

Blohm & Voss à Hambourg

Constructions : U.551 à U.650 - U.792 à U.793 - U.951 à U.1032 - U.1405 à U.1410 - U.2501 à U.2564.

Hermann Blohm et Ernst Voss fondent le 5 avril 1877 le chantier sur l'île de Kuhwerder, près de Hambourg. Trois cales de construction, dont deux de plus de 100 m, sont installées.

Pendant la Première Guerre mondiale, les constructions sont principalement axées sur les sous-marins bien que l'entreprise n'ait aucune expérience de cette sorte. Pourtant, 98 *U-Boote* seront livrés. Le manque de personnel se faisant cruellement ressentir à cause des conscriptions qui envoient les hommes sur le front, des femmes et des prisonniers de guerre les remplaceront.

Entre les deux guerres, le manque d'argent et la dévaluation du mark restreignent considérablement les constructions en dehors de quelques navires produits pour les compagnies maritimes Hapag et Norddeutscher Lloyd.

Avec l'arrivée du parti national-socialiste en Allemagne et le réarmement de l'Allemagne, les fils Rudolf et Walther Blohm, qui remplacent leur père décédé en 1930, se réjouissent du renouveau créé au sein de leur entreprise. Dès 1933, le grand voilier *Gorch Foch* est construit puis le croiseur lourd *Admiral Hipper* en 1936, le paquebot *Wilhelm Gustloff* l'année suivante et d'à peine 3000 en 1932, les chantiers emploient désormais 14 000 ouvriers.

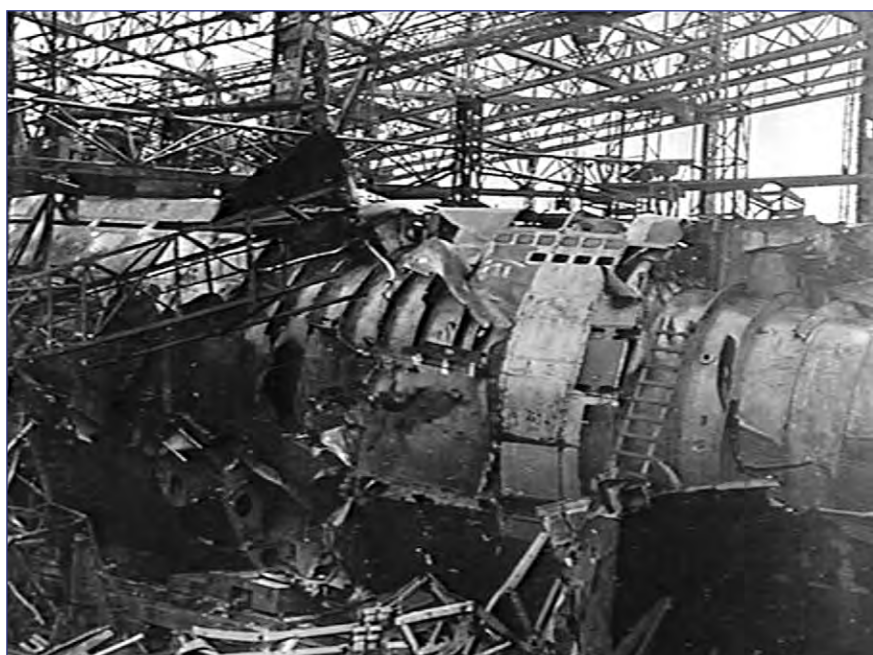
L'année 1938 voit la création de la société Blohm & Voss Abteilung Flugzeugbau avec la fusion des chantiers de Hambourg et du constructeur d'hydravions Hamburger Flugzeugbau. Désormais, en plus des navires, seront construits des avions avec le symbole "BV".

Le 14 février 1939, le lancement du cuirassé *Bismarck* apporte une célébration exceptionnelle à l'événement, au chantier et au III^e Reich.

À partir de la fin de l'année 1939, Blohm & Voss va devenir le plus important constructeur de sous-marins avec une production de 254 *U-Boote* dont 30 ne seront pas commissionnés (11 endommagés par bombardement aérien, 12 inachevés et 7 sabordés). D'autre part, chaque année, 24 moteurs Diesel pour type VIIC, sous licence MAN, sont produits. Pour répondre aux injonctions des nazis et à leurs exigences sur l'augmentation des constructions de sous-marins, Blohm & Voss a employé des milliers de travailleurs forcés en provenance de toute l'Europe et, de juillet 1944 à avril 1945, la société a utilisé des détenus en provenance de son propre camp de concentration, une annexe de celui de Neuengamme.



Le chantier Blohm & Voss à Hambourg.
(Photo Alliance/akg-images)



Les *U-Boote* en voie d'achèvement reposent dans les ruines du chantier Blohm et Voss, victimes d'un raid du Bomber Command.
(Australian War Memorial)

Entre le 18 mai 1940, premier raid aérien mené par les Britanniques et la fin de la guerre, les Alliés ont lancé 38 raids sur les installations du chantier ce qui, malgré les dégâts provoqués, n'a jamais interrompu la production.

Blohm & Voss, par ordre de l'administration militaire britannique, a été fermé le 31 décembre 1945 et, en 1946, les échafaudages Helge ont été détruits et tout ce qui était susceptible d'être récupéré a été démonté comme réparations de guerre.

II. LES BASES ET LES BUNKERS

Les *U-Boote* vont disposer de nombreuses bases pour leurs activités opérationnelles. Certaines seront fortifiées et protégées par des constructions bétonnées, comme celles de France, la majorité ne comportera que des installations classiques de défense antiaérienne, de filets pare-torpilles et de structures nécessaires à l'approvisionnement des sous-marins et à l'accueil de leurs équipages.

La Norvège comptera huit bases principales, l'Allemagne dix-huit, la France sept, l'Ukraine une, la Roumanie une, l'Italie deux et la Grèce une. Beaucoup d'autres ports serviront occasionnellement de refuge ou de zones d'entretien. C'est le cas par exemple de la Norvège où vingt-deux autres ports recevront la visite d'un ou plusieurs *U-Boote*. Voici le détail des principales bases présenté du Nord au Sud, par pays et en fonction de leurs latitudes.

Les bases norvégiennes

Hammerfest - 90 patrouilles de guerre appareillent d'Hammerfest entre le 21 avril 1940 et le 3 mai 1945.

