

TORPILLAGES ET NAUFRAGES

Amiral Magon
Georges Philippar
Ravitailleur
Lamoricère

Torpillage de l'Amiral Magon

L'histoire se situe au cours de la Première Guerre mondiale. Après l'occupation de la Serbie et de l'Albanie par les troupes allemandes et austro-hongroises, les nations alliées (France, Grande-Bretagne, Serbie, Grèce et Italie) décident de maintenir un front solide aux frontières nord de la Grèce, plus précisément sur le golfe de Salonique. Le 12 octobre 1915, sont débarquées à Salonique les deux premières divisions françaises et une division anglaise, sous le commandement du Général Sarrail pour porter secours à l'armée serbe, lesquelles forment le noyau de l'Armée Alliée d'Orient

L'approvisionnement de ce corps expéditionnaire ne va pas sans poser de problèmes. Au travers d'une chaîne logistique lente et complexe, il faut importer de France du matériel pour Salonique, dans un contexte politique devenu plus que difficile, (batailles de Verdun, de la Somme, du Chemin des Dames). La route à travers la Méditerranée jusqu'à Salonique, n'est pas non plus dénuée de risques, le voyage d'une durée d'environ 8 jours se déroulant le plus souvent sous la menace omniprésente des mines et des sous-marins.

Sur le front, les conditions sont incroyablement pénibles. La chaleur de l'été est insupportable, et le froid de l'hiver plonge les hommes dans une profonde souffrance morale et physique. Les ravitaillements sont irréguliers, et le matériel s'avère inadapté pour ce genre de région. Les hommes meurent de froid et de maladies. Le paludisme s'installe, la plupart des soldats sont contaminés.

Près de six cent mille hommes, dont trois cent mille français sont engagés sur ce front. Après l'armistice cette armée alliée sera engagée contre les bolcheviks en allant prendre position en Roumanie sur le front sud de la Russie. Son rapatriement qui ne débutera que fin mars 1919 ne s'achèvera qu'en Août, soit 10 mois après l'armistice du 11 novembre 1918. 70 000 soldats français ne rentreront jamais.

Les soldats de cette Armée d'Orient appartenaient à des régiments d'Infanterie Coloniale, dont beaucoup recrutaient dans l'Ouest de la France. J'ai ainsi compris pourquoi on rencontrait dans nos cimetières et nos généalogies autant de soldats réputés morts à "Salonique". En fait ce n'était pas à Salonique, mais quelque part sur ce long front d'Orient qui allait de la Serbie à la Roumanie. Ce fut le cas de Pierre Le Tilly un jeune frère de Ernest Le Tilly, tué quelque part en Serbie à 19 ans, et d'un cousin Fruneau mort aussi là-bas des suites d'une méningite à 24 ans. (Les fiches des soldats morts pour la France en 1914-1918 sont disponibles directement sur Internet, sauf de ceux qui sont morts de maladie pour lesquels il faut faire un courrier pour obtenir la fiche)

PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom LE TILLY

Prénoms Pierre Ferdinand Marie Joseph

Grade Sergent 29^e Cie

Corps 3^e Régiment d'Infanterie Polonoise

N^o 12881 au Corps. — Classe 1916

Matricule. 3031 au Recrutement Nantes

Mort pour la France le 29 Mars 1918 à Salonique

Genre de mort tué à l'ennemi

Né le 18 Juin 1895

à Asserac Département Loire Inférieure

Arr^e municipal (p^r Paris et Lyon) }
à défaut rue et N^o.

Jugement rendu le 10 Juin 1921
par le Tribunal de N. Nazaire
acte ou jugement transcrit le 13 Juillet 1921
à Asserac, Loire Inf.

N^o du registre d'état civil

266-708-1022. [26434]

PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom FRUINEAU

Prénoms Georges Benjamin

Grade 2^e Classe 28^e Régiment d'Artillerie

Corps 28^e Régiment d'Artillerie

N^o 1649 au Corps. — Cl. 1914

Matricule. 1630 au Recrutement Nantes

Mort pour la France le 27 Mars 1918

Genre de mort tué à l'ennemi

Né le 10 Juillet 1892

à Nantes Département Loire Inférieure

Arr^e municipal (p^r Paris et Lyon) }
à défaut rue et N^o.

Jugement rendu le
par le Tribunal de
acte ou jugement transcrit le 14 Décembre 1918
à Nantes Loire Inférieure

N^o du registre d'état civil 1076/17

101-705-1022. [26434]

Fig 1 - Fiches de décès de Pierre Le Tilly et Georges Fruneau morts "à Salonique"

Références Internet sur l'Armée d'Orient :

<http://40rigg.site.voila.fr/orient.html>

<http://perso.wanadoo.fr/vauquois.sno/vauquois/site/HTML/artisanat/salle4/orient.htm#>

Le transport de troupes "Amiral Magon" en route pour Salonique a été torpillé en Janvier 1917. Célestin Gicquel qui en fut le témoin en a fait un récit destiné m'a-t-on dit à être lu au cours des messes de façon à informer les paroissiens de Vertou des souffrances endurées par leurs combattants, soldats et marins.

A bord de l'Arc - le 26 Janvier 1917

Notre nouvelle campagne est mouvementée pour son début; j'espère que cela se calmera petit à petit. Mercredi dernier de grand matin, nous avons pris au large de Malte un convoi de 2 bateaux chargés de troupes, de chevaux et de matériel. Toute la journée de mercredi et la matinée du Jeudi cela s'est bien passé; nous étions, comme de coutume, en route devant les bateaux à environ 800 mètres; nous nous mettions à table quand un coup de sifflet parti de l'un des cargos nous a tout fait laisser; en hâte nous sommes montés sur le pont nous doutant bien de ce qui arrivait: un sous marin était là. En effet à peine arrivé sur le pont je vis l'explosion à babord arrière de "L'Amiral Magon"; le bateau s'enfonçait lentement pendant que nous courions dans la direction d'où était venue la torpille. Pendant ce temps on signalait à "La Pampa" qui était derrière de continuer sa route. Tout cela a pris quelques minutes; "l'Amiral Magon" s'enfonçait lentement par l'arrière et un moment j'eus l'espoir qu'il pourrait flotter assez longtemps; mais à un certain moment l'eau s'engouffrant à l'arrière fit lever le nez du bateau qui se dressa verticalement pour couler rapidement debout.

