

Navire hôpital

SALTA

Marine Britannique



Nom : SALTA
Type : Navire-hôpital sous pavillon britannique.

Paquebot de la Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur (S.G.T.M.)

Chantier : Forges & Chantiers de la Méditerranée, La Seyne sur Mer.
Commencé : 04 mai 1910.
Mis à flot : 13 mars 1911.
Terminé : 13 juillet 1911.

En service (MM) : 17 juillet 1911.
Retiré (MM) : 10 avril 1917.

En service (MN) : Néant.
Retiré (MN) : Néant.

Caractéristiques :

⁽¹⁾ Navire en acier à deux hélices, trois ponts, deux mâts et deux cheminées.

137,76 (pp.) x 16,28 x 9,61 m. ;

TE : 7,61 m. ;

7 285 tjb. ; 4 239 tjn. ; 5 465 tpl. ;

4 cales ;

2 machines alternatives à triple expansion, 6 chaudières cylindriques tubulaires timbrées à 13 kg/cm² ;

7 200 cv. ;

16,8 nds. ;

Indicatif LBTK ;

56 passagers en première, 140 en seconde, 1 576 émigrants.

⁽²⁾ 136,95 x 16,23 m. ;

7284 tb. ; 4239 tn. ; 4700 tpl.

7200 cv. ;

18 nds. ;

69 passagers en 1^{re}, 45 en seconde, 30 en 3^{eme}, et 1500 en dortoirs.

Sister-ship : *Valdivia*.

Armement :

N.C.

¹ Non référencé.

² Armements marseillais - Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988) - Paul Bois.

Principales dates :

13 mars 1911 : lancement à 11h30 pour le compte de la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur. Sa marraine est M^{me} Babeau, épouse du Président de la Compagnie.

05 juillet 1911 : à Marseille (C^{dt} Margier) pour les essais préliminaires et un passage au bassin.

11 juillet 1911 : vers La Seyne pour essais.

13 juillet 1911 : livré à Marseille.

17 juillet 1911 : brevet de francisation n° 44 560.

06 novembre 1911 : rapatrie les survivants du *Djolibah* (16 hommes sur 36) conduits par le Chef mécanicien Tournier, coulé le 29 octobre par le *Liberia*. Le *Djolibah* remorquait le *Libéria* quand il est tombé en travers suite à une avarie de machines. Le *Libéria* l'a alors éperonné, l'embarcation du C^{dt} et du Second a chaviré, tous les occupants ont péri.

09 décembre 1911 : s'échoue à cause de la tempête dans l'embouchure du Rio de la Plata ; renfloué le 12 décembre par 6 remorqueurs.

20 janvier 1912 : abordé sur son étrave par le navire anglais *Palawan*.

05 novembre 1914 : arrivé à Buenos-Aires, il est affrété par le gouvernement britannique comme navire-hôpital.

10 avril 1917 : venant de Southampton en compagnie de 3 autres navires-hôpitaux, il se présente à 11h40 devant Le Havre, escorté par des destroyers.

Le drifter anglais *Diamond* hisse le signal "me suivre", mais le **SALTA** (C^{dt} Rio) vire de bord. Il préfère, faute de pilote, laisser passer les autres navires-hôpitaux. A 11h43, comme il achève son évolution, il touche une mine à un demi mille dans le nord de la bouée d'atterrissage (bouée à sifflet), chavire et coule en neuf minutes.

Malgré l'intervention de deux destroyers, de quatre chalutiers et du canot de sauvetage de la Chambre de Commerce, on ne peut sauver que 74 des 250 personnes à bord ; le Capitaine Rio quant à lui disparaît avec son bâtiment.

A 11h48, le destroyer anglais *P-26*, Lieut. Commander Eastaway, qui se portait au secours du **SALTA**, est à son tour coupé en deux par une mine. Les deux parties flottent une trentaine de minutes et ce temps est mis à profit par le *P-19* pour accoster les 2 épaves et sauver 40 des 59 hommes.

A basse mer, la partie la plus haute de l'épave du **SALTA** qui repose sur le flanc, est à quatre mètres sous la surface.

Les corps repêchés auront le triste privilège d'inaugurer un nouveau cimetière à l'ouest du terrain Sainte Marie alors que deux mois après le drame, des pêcheurs recueillent encore au large des cadavres de nurses anglaises.

Moins d'un mois plus tard, le sous-marin *UC 26* qui avait procédé au mouillage des mines fatales au **SALTA** et au *P-26* rencontra son destin à son tour dans le Pas de Calais.

07 août 1920 : début des opérations de relevage des 34 épaves de la rade du Havre. L'épave du **SALTA** échoit à la Compagnie La France. En fait, l'épave n'a jamais été renflouée et est toujours portée sur les cartes marines.

Position selon le SHOM : 49° 32,1390' N 0° 2,3074' W.