Hammerfest est une importante base sous-marine allemande utilisée comme site d'approvisionnement central, permettant de mener des actions offensives en mer de Barents, notamment contre les convois anglo-américains à destination de Mourmansk et d'Arkhangelsk. Quatre-vingt-dix patrouilles appareilleront d'Hammerfest entre le 23 janvier 1943 et le 24 octobre 1944. D'autre part une station aéronavale, regroupant des hydravions de la *Luftwaffe*, est installée à proximité de Rypefjord, au sud d'Hammerfest.

Après avoir envahi la Norvège, les Allemands vont bientôt fortifier Hammerfest, particulièrement suite à l'opération Barbarossa contre l'Union soviétique. Trois importantes bases côtières sont créées à Hammerfest et aux environs. La première, installée sur l'île de Melkoya, près de la ville, est équipée de quatre canons de 105 mm. La deuxième, positionnée sur une colline juste à l'extérieur de la ville, comprend trois canons de 105 mm. La dernière regroupe des pièces de 130 mm sous casemates, sur la péninsule de Rypklubben près de Rypefjord, juste au sud de Hammerfest. De nombreux canons antiaériens et près de 4 000 mines protègent la ville.

Hammerfest est bombardée à deux reprises par l'aviation soviétique, le 14 février 1944 (peu de dégâts) et le 29 août 1944, provoquant des dommages plus importants aux bâtiments et coulant les transports *Brynillen* et *Tana-horn* dans le port. Au cours de leur retraite en 1945, les Allemands vont raser et brûler la ville ne laissant qu'une petite chapelle funéraire construite en 1937.

Hammerfest, photographiée en 1941, est une ville norvégienne paisible où va s'installer une base sous-marine allemande.
(Site Digitaltmuseum)



Lorsque les Allemands quittent Hammerfest, ils vont tout détruire et incendier. Voici ce qu'il reste de cette ville en 1945.
(Site Scorchedearthstories)

- du 14 février 1942 au 14 juin 1942 - *Kapitänleutnant* Heinz Bucckolz ;
- du 15 juin 1942 au 18 septembre 1944 - *Kapitänleutnant* puis *Korvettenkapitän* Werner Winter.

Après l'installation de la 1. *U-Flottille*, la 9. *U-Flottille* est créée à Brest le 20 octobre 1941, sous le commandement du *Kapitänleutnant* Jürgen Oesten qui le cède en mars 1942 pour devenir *Führer der U-Boote Admiralstabsoffizier Nordmeer* (Officier d'état-major des sous-marins en mer du Nord). Le 1^{er} mai 1942, le *Kapitänleutnant* puis *Korvettenkapitän* Heinrich Lehmann-Willenbrock quitte le commandement de l'*U.96* pour prendre celui de la 9. *U-Flottille* qu'il conservera jusqu'à son départ pour la Norvège le 4 septembre 1944 aux commandes de l'*U.256*.

Lorient - 463 patrouilles appareillent de Lorient entre le 13 juillet 1940 et le 9 septembre 1944.

Le port de Lorient est investi par l'armée allemande le 21 juin 1940 et, seize jours plus tard, l'*U.30* du *Kapitänleutnant* Fritz-Julius Lemp vient se réapprovisionner. Sujet aux marées, Lorient va bénéficier d'une innovation particulière. Le premier aménagement prévu est un système de treuillage pour tirer des petits navires hors de l'eau afin de les inspecter et de les réparer. C'est à partir d'une installation pré-existante sur la presqu'île de Keroman pour les bateaux de pêche que cette construction est développée. Après avoir été hissés, les *U-Boote* sont installés sur une plaque tournante et dirigés vers les alvéoles. Les travaux débutent en janvier 1941. Toutefois, en raison des capacités limitées des mécanismes de traction, cet agencement ne convient qu'à des sous-marins de petite taille. Prévue pour sortir des chalutiers de 200 t, l'installation doit être renforcée et va permettre de hisser des sous-marins de type VII de 500 t dès la fin de l'année 1940. L'opération suivante, à partir de février 1941, consiste à construire deux *Dombunkers* permettant de protéger deux des lignes de tins desservies par le slip-way. Érigés par la société Carl Brand de Düren, ils mesurent 81 m de long, 16 m de large et leurs toits cintrés atteignent une hauteur de 25 m avec des murs en béton de 1,5 m d'épaisseur. Six bunkers sont envisagés mais seulement deux seront construits, les T 5 et T 6, ce dernier surmonté d'une plateforme de DCA. Avec l'implantation des futurs *U-Bunkers*, les *Dombunkers* deviendront des ateliers annexes et des magasins de stockage. En avril 1941, deux autres bunkers, de 100 m de long, sont bâtis sur la rivière Scorff et prennent évidemment le nom de Bunker Scorff. Ils vont pouvoir recevoir quatre *U-Boote*. À l'arrière de la structure se trouvent les magasins et ateliers pour les réparations. Après d'importants retards dans la conception, le bunker Scorff est inauguré le 1^{er} octobre avec l'arrivée de l'*U.124*.

Keroman I et Keroman II

Un chantier colossal regroupant quelque 15 000 travailleurs de toutes nationalités est mis en place pour la construction des *U-Bunkers* Keroman I et Keroman II. Les quantités de matériaux sont pharamineuses, pas moins de soixante mille wagons acheminent le sable, le gravier, le ciment et les fers à béton sans oublier 40 000 m³ de bois de coffrage. Des engins de terrassement innombrables arrivent d'Allemagne et les bétonneuses tournent vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Débutée en février 1941, la construction de Keroman I est achevée en septembre de la même année avec cinq alvéoles desservies par le slipway, numérotées K1 à K5. L'ensemble mesure 120 m de côté, formant un carré parfait avec une longueur utile de 85 m et une hauteur atteignant 18,5 m. Tous les éléments mécaniques, slipway construits par la société MAN de Gustavburg, chariot de traction des sous-marins, portes des alvéoles, etc., arrivent directement d'Allemagne et sont assemblés sur place. Le 25 août a lieu la mise au sec de l'*U.123* avec succès et Keroman I est inauguré le 1^{er} septembre soit un mois avant le bunker Scorff.

