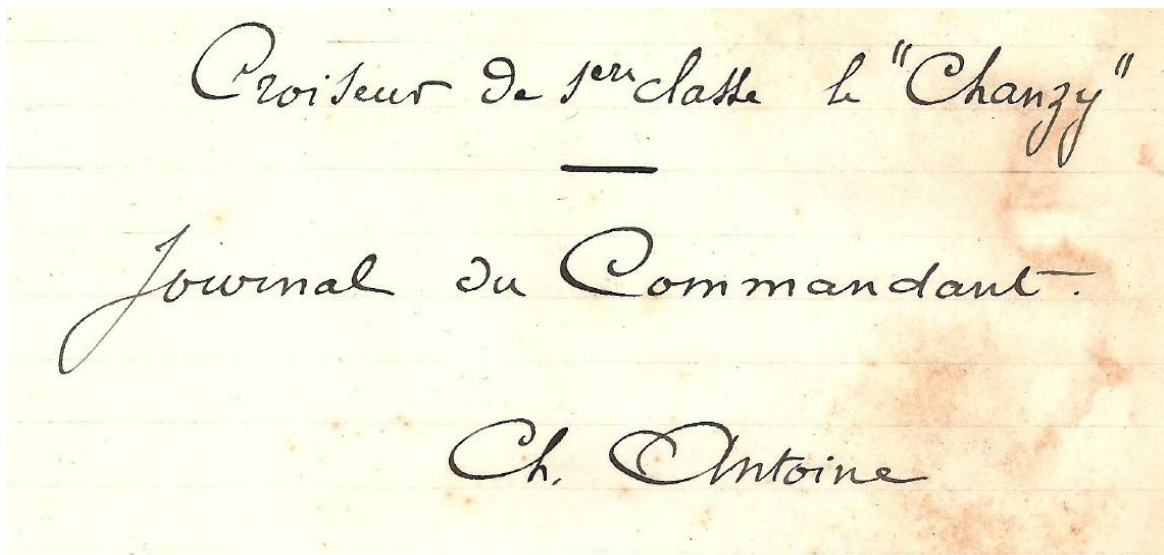
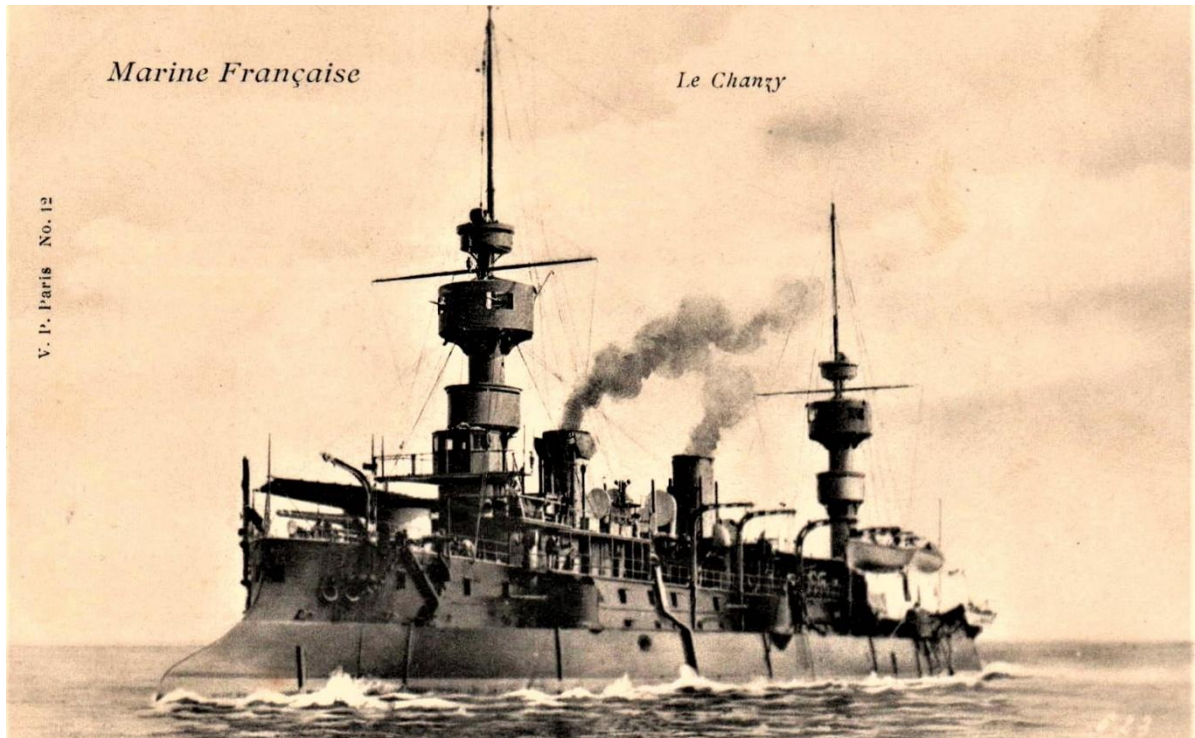




Journal de bord du « Chanzy » - Capitaine de vaisseau Charles Antoine



Les navires de guerre cités dans ce livre sont visibles en Annexe (P84 à 112).



Le « Chanzy » en chiffres :

Classé Croiseur Cuirassé de 1^{ère} classe lancé à Bordeaux le 24 janvier 1894.

Mise en service pour l'Escadre de la Méditerranée, le 26 juin 1895.

Déplacement : 4700 tonnes.

Long : 110 mètres.

Maître-bau : 14 mètres.

Tirant d'eau : 6,20 mètres.

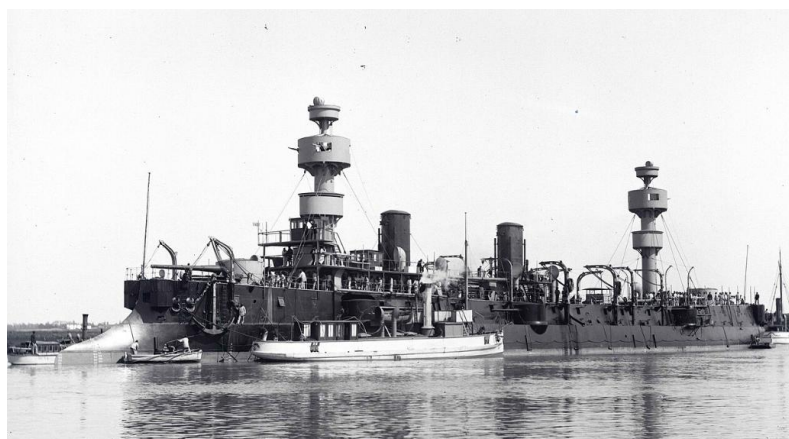
Puissance des chaudières : 8800cv. 2 cheminées. 2 machines Creusot. 16 chaudières Belleville. 2 hélices.

Vitesse maximum : 17 à 19 nœuds.

Equipage (officiers inclus) : 410 hommes.

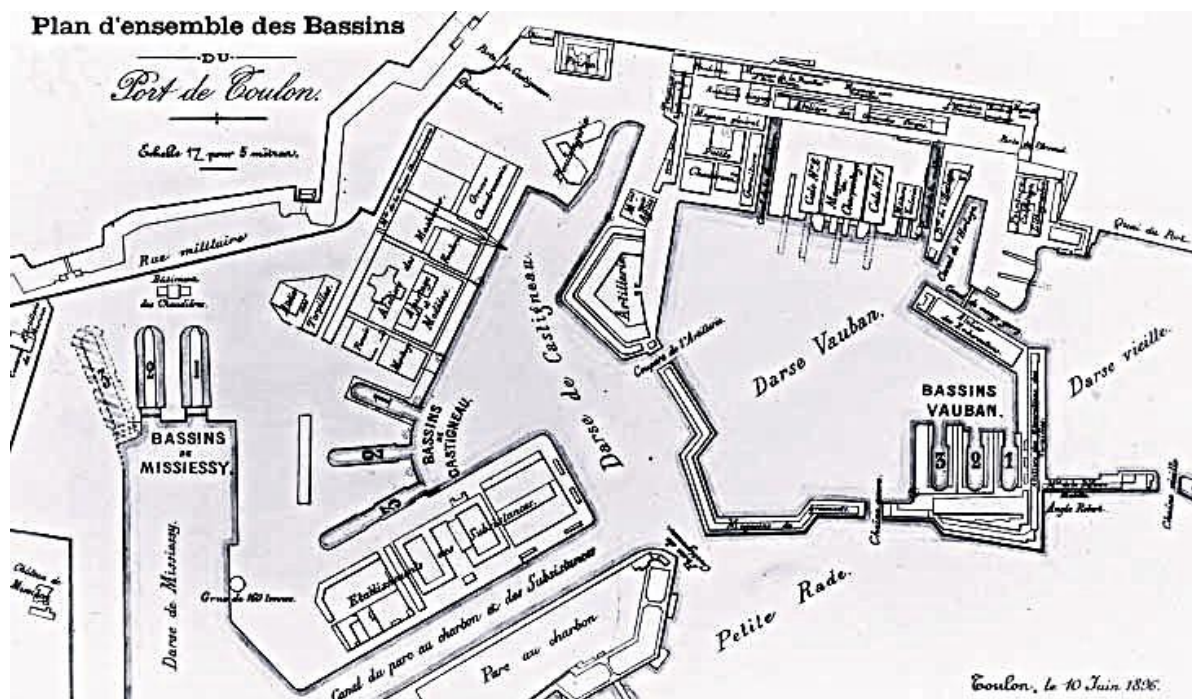
Armement : 2 canons de 194mm. + 6 canons en tourelles de 138mm + 4 canons de 65mm + 4 canons de 47mm + 6 canons de 37mm + 4 tubes lance-torpilles de 450mm.

En septembre 1906, le « Chanzy » part pour l'Extrême-Orient et s'échoue près des côtes chinoises le 20 mai 1907. Il sera déclaré perdu le 30 mai 1907.





98 TOULON. — Arsenal Maritime. — Porte Principale. — LL



Août 1896.

Le Cuirassé de 1^{ère} classe « Chanzy », après ses essais à la mer entre Bordeaux et Toulon est placé dans l'Escadre de réserve en rade de Toulon.

Composition de l'Escadre de Réserve :

« Amiral-Duperré » (VA) ¹	– Cuirassé d'escadre	– CV ² Gadaud ³
« Friedland » (CA) ⁴	– Cuirassé d'escadre	– CV Juhel ⁵
« Terrible »	– Cuirassé garde côtes	– CV de Barbeyrac Saint Maurice ⁶
« Caïman »	– Cuirassé garde côtes	– CV Regnault ⁷
« Chanzy »	– Croiseur de 1 ^{ère} classe	– CV Antoine
« Sfax »	– Croiseur de 1 ^{ère} classe	– CV Vranken ⁸
« Lalande »	– Croiseur de 3 ^{ème} classe	– CF ⁹ Vicel ¹⁰
« Milan »	– Croiseur de 3 ^{ème} classe	– CF Lepord
« Léger »	– Aviso torpilleur	– LV ¹¹ Barsier
« Orage »	– Torpilleur de haute mer	– LV Gouts ¹²
« Flèche »	– Aviso Torpilleur	– LV Tenaille d'Estais

Samedi 15 Août 1896. Temps calme le matin et le soir ; dans la journée, brise n°2 du sud au SO.

9h30. Le Contre-amiral (C.A.) Bienaimé¹³ chef d'État-major de l'Escadre de réserve me fait reconnaître comme Commandant. Le bâtiment est en disponibilité armée. Son tuyautage de vapeur est en réparation ou modification.

L'État-major se trouve ainsi composé :

M. Muller¹⁴ - Capitaine de frégate - Officier en second.

M. Thomine¹⁵ - Lieutenant de vaisseau.

M. Lejay¹⁶ - Lieutenant de vaisseau.

M. Giran¹⁷ - Lieutenant de vaisseau – Torpilleur.

M. du Couëdic de Kérérant¹⁸ - Lieutenant de vaisseau - Fusilier

M. Goisset¹⁹ - Enseigne de vaisseau

¹ VA = Vice-amiral.

² CV = Capitaine de vaisseau.

³ Eugène Louis Gadaud (1846-1912) finira Contre-amiral à Cherbourg en 1901-1904 et Commandeur de la Légion d'Honneur (LH) en juillet 1905.

⁴ CA = Contre-amiral.

⁵ Zéphirin Louis Juhel (1844-1922) Contre-amiral en 1903 – Commandeur de la LH juillet 1906.

⁶ Henri Félix Sidonie Xabert de Cantobre de Barbeyrac Saint Maurice (1842-1913). Contre-amiral en 1900. Commandeur de la LH en février 1904.

⁷ Georges François Régnault (1839-1911). Versé dans le cadre de réserve en juin 1899 à Rochefort.

⁸ Simon Prosper Pierre Vranken (1836-1917). Versé dans le cadre de réserve le 28 août 1896 !

⁹ CF = Capitaine de frégate.

¹⁰ Charles Auguste Louis Vicel (1841-1934). (X 1861). Capitaine de vaisseau en janvier 1897. Cadre de réserve en janvier 1902.

¹¹ LV = Lieutenant de vaisseau.

¹² Paul Jean Marie Gouts (1856-19..). Capitaine de vaisseau en septembre 1908. Cadre de réserve janvier 1916 à Toulon.

¹³ Amédée Pierre Léonard Bienaimé (1843-1930). CA en juin 1895. Chef d'état-major de l'Escadre de réserve en Méditerranée en 1896, membre du Conseil des travaux et des conseils d'administration des observatoires de Paris et de Meudon, il commande en 1898 la Division navale d'application de l'École supérieure de Marine sur « l'Amiral-Charner ».

¹⁴ Adolphe Muller (1842-1911). Capitaine de frégate en novembre 1890. Ne figure plus dans les effectifs de la marine en 1899.

¹⁵ Il existe deux Thomine (deux frères) qui étaient Lieutenant de vaisseau en 1896...

¹⁶ Gustave Lejay (1862-1944). Contre-amiral en juillet 1917. Grand-officier de la LH en juillet 1921.

¹⁷ Pascal Gustave Bruno Giran (1863-1946) E.N. 1880. Capitaine de Frégate et verse au cadre de réserve en 1913. Officier de la Légion d'Honneur en 1919. Médaille du Tonkin. Chevalier de l'ordre du Dragon de l'Annam.

¹⁸ Henri Marie Léandre du Couëdic de Kérérant (1868-1947). Aux 1er janvier 1896, 1897, sur le croiseur « Chanzy », Escadre active de Méditerranée (Cdts Joseph Bugard puis Charles Antoine).

¹⁹ Georges François Louis Philibert Goisset (1866-19..). Capitaine de frégate en janvier 1914. Officier LH janvier 1919. Cadre de réserve octobre 1919.

M. Chrétien²⁰ - Enseigne de vaisseau
M. Domeaud²¹ - Mécanicien Principal de 1^{ère} classe
M. Augier²² - Mécanicien Principal de 2^{ème} classe
M. Lafont²³ - Sous commissaire
M. Seguy²⁴ - Médecin de 1^{ère} classe

Je vais prendre les ordres du C. A. Turquet de Beauregard²⁵ Commandant de la 2^{ème} division qui, en l'absence du V.A. Cavalier de Cuverville²⁶ commande l'escadre de réserve. Je fais visiter au Chef d'État-major.

Dans l'après-midi, visites officielles :

Escadre de Méditerranée : « Brennus » V.A. Gervais²⁷ Chef d'Etat-major CV Ponty²⁸, Capitaine Puech²⁹. – « Dévastation » C.A. Pottier³⁰. Capitaine Bellue³¹. Chef d'Etat-major Philibert³². – « Magenta » C.A. de Slane³³. Capitaine Fort³⁴. Chef d'Etat-major Gervaise³⁵. – « Marceau » CV Marquis³⁶ – « Amiral-Baudin » CV Penaud³⁷ – « Courbet » CV Gourdon³⁸ – « Redoutable » CV Billard³⁹ – Le « Neptune » CV Bénier⁴⁰ est à la Canée.

²⁰ Marie Alexandre Adolphe Chrétien (1868-19..). Capitaine de frégate en janvier 1915. Cadre de réserve décembre 1917.

²¹ Pas trouvé.

²² Joseph Marius Casimir Augier (1865-1930). Mécanicien Principal de 1^{ère} classe en mars 1903. Cadre de réserve 1910.

²³ Jean Louis Jules Alfred Lafont (1861-1948). Commissaire de 1^{ère} classe en 1901, Officier LH novembre 1923.

²⁴ Pas trouvé.

²⁵ Frédéric Théodore Marie Turquet de Beauregard (1835-1906). Contre-amiral en janvier 1892. Commandeur LH décembre 1890.

²⁶ Jules Marie Armand Cavalier de Cuverville (1834-1912). Vice-amiral février 1893. Cadre de réserve janvier 1903, Sénateur du Finistère de 1901 à 1912. Grand Officier de la LH et Officier de l'Instruction publique.

²⁷ Alfred Albert Gervais (1837-1921). Vice-amiral en février 1892. Grand-croix LH en juillet 1901. Quitte la marine en 1902.

²⁸ Pas trouvé.

²⁹ Jules Maurice Puech (1845-1922). CA en janvier 1901. Commandeur LH juillet 1905. Cadre de réserve janvier 1908.

³⁰ Edouard Pottier (1839-1903). VA en octobre 1898. Grand-Croix LH juillet 1898.

³¹ Jean Bellue (1848-1924). VA janvier 1908. En 1912, Préfet maritime à Bizerte. Il quitte le service actif en novembre 1913.

³² Joseph Alphonse Philibert (1848-1926). Vice-amiral le 6 juin 1908. Grand-Croix de la Légion d'honneur, le 25 janvier 1913. Il quitte le service actif en février 1913.

³³ Eugène Michel Thomas Mac-Guckin de Slane (1836-1899). Contre-Amiral le 19 septembre 1891. Commandeur de la Légion d'Honneur le 11 juillet 1895. En 1899, dans le cadre de réserve. Décès mars 1899.

³⁴ Jean Aimé Aristide Fort (1845-1913). Contre-amiral le 1er mars 1904. Commandeur de la Légion d'Honneur le 30 décembre 1906. Au 1er janvier 1908, dans le cadre de réserve.

³⁵ Paul Gervaise (1829-1924). Capitaine de vaisseau le 8 avril 1900. Officier de la Légion d'Honneur. Le 24 mars 1903, nommé Commandant de la Marine en Corse. Versé dans le cadre de réserve le 1er août 1905.

³⁶ René Julien Marquis (1846-1929). Vice-Amiral le 19 octobre 1903, il est nommé préfet maritime de Rochefort jusqu'en 1907, puis préfet maritime du 5^e arrondissement de 1907 à 1910. Grand-Officier de la Légion d'honneur le 31 décembre 1908.

³⁷ François Eugène Penaud (1842-1903). Contre-Amiral le 1er septembre 1897. Major Général, à Lorient, de 1898 au 1er octobre 1901, jour de sa radiation des contrôles de l'activité. Commandeur de la Légion d'Honneur le 29 août 1901

³⁸ Palma Firmin Christian Gourdon (1843-1913). Élève de l'École polytechnique promotion 1863, opte pour la Marine. Vice-amiral le 1er janvier 1903. Grand Officier de la Légion d'Honneur le 31 décembre 1904. Il quitte le service actif en 1908. Sous le pseudonyme collectif de Sahib, il est l'auteur d'ouvrages humoristiques sur la Marine, dont il rédige les textes tandis que Louis-Ernest Lesage se charge des illustrations : [Sahib, La frégate l'Incomprise. Voyage autour du monde, L. Vanier, Paris, 1876, 212 p. in-fol., dessins à la plume.] & [Sahib La Marine. Croquis Humoristiques - Marins et Navires anciens et modernes, Jouvet et Cie, Paris, 200 p., in 4., 200 gravures et 8 aquarelles hors texte.]

³⁹ Louis Georges Billard (1840-1900). Contre-amiral le 1er février 1899. Le 1er mars 1899, Président la Commission permanente de contrôle et de révision du règlement d'armement et d'habillement ; Membre de la Commission des phares. Officier LH (dossier : LH/239/56)

⁴⁰ Ernest Albert Bénier (1842-1900). Capitaine de vaisseau le 7 décembre 1890. Le 27 janvier 1899, Membre du Conseil des travaux de la Marine ; également Membre du Conseil supérieur de la Marine marchande. Officier LH 1886.

Croiseurs : « Bugeaud » CV Bigant⁴¹ – « Troude » CF Aubert⁴² – « Vautour » CF Le Nepvou de Carfort⁴³ - « Faucon » CF Fouët⁴⁴ – « Wattignies » CF de Mazonod⁴⁵ – « D'Herville » CF Imhoff⁴⁶. – « Casabianca » CF Raffenel⁴⁷ – « Cosmao » CF de Maisonneuve⁴⁸. – « Linois » CF de Surgy⁴⁹ – « Lévrier » Capitaine de Marolles⁵⁰.
Sont détachés dans le Levant.

Torpilleurs : « Eclair » LV Kerihuel⁵¹ – « Flibustier » LV Jan-Kerquistel⁵² – « Kabyle » LV Provensal⁵³ – « Sarrazin » LV Cloarec⁵⁴ – « Tourmente » LV Gervais⁵⁵.

⁴¹ Raymond Victor Ernest Bigan (1840-1909). Officier de la Légion d'Honneur le 30 décembre 1890. Capitaine de vaisseau le 10 février 1892. Versé dans le cadre de réserve le 8 novembre 1900.

⁴² Marie Jacques Charles Aubert (1848-1915). Vice-amiral le 23 mai 1907. Grand Officier de la Légion d'Honneur, le 23 juillet 1909. Grand-croix de la Légion d'Honneur, le 31 décembre 1912. Il quitte le service actif en janvier 1913. Rappelé en décembre 1914, il reprend sa place à l'État-major général. Il les exerça jusqu'à mourir d'épuisement. La décision d'attribuer au vice-amiral Aubert la mention "Mort pour la France" fut prise en 1930, lors de l'érection aux Invalides d'un monument à la mémoire des officiers généraux morts pendant la guerre.

⁴³ Henri Emile Le Nepvou de Carfort (1851-1919). CV en juillet 1899. Cadre de réserve 1903.

⁴⁴ Alexandre Joseph Cyprien Fouët (1846-1938). Capitaine de vaisseau le 16 mars 1897. Officier LH 1892. Versé dans le cadre de réserve le 27 juin 1906.

⁴⁵ Léon Jules de Mazonod (1848-1934). Capitaine de frégate le 18 novembre 1890. Au 1er janvier 1892, Second sur la frégate à voiles "Melpomène", École des Gabiers (Cdt Augustin Dumont). Officier de la Légion d'Honneur le 12 juillet 1897. Capitaine de vaisseau le 1er juin 1899. Versé dans le cadre de réserve le 1er avril 1907.

⁴⁶ Victor Yves Joseph (1847-1908). Capitaine de frégate le 7 mars 1889. Capitaine de vaisseau le 7 mars 1898. Versé dans le cadre de réserve le 1er août 1906.

⁴⁷ Anne Raoul Camille Raffenel (1850-1904). Capitaine de vaisseau le 10 novembre 1898. Officier de la Légion d'Honneur, le 24 décembre 1899. Décès en service en 1904.

⁴⁸ Pierre Raymond Dufayot de La Maisonneuve (1848-1914). Capitaine de vaisseau le 20 février 1897. Officier de la Légion d'Honneur le 30 décembre 1891. Versé dans le cadre de réserve le 29 février 1908.

⁴⁹ Jules Alexandre Auguste de Surgy (1849-1924). Capitaine de vaisseau le 23 août 1897. Officier de la Légion d'Honneur. Au 1er janvier 1899. Versé dans le cadre de réserve le 17 août 1909.

⁵⁰ Louis Roger Gérard de Marolles (1851-1941). Vice-amiral le 3 septembre 1908. Grand Officier de la Légion d'Honneur le 24 juillet 1912. Il assure la charge de la logistique des opérations des Dardanelles en 1914-1915. Il quitte le service actif en mars 1916. Ses deux fils sont Morts Pour la France en 1917, dont un Claude Adrien Jacques (né le 16 août 1897), engagé volontaire dans les équipages de la Flotte le 20 mars 1915, embarqué sur le Croiseur cuirassé Kléber, a pris part à l'expédition des Dardanelles ; envoyé à Rochefort pour suivre les cours préparatoires de l'École Navale, a demandé à passer dans l'infanterie, tué le 2 janvier 1917 à Louvemont (Meuse) étant Aspirant au 6ème Régiment d'infanterie.

⁵¹ Paul Arthur François Marie Kérihuel (1857-19...). Capitaine de vaisseau le 15 janvier 1910. Officier de la Légion d'Honneur. Versé dans le cadre de réserve le 10 avril 1916.

⁵² Fernand Zacharie Marie Jan-Kerquistel (1853-1933). Élève de l'École polytechnique en 1873, opte pour la Marine. Capitaine de vaisseau le 6 avril 1906. Officier de LH juillet 1901. Versé dans le cadre de réserve le 30 avril 1913.

⁵³ Richard Marie Pierre Provensal (1860-1918). Capitaine de vaisseau le 2 septembre 1911. Officier de la Légion d'Honneur le 31 décembre 1912. Versé dans le cadre de réserve en 1917.

⁵⁴ Paul Jean Armand Marie Cloarec (1860-19...). Versé dans le cadre de réserve le 27 janvier 1902. Capitaine de frégate de réserve le 2 février 1909. Officier de la Légion d'Honneur le 29 juillet 1911. Au 1er janvier 1917, dans le cadre de réserve. Directeur de la ligue maritime française, puis Vice-Président, il est membre du comité consultatif de la navigation intérieure, membre du conseil d'administration de l'office national de la navigation, commissaire général des grandes semaines maritimes. Professeur à l'École des Sciences politiques et au Collège des Sciences sociales, professeur à l'École Supérieure de Guerre, il collabore à diverses publications. Médaille d'or de l'Académie des Sciences, membre de l'Académie de marine. Il a été Maire de Ploujean. Officier des palmes académiques.

⁵⁵ Benjamin Joseph Marie Gervais (1869-1937). Contre-amiral le 19 mai 1925. Commandeur de la Légion d'Honneur.

Ecole de Guerre : « Amiral Charner » CA Fournier⁵⁶, CV Cordier⁵⁷, Chef d'Etat-major CF Berryer⁵⁸ – « Latouche-Tréville » CV Jauréguiberry⁵⁹ – « Suchet » CV Hennique⁶⁰.

Aux appointements⁶¹ et sur coffres⁶² : « Jauréguiberry » Cuirassé d'escadre CV Foret⁶³ – « Condor » CF Davin⁶⁴ (Tunisie) – « Carnot » Cuirassé d'escadre CV Pissère⁶⁵. – « Cécille » – « Tage » – « Forbin » - Torpilleur le « Forban » - « Achéron » canonnière Cuirassée⁶⁶.

L'inspection générale du bâtiment a été passée avant son passage dans l'Escadre de Réserve qui a eu lieu le 10 août.

⁵⁶ François Ernest Fournier (1842-1934). Vice-amiral le 16 septembre 1897. Président du Conseil permanent de perfectionnement des écoles de Marine. Grand-Croix Légion d'honneur, le 21 octobre 1905. Quitte le service actif en mai 1907.

⁵⁷ Robert Charles Marie Emmanuel Cordier (1867-1901). Capitaine de vaisseau le 6 juin 1894. Au 1er janvier 1901, en résidence à Toulon.

⁵⁸ Lucien Joseph Berryer (1850-1927). Vice-amiral le 16 octobre 1911. Grand-Officier de la Légion d'Honneur le 11 juillet 1914. Il quitte le service actif en 1915.

⁵⁹ Horace Anne Alfred Jauréguiberry (1849-1919). Capitaine de vaisseau le 26 février 1891. Vice-amiral le 8 mai 1906. En 1911, Vice-président du Conseil Supérieur de la Marine. Il quitte le service actif en avril 1914. Grand-Croix de la Légion d'Honneur le 31 décembre 1913.

⁶⁰ Privat Agathon Benjamin Arthur Hennique (1844-1916). Capitaine de vaisseau le 3 juin 1893. Le 5 novembre 1903, Major de la Marine à Lorient. Commandeur de la Légion d'Honneur le 9 février 1904. Versé dans le cadre de réserve le 29 juillet 1904. Décès août 1916.

⁶¹ Un appointement désigne une plate-forme fixe flottante ou sur pilotis servant à l'accostage des bâtiments et leur amarrage.

⁶² Un coffre d'amarrage, également appelé bouée d'amarrage ou mouillage permanent, est un dispositif flottant ou fixé au fond marin qui permet aux bateaux de s'attacher en toute sécurité. Il est généralement constitué d'une bouée de surface, d'une chaîne ou d'une corde et d'une ancre située sous l'eau.

⁶³ Xavier André Foret (1850-1908). Capitaine de vaisseau le 6 janvier 1891. Contre-amiral le 23 décembre 1899. Commandeur de la Légion d'Honneur le 30 décembre 1900. En retraite en 1903.

⁶⁴ Louis Joseph Albert Davin (1846-1920). Capitaine de frégate le 1er janvier 1891. Capitaine de vaisseau le 2 juin 1899. Au 1er janvier 1900, Conférencier à l'École Supérieure de la Marine à Paris. Aux 1er janvier 1901 à 1904, Attaché naval à Rome. Commandeur de la Légion d'Honneur le 31 décembre 1904. Versé dans le cadre de réserve le 1er février 1906.

⁶⁵ Frédéric Jean Pissère (1843-1915). Capitaine de vaisseau le 23 juillet 1891. Le 21 avril 1895, Major de la Marine à Toulon. Versé dans le cadre de réserve le 28 janvier 1903. Commandeur de la Légion d'Honneur, le 30 juillet 1903. Ami de Charles Antoine et beau-père de son fils Paul.

⁶⁶ Canonnière Cuirassée de 1ère classe.

Dimanche 16 août 1896. Temps calme le matin et le soir. Dans la journée, brise n° 1 à 2 au NO.

L'Etat-major général de l'escadre est ainsi composé :

M. Bienaimé CA - Chef d'Etat-major

M. Adigard⁶⁷ CF - 1^{er} Aide de camp

M. Darrieus⁶⁸ LV - Aide de camp

M. Merveilleux du Vignaux⁶⁹ LV - Aide de camp

M. Didelot⁷⁰ EV - Aide de camp

M. Poggiale⁷¹ Mécanicien inspecteur - Mécanicien d'escadre

M. Ducorps⁷² Commissaire de la Marine - Commissaire d'escadre

M. Bertrand⁷³ Médecin en chef - Médecin d'escadre

M. l'Abbé Cornuault⁷⁴ Aumônier d'escadre

9h Messe à bord – 9h35 Inspection n°3, je trouve le bâtiment dans un état très satisfaisant, sauf le pont AV⁷⁵ qui est sale. Embarcations dont les fargues⁷⁶, entretenues à l'huile de lin, auraient besoin d'être grattées.

Le canot à vapeur fait tout le batelage⁷⁷ d'un branlebas à l'autre. Une chaudière est allumée en permanence pour fournir de la vapeur à une dynamo et aux pompes de service.

Lundi 17 août 1896. Calme jusqu'au jour. La brise se lève du sud, très faible, elle devient de n°3 à 4 dans la journée. Canot à vapeur faisant tout le batelage. Une chaudière allumée en permanence.

Un contremaître et douze ouvriers des CN⁷⁸ employés au démontage des collecteurs de vapeur à modifier. Travaux de machine entrepris par nos propres moyens : sortie des tubes des condenseurs ; visite des cylindres admetteurs (grande usure des bagues) ; palier de butée de machine 1^{ère}, coussinet de palier milieu, etc.

8h50 – L'escadre active appareille et prend le large. Dans la journée l'école de guerre se rapproche de la ville. Le « Terrible » sort du port et vient aux appointements.

⁶⁷ Paul Adigard (1853-1907). Capitaine de frégate le 10 juin 1896. Officier de la Légion d'Honneur le 12 juillet 1898. Capitaine de vaisseau le 22 avril 1902. Le 12 mars 1907, Commandant le « Iéna », il décède dans l'explosion de celui-ci dans le bassin de Missiessy à Toulon. On comptera 117 morts et 33 blessés.

⁶⁸ Pierre Joseph Gabriel Georges Darrieus (1859-1931). Lieutenant de vaisseau le 23 octobre 1885. Capitaine de frégate le 8 septembre 1898. Vice-Amiral en mars 1916, il commandera la 2ème Escadre en Méditerranée. Grand Officier de la Légion d'Honneur le 24 janvier 1919. Quitte le service actif en février 1921.

⁶⁹ Marie Benjamin Gaston Jean Merveilleux du Vignaux (1865-1930). Lieutenant de vaisseau le 27 août 1891. Capitaine de frégate le 21 septembre 1907. Officier de la Légion d'Honneur le 12 juillet 1911. Vice-amiral le 10 décembre 1919. Grand-croix de la Légion d'Honneur le 8 janvier 1927. Il quitte le Service actif en avril 1927.

⁷⁰ Georges François René Didelot (1868-1944). Enseigne de vaisseau le 18 novembre 1890. Lieutenant de vaisseau le 23 août 1897. Officier de la Légion d'Honneur, le 12 juillet 1918. Capitaine de vaisseau le 31 décembre 1919. Quitte la Marine en janvier 1921.

⁷¹ Premier maître mécanicien Poggiale.

⁷² Louis Marie Joseph Ducorps (1874-1950). Entre dans la Marine en qualité d'Élève-Commissaire le 1er novembre 1894. Commissaire de 2ème classe le 2 novembre 1896. Commissaire de 1ère classe le 4 décembre 1900. Contrôleur général de 1ère classe en 1936. Grand officier de la légion d'Honneur le 25 décembre 1936.

⁷³ Edmond Isidore Louis Bertrand (1851-1919). Médecin principal le 6 avril 1884. Médecin général de 1ère classe, Inspecteur général le 1er août 1906. Commandeur de la Légion d'Honneur le 12 juillet 1910. Quitte le service après 1917.

⁷⁴ Pient Stanislas Pierre Cornuault (1858-19..). Le 15 octobre 1895, Aumônier d'escadre. Au 1er janvier 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, Aumônier à l'Hôpital maritime de Toulon.


⁷⁵ AV = Avant

⁷⁶ Planche posée de champs pour empêcher l'eau de pénétrer par une ouverture ou par-dessus le plat-bord (Wikipédia glossaire maritime).

⁷⁷ Transport en canot pour les services avec la terre et les navires aux coffres.

⁷⁸ CN = Chantier Naval

1h. – Lecture avec le cérémonial habituel d'un jugement qui condamne à la prison pour vente d'effets d'habillements et vol les nommés Tréguer du « Chanzy » deux ans, Vaillant de « l'Amiral-Duperré » 18 mois.

Mardi 18 août 1896. Très beau temps. Brise de SO du midi au coucher du ⁷⁹ ; calme le reste de la journée.

8h45 à 10h45 – Je passe une inspection du matériel qui se termine dans les auxiliaires de l'avant

1h30 Changement d'appontement, terminé à 3h40.

10h soir – Laissé tomber les feux de la chaudière en pression, cessé l'éclairage électrique. C'est l'établissement d'un nouveau régime.

Mercredi 19 août 1896. Très beau temps ; à partir de midi, le ciel se voile. Calme jusqu'au jour, brise de Sud de 8h à midi. Le calme se fait de nouveau, à la nuit la brise se fait de l'Est nord est n°2.

5h15 – repris l'éclairage électrique.

Comme pendant tous les jours précédents le canot à vapeur assure le canotage. Je passe l'inspection des plats qui laissent en général beaucoup à désirer.

1h45 à 2h35 – Petit exercice de gymnastique.

6h45 – Serré la grande tente⁸⁰ à l'heure du tableau de service de l'escadre.

Dans la première partie de la nuit, éclairs fréquents.

7h – L'« Amiral-Duperré » entre dans le port et au bassin⁸¹. Le « Terrible » arbore le pavillon de Vice-amiral.

8h15 – Le « Jauréguiberry » appareille pour les expériences d'artillerie, il reprend son poste à 3h50.

8h20 – L'« Amiral-Baudin » appareille pour rallier l'escadre.

Jeudi 20 août 1896. Temps orageux, il reste pluvieux dans la journée ; la pluie est particulièrement abondante dans la matinée.

Brise de NE à Est n°2 à 3, jusqu'à midi ; ensuite calme.

5h40 – Fait la grande tente.

9h30 – Je passe l'inspection des sacs de la 1^{ère} Compagnie.

1h45 à 2h35 – Petit exercice de gymnastique.

8h soir – Exercices des projecteurs.

9h15 – Le « Redoutable » entre dans le port pour remplacer au bassin le « Caïman » qui vient aux appontements.

2h – « L'Achéron » vient aux appontements, la « Mitraille » sort du port et prend poste sur l'avant de « l'Achéron ».

Vendredi 21 août 1896.

Ciel couvert, le temps reste pluvieux. Calme ou faible brise d'Est avant midi ; la brise en restant faible passe SO et le NO après-midi ; le calme se fait après 4h.

Lavage des hamacs et du linge. Fourniture pour le tir du canon en embarcation, que nous ne faisons pas parce que le « Chanzy » a exécuté le tir dans l'escadre active, notre canot à vapeur, notre vedette et le canot de service avec son canon de 37.

Envoyé dans le port des récipients du maître commis et diverses pièces de machine.

⁷⁹ Dessin original représente le Soleil ?

⁸⁰ Cette tente est tendue par des tangons sur le pont du cuirassé et permet de travailler à l'abri du soleil ou de la pluie.

⁸¹ De radoub.

Je vais voir l'ingénieur, isoler les soutes à poudre qui sont dans la chaufferie 3 où l'on a observé jusqu'à 51°, réantifrictionner⁸² la butée de la machine. Supprimera-t-on les embrayeurs. Tuyautage des cheminées.

Menuisiers pour mettre en place la gamelle du Commandant⁸³.

8h45 à 2h20 – La « Mitraille » fait une sortie.

8h à 9h – Exercice général de signaux.

10h – Eteint la chaudière en activité en prévision du démontage du collecteur de bord conservé monté jusque-là. Les tuyaux mis sur les parquets par les CN, seront travaillés sur place jusqu'à nouvel avis de l'atelier de chaudronnerie.

Samedi 22 août 1896. Ciel couvert qui se dégage ; très beau temps dans l'après-midi. Calme jusqu'au jour ; puis, brise d'ouest, n°3 à rafales dans le milieu de l'après-midi, n°2 après 5h. Débarqué les explosifs mis en dépôt à l'Aiguillette⁸⁴ ; remis des munitions de 47 et de 37 d'un baptême spécial, on nous les remplace. Les CN continuent à envoyer chaque jour 1 Contre maître et 12 ouvriers pour le tuyautage, 2 calfats pour le dégarnir, et 3 menuisiers pour les appartements du Commandant.

Télégramme de Lorient Commandant Pradier⁸⁵. Je vais prévenir le Chef d'Etat-major que les feux des chaudières sont éteints pour longtemps. On commence à déboulonner les cheminées en vue de leur démontage pour réparation.



⁸² Sic. Le mot existe dans la Marine mais pas de définition dans les dictionnaires connus.

⁸³ Cambuse réservée aux denrées comestibles et liquides du Commandant. Dont le Commandant se servira pour ses invités.

⁸⁴ Le fort de l'Éguillette (ou Aiguillette) est un ouvrage militaire situé sur la commune de La Seyne-sur-Mer (Var, France) sur la corniche Bonaparte. Il fait partie d'un ensemble de fortifications édifiées pour protéger la rade de Toulon. Il fut construit entre 1674 et 1685, protégeant la rade de l'intrusion de navires ennemis mais également le rivage seynoïse. Le fort présente contrairement aux formes rondes de la tour Royale ou au fort de Balaguier, une architecture carrée avec une tour et deux ailes obliques constituées à l'origine de parapet et embrasures à ciel ouvert équipés de 22 canons. Batterie basse, elle permettait un tir rasant destiné à toucher les coques en bois des navires de l'époque. Un four à boulets est mentionné en 1775. Au milieu du XIXe siècle, la batterie de gauche est casematée pour faire face aux progrès de l'artillerie, celle de droite qui risquait de faire feu sur l'arsenal si le fort était pris est remblayée. Le fort fut déclassé le 5 février 1877 puis servi de casernement à des troupes d'infanterie de Marine. Il fut cédé à la Marine nationale le 10 août 1924 qui s'en servit pour abriter des ateliers et des magasins de défenses sous-marines. En 1997, fut lancée une grande opération de restauration et le fort, toujours propriété de la marine, sert aujourd'hui pour des expositions et des manifestations culturelles. Le nom de l'Éguillette semble venir du mot provençal ayguade qui désigne un point d'eau douce qui servait au ravitaillement des navires.

⁸⁵ Il s'agit probablement de Jean-Victor Pradier (1855-1930) – Officier Canonier au port de Toulon en 1896-1897. Deviendra Contre-amiral le 27 mars 1914. Commandeur de la Légion d'Honneur, le 11 mars 1916. Au 1er janvier 1917, dans le cadre de réserve.

Dimanche 23 août 1896. Très beau temps. Brise d'ONO⁸⁶ qui atteint n°3 dans le milieu du jour.

Inspection n°2⁸⁷, fait prendre les armes à tout ce qui n'est pas mécanicien.

Le canot à vapeur continue à assurer toutes les communications avec la terre.

Visite officielle du Capitaine de vaisseau Drouin⁸⁸ nouveau commandant du « Sfax ».

Lundi 24 août 1896. Très beau temps. Calme jusqu'à 8h, puis faible brise solaire faisant son évolution habituelle. Envoyé dans le port les tuyaux de vapeur qui seront remplacés par des pièces entièrement neuves. Le Chef d'Etat-major approuve les demandes de permission établies en prévision de la présence de tout le monde à bord pour le 5 octobre.

8h15 à 5h – Le « Jauréguiberry » fait une sortie.

Mardi 25 août 1896. Très beau temps. Brise d'Ouest dans le milieu du jour.

5h30 – Le « Chanzy » est de corvée.

Débarqué dans un chaland les larmiers⁸⁹ des cheminées, les tuyaux d'échappement du sifflet à vapeur et d'évacuation à l'air libre. Dans la journée on termine le déboulonnement des cheminées.

Je passe l'inspection du matériel – Machine, le condensateur de la machine est débarrassé de ses tubes, nettoyage commencé – On démonte le palier de butée de la machine.

1h30 – Exercice d'explosion d'un tube cartouche dans le canot à vapeur. Mouillé une torpille automatique mécanique⁹⁰.

2h40 à 3h30 – Exercice général de signaux. – Expédié les permissionnaires de longue durée, première bordée.

7h40 – Le « Wattignies » sort de l'arsenal.

8h – Le « Milan » sort de l'arsenal.

8h25 – Le « Dragon » sort de l'arsenal, il revient aux appontements à 2h30. A 4h20 il fait une sortie et rentre dans le port à 6h30.

8h30 – Le cuirassé grec « Psara » entre dans l'arsenal.

2h – La « Mitraille » quitte les appontements et entre dans le port. « L'Achéron » quitte le même appontement et reprend son coffre.

Constaté à mon inspection que le matériel d'artillerie et armes n'est entretenu que grossièrement, je demande que les armes soient entretenues.

Mercredi 26 août 1896. Ciel couvert, quelques gouttes de pluies dans la matinée. Le ciel se dégage un peu dans l'après-midi. Nous fournissons la vedette pour remplacer le canot à vapeur du « Caïman » qui est de garde. Notre canot à vapeur assure comme d'habitude les

⁸⁶ Ouest-Nord-Ouest.

⁸⁷ Sur un cuirassé dans la Marine française, intermédiaire, moins solennel qu'une inspection n°1, mais néanmoins rigoureux. Elle visait à vérifier le maintien en condition opérationnelle du navire entre deux grandes inspections. Souvent conduite par un contre-amiral, un chef d'état-major d'escadre ou un officier inspecteur spécialisé Axée sur les points signalés lors de la précédente inspection n°1 Elle pouvait être programmée ou décidée à la suite d'un incident (avarie, mauvais tir, problème disciplinaire).

⁸⁸ Jean Auguste Léon Henri Drouin (1842-1904). Capitaine de vaisseau le 27 mai 1891. Le 22 août 1896, Commandant le croiseur "Sfax", en réserve à Toulon. Versé dans le cadre de réserve le 23 avril 1902.

⁸⁹ Un larmier de cheminée est une moulure saillante placée au sommet d'un tuyau de cheminée.

⁹⁰ Les premières torpilles, possédant un système de stabilisation gyroscopique, n'avançaient qu'en ligne droite à profondeur et vitesse constantes. Le lancement devait donc être orienté dans la bonne direction, et à un moment précis. Des calculateurs analogiques très ingénieux furent développés à ces fins, ce qui ne dispensait pas les officiers d'armes de longues années de formation, afin d'évaluer une solution de tir de façon rapide et dans des conditions météo souvent défavorables. Les torpilles d'exercice, auront une bonbonne d'air à la place de la charge explosive, ce qui fait qu'elle flotte sur l'eau et sont facilement récupérables.

communications avec la terre. Les menuisiers terminent l'installation de la chambre du Commandant. – Inspection des plats, améliorations.

1h50 à 3h30 – L'équipage à l'exercice du fusil ; le nouveau Capitaine d'armes Marchetti qui vient de repasser au bataillon, prend le Commandement.

Mis dans un chaland les tubes des condenseurs qui vont être envoyés au lessivage.

9h15 – Le « Condor » entre dans l'arsenal et au bassin.

Jeudi 27 août 1896. Très beau temps. Mistral n°3 à 4.

Débarqué pour les envoyer dans le port diverses pièces de machine et surtout le tuyautage ; arbres des treuils des embarcations, etc. Fais faire tout le batelage par le canot à vapeur. Pris dans le port du matériel de démolition désigné par un ordre d'escadre.

8h45 – Je passe l'inspection des mécaniciens. – Visite sanitaire de tout le personnel. – Dans l'après-midi un exercice de boxe. Mouillage d'une torpille automatique mécanique. Je visite les fonds de la tranche C et de la tranche D, ils ne sont pas propres. Dans le second je constate que les mécanismes de manœuvres enfermés dans les tubes des tourelles laissent beaucoup à désirer comme entretien. Portes étanches des soutes à poudre qui ne sont pas fermées. Couvercles des caisses à eau qui ne sont pas en place. – Conversation avec l'officier en second au sujet de la tranche A.

Visite du Commandant Vicel⁹¹ avec ses deux fils Charles (Saint-Cyrien) et René (Aspirant de 2^{ème} classe).

Vendredi 28 août 1896. Très beau temps. Mistral n°4. – Dans la soirée, orage dans l'Est, il n'en vient rien à Toulon.

Les deux cheminées sont débarquées par un ponton mât⁹² et conduites dans le port. Difficultés de savoir quels sont les ouvriers employés à bord, certains ateliers ne présentent pas de feuilles. Serruriers pour finaliser l'Office du Commandant.

Hissé le canot à vapeur pour le nettoyer.

5h45 le matin – Le « Wattignies » appareille et sort de la rade.

7h30 – Exercice général de signaux de nuit.

8h30 – Conseil de Guerre, Président CV Gadaud⁹³ pour juger le matelot Roux accusé de désertion à l'intérieur. Défenseur Perlemoine second maître de Timonerie. 3 ans de prison. Le condamné Roux se pourvoit en révision.

Samedi 29 août 1896. Très beau temps. Dans le milieu de la journée, brise de l'Ouest à O.N.O.⁹⁴ n°2 à3.

6h Propreté. Croisé le tangon de tente.

Demandé à remettre les 15 + d'Anzin⁹⁵ pour torpilleurs. Le Chef d'Etat-major donne l'ordre de les conserver. Prévenu que le « Chanzy » débarquera ses poudres le 31 pour les envoyer à la pyrotechnie où elles seront visitées (Dépêche Ministérielle du 16 juin). Demandé s'il n'y aurait pas lieu de consulter le port au sujet du débarquement des munitions en vue d'un séjour au bassin de plusieurs semaines. Réponse : le Commandement demandera des ordres au P.M.

⁹¹ Charles Auguste Louis Vicel (1841-1934). X 1861, aspirant en 1863, EV en 1865. Ami de longue date de Charles Antoine depuis la « Sibylle » dans les années 1863 à 1865.

⁹² Ponton très robuste, portant deux bigues : appareil servant à mâter et à démâter les navires.

