

[>>> RETOUR AU SOMMAIRE](#)

Rédacteurs : Stéphane DELOGU - Daniel LAURENT - Prosper VANDENBROUCKE - Philippe PLOUGONVEN - Emmanuel DUBOIS - Philippe MASSE - Matthieu DUBOIS -
Eric GIGUERE - Pierre LUCE - Nathalie MOUSNIER

NUMERO 39 - OCTOBRE 2006

L'édito

DE STEPHANE DELOGU

Lorsque au mois de juin 2006, nous avons publié une contre enquête concernant les affabulations d'un négationniste sur le thème du massacre d'Oradour sur Glane, nous n'attendions pas de réponse particulière de l'auteur du torchon incriminé, prétendant par exemple que l'assassinat de femmes et d'enfants de ce village du Limousin ne pouvait être imputé à la Das Reich. Lorsque l'on avance des thèses aussi délirantes, il est vain de convaincre leur auteur du contraire. Nous n'attendions donc rien autre que de remettre l'histoire et l'écrivain à leur juste place : L'histoire dans son écrin de vérité et l'écrivain dans le marécage de ses délires négationnistes. Si nous n'attendions aucune réponse à cet article, il est évident que la réaction n'allait pas se faire attendre pour autant, ce fut le cas. Sachez donc, gentes et gentils internautes que l'on nous attend de pied ferme lors d'un débat contrôlé par huissier de justice avec caméra braquée sur chaque protagonistes. Les thèmes nous ont alléchés il est vrai, tant il invitent à la discussion : La Shoah est un mythe, Henriot a été assassiné, la Milice n'a fait que se défendre contre les forbans de la Résistance, l'insurrection du ghetto de Varsovie est un leurre, le procès de Nuremberg une imposture, Hitler ne voulait que le bonheur de l'Allemagne. On vous passera le reste de peur de vous donner des maux d'estomac. Tout cela, cher public, n'est pas issu des méandres de notre cerveau atrophié mais de ceux d'un agglomérat de nazillons (qui eux même se proclament nationaux socialistes) disciples du sinistre Faurisson, par ailleurs aussi historien que nous sommes adeptes de la chasse à la citrouille.

Ceux qui ne nous croiraient pas pourront toujours traîner leurs fonds de culotte sur le site de Vérité Historique Objective, à condition qu'ils ne soient pas sujets à des nausées, le contenu de ce web étant fortement déconseillé aux intestins sensibles. Bien évidemment, il ne sera jamais question de débat de près ou de loin avec une assemblée de négationnistes avançant entre autres choses que les chambres à gaz d'Auschwitz ne sont rien d'autre que des chambres froides. Ainsi, plusieurs millions de quidams ne seraient pas morts d'asphyxie mais de froid. Rassurez vous, selon les mêmes sources ils ne sont morts ni de l'un ni de l'autre, ils étaient au contraire bien traités au motif qu'il s'agissait de travailleurs essentiels, le reste n'est que billevesées d'une coalition judéo-maçonnique internationale. Le débat, si nous l'acceptons, se limiterait à une rafale de coups de pied dans l'arrière train, d'autant que ce genre de bipèdes ne recherche qu'une chose : faire parler d'eux, se retrouver sous les feux de la rampe et faire le cas échéant de nouveaux adeptes, ce qui doit bien exister puisque les négationnistes parviennent apparemment à se reproduire. Comparativement à cet étalage nauséabond, Irving deviendrait presque sympathique, lui qui a fini par reconnaître qu'il s'était trompé. Ceux dont on parle continuent, eux, à bonimenter des fauteuils vides dans des salles de conférence de la superficie d'une cabine téléphonique. Ceci étant, nous avons accepté le débat sous une certaine forme puisque nous avons alerté les autorités compétentes et espérons vivement vous inviter prochainement à la mise en bière officielle de vérité historique

LE COIN LECTURE

PHILIPPE PLOUGONVEN

Les frères Bielski, de Peter Duffy.



Lorsqu'on associe " juif " et " seconde guerre mondiale ", notre esprit pense tout de suite (et avec raison) au génocide, aux massacres, aux SS ; chacun d'entre nous a en tête les photos des rescapés des camps de concentration et d'extermination. Cependant, il existe quelques récits authentiques qui nous font découvrir une autre facette de l'Histoire. Tout le monde connaît Schindler grâce au 7ème Art, et tout le monde devrait connaître l'épopée des frères Bielski, grâce à l'ouvrage qui leur est consacré par le journaliste Peter Duffy.

En Pologne, trois frères font tout pour se soustraire, eux ainsi que leur famille et 1200 autres juifs, de la vie (et de la mort...) dans les ghettos. Malgré les chasses à l'homme ordonnées par les nazis, les frères Bielski réussissent à bâtir de véritables villages autonomes en pleine forêt et créent un groupe armé qui se met aux ordres du Kremlin et mène la vie dure aux troupes allemandes jusqu'à la libération du pays par l'Armée Rouge.

Peter Duffy, à partir de nombreux témoignages, nous livre un récit saisissant, vrai, sans artifice inutile. A lire sans modération, car " il faut le lire pour le croire " !

On the Web

DE STEPHANE DELOGU

[>>> VISITER CE SITE](#)

Mis en ligne à l'initiative du petits fils de Kazimierz DUDA, ce site propose de découvrir le parcours d'un officier de la 1ère Division

objective. Nous verrons bien qui aura le dernier mot. Vous aurez remarqué qu'à aucun moment nous n'avons cité le patronyme du quidam négationniste, c'est en effet la seule publicité que nous lui refuserons. Vous pourrez toujours l'affubler d'un pseudo si cela vous chante, "Goebbels" ira à merveille par exemple. Par charité chrétienne, nous invitons également notre Pékin négaga à expliquer ses thèses scabreuses dans les colonnes du forum, sans succès et pour cause : ça aime la scène un négaga, les sunlights, strass et paillettes pour un show à l'Américaine. C'est frustrant d'être négaga, frustrant de développer ses thèses innovantes devant des chaises vides avec en fond de salle les seules éruptions des quelques pochotrons encore présents pour réponse. On les plaint finalement, non seulement parce malgré une imagination débordante tout le monde les ignore, mais encore parce qu'il faut souffrir d'une névrose incurable pour écrire et prétendre autant de sombres inepties, mal qu'on ne souhaite à personne. Dossier clos en ce qui nous concerne, sachant qu'une ligne écrite sur un négationniste est une ligne de trop. Au mois prochain

Rassemblement de Souchez

Le week-end du 31 août au 4 septembre était organisé le traditionnel rassemblement de véhicules militaires de Souchez, dans le Pas-de-Calais. Ce camp, superbement organisé par le club « VM Artois », fut pour beaucoup l'occasion de présenter au public leurs véhicules militaires, voire même leurs uniformes.

