

Recherche par: *Jeremy Swanson MCG*
 Edité par: *Fred Gaffen MCG*



Le *Niobe*, NCSM, endommagé à la suite de l'explosion du 6 décembre 1917, ancré dans le port de Halifax.

Le 21 octobre 1910, anniversaire de la bataille de Trafalgar, le *Niobe*, NCSM, un croiseur armé de canons de six pouces, entrainé dans le port de Halifax, pavillons battants et

tirant une salve. Conséquemment à la demande de sir Wilfrid Laurier de créer une marine canadienne, le Gouvernement avait fait l'achat, de la Grande Bretagne, du *Niobe*, et du *Rainbow*, dans le but d'en former le noyau. Le *Niobe* avait appareillé depuis Devonport, en Angleterre, le 12 octobre, sous le commandement du capitaine de vaisseau W.B. MacDonald, un Canadien au service de la Royal Navy; sa venue à Halifax avait l'admiration d'un public très enthousiaste. La Presse canadienne s'avéra moins impérialiste, cependant, si l'on en juge par une manchette publiée dans *Le Devoir*: " ... canadienne en temps de paix, impériale en temps de guerre..." L'importance de cet événement fut cependant bien accueillie par les jeunes Canadiens, tant francophones qu'anglophones, qui affluèrent comme recrues.

Mis en chantier chez Vickers, à Barrow, en Angleterre., le faisait partie du second groupe de huit croiseurs blindés de la classe "Diadem", construits sur demande de la Royal Navy. Il fut lancé le 20 février 1897 et compléta son arrimage au quai le 6 décembre 1898. Lors de ses essais à la nier, il excéda la vitesse projetée parce qu'on y avait installé des engins plus

puissants que ceux de ses vaisseaux jumeaux, ainsi qu'un pont protecteur moins épais, ce qui réduisit son déplacement. Après avoir servi sans distinction particulière au sein de la Royal Navy, le *Niobe* subit un réarmement majeur, en 1907, et fut affecté à la flotte de réserve. En juin 1910 on l'appareilla pour sa traversée au Canada.

Après sa première tournée des ports du Québec, de la Nouvelle Écosse et du Nouveau-Brunswick, afin de faire acte de présence, le *Niobe* échoua près du cap Sable, en navigant par une épaisse brume entre Yarmouth et Liverpool (N.-É.). Malgré les dix-neuf trous infligés à sa coque, il put se libérer, avec le secours d'un croiseur britannique et de la marée



La coque du *Niobe*, NCSM, avariée lorsque ce dernier s'échoua sur l'île de Sable, est réparée en cale sèche. Halifax 1911.

montante, et retourner à Halifax.

L'incident et les coûts de renflouement soulevèrent un débat virulent à Ottawa, après quoi le *Niobe* fut réparé et converti

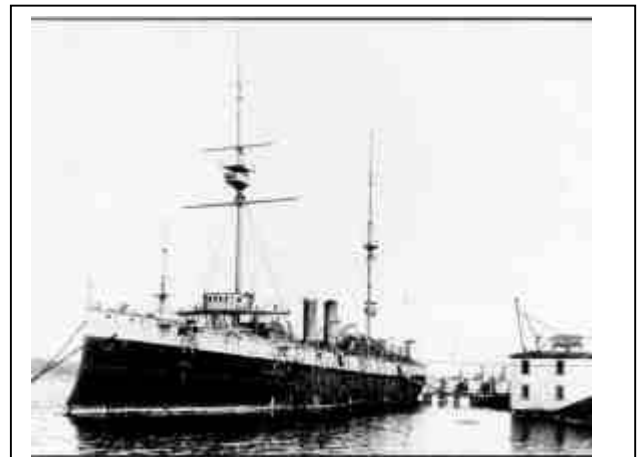
en vaisseau-école, ce qu'il demeura jusqu'au début de la guerre en 1914. Rafistolé et armé en cinq semaines, et commandé par le capitaine R.G. Corbett de la Royal Navy, le *Niobe* fit voile pour sa première mission de guerre comme escorte au vaisseau de transport Canad qui emportait aux Bermudes le Royal Canadian Regiment affecté au service de garnison. On se rendit compte, à son retour à Halifax, que ses chaudières étaient usées; le vaisseau fut donc mis en cale-sèche pour être réparé, en septembre. Un mois plus tard il était à nouveau en service.

