

# **LES SOUS-MARINS JAPONAIS**

## **MISSIONS EN BRETAGNE**

**1942 – 1945**

*Jean-Yves Le Lan*

En 1931, par l’intermédiaire d’une société écran basée en Hollande, l’Allemagne vend les plans d’un sous-marin au Japon. A partir de ce dossier, les Japonais développent l’arme sous-marine. Ils construisent alors entre 1938 et 1944 les sous-marins de la série « I ». Ces bâtiments de plus de 100 mètres de longueur peuvent plonger à une profondeur maximale de 100 mètres.

### **Les missions des sous-marins japonais en Bretagne**

En juillet 1940, un pacte tripartite lie l’Allemagne, l’Italie et le Japon dans les domaines militaire et économique. Des échanges avec le Japon ont lieu avec des cargos mais sont rendus difficiles voire impossibles suite à la perte de la maîtrise des mers par les puissances de l’Axe et que seuls les sous-marins paraissent alors une solution viable.

Des transports (passagers et matériels) par sous-marin sont alors envisagés et mis en œuvre. Des bâtiments sont envoyés par l’Allemagne et l’Italie sur le Japon et par le Japon sur l’Europe avec le nom de code générique de « Yanagi » (Saule).

La Marine impériale japonaise organise cinq missions de sous-marins vers la Bretagne sur Lorient et Brest. Le premier sous-marin, l’*I 30* arrive à Lorient en août 1942, le second l’*I 8* est à Brest en août 1943. Le troisième, l’*I 34* n’arrive pas à destination car il est coulé dans le détroit de Malacca le 13 novembre 1943. Le quatrième, l’*I 29* parvient à Lorient le 11 mars 1944. Quant au cinquième, l’*I 52*, il est lui aussi coulé au large de l’Afrique le 23 juin 1944.

Ces voyages se révèlent extrêmement longs et dangereux. La distance à parcourir est de 30 000 kilomètres à travers trois océans : Pacifique, Indien et Atlantique. Pour éviter d’être repérer la navigation de jour se fait en plongée et celle de nuit en surface sur diesels pour recharger les réservoirs d’air comprimé et les batteries. La vitesse en surface est de 14 à 20 nœuds et celle en plongée peut être limitée à 3 nœuds. Pour éviter d’être repéré, le trajet est effectué sur une route très éloignée des côtes. Le voyage prend ainsi trois mois entre le Japon et l’Europe. Pour l’équipage, ces traversées sont éprouvantes et épuisantes avec des conditions sanitaires sommaires.

### **La mission de l’*I 30***

Lancé en février 1942, l’*I 30* appareille le 11 avril du Japon. Son commandant est Endo Shimobu. L’*I 30* traverse l’océan Indien au mois de mai. Il effectue des reconnaissances



Yokoi Tadao prononce le discours de bienvenue Cliché Kriegsmarine - Collection I-RO-Ha

aériennes grâce à son hydravion embarqué et des observations au periscope. Ses relèvements facilitent les opérations contre les bâtiments alliés. Il arrive dans le golfe de Gascogne le 2 août et est appuyé par des avions de type Ju-88 de Bordeaux. Ensuite, il est escorté par huit dragueurs de mines et un *Sperrbrecher* pour Lorient qu'il atteint le 5 août. Ne pouvant manœuvrer seul pour rentrer dans les alvéoles de la base du Scorff, l'*I 30* est amarré dans un premier temps dans le port au ponton A4 (ex-Vaucluse). Une cérémonie d'accueil a lieu. On relève la présence des amiraux Otto Schultze et Karl Dönitz et de l'attaché naval japonais Yokoi Tadao. L'*I 30* transporte 2 tonnes d'or qui doivent

servir au paiement des armements fournis par les Allemands et un envoi secret sous pli impérial. Le soir les officiers sont invités à porter un toast dans le hall de la caserne du Péristyle et le lendemain, un repas pour tout l'équipage est organisé dans le jardin du foyer des sous-mariniers avec l'équipage allemand du *U 105*.

