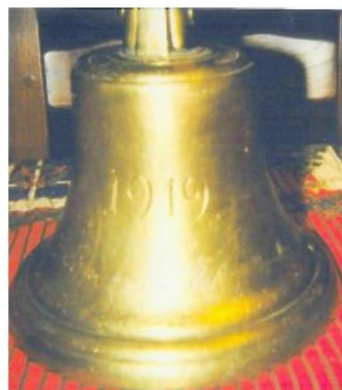
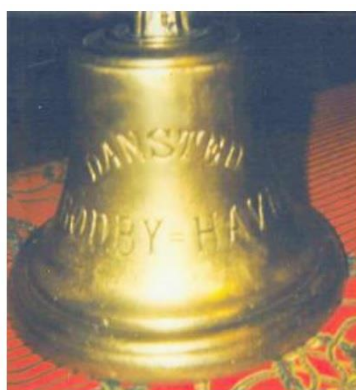


# Le Holland

(ex DANSTED)



Une cloche sur le « Holland » a été retrouvée en 1990. L'inscription est DANSTED RØDBY HAVN 1919.

## Caractéristiques :

Construit en 1919 Chantier naval : Chantier Sturhs M/S à Aalborg près du port de Copenhague Armateur : A/S Dampskpsk Rødby Havn	Moteurs : triples expansions de A/S Frichs, Aarhus, Danemark Pression des chaudières : 83 NHP Vitesse : - de 15 Nœuds
Poids officiel total : 1251 Tonnes Poids sous le pont : 948 Tonnes Poids net : 720 tonnes	Longueur : 72.3 m Maitre baud : 10.9 m Tirant d'eau : 4 m
Le Holland, navire à vapeur, construit au Danemark en 1919, son propriétaire de l'époque l'avait nommé le "DANSTED". Il a été renommé le "Holland" en 1923 quand il a changé de propriétaire. Il fut réquisitionné en 1940 par le ministère de l'embarquement et de plaisance et mis sous la gestion du Ltd R. Dalgleish. Il fut l'un des navires choisis pour le Blocus de Dunkerque en juin 1940. Tous les pêcheurs du coin l'appelle "Le Charbonnier".	
Source : The ships that saved an army, Russell Plummer	

# La fin du Holland

Deux histoires concernent la fin du Holland mais diffèrent quelque peu !!

## L'embouteillage de Dunkerque

Tiré de : " Les Forces maritimes du Nord 39-40 "

Nous savons déjà que l'embouteillage de Dunkerque devait être effectué sur l'ordre de l'Amiral Nord, par les soins de la Marine britannique. Nous savons aussi qu'une première tentative d'embouteillage, initialement prévue pour la nuit du 1er au 2 juin, fut effectuée et manquée, dans la nuit du 2 au 3 contre l'avis formel et plusieurs fois renouvelé de l'Amiral ABRIAL puis reprise, cette fois avec succès, dans la nuit du 3 au 4.

Voici d'après les documents britanniques, comment se déroulèrent ces deux opérations.

Le chef responsable était le Capitaine de Vaisseau DANGERFIELD, R.N. embarqué sur le destroyer Vivacious qui appareilla de Douvres le 2 juin à 18h00, remorquant le MTB 107 et accompagné du M.A./S.B. 7 pour rallier aux Dunes les trois Bâtiments bloqueurs spécialement préparés : Westcove, Edvard Nissen et Holland.

Le convoi appareilla des dunes à 20h10 et mouilla à 21h15, à l'ouest de la bouée 16W de Dunkerque.

Seuls le Westcove et l' Edward Nissen ont abordé la jetée Est.

Le Holland, faible de sa vitesse (7,5 nœuds), perdit rapidement le contact avec les autres bâtiments. Il fut abordé et coulé par un navire non identifié.

Il se trouvait encore à 5 miles de Dunkerque.

La nuit suivante, un nouveau convoi constitué du Gourko, Moyle et Pacifico devait compléter l'embouteillage de Dunkerque.

Le Gourko sauta sur une mine magnétique et coula par l'arrière au niveau de la bouée 17W.

Les deux autres bâtiments se rejoignirent et se sabordèrent aux cotés du Westcove et de l' Edvard Nissen.

## La perte du Holland

Information recueillie au musée national de la marine anglaise.

Dans la nuit du 3 au 4 juin 1940, trois bâtiments spécialement préparés devaient bloquer l'entrée du port de Dunkerque : le Westcove, le Edvard Nissen et le Holland.

Les trois bateaux devaient quitter les Dunes à 20h10 et devaient mouiller à l'ouest de la bouée 16W de Dunkerque vers 21h15.