Tout cela entre l'explosion et l'engloutissement avait duré environ 14 minutes; entre temps 963 soldats et environ 80 hommes d'équipage de bord avaient réussi à mettre les embarcations et les radeaux à la mer; nous nous rapprochions de l'endroit où le bateau avait coulé en mettant nos embarcations à la mer; il y eut là un moment critique: nous étions stoppés avec une embarcation de chaque bord, plus guère moyen de bouger, quand à 30 ou 40 mètres de l'avant un peu par babord on vit très distinctement le périscope du sous-marin; il fut canonné mais il était trop près du bord pour qu'il fut possible de l'atteindre; malgré tout nos obus(disposés pour éclater sous l'eau) ont dû lui donner à réfléchir.

Sous la menace de le voir reparaître; il a fallu organiser le sauvetage des gens, en manoeuvrant pour éviter les radeaux, les hommes accrochés à des planches; avec cela une forte houle nous gênait pour tout; l'aspect de la mer était sinistre; partout des débris, des radeaux, des hommes, des mulets. Quand nous passions près d'un groupe; c'étaient des mains qui se tendaient vers nous avec des râles, des appels au secours. Je me souviendrai longtemps de cette journée.

Mais il fallait agir promptement; le commandant fit bien les choses; on chercha d'abord à sauver les gens à l'eau, trempés complètement; un à un, deux à deux, le long du bord on les pêchait et les ramenait pendant que les embarcations allaient en prendre. Cent cinquante environ furent sauvés ainsi; les malheureux étaient dans un état lamentable, à moitié congestionnés; quelques uns sont même morts à bord.

Pendant tout ce temps il fallait veiller au sous-marin qui ne se montra pas d'ailleurs. Le temps passait vite; vers trois heures de l'après midi on put s'attaquer aux radeaux les plus petits et les moins confortables; le sauvetage fut moins pénible car les hommes qui s'y trouvaient n'étaient ni trop mouillés ni trop fatigués. La T.S.F. avait fonctionné et nous attendions du renfort en continuant le sauvetage; le pont se remplissait vite avec les gros radeaux; mais beaucoup de malheureux grelottaient; il fallut en descendre dans la chaufferie et dans la machine, pendant que sur le pont on faisait la respiration artificielle à ceux qui avaient perdu connaissance.

A cinq heures du soir un torpilleur arrivait et sauvait les gens des chaloupes, installés confortablement ceux là. A 6 heures $\frac{1}{2}$ (du soir) nous avons fait route pour Argostoli; rempli de survivants, il y en avait partout, sur le pont, dans les chambres. La nuit ne fut pas très mauvaise comme mer; sauf le matin où cela commençait à se gêner; nous avons été surpris en constatant que nous avions sauvé 475 personnes parmi ceux-ci le colonel et le commandant du cargo.

L'autre torpilleur en avait sauvé 327; 802 sauvés sur 1040; c'est miracle qu'il n'y ait que 240 disparus avec le temps qu'il faisait; d'autant plus que les soldats venaient de manger quand le bateau a été torpillé; s'il avait fait beau; nous en aurions peut être sauvé davantage. Mais chacun a fait ce qu'il a pu: des matelots se sont jetés de nombreuses fois à l'eau avec une corde pour amener le long du bord des hommes qui n'en pouvaient plus sur les planches. Heureusement que nous étions là, car le nombre actuel des victimes ne serait peut être pas celui des sauvés. Ce soir l'Amiral a témoigné officiellement par signal, sa satisfaction à "L'Arc"; mais ce qui nous a le plus fait plaisir ce sont les remerciements bien sincères ceux-là des gens que nous avons sauvés.

Célestin Gicquel

"

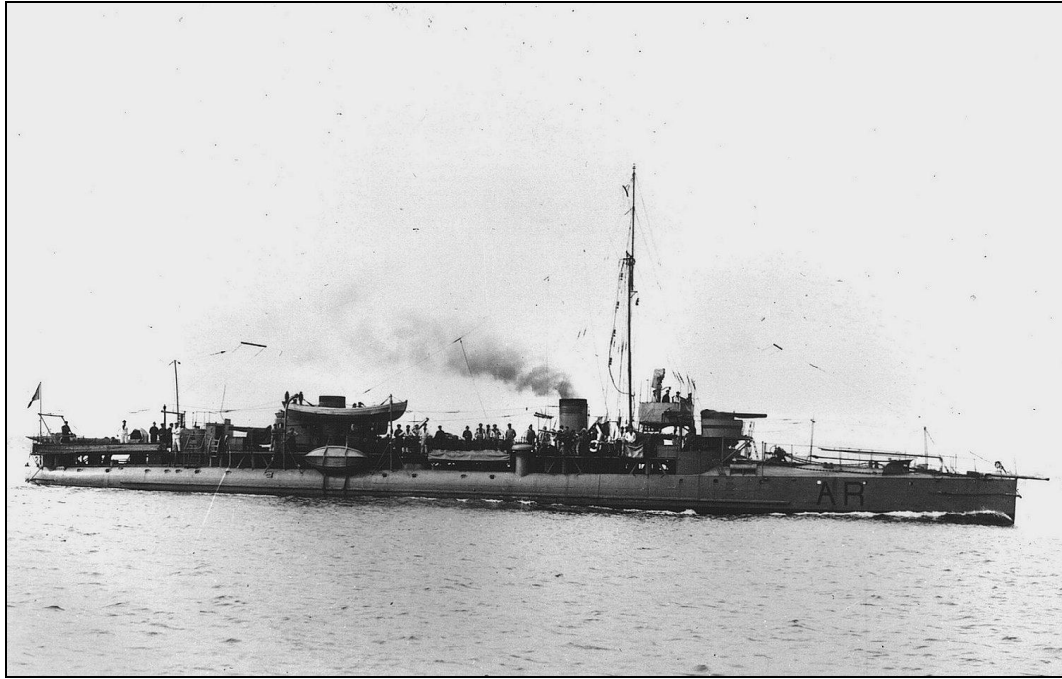


Fig 1 - Torpilleur d'Escadre "Arc"



Fig 2 - Maquette de "La Bombarde" - Torpilleur du Type Arc

Célestin Gicquel a pris une part, modeste comme toujours mais efficacement dans la réussite de ce sauvetage. Il faut savoir en effet qu'avant la prise de fonction de Célestin Gicquel comme Officier mécanicien, l'Arc était continuellement hors service en raison des défaillances répétées de sa machine. On peut imaginer que sans lui l'Arc n'aurait peut-être pas été opérationnel lors du naufrage de l'Amiral-Magon !!

