

Embarquement sur le caboteur Gros-Pierre

Après le naufrage de son navire le Morlaix le 6 mai 1942 Léon Douarin embarque sur le caboteur le Gros-Pierre en tant que capitaine le 22 juin 1942.



Le caboteur Gros-Pierre, photo site marine-marchande.net

Le caboteur Gros-Pierre a été construit en 1921 à Groningen aux Pays-Bas par W. de Jong. Il a pour principales caractéristiques¹ : navire à vapeur de puissance 21 NHP ; longueur 39,86m, largeur 7,01m, creux 3,47m ; tonnage : gross 297, sous le pont 233, net 144 ²; vitesse 6 nœuds.

Comme nombre de navires il va passer aux mains de multiples armateurs.

¹ Sources Lloyd Register navires à vapeur et à moteurs 1923. A noter que ce registre indique année 1923 mais en réalité couvre la période juin 1922 à juin 1923 et il en est de même pour les registres des autres années, la période couverte va de juin de l'année n-1 à juin de l'année n. A noter que le registre de 1923 des Lyoyds comporte 5 navires portant ce même nom de Groningen (N° 61186,61187, 61188, 61189,61190) et que pour cette même année ils ont enregistré 29378 navires à vapeur.

² Selon les données des Lloyd's Register des années 1940 à 1945.

A sa construction, en 1921, sous le nom de Groningen ses armateurs furent Geb. Van Diepank et J. TH. Wilmink, son port d'enregistrement est Groningen et il bat pavillon allemand.

Sur la période juin 1923 à juin 1924 son nouveau propriétaire devient Hahn & Nebert, il est rebaptisé Ostfahrt, et est enregistré au port de Hambourg et navigue toujours sous pavillon allemand.

Le changement suivant a eu lieu sur la période juin 1926-juin 1927. Déjà le précédent propriétaire Hahn & Nebert a été remplacé par Bume & Reif, mais le navire, en un premier temps, est toujours enregistré au port de Hambourg sous le nom de Ostfahrt. Par contre au cours de cette période une liste supplémentaire est ajoutée au registre d'enregistrement du Lloyd's Register: le navire a un nouveau propriétaire à savoir Ernst Krüger et porte désormais le nom de Werner toujours enregistré à Hambourg et battant pavillon allemand. Sur les périodes juin 1927-juin 1928 et juin 1928-juin 1929 la seule modification est qu'au niveau propriétaire/armateur à Ernst Krüger s'est adjoint Kausse & Co.

Il y a lieu de noter que juste avant le passage du nom Ostfahrt au nom Werner se déroule un épisode marquant de la vie du navire Ostfahrt. Le 26 mai 1926 vers 7h30 du soir le steamer Ostfahrt, commandé par le capitaine Krüger C. est mouillé à Anvers sur la rive gauche de l'Escaut au niveau des cales sèches de l'Antwerp Engineering & C^o face au jusan. Il est abordé par la marie salope³ BB57 de la firme Den Breejen-Van den Bout qui descendait le fleuve à la traine du remorqueur Uranus de la Société Anonyme des Remorqueurs Anversois Antverpia ; sur la même remorque autre marie salope la BB 52. Il s'en suit un procès avec divers recours. Le tribunal de commerce d'Anvers en date du 31 mai 1928 fournit les précisions suite à l'expertise. Il en ressort que le steamer Ostfahrt occupait un emplacement régulier ne gênant en rien la navigation ; l'Uranus est responsable pour avoir, sans nécessité et en violation des règles de route cherché à passer avec sa traine entre le Ostfahrt et un navire mouillé en amont de celui-ci. L'expert estime les réparations à 73180 francs. Attendu que le steamer Ostfahrt a perdu 17 jours, qu'en navigation côtière il est affecté au transport de briques et jauge 151 tonnes, que l'état du marché du fret à l'époque est basé sur 5 francs par tonne et par jour ce qui aboutit à un dédommagement de 12835 francs. L'armateur de l'Ostfahrt a dû payer pour assistance 19800 francs. Compte tenu de tous ces éléments la Société Anonyme des Remorqueurs Anversois Antverpia est condamnée à payer, à titre de dommages et intérêts, la somme de 105813 francs. Est-ce uniquement une coïncidence si le nom du dernier capitaine du

³ Sur le document de jugement il est noté plusieurs fois "marée salope" ?

vapeur Ostfahrt est Krüger même patronyme que le nom du nouveau propriétaire de l'Ostfahrt devenu Werner ?

