



**Le mardi 14 février 1939, à 13 heures, la coque du cuirassé *Bismarck* glissait pour la première fois sur les eaux de l'Elbe depuis la cale n° 9 du chantier naval Blohm & Voss, à Hambourg. La cérémonie de lancement, orchestrée avec un soin particulier par les autorités du Reich, réunit plus de 60 000 personnes : ouvriers du chantier, responsables militaires, dignitaires du parti et invités officiels. Le temps, ce jour-là, était clair et ensoleillé. En rade, plusieurs unités de la *Kriegsmarine* avaient été rassemblées pour rehausser l'événement : le cuirassé de poche *Admiral Scheer*, le croiseur léger *Nürnberg*, l'avisos *Grille* et trois torpilleurs de la 4<sup>e</sup> flottille. L'usage d'appareils photographiques était strictement interdit parmi le public ; seules les agences officielles étaient autorisées à prendre des clichés.**

Adolf Hitler, arrivé au chantier à bord du yacht *Hamburg* — navire de représentation du Sénat de la ville libre et hanséatique de Hambourg —, monta à la tribune installée à la proue du bâtiment pour prononcer le discours de baptême. Son allocution, d'une quinzaine de minutes, évoquait la fin de la *Hochseeflotte* impériale en 1918 et présentait le nouveau cuirassé comme le symbole du relèvement naval allemand. Il conclut en exprimant le souhait que les futurs équipages se montrent dignes du nom que portait le navire et que l'esprit du « chancelier de fer » les accompagne en temps de paix comme dans l'épreuve.

L'amiral Erich Raeder, commandant en chef de la *Kriegsmarine*, prit ensuite brièvement la parole pour remercier Hitler et réaffirmer l'engagement de la marine du III<sup>e</sup> Reich. Puis Dorothee von Löwenfeld, petite-fille du chancelier Otto von Bismarck — dont le navire portait le nom —, brisa la bouteille de champagne sur l'étrave en prononçant la formule rituelle : « *Sur ordre du Führer et chancelier du Reich, je te baptise Bismarck.* » À 13 h 34, les dernières cales de retenue furent libérées, les vérins hydrauliques entrèrent en action, et la coque commença

à descendre la rampe de lancement sous les acclamations de la foule, accompagnée par l'hymne national allemand.

## Un navire né du réarmement naval

La genèse du *Bismarck* s'inscrit dans le contexte du réarmement naval allemand des années 1930. Après la Première Guerre mondiale, le traité de Versailles avait sévèrement limité la marine allemande — devenue *Reichsmarine* — à 6 cuirassés pré-*Dreadnought*, 6 croiseurs légers anciens, 12 destroyers et 12 torpilleurs. La construction de sous-marins était interdite. L'arrivée au pouvoir d'Adolf Hitler en 1933 marqua le début d'une remise en cause progressive de ces restrictions.

L'accord naval anglo-allemand du 18 juin 1935 constitua un tournant décisif. Cet accord autorisait l'Allemagne à construire une flotte de surface équivalant à 35 % du tonnage total de la *Royal Navy* et un parc sous-marin représentant 45 % du tonnage britannique dans cette catégorie. Les cuirassés étaient en théorie limités à 35 000 tonnes de déplacement standard, conformément aux dispositions du traité naval de Washington toujours en vigueur. La même année, la *Reichsmarine* fut officiellement rebaptisée *Kriegsmarine*.

C'est dans ce cadre que fut décidée la construction de deux cuirassés de nouvelle génération, destinés à répondre à l'expansion navale française — en particulier aux deux bâtiments de la classe *Richelieu*, mis sur cale en 1935. Le contrat du premier de ces cuirassés, désigné « *Ersatz Hannover* » (remplacement du vieux pré-*Dreadnought Hannover*), fut attribué au chantier Blohm & Voss sous le numéro de construction BV 509 et le contrat « *F* ». La quille fut posée le 1er juillet 1936 sur la cale Helgen IX. 31 mois de travaux furent nécessaires avant le lancement de la coque.

