



Battle of the Atlantic La bataille de l'Atlantique

We Will Remember them Nous nous souviendrons d'eux.

Canadian sailors were young, very young. They served in the grimmest of conditions year-round, and in the North Atlantic winter, those conditions were knife-sharp: a bone-deep cold honed on a constant wet; winds slicing unwary sailors from heaving decks; daggers of sleet peeling paint. And a relentless adversary prepared to pursue them to the icy reaches of the Arctic.

That anyone survived at all was a miracle. That those young sailors triumphed against such odds speaks of their courage and determination, and to that core of honour and strength Canadians called upon, and still call upon, in times of adversity.

The RCN lost more than 2 000 personnel.

Les marins canadiens étaient jeunes, très jeunes. Ils servaient dans les conditions les plus difficiles pendant toute l'année. En hiver, dans l'Atlantique Nord, ces conditions sont rudes : un froid qui pénètre jusqu'aux os, aggravé par une humidité constante; des vents giflant les marins non vigilants sur les ponts qui se soulèvent sur les lames et des dagues de peinture écaillée verglacée et d'acier troué. Et un adversaire implacable prêt à les poursuivre jusqu'aux glaces de l'Arctique.

Survivre relevait en soi d'un miracle. Que ces jeunes marins aient triomphé en dépit de telles forces supérieures témoigne de leur courage et de leur détermination, ainsi que de cette source d'honneur et de force dans laquelle les Canadiens ont puisé et puisent toujours en temps d'adversité.

La MRC a perdu plus de 2 000 membres de son personnel.

Navires perdus :

- HMCS / NCSM *Fraser*
- HMCS / NCSM *Regina*
- HMCS / NCSM *Ottawa*
- HMCS / NCSM *Margaree*
- HMCS / NCSM *Skeena*
- HMCS / NCSM *Weyburn*
- HMCS / NCSM *Levis*
- HMCS / NCSM *Clayoquot*
- HMCS / NCSM *Chedabucto*
- HMCS / NCSM *Spikenard*
- HMCS / NCSM *Guysborough*
- HMCS / NCSM *Valleyfield*
- HMCS / NCSM *Charlottetown*
- HMCS / NCSM *Bras d'Or*
- HMCS / NCSM *Alberni*
- HMCS / NCSM *Louisbourg*
- HMCS / NCSM *Otter*
- HMCS / NCSM *Shawinigan*
- HMCS / NCSM *St. Croix*
- HMCS / NCSM *Windflower*
- HMCS / NCSM *Trentonian*
- HMCS / NCSM *Athabaskan*
- HMCS / NCSM *Raccoon*
- HMCS / NCSM *Esquimaalt*



River-class frigate HMCS Chebogue, torpedoed off Ireland in October 1944, arrives in Port Talbot, Wales, after a 1435-km tow by five different ships.

La frégate de classe River NCSM Chebogue, torpillée au large de l'Irlande en octobre 1944, arrive à Port Talbot, au pays de Galles, après avoir été remorquée sur une distance de 1 435 km par cinq navires différents.

Merchant Navy contribution recognized

More than 12 000 merchant mariners have received an official "thank you" from Canada, and have taken their places in the pages of Canadian history.

Earlier this year, Minister of Canadian Heritage Sheila Copps announced the designation of the Canadian Merchant Navy's role during the Second World War as an event of national historic significance. Veterans Affairs, the Navy and its members, and Merchant Navy veterans across Canada welcome the announcement.

In 1939, Canada's deep-sea merchant marine fleet was comprised of 38 ships; by the end of the war, the government had bolstered that fleet by transferring ships from the Great Lakes and by building 171 seagoing ships. Merchant Navy ships carried everything from food to armaments from Canadian ports to British and other open European and Russian ports. The Atlantic convoys not only enabled victory in Europe, but also guaranteed Canada's continuing ability to maintain her war effort by carrying Canadian goods to foreign ports.

Canadian merchant mariners served around the world, but most plied their trade in the treacherous North Atlantic. One in ten died on duty, a higher rate than in any other Canadian service. In all, 1 621 men and 8 women died serving in the Merchant Navy.

Reconnaissance du rôle de la marine marchande

Plus de 12 000 marins marchands se sont fait remercier officiellement par le Canada et ont pris leur place dans les pages de l'histoire canadienne.

Plus tôt cette année, le ministre de Patrimoine canadien, Sheila Copps, a reconnu le rôle de la marine marchande canadienne pendant la Deuxième Guerre mondiale en tant qu'événement revêtant une importance historique nationale. Anciens Combattants Canada, la Marine et ses membres, ainsi que les anciens combattants de la marine marchande partout au Canada ont bien accueilli cette nouvelle.

