

Association Saint-Maurice
d'Etudes Militaires
SERVIR



42 ans de l'ASMEM

Bulletin 2016

www.asmem.ch

**TABLE DES MATIÈRES**

COMITÉ.....	2
LE MOT DU PRÉSIDENT	3
AUTOUR DE NOUS - CINDEY - LE TÉLÉPHÉRIQUE.....	5
EHRENBERG – PASSAGE OBLIGÉ DE L’ANTIQUITÉ À NOS JOURS	7
IMPRESSIONS DE NOTRE PÉRIPLÉ DANS LES GRISONS.....	19
LES SECRETS RÉVÉLÉS D’UN TÉMOIN DE LA GUERRE FROIDE.....	22
BRUNCH AU FORT DE VALLORBE - 14 AOÛT 2016.....	26
DE LA NÉCESSITÉ DE SE PROTÉGER « HORS-SOL » – LES HOCHBUNKER	28
LA GUERRE SECRÈTE DU 20 ^{ÈME} SIÈCLE.....	60
KM 0 - LE LARGIN.....	61
LA DÉFENSE DE L’ESTUAIRE DE LA GIRONDE 1685-1814.....	63
IMPRESSIONS DE NOTRE VOYAGE EN AUTRICHE	68
HISTOIRE DE LA CONSTRUCTION DES OUVRAGES FORTIFIÉS FÉDÉRAUX	72
A VOTRE AGENDA	74
ENCAISSEMENT DE LA COTISATION 2016	75
A LIRE.....	76



Ut leones - Autriche 2016

© Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires, 2016

Crédit photographique si non indiqué : Marc GIRARD et Pascal BRUCHEZ

**Président / Bulletin**

Colonel Pascal BRUCHEZ

president@asmem.ch**Vice-président / Vente**

Colonel Serge MONNERAT

vicepresident@asmem.ch**Secrétariat**

Aurélie MONNERAT

secrtaire@asmem.ch**Finances**

Lieutenant-colonel Marc GIRARD

caissier@asmem.ch**Recherches**

Maurice LOVISA

historien@asmem.ch**Bibliothèque / Actuaire**

Colonel Jean-Daniel MARTIN

docmaster@asmem.ch**Voyages**

Capitaine Philippe BOSSEY

voyage@asmem.ch**Webmaster**

Capitaine Pierre DELEVAUX

webmaster@asmem.ch

L'Association St-Maurice pour la recherche de documents sur la forteresse, devenue par la suite l'Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires, est née en 1974 à l'occasion de la réédition suisse du livre du Lt col Rodolphe «Dans la ligne Maginot». Outre ses publications, elle organise chaque année des voyages d'études et se préoccupe de la sauvegarde de notre patrimoine fortifié.

Chacun peut en devenir membre :

Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires (ASMÉM) Case postale 25, CH - 1890 St-Maurice



LE MOT DU PRÉSIDENT

La vie d'une association passe par la pérennité de ses activités et par sa capacité à transmettre aux générations futures la mémoire de notre volonté de servir. L'ASMEM est à un tournant. Pour que les générations futures puissent bénéficier de nos connaissances, nous devons nous atteler à rendre disponible à un large public notre fond. Un travail de tri en profondeur a été initialisé par notre responsable de la documentation et par notre caissier. La documentation active et les livres disponibles à notre shop ont été déposés dans des conditions plus accessibles dans la région de Lausanne.

Deux grands soucis occupent votre comité. La fermeture à court terme de Dailly et, par conséquent, la remise en question de notre salle des maquettes avec les collections exceptionnelles qui les occupent, et notre centre de documentation qui est toujours lorgné par la fondation du château, qui aimerait en faire sa salle du conseil. Il faut dire que l'architecture sympathique de ce lieu rend les agapes un peu plus agréables. Alors, un centre de documentation qui n'est pratiquement pas accessible au public et ceci, seulement si un membre de l'association est présent, pose problème.

Lors de nos séances, nous avons décidé de prendre les devants et d'avoir des discussions préliminaires avec les Archives Valaisannes qui pourraient accueillir notre fond (un peu comme nous avons fait avec la médiathèque de Martigny). Une collaboration avec le musée de Morges pourrait aussi être initiée, en ce qui concerne notre matériel et les maquettes si le site de Dailly est remis en question.

Si l'option de la cessation des activités touristiques sur le site de Dailly nous semble impensable, la plus-value de rendre accessible notre fond relève de l'évidence.

Le hic dans tout cela est que nous devons à nouveau engager des dépenses extraordinaires. La pérennité de nos activités ne pourra se poursuivre sans une adaptation des cotisations, qui sont restées inchangées depuis 43 ans. Lors de notre assemblée générale, nous devons nous décider sur ces points.

Notre site Web qui date de 2011 doit être rafraîchi et remis aux normes actuelles de sécurité. Si notre association n'est certes pas une cible privilégiée des hackers, elle reste néanmoins sujette à des malversations. Nous espérons vous présenter en 2017 une version modernisée et accessible sur divers supports. Il serait dommage de perdre le contenu de ce magnifique média de communication.

Avec plaisir et fierté nous allons procéder au vernissage de la réédition de notre ouvrage-phare, le « Rebold ». Cette édition en français et en allemand a été entièrement revue et le graphisme moderne apportera un plus à son contenu. Durant le début de l'année 2017, nous organiserons un événement pour les membres de l'ASMEM.

Votre comité a en outre organisé toute une série d'activités qui ont rencontré un



franc succès et cela nous réjouit énormément. L'organisation de ces événements s'est faite avec beaucoup de minutie et le rythme qui est donné lors de ces journées est assez impressionnant.

Les activités de notre société se poursuivront avec, pour débiter l'année, notre assemblée générale qui se déroulera dans la région de Sierre. Le thème principal sera la gestion de crise lors de séismes majeurs. Nous espérons dans ce cadre pouvoir vous donner l'occasion de visiter le centre de conduite du canton, ainsi qu'un hôpital de guerre.

Le voyage sur deux jours en 2016 dans la région de Sargans a été une réussite et nous désirons renouveler cette expérience par un périple, également de 2 jours, dans la région de Besançon.

Notre voyage de septembre, nous amènera dans la Région de Soissons, et ceci durant le week-end du Jeûne Fédéral.

Le périple d'un jour sur Genève a dû être annulé en raison de collision avec les dates du forum sécurité du Chablais. La même activité a été proposée également par le team du sentier de la Promenthouse dans le cadre de leur sortie d'automne, et plusieurs de nos membres sont affiliés à cette société.

Pour clore notre année, la traditionnelle fête de la Ste-Barbe se déroulera au fort de Champex.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à parcourir notre bulletin et me réjouis de vous retrouver nombreux dans nos activités.

Col Pascal Bruchez





AUTOUR DE NOUS - CINDEY - LE TÉLÉPHÉRIQUE



Arrivée du plan incliné et local des machinistes



Plan incliné conduisant de la station du téléphérique à la zone de combat



Salle des machines pour téléphérique et plan incliné



Station du téléphérique



EHRENBERG – PASSAGE OBLIGÉ DE L'ANTIQUITÉ À NOS JOURS

Depuis la nuit des temps, la circulation du Nord au Sud de l'Europe est rendue ardue par la présence des massifs alpins. Les explorations humaines des contreforts alpins ont permis de découvrir des passages obligés permettant un transit plus optimal, du Nord au Sud et vice-versa, des hommes et des marchandises et facilitant le développement des échanges commerciaux et culturels entre le Nord et le Sud de l'Europe. Ces axes vitaux constituent un emplacement de choix pour qui les possède; les interrompre ou en imposer le passage par un péage pouvaient ruiner ou faire la fortune de quelques seigneurs locaux ou de régions entières.

D'abord sentiers, ces passages, sous le régime de la Pax Romana, deviennent des routes carrossables, d'une largeur comprise entre 6 et 12 mètres, équipées d'ouvrages d'art permettant de franchir certains cours d'eau. De plus, ces voies sont ouvertes toute l'année. Elles relient les principales cités de l'Empire à Rome et facilitent le déplacement des humains, le transit des marchandises, la circulation des informations et le déplacement des légions.

Ces passages ont perduré au cours des siècles; seul leur nom a changé. Ils restent des axes stratégiques pour les voyageurs, les transports routiers et ferroviaires, les marchandises, le passage des fluides électriques, gaziers ou pétroliers et la transmission de l'information par l'intermédiaire des fibres optiques entre le Nord et le Sud du continent européen.

Via Claudia Augusta

Une voie romaine nous intéresse particulièrement : la Via Claudia Augusta. Initiée par le général romain Drusus, sa construction débute en l'an 15 et se termine entre les années 46-47 du 1^{er} siècle sous le règne de l'empereur Claude.



- Via Claudia Augusta / Au Moyen-âge : Oberer Weg
- Via Claudia Augusta Altina (Trente-Bolzano-Brenner-Innsbruck-Landsberg) / Au Moyen-âge : Unterer Weg prolongé vers Venise
- Routes de liaison
- Frontières actuelles
- Ehrenberg



Elle relie la province romaine de Rhétie (actuel Canton des Grisons, Tyrol et Sud de la Bavière) à la plaine du Pô par deux passages obligés à travers les Alpes bavaroises, autrichiennes et italiennes: les cols du Fernpass (1'216 mètres) et de Resia (1'504 mètres).

Par cette voie, Rome assure les liaisons entre sa colonie rhétienne de Augusta Vindelicorum (Augsbourg) et Tridetium (Trente); emplacement à partir duquel, la voie se scinde en deux branches : la première en direction du Pô (Ostiglia) et la seconde en direction des ports de la lagune de Venise.

Sur son trajet, la Via Claudia Augusta coupe plusieurs autres voies romaines de la péninsule italienne offrant ainsi des possibilités de rejoindre les quatre coins de l'Empire rapidement et en toute sécurité.

Devenue au fil des années une artère routière vitale pour l'Empire, la Via Claudia Augusta développe ses abords et la vie s'y organise; des relais d'étapes et de nouvelles cités prennent place le long de l'axe.

Militairement parlant, la Via Claudia Augusta permet aux légions romaines de rejoindre rapidement le limes de Rhétie et de Germanie qui matérialise la frontière Nord de l'Empire entre Rhin et Danube face aux tribus germaniques.

Entre 195 et 215, Rome ouvre un passage complémentaire plus facile d'accès, la Via Claudia Augusta Altina par le col du Brenner (1'372 mètres); la Via Claudia Augusta perd alors un peu de son importance, car moins directe.

La chute de l'Empire ne change rien à la valeur stratégique de ces deux axes. Dès la fin de l'Empire romain en 476, les seigneurs locaux du Haut Moyen-âge comprennent vite l'importance de les protéger et de ponctionner au passage des droits de douane pour alimenter les caisses de leur Etat.

Les tracés des Via Claudia Augusta et Claudia Augusta Altina sont toujours utilisés



Défense rapprochée du château de Ehrenberg - Bastion 1733



Défense rapprochée Ehrenberg - Bastion 1733



Défense rapprochée Mur de tirailleurs - Ehrenberg - Schlosskopf

de nos jours; le premier étant plutôt lié au trafic touristique. Le second, avec le col du Brenner, est devenu, par son altitude moyenne, le principal axe de liaison entre le Nord et le Sud de l'Europe grâce à la construction de liaisons autoroutière et ferroviaire de grandes capacités.

Festungsanlage Ehrenberg

L'ensemble fortifié de Ehrenberg se situe sur la commune tyrolienne de Reutte (Autriche) à une vingtaine de kilomètres en amont de la ville bavaroise de Füssen, célèbre pour abriter le château de Neuschwanstein. Cette position fortifiée commande l'accès à la route du Col du Fernpass menant à la vallée de l'Inn et à la plaine du Pô sur le trajet de l'ancienne Via Claudia Augusta.

Remarquable par sa conception, il est composé de quatre ouvrages datant de 3 périodes différentes, faisant de cet ensemble fortifié l'un des plus complets et plus remarquables dans l'art de la fortification en milieu alpin de l'Europe du 17^{ème} siècle.

Le château de Ehrenberg est planté sur la droite de la vallée à une altitude de 1'100 mètres et à gauche, sur la colline du Falkenberg, se trouve le fort Claudia situé à 1'050 mètres d'altitude.

Pour achever le verrouillage de la vallée, la forteresse du Schlosskopf domine, depuis 1741 le château de Ehrenberg d'une altitude de 1'250 mètres; le fond de la vallée, situé à 950 mètres d'altitude, est barré par la position du Ehrenberger Klause.

Si les trois forteresses sont en ruines, un œil avisé remarque immédiatement le choix idéal des positions. Le hasard n'a rien à voir dans ce résultat.



Château Ehrenberg et Festung Schloßkopf - Vue depuis le Nord

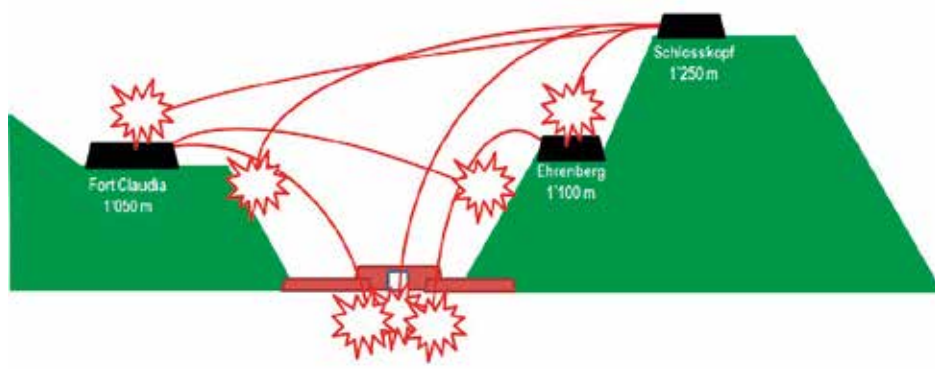


Vue vers Fernpass depuis le pont



Vue vers Reutte depuis le pont

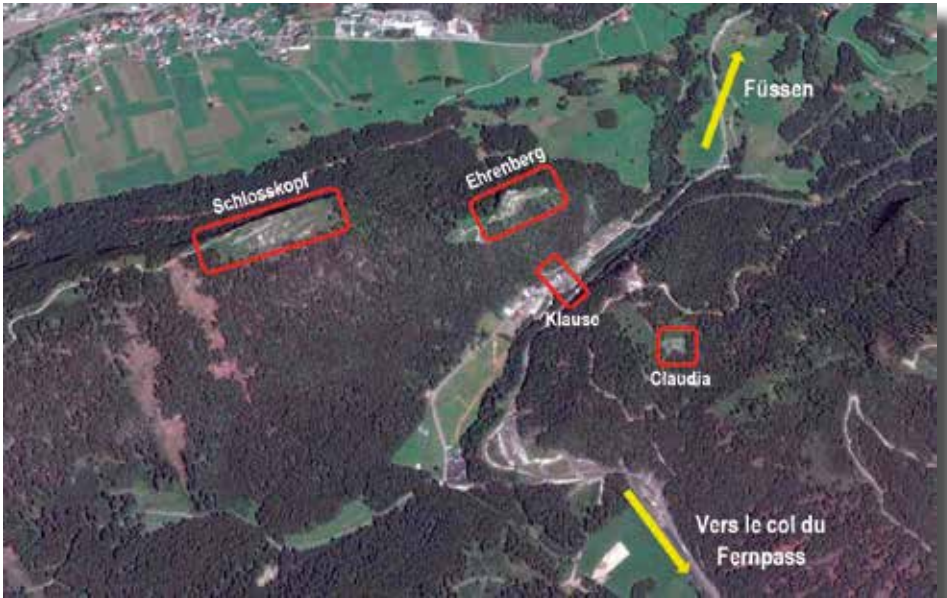
De leurs positions respectives, elles se couvrent mutuellement de leurs feux et couvrent le barrage de Klaus, tout en possédant un secteur d'observation très étendu en amont et en aval de la route stratégique du Fernpass.





Histoire

Vers le milieu du 13^{ème} siècle, la région de Reutte fait partie des terres de la famille de Goritz. Puis au gré des alliances et des mariages, la région est rattachée au Comté du



Tyrol, la famille de Goritz accède, par Meinhard IV, au titre de Comte de Tyrol en 1271 et de Duc de Carinthie en 1286.