Cartographie :



Iconographie :



SALTA
Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur
Algérie – Tunisie – Brésil – Plata – Canaries - Sénégal.

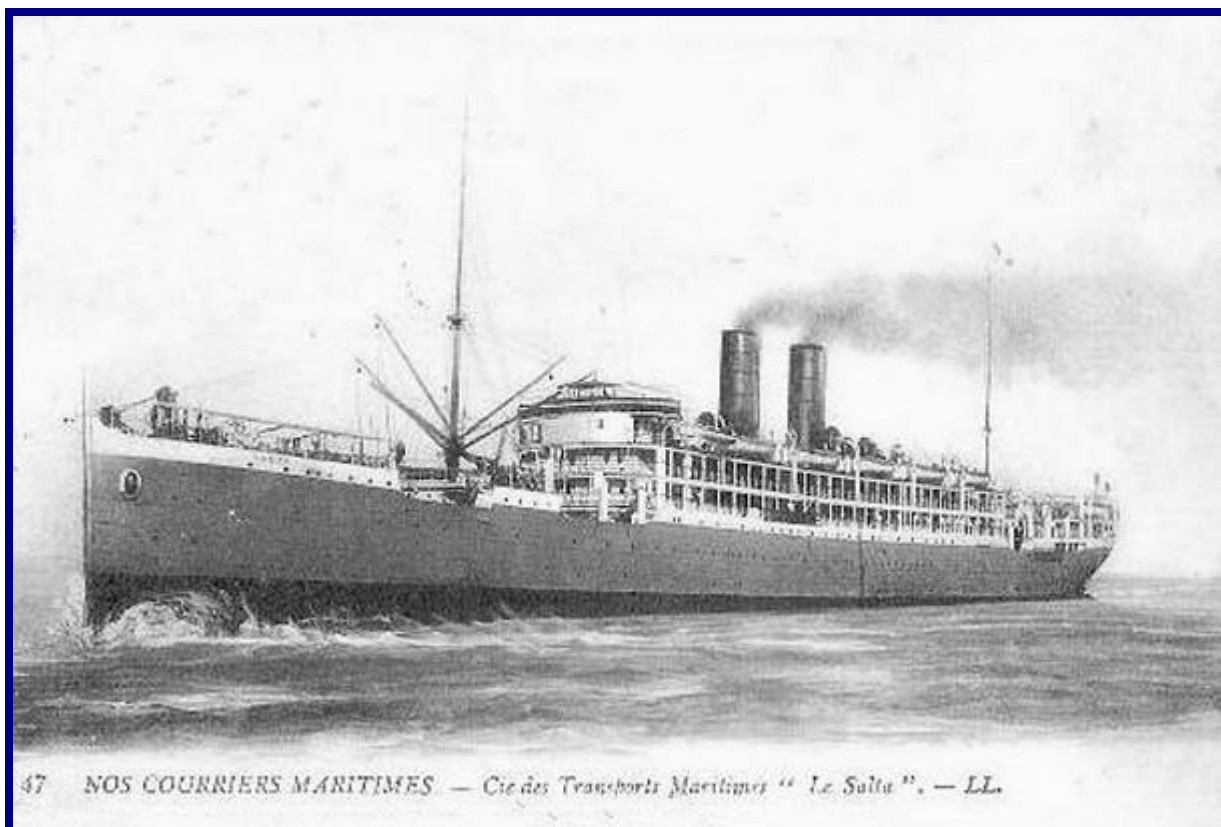


Navire-hôpital SALTA.



1890. Société Générale de Transports Maritimes — « Salta », par grosse Mer - EL.

Société Générale de Transports Maritimes – « Salta », par grosse mer.