Deux remorqueurs venus de Brest permettent, le 7 août, de rentrer l'*I 30* dans une alvéole de la base du Scorff et de décharger la totalité de sa cargaison : l'or, 1 650 kg de mica, 800 kg de shellac (matériau servant à la composition des explosifs) et les plans de la torpille aérienne type 91.



L'*I 30* manœuvre devant une alvéole – Peinture Meeks.



Une torpille aérienne japonaise de type 91 exposée à Keroman à Lorient devant l'entrée du « Musée Sous-Marin »

Cliché Jean-Yves Le Lan.

bilité, sa lenteur d'immersion, sa faible vitesse en plongée (4 nœuds) et son niveau de bruit très élevé tant en surface qu'en plongée. Il est considéré comme une arme obsolète. Ce rapport entraîne la décision d'envoyer des spécialistes au Japon pour aider à la construction de sous-marins plus performants.

Pendant le séjour, une grande réception est aussi organisée au camp Lemp près de Pont-Scorff et les officiers japonais vont au moulin de Rosmadec à Pont-Aven.

Une partie de l'équipage va à Trévarez dans le Finistère mais une cinquantaine d'hommes reste à Lorient pour surveiller les travaux de peinture et de réparation. Ils dorment à bord du sous-marin ou à l'intérieur de l'alvéole. Des officiers et des sous-officiers vont aussi à Trévarez pour suivre une formation aux techniques du chiffre et à l'utilisation de l'*Enigma* ainsi qu'aux radars. L'instructeur, le lieutenant Schweiss, indique qu'il y a de grandes difficultés de compréhension pour l'utilisation de la machine *Enigma* de la part des Japonais et qu'une formation complémentaire sera nécessaire par les équipes allemandes en poste à Tokyo.

L'équipage du *I 30* voyage jusqu'à Berlin où son commandant, Endo Shinobu, est décoré par Hitler. Au retour, l'ensemble des hommes s'arrêtent à Paris pour visiter la tour Eiffel et les Champs Elysées. Le 22 août, l'*I 30*, repeint en gris clair, quitte Lorient avec comme cargaison beaucoup de matériels militaires (Radar, torpilles, calculateurs, charges militaires, canons, diamants industriels et cinquante machines « *T-Enigma* » type M-4 dernière génération).

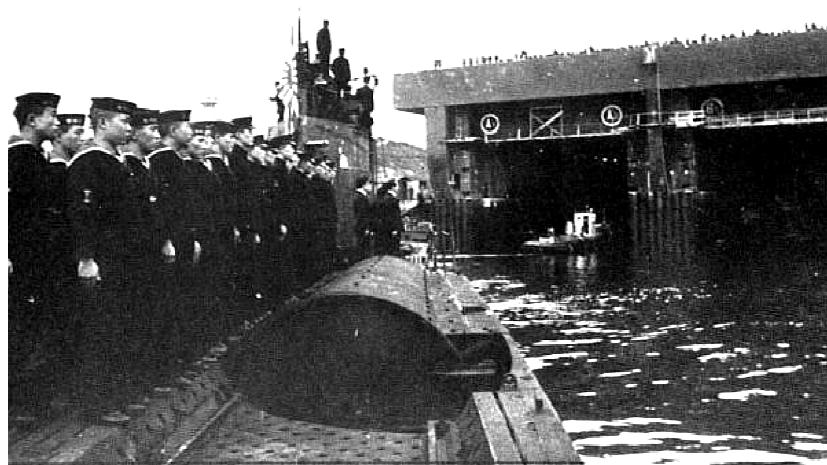
L'*I 30* arrive à Penang le 8 octobre 1942 et à Singapour le 13. A sa sortie du port le 13 octobre 1942, à l'est de Singapour, il coule en sautant sur une mine. Quatorze hommes périssent.