La note d'appréciation du Cdt de l'Arc datée du 26 Juillet 1916 le confirme :

" Officier mécanicien de tout premier ordre, très zélé, extrêmement consciencieux et d'une grande capacité technique. C'est grâce à son dévouement et à sa ténacité que l'Arc a pu tenir depuis le début des hostilités un service intensif sans autres avaries que celles dues à l'usure. Proposé pour la Légion d'Honneur"

Rapport du lieutenant colonel Freydemberg commandant le 40e régiment d'infanterie adressé à Monsieur le colonel commandant l'infanterie de la Division au sujet du Torpillage de l'Amiral Magon.

..

Les emplacements occupés par les hommes et les animaux embarqués sur l'Amiral Magon étaient les suivantes :

Entrepont avant : 3e Cie de mitrailleuse du 40^e - Reliquat des 1er et 2e bataillons du 40e - Partie des animaux du 40e

Dans le pont de la longue dunette : 10e Cie du 40e - 11e Cie du 40e - partie de la CHR du 40e - détachement automobile

Cale : conducteurs du 40e et animaux - artillerie (30e batterie du 57e d'artillerie)

Depuis le départ de Marseille jusqu'au 25 janvier matin rien à signaler. Le service s'est fait normalement les postes d'abandon ont été pris et vérifiés soigneusement chaque jour, les ceintures de sauvetage distribués au départ.

Le vingt-cinq à onze heure, le convoi marchait de la façon suivante : L'Arc en tête, L'Amiral Magon à 500 ou 600 mètres en arrière, Le Tampa à 300 ou 400 mètres en arrière du Magon. Le temps était beau, la houle assez fortes. Les postes d'abandon avaient été pris et vérifiés à neuf heures. Les hommes avaient mangé à partir de 9h 45. A onze heures dix minutes, les officiers prenaient leur repas.

A ce moment des coups de sirène répétés invitent à prendre d'urgence les postes d'abandon. Le commandant du transport (capitaine Lenormand) a vu le périscope d'un sous- marin. Il voit lancer la torpille, manœuvre immédiatement pour l'éviter, mais la torpille sort de l'eau, change de direction et choque l'arrière du navire à hauteur de la cloison étanche séparant la cale occupée par les artilleurs de celle occupée par l'infanterie.

L'amiral Magon devait disparaître neuf minutes après avoir été frappé, mais pendant les dernières minutes, la gîte était tellement grande qu'il était impossible de se tenir debout sur le pont, toutes les opérations de sauvetage ont donc du être exécutées avec une grand rapidité. Pas un homme n'a perdu son sang-froid, pas un cri n'a été proféré, pas une bousculade n'a eu lieu.

...

Dès le premier coup de sirène tout le monde a pris normalement son poste d'abandon, mais déjà la torpille a fait subir de lourdes pertes à la batterie d'artillerie ainsi qu'aux 10e et 11e compagnie du 40e.

L'explosion broie les échelles de sortie de la cale d'artillerie et détruit un radeau et une embarcation. L'eau se précipite et noie en un instant des palefreniers de la CHR occupés à soigner les chevaux et les artilleurs restés dans la cale.

Les moyens de sauvetage sont mis aussitôt en œuvre, les radeaux détachés, les embarcations mises à l'eau, mais le Magon qui court sur son aire laisse à 150 ou 200 mètres derrière lui 5 ou 6 radeaux les uns parce qu'ils ne sont pas munis de cordes les reliant au navire, les autres parce que les cordes ont été coupées à tort pendant leur mise à l'eau.

Un faute de manœuvre fait piquer une embarcation, deux autres trop chargées chavirent, mais les hommes arrivent à s'accrocher à des flotteurs. La plus grande partie du personnel s'éloigne alors du navire. Un certain nombre d'hommes quoique munis de la ceinture de sauvetage hésitent à se jeter à l'eau pour gagner soit un radeau soit une embarcation. Je leur intime l'ordre de se

jeter à la mer, ils l'exécutent. Je saute alors à mon tour en même temps que le capitaine du Magon. Quelques hommes se sont accrochés à des cordes qui pendent le long de la coque et, malgré toutes les objurgations ne veulent pas s'éloigner. Quelques secondes après, le navire s'enfonce par l'arrière, de gros jets de vapeur indiquent que l'eau atteint les foyers, l'avant du bateau se dresse hors de la mer et le transport s'engloutit entraînant dans son remous les quelques isolés qui n'ont pu s'éloigner suffisamment du bord.

L'Arc peut de suite recueillir les hommes en perdition.

Le sous-marin rôde autour de sa victime et montre son périscope à 30 m de l'Arc, le contre torpilleur tire quelques coups de canon et poursuit son œuvre de sauvetage, ses embarcations sont mises à l'eau, certains hommes de l'équipage se jettent plusieurs fois à la mer pour recueillir des isolés en perdition et les ramener à bord. Pendant six heures jusqu'à l'arrivée de la Bombarde tout l'équipage de l'Arc se prodigue et recueille 437 hommes et 13 officiers à son bord. Quelques bon nageurs du 40e qui ont pu rallier l'Arc dans les premières minutes participent comme l'équipage au sauvetage de leurs camarades. Moi-même je suis recueilli accroché à une planche deux heures 30 après la disparition du Magon.

La Bombarde qui arrive sur les lieux une heure avant la tombée du jour, recueille à son bord les passagers des radeaux restants et des embarcations .

Le drapeau du 40e et le porte-drapeau ont été embarqués sur un radeau métallique. Ce radeau qui faisait de l'eau, a chaviré cinq fois. Les trois premières le drapeau a pu être sauvé. A la quatrième, il a coulé à pic et l'état de fatigue des survivants déjà moins nombreux était tel qu'aucun n'a pu plonger pour tenter de le rechercher.

Les pertes en personnel sont les suivantes :

Infanterie

- officiers : MM Clément / De Sabatier / Jourdan

- 150 hommes : 20%

Artillerie 41 : 20%

TM 4 16%

Génie télégraphique 1 : 20%

Equipage du Magon 11 : 21%

Convoyeurs maritimes 2 : 40%

Le total des rescapés est de :

23 officiers dont un capitaine Serbe

721 hommes de troupes (infanterie artillerie TM Génie)

7 officiers et 48 hommes de l'équipage du Magon.