N'ayant pu découvrir le registre des navires à vapeur pour la période 1929-1930 je ne puis affirmer avec certitude la date précise à laquelle le Werner est passé sous pavillon français. Le registre du Lloyd's pour la période 1930-1931 mentionne que l'ex-Werner sous le nom de Gros-Pierre est enregistré au port de Bordeaux et a pour armateur la société Daniel Latrille & Co ; ces éléments sont toujours les mêmes pour la période 1931-1932.

Par contre sur la période 1932-1933 le navire Gros-Pierre passe entre les mains de la Société de Navigation côtière (Eugène Huret armateur) et le Gros-Pierre est enregistré au port de Rouen. Il y a lieu de penser qu'entre sa sortie du chantier Naval de Groningen en 1921 et sa présence entre les mains de la Société de navigation Côtière en 1938 le Gros Pierre a subi quelques légères modifications : le tonnage net n'est plus que de 297 au lieu de 334 ; sa longueur est de 38,9 m au lieu de 39,86, le creux de 3,05 au lieu de 3,47.

Le Gros Pierre sous l'autorité de l'Etat français

Le 3 septembre la guerre est déclarée à l'Allemagne. Léon Douarin, le fil conducteur de mes recherches, est inscrit maritime depuis le 26 octobre 1920 (il avait 15 ans). Il est donc concerné quand le 4 septembre 1939 l'Etat français décrète la mobilisation générale et que de ce fait les marins, tant de la marine de pêche que de la marine marchande sont appelés à leurs postes. Les services de l'Inscription Maritime mettent en place une surveillance accrue de tous les sites de la marine intéressant la défense nationale tels que les sémaphores, les ports, les arsenaux, les navires. Un climat de défiance s'installe (espions, saboteurs...). Une part importante des navires de la marine marchande et de pêche est réquisitionnée. Notamment ceux destinés à être armés, ceux destinés au transport de troupes, d'armements, de matériels. Certains vont être armés pour devenir des patrouilleurs, des dragueurs auxiliaires, des mouilleurs de mines...Les navires marchands devront être équipés, sommairement, de moyens de défense et de sécurité. Les centres d'armement des navires de commerce pour la région nord-ouest de la France furent Brest, Lorient et Saint-Nazaire (canons de 75, mitrailleuses anti-aériennes, parfois grenades sous-marines et matériels anti-mines). La charge de travail et l'absence de stocks nécessaires firent que nombre de mois s'écoulèrent avant que tous soient équipés et reçoivent le personnel militaire nécessaire à leur mis en oeuvre (AMBC= Armement Militaire des Bâtiments de Commerce).

C'était encore le cas du caboteur Gros-Pierre le 18 mai 1940 date à laquelle le Lieutenant Crozier, officier des routes aux ports de Swansea et Talbot transmis au capitaine de Vaisseau, attaché naval à l'ambassade de France à Londres le courrier suivant : *« j'ai l'honneur de vous donner ci-dessous les renseignements relatifs à l'armement et à la défense passive du S/S Gros-Pierre, arrivé à Swansea le 14 mai venant de Cherbourg. »*

Capitaine : Le Hoerff

Equipage : 12

Personnel militaire : néant

Casques : néant

Masques : 12

Protection de la passerelle : néant

Armement : 1 fusil

Paravanes : néant

Costumes étanches : néant

Costumes semi-étanches : néant

Pompe de décontamination : néant

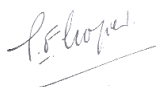
Engins fumigènes : néant

Extincteurs : 4

Moyens de sauvetage : 2 baleinières (mises à l'eau régulièrement), 1 radeau (12 hommes)

Brassières de sauvetage : 14

Dernière visite annuelle : mars 1940 ».