Keroman II est construit en vis-à-vis, séparé de Keroman I par une esplanade de 87 m de large et comporte sept alvéoles numérotées K6 à K12 plus une, K6A, pour le stockage des chariots transbordeurs. Long de 138 m et large de 128 m, les alvéoles mesurent 82 m de long, 15 m de large et ont une hauteur de 10 m. Sa mise en service est effective en décembre 1941.

Chaque alvéole dispose d'un atelier spécialisé pour les réparations, atelier des lance-torpilles pour la K6, atelier d'électricité pour la K7, atelier des torpilles pour la K8, ateliers mécaniques pour les K9, K10 et K11, atelier des radios et stockage des bouteilles de gaz pour la K12.

Il est bien sûr desservi par le même système que Keroman I avec, après l'extraction de l'*U.Boot* par le slipway, une plateforme de transbordement mue par une locomotive électrique qui les déplace latéralement jusqu'à l'alvéole retenue pour la mise à l'abri du sous-marin. Keroman II abrite également une caserne pour mille hommes avec tous les équipements pour nourrir, soigner et distraire les équipages. Trois puits pour canons de Flak de 20 mm sont positionnés sur Keroman I. Une station électrique est construite à l'arrière de Keroman I et un bunker de 60 m de long et 20 m de large reçoit un transformateur et des réservoirs de carburant derrière Keroman II. Enfin, à côté du slipway, une cuve de 7 m de profondeur permet l'entraînement des équipages à l'utilisation des appareils respiratoires de survie. Le premier sous-marin à utiliser Keroman II est l'*U.67*, un type IXC commandé par le *Kapitänleutnant* Günther Müller-Stöckheim.

La base de Lorient reçoit la 2. *U-Flottille*, créée le 1^{er} septembre 1936 à Wilhelmshaven sous le nom de "Saltzwedel" et transférée à Lorient à partir de juin 1940.



Séparé par un plateau de translation en plein air de 87 m, Keroman II est construit en vis-à-vis de Keroman I. (Site Spiegel)

lement le 18 juin par le pétrolier allemand *Lothringen* mais celui-ci a été capturé le 15 juin par le croiseur britannique *HMS Dunedin* **. Un rendez-vous fixé le 18 juin à 12 heures permet un transfert de 250 l d'eau distillée avec l'*U.103* du *Korvettenkapitän* Viktor Schütze et 800 l d'huile de graissage avec l'*U.69* du *Kapitänleutnant* Jost Metzler. L'*U.A* retourne à Lorient le 30 juillet 1941 où il parvient à 20 h 30.

Départ de Lorient le 7 octobre 1941 à 18 h 30 pour sa 6^e patrouille avortée à cause de problèmes techniques. Il est de retour à Lorient le 9 octobre.

Nouveau départ le 21 octobre à 15 heures à destination de l'Atlantique Centre, de la zone de Freetown, de l'Atlantique Sud et du sud de l'île Sainte-Hélène pour sa 7^e patrouille. L'*U.A* reçoit 46 m³ de carburant en provenance du ravitailleur de sous-marins *Puma*, le 28 octobre 1941 à 12 h 45. Le 30 novembre, l'*U.A* et l'*U.68* (*Korvettenkapitän* Karl-Friedrich Merten) rencontrent le pétrolier ravitailleur *Python* qui transporte les 305 rescapés de l'*Atlantis* coulé le 23 novembre 1941. Alors qu'ils sont en cours de ravitaillement, le croiseur britannique *HMS Dorsetshire* surprend le pétrolier et le coule au canon le 1^{er} décembre 1941 par 27° 53' S et 003° 55' W puis quitte la zone craignant d'être attaqué par les sous-marins. Quatre cent quatorze marins vont devoir être secourus. Chacun des deux *U-Boote* récupère une centaine de survivants tandis que les autres se répartissent dans des canots de sauvetage remorqués par l'*U.A* et l'*U.68*. Le 5 décembre, l'*U.124* et l'*U.129* recueillent les 214 naufragés à bord des canots puis les *U-Boote* font route vers la France. Le 16 décembre, quatre sous-marins italiens, *Enrico Torelli*, *Giuseppe Finzi*, *Pietro Calvi* et *Luigi Torelli* apparaissent au nord des îles du Cap-Vert et accueillent la moitié des rescapés puis se rendent vers les bases françaises. L'*U.A* arrive à Lorient avec 54 survivants le 25 décembre 1941 à 10 h 45.

Sa 8^e patrouille est de courte durée puisqu'il appareille de Lorient le 21 février 1942 à 19 heures et retourne le lendemain à 15 h 20 à sa base suite à de nouveaux problèmes techniques.

La dernière patrouille de l'*U.A* débute à 19 heures de Lorient le 14 mars 1942 à destination de l'Allemagne. Son parcours le conduit tout d'abord en plein Atlantique Nord où il va fournir du carburant à trois *U-Boote*, inaugurant ainsi le ravitaillement entre sous-marins, les fameuses *Milchkuh* (vache à lait) qui débiteront leurs opérations le 1^{er} avril 1942 avec l'*U.459* du type XIV. Le 24 mars à 14 h 22, l'*U.A* approvisionne l'*U.203* du *Kapitänleutnant* Rolf Mützelburg en lui transférant 30 m³ de carburant puis, le 3 avril à 11 h 10, c'est le tour de l'*U.84* de l'*Oberleutnant zur See* Horst Uphoff de recevoir 20 m³ de fioul, ces deux *U-Boote* se rendant dans les eaux américaines. Le 3 avril encore, il fournit du carburant à l'*U.202* du *Kapitänleutnant* Hans-Heinz Linder, de retour de sa patrouille le long des côtes américaines. L'*U.A* met ensuite le cap sur Bergen où il parvient le 19 avril puis rejoint Kiel le 24 avril à 11 h 38. Il s'agit de sa dernière mission en opérations. Désormais il va être utilisé pour former de nouveaux équipages jusqu'à la fin de la guerre, même s'il sert, de mars 1943 à novembre 1944, à des essais expérimentaux au sein de la 4. *U.Flottille* à Stettin. Radié le 15 mars 1945, l'*U.A* est sabordé le 3 mai 1945 dans l'arsenal de Kiel. Son épave renflouée sera démolie.