Officiellement, le déplacement du *Bismarck* respectait les limites conventionnelles. En réalité, les concepteurs de la *Kriegsmarine* avaient délibérément dépassé ce plafond, et ce dépassement était connu des plus hautes autorités du *Reich*. Le système de traités navals internationaux était d'ailleurs en voie de désagrégation : le retrait du Japon en 1937 avait déclenché une « *clause escalatoire* » permettant aux signataires restants d'élever la limite à 45 000 tonnes. Ce contexte offrait une couverture partielle aux ambitions allemandes.

Moins de trois semaines avant le lancement du *Bismarck*, le 27 janvier 1939, Hitler avait approuvé le plan Z, un programme de construction navale massif visant à doter la *Kriegsmarine* d'une flotte capable de rivaliser avec la *Royal Navy*. Ce plan prévoyait 10 cuirassés, 4 porte-avions, 15 croiseurs lourds ou cuirassés de poche, de nombreux croiseurs légers, destroyers et torpilleurs, ainsi que 249 sous-marins, le tout devant être achevé entre 1944 et 1948. Le *Bismarck* et son *sister-ship Tirpitz* — dont la quille avait été posée au *Kriegsmarinewerft* de Wilhelmshaven le 20 octobre 1936 — constituaient les premières pièces maîtresses de cet édifice. Hitler dénoncera unilatéralement l'accord naval anglo-allemand le 28 avril 1939, soit à peine deux mois et demi après le lancement du *Bismarck*.

## Caractéristiques techniques du bâtiment

Le *Bismarck* était, au moment de sa construction, le plus grand navire de guerre jamais bâti par l'Allemagne et le plus lourd cuirassé européen en service — seul le HMS *Vanguard* britannique, achevé après la guerre, le surpassera en déplacement.

Ses dimensions principales étaient les suivantes : une longueur hors tout de 251 m (241,6 m à la flottaison), un maître-bau de 36 m et un tirant d'eau maximal de 9,9 m. Le déplacement standard atteignait 41 700 tonnes et le déplacement en charge complète dépassait 50 000 tonnes — bien au-delà des 35 000 tonnes officiellement déclarées.

La coque, construite à 90 % par soudure afin d'économiser du poids, était divisée en 22 compartiments étanches et dotée d'un double fond couvrant 83 % de sa longueur. La propulsion reposait sur trois groupes de turbines à vapeur à engrenages Blohm & Voss, alimentées par 12 chaudières à surchauffe Wagner à mazout, évacuant par une unique cheminée centrale. La puissance nominale était de 138 000 chevaux-vapeur, entraînant 3 hélices tripales. Lors des essais en mer, le *Bismarck* dépassa ces valeurs en développant 150 170 chevaux pour une vitesse de 30,01 nœuds.

Il convient de noter que le choix des turbines à vapeur résultait d'un revers technique : la firme Siemens-Schuckert, initialement retenue pour fournir un système turbo-électrique — préféré par l'amiral Raeder —, s'était retirée du projet moins d'un mois avant le début de la construction, contraignant la marine à revenir à des turbines classiques à haute pression. Ce choix aura des conséquences stratégiques : les turbines à vapeur offraient d'excellentes performances en vitesse de pointe mais se révélaient médiocres en termes de rayon d'action à vitesse de croisière, un handicap pour un navire que l'état-major envisageait d'employer comme corsaire de haute mer.

L'armement principal se composait de huit canons de 38 cm SK C/34 (calibre 15 pouces) répartis en quatre tourelles doubles : deux tourelles superposées à l'avant (« *Anton* » et « *Bruno* ») et deux à l'arrière (« *Caesar* » et « *Dora* »). Ce calibre, bien que modeste par rapport au déplacement du navire, offrait une cadence de tir et une précision appréciables. Les canons de 38 cm constituaient une conception entièrement nouvelle, sans rapport direct avec les pièces de même calibre des cuirassés de la classe *Bayern* de 1916, contrairement à ce que certains analystes avaient supposé à l'époque. La portée maximale de ces pièces atteignait 36 kilomètres à l'élévation maximale de 30 degrés.

L'artillerie secondaire comprenait douze canons de 15 cm L/55 en six tourelles doubles disposées au centre du navire, destinés principalement à la lutte anti-destroyers. La défense antiaérienne reposait sur seize canons de 10,5 cm L/65 en huit affûts doubles, seize canons de 3,7 cm en huit affûts doubles et douze canons de 2 cm en affûts simples. Le *Bismarck* embarquait également quatre hydravions de reconnaissance Arado Ar 196, avec un hangar et une catapulte double.