Ces pertes sont douloureuses, mais il faut tenir compte des circonstances défavorables dans lesquelles l'accident s'est produit ; Du mal fait par la torpille ; Du peu de temps que l'amiral Magon a mis à couler ; De la mer qui à un moment donné est devenue houleuse ; Du fait que le repas des hommes ayant pris fin 1h 15 avant le torpillage, un certain nombre d'hommes sont morts de congestion, soit dans l'eau, soit à bord de l'Arc.

Les états de pertes de matériel appartenant à l'Etat, ainsi qu'aux officiers, adjudants et aspirants seront adressés ultérieurement.

Conclusion : Il ne rentre pas dans ma compétence d'étudier si certaines mesures de sécurité (augmentation de l'escorte par exemple) seraient de nature à diminuer les chances de torpillage, mais quelques enseignements se dégagent et des mesures sont à prescrire pour limiter les pertes dans des circonstances analogues.

1) exercices : l'exercice journalier de prises de postes d'abandon est indispensable. Ne pas hésiter à faire des exercices de nuit, un torpillage par clair de lune étant possible.

2) moyens de sauvetage : les radeaux en bambou n'ont pas une bonne flottabilité, ils sont encombrants pour le nombre d'hommes qu'ils pensent recevoir. Les radeaux avec caissons doivent être soigneusement vérifiés, plusieurs ont coulé noyant leur équipage. Les radeaux en bois et liège (il y en avait quelques uns à bord de l'Amiral Magon) me paraissent les meilleurs.

3) les radeaux après avoir été jetés à l'eau doivent rester près du navire pour permettre le transbordement du personnel, il faut donc qu'ils soient amarrés par une corde du radeau, et il faut surtout que cette corde d'amarrage du radeau ne puisse être coupée pendant la manœuvre de mise à l'eau du radeau. Chaque équipage de radeau doit détacher elle-même son radeau et ne pas attendre que les matelots du bord le fassent. A tout moment chaque bord doit être garni d'un nombre suffisant d'échelles de corde ou de cordes à nœuds pour permettre de descendre rapidement dans les radeaux.

4) il est nécessaire de mettre dans chaque radeau une paire de pagaies destinées à permettre de petits déplacements en vue de porter secours aux isolés peu éloignés.

5) moyens individuels : les ceintures de sauvetage (liège ou kapok) sont excellentes, il y a lieu de renforcer les bretelles et de remplacer les cordons de fermeture par une sangle solide qui ne casse pas.

6) convoyeurs : l'Arc a fait tout ce qu'il était humainement possible de faire. Il a commencé par sauver les isolés ce qui a demandé 3 heures. Après quoi, il s'est occupé des radeaux, J'estime et tous les rescapés estiment qu'une soixantaine d'isolés ont été perdus qui auraient pu être sauvés s'il y avait eu un 2e convoyeur sur les lieux.

Propositions : le torpillage de l'Amiral Magon pour douloureux qu'il soit, a mis une fois de plus en avant les qualités de bravoure et de dévouement qui font l'honneur des armées de Terre et de Mer. Nombreuses sont les belles actions qu'il faudrait récompenser je me bornerai à signaler celles qui m'ont paru hors de pair, en demandant qu'elles soient examinées avec bienveillance par le commandement.

Marine de guerre

Le lieutenant de vaisseau Tardieu et l'équipage de l'Arc pour la belle conduite qu'ils ont eu pendant et après le torpillage du Magon, en particulier le quartier maître de timonerie Malausse, le quartier maître mécanicien Palliay Paul, le chauffeur breveté Pastaud, le chauffeur breveté Merlin, le mécanicien breveté Laurent

Marine de commerce

Le capitaine Lenormand commandant le Magon pour le sang-froid avec lequel il a manœuvré au moment du torpillage. Le maître d'équipage Riou : s'est jeté plusieurs fois à l'eau pour ramener à un canot des hommes en perdition.

Le reste de l'équipage du Magon a fait largement son devoir.

Pour une citation à l'ordre de la division la citation suivante que j'ai faite à l'ordre du régiment : Blanc soldat de 2e cl 3e CM : ayant gagné l'Arc à la nage, s'est jeté plusieurs fois à l'eau pour ramener des isolés en perdition.

Je demande que le drapeau du 40e qui a été détruit pour cas de force majeure et sans acte de guerre soit remplacé le plus tôt possible.

Je demande que les officiers, adjudants et aspirants soient indemnisés de la perte de leurs effets, équipements, harnachements et qu'une nouvelle première mise d'entrer en campagne leur soit accordée pour pouvoir se procurer l'équipement particulier de l'armée d'orient

Le 30 janvier 1917

Signé : Freydemberg

Dans la nuit du 25 au 26 janvier tous les rescapés sont conduits par les contre torpilleurs l' Arc et la Bombarde à bord des cuirassés Mirabeau, Voltaire et Condorcet (2e division de la 2e escadre, commandant Contre amiral Amet) en rade d' Argostoli (île de Céphalonie) ou l'accueil le plus cordial leur est réservé.

"

Naufrage du "Georges Philippar"

La fin de la vie professionnelle bien écourtée de Célestin Gicquel a été assombrie par un drame de la mer qui psychologiquement a dû être terrible pour lui, celui du naufrage du "Georges Philippar", le fleuron de la flotte de paquebots des Messageries Maritimes qui coula lors de son premier et dernier voyage par suite d'incendie, faisant une soixantaine de victimes. C'était en 1932 le Lundi de la Pentecôte, en pleine nuit dans le Golfe d'Aden en revenant de Shanghai.

Ce navire avait été lancé aux Ateliers et Chantiers de la Loire à St Nazaire le 6 Novembre 1930, donc peu de temps après la prise de fonction de C. Gicquel à la Direction Technique des Messageries Maritimes. A sa mise en service en 1931 ce navire est l'un des tout premiers à être équipé de moteurs Diesel (Sulzer). Il est probable que C. Gicquel ait été débauché de la Marine Nationale en raison de son excellente connaissance des appareils de propulsion marine modernes et notamment des moteurs Diesel utilisés depuis longtemps sur les sous-marins.

