



Évitage du sous-marin japonais I-29 dans le port de Lorient occupé, en avril 1944.

# Lorient-Yokosuka : traversées sous-marines périlleuses en 1944

le 20/06/17

par Jean Esmein

Photos prêtées gracieusement par M. Robert Benson

L'amirauté japonaise n'avait pas beaucoup d'unités à consacrer aux liaisons avec l'Allemagne ; on en prit conscience au Japon après la bataille de Midway, de juin 1942. Pourtant la Marine japonaise avait un grand

besoin de techniques allemandes et italiennes (radars, télécommandes asservies pour le tir contre-avions, gyroscopes de stabilisation, optiques de visée pour la DCA, moteurs à réaction, techniques propres aux vedettes lance-torpilles). L'amirauté mit à contribution les sous-

marins les plus aptes à une très longue croisière (parfois des unités achetées aux autres puissances de l'Axe, parfois des sous-marins japonais du type CI qui, eux, tentèrent l'aller-retour) pour apporter au Japon des prototypes, de la documentation, des plans, et pour y amener

des techniciens européens (parfois ramener les techniciens japonais qui avaient été dans l'industrie allemande). Les pertes furent proportionnellement élevées. Un seul sous-marin C1 réussit à faire l'aller-retour, l'*I-58*. Comme la guerre se prolongeait, les besoins de techniques nouvelles de la Marine japonaise se présentèrent avec plus d'urgence, et les tentatives de traversées sous-marines augmentèrent en nombre, dans des opérations réellement téméraires toutes fois, ainsi qu'on le verra plus loin avec l'histoire de l'*I-52*.

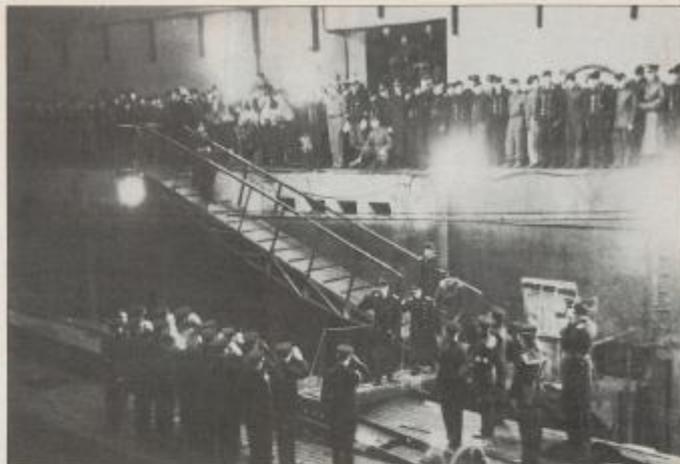
L'*I-29*, le sous-marin C1 qui vint en France en avril 1944, en est un dont le passage à Lorient a pu être illustré pour nous de quelques photographies, grâce à la courtoisie de M. Robert Benson, de Hawaï. L'album de photographies de l'*I-29* qu'il possède est l'un des exemplaires que conservèrent les hôtes allemands du sous-marin. Mais c'est au journal japonais *Asahi* que nous devons le privilège de diffuser ces images ; au conservateur des archives photographiques du journal, M. Kazuo Goro, en personne, qui tâche de retrouver à l'aide de cet album, quelques familles de disparus de l'*I-29* qui n'ont pas vu d'images prises des leurs après leur départ pour l'Europe.

En effet, ce sous-marin fut coulé le 26 juillet 1944 (et il n'eut qu'un seul survivant) après son retour à Singapour, où il apporta les plans du moteur turbojet de l'Italien Caproni. Les plans furent envoyés par avion de Singapour, et le sous-marin se perdit. Il n'était pourtant pas loin d'achever son périple, quand on pense à tout le trajet qu'il avait déjà fait.

Des familles furent émus de découvrir dans un quotidien, en 1995, des photographies de marins japonais en séjour à Paris, et y reconnaissant des parents disparus depuis longtemps et pour toujours.

