâbord et Malmö sur tribord. Actuellement il y a un pont, le Øresundsbron, qui surplombe ce passage maritime, unissant le Danemark à la Suède. L'autre point délicat est le passage entre Elsinore (forteresse de Kronborg) et Helsingborg.

Il faisait nuit et les feux du balisage étaient si brillants qu'on pouvait penser pouvoir toucher les phares tant ils étaient près notre navire de plus de 170 m de long.

Comment ne pas me souvenir de ces intenses moments ? Après une gorgée de la liqueur antillaise j'osai une question :

*« Mon Comandant, vous connaissez bien cette région, n'est-ce pas ? ».* Il me lança un intense regard et me répondit :

*« Oui, pendant la guerre j'étais basé à Kiel avant qu'on ne nous envoie à Brest. Ces eaux, je les ai pratiquées de jour et de nuit, tant en surface que sous l'eau avec mon U-Boot, mais vous n'étiez que juste né, jeune homme ! »*

Après une lichée de son verre, il reprit :

*« Une belle bête que le U-218. Il avait été construit en 1942 par le chantier naval Krupp à Kiel. Si je me souviens bien, il mesurait près de 77 m de long par un peu plus de 6 m de large et avait un déplacement de quelque 1'000 tonnes en surface et plus en plongée, bien entendu.*

*Comme je connais votre curiosité, j'ajouterai que mon « Boot » était équipé de 2 moteurs diesel de 3'200 cv et de 2 moteurs électriques de 750 cv, ce qui nous permettait une vitesse de surface de près de 17 nœuds et respectivement un peu plus de 7 nœuds en plongée. On pouvait descendre jusqu'à 200 m de profondeur, mais c'était rare. Le U-218I était pourvu de 5 tubes lance-torpilles de 533 mm (dont 1 tube donnant sur l'arrière). En mission, on était armés de 14 torpilles, d'un canon de 88 mm et d'un autre de 20 mm ».*

Il se faisait tard et nous avions peu dormi ; la fatigue se faisait ressentir, mais l'arrivée à bon port sans incidents et ce rhum à la fois doux comme du velours et puissant comme un piment grillé, tous ces éléments nous faisaient apprécier le moment présent et oublier le reste. Mon Commandant reprit ses souvenirs :

*« Au total, l'équipage se composait de 50 marins sous le commandement du Lieutenant-capitaine Becker, puis sous celui de Rupprecht Stock, mais là, je n'étais plus à bord. On a longtemps été rattaché à la base de Brest, un des hauts lieux des U-Boots de la Kriegsmarine en France. C'est probablement là que j'ai appris à apprécier les bons vins français, vous connaissez mes goûts, n'est-ce pas ? ».*

Oui, je connaissais le plaisir de mon Commandant de savourer un verre d'Entre-deux-Mers lors des bons repas.

Beaucoup plus tard, j'ai appris qu'au cours de ses presque 500 jours en mer le U-218 avait effectué 10 patrouilles dans lesquelles il a coulé 2 petits navires marchands et a également endommagé un cargo de 7'000 tonneaux ainsi qu'un navire de guerre auxiliaire de même tonnage. Après une brève interruption provoquée par une question d'ouverture d'une autre cale, il reprit :

*« Vous savez, on n'a pas eu que des situations faciles avec ce sous-marin. Par exemple, en septembre 1942, lors de l'attaque du convoi ON 127, l'escorte de ce dernier a sérieusement endommagé notre U-Boot. En fait, on a dû renoncer à notre mission et rejoindre notre base de Brest. »*

Un ange passa, peu perturbé par le vacarme des bennes de déchargement. J'osai une autre question : « qu'en était-il des attaques des convois des pays alliés ? »

*« Pour les convois, on opérait volontiers en « Rudeltaktik » (meute de loups en français et Wolfpack en anglais), une tactique de guerre chère à l'Amiral Karl Dönitz. Les convois étaient organisés en forme de rectangle allongé, avec plusieurs colonnes de 4 ou 5 navires. La vitesse du convoi est marquée par celle du navire le plus lent. Les convois dits « rapides » regroupaient des navires dont la vitesse maximum dépassait 7½ nœuds. Les convois nommés « lents », étaient ceux des navires dont la vitesse était inférieure.*

*La technique de meute, comme son nom l'indique, consistait en une attaque à plusieurs sous-marins d'une proie solitaire ou un convoi. Il n'y a pas de coordination précise entre les U-Boots ; on se rassemble sur le lieu de chasse, en écoutant les émissions radio du ou des navires qui accompagnent le convoi. Ces messages utilisaient des fréquences sur les ondes moyennes (bande hectométrique). Chaque sous-marin attaque individuellement le convoi, en fonction de sa position et de sa situation. L'expérience nous a montré que les meilleures positions d'attaque étaient sur les flancs des navires alliés.*

*C'était la guerre, cette horrible guerre et l'année d'après, 6 hommes de notre équipage ont été blessés par l'attaque d'un bombardier allié. Plus tard, après avoir posé des mines au large de Falmouth, notre U-218 a été pris en chasse pendant plusieurs jours mais on a finalement réussi à nous échapper et à rentrer. »*

Le niveau de la bouteille avait passablement baissé, les silences étaient longs, on sentait que ces souvenirs n'apportaient pas que des belles images. Mais j'appris encore des choses cette nuit-là...