Le naufrage n'a pas été provoqué par un problème de machines, mais par un défaut de l'installation électrique apparu dans une cabine de passager qui a déclenché un court-circuit général suivi d'un violent incendie qui s'est propagé à la vitesse de l'éclair. Ce sinistre ainsi que celui du paquebot "Atlantique" sombré pour les mêmes raisons à la même époque entraînera le renforcement des règles de construction des navires de passagers.

Le nom du paquebot "Georges Philippar" revient chaque fois qu'est évoquée la mémoire de Albert Londres le très réputé journaliste du "Journal" qui disparut dans le naufrage, alors qu'il avait annoncé avant d'embarquer en Chine qu'il ferait des révélations retentissantes lors son retour. Celles-ci périrent à tout jamais dans les flammes. L'affaire a défrayé la chronique de l'époque (incendie accidentel ou criminel ?) et Régis Debray lui a par ailleurs consacré un ouvrage.

On pourra méditer utilement sur les vanités de ce bas monde en constatant que le nom de "Georges Philippar" est pour toujours associé à ce drame et non pas au souvenir du Président de la Compagnie des Messageries dont le profil altier orne la médaille de bronze commémorative du lancement du navire. Quant à Albert Londres, qui se promettait avec son article de mettre le feu à la République, il a fini sa brillante carrière de journaliste en torche vivante quelque part dans l'Océan Indien.



Fig 1 - Médaille du lancement du paquebot Georges Philippar - 1931

Torpillage du "Ravitailleur" commandé par Julien Chauvelon

Un autre témoignage de la guerre sous-marine en Méditerranée rédigé par Julien Chauvelon, ancien Commandant du "Belem".

Rapport de mer du Capitaine CHAUVELON

Commandant le s/s "Ravitailleur" canonné dans le sud de l'île Candie, le 17 septembre 1915 par le sous-marin autrichien "U 35"

Parti de Famagouste le 13 septembre 1915 à 18 heures suivant ordre reçu du Consul à la suite d'un télégramme signé Amiral JAUREGUIBERRY avec un chargement de cinq tonnes quinze de charbon à destination de Malte. Route pour doubler GRECO. Rien à signaler jusqu'au 17, sinon le 15 une très forte brise d'ouest retardant beaucoup la marche du navire. Le 16 septembre à midi latitude $34^{\circ}18m$. N.G = $25^{\circ}23m$. E. Route au N 85° pour passer à 20 milles Sud de Gavdo.

Le 17, à 11 heures 45, on entend un coup de canon. Un obus passe sur l'avant. Le navire devait se trouver à ce moment par l'Est = $34^{\circ}28N$. et G. Est = $23^{\circ}32E$. Aussitôt un sous-marin est signalé. Il venait d'émerger. Il était à ce moment à environ trois milles par le travers à tribord. Nous donnions à toute puissance une vitesse de cinq noeuds, le navire étant très sale. Un deuxième coup de canon est tiré presque aussitôt et un obus passe par dessus la passerelle, un troisième par dessus les baleinières. Le sous-marin se rapproche. Il n'y a rien à prétendre pour essayer de lui échapper. On stoppe et hisse le pavillon pendant que l'équipage se dispose à embarquer dans les embarcations. Les hommes sont munis de leurs brassières de sauvetage. Le navire s'évite cap à l'Est. Quatre obus sont encore lancés successivement dont un tombe à 15 m de la baleinière Bd qui ayant ces hommes embarqués poussent aussitôt derrière.

Montant alors sur la passerelle, j'aperçois sur le sous-marin le signal AB "Abandonnez le bâtiment immédiatement". Toute résistance étant impossible, j'appelle le lieutenant qui se tenait prêt à embarquer dans la baleinière et nous hissons l'aperçu. Puis, tout l'équipage étant embarqué, je quitte mon malheureux bâtiment. Le sous-marin accoste les canots immédiatement et me donne l'ordre de monter à bord avec mes hommes laissant seulement dans la baleinière le lieutenant et quatre hommes. Le sous-marin est autrichien. Le second parle français, le capitaine me demande aussitôt mes papiers. Je veux les garder, mais le revolver au poing, le second me les arrache. Comme en quittant le bord, les instructions secrètes avez été détruites, ils n'ont en leur possession que des documents n'intéressant pas de la défense nationale. Puis, le second du sous-marin et quatre hommes se rendent à bord dans la baleinière avec le lieutenant. Ils ont tous leur revolver au poing. Alors, à bord de notre malheureux navire, un pillage en règle commence. Pomme de terre, haricot, oeufs, café, sucre, conserves, jambons, huile d'olive, pain, moulin café, plusieurs ustensiles de cuisine sont embarqués dans la baleinière. Les poules sont tuées à coups de coins de panneaux et mise dans un sac. Tous les objets de valeur restés dans les chambres sont enlevés.

Dans la chambre de veille, le second, revolver au poing, ne laisse pas approcher le lieutenant qui vient prendre une carte de l'île. On lui demande s'il sait où sont les instructions secrètes et s'il y a du pétrole à bord. Il répond négativement. On fouille dans ma cabine, dans tous les papiers laissés à bord. On n'y trouve rien d'intéressant et le lieutenant les jette dans la baleinière. Des bombes sont placées dans les soutes à charbon et dans les cales avant de quitter le bord. Le canot revient chargé de victuailles qui sont embarqués aussitôt à bord du sous-marin. Montant alors sur le kiosque, j'essaie d'enlever mes papiers, mais je vois qu'en m'obstinant je ne

fait qu'aggraver la situation. On me laisse simplement mes quelques papiers personnels. Le second connaît tout ce que peut avoir à son bord un navire français. Mes hommes embarquent alors dans la baleinière et je quitte le sous-marin.

En arrivant, on m'avait prévenu que l'on nous remorquerait lorsque le navire serait coulé. Pendant tout le temps du pillage, les officiers scrutent avidement l'horizon. À 13 heures 55, nous embarquons dans notre baleinière et nous nous éloignons à une petite distance. Alors à 14 heures commence la destruction. A une distance de 300 m environ, 6 obus sont lancés successivement sur notre navire de par le travers du panneau 3, 2 par le travers du panneau 2, 2 par le travers de la machine. Le "Ravitailleur" commence bientôt à couler, puis prend de la bande à bâbord et à 14 heures 15, il disparaît. Dans un dernier sursaut de révolte contre cette attaque sans défense, l'avant se mâte, puis le navire retombe pour, cette fois, ne plus se relever. Tout est fini, notre malheureux navire est anéanti.