Le Gros-Pierre sous l'autorité britannique du 17 juillet 1940 au 11 juillet 1945

Parti de Quimper en juin 1940 il mouille à Barry le 16 juin 1940 ; où il va se trouver immobilisé par les autorités britanniques. Lesquelles autorités lui ont ordonné d'aller mouiller un peu plus au nord à Milford Haven où il sera officiellement saisi par les autorités britanniques (MOWT) le 17 juillet 1940. Il va naviguer pendant 6 années sous pavillon britannique avec un équipage

des FNFL. Les autorités britanniques le donnent en gérance à Thomas Rose Mgr de Cardiff.

Sur l'année 1940 le Gros Pierre va naviguer essentiellement sur la côte ouest de la Grande Bretagne. Bien que saisi en juillet 1940 ses premiers voyages sous pavillon britannique ne vont être réellement programmés qu'à compter de début novembre 1940. Il va faire du cabotage le long des côtes ouest sans que l'on puisse percevoir au fil de ses mouvements un port d'attache particulier même si Cardiff fut son port d'enregistrement. Bien que n'ayant débuté qu'en novembre il va cependant réaliser 11 voyages en 1940 ; dont 2 en Irlande du Nord (Belfast et Ardglas).

En 1941 il va devoir assurer un grand nombre de voyages, son affréteur ne lui laisse guère le temps de souffler. Très majoritairement les voyages ne dépassent guère les 2 ou 3 jours et sensiblement la même durée pour assurer à la fois le déchargement et éventuellement le chargement dans le même secteur. Les 12 et 13 février entre Liverpool et Bideford il rencontre de gros problèmes avec la machinerie, problèmes que ses propres mécaniciens réussiront à résoudre. Le 19 mars 1941 il quitte la côte ouest pour la côte est de la Grande-Bretagne il sera à Methil le 31 mars puis à Newcastle le 5 avril. Le 24 mai il quitte Frasenbourg pour Sunderland, le 26 mai une attaque d'un avion allemand l'endommage ce qui l'oblige à s'échouer. Il peut cependant être remis à flot et rejoindre Sunderland. La remise en état nécessaire fera qu'il ne pourra quitter Sunderland que le 14 juin et ce à destination de Blyth.

VOYAGE	And. at Destn.	Intermediate Movements	Voyage	And. at Destn.
1941 Anten.		Go. Hatter Ren 7/6 25/1/4 Pd de Abbs Ht. 7/6	Frasenbourg 24/5	Sunderland 24/5
Newcastle 24/6	25/6			24/5 Damaged by air attack 24/5 Beached (301)
Leamington 28/6	29/6	and St. Abbs Ht. 28/6	Sunderland 14/6	Blyth 14/6
Buckie 28/6	29/6	Go. Hatter Ren 7/6 25/1/4 Pd de Abbs Ht. 7/6	Blyth 7/6 25/1/4	as June 17/6
Anten 7/6 23/6	24/6	Go. Hatter Ren 7/6 25/1/4 Pd de Abbs Ht. 7/6	Frasenbourg 24/6	24/6 18/6 18/6
Methil 7/6	24/6	Go. Hatter Ren 7/6 25/1/4 Pd de Abbs Ht. 7/6	Sunderland 28/6	25/6 Pd de Abbs Ht. 25/6
Rich 7/6	24/6	Go. Hatter Ren 7/6 25/1/4 Pd de Abbs Ht. 7/6	Manchuff 24/6	24/6 Pd de Abbs Ht. 24/6
Sunderland 20/5/6	21/5	Go. Hatter Ren 7/6 25/1/4 Pd de Abbs Ht. 7/6	Sunderland 3/6	3/6 6-5/7
Frasenbourg 21/5	22/5	Pd de Abbs Ht. 20/5/6		
Sunderland 21/5	22/5			

Extrait des mouvements du Gros-Pierre en mai 1941 (archives nationale UK cote BT389/14/63) où se trouve mentionné, en rouge, l'attaque par un avion allemand.