A cette époque, les deux centres commerciaux les plus importants d'Europe sont Augsbourg et Venise. La route commerciale suit le trajet de de l'Oberer Weg et transite par le Tyrol et la ville de Reutte. De Venise arrivent les produits de luxe (épices, soies, tapis, ...) et d'Augsbourg partent les produits de première nécessité (bois, céréales, tissus en laine, métaux, ...).

Une grande partie des échanges commerciaux entre le Nord et le Sud de l'Europe passent par cette vallée. Le commerce de l'or blanc du Moyen-âge, le sel, transite également par cette route.

Vers 1290, le Comte du Tyrol décide de fortifier la frontière Nord du Tyrol en édifant le château de Ehrenberg et l'Hermitage de Ehrenberg au fond de la vallée pour contrôler l'accès à la route du Fernpass.

L'Hermitage, au vu du trafic de marchandises, devient également un poste de douane et encaisse des droits. Le poste de douane ne sera transféré qu'au milieu du 18^{ème} siècle dans la ville de Reutte.

L'emplacement pour construire le château est choisi sur un piton rocheux sur le côté



droit de la vallée boisée menant en direction du Lac de Heiterwanger à quelques kilomètres en-dessus du village de Reutte.

Le château d'origine, de construction rectangulaire entre 20 et 30 mètres de côté, est ancré sur le sol rocheux et domine le fond de la vallée avec le barrage de Ehrenberger Klause, à l'origine une simple palissade avec une porte.

Les coûts de construction de l'ouvrage sont répartis entre les finances comtales et les finances des communes du district d'Imst d'alors. Les habitants du secteur paient de leur personne en participant à l'édification et à l'entretien du château et de ses dépendances en accomplissant des jours de corvée obligatoire.

Terminé entre 1293 et 1296, le complexe fortifié devient vite une importante source de revenus pour son concepteur, l'Hermitage étant achevé au début du 14^{ème} siècle.

En octobre 1369, la dernière Comtesse du Tyrol, Marguerite de Carinthie, décède; le Tyrol entre alors dans le patrimoine des Habsbourg. Le château change plusieurs fois de propriétaire, étant offert en gage par le souverain avant de revenir à la maison des Habsbourg en 1525 sous la pression des habitants de la région.



Ehrenberger Klause 1) Bastion Est / 2) Aile Sud-ouest et nouvelle caserne / 3) Porte / 4) Aile Nord-ouest et Hermitage / 5) Bastion Nord

Au 16^{ème} siècle, durant des années, les guerres de religion enflamment l'Europe. La région de Reutte, par son importance stratégique, ne reste pas hors de ce conflit. En 1546, les troupes de la Ligue de Smalkalde¹ envahissent le Tyrol. En juillet 1546, la place forte de Ehrenberg est attaquée. Le 15 juillet 1546, l'Hermitage est pris par les troupes de la Ligue et le lendemain le château de Ehrenberg tombe.

¹ **La ligue de Smalkalde** (*Schmalkaldischer Bund*) est une union militaire au sein du Saint-Empire romain germanique de Charles Quint, formée en 1531, par des princes protestants allemands du Nord. Elle entre en guerre contre l'empereur en 1545, c'est la guerre de Smalkalde. Ces princes ont besoin d'appuis supplémentaires et demandent l'aide du roi de France François Ier. L'armée impériale écrase la ligue lors de la bataille de Mühlberg le 24 avril 1547.



En septembre 1546, les troupes tyroliennes reprennent le contrôle de l'Hermitage et du château. A cet effet, une dizaine de pièces d'artillerie tyroliennes sont positionnées sur la colline du Falckenberg en face du château de Ehrenberg et bombarde le château durant plusieurs jours. La garnison protestante abandonne la place et se retire dans la région de l'Allgäu (Bavière).

Les dégâts sur la place forte sont très importants. Les jours de corvée de la population locale permettent d'effectuer les travaux de reconstruction nécessaires. En 1551, la place forte est de nouveau totalement opérationnelle.

En mai 1552, Maurice de Saxe et son armée (protestante) attaquent par surprise l'Hermitage et le château de Ehrenberg. Une fois de plus, des pièces d'artillerie sont positionnées sur la colline du Falckenberg et bombardent le château. Le verrou tombe aux mains de troupes protestantes. Une fois encore, cette colline est le point faible du verrou de Ehrenberg.

A fin mai, Maurice de Saxe ordonne à ses troupes de faire demi-tour en direction de Füssen. Mais avant de partir, ces dernières mettent à sac la vallée de Reutte, réduisant les villages en fumée et semant la mort. Peu après, le 2 août 1552, est signé la Paix de Passau qui permet aux protestants de pratiquer leur religion et le 3 octobre 1555, la Paix d'Augsbourg reconnaît le protestantisme dans tout l'empire.



Château de Ehrenberg Vue depuis la colline de Falkenberg, futur emplacement du Fort Claudia

Le verrou de Ehrenberg perd de son crédit auprès du gouvernement du Tyrol à Innsbruck. Mais vers 1600, la position frontalière du verrou de Ehrenberg acquiert à nouveau son importance stratégique pour contrôler la route en direction de la vallée de l'Inn et des possessions des Habsbourg.



Château Ehrenberg - intérieur de la forteresse

L'archiduc Maximilien III ordonne la modernisation et l'extension des fortifications durant les années 1607-1609. Au niveau de l'Hermitage, on décide de renforcer le côté Sud avec deux bastions construits en saillie pour renforcer la position du barrage; un ouvrage dit « à cornes » est construit devant l'Hermitage pour assurer sa défense avancée. Des murs de tirailleurs barrent une partie de la montagne à gauche et à droite de la position de barrage.

Le château de Ehrenberg est renforcé, agrandi et complété avec de nouveaux ouvrages dont deux tours rondes (Pulverturm et Falkenturm). Les murs sont renforcés pour résister à l'artillerie. La porte

d'entrée d'origine est démontée, remplacée par une entrée dotée d'un pont-levis. A l'extérieur, un mur de tirailleurs doté de 28 ouvertures est construit; il sera prolongé ultérieurement en direction de la fortification du Schlosskopf.

Entre 1618 et 1648, l'Europe est ravagée par la Guerre de Trente ans. Le renforcement des défenses de la frontière Nord du Tyrol contre les menaces venant du Nord est jugé nécessaire par les Habsbourg. Le château de Ehrenberg fait, encore une fois, l'objet d'importants travaux d'amélioration de ses défenses.

En 1632, le résultat ne se fait pas attendre lorsqu'une armée suédoise, commandée par le duc Bernard de Weimar, occupe la région et attaque le verrou avec ses hommes. Les Tyroliens tiennent la place et repoussent l'attaque. La région est au cœur des opérations militaires de la période suédoise (1630-1635) de la Guerre de Trente ans.

En 1639, la colline du Falckenberg, le point faible du verrou, voit la construction d'un fort à son sommet.

C'est un ouvrage carré, de 20 mètres de côté, doté de deux bastions côté Est et d'un demi-bastion côté Ouest pour protéger l'entrée; le sud de l'ouvrage est prolongé sur la gauche et la droite par des murs de tirailleurs.

L'ouvrage porte le nom de Fort Claudia,



Fort Claudia Côté ouest avec entrée



Festung Schlosskopf Batterie haute et ouvrage avancé (côté Sud)

du nom de la veuve de l'archiduc LeopoldV, Claudia de Médicis.

L'emplacement du Falckenberg ne pourra plus être utilisé pour contourner ou bombarder le château d'Ehrenberg, les deux ouvrages se couvrant mutuellement.

En 1703, durant la guerre de succession d'Espagne, l'Electeur de Bavière prend le verrou de Ehrenberg. Il conserve la position

durant un mois avant d'être repoussé par les Tyroliens.

Une fois encore, l'ennemi a profité d'une faille dans l'organisation défensive du verrou, les troupes de l'Electeur bavarois ayant réussi à transporter des canons sur la montagne dominant de 150 mètres le château de Ehrenberg pour le bombarder depuis cette position.

Cette attaque prouve aux Autrichiens la nécessité de renforcer encore une fois ce verrou stratégique.

Une première « maison forte » renforcée par une palissade est érigée sur le sommet pour parer au plus pressé. Puis, la décision est prise d'élever sur cette montagne une nouvelle fortification : le Schlosskopf. La construction débute en 1726 et s'achève partiellement en 1741.

La batterie d'artillerie Sud n'est pas terminée et seules 18 positions d'artillerie sur 40 planifiées sont prêtes à être utilisées. La garnison est réduite au strict minimum pour garder les armes, les munitions et les stocks.

La nouvelle forteresse, en forme de flèche, est longue de 200 mètres pour une largeur oscillant entre 40 et 70 mètres. La construction de cette nouvelle fortification, par sa taille et sa logistique complexe, coûte la somme colossale de 3 millions de Florins. Une nouvelle caserne vient compléter la position de l'Hermitage au niveau de la vallée.



Vue du Ehrenberg vers le Schlosskopf

Sous le règne de l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche (1740-1780), la position fortifiée du verrou de Ehrenberg, composée du château de Ehrenberg, du fort Claudia, de la forteresse Schlosskopf et de l'Hermitage, est alors complète et constitue le plus



grand ensemble fortifié alpin.

Pour l'Autriche, les accès de l'ancienne Via Claudia Augusta en direction des vallées de l'Inn et du Pô sont enfin totalement sécurisés; le verrou de Ehrenberg ne sera plus jamais attaqué.



Gravure de Matthäus Merian dans le « Topographia Provinciarum Austriacarum »

La fin de la position de Ehrenberg

En 1780, l'empereur Joseph II approuve un nouveau concept de politique de défense pour la région du Tyrol. Par l'édit du 28 mars 1782, l'Autriche décide d'abandonner toutes ses positions fortifiées tyroliennes à l'exception de la forteresse de Kufstein. La position fortifiée de Ehrenberg est vidée, vendue et exploitée comme carrière de pierre. Les bâtiments sont partiellement démontés et la position fortifiée, dans son ensemble, sombre peu à peu dans l'oubli.

Durant les guerres napoléoniennes, les Autrichiens réactivent une partie des positions du verrou de Ehrenberg et envisagent même de reconstruire l'ensemble de la position fortifié de Ehrenberg. Mais ce projet est abandonné.

La nature reprend ses droits et les forts exploités comme carrières disparaissent sous les arbres et buissons. Seul le Fort Claudia sera habité jusqu'au 19^{ème} siècle.

En 1850, les ruines sont acquises par un riche industriel de Reutte.

A la fin de la Seconde guerre mondiale, le 3^{ème} Reich en déroute envisage de construire des positions antichars et des tranchées pour interdire l'accès du cœur de l'Autriche aux Alliés; mais la fin de la guerre met un terme à cette idée.

Depuis 1971, la position fortifiée fait l'objet de diverses restaurations et fouilles pour la mettre en valeur. Un musée, le Burgenwelt Ehrenberg, a pris place dans l'Hermitage. Il permet de découvrir le monde médiéval et l'importance de ce passage obligé



Château Ehrenberg Pulverturm

depuis l'époque romaine. Depuis novembre 2014, un pont suspendu de type tibétain d'une longueur de 406 mètres, le plus long du monde, relie les deux côtés de la vallée en passant 114 mètres au-dessus de l'Hermitage; les visiteurs peuvent passer du château d'Ehrenberg au fort Claudia en quelques minutes à peine. Des sentiers relient les trois fortifications à l'Hermitage et peuvent être parcourus pour découvrir le magnifique panorama de la vallée et comprendre avec « les yeux » pourquoi il fallait barrer à cet endroit.

Texte

Lt-col Marc GIRARD

Photos

Marc GIRARD / Nathan GIRARD / Dark Avenger

Schémas / Carte

Marc GIRARD / Google Maps

Sources

Richard Lipp « Ehrenberg – Geschichte und Geschichten », Edition des Museumsverein des Bezirkes Reutte 2006 / www.ehrenberg.at / www.burgen-austria.com / Divers articles Wikipedia

Licences crédits photos – cartes – croquis techniques –

Wikipédia / Wikimedia Commons CC-BY-SA 3.0, CC-LAYOUT; CC-BY-SA-2.5, Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported



Highline 179 Traversée en direction du Fort Claudia



IMPRESSIONS DE NOTRE PÉRIPLE DANS LES GRISONS



Une exposition de munition qui aurait bien sa place dans les forts de la br fort 10 - apparemment cela ne passe pas la frontière linguistique



Le château de Sargans



Ouvrage antichars au bord du Rhin



Magletsch, salle des machines - Organisateur et Chauffeur



Restaurant - La Claustra



Devant l'entrée du fort de Sasso



Le fort de Dailly, un ouvrage de la forteresse historique de Saint-Maurice.

Depuis longtemps, il m'a été donné d'étudier la fortification belge, surtout la Position fortifiée de Namur en 1939-1940 à laquelle j'ai consacré ma thèse de doctorat. Souvent présent en Valais ces trente dernières années, transitant régulièrement par Saint-Maurice, je me suis toujours demandé, depuis l'autoroute, où se cachaient les pièces d'artillerie. Sous quelle montagne ? Sous quel faux rocher ?



Aujourd'hui, c'est chose faite. Grâce au colonel de milice Pascal Bruchez, président de l'Association Saint-Maurice d'Études militaires, j'ai eu la chance de visiter dans le canton de Vaud, au-dessus du village de Morcles, le fort de Dailly dont la mission fut de défendre le verrou de Saint-Maurice. La découverte de cette fortification, partiellement ouverte au public depuis 2014, fut rehaussée par la présence du colonel d'active Serge Monnerat, ancien commandant du fort, qui nous commentera le film « Fort de Dailly, Armes de forteresse » tourné en couleur en 1994, lors du dernier cours de répétition du Régiment de Forteresse 19. Une heureuse initiative du commandant de l'époque, qui permit de conserver en images les diverses phases d'un tir .

Un endroit stratégique

Passage obligé sur les voies de communication européennes les plus directes entre la Franche-Comté et le Piémont, le défilé de Saint-Maurice commande l'entrée nord de leur traversée alpine, ce qui déterminera la vocation militaire du lieu et l'intérêt constant d'y ériger des fortifications.

La maîtrise du passage ne comporte à la fin du 15^{ème} siècle qu'un château-fort. En 1831, sous la pression d'un nouveau risque de conflit européen, la Suisse se prépare à faire respecter la neutralisation du passage. Des fortifications bastionnées sont alors élevées à Saint-Maurice, pour tenir le pont du Rhône, selon les plans du futur général Guillaume-Henri Dufour . Ensuite, la forteresse helvétique gagnant les hauteurs et prenant de la profondeur, elle s'étendra au 20^{ème} siècle du Léman aux cols du Grand-Saint-Bernard et du Simplon. Elle comptera finalement plusieurs centaines de fortifications abritant une puissante artillerie sous roc. Avec Sargans à l'Est, le Gothard au Sud, Saint-Maurice à l'Ouest était alors une des trois forteresses dites nationales.

Dailly, le plus grand fort suisse

Comme l'a justement écrit le commandant de Corps Dominique Andrey, « le site de



Dailly est le seul qui ait été opérationnel durant toute la période de la fortification helvétique contemporaine. Il regroupe de ce fait toutes les techniques de construction, mais a vu également s'y implanter la quasi-totalité des armements de forteresse ». Avec ses 12 kilomètres de galeries creusées dans la roche, surplombant l'ouvrage de Savatan auquel il est connecté, Dailly est le plus grand fort suisse d'un seul tenant. Occupé jusqu'en 2003 par des troupes de forteresse, le site abrite aujourd'hui une « école d'infrastructure et de quartier général » (Infra/HQ S 35) pour les recrues destinées à occuper un QG.

De la construction de 1892 à la destruction de 1946

Après trois étapes de construction (1892-1910), les « forts frères » de Savatan et de Dailly comptent ensemble 34 bouches à feu de 5,3 à 15 cm. Savatan est équipé essentiellement de 5 obusiers cuirassés de 12 cm système Schumann 1891 et Dailly de 6 canons Krupp de 12 cm sur affût mobile à éclipse Saint-Chamond 1893. Les deux forts disposent également de 15 casernes souterraines, de murs de tirailleurs, de postes d'observation, le tout relié par téléphone. L'artillerie de Dailly sera renforcée en 1940 avec 2 canons tourelles de 10,5 cm et 10 canons de campagne de 10,5 cm sous casemates creusées sous le rocher.



