

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 41 (1915)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Les sous-marins allemands et leur rôle dans la guerre actuelle  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-31603>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Les sous-marins allemands et leur rôle dans la guerre actuelle.

Résumé par M. A. de Dax d'une conférence faite devant la Société des ingénieurs civils de France, par M. Laubeuf, le 26 mars 1915.

M. Laubeuf commence par donner quelques renseignements sur le nombre des sous-marins allemands, leurs dimensions principales, leur vitesse, leur armement.

Il fait remarquer que, la Marine allemande ayant conservé le plus grand secret sur ses sous-marins, les renseignements indiqués sont seulement *probables*, mais non *certains*.

Au commencement de 1914, d'après les statistiques publiées par l'Amirauté anglaise, l'Allemagne possédait 24 sous-marins armés et 14 en construction. Parmi ces derniers, 8 ont pu être terminés.

Les six derniers, Nos 33 à 38, commencés en 1913, n'étaient certainement pas terminés au commencement de la guerre. Il est douteux qu'ils soient tous en service maintenant malgré l'activité fiévreuse déployée par les chantiers allemands depuis le mois d'août 1914.

Les sous-marins allemands sont désignés par la lettre *U* suivie d'un numéro d'ordre (*U* voulant dire Unterseeboot).

D'autre part, l'Allemagne a ajouté à ses propres bateaux 5 submersibles construits pour l'Autriche et 1 pour la Norvège, qui étaient presque achevés dans les chantiers de la Société Germania-Krupp, à Kiel.

La Marine allemande a donc pu avoir 38 sous-marins en tout au début de la guerre.

Le premier submersible allemand l'*U*<sup>1</sup> a été lancé à Kiel, dans les chantiers de la Société Germania-Krupp, le 30 août 1905. Il est fortement imité des submersibles français type *Aigrette* commencés en 1902.

Les données des bateaux allemands peuvent être résumées par le tableau placé à la fin de cet article.

Les cinq bateaux autrichiens que l'Allemagne a conservés, ne pouvant les livrer à son allié, auraient les mêmes dimensions que *U*<sup>33</sup>-*U*<sup>38</sup>.

Le sous-marin norvégien sur lequel l'Allemagne aurait mis l'embargo serait à peu près analogue au *U*<sup>9</sup>.

On aurait mis, paraît-il, 20 nouveaux sous-marins en chantiers à la fin de 1914. Il faut espérer que nous serons vainqueurs avant qu'ils soient achevés.

Au milieu de 1907, l'Allemagne avait donc *un seul* sous-marin armé, le *U*<sup>1</sup>, et 7 bateaux en construction, soit 8 en tout. La France en possédait 85.

Cette belle avance a été peu à peu perdue pour les raisons suivantes :

a) Arrêt complet de la mise en chantiers de sous-marins en France pendant les années 1907-1908-1909;

b) Déclassement des unités vieillies et démodées, très nombreuses dans notre Marine en raison des tâtonnements que nous avons dû faire, étant les premiers à construire des sous-marins;

c) Importance des crédits consacrés à la construction des sous-marins en Allemagne.

Ces crédits ont été en augmentant rapidement dans les premières années et ils ont atteint les chiffres suivants :

1907 . . . . .	Fr. 6 250 000
1908 . . . . .	» 8 750 000
1909 . . . . .	» 12 500 000
1910 . . . . .	» 18 750 000
1911 . . . . .	» 18 750 000
1912 . . . . .	» 18 750 000
1913 . . . . .	» 25 000 000
1914 . . . . .	» 23 750 000

Cette augmentation constante des crédits alloués montre bien que depuis 1906 la Marine allemande avait compris toute l'importance militaire des sous-marins.

L'Allemagne est donc entrée bien tardivement dans la voie des constructions des sous-marins puisque son premier submersible le *U*<sup>1</sup> lancé en août 1905, n'est entré en service qu'en février 1907.

Cette manière de procéder a présenté des avantages et des inconvénients :

La marine allemande a pu profiter de l'expérience acquise ailleurs. Ce n'est pas ici le moment de rechercher jusqu'à quel point et par quels moyens les submersibles allemands se sont inspirés des submersibles français. Constatons simplement que l'avantage de cette mise en train tardive a été que l'Allemagne a eu en main, rapidement et sans tâtonnements, de bons bateaux : les douze premiers se rapprochent de notre type français *Aigrette*; les huit suivants, plus grands, très voisins de notre classe *Pluviôse* (avec quatre ans de retard); les derniers enfin, encore plus grands. Constatons aussi avec plaisir qu'à tonnage égal et à âge égal nos sous-marins ont de meilleures qualités nautiques, une vitesse plus grande à la surface et un armement plus puissant.

