

L'HISTOIRE DU WASA

INTRODUCTION

Pour peu que l'on s'intéresse à la culture maritime, on ne peut être insensible à la richesse du patrimoine historique qu'elle contient. Que ce soit au niveau des grandes aventures maritimes, des personnages qui ont marqué l'histoire tant au niveau des découvertes, des grandes batailles navales, des grandes innovations mais aussi des navires sans lesquels rien ne se serait passé.

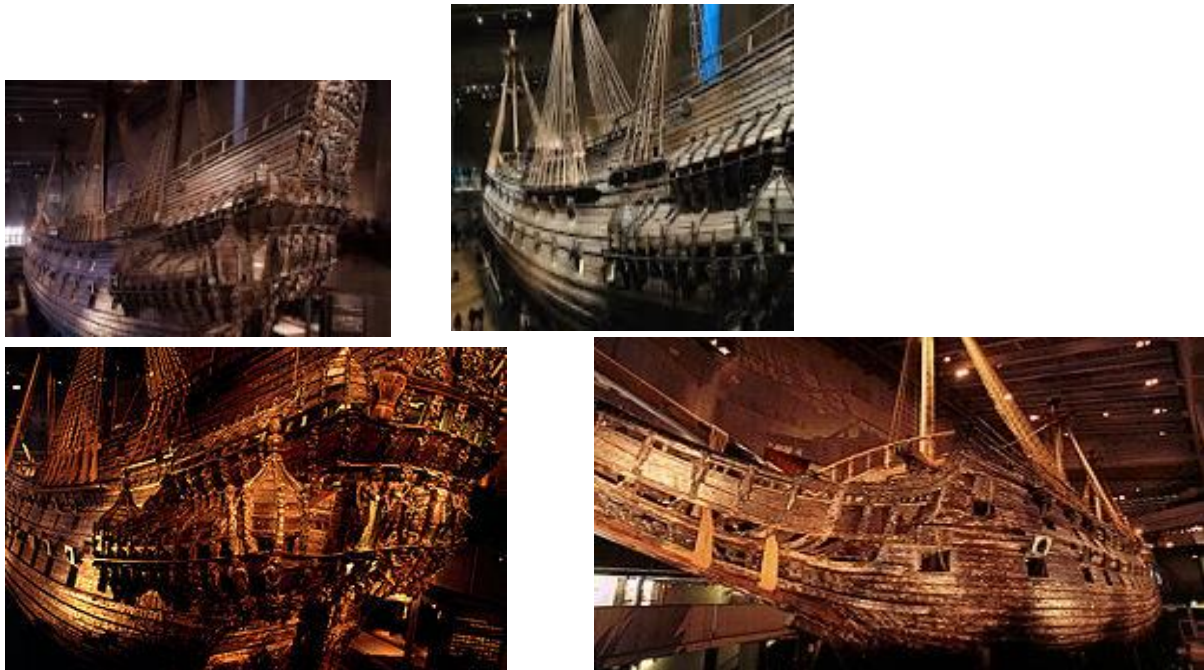
Si la mémoire collective n'a retenu le nom de certains d'entre eux comme le BOUNTY (célèbre pour la mutinerie qui se déroula à bord le 28 avril 1789), le TITANIC (célèbre pour son naufrage dans l'Atlantique nord lors de son voyage inaugural dans la nuit du 14 au 15 avril 1912 après sa collision avec un iceberg), la CALYPSO (ex dragueur de mines américain) navire du commandant Cousteau avec lequel il a mené de nombreuses expéditions. Il en est d'autres moins connus mais dont le destin a été hors du commun

CADRE HISTORIQUE

Nous sommes dans le premier quart du 17^e siècle. La guerre de trente ans déchire l'Europe catholique et l'Europe protestante, le royaume de Suède protestant, s'engage dans ce conflit en 1630. De même, depuis 1625, le royaume de Suède, devenu grande puissance de la Baltique, est en guerre avec la Pologne. La Suède possède alors une flotte en mauvais état qui ne lui permet pas d'avoir la suprématie sur ses adversaires notamment la Pologne. Aussi le roi Gustave II Adolphe de Suède ordonne la construction de 5 vaisseaux qui contrairement aux unités en service dans le pays seraient plus grands, plus puissants.