Ainsi un grand nombre de véhicules militaires alliés, en tout 582 inscrits, furent présentés durant le week-end. Ces chiffres n'incluent pas le nombre de personnes présentes en tenues d'époques. A ce propos, on ne peut que saluer le nombre de personnes bien équipées et sérieuses dans leur uniformes (trop peut-être ?). Le public a bien entendu apprécié les prestations de chacun, que ce soit prestation mécanique pour les véhicules et leurs restaurations, ou les prestations de Drill organisés par les groupes indépendants.

Blindée Polonaise entre 1940 et 1945. Le capitaine DUDA appartenait à l'Escadron lourd Divisionnaire (C.K.M - Ciezkich Karabinow Maszynowich). Le visiteur pourra découvrir le parcours d'un homme au passé très riche au travers de photos inédites et de nombreux souvenirs et documents. Une très belle initiative à souligner, d'autant plus que l'esthétique est des plus agréables, le site est clair et bien conçu. Une très belle page pour les amoureux de cette unité trop souvent oubliée et reniée par son gouvernement après guerre.

Partenaires

MAGAZINE DU SITE NORMANDIE 44 LA MEMOIRE DE PHILIPPE CORVE



[>>>DECOUVRIR](#) LE MAGAZINE DE NORMANDIE 44 LA MEMOIRE

LE JOURNAL DU SITE HISTOQUIZ



[>>> DECOUVRIR](#) LE JOURNAL HISTOQUIZZ DE PIERRE CHAPUT



PHOTO VM ARTOIS . DR

Quoi qu'il en soit, le week-end commença fort bien avec les installations de chacun. Certains proposaient aux visiteurs de monter dans les véhicules, d'autres n'avaient pas de véhicules mais s'étaient attachés à recréer un camp d'époque, avec tout ce que cela comporte. De nombreux convois de véhicules ponctuaient également les journées, où l'on pouvait apercevoir de bien beaux engins, telle une Jeep à 2 essieux, rarissime.

Le vendredi soir était prévu l'élection de Miss Khaki 2006, à laquelle participa pas mal de ces demoiselles, toutes très bien vêtues. Le Jury dû tout de même trancher le samedi soir, après une soirée Jazz organisée et impeccablement orchestrée par le big band «Tea for Two ». Une musique de qualité nous remettait dans l'époque, grâce aux tubes incontournables de Glenn miller, mais aussi grâce à bien d'autres prestigieux compositeurs.

Le dimanche était ouvert une bourse en ville, afin que chaque collectionneur puisse trouver la pièce manquante dans leur collection, une bourse de qualité qui ravira chaque participant. Sorti de cette bourse il était déjà temps de remballer matériels et véhicules, alors que le dernier convoi revenait de son long périple...

Chacun se mit au travail, non sans bonne humeur, et le camp commença à se vider. Nous remercions bien entendu les organisateurs de cette sortie pour nous avoir accueillis et pour leurs prestations, que ce soit à la cuisine ou pour la logistique, qui demande un gros effort avec un tel nombre de participants et de véhicules.

Florent DEVOS.

Actualité maquettiste **Du nouveau chez Tamiya**

PAR STEPHANE DELOGU

La firme Nippone ne pouvait rester sans réaction face au somptueux Tiger début de production proposé en 2005 par Dragon ; la réplique est imparable avec un magnifique B1 Bis que la communauté maquettiste attendait depuis 6 ans, depuis l'annonce faite par ICM, demeurée au stade de projet. Banc d'essai et pas à pas vous sont proposés dans la présentation du dernier né de Tamiya, qui est l'évènement de l'année.



PEINTURES NECESSAIRES (REFERENCES ACRYLIQUES TAMIYA) XF 26 VERT PROFOND MAT / XF 59 JAUNE
 SABLE / XF 60 BRUN ROCHE MOYEN / XF 69 / SURFACE PRIMER GRIS
PIGMENTS MIG PRODUCTION : Europe Dust P028 et Standard Rust P025

Longtemps annoncé chez ICM, le B1 Bis laissait un vide béant dans le monde de la maquette plastique; il est finalement venu s'inviter chez Tamiya dont la maîtrise en la matière n'est plus à démontrer. On regrettera seulement que cette idée n'ait pas été exploitée par Heller, dont l'inertie va probablement et malheureusement conduire l'ex-géant Français à sa perte. Fidèle à sa ligne directrice, le fabricant Nippon nous livre à cette occasion une copie - presque - parfaite. On est tout d'abord surpris à l'ouverture de la boîte - *d'ailleurs agrementée d'une superbe illustration du "Bourrasque" Voir ci-dessus* - par le nombre assez restreint de pièces à assembler, environ 150. L'explication en est simple : la caisse du célèbre blindé est proposée en un seul bloc. Finies sont les pièces qu'on tente désespérément d'ajuster avec à l'arrivée quelques sueurs froides. 5 grappes composent la maquette qui par ailleurs est complétée de deux chaînes métalliques et pas moins de quatre décorations différentes. Les patins séparés sont d'une finesse exceptionnelle, la qualité est très proche de la production en résine ; ils seront montés très facilement grâce à un système d'encliquetage très abouti. 61 patins seront nécessaires au montage de chaque chenille.