Mais, en regard de ce précieux avantage, il y a un grave inconvénient, qui apparaît en pleine lumière aujourd'hui : c'est que, malgré l'activité déployée par l'Allemagne depuis 1907, malgré l'importance des crédits consacrés à la navigation sous-marine, *elle n'a pas eu le temps de construire assez de sous-marins*. Son programme comportait la constitution en 1917 d'une flottille de 72 sous-marins. Comme nous venons de le voir, elle n'a pu avoir pour la guerre qu'un peu plus de la moitié de ce nombre, qui est du reste beaucoup trop faible.

Ce qui a été dit pour l'Allemagne s'applique aussi à l'Autriche-Hongrie. Celle-ci n'a commencé à construire des sous-marins qu'en 1907. Lorsque la guerre a éclaté, elle en avait 6 armés *U*<sup>1</sup> à *U*<sup>6</sup> de faible tonnage (environ 300 tonnes) et 4 en construction dans son arsenal à Pola, sur les plans de Krupp, qui en construisait 5 pareils en Allemagne *U*<sup>7</sup> à *U*<sup>11</sup>. Ces quatre bateaux ont pu être successivement terminés depuis le commencement des hostilités. Ils portent les Nos *U*<sup>12</sup> à *U*<sup>16</sup>. C'est l'*U*<sup>12</sup> qui a torpillé le *Jean-Bart* dans l'Adriatique.

Malgré leur nombre trop faible, les sous-marins allemands et autrichiens ont bien travaillé, et on ne peut que rendre hommage à la hardiesse manœuvrière et à l'audace de leurs commandants.

Dans la seconde partie de sa communication, M. Laubeuf étudie l'action des sous-marins allemands.

Le rôle du sous-marin d'une puissance qui a à lutter contre un ennemi plus fort qu'elle — c'est le cas de l'Allemagne opposée à l'Angleterre et de l'Autriche contre la France — est multiple.

Il y a d'abord un *emploi défensif*:

a) Le sous-marin doit s'opposer au bombardement des ports et des rades de son pays. Il doit empêcher un débarquement.

Ce rôle a été bien rempli par les sous-marins allemands et autrichiens. Aucun port allemand n'a été bombardé, aucune forteresse côtière non plus. L'attaque de Cuxhaven par une escadre légère anglaise ne fut qu'une simple reconnaissance. Dans l'Adriatique, l'escadre française a lancé, sans grand effet d'ailleurs, des obus sur Cattaro. Elle n'a bombardé aucun autre port de la côte austro-hongroise;

b) Le sous-marin doit aussi empêcher le blocus immédiat des ports. Il oblige les forces bloquantes à s'éloigner considérablement des ports bloqués. Ici encore le succès des sous-marins a été complet : la « Grande Flotte » anglaise bloque la côte allemande, mais à une telle distance qu'une division allemande a pu sortir de l'Elbe, venir bombarder Scarborough, Hartlepool et Whitby le 16 décembre et rentrer dans les eaux allemandes sans avoir été attaquée. Il est vrai que sa seconde tentative a été moins heureuse, puisque le 24 janvier un nou-

veau raid tenté par les croiseurs cuirassés allemands se terminait mal pour eux : le *Blücher* était coulé, le *Derflinger* et le *Seydlitz* sérieusement avariés.

Il n'en reste pas moins que les bateaux allemands peuvent sortir aisément de leurs ports. Ils ont récemment saisi deux bateaux marchands hollandais entre les côtes de Hollande et les ports anglais. Lorsque les Anglais ont voulu établir, au début de la guerre, un blocus plus rapproché, les sous-marins allemands leur ont fait payer cher leur erreur : le *Cressy*, le *Hogue* et l'*Aboukir* ont été coulés le 23 septembre, avec perte de 1 500 hommes. Le fait que ces trois croiseurs cuirassés de 12 000 t. ont été envoyés au fond par un seul sous-marin, le *U-9*, petit bateau de 300 t., en dit plus long que bien des discours sur la valeur des sous-marins comme arme de combat.

Le 16 octobre 1914, un autre croiseur anglais, le *Hawke*, de 7 500 t., était coulé dans la mer du Nord avec 500 hommes.