⁹³ Eugène Louis Gadaud (1848-1912). Capitaine de vaisseau le 1er janvier 1893. Le 1er octobre 1895, Commandant le cuirassé « Trident », porte-pavillon du Vice-amiral Jules Cavelier de Cuverville, Commandant l'Escadre de réserve de Méditerranée. Le 15 octobre 1896, Commandant le cuirassé « Brennus », porte-pavillon du Vice-amiral Jules Cavelier de Cuverville, Commandant en chef l'Escadre de Méditerranée. Contre-amiral le 1er octobre 1901. Commandeur de la Légion d'Honneur le 15 juillet 1905. Au 1er janvier 1909, dans le cadre de réserve.

⁹⁴ Ouest Nord-Ouest

⁹⁵ Sic.

une dizaine de jours avant la date de son passage au bassin. Propreté à l'intérieur. Les observations journalières de mesure sont à peu près impossibles à faire, faute de chiffres sur la carène. Service de batelage par une baleinière et le youyou.

6 h après-midi. Le « Lévrier » entre en rade venant de la mer des Inde. Inspection du « Caïman » par le C.A. Turquet de Beauregard Inspecteur Général Adjoint.

11h. « L'Amiral-Duperré » sort du port, arbore le pavillon du V.A. et prend le coffre n°6. Incident à sa sortie du bassin, chaîne capelée sur le safran de son gouvernail.

Dimanche 30 août 1896. Beau temps. Calme jusqu'au jour, brise de S.S.O.⁹⁶ tournant à l'Ouest n°3 dans l'après-midi, au N.O.⁹⁷ n°2 dans la soirée. Batelage par les baleinières et le youyou. Inspection n°3⁹⁸.

4h30. Je rends sa visite au Commandant du « Lévrier ».

8h40. Fait demander le médecin à bord du bâtiment de garde, « Amiral-Duperré ». Kermaëdic Maître Canonnier pris de grippe intense. « L'Amiral-Duperré » envoie un Quartier-maître infirmier qui va passer la nuit auprès de ce malade. Le Commandant Bugard⁹⁹ me remet un exemplaire du devis de campagne, les deux autres sont en blanc, signés de sa main.

Lundi 31 août 1896. Beau temps, légère brume. Brise d'Ouest après 8h du matin, n°3 dans l'après-midi.

Lave le linge. Propreté sommaire. Débarquement des poudres – Je décide que les munitions de 65, 47 et 37 seront aussi envoyées à la visite, après m'être assuré que la Direction d'Artillerie le considère comme équivalent à la visite annuelle obligatoire (D. 16 juin 1896) de l'examen qu'elle a fait de divers lots après l'incendie de « l'Amiral-Duperré ». Fait plonger le scaphandre de 9h45 à 10h15 Mazéas Jean-Marie Quartier Maître chaudronnier pour repêcher le gouvernail. Il le retrouve tout de suite.

Le canot à vapeur fait le batelage. La vedette assure le service de garde au bâtiment amiral. Donné l'ordre aux Maîtres d'être présents à bord au commencement de la propreté, ou du lavage du linge quand il y aura lieu. Refusé l'entrée du bord à Péhoré Julien de l'Atelier des grandes forges (Carte du Cercle de l'Union des Arts. Maistrance du port de Toulon) qui demandait à vendre des photographies.

Paiement de la solde d'Août.

5h40. La « Chimère » appareille et prend le large.

7h. Le « Lévrier » quitte son coffre et s'amarre aux appontements.

8h34 à 3h. Le « Friedland » fait une sortie.

Mardi 1^{er} septembre 1896. Ciel couvert, brume, un peu de pluie à 8h du matin. Brise d'Est à S.E. n°1 à 2. Calme après 4h du soir. Batelage par le canot à vapeur. Notre personnel visite les machines auxiliaires et les compresseurs. Continue la mise en état des condenseurs. Remonte les butées.

7h20. Repris le débarquement des poudres dans un 2^{ème} bugalet¹⁰⁰.

2h40 à 3h30. Exercice général de signaux, auquel nous prenons part.

8h30. Je vais voir le V.A. de Cuverville rentré de permission. A mon retour j'examine le matériel que les Maîtres présentent pour réparation ou remplacement. Capotes des factionnaires et de Maîtres du quart, fanaux du canot à vapeur et de la vedette qui dénotent un abandon complet ; pavillonnerie qui n'a pas été réparée ; quarts de mesure du Maître Commis.

⁹⁶ Sud-Sud-Ouest.

⁹⁷ Nord-Ouest.

⁹⁸ Sur un cuirassé correspondait généralement à une inspection de détail, plus locale et plus fréquente que les inspections n°1 et n°2. Elle visait à contrôler le maintien quotidien de la discipline, de l'entretien et de l'instruction. Elle concernait des cuirassés de ligne. Conduite par le commandant du navire lui-même ou par son second. Parfois supervisée par un officier supérieur de passage. Principalement interne au bâtiment Elle ne comportait généralement pas de cérémonial important. Points contrôlés : Propreté et tenue Ponts lavés et sablés Cuivres astiqués Hamacs réglementaires Uniformes conformes Compartiments Postes d'équipage Cambuses Soutes Magasins Matériel courant État des embarcations Cordages Pompes Appareils Instruction Vérification des cahiers d'exercice Présence aux appels Manœuvres de sécurité.

⁹⁹ Joseph Jules Bugard (1843-1922). Capitaine de vaisseau le 27 août 1891. De 1894 à 1896 il commande le croiseur cuirassé « Chanzy ». De 1896 à 1898, il est Directeur des mouvements du port de Toulon. Contre-amiral le 19 décembre 1901, il est Major général à Rochefort. Commandeur de la Légion d'Honneur le 12 juillet 1904. Vice-amiral en décembre 1904. Il quitte ensuite le service actif après 1908.

¹⁰⁰ Un bugalet est un petit navire à deux mâts avec une voile carrée autrefois il faisait le cabotage et le transport, le gréement est à peu près celui des bricks.

Etude des portevoix.

10h25. Arrivée du « Cachemire » affrété. Coffre 12. Musique d'un des Amiraux sur rade. Acclamations. Modifications aux tableaux des bases d'éclairage – Circulaire du 15 février 1896. Art 11. Les projets de modification sont soumis au Ministre. Les statistiques de besoin demandaient d'ajouter 22 lampes électriques.



Mercredi 2 septembre 1896. Ciel couvert, quelques gouttes de pluie avant le jour. Très beau temps dans la journée, brise d'Ouest n°3 mollissant dans la soirée.

6h à 10h15. Compagnie de débarquement à terre, une section de 16 fusiliers et 2 seconds maîtres. C'est tout ce que nous pouvons fournir. Un Lieutenant de vaisseau (LV) officier de plage, un Enseigne de vaisseau (EV) commandant la section. Nous aurions dû donner en plus un LV commandant la 4^{ème} compagnie du bataillon.

1h du soir. Continue le débarquement des munitions sans le terminer encore. Le canot à vapeur fait tout le batelage. J'étudie la question des porte-voix. Traces de négligence dans l'entretien du matériel trouvées dans le blockhaus et le poste de navigation, les hunes avant.

5h départ du « Cachemire ». Couleurs. Le VA passe l'inspection générale du « Lalande ».

7h15. La « Dragonne » sort du port et s'amarre au point fixe.

9h40. Le « Redoutable » sort du port et reprend son coffre n°1.



Compagnie de débarquement à l'exercice du fusil

Jeudi 3 septembre 1896. Très beau temps. Brise de Sud au SO, n°2 à 3, dans le jour.

8h45. Inspection. Je passe celle des mécaniciens.

9h à 10h30. Exercice du fusil pour le personnel de la machine.

9h15. Repris le débarquement des munitions, terminé à 2h10. Le Direction du Port fait remorquer nos chalands à la poudrerie. Débarqué le coton poudre qui est envoyé en dépôt à l'Aiguillette.

Le canot à vapeur fait le batelage. Soulagé la vedette pour nettoyer la coque. Commencé un nettoyage de la flottaison qui était plus que nécessaire.

Envoyé plusieurs tuyaux du collecteur dans le port, on en rapporte un premier manchon en bronze.

2h40 à 3h30. Exercice de branlebas de combat auquel nous ne prenons part qu'en ce qui concerne les signaux.

Je suis informé que le « Chanzy » sera mis au bassin le 7 ; pris les ordres du Chef d'Etat-major. Projectiles de 19 et de 14 ; Conseil de Guerre.

Incidemment, faut-il que nous complétions vivres, matériel etc conformément à un ordre de l'Escadre du présent jour.

Réponse : non.

Prévenu qu'il nous est impossible de faire fonctionner les projecteurs pour l'exercice du soir signalé.

Informé par l'officier en second qu'il y a des punaises dans les chambres et qu'il a disposé d'une chambre d'officier en faveur du Maître d'Hôtel du Commandant. Je prescris de la faire évacuer.

5h57. Arrivée du « Wattignies ». Couleurs.

7h15. Le « Jauréguiberry » change de mouillage, il prend un des coffres les plus en dehors.

4h45. Le « Vautour » entre en rade.

Le « Caïman » fait demander dans la soirée notre Quartier Maître infirmier ou l'infirmier pour aider à rappeler à la vie un premier maître qui s'est pendu.

Vendredi 4 septembre 1896. Très beau temps. Calme jusqu'à 9h, puis brise de Sud au SE n°1 à 2.

Corvée à la pyrotechnie pour la visite des poudres. Demandé au Directeur¹⁰¹ à les mettre en dépôt.

Préfet Maritime donne l'ordre de débarquer obus à la mélinite¹⁰² et obus à balles à charge arrière¹⁰³ en prévision d'un séjour prolongé au bassin et dans le port.

Commencé l'opération et interrompu un grattage de la flottaison qui avait été entrepris la veille.

¹⁰¹ Du port.

¹⁰² L'obus à mélinite, dit obus-torpille, arase les fossés et détruit les abris nous dit l'Encyclopédie Universalis.

¹⁰³ L'obus à balle fut employé à grande échelle par tous les belligérants pour frapper les troupes avançant en masse et à découvert. Les batteries jusqu'en 1914, emportaient environ la moitié de leurs munitions sous forme d'obus à balles à charge arrière. Leurs fusées réglables, grâce au débouchoir double, permettaient de régler l'éclatement à la distance et à la hauteur voulue.

Le canot à vapeur fait le batelage.

L'escadre de réserve fait l'exercice des embarcations armées en guerre, 1^{er} cas ; on nous réclame la vedette à l'usage du Commandant Supérieur. Nous envoyons le canot à vapeur, que celui-ci renvoie.

9h30. Exercice général de signaux.

Je fais des démarches en vue de retarder d'un jour l'entrée dans le port pour que le Conseil de Guerre du 7 puisse opérer à bord.

5h25 du soir. Le « Jauréguiberry » reprend son ancien poste après une inspection générale qui a eu lieu dans la journée.



I7. TOULON.- Un coin du Port

Samedi 5 septembre 1896. Très beau temps calme jusqu'au jour, ensuite brise d'ENE puis Sud devenant n°3 dans l'après-midi. Calme après 9h du soir.

Le canot à vapeur fait le batelage.

Poursuite des travaux d'entretien à bord du « Chanzy » ...¹⁰⁴

Le Préfet Maritime décide que le bâtiment n'entrera au bassin que mardi à cause de son conseil de guerre. Prévenu l'Amiral.

5h15 du matin.

La « Dévastation » et le « Courbet » venant du Golfe Juan s'amarrent sur leurs coffres respectifs. Ravitaillement en vue d'un départ pour le Levant.

2h30. Le « Wattignies » appareille pour la Canée.

Dimanche 6 septembre 1896. Très beau temps. Mistral force 4 dans le milieu du jour, mollissant le soir.

Inspection n°4 dans l'escadre de réserve. Passé à 10h celle n°3 que j'ai retardé afin qu'on ait un peu plus de temps pour la propreté, laquelle a été bien négligée dans la semaine. Le canot

¹⁰⁴ Sur les pages qui suivent, les travaux de réparation et d'aménagement seront notés ainsi.

à vapeur fait le batelage jusqu'à 1 heure. Je déjeune chez l'Amiral commandant l'Escadre de réserve.

5 heures je fais visite à bord de la « Dévastation » CA Pottier, CV Bellue, CF Philibert.

Fourni la vedette pour le service de garde elle rentre à 8h40 soir.

Le « Marceau » venant du golfe Juan prend son coffre habituel, ravitaillement en vue d'un départ pour le Levant.

Lundi 7 septembre 1896. Très beau temps. Brise d'ONO force 3 dans le milieu du jour.

Appontement n°4, Bassin n°2 de Castigneau.

Les travaux pour la vapeur continuent à bord. Le « Chanzy » de corvée fournit toute la journée une baleinière au bâtiment amiral.

6h45 corvée aux poudres, observation de l'officier en second au sujet du retard de son départ. La vedette fait le batelage. Remis les couchages des hommes débarqués, enfin ! J'interdis formellement le débarquement de toute denrée entrant dans la composition de la ration.

9 heures, Conseil de guerre pour juger le matelot Roux, accusé de désertion, 2 ans de prison.

5h30 le « Redoutable » appareille pour rallier l'escadre.

7 heures, le « Lévrier » entre dans le port. 7h55 le cuirassé grec « Psara » sort du port et se dirige sur la Seyne. 10 heures le « Forban » quitte l'appontement n°5. Dans l'après-midi le « Caïman », le « Terrible » et le « Milan » quittent les appontements et prennent des coffres ; l'escadre de réserve prend les dispositions d'appareillage.

Je déjeune chez l'Amiral Pottier. 5h30 la « Dévastation » le « Courbet » et le « Vautour » appareillent pour le Levant, les cuirassés à Syra, le « Vautour » à la Canée.

Mardi 8 septembre 1896. Très beau temps. Faible brise de la partie venant de l'Est. Pris les dispositions pour quitter l'appontement et entrer au bassin. 6h45 arrivée du remorqueur. 7h10 quitté l'appontement. 7h40 entré dans le port, rentré les couleurs et la flamme. 8 heures entré dans le bassin. 8h30 à poste, on met la porte. 9h30 commencé à pomper. Mis sur le quai une partie des embarcations jusqu'à 11h45.

2 heures les pompes sont remises en action. 2h30 le bâtiment est échoué. Tout l'équipage, mécaniciens compris est employé au nettoyage et grattage de la carène qui est passablement salie dans le voisinage de la flottaison et un peu plus bas que le can inférieur de la cuirasse. Gouvernail, une clavette sortie presque entièrement, celle maintenant la mèche dans le safran. Disposé les pompes à incendie, installé les paratonnerres.

Service des officiers tous à bord de 9h15 à 10h15. Un officier de garde qui couchera à bord.

Un officier de corvée qui prendra mes ordres à 2 heures. Maîtres et équipage, rien de changé.

7 heures. L'escadre de réserve appareille. La division de l'école de guerre est remorquée en grande rade où elle est mouillée en triangle équilatéral pour l'inspection générale.

Soir, le commandant Simart, fait l'inspection de l'école navale dont les cours commenceront le 9 à Toulon.

Mercredi 9 septembre 1896. Toulon, bassin n°2 de Castigneau¹⁰⁵.

Le ciel se couvre et les nuages restent chargés d'humidité toute la journée.

¹⁰⁵ La base militaire est divisée en cinq zones ayant chacune un accès à la mer. D'Est en Ouest : Vauban, Castigneau, Missiessy, Malbousquet, Milhaud. Le bassin n°2 de Castigneau a été construit en 1863 il faisait 114m de long pour 22,01m de large. Le bassin n°3 de Castigneau date de 1886 il faisait 163,09m de long pour 23,83m de large. Missiessy 1 date de 1880, 201,65m de long, 30,64m de large. Missiessy 2 de 1881 avait la même taille. Missiessy 3 de 1893 faisait 178,65m de long pour 30,34m de large. A leurs constructions les bassins Missiessy ne dépassaient pas 163m de long. Ils ont été agrandis entre 1909 et 1913 pour recevoir de plus gros tonnages.

Les travaux d'améliorations machines se poursuivent. Dépôt à quai de la chaloupe, la baleinière 1 et la vedette. Le nettoyage de la carène se poursuit. On constate que la tôle qui garnit la fausse quille par en dessous est déchirée et rebroussée par place.

Une corvée est désignée pour Milhaud dans l'après-midi pour reprendre le déchargement des bugalets et satisfaire aux mouvements nécessités pour la visite.

Envoyé le canot à vapeur à la chaudronnerie pour y être visité par les mécaniciens et chauffeurs. La prise d'eau avant du petit drain est obstruée par des moules.

Jeudi 10 septembre 1896. Ciel couvert, les hauteurs sont embrumées. Vent faible dans le sud. Quelques gouttes de pluie à 11h½ du matin. La journée est chaude et très lourde.

La visite des hélices est commencée. Démontage de la mèche du gouvernail. A 4 heures ils achèvent de chasser la clavette qui était en partie sortie, le gouvernail tombe en donnant un choc sur le talon de l'étambot. Et réparation du doublage de la fausse quille. Le petit drain avant du canot est plein de moules jusque dans le tuyau.

Vendredi 11 septembre 1896. Le ciel est couvert pendant une bonne partie de la journée et se dégage à la fin de l'après-midi par une brise d'ouest nord-ouest.

Notre personnel est à la corvée aux poudres à Milhaud avec visite et déchargement des bugalets. J'ai réquisitionné tous les disponibles pour continuer le grattage de la carène et la mise en états des embarcations. Traité avec l'ingénieur la question des portes des tourelles. Une commande de matériel à l'industrie (40 000 francs) est en négociation. Lettre de l'ingénieur d'escadre communiquée par le commandant Bugard indiquant que la nouvelle liste de demandes de ce dernier, faite à l'inspection générale, va être transmise à Paris. J'ai envoyé à la prison maritime le nommé Roux matelot de 2^e classe pour désertion à l'intérieur, il s'est pourvu en révision et qui attend l'exécution du jugement.



Samedi 12 septembre 1896. Très beau temps. Brise d'ouest.
Notre personnel a terminé le débarquement des poudres à Milhaud.

Dimanche 13 septembre 1896. Ciel couvert. Brise d'est de 10h à minuit accompagnée d'éclairs.

9h30 inspection.

Envoyé un Quartier-Maître fourrier aux Salins pour porter le registre des jugements au Vice-amiral commandant l'Escadre de réserve.

Lundi 14 septembre 1896. Très beau temps. Petit mistral.

Démontage du gouvernail par les soins du port.

1 heure, levé des couleurs et lecture aux personnels du jugement qui a condamné le matelot Roux à 2 ans de prison.

J'avais prévenu le Major Général la veille.

Mardi 15 septembre 1896. Très beau temps. Calme. Journée très chaude.

Grattage de la carène. Corvée de la visite des poudres.

Mis le youyou à terre et fait sa toilette, il avait été bien abandonné et en avait grand besoin.

Aidé au débarquement de la tête du gouvernail, à descendre l'hélice de tribord dans le bassin.

L'Ingénieur envoie un Maître pour s'enquérir des besoins en ce qui concerne les portevoix, ce maître examine aussi les cloisons détériorées au passage du drain et du collecteur d'incendie.

Mercredi 16 septembre 1896. Très beau temps. Faible brise variable. Journée chaude.

Mêmes ouvriers et même travaux que les jours précédents. Avec inspection de l'artillerie, réparation du bossoir¹⁰⁶ de traversière tribord. Manœuvres sur les robinets-vannes de sectionnement et les prises d'eau.

Jeudi 17 septembre 1896. Très beau temps. Calme au petit matin avec un petit vent d'est. Journée chaude.

Mise en propreté du bâtiment. Observations à l'officier en second au sujet d'une punition infligée au clairon qui tenait un jeu de loto. Demandé à l'ingénieur l'éclairage électrique pendant les heures de travail, réponse favorable.

Vendredi 18 septembre 1896. Beau temps. Ciel brumeux dans l'après-midi, les montagnes sont voilées. Brise d'est puis sud, journée chaude.

La mèche du gouvernail est portée à l'atelier de ferronnerie, elle y sera alésée.

Préparation du matériel d'éclairage en vue de son utilisation pour éclairer les fonds au moyen d'un courant électrique fourni par le port.

Le Maître de manœuvre visite quelques travaux. Pour les embarcations il a vu la chaloupe de près, elle est sale et en désordre. Il a visité et examiné les fermetures des écubiers.

J'en entretiens l'ingénieur qui me dit de faire un billet indiquant des certificats de bonne conduite pour le Maître Thomine. J'ai écrit au VA chef de l'escadre de réserve pour le mettre au courant de l'état des choses à mon départ.

¹⁰⁶ Un bossoir est un dispositif de levage utilisé sur les navires pour hisser, déborder, affaler une annexe, une ancre, une embarcation de sauvetage.

Samedi 19 septembre 1896. Ciel en partie couvert, horizon embrumé. Puis très beau temps dans la journée.

Les travaux intérieurs se poursuivent à bon rythme.

L'éclairage des fonds à la lumière électrique fonctionne bien par les soins du port pendant les heures de travail.

Je pars en permission¹⁰⁷ du côté de Nice.

Mardi 21 septembre 1896. Changé le pointage des pièces de gros calibre. Terminé la visite des poudres.

Mercredi 22 septembre 1896. Commencé la visite des chaînes. Echangé les 3^{ème} et 4^{ème} maillon de chaque chaîne contre les 5^{ème} et 6^{ème} parce que quelques étais des 3^{ème} et 4^{ème} étaient ébranlés et ce, contrairement à l'ordre que j'avais laissé par écrit¹⁰⁸ de demander à changer des maillons qui présenteraient une trace de faiblesse quelconque.

Coaltaré chaînes et puits de chaînes.

Etamage des plats.

Jeudi 23 septembre 1896. L'hélice tribord est remise en place.

Samedi 26 septembre 1896. L'hélice bâbord est remise en place. On renonce à démonter la fausse mèche. Le travail de visite des chaînes est terminé pour la fin de la semaine.

Lundi 28 septembre 1896. Remis toutes les pièces dans l'axe des arbres. La peinture de la carène sera faite dans le courant de la semaine qui commence.

Mardi 29 septembre 1896. Dépêche du jour donnant une solution aux demandes de travaux et modifications faites par mon prédécesseur.

Improvisation d'un corps de débarquement pour satisfaire à l'ordre concernant la Revue d'Honneur. Puis exercices.

Mercredi 30 septembre 1896. Revue d'Honneur.

Jeudi 1^{er} octobre 1896. Embarqué la mèche du gouvernail revenant de l'atelier après alésage du trou de la clavette.

Recensement du matériel et des vivres à la charge du maître de timonerie et du 1^{er} Commis aux vivres par suite des changements de comptables.

Vendredi 2 octobre 1896. Visité le filin du faux pont¹⁰⁹. Descendu le gouvernail du quai dans le bassin et procédé à son montage.

Samedi 3 octobre 1896. Le clavetage refait, on reconnaît que le gouvernail ne tourne plus, l'aileron compensateur ne passe plus sous la quille ; le gouvernail a été soulevé par l'opération

¹⁰⁷ Son fils Paul (1878-1911) sera admis à l'école navale sur le Borda le 1^{er} octobre 1896. Son gendre Gabriel Viaux (1862-1943) est alors LV ancien, Officier-Canonnière sur le cuirassé « Amiral Pothuaux ».

¹⁰⁸ Souligné sur l'original.

¹⁰⁹ Cordage tendu horizontalement et servant de garde-corps ou à suspendre différents objets. - de mauvais temps : cordage qu'on tend d'un bout à l'autre du bâtiment et auquel les hommes se retiennent pendant les forts mouvements de roulis et de tangage.

du nouveau clavetage. On démonte le gouvernail et on décide qu'on rognera l'aileron par son bord supérieur.

Nettoyage des soutes et peinture au minium.

Lundi 5 octobre 1896. Peinture de la carène et assèchement des cales. Puis visite de la voilerie et de la pavillonnerie, ramassé les tentes et aérage des locaux.

Mardi 6 octobre 1896. Mis en couleurs les équipements du Major Général pendant le séjour en France de l'Empereur de Russie.

Ma permission est prolongée de 2 jours.

Mercredi 7 octobre 1896. Je rentre de permission.

A 1h 30 de l'après-midi je vais faire visite au Chef d'Etat-Major de l'Escadre de Réserve. J'ai donné des ordres pour installer une fermeture des écubiers. Officier en second et Maître principal.

Jeudi 8 octobre 1896. Beau temps. Brumes sur les hauteurs principalement dans le NO à la fin de la journée.

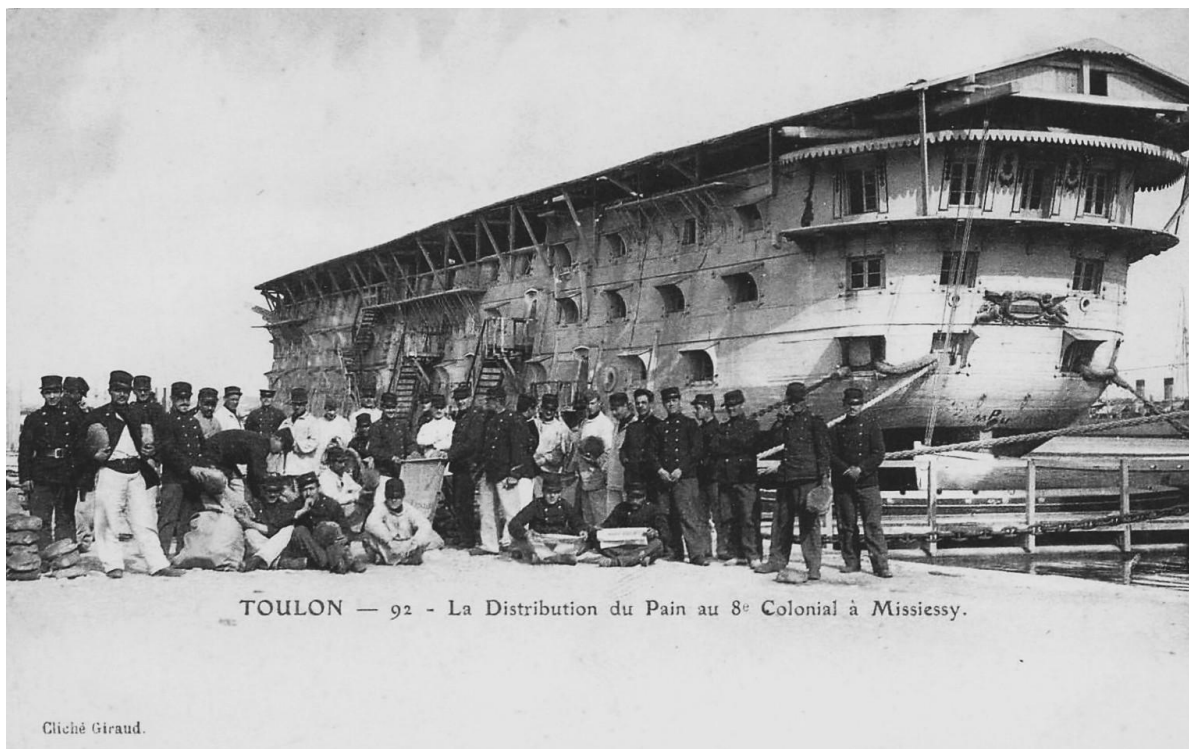
Ordonné un recensement des matières consommables du Maître de manœuvre. Blâme à l'Officier de service M. Thomine pour n'avoir pas surveillé d'assez près la mise en place de la machine de la vedette dans cette embarcation le 7 octobre.

2 jours d'arrêts simples au Maître de manœuvre pour avoir fait l'opération avec négligence.

Examiné les appareils de mouillage des ancres de bossoir. Recherche du dispositif à adopter pour rendre plus facile le décrochage de la traversière.

Les autres travaux se poursuivent.

Le croiseur de 3^{ème} classe « Cosmao » et les Torpilleurs 123 et 173 entrent au bassin.



Vendredi 9 octobre 1896. Beau temps. Brise d'Est.

Les travaux de tuyautage et de peinture continuent. Mise en place du gouvernail avec mise en place du clavetage.

Recensement des objets consommables du Maître de manœuvre et du Maître voilier.

Le croiseur « Neptune » sort du bassin de Missiessy.

Samedi 10 octobre 1896. Ciel couvert. Brise d'Est ayant un peu de force.

Les travaux de tuyautage et de peinture continuent.

Le « Tage » entre au bassin de Missiessy. Le « Casabianca » quitte le bassin n°1 Castigneau et y est remplacé par « l'Achéron ».

Dimanche 11 octobre 1896. Temps pluvieux jusqu'à 9h. dans la nuit il est tombé un torrent d'eau. Après-midi, beau temps avec faible brise du sud.

Inspection n°3.

4^{ème} exemplaire du devis d'armement du Commandant Bugard à l'Ingénieur d'Escadre.

Convocation par écrit de la Commission des Spécialités.

Demandé à débarquer le 1^{er} Maître de timonerie Larchet nommé au commandement de la « Brave » à Madagascar.

Lundi 12 octobre 1896. Beau temps. Quelques nuages. Brise variable, faible.

Les travaux de tuyautage des chaudières et de peinture des extérieurs continuent.

1h mis une embarcation à la mer.

3h25, on met de l'eau dans le bassin pour éprouver pendant la nuit les prises d'eau du bâtiment.

3h30, je vais faire visite d'adieu à l'Amiral Gervais, au Chef d'Etat-Major le CV Ponty, au commandant du « Brennus » le CV Puech et aux officiers supérieurs.

La « Foudre » sort du bassin n°1 de Missiessy. Le « Terrible » entre dans la darse de Missiessy.

Mardi 13 octobre 1896. Beau temps. Le ciel se couvre en commençant par le SO vers la fin de l'après-midi. Menace de pluie.

Pas d'ouvriers pour les machines.

5h30, ouverture des vannes pour achever de remplir le bassin.

5h50, notre bâtiment flotte.

6h30, le niveau intérieur est établi.

7h30, commencé le mouvement de sortie à la remorque de deux chaloupes à vapeur.

8h30, commencé l'amarrage au poste 12 de Castigneau.

10h, sommes à poste. Hissé et nettoyé les embarcations en bois.

Grains de pluie dans la nuit.

L'Officier en second se disposait à faire allumer la mèche des lanternes.

Le « Forbin » nous remplace dans le bassin n°2 de Castigneau.

Le « Bugeaud » entre dans le bassin n°1 de Missiessy.

Mercredi 14 octobre 1896. Beau temps. Petit mistral, baisse sensible de la température.

Le VA commandant l'Escadre de réserve fait ses adieux. Ordre lu aux équipages, double ration. Je déjeune à bord du cuirassé « Amiral-Duperré ». Les convives sont :

VA de Cuverville¹¹⁰, VA Gervais¹¹¹, CA Turquet de Beaugard¹¹², CA Bienaimé¹¹³, CV Barbeyrac Saint-Maurice¹¹⁴ (commandant le « Terrible), CV Antoine¹¹⁵ (commandant le « Chanzy »), CV Drouin¹¹⁶, CV Regnault¹¹⁷, CV Gadaud¹¹⁸, CV Puech¹¹⁹, CV Juhel¹²⁰, CV Merleaux-Ponty¹²¹, CF Perrin¹²², CF Le Breton¹²³, CF Avigand (?). Commissaire Ducorps¹²⁴. Le VA Gervais annonce qu'il quitte le commandement de l'Escadre de la Méditerranée.

Jeudi 15 octobre 1896. Beau temps. Mistral de force moyenne. Journée froide.

9h, le VA de Cuverville rentre son pavillon de commandement de l'Escadre de réserve. Il prend immédiatement après le commandement en Chef de l'Escadre de la Méditerranée Occidentale et du Levant.

Soulager l'ancre de bossoir bâbord pour étudier ce qu'il y a lieu de faire pour décoincer la griffe de la traversière quand l'ancre est à poste.

Donné l'ordre de mettre en état les vérins des supports de l'ancre de veille.

2^{ème} réunion de la Commission des Spécialités. Insuffisance des renseignements. Incertitude quant au fonctionnement.

Envoyé les permissionnaires de la 3^{ème} série après autorisation du CA commandant de l'Escadre de réserve.

8h à 10h, éclairs dans le ciel.

Donné l'ordre de débarquer la barre dite de combat.

Vendredi 16 octobre 1896. Très beau temps. Calme ou faible brise du SSO. Température moins basse que la veille.

Débarqué la barre de combat.

Dépêche ministérielle datée du 14 octobre. Pointage des canons placés en tourelles fermées. Signé les billets établis d'après les états de besoin.

Samedi 17 octobre 1896. Beau temps le matin. Il se couvre avant midi. Pluie l'après-midi. Grosse pluie à 7h du soir. Modérée après 8h.

¹¹⁰ Jules Marie Armand Cavalier de Cuverville (1834-1912). Deviendra Sénateur du Finistère de 1901 à 1912.

¹¹¹ Alfred Albert Gervais (1837-1921). Inspecteur général de la Marine en octobre 1896, il est détaché auprès du Tsar de Russie lors de son voyage en France.

¹¹² Théodore Turquet de Beaugard (1835-1906). 1895-1897, commande la Division de l'Escadre de Réserve Méditerranée (« Amiral-Duperré » puis « Friedland »).

¹¹³ Léonard Bienaimé (1843-1930). Chef d'état-major de l'Escadre de réserve en Méditerranée en 1896.

¹¹⁴ Xabert de Cantobre de Barbeyrac Saint-Maurice (1842-1913). 20 février 1895 à janvier 1897, Commandant le cuirassé garde-côtes « Terrible », Escadre de réserve de Méditerranée.

¹¹⁵ Auteur de ce livre de bord (1843-1906).

¹¹⁶ Henri Drouin (1842-1904). 22 août 1896, Commandant le croiseur « Sfax », en réserve 2^{ème} catégorie à Toulon.

¹¹⁷ Georges François Regnault (1839-1911). 12 mars 1896, Commandant le cuirassé garde-côtes « Caïman », Escadre de réserve de Méditerranée.

¹¹⁸ Louis Eugène Gadaud (1846-1912). 15 octobre 1896, Commandant le cuirassé « Brennus », porte-pavillon du Vice-amiral Jules Cavalier de Cuverville, Commandant en chef l'Escadre de Méditerranée.

¹¹⁹ Jules Maurice Puech (1845-1922). Deviendra CA en janvier 1901. Commandeur LH juillet 1905. Cadre de réserve janvier 1908.

¹²⁰ Zéphirin Louis Juhel (1844-1922). 6 janvier 1895 à août 1896, Commandant le cuirassé « Amiral-Duperré », porte-pavillon du Contre-amiral Frédéric Turquet de Beaugard, Commandant une division de l'Escadre de réserve de Méditerranée.

¹²¹ Joseph Henri Merleaux-Ponty (1849-1902). 1er octobre 1895 à octobre 1896, sur le cuirassé « Formidable », Chef d'Etat-major auprès du Vice-amiral Gervais, Commandant en chef l'Escadre de Méditerranée occidentale et du Levant.

¹²² Edouard Perrin (1852-1926). D'octobre 1896 à août 1898, Chef de section à l'État-Major général.

¹²³ Sylvain Le Breton (1851-1900). 1er janvier à octobre 1896, sur le cuirassé « Amiral-Duperré », Chef d'État-Major auprès du Contre-Amiral Frédéric Turquet de Beaugard, Commandant une division de l'Escadre de réserve de Méditerranée.

¹²⁴ Il s'agit de Joseph Louis Marie Ducorps né le 29 janvier 1874 à Cognac. Décédé le 28 janvier 1950 à Neuilly-sur-Seine. Inhumé le 1^{er} février 1950 à Plougastel-Daoulas. Commissaire de la Marine EN 1894, Contrôleur Général de 1^{ère} classe de la Marine, Directeur du contrôle. Commissaire de 2^e classe le 2 novembre 1896.

On est obligé de passer au feu les galets du vérin des supports de l'ancre de veille, ils sont ankylosés par la rouille.

Dimanche 18 octobre 1896. Très beau temps. Le ciel se couvre à partir de 9h et le temps devient pluvieux. Petit vent d'Est.

9h15, inspection n°2 en faisant prendre les armes à tout le monde.

M. du Couëdic commande cette prise d'arme.

Reproches au Maître de manœuvre sur l'entretien de son matériel, au Maître charpentier de l'entretien de la flottaison, au Capitaine d'armes sur l'entretien des caissons à munitions de la passerelle, au Maître de timonerie sur l'entretien des supports de tachymètres et le défilé est mal commandé.

Le torpilleur « Aventurier » entre dans l'Escadre de réserve.

Lundi 19 octobre 1896. Mauvais temps. Vent d'Est. Pluie abondante.

Pallic, fusilier, ramassé ivre-mort par la gendarmerie s'est enivré à l'Arsenal.

Réclamé le chaland électrique à l'ingénieur. Ce chaland vient s'amarrer au quai à tribord arrière dans l'après-midi.

Débarquement de M. le LV Thomine par permutation avec M. Fauré¹²⁵ du « Rigault de Genouilly ».

2^{ème} commission des Spécialités.

Mardi 20 octobre 1896. Très beau temps à partir de 4h du matin. Brise d'Est de 3 à 4 qui tombe le soir.

Garnissage des soutes à poudre.

A la conférence du Préfet Maritime je préviens que le travail sur les cheminées est en souffrance par faute de bras.

L'éclairage électrique fourni par le chaland spécial du port est mis en usage après la prise de travail du matin.

Je passe l'inspection du matériel des embarcations. Les avirons ne sont pas entretenus ainsi que les fanaux de côté de la vedette et du canot à vapeur. Modifications à faire au porte bougie des fanaux des embarcations.

Le CA Fournier rentre son pavillon de commandement de l'école de guerre. La division qu'il commandait est dissoute. Le « Latouche-Tréville » entre dans l'Escadre de réserve. Le « Sfax » cesse d'en faire partie.

Mercredi 21 octobre 1896. Beau temps dans la matinée. Pluvieux l'après-midi. Brise d'Est tourne au Sud.

8h45, je vais à bord du « Friedland » rendre compte au CA commandant l'escadre de l'état des travaux.

Examiné le mode de manœuvre de l'ancre de veille. Fait ramasser les galets. Nettoyage de la citerne. Le chaland électrique manque de charbon et d'eau quelques instants après avoir mis en marche.

Embarquement des 1^{er} Maîtres Lebris timonier et Roussignol charpentage.

Jeudi 22 octobre 1896. Temps brumeux et nuageux. Journée chaude et humide. Brise d'Est faible.

¹²⁵ Joseph Léon Marie Fauré (1854-1918). Lieutenant de vaisseau (ancien) correspondant au grade de capitaine de corvette. Octobre 1896 à 1^{er} janvier 1897, sur le croiseur "Chanzy", Escadre de réserve de Méditerranée (Cdt CV Charles Antoine). Deviendra CF le 21 décembre 1901.

Légère avarie à la machine du chaland électrique, la lumière n'est fournie qu'après 8h.

Vendredi 23 octobre 1896. Temps pluvieux qui change à partir de 8h du matin. Le ciel s'éclaircit, le mistral se lève, il forci dans la soirée et l'air se refroidit très sensiblement.

Canots du commandant et de service pour faire le va et vient entre le port et le polygone.

Tir de 6 balles à 200m à genou pour tout l'équipage et de 5 balles en plus pour les hommes armés de fusil dans le combat.

Résultats médiocres. Le dernier tir d'un détachement interrompu par l'officier en second pour le faire partir au polygone.

Prévenu le « Latouche-Tréville » (remplaçant du « Sfax ») que le « Chanzy » a fini de tirer.

Samedi 24 octobre 1896. Très beau temps. Froid le matin et le soir. Mistral modéré qui mollit dans l'après-midi.

Le billet de demande aux Constructions Navales pour améliorer le pointage des pièces en tourelles en agrandissant les fenêtres de visée m'est renvoyé avec une fin de non-recevoir. Démarche après du CA commandant l'Escadre de réserve.

Dimanche 25 octobre 1896. Beau temps. Le ciel se couvre dans la soirée. Calme.

Inspection n°3.

Je donne connaissance des résultats du tir du 23. Bons pour les gradés, juste suffisants pour les brevetés et mauvais pour les mécaniciens et chauffeurs.

Lundi 26 octobre 1896. Temps pluvieux à partir de 9h1/2 du matin. Brise d'Est faible.

Cherché une nouvelle disposition des ceintures de hamacs. Nouvelle démarche auprès du CA commandant l'Escadre de réserve au sujet du pointage en tourelles fermées. La direction d'artillerie a aussi opposé une fin de non-recevoir à notre billet. Il est convenu que j'écrirais au Contre-Amiral.

Mardi 27 octobre 1896. Beau temps.

Je passe l'inspection du chantier d'embarcations à leurs postes. Ils sont mal entretenus, et celle des panneaux saglio¹²⁶, ceux-ci n'ont jamais reçu un entretien depuis qu'ils sont à bord. Tringles des capots plus ou moins faussé, et même incomplet. On continue à faire les réparations et rechanges.

On nous prévient que le canot à vapeur est prêt. Ils ont réparé la coque, changé les pistons en cuivre et l'enveloppe du tuyau.

Conférence, ajournement officiel du terme de l'indisponibilité au 1^{er} décembre.

On fait l'épreuve du condenseur avant.

J'écris au CA commandant l'Escadre de réserve pour activer l'amélioration du pointage des pièces en tourelles fermées et l'installation du porte-voix à sections croissantes.

Mercredi 28 octobre 1896. Mauvais temps. Brise d'Est. Ciel couvert. Pluie à plusieurs moments de la journée. Baisse barométrique accentuée.

Réfection des dalles des poulaines.

Ayant appris que la machine de la vedette ne sera réparée que dans un avenir éloigné, j'ai fait hisser cette embarcation pour l'entretenir. On la peindra en blanc.

Mis le canot à vapeur à la mer ; on embarque sa chaudière et sa machine, on l'amarre le long du bord. On le peindra en blanc, fargue¹²⁷ en faux bois.

¹²⁶ Genre de contre-plaqué très résistant à l'eau.

¹²⁷ Bordages supérieurs d'une embarcation, dans lesquels sont pratiquées les entailles des dames des avirons.

Le CA Commandant principal de l'Escadre de réserve transmet ma note au ministre.

Jeudi 29 octobre 1896. Beau temps.

9h15 à 11h15, inspection trimestrielle de la comptabilité.

Un Chef d'escadron de la Division d'Artillerie vient à bord s'entretenir avec moi de l'amélioration du pointage des pièces en tourelles.

L'Amiral me communique le devis d'installation des porte-voix dressé par le Port pour être envoyé au Ministre.

Constaté le mauvais entretien de la ligne de flottaison. Raveau d'écartement sous le corneau¹²⁸ de la bouteille des maîtres.

Vendredi 30 octobre 1896. Temps pluvieux le matin. Beau dans la journée et la soirée. Orage et grosse pluie au commencement de la nuit. Brise d'Est faible.

Entremises pour le boulard de la seconde aiguillette du canon de 19¹²⁹ à l'avant.

Donné à l'officier en second l'ordre de faire entretenir la propreté de la flottaison. B.O.¹³⁰ nouvelles proportions de l'approvisionnement en fusils. 35% de l'effectif. 45% hors des ports de France. Essais sur place du canot à vapeur après remontage général de ses appareils et tuyautage. Bon fonctionnement. Recommandation faite aux Capitaines des Compagnies pour l'habillement.

3^{ème} visite rapide du VA de Cuverville.

Samedi 31 octobre 1896. Ciel couvert. Temps pluvieux.

Les travaux d'entretien et d'améliorations continuent depuis ma prise de commandement du Chanzy. Je trouve que c'est long. Quand verra-t-on la mer ?

Hissé le canot à vapeur. Mis la vedette en dehors. Fait manœuvrer l'étrangleur de la chaîne de l'ancre de veille. Cette chaîne n'a pas été visitée dans le bassin ainsi que je l'avait prescrit. On signale un maillon douteux.

Un Capitaine de la Division d'Artillerie vient à bord au sujet du pointage des pièces en tourelles fermées.

Paiement de la solde d'octobre.

Le « Forbin » sort du bassin n°2, il est remplacé par le « Linois ». L'« Achéron » sort du bassin n°3.

Dimanche 1^{er} novembre 1896. Beau temps. Température douce.

Inspection n°3. Quelques permissionnaires pour 24 heures en raison de la Toussaint.

Ordre pour faire prendre à dater du 2 les fonctions d'officier en second par Monsieur Fauré par suite du départ en permission du capitaine de frégate Muller¹³¹.

Lundi 2 novembre 1896. Mauvais temps. Grosse pluie pendant la plus grande partie de la journée. La température se modifie sensiblement, l'air se refroidit.

Toujours amarré au poste n°12 de la darse de Castigneau les travaux de réfection et d'amélioration se poursuivent.

Réparation à la cuisine, on remplacera le cimentage du parquet par un carrelage. On fera de même à la boulangerie. Nous cuisinerons à une coquerie du port.

¹²⁸ Désigne le conduit servant à l'évacuation des eaux pour les bouteilles et la poulaine.

¹²⁹ 19 = 19cm soit 190mm.

¹³⁰ Sic.

¹³¹ Adolphe Muller (1842-1911). Capitaine de frégate le 18 novembre 1890. 1er janvier 1896, Second sur le croiseur "Chanzy", Escadre active de la Méditerranée (Cdt CV Joseph Bugard). 1er janvier 1897, Second sur le même bâtiment, Escadre de réserve de Méditerranée (Cdt CV Charles Antoine).

Sortie la chaîne de l'ancre de veille. Son 1^{er} maillon est en mauvais état, son étai manque et un autre est cassé. J'ai fait rechercher à bord à quelle époque ce maillon a été là provenant d'une chaîne d'ancre de bossoir après un exercice d'affourchage¹³² à Villefranche ou sur la côte d'Algérie.

Brosses métalliques pour câbles en acier sont de sortie.

Mardi 3 novembre 1896. Beau temps. La température a subi une baisse assez sensible.

Les travaux se poursuivent à bord.

Obtenu de l'artillerie le remplacement de plusieurs crocs des aiguillettes d'amarrage des culasses dans les tourelles de 138.G. Obtenu une nouvelle disposition des aiguillettes d'amarrage de la volée du 194.4 à l'avant.

Mercredi 4 novembre 1896. Mauvais temps. Pluie à partir de midi. Brise n°2 forte dans l'après-midi.

Réfection du carrelage de la cuisine et de l'équipage.

Complété en prenant même des mécaniciens le contingent que nous devons fournir au corps de débarquement, infanterie, artillerie, torpilleurs, brancardiers. Fait prendre une tenue correcte, exercices. La section va s'exercer sous le commandement du Capitaine d'Armes sur le terre-plein de Missiessy. La pluie fait contremander la descente du corps de débarquement de l'Escadre.

Descendu la chaîne de l'ancre de veille dans son puits moins le 1^{er} maillon.

Visité et nettoyé les obus chargés en poudre noire de la soute avant des 138.G.

Pointé sous l'angle positif maximum le 19 arrière et le 14 bâbord arrière et prévision de la visite du Capitaine d'Artillerie qui doit tracer l'agrandissement des fenêtres de visée.

Présenté à CA Commandant premier de l'Escadre de réserve deux billets pour la consolidation des amarrages des tourelles et celle des chantiers des embarcations. Présenté aussi un billet pour changer ou réparer un maillon de la chaîne de l'ancre de veille.

Jeudi 5 novembre 1896. Ciel couvert. Brise d'Est.

Les travaux du « Chanzy » se poursuivent.

Question : pour quelle amplitude de roulis faut-il ouvrir la fenêtre de visée verticale des tourelles ?

Envoyé à la visite le 1^{er} maillon de la chaîne de l'ancre de veille.

Inspection des sacs de la 1^{ère} compagnie en vue de l'habillement de fin d'année.

Le « Cosmao » sort du bassin.

Vu l'ingénieur au sujet de la protection à établir pour le poste de navigation. Je lui signale le peu d'activité du travail des cheminées après m'en être rendu compte à l'atelier.

Vendredi 6 novembre 1896. Temps douteux. Brise d'Est n°4. Les ouvriers des machines et cheminées n'arriveront qu'à 9h1/2.

Les hommes qui étaient absents à la séance de tir du 23 octobre vont faire leur tir au polygone, le canot est de service.