Nous prenons la remorque et voyons que le sous-marin se nomme "U 35". Il a comme armement un canon de 100 environ. A la vitesse de 8 nœuds, il nous emmène vers le nord ouest. Il est à 14 heures 20. La mer est très dure, les embarcations fatiguent énormément et bientôt commencent à faire de l'eau. Il vente, forte brise. Nous sommes vite trempés par les embruns. On me garde jusqu'à 19 heures 45. Après avoir largué la remorque, le sous-marin plonge immédiatement. Nous piquons vers la terre et à 0 heures 40, le 18, réussissons à trouver en pleine côte, un mouillage où nous passons la nuit. À 5 heures nous longeons la côte pour trouver un point de débarquement et peu après nous accostons à une plage où nous débarquons, le second, le chef mécanicien, le maître, un homme et moi.

On cherche aussitôt à communiquer et après 2 heures de marche apercevant enfin un chevrier à qui, à grand-peine, nous réussissons à faire comprendre ce que nous désirons; il nous fait signe que le premier village est à 4 heures de marche et aussitôt nous partons par des sentiers à peine praticables, dans la montagne, sur la simple indication que nous devrions aller vers l'est. Après 2 heures de route, nous trouvons 2 vieillards dont l'un s'offre à nous servir de guide et nous arrivons enfin à 14 heures à un petit village nommé Parragia où nous trouvons un garde à qui nous faisons comprendre que nous voulons envoyer un télégramme au Consul de France. Il nous dit alors que le lendemain il nous mènerait à une poste; nous revenons à nos canots complètement harassés. Les embarcations sont déhalées au sec et nous passons la nuit sur les galets.

Le 19, à 5 heures, nous appareillons pour nous diriger vers le village de la veille. Mais ne trouvant aucun point de reconnaissance sur la côte malgré ce que nous avons cru comprendre avec le garde, ne voyons pas où débarquer et après une journée de nage, les canots pleins d'eau et la brise devenant très forte, nous accostons à une plage. Nous y trouverons 2 hommes. Après une demi-heure de signaux et de dessins, nous réussissons à faire comprendre que nous avons besoin d'un guide pour aller au village de Parragia. L'endroit où nous sommes se nomme Tris Eclisies. Un guide nous est présenté et d'un commun accord il est convenu de se mettre en route le lendemain dès la première heure. Nous nous étendons sur les galets pour y passer la nuit. A 23 heures 45 arrive un brigadier de gendarmerie et plusieurs gendarmes et chevriers. Le brigadier parle quelques mots de français, fait un procès-verbal de ma déclaration et à 0 heures 30 le 20, 2 estafettes sont envoyés au village de Pyrgos, lancer un télégramme au consul, à Candie (Capitale de la Crète). Ce télégramme, me dit le brigadier, partira par un courrier qui met 8 heures. Le brigadier nous dit le lendemain matin qui nous amènera le soir à Pyrgos et que là, nous trouverons la réponse du consul.

A 16 heures 35 nous partons laissant les 2 baleinières et l'inventaire du matériel qui restent dans l'enclos des deux habitants. Tout ce matériel est en assez mauvais état. Après une heure et demie de marche dans la montagne, par des sentiers pleins de ronces à peine frayés, nous arrivons au sommet où nous trouvons des officiers et plusieurs notables qui nous reçoivent gracieusement et mettent plusieurs chevaux et ânes à notre disposition. À 18 heures 50 nous arrivons au village de Primias où nous sommes reçues avec le plus chaleureux accueil. Nous passons la nuit dans une maison du village sur des nattes et partons le lendemain pour Pyrgos où des ordres sont arrivés du consul de nous donner des secours. Le capitaine de gendarmerie me demande l'inventaire de ce qui a été laissé à Tris Ecelisis. Nous devons passer la nuit à Pyrgos et il est décidé de repartir le lendemain pour Candie, à la première heure.

À Pyrgos comme à Primias tout est mis en œuvre pour nous recevoir et nous nous devons remercier les notabilités de ce village qui nous ont accueillis chaleureusement. À 16 heures arrivent des ordres du consul de rester à Tris Ecelisies où là un navire de guerre viendra nous prendre. Le capitaine de gendarmerie me demande alors un rapport sur l'attaque du sous-marin et me dit que le lendemain il viendra nous reconduire. Nous passons la nuit à Pyrgos et le 22 nous partons aussitôt, les gendarmes prêts, à 8 heures 30. Nous arrivons à midi à Tris Ecelisies. On me dit que le navire de guerre est venue et reparti le matin vers 9 heures.

Les 23 et 24 il vente tempête, de violentes rafales viennent des montagnes et soulèvent des trombes d'eau. Nous n'attendons pas le torpilleur avec un temps semblable. Le 26, beau temps, à 10 heures 15 passent deux torpilleurs qui continuent leur route vers l'Est. L'équipage alors me demande à partir, vu les ordres du Consul d'attendre à Tris Ecelisies. Je ne puis leur permettre. Ils partent cependant à vingt à 11 heures 20 pour Candie, la plus grande partie n'ayant plus de chaussures, dans un dénuement complet. Le 27, à 8 heures 30, je reçois des ordres du Consul de rallier Candie. Ma lettre, partie le 22 avait une réponse au bout de cinq jours, retard causé par la mobilisation. Nous partons aussitôt, sous la conduite du capitaine de gendarmerie et du brigadier de Pyrgos et arrivons à Primias à 11 heures 30. Partis à 12 heures, nous sommes à Pyrgos à 13 heures 20, où d'après les ordres du consul, on doit nous fournir des montures pour gagner Candie. Toujours par suite de la mobilisation, on ne peut en trouver dans l'après-midi.

N'ayant plus de chaussures, fatigués par les onze jours que nous venons de passer, couchant sur la terre, dans un pays perdu, dénuées de ressources, nous décidons d'attendre au lendemain, sur la promesse du capitaine de gendarmerie de nous donner des montures. Nous quittons le 28, à 4 heures 30 sous la conduite d'un guide et d'un gendarme et arrivons à Candie à 18 heures. L'équipage était arrivé la veille dans un état lamentable. Nous nous rendons aussitôt au consulat; nous sommes reçus chaleureusement; on nous donne aussitôt quelques effets usagers. Nous devons attendre le départ d'un bateau qui nous amènera à la Canéee ou au Pirée directement. Nous sommes aux ordres du consul. On ne peut prévoir de départ, les bateaux étant réquisitionnés.

