

S.S. NERISSA, LA DERNIÈRE TRAVERSÉE
par le CDR RCN (retraité) William Dziadyk

Avis publié par Allan Bacon

Ce livre, du capc (à la retraite) William Dziadyk, raconte le naufrage du S.S. Nerissa, le seul navire de transport de troupes de l'Armée canadienne à avoir été perdu lors d'une action ennemie pendant la Seconde Guerre mondiale. Les détails du naufrage sont restés classifiés pendant une cinquantaine d'années après l'événement pour des raisons qui ne sont pas encore claires, et par conséquent, il a été largement ignoré dans les histoires officielles et autres de la guerre, ainsi que lors des événements commémoratifs. Au-delà de l'histoire du naufrage et de ses conséquences, cependant, le livre contient une mine d'autres informations bien documentées.

Le S.S. Nerissa, un cargo mono-pile de 5 583 tonneaux de jauge brute, a été construit à Glasgow en 1926 et jusqu'au déclenchement de la guerre en 1939, et pendant sept mois après le début de la guerre, le navire a fait du commerce entre St. John's Terre-Neuve, Halifax et New York, et plus tard entre New York et les Caraïbes. En avril 1940, le navire a été mis en service en temps de guerre pour le transport des troupes et repeint gris. Il a ensuite été équipé de canons et le logement des passagers a augmenté à 250. Il n'a pas été réquisitionné dans le cadre du programme de réquisition de ligne, mais est resté contrôlé et géré par ses propriétaires.

L'auteur décrit les types de convois transatlantiques et, dans une section intéressante du livre, décrit les douze traversées effectuées par le S.S. Nerissa entre juin 1940 et avril 1941. Lors de cinq des douze traversées, le navire navigua indépendamment, sa vitesse maximale de 17 nœuds étant considérée comme capable d'évincer un U-Boot. À plusieurs reprises, lorsqu'il était en convoi, le navire était le navire de commandement du commodore du convoi. Au cours de sa troisième traversée, dans le convoi de 51 navires HX-65, le navire a subi des dommages dans la bataille navale qui a entraîné le naufrage de 8 navires et 3 gravement endommagés. Le 31 octobre, alors qu'il se mentait à Liverpool, le navire a été endommagé par une bombe. Le Nerissa était en mer en novembre 1940 lorsque le cuirassé de poche allemand Admiral Scheer attaqua un autre convoi. À d'autres occasions, le navire a été endommagé par des conditions météorologiques extrêmes rencontrées dans l'Atlantique Nord. Lors de sa douzième traversée (en direction ouest), il a eu sa fuite la plus chanceuse lorsqu'il a été attaqué deux fois en une journée par un U-Boot, d'abord une attaque à la torpille ratée, puis bombardé par un U-Boot en surface. Nerissa a réussi à s'échapper sous un lourd écran de fumée.

Le cœur du livre se concentre sur les événements de la treizième et dernière traversée. Le Nerissa quitta Halifax le 21 avril 1941 et, après une brève escale à St. John's, navigua indépendamment pour Liverpool, entrant dans les approches nord-ouest de la Grande-Bretagne, une zone « Happy Time » pour les sous-marins allemands, le 29 avril. Le capitaine Watson reçut l'ordre de changer de cap pour une route plus au sud, puis, sans avertissement,

vers 2230 heures, Nerissa fut touché par deux torpilles tirées par l'U-552 sous le commandement d'Erich Topp, qui devait mettre fin à la guerre en tant que troisième commandant de sous-marin le plus victorien. Le navire a coulé en moins de cinq minutes au milieu de scènes chaotiques. La plupart des membres de l'équipage responsable de la mise à l'eau des canots de sauvetage avaient été tués par l'explosion ou noyés dans les ponts inférieurs et, par conséquent, les passagers inexpérimentés avaient du mal à faire fuir les bateaux. Certains avaient été endommagés, des chutes bloquées, et seulement deux des huit bateaux s'étaient éloignés en toute sécurité du navire qui coulait, tous les autres chaviraient. Même dans les deux qui ont survécu, les bouchons de drainage étaient manquants ou mal ajustés et les hommes ont dû se mettre frénétiquement dans l'eau glaciale pour rester à flot. Les témoignages de survivants donnent des récits poignants d'hommes luttant pour leur vie.

Un signal de détresse avait été envoyé, mais malheureusement la position du navire avait été mal transmise. De plus, il semble que l'état-major de la marine des approches occidentales n'ait pas pris la mesure de l'urgence de la situation et qu'il y ait eu un certain retard dans l'exécution des navires et des aéronefs sur les lieux. En conséquence, les survivants de Nerissa ont dérivé pendant une dizaine d'heures avant d'être repérés depuis les airs, puis pris en charge par un destroyer britannique HMS Veteran. Seuls 84 des 291 survivants à bord du Nerissa ont survécu. Sur les 105 membres d'équipage de la marine marchande, 81 périrent, ainsi que 73 des 108 membres de l'Armée canadienne.