*« Voyez-vous jeune homme, il n'avait pas que les cargos qui partaient par le fond, il y avait aussi des hommes. Certains ont survécu, d'autres non.*

*Théoriquement, le Traité de Londres de 1930 imposait que les sous-marins obéissent aux mêmes règles que celles qui s'appliquaient aux corsaires de surface\*\*\* :*

*Attaquer en surface et mettre l'équipage en lieu sûr, avant de couler le navire intercepté (article 22 dudit traité).*

*Ceci ne s'appliquait cependant pas aux navires refusant d'obéir ou ripostant par les armes. Ces mêmes règles n'interdisaient pas d'armer les navires marchands mais un tel armement les transformait automatiquement en navires de guerre. Ils ne bénéficiaient donc plus de la protection prévue à l'article 22 !*

*Et puis, il y a eu le fameux « Laconia Order » de l'Amiral Dönitz, nous interdisant de porter assistance aux survivants des bâtiments coulés, en parfaite contradiction avec les règles navales internationales et avec le traité de Londres.*

*A une autre occasion c'est nous qui naviguions de conserve, accompagnant un convoi allemand. Avec mon second submersible, le U-264, au cours de notre deuxième patrouille, nous nous trouvions à 500 milles au sud-ouest du Cap Finistère, pour escorter en compagnie de deux autres U-Boote le Hohenfriedberg, un pétrolier allemand. Le croiseur lourd britannique HMS Sussex avait repéré le tanker et l'a forcé à se saborder. De notre côté, nous avons lancé nos torpilles sur le croiseur britannique, mais nous avons manqué notre cible ; le HMS Sussex a pu quitter la zone, indemne. Nous avons secouru l'équipage du pétrolier et notre U-264 est rentré sans encombre à Saint-Nazaire avec les survivants du M/V Hohenfriedberg, ce qui a valu une belle promotion à notre commandant. C'était au printemps 1943 ».*

Cependant je n'en saurais pas beaucoup plus au sujet de ses périples de guerre. Pas que la bouteille ne soit maintenant vide, ni que les affaires du bord n'interrompent cet intense moment d'intimité et de confiance, mais je compris qu'il était inutile d'entrer plus en avant dans le jardin privé de mon Commandant. Un personnage profondément humain et qui a probablement souffert des effets pervers de cette foutue guerre que certains disent avoir été la dernière, chose qui n'est cependant pas vraiment certaine, hélas !

Comme j'ai été appelé pour régler un problème au niveau de la cale une, le Grand mât me signifia avant que je sorte de son bureau qu'il allait prendre un peu de repos et effectivement quand je suis rentré, sa porte était fermée.

Aussi allons-nous sagement refermer ce flacon de rhum, en y laissant briller les amours de la bouteille pour une autre occasion, comme une célébration ou un coup de cafard. Merci mon Capitaine, merci pour ce grand moment passé dans vos souvenirs de jeune marin de guerre.

**P.-A. Reymond©**  
27-09-2021

### \*\*\* Atterrissage :

**En navigation maritime, l'atterrissage est le moment où, sur un navire venant du large, le navigateur aperçoit la terre** (visuellement ou au radar) et qu'il peut identifier la côte qui se présente à lui au moyen des amers remarquables qui se dévoilent.

Cette première identification lui permet alors de faire le point par relèvements et/ou par distances radar ; il peut alors confirmer sa position et recalculer son estime.

Ainsi, en français, on dit volontiers que le navire a "atterri". On dira par exemple « Nous avons atterri sur le Cap Finisterre, ou sur la marque d'eau-saine de Saint-Malo »

Dans la pratique, l'atterrissage est facilité par le choix d'une route menant sur une zone de la côte facilement identifiable, avec un relief caractéristique, ou un feu aisément identifiable, si possible à bonne distance.

Naturellement l'apparition des systèmes de positionnement par satellites a totalement changé l'importance et la signification de l'atterrissage, mais la juxtaposition des méthodes reste de vigueur, le GPS étant considéré comme une « aide à la navigation », au même titre que le radar, rappelons-le.

**L'atterrage, quant à lui**, est le terme nautique décrivant l'abord d'une côte, soit **l'ensemble des points remarquables et des amers permettant de reconnaître**, en venant depuis le large, **ladite côte** ou l'approche d'un port.

Le document nommé « instructions nautiques » est le fascicule qui décrit, entre autres, l'atterrage d'un lieu, ce qui permet un bon atterrissage.

\*\*\***Les corsaires** de la Seconde Guerre mondiale (en allemand Hilfskreuzer) étaient des croiseurs auxiliaires, soit des unités marchandes, converties en navires armés et conçus pour être utilisés dans la guerre de course. Les corsaires allemands ont œuvré de 1940 à 1943, sur toutes les mers du monde, Méditerranée, Atlantique, Indien, Pacifique, Arctique et Antarctique.

### **Histoire légendaire du rhum.**

Au milieu du 17<sup>ème</sup> siècle, on nomme cette eau-de-vie « tafia », « tue-diable », « guildive » (francisation phonétique de l'anglais « Kill Devil », tue-diable) ou « rumbullion », (vocabulaire qui est à l'origine du mot actuel « rhum »). Selon la légende, parmi les buveurs de rhum les plus fameux il y a John Rackham dit « Rackham le Rouge » qui a inspiré les bandes dessinées d'Hergé. Après s'être enivré de la cargaison de rhum d'une prise qu'ils avaient abordée, le redoutable pirate et son équipage, trop saouls pour résister, furent capturés par la Royal Navy, une aventure qui se termina par la pendaison de ce pirate en 1720.

Aux Antilles on dit en Créole : An ou pran on lagout = Allons boire un petit rhum.

La **capacité de charge** d'un navire marchand se mesure en **tonneaux** de 100 pieds cube (2.83 m<sup>3</sup>, Ton en anglais). **C'est une mesure volumique.**

Le **port en lourd** (ou déplacement en charge, deadweight tons en anglais) est le poids total, exprimé en tonnes de 1000 kg, que prend un navire lorsqu'il est chargé.

**C'est une mesure de poids.**