Ils vont se nommer : le Wasa, le Kronan, le Scepter, le Göta Ark et l'Applet. Le Wasa doit être le plus beau pour devenir le navire amiral de la flotte.

LE WASA



Le nom donné au navire fait référence à la dynastie WASA, dynastie du roi GUSTAVES II ADOLPHE.

La construction du Wasa est confiée au chantier naval de Stockholm sous la direction d'Antonius MONIER en tant que maître d'oeuvre et Henrik HYBERTSSON (hollandais de naissance) en tant que constructeur. Tous deux ont une bonne expérience dans le domaine de la construction navale mais n'ont jamais réalisé un navire aussi imposant. En janvier 1625, Henrik et son frère Arendt ont repris le chantier à leur compte et signe un contrat pour 4 navires. Les deux plus grands dotés d'une quille de 135 pieds (41m environ) et les deux plus petits d'une quille de 108 pieds (33m environ). Des problèmes économiques retardent les constructions. Dans le même temps, la marine suédoise perd 10 navires lors d'une tempête dans le golfe de RIGA et d'autres lors de combats. Le roi décide alors d'accélérer la construction des deux plus petits et donnent de nouvelles dimensions à adopter qui seront : quille d'une longueur de 120 pieds (37m environ). Ces nouvelles dimensions posent problèmes au constructeur car elles se situent juste entre celles des deux plus grands et celles des deux plus petits, le bois étant déjà coupé. Ces dimensions seront confirmées par le roi dans une nouvelle lettre datée en février 1626.



La construction du Wasa débute en 1626 et va durer 3 années durant lesquelles, 400 personnes travaillent 6 jours sur 7. Le vaisseau est un navire hybride entre le galion et la caraque. Henrik HYBERTSONN meurt au printemps 1627 et ne verra pas la fin des travaux. Il est remplacé par son assistant Henrik JACOBSSON. En 1627, les travaux sur la coque sont pratiquement terminés, la construction du pont supérieur (jusqu'à présent les navires de guerre suédois ne possédaient qu'un seul pont), du château arrière, des gaillards et du gréement commencent. A l'été 1628, les travaux sont terminés et des essais de stabilité sont effectués. Pour ces essais, 30 hommes placés sur le pont supérieur commencent des allers et venus d'un bord à l'autre du navire pour le faire rouler. Mais ces essais sont écourtés rapidement par l'amiral de la flotte devant la tendance importante à la gîte du navire. Le mauvais comportement du navire ne fut pas signalé au roi qui ne faisait qu'insister sur la rapide mise en service de son navire. Au cours de la construction, les constructeurs avaient déjà fait part de défauts constatés sur le navire mais l'avancement des travaux et dans une moindre mesure l'insistance du roi sur la date de mise à l'eau avait eu raison de ces remarques.

CARACTERISTIQUE DU WASA

Longueur hors tout 69m

Longueur de coque 61m

Longueur à la flottaison 47,50m

Maitre-bau (plus grande largeur) 11,70m

Tirant d'eau 4,50m

Tirant d'air 48,50m

Déplacement 1200 tonnes

Tonnage 1400 tonneaux

Propulsion 3 mâts, 10 voiles (1275 m²)

Armement : 48 canons de 24 livres, 8 de 3 livres, 2 de 1 livre et 6 obusiers (les canons sont répartis sur deux pont).

Décorations : 700 sculptures (toutes peintes de couleurs vives) de têtes de lion, de guerriers, sirènes, tritons et déesses de l'antiquité destinées à marquer la puissance du monarque.

Port d'attache : STOCKHOLM

Equipage : 437 hommes dont 300 soldats.

