

Les navires câbliers dans la Première Guerre Mondiale

traduction de l'article de Stewart Ash paru dans le STF 77

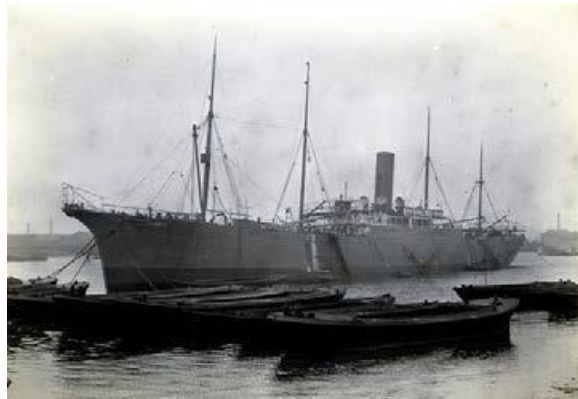
Comme le 4 Août marque le centenaire de la Première Guerre mondiale, il semble opportun que cet article aborde le rôle des câbliers pendant ce conflit.

Seulement quelques heures après la déclaration de guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, des câbliers sont entrés en action pour couper les communications allemandes. Le matin du 5 Août, un navire câblier britannique a attrapé et coupé cinq câbles télégraphiques allemands dans le sud de la mer du Nord. Ce sont les câbles de Emden, sur la frontière hollandaise; vers Brest, l'autre vers Vigo, un troisième vers Tenerife et deux vers New York. Il y a eu quelques débats parmi les historiens de savoir si le navire en cause était le *Telconia* de Telcon ou l'*Alert* du British Post Office (1), mais il est maintenant quasiment certain que le navire était l'*Alert* (1). Il est dit que pendant une courte période, il a, sur l'un des câbles vers les Etats-Unis, l'intercepter du trafic allemand jusqu'à ce que cela soit découvert. Le câble New York - Fayal - Emden a ensuite été détourné pour devenir le câble New York - Porthcurno - Fayal. Le même jour, un croiseur britannique a sectionné deux câbles allemands près des Açores. Ainsi, dès le premier jour de la guerre, l'Allemagne a été coupé du monde avec des communications directes par câble au-delà de l'Europe et ne pouvait communiquer avec ses ambassades dans les Amériques que par radio, ce qui bien sûr pouvait être entendu.

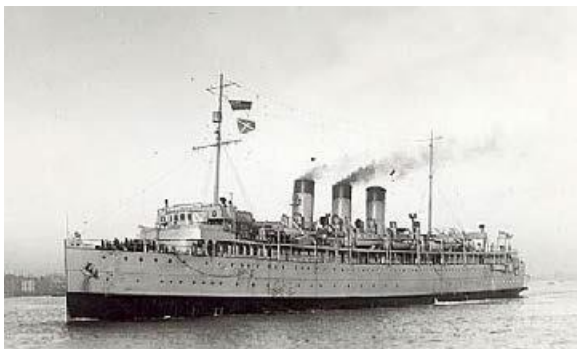
Contrairement aux Britanniques, les Allemands n'ont pas pu utiliser leur propre flotte de câbliers. Au contraire, ils ont essayé de couper les câbles télégraphiques britanniques dans les océans Pacifique et Indien en attaquant les stations télégraphiques. La première attaque a eu lieu sur l'île Fanning en Septembre 1914, la deuxième en Novembre sur l'île Direction, île qui fait partie de l'archipel des îles Cocos. En Juillet 1915, les Allemands ont réussi à rompre le câble de la Norvège à la Grande-Bretagne à quelques 100nm de la côte norvégienne. Aucune de ces attaques n'a perturbé le trafic pendant plus de quelques jours.

Pour aider l'effort de guerre un certain nombre de navires britanniques ont été convertis pour poser des liaisons militaires de communication navales, perturber les communications allemandes et récupérer les câbles allemands afin de les détourner au profit des communications alliées. Le plus notable d'entre eux étaient le 1113 tonnes *Hodder* et le 1211 tonnes *Mersey*, propriétés de la *Lancashire et Yorkshire Railway Co*; convertis en 1915 Le *Siaklot* était un petit chalutier à vapeur; le *Madras* était un chalutier de la mer du Nord. Enfin quatre navires appelés «Clyde Puffers » le *Invercloy* (1), le *Glencloy*, le *Glenray* et l'*Invercloy* (2) ont été affrétés par G & G Hamilton à Glasgow. Le 283ton *Levant II* a été équipé de deux poulies d'étrave et d'un treuil à câble simple. Il a participé à la campagne des Dardanelles et, en 1915, à quelques heures des premiers débarquements de troupes, a posé un câble d'Imbros à Sulva, sous un feu nourri. Cette action a été mentionnée dans les dépêches et son maître a été décoré.

1915 a été une année particulièrement dangereuse pour les navires câbliers. Le *Telconia* a été attaqué par un sous-marin allemand alors qu'il remonté un câble dans la Manche. Il coupé le câble et s'est enfuit; heureusement un navire de la Marine royale arriva à temps pour détourner le sous-marin vers le large avant qu'il ne puisse causer d'autres dommages. Plus tard dans cette même année, le *Telconia* effectuait une épissure finale dans la mer du Nord quand une mine à la dérive vers le bas de la position du navire a été repérée à une distance de 3knot. Ce n'était pas le moment de couper, mais le capitaine était en mesure de manœuvrer le navire suffisamment pour permettre à la mine de passer sur le côté du navire, à environ 2 pieds de la coque.



