

## Citation à l'ordre de l'armée du torpilleur d'escadre CASABIANCA

La Marine Française en 1914 - 1918 – Citations à l'Ordre de l'Armée

### CASABIANCA Torpilleur d'Escadre



Source photo : <http://www.navires-14-18.com/photos>

#### 1 citation à l'Ordre de l'Armée

Le torpilleur d'Escadre CASABIANCA a été coulé par une mine le 3 juin 1915 entre Mitylène et le golfe de Smyrne. Il était commandé par le Capitaine de Frégate de la FOURNIERE. 85 officiers et matelots ont disparu dans ce sinistre, 66 ont été sauvés.

Texte de la citation à l'Ordre de l'Armée  
(Journal Officiel du 6 août 1915)

« Le CASABIANCA frappé par une mine au cours d'une opération de mouillage de mines dans la nuit du 3 au 4 juin 1915, a sombré glorieusement avec les deux tiers de son équipage ».

#### Extraits des Rapports officiels

Le torpilleur mouilleur de mines CASABIANCA, placé sous le commandement du Capitaine de Frégate de la FOURNIERE, avait été mis par le Vice-amiral, commandant la 3<sup>ème</sup> escadre, à la disposition du Commandant du navire de guerre anglais « Euryalus » pour concourir à des opérations de mouillage de mines devant Smyrne.

Ces opérations eurent lieu en exécution de décisions prises en conférences, d'accord entre les Commandants de l'« Euryalus » et du CASABIANCA ;

Un premier mouillage de mines reliées par une entremise fut effectué le 2 juin 1915. Il n'avait pas été sans présenter un certain danger. Une mine avait explosé à 5 ou 10 mètres du bord en surface.

**Rapport du Commandant de la FOURNIERE**

J'ai vu le feu de l'explosion. C'est à ce moment que j'ai eu la plus grande satisfaction de commander un équipage d'une vaillance bien française. Quelques secondes après l'Officier en second, le Lieutenant de Vaisseau BERNADAC qui se trouvait derrière, me dit par mégaphone : « Commandant, une mine vient d'exploser près du bord en surface, il n'y a pas de dégâts importants, les hommes se sont relevés et le mouillage continue ». Je n'eus qu'à répondre « C'est bien ». Je tiens à rendre ici hommage à la mémoire et à la vaillance de cet officier qui toujours demanda à se placer au point le plus exposé, là où le lendemain il devait trouver une mort glorieuse.

Le mouilleur de mines anglais « Gazelle » qui avait mouillé des mines en même temps que le CASABIANCA avait eu, lui aussi, des explosions et un officier blessé.

Il est convenu que le CASABIANCA prendra ce qui reste de mines à la « Gazelle », soit 26 Bréguet et 10 mines 1906 et les mouillera le soir même (le 3 juin) au Sud de l'île Longue entre le fond de 4 mètres et la pointe sur de cette île sur une ligne orientée au nord 70 Est, sans entremise, immersion 4 mètres.

Nous préparions ce mouillage dans l'après-midi avec un soin scrupuleux. Il ne présentait aucune difficulté. Le destroyer anglais « Wear » devait, à la nuit tombée, mouiller une embarcation munie d'un fanal blanc à la partie N.E. du fond de 4 mètres et se tenir défilé de la route du CASABIANCA qui lui, devait commencer son mouillage 200 mètres après avoir dépassé cette embarcation route au N.70 E.

Aucune difficulté ne se révéla à aucun moment.

A 10 heures du soir, nous passions l'embarcation et 30 secondes après, je commandai de mouiller. Presque aussitôt une détonation formidable retentit suivie d'un crépitement. Notre arrière « fondit » réellement et je vis distinctement toutes nos mines amorcées sauter en un espace de temps qui n'excède pas un quart de seconde. Il n'y eut pas un cri, pas un moment d'affolement. L'arrière était volatilisé, le bâtiment perdu sans aucun espoir possible.

La machine tribord était coincée, la machine bâbord tournait encore. L'eau envahissait les fonds restant. Je donnai l'ordre de les évacuer et de mettre à la mer le canot. Je dois dire ici que, depuis plusieurs mois, j'avais envisagé l'éventualité d'être torpillé et préparé le sauvetage du personnel. Le canot était en dehors sur ses garants tournés et une bosse facile à couper. La vedette était sur ses chantiers, mais ses bossoirs orientés de manière qu'ils ne puissent l'empêcher de flotter si le bâtiment coulait droit. Des dromes avaient été préparées partout, tous les objets flottants mis sur le pont, etc.

L'Officier de manœuvre, l'Enseigne de Vaisseau LARDIER alla faire mettre le canot à la mer. Celui-ci, à cause de la vitesse restante pivota sur son palan arrière et alla s'échouer sur des restes de couples de la partie arrière du bâtiment et faillit s'y perdre. Il ne se fit heureusement qu'une voie d'eau légère. Il put être déséchoué grâce au sang-froid de M. LARDIER ; il ne pouvait être question de débarquer la vedette. L'équipage restant s'était groupé autour de moi, sur la passerelle. Je vis

quelques hommes se jeter à l'eau, j'essayai sans succès de les empêcher et leur fis jeter des dromes et des objets flottants.