Histoire du WASA :

Pays d'appartenance : Suède

Chantier de construction : chantier de Stockholm

Année de commande : 1625

Quille posée : 1626

Lancement : printemps 1627

Armé : 1628

Mise en service : 10 août 1628, appareille le même jour

Statut : naufragé le 10 août 1628 et renfloué le 24 avril 1961

Actuellement exposé comme navire musée dans le musée du même nom à Stockholm

Ce navire n'a pas été le plus grand navire jamais construit, ni celui qui a été armé avec le plus grand nombre de canons. Cependant il a été celui qui a eu la plus grande puissance de feu de son époque.

Le jour de l'appareillage étant arrivé, des milliers de personnes sont massées le long des quais et tout le long des rives, des centaines d'embarcations sont aussi présentes pour saluer le départ du fleuron de la marine suédoise. On compte également la venue pour l'événement de dignitaires de pays amis et même ennemis (ambassadeur, diplomates, militaires de haut rang). Seul, le roi n'est pas présent, il guerroye en Pologne. Pour l'appareillage 90 marins composent l'équipage, pour le début de la sortie, les familles des marins sont invitées à bord, elles débarqueront à la base navale d'Älvsnabben pour être remplacées par les soldats. Dans un premier temps, le navire est remorqué sur le front de mer de la rive sud du port. Le temps est calme, la brise légère. Le capitaine Söfring HANSSON, qui n'est pas serein suite aux essais de stabilité, donne l'ordre de mettre le cap à l'est. Par prudence, il ordonne d'établir 4 voiles

seulement. Les sabords sont ouverts et suivant la tradition, une salve de canon est donnée pour saluer la foule. A la sortie de la zone abritée, après une navigation d'environ 1800m, une rafale de vent occasionne une forte gîte au navire sur bâbord. L'équipage affale les voiles rapidement et le navire se redresse. Alors que les marins rentrent les canons pour refermer les sabords, une autre rafale un peu plus forte provoque une seconde gîte plus importante. L'eau s'engouffre dans le navire par les sabords inférieurs ouverts et le navire se couche de plus en plus. Le capitaine sait son navire perdu mais tente des manœuvres de redressement. Le bateau se couche alors et sombre devant le regard médusé de la foule. En à peine 15 minutes, l'orgueil de la marine suédoise a disparu sous la surface des flots. Une trentaine de personnes, dont des femmes et des enfants restés dans les entreponts périssent dans le naufrage.



Le roi sera informé par lettre du désastre le 27 août, en réponse il demande des coupables. Pour lui ce naufrage représente une humiliation, un déshonneur. Le capitaine HANSSON est arrêté, on lui reproche le mauvais amarrage des canons, ceux-ci se seraient détachés et auraient déséquilibré le navire, un mauvais ballastage. On reproche également à l'équipage une importante alcoolémie. Le capitaine récusé ces accusations. Une commission d'enquête est nommée. Le grand amiral de la flotte, les officiers, les matelots, les ouvriers et les constructeurs sont interrogés, chacun faisant porter les responsabilités à l'autre. La commission ne peut déterminer un coupable.

D'autres causes du naufrage sont invoquées :

- Une largeur du navire insuffisante notamment dans les bas.
- Une surcharge importante au niveau du pont supérieur.
- Un lest insuffisant.

Le charpentier Henrik JACOBSONN est de nouveau interrogé sur la construction du navire. Il répond qu'il a obéi aux ordres d'Henrik HYBERTSSON (mort et enterré depuis longtemps). Celui-ci ayant lui-même suivi les volontés du roi. JACOBSONN précise qu'il avait voulu augmenter la largeur du navire mais l'avancement des travaux étant bien avancé, la mise en service du navire aurait été repoussée, chose que le roi refusait. Le défaut sera corrigé sur les autres navires en construction. Ceux-ci ne rencontreront aucun problème et auront une belle carrière.

Le roi ayant une part non négligeable dans le naufrage, la commission referme le dossier et déclare que pour les causes du naufrage « **Dieu seul le sait** ».

Quelques jours après la catastrophe, un appel d'offre est lancé pour renflouer le navire, mais les tentatives échouent, le navire étant profondément enfoncé dans la vase.

