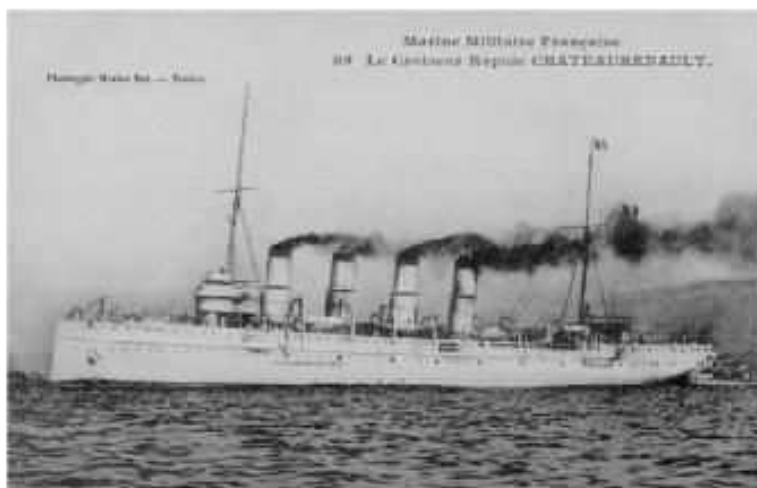


Le 14 décembre 1917, Commandant le croiseur corsaire "CHATEAURENAULT", torpillé par le sous-marin UC38 au cap Ducato en Mer Ionienne : "Très belle conduite lors du torpillage du navire qu'il commandait : a pris, avec le plus grand sang-froid, toutes les mesures susceptibles de sauver son bâtiment et ne l'a quitté qu'au moment où il allait s'engloutir."

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

Torpillage du CHATEAURENAULT par un sous-marin ennemi et destruction de ce sous-marin par les torpilleurs d'escorte LANSQUENET et MAMELUCK (14 décembre 1917).



Le croiseur CHATEAURENAULT, commandé par le Capitaine de Frégate JEANSON, transportait des troupes de Tarente à Itéa, lorsqu'il fut torpillé par un sous-marin ennemi, le 14 décembre 1917. Les deux torpilleurs d'escorte LANSQUENET, Capitaine de Corvette CHAREZIEUX et MAMELUCK, Lieutenant de Vaisseau GIRARDON, détruisirent le sous-marin, capturèrent son équipage et recueillirent les naufragés du CHATEAURENAULT.

Le LANSQUENET et le MAMELUCK ont appartenu précédemment à la Division de l'Adriatique.

Rapport du Capitaine de Frégate JEANSON, commandant le CHATEAURENAULT

J'ai l'honneur de vous rendre compte de la traversée du CHATEAURENAULT qui s'est malheureusement terminée par la perte du bâtiment.

Conformément aux ordres du Capitaine de Vaisseau commandant supérieur à Tarente, le convoi CHATEAURENAULT, ROUEN, escorté par le LANSQUENET et le MAMELUCK, a appareillé le jeudi 13 décembre 1917 à 15 heures...

Vers 23h15, nous voyons le ROUEN venir en grand sur la gauche et disparaître ; je diminue aussitôt de vitesse jusqu'à 9 nœuds, et j'envoie le MAMELUCK chercher le ROUEN et se rendre compte de ce qui se passait ; nous allumons la ratière.

Le 14 décembre, vers 0h20, nous apercevons le ROUEN et le MAMELUCK qui rallient ; le ROUEN reprend poste, nous remettons à 14 nœuds. Le MAMELUCK signale que le ROUEN a eu une avarie de barre.

A 5h30, aperçu la terre, on prend la formation à 5h45, avant que le jour ne se fasse, et on commence les zigzags. On remet à 14 n.7.

Nous faisons route pour passer à 2m.5 au sud de Dukato et continuons les lacets. A 7h25, route Nord 75 Est. A 7h34, route au Nord 67 Est. En arrivant dans le Sud-Ouest de Dukato, nous apercevons dans le Sud-Est à assez grande distance un objet douteux que l'Officier de quart croit être un périscope, mais sans grande certitude. Comme précaution, je fais venir à 60° sur la gauche pour nous écarter franchement et je signale au convoi de me suivre puis, lorsque je m'estime éloigné suffisamment, à 8 heures, je reprends la route au Nord 67 Est. A 8h02, je signale la route au Sud 80 Est et nous passons dans le Sud de Dukato.

Ce mouvement venait de s'effectuer et nous nous trouvions à peu près dans le Sud de la Baie de Vasiliko, Cap au Sud 80 Est, le ROUEN derrière nous, à environ 600 mètres, le LANSQUENET à peu près par le travers tribord du ROUEN à 800 ou 900 mètres, le MAMELUCK à bâbord de nous à environ 700 mètres, quand nous avons ressenti un violent choc suivi de trépidations avec bruit d'un violent coup sur la coque. Me retournant, je vis une énorme gerbe d'écume, d'eau noire à tribord juste sous le canot et la baleinière qui furent démolis; c'était sur l'avant de la coupée tribord. En même temps, je vis la trace du sillage venant de l'arrière très obliquement.

Aussitôt les machines stoppèrent, la lumière électrique fut éteinte partout.