Nous ne ferons finalement qu'un seul reproche à cette nouveauté Tamiya , mais qui mérite tout de même la peine d'être signalé : la figurine représentant un chef de char rappelle étrangement celui proposé par Heller sur son Somua qui accuse assez mal le poids des années . La position du personnage nous est apparue figée, alors que la gravure est somme toute assez passable. Nous avons opté pour une solution de remplacement avec la nouvelle production de Nemrod sous la référence N35062, consistant en un duo de personnages en résine. Le montage de ces deux figurines vous sera présentée dans notre numéro de novembre. Si le prix des productions en résine demeure certes quelque peu dissuasif, une magnifique alternative est offerte pour une vingtaine d'euros.

Il est conseillé de décider avant montage de la décoration choisie, car les garde boue sont proposés en deux modèles distincts , qui diffèrent suivant les unités représentées. Le montage ne nécessite pas plus de quelques heures, aucune difficulté n'est rencontrée dans l'ajustage des pièces qui s'emboîtent parfaitement. Nous avons choisi l'option de vous proposer un montage direct de la boîte, la seule modification apportée est le remplacement des protections de pots d'échappement, trop épaisses, par de l'aluminium ponctionné sur la traditionnelle barquette alimentaire. Ceci réalisé, une couche d'apprêt gris Tamiya est appliqué sur l'ensemble de la maquette, une bonne nuit de séchage est conseillée avant d'aller plus en avant.



UNE FOIS MONTE LE MODELE EST RECOUVERT DE **SURFACE PRIMER** GRIS TAMIYA

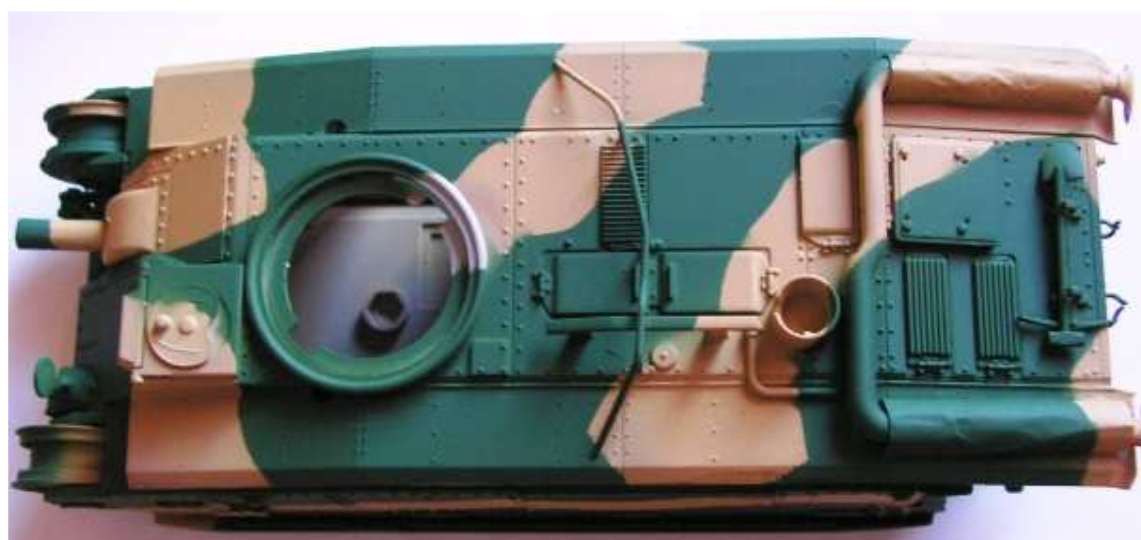
Un pré ombrage peut maintenant être réalisé à l'aérographe en utilisant du XF 64 assez dilué. Pour ce faire, le meilleur additif reste l'alcool à brûler offrant un très bon rapport qualité-prix. Tous les segments et reliefs sont mis en évidence par cette technique dont le réalisme sera saisissant une fois le modèle terminé



Après le pré-ombrage, des masques autocollants sont appliqués sur l'ensemble du blindé puis plusieurs légères couches d'un mélange XF 59/XF 60 sont appliquées, le pré ombrage devant toujours rester visible. une bonne nuit de séchage est nécessaire pour que la peinture adhère correctement avant le masquage.



Toutes les pièces sont ensuite peintes à l'aérographe en utilisant du XF 26. Veuillez à ce que les bandes adhésives sont soigneusement fixées !