Dans l'Adriatique, c'est la même chose : notre escadre est obligée de bloquer les ports autrichiens à grande distance. Le *Jules-Ferry* a failli être torpillé par un sous-marin à la fin d'août ; le *Waldeck-Rousseau* a été attaqué par deux sous-marins le 16 octobre près de Cattaro et n'a évité le torpillage que grâce à sa grande vitesse ; enfin le vaisseau-amiral, le *Jean-Bart*, a été attaqué par un sous-marin autrichien le 21 décembre 1914 dans le sud de l'Adriatique, c'est-à-dire fort loin des ports bloqués : une torpille a passé à l'arrière, l'autre a frappé l'avant. On peut s'estimer heureux de l'issue de la rencontre entre un de nos plus beaux cuirassés de 23 000 t. et un sous-marin de 800 t. ; si la torpille qui a frappé l'avant du *Jean-Bart* avait touché 25 ou 30 m. plus en arrière, notre cuirassé-amiral était probablement coulé.

Le résultat de cette action des sous-marins autrichiens dans l'Adriatique, c'est que notre escadre est à une telle distance des ports ennemis que les navires autrichiens peuvent sortir à leur aise de Pola et de Cattaro et qu'on vient d'apprendre que le 2 mars 1915 Antivari a été bombardé, le yacht du roi de Monténégro coulé, un magasin de vivres incendié.

Voilà les résultats de l'action défensive des sous-marins. Ils ont déjà surpris bien des gens. Quant à leur action offensive, niée par tant d'autorités navales, elle a été bien démontrée aussi par l'attaque de navires ennemis soit en pleine mer, soit près de leurs côtes.

Le croiseur anglais *Pathfinder*, de 3 000 t., a été torpillé et coulé le 5 septembre 1914 à l'entrée du Forth, en vue de la côte d'Ecosse, avec perte de 200 hommes.

Le croiseur russe *Pallada* a été coulé dans la Baltique le 11 octobre 1914 avec tout son équipage de 550 hommes.

Le croiseur *Hermes*, dans le Pas-de-Calais, le 1er novembre 1914.

La canonnière anglaise *Niger*, à 2 milles de la côte anglaise, près de Deal, le 11 novembre 1914.

Le cuirassé anglais *Formidable*, dans la Manche, près de Plymouth, le 1er janvier 1915, avec perte de 550 hommes.

Le croiseur auxiliaire *Bayano*, le 11 mars 1915, sur la côte d'Ecosse avec perte de 200 hommes.

Les sous-marins allemands ont aussi cherché à gêner les opérations de la flotte anglo-française sur la côte belge. Ils n'y ont pas beaucoup réussi en raison du peu de profondeur de la mer sur la côte de Flandre.

Il faut encore noter que dans le combat naval du 24 janvier 1915 dans la mer du Nord le rapport officiel de l'amiral Beatty dit textuellement que la poursuite des croiseurs allemands a dû être arrêtée lorsqu'on a atteint la zone où il y avait danger de rencontrer des sous-marins. Les sous-marins allemands, s'ils n'ont pas pu participer au combat, qui ne fut qu'une fuite éprouvée des Allemands devant l'escadre anglaise, ont cependant empêché les Anglais de compléter

leur victoire et d'envoyer le *Derflinger* et le *Seydlitz*, déjà gravement avariés, rejoindre au fond de la mer le *Blücher*.

On peut aussi faire remarquer que si les Turcs avaient seulement possédé une demi-douzaine de sous-marins bien commandés l'attaque actuellement conduite contre les fortifications des Dardanelles par l'escadre franco-anglaise aurait été rendue bien difficile sinon impossible.

Enfin les sous-marins allemands, depuis la déclaration du 4 février 1915, ont entrepris un autre genre d'opérations : la guerre aux bateaux de commerce ennemis (et même aux neutres) et le blocus de toutes les côtes des îles britanniques. C'est une action que je n'avais jamais envisagée en construisant mes submersibles, d'abord parce que la destruction de navires marchands n'a qu'un effet absolument négligeable sur l'issue des opérations militaires, ensuite parce que les sous-marins ne peuvent pas faire la guerre de course en se conformant aux règles du droit international.

Que disent ces règles ? Qu'un bateau de guerre belligérant a le droit de visiter et de capturer des bâtiments de commerce de nationalité ennemie ou des bâtiments neutres portant de la contrebande de guerre.

Le capteur a le devoir d'amener sa prise dans un port ami, où un tribunal des prises apprécie la validité de la capture. Il est cependant admis que si le corsaire ne peut pas mettre un équipage de prise sur le navire capturé, ou s'il ne peut le prendre en remorque, il a le droit de le couler, mais après avoir mis en sécurité l'équipage, les passagers et les papiers du bord. C'est ainsi que l'*Emden* a coulé presque toutes ses prises, en mettant de temps en temps à bord de l'une d'entre elles, qu'il laissait ensuite libre, les équipages des navires coulés.