Le 28 mai 1946, l'explosion inopinée de 3 magasins à munitions (5500 obus, au total 449 tonnes de poudre !) détruira une grande partie du fort de Dailly, exigeant une reconstruction quasi complète. Le souffle engendré par l'explosion sera terrible. Par chance, la garnison ayant quitté l'ouvrage pour un exercice de tir ne comptera aucune victime. 10 ouvriers civils, occupés à des travaux dans les entrailles du fort, perdront néanmoins la vie. Cet accident majeur aura pour conséquence que la Confédération redéfinira les modalités de stockage des munitions au sein des ouvrages fortifiés.

Cet accident majeur aura pour conséquence que la Confédération redéfinira les modalités de stockage des munitions au sein des ouvrages fortifiés.

Deux canons tourelles automatiques

Dès juillet 1946, soit quelques semaines après l'explosion, la Commission de Défense nationale prendra la décision de construire 2 canons tourelles automatiques de 15 cm, l'un à charge d'un budget d'étude du prototype, l'autre sur les crédits de



reconstruction de Dailly. En 1948, au moment de la reconstruction effective du fort, on remplacera aussi les 10 canons de campagne de 10,5 cm pulvérisés deux ans plus tôt, par 4 canons de forteresse de 10,5 cm en s'appuyant sur la « galerie Rossignol » longue de 400 mètres (nouvelle batterie dite « Dailly Nord »).

Un an plus tard, l'armée suisse remettra à l'étude un projet datant de 1939 qui visait à moderniser les tourelles 10.5 cm dites « Ste-Barbe » et « St-Maurice ». Le dossier de canon tourelle de 15 cm, plus puissante et automatique (22 coups/minute), refit surface. La première tourelle (T1 : Dailly/Montbenon, alt. 1307 m) sera installée en 1956, suivie de près par la T2 (Dailly/Planaux, alt. 1510 m). Elles seront les deux seules en Suisse. Ces canons qui reposent sur une structure rotative logée dans un puits d'une profondeur de 52 mètres (renfermant un « Pater Noster » : un monte-munition acheminant les cartouches et redescendant les douilles), camouflés en faux rocher ou sous une cabane de bûcheron au sommet de la montagne, sont difficilement repérables.



Un dispositif « clé sur porte », unique au monde



Au pied du puits de la tourelle se trouvent la longue salle de préparation des munitions encartouchées, les magasins à munitions, le poste de calcul de tir (PCT). D'un poste à l'autre, toutes les informations se transmettent de manière automatisée grâce aux commandes électromécaniques et hydrauliques. Ce dispositif est unique au monde ! En 1995, l'armement de Dailly, essentiel pour la défense

du territoire suisse durant les années de guerre froide, sera mis hors service. Dans le duel classique du canon et de la cuirasse, la forteresse était devenue obsolète... Une page de l'histoire militaire se tournait, laissant place au devoir de mémoire !

Données techniques du canon automatique tour 15 cm 53 L 42 (T1/T2) (état 1995)

Hauteur du puits : 52 m

Poids partie mobile : 140 tonnes

Poids partie fixe : 230 tonnes

Poids total : 370 tonnes



Pièce mobile sous coupole

Relais électromécaniques : 3600 pièces de 1 à 12 contacts

19 moteurs électriques : total 115 P.S. environ 90 KW

4 grandes pompes : élévateur, azimut, élévation, automatisme de la pièce

Refroidissement : à eau du tube et système hydraulique

2 réservoirs : 100 000 litres d'eau traitée

Caractéristiques techniques du tir

Feu coup par coup (cpc) : maximum 12 coups

Feu de cadence (cd) : 4-8-16-32 (maximum 59 coups)

Feu de vitesse (Fv) : toutes les 2 sec $\frac{1}{2}$ (maximum 22 coups)

Azimut : 360°

Élévation : 45°

Cartouches

Poids d'une cartouche chg5 : charge (11 kg), douille (10 kg), obus (42 kg) = 63 kg

Portée : 25 km



Jacques VANDENBROUCKE
Docteur en Histoire



BRUNCH AU FORT DE VALLORBE - 14 AOÛT 2016



L'entrée du Fort Pré-Giroud avec les tentes pour le brunch



Une utilisation ludique des fausses fenêtres



Ouvrage détaché de protection





Convention

Lors de la Première Conférence de la Haye pour le désarmement et la prévention de la guerre, vingt-sept Etats signent la « Convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre et son Annexe : Règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre » le 29 juillet 1899. L'article 25 de la convention précise : « Il est interdit d'attaquer ou de bombarder des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus ». Cette annexe est toujours valable de nos jours.

Préambule

Lors de la Première Guerre mondiale, les premiers bombardements aériens réalisés au-dessus d'une grande ville ont démontré que le résultat recherché, soit la destruction des capacités militaires ennemies, était difficilement réalisable, à de rares exceptions, sans toucher la population et les installations civiles. Il est vrai qu'en 1915, année des premiers raids allemands réalisés avec des Zeppelin sur Londres. La technique du bombardement en était à ces débuts et de nombreux civils payèrent de leur vie les erreurs des bombardiers larguant leurs charges souvent au jugé en l'absence de moyen de guidage et de visée efficient.

En 1925, la parution du livre « Il Dominio dell'Aria » du chantre du bombardement stratégique, le général italien Guido Douhet,

défend le bombardement des centres névralgiques sur les arrières de l'ennemi et des populations civiles pour briser l'économie et le moral du pays sans tenir compte de ce que nous appelons pudiquement, de nos jours, les dégâts collatéraux !

L'article 25 de la Convention de la Haye de 1899 sera totalement occulté par l'ensemble des belligérants de la Seconde Guerre Mondiale et les théories de Douhet appliquées, en grandeur nature, par tous les camps sans retenue aucune. Les bombardements atomiques d'Hiroshima et de Nagasaki, les 6 et 9 août 1945, en seront le sommet détruisant en un instant une ville entière et ses habitants.





civil chargé de la protection aérienne à l'échelon du Reich : le Reichsluftschutzbund dépendant directement du Ministère de l'Air (Reichsluftfahrtministerium).

Cet organisme d'état est chargé de la formation des civils allemands, hommes et femmes, en matière de procédures de défense civile et d'entraîner la population à être prête en cas de raids aériens. Il distribue également des masques de protection à l'ensemble des citoyens allemands. Les civils sont formés dans la lutte contre l'incendie, la protection contre les armes chimiques, l'utilisation des moyens de transmission et du masque de protection et la préparation de base des appartements et des maisons face aux raids aériens. Le RLB déploie un important réseau de guets aériens en plus d'assurer la formation

de la population et participera tout au long de la guerre à la lutte contre les raids aériens.

En parallèle, les services d'incendie de l'ensemble de l'Allemagne sont réorganisés et leurs matériels unifiés. Leur nom devient Feuerlöschpolizei et ils sont soumis à la police sous la responsabilité du Ministère de l'Intérieur du Reich (Reichsministerium des Inneren). La Police du feu crée des unités de défense aérienne motorisées (Luftschutz-Einheiten – SHD) dépendant directement du Ministère de l'Air du Reich. Ces unités, appelées SHD-Abteilungen, sont chargées d'assurer des opérations d'assistance : lutte contre l'incendie et les gaz, appui médical, entretien des installations, ...).

La loi du 26 mai 1935 sur la défense civile (Reichsluftschutzbund) oblige tous les citoyens à suivre des cours de préparation à la lutte contre les raids aériens.

En 1939, le RBL comptait environ 15 millions de membres appuyés par près d'un million de volontaires instructeur et de près de 30'000 instructeurs professionnels chargés des cours dans environ 4'000 écoles de formation. Des équipes RBL seront en charge durant tout le conflit de faire fonctionner les abris et de lutter contre les effets d'un bombardement. Elles seront souvent dépassées dans leur tâche par l'étendue des dégâts causés par les bombardements alliés conduit, à partir de 1943, jour et nuit, au-dessus de toute l'Allemagne. Les raids de plus de 1'000 bombardiers désor-



ganisent totalement la défense civile et aérienne par leur intensité et les destructions causées par les bombes explosives et surtout incendiaires.

Construction d'abris

La loi du 26 mai 1935 régleme nte également la construction des bunkers de la protection civile et leurs équipements. Tous les plans de construction d'abris doivent être approuvé par le Ministère de l'Air du Reich.

A partir du milieu de 1935, un premier programme de construction d'abris démarre à l'échelon du Reich. Les premières constructions sont souvent des aménagements d'abris dans des caves (Luftschutzkeller) et de petits bunkers souterrains. Les nouvelles constructions financées par l'Etat sont équipées immédiatement d'abris.

L'Etat souhaite fournir des abris pour environ 10 % des Allemands ; le solde de la population trouvant place dans des caves ou autres lieux protégés. L'accès aux places se fait à l'aide d'un laissez-passez nominatif indiquant le numéro de place attribuée dans l'ouvrage. Vers la fin de la guerre, le contrôle nominatif et numérique a été progressivement abandonné ; le but étant d'abriter le plus de personnes possibles durant les raids de bombardement.

On dénombre deux sortes d'abris principaux, indépendamment de leur forme, de leur capacité et de leur catégorie :

- ◆ Le **Hochbunker** dont la majorité du volume est construit au-dessus du niveau de la surface,
- ◆ Le **Tiefbunker** dont la majorité du volume est construit au-dessous de la surface.

De nombreux abris sont construits en profitant des constructions existantes (caves, tunnel ferroviaires ou routiers, gares de métro, mines, ...) ou d'abris naturels (grottes, cavités, ...).

Le 1er septembre 1939, la guerre débute mais la construction d'abris progresse lentement par manque de main-d'œuvre et de matériel. Pour le régime nazi, la Luftwaffe de Goering est à même de défendre le ciel allemand contre la menace des bombardiers ennemis. Les Britanniques ne pourront jamais bombarder une ville allemande.

Le déclenchement de la guerre accélère le processus de construction et rend la





Reichsbahnbunker Friedrichstraße, Berlin

standardisation de la construction inévitable pour gagner en rapidité d'exécution en économisant de l'argent et des matières premières, en particulier le ciment et l'acier, disponibles en quantité limitée.

Par exemple, pour une population de 1,7 mio, Hambourg, en 1939, ne dispose que de 10'000 places protégées dans quelques abris. A la fin de la guerre, la ville hanséatique aura construit plus de 700 bunkers de tout type dont certains pouvaient abriter plusieurs milliers personnes tels les Flaktürme. La capitale du Reich n'était pas mieux lotie.

Premier raid et programme d'urgence

Dès l'été 1940, la Grande-Bretagne réussit l'impossible, le Bomber Command de la Royal Air Force attaque dans la nuit du 25 au 26 août la capitale du Reich et dès septembre 1940, le Bomber Command lance des raids nocturnes plusieurs fois par semaine.

En réponse au bombardement de Berlin d'août 1940, Hitler émet un ordre, le 10 octobre 1940, pour initier la construction en masse d'abris de protection pour la population intitulé Führer-Sofortprogramm ou Luftschutz-Sofortprogramm.

Ce programme ordonne également la transformation des caves et autres lieux souterrains existants en abris et leur adaptation à la survie en cas de raid aérien. Berlin et



60 villes de plus 100'000 habitants sont concernés par ce programme de construction de bunkers (Tiefbunker ou Hochbunker). A la mi 1943, plus de 2'000 abris auront été construits dans près de 80 villes allemandes.

Quand c'est possible, la construction de Hochbunker est privilégiée dans la mesure du possible car ils sont moins coûteux et consomment moins de ressources stratégiques. Mais le Führer-Sofortprogramm est à la traîne par manque de moyens humains, les ouvriers qualifiés étant au front. Ils seront remplacés au fil des mois par des travailleurs forcés et des prisonniers. Mais il faut être conscient que ce programme d'urgence est, en premier lieu, un outil de propagande efficace permettant au régime nazi de rassurer la population et de montrer que des mesures sont prises pour la protéger.

En novembre 1940, le Ministère de l'Air du Reich émet une nouvelle directive régissant la construction des abris (Bestimmungen für den Bau von Luftschutz-Bunkern). Elle établit des règles plus strictes au niveau des caractéristiques de base minimales devant être respectées lors de la construction d'un abri de protection. De nombreux paramètres sont définis : forme des entrées et escaliers, équipements de ventilation et de purification de l'air, lutte contre les gaz, surpression de l'ouvrage et sas d'entrée, ... Le 2 novembre 1940, un ordre du Ministère de l'Air du Reich ordonne à la Reichsbahn de disposer dans toutes ses gares d'abri-antiaériens pour abriter les passagers en transit.

Toutes les villes allemandes reçoivent cette directive normative permettant de rechercher l'efficacité en matière de construction d'abri. La directive laisse toutefois une marge de manœuvre aux services des bâtiments des villes pour concevoir et construire des abris (Hochbunker ou Tiefbunker) adaptés à l'environnement urbain de chaque cité. Les services communaux ont également tout loisir quant aux finitions extérieures de chaque installation (façades décorées, en briques, ...).

Le camouflage est, dès le début des constructions, un sujet de préoccupation important. De nombreux Hochbunker sont dotés d'un toit au-dessus de la dalle du plafond afin d'être identifié depuis le ciel comme une maison ordinaire. Pour certains Hochbunker construits à Cologne et à Düsseldorf, les architectes rajoutèrent des bâtiments annexes et un pseudo-clocher pour les faire ressembler, vu d'en haut, à des édifices religieux.

En juillet 1941, la directive est révisée suite aux expériences tirées des premiers bombardements britanniques sur les villes allemandes.

La construction des abris est divisée en trois catégories : A (capacité de plus de 1'500 personnes), B (capacité entre 300 et 1'500 personnes) et C (capacité avec moins de 300 personnes). Les normes de construction sont modifiées en fonction de ces catégories et des ressources disponibles.



Bunkerkirche St Sakrament, Düsseldorf-Heerdt

La guerre aérienne des débuts se transforme, à partir de 1942, en une guerre de destruction des villes sans distinction des objectifs civils ou militaires ; le but étant d'essayer de briser le moral de la population allemande et de provoquer des manifestations contre le régime en place. Ces bombardements massifs changeront pour toujours la géographie des villes allemandes.

En décembre 1944, une ultime révision de la directive est introduite par le Ministère du Reich pour l'Armement et la Production de guerre (Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion) et l'organisation Todt.

La standardisation devient obligatoire pour tous les nouveaux ouvrages ; les finitions extérieures, selon le choix des villes, sont abandonnées car la pénurie frappe le ravitaillement en matières premières stratégiques (ciment, acier, ...). Il s'agit de construire vite car l'Allemagne est soumise jour et nuit aux attaques aériennes alliées.

Grâce à un réseau de guets, puis de radars, la population des villes prises pour cible est avertie environ 10 minutes avant l'arrivée de





la première vague de bombardiers par les sirènes d'alarme et se rend le plus rapidement possible dans les abris de protection civile (Hochbunker ou Tiefbunker) et les abris improvisés.

Après le raid, les pompiers, secouristes et équipes de réparation technique évaluent les dégâts, portent secours et recherchent les disparus sous les décombres. Au fur à mesure de l'intensification des raids alliés, handicapé par le manque de personnel et de moyens techniques, le travail de cette chaîne des secours devint de plus en plus difficile devant l'ampleur des dégâts matériels et humains.

Le parti nazi organisa, pour renforcer la résistance de la population face aux menaces aériennes, des centres d'accueil pour les blessés et les sans-abris. Dans ces centres, ils reçoivent une aide immédiate (biens de première nécessité, nourritures, soins). Toutes les organisations paramilitaires du régime sont mises à contribution, appuyées par des prisonniers de guerre, pour effectuer les premières réparations sur les maisons et les équipements collectifs des quartiers bombardés et garantir au plus vite un retour à une vie « normale » de la population touchée. Des détenus des camps de concentration sont utilisés pour éliminer les munitions non explosées.

Après la guerre, les bunkers fortement endommagés seront détruits ou condamnés mais la majorité, vu leur résistance et les coûts éventuels de démolition, sont restés en fonction. Ils ont servi d'abris temporaires dans des villes, souvent entièrement détruites, pour les habitants ou les personnes réfugiées.

Quelques Hochbunker et Tiefbunker seront transformés et adaptés pour servir d'abri de protection civile durant la Guerre Froide ; d'autres réhabilités et transformés pour un usage commercial ou comme logement.

Pourquoi une construction « hors-sol » ?

Les ingénieurs allemands construisaient un Hochbunker, de préférence à un bunker souterrain, en présence d'un sous-sol humide ou lorsque la construction d'un bunker souterrain était techniquement impossible. Berlin, Hambourg, Kiel, Stuttgart, Munich, Frankfurt ou Brême ont bénéficié de ce type de construction car la nappe phréatique locale n'est souvent qu'à quelques mètres sous la surface du sol.