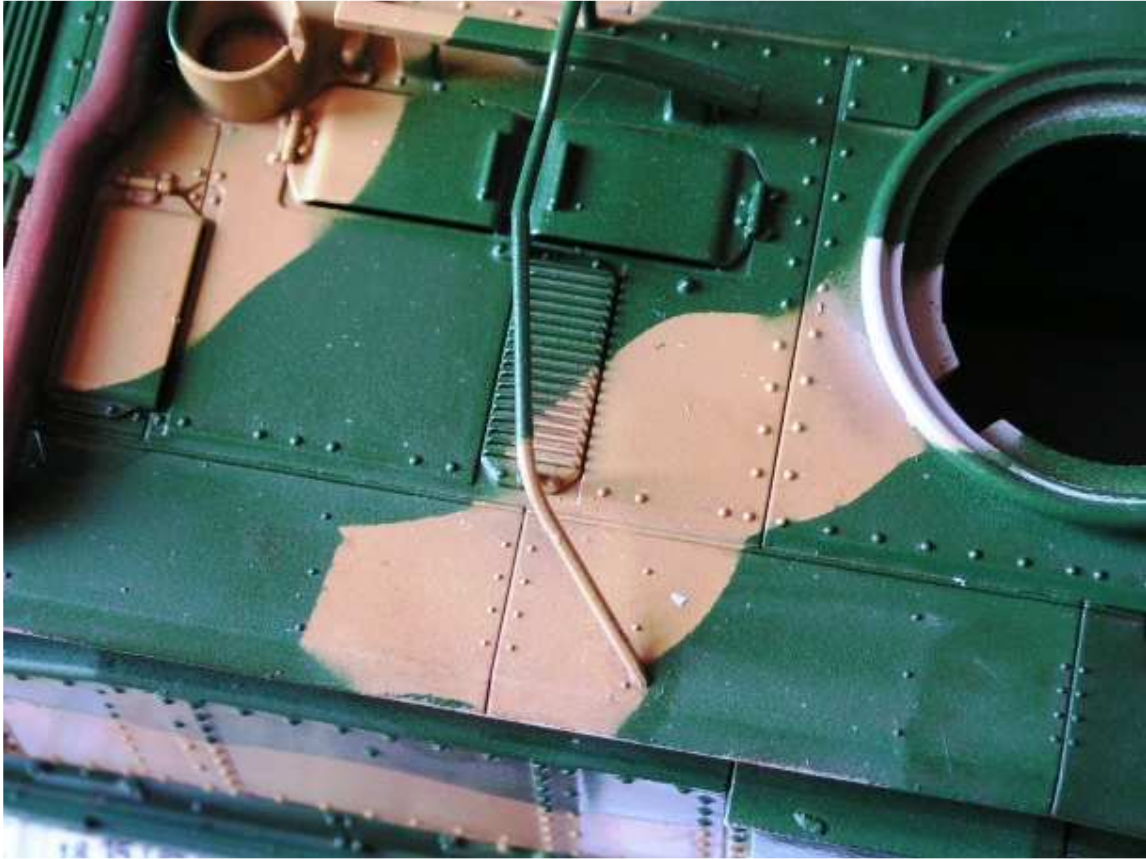


Attendez quelques heures avant de retirer le masquage, sous peine de devoir recommencer. La technique du masquage permet de reproduire fidèlement le camouflage Français à bords francs



Les chenilles demandent un travail particulier, après pulvérisation d'un voile de marron terre, une couche de vernis mat est appliqué. Quelques heures plus tard, l'ensemble recoit un jus généreux de peinture à l'huile diluée à l'essence F et composé d'un mélange Sienna brûlée/ noir de bougie. Le travail de mise en couleur peu maintenant commencer. Les effets sont obtenus par le mélange de terre de sienna, ocre, pigments rouille Mig, tout en créant des fondus et en jouant sur les proportions de chaque couleur. Entraînez vous sur une feuille de papier auparavant. Une fois maîtrisé, le réalisme apporté par cette technique

est saisissant.



Les pots d'échappement sont peints suivant la même technique que celle utilisée pour les chenilles. Après séchage complet, un voile de vernis mat puis (24 heures plus tard, un jus noir est passé sur toute la surface du blindé, de manière à mettre les creux en évidence. Le travail "artistique" peut maintenant commencer.



Le modèle peut maintenant recevoir plusieurs voiles de peinture à l'huile couleur ocre en créant des fondus, auxquels on additionnera des pigments couleurs terre ainsi que des traces de coulures à base de noir de bougie. Cette étape est certainement la plus passionnante, le maquettiste peut laisser s'exprimer ses talents de peintre.



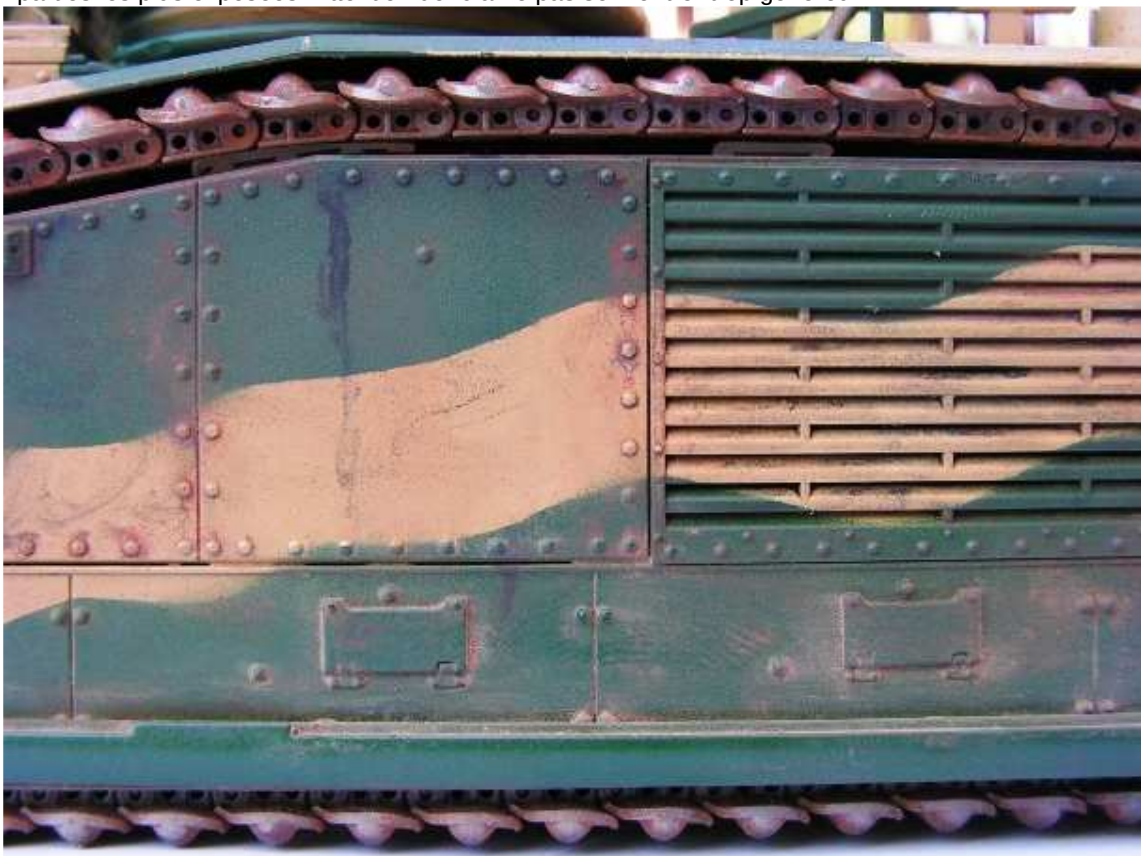
Les chenilles et les parties saillantes sont passées à la mine graphite, qui à mon avis, sont beaucoup plus réalistes que le brossage à sec à l'argent humbrol. Les traces du métal usé des chenilles en donne un bon aperçu.