### Les alliés du Japon

Les liaisons maritimes que les Allemands et les Italiens, parvinrent à établir avec leur allié japonais, ne sont pas toutes parties de Lorient, on s'en doute (à vrai dire, c'était plutôt de Kiel dans le cas des sous-marins allemands, et de Bordeaux dans celui des sous-marins italiens) mais nous les évoquons ici, d'abord, parce qu'elles font valoir les missions. L'amirauté japonaise combla ses moyens propres par l'achat de sous-marins allemands et italiens capables d'effectuer les transports qu'elle jugeait les plus indispensables, ou les plus urgents. C'est ainsi qu'elle acquit l'*U-511* (rebaptisé *RO-501*) qui fut coulé. Un autre U-boot, l'*U-178*, sous pavillon allemand, entreprit le même voyage en sens contraire pour livrer en Allemagne du caoutchouc, du wolfram et du zinc, en



Première visite officielle de la Marine allemande à bord du sous-marin I-29, dans une des avaries de la base sous-marine.

1944, et réussit sa traversée pour venir finalement se saborder à Bordeaux au mois d'août. On regarde ce transport comme une exception, car la plupart des essais d'approvisionnement de l'Allemagne en produits rares par voie sous-marine étaient, dans l'esprit des gens, assurés pour le voyage aller par des sous-marins japonais.

L'amirauté japonaise acquit encore les sous-marins italiens *Luigi Torelli* et *Barbarigo*. Nombre de sous-marins italiens, qui étaient basés à Bordeaux (peut-être parce qu'on leur concédait plutôt la mission d'attaquer les convois de Freetown à Greencock) furent transformés en transports en mai 1943 sous le nom de code d'*Aquila*, puis celui de *Mercator*

après leur saisie par les allemands. Dans cette version, ils avaient un équipage de trente hommes. *Luigi Torelli* et *Barbarigo* appareillèrent de Bordeaux le 16 juin 1943 sous commandement italien et avec des équipages italiens. Le premier transportait le technicien Heinrich Vorders, de Telefunken, et du matériel : un radar allemand de conduite de tir Würzburg, avec des pièces pour le reproduire. Il se serait peut-être enfui quand l'Italie capitula, mais il fut escorté jusqu'à Singapour par le sous-marin allemand qui avait été chargé de le ravitailler au large du cap de Bonne-Espérance. De Singapour, le technicien allemand s'en vola pour apporter ses équipements le plus tôt possible à l'armée japonaise. Par

Le vice-amiral Schiriltz et le commandant Kishi, pacha de l'*I-29*, passent en revue l'équipage japonais sur le pont du sous-marin.



COLS BLEUS N° 2354 DU 8 JUIN 1996



Repas d'accueil du sous-marin I-29. Le commandant Kinashi est la troisième personne à partir de la droite.

la suite, il dirigea la fabrication des radars à l'usine de Nippon Musen, de Mitaka.

Le *Barbarigo*, lui, fut coulé par des avions anglais au large de l'Espagne. De même, un autre sous-marin italien transformé en transport à Bordeaux, *A. Bagnolini*, sous commandement allemand, chargé d'aciers spéciaux et de mercure pour le Japon, fut coulé au large du Cap en mars 1944. Dans les derniers mois de la guerre, on a remarqué un plus grand nombre de sous-marins de transport et de simples U-boot chargés de cargaisons en Malaisie, mais cela ne doit pas surprendre. Les Japonais s'en emparèrent à la capitulation de l'Allemagne. Cependant, ils n'en firent rien. Le *R. Giuliani* fut coulé ; les *U-181*, *U-195*, et *R. Capellini* furent sabordés après la défaite.

### Les sous-marins japonais de type C1 : l'I-8, l'I-29, l'I-30.

Les sous-marins japonais de type C1 étaient d'assez gros navires, conçus pour l'éclairage des escadres dans le Pacifique. Ils pouvaient filer 23 nœuds en surface, déplaçaient 3 500 tonnes en plongée et ils avaient cent un hommes d'équipages. L'I-8, l'I-29 et l'I-30 relièrent le Japon à la France et revinrent au moins jusqu'à Singapour. Cependant, seul l'I-8 parvint à faire l'aller-retour complet. L'I-30 (commandant Endô) sauta le 13 octobre 1942 quand il s'engagea avec désinvolture dans un champ de mines anglais non dragué, devant Singapour, alors que l'état-major des routes avait le plan du champ de mines. L'I-29 (commandant Kinashi), dont nous avons des photographies, étant revenu à Singapour le 14 juillet 1944, fut attaqué en surface, de nuit, quelques jours après avoir quitté ce port et sombra. Ce sous-marin avait d'ailleurs une