Dans un premier temps, les Allemands sont interdits de monter à bord de l'*I 30* mais les Japonais visitent les sous-marins allemands et prennent de nombreuses photographies. Après d'âpres discussions avec Yokoi, les Allemands sont autorisés à visiter l'*I 30* pour définir les réparations et l'entretien à réaliser mais aussi à évaluer les capacités opérationnelles du sous-marin. Un rapport secret est rédigé à l'attention des amiraux Dönitz et Raeder. Les conclusions de ce rapport sont très négatives sur le sous-marin. La visite relève l'absence totale de commodités à bord (toilettes et sanitaires), sa faible possibilité d'immersion (100 mètres), son peu de mania-

Caractéristiques des sous-marins <i>I 29 et I 30</i>	
Type	B1 - OTSU GATA Dérivé des kadaï-6A
Années de construction	1941-1942
Dimensions (Mètre)	106,88 x 9,30 x 5,13 mètres
Déplacement en surface	2 198 tonnes à 23,6 noeuds
Déplacement en plongée	3 654 tonnes à 8 noeuds
Armement	6 tubes lance-torpilles de 533 mm (4 Av, 2 Ar) (17 torpilles embarquées) 2 mitrailleuses de 25 mm 1 canon de 140 mm 1 hydravion avec hangar devant le massif et catapulte sur plage avant
Propulsion	2 diesels de 6300 ch
Autonomie	14 000 milles à 16 noeuds
Equipage	101 hommes

### La mission de l'*I 8*

Le 1<sup>er</sup> juin 1943, le sous-marin *I 8* quitte la base de Kure à Hiroshima. Il est commandé par Ushino Shinji. Il est chargé de transporter en Europe 48 hommes d'un équipage destiné à ramener au Japon l'*'U 1224* (rebaptisé ensuite *RO 501*) fabriqué aux chantiers de Hambourg. A bord du sous-marin, il y a aussi d'autres passagers qui sont : quatre interprètes et spécialistes du chiffre, un officier médecin et un officier technicien spécialiste de vedettes lance-torpilles. Avec son propre équipage cela fait donc 160 hommes embarqués ce qui rend les conditions de vie à bord très dures. En plus des hommes, il transporte deux exemplaires de la torpille type 95 à l'oxygène, des tubes lance-torpilles et des plans d'un système de guidage. A Singapour, il charge du caoutchouc, de l'étain, de la quinine et surtout 2 tonnes d'or.



L'*I 8* se présente devant  
l'alvéole A de la base de Brest

Cliché Kriegsmarine  
Collection I-RO-Ha.