Pour un meilleur réalisme, la trappe d'accès de l'équipage est laissée entrouverte. On remarquera le détail des coulures, travail qui est loin d'être terminée, car la plupart des B1bis photographiés durant les mois de mai et juin 1940 montrent clairement que les flancs étaient particulièrement souillés



Les parties exposées à la poussière reçoivent un jus de pigments Mig couleur terre, le réalisme devient très satisfaisant si l'on s'en tient aux parties les plus exposées. Attention donc à ne pas se montrer trop généreux !



Les traces de coulures diverses peuvent maintenant être travaillées, l'avantage de la peinture à l'huile étant de mettre beaucoup de temps avant le séchage. Ainsi, on peut facilement travailler dans le frais. Des pigments terres mélangés à du noir de bougie et de la terre d'ombre brûlée peuvent maintenant être appliqués sur les flancs.



Les flancs sont maintenant terminés. Il ne faut pas lésiner sur les effets de salissures, c'est c'était de loin la partie la plus exposée des B1. On remarquera également le réalisme apporté aux protections d'échappement, le gabarit en étain ayant été généreusement travaillé. Le rendu des chenilles fourni par tamiya est remarquable, l'effet de sagging (ondulation) est parfaitement restitué.



Les chenilles reçoivent un voile de pigments terre pour finaliser leur réalisme.



L'arrière du blindée est généreusement sali selon la technique évoquée plus haut, les chenilles sont vieilles suivant la même technique que les chenilles, des traces d'huiles sont réalisées sur la partie supérieure grâce à du noir de bougie diluée et fondu.



Enfin, des rayures sont appliquées par technique de la micro peinture. Le b1 bis peut maintenant attendre patiemment le diorama qui saura le mettre en valeur. A vos pinceaux !



2ème et dernière partie

VI – Woensdrecht et l'isthme de Zuid-Beveland.

Un simple regard sur la carte suffit à comprendre que pour couper l'isthme de Zuid Beveland, il "suffisait" de capturer la ville de Woensdrecht. C'est à la 2ème division d'infanterie Canadienne qu'échut l'honneur de prendre cette ville. Elle s'ébranla le 4 octobre. Notons en passant que nous sommes déjà un mois plus tard que la libération et la prise du port d'Anvers intact ! Nous ignorons si les Canadiens passèrent sur la passerelle de l'écluse de Merksem, mais ils ne "prirent" certainement pas le tram vicinal pour monter vers Brasschaat. Il est tout aussi certain qu'ils furent aussitôt arrêtés par des tirs directs de pièces de 88 bien retranchées derrière Merksem. Ce ne fut pas une promenade de plaisir.

Dédié à la mémoire du Pilot Officer Camille de Saint Aubin - RAFV-349 (Belgian) Squadron – abattu par la flak le 24 octobre 1944 à Cadzand.

Le temps était pluvieux, octobre ne fut pas beau cette année là. Les Allemands n'établirent pas une ligne de force de résistance. Ils adoptèrent plutôt une tactique retardatrice, très facile à mettre en oeuvre dans cette zone suburbaine, entrecoupée de terres de petites cultures, de zones d'habitations ou de petites industries. Zone très favorable à l'emploi des mortiers, des embuscades, des mines et des snipers. Chaque mètre d'avance se payait de morts ou de blessés. Les deux brigades de la division avancèrent ainsi avec lenteur des deux côtés de la route en suivant l'arrière garde ennemie qui se retirait lentement mais chèrement.

Un petit combat team du Régiment de Mont-Royal se tenait prêt sur la gauche pour tenter de foncer sur l'isthme et le couper au niveau de Rilland (voir la carte 3), mais cette action dépendait de la vitesse de l'avance de la brigade sur le flanc droit. De ce côté, Putte fut atteint le 6 au soir, dépassé le 7 et Hoogerheid le soir même. Mais alors la 2ème division se heurta à une défense opiniâtre et fut stoppée sur place. Elle commençait à comprendre qu'elle avait un peu sous-estimé l'ampleur de sa tâche. Ce ne fut que le 16 qu'elle arriva aux faubourgs de Woensdrecht. Montgomery, qui commençait à se sentir pressé par le temps du se résoudre à lui envoyer des renforts d'urgence ! Ceux-ci, des éléments de la 4ème division blindée Canadienne appuyant la 49ème brigade Anglaise, traversaient la frontière hollandaise à Essen le 22 au matin. Enfin, Woensdrecht et Bergen op Zoom étaient pris le 23 en fin de journée. Tout cela après de très durs et sanglants combats. Trois semaines avaient encore passé et le port d'Anvers n'était toujours pas utilisable pour les alliés. La 2ème division pouvait maintenant se tourner vers l'ouest et entamer la conquête de Zuid-Beveland.