¹³² C'est une technique de mouillage consistant à mouiller deux ancres en forme de V à l'avant du bateau, avec un angle compris entre 60 et 120 degrés. Cette méthode permet de limiter le rayon d'évitement du navire. Attention cependant, l'affourchage n'améliore pas la tenue du mouillage en cas de mauvais temps, car les ancres travaillent successivement plutôt qu'en même temps. Pour une meilleure tenue, il est recommandé de maintenir un angle maximum de 30 degrés entre les deux lignes de mouillage. Il convient également de mentionner que l'affourchage est utilisé lorsque le vent monte rapidement et que l'on n'a pas le temps d'empenneler.

L'Ingénieur vient à bord. Etanchéité du poste de navigation. Boucles des tourelles. Ecrous des vis à oreilles des chantiers d'embarcations. Lames d'air des soutes de 14 du milieu. Moyens de fortune pour hisser les munitions de 19.

La Direction d'artillerie fait savoir qu'on peut remettre en circulation le billet demandant la transformation du guidon AR de la ligne de mire du toit des tourelles.

Demandé à ouvrir les soutes à obus pour l'entretien de ceux chargés en poudre noire qui sont les seuls actuellement à bord.

Recherche d'une petite manche à substituer au hublot à verre dormant qui éclaire l'extrême AR de la batterie. Cette partie du bâtiment manque totalement d'aération.

Le « Friedland » sort du bassin n°1 de Missiessy et reprend son poste en rade de Toulon.

Samedi 7 novembre 1896. Beau temps. Journée très douce.

Réassort des bossoirs d'embarcations. Avec 5 ouvriers voiliers changer les toiles des bastingages. Chercher une place pour les fanaux du Maître de timonerie. Un peu de peinture pour les embarcations.

Mis en dehors les embarcations à vapeur. Etude d'un abri à chaque extrémité de la passerelle avec porte-voix pour communiquer par tous les temps avec le kiosque de navigation.

Après entente avec le Commandant de la réserve, je demande au Major Général, qui accorde, l'assistance des charpentiers du bâtiment central. L'autorisation d'ouvrir les soutes à obus est accordée. Chargé le Mécanicien principal de 2^e classe de procéder au cubage des soutes.

Dimanche 8 novembre 1896. Beau temps. Journée très douce.

Inspection n°3.

Proposé au Directeur des défenses sous-marines d'attendre pour procéder à la vérification annuelle des torpilles, que le « Chanzy » soit redevenu disponible.

Lundi 9 novembre 1896. Très beau temps. La température a baissé.

Les travaux continuent. 3 ouvriers pour les poulies de bossoirs des embarcations. Nous commençons la construction d'abris pour l'officier de quart aux extrémités de la passerelle. Ecrit à l'Amiral Touchard¹³³ pour les questions pendantes de l'artillerie.

Mardi 10 novembre 1896. Très beau temps. Calme. Le milieu de la journée a été chaude.

Mis la pavillonnerie à l'air.

Gabarits pour les abris de la passerelle.

Mercredi 11 novembre 1896. Très beau temps. Calme. Légère brume. La température baisse assez sensiblement le soir. Les travaux du « Chanzy » se poursuivent. Exercices du corps de débarquement de l'Escadre avec séance préparatoire dans la matinée. Nous fournissons tout le personnel que l'Ordre permanent demande au « Chanzy », et à cet effet nous avons été obligés de compléter avec un personnel de machine. Ce qui retarde l'avancement des travaux. L'ingénieur du bâtiment vient étudier sur place les demandes de modifications faites par le Commandant Bugard.

Jeudi 12 novembre 1896. Beau temps. Légère brume. Faible brise du SO à l'Ouest.

On annonce le retour à bord des tuyaux des cheminées.

Peinture des mâts et des superstructures, des bossoirs, etc.

L'artillerie a entrepris l'amélioration des lignes de visée des toits des tourelles.

On a terminé dans les machines le remontage des tubes des condenseurs, les épreuves ont été faites, tout est bien. On va fermer.

Vendredi 13 novembre 1896. Ciel couvert. Légère brume. Menace de pluie. Brise d'Est.

La peinture continue dans les hauts, les mâts et l'avant.

Samedi 14 novembre 1896. Beau temps. Menaces de changement qui s'accroissent dans la soirée. Journée très douce. Faible brise d'Ouest.

Les travaux habituels se poursuivent. Nous continuons la peinture des hauts du bâtiment. Nous ne terminons pas à la fin du jour. La réserve continue à nous envoyer quelques charpentiers.

¹³³ Charles Philippe Touchard (1844-1930). Contre-amiral en 1894, il est sous-chef d'état-major général de la marine quatre ans. Son excellente connaissance du personnel et du matériel lui permet de rendre les meilleurs services dans cette fonction. Promu vice-amiral en avril 1902, préfet maritime de Cherbourg.

Dimanche 15 novembre 1896. Mauvais temps. Pluie torrentielle de 7h à 8h30 avec vent de SO et baisse barométrique rapide. Après midi le ciel se dégage et le brise tourne à l'Ouest. Dans la nuit le mistral prend une certaine force. Le baromètre continue à baisser. La température baisse assez sensiblement. Les Moyens Généraux chargent nos cheminées sur des chalands et les éloignent. On travaille dans les ateliers. 8h45, le Vice-Amiral Humann¹³⁴ prend le commandement de l'Escadre de réserve. L'Ordre annonçant cet événement aux équipages, est affiché :

Composition de l'Etat-Major Général ;

M. de Fauque de Jonquières¹³⁵ CV Chef d'Etat-Major.

M. Houette¹³⁶ CF 1^{er} aide de camp.

M. Cannelier LV aide de camp.

M. Gauchet LV aide de camp.

M. Jeanson¹³⁷ EV aide de camp.

M. Le François des Courtis de La Groye¹³⁸ EV adjoint au Chef d'Etat-Major.

M. Fourcadier¹³⁹ Mécanicien Inspecteur Mécanicien d'Escadre.

M. Sainte Claire Deville¹⁴⁰ Commissaire d'Escadre.

M. Bodet Médecin en Chef, médecin d'Escadre.

M. Le Rouzic¹⁴¹ Aumônier.

A bord nous travaillons jusqu'à 10 heures. Puis changement de tenues pris pour ceux qui sont de service. 10h45, l'officier de quart passe l'inspection.

Composition de l'Escadre de réserve :

« Amiral-Duperré », VA Humann, CV Boisse¹⁴² commandant.

« Friedland » CA Turquet de Beauregard¹⁴³, CV Juhel¹⁴⁴ commandant.

« Terrible » CV Barbeyrac Saint-Maurice¹⁴⁵ commandant.

« Caïman » CV Regnault¹⁴⁶ commandant.

« Chanzy » CV Antoine commandant.

« Latouche Tréville » CV Jauréguiberry commandant.

« Forbin » CF Lamson¹⁴⁷ commandant.

¹³⁴ Edgar Humann-Guillemot (1838-1914). Vice-amiral le 3 février 1894. Chef d'État-major général de la Marine, et Directeur du Cabinet du Ministre de septembre 1894 à novembre 1895. En novembre 1896, il commande l'Escadre de réserve en Méditerranée ; puis en octobre 1897, l'Escadre de Méditerranée occidentale et du Levant ; pavillon sur le croiseur « Brennus » puis sur le croiseur « Amiral-Duperré ».

¹³⁵ Elzéar Paul Fauque de Jonquières (1838-1900). Capitaine de vaisseau le 26 avril 1892.

¹³⁶ Pascal Auguste Alfred Houette (1853-1904). Capitaine de frégate le 27 mai 1891.

¹³⁷ Amédée Jean Marie Augustin (1868-1948). Aide de camp auprès du Vice-Amiral Edgar Humann, Commandant en chef l'Escadre de réserve de Méditerranée.

¹³⁸ Marc Joseph Raoul Le François des Courtis de La Groye (1874-1944).

¹³⁹ Laurent Artémon Fourcadier (1840-1906).

¹⁴⁰ Henri Marie Amédée Sainte-Claire-Deville (1847-1935).

¹⁴¹ Pierre Jean Le Rouzic (1859- après 1899).

¹⁴² Emile Boisse (1848-1926). Capitaine de vaisseau le 10 juin 1896. 1^{er} septembre 1896, Cdt le cuirassé d'escadre Amiral-Duperré (1883-1906), Escadre de réserve de la Méditerranée. 1^{er} septembre 1897, Cdt le cuirassé d'escadre Brennus (1893-1919), Cne de pavillon du Vice-amiral Cdt l'escadre de la Méditerranée. CA en 1904.

¹⁴³ Frédéric Théodore Marie Turquet de Beauregard (1835-1906). Contre-amiral le 23 janvier 1892. 1895 à 1897, commande la Division de l'Escadre de Réserve Méditerranée (Amiral-Duperré puis Friedland).

¹⁴⁴ Zéphirin Louis Juhel (1844-1922). Capitaine de vaisseau le 20 décembre 1893 Le 6 janvier 1894, Major de la Marine à Rochefort. Le 6 janvier 1895, Commandant le cuirassé "Amiral-Duperré", porte-pavillon du Contre-amiral Frédéric Turquet de Beauregard, Commandant une division de l'Escadre de réserve de Méditerranée.

¹⁴⁵ Xabert de Cantobre de Barbeyrac Saint-Maurice (1842-1913). 20 février 1895 à janvier 1897, Commandant le cuirassé garde-côtes « Terrible », Escadre de réserve de Méditerranée.

¹⁴⁶ Georges François Régnault (1839-1911). Versé dans le cadre de réserve en juin 1899 à Rochefort.

¹⁴⁷ Ernest Lamson (1849-1911). Passe CV le 20 avril 1898.

« Milan » CF Le Pord¹⁴⁸ commandant.
« Orage » LV Gouts¹⁴⁹ commandant.
« Aventurier » LV Sauvaire-Jourdan¹⁵⁰ commandant.
Détachés au Levant :
« Flèche » LV Tenaille d'Estais¹⁵¹.
« Léger » LV Bersier¹⁵².

Lundi 16 novembre 1896. Très beau temps avec mistral modéré froid dans la matinée. L'Après-midi, changement de temps, le ciel se couvre. Il pleut un peu. La brise passe au NE. Un certain personnel de l'Artillerie présente un gabarit de travers gradué avec curseur sur la tourelle de 138.G sur tribord AR.

Les tuyaux de cheminée sont mis en place par les Moyens Généraux du port.

Fourniture de numéros de sacs et de hamacs contre laquelle il y a lieu de se plaindre.

Visites du Chef d'Etat-Major et du 1^{er} adjoint ainsi que des officiers supérieurs du cuirassé « Amiral-Duperré ».

Mardi 17 novembre 1896. Ciel couvert. Brise de Nord très faible mais froide.

Distribution d'effets, marquage.

A la conférence j'ai signalé le retard que subit l'étude de l'amélioration du pointage des pièces en tourelles fermées. Le Préfet Maritime exprime une opinion indifférente. Demandé par écrit, au nom de l'Amiral commandant l'Escadre de réserve, à l'Ingénieur chargé du bâtiment où en est la dite (sic) étude en ce qui concerne les Constructions Navales. Rien de fait. On écrit à la Direction de l'Artillerie pour savoir ce qu'elle compte faire.

Constaté des traces d'humidité dans la soute 138.G de tribord AR. Elle me paraît provenir de condensations sur les parois (voisinage de l'épurateur du collecteur de vapeur des auxiliaires AR).

Je reçois la visite des 2 LV aides de Camp du VA.

Mercredi 18 novembre 1896. Ciel couvert. Temps brumeux. Quelques gouttes de pluie. Calme. Les travaux habituels depuis ma prise de commandement, continuent. Ce matin remontage du petit drain et du collecteur d'incendie.

8h1/2, je vais à bord de l'« Amiral-Duperré » rendre compte de l'état de nos travaux et particulièrement m'entretenir avec l'Amiral de la question des fenêtres de visée des tourelles. Je demande à ne pas prendre part à l'exercice du corps de débarquement. Accordé. Les officiers seuls y assisteront.

De retour sur le « Chanzy », commencé la visite des aussières¹⁵³ en acier. Coaltaré¹⁵⁴ le 1^{er} maillon réparé de l'ancre de veille.

Jeudi 19 novembre 1896. Très beau temps. Calme. La température a baissé sensiblement.

Les travaux habituels continuent. Remontage du petit drain et du collecteur d'incendie. Réfection de la maçonnerie du four.

¹⁴⁸ Jules Louis Marie Le Pord (1851-1932). CF le 10 juin 1892.CV le 8 février 1899. CA le 1er août 1906. VA le 8 août 1912.

¹⁴⁹ Paul Jean Marie Gouts (1856- après 1916).

¹⁵⁰ André Marie Barthélémy Sauvaire-Jourdan (1859- après 1917).

¹⁵¹ François Charles Etienne Tenaille d'Estais (1857-1931).

¹⁵² Henri Bersier (1858-1904).

¹⁵³ Aussière ou haussière, ce gros cordage est utilisé pour l'amarrage et le remorquage de navires.

¹⁵⁴ Coaltar (prononcer : coltar), c'est un goudron, dérivé de la houille et utilisé comme de la peinture pour protection de la rouille sur le métal. Ou sur du bois pour le protéger de l'humidité.

Rembarqué le 1^{er} maillon de l'ancre de veille. Visité les aussières. L'une d'elles a subi un aplatissement marqué à un toron lors du remorquage du cuirassé « Marceau ». Une autre, ayant séjourné dans l'eau est pleine de coques. Elles seront réparées ou changées.

Vendredi 20 novembre 1896. Très beau temps. Faible brise du Nord. Froid modéré. Parmi tous les travaux en cours. Il y a le remontage des porte-voix. Mise en place des cuirasses des tourelles. Réassortiment des bossoirs. Nettoyage de la ligne de flottaison et de l'échelle de tirant d'eau.

Samedi 21 novembre 1896. Très beau temps. Calme. Je m'absente pendant cette journée pour aller à Nice. Le CF Müller rentre de permission. Second du « Chanzy », il s'assurera de la continuité des travaux.

Dimanche 22 novembre 1896. Pluie dans la nuit. Brise faible et variable. Le ciel se découvre dans le Nord et le NO, mais il reste plus ou moins nuageux dans le Sud. Journée douce. Observations du Capitaine de frégate au sujet de la chaîne de l'ancre de veille. Inspection n°3. Réparation des câbles électriques.

Lundi 23 novembre 1896. Très beau temps calme. Température peu élevée. Petit gelée le matin. Etanchéité du poste de navigation. Réparation des cloisons au passage du petit drain du collecteur d'incendie. Installation de coupe-circuits de groupes. Réassemblage des embarcations sur leurs bossoirs. Donné des ordres pour achever l'installation des traverses sur les tapes d'écubier. Prescrit de donner 2 hommes au Maître charpentier pour l'entretien de l'extérieur et de la flottaison.

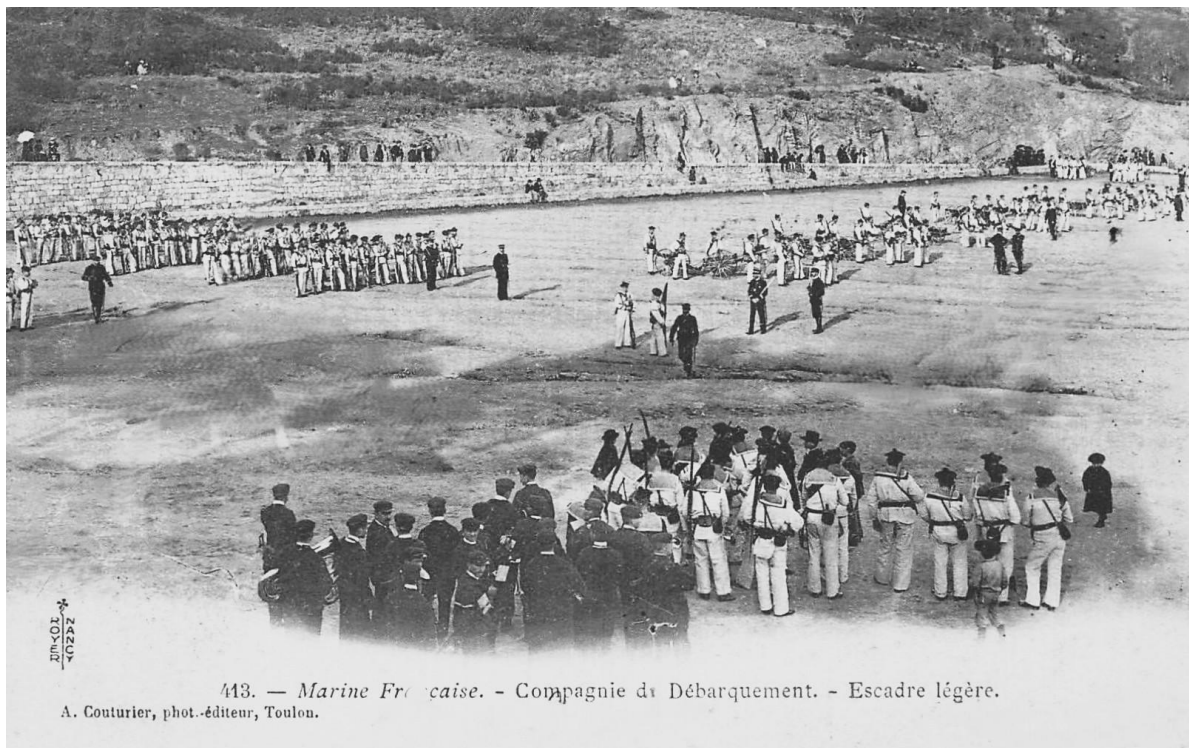
Mardi 24 novembre 1896. Très beau temps. Un peu froid. Le ciel se couvre dans la matinée. Vent de NE. A la conférence du Major Général j'apprends que les Commissions Nationales ont reporté au 15 décembre le terme de l'indisponibilité du bâtiment. 10 heures, inspection du matériel. Vu les fanaux, les lochs, les lignes de sonde du Chef de timonerie et les armoires. 2h30 à 3h, visite du VA commandant l'Escadre de réserve. Officiers et Maîtres en tenue n°3. Il se fait montrer les fenêtres de visée. Il adresse quelques mots aux officiers et les invite à prêter tout leur concours à leur Commandant pour mettre promptement le bâtiment en bonne situation dès qu'il sera devenu disponible. Mêmes mots, dans le même sens, pour les Maîtres.

Mercredi 25 novembre 1896. Très beau temps. Brise n°2 puis 3 à 4. Mollit le soir. Les travaux vont bon train. 9h, je vais rendre compte à l'Amiral de l'état des travaux. Dépêche Ministérielle se prononçant au sujet des porte-voix, prescrivant d'étudier d'urgence l'agrandissement des fenêtres de visée et de commencer immédiatement le travail. Vu l'ingénieur de la Coque et l'ingénieur chargé du bâtiment. Compagnie de débarquement de l'Escadre, nous ne fournissons que les officiers.

Jeudi 26 novembre 1896. Ciel couvert. Calme. Menace de pluie toute la journée. Renforts des cloisons pour les manchons en bronze des gros collecteurs de vapeur.

On se prépare à faire l'essai à froid du nouveau tuyautage de vapeur des chaufferies. Montage sur le pont des nouvelles enveloppes des cheminées. Les Chantiers Navals viennent reconnaître le travail à faire pour l'agrandissement des fenêtres de visée. Lancé les billets pour demander ce travail et celui de réfection des porte-voix.

Nous poursuivons la visite, le nettoyage et le graissage des obus de rupture et en poudre noire.



40282
A. COUTURIER

443. — *Marine Française*. — Compagnie de Débarquement. — Escadre légère.
A. Couturier, phot.-éditeur, Toulon.



Collection A. Couturier
111 TOULON. — Le Mourillon — 4^e Régiment d'Infanterie de Marine au tir du Polygone

Vendredi 27 novembre 1896. Très beau temps dans la matinée. Calme. L'après-midi le ciel se couvre, la brise prend au SO, la pluie menace. Dans la soirée le ciel est étoilé.

Les travaux habituels s'accroissent.

Le chaland électrique manque depuis mardi et, faute d'électricité, on ne peut pas commencer le travail de perçage des tourelles.

Nous perfectionnons la fermeture des écubiers.

Samedi 28 novembre 1896. Temps pluvieux dans la matinée. Brise n°2 puis 4 à 5 froide. Réclamé le chaland électrique. On nous le ramène dans la soirée.

Dimanche 29 novembre 1896. Beau temps. Petit vent d'OSO. Légère brume.

Inspection n°2. En faisant prendre les armes à tout l'équipage sauf à quelques chauffeurs et mécaniciens occupés à passer les cheminées au minium¹⁵⁵.

Fait exécuter un maniement d'armes, plusieurs hommes paraissent n'avoir jamais touché un fusil. L'ensemble est médiocre.

Lundi 30 novembre 1896. Beau temps. Vent n°2. La température baisse un peu.

Les travaux se poursuivent.

Ordre accordant des permissions aux mécaniciens pour la Saint Eloi, et aux canonnières et torpilleurs pour la Sainte Barbe.

Mécaniciens par bordées : 1^{ère} bordée du 1^{er} au soir au 3 au matin. 2^{ème} bordée du 3 au soir au 5 au matin. Canonnières et torpilleurs du 4 au soir au 6 au matin.

Paiement de la solde de Novembre.

Le « Friedland » nous verse 249 kg de biscuits piqués de charançons et de vers. J'ai réuni une commission pour le constater.

Reproché à l'officier en second de n'avoir pas fait exécuter l'ordre, que je lui ai donné quelques jours auparavant, de faire laver le pont chaque matin.

Mise en place des secondes aiguillettes de culasses des canons de 19cm.

Mardi 1^{er} décembre 1896. Beau temps le matin. Le ciel se couvre dans la matinée. Après-midi pluie. Température douce. Faible brise d'Est.

Toujours les travaux de machinerie. Étanchéité du toit du poste de navigation. Réparation et améliorations des circuits électriques et commutateurs. On commence à la tourelle de la 7^{ème} pièce le percement pour agrandissement des fenêtres de visée.

Demandé à l'ingénieur de nous laisser le chaland électrique. Accordé.

On fait l'essais à froid du nouveau tuyautage de vapeur des chaufferies. Beaucoup de joints fuient. Fuites importantes aux rivets des pièces du tuyautage. On ne réussit pas à obtenir la pression que l'on voulait faire subir au tuyautage.

Le Chef de timonerie va à bord de l'« Amiral-Duperré » collationner les livres de signaux. Le Sous-commissaire va trouver le Commissaire d'Escadre en mon nom pour porter plainte contre le biscuit versé par le « Friedland ». Ordre de tenir bon la délivrance jusqu'à nouvel ordre. Inspection du matériel. Opércules des hublots. Berthon mis à la mer pour éprouver leur étanchéité. J'écris au Major Général pour demander l'assistance de la réserve en ouvriers mécaniciens.

Mercredi 2 décembre 1896. Temps pluvieux. Petit vent d'Est.

Réparations multiples sur les fuites constatées du tuyautage de la vapeur. Pris les dispositions pour envoyer la section d'infanterie à l'exercice du Corps de débarquement de l'Escadre.

¹⁵⁵ Le minium est un anti-rouille à base de plomb. Il est actuellement remplacé par un minium à base de fer.

9h15, je vais rendre compte à l'Amiral de l'état des travaux. Le sous-commissaire va demander au Commissaire d'Escadre des renseignements sur l'application de l'Ordre n°26 du 1^{er} décembre prescrivant de boulanger à fond les pains à consommer. A partir du 10 décembre les bâtiments de l'Escadre de réserve fabriqueront, en outre de leur pain de soupe, la quantité de pain d'équipage qui leur est nécessaire jusqu'à concurrence de :

« Amiral-Duperré »	80kg	- « Friedland »	150kg.
« Caïman »	85kg	- « Terrible »	69kg.
« Chanzy »	144kg	- « Lat. Tréville »	88kg.
« Milan »	85kg	- « Forbin »	50kg.

Emploi de la farine à 20% selon les prescriptions de la dépêche du 27 août 1896. Fournir un rapport le 10 février 1897.

Jeudi 3 décembre 1896. Ciel couvert. Petit vent d'Est. Quelques rayons de soleil percent dans l'après-midi.

Les travaux d'améliorations se poursuivent. Percement d'une autre tourelle pour agrandir la fenêtre de visée. Remontage des pompes. Remonter le drain du collecteur d'incendie. 1 Chef ouvrier et 26 ouvriers calfats pour garnir d'amianté le nouveau tuyautage de vapeur. 2 charpentiers et 3 ouvriers voiliers pour les toiles du bastingage. J'ai demandé à la réserve de 10 à 15 matelots de pont pour faire des corvées. La réserve continue à nous envoyer des charpentiers. Les canonnières, torpilleurs et fusiliers feront un simple repas aux frais auquel les commandants de l'Etat-major et le détail pourvoient en tout ou en partie.

Toile cirée dans le carré. Epreuve d'étanchéité de la bouée lumineuse insuffisante. Embarqué le bois des rechanges de 3 mois.

Vendredi 4 décembre 1896. Ciel couvert. Temps pluvieux dans l'après-midi. Grosse pluie dans la soirée. Brise d'Est 4 à 5.

Bureau central. 2 ouvriers dessinateurs. Cubage des soutes. 1 contre-maître (CM) et 12 ouvriers machines pour le remontage des tuyaux de vapeur. 1 contre-maître et 21 chaudronniers pour les cheminées. 2 chaudronniers cuivre pour le tuyautage de la vapeur. 1 CM et 12 chaudronniers pour l'installation de supports pour les gros collecteurs de vapeur. Remontage des porte-voix et des tuyaux protecteurs des câbles électriques. Réparation du four. Agrandissement des fenêtres de visée des tourelles 138.G.

Ordre n°28 du VA réglant l'emploi du temps pendant une sortie du 8 au 12 décembre. Le « Chanzy » et l'« Aventurier » n'y prendront pas part.

Nous recevons du dépôt 12 matelots de pont.

Samedi 5 décembre 1896. Beau temps. Vent d'Ouest 3 à 4 qui mollit dans la soirée.

Les travaux de machineries et tuyautages se poursuivent. L'agrandissement des fenêtres de visée des tourelles 138.G continuent. Etanchéité de la toiture du poste de navigation. Entente avec le bord pour la disposition des porte-voix à section croissante des tourelles. On commence par ceux des 3 pièces à l'avant et on prendra les gabarits pour les autres. Le petit drain est entièrement remonté.

Visite de l'Ingénieur chargé du bâtiment, il espère que le bâtiment pourra sortir le 15.

Envoyé le 1^{er} Maître de timonerie prendre à bord de l'« Amiral-Duperré » le tableau de concordance des tours d'hélice et des vitesses.

Le « Formidable » change de poste. Il quitte le quai des machines et chaudronnerie et prend celui des subsistances. La « Bombe » et le « Corsaire » sont amarrés sur notre avant dans le canal de la boulangerie.

Dimanche 6 décembre 1896. Grosse pluie dans la matinée. Vent d'Est fort. Après-midi le ciel s'claircit. Il tombe encore un grain vers 4 heures.

Inspection n°3.

Lundi 7 décembre 1896. Beau temps. Mistral modéré.

Beaucoup de groupes d'ouvriers et leurs CM s'occupent de notre bâtiment. 1 CM et 11 ouvriers machines. 1 CM et 19 chaudronniers pour les cheminées. Et les Thirion des bouilleurs. 1 CM et 14 ouvriers de petite chaudronnerie. 2 ouvriers pour les pompes. 3 ouvriers électriciens. 26 calfats et 2 dessinateurs pour le cubage des soutes à charbon.

Pris à l'atelier la machine de la vedette, procédé à sa mise en place et au remontage de la tuyauterie.

Observation à l'officier en second au sujet de l'heure tardive de l'appel les jours du lavage du linge. Pris les tentes à la voilerie.

Envoyé des candidats (mécaniciens pour formation de torpillage et fusiliers auxiliaires pour bataillon) à bord du « Latouche-Tréville » et du « Friedland ».

1 heure, Conférence des Commandants à bord du bâtiment Amiral en vue de la sortie de l'Escadre de Réserve, lecture et commentaire de l'ordre n°28.

Ecrit à l'Amiral pour demander que l'on complète l'équipage sur le pied de l'effectif d'essais.

Mardi 8 décembre 1896. Très beau temps. Mistral modéré qui mollit le soir.

Toujours autant d'ouvriers spécialisés et de leurs CM à bord.

Je passe la visite des cofferdams¹⁵⁶ de tribord. Un peu d'eau dans quelques-uns. Ils ont tous besoins d'être balayés, aérés, repeints au minium. Donnés des ordres dans ce sens.

Recommandé de soigner les fermetures.

Les 12 matelots de pont en subsistance sont rappelés au 5^e dépôt comme étant les premiers à embarquer.

Débarquement de 3 engagés qui ont demandé à jouir de leurs congés.

Mercredi 9 décembre 1896. Temps pluvieux à partir de 10 heures du matin.

Les importants travaux des tourelles se poursuivent. Essais de bon fonctionnement de la vedette. Tout va bien, on la hisse à bord.

Essais à froid du tuyautage de vapeur des chaufferies, il est satisfaisant.

L'Ingénieur demande mon avis au sujet de la mise en place de l'épurateur de vapeur des auxiliaires AR. Il vient d'être livré par l'industrie. Décidé qu'il faut le mettre en place dès maintenant bien que l'indisponibilité du bâtiment doive être prolongée.

Demande 20 matelots de pont aux subsistances au 5^{ème} dépôt.

Ecrit au VA pour lui demander de provoquer le remplacement immédiat du 1^{er} Maître Mécanicien Ruel promu Maître Principal de 2^e classe. But, « Marengo » en réfection.

¹⁵⁶ « Cofferdam » ou « maille sèche » est un espace de séparation entre deux parties de la coque d'un navire ; il est délimité par deux cloisons étanches de part et d'autre.

Jeudi 10 décembre 1896. Beau temps. Journée douce.

Les travaux continuent. Nous continuons la mise en état des cofferdams de tribord. Visite sanitaire par bordée, quelques hommes ont des pediculi¹⁵⁷, pris des mesures avec le médecin du bord.

Aéragé des sacs à charbon. Visité le sondeur Thomson.

Reçu à bord après le souper 12 hommes du 5^e dépôt, matelots de pont en subsistance.

Vendredi 11 décembre 1896. Ciel couvert, brise faible de Sud.

Les travaux continuent ou se terminent pour certains.

Samedi 12 décembre 1896. Temps pluvieux. Calme.

Les travaux continuent ou se terminent pour certains.

Remis à l'officier en second mes instructions concernant le numérotage de l'équipage sur pied de l'effectif d'essais avec partie mobile.

L'officier en second prévient que l'on a fini de nettoyer et peindre les cofferdams de tribord. On les fermera avec grand soin.

Je vais à l'arrivée de l'Amiral en rade rendre compte que l'indisponibilité du « Chanzy » sera prolongée. L'Escadre de Réserve rentre après avoir terminé ses exercices. « Amiral-Duperré », « Friedland », « Caïman », « Latouche-Tréville », « Forbin », « Milan », « Orage ».

Dimanche 13 décembre 1896. Beau temps. Dans la matinée l'atmosphère devient plombée d'aspect. Brise d'Ouest ayant un peu de force. Dans la soirée halo lunaire très dessiné avec baisse barométrique.

Inspection n°3.

Déjeuner avec le Commandant Lecuve¹⁵⁸ et sa famille et l'Enseigne de vaisseau Ch. Robert¹⁵⁹. Le VA m'autorise à m'absenter pendant la journée de Lundi pour aller à Nice.

Lundi 14 décembre 1896. Ciel en partie couvert pendant la plus grande partie de la journée. Brise n°3 d'Ouest.

Les travaux ont continué sans moi. A la charge de l'officier en second.

Embarqué 200 couchages.

Mardi 15 décembre 1896. Mistral fort.

En plus des travaux habituels ; ajustage des coussinets des paliers des arbres moteurs. Modification et remontage des gros collecteurs de vapeur. Petits tuyautages de vapeur à raccorder. Agrandissement des fenêtres de visée des tourelles. Porte-voix à section croissante. Mise en place des colliers supports de tuyautage de vapeur. Modification du conduit d'air du ventilateur de la machine tribord. Remontage des tuyaux des porte-voix. Garnissage à l'amiante des nouveaux tuyautages. Ouverture des pompes et monter le tuyautage pour relier le petit drain aux bouches d'eau des bassins (il y a 3 mois que ce travail est commencé). Réparation du frein Mégy¹⁶⁰ du monte-charge électrique AV. Tapissiers pour la toile cirée du carré. Conférences hebdomadaires. L'indisponibilité du bâtiment est prolongée de deux semaines. Je passe l'inspection des cofferdams de bâbord. De l'eau dans quelques-uns

¹⁵⁷ Structure allongée et fine reliant une structure anatomique (viscère) ou pathologique (tumeur) au reste de l'organisme.

¹⁵⁸ Pierre Paul Alphonse Lecuve (1851-1944). Au 1er janvier 1896, Capitaine de frégate (1893) Second sur le cuirassé "Dévastation", Escadre de Méditerranée (Cdt Charles Antoine avant le « Chanzy »).

¹⁵⁹ Charles Dominique Robert (1868-1944). Cousin issu de germain du CV Antoine.

¹⁶⁰ Léandre MEGY, inventeur de génie, diplômé des arts et métiers, inventeur « du frein Mégy », de réputation mondiale, pour l'arrêt des fardeaux dans les appareils de levage en 1867.

notamment à l'AV au poste des Seconds Maîtres, des débris se sont accumulés dans les onglets de plusieurs. Vu les soutes de la plateforme de cale, la cale à vin, et la soute tribord avant. Donnée l'ordre d'installer toutes les guérites d'éclairage des soutes à poudre et munitions pour qu'on y puisse produire le double éclairage en branlebas de combat. Visite de l'Ingénieur. Réclamé les moyens de fortune pour monter les munitions de 19. Tuyaux des cuisines et du four à prolonger.

Mercredi 16 décembre 1896. Très beau temps. Mistral fort.

Les travaux décrits la veille continuent.

Nous continuons la mise en état des cofferdams de bâbord. Le nouveau 1^{er} Maître Mécanicien Mourleval prend la charge.

Midi 30 à 3h30, exercice du Corps de débarquement. Nous y envoyons la section d'infanterie commandée par le Capitaine d'Armes. M. du Couëdic rend compte qu'elle a bien manœuvré.

Jeudi 17 décembre 1896. Beau temps. Petit vent de SO.

Travaux sur machinerie. Embrayeurs. Remontage du tuyautage de vapeur. Cheminées. Installation des porte-voix progressifs des tourelles. Agrandissement des fenêtres de visée. Mise en place des colliers supports du tuyautage de vapeur. Modification de la manche à air du ventilateur de la machine tribord avant. Garnissage d'amiante le tuyautage de vapeur. Mise en place de marques pour les commutateurs et les coupe-circuits électriques dans les chaufferies. Réparation des condensateurs des transmetteurs Péruiſse¹⁶¹. Réparation du linoléum de la batterie.

Je me fais présenter le matériel porté sur les états de besoin trimestriels. J'examine les bennes des monte-charges. Décidé qu'on les agrandira à bord pour qu'elles puissent contenir les caisses en cuivre.

10h40, baleinière 1, je déjeune à bord de l'« Achéron ».

Donné des ordres pour qu'on fasse fonctionner les pompes à bras du collecteur d'incendie dans la matinée du 18. Ce collecteur a été remonté entièrement et les joints faits depuis plus de 48 heures ont eu le temps de sécher.

L'Artillerie a commencé la mise en place du nouveau dispositif de pointage des toitures de tourelles.

Vendredi 18 décembre 1896. Temps pluvieux. Brise d'Est n°5.

L'ensemble des travaux du jour précédent se poursuivent.

Nous faisons l'épreuve du collecteur d'incendie avec les pompes à bras. La pompe Stone¹⁶² de l'avant fonctionne mal. Ordonné son démontage. Par ailleurs l'eau circule partout mais nous n'avons pas obtenu de jets puissants même en fermant bon nombre de bouches.

Le 5^e dépôt nous reprend les 12 matelots de pont en Subsistance.

¹⁶¹ Brevet d'invention n°216259, déposé le 25 septembre 1891 par le Mécanicien Principal Péruiſse (quand il officiait à bord du Croiseur Tage). Les signaux étaient transmis aux machines au moyen de deux Péruiſse. Un appareil analogue permettait de transmettre les indications voulues au servomoteur, dans le cas où l'on gouvernait d'ailleurs que de la passerelle ; ce dernier appareil était muni, sur la passerelle, d'un combinateur automatique qui allumait, suivant la position de la clef, le nombre de lampes nécessaires à la transmission de chaque ordre. Ce combinateur n'était pas très commode comme manipulation et donnait de fortes secousses à ceux qui le manœuvraient. D'une façon générale, le Péruiſse était un médiocre transmetteur d'ordres. Outre l'installation compliquée des fils, avec ses chances d'avaries et la quantité relativement considérable d'énergie absorbée pour son fonctionnement, cet appareil avait le grave inconvénient de dépendre du bon état de la canalisation électrique et du bon fonctionnement des dynamos. Quand survenait un arrêt quelconque, par exemple dans le cas d'entraînement d'eau aux dynamos, on se trouvait privé à la fois de lumière et de moyens de communication.

¹⁶² Utilisée depuis 1890 sur tous les bâtiments de la Royale.

Samedi 19 décembre 1896. Ciel couvert. Le temps s'éclaircit dans la matinée. Brise d'Ouest faible.

L'ensemble des travaux du 17 se poursuivent. Réparation du monte-charge électrique des auxiliaires avant. Mise en place des défenses des circuits.

Permissionnaires de Noël, 1^{ère} bordée quitte le bord.

Constaté que l'officier en second a une connaissance imparfaite du tuyautage d'eau salée. Il ne savait pas comment était alimenté le collecteur d'eau salée qui court sous le spardeck¹⁶³. Essayé la manœuvre de la barre avec les palans. Débarqué l'épurateur de vapeur des auxiliaires qui va être remplacé par un appareil d'un autre modèle (cylindrique et non parallélépipédique).

Débarquement du 1^{er} Maître Mécanicien Ruel promu Mécanicien Principal de 2^e classe après la remise de sa charge.

Dimanche 20 décembre 1896. Temps pluvieux. Faible brise de la partie de l'Est.

Inspection n°3.

Questions agitées diverses. Loquets des portes du faux pont¹⁶⁴.

Lundi 21 décembre 1896. Très beau temps. Calme ou à peu près.

L'ensemble des travaux du 17 se poursuivent. Visite et réparation du monte-charge électrique des auxiliaires avant. Réparation et mise en place de canalisation pour conducteurs électriques. Reçu communication d'une dépêche datée du 16 décembre prescrivant d'installer pour le Chef de la tourelle occupant le capot une ligne de mire destinée au pointage en direction et de fermer les capots des tourelles à l'aide de tapes cuirassées. Etabli immédiatement un billet pour faire exécuter cette fermeture.

A consulter à ce sujet :

Dépêche du 29 septembre 1896 (du cahier de circulation). Au sujet des modifications et suppressions demandées pour le croiseur de 1^{ère} classe « Chanzy » en réponse à un rapport du Commandant Bugard transmis le 22 juillet par le Commandant en Chef le VA Gervais.

Dépêche du 14 octobre 1896. Pointage des canons en tourelles fermées.

Dépêche du 21 novembre 1896. Exécuter immédiatement ce qui sera possible de faire parmi les améliorations demandées pour le service de l'artillerie en tourelles fermées, pointage et porte-voix.

Dépêche du 16 décembre 1896. Installations à faire pour le service de l'artillerie des tourelles du « Chanzy ». Fermeture des capots de ces tourelles à l'aide de tapes cuirassées.

Pour les portes des tourelles : consulter les dépêches du 24 décembre 1895 et 4 mai 1896. Renseignements pris auprès de l'Ingénieur chargé du bâtiment, j'apprends qu'on est occupé en ce moment (fin décembre) à passer le marché pour la confection et livraison des mécanismes de manœuvre des portes.

Mardi 22 décembre 1896. Toulon. Darse de Castigneau poste n°12. Très beau temps.

Les travaux avancent, mais pas assez vite à mon goût. Machines Embrayeurs, tuyautage de vapeur. Cheminées. Agrandissement des fenêtres de visée des tourelles. Installation des porte-voix progressifs des tourelles. Remontage des porte-voix. Mise en place de colliers supports des tuyaux de vapeur. Modification de la manche à air du ventilateur de la machine tribord. Garnir d'amiante le tuyautage de vapeur. Linoléum de la batterie. Installation des conducteurs

¹⁶³ Pont d'un bateau, qui s'étend sans interruption de l'avant à l'arrière, sans dunette ni gaillard.

¹⁶⁴ Équivalent d'entrepont est le plancher établi au-dessus de la cale. Sur ses côtés dans une grande longueur à bord d'un vaisseau, sont logés les derniers officiers, aspirants, maîtres, chirurgiens et à celui des effets de l'équipage.

électriques des transmetteurs d'ordre Perruisse. Installation des canalisations pour les conducteurs des appareils Perruisse. Collage du linoléum de la batterie.

9h30, Inspection du matériel des embarcations et des panneaux Saglio¹⁶⁵. Prescrit une manœuvre hebdomadaire de ces panneaux (le vendredi), ainsi qu'une manœuvre hebdomadaire de tous les appareils de manœuvre du gouvernail (le lundi).

L'Artillerie continue l'adaptation au toit des tourelles du nouveau dispositif de pointage. Epreuve à froid, à 23 kg, du nouveau tuyautage dans les machines. Epreuve satisfaisante. Recherche de la meilleure installation pour gouverner avec les palans de barre.

Mercredi 23 décembre 1896. Très beau temps.

Mâtage des collerettes et rivures qui ont fui ou suinté pendant les essais à froid de la veille. Installation des transmetteurs d'ordre Perruisse.

Je vais rendre compte au VA du degré d'avancement des travaux et lui annoncer notre mise en rade pour les derniers jours de l'année ou les premiers jours de janvier 1897.

Jeudi 24 janvier 1896. Très beau temps.

Les travaux des jours précédents se poursuivent. L'agrandissement des fenêtres de visée est terminé. On apporte à bord les nouvelles tapes de ces fenêtres. Installation de l'épurateur de vapeur des auxiliaires arrière. Mise en place du rouleaux bâbord du désengrener du cabestan. Modification de la manche à air du ventilateur de la machine tribord. Remontage des porte-voix. Remplacement de la plateforme des forges. Entente avec le Contre Maître de la petite chaudronnerie pour l'emplacement du pavillon du porte-voix progressif dans les tourelles de 14. On conservera pour communiquer avec la soute le porte-voix actuel entre la tourelle et le pied du fut.

Essais à chaud du nouveau tuyautage de vapeur. Quelques fuites à divers joints. Un tuyau à double courbure du collecteur des auxiliaires cassé à toucher la cloison avant de la machine tribord. C'est la 2^{ème} ou 3^{ème} fois que ce tuyau casse au même endroit. Vice de tracé constaté. Un tuyau trop long dans la chaufferie 2 à bâbord, par l'effet de la dilatation, il butte contre les goujons du presse-étoupe du joint glissant et, son allongement ne pouvant plus se produire, il en résulte un effort de poussée sur les cloisons.

Essais à blanc du treuil des embarcations, du condenseur auxiliaire et des calorifères. Deux chaudières ont été employées, de 7 heures et 9 heures du matin à 3 heures 45 du soir.

On découvre, le 27, dans la chaufferie 2 à bâbord, que la pince du manchon coulisse, qui relie le collecteur à la boîte à étoupe du joint glissant fixé à la cloison avant, a une oreille cassée.

Vendredi 25 décembre 1896. Beau temps. Ciel couvert. Un peu de brume.

Après la propreté du bâtiment, déconsigné le bord. Un service de garde et de surveillance est assuré.

Samedi 26 décembre 1896. Très beau temps.

Par d'ouvriers du port. On ne travaille pas dans l'arsenal.

9 heures, Commission d'étude de l'avant-projet de la refonte des instructions de combat. Le Commandant Président, l'officier en second, les lieutenants de vaisseau, le Mécanicien Principal de 1^{ère} classe, l'officier d'administration et le Médecin Major. Étudié de l'article 1 à l'article 8 du chapitre I.

Démonté le tuyau de vapeur de la chaufferie 2 qui est trop long pour l'envoyer à l'atelier où il sera mis en main dès le 28 au matin.

¹⁶⁵ Voir note n°121.

Dimanche 27 décembre 1896. Très beau temps.

Inspection n°3.

Le Mécanicien Principal de 1^{ère} classe signale une avarie dans le tuyautage de vapeur de la chaufferie 2 à bâbord devant.

Reçu l'avis de l'embarquement d'apprentis canonnières à dater du 1^{er} janvier et invitation de faire choix de Second Maîtres et Quartiers Maîtres instructeurs.

Lundi 28 décembre 1896. Très beau temps.

Envoyé aux ateliers pour y être réparés ou modifiés : un tuyau du collecteur de vapeur de la machine tribord, un manchon du collecteur de vapeur de la même chambre de machine, un tuyau coudé du collecteur de vapeur des auxiliaires passant par-dessus le condensateur de la même machine. On va les réparer promptement. Fait un nouvel essai du collecteur d'incendie avec les popes à bras et en manœuvrant de même les Thirion¹⁶⁶ des machines et chaufferies. Il a été très satisfaisant. Ces pompes ont pu alimenter toutes les bouches à l'exception des deux situées l'une sur la grande passerelle, l'autre immédiatement au-dessous (collecteur n°2). Fait fonctionner les pompes à bras qui alimentent le collecteur d'eau salée, rempli le château d'eau. Avarie de la pompe ½ tiers arrière. Appareil de fortune pour gouverner en utilisant le marbre de l'appareil du compartiment des dynamos.

Fait choisir des instructeurs au 5^{ème} dépôt en vu de l'embarquement des apprentis canonnières annoncés pour le 1^{er} janvier.

Mardi 29 décembre 1896. Temps douteux. La brise avait pris de la partie du Sud. On craignait le retour du temps pluvieux.

Remise en place des tuyautages envoyés en réparation ou modification à l'atelier.

Confirmation du jour, la sortie du port est proche.

Mercredi 30 décembre 1896. Très beau temps. Journée douce et calme.

Mise en place de l'épurateur de vapeur des auxiliaires arrière. Réparation des coussinets des paliers des arbres moteurs. Finition des cheminées. Manche à air du ventilateur de la machine tribord. Mise en place des colliers supports du tuyautage de vapeur. Remplacement du placher des forges après dépose de l'ancien.

L'Hôpital donne avis du décès de l'Ouvrier Mécanicien Valette Guillaume de fièvre typhoïde. Recensement des vivres.

L'Ingénieur du bâtiment m'informe que la présence de « Chanzy » dans le port ne sera plus nécessaire après le 30 et que les travaux à terminer pourront être achevés aux appontements. J'en donne avis au Major Général. Je prévient le VA Commandant l'Escadre de Réserve.

Visites de nouvel an « Amiral-Duperré », « Friedland », avec adieu à l'Amiral Turquet, « Brennus ».

Donné l'ordre, après avoir reçu l'avis qu'une des cheminées était prête, de faire usage dès le lendemain du chauffage à la vapeur.

Jeudi 31 décembre 1896. Très beau temps. Assez froid le matin. Calme ou à peu près.

Encore beaucoup d'ouvriers à bord pour les installations, réparations et modifications diverses.

Attendu toute la journée l'avis d'inhumation de Valette. L'ordre de la sortie du port pour aller aux appontements. Mis les canots en dedans. Allumé une chaudière pour pourvoir au chauffage.

¹⁶⁶ Brevet d'invention de Charles Thirion du 23 avril 1880 pour chaudières et condenseurs pour machines à vapeur (Archives INPI).

Paiement de la solde de décembre.

Embarqué 46 second-maître, quartier-maître et marins (au lieu de 80) pour le passage de l'effectif de disponibilité à celui d'essais. 4 permissions. 1 puni de 60 jours de prison.

M. le Lieutenant de vaisseau Giran est décoré¹⁶⁷. Le Quartier Maître canonier Millet est nommé Second-Maître.

Le « Formidable » et « l'Indomptable » changent de postes dans la darse Castigneau.

Vendredi 1^{er} janvier 1897. Très beau temps. Petite gelée dans la nuit. Calme.

Les travaux se poursuivent. Installation des porte-voix progressifs des tourelles. Modification du conduit d'air du ventilateur de la machine tribord. Mise en place du nouveau parquet des forges. Installation nouvelle des tuyaux de cuisine allongés. Couverture d'amiante le nouveau tuyautage de vapeur. Remplacement des socles de fixation des chantiers¹⁶⁸ d'embarcation.