Ceci est conforme au droit des gens. Mais le sous-marin, s'il peut à la rigueur arrêter un navire de commerce et le visiter, est dans l'impossibilité d'y mettre un équipage de prise ou de prendre à son bord l'équipage et les passagers. Dans plusieurs cas, un sous-marin allemand a arrêté un bateau de commerce en le menaçant des canons de 88 mm dont il est armé (et dont l'adoption m'avait paru inutile, parce que je n'ai jamais envisagé que l'action du sous-marin contre des bâtiments de guerre). Puis un officier et quelques hommes du sous-marin ont visité le navire, ont donné quelques minutes à l'équipage pour mettre les chaloupes à la mer et s'y embarquer, enfin ont coulé le bateau au moyen d'explosifs placés à bord.

Ceci n'est déjà pas conforme au droit des gens, car on est loin d'assurer la sécurité d'un équipage en l'abandonnant ainsi au milieu de la mer dans de frêles embarcations.

Mais l'action des sous-marins torpillant directement un navire de commerce sans l'arrêter ni le visiter est en dehors de toutes les conventions. C'est un simple acte de piraterie, qui devrait valoir la corde à ceux qui le commettent, de même que le torpillage, heureusement manqué, des navires-hôpitaux.

Quoi qu'il en soit, l'Allemagne voulait bloquer toutes les côtes des îles britanniques et une partie des côtes de France. Or, les conventions maritimes déclarent qu'un tel blocus ne peut être reconnu que s'il est effectif : les sous-marins allemands sont en bien trop petit nombre pour qu'il en soit ainsi. Du reste, on peut constater qu'ils manifestent de l'activité pendant une quinzaine de jours. Puis, la quinzaine suivante, on n'entend plus parler d'eux : ils sont rentrés dans leurs ports pour se réapprovisionner en combustible, en eau, en vivres, pour reprendre de nouvelles torpilles et enfin pour donner du repos à l'équipage, car leurs croisières doivent être terriblement fatigantes.

Les sous-marins allemands avaient aussi un autre but, bien plus grandiose. Ils devaient couler une partie des cuirassés anglais, rétablissant ainsi l'équilibre des forces navales et per-

mettant à la flotte cuirassée allemande de vaincre le reste de la « Grande Flotte » anglaise; alors la mer devenait libre pour le débarquement des armées allemandes en Angleterre. M. Laubeuf donne ici lecture d'un passage d'une brochure qu'il a publiée en 1908, sous le titre : *Les luttes maritimes futures* et dans laquelle il étudie les possibilités d'une guerre maritime entre l'Angleterre et l'Allemagne. Il constate avec regret que les idées qu'il a émises il y a sept ans ont été appliquées par nos ennemis. Cependant on peut se consoler en constatant que ce but-là aussi est manqué; il ne peut être poursuivi à cause de l'insuffisance du nombre et de la puissance offensive des sous-marins allemands.

C'est là le fait qui domine tout : la préparation de l'Allemagne sur terre avait été formidablement étudiée dans tous ses détails. Sa préparation sur mer était incomplète et aurait eu encore besoin de quelques années de travail.

Si on posait au kaiser la question suivante : « Vous avez dans le canal de Kiel de fort beaux cuirassés modernes. Voulez-vous échanger les quatre plus récents, valant ensemble 300 millions, contre 150 sous-marins ayant la même valeur totale? » que pensez-vous qu'il répondrait? Je suis persuadé qu'il accepterait avec enthousiasme.

Dans la troisième partie de sa communication, M. Laubeuf indique le moyen de défense contre les sous-marins : emploi des filets métalliques, au mouillage seulement.

En mer, il faut soit prendre chasse devant le sous-marin, en faisant des changements de route pour rendre incertain le tir des torpilles, ou bien, si on est très près, foncer droit sur le sous-marin pour tâcher de le couler en l'éperonnant.

M. Laubeuf indique la nécessité de munir les bâtiments de commerce de deux canons pour tirer sur les sous-marins : c'est ce qui se faisait au temps de la marine à voile.

L'attaque par les aéroplanes paraît assez peu efficace. Aucun aéroplane n'a jusqu'ici détruit, ou même avarié, un sous-marin en marche.

Il faut tâcher de surprendre, avec des bâtiments rapides, les submersibles lorsqu'ils sont en *émersion* et alors les canonner ou les éperonner.