À la suite du naufrage, seules deux enquêtes officielles ont été tenues, toutes deux par l'Armée canadienne. Aucune enquête navale n'a été convoquée. De toute évidence, il s'agissait d'une combinaison de facteurs, tous mentionnés par l'auteur. Le changement de cap, la mauvaise position du navire donnée dans le signal de détresse, le retard dans le lancement des opérations de recherche et de sauvetage, l'absence de protection adéquate dans les approches occidentales et le fait que Nerissa naviguait de façon indépendante ont tous contribué à la catastrophe. Il semblerait aussi que les trajectoires de l'U-552 et de la Nerissa interceptées purement par hasard. Les gouvernements de la Grande-Bretagne et du Canada ont dû faire face à un dilemme en matière de relations publiques, ayant besoin d'informer les plus proches parents tout en gardant les détails de la presse et du grand public. L'auteur traite de cette question de manière assez détaillée, citant une correspondance réelle entre les organismes gouvernementaux et les familles.

Curieusement, le livre traite ensuite du contexte des efforts de guerre britanniques au moment du naufrage, d'un examen du décodage par Bletchley Park des transmissions Enigma, des home fronts en Grande-Bretagne et au Canada, et d'une vaste section traitant du commandant des sous-marins Erich Topp, avant de conclure avec des détails biographiques sur de nombreuses victimes et survivants. , y compris des informations sur l'endroit où les corps échoués à terre en Irlande et en Écosse sont enterrés.

Dans l'ensemble, le livre est intéressant, mais il souffre d'un certain nombre de faiblesses. Le format et l'organisation du matériel conduisent inévitablement à une bonne partie de la répétition de l'information. Cela a tendance à nuire à l'histoire. De plus, l'auteur se laisse

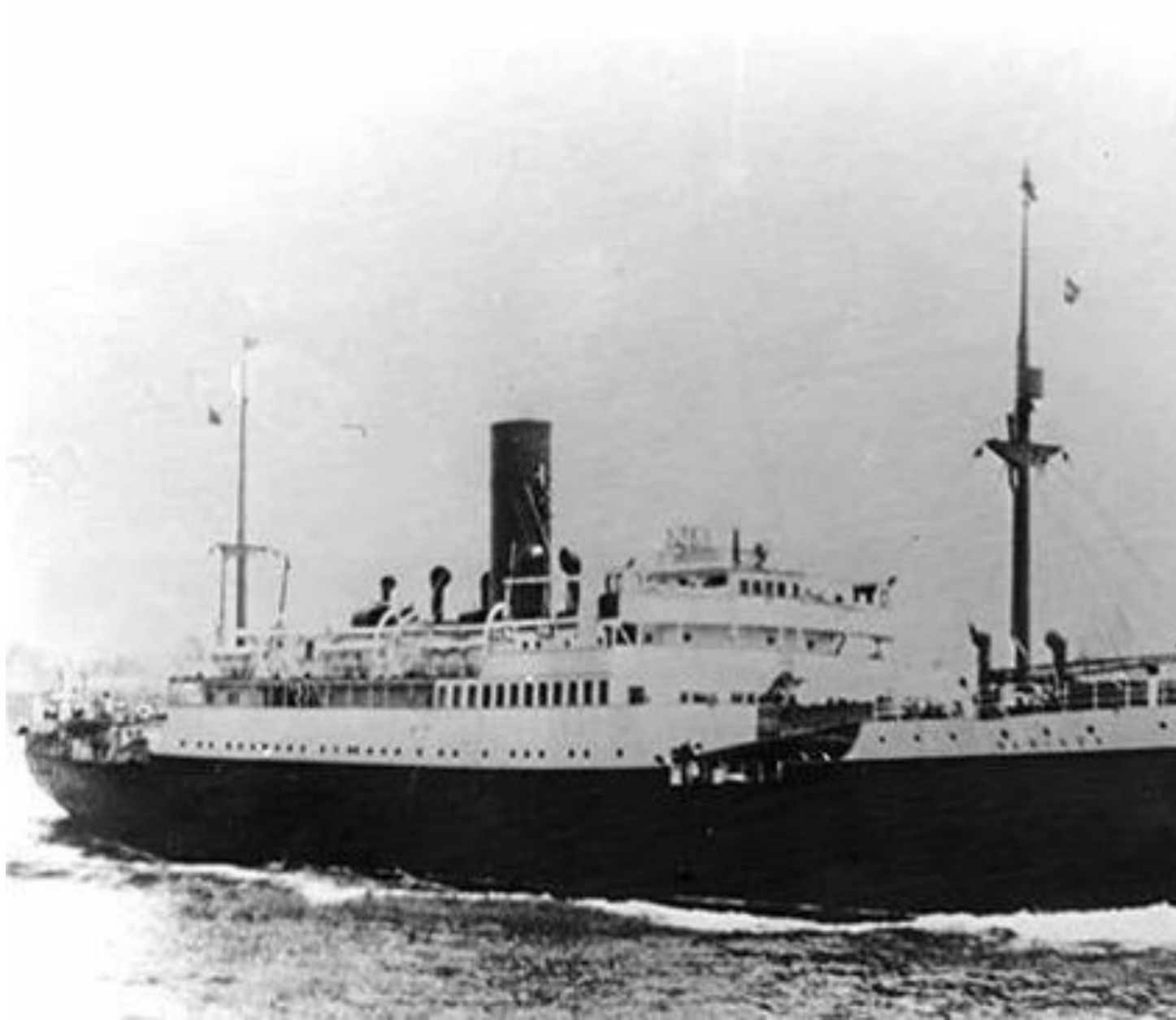
parfois distraire en donnant trop d'informations qui n'ajoutent rien au récit et dont la pertinence est discutable, par exemple, la vaste section traitant d'Erich Topp, ou l'histoire en temps de guerre des destroyers britanniques qui sont venus à la rescousse de Nerissa, ou les statistiques du PEAB. En eux-mêmes, ceux-ci sont intéressants et ont été méticuleusement recherchés par l'auteur, mais auraient peut-être été mieux placés dans le livre en tant qu'annexes, où la section sur Bletchley Park et Enigma appartient sûrement. De plus, bien qu'il y ait de nombreuses notes de fin après chaque section du livre, il aurait été utile d'inclure une bibliographie