DR

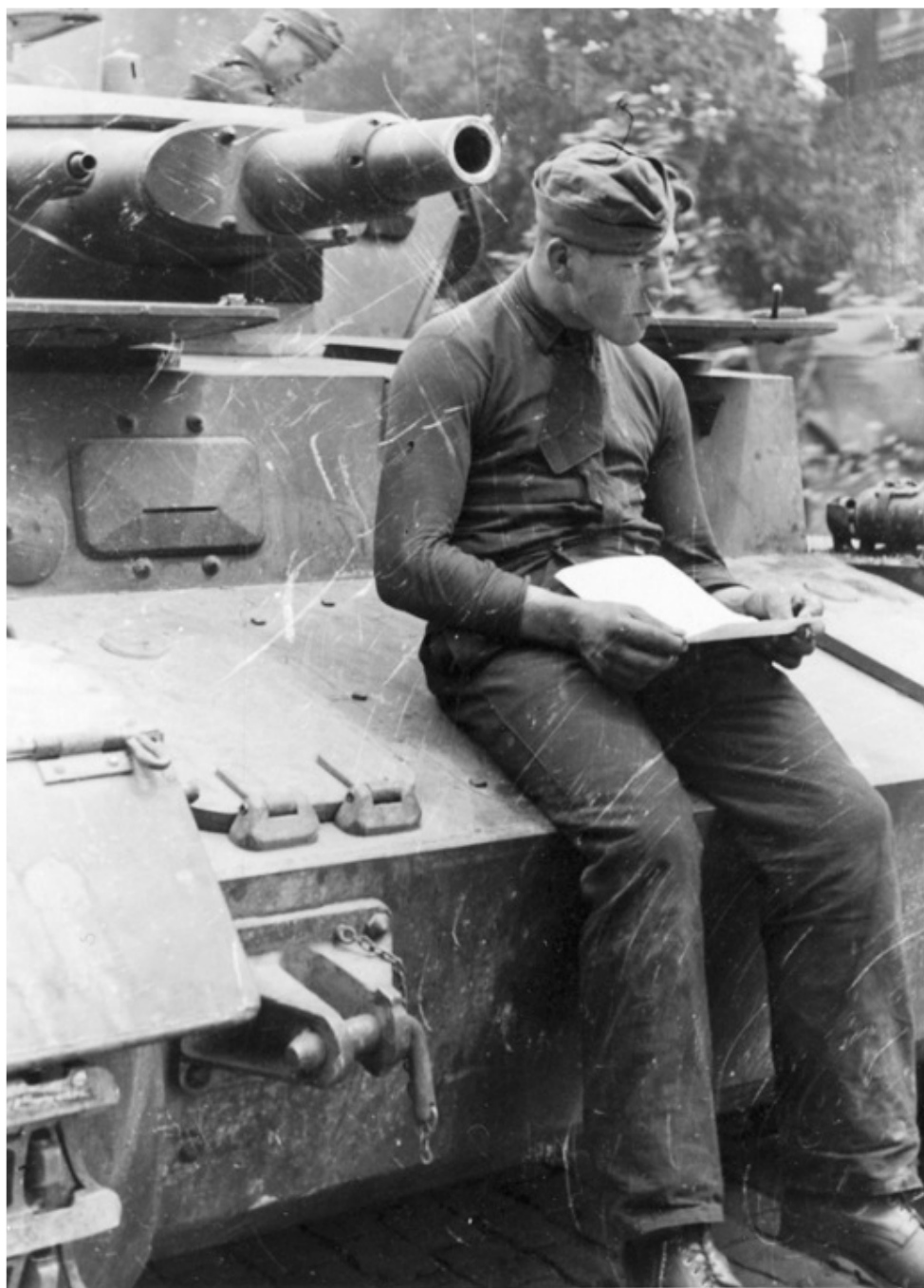
VII – Vitality II

La place nous manque pour détailler cette opération qui n'entre d'ailleurs que de manière indirecte dans le cadre du récit. Disons simplement qu'il s'agissait d'une traversée de l'Escaut au départ de la petite ville d'Ossensisse pour débarquer à l'ouest du canal de Beveland et prendre de flanc les défenseurs Allemands, et ainsi faciliter sa traversée par les Canadiens qui attaquaient par l'est. Cette opération fut confiée par Montgomery à la 2ème division d'infanterie Ecossaise, aux ordres du Major-Général E.Hakewill-Smith (voir annexe 5). Un groupement de cette division avait combattu en Normandie, puis près d'Arnhem. Mais le reste de la division venait de débarquer à Ostende le 24 pour prendre part à la bataille de l'Escaut. Plus tard, d'ailleurs, la mention « 1st.october – 8 november : ESCAULT-Holland » figurera comme battle honour (citation) sur ses drapeaux. La fameuse division d'engins spéciaux 79 Armoured Division fournira les moyens de passage, de débarquement et de déminage avec ses Buffaloes, Terrapins et autres véhicules spéciaux mis en œuvre par ses équipes des escadrons du 11th.Royal Tanks et 5th.Assault Regiment, Royal Engineers. Cette 79ème.division est unique en son genre dans tout l'arsenal allié. Ses effectifs sont largement plus nombreux que ceux d'une division blindée classique, la plupart de ses chars sont en réalité des chars du génie, tout à fait spécialisés pour toutes sortes de tâches inimaginables. Cela va du déminage aux lance-flamme en passant par toute une série de ponts mobiles, de porte fascines et d'engins de franchissement, sans oublier les amphibies de débarquement. La plus grande part de ses matériels sont si curieux voir qu'ils ont reçu le sobriquet de « funnies »(litt. : les « comiques ») A l'origine, cette division fut conçue en prévision de l'ouverture du fameux « second front », et elle a bien prouvé la valeur de sa conception en Normandie. Son créateur et son chef, est un expert des blindés, le Major Général P.C.S.Hobart, K.B.E. – C.B.O. – D.S.O. – M.C. devenu plus tard Sir Percy Hobart et connu dans toute l'armée britannique sous le surnom de « Hobo ».

VIII- Vitality I

La 2ème. division d'infanterie Canadienne devait donc pivoter vers l'ouest pour entamer l'opération Vitality I. Et c'est ce qu'elle fit. Sa 4ème.Brigade se mit en route sans attendre. Mais quelle marche ! Toutes les routes avaient été minées de tous les types de mines antichar ou antipersonnel de l'arsenal teuton. Les sapeurs de la Wehrmacht avaient fait sauter tous les ponts, abattu les arbres le long des routes. Celles-ci avaient été sapées de telle manière que d'énormes cratères, infranchissables pour les tanks et les bulldozers, les avaient éventrées. Certains de ces cratères étaient larges de plus de vingt mètres. Les polders étaient inondés et même souvent plantés de poteaux, un peu dans le style des fameuses asperges de Rommel. De nombreux canons de flak de 20mm. prenaient les digues en enfilade, les fameux 88 tiraient à obus fusants pour arroser les attaquants de leurs dangereux shrapnells, et l'infanterie allemande était toujours aussi