Hambourg, lutte contre l'incendie



Vivre dans un abri (image de propagande)





Divers types de Hochbunker ont été défini : Luftschutzbunker (abri de protection), U-Boot Bunker (base sous-marine), Flatürme (Tour DCA), Truppenmaschaftbunker (abri pour la troupe), Kommandoposten (poste de commandement).

Au début du programme de construction de bunkers de protection civile, on privilège la construction de bunker souterrain (Tiefbunker) car la densité du bâti dans les villes allemandes rend difficile la construction de Hochbunker ; certains étant toutefois construits à l'intérieur de complexe immobilier existant. Cette proportion s'inverse au fur et à mesure de l'augmentation de l'intensité des raids aériens alliés car, malheureusement, le patrimoine détruit dégage des parcelles pouvant accueillir la construction de Hochbunker. Les grandes villes allemandes sont ainsi dotées de gigantesques Hochbunker pouvant abriter des milliers de personnes lors des raids de bombardement.

Les bases sous-marines, situées dans des zones côtières peu profondes (France, Norvège, Allemagne) sont bâties selon la technique des Hochbunker comme les gigantesques bases de Lorient, de la Rochelle ou de Trondheim.

A partir de 1943, lorsque la Luftwaffe et la Flak, dépassées, pourront plus résister aux vagues grandissantes des bombar-



Bremen-Farge, Construction du U-Boot-Bunkers «Valentin» (1944)

diers alliés, les usines d'armement seront construites, sous la forme de Hochbunker, pour abriter la production, par exemple le bunker Valentin (sous-marin) ou le complexe d'usines REIMAHG (construction d'avion).

Efficacité du Hochbunker

Les études menées par les ingénieurs allemand sur ce type de bunker ont démontré que pour un même niveau de protection qu'un bunker souterrain, un Hochbunker est construit plus rapidement avec moins de matériaux et pour un coût plus bas. On estimait en 1940, que la construction d'un Hochbunker consommait qu'un sixième des matériaux nécessaires pour la construction d'un Tiefbunker ; économie intéressante en ces temps de rationnement.

Une bombe explosant, après avoir pénétré le sol près d'un bunker souterrain, causait plus de dégâts collatéraux qu'une bombe explosant près d'un Hochbunker car le souffle de l'explosion se dissipe dans l'air autour des murs du Hochbunker. Cette constatation permet aux ingénieurs de diminuer l'épaisseur de la structure des murs.

Toutefois, le degré maximal de protection d'un Hochbunker est tributaire des contraintes techniques liées à la hauteur limitée du bâtiment. En revanche, la protection d'un Tiefbunker est améliorée par une construction à une plus grande profon-



deur et en recouvrant la partie supérieure de sa superstructure d'une couche de roche par exemple ; offrant ainsi une résistance accrue au projectile aérien.

Vers la fin de la guerre, les Alliés ont recours à des bombes de forte puissance¹ pour attaquer les Hochbunker comme les abris à sous-marins. Ils réussissent, avec ces projectiles, à les endommager.

De nos jours, la construction de Hochbunker est abandonnée, car seul un bunker souterrain peut résister aux missiles et aux bombes à fort pouvoir de pénétration.

Règles de construction (Regelbau)

Les ingénieurs allemands, du département de la Luftwaffe chargé de la protection aérienne (Reichanstalt der Luftwaffe für Luftschutz), définissent, pour le Hochbunker, deux catégories de base :

- ◆ Les Luftschutzhäuser (bâtiment de protection aérienne),
- ◆ Les Luftschutztürme (tour de protection aérienne – LS-Türme).

Des conditions de base sont posées, chaque bunker doit être étanche aux gaz (surpression avec des valves de régulation sur le haut des constructions) et capable de résister à la chute d'une bombe de 1'000 kg sur sa superstructure. Les murs doivent avoir une épaisseur minimum de 100 cm (Tiefbunker) et 110 cm (Hochbunker) et être renforcé d'acier ; ce dernier étant une ressource stratégique pour l'industrie de l'armement, on préféra en diminuer les quantités, sauf aux endroits vitaux de l'ouvrage (toit en particulier) et augmenter l'épaisseur des murs.

Durant la guerre, ces règles seront révisées en fonction des leçons tirées des bombardements. Si la base fut respectée, de nombreux abris seront construits selon des spécifications locales ou adaptées depuis des plans de base existants.

Seul la Kriegsmarine, avec le Hochbunker de type Truppenmannschaftsbunker T-750 (abri pour 750 soldats), et la Reichsbahn, avec les Hochbunker LS-Türme de type Winkel, conservent jusqu'à la fin des hostilités des normes de construction strictes

¹ *Bombes britanniques « Tallboy » de 2,3 tonnes, « Grand Slam » de 10 tonnes ou américaine « Disney Bomb » de 2 tonnes. Ces bombes, larguées à haute altitude, atteignaient la vitesse du son et pénétraient leur cible sur plusieurs mètres avant d'exploser.*



Bremen-Farge, U-Boot-Bunkers «Valentin», dégâts causés par une bombe de 10 tonnes Grand Slam



permettant la production en série de Hochbunker d'un seul type ; économisant ainsi du temps, de l'argent et des ressources.

Genèse des Luftschutztürme (LS-Türme)

La construction d'un abri en forme de tour permet, du point de vue du défenseur, de diminuer, vu du ciel, la taille et l'emprise d'un tel abri au sein du milieu bâti.

Dans l'histoire, le principe de la tour servant d'abris pour la population est attesté par la construction des donjons médiévaux.

Dans les années trente sont conçus et construits les premiers prototypes de LS-Turm. Ces premières tours permettent la définition, entre 1936 et 1939, de normes de construction normalisée pour ce type de bunker. Ces normes sont adressées, par les responsables de la protection aérienne, à toutes les entreprises allemandes en charge de la construction d'abris de protection. Au début de la guerre, des directives plus générales seront établies pour ce type d'abris.

Ces normes définissent la capacité des tours, entre 200 et 500 places, le diamètre intérieur des tours compris entre 8,4 mètres et 10 mètres, la largeur de la porte d'accès entre 1 mètre et 1,60 mètre selon la capacité d'accueil de la tour, la densité du béton de 300 kg de ciment par mètre cube, la hauteur sous plafond fixée à 2 mètres et les murs une épaisseur minimum de 1,50 mètre.

Une place dans un abri doit avoir une largeur entre 48 cm et 52 cm et une profondeur de 35 cm ; le but n'est pas de vivre dans l'abri mais uniquement de s'y réfugier en cas de bombardement aérien.

Les fondations doivent être isolées contre les infiltrations d'eau et le cas échéant, reposer sur des pieux enfoncés profondément dans le sol pour assurer la stabilité de l'ouvrage en fonction de la nature du terrain. Le toit des tours est de forme biseauté pour faciliter le glissement ou le rebondissement des bombes. La forme de base doit être ronde, carrée ou rectangulaire ; certaines constructions seront polygonales en fonction des variantes élaborées par les architectes locaux.



LS-Turm Winkel, Stuttgart-Feuerbach, 2015



Deux modèles de LS-Türme seront construits en nombre jusqu'à la fin de la guerre :

- ◆ Le type Winkel-Turm de l'architecte de Cologne Leo Winkel,
- ◆ Le type Zombeck-Turm de l'architecte de Hanovre Paul Zombeck.

Le Ministère de l'Air du Reich dans sa directive du 14 juin 1939 intitulée « Richtlinien für die Ausführung von bombensicheren Luftschutztürmen » complète les obligations minimales en matière de construction, par exemple, l'épaisseur des murs et la mise en place de systèmes de filtration de l'air et de ventilation. Une certaine unité de doctrine dans la construction et l'exploitation des LS-Türme est créée à l'échelle du Reich.

La tour de type Winkel de première génération a été construite, entre 1936 et 1941, à plus de 100 exemplaires ; dépassant même les 200 exemplaires avec les générations suivantes jusqu'en 1945.

Elles sont construites dans des zones industrielles, près des nœuds ferroviaires importants ou d'installations clés de la Deutsche Reichsbahn pour protéger le personnel et les passagers. On en trouve également des zones militaires d'importance pour abriter le personnel militaire des Etats-majors.

Les tours Zombeck sont, dès le début, conçues comme abri de protection civile pour la population ; la première étant bâtie à Hambourg en 1939. Elles seront placées près de nœuds ferroviaires ou routiers importants et près de zones d'habitation pour fournir rapidement une protection à la population locale.

De nombreux sous-types sont tirés des modèles Winkel et Zombeck, par des architectes locaux, pour être adaptés aux endroits de construction, les intégrer dans le milieu déjà bâti ou les « décorer » en fonction du bâti existant. Pour certaines institutions, militaires en particulier, de nombreux sous-types furent adaptés pour recevoir des équipements spéciaux ou répondre aux besoins militaires en modifiant leur aménagement intérieur.

Les entreprises détentrices des licences Winkel ou Zombeck prennent également certaines libertés avec les plans de base pour les adapter en fonction des leçons tirées des constructions précédentes et des premiers bombardements alliés.





Hochbunker Winkel

De nos jours, ce bunker pointu se repère facilement dans les villes allemandes où il est populairement surnommé le cigare de béton, le pain de sucre ou la termitière. Il a été conçu par l'architecte de Cologne Leo Winkel (1885-1981).

Leo Winkel dépose, le 18 septembre 1934, un brevet pour la construction d'une tour pointue à structure autoportante utilisable comme abri de protection civile pouvant accueillir jusqu'à 200 personnes sur 9 étages dont deux en sous-sol. Le toit pointu offre peu de surface de pénétration à une bombe ; lui permettant de glisser vers le sol. Deux entrées, une à la hauteur du sol et une seconde, au niveau du 2ème étage, accessible par un escalier en bois, permettent de remplir la tour. Un système de filtration de l'Air et de ventilation est installé dans l'ouvrage.

En 1935, des prototypes sont construits et testés en condition réelle dans le centre d'essais de la Luftwaffe de Rechlin (Erprobungsstelle Rechlin) pour concevoir une tour offrant la meilleure protection possible aux personnes abritées à l'intérieur et définir de strictes normes de construction au niveau de l'épaisseur des murs, de la densité du béton et des équipements.

Après approbation par les autorités compétentes, Leo Winkel crée, à la fin de l'année 1936, une firme chargée de commercialiser son idée (Winkel & Co. Duisburg zum Bau von Luftschutztürmen).

Son entreprise vend des licences pour la construction de ce type de bunker à une douzaine de grandes entreprises de construction allemande ; chaque bunker construit possédant une plaque indiquant le nom de l'entreprise de construction. Les tours Winkel ont une hauteur moyenne comprise entre 20 et 25 mètres et un diamètre compris entre 8 et 10 mètres. Pour des raisons physiques, l'épaisseur des parois de béton s'amincit au fur et à mesure de la hauteur ne dépassant pas 1,50 mètre à partir de 10 mètres de hauteur. L'inconvénient majeur de la tour Winkel est sa vitesse de remplissage rendu difficile par l'étroitesse de l'escalier intérieur de la première génération.

Si la première génération de tour était construite avec des étages souterrains ; ces



LS-Turm Winkel, Giessen, 2011



derniers sont abandonnés par la suite pour une construction exclusivement hors sol ; les escaliers extérieurs en bois sont complétés par une échelle métallique fixée directement sur la paroi de la tour permettant l'accès en cas de destruction de l'escalier.

A l'intérieur, des bancs en bois avec place numérotée, sont installés autour de l'escalier central. Cela permet d'éviter théoriquement une surpopulation de l'abri en organisant au mieux l'occupation de l'ouvrage. Certaines tours ont, au sommet, un poste d'observation qui permet à un observateur d'avoir une vue sur 360 degrés de son emplacement et des alentours et d'informer par téléphone les services de secours ou la centrale de la protection aérienne (Luftschutzzentrale) des dégâts occasionnés par un raid aérien.

Au centre de la tour, on regroupe les installations sanitaires (lavabo, WC) ainsi que toutes les installations de ventilation par étage. Un sas à l'entrée permet de mettre l'ouvrage en surpression pour lutter contre les gaz ; des clapets au sommet de la tour assurant le fonctionnement de la surpression.

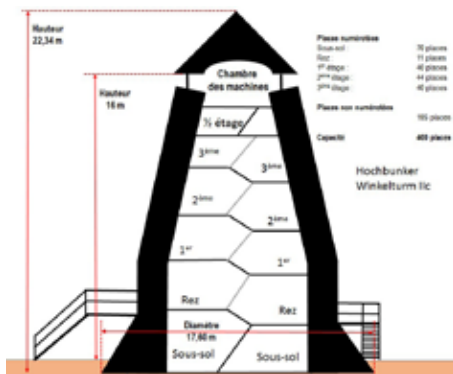
A mesure de l'avancement de la guerre avec son cortège de rationnement des matières premières, des modifications seront apportées au niveau de la quantité d'acier utilisée pour armer le béton.

La tour Winkel a, selon différentes sources, été déclinée en 4 versions et 16 sous-types différents ; la différence principale étant la capacité d'accueil des différents modèles. Les types les plus construits sont :

- ◆ Le type 1c : base légèrement incurvée, toit conique avec ou sans bord, de 3 à 9 étages ;
- ◆ Le type 2a : murs de protection plus mince ;
- ◆ Le type 2c : base en forme de bulbe et un toit clairement séparé comme un chapeau de champignon.

La première génération de LS-Turm Winkel pouvait abriter 200 personnes et la dernière génération jusqu'à 600.

Au quartier général de l'armée (OKH) situé à Wünsdorf Zossen, à 50 km au Sud de Berlin, 19 tours de type Winkel sont construites pour abriter le personnel ; une seule tour est encore debout comme mémorial.



Porte d'entrée - LS-Turm Winkel, Stuttgart-Feuerbach, 2015



Neukirchen (2007) / Limburg (2011) / Richtersdorf (2011)



Koeln-Niehl (2001) / Winkel Kirchmoeser (2013) / Falkensee (2012)

Les tours Winkel existantes de nos jours, les trois-quarts ayant été détruites, sont considérées comme lieu de mémoire.

A Cologne (Köln-Niehl), sous la responsabilité du Kölner Festungs Museum, une tour Winkel, d'une capacité de 600 places, haute de 29 mètres et d'un diamètre, à sa base, de 18,60 mètres, a été transformée en musée. Son équipement intérieur est intact, à l'exception des bancs, et il permet de se rendre compte de la vie à l'intérieur d'un tel abri. Elle est depuis 1992 considéré comme un lieu de mémoire de la ville de Cologne.

A Stuttgart (Bahnhof Feuerbach), la dernière des quatre tours Winkel de l'agglomération est, depuis 1996, classé lieu de mémoire. Cette tour a été construite en 1939 pour le compte de la Deutsches Reichsbahn près de la gare de Feuerbach et servait de refuge pour le personnel des chemins de fer et les voyageurs. Cette tour est restée jusqu'en 2008 dans l'inventaire des abris de protection civile utilisables à Stuttgart avant d'être déclassée.



Depuis janvier 2010, la tour est dotée à nouveau de son camouflage avec son toit de tuile comme à l'origine. Rendue accessible au public, on peut découvrir à l'intérieur, une exposition racontant l'histoire des raids aériens sur la ville durant la 2ème Guerre mondiale. Elle est placée sous la responsabilité de l'association « Schutzbauten Stuttgart e.V. » qui assure la visite de plusieurs abris de protection en ville de Stuttgart (Hochbunker et Tiefbunker).

Hochbunker Zombeck-Turm

En 1937, Paul Zombeck dépose le brevet pour la construction d'une tour ronde caractérisée par une absence d'étages et d'escaliers. Ils sont remplacés par une rampe en spirale en pente douce dotée d'un noyau central. La tour Zombeck (Luftschutzturm der Bauart Zombeck), construction normalisée, est brevetée, en 1937 par Paul Zombeck.

Dans la tour, la structure interne rappelle celle d'une coquille d'escargot. Dans le noyau, on trouve des locaux sanitaires et des toilettes. Sous le toit se trouve le système de filtration de l'Air et de ventilation.

Grâce à cette configuration, la tour Zombeck peut accueillir un grand nombre de personnes assises sur des bancs positionnés tout au long de la rampe inclinée. Les deux portes d'accès, à deux vantaux, sont dotées d'un sas anti-gaz et construites, à

l'opposé l'une de l'autre, à deux hauteurs différentes : la première à ras le sol et la seconde à 4 mètres. La tour est construite en béton, avec généralement une façade en briques pour s'intégrer au paysage urbain. Le toit en béton, en forme de cône, recouvert de tuiles, est conçu pour faire glisser les bombes.