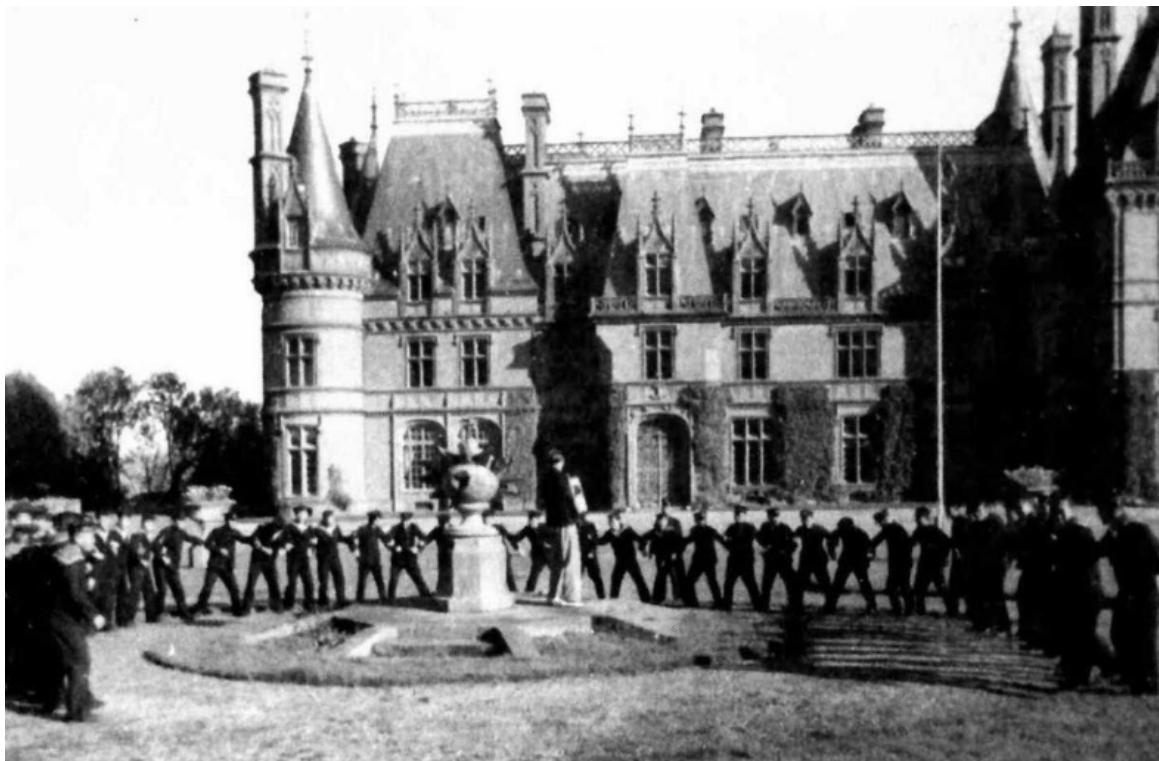
L'I 8 entre dans l'alvéole A  
de la base de Brest  
Cliché Kriegsmarine  
Collection I-RO-Ha.



Le 8 juillet, ravitaillé par le sous-marin *I 10*, il fait route sur Lorient mais le 29 juillet, il est dérouté sur Brest. Dans le golfe de Gascogne, le 20 août, il rencontre l'*U 161*. Il est mis sous protection aérienne permanente et escorté par quatre bâtiments légers. Il arrive à Brest le 31 août.

Après la cérémonie d'accueil, un banquet est offert aux sous-mariniers japonais dans le bâtiment de l'ancienne École navale de Brest. L'équipage, épuisé par trois mois de mer, apprécie modérément les assiettes de choucroute qui lui sont servies.

L'équipage de l'*I 8* est logé par roulement au domaine de Trévarez. Une partie est mobilisée pour l'entretien du sous-marin à Brest. Par contre, celui du *RO 501* y passe beaucoup plus de temps et visite Paris. Une grande fête est organisée le 10 septembre à Trévarez par les services de la propagande de la Kriegsmarine.



La ronde des équipages du *I 8* et du *RO 501* autour du cadran solaire à Trévarez  
Cliché Kriegsmarine - Collection I-RO-Ha.

Ce n'est que le 5 octobre qu'il reprend la mer pour le Japon. Sa cargaison est composée d'armes allemandes récentes : mitrailleuses, viseurs de bombardier, moteur Daimler Benz de vedette, chronomètres de marine, équipements sonar et pénicilline. Comme passagers, il y a le contre-amiral Yokoi, attaché naval à Berlin, le capitaine Hosya, attaché naval en France, trois officiers allemands et quatre spécialistes radar et d'écoute sous-marine.

Il navigue vers l'Atlantique sud et rejoint ensuite Singapour où il croise le 5 décembre l'*I 29* qui est en route pour Lorient. Il arrive à la base de Kure au Japon le 21 décembre 1943.

Par la suite, l'équipage de l'*I 8* se rend célèbre par deux exactions en exécutant de sang-froid les hommes du cargo hollandais *Tjisalak* (97 victimes) et ceux du Liberty ship *Jean Nicolet* (80 victimes). Son commandant, Tatsukome est déclaré criminel de guerre par les Américains et se suicide à la capitulation du Japon.

L'*I 8* est coulé le 31 mars 1945 au sud-est d'Okinawa par les destroyers USS *Morrison* et USS *Stockton*.



Le château de Trévarez, vu du côté est – Cliché Jean-Yves Le Lan.