Service du dimanche sans inspection.

10 heures, expédié les permissionnaires. Le détail améliore un peu le diner.

9 heures 15 du soir je vais à bord de « l'Amiral-Duperré » porter au Vice-Amiral les souhaits du « Chanzy ». Retour par le « Carnot ».

Le Carré vient m'exprimer ses vœux. Les Maîtres font de même, ils sont présentés par l'officier en second.

Samedi 2 janvier 1897. Très beau temps. Calme, un peu froid le matin, brume légère dans la matinée. Expédié à 7 heures un piquet de 1 Quartier-Maître et 6 hommes pour rendre les honneurs au Mécanicien Valette décédé à l'hôpital de Saint-Mandrier. M. Doneaud¹⁶⁹ Mécanicien principal avec douze mécaniciens assiste aux obsèques. Les travaux se poursuivent. Mise en place des ferrures pour fixation des chantiers d'embarcations sur le pont. Remontage des circuits des appareils transmetteurs Péruisse.

9h à 11h, Conférence, étude de l'avant-projet de prescriptions de combat.

Midi, envoyé un détachement à bord du « Friedland » pour assister à l'exécution d'un jugement.

Manœuvres des tourelles, des monte-charges et du gouvernail. Avarie signalée dans le mécanisme de pointage en direction de la tourelle 7 par suite de maladresses et de malentendus. Embarqué 48 apprentis canoniers provenant du vaisseau école la « Bretagne » et du 2^{ème} dépôt 26 et 22. Chauffage et lumière électrique de 5h du matin à 5h du soir.

Dimanche 3 janvier 1897. Très beau temps qui change assez brusquement dans le milieu du jour. Le ciel se couvre de nuages noirs dans le SE. La brise se fait de l'Est. Petite pluie pendant une heure ou deux dans l'après-midi. Le temps s'améliore le soir et les choses reprennent leur cours. L'air qui s'était pas mal adouci, redevient vif.

On fait un premier essai pour redresser l'arbre de manœuvre en direction de la tourelle 7 qui a été tordu la veille.

Inspection n°3 avec laquelle on fait coïncider une inspection des sacs des apprentis nouvellement embarqués. Ceux qui proviennent de la « Bretagne » ont des sacs démesurément grossis, 8 chemises en toile, 6 et 7 gris complets. On signale aussi des effets déformés. Constaté que le pont avant et la grande passerelle ainsi que l'extérieur sont malpropres. J'en fait l'observation aux Maîtres après l'inspection en présence de l'officier en second.

¹⁶⁷ Chevalier de la Légion d'Honneur, le 29 décembre 1896.

¹⁶⁸ Les chantiers ce sont les emplacements spécifiques où on pose les embarcations.

¹⁶⁹ Joseph Doneaud (1823-1900). Mécanicien principal de 1^{ère} classe. Chevalier de la Légion d'Honneur.

Lundi 4 janvier 1897. Très beau temps. Un peu froid le matin et le soir. Brise d'Ouest sans force.

Porte-voix progressifs des tourelles. Prolongement des cheminées du four et des cuisines. Mise en place des supports de tuyautage. Poser des linteaux à tapis dans le carré des officiers et le poste des 1^{er} Maîtres. Remplacement des socles de fixation des chantiers d'embarcation. Je constate en arrivant à bord à 6h15 que mes ordres concernant le chauffage et l'éclairage, de 5h du matin à 5h du soir, ne sont pas exécutés. Essayé, en vain, de redresser en le chauffant, l'arbre faussé de la tourelle 7. Décidé qu'on le coupera. Fait fonctionner le gouvernail par la commande hydraulique, la commande mécanique et à bras. On a été obligé de refaire deux fois des joints du tuyautage.

Négociations avec l'« Amiral-Duperré » pour la permutation d'un matelot Bénizech dont on veut faire un musicien.

Apprentis. Classement pour le tir au fusil. Exercices d'embarcations de 1h à 2h. Après le « Bretagne » faire le tour du « Latouche-Tréville », inscrits école, 3 canots. Canot major est de service. Gymnase d'assouplissement. Classement pour l'école.

Mardi 5 janvier 1897. Temps brumeux et pluvieux. Brise d'Est sans force.

Les travaux d'améliorations continuent.

Le Contre-Amiral Turquet de Beauregard rentre son pavillon de commandement étant arrivé au terme de son mandat.

8h30, Conférence du Major Général. J'apprends que le « Sfax » va débarquer ses munitions pour se préparer à entrer dans le port. Nous prendrons sa place aux appointements, probablement le 7.

9h10, inspection du matériel. A l'issue de cette inspection pendant laquelle je trouve les bastingages toujours aussi sales, je donne l'ordre que le lendemain on prendra le service d'escadre et que les Maîtres iront en permission par bordée jusqu'à ce que le bâtiment soit en état.

9h40, canot du Commandant à l'école de nage.

10h05, appel aux postes de combat.

10h45, fait rompre.

12h30, tous les canots aux apprentis.

2h30, appel aux postes d'incendie.

3h15 à 3h50, incendie général, application, le feu est à l'avant. 2 collecteurs, pompes à bras, bon débit. Ajouté le 3^e collecteur, débit encore bon.

5h du matin à 5h du soir chauffage à la vapeur interrompu de 10h25 à 1h15. Eclairage électrique.

Mercredi 6 janvier 1897. Temps pluvieux. Brise d'Est, 3 à 4.

Les calfats ont terminé le 5 le garnissage du tuyautage. Envoyé une corvée de 30 hommes à Milhaud pour embarquer les munitions dans les bugalets. Service d'instruction normale pour les apprentis. J'avais donné l'ordre de prendre le service du tableau de l'Escadre de réserve. Il n'a été exécuté qu'en ce qui concerne l'heure du branlebas, lavage corporel, propreté du bâtiment, changement de tenue, inspection, tout est resté en souffrance. J'en ai fait l'observation dans la soirée à l'officier en second qui s'est retranché derrière l'envoi d'une corvée de 30 hommes à Milhaud et d'une autre de 10 hommes aux rechanges.

Fait le plein du water ballast arrière.

9h30, le Contre-Amiral Godin¹⁷⁰ arbore son pavillon de Commandant de la 2^{ème} division de l'Escadre de réserve.

¹⁷⁰ Gabriel Henri Godin (1838-1932). Il commande une division de l'escadre de réserve en Méditerranée de 1897 à 1899.

Jeudi 7 janvier 1897. Beau temps. Quelques nuages. Brise de NE.

Corvée à Milhau pour l'embarquement des munitions sans les bugalets.

10h15, commencé le mouvement de changement de poste et la sortie du port. Nous touchons légèrement par le flanc de tribord en franchissant la passe. La brise nous prenant par le travers rend la manœuvre difficile, remorqueur faible mais utile. 12h10, nous sommes à poste sur le coffre n°12 où le « Chanzy » est placé provisoirement. Diner.

1h20, je vais prendre les ordres du Commandant Supérieur de la rade et du Vice-Amiral Commandant l'Escadre de réserve. Demandé liberté de manœuvre jusqu'à nouvel ordre pendant l'embarquement du charbon, des vivres et des munitions. Accordé.

2h30, la Direction du Port (DP) vient nous reprendre pour nous mettre aux appontements.

5h30, le bâtiment est à poste, pont n°4 Ouest.

Service de nuit, une bordée par nuit, 1^{ère} division le 1^{er} quart, une section le second, et le troisième. Les travaux reprennent. Continuation de l'installation des porte-voix progressifs des tourelles. Nouvelle fixation des chantiers d'embarcations. Prolongement des tuyaux de cuisine. Linoléum du faux pont. Fixation des chantiers d'embarcations. En même temps que le « Chanzy », la DP a déplacé la « Nive » sortant d'un bassin de Castigneau, le « Vautour » sortant d'un bassin Vauban et venu s'amarrer devant les machines, le « Troude » entré dans le port et dans une forme de Castigneau. Le « Sfax » qui a quitté l'appontement n°4 Est a pris la place du « Chanzy » dans le port.

Trouvé sur rade : « Brennus » (VA), « Amiral-Baudin », « Courbet », « Redoutable », « Magenta » (CA), « Neptune », « Amiral-Charner », « Casabianca », « Suchet », « Lévrier », « Amiral-Duperré » (VA), « Friedland » (CA), « Latouche-Tréville », « Achéron », « Pascal ».

Aux appontements : « Caïman », « Terrible », « Forbin », « Milan », « Orage », « Aventurier », « Amiral-Cécille », « Tage », « Jauréguiberry », « Carnot », « Foudre ».

Le « Courbet » change de poste et est amarré à la régulation des compas.

7h à 8h, appareils photo électriques, nous prenons part à l'éclairage électrique jusqu'à 10h.

Embarqué les instructeurs des apprentis. Observation à l'officier en second sur le temps perdu dans la matinée et la non utilisation des trois branlebas à 5h15.

Appel à 6h30, il se retranche sur la nécessité de laisser les hommes fumer la cigarette après le déjeuner.



Briquette de charbon destinée à la Marine

Compagnie minière inconnue, première moitié du XXe siècle

Poussière de charbon, brai de charbon

De telles briquettes servaient à alimenter les machines à vapeur sur les navires mus par cette nouvelle propulsion. Pesant environ 10 kg, leur forme rectangulaire facilite leur manipulation et leur empilement dans les cales des bateaux.

Vendredi 8 janvier 1897. Toulon, appontement n°4. Ciel couvert. Brise de NE 3 à 4. Corvée des poudres à Milhaud. Lavage du linge. 8h15, arrivée du 1^{er} wagon de charbon sur le pont. 8h40, commencé l'embarquement. Les apprentis suivent leur tableau d'exercices. 9 heures, Conférence étude de la refonte des prescriptions de combat, suite et fin. Je demande à m'absenter pendant la journée du 9, accordé. 10h55 à midi 30, suspendu l'embarquement du charbon. Terminé à 4h45. Embarqué 56 tonneaux¹⁷¹. 7h à 8h, exercice général de signaux. Continuation de l'installation des porte-voix progressifs des tourelles. Installation de colliers pour les cheminées du four et des cuisines. Réinstallation des conducteurs électriques des transmetteurs d'ordre Péruisse. Une corvée de vétérans rectifie l'amarrage. 2h55, visite du Contre-Amiral Godin au Commandant du « Chanzy ». 1h50, le « Carnot » quitte les appontements, et est amarré sur un coffre. Je pars pour Nice à 1h30 de l'après-midi.

Samedi 9 janvier 1897. (En mon absence). Ciel couvert. Brise d'Est n°3 qui se met à rafaler de 8h à minuit. Corvée à Milhaud. Mis les canons de 37 et les petites armes à leurs postes. Visite des panneaux Saglio. 7h55 à 10h55, et midi 15 à 4h50, embarquement du charbon pour 81 tonneaux, les apprentis y prennent part. Inspection des sacs, roulage des effets, par bordée pour les apprentis et astiquage de leurs fourniments. Je rentre de Nice à 7h45 du soir. 8h15, le « Brennus » entre dans le port pour passer au bassin. 10h30, le « Marceau » sort du port venant du bassin et arbore le pavillon du Vice-Amiral commandant en chef de l'Escadre.



¹⁷¹ Pour les navires, c'est la capacité cubique intérieure ou la capacité de transport. Elle s'exprimait jadis en tonneaux, 1 tonneau équivalant 2,83m³.

Dimanche 10 janvier 1897. Ciel couvert. La pluie menace, il en tombe quelques gouttes par moments. Brise d'Est forte à rafales.

Inspection n°3. Je découvre que les sacs des apprentis, d'ailleurs très sales, ne sont pas numérotés. 11h10 à 4h30, interrompu la lumière électrique. Oublié pour la seconde fois les permissions des apprentis. Soir. Trouvé l'équipage en bleu aux postes de combat. Lavage du linge, pas de disposition de prévoyance prises pour régler des lavages de nuit anticipés. Eclairage électrique prodigué. Embarqué 19 tonneaux d'eau dans les caisses et 10 tonneaux dans le water ballast arrière.

J'ai invité à dîner dans mon carré : M.M. Fauré, Lejay, Giran, du Couëdic, Doneaud, Lafont. M. Goisset s'est excusé. Le commandant en second, prévenu à 10h30, fait connaître qu'il est attendu chez lui.

Lundi 11 Janvier 1897. Ciel couvert, le temps devient pluvieux à la fin de l'après-midi. Calme. Toujours même corvée à Milhaud, l'embarquement dans les bugalets n'est pas terminé dans la soirée. Scaphandre pour visiter les fonds à tribord arrière et voir s'ils ont souffert quand nous avons touché sur le pied du quai Ouest de l'entrée de Castigneau jeudi dernier en sortant du port. Rien à l'hélice, rie à l'arbre. En avant de l'arbre, sur une longueur de plusieurs mètres la peinture est grattée, pas d'enfoncement des tôles pas d'éraflure sérieuse.

Terminé la réparation de l'appareil de pointage en direction de la 7^{ème} tourelle, manœuvrée, bon fonctionnement. Rendu compte à l'Amiral de ces deux faits, en même temps prévenu qu'une des causes principales de la lenteur de notre réapprovisionnement est le manque de bras, le 5^{ème} dépôt ne nous ayant fourni que la moitié de ce qu'il nous devait pour passer sur le pied de l'effectif d'essais. Répondu à une demande faite par l'Amiral que nous serons prêt à sortir le 19.

Charbon commencé très tard, il était près de 9h, peu de monde, scaphandre, vivres de dix semaines, mauvaise distribution du personnel, son utilisation, j'en fais l'observation à l'officier en second. Rentrés 43 tonneaux dans la journée. Les apprentis suivent leur tableau d'exercices. Ramassé le linge mouillé le soir à l'imitation du bâtiment amiral. Manœuvré le gouvernail à l'aide des commandes hydrauliques et mécaniques. Appareils Péruisse remontés par le port, ne fonctionnent pas, nous entreprenons leur remontage. A l'appel aux postes de combat, manœuvré les cloisons étanches.

9h, le « Pascal » appareille.

3h30, le « Courbet » quitte la régulation des compas et s'amarre au coffre n°2.

Mardi 12 janvier 1897. Ciel couvert. Le temps se dégage un peu dans le milieu du jour. Calme, température douce.

2 hommes punis, trouvés allongés dans les fonds.

6h appelé le Médecin de garde pour un Quartier-Maître en instance de congé de convalescence qui a été atteint d'hémoptysie¹⁷² dans la nuit.

6h15, commencé le charbon, embarqué 90 tonneaux dans la journée, ce qui porte à 270 tonneaux le total de l'embarquement dans quatre jours. Corvée des poudres à Milhaud, diminue, il ne reste à prendre que les artifices. 8h55, arrivée des deux bigalets. 10h15, arrivée du 3^{ème}. Ce dernier contient les artifices, on les embarque tout de suite. Après le dîner on commence à embarquer les munitions, on termine pour le souper la mise à bord des douilles de 138.G. Combat, exercices et saluts. Les bugalets restent le long du bord. Pris toutes les dispositions pour embarquer les vivres le jour suivant. Les apprentis n'ont suivi leur tableau de service que jusqu'à midi, on les a mis à l'embarquement des munitions et à l'exercice général de signaux de 2h30 à 3h20.

¹⁷² Crachement de sang provenant des voies respiratoires.

8h30, mis sur les cartahus¹⁷³ le linge qui était dans les bailles ainsi que les toiles, capots, etc. Je donne l'ordre, le soir, de les laisser au sec comptant sur une nuit sèche et sans vent.
9h30, incendie général, inexécution de mon ordre n°17 sur l'incendie. Personne aux pompes Stone. Midi 30, je rends au Commandant du « Friedland » la visite qu'il m'a faite la veille.
3h15, visite des officiers supérieurs de l'Etat-major de la 2^{ème} Division.
7h45, l'« Algésiras » appareille pour les Salins.
8h05, l'« Amiral-Baudin » entre dans le port.
10h20, le « Pelayo » sort du port, il est conduit à la Seyne.
1h50, le « Pascal » sorti la veille pour essais rentre et prend son coffre.

Mercredi 13 janvier 1897. Appontement n°4. Ciel couvert. Pluie avant le jour. Eclaircies dans le milieu de la journée. Le Sud reste engagé à la nuit quoique la lune soit brillante. Vent de NE n°3. Il donne en rafales dans la soirée. Nous ne parvenons pas à faire sécher le linge lavé lundi.

6h15, repris le chargement du charbon, arrimage soigné, 101 tonneaux dans la journée.
6h25, repris l'embarquement des munitions. On embarque dans la journée les cartouches de 65, 47 et 37. Celles des fusils, mousquetons et révolvers, munitions de tube-canon et commencé l'embarquement des poudres de 194.
Fait nos 45 jours de vivres sur le pied d'effectifs complets. Envoyé la chaloupe prendre le fulmicoton¹⁷⁴, on le loge tout de suite.
9h, terminé de loger les vivres.
Fait fonctionner les treuils monte-charge avant, bon fonctionnement. Je constate que pendant leur marche, on n'entend pas au poste central les communications venant du blockhaus. Appareils Péruisse, rectifier celui de tribord.
7h55, la « Mitraille » sort du port. A 8h40, elle appareille et sort de la rade.
Le « Pascal » vient à l'appontement n°4, côté Est.
9h30, la « Numancia »¹⁷⁵ remorquée par un vapeur anglais entre en rade, elle est conduite à la Seyne.
Je propose à l'Amiral un programme pour la sortie de mardi 19. Je propose la tenue en gris, bleu par-dessous pour l'équipage pendant la nuit (service d'hiver). Ma proposition est adoptée.

Jeudi 14 janvier 1897. Temps pluvieux. Brise de NE 3 à 4.

Etabli des abris et repris l'embarquement du charbon¹⁷⁶ et des munitions. Terminé pour ces dernières et embarqué 86 tonneaux de charbon. Arrimage soigné. Le Maître torpilleur va prendre au fort de l'Eguillette (*ou Aiguillette*) ses charges de lancement. Terminé l'embarquement du bois à brûler, remis les récipients vides, complété le biscuit qui n'avait pas été pris la veille.

Essais des feux, de navigation, de reconnaissance, etc.

7h55, le navire de guerre danois « Heimdal »¹⁷⁷ entre en rade. A 8h55, il salue la terre qui rend (le salut) à 9h30. A 9h40 le croiseur danois salue le pavillon du Vice-Amiral Commandant en chef. Le « Redoutable » lui rend son salut.

Le « Carnot » fait une courte sortie, il rentre à 10h35, probablement gêné dans ses essais par la grosse pluie continuelle et le temps bouché.

¹⁷³ Cordage volant servant à monter ou à descendre des objets depuis le bord ou des hunes.

¹⁷⁴ Substance explosive obtenue par l'action de l'acide nitrique sur une cellulose de coton, préalablement blanchie. Synonyme : Coton-poudre. La poudre (...) dont je me sers est le fulmicoton, dont la puissance expansive est quatre fois supérieure à celle de la poudre ordinaire.

¹⁷⁵ Frégate cuirassée de la Marine espagnole, construite et mise à flot à La Seyne-sur-Mer en 1863.

¹⁷⁶ Les briquettes de charbon de 10kg sont lourdes au bout d'un moment.

¹⁷⁷ Voir photo à Saint-Nazaire, le Heimdal a été mis en service en 1892 et déconstruit en 1946 !

Vendredi 15 janvier 1897. Ciel couvert. Un peu de pluie encore par moments. Vent de NE n°3 qui fraîchit dans la soirée et souffle à rafales.

Terminé l'embarquement du charbon avec arrimage soigné, les soutes contiennent 530 tonnes, ce qui doit être considéré comme le maximum possible de charge.

2h45, terminé, propreté du bâtiment. Essais du treuil monte-charges électrique arrière après réparation, il fonctionne bien.

Je rends leur visite aux officiers de l'Etat-major de la 2^{ème} Division de l'Escadre de réserve, CF Amelot¹⁷⁸ Chef d'Etat-Major, Challier¹⁷⁹ Mécanicien en Chef, Jouan¹⁸⁰ Commissaire adjoint, Docteur Pfihl¹⁸¹ Médecin principal.

Correspondance avec l'ingénieur du bâtiment au sujet de la sortie du 12, ce qui a principalement pour objet d'obtenir des Constructions navales le remboursement en nature du charbon.

8h25 à 4h, le « Carnot » fait une sortie.

Visites, avec saluts rendus (15 coups) pour les Amiraux des Escadres, du Préfet Maritime, du Vice-Amiral Humann, des Contre-amiraux (13 coups) Godin, Dieulouard, au Major Général, au « Heimdal » qui a commencé par saluer son Consul de 5 coups de canon à 9h40

Samedi 16 janvier 1897. Ciel Couvert. Temps pluvieux dans l'après-midi et la soirée. Brise de NE à rafales fortes, avant le jour et dans la matinée. La brise mollit dans la journée et le calme se fait dans la soirée.

Fait tenir bon le lavage des hamacs. Commencé la peinture des cheminées que la pluie force à interrompre. Propreté du bâtiment. Inspection des sacs des apprentis, les inscrits apprennent à rouler les effets. Inspection de santé. Astiquage des fourniments. Ramassé le soir les cartahus de linge et les ceintures de hamacs.

2h45, visite officielle du Commandant du « Cosmao ».

Le « Heimdal » salue encore le Chef d'Etat-major du 5^{ème} arrondissement. Et de 9 coups de canon je ne sais quel personnage.

Ecrit au Chef d'Etat-major. Sortie du 19, ordre du Préfet aux Commandants. Modifier l'heure d'appareillage. Faut-il demander à la Direction du Port (DP) les changements de poste. Les défenses sous-marines proposent le coffre n°13 pour la vérification annuelle qui sera faite le 20. L'Ingénieur demande que le « Chanzy » soit ramené aux appontements.

P.S. terminé le ravitaillement.

530 tonnes de charbon¹⁸².

Dimanche 17 janvier 1897. Ciel couvert. Mais le temps change, il tombe encore quelques gouttes de pluie dans la journée. Le baromètre qui avait fait une baisse assez sensible la veille, remonte lentement. Calme aux faibles brises.

Messe à bord à 9h.

Inspection n°2 dans l'Escadre.

Inspection n°3 pour nous. Le bâtiment est sale.

Le faux pont¹⁸³ seul est à peu près propre. Charbon terminé le vendredi à 2h45.

¹⁷⁸ Edouard Marie Amelot (1852-1926). Capitaine de frégate le 31 octobre 1894. Chef d'Etat-Major à bord du « Friedland ».

¹⁷⁹ Charles Louis Marie Challier (1846-1910). Mécanicien en Chef le 26 novembre 1896. Mécanicien de Division à bord du « Friedland ».

¹⁸⁰ Alphonse Hermeland Cobrien Hervé Jouan (1851-1928). Commissaire de Division à bord du « Friedland ».

¹⁸¹ Joseph Henri Pfihl (1852-1924). Médecin principal au 24 janvier 1894. Médecin de Division à bord du « Friedland ».

¹⁸² Soit 1500,90 mètres cube (m³).

¹⁸³ Se reporter aux plans de ce petit film : <https://www.youtube.com/watch?v=QyoEF06E1Fk>

J'ai à déjeuner le reste de l'Etat-major et Louis Mottez¹⁸⁴.

Visite dans l'après-midi Capitaine Liénal et Madame, Mademoiselle Thévenin, venus avec le canot du Commandant.

M. Giran reçoit sa décoration (de Chevalier de la Légion d'Honneur) des mains de l'Amiral à bord du cuirassé « Amiral-Duperré ».

Rentré 20 tonneaux d'eau potable.

Lundi 18 janvier 1897. Ciel couvert. Temps pluvieux, calme, la température baisse un peu. Il y a lutte entre les deux courants. Quelques éclaircies momentanées dans la journée.

Service du tableau des apprentis avec exercices jusqu'à 2h. lavage des hamacs qui avait été ajourné samedi. Midi 30, envoyé la chaloupe prendre à Milhaud des caisses de munitions qui n'étaient pas prêtes quand nous avons fait nos poudres. Allumé 2 chaudières de plus, fait fonctionner les machines de servitude des machines motrices. Balancé celles-ci très doucement après les avoir échauffées avec la prudence que commandaient les circonstances. 2h, commencé à prendre les dispositions d'appareillage et de tir.

3h15, ramassé les hamacs tout mouillés, laissé le linge sur les cartahus dans l'espoir d'une nuit plus sèche que la journée.

8h, le « Pascal » quitte les appontements, il appareille à 8h30 et rentrera à 3h45.

8h30, je rends sa visite au Commandant du « Cosmao » le CF Despréaux de Saint-Sauveur Bougainville¹⁸⁵.

Le « Carnot » est amarré aux appontements. Le « Charner » entre dans le port et au bassin. Le « Troude » sort du bassin et du port.

10h15, le Commandant du « Heimdal » me fait visite.

Pour parler avec la DP pour l'amarrage sur coffre au départ et à la rentrée de la sortie projetée pour le 19.

Mardi 19 janvier 1897. Temps pluvieux avec brise du NO. Dans l'après-midi la pluie cesse et, le soir, le temps s'embellit il devient tout à fait sec dans la première partie de la nuit. Calme. La température se refroidit un peu.

7h15, le remorqueur se présente sur notre avant. Pris les dernières dispositions d'appareillage, nous partons avec 6 chaudières allumées à 5h.

7h40, commencé le mouvement.

8h25, toutes les amarres sont larguées.

8h45, coffre 12.

Commencé à manœuvrer pour éviter, j'ai voulu éviter l'amarre.

9h05, elle casse, on la rentre.

Appareillé.

Rendu les honneurs en passant entre les Amiraux. Les VA à bâbord et les CA à tribord.

9h50, fait rompre les rangs hors des jetées. Disposé les buts. Sorti à 35 tours. Augmenté progressivement l'allure jusqu'à 60 en faisant route au Sud pour nous écarter de terre. Fait une sortie pour essais de fonctionnement pendant le dîner de l'équipage. Pendant l'appareillage la machine bâbord a marché à 60 tours pendant assez longtemps, échauffement d'un palier.

Pris les dernières dispositions pour le tir.

11h25, mouillé le 1^{er} but à 95 toises. 11h32, mouillé le second à 1600m le montant casse, on le repêche. Midi 10 à midi 35, tir à 800m, 12 balles par tourelles. Midi 40 à 1h30, tir du canon,

¹⁸⁴ Louis Adolphe Mottez (1860-1938). LV le 29 mai 1886. Au 1er janvier 1896, 1897, sur le cuirassé « Neptune », Escadre de Méditerranée.

¹⁸⁵ Louis Alber Victor Despréaux de Saint-Sauveur Bougainville (1848-1910). CF au 1^{er} janvier 1892. 15 janvier 1897 Commandant le croiseur « Cosmao ».

obus et charges d'exercices, 1 coup par tourelle de 19, 2 coups par tourelle de 14. Le système des communications n'étant pas établi, on fait passer les ordres à la voix aux tourelles qui n'ont pas encore leur porte-voix. Les Chefs de pièces ont tiré à tribord dans les tourelles de 14. Les brevetés qui seraient appelés à les remplacer ont tirés dans celles de bâbord, ces derniers ont mieux tirés que les premiers.

1h15, mouillé le but pour les girations. Relevé le but de tir. Fait 2 girations une sur chaque bord en tournant avec une seule hélice à 80 tours.

2h18, relevé le but.

2h43, commencé l'épreuve d'une heure à marche forcée à 110 tours. La machine tribord subit sans faiblir même avec un échauffement de la tige d'un bas piston. La machine bâbord, broute et chauffe au rouge sombre. Epreuve manquée pour cette machine. Elle peut cependant fonctionner pour rentrer au mouillage.

3h55, donné dans la passe aux postes de mouillage. Fait route sur le coffre n°13. Honneurs aux Amiraux.

4h08, pris l'amarre, la chaîne est maillée avant qu'elle ait été raidie.

4h14, nous sommes à poste. Le Chef d'Etat-major me signale que l'Amiral n'est pas à bord et d'attendre au lendemain pour aller lui rendre compte.

4h20, demandé à éteindre les feux. Accordé.

Ces épreuves au point de vue du tuyautage et des cheminées ont été satisfaisantes, il en a été de même à très peu de chose près pour les embrayeurs.

Mis les embarcations aux postes, hamacs et linge au sec.

On a pris toutes les dispositions pour le lancement des torpilles automotrices qui doit avoir lieu le lendemain.

3h du matin, le cuirassé grec « Spetzai »¹⁸⁶ entre en rade. A 8h il salue la terre de 21 coups de canons et le Vice-Amiral commandant en Chef de 17 coups. Le « Redoutable » rend un dernier salut.

7h30, le « Latouche-Tréville » entre dans le port pour passer au bassin. Le « Pascal » quitte le coffre n°13 pour retourner aux appontements. Le « Carnot » quitte les appontements dans la journée et prends le coffre n°5.

Expérience de giration.

Evolution sur tribord, machine de tribord stoppée, machine de bâbord à 80 tours, 32° de barre. Durée de l'évolution : 11'05'' - Diamètre maximum : 655 mètres.

3 mois ½ après la sortie du bassin.

Mercredi 20 janvier 1897. Toulon. Au coffre n°13. Très beau temps dans la matinée. Le ciel se couvre dans l'après-midi. Le temps se remet à la pluie. Brise d'ENE à l'Est, n°1 à 2.

Pris toutes dispositions pour la vérification annuelle des torpilles, canot à vapeur, vedette, remorquant chacun une embarcation légère. Scaphandrier prêt avec appareil dans le canot de service. 8h à 10h45, lancement des torpilles, tout s'est bien passé, mais la dixième, qui est une torpille d'exercice, a ramassé un chiffon dans ses hélices, elle n'a pas stoppé et a fait une déviation en grand sur la gauche après être arrivée à 400m. Je donne l'ordre d'embarquer les torpilles sans désemparer. L'opération dure une heure. Midi. Hissé la vedette et la baleinière n°2. C'est tout ce que le treuil peut faire de hisser cette vedette, elle monte avec une grande lenteur.

¹⁸⁶ Le *Spetsai* (en grec : Θ/Κ Σπέτσαι) était un cuirassé grec de classe Hydra qui servit dans la Marine royale hellénique de 1890 à 1920. Il tirait son nom de l'île de Spetses, dans le golfe Saronique, qui joua un rôle crucial dans la guerre navale durant la guerre d'indépendance grecque. La construction du *Spetsai* fut commandée en 1885 en réponse à une crise dans les Balkans et à l'expansion navale ottomane. Lancé en 1889.

Les apprentis suivent leur tableau d'exercices bien qu'ils aient été demandés par l'officier en second, auquel je les ai refusés.

Les canonniers nettoient les pièces, fait la dixaine. On vérifie l'état de la tige de piston inférieure des cylindres de la machine bâbord. Elle n'est pas faussée. L'échauffement n'est pas expliqué. 6h15, hissé le canot à vapeur.

8h30, je rends sa visite au commandant du « Heimdal ». Il fait son charbon par le cargo venu de Marseille qui fait la livraison à son bord par les soins du fournisseur. 35,50 tonneaux.

Au retour, je vais rendre compte à l'Amiral de la sortie faite la veille. On nous laisse liberté de manœuvrer.

Négociation avec la DP pour qu'elle nous procure 200 tonneaux d'eau en prévision du lessivage des chaudières qui aura lieu le lendemain.

Embarquement de 21 maîtres, second-maitres, quartier-maitres et marins soit 23 hommes.

Le « Spetzai » salue le VA Humann et le CA Godin et le Général qui lui ont rendus visite.

Le « Milan » est mis au coffre n°15 en vue de l'appareillage du lendemain pour des exercices de démolition.

Jeudi 21 janvier 1897. Temps orageux. Pluvieux toute la journée et parfois la pluie est très forte. Brise d'Est n°3. La mer déferle un peu sur la jetée.

5h15, allumé 15 chaudières pour le lessivage jusqu'à midi. Après-midi, évacuation des scories jusqu'à 5h30.

8h15, le « Milan » appareille avec les torpilleurs mineurs pour aller faire les exercices de démolition à la Badine¹⁸⁷. Il rentre à 10h du soir, nos hommes sont trempés.

Les apprentis suivent leur tableau d'exercices, mais dans l'après-midi manœuvres de chaînes et matelotage pour remplacer embarcations et le reste.

Mécaniciens, exercices préparatoires de tir. Les mêmes ont été entravés pour l'équipage faute de place dans la batterie pendant la journée.

Les torpilleurs essuient les torpilles, celles d'exercices sont en démontage au réglage.

3h15, deux de nos canots remorquent une citerne vide à terre.

28 ouvriers de petite chaudronnerie aux porte-voix progressifs des tourelles. Essayé les communications entre blockhaus et les tourelles par le poste central en faisant fonctionner les monte charges de l'avant. L'expérience est peu concluante, le bruit que fait la vapeur évacuée des 15 chaudières en lessivage rend impossible d'entendre du blockhaus les communications du poste central.

La « Numancia » remorquée à la Seyne par la DP s'échoue, elle n'est pas remise à flot à la tombée de la nuit.

Les torpilleurs « Orage » et « Aventurier » de l'Escadre de réserve sortent de 8h15 à 3h55.

9h10, le « Heimdal » appareille il fait le tour des Amiraux en saluant du pavillon, l'équipage à la bande¹⁸⁸ est découvert et une musique joue l'air national.

Visite au « Spetzai » du Préfet Maritime, du Major Général, de l'Amiral Dieulouard, 17 et 13 coups de canon. Le salut de l'Amiral Dieulouard est rendu par le « Magenta ». Le « Spetzai » a fait encore dans la matinée un salut de 13 coups.

¹⁸⁷ Batterie construite en 1884, pour défendre la « petite » passe entre la presqu'île de Giens et l'île de Porquerolles. Elle était conçue pour croiser ses feux, vers le sud-est, avec ceux du fort de la Repentance, construit au point le plus haut de l'île de 1881 à 1884. Elle pouvait aussi assurer des tirs plus au sud vers la pointe du Langoustier, et, plus à l'est, croiser ses feux avec ceux de la batterie du fort de Brégançon, complètement réorganisée en 1879 ; une autre de ses missions était de battre, au nord-est, le mouillage de la rade d'Hyères. Elle présente beaucoup d'analogies avec les deux batteries de la Repentance, conçues et réalisées par le capitaine du génie Marinier, qui pourrait être aussi le concepteur de La Badine.

¹⁸⁸ Expression navale qui signifie l'aligner sur le pont pour saluer un bâtiment ou une personnalité.

Vendredi 22 janvier 1897. Temps pluvieux. Il change peu à peu dans le milieu du jour. Le ciel se dégage tout à fait dans l'après-midi. La brise, faible, passe de l'Est à l'Ouest par le Nord. Porté à 5h30 deux torpilles automatiques à bord du « Milan » et ses mécaniciens au réglage pour la suite des opérations de la vérification annuelle.

10h, le « Milan » appareille pour exécuter le mouillage des torpilles automatiques en dehors des jetées. Il rentre à 10h30 et, dans l'après-midi, reprend son poste aux appontements.

Les bâbordais de l'équipage à l'exercice au fusil. Expériences préparatoires de tir de 9h50 à 10h50. Une autre bordée entretien du matériel. Les apprentis suivent le tableau de service toute la journée.

Midi 40, appel des embarcations armées en guerre.

Je constate qu'en organisant cette opération pour l'effectif d'essais, l'officier en second a produit un rôle très mal conçu. Tandis que celui existant à bord et dressé pour l'effectif complet mettait 27 personnes dans cette chaloupe, le rôle imaginé par le capitaine Müller pour l'effectif d'essais qui est moindre que l'autre comprend 36 personnes.

Les tribordais de l'équipage à l'exercice du fusil. Exercices préparatoires de tir et les babordais à l'entretien du matériel.

6h30, appel aux postes d'incendie. Le dernier n'est pas encore organisé dans la batterie, ainsi que je l'avais prescrit à l'officier en second. Personnes pour allonger les manches à eau.

7h à 8h, nous prenons part à l'exercice général des signaux.

Lessivage de la 16^{ème} chaudière pendant la nuit.

26 ouvriers de petite chaudronnerie pour les porte-voix progressifs.

Fait une observation à M. Goisset qui a laissé le canot major, pendant la nuit sur le tangon¹⁸⁹.

7h55, le « Casabianca » quitte le coffre n°3 et en prend un plus près des murs de l'Arsenal.

8h40, le « Lalande » est conduit au point fixe, il est rentré dans le port à 3h30.

9h, la « Numancia » est déséchouée et conduite à la Seyne.

5h10, le « Suchet » peint en blanc, appareille pour le Levant.

1h35 et 2h15, visites des Contre-amiraux Bienaimé et Michel au « Spetzai », 13 coups à chaque fois, le salut est rendu pour le Chef d'Etat-major de l'Escadre.



¹⁸⁹ Mât dépassant d'un bâtiment et disposé perpendiculairement à la coque, il a connu deux utilisations : 1 - le tangon désignait des poutres « débordant » de la coque lorsque les navires étaient au mouillage afin de rejoindre les canots. 2 - Dans les années 1870 et jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, les tangons servaient à maintenir, autour des navires au mouillage, des filets métalliques anti-torpilles.

Samedi 23 janvier 1897. Mistral n°3 à 4. Ciel découvert, mais l'horizon reste chargé et épais. Service du tableau pour les apprentis.

Midi 15, canot de service (LV Giran) pour aller relever les torpilles. Les canots de l'Escadre sont remorqués par un canot à vapeur de l'Escadre. L'Amiral fait tenir bon, il doit y avoir de la mer en grande rade.

La DP nous envoie une citerne avec laquelle on commence le rinçage des chaudières. On en termine six. On a été obligé d'interrompre à 3h1/2 parce que la citerne ne pouvait pas tenir le long du bord. Amarré derrière et appelé un remorqueur.

Tenu l'ancre de tribord prête à mouiller le jour et la nuit. Les ouvriers terminent la mise en place des porte-voix progressifs et l'on peut considérer comme terminés les travaux entrepris en août 1896 par les Constructions Navales.

6h30, appel aux postes de veille contre les torpilleurs. Je constate que les hommes ne connaissent pas leurs postes, une confusion complète règne sur le pont. Officier en second parti par le Canot-Major¹⁹⁰ après le déjeuner.

Bal à la Préfecture Maritime à 9h1/2. L'Amiral a autorisé les Commandants et Seconds à s'absenter tous deux à la fois.



3169. — TOULON - Canot Major

Edition Giletta. phot. Nice

¹⁹⁰ Canot des navires de guerre affecté au service des officiers.

Dimanche 24 janvier 1897. Beau temps. Mistral modéré. Gelée le matin et le soir. La brise fraîchit de 8h à minuit, rafales d'intensité 5.

« Chanzy » de garde.

6h10, je prends la baleinière et je rentre à 8h10 avant le Canot-major par lequel rentre l'officier en second. Celui-ci repart aussitôt après l'inspection. 9h15, les canots vont relever les torpilles automatiques mécaniques. M. Giran rentre rapidement à 10h45 (torpilles difficiles à retrouver, les bouées avaient été enlevées par la mer ou coupées).

Double ration à son personnel.

9h30, Inspection n°3.

Batterie sale. Pont plus sale encore. Extérieur sale. Seul le faux pont est à peu près propre. Il n'est pas question ici des machines et chaufferies.

Après le défilé, appelé les officiers, les Maîtres, seconds maîtres et quartiers maîtres derrière pour leur dire que l'indépendance de manœuvre va être annulée, que nous allons entrer définitivement dans l'Escadre de la Méditerranée et qu'il faut y faire (bonne) figure, que le bâtiment est sale, qu'il est nécessaire de le nettoyer, que la bonne volonté ne fait pas défaut dans l'équipage et qu'il faut l'utiliser, que dans ce but il faut se réveiller.

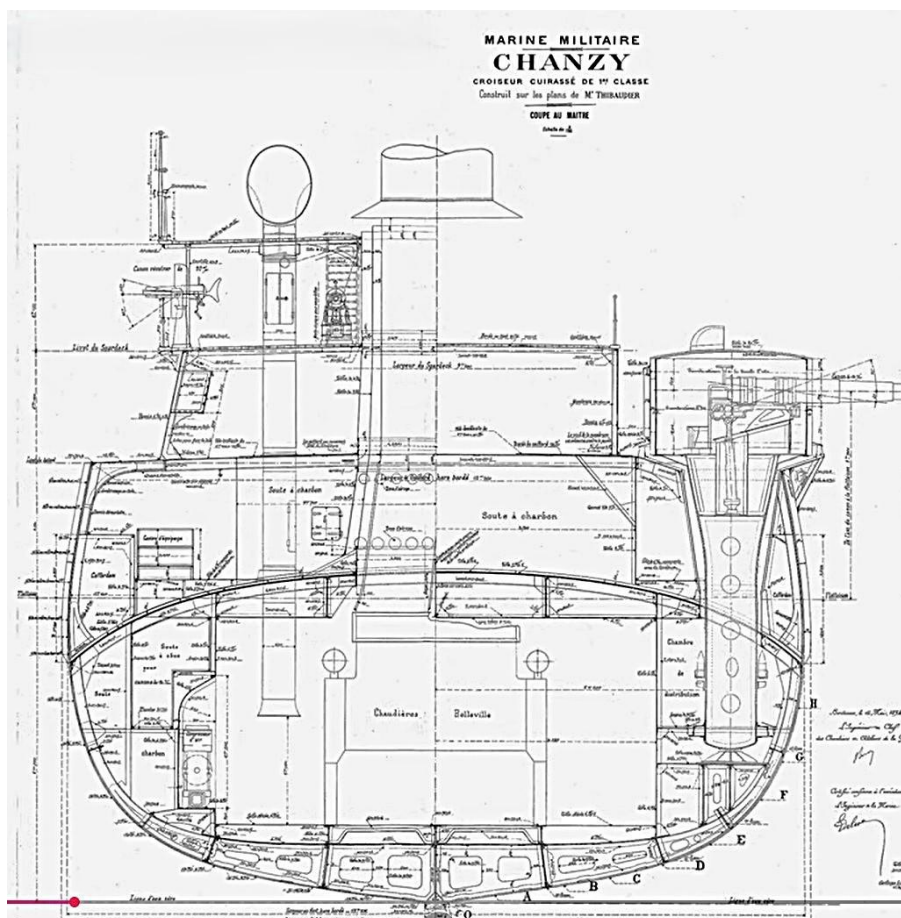
Fait rompre.

J'écris au Chef d'Etat-Major que les réparations sont terminées et que je propose d'annuler l'indépendance de manœuvre. Elle est annulée.

Canot du commandant à 11h40 et 2h25 pour la famille Lecuve et Ch. Robert.

Les apprentis en permissions selon les règles, ceux de 18 ans sont conduits à la Seyne d'où ils reviendront par le bateau à vapeur.

9h25, mis l'ancre de tribord en mouillage.



Lundi 25 janvier 1897. Beau temps. Mistral inégal. Il a gelé la nuit.

On continue le chauffage et l'éclairage toute la nuit.

6h50, arrivée d'une citerne d'eau. Repris et terminé le rinçage des chaudières. Avarie au treuil des embarcations, un palier qui a chauffé, fortes éraillures, il est immobilisé pour 36 heures. Fait rechercher les auteurs de la négligence avec laquelle l'appareil a été conduit. Capot très avarié.

Lavage du linge de quart en quart pendant la nuit. Au jour, le pont est couvert d'eau savonneuse glacée entre les cuisines avant et le panneau d'aérage de la machine avant. Au lavage du pont tout cela a été jeté par-dessus bord par les balais et dans la journée l'extérieur se trouve dégoutant.

Circulé dans le bâtiment pendant le lavage, pas d'activité, pas de direction (permissionnaires retardés par le temps et avec eux plusieurs Maîtres).

9h, exercice de changement de barre. Décidé d'établir un porte-voix de la barre du pont à la barre de servitude du moteur arrière.

Tableau de service d'escadre, du moins on aurait dû le suivre. Avec fusil pour la bordée de quart le matin. Exercice du sabre et revolver pour chaque bordée l'après-midi.

Les apprentis suivent leur tableau.

Désordre complet dans le service de l'après-midi. Le cahier de service n'a rien prévu. M. du Couëdic fait pour le mieux en ce qui concerne ses exercices. M. Goisset par ses initiatives maladroitement entrave tout le service et le capitaine Müller ne s'occupe de rien.

Exercé le canon de 65 en vue d'un exercice qui doit avoir lieu aux Sablettes¹⁹¹ (tir) le lendemain.

Ordre aux officiers pour rendre leur service de rade plus effectifs et en vue de l'amélioration du service intérieur du bâtiment qui ne se fait pas avec la dernière mollesse.

La DP envoie demander quand le « Chanzy » retourne aux appointements.

Ecrit au commandant Bugard.



¹⁹¹ Près de Fréjus, pointe de Saint-Elme.

Mardi 26 janvier 1897. Beau temps. Mistral modéré. Le temps s'est adouci.

Essayé mais en vain de faire une journée complète et exacte du tableau de service en prenant comme exercices des appels.

Le matin, les théories des spécialités ne se sont pas faites, le capitaine Müller a envoyé les mécaniciens à la théorie de 9h50 à 10h50 !

Soir. 1^{er} exercice. Babordais, appel aux postes de veille contre les torpilleurs. Tribordais à l'exercice du fusil, exercices préparatoires de tir. 2^{ème} exercice changé les bordées. 3^{ème} exercice appel des embarcations armées en guerre 1^{er} cas.

Tel était le plan tracé par le Commandant. Il n'aurait été exécuté que d'une façon illusoire si je ne m'étais abstreint à surveiller la mise en pratique toute l'après-midi. A peu près rien n'était prévu pour l'exécution, et ce qui était prévu par le second aboutissait à une confusion complète. L'appel des embarcations en guerre, qui aurait dû se faire à 2h30, n'a eu lieu qu'à 3h25. Le 3^{ème} exercice a été entièrement inemployé. Quant au nouveau rôle il est aussi peu étudié et satisfaisant que le premier. Cette fois, il pêche par le manque de personnel, il y aura six avirons armés, 4 fusiliers auxiliaires aux fusils, le canon n'a pas de chargeur !

Ecole et Gymnase. 16 hommes à l'école et 12 au gymnase, c'est tout ce qu'on a réuni des deux bordées.

2h30 à 3h30, exercice général de signaux.

Les apprentis suivent à peu près leur tableau, l'exercice des embarcations est supprimé autant pour ménager les canots que pour éviter de mouiller le personnel.

10h, vérification des nouveaux porte-voix des tourelles, on entend très bien les communications du poste central dans les tourelles n°1, 3 à 6, moins bien dans la tourelle n°2 et bien faiblement dans les tourelles n°7 et 8.

Notre canot à vapeur prend le service de garde de 11h30 à 3h.

Le treuil est réparé, il peut hisser le canot à vapeur à 4h35.

Je fais un ordre pour régler son emploi. Prévenir 15 minutes à l'avance. On ne hissera que les 3 grosses embarcations.

Tir du canon de 65 à terre aux Sablettes. Canot de service M. Goisset de 11h40 à 2h50.

« L'Orage » est sorti à 9h30 pour mouiller les buts, il rentre à 4h40.

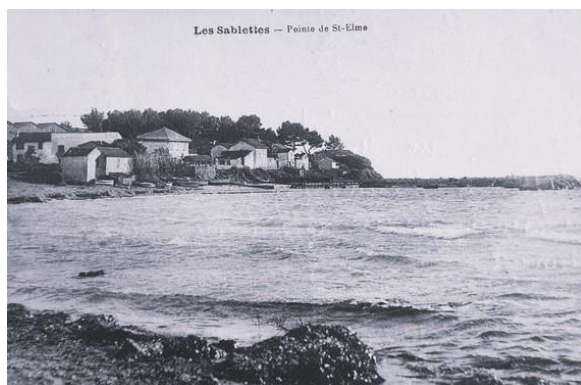
8h30 à 4h15, le « Jauréguiberry » fait une sortie (Contre-Amiral Major Général). Il prend le coffre n°21 en rentrant.

8h50, la « Dévastation » (Contre-Amiral Pottier) entre en rade venant de Smyrne. Dans la journée, pendant qu'il fait des visites officielles, il est salué par l'« Amiral-Duperré », le « Magenta » et le « Friedland ».

Le « Carnot » est sorti des appointements ce matin à 8h30 et s'est mis au poste n°12.

Correspondance avec la DP au sujet de notre amarrage sur le coffre n°13. Demandé à l'Amiral à être mis aux appointements s'il le juge convenable.

Citerne à vapeur.



