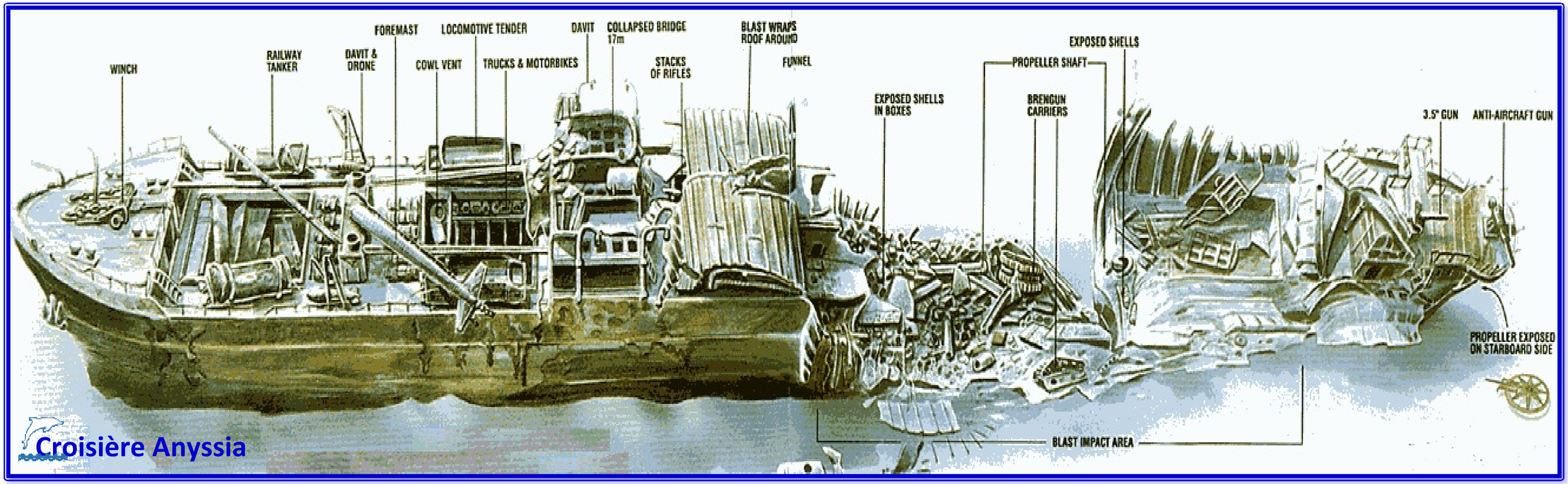
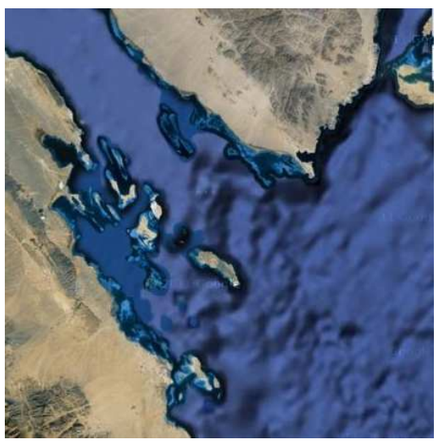
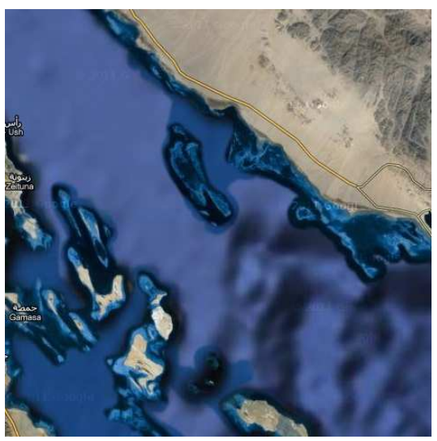
SS THISTLEGORM

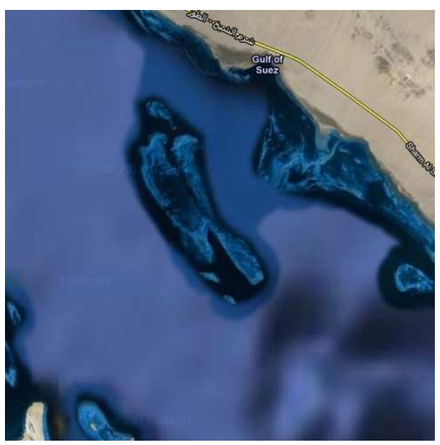
Cargo 1940 - longueur 126,5 mètres - vitesse 10,5 nœuds



Croisière Anyssia







LE THISTLEGORM

Le SS Thistlegorm (*Chardon Bleu*) fut lancé le 9 avril 1940. Il était la propriété de la compagnie Albyn Lines Ltd, dont l'emblème était le chardon (*fleur nationale écossaise*). Il faisait partie d'un ensemble de dix-huit bateaux THISTLE, dont les cheminées étaient toutes décorées d'un dessin représentant un chardon.