Le 23 octobre 1941 il entame un voyage à destination de Tyne qu'il atteint le 25 ; il ne peut poursuivre et entre en réparations à Newcastle, vu les besoins en transports lesdites réparations sont arrêtées le 10 novembre et le Gros-Pierre doit repartir de Tyne le 15 novembre, le 18 pris dans une tempête il se réfugie à Aberdeen. Sur l'année 1941, malgré quelques soucis mécaniques et l'attaque par un avion allemand le caboteur le Gros-Pierre a accompli 61 voyages.

Le 31 décembre 1941 le Gros-Pierre appareille de Dundee pour Boston, proche de Southend à l'embouchure de la Tamise. Au cours de ce voyage vers le sud il s'ancre à Methil Road⁴ le 1 janvier 1942 et en repart le 2 janvier. S'il a emprunté une des routes maritimes utilisées par les multiples convois de navires marchands qui les sillonnèrent durant la seconde guerre le Gros - Pierre s'il les utilisa ou les recoupa à de multiples reprises le fit à priori en solitaire hors de ces convois (en indépendant ainsi que le notent les documents britanniques).

Sur cette année 1942 le Gros-Pierre aura effectué 40 voyages soit 30% de moins que l'année précédente. Une des raisons en est très probablement l'état général du navire et les difficultés d'en assurer la maintenance. Quelques exemples ci-après :

- Parti de Dundee le 9 mars 1942 à destination de Boston, il se produit le 10 mars un "effondrement des foyers des chaudières" pour autant il rejoint Boston le 11 mars d'où il pourra repartir pour Hartlepool le 19 mars où il entrera sur les chantiers de réparation du 20 au 25 mars.
- Après 3 nouveaux voyages il sera de retour à Hartlepool pour d'autres réparations du 20 avril au 8 mai 1942. Toutes ne pouvant sans doute y être réalisées c'est sur les chantiers de Sunderland qu'elles le seront du 9 au 20 mai 1942.

La seconde raison pourrait être la difficulté à maintenir un équipage complet apte à en assurer la mise en œuvre. Suite aux réparations notées ci-avant il mouilla à Macduff le 22 mai 1942 où il va rester jusqu'au 11 juillet 1942 soit

⁴ Methil Road : au cours de la seconde guerre mondiale les navires marchands, pour une protection minimale naviguèrent autant que possible en convoi sur des routes maritimes « protégées », celle qui longeait la côte est de la Grande Bretagne dans le sens nord vers Southend (estuaire de la Tamise) était nommée Methil-Road sous le nom de code FS ; le dernier convoi sur cet itinéraire portait le numéro FS1814 preuve de la fréquence des convois qui l'utilisèrent.

une immobilisation de 49 jours ; le 11 juillet 1942 il s'enfonce au fond du Moray Firth à Inverness sensiblement là où aboutit la rivière Ness issue du Loch Ness. Ce sera seulement le 31 juillet qu'enfin il appareille à destination d'Aberdeen. La somme de ces 2 immobilisations aura duré 68 jours. La nomination de Léon Douarin comme capitaine du Gros-Pierre ainsi que son embarquement à Macduff le 22 juin 1942⁵ confortent ces éléments quant à un changement d'équipage ou pour le moins à un changement partiel.

Le passage à l'année 1943 pour le caboteur le Gros-Pierre se passe à Goole où il est à quai depuis le 30 décembre 1942. Ce port est situé à l'intérieur des terres sur le fleuve Humber à environ 70 km de son embouchure sur la Mer du Nord ; le faible tirant d'eau du Gros-Pierre lui permet d'y accéder. Le Gros-Pierre va sur l'année 1943 assurer 60 voyages qui se sont déroulés dans un contexte de guerre mais sans qu'il en subisse de trop les conséquences. Le 28 février 1943 il fait escale à Grimsby ; il en repartira le 8 mars avec à la barre un nouveau capitaine : son précédent capitaine Leon Douarin a débarqué le 1 mars 1943 ayant été nommé pour embarquer sur le SNA10 en tant que second⁶. Parti de Grimsby le 8 mars 1943 le Gros-Pierre fait escale à Kings-Lynn le 9 et entre le même jour pour réparations aux chantiers Gt Yarmouth Std lesquelles seront terminées 3 jours plus tard. Il reprend ses navettes de port en port toujours sur la côte est de la Grande-Bretagne, cependant 5 mois plus tard il est à bout de souffle et doit entrer en réparation aux Tyne Std le 22 août 1943. Les chantiers estiment une fin de travaux pour le 28 août 1943, ils vont déchanter et découvrir l'état de délabrement du navire et ce ne sera qu'après 7 reports successifs que le Gros-Pierre sera jugé apte à reprendre sa navigation le 15 novembre 1945 soit après plus de 3 mois d'immobilisation ; en notant par ailleurs que du 2 au 15 novembre les travaux ont eu lieu sur le navire dans le port de Tyne hors du chantier naval. Suite à ces longues réparations il se rend à Sunderland où il arrive le 20 novembre 1943.