M. Laubeuf compare les pertes de sous-marins avec les pertes qu'ils ont fait subir à leurs adversaires.

Il ne croit pas que les sous-marins détruits soient aussi nombreux qu'on a bien voulu le dire. A en croire diverses informations, les Anglais auraient coulé 8 ou 10 sous-marins,

les Russes 5, les Français 3 ou 4. Les avions en auraient gravement avarié 2 ou 3 à Zeebrugge; un autre aurait sauté, etc. Cela en ferait au moins une vingtaine.

Chaque fois qu'un navire tire quelques coups de canon sur un submersible naviguant à la surface, on dit que le sous-marin est coulé. De même chaque fois qu'un sous-marin, qui plonge, laisse une tâche d'huile à la surface, ce qui signifie simplement qu'une soute à pétrole n'était pas complètement vidée. C'est probablement très exagéré.

Les pertes officielles constatées sont les suivantes :

*U<sup>15</sup>*, coulé par le croiseur *Birmingham* le 9 août 1914;

*U<sup>18</sup>*, éperonné par le destroyer anglais *Garry* le 24 novembre 1914;

*U<sup>5</sup>*, coulé par les destroyers de la Manche *Gourka* et *Maori* le 2 mars 1915;

*U<sup>12</sup>*, coulé par le destroyer anglais *Ariel* le 9 mars 1915 dans le Pas-de-Calais;

*U<sup>29</sup>*, coulé le 25 mars.

On peut y ajouter vraisemblablement un sous-marin éperonné par le vapeur de commerce *Thordis* le 28 février 1915, un autre par un contre-torpilleur français et un troisième par les Anglais. Soit en tout 8 bateaux. Dans trois cas, l'équipage a été fait prisonnier.

Ces 8 bateaux représentent environ 3 600 t. et la perte d'une centaine d'hommes.

En laissant de côté les bateaux de commerce, les sous-marins allemands ont coulé 9 navires de guerre anglais et 1 russe, d'un déplacement global de 75 000 tx., et causé la perte de 3 500 hommes.

Dans la quatrième partie, M. Laubeuf donne lecture des opinions émises sur les sous-marins et leur rôle militaire par diverses autorités maritimes : M. le Vice-Amiral Fournier et le Commandant Daveluy en France, l'Amiral Lord Fisher et l'Amiral Sir Percy Scott en Angleterre.

Sa conclusion est la suivante :

*Le sous-marin a déjà pris une place importante dans la composition des flottes de guerre. Cette importance ne fera que s'accroître dans l'avenir. Il sera impossible de ne pas tenir compte des enseignements actuels dans la composition des flottes futures. Il est persuadé que la guerre de 1914-1915 marque une date capitale dans l'évolution du matériel naval.*

DÉSIGNATION	<i>U<sup>1</sup></i>	<i>U<sup>2</sup> à U<sup>8</sup></i>	<i>U<sup>9</sup> à U<sup>12</sup></i>	<i>U<sup>13</sup> à U<sup>20</sup></i>	<i>U<sup>21</sup> à U<sup>32</sup></i>	<i>U<sup>32</sup> à U<sup>38</sup></i>
Date de la mise en chantiers . . . .	1903	1906-07	1908	1909-10	1911-12	1913
Déplacement à la surface . . . . t	185	237		450	650	675
» en immersion . . . . t	240	300		550	800	835
Longueur . . . . . m	39,10	43,20		"	65	"
Largeur . . . . . m	3,60	3,75		"	6,10	"
Tirant d'eau . . . . . m	2,80	2,95		"	3,60	"
Puissance effective des moteurs à pétrole de surface. . . . . ch	400	600		1 200	1 800	2 500
Puissance effective des moteurs électriques de plongée . . . . . ch	240	320		600	800	"
Vitesse maximum à la surface nœuds	11	12		15	16	17
Vitesse maximum en plongée nœuds	8	8,5		9	10	"
Rayon d'action à la surface . . . .	"	1200 milles à 9 nœuds			1500 milles à 12 nœuds	
» en plongée. . . . .	"	50 milles à 9 nœuds			70 milles à 6 nœuds	
Armement . . . . .	4 tube lance- torpilles	2 tubes	2 tubes	2 ou 3 tubes	4 tubes	
	3 torpilles de 450 mm	4 torpilles de 450 mm	4 torpilles de 450 mm	4 ou 6 torpilles	8 torpilles de 500 mm.	
				1 canon de 37	2 canons de 88 mm	