En examinant la question de la pertinence, un exemple illustrera peut-être ce point. Dans le chapitre intitulé « Le commandant des sous-marins », l'auteur discute du rôle de Topp dans l'introduction du nouveau U-Boot de type XXI. Ces bateaux ne sont entrés en service qu'en 1944. Il aurait été préférable, et plus pertinent, de traiter plus tôt dans le livre du type de sous-marin utilisé dans l'attaque du S.S. Nerissa, qui était un type VIIC et était capable d'une vitesse maximale de 17 nœuds en surface. Cela aurait permis de mieux tenir compte de l'opportunité de permettre aux navires de se rendre indépendants en partant du principe douteux qu'ils seraient en mesure de dépasser un U-Boot. Cela aurait pu être vrai pour un paquebot utilisé comme navire de transport de troupes, comme le Queen Mary, qui avait une vitesse de croisière de 28,5 nœuds, mais discutable dans le cas du Nerissa avec une vitesse maximale de 17 nœuds.

L'auteur dans son Prologue déplore le fait que l'on sait peu de choses sur le sort de la Nérissa, et qu'il a été négligé dans les histoires de la guerre et dans les événements commémoratifs, et il faut le féliciter pour son travail visant à remédier à cette situation. Cependant, il y a des références dans le livre à d'autres catastrophes maritimes en temps de guerre qui aident à expliquer cela, où les pertes étaient beaucoup plus importantes, par exemple le naufrage du HMS Hood ou de l'Andora Star. Des comparaisons auraient également pu être faites avec d'autres catastrophes où les détails ont été classés pendant de nombreuses années et ont « disparu dans l'amnésie nationale », comme le naufrage du Lancastria en 1940 où 3 500 à 4 000 soldats et aviateurs britanniques ont perdu la vie, ou le torpille en janvier 1945 du Wilhelm Gustloff transportant des réfugiés, des soldats allemands blessés et du personnel naval fuyant les armées soviétiques vengeresses. Sur les plus de 8 000 personnes à bord, seules 964 ont survécu dans les eaux glacées de la Baltique. On a dit du Wilhelm Gustloff qu'« elle est le navire dont personne n'a entendu parler, comme s'il n'avait jamais existé du tout ». Un jour plus tard, le même sous-marin soviétique torpilla le Goya transportant des réfugiés et une unité de l'armée allemande. Sur les quelque 7 000 personnes à bord, seules 183 ont été secourues. Certes, les pertes en vies humaines parmi les passagers et l'équipage de Nerissa ont été tragiques, mais il n'est pas surprenant que, dans le contexte de la guerre, l'événement ait été relégué à une note de bas de page. Ce n'est pas surprenant non plus, étant donné que le gouvernement canadien, à sa grande honte, n'a reconnu qu'en 1992 les membres de la marine marchande qui ont servi pendant la Seconde Guerre mondiale comme étant admissibles aux prestations aux anciens combattants. Il a fallu encore six ans jusqu'en 1998 pour que le gouvernement accepte de les dédommager des prestations qui leur étaient dues depuis 1945.

Il faut espérer que dans les histoires futures, la perte du S.S. Nerissa sera reconnue et que les Canadiens se souviendront de ceux qui ont péri.

BD Pro Inc Ottawa, deuxième édition 2021 ISBN Broché 9781777378202



Photographie du SS Nerissa, 1928-1939