Fait sous toutes réserves, à Candie, le 29 septembre 1915

Signé : J. CHAUVELON

Avant de larguer la remorque, le sous-marin fit des signaux avec fanal blanc et fanal rouge. Il lui fut répondu de terre par les mêmes signaux suspects dans la montagne. Ces feux devaient être fait à une dizaine de milles dans l'ouest de Tris Ecelisies.

Parti de Candie le 10 octobre à 15 heures 25. Arrivé à Marseille le 17 sans incident à signaler.

Signé : J. CHAUVELON

Le naufrage du Lamoricière



Le pont promenade du paquebot Lamoricière

Le paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique "Lamoricière" a sombré le 9 janvier 1942 au large des Iles Baléares. Deux marins de Trememoult-Rezé se trouvaient à son bord comme passagers : le Capitaine de Frégate Jean Lancelot et le Capitaine au Long Cours Louis Le Clec'h.

Il est **17h00** ce mardi 6 janvier 1942 lorsque le paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique, le Lamoricière, appareille d'Alger. Le Commandant MILLIASSEAU mène jusqu'à Marseille 121 hommes d'équipage et 272 passagers, dont 88 militaires venant en permission en Métropole et un groupe de 16 enfants de 10 à 14 ans.

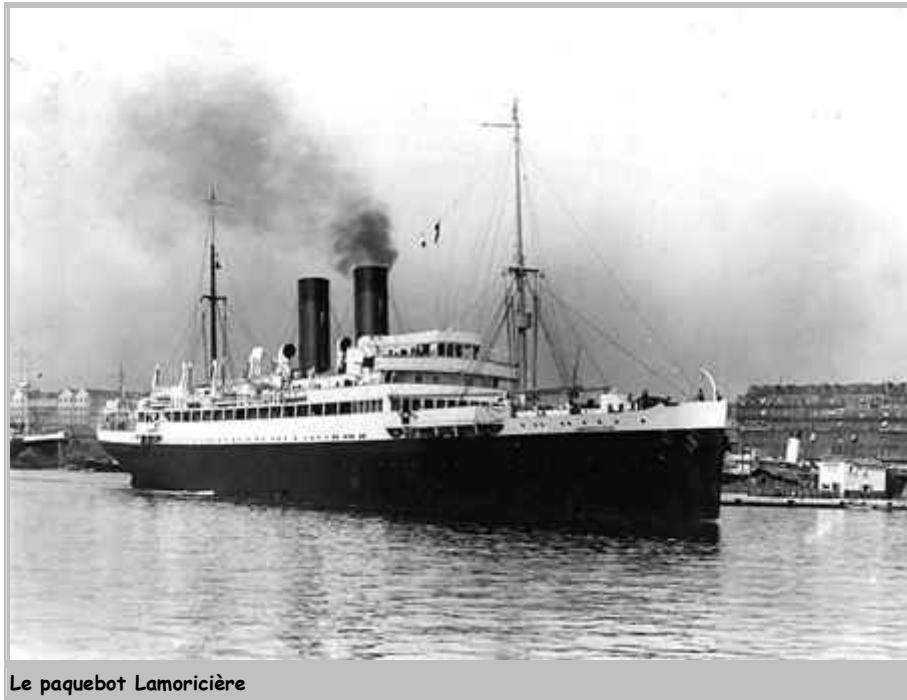
Le navire n'était pas neuf puisqu'il naviguait depuis 1921, mais était en parfait état de navigabilité. Nous sommes en 1942, en pleine période d'occupation et de pénurie. Les chaudières à mazout ont été reconverties pour fonctionner avec du charbon, diminuant leur puissance, d'autant que le charbon à disposition est de mauvaise qualité. Mais le navire devra surtout faire face à la tempête.

Le mercredi 7, en fin de matinée, le navire aborde un coup de vent surgissant du Golfe du Lion. Et déjà une voie d'eau se déclare, inondant la soute à charbon. Les pompes en service, le paquebot poursuit sa route. Mais l'eau entre toujours et mouille le charbon de mauvaise qualité, qui brûle alors très difficilement. Le navire perd de la puissance.

A **22h54**, l'officier radio LEJEAN capte un S.O.S. du cargo Jumièges :

«AVARIES GRAVES - NE FAISONS PLUS LA ROUTE - CALES PLEINES D'EAU - POSITION 40 °25N 4 °25E»

La position n'est pas très éloignée de celle du Lamoricière, aussi, le commandant décide-t-il de se dérouter afin de porter assistance au navire en détresse. Mais arrivé à l'endroit présumé, pas de cargo. Déjà 20 disparus.