Une version de la tour possède un toit tronqué pouvant accueillir un poste d'observation, un projecteur DCA ou une pièce de DCA.

Ces bunkers ronds devaient être intégrés dans le paysage urbain de la ville et recouvert à l'extérieur d'une couverture selon la volonté du maître-d'ouvrage. Mais la pénurie de matériel et les difficultés d'approvisionnement ont limités les choix de finition extérieure.

Les tours sont construites principalement près des plateformes d'échange des



LS-Turm Zombeck, Hambourg, Vorsetzen (2016)



transports publics, tels que les gares ou les nœuds ferroviaires ou près des endroits où en cas d'attaques, les moyens de transports publics s'arrêtent.

On peut ainsi fournir un abri de protection, d'accès facile, aux passagers des moyens de transport publics arrêtés. Conçue pour accueillir 500 personnes, les tours, lors de certaines alertes, en accueilleraient plus de 1'000 personnes.

Données de base des versions

Les tours Zombeck ont été construites en 5 types différents B1 à B5. Les diamètres extérieur et intérieur de tous les types sont de 12,20 mètres et 8,40 mètres. L'occupation au sol est de 55.42 m². Seul la hauteur, de 14,17 mètres à 20,80 mètres, et la capacité d'accueil, de 180 à 500 personnes, distinguait le type de tour. Le volume d'air nécessaire par occupant était calculé sur la base de 1,07 m³ par personne. Le coût de construction d'une tour était de Reichsmark 420'000.-- (environ EUR 3,02 millions à ce jour).

Entre 1939 et 1940, la Ville de Hambourg construisit 11 LS-Türme de type Zombeck ; toutes ces tours étant positionnées près de lieu d'échange de trafic (gare, routes, métro).

Tours existantes

A Berlin, une tour Zombeck a été construite pour la Deutsche Reichsbahn près des ateliers ferroviaires de Berlin-Friedrichshain.

Deux tours existent encore dans la ville de Flensburg et une dernière se trouve à Wilhelmshaven. Des tours de ce type avaient été construites dans la ville norvégienne de Trondheim près de la base de sous-marins Dora 1 ; gigantesque Hochbunker de 153 mètres sur 105 mètres dont les alvéoles pour sous-marin était protégé-



Entrée supérieure d'une LS-Turm Zombeck, Hambourg, Vorsetzen (2016)





géré par un toit de 3 mètres de béton armé.

A Hambourg, dès 11 tours Zombeck construites, il en reste encore neuf. Les tours situées à Moorweide (transformée en bar), Barmbek, Veddel (près des ponts de l'Elbe) et de Vorsetzen (juste à côté du métro aérien entre les jetées et Baumwall) sont très bien conservées. Les autres tours survivantes se trouvent à l'ouest de Rothenburgsort, à la gare de Berliner Tor, au Sternschanzenpark et à Hasselbrook. Deux tours ont été détruites en 1951 et 2002.



Hambourg - Berliner Tor (2012) / Hambourg - Prielstraße 9 (2012)



Hambourg - Veddeler Markplatz (2016) / Hambourg - Baumwall (2015)3.jpg



Hochbunker Trier (Trèves)

Près de la mairie de Trèves, sur la place Augustiner Hof, on découvre une tour inachevée en béton ouvragé de 38 mètres de hauteur. Cette construction reflète la variété en matière de LS-Turm et leur adaptation à la réalité locale. Classé monument historique, cette tour a été construite, en 1942, pour abriter les fonctionnaires de la mairie et la population civile du quartier adjacent. Incomplète, elle n'a abrité en réalité que les services de secours de la ville et une partie de l'administration communale.

Son toit, inachevé, très particulier dévoile son ossature en béton recouvert d'un treillis métallique pour protéger le sol d'éventuelles chutes de gravats. Son toit pentu aurait dû être recouvert d'ardoises ; le tout se confondant aux bâtiments environnants de l'époque. La conception de ce Hochbunker tenait compte de son intégration dans le tissu urbain de l'époque par son design et ses murs extérieurs recouverts de grès. Un bunker extérieure supplémentaire (un étage extérieur et deux sous-sol) a été construit à sa base pour augmenter sa capacité.

Immédiatement après la guerre, vu les difficultés à détruire ce complexe, il a été utilisé par les troupes d'occupation françaises. Une transformation en abri de protection civile, adapté au contexte de la Guerre froide, est envisagée mais devant les coûts d'adaptation, ce projet a été abandonné. Aujourd'hui, les deux parties de ce Hochbunker sont utilisées comme dépôt matériel. Trèves a compté un total de sept Hochbunker dont quatre sont encore préservés.

Kiel – Construction locale

Deux tours ont été conçues et construites par une firme locale. Haute de 6 étages, sans sous-sol, elles pouvaient abriter 500 personnes. De construction rectangulaire, elles sont dotées de deux entrées principales sur les petits côtés et d'une entrée secondaire sur le côté gauche. On accède aux étages par deux rampes d'escaliers placés dans la partie centrale du bâtiment. Les murs de 2,5 mètres d'épaisseur supportent le toit de 3 mètres.

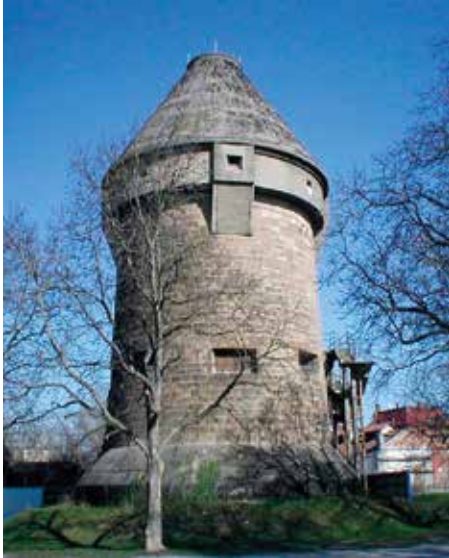
Propriété de l'Etat fédéral, la tour, située près du dépôt des transports publics de Kiel, a été utilisée après la guerre comme dépôt matériels et de meubles. Dans les années septante, elle est louée par une société de



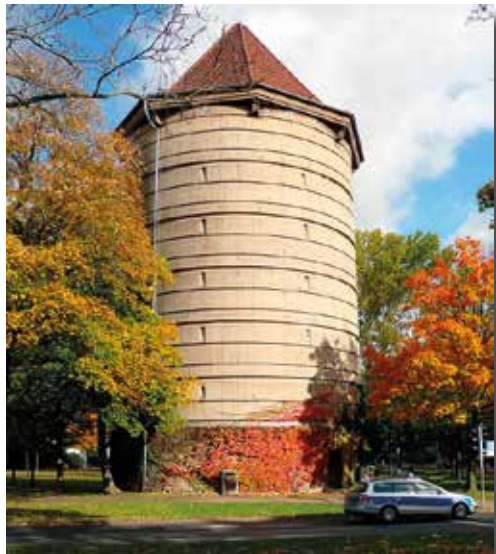


musique. En 1985, l'éclatement d'une conduite d'eau endommage fortement le bâtiment. En 1986, le bunker est acheté et les travaux nécessaires de mise aux normes effectués financé par la société de musique, la ville et le Land. En 2002, les façades sont restaurées dans leur état d'origine.

Autres types de tour



LST - General Wewer Turm - Heilbronn – 2006 / LST - Boschetsrieder Straße 68 – München – 2010



LST – Klemensplatz - Düsseldorf-Kaiserswerth – 2008 / LST – Deisterplatz- Hannover - 2010



Sur la base des tours « normées » Winkel et Zombeck, des versions dérivées ont été construites localement. D'autres tours sont des productions locales construites à une ou plusieurs exemplaires. La caractéristique principale entre tous ces modèles est la construction sous forme de tour, la structure interne et les équipements étant adaptés à l'utilisation locale de l'abri anti-aérien en se conformant aux directives émises par le Ministère de l'Air du Reich pour la construction et l'exploitation des abris anti-aériens.

Luftschutzhäuser

Les bâtiments de protection aérienne ont été construits dans de nombreuses villes allemandes au plus près de la population civile. Ces constructions sont pour la plupart encore debout. Par leur conception et leur capacité d'accueil, leurs dimensions sont quelquefois hors normes. En principe, la superstructure du bunker doit être camouflée avec un toit « normal » afin de le faire apparaître depuis le ciel comme un bâtiment standard.

Hochbunker Type M500

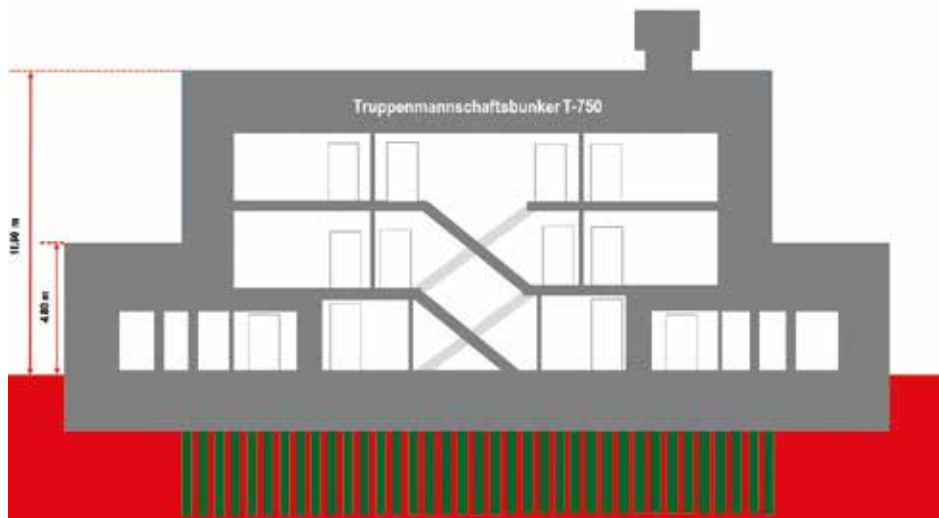


Luftschutzbunker Wittenauer Straße 76/80, Berlin

Le type M500 (capacité de 500 personnes) est un Hochbunker à trois étages. De forme rectangulaire, il fait 32 mètres sur 15 mètres et 18 mètres de hauteur. Afin de se confondre au milieu urbain, il est doté d'une toiture et de façades décorées. Chaque étage est divisé en cellule de 2 mètres sur 3 pour accueillir une famille et assurer un peu d'intimité. Quatre Hochbunker de ce type existent encore à Berlin.

Hochbunker Truppenmannschaftsbunker T-750, T-1100 et T-1500

Le modèle d'abri « normalisé » pour la troupe T-750 a été construit à partir de 1943, dans les bases principales de la Kriegsmarine situées sur les côtes allemandes de la mer du Nord et de la mer Baltique, pour abriter son personnel.



Le modèle T-750 est un bunker carré de 21 mètres sur 21,60 mètres et haut de 11,60 mètres. L'entrée se fait par les deux blocs, positionnés au rez-de-chaussée, à l'opposé l'un de l'autre ; dotés chacun de deux entrées aboutissant sur des sas anti-gaz. Le T-750 est conçu à l'origine pour accueillir 750 personnes sur des sièges de 50 cm de large sur 3 étages (rez-de-chaussée compris).

La répartition intérieure est de 50 personnes au rez-de-chaussée, 350 au 1er étage et 350 au 2ème étage. La cage d'escalier, à deux rampes (montée et descente), est positionnée au centre de l'ouvrage. Au rez-de-chaussée, on trouve la chambre des machines, les installations de chauffage et les filtres à air. Des valves permettent d'absorber l'air frais depuis l'extérieur pour les hommes et les machines. Des locaux sanitaires et un poste de premier secours sont également installés au 1er étage. Une tour de ventilation est placée sur le toit de l'ouvrage et permet l'évacuation des gaz d'échappement du groupe électrogène et du chauffage. La dalle du toit fait à l'origine 2,75 mètres



Truppenmannschaftsbunker T-750, Wilhelmshaven



LSB T-750 Flandernbunker am Hindenburgufer, Kiel

d'épaisseur (puis 3,75 mètres dans les dernières versions). Elle repose sur des murs de 2,50 mètres d'épaisseur et des fondations de plus de 2 mètres, renforcées en cas de nécessité par des pieux plantés profondément dans le sol pour assurer la stabilité de la construction.

Le modèle T-1100 accueille 1'100 places. La construction est la même que le T-750 mais avec un 4ème étage. La répartition intérieure est de 50 personnes au rez-de-

chaussée et 350 par étage du 1er au 3ème étage.

Le modèle T-1500 accueille 1'500 places. Ce modèle conserve la largeur du T-750 mais la longueur passe à 40 mètres. La répartition intérieure est de 100 personnes au rez-de-chaussée et 700 par étage au 1er et 2ème étage.

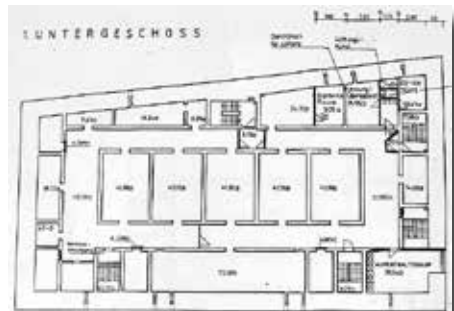
Près d'une quarantaine de bunkers ont été construits ; dont quelques-uns sont configurés pour accueillir un poste de commandement de la Kriegsmarine. A Kiel, un bunker de ce type, situé près de la base navale, le Flandernbunker, a été transformé en lieu de mémoire et d'exposition. Il est classé depuis 2004. A l'origine, il servait d'abri pour les hommes de la 5ème flottille de sous-marin et de poste de commandement de secours.

Hochbunker Anhalter Platz

Le bunker berlinois de la gare de Anhalter est un exemple parfait. Sa construction, débute, sur demande de la Deutsche Reichsbahn, à fin 1941 et se termine début octobre 1942.

Avec cinq étages, dont deux souterrains, sa surface est de 6'500 m², divisé en une centaine de pièces avec des locaux sanitaires et WC ainsi qu'un centre de secours pour les blessés (Luftschutz-Sanitätsstelle). Le dernier étage abrite les locaux du président de la compagnie ferroviaire, une salle de presse et des chambres d'officier et tous les locaux nécessaires au fonctionnement d'un Etat-major.

Les entrées sont protégées par des sas à gaz. Les murs ont une épaisseur de près de 3 mètres, la dalle du plafond faisant 3,80 mètres. Des groupes électrogènes assurent l'alimentation en électricité. Sa capacité d'accueil est prévue pour 3'000 personnes.





Lors des derniers combats de Berlin en avril 1945, plus de 10'000 personnes trouvaient refuge dans ce bunker. Un tunnel sous-terrain liait le bunker à la gare d'Anhalter.

Après la guerre, il a accueilli des réfugiés, puis à servit de dépôt et actuellement, il abrite plusieurs attractions sous le terme de « Berlin Story Bunker » et les deux étages souterrains ont été réhabilités pour être visités.

Flaktürme

Les Flaktürme sont huit complexes de tours anti-aériennes de type Hochbunker construits dans les villes de Berlin (3 exemplaires), Hambourg (2 exemplaires) et Vienne (3 exemplaires) à partir de 1940. Elles furent utilisées par la Flak de la Luftwaffe pour se défendre contre les raids aériens alliés sur ces trois villes durant la Seconde Guerre mondiale. Elles servirent aussi d'abris anti-aériens pour des dizaines de milliers de personnes et pour coordonner la défense anti-aérienne. Chaque complexe de tour de Flak est constitué : d'une G-Turm (Gefechsturm) ou tour de combat et d'une L-Turm (Leitturm) ou tour de commandement.



Flak Gefechsturm Hamburg-Heiligengeistfeld

(voir article dans l'édition 2015 de Servir)



U-Boot Bunker Valentin

Lorsque que les raids alliés sur les chantiers navals allemands commencèrent à perturber la production de sous-marins, il fut décidé de protéger les chantiers navals en les déplaçant dans des abris à l'épreuve des bombes.

Vers la fin de 1942, Albert Speer, Ministre de l'Armement et de la Production de guerre du Reich, planifie la construction

d'un bunker pour la construction de sous-marins. L'emplacement de Bremen-Farge est choisi en raison de sa proximité avec la rivière Weser, aux énormes capacités des chantiers navals de Brême et à la présence de main-d'œuvre concentrationnaire.