Le blindage représentait environ 40 % du poids total du navire. La ceinture blindée principale atteignait 320 mm d'épaisseur dans sa partie centrale, complétée par un pont blindé de 50

mm, un pont blindé intérieur incliné de 80 à 110 mm, et des protections de 320 mm autour des machines, des chaudières et des soutes à munitions. La protection sous-marine bénéficiait de la largeur importante de la coque — un choix de conception partagé avec les cuirassés japonais de la classe *Yamato* — qui permettait d'intégrer un dispositif anti-torpilles efficace tout en maintenant un tirant d'eau compatible avec les eaux côtières allemandes peu profondes et le canal de Kiel.

La disposition de l'artillerie principale du *Bismarck* — quatre tourelles doubles, deux à l'avant et deux à l'arrière — rappelait fortement celle des derniers cuirassés impériaux de la classe *Bayern*, armés eux aussi de 8 canons de 38 cm en quatre tourelles doubles. Cette similarité avait alimenté dès les années 1930 la thèse selon laquelle les *Bismarck* ne seraient que des versions modernisées des *Bayern*, reprenant largement les acquis de la Grande Guerre. L'historiographie navale a depuis nuancé cette lecture. Si la disposition générale reflétait effectivement une continuité doctrinale — l'état-major privilégiant une répartition égale de la puissance de feu à l'avant et à l'arrière avec un contrôle de tir simplifié —, les canons SK C/34 constituaient une conception nouvelle dont le développement avait débuté en 1934. La structure du blindage et l'agencement interne du navire différaient également de manière substantielle de leurs prédécesseurs.

Cette filiation avec les conceptions de 1914-1918 reflétait cependant une réalité stratégique plus profonde. Le *Bismarck* avait été conçu pour le combat naval classique à distance relativement rapprochée en mer du Nord, et non pour les longues campagnes de course en Atlantique auxquelles il sera finalement employé. L'historien Timothy Mulligan a souligné cette contradiction entre la conception du navire et son utilisation opérationnelle, y voyant le reflet de l'incohérence stratégique qui caractérisait la construction navale allemande des années 1930.

## L'achèvement et la mise en service

Le lancement du 14 février 1939 ne constituait qu'une étape intermédiaire. La coque mise à l'eau était dépourvue de la majeure partie de ses équipements : armement, machines, systèmes de conduite de tir et aménagements intérieurs restaient à installer. La phase d'armement à flot, conduite au chantier Blohm & Voss, dura près de dix-huit mois.

Parmi les modifications apportées durant cette période, la plus visible fut le remplacement de l'étrave droite d'origine par une étrave clipper dite « *atlantique* », similaire à celle des cuirassés de la classe *Scharnhorst*. L'expérience acquise avec d'autres unités avait révélé la nécessité de cette forme d'étrave pour réduire l'embarquement de paquets de mer par forte houle. Le *Tirpitz*, lancé le 1<sup>er</sup> avril 1939 — six semaines seulement après son aîné —, fut d'emblée équipé de cette étrave atlantique.

En avril 1940, les premiers membres du futur équipage commencèrent à embarquer. Le commandant désigné, le *Kapitän zur See* Ernst Lindemann, âgé de 46 ans, prit ses fonctions à cette date. Le 23 juin 1940, le *Bismarck* entra dans le dock flottant n° V-VI pour l'installation de ses trois hélices et du système de protection magnétique (MES — Magnetischer Eigenschutz). Après un essai de stabilité réalisé le 21 juillet — qui révéla un tirant d'air métacentrique de 3,9

mètres à 42 500 tonnes à vide —, le navire fut jugé prêt pour la mise en service.

La cérémonie d'admission au service actif eut lieu le samedi 24 août 1940, par temps couvert. Le capitaine Lindemann arriva à bord d'une vedette blanche arborant le pavillon de guerre, passa en revue la garde d'honneur puis l'ensemble de l'équipage, escorté par le premier officier, le *Fregattenkapitän* Hans Oels, et l'adjutant, le *Kapitänleutnant* Burkard von Müllenheim-Rechberg. Après une brève allocution, Lindemann donna l'ordre de hisser le pavillon de guerre.