M. ESTANG, mécanicien principal, vint m'avertir que l'eau envahissait la machine tribord qui d'ailleurs ne tournait plus. Je lui ordonnai de faire l'impossible pour stopper bâbord. Peu de temps après, il vint me rendre compte que c'était fait. Le bâtiment s'arrêta. Aux hommes groupés autour de moi et dans un calme merveilleux, je dis ceci : « Mes enfants, restez groupés. Dans cinq minutes au plus, le destroyer anglais va être à nos côtés, et munis de vos collets vous irez à bord où vous serez sauvés », et nous attendîmes. Entre temps, le canot était déséchoué et avait embarqué un blessé, le quartier-maître mécanicien GUINO. Nous attendîmes vainement la venue du torpilleur. Je fis lancer une fusée rouge, signal convenu des exercices précédents et signifiant qu'on avait besoin de secours immédiat. Rien ne vint... Alors, c'était la fin prochaine. Je ne le cachai plus aux hommes et leur dit : « Mes enfants, vous allez crier avec moi trois fois « Vive la France » puis vous vous jeterez à l'eau. Vous trouverez assez d'objets flottants pour vous soutenir. Ralliez vous autour d'un officier et ne désespérez jamais ». Et, avec un élan superbe, nous avons crié trois fois : « Vive la France » puis, dans le plus grand calme, ils se jetèrent à l'eau et nagèrent vers le canot, les objets flottants. Je ne vis plus à côté de moi que le maître-fourrier BOS, il fut admirable de dévouement, voulut absolument me donner son collet de sauvetage (il en manquait 4 à bord et 4 officiers les plus anciens n'en avaient pas), et voulut m'entraîner. Je résistai d'abord puis constatant que plus personne n'était à bord (valable du moins), que l'avant commençait à se mater, qu'il n'y avait plus rien, rien à faire, j'enjambai la rambarde de passerelle et je touchai l'eau dans laquelle j'entrai. BOS m'attendait, il appela 2 bons nageurs et, avec leur aide, voulut absolument me sauver. Je fus ainsi entraîné vers le canot. Je ne voulais pas y monter, comptant rester dans le voisinage pour aider de mes conseils les hommes du canot qui avaient déjà commencé à recueillir les survivants. Mais ils me prirent de force et dirent : « Commandant, venez nous commander. Vous nous sauvez, si vous nous abandonner nous sommes sûrs d'être perdus ». Le canot était loin d'être chargé, j'acceptai provisoirement ; le sauvetage continua. De tous côtés, on entendait des appels ; on allait aux blessés d'abord en donnant aux autres l'assurance qu'on ne les abandonnerait pas. On recueillit ainsi 6 blessés (2 sont morts par la suite, les quartiers-maîtres mécaniciens DENIS et GUINOT) et un certain nombre de survivants. Nous rencontrâmes la vedette qui flottait, nous la primes à la remorque ; elle avait quelques survivants. Nous recueillîmes également le youyou qui avait coulé et divers objets flottants, dans la pensée de les utiliser s'il était nécessaire de construire un radeau. J'avais fait mettre dans le canot, en permanence, outre 4 fusils, du filin, du bois et un sac d'outils de charpentier. On ne put renflouer le youyou et je l'abandonnai. La confection du radeau ne fut pas nécessaire. Nous restâmes sur les lieux tant qu'on entendit appeler, et l'on ne quittait un endroit pour aller à un autre qu'après avoir fait crier tous les hommes à la fois pour être bien sûr de ne laisser personne en arrière.

Nous revînmes vers le lieu de l'explosion et vers 11h30, n'ayant toujours aucune nouvelle du destroyer anglais, je décidai de faire route pour me trouver au jour assez loin de la terre turque pour n'en avoir rien à craindre. Je ne cachai pas aux hommes la situation. Je leur dis : « Nous irons, s'il le faut à Port-Iero par nos moyens. Il y a 38 milles, nous marcherons 1 ou 2 nœuds, il nous faudra entre 24 et 48 heures sans

boire ni manger, mais jamais je ne vous laisserai faire prisonniers par les Turcs ». Et je fus compris.

A 3h45 du matin, nous nous trouvions au milieu du Canal qui sépare l'île Longue de la presqu'île de Kara Sou oum, lorsque nous aperçûmes le destroyer WEAR qui nous recueillit. Le Commandant nous proposa de nous ramener aussitôt à Port-Iero. Je refusai, disant que peut-être des survivants avaient été à la côte à l'île Kilsali vers qui portait le vent et, semble-t-il, le courant, et où la veille j'avais remarqué des lumières qui se mouvaient, et lui demandai d'y envoyer une embarcation. Il le fit, et quelques instants après, j'avais la consolation de la voir nous ramener 10 hommes qui avaient été recueillis et fort bien traités par des Grecs habitant l'île. J'appris aussi que ces Grecs avaient tenté avec leurs embarcations, d'aller voir vers la pointe Sud de l'île Longue s'ils ne trouveraient pas de naufragés. Ils avaient été accueillis à coups de fusils par les Turcs. J'estimai que si une partie de nos hommes avait été capturés, une démonstration ne pouvait que leur faire du tort, peut-être les faire massacrer et, après avoir fait le tour des côtes que l'on sonda à la longue-vue sans rien voir, nous revînmes à Port-Iero.

La cause de l'évènement m'échappe. Elle peut être due :

1°) à la rencontre d'une mine,

2°) à un choc de torpille lancée par un sous-marin,

mais plus probablement à l'explosion prématurée d'une de nos mines 1906, au moment où elle tombait à l'eau, car l'explosion suivit de très près (moins de 4 secondes) le commandement de mouiller. Je crois même que c'est la première mine poussée qui a explosé.

Les seuls témoins qui pourraient nous renseigner ont été volatilisés.

Je ne puis avoir aucun doute sur la mort de M. BERNADAC, Lieutenant de Vaisseau second, et CHAUVIN, Enseigne de Vaisseau torpilleur. M.CROS, Enseigne et M. SQUIBAN, aspirant qui surveillaient le mouillage ont certainement dû avoir le même sort, ainsi que tout le personnel qui se trouvait sur l'arrière. 36 mines, soit 10 mines 1906 et 26 Bréguet, ont détonné à la fois par influence.