** Le pétrolier ravitailleur *Lothringen* est l'ex-pétrolier néerlandais *Papendrecht* saisi par les Allemands en mai 1940. Après sa capture par les Britanniques, le *Lothringen* devient l'*Empire Salvage* au sein de la Royal Fleet Auxiliary. Restitué en 1946 à son armement, il reprend son nom d'origine et il est vendu pour démolition en avril 1964 à Onomichi au Japon.

U.B ex-britannique HMS Seal

FICHE TECHNIQUE du sous-marin *U.B*

Déplacement : 1 810 t en surface - 2 157 t en plongée

Longueur : 89,30 m - **Largeur** : 7,74 m - **Tirant d'eau** : 5,18 m

Propulsion : 2 moteurs Diesel Admiralty totalisant 3 300 ch - 2 moteurs électriques totalisant 1 630 ch

Combustible : 138 t de gasoil

Vitesse : 15,75 nd en surface - 8,75 nd en plongée

Équipage : 59 hommes

Armement : VI TLT de 533 mm (6 AV) - 12 torpilles - 1 canon de 102 mm/40 QF Mk XII - deux mitrailleuses Lewis de 7,7 mm - peut transporter 50 mines

Le sous-marin britannique *Seal* est un bâtiment mouilleur de mines de la classe "Porpoise" (Matricule 37 M). Début septembre 1939, le *HMS Seal* arrive à Aden pour rejoindre la 4th *Submarine Flottilla* et débute sa première mission le 5 septembre en patrouillant à l'entrée de la mer Rouge. Celle-ci se termine le 14 septembre. Cinq jours plus tard, il entame sa deuxième mission, pour une patrouille identique à la première, qui prend fin le 27 septembre. Le lendemain, il quitte Aden pour Alexandrie (arrivée le 4 octobre) puis Malte (10 octobre), Gibraltar (15 octobre) et enfin Portsmouth où il parvient le 20 octobre. Il appareille de Portsmouth le 28 octobre pour sa troisième mission. Il doit patrouiller en mer du Nord près de Doggerbank, escorté jusqu'à 04 h 20 le lendemain par le destroyer *HMS Vansittart* (*Lieutenant-Commander* Sir Michael Culme-Seymour). Il rentre à Portsmouth le 8 novembre après avoir été bombardé la veille, sans dommage, par un hydravion allemand.

U.B

Chantier : Admiralty Dockyard à Chatham

MsC 09/12/36 - **Lancé** 27/09/38 - **MeS** 24/05/39

Flottilles : 4. *Submarine Flottilla* (Opération) du 17 septembre 1939 au 31 décembre 1939

1. *U-Flottille à Kiel* (expérimentation) du 30 novembre 1940 à mai 1941

3. *U-Flottille à Kiel* (expérimentation) de mai 1941 au 31 juillet 1941

Commandants : 24/05/1939-04/05/1940 - *Lieutenant-Commander* Rupert Philip Lonsdale
30/11/1940-31/07/1941 - *Fregattenkapitän* Bruno Mahn

Fin du bâtiment : Mis hors service le 15 mars 1945 à Kiel
Sabordé le 3 mai 1945 par 54° 22' N et 010° 11' E

Opérations : 11 patrouilles de guerre

Succès :

- 5 navires marchands coulés par mines pour un tonnage de 5 696 tx
- > 05/05/1940 bateau de pêche suédois *Almy* de 46 GRT (matricule GG 256)
- > 06/05/1940 cargo allemand *Vogesén* de 4 241 GRT
- > 28/05/1940 cargo suédois *Torsten* de 1 206 GRT
- > 31/05/1940 bateau de pêche suédois *Mode* de 20 GRT (matricule GG 5)
- > 05/06/1940 bateau de pêche danois *Skandia* de 183 GRT

Le mouilleur de mines *HMS Seal* de la classe "Grampus". (British Official Photo)



UF 2 ex-français *La Favorite*

FICHE TECHNIQUE

Déplacement: 893 t en surface - 1 170 t en plongée

Longueur: 73,80 m - **Largeur:** 6,50 m - **Tirant d'eau:** 4,17 m

Propulsion: 2 moteurs Diesel Schneider de 1 500 ch
2 moteurs électriques totalisant 1 400 ch

Vitesse: 15,5 nd en surface - 9,3 nd en plongée

Carburant: 51 m³ de gas-oil

Autonomie: 2 250 milles à 15,5 nd en surface
5 600 milles à 10 nd en surface

Armement: VI TLT de 550 mm

(4 AV - 2 tourelles orientables à l'arrière du kiosque)

I canon de 88 mm/45 SK C/35 avec 160 obus

II canons de 20 mm AA/65 C/38

Équipage: 4 officiers et 40 hommes

UF 2

Chantier: Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime Worms et Cie à Le Trait
MsC 29/07/38 - **Lancé** 12/09/42 - **MeS** 05/11/42

Flottilles: **5. U-Flottille** (entraînement) du 5 novembre 1942 à août 1943
U.Abweherschule à Gotenhafen (école) d'août 1943 au 4 juillet 1944

Commandants: 05/11/1942-10/1943 - *Korvettenkapitän* Georg Lange
23/01/1944-19/03/1945 - *Oberleutnant zur See* Heinrich Gehrken

Fin du bâtiment: Décommissionné le 5 juillet 1944 à Gotenhafen

Capturé le 28 mars 1945 par les Soviétiques

Sabordé en 1945 au large de Dantzig

Opérations: Aucune patrouille de guerre

Le sous-marin *La Favorite*, de la tranche 1937, est mis en chantier le 27 décembre 1937. Sa mise sur cale intervient le 29 septembre 1938 et la pose de sa quille est effectuée le 7 novembre 1938. Saisi par les Allemands en juin 1940, la construction est poursuivie pour le compte de la *Kriegsmarine*. Le 12 septembre 1942, le

lancement est réalisé mais les plombs de sécurité se décrochent au début de l'opération et les Allemands, craignant un sabotage, reportent la mise à l'eau et prennent quatre responsables du chantier comme otages jusqu'à la date de sa mise en service par la *Kriegsmarine*, qui intervient le 5 novembre 1942. *La Favorite* prend désormais l'appellation d'UF 2. C'est le seul sous-marin français mis en service par l'Allemagne.