Le bunker doit être utilisé pour l'assemblage final des nouveaux sous-marins de type XXI. Un autre bunker appelé Hornisse est construit dans le port de Brême pour y produire des sections de sous-marins, d'autres sections sont construites à Wilhelmshaven dans le bunker Wespe puis amenés par barge pour l'assemblage final dans le bunker Valentin. L'achèvement du bunker est initialement prévu pour la fin de 1944 ; puis retardé au début de 1945.

Le bunker Valentin était le plus grand projet de construction sous abri de la Kriegsmarine. Le bunker ne sera achevé qu'à 95 % et n'a pu être utilisé pour la construction des sous-marins avant la fin de la guerre.

Construction

Le bâtiment est conçu par l'Organisation Todt. Sa construction est confiée à un pool de 50 entreprises civiles utilisant de la main d'œuvre concentrationnaire. Plusieurs milliers d'hommes issus des camps y laissèrent leur vie. La construction débute en 1943. Pour assurer la livraison des matériaux de construction, des quais sont créés le long de la Weser et un embranchement ferroviaire créé sur la ligne ferroviaire Farge-Schwanewede. Il s'agit du plus grand bunker autoportant d'Allemagne et le deuxième d'Europe. Pour sa construction, un million de tonnes de gravier et de sable, 132'000 tonnes de ciment et 20'000 tonnes d'acier ont été nécessaires pour sa construction.



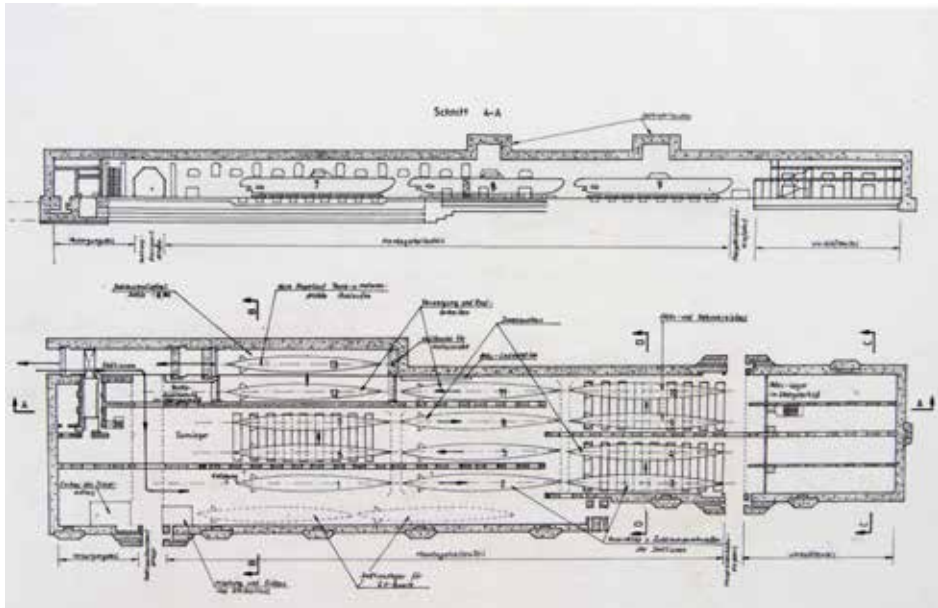
Bunker Valentin, station No 13 (2015)

Dimensions

Longueur :	419 m (426 m en partie)
Largeur (Est) :	67 m
Largeur (Ouest) :	97 m
Hauteur extérieure :	20-22 m
Hauteur extérieure après renforcement du plafond :	30-33 m
Hauteur intérieure :	18 m
Superficie :	35'375 m ²
Volume intérieur disponible :	520'000 m ³
Volume de béton utilisée :	500'000 m ³
L'épaisseur de béton (plafond, première étape) :	4,5 m
L'épaisseur de béton (plafond, deuxième étape) :	7 m
L'épaisseur de béton (murs extérieurs) :	4,5 m

Mode de production

Dans le bunker, un sous-marin devait être terminé toute les 56 heures avec une production mensuelle de 14 sous-marins. La planification établie à la fin de 1944 prévoyait le début de la production pour avril 1945. Les diverses sections, nécessaires à l'assemblage final des sous-marins, étaient assemblées dans le bunker sur une chaîne de production ; le sous-marin quittant la chaîne entièrement équipé. La chaîne était divisée en 13 stations de montage ; la station 13 étant la dernière avec un bassin d'eau pour tester et lancer le sous-marin et le faire rejoindre la Weser.





Bombardement et la fin de la construction

Au début 1943, les Alliés surveillent le chantier du bunker et son évolution grâce à la reconnaissance aérienne. On peut supposer que la construction de ce bunker a accaparé une grande quantité de main-d'œuvre et de matériel retirés de la production ordinaire d'armements.



Bunker Valentin, impact de bombe (2015)

Lors des premières attaques aériennes alliées, il n'était achevé qu'à 90 %. La première des deux attaques a lieu le 27 mars 1945, la RAF engagea une escadrille de 18 bombardiers Lancaster spécialement équipés avec des bombes Grand Slam et Tallboy.

Deux coups au but sont enregistrés avec des bombes Grand Slam. Elles creusent un trou de 2 mètres de profondeur dans la première dalle du toit de 4,5 mètres d'épaisseur ; le plafond intérieur du bunker s'est effondré aux deux emplacements sur un pourtour de 8 mètres de diamètre. Le 30 mars 1945, l'US Army Air Force a largué des bombes de 2,5 tonnes sur le bunker qui n'a pas été endommagé.

Utilisation après-guerre

Vers la fin mai 1945, les Alliés font démanteler l'équipement du bunker. Entre 1946 et 1949, le bunker est utilisé par la RAF et l'USAF pour procéder à des tests de largage de bombes capables de percer le béton. Une démolition complète est envisagée à plusieurs reprises sans être exécutée.

Dans les années 1950, le bunker était de nouveau sous les feux de l'actualité comme réalisation technique en oubliant avec quels moyens il avait été construit. L'accent était mis sur une utilisation pragmatique du gigantesque bâtiment. Deux idées furent proposées : le transformer en entrepôt frigorifique ou le converti en réacteur nucléaire (1957). Les deux idées furent abandonnées pour des raisons de coûts.

Après le réarmement de l'Allemagne de l'Ouest, il a été affecté comme dépôt pour les armes nucléaires américaines sans être utilisé dans ce but. En octobre 1960, l'armée allemande décide d'utiliser le bunker comme dépôt matériel de la Marine. Après



4 ans de travaux de réparation sur environ 40% du bunker, il est converti en dépôt de matériel de la Bundeswehr pour la Marine et utilisé jusqu'à fin 2010. Depuis mai 2011, le bunker a été transformé en lieu de mémoire avec un centre pour les visiteurs et il accueille des expositions historiques. Une partie du bunker est fermée au public pour des raisons de sécurité.



Brême 1945 – Photo de la RAF

Conclusion

Les Hochbunker, plus facile à voir que les Tiefbunker, sont encore présents dans le paysage urbain de nombreuses villes allemandes. Ils sont, en grande partie, classé comme lieu de mémoire au même titre que certains Tiefbunker.

En 1945, les Hochbunker dominaient les champs de ruine des villes bombardées. Ils étaient souvent les seuls bâtiments encore debout au milieu du néant ; comme en témoigne la photo ci-contre.

Peu à peu, l'histoire se réapproprie ce pan, souvent méconnu, de la vie des populations sous les bombardements qui ont fait tant de victimes dans tous les camps durant la Seconde Guerre mondiale.

Ainsi de nombreux Hochbunker et Tiefbunker ont été aménagées en musée, accessible à tous les visiteurs. Souvent gérés par des passionnés de tout âge, ces musées permettent de se replonger dans cette page oubliée de la dernière guerre. Un point



important, si ces constructions ont sauvé la vie à de nombreux citoyens allemands, il faut toujours avoir à l'esprit et ne jamais oublier que ces Hochbunker et Tiefbunker ont été bâtis souvent avec l'aide de la main-d'œuvre concentrationnaire ou forcée et que nombreux êtres humains ont payé de leur vie la construction de ses abris qui sauvèrent tant d'autres personnes.

La diversité des constructions au niveau des Hochbunker leur permet de s'adapter aux villes dans lesquels ils sont édifiés. Des constructions grises, en béton brut ou camouflé, sans recherche artistique aux constructions ouvragées, ils s'intègrent au mieux à l'environnement urbain de ce troisième millénaire.

Un certain nombre de Hochbunker ont été détruit, souvent à grand frais, pour faire place à des extensions d'équipements publics mais les villes allemandes ont souvent choisi de conserver comme lieu de mémoire un grand nombre de ces constructions parfois gigantesques. Certaines villes ont édité des livres dûment documentés les recensant dans le détail.

Les villes ont également adapté, lorsque c'était possible, ces abris aux normes de la protection civile de la Guerre froide. L'utilisation des Hochbunker, en raison de leur conception, pour d'autres emplois est difficile, mais lorsque c'est possible, ils sont transformés en immeuble d'habitation, en hôtel ou en locaux commerciaux.

D'autrefois, les villes les ont vendus à des particuliers. Charge à eux de les transformer en lieu de vie et de les adapter aux normes électriques, sanitaires et de sécurité moderne ; tout en conservant un lieu de mémoire, certes transformé, mais lieu de mémoire tout de même.

Lt col Marc GIRARD

Photos

Marc GIRARD / Nathan GIRARD / Bundesarchiv / BerlinStory-Bunker.de / Library of Congress / Gouvernement du Royaume-Uni / Jörg Wiegels / Lokilech / Frank Winkelmann / Udo Leiser / Doris Antony / Ajepbah / Flamenc / KlausFoehl / Holger Raddatz / Wusel007 / Solari / SchwarzerKater / p.schmelzle / Axel Hindemith / Rufus46 / Olliku

Schémas / Carte

Marc GIRARD / Google Maps

Sources

Articles Wikipedia : Hochbunker / Zombeck-Turm / Führer-Sofortprogramm / Anhalter Hochbunker Berlin / Hochbunker Friedrich-Karl-Straße / Liste von Bunkeranlagen / Hochbunker in München / Sehenswürdigkeiten in Darmstadt / Liste der Hochbunker der Bauart Winkel / Hochbunker von Trier / Reichsbahnbunker Friedrichstraße / Kölner Festungsmuseum / Truppenmannschaftsbunker / U-Boot-Bunker Dora / Luftschutzbunker / Luftschutzbunker in Bochum und Wattenscheid / U-Boot-Bunker Valentin / Hamburger Flaktürme / Bunker in Hamburg / Bunkerkirche Sankt Sakramen / Luftschutzräume in Wuppertal / Sicherheits- und Hilfsdienst



/ Luftschutz / Feuerschutzpolizei / Hamburger Flaktürme / Ouvrages : « Bunkeranlagen – Gigantische Bauten in Deutschland und Europa », Martin Kaule, Weltbild Verlag 2012 / « Bunker Valentin – Marinerüstung, Zwangsarbeit und Erinnerung », Marc Buggeln, Edition Temmen 2010 / « Deutsche U-Boot-Stützpunkte und Bunkeranlagen », Jak P. Mallmann-Showell, Motorbuch Verlag 2003 / « Bunker Beleben », collectif, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Jovis Verlag 2016 / « Hochbunker in Frankfurt am Main », Andrea Hampel, Heinrich Editionen 2012 / « Luftschutz-türme und ihre Bauarten 1934-1945 », Michael Foedrowitz, Dörfler Edition 1998 / « Die Luftschuttürme der Bauart Winkel in Deutschland », Michael Foedrowitz, Waffen-Arsenal Band 175, Podzun-Pallas-Verlag 1998 / « Die Flaktürme: Berlin Hamburg Wien », Michael Foedrowitz, Edition Berliner Unterwelt 2016 / « Atlantikwall - Batteries and Bunkers », Rudi Rolf, PRAK Publishing 2014 / Internet : www.truppenmannschaftsbunker.de / www.luftschutzbunker-wilhelmshaven.de / www.museum.criifa.de / www.untertage-uebertage.de / www.schutzbaut-stuttgart.de / www.geschichtsspuren.de / www.festung-koeln.de /

Licences crédits photos – cartes – croquis techniques – Wikipédia / Wikimédia Commons

CC-BY-SA 3.0, CC-LAYOUT; CC-BY-SA-2.5, Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported, Creative-Commons-License CC-by-SA-4.0

Musées d'aujourd'hui (Hamburg)







S'AFFICHE AU MUSEE DE L'ARMEE A PARIS¹ Jusqu'au 29 Janvier 2017

Deux collections importantes sont à Paris pour quelques mois et permettent de découvrir ce que fut l'inventivité de la Guerre secrète de 1900 à 1991. La véracité de ce qu'ont décrit les mémoires d'agents célèbres, les romans et les films d'espionnage pourtant bien documentés, a souvent été mise en doute : « Faits pour le film et le plaisir du spectateur ou du lecteur... » Ne critiquons pas ces supports. Ils ont beaucoup contribué à la sensibilisation vis-à-vis du renseignement, des forces spéciales et de l'Intelligence de la miniaturisation.

LA COLLECTION DU MUSEE DE MALDON (CSMS-ESSEX-UK)²

Dédié à l'histoire de la Grande-Bretagne, le CSMS est l'un des plus riches conservateur de gadgets type « James Bond, OSS et consorts ». Tous sont authentiques et proviennent des inventions de l'Intelligence Service, de la CIA ou du KGB : mini-pistolet caché dans un rouge à lèvres, stylo-plume tueur, pipes à projectiles divers, lames camouflages dans une ceinture, épingle de kilt, paquet de cigarette-photographique, bouton de veste-caméra, et le mythique parapluie bulgare. La fiction est dépassée par la réalité apportée par l'exposition.

Le GROUPE SUSSEX (USA-GB-FR)³

Dans le cadre de la préparation du débarquement en France, l'Etat-major du Général Eisenhower imagina en mars 1943 de créer un plan baptisé « SUSSEX », visant à mettre en place de janvier à septembre 1944 dans toutes les régions françaises au nord de la Loire qui seraient zones de combats, des équipes de deux officiers français (1 observateur et 1 radio) placés en des points stratégiques. Le Commander Kenneth Cohen du SIS (Grande Bretagne), le Colonel Francis Pickens Miller de l'OSS (USA) et le Colonel Rémy⁴ pour le BRCA (France) furent en charge du Plan Sussex. L'USSAAF « Carpetbaggers » a parachuté 46 agents SUSSEX et la RAF 62, tous volontaires et très jeunes. Ils étaient équipés, entre autres, de postes émetteurs-récepteurs américains et anglais pour communiquer avec Londres, de stylos lance-gaz lacrymogènes, télescopes de poche etc. Des équipements SUSSEX font partie de l'exposition. Conférences et films projetés.

De notre correspondante à Paris

1 *Musée de l'Armée-Echos du Dôme 2016-www.musee-armee.fr*

2 *CMSM-Maldon-(Essex/UK) Combined Military Services Museum-www.cmsm.co.uk*

3 *Groupe SUSSEX- www.plan-sussex-1944.net /www.mmpark.fr*

4 *REMY-Mémoire d'un agent secret de la France libre -Tome III-France Empire 1961.*



KM 0 - LE LARGIN



Lieu de contrebande du sel, du café et du tabac, auberge des fêtes endimanchées où se retrouvaient jadis Alsaciens et Ajoulots, le Largin devient pour les soldats suisses, dès août 1914, «le beau secteur, le point sensible de la frontière que tous ont désiré occuper, défendre...



Peut-être parce qu'il leur manque un lien intime avec les millions de morts, seuls les Suisses ont reconstruit ici, il y a 3 ans, à cent mètres de la borne 111, le fortin de bois qui, durant quatre ans, leur servit de poste d'observation.



Ici, sur la frontière suisse, trois armées se faisaient face
A DÉCOUVRIR UN SITE MAJEUR DE LA GUERRE 1914-1918





IMPRESSIONS DE NOTRE VOYAGE EN AUTRICHE



A l'arsenal de Graz



Frontière entre l'Italie et le Slovénie - Col du Predil



L'ASMEM à la mine



Dans les bunker de Berchtesgaden



Promenade en char au Würzenpass



En route pour le Nid d'Aigle - 124 mètres de lift



Flugwerft Schleißheim



Au musée Dornier



nouvelle édition - bientôt dans votre bibliothèque

Voici un extrait de la lettre datée du 3 juin 1980 du colonel EMG Daniel Reichel, Chef de la Bibliothèque Militaire Fédérale et du Service historique adressée au major Jean-Jacques Rapin. Par cet acte, l'ASMEM avait obtenu de publier le livre « Histoire de la construction des ouvrages fortifiés fédéraux 1831-1860 et 1885-1921 » du colonel Julius Rebold.