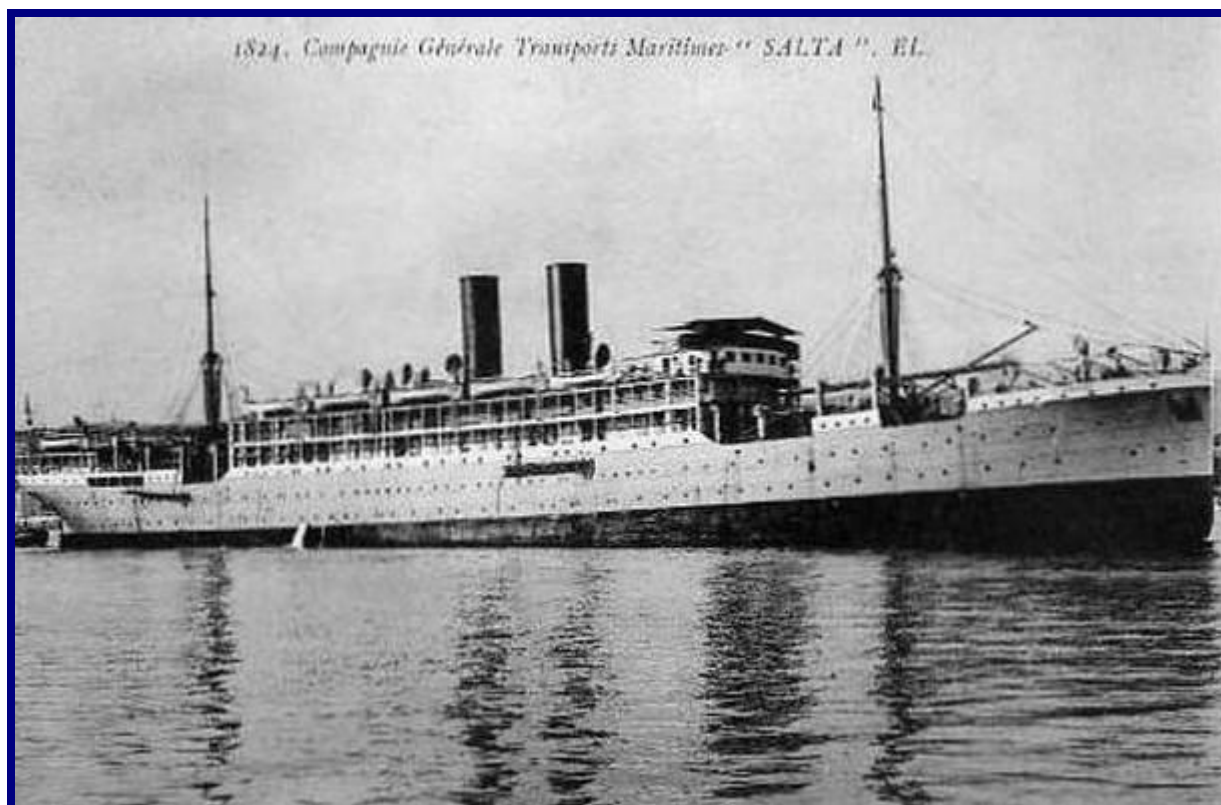


47 NOS COURRIERS MARITIMES — Cie des Transports Maritimes " Le Salta ". — LL.

Nos courriers maritimes – C^{ie} des Transports Maritimes – « Le Salta ».



« SALTA »
Paquebot Français des Transports Maritimes
Par grosse mer
(Télégraphie sans fil à bord).



Compagnie Générale Transports Maritimes – « SALTA »

Sous-marin :

UC 26 - Sous-marin mouilleur de mines type UC II

Patrouille n° 7 du 7 au 20 avril 1917 :

Parti de Zeebrugge, l'UC 26 avait pour secteur d'opération, la Manche et les côtes ouest de France. Le 9, il avait procédé au mouillage de 5 mines devant Boulogne et de 6 devant Le Havre avant de mettre le cap sur Cherbourg où le 11 il torpillait la *Duchess of Cornwall* au large de Barfleur et endommageait le vapeur *Branksome Hall*.

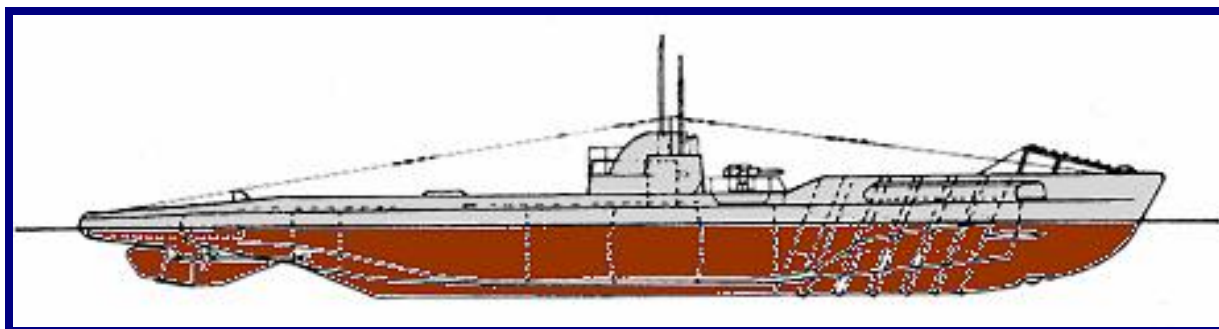
Poursuivant sa route vers le Golfe de Gascogne, il coulait le cotre français *Gambetta* devant l'Île d'Yeu le 13 puis le jour suivant, au large de l'embouchure de la Gironde, le vapeur espagnol *Tom*.

Le 19, sur le chemin du retour, il coulait au large de l'Île Vierge la goélette *Surcouf* suivie le lendemain par la goélette anglaise *Senator Dantziger* devant Beachy Head.

Le 20, il entra à Zeebrugge.