Caractéristiques du sous-marin <i>I 8</i>	
Type	JUNSEN – 3 Croiseur Sous-marin extension du Kaidai
Année de construction	1934
Dimensions (mètre)	108,30 x 8,86 x 5,26
Déplacement en surface	2 231 tonnes à 23 nœuds
Déplacement en plongée	3 538 tonnes à 8 nœuds
Armement	6 tubes lance-torpilles de 533 mm ( 20 torpilles embarquées ) 2 mitrailleuses 2 canons de 140 mm 1 hydravion sans catapulte
Propulsion	2 diesels de 5600 ch
Autonomie	14 000 milles à 16 nœuds
Equipage	100 hommes

## La mission de l'*I 29*



L'équipage du sous-marin *I 29*  
le 6 mai 1943  
Wikipédia, [Kl833x9~commonswiki](#).



Arrivée du *I 29* dans l'arsenal de Lorient  
le 11 mars 1944  
Cliché Kriegsmarine - Collection Vetel-Poupon.

L'I 29 est identique au I 30 ; son commandant est Takakazu Kinashi. Il quitte Singapour le 16 décembre 1943 pour Lorient. Sa cargaison est composée d'au moins 2 tonnes d'or pour la Suisse, de 80 tonnes de caoutchouc, de 80 tonnes de tungstène, de 50 tonnes d'étain, de 2 tonnes de zinc, de 3 tonnes de quinine, de l'opium et de caféine. Il transporte aussi 16 passagers dont le nouvel attaché naval pour Berlin, le contre-amiral Kojima.

Ravitailé le 23 décembre par le navire allemand *Bogota*. Il croise le 12 février 1944, au sud des Açores, le sous-marin *U 518* et trois techniciens allemands installent un nouveau détecteur radar sur l'I 29 (radar « Metox » remplacé par le « Naxos » plus performant). Il est ensuite escorté par l'aviation allemande et subit des attaques les 10 et 11 mars sans être touché. Il arrive à Lorient le 11 mars. Il s'amarre à couple du *U 190* et ensuite rentre dans une alvéole de la base du Scorff.

Des spécialistes reçoivent une formation à Lorient et les canons anti-aériens japonais sont remplacés par des canons allemands. Pendant ce temps, le commandant Kinashi va à Berlin où il est décoré par Hitler. Quatre membres d'équipage vont en stage à Trévarez. L'équipage est logé à Kerlois<sup>1</sup> à Hennebont. Une réception a lieu au camp Lemp<sup>2</sup> (Lager Lemp en allemand) le 20 mars 1944 entre Caudan et Pont-Scorff près de Lorient. Les Japonais font découvrir aux Allemands les produits de chez eux (sushi, saké, fungi). Ce camp sert de centre de repos aux officiers et hommes de la flottille des sous-marins allemands basés à Lorient. On y trouve des baraquements, des terrains de sports, des lieux de détente et un plan d'eau (étang de Kersalo) offrant la possibilité de faire de la natation et du canotage. L'équipage visite Paris.



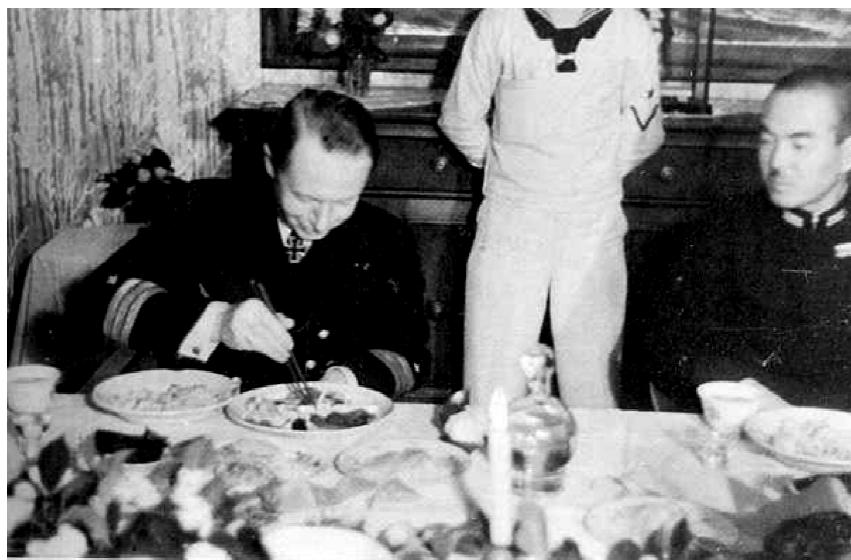
Le camp Lemp avec l'étang de Kersalo  
<http://www.u-boote.fr>