Plusieurs modifications ont été apportées au sous-marin au cours de sa préparation et de son utilisation. Le kiosque est transformé avec un blindage de l'abri de navigation, l'installation d'un cadre radiogoniométrique et des abris de navigation vitrés à plan vertical. Au cours de sa construction, les tubes arrière et ceux de la tourelle orientable centrale sont condamnés et deux canons de 20 mm sont positionnés, un sur le jardin d'hiver, l'autre sur le pont arrière. En 1942-1943, un canon de 88 mm/452 SK C/35 est installé sur le pont avant qui sera remplacé par la suite par un *Flakvierling* 38. Enfin, à cette même période, un système d'écoute passive à 24 microphones, la dernière génération du GHG, est aménagé (Voir en page 99 le descriptif des différents hydrophones).

Après sa mise en fonction, il passe deux jours à Rouen pour une démagnétisation et une compensation de son compas magnétique. Le 26 novembre 1942, il doit retourner aux chantiers pour le remplacement d'un élément défectueux de la batterie d'accumulateurs. Après des essais d'artillerie en baie de Seine, il se rend au Havre pour une nouvelle compensation de son compas magnétique et un réglage du lest de la quille. Après cela, il quitte Le Havre le 5 décembre 1942 à destination de Kiel où il arrive le 11 décembre, sous escorte alternée de dragueurs de mines et d'appareils de la *Luftwaffe*. Au début de l'année 1943, il procède à des essais de plongée avant d'être affecté à l'école des sous-marins à Bergen. Il se rend plus tard à Gotenhafen où il intègre l'*U.Abweherschule*. Le 28 mars 1945, l'UF 2 se trouve toujours en Pologne lorsque les Russes s'emparent de Gotenhafen (l'actuel Gdynia). Contrairement à beaucoup d'affirmations répétées, le sous-marin n'a pas été sabordé ni bombardé et il est saisi intact par les Soviétiques. Cependant, à cause de l'absence de pièces de rechange et de matériels de réparation pour le remettre en état, l'UF 2 sera immergé quelques mois plus tard au large de Dantzig, dans la baie de Puck. Cette récupération n'a pas été divulguée par les Russes et d'ailleurs l'accès aux archives est toujours impossible. En effet, la France tentait à cette époque de reconstituer une flotte de combat bien réduite et ses recherches pour retrouver *La Favorite* se sont heurtées à une information mensongère de sabordage du navire par les Allemands ou d'une destruction suite à un bombardement allié.



Lancement du sous-marin *La Favorite* le 5 novembre 1942. (Site U-Boote)

Devenu l'UF 2, *La Favorite* est transférée à Gotenhafen pour être utilisée par l'école des sous-marins. (Site U-Boote)



Le *Cappellini* en novembre 1940 avec ses deux canons de 100 mm/47. (Storia Militare)

et *Torelli*, dans l'attente de la capitulation italienne qui ne saurait tarder. Le commandant de l'*Eritrea* demande d'accélérer le chargement sur le *Cappellini* et le *Giuliani* et fournit des explosifs aux trois bâtiments pour un sabordage éventuel. Le 21 août, le *Cappellini* et le *Giuliani*, accompagnés de l'*Eritrea*, quittent Singapour pour Sabang afin de commencer leur retour vers l'Europe. Chacun a chargé 110 t de caoutchouc, 44 t d'étain et du tungstène, de la quinine, de l'opium et des épices.

L'annonce de la capitulation italienne surprend le sous-marin à Sabang où les forces japonaises bloquent la sortie du port et demandent au *Cappellini* de regagner Singapour pour décharger le matériel à bord et le donner aux Allemands. Auconi, farouchement hostile au nouveau gouvernement italien, tente cependant d'obtenir une reconnaissance de non-belligérance pour son navire et son équipage afin de se soustraire à la saisie de son bâtiment. Après de longues et âpres discussions, l'amiral japonais Hiraoka accepte un *gentleman's agreement* et, le 13 septembre, le *Cappellini* appareille pour Singapour. Bien entendu, les Japonais ne vont pas respecter cet accord, internent l'équipage dans un camp de prisonniers le 23 septembre et se saisissent du *Cappellini*, comme ils le font d'ailleurs avec les deux autres sous-marins italiens. Ainsi que nous l'avons vu précédemment avec l'*UIT.23*, les prisonniers sont séparés en deux groupes selon le choix de rester fidèles au roi ou à Mussolini.

Le transfert du *Comandante Cappellini* à la *Kriegsmarine* a lieu le 22 octobre 1943 et, le 6 décembre 1943, le sous-marin italien entre en service sous le nom de code *Mercator IV* et le matricule *UIT-24*. Il est affecté à la 12. *U-Flottille* de Bordeaux.

Le 8 février 1944 à 09 h 05, l'*UIT-24* quitte Penang à destination de l'Europe avec un nouveau chargement comprenant 130 t de caoutchouc, 60 lingots de zinc, 5 t de tungstène, 2 t de quinine et 2 t d'opium. (Les sources varient sur la composition de ce chargement avec 115 t de caoutchouc, 55 t d'étain et 10 t de tungstène de quinine et d'opium mais il semble bien que cela corresponde au premier chargement débarqué à Singapour). Un ravitaillement est prévu le 23 février 1944 avec le pétrolier *Charlotte Schliemann* mais le décryptage des messages échangés permet au destroyer britannique *HMS Implacable* d'intercepter le ravitailleur et de le couler le 12 février par 23° 23' S et 074° 37' E. Ayant appris la perte du *Schliemann*, les Allemands font appareiller le pétrolier *Brake* le 29 février de Singapour. L'échange de messages entre le pétrolier et les sous-marins est de nouveau intercepté et, le 12 mars le destroyer *HMS Roebuck* met fin à la carrière du *Brake*. Dans l'incapacité de rejoindre l'Europe ni même de retourner en Asie, l'*UIT-24* est enfin ravitaillé le 18 mars par l'*U.532* du *Fregattenkapitän Ottoheinrich Junker* qui lui fournit 40 t de carburant, ce qui lui permet seulement de rejoindre Penang où il parvient le 3 avril 1944 à 10 h 05.

Désormais, son activité est axée sur des transports entre Singapour et le Japon, apportant des produits alimentaires au Japon et emportant des fournitures militaires aux troupes stationnées à Singapour, entrecoupée d'une période de réparations des moteurs qui l'immobilisent deux mois aux chantiers Mitsui à Tama. Officiellement transféré à la 33. *U-Flottille* basée à Flensburg et à Penang, l'*UIT-24* poursuit ses rotations jusqu'au 18 février 1945 où il arrive aux chantiers Mitsubishi à Kobe pour un grand carénage. La capitulation de l'Allemagne surprend le bâtiment, toujours en cours de travaux. Le navire est aussitôt saisi par la marine japonaise, renommé *I-503* et intégré à la 6^e flotte, sous le commandement du *Dai-i* Hideo Hirota.