Tous atteignent leur but mis à part le " Holland " qui à 20h38 rentra en collision avec le paquebot Ben-My-Chree (Construit en 1927) à quelques miles à l'ouest du port de Dunkerque. Frappé sur le coté, la cloison de la salle des machines se perça et fit couler le navire.

Son équipage fut secouru par le Destroyer Vivacious.

A lire : Annexe 1 " Une des missions du Holland"

## Une des missions du Holland

Tiré de " Les Cahiers anecdotiques de la Banque de France ", autorisation donnée par la Banque de France le 20/06/2000.

Lors de l'évacuation de Boulogne sur mer

Le mardi 21 mai 1940 - A 2 heures, M. l'inspecteur BELLOUARD nous téléphone de Saint-Omer de presser notre départ. La subdivision de Saint-Omer lui annonce l'avance allemande sur Abbeville, Saint Valéry, Etaples. La route d'évacuation est peut-être coupée. La succursale de Saint-Omer essaiera de partir à 4 heures 1/2 - 5 heures. Le commandant de la place n'est prévenu qu'à la même heure, un Enseigne de Vaisseau nous en avisera, confidentiellement presque aussitôt, mais en fait, il était déjà trop tard.

A 6 heures, notre convoi est prêt. Pendant le chargement, nous avons vu les autorités qui refusent de donner l'ordre d'évacuation. Nos craintes sont exactes, nous sommes prisonniers.

Nous reprenons les pourparlers pour un bateau, pour lequel nous avons fait des démarches la semaine dernière. Suivant les indications de l'administrateur de la marine, nous avons envisagé la location du " Holland ", seul vapeur capable de transporter aisément notre encaisse et le personnel (tous les grands chalutiers de haute mer ayant été réquisitionnés dès le début de la guerre). L'administrateur délégué de la société Franco-Hollando-Américaine nous avait donné son assentiment, mais il fallait obtenir l'autorisation du Capitaine de Vaisseau, commandant la place et la Marine de Guerre de Boulogne. Nous n'avons pas obtenu de réponse et pour cause ce 21 mai le " Holland " avait embarqué la Marine à l'exception de quelques défenseurs du fort. Personnellement nous n'envisagions pas un départ sur un petit chalutier en bois mu par un moteur.

A midi, M. l'inspecteur BELLOUARD arrive à Boulogne en même temps que le camion de Calais transportant le deuxième échelon. Sans perdre de temps, M. BELLOUARD, aidé de M. DAULIER s'emploie à la recherche d'un bateau. Un hasard nous fait rencontrer le directeur de la Banque Barclays de Boulogne qui, accompagné de M. BELLOUARD, voit le consul d'Angleterre pour tâcher d'obtenir le passage sur le dernier paquebot anglais. Leur tentative échoue.

M. BELLOUARD reprend l'idée d'un petit chalutier et s'entend avec un patron. M. DAUDIER prend la garde, tandis que M. BELLOUARD revient à la Banque et nous demande d'envoyer immédiatement aux quais les encaisses de Calais et Boulogne. Il est convenu que M. BELLOUARD, M. DAUDIER, et suivant la place disponible, M. HERAUD et M. BLANCHON monteront à bord, car en plus du personnel non évacué de Boulogne et le directeur, nous abritons alors six personnes de Lille, quatre agents d'Armentières refoulés à Boulogne pendant leur évacuation par chemin de fer, les agents de Calais et ceux de Dunkerque qui venaient d'arriver.

Lorsque notre camion parvient aux quais, le bateau est déjà occupé par les familles des marins et il n'est pas possible d'embarquer. En principe les pêcheurs n'ont emmené que leurs familles et celles des armateurs, et les " Pêcheries de la Morinie " le personnel de la société qui doit s'installer dans un autre port. Le bruit à couru à Boulogne que plusieurs bateaux avaient été coulés par les avions, notamment le " Holland " et la " Morine ". Ces bruits n'ont reçu jusqu'à présent aucune confirmation.

## Le Holland aujourd'hui

### Description :

Cette épave se situe à environ 1 mile au Nord des jetées de l'Aa, entrée du port de Gravelines. Elle repose par un fond maxi de 14 mètres et est posée droite sur sa quille. La souille descend jusqu'à 19 m.

Encore relativement bien conservée il y a quelques années, elle est bien abîmée aujourd'hui !! Un manque de visibilité est assez courant du fait de sa proximité de la côte.

Le Club Plongée de l'Aa est l'inventeur de cette épave, elle est enregistrée au DRASSM (Direction des Recherches Archéologiques Sous-Marines) ainsi qu'au SHOM (Service Hydrographique de la Marine). Son numéro cletex est : 21612 FR 312355-3.

Position : 51°01'718 N et 2°04'207