L'étang de Kersalo en 2015  
Cliché Jean-Yves Le Lan.

<sup>1</sup> Témoignage Louis Coupanec le 20 avril 2015.

<sup>2</sup> Du nom du commandant Fritz-Julius Lemp commandant de l'*U 30* arrivé à Lorient le 7 juillet 1940.



Repas au camp Lemp le 20 mars 1944 : le K.K. Ernst Kals et un officier japonais  
Photo forum Histoquiz.



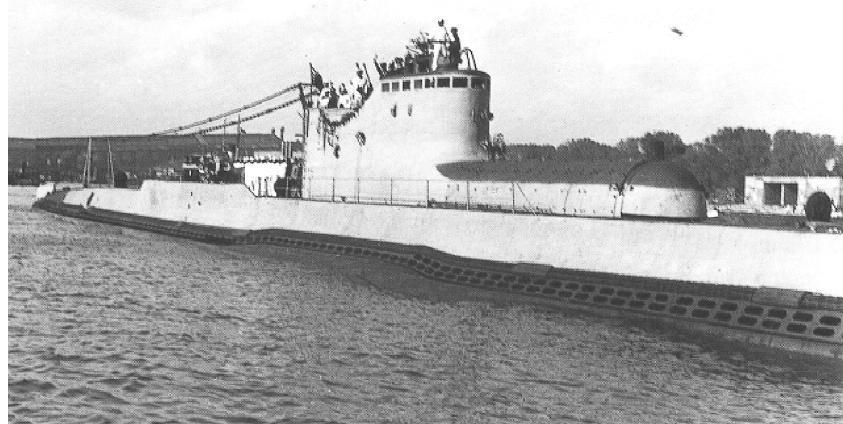
Rencontre de football avec l'équipage du I 29 – Site <http://www.u-boote.fr>.



Inscription sur les poutres du mess de noms des marins japonais  
Photo forum Histoquiz.

Le bâtiment repart le 16 avril pour Singapour qu'il rejoint le 14 juin 1944. Sa cargaison au retour est composé d'un moteur de l'avion fusée Me163 et d'un réacteur pour le chasseur bombardier Me262, d'un V1, des plans de vedettes rapides, de mines acoustiques, de la bauxite et de radium. 18 passagers dont 4 Allemands sont aussi embarqués. Les passagers rejoignent le Japon par avion.

Ensuite, le bâtiment reprend ses missions et est torpillé par le sous-marin américain *Sawfish* le 26 juillet 1944 dans le détroit de Balintang dans la mer des Philippines.



L'I 29 à Lorient à son départ

Cliché Kriegsmarine - Collection I-RO-Ha.

## Sites Internet

- Pages sur *L'histoire secrète des sous-marins japonais en Bretagne* à l'adresse <http://www.lazaloeil.com/> consultée le 11 avril 2015.
- Pages sur *Les bases sous-marines* à l'adresse <http://www.u-boote.fr/> consultée le 12 avril 2015.

## Ouvrages

- Braeuer, Luc, *U-Boote ! Lorient - Août 42 – Août 43, Combats sur tous les océans*, Le Faouët, Liv'Editions, 2013, pp. 7 à 15.
- Piquet, Jean Marie, *Trévarez dans la guerre – 1939 – 1944*, C.A. de Laz, 2015.