En 1664, Albrecht von TREILEBEN et Andréas PECKELL montent une opération pour récupérer les canons car l'artillerie à bord des navires coûte très cher. A cette époque, les navires ont une durée de vie de 15 à 20 ans, les canons peuvent avoir une durée de vie de 80 ans voir pour certains plus encore. C'est pourquoi, quand un navire désarme, son artillerie est installée sur un autre navire. A l'aide d'une simple cloche de plongée, ils parviennent à récupérer une cinquantaine de canons. Pour l'époque, cette opération représente un véritable exploit.

Il faut attendre le début des années 50 pour que l'archéologue amateur Anders FRANZEN (spécialiste et découvreur de navires engloutis) s'intéresse à l'épave. Persuadé que celle ci est restée en bon état, le taret (petit mollusque) responsable de la destruction rapide des coques de bois ne peut être présent dans les eaux froide et peu salées de la baltique, les eaux du Stockholms ström fortement polluées empêchant le développement de bactéries et de plus le navire est envasé. Il entreprend des sondages sur les différents lieux présumés du naufrage. A force de recherches, il finit par découvrir une anomalie au sud du dock Gustave V. En 1956, il remonte à la surface, grâce à une sonde qu'il a fabriquée lui-même, un grand morceau de chêne noirci. Il fait venir un scaphandrier (Per Edwin Fälting) qui découvre une épave très bien conservée. Suite à l'étude des archives qui n'attestent pas d'autres naufrages dans le

secteur, vu la position de l'épave, après un examen approfondi il ne fait plus aucun doute. Le Wasa a été retrouvé par 32 m de fond.

Des études sont alors menées pour tenter de renflouer le navire. La marine suédoise, des musées, le conseil national du patrimoine forment un groupe d'experts qui deviendra le Comité WASA.

Pour renflouer le navire, des tranchées sont faites sous le navire pour le passage de câbles (ce travail a demandé 1300 plongées avec une visibilité pratiquement nulle. A noter, aucun accident n'est à déplorer. Le navire est ensuite soulevé par 18 élévateurs en août septembre 1959, on le remonte à une profondeur de 16m dans un endroit abrité. Pendant une année et demie, le bateau est préparé. La vase est retirée des ponts supérieurs ainsi que toutes sortes de débris, on essaye de le rendre le plus étanche possible (fermeture des sabords, bouchage des trous, construction d'une cloison étanche à la poupe, le château arrière étant détaché du navire et effondré).

La remontée débute le 8 avril 1961 et le 24 du même mois, le navire est prêt à revenir à la surface des eaux après 333 ans d'immersion. La presse, la télévision, 400 invités et une foule nombreuse assistent à l'évènement. Arrivé à la surface, le navire est obturé et calfaté et mis sur un ponton flottant. Puis il est mis en cale sèche.



Les archéologues entreprennent des fouilles et mettent à jours de véritables trésors, des canons, des armes, des vêtements, des couverts, de la nourriture, des boissons, 6 des 10 voiles, des outils. Ils retrouvent également les restes de 25 personnes. Cela permet de comprendre l'architecture navale du XVII siècle, les techniques de guerre, la vie quotidienne des suédois. Dans le même temps, les travaux de restauration sont effectués, reconstruction du château arrière, remplacement des sculptures manquantes ou abimées. Le navire est arrosé très régulièrement par une solution d'eau et de polyéthylène glycol pendant 17 ans pour éviter la dégradation du bois, suivis de 9 années de séchage lent.



Le musée WASA est le deuxième musée de Suède avec 1,1 million de visiteurs en 2008 et 25 millions depuis son ouverture en 1990. Le revers de la médaille est apparu il y a quelques années. En 2016, les archéologues se sont aperçus que les boulons mis en place lors de la restauration dans les années 60 devaient être remplacés car sous l'effet de la rouille, le bois se détériorait.

Le navire fait toujours l'objet d'une surveillance permanente et des travaux de rénovations doivent être réalisés régulièrement à cause du séchage du bois et de la rouille. Le nombre important de visiteurs favorise aussi la dégradation du navire. Celui-ci est conservé à une température de 18-20° et un niveau d'humidité de 55%. Nul doute que des solutions devront être trouvées afin de préserver ce témoin du passé symbole de tout un pays.

Thierry KLEIN