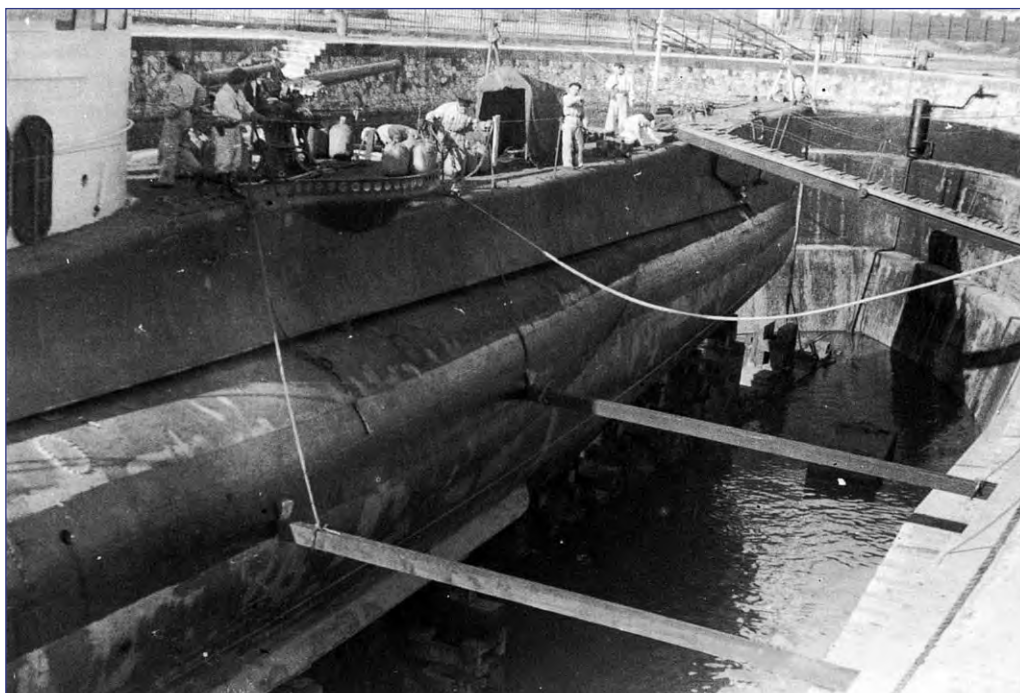
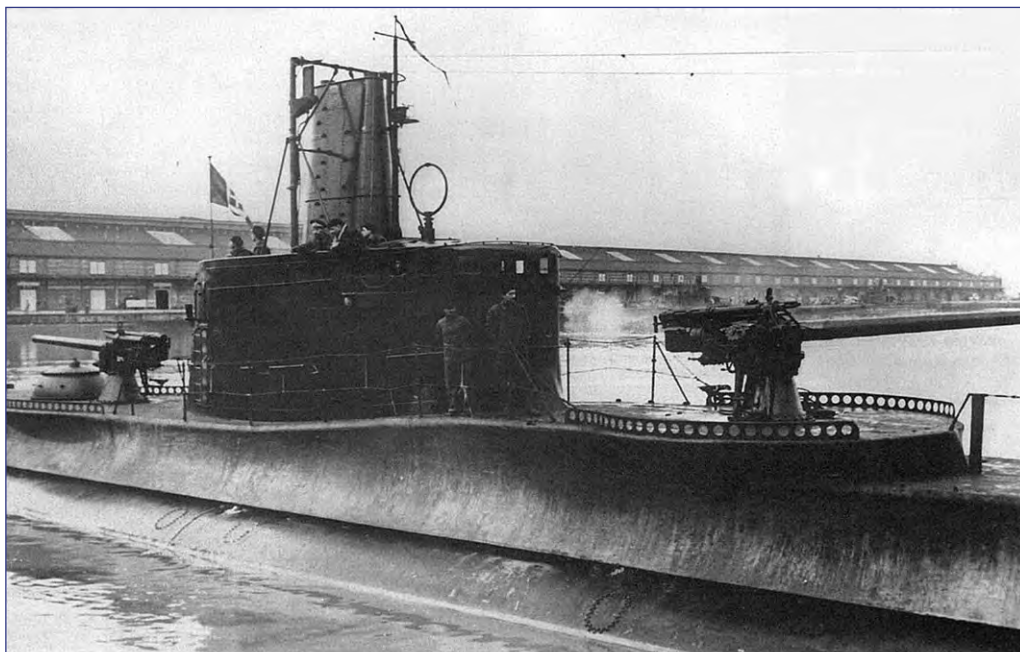
Récupéré le 2 septembre 1945 par les Américains, il est finalement sabordé le 15 avril 1946 par l'U.S. Navy dans le détroit de Kii Suido, entre les îles Honshu et Shikoku. Il est radié le 27 décembre 1947.

Désormais, son activité est axée sur des transports entre Singapour et le Japon, apportant des produits alimentaires au Japon et emportant des fournitures militaires aux troupes stationnées à Singapour, entrecoupée d'une période de réparations des moteurs qui l'immobilisent deux mois aux chantiers Mitsui à Tama. Officiellement transféré à la 33. *U-Flottille* basée à Flensburg et à Penang, l'*UIT-24* poursuit ses rotations jusqu'au 18 février 1945 où il arrive aux chantiers Mitsubishi à Kobe pour un grand carénage. La capitulation de l'Allemagne surprend le bâtiment, toujours en cours de travaux. Le navire est aussitôt saisi par la marine japonaise, renommé *I-503* et intégré à la 6^e flotte, sous le commandement du *Dai-i* Hideo Hirota.

Récupéré le 2 septembre 1945 par les Américains, il est finalement sabordé le 15 avril 1946 par l'U.S. Navy dans le détroit de Kii Suido, entre les îles Honshu et Shikoku. Il est radié le 27 décembre 1947.

* Le *Monsun Gruppe* est une force de sous-marins allemands qui opèrent dans les océans Pacifique et Indien.