Mercredi 27 janvier 1897. Beau temps. Mistral modéré. Après-midi, le ciel se couvre, il pleut au commencement de la nuit, puis le ciel se découvre et la brise qui avait molli reprend, n°4. Inspection. Plats, bastingages, extérieur, pont légère amélioration pour ce dernier. L'extérieur a été nettoyé à tribord. Bastingages en désordre. Plats incomplets, beaucoup de couverts sales. 9h50 à 10h50, préparation à l'exercice de débarquement prévu pour l'après-midi. Fait entrer les apprentis provenant de la « Bretagne » dans la section et demie d'infanterie.

Exercices du corps de débarquement. Le reste de l'équipage n'a pas été employé à bord. Le second avait prévu des exercices, mais sous prétexte qu'il n'était venu qu'un disponible à l'appel (officier de quart) ou qu'il n'y avait que deux hommes en situation d'en faire (dires du second) on n'a rien fait.

Exigé la mise à exécution du cahier de service du second, on a trouvé tout de suite une douzaine d'hommes y compris les hommes du poste et on n'avait pas beaucoup cherché !

Les officiers me font dire par le Chef de Carré qu'ils sont très mécontents de mes derniers ordres, celui-ci a débuté en me demandant si le service que j'ai organisé pour leurs quarts sera continué aux appointements. Je déclare que l'organisation du bâtiment ne fera aucun progrès. Appel aux postes d'incendie et nouvelle confusion, le second a laissé appeler les deux bordées sur le pont.

En sa présence, il a laissé M. Goisset contrevenir à un ordre donné le jour même, émarginé de lui et des officiers concernant la manière de hisser les grosses embarcations.

Inspection de la Comptabilité par le Commissaire d'Escadre.

Les apprentis ont fait exercice d'embarcation le matin et le soir. Ils ont eu leur séance d'école. Organisé l'école des mécaniciens.

5h05, appelé le médecin de garde, un apprenti blessé à la tête lors de la corvée de cambuse.

La « Mitraille » sort du port à 6h50, elle appareille à 8h50, et rentre au port à 2h puis est conduite dans l'arsenal.

La « Drôme » est sortie du port à 8h, elle est sur coffre.

9h40, l'« Amiral-Baudin » sort du port et s'amarre au coffre n°8.

10h15, le « Brennus » sort du port, et arbore le pavillon du Vice-Amiral Commandant en Chef. Le bâtiment va au coffre n°6.

1h, le « Spetzai » change de mouillage, prend le coffre tout à fait en tête de rade du côté de la Seyne.

1h30, la « Dévastation » entre au port, c'est le « Marceau » qui arbore le pavillon du Contre-Amiral. Puis le bâtiment est conduit aux appointements.

3h55, arrivée du transport « Calédonien » qui va au coffre n°4.

5h, arrivée du vaisseau école la « Couronne » qui mouille en petite rade.

Le mouvement du « Chanzy » est ajourné, il sera amarré aux appointements pont n°4 Ouest.

Jeudi 28 janvier 1897. Beau temps. Mistral inégal. Il avait l'intensité 4 avant le jour il est devenu 2. Température passe de + 4° à + 8°.

7h45, arrivée du remorqueur « Robuste » mais à peu près sans chaloupe du port ni vétérans pour nous mettre aux appointements. L'équipage est appelé aux postes de manœuvres. 8h22 aussière larguée. 8h55, commencé l'amarrage. 11h15 interrompu pour faire diner. Le bâtiment est tenu de l'arrière et par bâbord devant, il est collé sur l'appointement. Repris à midi 30. Terminé à 1h45.

1h50 à 2h30, appel aux postes de combat, chaque chef de détail organise son personnel. Nous suivons et exécutons l'exercice de signaux de l'Escadre.

2h30 à 2h40, repos.

2h40 à 3h30, repris le même exercice.

Je constate que malgré la clarté des instructions que j'ai données pour l'établissement du rôle de combat, il y a des servants désignés sur celui arrêté par l'officier en second pour deux

pièces correspondantes 37 R et 37 TR. Il vient me démontrer avec un papier à la main que je suis l'auteur de cette nouvelle confusion.

Machines de pompage se trouvant sans pression (dû au chauffage en laissant encrasser les grilles).

Accident grave, qui n'a pas eu de suites funestes heureusement ! Le croc de la poulie inférieure du palan par lequel on hisse les caisses de 37 a manqué pendant qu'une caisse était hissée à bord. L'écrou sans prisonnier ni goupille s'était peu à peu dévissé. Cette caisse est tombée d'environ 4m, un marin qui était dessous venait à l'instant de s'effacer sur l'invitation du Commissaire, elle est tombée à plat parant les bords du panneau qui est étroit. Qui sait ce qui serait arrivé si elle était tombée obliquement ! Deo gratias.

Aux postes de combat, fait prendre l'habitude de sonner le bord qu'il faut armer, tribord les jours impairs et bâbord les jours pairs.

Organisé la journée du lendemain en vue du tir au fusil au polygone. Les apprentis provenant de la « Bretagne » y prendront part.

Je fais visite au Contre-Amiral Pottier et je rends celle du nouveau commandant de « Faucon » de CF Nayel¹⁹².

7h, la « Drôme » appareille et prend le large.

7h20, la « Couronne » appareille et prend le coffre n°5.

7h50, le « Carnot » entre dans l'arsenal.

1h40, le « Vautour » sort du port.

2h30, le « Pascal » entre dans le port.

3h40, le « Jauréguiberry » vient au coffre n°13.

7h à 8h, exercices des projecteurs.

Dépêche du 16 janvier. Appliquer au « Chanzy » les dispositions adoptées pour augmenter la tenue des tourelles et canons du « Bruix ». (Suite à une note du Commandant en date du 4 novembre qui a été transmise au Ministre¹⁹³)

Dépêche du 19 janvier. Le Ministre approuve les tracés établis par la Direction d'Artillerie de Toulon relatifs : 1^{er} à l'installation dans les tourelles de 194 et de 138 du « Chanzy » d'une ligne de mire extérieure (pointage en direction) pour le chef de tourelle. 2^{ème} à l'agrandissement des fenêtres de visée.

Le Directeur d'Artillerie communique ces tracés le 26 et prévient que l'installation des lignes de mire a dû être interrompue pour permettre aux Chantier Naval (CN) de mettre en place les tapes de capots conformément à la dépêche du 16 décembre 1896.

Nota. Voir la dépêche du 21 novembre 1896 ordonnant d'exécuter immédiatement ce qui sera possible de faire parmi les améliorations demandées pour le service de l'artillerie en tourelles fermées, pointage et porte-voix.

Communication d'une note des CN au sujet d'un projet en vue d'abaisser la température des soutes de 138,6 au milieu du « Chanzy ». Elle est établie en vertu d'une dépêche du 25 septembre 1896 ordonnant d'étudier la question de l'abaissement de la température dans les soutes où l'on avait constaté des températures s'élevant à 39°.

Vendredi 29 janvier 1897. Beau temps froid. Mistral force 3 à 4 à risées.

Canot à vapeur pour le tir du fusil au polygone et ensuite pour faire des explosions de tube cartouche.

¹⁹² Joseph Paul Nayel (1851-1907). Capitaine de frégate le 28 juin 1893. 21 janvier 1897, Commandant le croiseur-torpilleur « Faucon », Escadre de Méditerranée. Deviendra capitaine de vaisseau en mai 1900.

¹⁹³ Armand Louis Charles Gustave Besnard (1833-1903), amiral et homme politique français. Il est ministre de la Marine de 1895 à 1898.

6h40 à 11h15, tir. 6 balles par homme pour tout l'équipage. (On a laissé de côté quelques matelots et apprentis nouvellement arrivés au service et qui n'ont pas encore été suffisamment exercés). + 8 bales pour tout homme armé d'un fusil dans le combat.

Propreté continue jusqu'au denier avec ceux qui sont à bord. Temps perdu le matin, le lavage du pont n'a commencé que 20 minutes après que l'on avait rappelé (le second sur le pont).

Soir, l'équipage reste à la disposition du second pour la propreté, à l'exception d'un armement de chaloupe pendant une heure et du canot-major aux heures ordinaires.

Peinture de l'extérieur.

Les apprentis reprennent les exercices l'après-midi. Ils prennent part à 1h30 à celui des embarcations armées en flûte¹⁹⁴.

1h30 à 2h30, sous le commandement de M. Lejay (EV). Réparation des défenses des hélices, de leurs bras et balancines.

A 1h il y a eu une Conférence des Commandants à bord de l'« Amiral-Duperré ». Refonte des prescriptions de combat. Succès négatif du Chap. II.

L'hôpital de Saint-Mandrier donne avis de la mort de Bervas Quartier Maître de manœuvre, bronchite chronique spécifique et hémoptysie.

Le « Calédonien » quitte son coffre et entre dans le port au bassin de Castigneau.

Samedi 30 janvier 1897. Beau temps. Le ciel se couvre, la pluie menace, elle finit par tomber à 10h du soir. Vent d'Ouest faible, tombant tout à fait dans l'après-midi.

Fait les rechanges.

« Chanzy » de garde. Propreté et peinture.

9h10, la « Dragonne » sort de l'arsenal.

9h25, le « Bien Hoa » sort du port, il est conduit au point fixe. Il revient dans l'arsenal à 5h.

Dimanche 31 janvier 1897. Ciel couvert. Temps embrumé. Vent faible d'Ouest et calme dans la matinée. A midi le temps se met à la pluie, la brise prend à l'Est 2 à 3. Elle tourne au Nord dans l'après-midi et la soirée. Elle tombe ensuite et le ciel se dégage. Le baromètre a fait une chute rapide en 5 minutes de midi à 5h, il remonte ensuite à la même allure. A la nuit il y a de la neige sur les hauteurs.

Inspection n°4. Les embarcations défilent à la poupe de l'Amiral. M. Lejay rend compte qu'elles ont été bien manœuvrées, mais sont mal tenues.

Faux pont propre. Batterie toujours malpropre à l'avant. Le pont laisse toujours à désirer surtout de l'avant. Les passerelles ont fait quelques progrès. Extérieur à peu près propre.

Faits les tauds¹⁹⁵, celui de l'arrière et les ailes des passerelles.

Lundi 1^{er} février 1897. Appontement n°4. Le temps, beau le matin, devient pluvieux. Calme dans l'après-midi. La pluie cesse, le ciel reste nuageux, brise d'Ouest n°3.

Linge et tauds à l'imitation de l'Amiral.

Chaloupe à la dixaine. Tableau de service pour les apprentis.

9h, exercice des appareils à gouverner.

Commission des Spécialités.

Après avoir, à 8h, donné des instructions au Commandant en second pour les exercices de la journée, instructions qu'il a paru comprendre, nous aboutissons à la confusion la plus déplorable et nous perdons entièrement notre journée, donnant en outre à tout le monde le sentiment de l'incohérence et de la faiblesse du commandement. Le second¹⁹⁶ a brouillé et

¹⁹⁴ Canot ou baleinière équipé de trois mâts aux voiles carrées.

¹⁹⁵ Abri de toile goudronnée, qu'on établit sur le pont d'une embarcation en cas de pluie.

¹⁹⁶ Pas d'autres commandements entre janvier 1897 et 1898. Ne figure plus dans les effectifs de la marine en 1899.

embrouillé toutes choses, c'est à croire qu'il a cherché à produire un désordre complet pour faire dire que c'est le résultat de l'intervention du Commandant.

Matin. Une bordée aux petites armes (elle devait être envoyée au fusil). 7 brevetés, 1 matelot de pont, 6 quartiers maîtres fourriers ou autres.

Le soir on retrouve ces mêmes hommes à l'exercice des petites armes ! Mécaniciens que l'on fait changer en marins pour l'exercice au fusil et que je trouve inemployés ou faisant du révolver ! etc. etc.

Réparation du condenseur du canot à vapeur.

Enterrement à Saint-Mandrier de Bervas Quartier-Maître de Manœuvre.

1h30, appelé médecin de garde. Saint-Martin ouvrier mécanicien blessé à la hanche et à la tête en tombant dans une échelle (glissade).

7h à 8h, exercice général de signaux de nuit. Manche à eau sur l'appontement. Fait le plein des caisses à eau.

2h30, arrivée du « Bugeaud » venant de Crète, il prend le coffre n°17.

2h45, après de vifs reproches à l'officier en second sur l'insuffisance de sa coopération, je vais poster une plainte à l'Amiral et lui déclarer que cet officier supérieur n'est plus possible à bord. L'Amiral m'invite à lui écrire à ce sujet.

Mardi 2 février 1897. Très beau temps. Journée chaude. Thermomètre à 15°5 à midi et à 4h. faible brise d'ONO.

Ramassé le linge lacé la veille. Serré et ramassé les tauds à l'imitation de l'Amiral.

Inspection du matériel. Je visite les chambres de distribution. Après avoir donné l'ordre au CF samedi de faire nettoyer les panneaux de ces chambres avec briqueage du dessous, après avoir reçu de lui dimanche l'affirmation que ce travail avait été fait, je constate qu'on n'y avait pas touché. De l'eau dans les cales sous les canons de 19, on n'a pas même donné un coup de balais. Caisse brisée cachée sous les panneaux de la chambre de distribution du 19 avant. Fait monter sur le pont tous les palans de manœuvre des munitions dans les soutes ou hors des soutes. J'en examine de près toutes les poulies, ordonné de goupiller deux essieux qui ne l'étaient pas.

Paiement des compagnies.

Refusé des permissions de 24 heures demandées pour la Sainte Epissoire, même par des gradés instructeurs.

Le temps des exercices a été à peu près employé. Les apprentis ont suivi leur tableau de service.

Destiné 3 hommes au « Forbin » (ordre n°90), lequel nous en renvoie 3 sans observation de similitudes des spécialités.

Embarqués 4 apprentis.

8h15, le « Jauréguiberry » appareil avec le Major Général.

9h07, le « Latouche-Tréville » sort du port et retourne à son coffre.

10h35, le « Bugeaud » entre dans l'arsenal et le bassin.

1h25, le « d'Herville » sort du port et va aux appontements.

1h30 et 5h, le « Troude » et le « Cosmao » quittent les appontements et sont mis en rade.

3h 05, le « Forbin » quitte les appontements et appareille pour le Levant après avoir pris l'effectif complet.

J'adresse au Vice-Amiral une plainte officielle concernant l'insuffisance, le manque d'autorité et le peu de conscience du CF Müller et je demande son débarquement. Réponse de l'Amiral, quinze jours de délais.

Reçu l'ordre n°97, sortie du 6 au 11.

Mercredi 3 février 1897. Beau temps. Mistral 3 à rafales 4 dans le milieu du jour. 17°5 à midi et à 4h.

9h50 à 10h20, complété le corps de débarquement, fait entrer des apprentis de la « Bretagne » dans la section et demie d'infanterie. Exercé et préparé notre contingent. L'Amiral signale de faire diner à 10h1/2 et de préparer le départ pour midi. Débarquement à la Seyne, rembarquement à Tamaris.

Aéré et séché les tauds. Exercices des petites armes et de nage pour les disponibles. Exercices du tableau pour les apprentis en ce qui peut être fait en l'absence de ceux qui proviennent de la « Bretagne ».

4h07, retour du corps de débarquement.

4h30, école et gymnase.

Citerne, 20 tonneaux d'eau.

9h, appareillage de l'Escadre active. « Brennus » (VA), « Redoutable », « Magenta » (CA), « Neptune », « Cosmao », « Troude », « Casabianca », « Lévrier » et les torpilleurs.

Dans le Levant « Suchet » et « Wattignies ».

Restant sur rade, « Courbet », « Amiral-Baudin » et « Vautour ».

Dans le port, « Dévastation » (bassin), « Bugeaud » (bassin), « Faucon ».

Aux appontements, « Marceau » (CA), « Charner », « Linois », « d'Herville ».

9h, le « Charner » sort du port et vient aux appontements.

10h, le « Forban » manœuvre pareil.

2h, le « Linois » quitte son coffre et vient aux appontements.

Un capitaine de la direction de l'artillerie vient à bord pour s'occuper de l'amarrage à la mer des pièces et des tourelles.

Jeudi 4 février 1897. Beau temps. Légère brume. Brise de NO.

Je passe l'inspection des mécaniciens en tenue de travail. Pas de sacs étalés pour l'inspection. Divers exercices ou théories de 9h50 à 10h50.

Midi, démonté chandeliers et rambardes en vue du branlebas de combat signalé pour h30.

Le Mécanicien principal de 1^{ère} classe est appelé à bord de l'Amiral. Dépenses de charbon pour le chauffage.

1h30 à 2h40, (après avoir fait armer les détachements) exercice général du branlebas de combat et exercice général des signaux.

Fuite importante dans les appareils hydrauliques de la 6^{ème} pièce. Grande difficulté de communication avec les 7^{ème} et 8^{ème} pièce.

3h10, laissé les spécialistes aux chefs de détail pour théorie et instructions.

Un canon revolver mis hors de service, chute de la boîte de culasse dans une échelle.

Embarquement de 2 Premiers-Maîtres, 2 Maître mécanicien, 1 second maître manœuvre, 3 second Maîtres mécanicien, 2 quartier maître canoniers, 2 quartier maîtres mécanicien, 1 quartier maître chauff, et 6 matelots.

7h à 8h, exercice des projecteurs.

7h35, matin, le « Courbet » quitte son coffre et entre dans le port.

8h20, la « Mitraille » appareille, elle entre dans le port à 4h.

Vendredi 5 février 1897. Ciel couvert. Brise faible d'Est. Pluie après 7h. à 10h25 orage et forte pluie pendant quelques instants. La brise passe à l'Ouest par le Sud. Le ciel se découvre. « Chanzy » de garde.

Visite des panneaux à charnières. Exercice des apprentis le matin seulement de 9h50 à 10h50. Appels des embarcations armées en guerre, les 3 cas. Suivre les rôles du bâtiment avec effectif complet. Pourvoir aux vacances en prenant des apprentis là où il ne faut que des bras et des spécialistes ou professions du bord là où elles sont indispensables.

Distribué tabac et savon aux compagnies.

Embarqué 4 caisses témoins pour les soutes 47 tribord.

1h, Conférence des Commandants à bord de l'Amiral.

Pris toutes les dispositions pour changer de poste et aller sur un coffre. Le mouvement ne commence qu'à 2h29. Remorqueur « L'Utile ». Nous aurons quelque peine à sortir des ponts sans accrocher l'hélice de tribord dans la chaîne de bâbord avant du « Charner ». Après avoir passé, nous n'abattons pas assez vite pour passer à l'arrière de l'« Amiral-Duperré ».

2h55, mouillé à tribord. Filé deux maillons et demi en faisant riper. Laissé, évité, viré et à 3h10 dérapé.

Fait route, rendre les honneurs de la garde aux Amiraux.

3h45, pris l'amarre.

3h58, à poste sur le coffre n°9. Mis l'amarre de tribord à poste. Terminé à 4h20.

Mis tout en ordre. Baleinière 1, je rends visite au Commandant de l'« Amiral-Baudin ».

7h à 8h, exercice de signaux de nuit.

8h50, retour du canot à vapeur, service de garde, on le hisse. L'officier de quart hisse le canot major au treuil malgré mon ordre qui le défendait. L'officier en second autorise ou laisse faire.

Midi 45, le « Linois » qui les appontements et prend le large.

1h25, le « Caïman » quitte les appontements et est conduit sur un coffre.

Le « Cécille » fait un essai au point fixe.

Samedi 6 février 1897. Beau temps. Mistral modéré qui mollit dans l'après-midi. Au large, à la tombée de la nuit nous trouvons brise d'Ouest n°3. Un peu de houle.

« Chanzy » de corvée. Sa baleinière est renvoyée à bord à 4h.

Envoyé dans l'arsenal le canon revolver à réparer.

9h30, Conférence des Commandants de l'Escadre légère à bord du « Friedland ». le médecin major fait viser la patente.

Midi 30, pris les dispositions d'appareillage.

Débarquement des premiers maîtres Lestic (manœuvre) et Geffray (1^{er} magasinier) remplacés par les premiers Maîtres Gueguen (manœuvre) en surveillance et Déléchapt. Ces derniers ont accepté la charge sans réserve.

Toutes embarcations et tout le monde à bord à 4 heures.

10 chaudières allumées à 2h. Le bâtiment n'est pas complètement prêt à appareiller. Le canot major qui a servi à démailler la chaîne n'est pas hissé.

4h56, l'Amiral ordonne à l'Escadre légère d'appareiller sans autre signal et lui donne liberté de manœuvre.

Sortie de l'Escadre de réserve pour cinq jours de manœuvres et exercices.

5h, l'Escadre légère appareille au signal de son chef, le Contre-Amiral Godin qui a mis son pavillon sur le « Latouche-Tréville » et se positionne en ligne de file¹⁹⁷ (ordre naturel).

5h06, mis en avant et pris poste. Nous retrouvons hors des passes le « Milan » qui, ayant quitté les appontements à 4h40 est sorti directement.

5h32, réglé à 10 nœuds.

5h26, tenu en route au SE.

5h32, Ordre de file par pelotons.

Les cuirassés sortent de Toulon.

5h55, réglé à 13 minutes 5 secondes.

¹⁹⁷ Les vaisseaux d'une même flotte se rangent en file indienne environ à 120 m les uns des autres et les adversaires font de même. C'est une règle du combat naval.

8h45, le « Latouche-Tréville » a signalé de diminuer la vitesse de 1 nœud, probablement pour rallier le « Milan » qui est loin derrière. On n'a pas vu de signal ordonnant de reprendre l'allure normale. A 10h55, pour tenir notre poste, il a fallu reprendre cette allure

Extinction de la lumière électrique étant en marche à la sortie, échauffement dynamo. On a été à peu près une minute sans lumière.

1h05, citerne à vapeur qui n'avait presque plus d'eau.

8h20, l'« Alger » en vue dans le SE, il entre en rade à 8h40, il salue le pavillon de l'Amiral Commandant en chef de l'Escadre de Réserve de 9 coups de canon. L'« Amiral-Duperré » rend 3 coups.

4h, la « Couronne » est remorquée aux appontements.

Dimanche 7 février 1897. Ciel nuageux avec des éclaircies suffisantes pour les observations, mais l'horizon est peu clair, la vue est limitée. Après le coucher de soleil le mistral franc s'établit avec ciel dégagé, il fraîchit rapidement jusqu'à 5, tandis que toute la journée nous avons une brise d'Ouest 3 à 4. Mer belle, légère houle. A la fin de l'après-midi, une houle de NO précède le mistral d'une heure.

En route à 86 tours pour filer 13,5 nœuds dans la division légère de l'Amiral Godin. En peloton, nous ne tenons pas bien notre poste, nous sommes à plus de 5000 mètres de l'Amiral à 4h. L'officier de quart, M. Lejay, faisant des observations et des calculs pour donner un point à 5h30.

Route au Sud 7°Est pour être rendus tous trois au point du jour à 180 milles de l'île Planier¹⁹⁸. 5h30, nous signalons le point. En masquant les feux blanc et rouge, on s'aperçoit qu'il y a une lampe allumée dans la hune de misaine et on découvre qu'elle a dû rester telle toute la nuit.

A noter qu'une lampe de pont du « Latouche-Tréville » qui oscille et donne toute la nuit l'impression d'une attaque.

6h48, l'Amiral signale d'exécuter le programme de son ordre n°1. Il se dirige à 15 nœuds à la recherche du paquebot de Tunis. Le « Chanzy » et le « Milan » prennent route à 11 nœuds, à la recherche du paquebot de Bône¹⁹⁹, en ligne de front à intervalle de communication rapide. Les circonstances sont peu favorables pour voir loin et l'éclairage est particulièrement défectueux sur le secteur d'horizon que nous devons explorer, le soleil le rend brillant.

9h10, fait un crochet à 16 nœuds dans la direction d'un bâtiment signalé par la vigie à très grande distance. Divers indices faisant penser que ce n'est pas le paquebot cherché, nous chassons notre poste. Un vapeur de la C.G.T.²⁰⁰ qui nous a étalés toute la nuit et nous dépasse depuis que nous sommes à 11 nœuds à 6 milles dans l'Est, il complète d'une certaine manière, la ligne des croiseurs (pas de fumée).

11h, cessé les recherches du paquebot de Bône conformément aux instructions de l'Amiral Godin. Le « Milan » fait route pour le point A. le « Chanzy » faite route au Nord 4°E à 16 nœuds pour couper à 4h la ligne San Pietro – Marseille des paquebots de Tunis.

Midi. Latitude 39°37'30'' – Longitude 4°16'.

Un loch mal gradué nous induit en erreur et fait pousser jusqu'à 110 tours l'allure de la machine qui n'eut pas dû monter autant.

Rectifié à 3h.

2h10 à 2h20, la machine tribord ralentit à 90 tours par prudence, une tête de bielle inspirant la crainte qu'elle s'échauffe. A part cela la machine a bien soutenu l'allure de 16 nœuds depuis 11h jusqu'à 5h35. Nous ne voyons aucun navire et par conséquent rien qui ressemble au

¹⁹⁸ Planier ou île de Planier est une île de Marseille. À 8,8 km à l'ouest-sud-ouest du cap Croisette et à environ une quinzaine de kilomètres du Vieux-Port.

¹⁹⁹ Ville en Algérie.

²⁰⁰ Compagne Générale Transatlantique.

paquebot de Tunis. A 5h35, abandonné la recherche et fait route pour le point A. 110 milles à parcourir jusqu'à 5h30 du matin, vitesse 9,2 nœuds.

Service intérieur de nuit pas installé.

La brise augmente et la mer se fait de 8h à minuit et il faut augmenter le nombre de tours normal pour la vitesse cherchée. Il a été un moment porté à 90 tandis qu'habituellement et avec la carène propre 82 tours suffisent.

Inspection n°3. Très peu de monde sur les rangs parce qu'il a fallu compléter le personnel des machines de manière à ce que 2 quarts soient pourvus du monde nécessaire pour la chauffe avec 16 chaudières.

Lundi 8 février 1897. Ciel clair, mais de la pointe du jour à 10h du matin pas d'horizon tellement les embruns soulevés par un vent très fort épaississent l'air. Mistral fort, il devient violent au jour, souffle grand frais après le lever du soleil. A partir de midi, et quand nous nous sommes écartés du lit du vent tracé suivant un axe imaginaire et élargi au Golfe du Lion, la brise mollit et adonne²⁰¹. Sous la terre, elle est encore de force 4. La nuit, au mouillage des Salins, brise de Nord 2 à 3. Mer très particulière, pas aussi grosse à proportion que le vent est violent, mais déferlante et blanche d'une façon extraordinaire pendant le fort du gros temps de 6h à 10h.

Nous faisons route à 69 tours pour filer 9,2 nœuds en route pour le point A (30 milles sans le sud 13°2 du Planier).

Le bâtiment commence à peiner, les embruns deviennent des paquets de mer, nous ne coupons plus les lames sans heurter, les passerelles ne sont plus tenables, les kiosques sont noyés (celui de la roue un peu moins que l'autre). A 1h, il faut mollir et mettre à 50 tours, puis à 40. Le panneau qui est sur l'avant de la tourelle a cédé. Celui qui est sur l'arrière, qui n'était pas complètement fermé, a embarqué 1 ou 2 tonneaux d'eau, il y a 20 cm d'eau dans la batterie avant. Les écubiers des ancres de bossoir crachent beaucoup, surtout celui de tribord.

Fermé le panneau n°2, consolidé le n°1 dont la galiote²⁰² est faussée.

1h17, repris l'allure à 69 tours. Elle n'est plus tenable avec le panneau n°1 qui ne tient plus.

1h23, mis à 45 tours puis à 40 tours à 1h45.

Nous soutenons ainsi une vitesse de 5,5 nœuds en gouvernant bien, prenant le vent et la mer à 2 quarts de l'avant par bâbord.

La 3^{ème} et la 4^{ème} tourelle embarquent beaucoup d'eau, le Thirion de 600 tonnes Avant épuise au fur et à mesure. Ecubiers de remorque donnent beaucoup d'eau, poste des seconds-mâîtres noyé. L'eau est entrée dans l'appartement du Commandant. Les bossoirs de capon²⁰³ démarrés font girouettes. Les manches à air de la poulaine y entretiennent une noyade complète. Les aiguillettes de la 3^{ème} et la 4^{ème} pièce et un coussin ont disparu, on s'en aperçoit au jour. On passe des bouts de filin. Mis les machines de pompage en action. Renforcé les amarrages des embarcations qui d'ailleurs ont très bien tenu, les mouvements de roulis ou de tangage ayant été modérés.

5h à 6h, éclats du projecteur avant à 45° à 4° de chaque côté de l'axe. Au jour, l'estime nous plaçant à 10 milles du point A et à 25 milles du rendez-vous, tenant compte que, notre vitesse étant beaucoup tombée, il faudra longtemps pour m'y rendre et qu'on ne m'y attendra pas avant plusieurs heures par le temps qu'il fait, considérant que, si l'Escadre s'y est portée, le Vice-Amiral en quête d'un mouillage se sera probablement décidé pour un de ceux que les circonstances désignent, je conçois le projet de rallier les îles d'Hyères en faisant d'abord du Nord pour gagner l'abri de la terre et laisser porter ensuite. Je voulais éviter de présenter le

²⁰¹ Terme de marine : tourner dans un sens favorable.

²⁰² Galiote d'écouille, barre à feuillures traversant une écouille pour en recevoir et supporter les panneaux.

²⁰³ Palan qui servait à hisser l'ancre.

travers à la mer et ne pas exposer le navire à de grands roulis, ceci particulièrement à cause des pièces dont déjà 2 aiguillettes avaient manqué.

6h, venu au Nord du monde, revenu à l'ancienne route momentanément sur la demande de l'officier de quart qui croit qu'elle rendra moins dangereuse l'opération qu'ont à faire les gens de la manœuvre pour se rendre maîtres des bossoirs de capon. 1^{er} Maître Guéguen, second-maîtres Bazin et Guyomar, quartiers-maîtres Urvoy et Yven se sont montrés courageux et dévoués.

6h45, venu au Nord 10° Ouest du monde, toujours à 40 tours (8 nœuds en eau calme), à 8h la vitesse tombe à 2,7 nœuds, nous gouvernons encore mais avec la barre constamment à gauche, quelques degrés. A 8h05, je fais mettre la machine de bâbord à 35 tours, espérant que la différence de régime des hélices facilitera le gouvernement. L'effet contraire se produit, probablement parce que le safran du gouvernail ne recevait plus la même puissance du fait de la pression des filets d'eau chassés par l'hélice.

Voyant que nous ne gagnerons pas en faisant route au Nord, je fais prendre une route à 5 quarts de vent à 45 tours, pour marcher à une allure modérée sans heurter les lames ni leur présenter le travers. Nous pouvons ainsi filer 5 nœuds sans que le bâtiment souffre, il se lève bien à la lame, l'avant mouille un peu, le travers beaucoup encore, mais nous ne recevons que de gros embruns, par paquets de mer.

A 9h20, 47 tours. A 10h35, 48 tours, nous soutenons une vitesse de 5,6 à 5,9 nœuds. La brise adonne, venu au nord 8°2 du monde. A 11h, mis à 50 tours. Cette allure reste possible, on gouverne bien, la brise mollit, l'horizon s'agrandit.

Clairevoie²⁰⁴ du poste des aspirants.

Drôme²⁰⁵ de bâbord, on étanche, on assèche.

A midi, Latitude 39°39'30''N. Longitude 4°16' E.

Nous nous trouvons à 32 milles dans le S 43°E du point estimé, et le point observé nous place à 28 milles dans le S 3°O du phare de Porquerolles.

La brise adonne encore, elle mollit peu à peu.

A midi 17, mis 55 tours.

A midi 35, fait route au Nord du monde pour aller demander des nouvelles de l'Amiral au sémaphore de Porquerolles.

Le temps s'éclaircit à mesure que nous remontons dans le Nord, la mer diminue.

A 1h40, 60 tours.

1h45, reconnu la terre, presque île de Gien, Porquerolles, île du Levant.

2h45, attaque le sémaphore de Porquerolles qui ne répond pas.

3h, mis 80 tours.

3h25, Porquerolles répond. L'ayant dépassé déjà nous attaquons Giens et je lui demande où est l'Amiral, « Amiral-Duperré » signalé notre numéro. Réponse, Amiral pas en vue. Nous venions de mettre en route à 90 tours sur La Ciotat quand Giens nous signale qu'il va nous communiquer un télégramme officiel.

C'est l'ordre du Vice-Amiral Commandant l'Escadre de réserve d'aller mouiller aux Salins. C'est ce que nous faisons sans retard afin d'arriver avant la nuit et de voir les alignements.

5h17, mouille bâbord 4 maillons dans les alignements ordinaires. Eteint 4 chaudières. Dans la journée on a fait descendre dans les soutes alimentaires 30 tonneaux de charbon des soutes de réserve du faux pont.

L'officier en second demande s'il faut rappeler au branlebas sans postes de combat, si l'on fera le lendemain le branlebas à l'heure du tableau de service de rade ou comme à la mer. Son intervention intempestive et maladroite à 1h du matin en me disant à haute voix, du haut d'une

²⁰⁴ Panneau vitré d'une écoutille laissant passer la lumière.

²⁰⁵ Ensemble des embarcations d'un navire (drome d'un navire).

échelle de batterie avant devant diverses personnes, maîtres et matelots, qu'il y a de l'eau dans les chambres de distribution avant (je le savais depuis longtemps ; et pas par lui) que « le bâtiment va canarder²⁰⁶ et qu'il faudra laisser porter ».

Au mouillage, l'« Algésiras » et divers navires en relâche dont 2 vapeurs.

Un navire guerre montre ses feux de position dans la grande passe à 10h40. On croit voir qu'il fait route à l'Ouest et qu'il change de route à 10h45.

A 11h25, il mouille dans le Sud à ½ mille environ. Probablement le « Latouche-Tréville ». Le « Milan » a mouillé à peu près à la même heure à La Ciotat.

Il m'a été rendu compte que pour fermer le panneau n°2, épontiller²⁰⁷ provisoirement le n°1 après que sa fermeture à volet a cédé sous la mer à 1h du matin et clouer un prélat²⁰⁸ par-dessus ce panneau après consolidation provisoire le 1^{er} maître de manœuvre Guéguen, le second maître Thébault, le 1^{er} maître canonnier Féat le second maître charpentier Perrodo et son matelot Gauyat ont montré de l'ardeur, de l'entente et du dévouement La consolidation plus complète du panneau n°1 a été faite dans la matinée. J'avais prié M. le LV Fauré de s'en occuper avec le Mécanicien Principal de 1^{ère} classe M. Doneaud. Il m'a été rendu compte encore que les Maîtres et marins dont les noms suivent s'étaient fait remarquer par leur travail. Second-Maître Charpentier Perrodo, Quartier-Maître Goulaud et matelot Gauyat, 1^{er} Maître Canonnier Féat et Second-Maître Millet.

Mardi 9 février 1897. Beau temps. Brise faible du NO au NE. Faible houle d'Est.

Au jour, reconnu le « Latouche-Tréville » au mouillage. Pris les dispositions diverses (embossage, buts, tubes à tir) pour être prêt à exécuter le programme du jour. Les feux à 20'' d'avertissement. Mis dehors la chaloupe parée à prendre l'ancre à jet et le canot-major prêt à aller mouiller les buts.

9h10, inspection du matériel qui a porté surtout sur les avaries faites la veille.

9h40, ordre d'être prêt à appareiller le plus tôt possible. Le Contre-Amiral avait signalé quelques instants avant, à bras, de faire le tir du fusil prescrit pour le mardi dans le programme des exercices. Nous avons déjà annulé le canot-major pour mouiller un but. Hissé le canot, rentré la chaloupe, embarqué le youyou.

Signaux et renseignements relatifs à l'Escadre légère et à l'Escadre de Réserve depuis les premières heures du jour.

A 5h45, reçu par un canot à vapeur de l'« Algésiras » le télégramme suivant du Vice-Amiral. « Attendez-moi au mouillage.

A 6h25, échangé le n° officiel avec le « Latouche-Tréville ».

A 6h30, j'informe de CA de la teneur du télégramme que j'ai reçu.

A 6h50, il demande si nous avons des nouvelles du « Milan ». Réponse (R). non.

A 7h10, le CA demande où est l'Amiral. R. son télégramme est de La Ciotat à 6h45 du soir.

A 8h26, Giens signale au CA un télégramme du VA : « rallier l'Escadre de réserve aux Salins d'Hyères »

10h, l'Escadre de réserve entre par la petite passe, les trois cuirassés et le « Milan ».

10h05, Ordre d'appareiller.

10h15, l'Escadre légère appareille.

10h20, ligne de file.

10h25, le VA signale à l'Escadre légère de prendre poste derrière le « Terrible ».

²⁰⁶ Synonyme de Pilonner.

²⁰⁷ Poutre ou poteau placé verticalement et utilisé comme structure de soutien des ponts.

²⁰⁸ Grosse toile goudronnée destinée à couvrir les panneaux d'une écoute et à empêcher l'accès de l'eau dans les cales du navire.

10h55, L'Escadre route au Nord. Serré sur le « Milan » en entrant dans la ligne derrière le « Latouche-Tréville » qui tarde à prendre sa distance, je suis menacé d'être abordé par l'arrière en dépassant ce croiseur.

11h15, route au Nord 88° Ouest par un mouvement successif.

11h55, mouillé tribord tous à la fois, 4 maillons.

Les feux d'avertissements sont en place.

1h34 à 4h20, L'« Orage » remorque un but « Marengo » en passant à 7 ou 800m de la ligne de l'Escadre. Tir au tube canon, aux fausses cartouches tubes à tir et feux de salve des hommes armés de fusils dans le combat.

2h, le CA de la division légère et les Commandants des « Latouche-Tréville » et du « Chanzy » en conférence chez le Vice-Amiral. Ce dernier exprime sa satisfaction à l'Escadre légère et accorde double ration aux équipages.

Avant la nuit mouillé deux buts.

6h30, postes d'incendie. Cambuse. Pompes Stone.

7h, tir au tube canon, aux fausses cartouches tube à tir et feux de salve en éliminant ceux qui n'ont pas encore reçu une instruction suffisante.

8h37, terminé le tir, relevé les buts.

9h20, le canot est embarqué.

Incident des lettres des officiers.

Réglage du tir. Tir réduit en marche. Manœuvres de combat d'une Division Cuirassé contre une Division légère.

Rentré à Toulon.



Mercredi 10 février 1897. Très beau temps. Faible brise dans la partie du Nord. Le soir, en rade de Toulon, calme.

6h25, postes d'appareillage.

6h30, ordre de virer à pic.

6h40, appareillé, les cuirassés en ligne de file, l'Escadre légère à 1200m à gauche pour sortir par la grande passe, route Sud 20° Est.

7h30, venu au Sud 10° Est par une conversion à droite.

7h40, venu de même au Sud 10° Ouest.

8h23, ligne de file, les chefs des divisions venant tous à la fois de 8 quarts sur tribord et les navires de leur division les suivant par la contremarche.

8h43, exécution du programme de la matinée. Mouillage des buts, tir de réglage, tir réduit, relevage des buts, rallier l'Amiral.

9h35, mouillé le 1^{er} but (8 milles de celui du « Terrible », 4 milles de celui du « Latouche-Tréville »).

9h43, mouillé le 2^{ème} à 1600m.

10h28, tir de réglage par hausses échelonnées.

10h44, réglage à grande distance de l'ennemi.

10h51, tir au tube en décrivant des 8 autour des buts.

11h51, terminé le tir.

11h57, accroché le 1^{er} but.

12h17, relevé le 2^{ème} but.

Fait route à 90 tours pour rallier l'Amiral. La division cuirassée faisant route vers l'Est, le ralliement se fait rapidement.

A 1h13, nous prenons poste derrière le « Latouche-Tréville » et avec lui, derrière les cuirassés.

1h25, commencement des manœuvres de combat. Manœuvres des deux divisions l'une contre l'autre, celle des croiseurs ne devant en aucun cas s'approcher de celle des cuirassés ou s'en laisser approcher à une distance inférieure à 1500m. Vitesses des cuirassés : 8 nœuds. Vitesses des croiseurs : 12 nœuds. Suivi aussi exactement que possible et à 400m le « Latouche-Tréville » dans tous ses mouvements. On est aux postes de combat, exercices de pointage, tirs simulés.

2h25, fin de l'exercice. Ralliement, ligne de file. L'Escadre fait route sur Toulon. Mis les ancres en mouillage. Mis les canots en dehors. Pris les dispositions pour l'arrivée au mouillage.

3h15, le « Charner » sortant de Toulon fait route à l'Est.

3h45, postes de mouillage.

3h58, pris l'amarre au coffre n°16.

4h02, à poste.

4h15, canot-major.

4h50, permissionnaires, mis les grosses embarcations dehors. Eteint les feux.

5h40, bordée 2 par l'officier en second.

Par ordre de l'Amiral on fera le lendemain le service du samedi toute la journée.

Le chef du Carré me prie de demander une punition pour le patron du canot à vapeur de l'« Amiral-Duperré » parce qu'il n'aurait pas pris les lettres à bord dans l'après-midi du 9 au mouillage des îles d'Hyères. Je transmets avec avis défavorable. A ce sujet, explications, je m'élève contre les exigences des officiers et fait remarquer ce qu'a de petit la manifestation de leur mécontentement à l'adresse du Commandant en demandant une punition pour le Second-Maître patron du canot à vapeur de l'« Amiral-Duperré ».

Jeudi 11 février 1897. Très beau temps. Journée douce. Calme ou presque calme.

On lave et nettoie.

9h, commencé le mouvement de changement de poste, nous allons à l'appontement n°5 Est.
11h52, le bâtiment étant tenu, diner. On complète l'amarrage après le diner.

2h10, terminé.

1h, Conférence des Commandants chez le Vice-Amiral. Nouvelles de la santé de l'officier en second.

Le « Caïman » et le « Terrible » sont conduits aux appontements. Le « Calédonien » sort du port, est amarré aux appontements.

Le cuirassé « Spetzäi » quitte la Seyne et vient en rade.

Le « d'Herville » (Commandant Somborn²⁰⁹) change de poste en rade après régulation des compas.

Vendredi 12 février 1897. Beau temps. Calme. Brise de SE. Ciel nuageux dans l'après-midi. Fait le charbon, tout le monde y participe. Embarqué 240 tonnes. Je fais donner double ration au souper à ceux qui ont participé à ce travail. Vivres de dixaine. Habillement, par les Charpentiers, sabords du poste des Seconds-Maîtres, vitrage du kiosque de navigation. Mécaniciens, garniture des cylindres et panneau Saglio de l'avant.

Exercice général de signaux de 7 à 8h. M. Lejay revient à bord tout exprès pour le diriger.

1h, je rends au Commandant du « d'Herville » sa visite officielle et une visite au Commandant de l'« Alger ».

Négociations infructueuses avec le Commandant Hallez²¹⁰.

Examen de mécaniciens à bord de l'« Amiral-Duperré », pour décider s'ils peuvent être admis à prendre part au prochain concours.

8h, l'« Achéron » quitte les appontements et reprend son coffre.

2h25, le « Jauréguiberry » rentre en rade.

4h15, le cuirassé « Spetzäi » appareille et prend le large.

Samedi 13 février 1897. Très beau temps. Calme. Brise calme de la partie de l'Ouest. Dans la soirée l'air se refroidit.

Terminé le charbon. 80 tonnes de 6h à 11h25. En tout 320 tonnes plus 15 tonnes par-dessus le marché, on dit qu'ils proviennent des déchets (2%) accordé régulièrement à la gestion du magasin comptable

Diner à 11h55.

1h, rappelé au lavage.

Après 3h30, sacs par bordée pour la distribution des effets d'habillement et leur marquage.

5h, j'envoie au CA Godin la première partie de mon rapport sur les manœuvres et exercices de la sortie du 6 au 10.

Télégrammes.

« Chanzy » de garde.

Dimanche 14 février 1897. Très beau temps. Mistral modéré.

Les mécaniciens et chauffeurs continuent le travail de propreté jusqu'à midi.

Inspection n°1²¹¹

²⁰⁹ Adolphe Somborn (1846-1936). CF en février 1893. CV en décembre 1899. Il commandera le « Chanzy » de 1904 à 1906.

²¹⁰ Antoine Adolphe Hallez (1848-1923). CF en avril 1890. Mars 1896 à mars 1898, Sous-directeur des mouvements du port de Toulon. CV en mars 1898. CA en mai 1908. 1^{er} octobre 1908, Major général de la Marine du 5^{ème} arrondissement maritime à Toulon.

²¹¹ Définition : Il s'agissait d'une inspection annuelle ou exceptionnelle majeure, menée par un Vice-amiral commandant l'escadre ou un Inspecteur général de la Marine parfois en présence du Ministre de la Marine Elle évaluait l'état global opérationnel du navire. Ce qui était contrôlé : État matériel Coque et blindage Artillerie principale (canons) Artillerie secondaire Tourelles et mécanismes Machines à vapeur (chaudières Belleville) Hélices et gouvernail. Discipline et équipage Effectifs. Présentation de l'équipage en grand uniforme. Exercices de manœuvre. Exercices d'artillerie simulés. Inspection

Le bâtiment n'est pas propre. Je découvre que l'officier en second a accordé des permissions de 24 heures sans me consulter ou me prévenir.

Déjeuner : Martel²¹². Lecuve. Ch. Robert

4h15, j'envoie au CA Godin la suite et fin de mon rapport sur les manœuvres et exercices de la sortie du 6 au 10.

« Chanzy » de corvée.

Télégrammes.

8h du matin, le « d'Herville » appareille pour rallier l'escadre à Villefranche.



Lundi 15 février 1897. Très beau temps. Calme.

Service et exercices du tableau.

L'officier en second, après avoir conféré avec l'Amiral, me remet une demande de congé de deux mois pour affaires personnelles. Transmis avec avis favorable.

Réfection des panneaux Saglio. Exercices des appareils à gouverner. Embarqué les ventilateurs électriques laissés en réparation à l'Arsenal.

9h, commission des spécialités.

9h45, je vais à bord du « Friedland » où j'ai été appelé par l'Amiral Godin.

Après-midi, embarqué des rechanges.

2h10, les Commandants du « Chanzy » et du « Latouche-Tréville » sont appelés à bord de l'Amiral.

Le Ministre a donné l'ordre de compléter leurs effectifs.

Télégrammes au Commandant Adam²¹³.

des postes d'équipage. Logistique Soutes à charbon Munitions Vivres Infirmerie. Sécurité incendie. Déroulement typique Arrivée de l'amiral en canot officiel Honneurs rendus (clairons, garde d'honneur). Revue de l'équipage sur le pont Visite complète du bâtiment. Rapport écrit avec appréciations.

²¹² Charles Jules Marie (1861-1910). LV breveté Officier Canonnier.

²¹³ Charles Gustave Edouard Adam (1849-1923). CF le 22 août 1896. Au 1er janvier 1897, Président la Commission des subsistances à Rochefort. Officier d'académie. Officier de la Légion d'Honneur le 12 juillet 1897, étant Second sur le croiseur « Chanzy ».

7h20, le « Faucon » quitte les appontements, il est conduit au coffre de la régulation.

Mardi 16 février 1897. Très beau temps. Brise d'Est, froide force 2 à 3 dans la journée. Elle tombe le soir.

Le « Chanzy » entre en armement avec effectif complet.

On fait encore dans la matinée le service et les exercices du tableau.

12h30 à 3h, exercice du canon, porte-voix et passages.

2h, explosion de torpille dans le canot à vapeur.

3h, arrivée à bord de M.M. Sanguin et Le Péton Mécaniciens principaux de 2^e classe, embarqués sur le « Chanzy ». Ils vont se présenter à bord de l'« Amiral-Duperré ».

Pris les tentes et rideaux de carène²¹⁴ en réparation dans l'arsenal. Pris à pompe à incendie. Embarqué des matières grasses pour la machine.

Ordre de compléter vivres, et rechanges.

Négociation avec M. le Capitaine de frégate Adam, avec la Majorité Générale pour le 5^{ème} Lieutenant de vaisseau. Je demande un officier breveté canonnier.

5h, débarquement des apprentis qui passent avec leurs instructeurs sur l'« Amiral-Duperré ». Embarqué 32 hommes sur le contingent de 151 nécessaires pour passer de l'effectif d'essais à l'effectif complet. Fait statuer, par ordre, sur le sort des hommes à l'hôpital.

Le « Bugeaud » remplacé au bassin par l'« Alger », vient à l'appontement n°7.