Après avoir rejoint d'autres vaisseaux affectés à la recherche d'un maraudeur allemand qui opérait de surface dans le détroit de Belle-Isle recherche qui s'avéra futile - il fut mis au service du 41 Escadron de croiseurs de la Royal Navy navigant entre Shelburne (NA.) et New York. Au cours du printemps et de l'été de 1915, il parcourut 30 000 mi en service de convoi et de blocus. L'équipage supportait mal ces patrouilles en mer d'une durée de 16 jours à la fois, avant de rentrer à Halifax pour mazouter et ravitailler le *Niobe*

Pendant cette période, l'équipage arraisonna un grand nombre de navires fréquentant les ports américains, et fit main basse sur plusieurs cargaisons. En passant, des paquebots britanniques fournissaient des provisions, des bonbons et des cadeaux à l'équipage, ce qui contribuait à remonter son moral.

En fin de compte, l'âpreté du service naval eut raison du en septembre 1915, lorsque ses cheminées, sur le point de s'effondrer, et ses moteurs usés, le forcèrent à revenir à Halifax. Il devait y demeurer jusqu'à la fin de la guerre, comme bâtiment-dépôt. Le 6 décembre 1917 il était amarré à 700 mètres du transport de munitions, le Mont-Blanc, lorsque ce dernier prit feu

après avoir été frappé par le navire belge *Im*, dans le havre de Halifax. Le *Niobe* fut le premier navire à sonner l'alarme après la collision. Le maître principal d'équipage, Albert Matti son, et six matelots quittèrent bravement le *Niobe* et abordèrent le Mont-Blanc en vue de le saborder. Tous furent mis en pièces par l'explosion qui s'ensuivit et qui détruisit du même coup le gros de la ville de Halifax. Le *Niobe* fut lourdement endommagé, sa superstructure et ses cheminées oblitérées. De nombreux feux jaillirent çà et là, détruisant, entre autres, le livre et les dossiers de bord.



Le *Niobe*, NCSM, endommagé à la suite de l'explosion du 6 décembre 1917, ancré dans le port de Halifax

Réparé, le *Niobe* continua à servir comme bâtiment dépôt jusqu'en 1920, alors qu'il fut vendu comme ferraille et démolit à Philadelphie. Tout ce qui reste du *Niobe* aujourd'hui, sont les canons de son armement principal, lesquelles furent récemment restaurés après avoir servi à la défense côtière pendant la Deuxième Guerre mondiale. On les trouve tous deux à Saint Jean (N.-B.): l'un au carré du marché, l'autre à l'extérieur du musée provincial.

Synopsis:

Mise en chantier 16/12/1895	Vendu au Canada juillet 1910
Lancement 20/02/1897	Armé septembre 1910
Fini 06/12/1897	Mis en réserve décembre 1912
Premier radoub 1907	Désarmé à nouveau septembre 1915
Cout de construction £ 600 000	Vendu comme ferraille 1920 £40 000

Bibliographie:

J.A. Foster, *Heart of Oak: A Pictorial History of the Royal Canadian Navy*.
 Jack Macbeth, *Ready, Aye, Ready: An Illustrated History of the Royal Canadian Navy*.
 K.R. Macpherson, *Canada's Fighting Ships*.
 Gilbert Tucker, *The Naval Service of Canada*, Vol 1.
Jane's Fighting Ships (1899-1918).

Photos:

Musée du Commandement maritime,
 Halifax,
 Défense nationale,
 Archives nationales.

Remerciements:

Harold Wright, Projet de recherché,
 Partridge Island
 Marilyn Gurney, COMMAR

Spécifications

Déplacement:	11,000 tonnes	
Longueur:	450 pi. (ligne de flottation) 460.5 pi. (total)	
Largeur:	69 pi.	
Tirant d'eau:	27.5 pi.	
Blindage:	Pont:	4 po. maximum - 2.5 po. minimum
	Chassis:	4 po. maximum - 2.5 in. minimum
	Boucliers des canons:	4.5 po. maximum - 2 po. minimum
	Ceinture blindée:	6 po. maximum - 2 po. minimum
Moteurs:	2-arbres, 4-cylindres, triple expansion 30	
	30 chaudières Belleville développant 16 500 c.v.	
Poids de moteur	1,525 tonnes.	
Vitesse Max:	17-18 noeuds	
Charbon:	Capacité:	1-2,000 tonnes
	Consommation:	17-19 tonnes l'heure
Mazout:	Capacité: 400 tonnes	
Armement:	16 canons de 6-po., 14 canons de 12 livres	
	12 canons de 3 livres, 2 tubes à torpilles de 18-po.	
	2 canons à tir rapide Maxim de 37-mm	
	Tous les canons équipés de treuils électriques munis d'annuis manuels	
Complement:	48 Officiers	
	663 Officiers mariniens et matelots	