Le *Bismarck* appareilla ensuite pour ses essais en mer Baltique avant de revenir à Hambourg en décembre 1940 pour les derniers travaux. De nouveaux essais et exercices d'entraînement furent conduits en Baltique entre mars et avril 1941. Le bâtiment fut déclaré opérationnel le mois suivant. Son équipage, au moment de son unique sortie opérationnelle, comptera 2 221 hommes — officiers, sous-officiers et matelots — auxquels s'ajoutaient un état-major amiral d'environ 65 personnes et un équipage de prise de 80 marins.

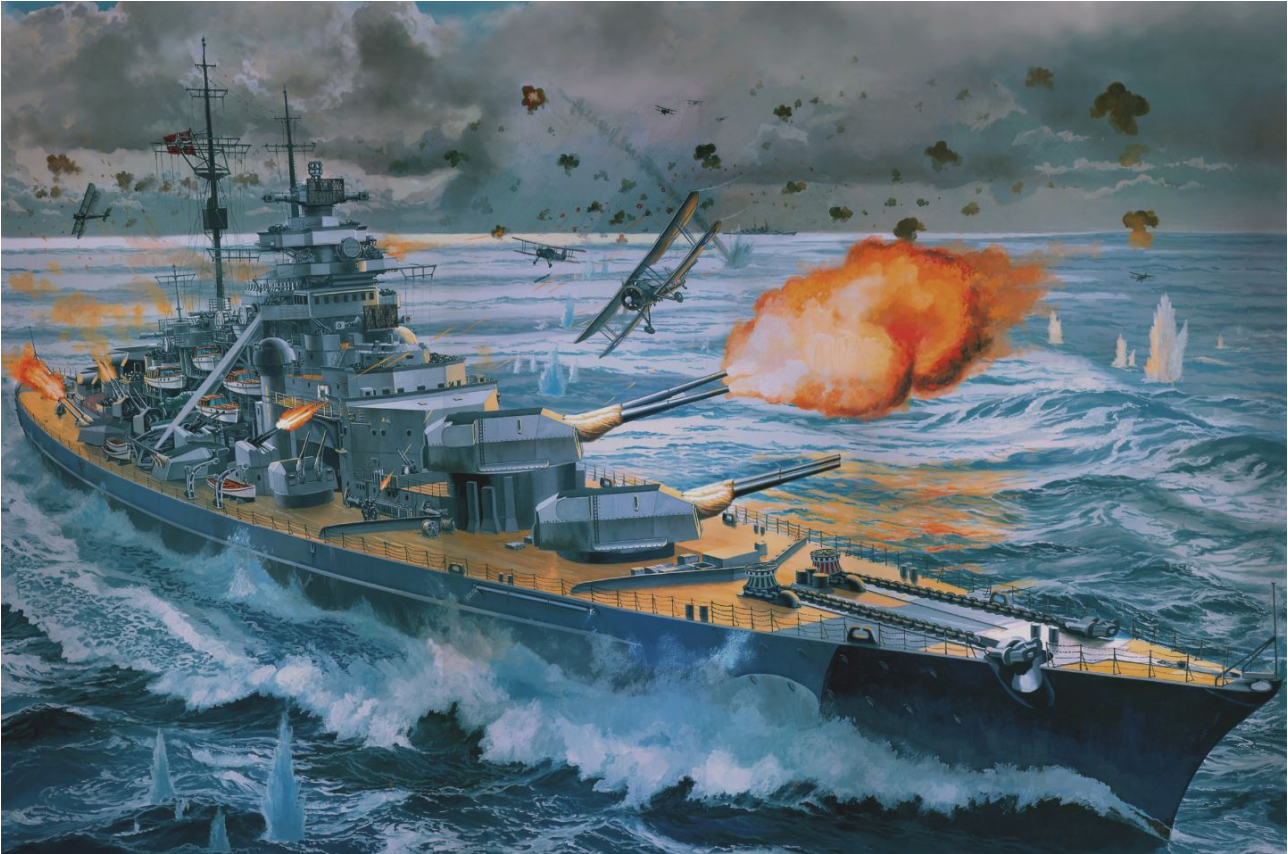
Le lancement du *Bismarck* intervint dans une période de tension internationale aiguë. L'Allemagne avait annexé l'Autriche en mars 1938 (Anschluss), puis les Sudètes tchécoslovaques en octobre de la même année à la suite des accords de Munich. En mars 1939 — un mois à peine après le lancement —, la *Wehrmacht* envahissait le reste de la Tchécoslovaquie, mettant fin aux illusions d'apaisement. La « garantie » britannique à la Pologne, annoncée le 31 mars 1939, provoqua la fureur d'Hitler, qui dénonça l'accord naval anglo-allemand le 28 avril.