Les fiches d'enregistrement des mouvements des navires marchands utilisent une trame plutôt détaillée. Mais dans le cas du Gros-Pierre elle ne sera pas, utilisée selon les règles habituelles : la colonne anticipated (prochain voyage), la colonne cargo(fret transporté) et la colonne operator (

⁵ Livret maritime Forces Navales Françaises Libres de Léon Douarin.

⁶ SNA10 : navire appartenant avant sa réquisition en 1939 à la Société Navale d'Affrètement. Ses principales caractéristiques : longueur 95,71m, largeur 14,14m, creux 7,13m ; capacités : gross 2921, sous pont 2555, net =812 ; puissance 225NHP ; vitesse 9 nœuds.

affréteur) ne sont pas complétées et sont utilisées pour inscrire la suite des voyages enregistrés sur les 3 colonnes de gauche. Il est probable qu'une des causes en soit tout simplement la pénurie de papier, car cette volonté d'économiser les fiches se produit également à partir de 1941-1942 pour certains cargos des FNFL. Les fiches de mouvements mentionnent que le 23 novembre le Gros-Pierre a appareillé de Sunderland pour Fraserburgh mais qu'avant d'y arriver, à cause de la tempête, les 23 et 24 novembre il s'est mis à l'abri à Peterhead ; par contre rien n'est mentionné quant au fret transporté ni quel est son affréteur.

En 1944 le nombre de voyages du Gros-Pierre va exploser et atteindre le nombre de 84. Pourtant les ennuis mécaniques ne vont pas l'épargner : Arrivé à Grimsby le 24 janvier il va subir des réparations du 26 janvier au 31 janvier. Arrivé à Hull le 31 mars il passe en réparations du 1 avril au 9 avril. Arrivé à Gravesand le 21 avril, il a subi des dégâts qualifiés de Broken down sans autre précisions, lesquels impliquent des réparations à compter du 23 avril lui permettant d'atteindre Southend le 29 avril. Arrivé à Yarmouth le 14 mai il doit avant tout nouveau voyage entrer pour réparation aux chantiers Hull Std le 17 mai lesquelles seront terminées le 25 mai. Quelques temps plus tard il retournera dans ce même chantier pour y être soumis à de nouvelles réparations du 21 au 30 juillet 1944. Il a rejoint Aberdeen le 29 décembre 1944 d'où il appareille le 31 décembre à destination de Sunderland.

Sunderland → Buckie sera le premier voyage de l'année 1945 du Gros-Pierre, Buckie qu'il atteint le 4 janvier 1945. Dès le 26 janvier il est en réparations aux chantiers de Tyne et ce jusqu'au 30 janvier. Nouvelles réparations du 26 février au 10 mars à Sunderland ; puis du 16 mars au 18 du même mois à Leith; et encore du 11 avril au 25 avril à Tyne . L'état-major des AMBC⁷ en Grande-Bretagne va profiter de cette dernière immobilisation pour assurer la mutation du personnel AMBC à bord du Gros-Pierre. Cette mutation laisse à penser que bien que le débarquement en Normandie ait eu lieu depuis une dizaine de mois les britanniques jugent qu'il y a toujours lieu de sécuriser la navigation des navires de commerce sur la côte est de la Grande-Bretagne.

⁷ AMBC : Armement Militaire des Bâtiments de Commerce

R.B.

Marine Nationale.
Forces Navales Françaises
en Grande Bretagne.