Après sa mise à l'eau le THISTLEGORM fit trois voyages : des Etats-Unis, il ramena une cargaison de rails de chemin de fer et d'avions, puis en Argentine, il embarqua du blé, puis des Antilles, il revint avec du rhum et du sucre de canne.

Au début de la seconde guerre mondiale, il fut réquisitionné pour ravitailler et équiper l'armée anglaise.

Sa protection contre d'éventuelles attaques aériennes reposait sur un armement léger : une mitrailleuse de 40 mm sur tourelle et un petit canon anti-aérien de 4,7 pouces (*120 mm*)**.**

QUELQUES CHIFFRES

Type de navire	**Cargo vapeur** (Steam Ship)
Longueur	**126,5 m**
Largeur	**18 m**
Tirant d'eau	**8 m**

Jauge	**4898 tonneaux**
Machine	**Vapeur à trois cylindres et à triple expansion** développant 1850 CV
Vitesse	**10,5 nœuds**

LES CIRCONSTANCES DU NAUFRAGE

Au printemps 1941, le THISTLEGORM est affecté à la mission secrète dont le nom est « opération crusader ». Elle consiste à ravitailler la 8ème armée anglaise stationnée en Egypte et en Lybie orientale sous le commandement du Général MONTGOMERY pour lui permettre de mener en novembre 1941 une offensive contre les troupes de l'Afrika Corps du Général ROMMEL.

A ce moment, les troupes de l'Axe contrôlent toute la méditerranée orientale. Aussi la route la plus sûre pour acheminer au port d'Alexandrie le matériel de guerre et les fournitures nécessaires aux troupes britanniques est la circumnavigation de l'Afrique, en doublant le Cap de Bonne Espérance et remontant la mer Rouge puis le canal de Suez.

En mai 1941, le THISTLEGORM quitte donc Glasgow (Ecosse) en direction d'Alexandrie. Le navire transporte des mines antichars, des obus, des caisses de munitions, des fusils, une centaine de motos, des camions, des remorques, des générateurs portables de campagne, des pièces de rechange pour avions et automobiles, des médicaments, des pneus, des bottes en caoutchouc, mais aussi deux chars

léger et deux locomotives à vapeur assorties chacune d'un tender à charbon et d'un wagon-citerne d'eau.

Après une brève escale au Cap en Afrique, puis une autre à Aden au Yémen, le THISTELGORM, intégré à un important convoi de seize bateaux et escorté par le croiseur HMS CARLISLE remonte la mer Rouge quand l'ordre est transmis de jeter l'ancre dans le détroit de Gubal. Le canal de Suez est en effet obstrué temporairement par un navire, le TYNEFIELD, touché par une mine allemande lors d'un raid aérien. Les bateaux doivent attendre que la voie se libère. Le THISTLEGORM mouille donc dans un lieu jugé sûr et répondant au nom de « safe anchorage F » à l'abri du grand récif de Sha'ab Ali.

Un peu d'histoire …

Les points d'ancrages étaient dits «sûrs» car aucun avion ni bateau ennemi ne s'aventurait aussi loin au sud de Suez.

Et à ce moment là, comme le canal de Suez étant obstrué, une trentaine de navires anglais se trouvaient en attente dans le détroit de Gubal. Le THISTLEGORM et sa précieuse cargaison attendirent ainsi pendant environ deux semaines.

Pendant ce temps, les avions allemands Heinkel 111 du 26ème Kamp Geswader basé en Crète à Héraklion avaient d'une part résolu leurs problèmes inhérents aux vols de nuits et d'autre part été allégés pour voler dans un rayon d'action plus vaste.

Les patrouilles des avions Heinkel 111 se multipliaient en mer Rouge.

Ainsi, le 6 octobre, les chasseurs allemands remontent la mer Rouge à la recherche du RMS QUEEN MARY transportant des troupes australiennes.

A la lueur de la pleine lune, les Heinkel 111 repèrent le plus gros bateau et larguent deux bombes avant de remonter vers le nord.

L'attaque est foudroyante. Le THISTLEGORM est touché au niveau de la cale n° 4. Toutes les munitions contenues à l'intérieur de la cale explosent. Le navire flambe. Il est cassé en deux par une formidable explosion Il coule et se pose droit sur sa quille sur un fond de 31 m. Neuf marins perdent la vie.

Le reste de l'équipage est recueilli par le HMS CARLISLE mouillé non loin de là.