Dans ce contexte, le lancement du plus puissant cuirassé allemand revêtait une double signification. Sur le plan intérieur, il constituait un outil de propagande destiné à démontrer le redressement de la puissance navale du *Reich* après l'humiliation de Scapa Flow en 1919, où la *Hochseeflotte* s'était sabordée. Sur le plan international, il signalait aux puissances maritimes — et en premier lieu à la Grande-Bretagne — la détermination de l'Allemagne à se doter d'instruments de projection de puissance sur mer.

Le choix du nom lui-même portait une charge symbolique considérable. Otto von Bismarck, le « *chancelier de fer* », artisan de l'unification allemande en 1871 et fondateur du II<sup>e</sup> Reich, incarnait dans l'imaginaire national la puissance et l'habileté politique. En associant ce nom au plus grand navire de guerre jamais construit par l'Allemagne, le régime entendait inscrire sa politique de réarmement dans une continuité historique avec l'œuvre bismarckienne — une récupération qui n'était pas sans paradoxe, Bismarck ayant toujours privilégié la diplomatie sur la confrontation militaire directe.

14 février 1939 : lancement du cuirassé allemand Bismarck.

14 février 1939 : lancement du cuirassé allemand Bismarck.



## Un destin bref et violent

Le *Bismarck* ne connaîtra qu'une seule opération de combat. Le 19 mai 1941, il appareilla de Gotenhafen (actuelle Gdynia, en Pologne) accompagné du croiseur lourd *Prinz Eugen* dans le cadre de l'opération Rheinübung, destinée à intercepter les convois alliés en Atlantique Nord. Le 24 mai, dans le détroit du Danemark, au large de l'Islande, il affronta le croiseur de bataille HMS *Hood* et le cuirassé HMS *Prince of Wales*. Le *Hood*, fierté de la Royal Navy, explosa et coula en quelques minutes, n'emportant que trois survivants sur un équipage de 1 421 hommes.