« Les méthodes des Services de Renseignements étrangers sont sans pitié. Avec des moyens et une patience invraisemblables, toutes les « pierres de mosaïques » sont triées, intégrées, utilisées avec raffinement.

A cet égard, le Rebold en dit beaucoup trop. Tout ce qui est souterrain dans notre dispositif existe encore et doit continuer à être soustrait aux regards indiscrets : c'est ce que nous avons de plus fort.

Ce qui est trop précis en bonne géographie militaire doit être sérieusement estompé.

Les coupures que j'ai faites (stylo rouge) sont, à mon sens, absolument indispensables. Ceci dit, même si elles paraissent sévères (env. 15 pages au total sur 128), elle ne modifient rien aux lignes générales de l'ouvrage.

(...)

Si vous pouvez tenir compte de ces précautions, prises dans l'intérêt des hommes de troupe qui pourraient être appelés à se battre dans ces secteurs, je puis vous donner, par la présente, le feu vert en vue de la publication de ce texte.

(...)

En l'occurrence, la curiosité de l'historien doit céder le pas aux impératifs de la défense nationale. Les anciennes fortifications conservent leur valeur beaucoup plus longtemps que certains technocrates modernes ne sont tentés de le croire. »

Aujourd'hui, 36 ans plus tard, il est enfin possible de proposer la version intégrale du texte ! La nouvelle édition sera accompagnée par un tout nouveau choix iconographique composé de photographies de la construction des ouvrages de Dailly et Savatan.

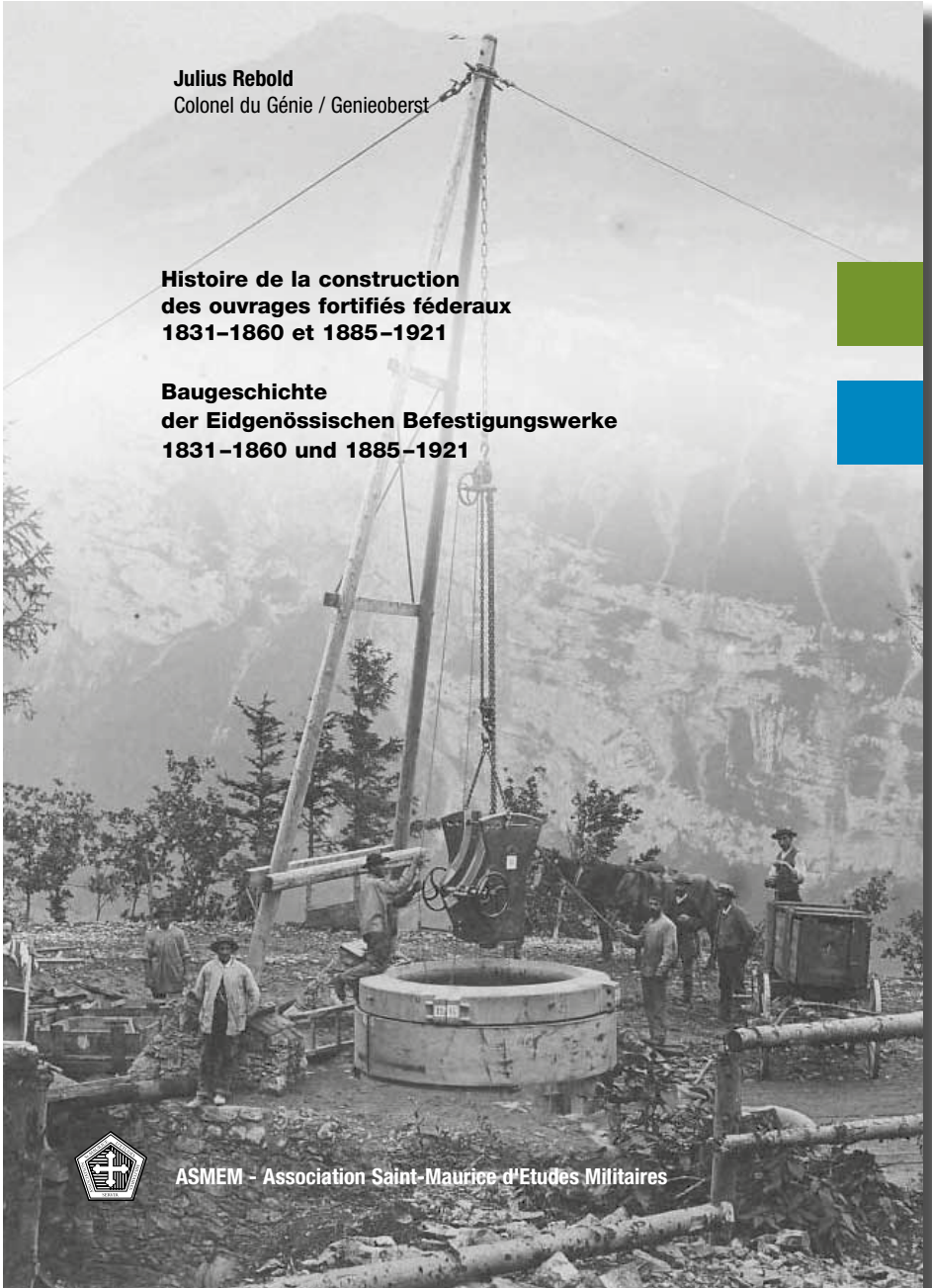
Maurice Lovisa
Historien de l'ASMEM



Julius Rebold
Colonel du Génie / Genieoberst

**Histoire de la construction
des ouvrages fortifiés fédéraux
1831-1860 et 1885-1921**

**Baugeschichte
der Eidgenössischen Befestigungswerke
1831-1860 und 1885-1921**



ASMEM - Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires



A VOTRE AGENDA

C'est à une foule de manifestations auxquelles votre comité vous invite à participer. Comme à l'accoutumée, une pré-inscription est nécessaire, à l'aide du formulaire joint à cet envoi.

Seules les personnes pré-inscrites recevront 1 à 2 mois à l'avance les informations et les détails de ces sorties. Cette pré-inscription nous permet de cibler les intérêts, d'estimer le nombre des participants et d'adapter au mieux nos activités.

- ◆ Dimanche 04 décembre 2016 : Ste-Barbe à Champex
- ◆ Samedi 25 mars 2017 : AG de l'ASMEM, Région de Sierre
- ◆ Samedi 10 juin au dimanche 11 juin 2017, Région de Besançon
- ◆ Jeudi 14 septembre au lundi 18 septembre 2017, Région de Soissons (F)
- ◆ Vendredi 04 décembre 2017 : Ste-Barbe à Champex

Pour notre voyage phare 2017, nous nous déplacerons dans la région de Reims, Soissons et Meaux.

Pour 2018, nous plancherons pour notre voyage de 5 jours, dans le Sud de l'Angleterre, avec des escales dans les régions de Douvres, Portsmouth et Stonhenge.

2019, sera l'année de notre 45^{ème} anniversaire. Nous sommes en train de planifier un voyage en Italie qui durera au moins une dizaine de jours.





ENCAISSEMENT DE LA COTISATION 2016

Vous avez reçu au mois de juin, de notre Trésorier, une facture, avec un bulletin de versement (BVR) personnalisé, relatif à la cotisation annuelle 2016 avec un délai de paiement au 31 août 2016.

Comme vous avez pu le constater, elle est restée fixée à CHF 30.—. Les cotisations devront faire l'objet d'un ajustement, car cette année, nous avons dû engager des frais conséquents. Lors de l'assemblée générale, votre comité proposera d'augmenter cette cotisation à CHF 50.-

Votre contribution nous permet :

- ◆ de publier ce bulletin en couleur et sans sponsoring
- ◆ d'être présent sur la toile www.asmem.ch
- ◆ de financer les activités courantes de l'Association
- ◆ d'acquérir de nouveaux ouvrages pour le centre de documentation
- ◆ d'entretenir et d'étendre nos relations avec d'autres associations
- ◆ de contribuer à des actions ponctuelles de sauvegarde du patrimoine fortifié
- ◆ et surtout, d'organiser aussi régulièrement que possible des informations et activités à votre intention

Notre Trésorier est reconnaissant de la promptitude de votre versement et vous remercie de votre appui.

Modes de paiement

- ◆ Suisse : uniquement à l'aide du BVR personnel qui vous a été envoyé en juin 2016. Merci d'indiquer précisément lors d'un paiement électronique le numéro de BVR.
- ◆ Etranger : IBAN : CH41 0900 0000 1901 0611 9 / BIC : POFICHBE / PostFinance, 3030 Berne

MERCI !!!

LT COL MARC GIRARD, TRÉSORIER ASMEM





Philippe CARESSE

« Les cuirassés de la classe Iowa : Volume 1 et 2 »

Edition Lela Presse, Collection Navires & histoire des marines du monde

ISBN 978-2914017909

Né, en 1906, du HMS Dreadnought, les cuirassés avec la classe « Iowa » ont atteint le sommet dans la construction navale de ces seigneurs des mers. Symboles de toutes les marines qui se respectaient, les cuirassés ont dominé les mers jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale, avant d'être supplantés par le porte-avions.

Construit entre 1940 et 1944, la classe « Iowa » aurait dû comporter 6 unités, mais la fin de la guerre interrompit la construction des BB-65 « Illinois » et BB-66 « Kentucky » qui furent ferrailés. Seules les BB-61 « Iowa », BB-62 « New Jersey », BB-63 « Missouri » et BB-64 « Wisconsin » furent admis au service actif et participèrent aux combats de la Seconde Guerre mondiale dans le Pacifique. Armés de 9 pièces d'artillerie de 406 mm réparties en trois tourelles triples, ils fendaient les flots de leurs 58'000 tonnes à près de 54 km/h et appuyaient de leurs feux les débarquements américains lors de la reconquête du Pacifique. C'est sur le BB-63 « Missouri », ancré dans la baie de Tokyo, que fut signée la capitulation du Japon le 2 septembre 1945.

A la fin de la guerre, les bâtiments furent versés dans la flotte de réserve et réactivés pour participer à la Guerre de Corée en bombardant les côtes en appui des troupes de l'ONU. A la fin des années 1950, ils rejoignirent à nouveau la réserve. Le BB-62 « New Jersey » quitta la réserve pour participer, en 1968 et 1969, comme artillerie navale à la guerre du Vietnam.

Les quatre navires furent réactivés et modernisés au début des années 1980 par l'administration Reagan. Ils participèrent à l'opération « Desert Storm » comme artillerie navale, puis quittèrent définitivement la flotte en 1995. Les 4 unités furent préservées et transformées en musée, le BB-61 « Iowa » sur la côte Ouest, les BB-62 « New Jersey » et BB-64 « Wisconsin » sur la côte Est et le BB-63 « Missouri » à Hawaï, ancré dans la rade de Pearl Harbour.

Cette monographie en français, en deux tomes, aborde la genèse, la construction et la vie de la dernière classe de cuirassés de l'US Navy. Le premier tome déshabille le cuirassé par le détail à l'aide de nombreuses photos, plans et profils en 3 D et le second tome nous conte la longue carrière de ces quatre navires au sein de la marine des Etats-Unis.



**Rudi ROLF****« Atlantikwall – Batteries and Bunkers »**PRAK Publishing, 2014 (www.rudirolf.name)

ISBN 978-9081709507

Pour tout savoir du « Mur de l'Atlantique » par l'un des spécialistes du genre. Cette encyclopédie détaille sur 494 pages, le « Mur », du sommet de la Norvège à la côte basque française. Le texte s'appuie sur 110 cartes, 360 photos et 970 dessins et nous propose un voyage à travers les divers types de bunkers construits le long des côtes européennes par l'armée allemande. Les photos d'époque et actuelles appuient les divers plans des bunkers réalisés par l'auteur et nous font découvrir les « Regelbau » propres à la réalisation de ces fortifications. Le renforcement des côtes de la mer Baltique est aussi abordé dans le détail et un chapitre est consacré à ceux effectués sur les côtes méditerranéennes de la France, de l'Italie, des côtes yougoslaves et de la Grèce. La ligne « Siegfried » n'est pas oubliée ainsi que les abris de protection civile (Hochbunker, Flaktürme, ...). Un livre de référence à posséder absolument.

**Reinhard MÜLLER****« Junkers Flugtriebwerke – Benzinmotor, Flugdiesel, Strahltriebwerke »**

Aviatic Verlag, 2006

ISBN 978-3925505799

Hugo Junkers n'a pas été seulement le pionnier des avions « out métal », mais également depuis les années vingt le concepteur de moteurs destinés à l'aviation avec la série des moteurs Jumo (Junkers Flugzeug und Motorenwerke AG). A sa mort en 1935, les nazis rachetèrent à sa veuve l'ensemble des actions de la compagnie qui devient Junkers AG. Ces moteurs propulseront de nombreux avions allemands jusqu'en 1945. Junkers se lança également dans les moteurs diesel pour avion avec la série Jumo 200 qui propulsa de nombreux hydravions Dornier. La série des moteurs à essence en ligne Jumo 210 équipa les derniers chasseurs Focke-Wulf Ta-152. A partir de 1936, Junkers se lança dans l'étude d'un réacteur qui aboutit avec le Junkers-Jumo 004B construit en série pour les nouveaux chasseurs à réaction Messerschmitt Me-262 et le bombardier Arado Ar-234. A la fin de la guerre, l'étude sur des réacteurs plus puissants et des turbopropulseurs était très avancée et des prototypes tournaient sur les bancs d'essai des usines Junkers. Ces travaux furent





récupérés, avec les concepteurs, par les Soviétiques et donnèrent naissance au gigantesque turbopropulseur NK12 qui propulse le Tupolev TU-142. Les travaux des ingénieurs de Junkers reprirent dans l'Allemagne de l'Est où ils mirent au point une série de moteurs à réaction pour l'industrie locale. Après la guerre, du côté Ouest, Junkers fut intégré dans la société MBB. De nos jours, Junkers fait partie d'un autre groupe industriel allemand et fabrique des produits liés au chauffage et au solaire.

Pascal DAYEZ-BURGEON

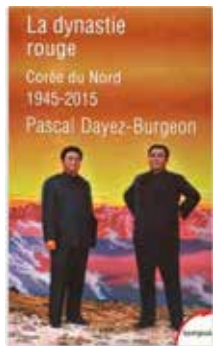
« La dynastie rouge – Corée du Nord 1945-2015 »

Edition Perrin, Collection Tempus, 2016

ISBN 978-2262065225

Pour tout savoir du fonctionnement du pays ermite soumis à la seule dynastie communiste existante. Le texte permet de découvrir les méandres, quelquefois obscurs pour le non-initié, de ce régime dictatorial reposant sur une mystique nationaliste fortement pimentée de culte de la personnalité à outrance des trois Kim.

On découvre la patte de velours et le bâton de l'un des plus implacables régimes de la planète, n'hésitant pas à réprimander et étouffer toute contestation ou révolte dans le sang, y compris dans la proche famille. Le Cerveau parfait, le Sommet de la pensée ou le Génie aux dix mille talents sont quelques-uns des surnoms attribués aux Kim, de père en fils. Ce régime naît sur les décombres de la Seconde Guerre mondiale et de la partition de la péninsule coréenne au niveau du fameux 38^{ème} parallèle.



Kim Il-sung arrive dans les bagages de l'URSS de Staline pour s'occuper du Nord. Navigant habilement entre les Soviétiques et les Chinois, il échappe rapidement au contrôle de ses créateurs et commence à bâtir sa légende. La création de la dynastie se

base sur un mélange de diatribe communo-nationalo-mystique. Le premier des Kim crée le Juche, une idéologie propre qui reprend les bases du communisme d'égalité des classes et ajoute le principe d'indépendance politique, économique et militaire. Kim Il-sung élimine progressivement tous ses concurrents pour se poser en gardien absolu de la Corée.