En 1939, la flotte marchande hauturière du Canada était composée de 38 navires; à la fin de la guerre, le gouvernement l'avait renforcée en faisant venir des bâtiments des Grands Lacs et en construisant 171 navires de haute mer. Les navires de la marine marchande transportaient toute une gamme d'articles, allant de la nourriture jusqu'aux armements, à partir des ports canadiens jusqu'aux ports de l'Angleterre, de la Russie et d'autres pays d'Europe. Les convois de l'Atlantique ont non seulement permis la victoire en Europe, mais ils ont aussi permis au Canada de soutenir son effort de guerre en transportant de la marchandise canadienne à des ports étrangers.

Les marins marchands canadiens étaient présents sur tous les océans du globe, mais la plupart naviguaient sur les eaux traitresses de l'Atlantique Nord. Un homme sur dix est mort en service, ce qui représente un taux plus élevé que dans tout autre secteur des Forces canadiennes. En tout, 1 621 hommes et 8 femmes sont morts au cours de leur service dans la marine marchande; la plupart ont perdu la vie pendant la bataille de l'Atlantique.



Twenty Douglas Digbys served with the RCAF's Eastern Air Command during the Battle of the Atlantic, providing service in an anti-submarine role. No. 10 Bomber Reconnaissance Squadron—unofficially the "North Atlantic Squadron"—flew Digbys from RCAF Station Dartmouth, June 1940–April 1941 and November 1942–May 1943. Their first submarine victory occurred October 30, 1942, when Digby 747, returning from a convoy patrol, sank U-520 east of Newfoundland.

The Wapitis, Hudsons, Digbys, Liberators, Catalinas, Cansos, Wellingtons and Sunderlands of the RCAF logged hundreds of thousands of hours flying over the trackless, unforgiving sea. Canadians can be proud of the role their Air Force played protecting the Atlantic lifeline that fed the victory in Europe. That victory was not without its price: 570 Canadian airmen died fighting the Battle of the Atlantic.

We will remember them.

Files from Capt Dave Murali, PAFFO, 1 CAD Winnipeg and Shearwater Aviation Museum.

Vingt Douglas Digby ont participé aux opérations anti-sous-marines avec le Commandement aérien de l'Est de l'ARC pendant la bataille de l'Atlantique. Le 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, aussi appelé de façon non officielle « North Atlantic Squadron », a utilisé des Digby à partir de la station de l'ARC, à Dartmouth, de juin 1940 à avril 1941, puis de novembre 1942 à mai 1943. L'escadron a obtenu sa première victoire sous-marine le 30 octobre 1942 lorsqu'un Digby 747, revenant d'une mission de patrouille de convoi, a coulé un U-520 à l'est de Terre-Neuve.

Les Wapiti, Hudson, Digby, Liberator, Catalina, Canso, Wellington et Sunderland de l'ARC enregistrèrent des centaines de milliers d'heures de vol au-dessus d'une mer déserte et impitoyable. C'était souvent du travail ennuyeux, et parfois même meurtrier. Les Canadiens peuvent être fiers du rôle joué par leur Force aérienne pour protéger la ligne de sauvetage de l'Atlantique qui a apporté la victoire en Europe. Il y eut cependant un prix à payer : 570 aviateurs canadiens périrent durant la bataille de l'Atlantique.

Nous nous souviendrons d'eux.

Renseignements tirés des dossiers du capt Dave Murali, OAP à la 5^e Escadre Goose Bay.

'Hell, I can't stay here neither'

It was now about 4:30 am 29th April, 1944. I looked over the side at that cold uninviting water of the English Channel by now covered with thick, dirty, fuel oil. My first thought was "Gee, I can't jump into that," but when I turned around and looked at the burning ship, which was beginning to settle to her watery grave, I suddenly decided, "Hell, I can't stay here neither." There was no shock when you hit the water, but it wasn't very doggone long until we soon realized that it was no Turkish Bath...

I swam to where George and Glen were and it was quite a wet reunion. However, it certainly didn't lack any enthusiasm. A short time after, George said "Roll me over on my back and hold me there 'till I see if I can get this damn light going." The light he was referred to was attached to a small hat which was part of a new type of life jackets we had just recently been issued. His only remark was "Well I'll be doggone, the darn thing works." We got a laugh out of this, in spite of the grim situation we were in. We suddenly spotted a ghost like form approaching us from out of the false dawn. There were cries of "Good old HAIDA" our sister ship had come to pick up what survivors she could...