Le *Comandante Cappellini* dans un bassin à Bordeaux pour une période de maintenance. (Coll Attilio Ghezzi)



Un armement antiaérien renforcé sur un U-Boot. (Bundesarchiv)

doubles de 20 mm à l'étage supérieur et d'un montage quadruple 20 mm *Flakvierling* 38/43U dans le jardin d'hiver. Elle est adoptée sur les bâtiments en construction et installée sur des unités plus anciennes à l'occasion d'une immobilisation pour travaux d'entretien. La mise au point et la production d'une version marine du *Flakvierling* de l'armée s'avérant difficile et lente, certains sous-marins utiliseront durant quelque temps des modèles terrestres. Il apparaît rapidement que, si le *Flakvierling* est capable d'effectuer des tirs de saturation redoutables pour des avions peu protégés s'approchant trop près du sous-marin, la puissance des obus de 20 mm se révèle dans de nombreux cas insuffisante pour abattre des appareils quadrimoteurs de patrouille maritime. De plus, la portée du *Flakvierling* ne permet pas de maintenir à distance un chasseur bombardier Mosquito équipé d'un canon de 57 mm ou des appareils dotés de roquettes. Il sera donc remplacé par une pièce de 37 mm dite M42U-LM43U. Au cours des dernières semaines de la guerre, quelques rares U-Boote emporteront même un montage double de 37 mm *Zwilling* M42U-LM42U (comme par exemple l'U.234, un mouilleur de mines type XB) ou, sous-réserve, à titre expérimental, un montage double de 30 mm. Il faut noter que nous retrouverons au moins deux configurations de *Turmunbau IV* sur les U-Boote opérant en 1944-1945 : la première dite "Kurtz" sur les types VII, la seconde dite "Lang" sur les types IX * ;



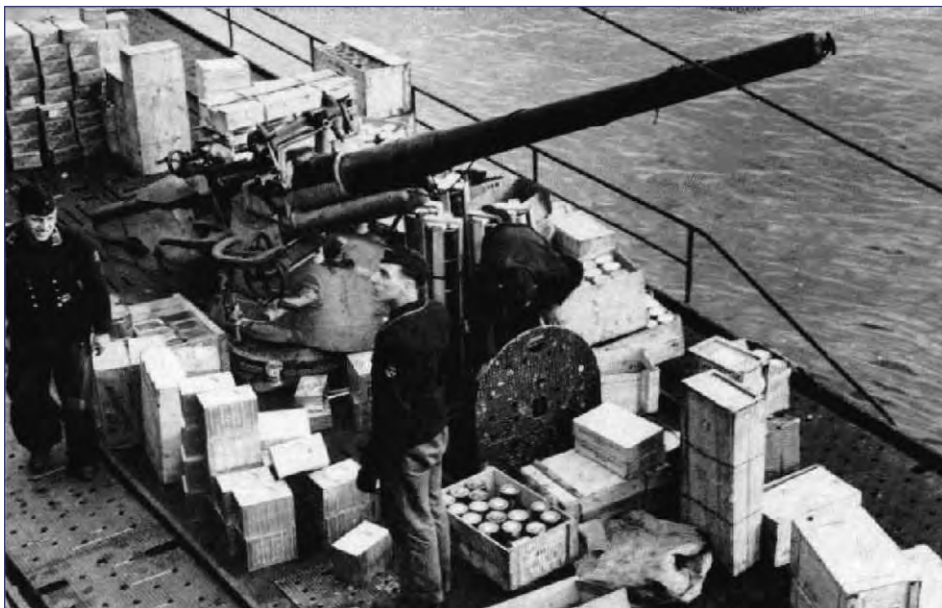
- la *Turmunbau V* (1944) expérimentée sur l'U.345 avec quatre montages doubles de 20 mm, mais qui ne sera finalement pas standardisée ;
- la *Turmunbau VI* (1944) montée sur les U.673 et U.973 est une variante de la *Turm IV* complétée, comme nous l'avons dit précédemment, par l'installation d'un montage simple de 37 mm ou double de 20 mm sur une plateforme à l'avant du kiosque. Cette configuration sera rapidement abandonnée car jugée instable ;
- la *Turmunbau VII* (1945) permettant l'installation de deux montages doubles 37 mm *Zwilling* M42U-LM42 (un devant et le second derrière le kiosque) sera expérimentée à terre mais, apparue trop tardivement, n'a été, semble-t-il, installée que sur l'U.676 ;
- la *Turmunbau VIII* (1945) est un projet sur lesquels les renseignements sont très fragmentaires et souvent contradictoires.

Le renforcement de la DCA impose le débarquement des pièces de 88 mm et 105 mm. De plus, sur les U-Boote qui en sont équipés à la fin de la guerre, le montage du schnorchel rend impossible leur conservation. Certains sous-marins de type IX, en configuration *Turmunbau 4 Lang* dépourvus de schnorchel, garderont néanmoins leur 105 mm jusqu'à la fin de la guerre comme l'U.510 qui reprendra du service dans la Marine nationale sous le nom de *Bouan*.

105 mm/45 SK C/32

Le plus important canon installé sur des sous-marins est le 105 mm/45 SK C/32. Il équipe les types IA, IX et X. Entré en service en 1934, son tube a une longueur totale de 4,740 m et l'ensemble pèse 1585 kg. Il peut tirer des obus pesant 15,1 kg mesurant 105,2 cm et possédant une charge explosive de 4,08 kg. L'élévation est de -10° à +35° dans sa version classique mais des modifications pour en faire une arme antiaérienne lui permettent d'atteindre 80° d'inclinaison. La portée horizontale à 44,4° d'élévation est de 15 175 m et la portée verticale à 80° d'élévation est de 10 300 m. La cadence de tir peut atteindre 15 cp/min et la durée de vie du tube est de 4 100 coups.