10h40, le « Faucon » rentre en rade après un court essai. Il appareille ensuite à 7h pour Villefranche.

Mercredi 17 février 1897. Très beau temps. Calme ou presque calme de SE.

Inspection sanitaire et inspection des sacs du personnel nouvellement embarqué.

Fait 40 tonneaux de charbon, dont trente environ dans les chaufferies. Complété les vivres de campagne à 45 tonneaux. Préparé les billets pour les rechanges.

Reçu 28 hommes du « Jauréguiberry » et 42 du 5^{ème} dépôt.

Le « Chanzy » est dispensé de l'exercice du corps de débarquement.

Négociations pour le débarquement de M. Goisset²¹⁵, pour l'embarquement d'aspirants du « Marceau », j'en demande deux pour commander des sections de la Compagnie de marins, pour la régulation des compas.

M. le Capitaine de frégate Adam confirme son adhésion, je le demande officiellement, il est désigné par le télégraphe, il m'annonce dans la soirée qu'il arrivera à 5h30 du soir le lendemain. Ordre de partir à 4h sans l'attendre. Je m'applique à faire retarder ce départ de quelques heures.

Embarquement de M. le LV Jeanselme²¹⁶ officier canonnier.

Fait le plein à la cale à eau.

Demande à faire usage d'une embarcation à vapeur. Accordé.

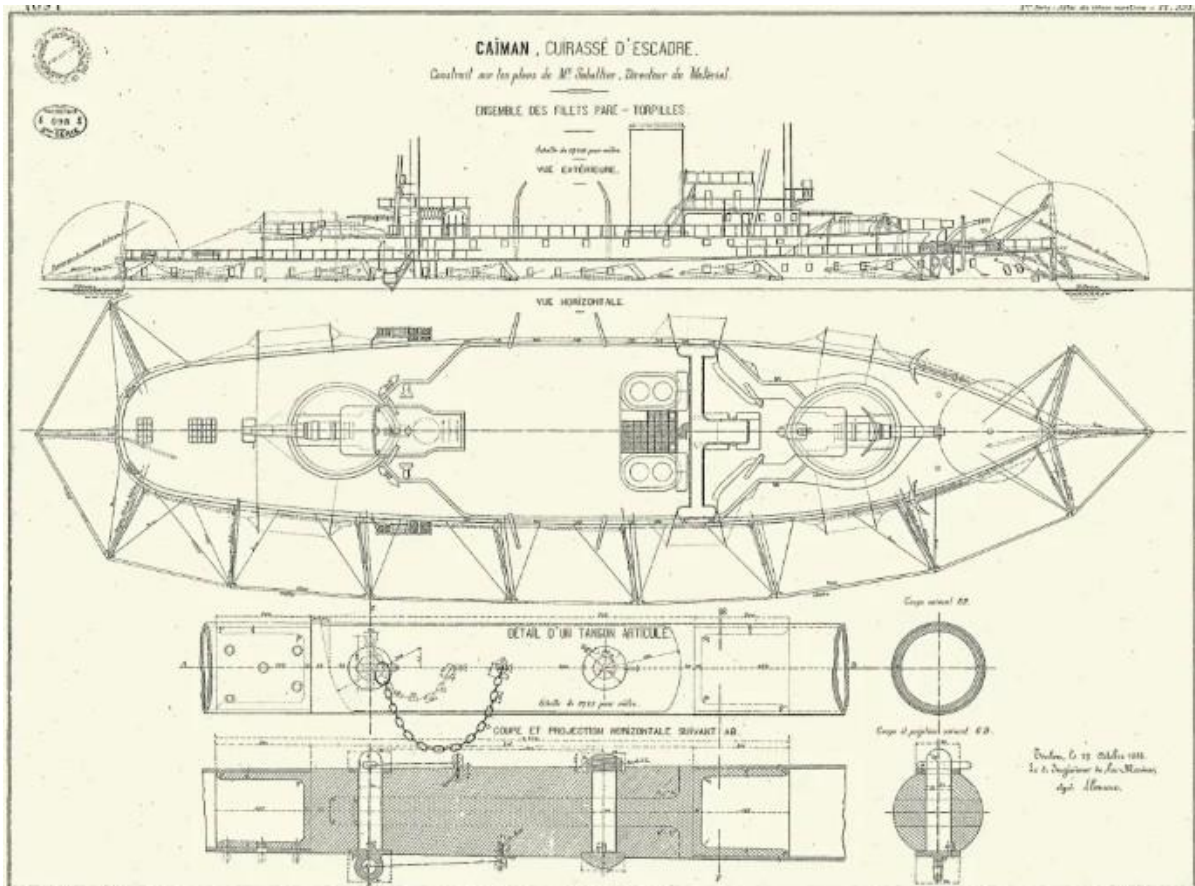
Un congé ce deux mois est accordé à M. le CF Müller.

Le « Terrible » entre dans le port et au bassin.

²¹⁴ Appelés aussi filet « Bullivan » pare-torpilles.

²¹⁵ Deviendra CF en janvier 1914.

²¹⁶ Joseph Louis Omer Jeanselme (1858-1947). LV 15 janvier 1886 à Toulon. Breveté officier Canonnier. Chevalier de la LH du 10 juillet 1891. CF en juin 1903. CV en octobre 1910. Janvier 1917, en retraite, Commissaire rapporteur près le 1er Tribunal maritime permanent du 5ème arrondissement maritime et Commissaire du Gouvernement près le 1er Conseil de guerre maritime permanent du 5ème arrondissement maritime à Toulon (nominations du 23 janvier 1913).



Installation des filets pare-torpilles sur le garde-côtes cuirassé Caïman. Plan dressé par le sous-ingénieur Lhomme, 29 octobre 1888. Atlas du Génie Maritime.

Jeudi 18 février 1897. Très beau temps. Calme avec faible brise d'Est.

7h15, quitté l'appontement pour aller aux quatre coffres.

7h45, pris l'amarre.

7h50, à poste. Fait un tour d'horizon jusqu'à 11h.

12h, repris l'opération, fait un second tour en sens inverse.

2h15, terminé.

2h45, quitté les coffres et amarré au n°13.

On n'a pas touché à la compensation, on s'est borné à dresser une table des déviations.

Le Commissaire va toucher notre argent, le mois courant et un mois de solde et de traitement de table à titre d'avances.

Tirant d'eau au départ : arrière 6,19m / avant 5,88m.

Pris dans le port le couchage, le campement et l'armement du détachement de 150 hommes.

Fait les rechanges et ramené les objets en réparation dont 1 Cr de 39. Complété les munitions d'exercices, artillerie et torpilles. Embarqué de l'habillement.

Fait statuer sur l'état du personnel à l'hôpital et fait viser la patente.

2h, embarqué le détachement. Coiffe blanche. Marqué les hamacs et les sacs de 1 à 150. Les sacs sont entassés dans le poste des maîtres mécaniciens. Les petits sacs avec un rechange de linge restent à la disposition du personnel.

Débarquement du Capitaine de frégate Müller.

Embarquement de M. l'Enseigne de vaisseau Le Timbre²¹⁷.

Embarqué 11 marins du « Courbet », 5 marins de la « Foudre », 9 marins du « Carnot », 7 marins du « Pascal », 5 marins du « Formidable », 5 hommes de l' « Alger », 3 hommes du « Tage ». Dans la soirée, il vient encore 1 Maître Charpentier du « Cécille », 2 seconds-maîtres de manœuvres du dépôt et 1 gabier.

Notre équipage est complet.

3h55, visite du Vice-Amiral commandant l'Escadre de Réserve. Recommandation : être très réservés dans les relations avec les officiers des marines étrangères.

4h15, allumé les feux de 8 chaudières.

Je prends congé du VA Préfet Maritime, du CA Michel²¹⁸ Chef d'Etat-major, du CA Châteauminois²¹⁹ Major Général, du CA Dodin de la 2^{ème} division de l'escadre de réserve. Cartes de visite aux Commandants de l'Escadre de réserve.

L'arrivée à bord des rechanges subit du retard, la nuit vient, difficultés de prendre les dernières dispositions avec un personnel très nombreux mais qui n'a pas été organisé. Le bâtiment n'est pas prêt à 7 heures. Les machines sont balancées (sic), la chaîne est démaillée, mais il reste diverses choses à faire, particulièrement pour les embarcations.

7h30, embarquement de M. le Capitaine de frégate Adam (C.G.E.)²²⁰ amené à bord par le canot à vapeur de garde.

Cette embarcation avait déjà été mise à notre disposition de 4h à 6h30. Elle emporte nos dernières lettres.

8h10, appareillé.

8h40, nous sortons des jetées. Branlebas. Machines à 84 tours. 13 nœuds.

A la relève au quart, on fera un branlebas complet, afin que chaque bordée, équipage et détachement, trouve des postes de couchage.

²¹⁷ Alfred Charles Marie Le Timbre (1871-1918). Fils du CA. EV le 26 février 1895. Était à bord du « Courbet » et passe à bord du « Chanzy ».

²¹⁸ Ferdinand André Michel (1838-1908). Contre-amiral le 5 mars 1894. Chef d'état-major de l'escadre de la Méditerranée (1896-1898).

²¹⁹ Paul Marius Châteauminois (1837-1916). CA en novembre 1893. Major Général de la Marine à Toulon à partir de 1894. Commandeur de la Légion d'honneur le 30 janvier 1897, il passa au cadre de réserve le 16 janvier 1899.

²²⁰ Sic. (Charles **G**ustave **E**douard).

Recommandé de bien estimer la route.

Loch de ½ heure en ½ heure.

Je n'ai pas d'autres instructions que celles verbales de rejoindre l'Amiral Pottier devant la Canée²²¹.

Composition de l'Etat-Major du « Chanzy » au départ de Toulon.

M. Adam (C.G.E.) Capitane de frégate, second du Comandant.

M. Faure²²² LV chargé des manœuvres et des embarcations.

M. Jeanselme LV officier canonnier.

M. Lejay LV officier des Montres, Timonerie.

M. Giran LV officier torpilleur.

M. du Couëdic LV officier de Mousqueterie et d'artillerie légère.

M. Chrétien²²³ EV adjoint à la Mousqueterie.

M. Le Timbre EV adjoint à l'artillerie.

M. Doneaud Mécanicien Principal de 1^{ère} classe.

M. Sanguin²²⁴ Mécanicien Principal de 2^e classe (auxiliaires).

M. Le Péton²²⁵ Mécanicien Principal de 2^e classe (machine tribord).

M. Augier²²⁶ Mécanicien Principal de 2^e classe (machine bâbord).

M. Lafont²²⁷ Sous Commissaire.

M. Séguy²²⁸ Médecin de 1^{ère} classe.

Un médecin de 2^{ème} classe annoncé comme embarqué en supplément n'a pas rejoint (Dr Barrau²²⁹).

M. Doneaud devait être débarqué le 28 février, son successeur, M. Fauchon²³⁰, était désigné.

Détachement embarqué en supplément à destination de Crète.

Second-Maître de manœuvre : 1.

Second-Maître de canonnage : 2.

Second-Maître de mousqueterie : 5.

Quartier-Maître de mousqueterie : 20.

Quartier-Maître coqs pour le « Charner » et le « Suchet » : 2

Gabiers brevetés : 8.

Canonnières : 50.

Timoniers : 10.

Fusiliers : 24.

Fusiliers auxiliaires : 10.

Clairons : 2.

Matelots de pont : 18

Total de nos passagers : 152 !

De Toulon à la Canée par les Bouches de Bonifacio.

²²¹ Port important en Crète.

²²² Voir note n° 124.

²²³ Voir note n° 19.

²²⁴ Marie François Toussaint Sanguin (1862-1923).

²²⁵ François Constant Le Péton (1854-1930).

²²⁶ Joseph Marius Casimir Augier (1865-1930).

²²⁷ Jean Louis Jules Alfred Lafont (1861-1948).

²²⁸ Marc Joseph Séguy (1858-1927).

²²⁹ Henri Louis Léon Barrau (1869-1932).

²³⁰ Sauveur Edmond Fauchon (1896-1933).

Vendredi 19 février 1897. Beau temps. Ciel nuageux assez changeant d'aspect, en général peu rassurant. On aurait pronostiqué du mauvais temps si le baromètre n'avait pas été haut et ferme. Brise d'ENE au SE et Sud. Elle fraîchit tout d'un coup quand nous donnons dans les Bouches, nous la trouvons à force 3 de l'autre côté, elle mollit peu à peu de midi au coucher du soleil. Machines à 84 tours. La vitesse a été en général de 13 nœuds. Elle est tombée à 12,3 nœuds en entrant dans les Bouches. Difficultés éprouvées pour trouver le régime des bouilleurs à eau potable.

Lavage du linge pour une bordée. Distribué les postes de lavage et propreté du bâtiment.

Après-midi, fait reconnaître les postes de couchage et de plat. Organisé les bastingsages.

Paiement des Compagnies. La nuit, on fait un branlebas à chaque changement de quart, afin de trouver la place pour le détachement.

Au jour, la Corse en vue, neige sur les montagnes. On reconnaît bientôt les Sanguinaires et l'entrée d'Ajaccio.

7h, aperçu les terres de Sardaigne à très grande distance.

7h15, rectifié la route, nous étions à 2 ou 3 milles à gauche du point estimé. Signalé le n° de code d'identification au sémaphore des Sanguinaires qui ne répond pas (trop loin).

Rencontré en entrant dans les Bouches le torpilleur Capitaine Cuny, échangé le numéro.

10h20, signalé le numéro au sémaphore de Pertusato auquel je dis de signaler notre passage au Ministre de la Marine.

A 11h44, mis en route sur le Stromboli.

1h, par relèvements : Latitude 41°12'30'' Nord / Longitude 7°22' Ouest.

Perdu la terre de vue vers 4h.

Divers navires en vue, voiliers ou vapeurs.

Nous laissons derrière un quatre mâts à vapeur aperçu au jour, et dans la soirée nous doublons assez rapidement un autre vapeur.

9h30, avarie dans le conducteur principal des feux de route.



Samedi 20 février 1897. Ciel couvert, temps gris. Le baromètre reste très haut. Brise d'Est faible dans le NO du phare. Elle fraîchit tout d'un coup et quand nous en approchons, dans le détroit, nous la trouvons modérée. Hors du détroit, elle est du Sud n°3, mer belle.

Machines à 84 tours. Grosse dépense de charbon due surtout à l'inexpérience des chauffeurs de 12h30 à 13h10.

7h10, aperçu le Stromboli. On ne tarde pas à voir toutes les îles Lipari. On découvre aussi le cratère de l'Etna au-dessus des nuages.

Passé le Stromboli à 11h. Passé le détroit de Messine de 3h à 4h. Nous croisons le « Moltke » à l'entrée, et à la sortie le « Djemnah » des M.M.²³¹

En entrant dans le détroit, j'avais cru que nous trouverions mauvais temps et grosse mer dans le sud, on avait pris les dispositions de mauvais temps pour le blockhaus et les kiosques.

Matin. Fait un appel aux postes de combat.

Après le déjeuner. Le Commissaire fait l'appel général. Il vérifie la concordance du rôle avec l'existant réel.

Soir. Appel aux postes de veille contre les torpilleurs. Bâbordais du quart. Confusion, ce sera à recommencer de jour.

Divers navires de commerce, voiliers et vapeurs.

Dimanche 21 février 1897. Beau temps, mais le ciel n'est pas net. Jusqu'au jour brise de SE 2 à 5. Calme dans le milieu du jour, vent de Nord, 2. Dans la soirée la brise repasse à l'Est, 2 à 3. Mer très belle.

Machines à 84 tours. Grosses dépenses de charbon due surtout à l'inexpérience des chauffeurs. Vitesse moyenne 12,9 nœuds. Aperçu le Grèce. Suivi toute la journée les relèvements du Mont Elias²³² que l'on a reconnu (pic neigeux) à 100 milles dans le N 80° à 11h20.

Midi : latitude 36°40' N esté 36°33'

Longitude 18°04' E esté 18°13'

A 3h15 : lat. 36°24' N

Long. 19°18' E.

Inspection n°3.

Le pont, les passerelles, le mâât arrière et tout ce qui fait saillie sur le pont de ce côté sont dans un état navrant. Equipage pas propre.

Dans l'après-midi travaillé à l'organisation de notre détachement, havresacs, musettes, équipement, préparé des petits sacs de prévoyance.

A la chute du jour, on relève le Cap Matapan²³³ et on voit Cerigo²³⁴ à grande distance. Suivi les relèvements du phare de Matapan jusqu'à 6h50, heure à laquelle il disparaît, nous avons dépassé son méridien.

7h35, aperçu pendant quelques instants au N 59° E du monde un feu rouge fixe supposé être celui de Kapsáli²³⁵.

9h50, nous doublons Cerigotto²³⁶ par le Sud à 1 mille 1/2.

²³¹ Sic : Messageries Maritimes.

²³² Sic. Probablement le mont Agios Ilias ou mont Hagios Ilias, ou encore mont Profitis Ilias, c'est une montagne de l'Argolide dans le Péloponnèse en Grèce, culminant à 750m.

²³³ Le cap Ténare, aussi connu sous le nom de cap Matapan, est un cap du Péloponnèse, situé à l'extrême sud de la péninsule du Magne, en Laconie. Il baigne la mer Méditerranée à l'est et au sud, tandis que la mer Ionienne le borde à l'ouest. C'est le point le plus méridional de la Grèce continentale.

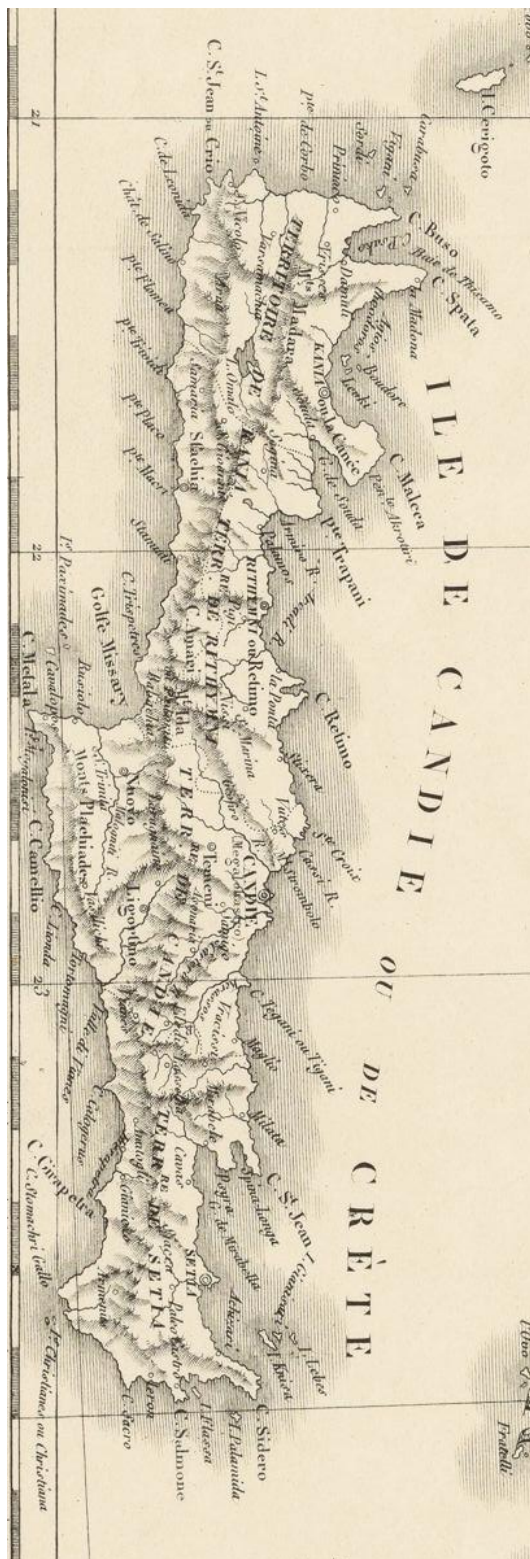
²³⁴ Cythère, connue aussi sous le nom de Cérigio, est une île grecque de la mer Égée, située entre le Péloponnèse et la Crète. Elle est baignée à l'ouest par la mer Méditerranée. Elle fait partie, avec les îles Ioniennes, de l'Heptanèse, mais elle est aujourd'hui rattachée administrativement à l'Attique.

²³⁵ C'est certainement l'une des plus belles plages de Crète.

²³⁶ Cerigotto en italien, c'est Anticythère.

10h30, doublé le Cap Spada²³⁷ et gouverné vers La Canée²³⁸.

11h45, aperçu devant un projecteur fouillant l'horizon et sur tribord sous la terre un feu rouge qui devait être un signal



²³⁷ Au nord-ouest de l'extrémité de la Crète.

²³⁸ Voir Journal de Bord de Charles Antoine (Tome 2) Crète du 22 février au 4 sept 1897.

Arrivée à La Canée. Départ pour Sitia.

Lundi 22 février 1897. Très beau temps. Pendant la nuit et dans la matinée calme. Nous sommes sous la terre dans le Nord de la Crète. Dans la journée, en allant de La Canée à Sitia, nous rencontrons divers temps en filant à 13 nœuds le long de la côte Nord de la Crète. Brise d'Est n°3, mollissant, puis reprenant plus tard et plus loin, devant des vallées, brise de Sud n°4. Dans la baie de Sitia, vent de Sud n°3 mollissant. Mer belle.

Machines à 84 tours, nous faisons route sur La Canée.

Allumé le projecteur de la hune avant pour que l'on comprenne par cette manifestation que nous ne sommes pas un navire qui a intérêt à se cacher. Un torpilleur nous éclaire (destroyer ou vedette), il est dans l'Est du Cap Spada sous la terre. Mis les feux de position.

On distingue encore des feux contre la côte du côté de l'île Théodoro²³⁹.

Pris les dispositions de mouillage.

Minuit 30, commencé à ralentir. Gouverné pour chercher notre Amiral parmi les navires au mouillage. Nous le reconnaissons à ses feux de position R et B. signalé notre numéro.

1h02, postes de mouillage. Ordre de mouiller en relevant l'Amiral à 300m dans le Sud 60° E.

1h15, mouillé tribord 31m sable. 4 maillons. (Avancé la montre de 22 minutes).

1h19, fait rompre. L'Amiral me fait signaler de ne pas aller le voir avant 6 heures à moins que je n'aie quelque chose d'urgent à lui dire.

Resté sous les feux à 20m d'avertissement.

6h, je vais à bord de l'Amiral. Ordre de partir pour Sitia pour remplacer le « Suchet » pendant qu'il ira se ravitailler à La Sude. J'y prendrai la fonction de Commandant Supérieur des navires de la flotte internationale stationnant devant cette ville.

Reçu pour le « Suchet » 1 Quartier-Maître infirmier, 1 sac de dépêches.

6h30, un officier du « Revenge » vient avec des compliments pour se renseigner. Reçu 5 sacs de dépêches pour le « Scout » 7h40, postes d'appareillage. Levé l'ancre en hâte pour éviter toute la série des saluts à faire à 8h. 7h54, dérapé, mais l'ancre est à poste, fait route à 84 tours.

Nous avons laissé au mouillage : le « Charner » du CA Pottier.

Le « Troude » en surveillance dans l'Est.

10 bâtiments anglais dont le « Revenge » et le Camperdown »

3 bâtiments russes.

1 bâtiment allemand.

1 bâtiment autrichien.

3 bâtiments italiens dont le « Sicilia » du VA Canevaro²⁴⁰.

Un aviso-torpilleur italien sort de La Sude.

Dans la journée appels aux postes de veille contre les torpilleurs pour chaque bordée. Embarcations armées en guerre 1^{er} cas. M. du Couëdic continue l'organisation de son détachement, division de 12 escouades de 12 hommes selon les instructions du CA. Nous préparons le passage d'une escouade sur le « Suchet ».

1h55, croisé un navire de guerre anglais (croiseur « Nympe ») faisant route vers l'Ouest.

4h20, nous arrivons ç l'ouvert de la baie de Sitia. Mis le numéro pour le « Suchet ».

4h43, mouillé entre le « Suchet » et l'« Andrea Doria ». Au mouillage se trouve le « Scout ».

Des officiers de ces navires apportent des compliments, le « Scout » remercie par signal pour les lettres.

²³⁹ Άγιοι Θεόδωροι, en grec moderne : Άγιοι Θεόδωροι, ou Theodorou (Θεοδωρού), est une île grecque, située au nord d'Agía Marina, en Crète. Elle dépend du district régional de La Canée.

²⁴⁰ Felice Napoleone Canevaro (né le 7 juillet 1838 à Lima, au Pérou et mort le 30 décembre 1926 à Venise, dans le royaume d'Italie) est un amiral et un homme politique italien.

5h05, le Commandant du « Suchet » vient à bord. Visite officielle. Envoyé au « Suchet » le personnel qui lui est destiné. Je vais avec le Commandant Hennique²⁴¹, voir la situation à terre, ambulance des musulmans, poste de nos marins.

8h, débarqué deux escouades commandées par M. du Couëdic pour relever le détachement du « Suchet ».

Le Commandant Hennique me renseigne sur la situation et me passe le service

Un navire ayant des feux de position mouille sur rade à 8h48. Il appareille à 9h40. Occasion de courrier annoncée dans l'après-midi par le « Scout ».

9h30, l'officier de corvée est envoyé à bord, un peu trop tard, il n'a pas pu accoster.

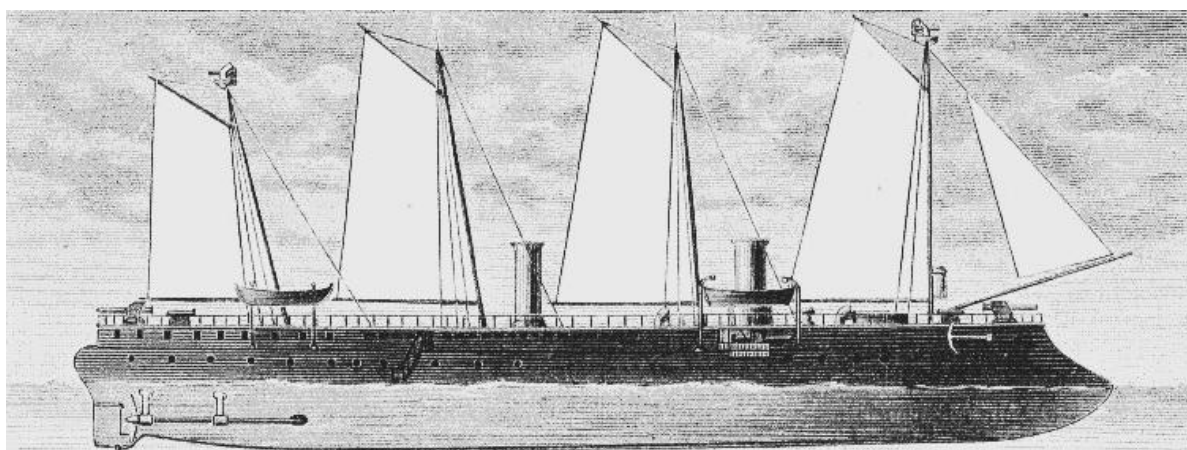
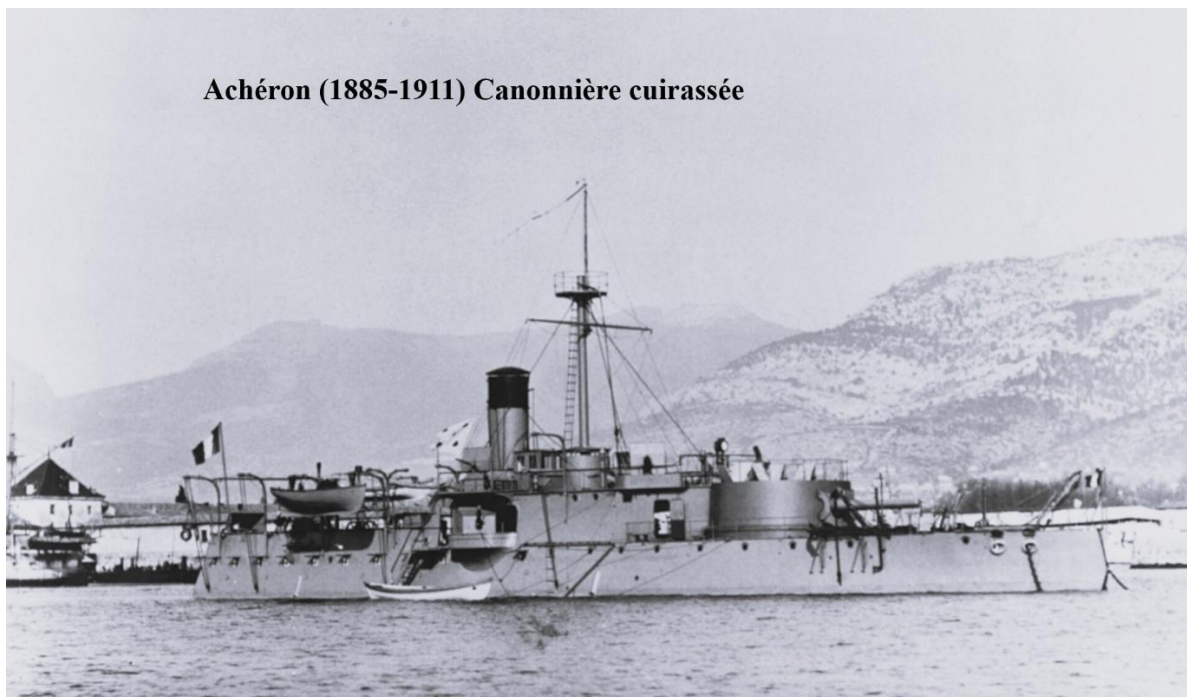
Les feux à 90 minutes. Quart par bordées, une division autorisée à se tenir dans la batterie.

Les officiers reçoivent des ordres pour le quart pendant la nuit. Bien veiller du côté de terre.

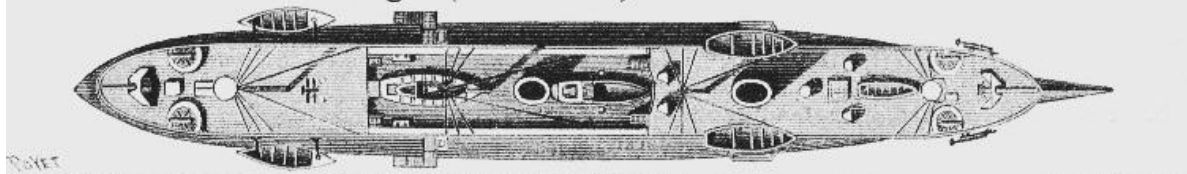
²⁴¹ Privat Agathon Benjamin Arthur Hennique (1844-1916). CV en juin 1893.

Annexe Iconographique Marine par ordre alphabétique :

Achéron (1885-1911) Canonnière cuirassée

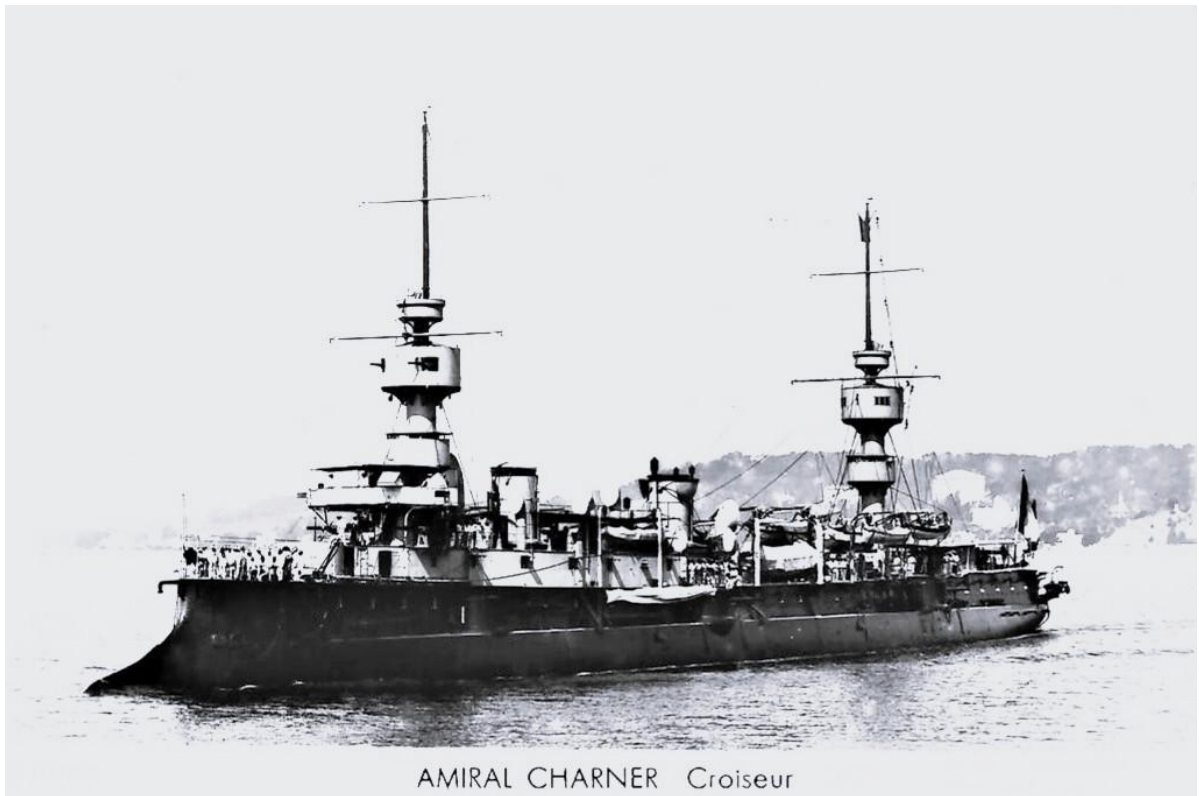
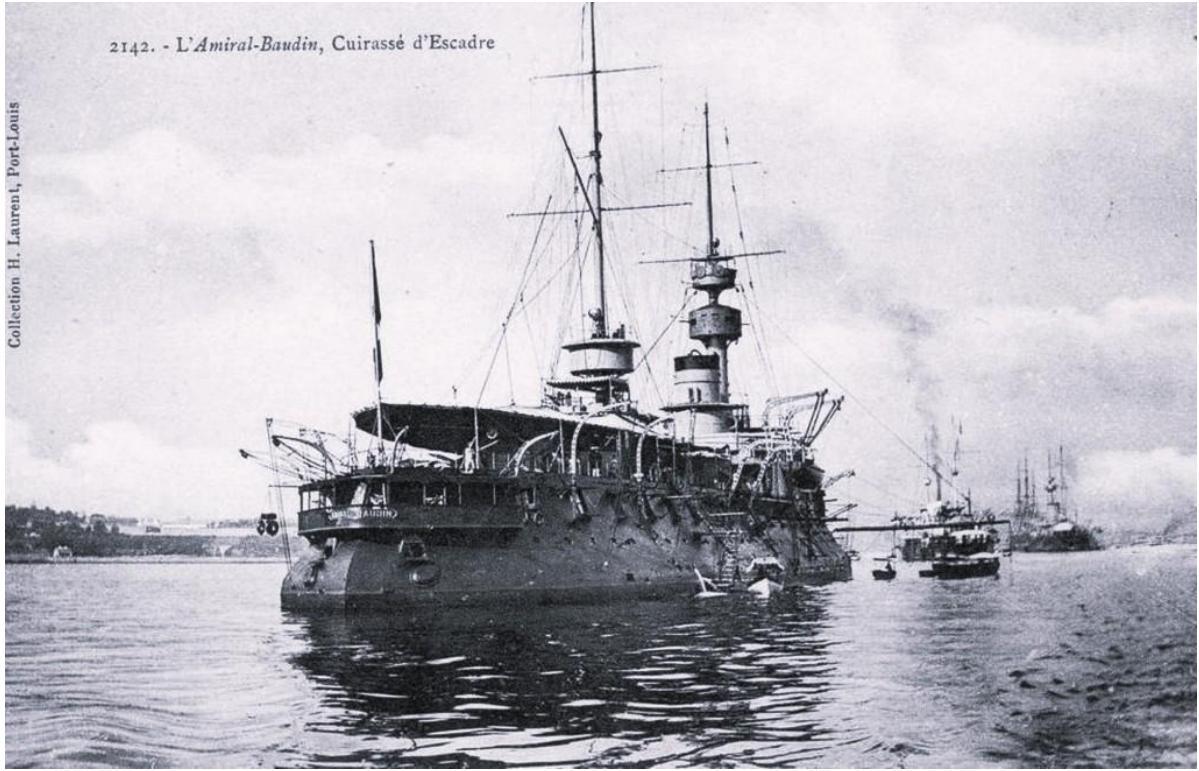


Alger (1889-1922) croiseur



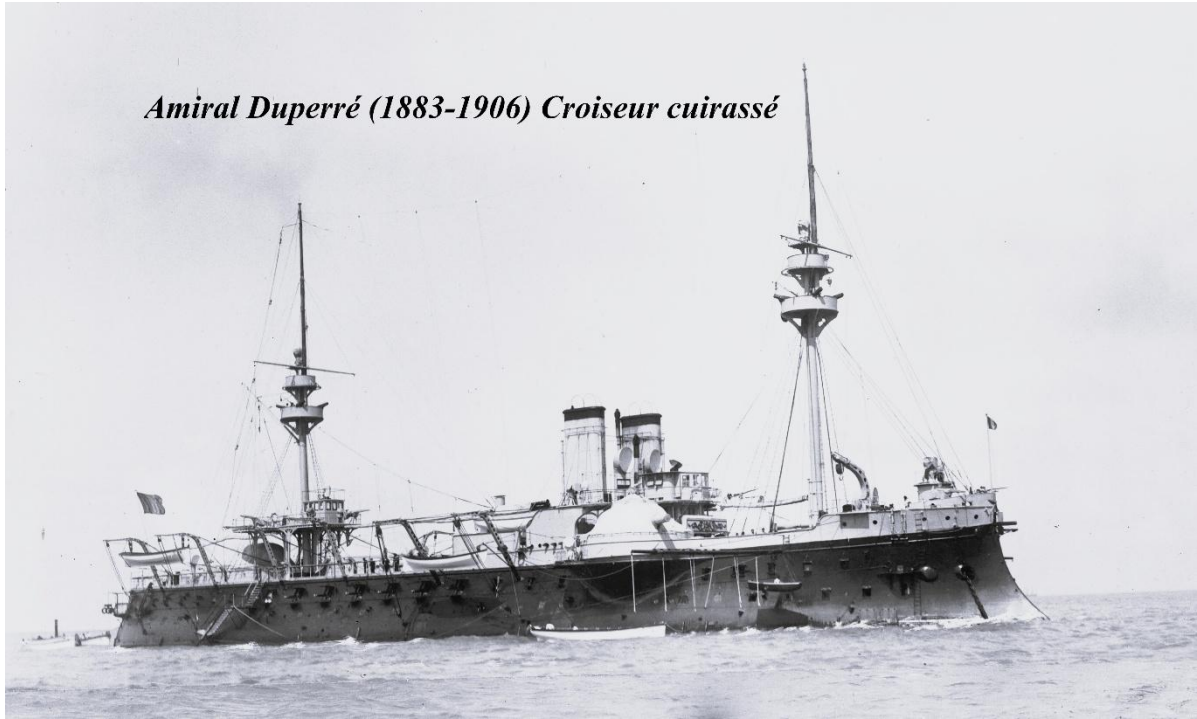
Collection H. Laurent, Port-Louis

2142. - L'Amiral-Baudin, Cuirassé d'Escadre

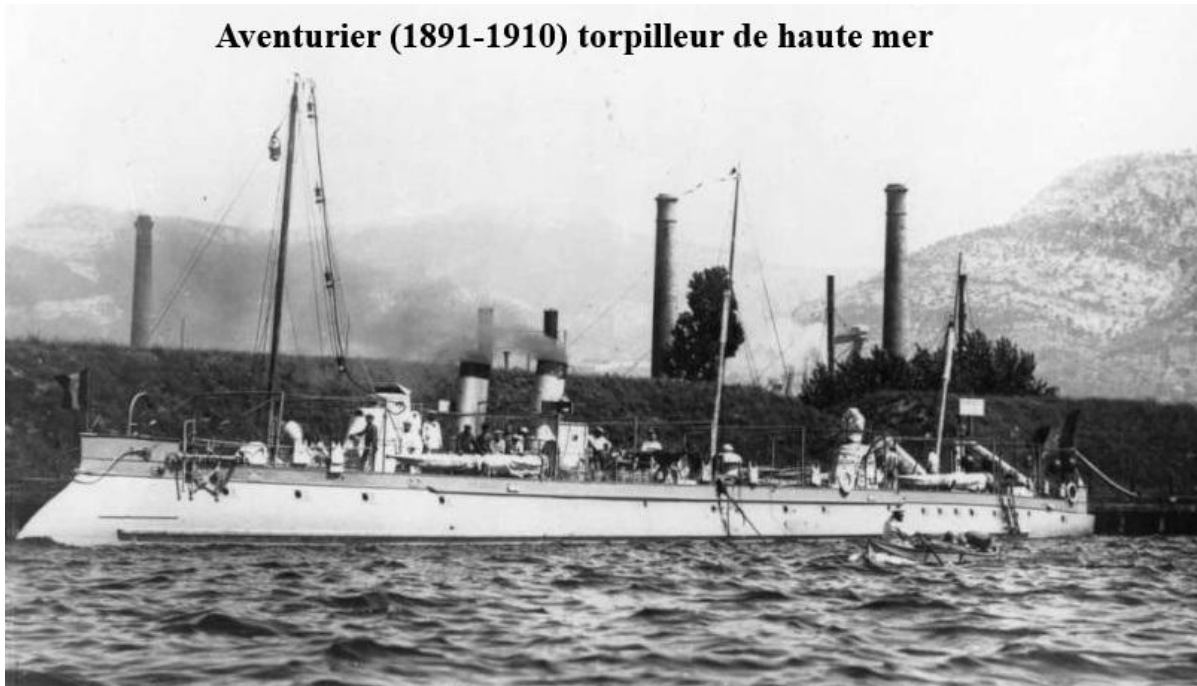


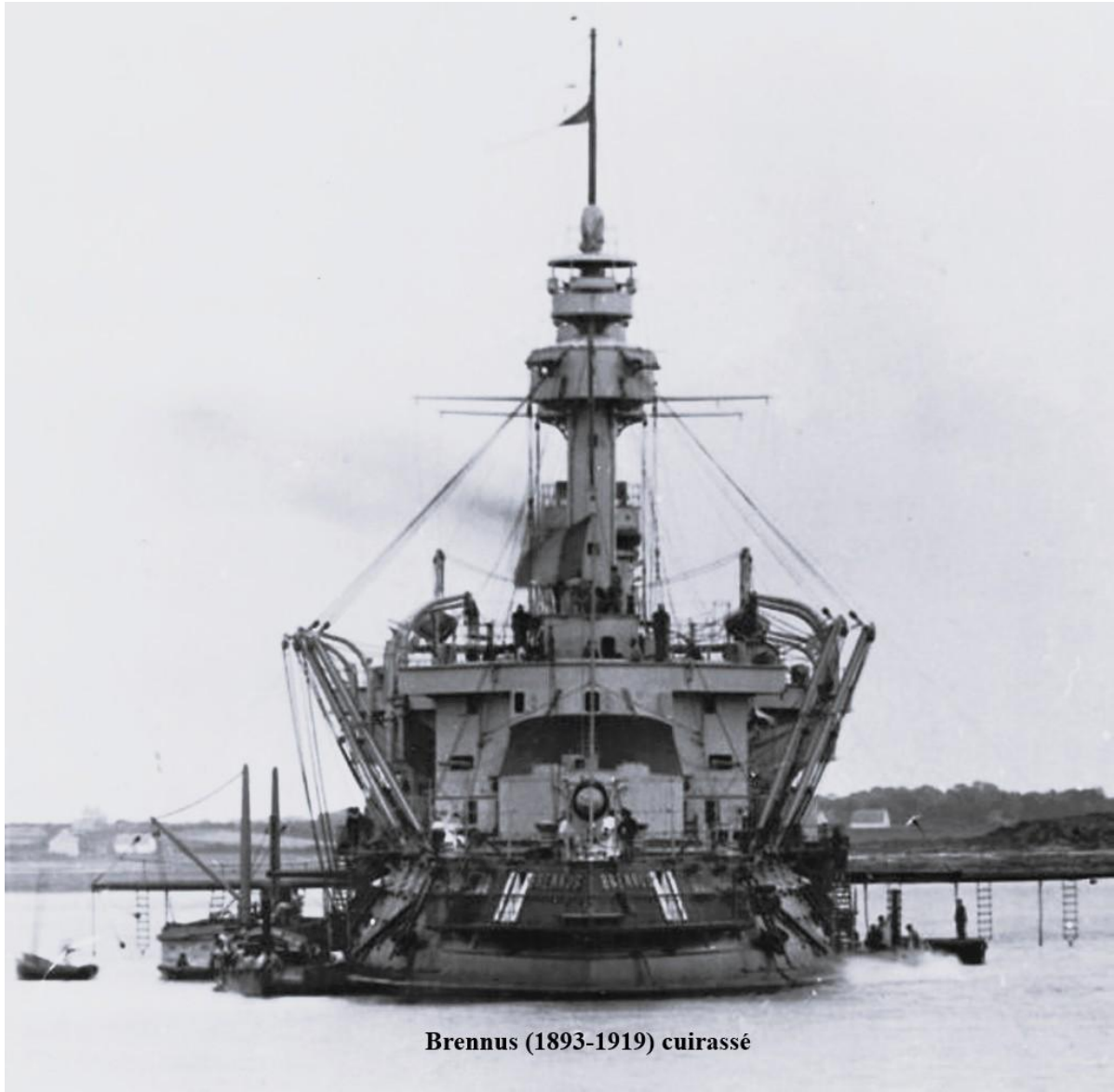
AMIRAL CHARNER Croiseur

Amiral Duperré (1883-1906) Croiseur cuirassé

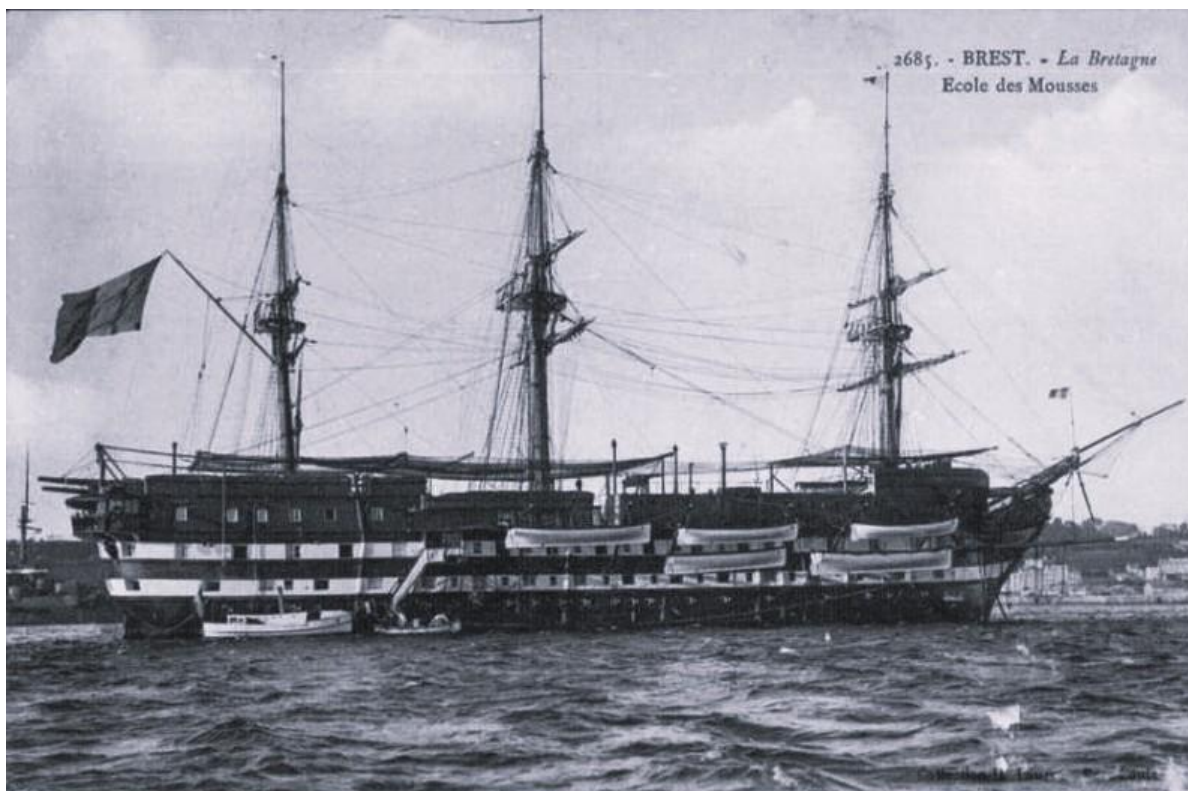


Aventurier (1891-1910) torpilleur de haute mer

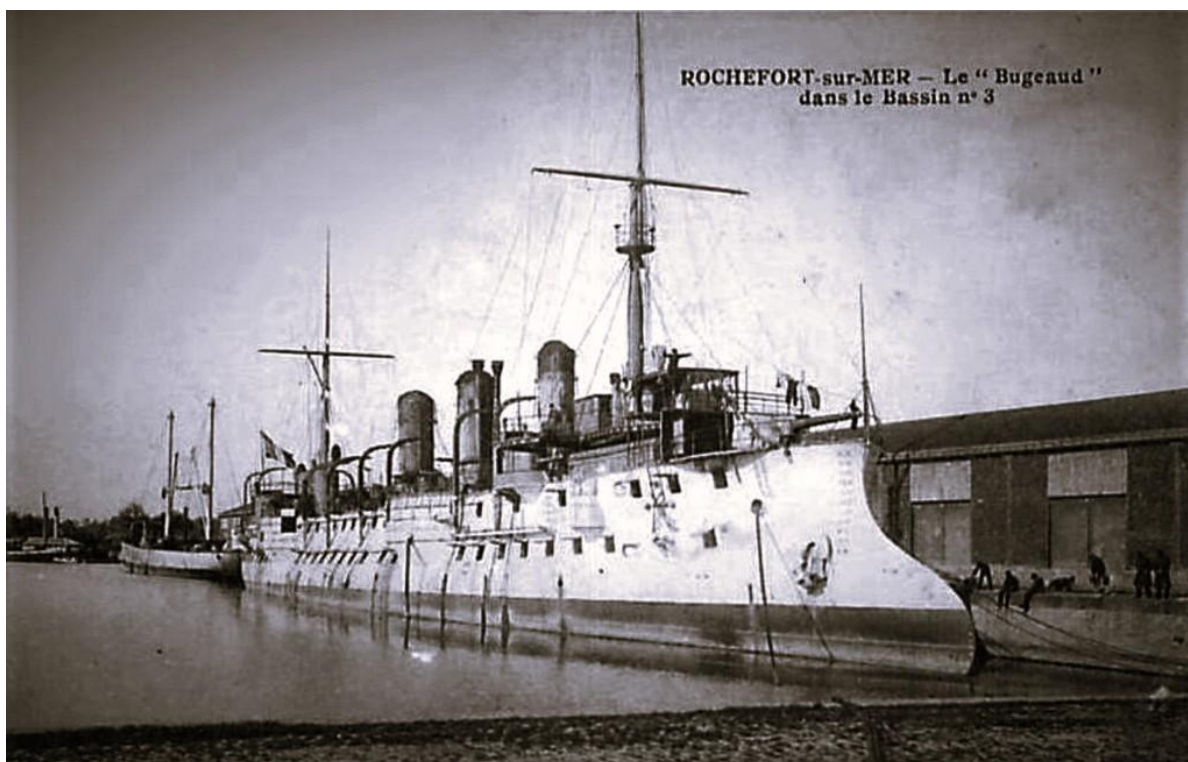




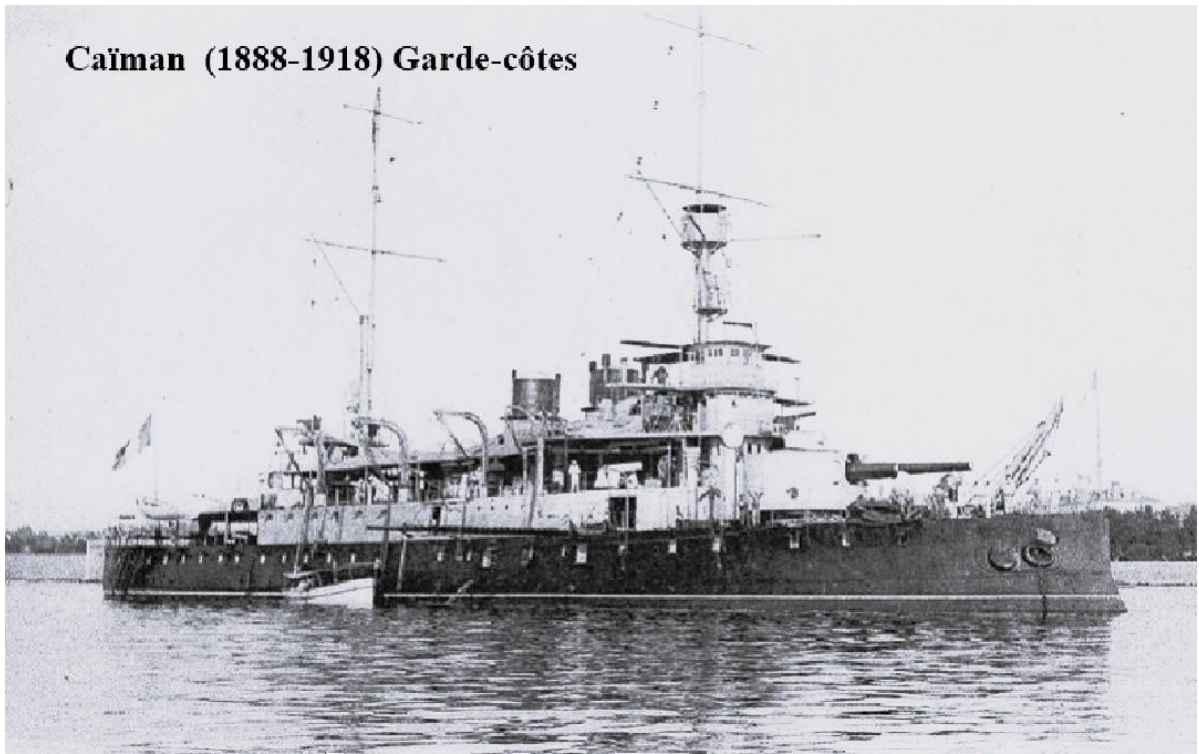
Brennus (1893-1919) cuirassé



La Bretagne ex le Fontenoy lancé en 1858; reprend le nom de la Bretagne en 1894 en devenant école des mousses jusqu'en 1910