Le barrage de mines mouillé devant Le Havre provoquait la perte outre du *Salta* et du *P-26*, celle du chalutier armé anglais *Amy* le 11 avec la plus grande partie de son équipage.

Au retour de cette patrouille, von Schmettow était promu au grade de Kapitänleutnant.



Construit aux chantiers Vulkan de Hambourg.

Mis sur cale le : N.C.

Lancé le : 22 juin 1916.

En service le : 18 juillet 1916.

Caractéristiques

Déplacement : 417 tonnes (sf)
493 tonnes (sm)

Longueur : 49 m 40 (ht)

Largeur : 5 m 20 (ht)

Tirant d'eau : 3 m 70

Propulsion :	2 x 250 CV diesel. 2 x 230 CV électrique.
Carburant :	41 + 15 tonnes.
Vitesse :	11,6 nds (sf) 7,0 nds (sm)
Autonomie (milles / nds) :	Surface 9430 / 7 Plongée 55 / 4
Armement :	
TLT d'étrave	2 7 torpilles 450/500 mm.
TLT de poupe	1 18 mines – type UC200.
Canon	1 x 88 mm.
Equipage :	3 officiers, 23 marins.

Commandants successifs :

18 juillet 1916 – 09 mai.1917 : Oblt z.S. puis Kptlt. Matthias ;
Graf von Schmettow

Flottille d'appartenance :

Flottille Flandern (Zeebrugge) de juillet 1916 à mai 1917.

Sort final :

Le 30 avril, l'*UC 26* reprenait la mer à destination une nouvelle fois, de la côte française de Gascogne. Dans la nuit du 2 mai, il procédait à un nouveau mouillage de 6 mines devant Le Havre puis 6 devant le port de Caen et le dernier lot le lendemain devant Cherbourg. Ce même jour, il coulait à la torpille le norvégien *Certo* dans un convoi à l'arrivée tandis que le 11, le vapeur *Ussa* était victime des mines de la veille.

Il restait en activité dans ce secteur jusqu'au 8, sabordant au passage le cotre *Iris* puis probablement à la suite d'avaries techniques, il reprenait la route du retour. L'intention de Von Schmettow était de franchir le barrage de mines du Pas de Calais en surface en longeant la côte française. Vers minuit, par visibilité médiocre devant le Cap Gris Nez, un destroyer apparaissait soudain sur bâbord avant. Malgré la réaction immédiate du sous-marin pour prendre la plongée, celui-ci était violemment abordé par le destroyer HMS *Milne* et sombrait aussitôt par 40 mètres de fond vers le point 51.03N 01.40E.

La violence du choc fut telle que le destroyer en eut son étrave sérieusement endommagée et que l'on y retrouva fichés dans le métal, des débris provenant de l'*UC 26*.

Huit hommes parvenaient néanmoins à échapper à l'engloutissement dont l'officier de quart, le Lt.z.S. Heinrich Petersen. Le destroyer *Milne* le repêchait en compagnie d'un

mécanicien mais selon les dires de Petersen, l'équipage anglais ne poursuivit pas la recherche des autres rescapés qui se noyèrent.

Matthias, Graf von Schmettow (Comte von Schmettow)

Né le 9 novembre 1887.

Entré dans la Marine Impériale en avril 1906

1914 – décembre 1914 : Officier de quart sur le torpilleur *S 148*

Janvier 1915 – juin 1915 : Ecole des sous-marins et cours de commandant.

24 juin 1915 – 4 mai 1916 : Commandant de l'*UC 6*.

Juin 1916 – juillet 1916 : Etat-Major de la Flandern Flottille

18 juillet 1916 : Commandant de l'*UC 26*.

13 février 1917 – 2 mars 1917 Commandant temporaire de l'*UB 10* pour une patrouille.

3 mars 1917 – 20 mars 1917 : Commandant temporaire de l'*UB 23* pour une patrouille.

9 mai 1917 Mort au combat dans le Pas de Calais à bord de l'*UC 26*.

Il n'avait pas 30 ans.

Bibliographie :

Les navires hôpitaux français au XX^e siècle, du Docteur Gilles Barnichon - Editions MDV – 1998.

Armements marseillais - Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988) - Paul Bois – Histoire du Commerce et de l'Industrie de Marseille – Tome II - édité par la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille – Provence – 1988.

La Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur (et ses filiales : Compagnie de Navigation France-Amérique, Sefton Steamships Company & Lloyd Latino) - Alain Croce.

Der Handelskrieg mit U-Booten - Arno Spindler – Vol. 4.

Die UC-Boote der Kaiserlichen Marine – 1914 / 1918 - H. Bendert.

Ehrenrangliste der Kaiserliche Deutschen Marine - K.Adm. Stölzel.

Internet :

<http://grieme.org/salta.htm>

<http://www.histomar.net>