expérimentée à l'usage des mortiers. Malgré cela, les hommes de la 4ème. brigade avancèrent de plus de cinq kilomètres le premier jour, et leurs patrouilles étaient au contact du canal de Zuid Beveland le soir du 26 octobre. Les deux ponts et les deux écluses du canal étaient non seulement minés, mais tellement couverts par l'ennemi qu'il n'était pas possible de tenter par là le passage. Ce fut donc en bateaux d'assaut que la 6ème. brigade, venue en renfort de la 4ème. tenta, et réussit la traversée du canal. Partiellement repoussée sur son flanc gauche, elle put néanmoins établir une solide tête de pont sur l'autre rive. Mais les troupes de VITALITY II étaient parties la nuit précédente d'Ossenisse pour débarquer sur Zuid Beveland. Les opposants à Vitality I étaient de ce fait pris de flanc. Cette même nuit, les Allemands évacuèrent près de 500 hommes en embarcations diverses vers Noord Beveland et plus de 3.000 dans leur Festung de l'île de Walcheren par la route du SLOEDAM... Après cela, leur résistance commença à faiblir. Le 28, l'écluse nord du canal était prise par les Queen's Own Highlanders of Canada tandis que les deux autres régiments de la brigade, les Fusiliers de Mont Royal (régiment de Canadiens Français) et le South Saskatchewan Regiment progressaient rapidement au centre et s'emparaient de la petite ville de Goes. Pour la 2ème. division, Vitality I était quasi terminée. Le 30 octobre le Royal Regiment of Canada attaquait les tranchées et les blokhous qui défendaient l'accès au Sloedam, et s'en emparait sans trop de difficulté. Les 4ème. et 6ème. brigades étaient à pied d'oeuvre pour attaquer Walcheren. C'est le lendemain qu'ils allaient tenter de pénétrer en enfer!. Car c'était bien l'enfer qui les attendaient !



DR

IX – L'opération sans nom

Citation :

« Pour tous ceux qui combattirent dans le combat pour la Chaussée****de Beveland, et pour tous ceux qui l'étudièrent de près, il semble bien approprié que cette opération soit restée anonyme. Peut-être aussi le fait qu'elle n'ait pas reçu de nom est une indication claire de la légèreté avec laquelle elle avait été envisagée et conçue, et ceci est conforté par la manière dont le 1er. Bataillon des Glasgow Highlanders se prépara pour la « marche de l'autre côté » le 31 octobre . La plupart de ceux, j'imagine, qui ont suivi la libération de l'Escaut jusqu'à ce point n'en seront pas surpris, pourtant, l'anonymat de ladite

opération devrait quand même les surprendre. Tous les écoliers qui ont étudié les origines de l'Empire Romain savent comment Horace gagna son combat antique et ont aussi appris l'histoire de la résistance des Spartiates aux Thermopyles. »

R.W.THOMPSON – « The 85 days »

Traduction de l'auteur.

* * * * *

Quatre ans et demi plus tôt, Walcheren avait déjà été envahi à l'ouest et par le Sloedam. Cette fois là c'était les Allemands qui attaquaient. Comme les Canadiens aujourd'hui ils étaient en force, et jouissaient de la supériorité aérienne, mais là, s'arrêtaient les similitudes. En mai 1940 ils attaquaient par un très beau temps de printemps des troupes Françaises peu mordantes, et pour une part mal commandées. Ils avaient franchi le canal maritime facilement parce que le général Durand qui commandait le groupement Français débarqué à Walcheren avait divisé ses forces, les avait mal réparties, et de plus, avait négligé de faire sauter les deux ponts du canal. Limogé de ce fait et pour son manque d'initiative, le général Deslaurens l'avait remplacé et il avait bloqué les assaillants au Sloedam. Pour des défenseurs décidés cette digue-chaussée était facile à défendre par des tirs d'enfilade et les Allemands en firent les frais. Forcés de s'y reprendre à trois fois, et laissant plus d'une centaine d'homme dans l'affaire. Le courageux général Deslaurens y perdait lui aussi la vie, mousqueton à la main, en galvanisant ses hommes sur la ligne de feu. Maintenant, les Canadiens devaient passer à l'attaque dans le mauvais temps d'un automne particulièrement pluvieux et affronter un ennemi beaucoup plus mordant, et surtout beaucoup mieux retranchés et armés que les Français de l'an 40. Tout d'abord, ils ont fait sauter plusieurs charges dans la digue pour y provoquer d'importants cratères. Si ces cratères ne sont pas assez grands pour rompre tout à fait la digue, ils sont par contre suffisants pour interdire le passage des chars. Dans le cadre des travaux du mur de l'Atlantique, plusieurs blockhaus de béton ont été construits pour interdire le passage sur la chaussée qu'ils battent de leurs plans de feu. Dans l'attente d'une attaque frontale, l'infanterie Allemande a établi tout un réseau de tranchées et de nids de mitrailleuses sur la rive, de part et d'autre du Sloedam. Enfin, les défenseurs disposent d'un Sturmgewehr et d'une pièce du fameux 88mm de flak. C'est contre cette force bien expérimentée et bien établie que vont venir buter les Canadiens, sous les constantes averses d'octobre. Et aussi sous le plafond bas de stratus qui se déroule, poussé par le puissant vent de la mer, et empêchera souvent le soutien des Typhoon du 84th Group. Le commandant de la 2ème.D.I.Canadienne, le général Keebler, pour accélérer ses troupes avait promis que la première de ses brigades qui atteindrait et nettoierait l'accès au Sloedam ne devrait pas pousser plus loin pour s'en emparer, ni d'établir une tête de pont sur Walcheren. La 4ème.brigade gagna cette curieuse course. C'est ainsi que l'ordre peu enviable de conquérir la fameuse digue-chaussée tomba sur la 5ème.brigade. Le chenal du Sloe était infranchissable par tous les véhicules disponibles et existant à l'époque. Le chenal proprement dit, là où restait de l'eau à marée basse, pouvait bien être franchis par des LVT Buffaloes, mais ils leur était impossible de négocier les larges étendues de boue marécageuse qui longeait les rives proprement dite, donc la terre ferme. Quand aux tanks, n'en parlons même pas. Les fantassins s'enliseraient et ne pourraient même pas tenter la traversée en canots d'assaut. Une conclusion, il était nécessaire de passer le Sloedam de vive force en attaque frontale...C'est le général de brigade Megill qui commande la 5ème brigade, celle qui a perdu la « course ». Il ne veut pas perdre de temps, il espère que les Allemands seront découragés par la chute assez rapide et sans trop de difficulté pour les assaillants de l'accès oriental du Sloedam. A 13.00 heures le 31 octobre, il lance une compagnie des Black Watch of Canada, régiment d'élite s'il en est, sur la chaussée. Elle avance lentement non pas à cause de quelques tirs sporadiques de l'ennemi, mais à cause des cratères et obstructions qui barrent leur route, et aussi, bien entendu de la prudence qui s'impose pour ne pas se mettre dans la vue directe des Allemands.