CS Colonia à Greenwich Dolphins 1909. Image courtesy of Bill Holly



HMS Princess Irene

Le 27 mai 1915, le *Colonia* chargé de 3500 nm de câble a été amarré, dans Saltpan Reach, dans l'estuaire de la Medway, au large de Sheerness et à proximité du *HMS Princess Irene*. Le 5394 tonnes *Princess Irène* était un navire à passagers détenu par le Canadian Pacific Railway, réquisitionné par la Royal Navy, et transformé en un mouilleur de mines auxiliaire, avec un effectif de 225 officiers et soldats. Il était à Sheerness pour charger des mines.

A 11h14 GMT, il y eut une grande explosion sur le *HMS Princess Irene*. Une flamme rose de 300 pieds (91m) de haut a été suivie quelques secondes plus tard par une autre de même hauteur. Un nuage de fumée, de plus de 1200 pieds (370m) de hauteur, flottait au-dessus de l'endroit où la *Princess Irène* était amarrée. Deux barges de pose à ses côtés ont également été détruites. Au total 352 personnes ont été tuées, dont 273 officiers et hommes, et 76 travailleurs des chantiers navals qui étaient à bord de la *Princess Irène*. Sur l'île de Grain une fille de neuf ans a été tuée par des débris, et un ouvrier agricole est mort de choc. Un chevallement situé à un 1/2 mile (800 m) a eu sa grue arrachée de son support et une partie de l'une des chaudières de la *Princess Irene* a atterri sur lui; l'un des hommes qui travaillait sur le chevallement est mort des blessures subies lorsqu'il a été frappé par un morceau de métal pesant 70 livres (32 kg). L'épave a été jetée à 20 miles (32 kilomètres) de distance. Des personnes proches de Sittingbourne, dans le Kent, ont été blessées par des débris. Une caisse de beurre a atterri à Rainham, à 6 miles (9,7 km) de distance. Un morceau de 10tonnes (10160 kg) du navire a débarqué sur l'île de Grain, où les réservoirs de stockage de pétrole de l'Amirauté ont été gravement endommagés. Le seul survivant à bord de l'*Irene Princess* était un chauffeur, qui a subi de graves brûlures. Au milieu de tous ces dégâts la *Colonia* a échappé avec des dommages mineurs à ses hublots.

D'autres navires câbliers n'ont pas été aussi chanceux. Le 8 Septembre 1915, le navire câblier de la British Post Office *Monarch* (2) était engagé dans la réparation d'un câble à 2,5 nm au sud de Folkestone quand il a explosé. Aujourd'hui, il est encore difficile de savoir si c'était une mine ou une torpille qui le coula mais le navire a coulé dans les 3 minutes et on a du déplorer la perte de trois vies.

Le 1856 tonnes *CS Dacia* a été construit, en 1867, pour l'India Rubber, Gutta Percha and Telegraph Works Company, et a eu une carrière remarquable en tant que poseur de câble. Au cours de la Première Guerre mondiale, il a été impliqué dans les travaux de dérivation de câble pour le gouvernement français et a réalisé un certain nombre de grands succès. Le 3 Décembre 1916, le *Dacia* a été engagé pour détourner le câble Allemand vers l'Amérique du Sud afin de relier Dakar avec Brest, via Madère. Le *Dacia* et ses escortes navales françaises, la canonnière *Surprise* et le navire auxiliaire *Kangourou* venaient de Funchal, Madère quand ils ont été coulés par un sous-marin allemand, avec la perte de 41 vies. Bien que ce travail de détournement ait été réalisé dans le secret, après la guerre, le gouvernement français a reconnu le travail de l'India Rubber Company, en décorant son directeur général, M. C.H. Gray de la Croix de Chevalier de la Légion d' Honneur.

Il est difficile d'évaluer l'ampleur de l'avantage donné aux forces alliées en ayant le contrôle du télégraphe sous-marin international pendant la Première Guerre mondiale. Toutefois, le fameux "télégramme Zimmerman" qui a fait rentrer les États-Unis dans la guerre en 1917, a été incontestablement une étape importante attribuable à ce contrôle. Sans le courage, la compétence et, dans certains cas le sacrifice ultime d'un petit groupe de marins spécialisés, les forces alliées n'auraient pas été en mesure d'intercepter ce télégramme lorsqu'il a été envoyé sur les câbles contrôlés par les britanniques. Il a fini dans la chambre 40 de l'Amirauté britannique, où il a été décrypté et mis à la disposition du président Woodrow Wilson. L'entrée des Etats-Unis dans le conflit a été un facteur crucial dans l'arrêt définitif de la violence à 11h00 GMT le 11 Novembre 1918.



CS Dacia au moment de l' Explosion 3-12-1916



La carrière de Stewart Ash dans l'industrie des câbles sous-marins s'étend sur plus de 40 ans, il a occupé des postes de haute direction au sein de STC Submarine Cables (maintenant Alcatel-Lucent Submarine Networks), Cable & Wireless Marine et Global Marine Systems Limited. Avec GMSL il a été, pendant 5 ans, le président de l'UJ Consortium. Depuis 2005, il a été consultant, travailleur indépendamment ou en association avec les principaux consultants de l'industrie Pioneer conseil, Red Penguin Associés, Walker Newman et Stratégies WFN, apportant un soutien commercial et technique à ses clients dans les secteurs des télécommunications , du pétrole et du gaz.