I started to swim to the directed place. I had just about 12 more feet to go when the HAIDA threw her engines into reverse, the force of the water from her propellers washed me away from her side out about a quarter mile from the bow. I now found myself entirely alone, and my legs and arms were growing numb as the minutes passed. The tide which was going out at the time, came in long slow rolling waves. This caused a very nice sensation, like rocking a child to sleep in a cradle, and it wasn't very long before this motion began to make me very sleepy. There were none of the other lads around to talk to to help stay awake. I felt myself going to sleep, and knowing I couldn't stay awake much longer, pulled up the head rest on my life jacket, and was quite prepared to take what ever lay ahead of me, even though I should fall asleep, which is exactly what happened. The next time I saw the welcome rays of sun was quite different. I lay on a wooden table naked as the day I was born, shivering from the cold immersion. I asked where we were, the answer "On a German Destroyer..."

Visit webhome.idirect.com/~kettles/uncle/athabask.htm to read more of the log and other of LW Kettles' stories and poems, and webhome.idirect.com/~jproc/ctalathab1.html for more Athabaskan stories.

Tribal-class destroyer HMCS Athabaskan was torpedoed and sunk off the coast of France the morning of April 29, 1944, taking with her 128 sailors. Left are excerpts from the log of Athabaskan crewmember Leading Writer Stuart Kettles, a Royal Canadian Navy Volunteer Reserve member who survived the sinking and spent the remaining months of the war in a POW camp in Germany.



Tribal-class destroyer HMCS Athabaskan.

Le NCSM Athabaskan, destroyer de classe Tribal.



During the Second World War, the Canadian YMCA distributed logbooks to POWs so they could record their experiences if they wished.

WEBHOME.IDIRECT.COM/~KETTLES/UNCLE/ATHABASK.HTM

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le YMCA du Canada a distribué des journaux aux prisonniers de guerre qui le désiraient pour qu'ils mettent par écrit leurs expériences.

« Pas question de rester ici non plus! »

Il devait être 4 h 30 en ce 29 avril 1944. Je regardais par-dessus la rambarde l'eau glacée de la Manche recouverte de carburant sale et épais. Je me suis dit : « Non, je ne peux pas sauter là-dedans! ». Puis, je me suis retourné et j'ai vu le navire en flammes qui commençait à couler. Je me suis alors dit : « Pas question de rester ici non plus! ». Je n'ai pas senti de choc lorsque j'ai sauté à l'eau, mais très rapidement je me suis rendu compte que je n'étais pas dans un bain turc!

J'ai nagé en direction de Glen et de George. Nos retrouvailles dans l'eau étaient très enthousiastes. Peu après, George m'a dit : « Retourne-moi sur le dos et tiens-moi dans cette position pour voir si je peux allumer cette fichue lampe ». La lampe en question était fixée à un petit chapeau faisant partie des nouveaux gilets de sauvetage qui venaient d'être distribués. Peu de temps après George s'est exclamé : « Je n'en reviens pas! Cette fichue machine marche! ». On en a bien ri, même si la situation ne s'y prêtait guère. Puis, nous avons vu une forme s'approcher. Des cris se sont alors élevés « Le bon vieux Haida! », notre navire d'escorte, venait récupérer les survivants.

Je me suis mis à nager dans cette direction et je n'avais plus

qu'une dizaine de pieds à franchir lorsque le Haida a fait marche arrière. Le déplacement de l'eau par les hélices a été si fort que j'ai été repoussé à environ un quart de mille de la proue. Je me suis alors retrouvé tout seul et je sentais mes bras et mes jambes s'engourdir par le froid à mesure que le temps passait. La marée, qui descendait, me berçait de ses vagues longues et régulières. La sensation était très agréable; j'étais bercé par la mer, mais cette sensation me poussait à dormir. Personne autour de moi pour me parler et m'aider à rester éveillé. Je m'endormais et, comme je savais que je n'arriverais pas à rester éveillé plus longtemps, j'ai sorti le repose-tête de mon gilet de sauvetage. J'étais prêt à tout, même si je devais m'endormir. Et c'est ce qui m'est arrivé, effectivement. Lorsque j'ai rouvert les yeux, la situation avait radicalement changé. J'étais étendu sur une table de bois, nu comme un ver, tremblant de froid suite à mon séjour dans l'eau glacée. J'ai demandé : « Où suis-je? ». On m'a répondu : « À bord d'un destroyer allemand! »

Vous voulez lire d'autres passages du journal du sgt Kettles et autres récits qu'il a rédigés? Cliquez sur webhome.idirect.com/~kettles/uncle/athabask.htm ou webhome.idirect.com/~jproc/ctalathab1.html, pour en savoir davantage sur l'Athabaskan.

Le NCSM Athabaskan, destroyer de classe Tribal, a été torpillé et a sombré au large des côtes de la France le matin du 29 avril 1944, entraînant dans la mort 128 marins. Voici des extraits du journal d'un des membres de l'équipage, le commis principal à l'écriture, le sergent Stuart Kettles, membre de la Réserve de la Marine royale du Canada, qui a survécu au désastre. Il a passé les derniers mois de la guerre dans un camp de prisonniers en Allemagne.