Canon de 105 mm. (DR)



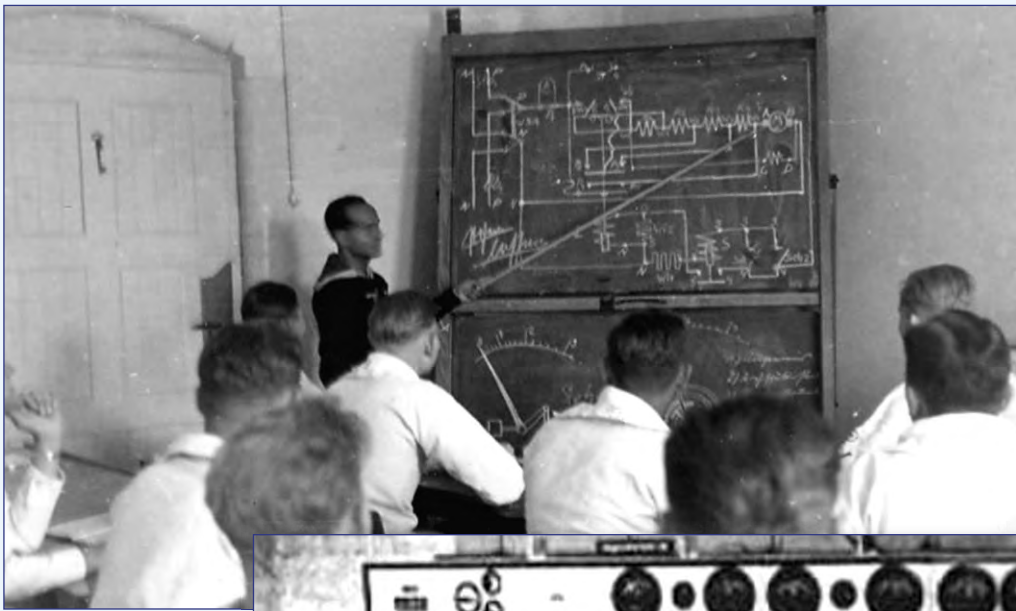
88 mm/45 SK C/35

Le canon de 88 mm/45 SK C/35 est utilisé sur les U-Boote de type VII. Mis en service en 1938, il pèse 776 kg et la longueur de son tube est de 3,985 m. Capable de tirer 15 coups par minute, chaque obus pèse 9,5 kg et son élévation varie de -10° à +30° avec une portée horizontale de 11 950 m à 30° d'élévation. La durée de vie approximative du tube est d'environ 12 000 coups.

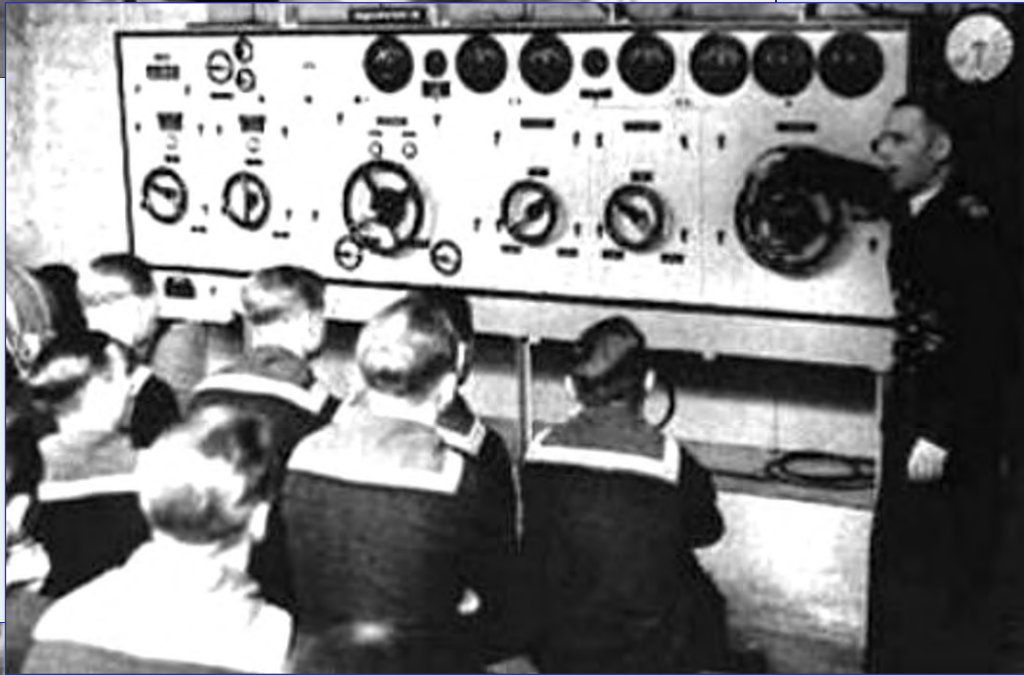
Canon de 88 mm. (DR)



* Sur les unités de type IX, l'étage inférieur équipé d'un 37 mm ou d'un *Flakvierling* de 20 mm présente un aspect plus allongé.



Les cours théoriques se succèdent pour les jeunes marins allemands. Ils seront suivis par des exercices pratiques sur des *U-Boote* d'entraînement. (Site U-Historia)





La salle des diesels à bord de l'*U.65*, un type IXB. Le marin pose pour le photographe. D'après les voyants, les deux moteurs sont à l'arrêt. (Bundesarchiv)



La "Zentrale" de l'*U.98* où l'on voit les marins chargés des hydroplanes avant (à gauche) et arrière (à droite). Le grand cadran indique que le sous-marin se trouve à 23 m de profondeur. (ECPAD)



C'est dans le "Turm" qui est placé dans le kiosque juste au-dessus de la "Zentrale" que se trouve le plus souvent le commandant, comme ici à bord de l'*U.98* en novembre 1941. (ECPAD)

Vie à terre

Le retour à terre est toujours un moment d'euphorie car la tension chute d'un coup avec l'arrivée des nouvelles de ses proches et l'installation dans des lieux reposants réquisitionnés par la *Kriegsmarine* à moins que la chance ne favorise une permission suffisamment longue pour rejoindre sa famille en Allemagne. De nombreux châteaux et domaines ont été réquisitionnés. Vous allez en découvrir quelques-uns.



Les notables de la ville de Brême donnent une réception en l'honneur de l'équipage de l'*U.182* lors de la mise en service du bâtiment le 30 juin 1942. Le *Kapitänleutnant* Nicolai Clausen est assis au centre et la jeune femme du premier rang deviendra, trois mois plus tard, Madame Nicolai Clausen. (Coll. de la fille de Nicolai Clausen)

Un grand moment de festivités, le retour à la base où les équipages (ici le commandant Erich Topp de l'*U.552*), sont accueillis avec fanfare, discours et bouquets de fleurs. (ECPAD)