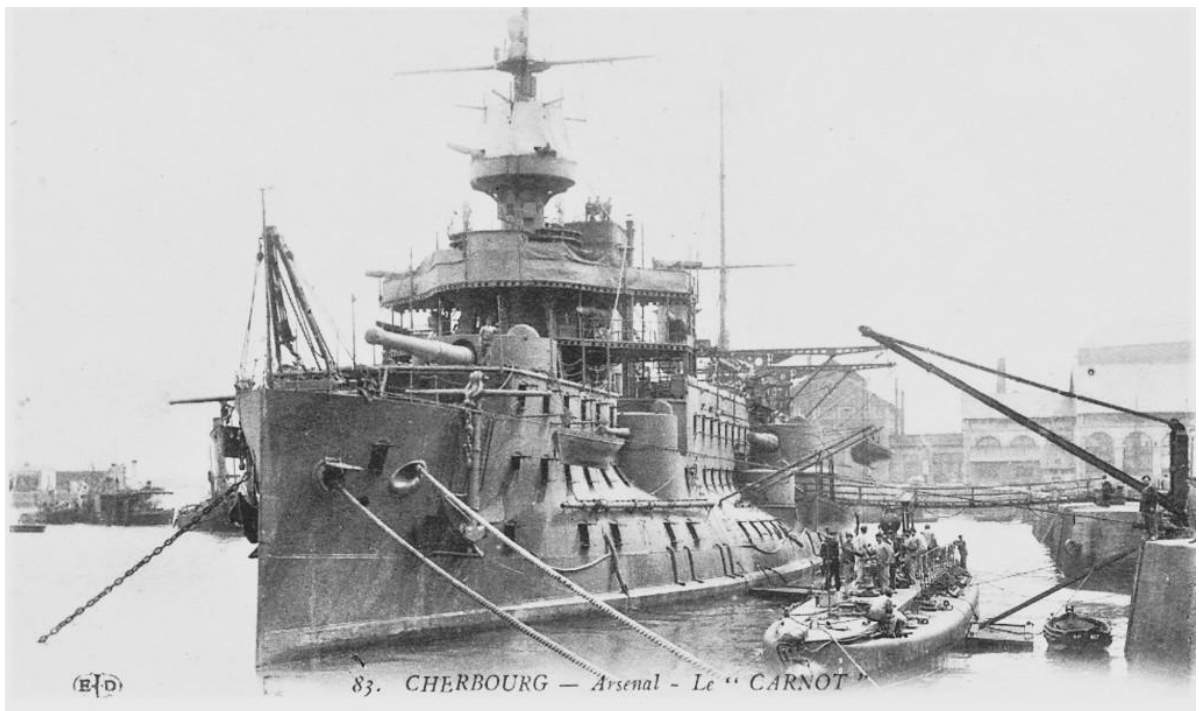
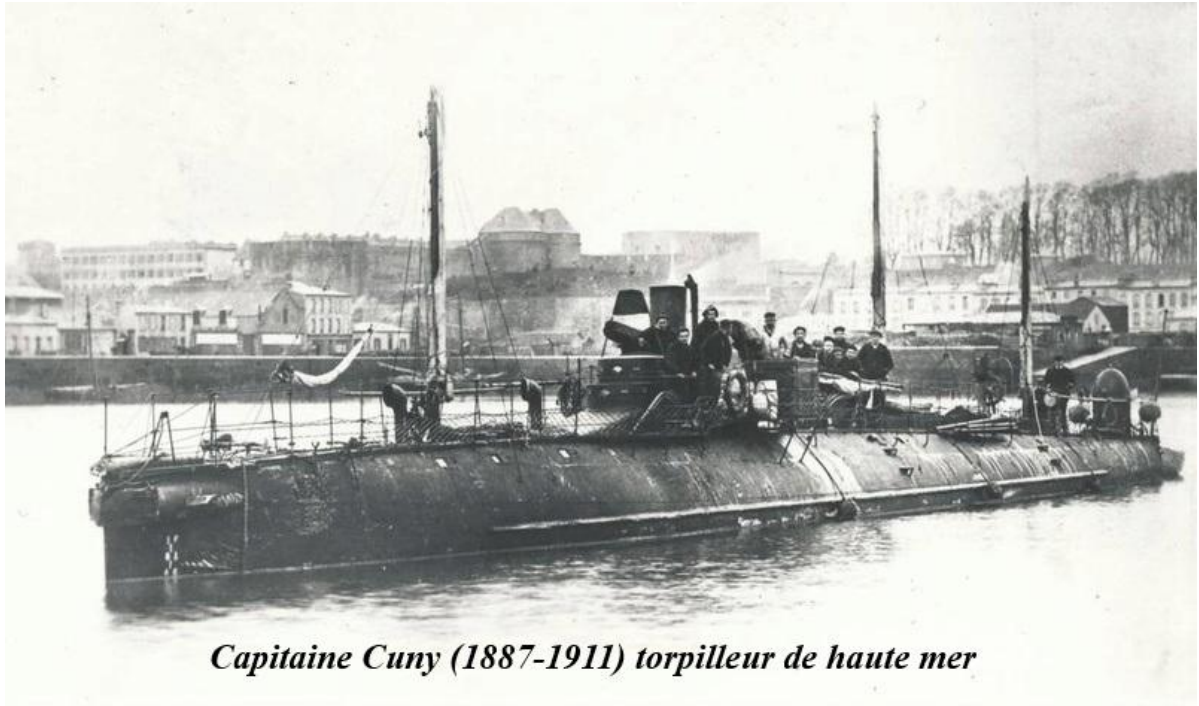


Caïman (1888-1918) Garde-côtes

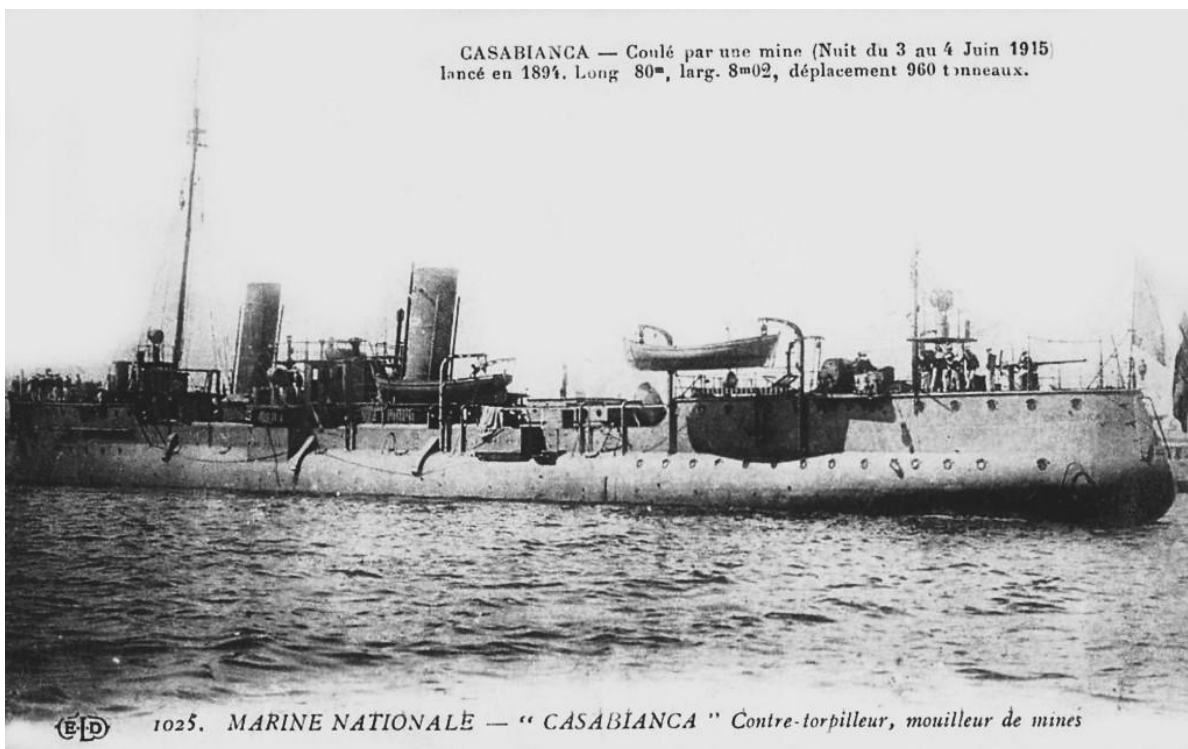


Canot-major armé en flûte (3 mâts voiles carrées)





CASABIANCA — Coulé par une mine (Nuit du 3 au 4 Juin 1915)
lancé en 1894. Long 80^m, larg. 8^m02, déplacement 960 tonnes.

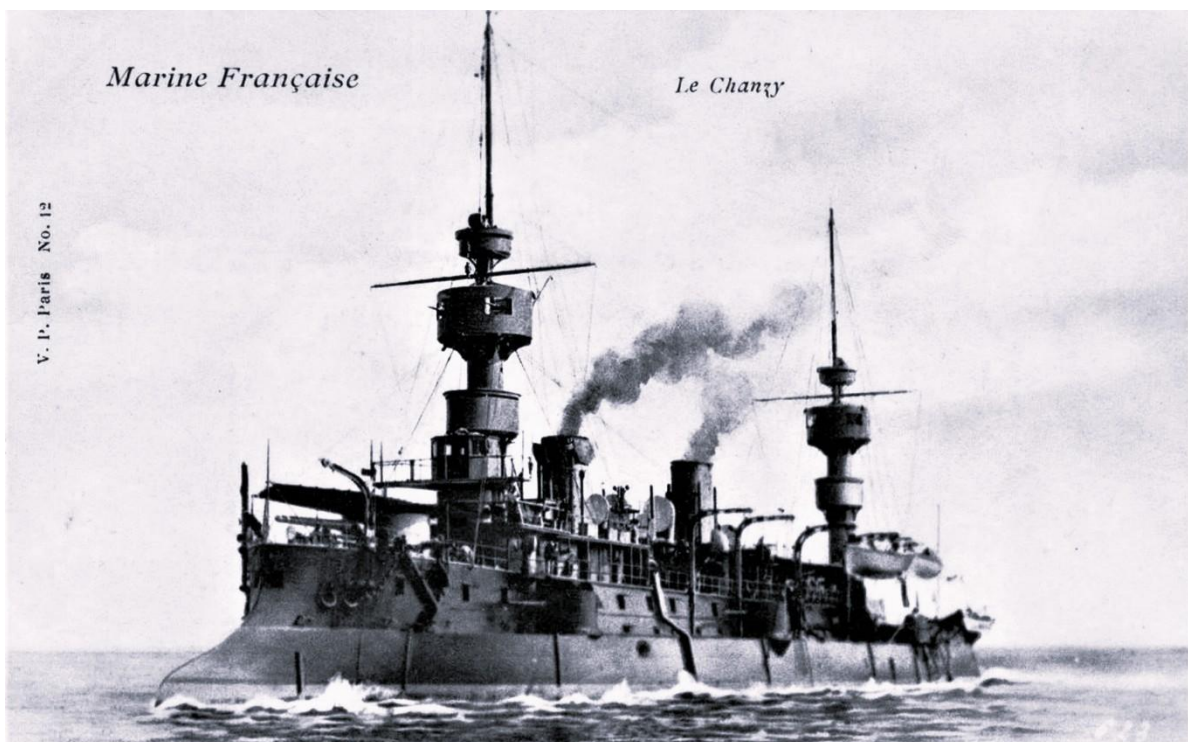


 1025. MARINE NATIONALE — "CASABIANCA" Contre-torpilleur, mouilleur de mines

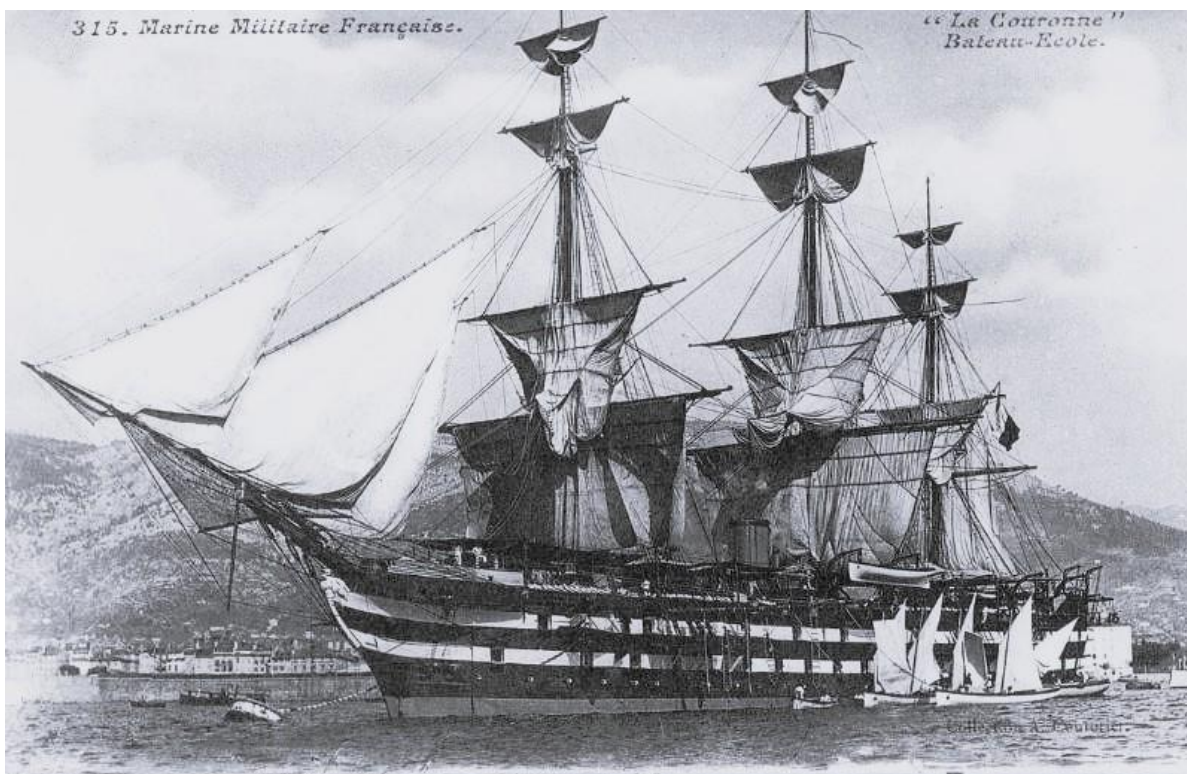
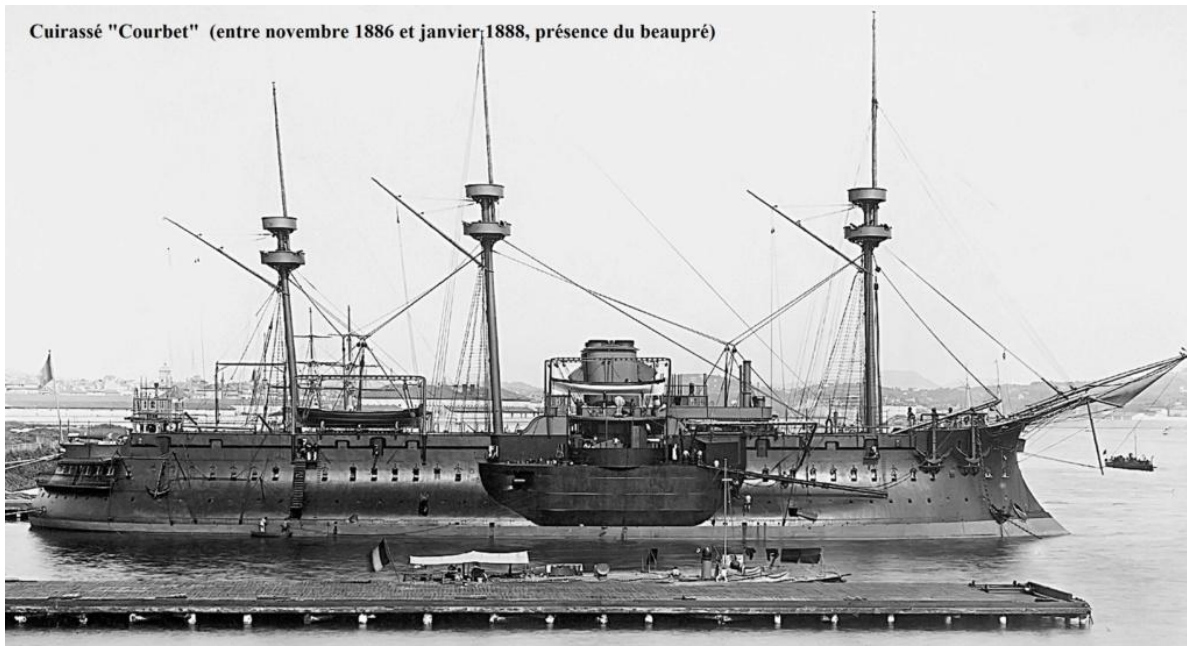
Marine Française

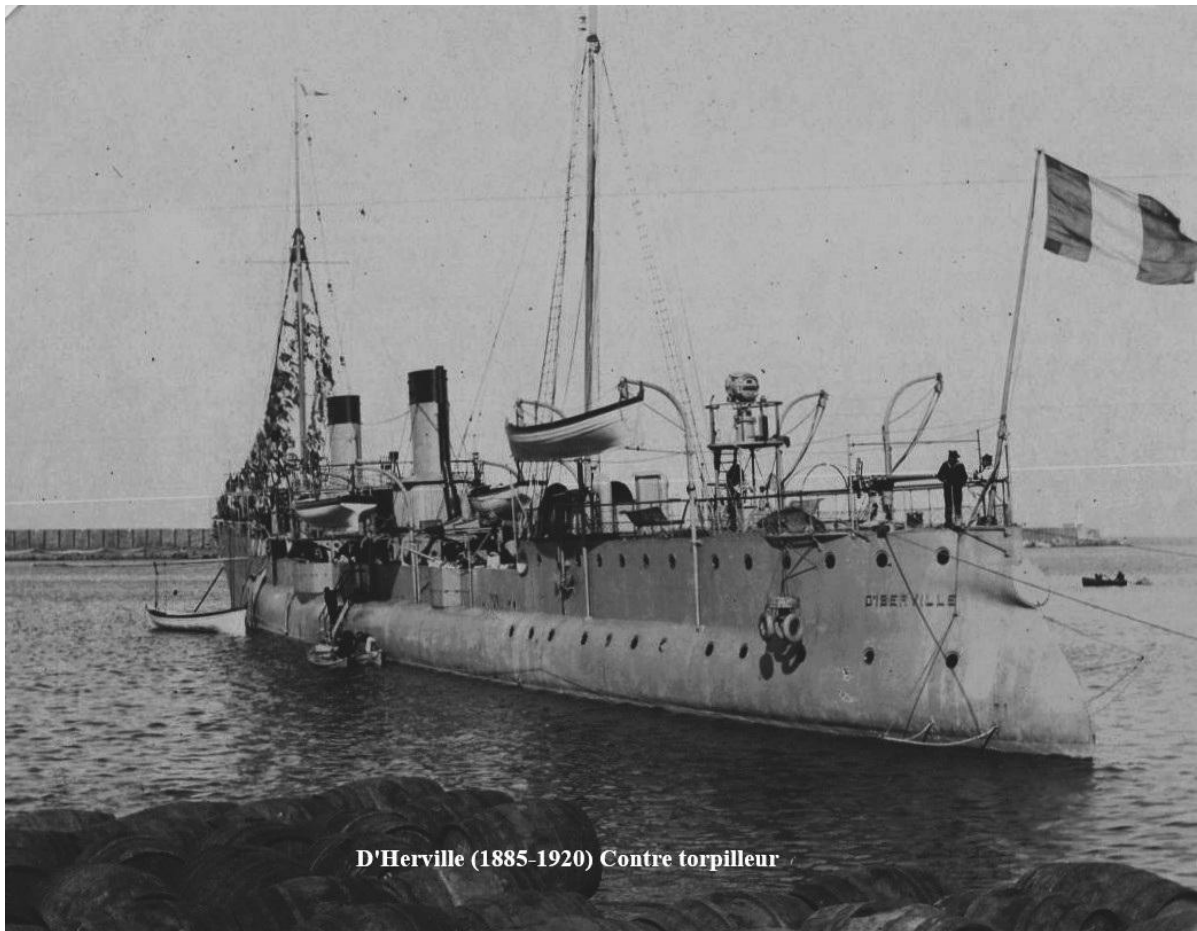
Le Chanzy

V. P. Paris No. 12

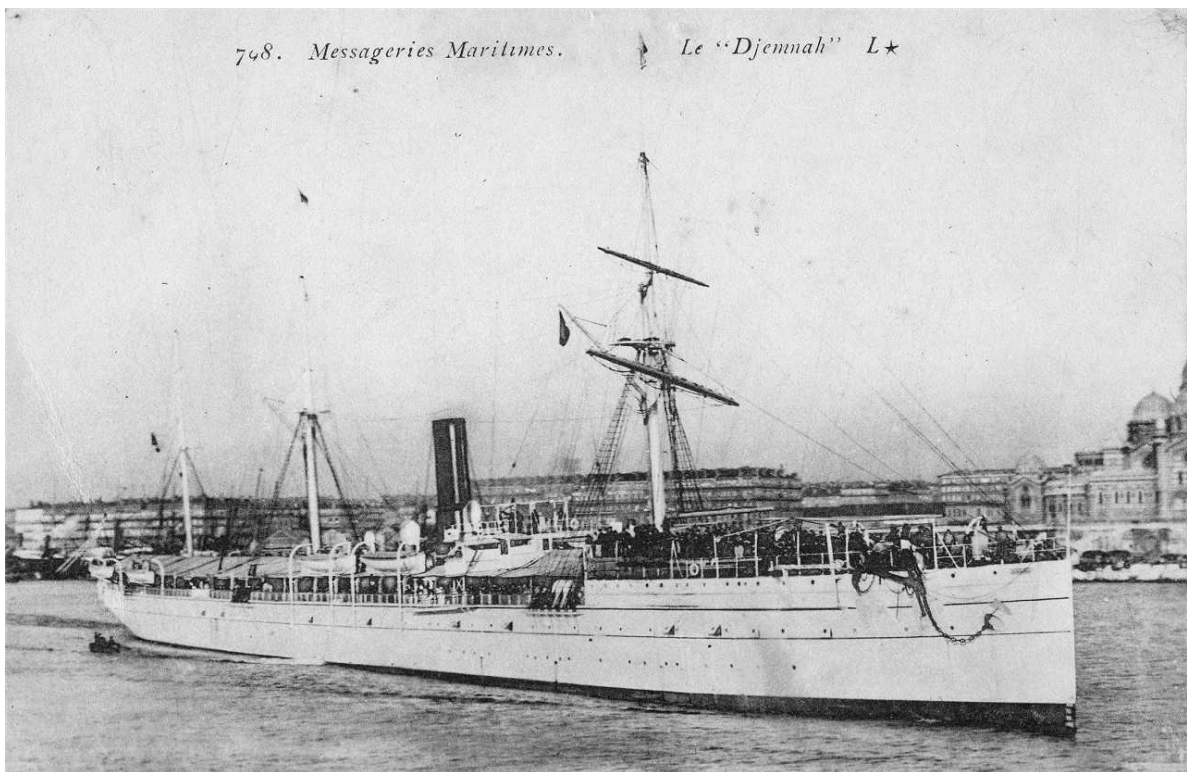


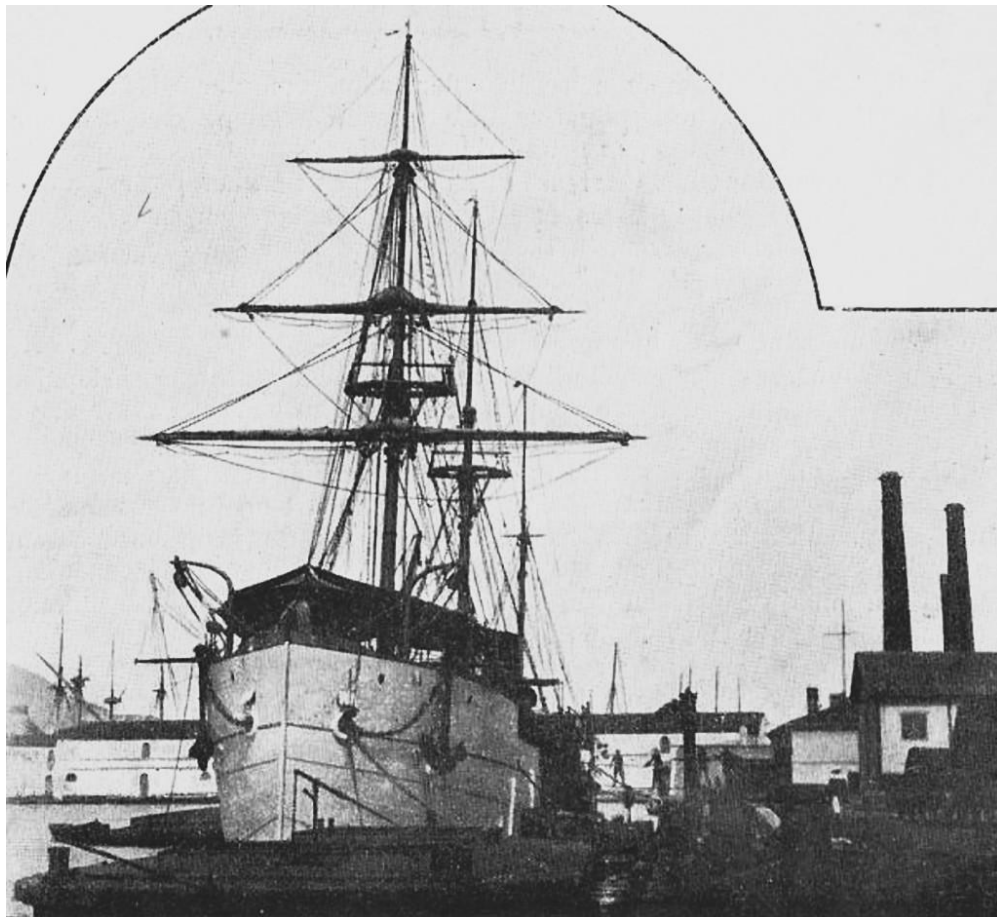
Cuirassé "Courbet" (entre novembre 1886 et janvier 1888, présence du beaupré)





D'Herville (1885-1920) Contre torpilleur





La *Drôme* embarquant du charbon à destination de Mascate.

Phot. B.



Faucon (1888-1920) aviso torpilleur

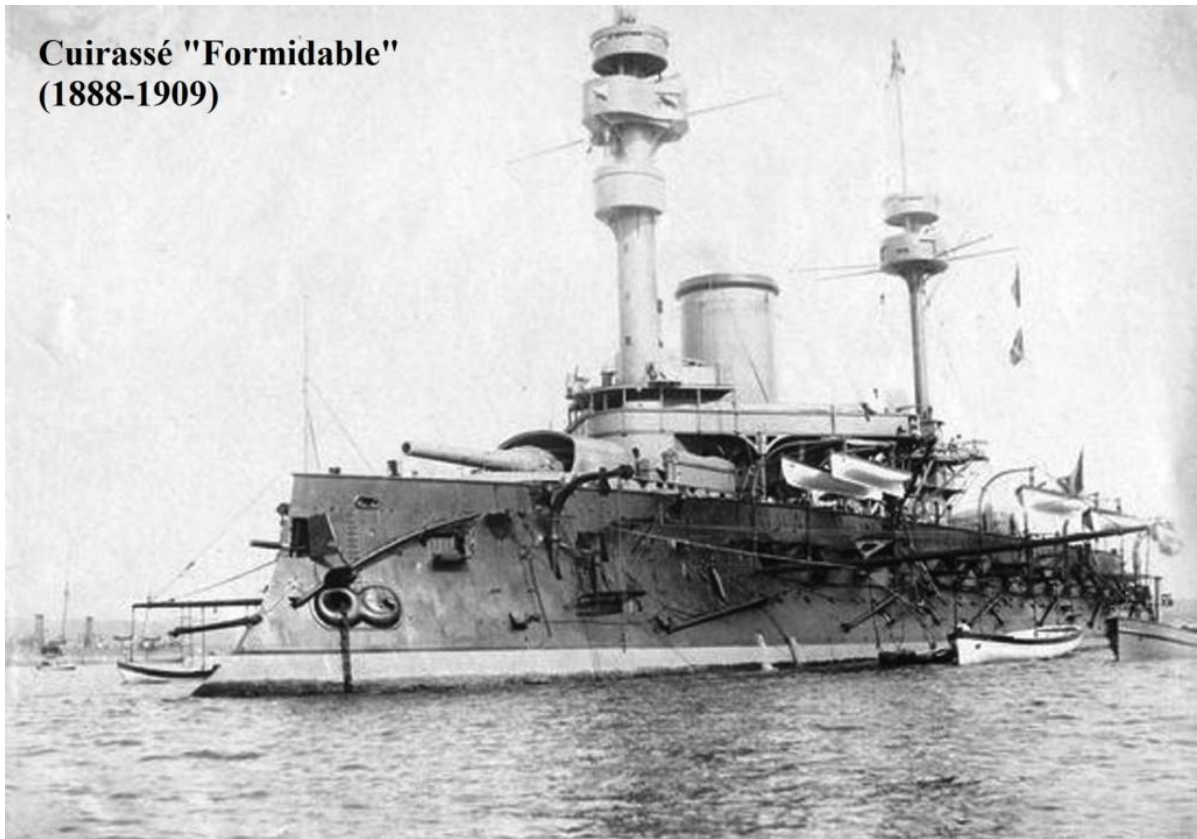
Aviso-torpilleur "Flèche" (1885-1910)



Croiseur "Forbin"
(1890-1919)



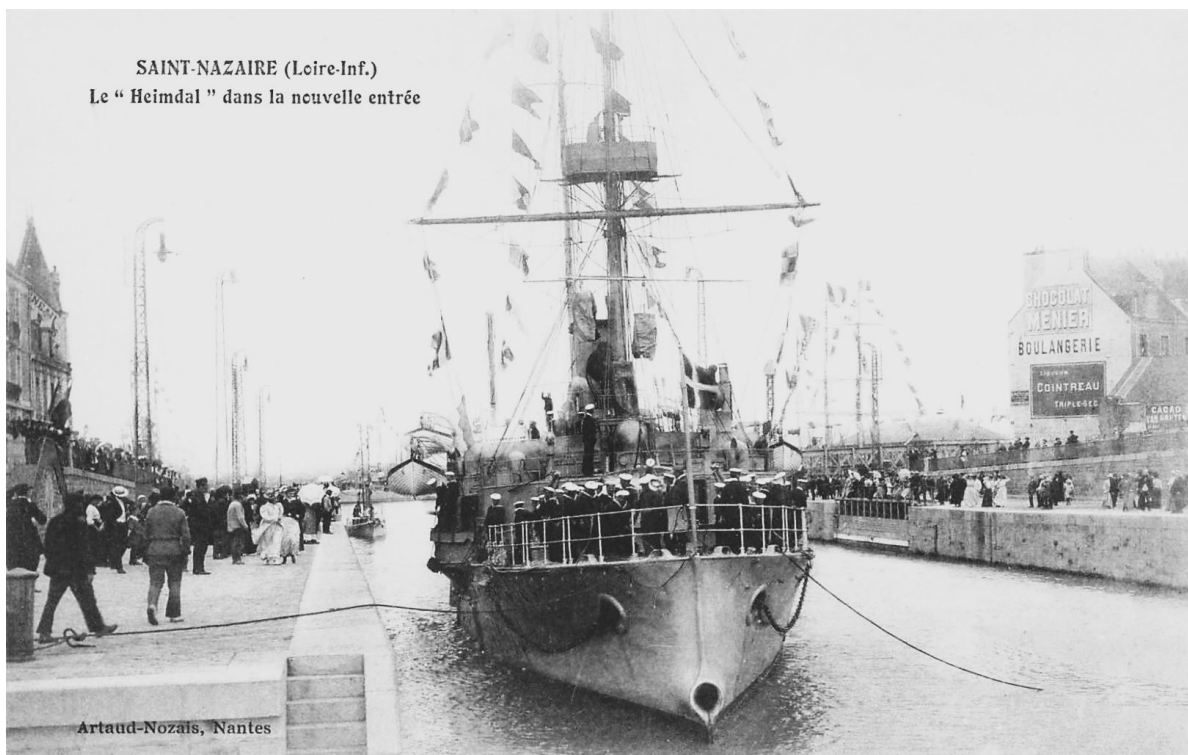
Cuirassé "Formidable"
(1888-1909)



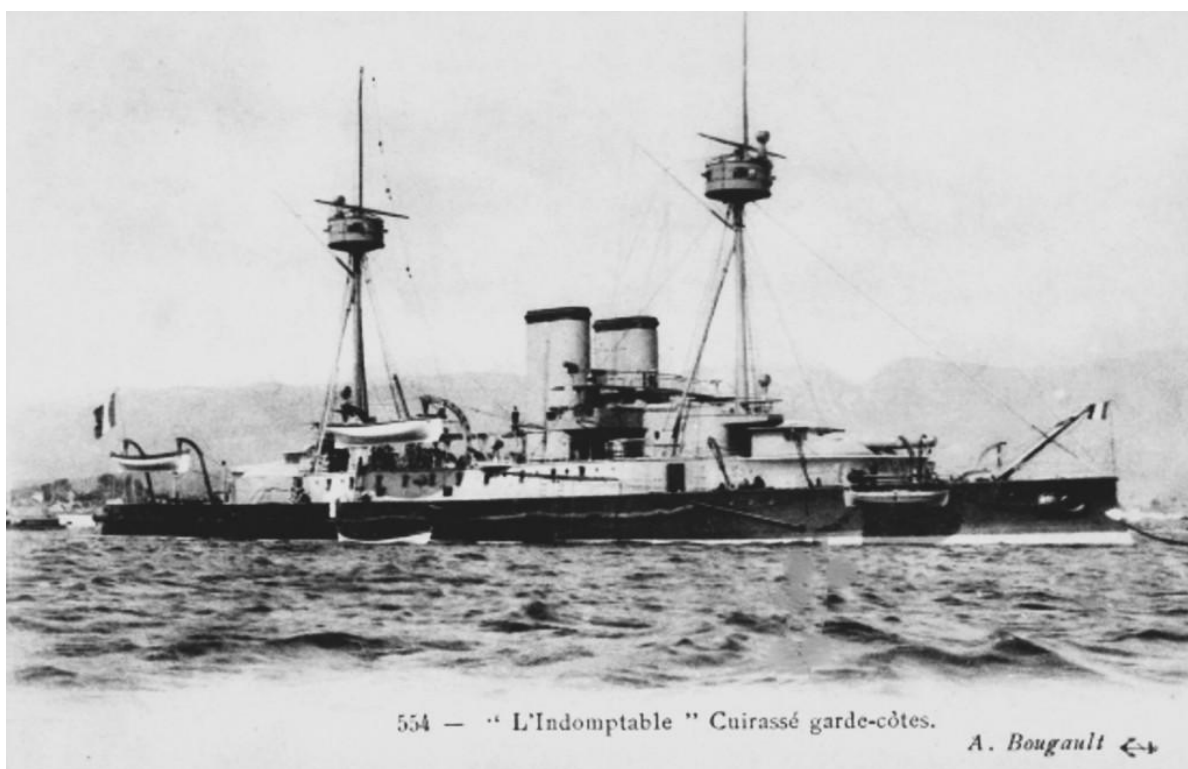
Frégate mixte cuirassée
"Friedland"
(1874-1904)



SAINT-NAZAIRE (Loire-Inf.)
Le " Heimdal " dans la nouvelle entrée



Artaud-Nozais, Nantes

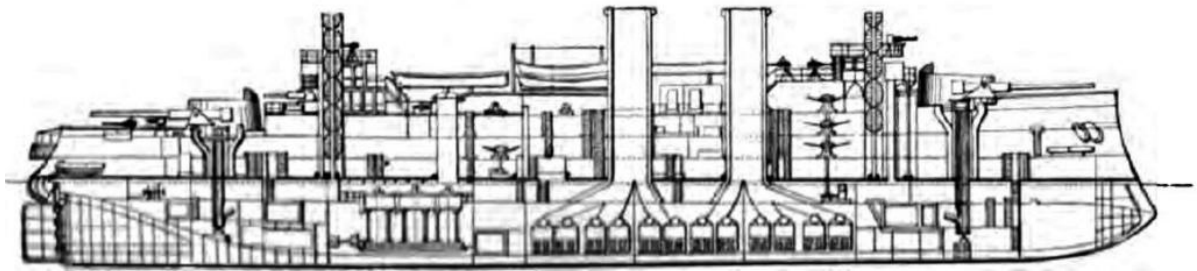
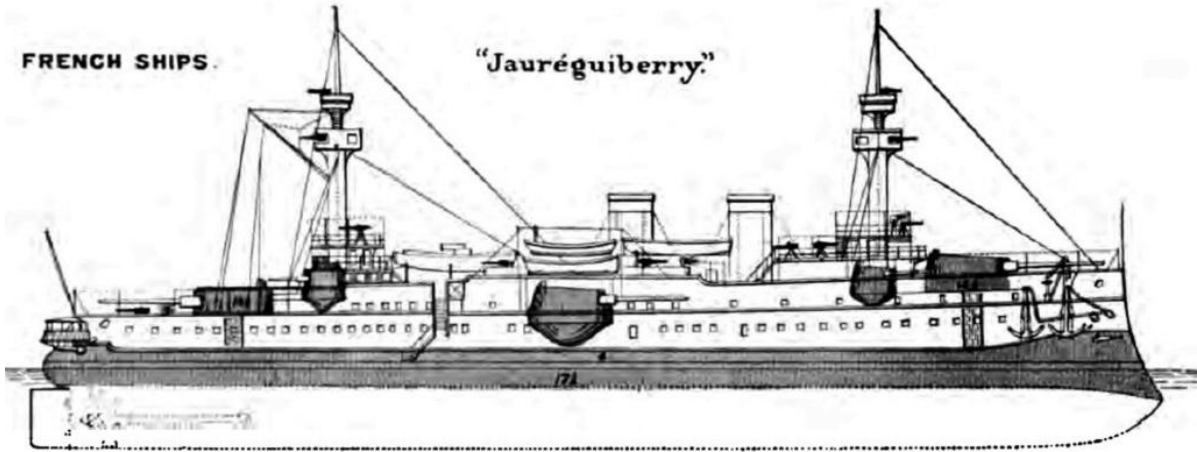


554 — " L'Indomptable " Cuirassé garde-côtes.

A. Bougault ↔

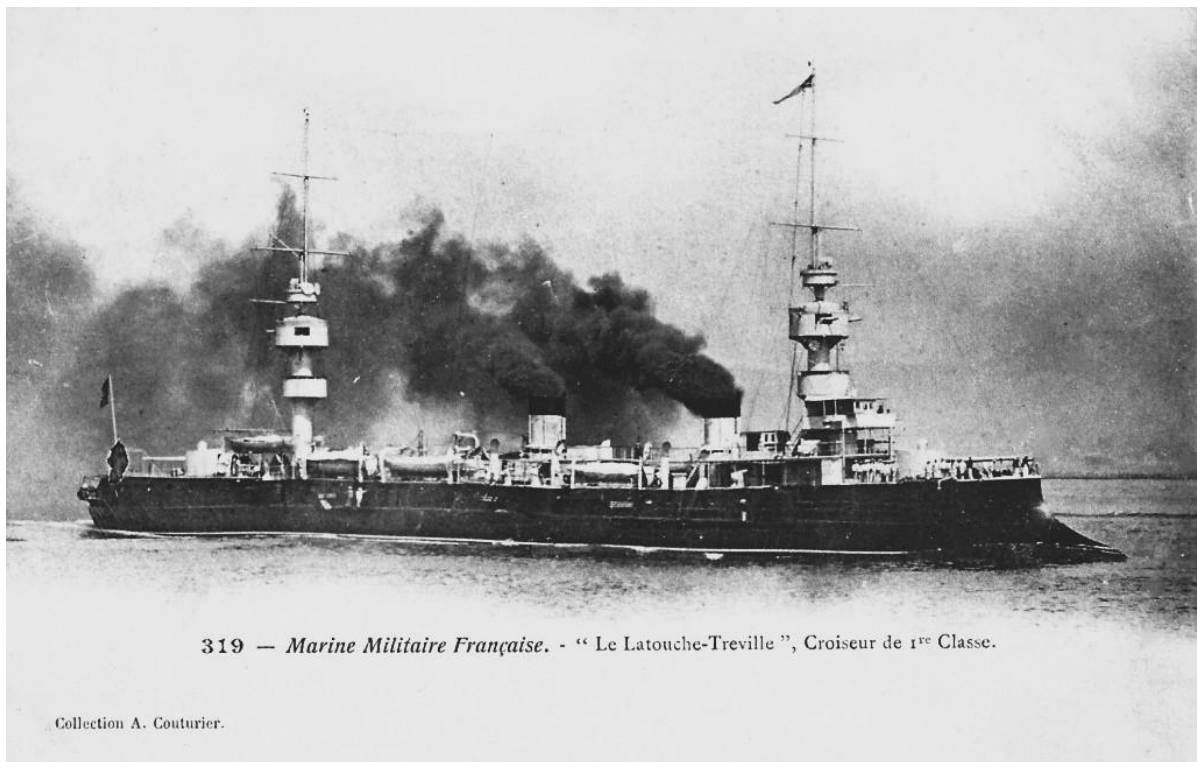
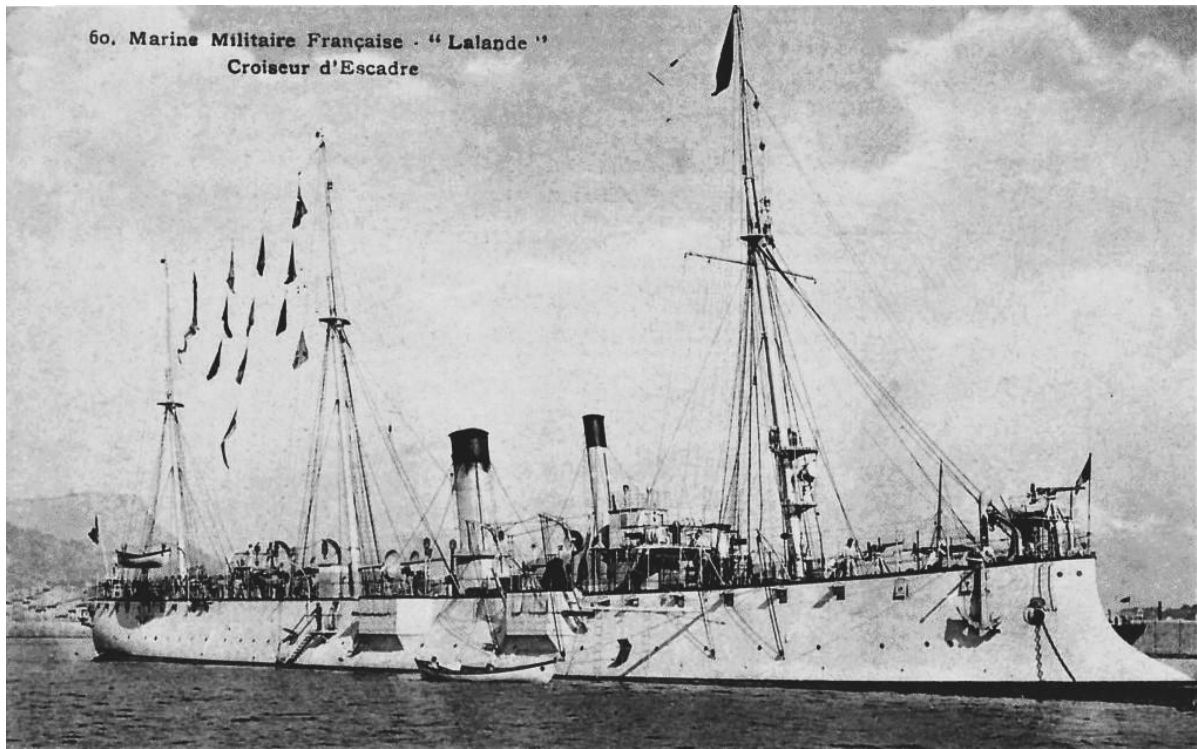
FRENCH SHIPS.