Le paquebot Lamoricière

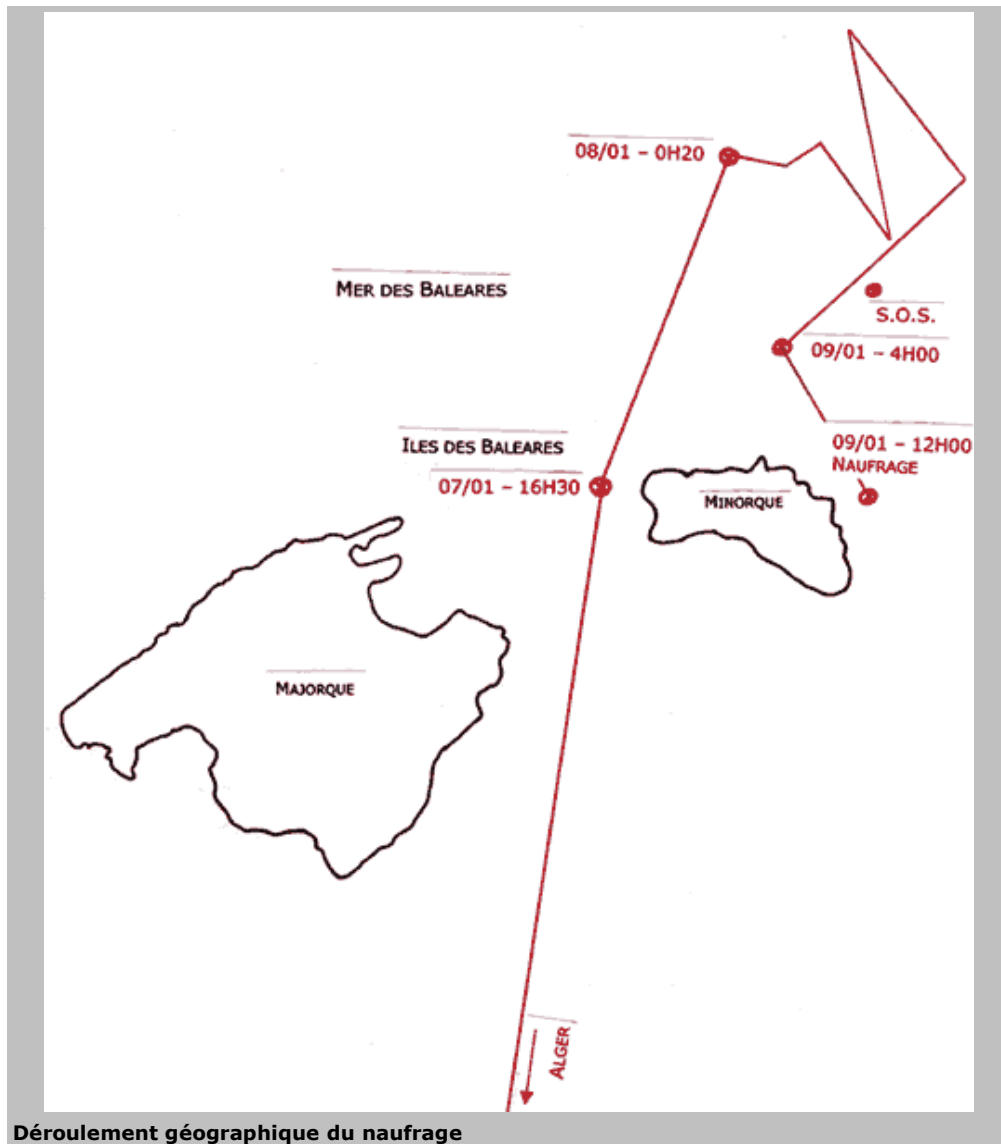
A **14h00**, on constate que la réserve de charbon risque d'être insuffisante si le mauvais temps persiste. Le commandant tient conseil. On décide alors de virer de bord pour aller se mettre à l'abri sous Minorque, en attendant l'accalmie. La manoeuvre commence à 15 H 00, mais le navire tombe en travers de lame et roule. La pression baisse graduellement. L'eau embarque par les portes de soute bâbord et envahit la chaufferie.

A **17h10**, c'est au tour du Lamoricière d'envoyer un message :

«NE POUVONS PLUS FAIRE ROUTE - NE SOMMES PLUS MAITRES DE NOTRE MANOEUVRE -CHAUFFERIES ENVAHIES PAR L'EAU PROGRESSIVEMENT - QUATRE CHAUDIERES ETEINTES - NOUS EFFORÇONS VIDER EAU PAR MOYENS DE FORTUNE. DEMANDONS URGENCE PRESENCE NAVIRE CAPABLE REMORQUER CAS ECHEANT POSITION APPROXIMATIVE 40.38N 04.38E. ESTIMONS DERIVE 3 MILLES A L'HEURE DANS LE S.S.E..- MILLIASSEAU »

Le navire n'est plus qu'un jouet à la merci d'une mer déchaînée. Vers **1h00**, ce vendredi 9, pour essayer de redresser le navire, il est entrepris de déplacer le chargement.

9h15, l'espoir renaît. A l'horizon apparaît le "Gouverneur Général Gueydon", navire de la Transat. Mais les passagers vont rapidement déchanter. Le Gueydon ne parvient pas à prendre la remorque, malgré de multiples tentatives. Une demi-heure plus tard, on décide l'abandon du navire. Les canots sont préparés pour leur mise à l'eau. Le commandant MILLIASSEAU donne l'ordre d'évacuer. Le groupe d'enfants et les accompagnatrices sont placés dans un canot. Afin de maintenir leur calme et leur moral, les deux infirmières les font chanter jusqu'à la dernière minute, laquelle intervient très vite puisqu'une lame décroche le garant arrière, tandis que le garant avant tient toujours. Tous les occupants sont précipités à la mer et disparaissent. Ceci a pour effet d'affoler les autres passagers qui refusent d'utiliser les canots.



Déroulement géographique du naufrage

Nous sommes vendredi 9 janvier 1942, **12h35**, 40 °00N -4 °22E, le Lamoricière sombre. Reste alors à récupérer les naufragés. Il faut faire vite car la mer est grosse, avec de violents rouleaux, empêchant toute utilisation des embarcations, et l'eau est froide. Les actes d'héroïsme ne font pas défaut. Plusieurs marins n'hésitent pas, au péril de leur vie, à se jeter à l'eau pour accrocher et sauver des passagers.

Le Gueydon a pu récupérer 55 personnes. Mais à court de charbon, il est contraint de rallier Barcelone. Il ne laisse cependant pas les naufragés seuls puisque le "Gouverneur Général Chanzy", autre navire Transat, l'a rejoint. La mer est toujours énorme et couverte d'épaves auxquelles se cramponnent les naufragés. Ce navire en récupère 25. Enfin, le remorqueur "Obstiné", de la Compagnie Chambon, arrivé sur les lieux à **16h00**, sauve 13 naufragés qui depuis 6 heures s'étaient réfugiés sur un radeau.

Bilan :

- 301 morts du Lamoricière
- 20 morts du Jumièges
- 93 rescapés

Une commission d'enquête sera réunie et attribuera ce naufrage à 3 causes principales :

- la tempête, cause initiale et raison de l'ampleur du sinistre rendant le sauvetage plus difficile,
- le naufrage du Jumièges, obligeant le Lamoricière à se dérouter,
- le charbon, de mauvaise qualité et en quantité insuffisante.

Le 22 février, le naufrage est reconnu comme événement de guerre, permettant d'attribuer aux victimes le bénéfice de la mention MORT POUR LA FRANCE et l'admission de leurs enfants à la qualité de PUPILLES DE LA NATION.

Sources :

Article de Charles FINIDORI, ancien officier de la marine marchande et auteur.

Extrait du livre de Pierre GALLOCHER, «Méditerranée mer cruelle - 1830/1950 - 120 ans de drames et fortunes de mer»