histoire encore plus romanesque que ce qu'on connaît ici. Quinze mois plus tôt, il avait amené en Malaisie le chef de "l'Inde libre", Subhas Chandra Bose, le *Netaji*, pour qu'il prenne le commandement de l'armée nationale indienne contre les Anglais, avec les Japonais. Le transfert de l'homme s'était exécuté dans le canal de Mozambique, entre le sous-marin allemand *U-180* et *I-29* (alors commandé par Izo), par mauvais temps. Las d'attendre l'établissement d'un va-et-vient, le troisième jour, le *Netaji* s'était jeté dans un canot pneumatique, puis l'I-29 avait fait passer à l'*U-180* des caisses d'or, environ 7 tonnes, pour l'Allemagne. Enfin, le chef de l'Inde libre avait été débarqué à Sabang (le 6 mai 1943) et transporté par avion à Tokyo sous le nom japonais de Matsuda en attendant d'être

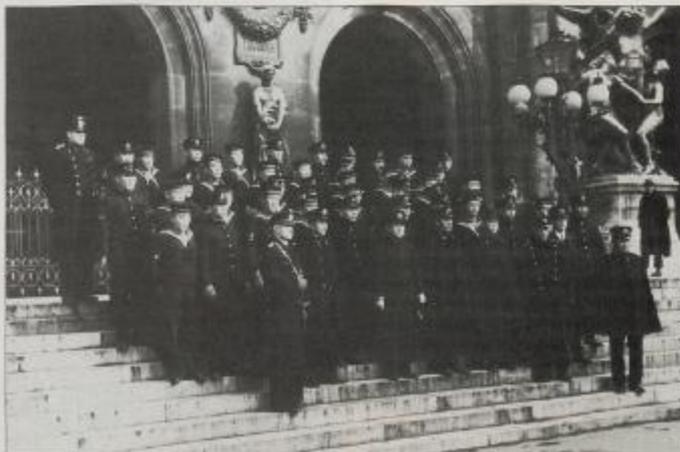
confirmé pour la politique. (Subhas Chandra Bose était un ancien président du parti du congrès indien, opposant à Gandhi, qui s'était évadé de Calcutta à la barbe des Anglais pour gagner l'Allemagne, mais avait expérimenté le dédain d'Hitler, et ne croyait plus que dans l'aide des Japonais pour mener la résistance armée contre les anglais.)

L'I-8 (commandant Uchino) est le seul sous-marin C1 qui réussit l'épreuve du retour de France, et son nom devrait être célèbre au Japon. Il n'en est rien, pourtant. Parti de Bretagne le 4 octobre 1943, il fut à Singapour le 5 décembre et au Japon un peu avant Noël. Pour la petite histoire, mentionnons qu'il ramena de France le dernier attaché naval japonais, le bon commandant Hosoya, un officier de marine qui voulut bien conspirer, avec son secrétaire, à aider des Français à se sauver de la zone occupée en passant sans papiers la ligne de démarcation.

### Les sous-marins japonais C1

L'I-34 et l'I-52 se perdirent dans le voyage "aller". Le premier (commandant Irie) fut torpillé peu après le départ de sa traversée, devant Penang, le 13 novembre 1943. Le deuxième (commandant Uno) partit du port de Kure, le 31 mars 1944, avec deux tonnes d'or à remettre à l'attaché naval en Allemagne, pour qu'il règle des achats de matériels techniques. Il transportait cinq ingénieurs civils de différentes spécialités qui devaient être initiés, en Allemagne, à des techniques nouvelles d'armement. À Singapour, le sous-marin chargea encore du tungstène et du caoutchouc. Il quitta ce port le 25 avril et était attendu à Lorient le 1<sup>er</sup> août.

Photo souvenir de l'équipage du sous-marin sur les marches de l'Opéra de Paris, pendant sa visite de la capitale.



Le débarquement allié de juin, en Normandie, déconcerta sans doute un peu le sous-marin, qui crut ne pas pouvoir exécuter les plans. L'attaché naval japonais à Berlin lui fit donner un rendez-vous avec un sous-marin allemand le 23 juin, au large des Açores. L'*U-52* signala que la rencontre avait eu lieu et qu'un officier de liaison allemand embarquait. Il devait faire route en silence radio sur un point de rendez-vous au large de Lorient, à partir duquel il naviguerait en surface à cause des mines anti sous-marines.