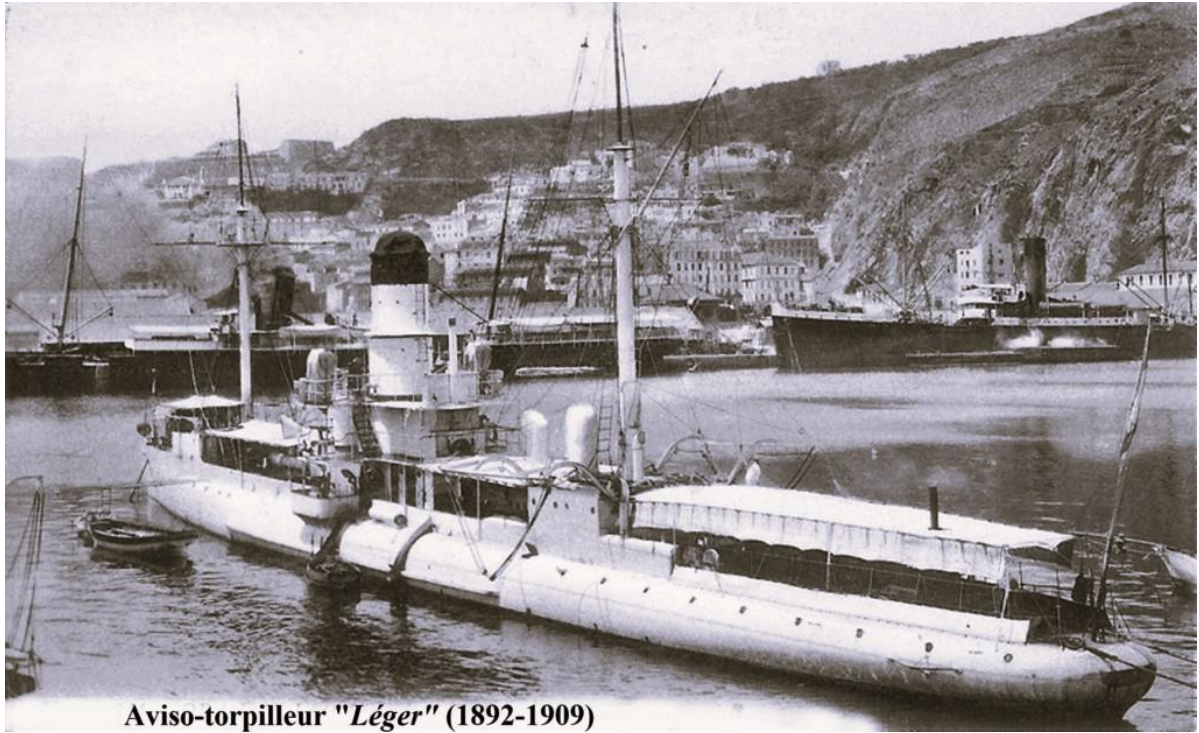
"Jauréguiberry."



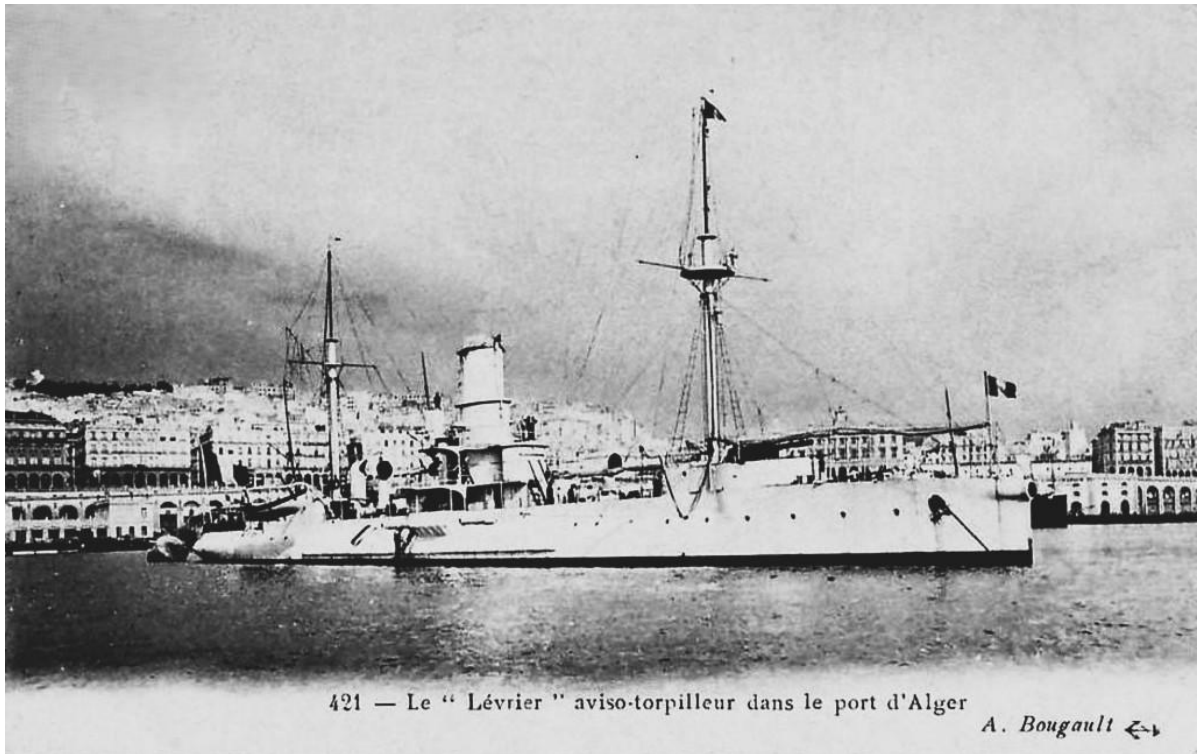
Torpilleur de haute mer, "Kabyle" dans le Vieux-port de Marseille







Aviso-torpilleur "*Léger*" (1892-1909)



421 — Le "Lévrier" aviso-torpilleur dans le port d'Alger

A. Bougault ↔



Nettoyage de la coque du Croiseur LINOIS 1894

***Cuirassé "Magenta"
(1892-1907)***

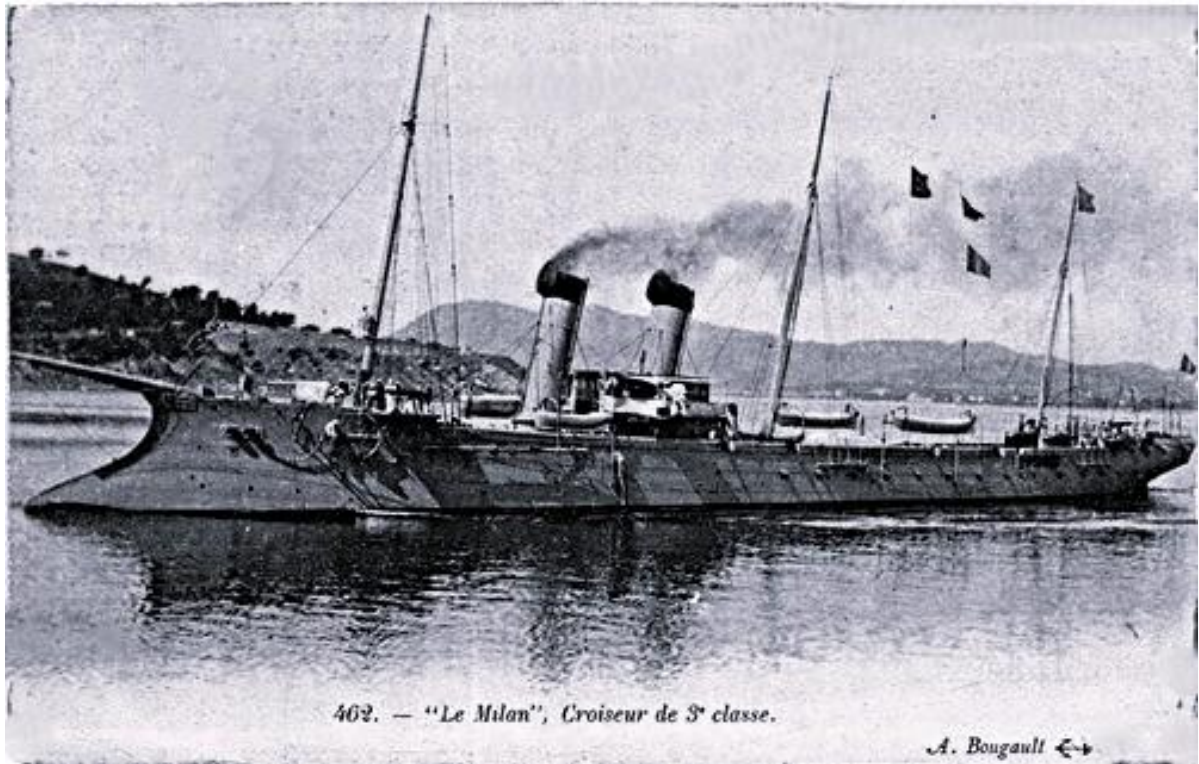


Cuirassé "Marceau" (1891-1920)



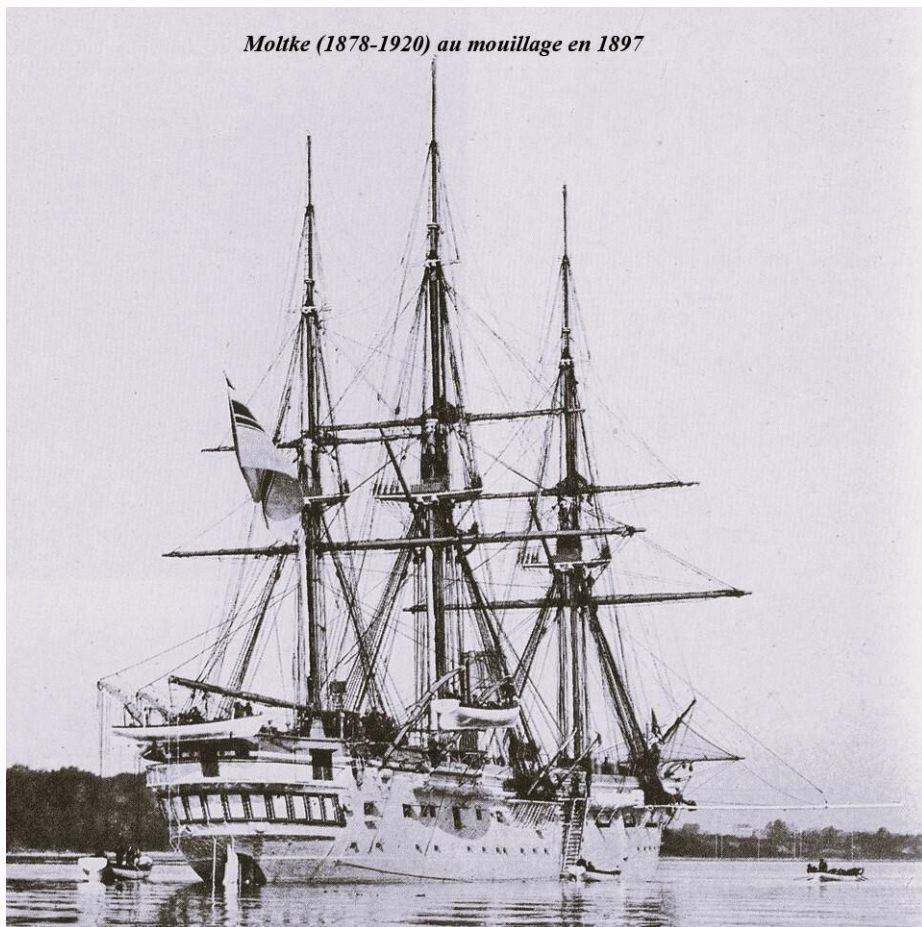
Frégate cuirassée
"Marengo"
(1872-1894)



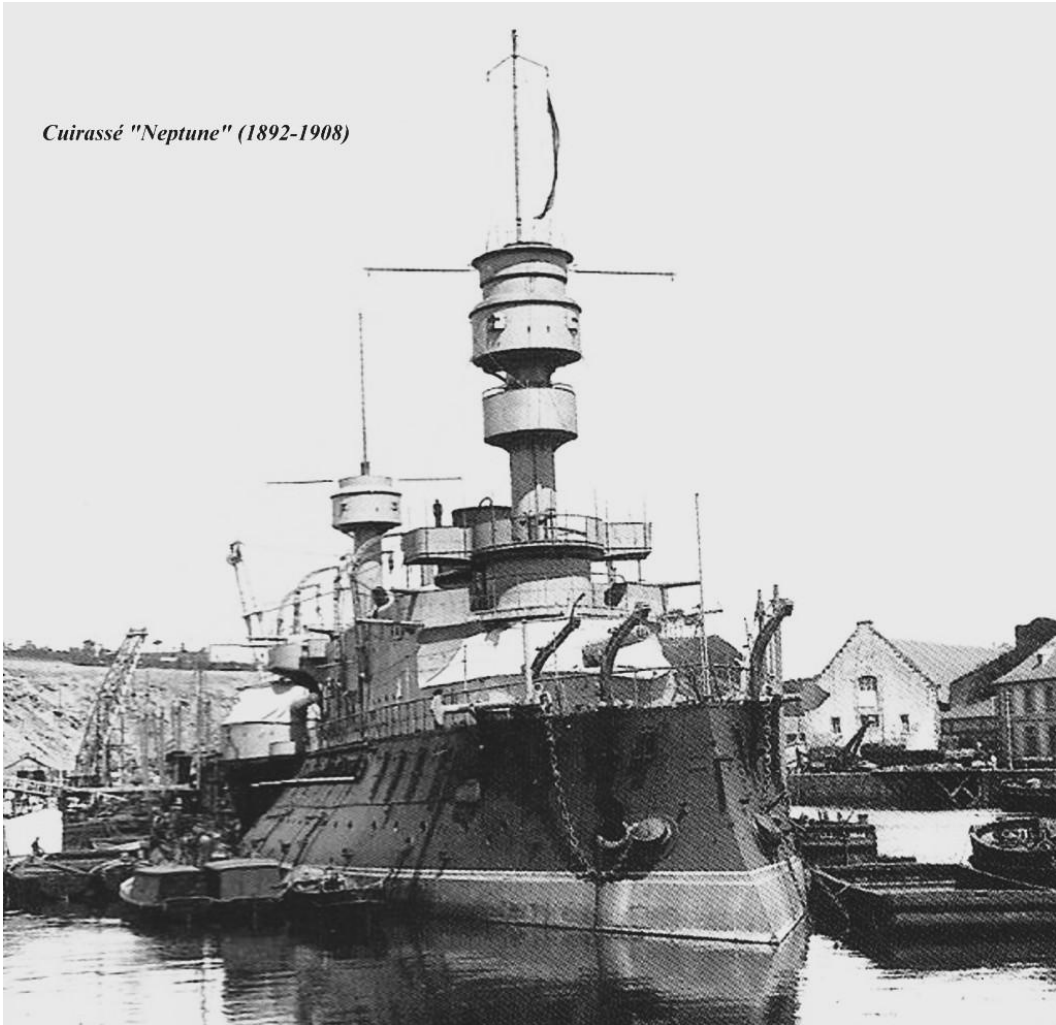


402. — "Le Milan", Croiseur de 3^e classe.

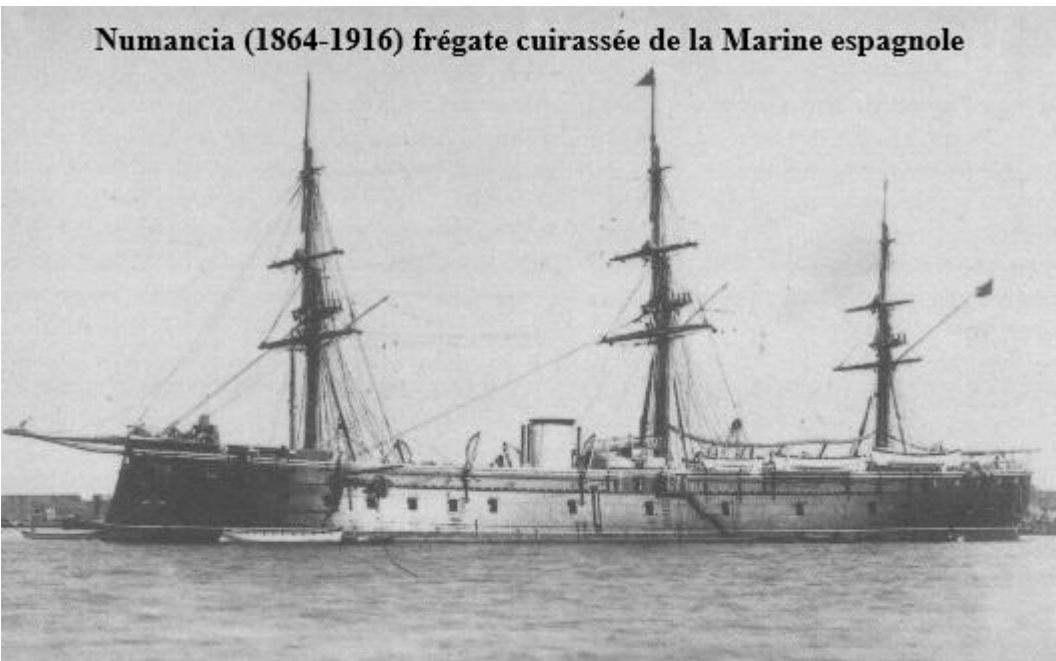
A. Bougault ↔

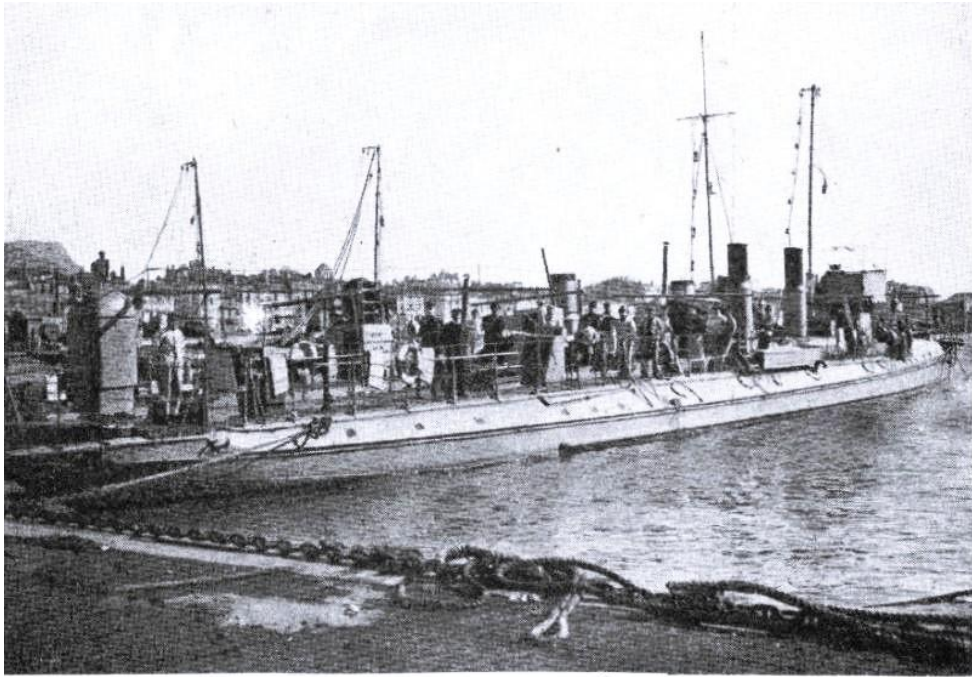


Cuirassé "Neptune" (1892-1908)

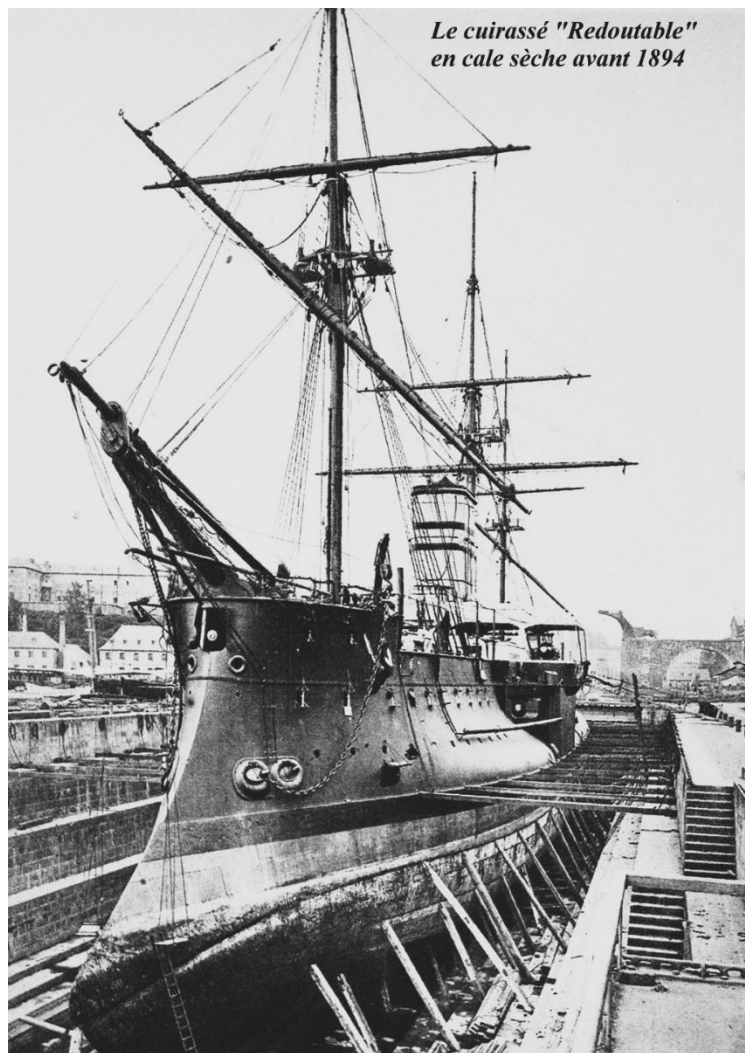


Numancia (1864-1916) frégate cuirassée de la Marine espagnole





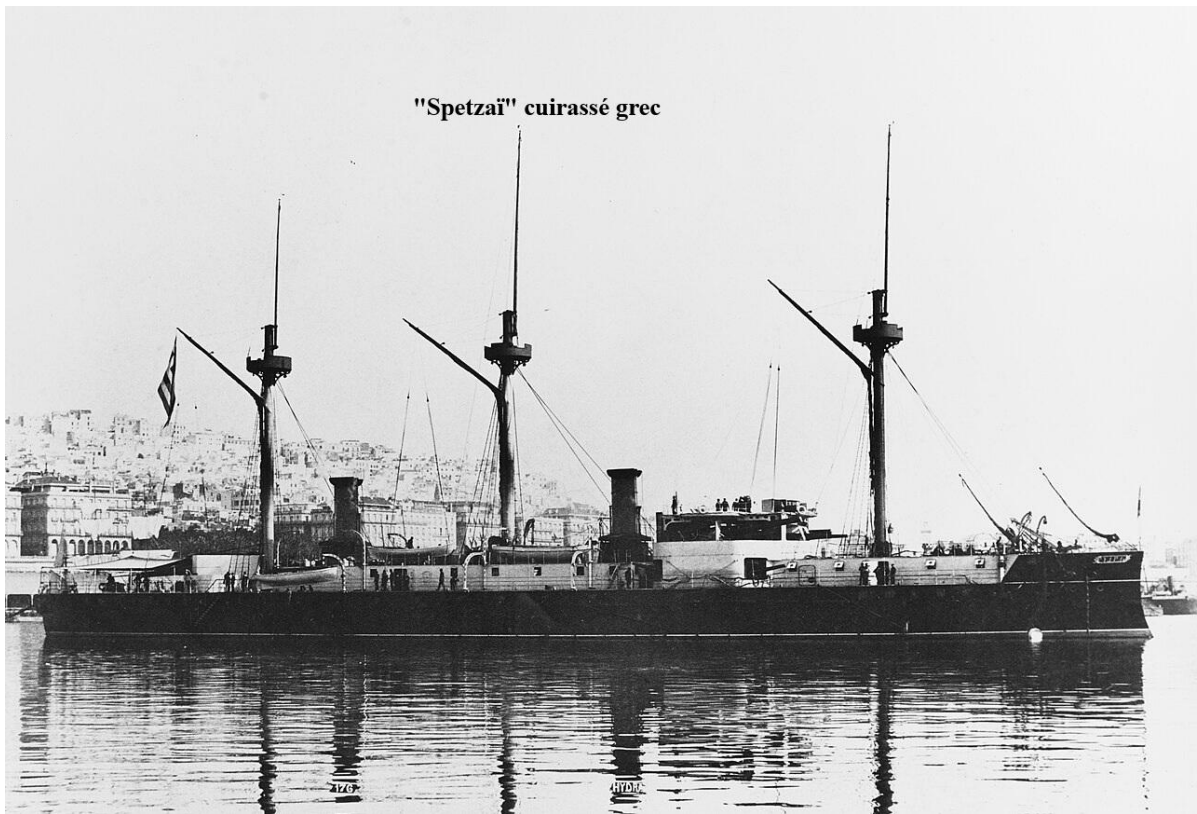
TORPILLEUR DE HAUTE MER *Orage*,



*Le cuirassé "Redoutable"
en cale sèche avant 1894*

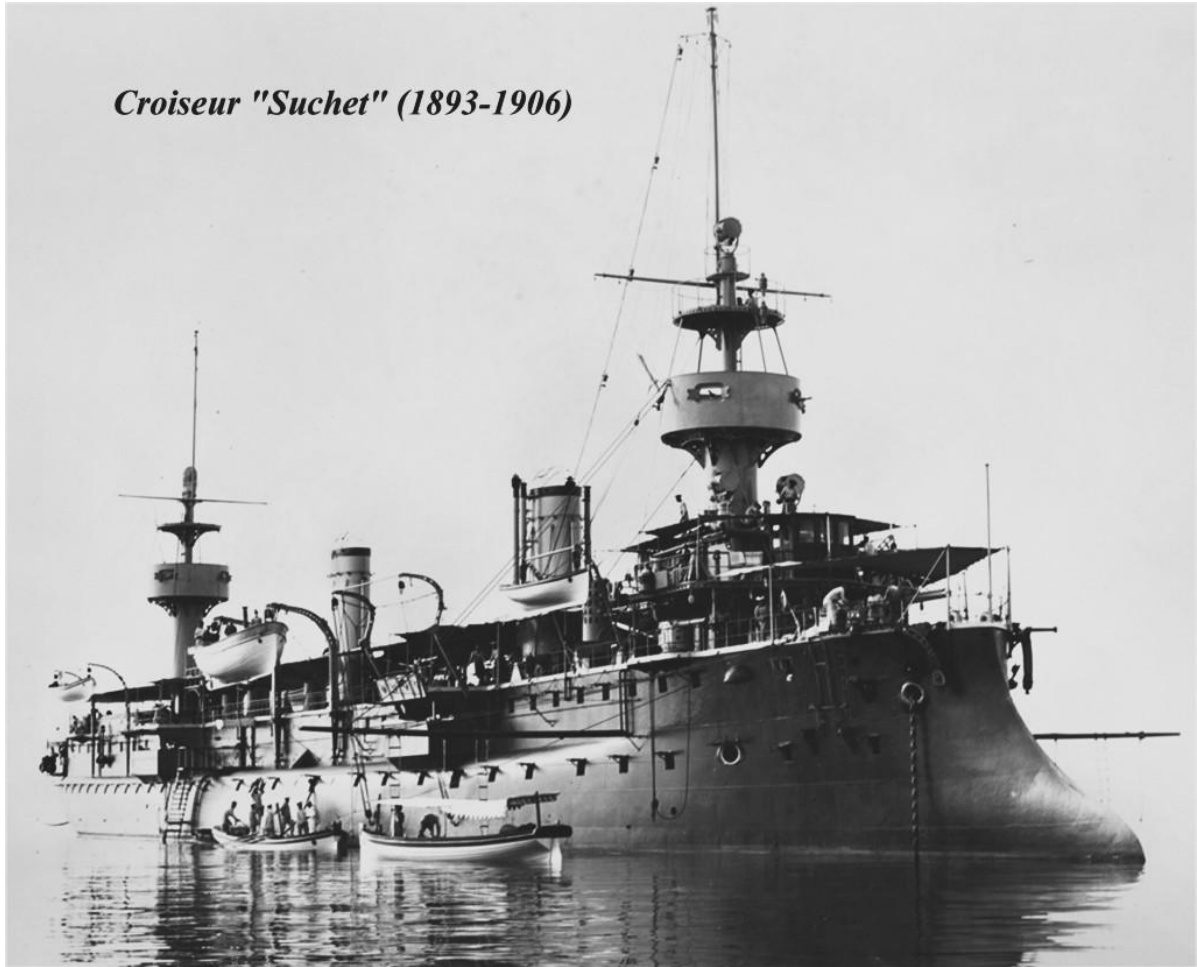


Croiseur "Sfax" (1887-1906)

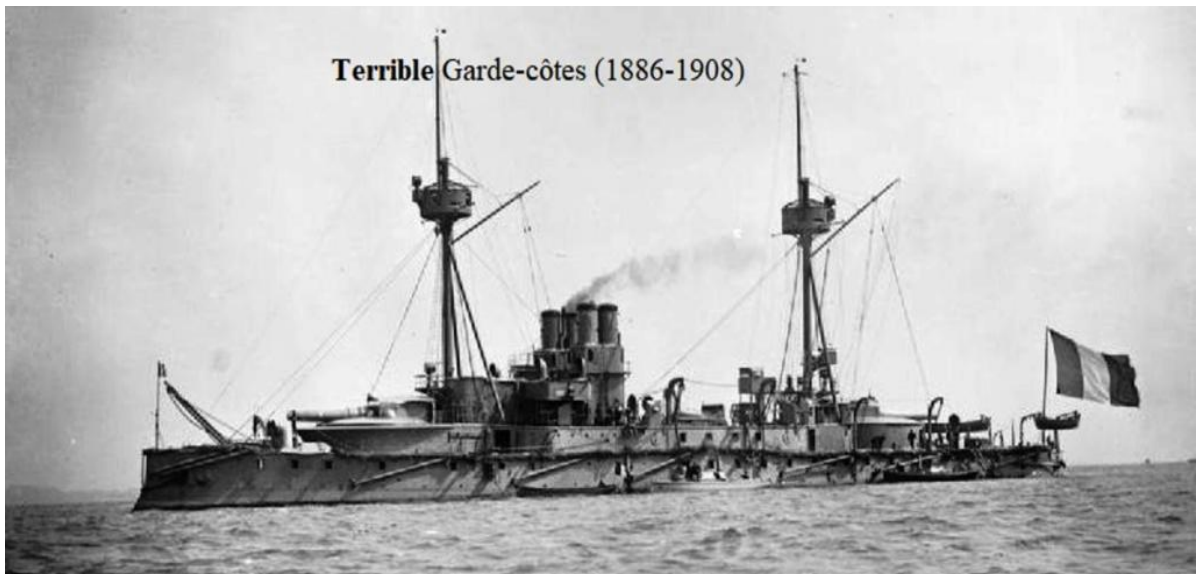


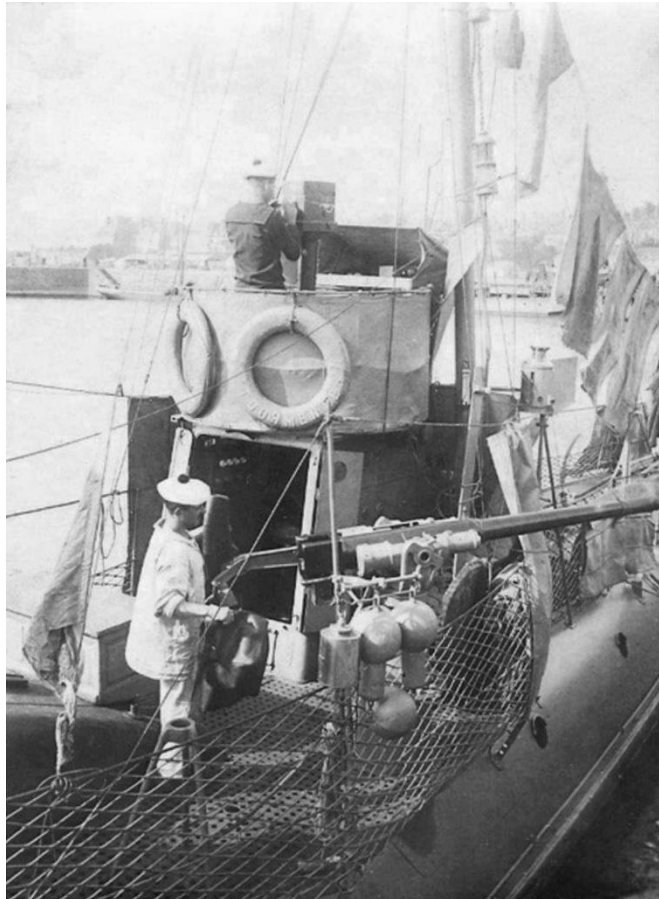
"Spetzai" cuirassé grec

Croiseur "Suchet" (1893-1906)



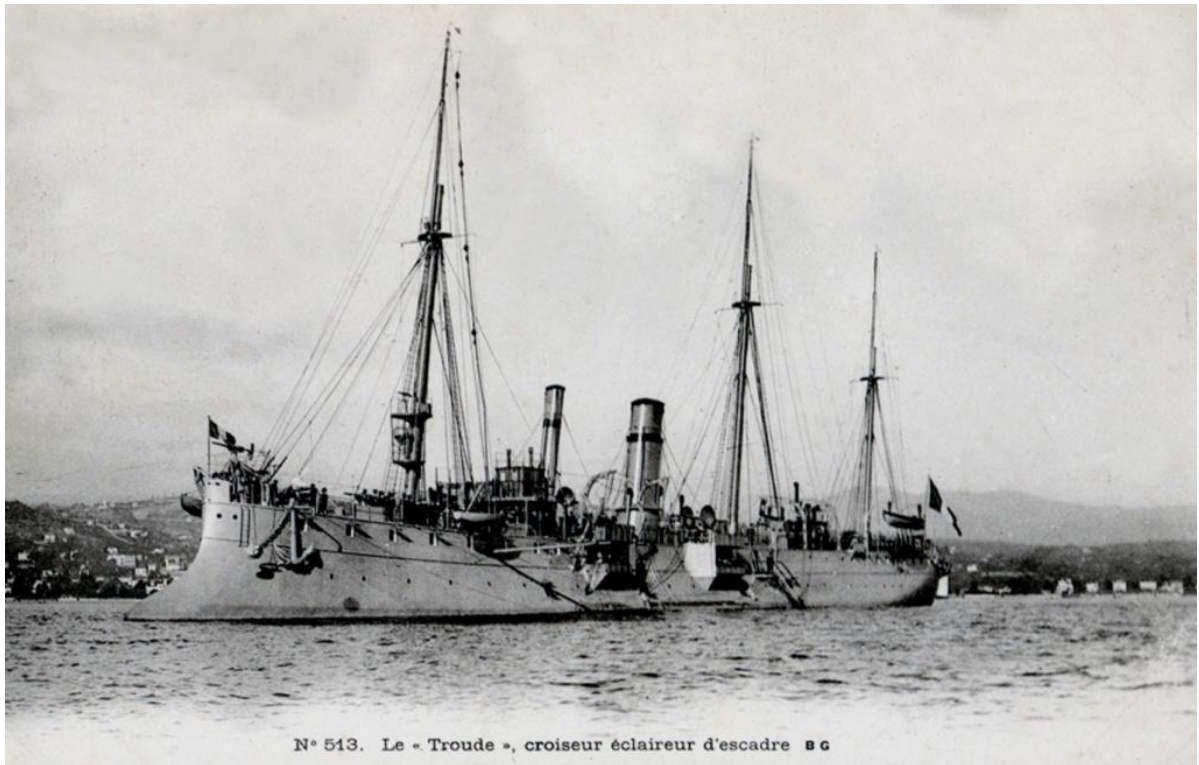
Terrible Garde-côtes (1886-1908)





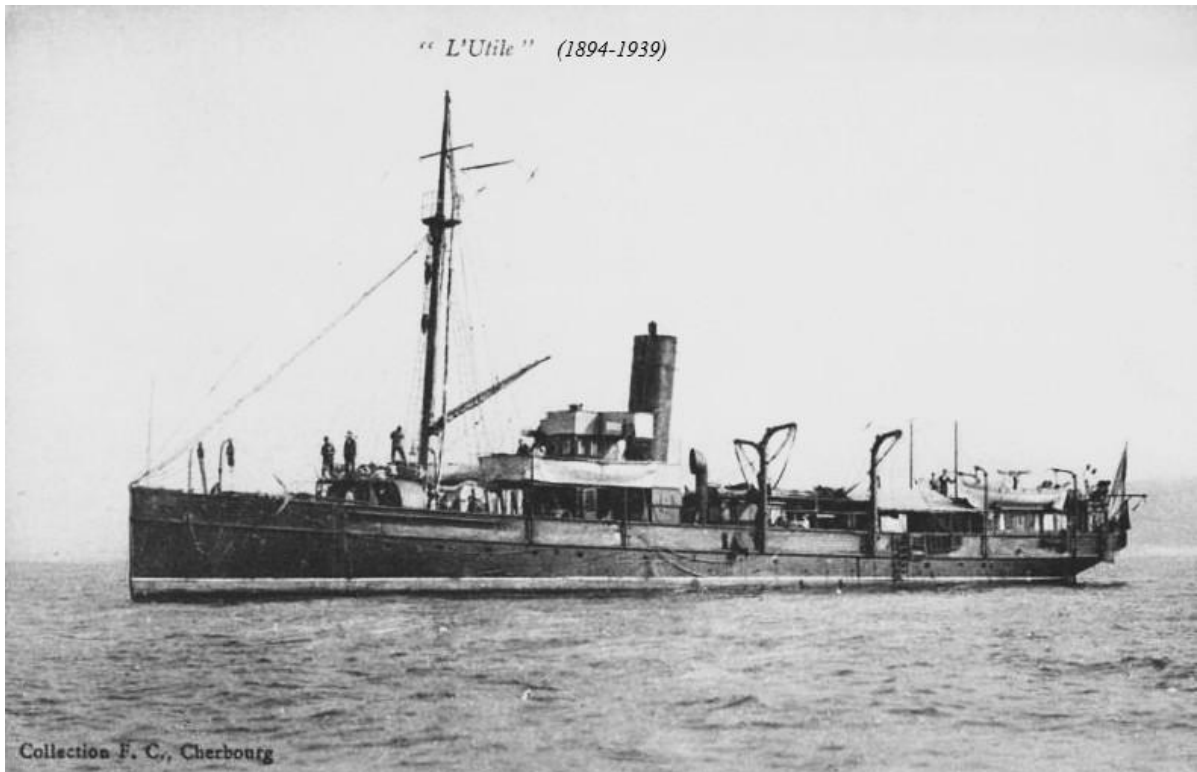
Torpilleur de haute mer "Tourmente" (1894-1910)

La Tourmente

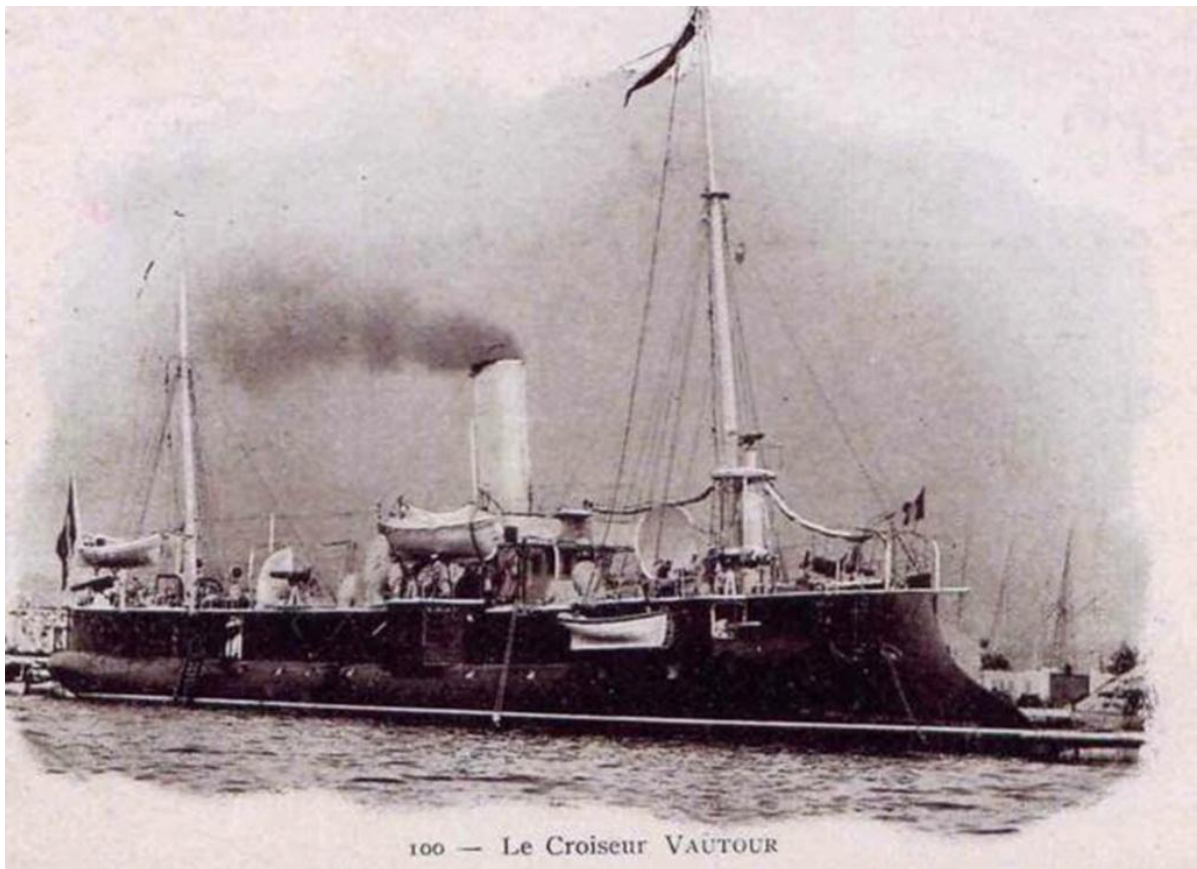


N° 513. Le « Troude », croiseur éclairer d'escadre B G

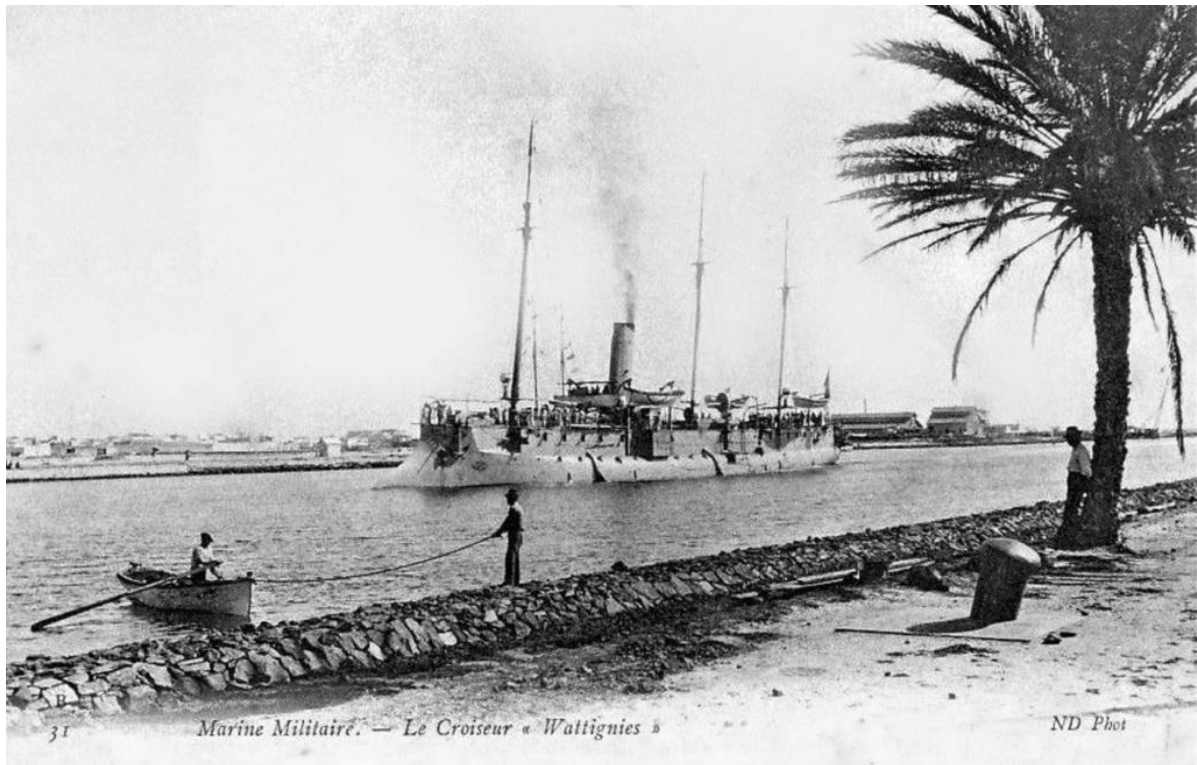
" L'Utile " (1894-1939)



Collection F. C., Cherbourg



100 — Le Croiseur VAUTOUR



A suivre sur le tome 2 :

Journal de Bord du « Chanzy » par Charles Antoine (Capitaine de vaisseau) - Crète 22 février
au 11 mai 1897