Londres, le 12 Avril 1945. *P*

Etat-Major. A.M.B.C.G/B.
No 486 R.M.1 A.M.B.C.G/B.

F. P. P.
Gros Pierre
ORDRE PARTICULIER.

38
OBJET: Mutation de Personnel A.M.B.C.

- 1.- Le Personnel A.M.B.C. designe ci-dessous embarquera sur le 9/3/"GROS PIERRE" à NEWCASTLE on Tyne le 15 Avril 1945:
-PERROT Raymond C/M canonnier Mle 433L.40
-RAVION Rene Mot fusilier Mle 744F.N.43.
- 2.- A cet effet il prendra le train de 22h15 à King's Cross Station le 14 Avril 1945.
- 3.- A leur arrivée ils se presentera au R.T.O. ou on lui indiquera ou se trouve le Batiment.
- 4.- Il aura droit aux frais de mission
- 5.- Un warrant LONDRES-NEWCASTLE lui sera etabli par les soins de la Caserne "Gurcour".

P.O. Le Lieutenant de Vaisseau
DEGEORGE

Chef du Service A. M.B.C.G/B.

DESTINATAIRES:

C.A.M. Londres(2).
Cdt Cas "Gurcour"
Cdt 3/3/"Gros Pierre"

COPIES:

E.A.F.C. casablanca
E.M.1
Archives.

Signé: DEGEORGE
P.C.C. L'Officier des Equipages d 1er cl.
Chargé de la Section A.M.B.C.G/B.

P. P. P.

Les soucis se poursuivant le Gros-Pierre est immobilisé à Tyne du 7 au 11 mai pour d'autres réparations. Pour clore cette longue série les dernières réparations engagées le 18 juin à Tyne avec une prévision de fin pour le 28

juin 1945 feront qu'à leur issue il rejoint Sunderland où il jette l'ancre le 5 juillet 1945.

Le 11 juillet 1945 il est officiellement rendu à la France. Sa dernière navigation enregistrée dans les archives britanniques sera de Sunderland à Tyne où il accoste le 18 juillet 1945.

En 1945 il aura réalisé 34 voyages sous pavillon britannique.

De 1940 à 1945 malgré tous ses ennuis il aura réalisé le chiffre impressionnant de 291 voyages sous pavillon britannique.

Le Gros-Pierre sous l'autorité de la Direction des Travaux Maritime française ou entre les mains de son armateur d'avant guerre

Il est rendu aux autorités françaises le 11 juillet 1945 à Sunderland⁸ à compter de cette date il repasse sous l'autorité de la Direction des Travaux Maritime français. Cependant je n'ai su trouver trace de la navigation de ce navire sous la direction des Travaux Maritime ainsi qu'il en existe par exemple pour le SNA8 ou le SNA10 qui eux aussi survécurent à la seconde guerre mondiale.

Si l'on se base sur les Loyd's Register en relevant les propriétaires des navires et le port d'enregistrement dudit navire au début des périodes mentionnées les indications sont les suivantes pour le Gros-Pierre :

- 1945-1946 propriétaire Ministry of War Transport et Cardiff.
- 1946-1947 propriétaire Société de navigation côtière et Rouen.
- 1947-1948 propriétaire Société de navigation côtière et Rouen
- 1948-1949 propriétaire Jean Erdeven et Rouen.
- 1949-1950 propriétaire Jean Erdeven et Rouen.

⁸ Informations pour la période sous pavillon britannique issues des archives Nationales UK sous la cote BT 38/14/163.

Par contre les navires SNA8 et SNA10 ne réapparaissent dans les Lloyd's Register qu'à compter de la période 1947-1948 dates où effectivement ils ont été rendus à la Société Nationale de d'Affrètements.

L'analyse des données ci-avant conduit donc à la conclusion qu'à la fin de la seconde guerre mondiale les cargos SNA8 et SNA10 intéressent, par leurs belles capacités de transport, les autorités françaises notamment en ce qui concerne nos échanges avec l'Afrique du Nord et nos colonies africaines ; ce qui n'est pas le cas du petit caboteur le Gros-Pierre qui est immédiatement rendu à son propriétaire la Société de Navigation Côtière (Eugène Huret).