L'attaché naval en Allemagne, emmenant avec lui des dirigeants japonais locaux des grandes entreprises concernées par les acquisitions d'armements, prit un train pour Paris le 21 juillet, alors qu'à Berlin, l'attentat contre Hitler laissait tout le monde abasourdi. A Paris, on chargea un camion pour le transport à Lorient de toute la documentation technique que l'*U-52* devait embarquer : les civils japonais et les officiers allemands monteront dans un autocar ; le convoi ainsi formé partit avec l'escorte de quatre motocyclistes armés, pour un trajet de nuit à cause de tous les avions alliés qui rôdaient dans le ciel depuis le débarquement. Le 31 juillet, la base de Lorient reçut de l'*U-52* un message très brouillé dans lequel on lisait : "Au point X, à 24 heures de l'entrée au port...". Mais le sous-marin japonais ne parut pas. En revanche, on apprit la progression accélérée des chars alliés qui venaient de percer le front. Les sous-marins allemands

de Lorient appareillèrent en hâte pour la mer de Norvège, tandis que leur état-major se repliait en direction de Paris.

L'attaché naval et ses hommes d'affaires retournèrent à Berlin en autocar. La mission navale japonaise en Allemagne agit comme si l'*U-52* avait changé de tactique pour tenir compte de l'évacuation de Lorient par les sous-marins ; cependant elle s'évertua à lui faire entendre la possibilité d'un autre rendez-vous avec un pétrolier au large de l'Irlande. Ce fut en vain, car l'*U-52* avait sombré.

### Les passages de l'*U-234*

La Marine allemande promit un sous-marin à la mission navale japonaise pour le mois de décembre 1944. Il n'y avait plus de grands sous-marins japonais dans le circuit d'Europe par le cap de Bonne-Espérance. Or, la mission agissait suivant une promesse faite au nouvel attaché de l'Air désigné pour Tokyo, Kessler, impatient de partir parce qu'il s'attendait à être mis en examen par la Gestapo (il avait précédemment envisagé de se joindre au complot pour l'assassinat d'Hitler, il avait même donné sa signature, mais il s'était récusé par la suite). Sa première idée avait été de survoler le pôle dans un avion à grand rayon d'action ; cependant l'armée japonaise de Kwantung, souveraine en Mandchourie, s'opposait toujours à traiter en amis les avions venant par la Sibérie, quels qu'ils

fussent et quelle qu'ait été la partie survolée. Finalement, ce n'est qu'en mars 1945 que l'amiral Doenitz proposa aux Japonais l'embarquement. Alors un officier mécanicien spécialiste des moteurs à réaction, qui avait travaillé en Italie mais qui était réfugié en Suède depuis la chute de Rome, et un spécialiste japonais des sous-marins rapides, le capitaine de frégate Tomonaga, reçurent à la mi-mars, l'avis d'embarquer à Kiel sur l'*U-234* (commandant Feller). Ce sous-marin appareilla le 24 et plongea dès la sortie du port. Il s'arrêta à Oslo pour faire des essais de schnorchel, mais il eut un abordage avec un autre sous-marin, et connut des fuites de pétrole. Le vrai départ n'eut lieu que le 15 avril et, quand le télégramme de l'amiral Doenitz prescrivait à tous les navires de guerre de se rendre aux Alliés fut reçu, l'*U-234* était encore à neuf cents nautiques de Terre-Neuve. Le commandant Feller mit d'abord le cap sur la République argentine dans l'intention d'y débarquer les techniciens allemands et japonais, mais l'équipage exigea qu'on se rendît.

La photographie du domaine de Trévarez, où se reposèrent les marins de l'*U-29*, et celle où l'on voit l'équipage sur les marches de l'Opéra de Paris, sont les dernières images des passages en France des sous-marins japonais en activité. C'est presque un miracle de pouvoir regarder ces documents que M. Robert Benson et le journal *Asahi* nous ont autorisés à publier.

C'est dans le domaine de Trévarez que la Marine allemande installa l'équipage japonais au repos.