Dès la fin de 1961, il aura éliminé tous ses vieux compagnons d'armes et créé la légende familiale et les bases de la dynastie. Le pays et le peuple peuvent commencer à aduler sans retenue leur nouveau chef. A tel point que peu de gens aujourd'hui se souviennent de l'avant Kim. Dotée d'une armée pléthorique et techniquement obsolète, le régime choie sa création et décerne médailles et autres récompenses aux nombreux généraux et maréchaux. Pilier du régime, l'armée est prête, car la Corée



du Nord est techniquement toujours en guerre avec le Sud. Le peuple crie famine, la communauté internationale s'émeut et le régime en profite. La réalité atomique nord-coréenne permet à la dynastie de faire chanter le monde entier. Les Kim ont le temps pour eux; les remplacer, mais par qui ? La réunification ? Un vœux pieu, car la Corée du Nord n'est pas l'Allemagne de l'Est. La Corée du Sud pourrait-elle absorber le choc ? Au Nord, on vit Kim, on pense Kim et on croit en Kim depuis plus de septante ans.

Helmuth EULER

« Wasserkrieg »

MOTORBUCH VERLAG, 2015

ISBN 9783613038363



L'opération « Chastise » est le nom de code des attaques menées le 17 mai 1943 sur les barrages allemands de la Ruhr durant la Seconde Guerre mondiale. Cette opération a nécessité la création d'une bombe spéciale par l'ingénieur britannique Wallis et la modification de bombardiers Lancaster pour la transporter.

Le contexte de l'opération est décrit avec moult détails. De nombreuses photos, britanniques et allemandes, illustrent cet ouvrage. Plusieurs photos ont été prises après la destruction des barrages de Möhne et de Eder. L'auteur analyse les dégâts causés par l'eau, tout au long des vallées

touchées par le raz-de-marée.

Un travail fouillé et détaillé sur une opération aérienne très particulière menée par le Bomber Command de la RAF contre des ouvrages vitaux alimentant en électricité les très importantes industries de la Ruhr, essentielles au fonctionnement du complexe militaro-industriel allemand et à la production d'armement pour la Wehrmacht.

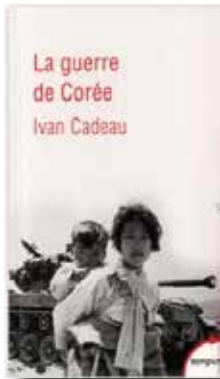
Ivan CADEAU

« La guerre de Corée »

Edition Perrin, Collection Tempus, 2016

ISBN 978-2262064495

Le 25 juin 1950 à 0400, les troupes nord-coréennes attaquent le Sud en franchissant le 38^{ème} parallèle, déclenchant une guerre qui se terminera par un armistice signé le 27 juillet 1953 à 1000 à Panmujon.



Qui se souvient de cette guerre disparue dans les brumes de l'histoire ? Placée entre la Seconde Guerre mondiale et les Guerres d'Indochine / Vietnam, elle est l'oubliée des livres d'histoire. Peu de personnes savent que ce fut un conflit meurtrier avec des millions de morts dans les deux camps, civils ou militaires.

Ce fut aussi la première guerre conduite sous la bannière de la jeune ONU. De conflit local, il devint international avec l'affrontement des soldats des deux Corées, de Chine, de France, des Philippines, de Grande-Bretagne et de Turquie, les Etats-Unis fournissant le gros des effectifs et des moyens militaires avec 1,8 millions de soldats. Cette guerre fut également le champ d'essai des nouveaux armements issus de la dernière guerre mondiale et vit l'engagement des premiers avions à réaction. Le commandant en chef des forces de l'ONU, le général Douglas MacArthur, demanda même l'autorisation d'utiliser la bombe atomique au Président Truman.

Une guerre pour « beurre » pourrait-on dire, car le statu quo d'avant fut rétabli par l'armistice. Mais la réalité est différente, le Nord et le Sud sont dévastés. La totalité de la péninsule a été touchée par les combats, souvent impitoyables, que livrèrent les troupes de l'ONU à celles du Nord, appuyées par les Soviétiques et les Chinois. Je pense qu'il est sage de porter attention à ce livre qui nous rappelle que la situation actuelle des deux Corées est issue du résultat de ce conflit. Le Sud a mis plus de quarante ans à apprivoiser la démocratie. Il est devenu l'un des dragons asiatiques les plus compétitifs ; le Nord a plongé dans l'immobilisme et la dictature. Une péninsule unique, mais deux destins différents.

Max SCHIAVON

« Le Front d'Orient du désastre des Dardanelles à la victoire finale – 1915-1918 »

Edition Talandier, Collection Texto, 2016

ISBN 979-10-2102116-7

Front oublié de la Première Guerre mondiale, le front d'Orient a vu s'affronter les Alliés aux forces des Empires centraux et turques. Le débarquement des Dardanelles, voulu par Winston Churchill, aurait dû permettre aux Alliés de mettre à genoux le malade de l'Europe, l'Empire Turc. Mais tout ne se passe pas comme prévu et, durant de longs mois, les Alliés restent cantonnés sur les plages des Dardanelles, pour finir par réembarquer après de terribles pertes au bout de 9 mois.





Une partie des rescapés sont débarqués à Salonique pour porter secours à l'armée serbe. Salonique se transforme en camp retranché et ce front d'Orient devient secondaire; la guerre en Europe de l'Ouest dévore les hommes par dizaines, impossible de transférer des soldats sur ce front. Le front se stabilise et l'arrivée du général français Franchet d'Esperey permet, à partir de septembre 1918, aux armées alliées d'Orient de lancer enfin une offensive victorieuse dans les Balkans. Les soldats engagés si loin de chez eux ont souffert autant que les poilus des tranchées, mais ils seront les oubliés de l'histoire et des récompenses. Une histoire à découvrir et redécouvrir par l'auteur de l'excellent « l'Autriche-Hongrie durant la Première Guerre mondiale » paru en 2011.

Pierre MONTAGNON

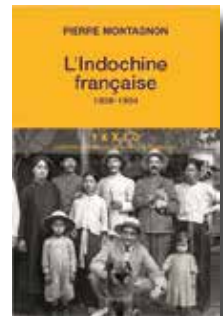
« L'Indochine Française, 1858-1954 »

Edition Talandier, Collection Texto, 2016

ISBN 979-1021010161

Le récit nous décrit l'installation progressive de la France coloniale de la 3^{ème} République dans la péninsule indochinoise et son adaptation aux coutumes locales. L'Indochine fut créée de toutes pièces par la France en regroupant divers pays en une entité soumise au pouvoir du Gouverneur général de l'Indochine française. Ce livre aborde les problèmes de voisinage de l'Indochine française : la Chine, la Birmanie et le Siam. Il décrit également les problèmes liés aux diverses ethnies peuplant ce vaste territoire couvert de forêts et riche en ressources naturelles. Les Français feront de cette péninsule la perle de l'Asie du Sud-Est, mais ils la perdront pour ne pas avoir su faire participer plus activement les élites locales à l'administration de la colonie et à son développement économique. De nombreux peuples indochinois ont soutenu la France jusqu'au bout, dont les Cambodgiens et les Laotiens qui doivent à la France les frontières actuelles de leur pays. Avec la France, ils avaient trouvé une puissance capable de faire comprendre à leurs voisins que le tracé des frontières devait être respecté.

Le récit nous emmène également à Paris où les députés de la 3^{ème} République font et défont les projets de développement de la nouvelle colonie, condamnant souvent à la débrouillardise le Gouverneur général et ses administrés. L'armée, la Légion en particulier, a fait de la conquête de l'Indochine l'une de ses pages de gloire. Les peuples de la péninsule fournirent nombre de supplétifs et de soldats aux troupes coloniales. La Seconde Guerre mondiale et la prise de pouvoir par les troupes japonaises conduisirent la colonie à la guerre. Une guerre oubliée et qui n'intéressait pas la France de l'Hexagone, toute accaparée à remettre debout le pays détruit par la





guerre. L'armée française se battit jusqu'au bout avec des troupes aguerries, provenant de tous les camps de la Seconde Guerre. Soldats engagés dans la Légion pour se refaire une virginité ou pour continuer ce qu'ils savaient faire le mieux : se battre. Dien Bien Phu mit fin au rêve asiatique de la France.

Alexandra SCHMITZ

« Bunker beleben »

JOVIS VERLAG, 2015

ISBN 9783868593631

Un livre et des projets pour faire revivre les Hochbunker issus de la guerre. Dans ce livre sont décrits de nombreux projets de réhabilitation d'abri de protection civile, conçus par de nombreux architectes à travers toute l'Allemagne. Ces bâtiments intriguent les habitants et les fascinent par leur histoire. Ces constructions offrent des volumes très importants pour être transformés. De plus, ils sont situés au centre de nombreuses villes. Des bunkers froids et anonymes reprennent vie et deviennent des immeubles locatifs, des locaux commerciaux, des salles de concert, de réunion ou des musées. La vie reprend ses droits face à ces blocs de béton. Ces lieux de mémoire reviennent au-devant de la scène et s'offrent une nouvelle vie au sein des villes. Ce livre regroupe les nombreux projets de transformation de Hochbunker lancés par l'Etat fédéral, sous l'égide du Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), et choisis par un jury. Ils ont été présentés, en 2012, à Munich dans le cadre de l'exposition EXPO REAL (salon européen de l'immobilier). Ludique, ou comment donner une seconde vie à des ouvrages à vocation militaire.



Erwin A. GRESTENBERGER

« Die k. u. k. Festungsartillerie 1867–1918 »

Edition Weishaupt, 2008

ISBN 978-3705902763



Ce livre présente, par le détail, l'artillerie de forteresse d'un pays, l'Autriche-Hongrie, qui n'existe plus. Illustré de nombreuses photos d'époque, de plans d'ouvrages et d'armement, il nous plonge dans la période 1867-1918, apogée de la puissance habsbourgeoise. Nous découvrons les nombreux ouvrages conçus par les ingénieurs austro-hongrois pour défendre les frontières de l'Empire et les bases navales de la Marine impériale.



La troupe, les forts, l'équipement et l'armement des ouvrages sont décrits parfaitement. Ce livre nous renvoie dans l'ambiance de l'époque, avec les frontières Sud de l'Empire qui bougeaient en fonction des victoires et des défaites avec, comme conséquence, le renforcement général de la frontière Sud avec l'Italie naissante. L'introduction des nouveaux obus « torpille » conduira à une amélioration des ouvrages existants dont beaucoup seront au cœur de la difficile guerre alpine que se livreront les Empires centraux contre le royaume d'Italie au cœur des Alpes entre 1915 et 1918. Cette frontière Sud du Haut-Adige fera encore l'objet de renforcement du terrain, tant du côté autrichien que du côté italien, après 1918 et cela, jusqu'à la chute du mur. De nos jours, nombre d'ouvrages se trouvent éparpillés entre Slovénie, Croatie, Autriche et Italie; certains ne sont plus que ruines, d'autres ont été restaurés et sont devenus des musées. Un livre de découverte qui n'est pas sans rappeler les débuts de la fortification en Suisse et une prolongation de notre voyage d'études de septembre 2016.

Michael FEODROWITZ

« FLAKTÜRME »

Edition Berliner Unterwelten, 2016

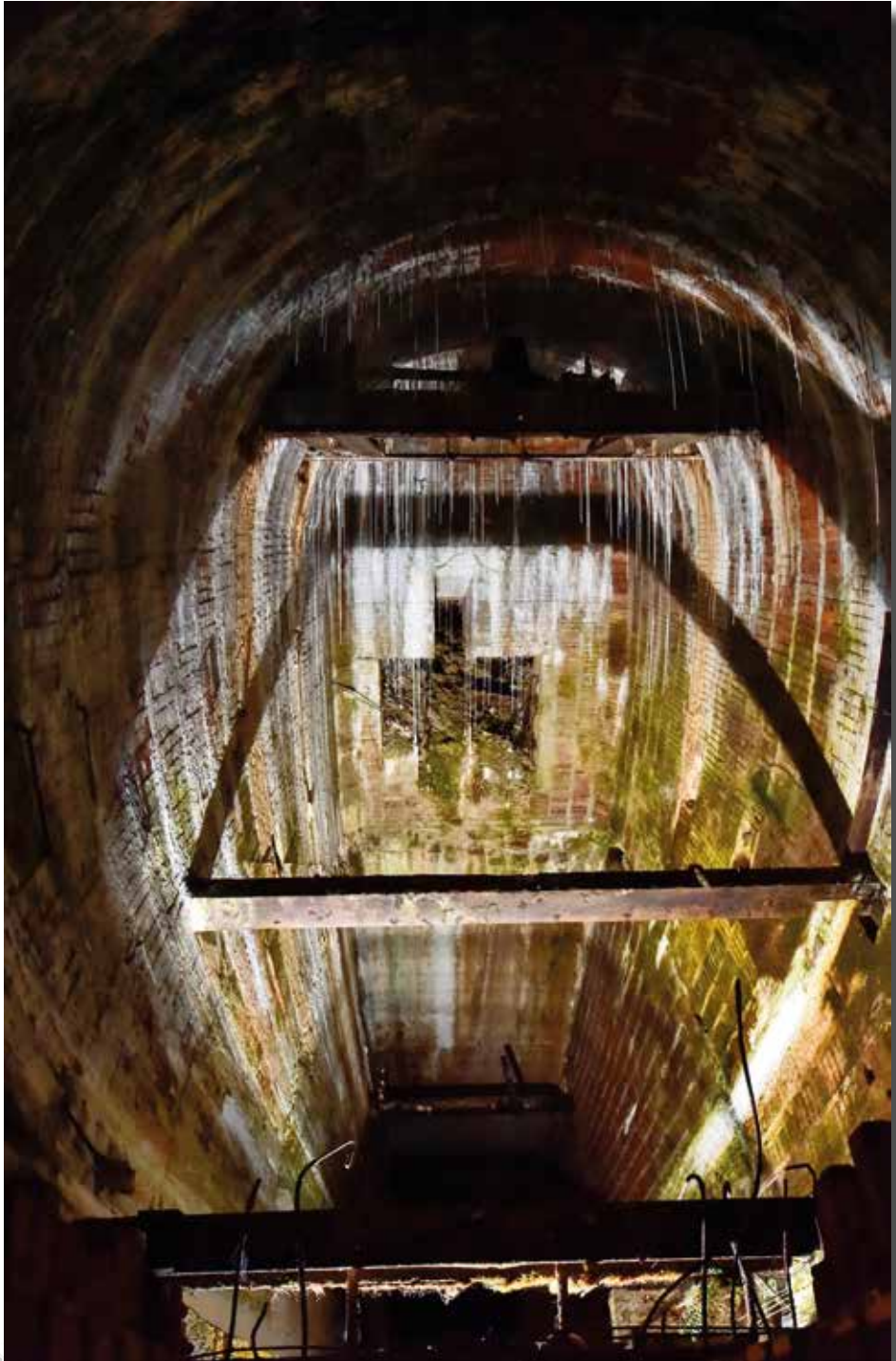
ISBN 978-3943112030

Les tours DCA, par leur apparence massive et leur camouflage guerrier, peuvent être considérées comme une réminiscence des châteaux-forts d'antan, dans le style monumental adopté par l'architecture du régime nazi. Une position de tours DCA est composée de deux tours distinctes : la G-Turm (Gefechtsturm – tour de combat) et la L-Turm (Leitturm – tour de commandement ou de direction des feux). Ces binômes, en principe aux nombres de trois, coordonnaient la défense anti-aérienne des villes où ils étaient implantés et participaient avec leurs radars au système d'alerte avancé mis en place par la Luftwaffe pour combattre les avions alliés. Ils formaient un triangle couvrant le centre-ville de leurs batteries anti-aériennes et, en cas de raid aérien, accueillaient la population civile dans leurs abris.

Ecrit par le spécialiste des Hochbunker, ce livre décrit la genèse, la construction et l'engagement de ces tours DCA dans la guerre dans les villes de Berlin, Hambourg et Vienne, de leur mise en service à la chute du 3^{ème} Reich. Illustré de nombreuses photos, plans et témoignages, il décrit par le détail le fonctionnement de ces mastodontes de béton et aborde leur sort après 1945. Toujours présents à Hambourg et Vienne, ces complexes ont disparu de Berlin, enterrés sous les décombres de la ville après leur dynamitage.



Col Marc GIRARD



Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires
Case Postale 25
CH 1890 - Saint-Maurice
www.asmem.ch

Promenade à Magletsch, juin 2016



© Association Saint-Maurice d'Etudes Militaires
Conception graphique et mise en page : col Pascal BRUCHEZ
Imprimé en novembre 2016 : CHF 14.-