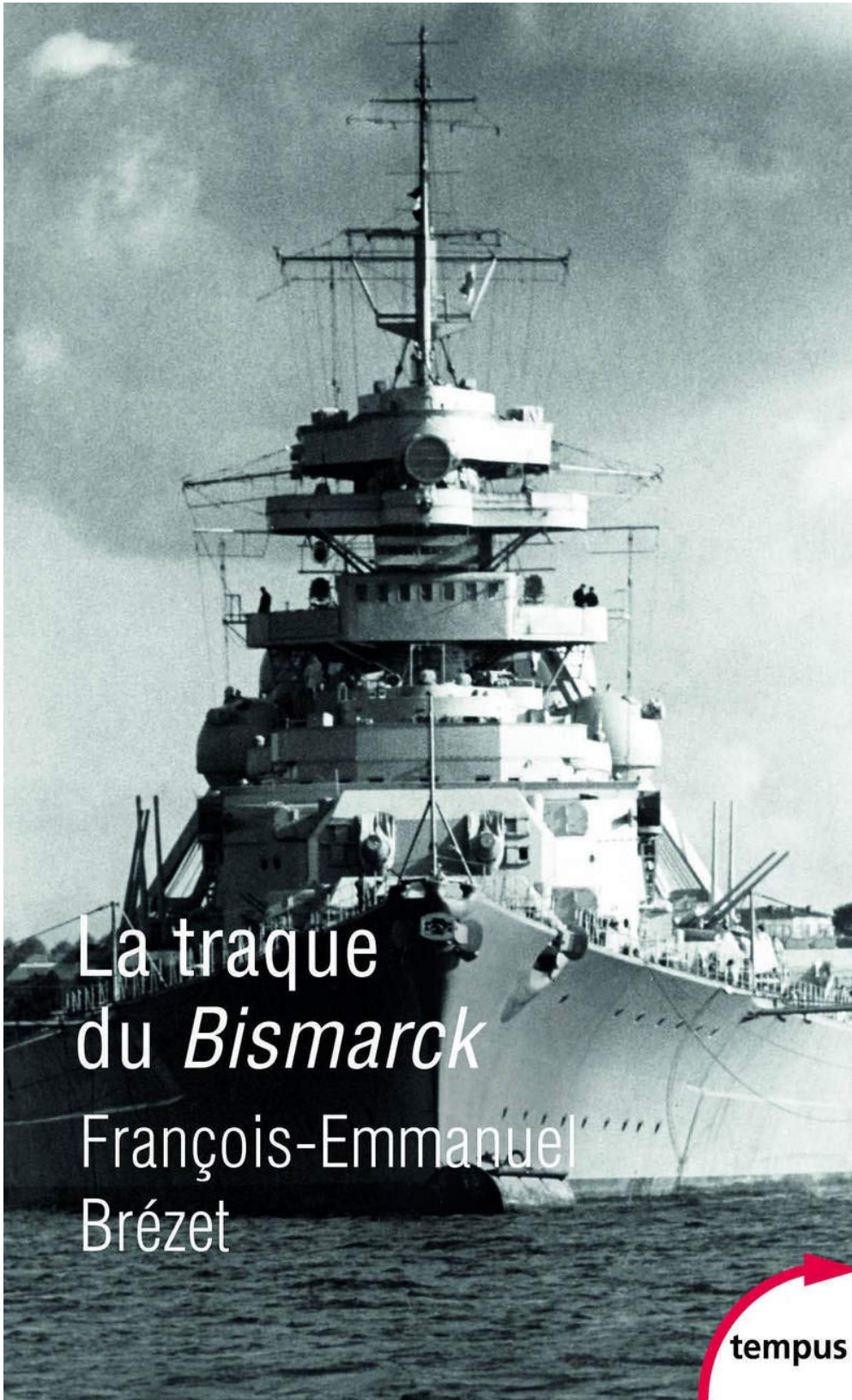
Touché à son tour lors de cet engagement — une brèche dans une soute à mazout entraîna une perte de carburant et une traînée d'hydrocarbures —, le *Bismarck* tenta de rallier les côtes françaises pour y être réparé. La Royal Navy lança à ses trousses une force considérable : six cuirassés et croiseurs de bataille, 2 porte-avions, 13 croiseurs et 21 destroyers. Le 26 mai, un torpilleur *Swordfish* du porte-avions HMS *Ark Royal* parvint à toucher le gouvernail du *Bismarck*, le rendant incontrôlable. Le lendemain matin, les cuirassés HMS *Rodney* et HMS *King George V* achevèrent de réduire le navire à l'état d'épave. L'équipage ouvrit les vannes de sabordage. Le *Bismarck* chavira et coula vers 10 h 40, à environ 300 milles nautiques de Brest. Sur les quelque 2 200 hommes à bord, seuls 115 furent recueillis.

L'épave du *Bismarck* repose aujourd'hui à près de 4 800 m de profondeur, posée droite sur le

14 février 1939 : lancement du cuirassé allemand Bismarck.

flanc d'un mont sous-marin. Elle fut localisée en juin 1989 par l'océanographe Robert Ballard, qui avait également découvert l'épave du *Titanic* en 1985. Une expédition ultérieure menée par le cinéaste James Cameron apporta des éléments confirmant que le navire avait subi à la fois les effets des tirs britanniques et ceux du sabordage par son propre équipage.

La perte du *Bismarck* eut des conséquences stratégiques durables. Hitler, furieux, interdit désormais à la *Kriegsmarine* d'engager ses grandes unités de surface dans des opérations offensives en Atlantique. Le *Tirpitz*, sister-ship du *Bismarck*, passa l'essentiel de sa carrière embossé dans les fjords norvégiens comme « fleet in being » avant d'être détruit par des bombes *Tallboy* de la RAF en novembre 1944. La guerre navale allemande bascula définitivement vers la guerre sous-marine, menée par les *U-Boote* du vice-amiral Karl Dönitz — un virage stratégique qui arrivait tardivement et ne put inverser le cours de la bataille de l'Atlantique.



14 février 1939 : lancement du cuirassé allemand Bismarck.