DR

Tout va bien jusqu'au moment où la grande coupure que les Allemands ont pratiqué à environ 75 à 80 mètres de leurs premiers postes est atteinte. Avec leur expérience de Russie, les Allemands ont attendu l'attaque avec calme. Ils ont pratiqués des tirs spasmodiques et dispersés. Ils donnent avec habileté l'impression d'une défense hétéroclite et peu sûre d'elle. Puis tout d'un coup, leur tir infernal se déclenche. Les Canadiens sont tombés en enfer. A ce moment, il est environ 15.30 heures et ils ne peuvent plus bouger, tout mouvement entraîne une mort immédiate ! Le barrage est infranchissable, telle est sa densité. Les Black Watch ne peuvent plus que se terrer dans la boue en attendant la nuit. La preuve est maintenant faite que le passage ne sera pas une simple promenade, il sera très cher. Les fantassins Canadiens sont cloués dans les trous et les cratères. Ils sont plaqués au sol entre leurs morts, leurs mourants et leurs blessés. A bout portant le tir de barrage de l'ennemi est des plus impressionnants. Il ne reste qu'à attendre la nuit pour tenter de les désenclaver puis de les relever. C'est ce que va tenter les Calgary Highlanders, tandis que les Glasgow Highlanders de la 52.D.I. prendront place derrière eux, sous le couvert de la nuit, à l'entrée est du Sloedam, pour une nouvelle tentative de franchissement. Dans l'aube maussade du jour de la Toussaint, les Calgary Highlanders rampent vers l'avant avec courage sous le maigre « couvert » du remblais sud de la digue. La compagnie de tête perd son commandant et ses officiers. C'est l'Adjudant-Major de la brigade qui se porte volontaire pour aller les remplacer et y parvient. Ils parviennent à prendre pied sur l'autre rive, amis pas à rompre la ligne ennemie. Le crépuscule tombe vers 17.30 heures et une contre attaque les repousse. Le Régiment de Maisonneuve, manœuvre alors pour les relever et tenter le franchissement avec l'aide d'un très lourd barrage d'artillerie bien calculé. Ils reprennent alors pied sur l'autre côté. Mais encore une fois, l'affaire se limite à une minuscule tête de pont sans rupture de la ligne allemande ! En fait, une minuscule position défensive plutôt qu'une tête de pont. C'est ensuite aux Glasgow Highlanders d'aller les débloquent, il ne reste à ce moment qu'une quarantaine de survivants dans la « tête de pont ». Tous sera tenté pour les relever et les sauver, mais l'ennemi reste intraitable. La bataille tournait en cauchemar, c'était pire, c'était en réalité l'enfer du Sloe. le « bras de mer », disons le bras de vase et de roseaux, s'avérait infranchissable par la digue chaussée.

La solution du problème allait venir d'ailleurs. Le commandant de la 2ème division Ecossaise, le major général Hakewill Smith avait une autre idée en tête. Pendant les derniers jours d'octobre il avait étudié de très près avec ses officiers du génie une série de photos du Sloe prises à marée basse par les Spitfire PRU****. L'histoire ne le dit pas, mais peut-être que sa carte militaire était une copie de la carte Belge de la région. On y distingue nettement une sorte de « gué » très étroit. En tout cas, cette langue de terre semblait aussi apparaître sur les photos. Serait-elle assez ferme pour permettre le passage de fantassins lourdement armés ? Le voulait en avoir le cœur net. Il eut une longue et orageuse discussion avec le commandant du Corps d'Armée, Celui-ci n'y croyait pas, mais Hakewill Smith pensait qu'il fallait prendre la balle au bond, et surtout que ses « montagnards » étaient assez entraînés pour réussir le passage si le sol était suffisamment ferme et il reçut l'accord de son chef, d'assez mauvais gré, il faut bien le dire. La suite donna raison au commandant de la division. Le récit

du passage en est trop long pour entrer dans le cadre de cet article et pourrait constituer un article à lui seul éventuellement. Ce fut difficile, cela coûta aussi bien des vies, dont certaines par noyade, mais ce ne fut pas aussi rude que les nuits en enfer sur le Sloedam !

La traversée commença dans la nuit du 2 au 3. Les soldats Ecossais suivant les sapeurs de pointe entre deux rubans blancs déroulés sur le sol. Ces hommes savaient qu'ils affrontaient moins de dangers que sur la terrible chaussée. Une tête de pont fut établie. Là aussi les Allemands résistèrent chaudement, mais ils étaient pris de flanc. Mais les renforts et les munitions arrivaient maintenant à travers le Sloe par le nouvel itinéraire, les hommes le savaient, et les Allemands aussi. La tête de pont pu s'élargir, les premiers prisonniers furent capturés. Dans l'après-midi du 4 elle atteignait Groenenburg sur la droite., et la compagnie de tête commença à nettoyer les abords du Sloedam à la grenade , à portée de voix des Glasgow Highlanders... Les Allemands déclarèrent Arnhem, encombrée de réfugiés « ville ouverte ». Le matin même les premiers dragueurs de mines avaient embouqué l'Escaut . Deux mois s'étaient écoulés depuis la brillante libération du port d'Anvers. Il faudra encore attendre trois semaines de travail acharné et mortellement dangereux pour que le premier convoi puisse remonter vers le grand port. Mais ceci est une autre histoire.

******The Causeway of Beveland = la Chaussée de Beveland, autrement dit le Sloedam.**

*******P.R.U. = Photographic Reconnaissance Unit.**

P.Vandenbroucke

(Source : texte " Les batteries de Walcheren " par A. Baldewijns et A. Herman-Lemoine)