Le bâtiment reste à peu près droit, à peine un degré de bande sur tribord, mais se redressa bientôt. Monsieur le Mécanicien en chef BADELON me fit prévenir que les chaufferies 3 et 4 étaient envahies par l'eau, que les conduites de vapeur étaient rompues et qu'il n'y avait plus de pression du tout. Le bâtiment s'enfonçait lentement par l'arrière. On prit les dispositions pour mettre les radeaux à la mer, mais le bâtiment ayant encore trop d'erre en avant, je défendis de les jeter à la mer, la sécurité ne me paraissait pas menacée.

J'invitai tous les soldats à garder leur sang-froid, leur disant que le bâtiment ne coulerait pas encore; tous m'écoutèrent avec grande discipline, et je leur donnai l'ordre de se porter aux poste d'évacuation qui leur avaient été désignés à leur embarquement la veille au matin. Chacun s'y rendit.

M. le Lieutenant Colonel de BIEUVRE, chef du détachement, était venu de suite sur la passerelle prendre mes ordres. Je lui dis de faire mettre les hommes à leurs postes d'évacuation et de veiller à ce que rien ne fut mis à la mer sans ordre. Cet officier supérieur a dirigé le personnel avec la plus grande autorité et le plus grand sang-froid. Dès son arrivée à bord, il avait organisé d'après nos indications tout son personnel qui se trouvait encadré dans des conditions sérieuses; son autorité s'était fait sentir dès l'embarquement des troupes. Sur ma demande, il avait mis partout des gradés responsables de l'ordre et de la discipline pour les soldats; il veillait à tout avec grand soin et activité.

Pendant ce temps, je cherchai à mettre le cap à terre pour m'en rapprocher et essayer d'échouer le bateau si je pouvais le faire remorquer. Le servo-moteur ne fonctionnait plus, je fis embrayer la barre à bras; M. l'Enseigne de Vaisseau auxiliaire HERVE

s'y rendit avec des marins et deux soldats de bonne volonté ; puis la barre fut mise toute à gauche, et sur son erre le bâtiment vint de 90° le cap sur l'entrée de la baie de Vasiliko.

M. le Mécanicien Principal de 2^{ème} classe TUAL, qui était de quart dans la machine, vint me prévenir alors que l'eau commençait à se déverser doucement dans les machines. Je fis hisser le ralliement pour les torpilleurs et donnai l'ordre d'amener les radeaux et de faire évacuer tout le monde. Le LANSQUENET nous accosta à tribord devant, le MAMELUCK à bâbord arrière ; un certain nombre d'hommes prirent place sur quelques radeaux et la plus grande partie s'embarqua sur les contre-torpilleurs. Le mouvement s'exécuta avec un ordre superbe, sans bousculade. Les embarcations, un canot et deux baleinières, furent amenées comme le rôle d'évacuation le prévoyait, avec simplement le personnel nécessaire pour donner la main à rallier les radeaux qui auraient pu se séparer, et sauver les hommes qui auraient pu tomber à la mer. Tout le monde à bord sans exception avait sa ceinture de sauvetage capelée depuis la veille.

Le Commandant en second, le Docteur, les Mécaniciens, M. COIFFARD, firent une ronde dans les batteries, s'arrêtant aux panneaux de chaufferie, des machines, des magasins, demandant s'il ne restait personne. Aucune réponse n'arriva, aucune plainte ne se fit entendre. Je donnai alors l'ordre aux contre-torpilleurs de s'éloigner.

Trois chalutiers : VERVEINE, BALSAMINE, SHAMROCK II, avaient peu à peu rallié. Le SHAMROCK II et la VERVEINE ramassèrent le personnel sur les radeaux ; la BALSAMINE nous accosta sur mon ordre pour prendre notre remorque et embarqua encore quelques soldats et marins. Il ne resta alors sur le pont avant que le Commandant en second, le Capitaine de Corvette de DURAND de PREMORÉL, le docteur BERTAUD du CHAZAUD, le Lieutenant de Vaisseau JANSSEN, l'Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} classe BROS, l'Enseigne de Vaisseau de 2^{ème} classe auxiliaire COIFFARD, M. le Mécanicien de 1^{ère} classe DESBOEUF, M. le Mécanicien principal de 2^{ème} classe TUAL, ainsi que le maître de manœuvre LAURENT, le second-maître canonnier LE ROUX, le second-maître électricien LE GOUANF, le second-maître de manœuvre GUENNOU, le second-maître mécanicien TOBY, trois marins : AUVRAY, matelot sans spécialité, BOURSIER, chauffeur auxiliaire, JEGO, matelot mécanicien et deux soldats qui ne voulurent pas partir et voulurent absolument donner la main à la manœuvre, pleins de zèle, d'entrain, disant qu'ils nageaient comme des poissons ; ce sont les nommés MASSON, Henri, 176^{ème} R.I., matricule 2525 DI et DELEMER, Ferdinand, 176^{ème} R.I., matricule 1188.

Tout ce personnel donna la main à disposer l'aussière pour la remorque. Je restai sur la passerelle pour surveiller ce qui se faisait. M. BROS, le Docteur, le maître LAURENT, étaient descendus dans la batterie aux chaînes pour dégager l'aussière. Il était 8h57 (heure Tarente) quand nous ressentîmes à l'avant tribord une commotion effrayante, à peu près à la hauteur des puits à chaînes : une deuxième torpille venait de nous frapper à peu près normalement. Une gerbe d'eau énorme s'abattit sur le gaillard renversant tout le monde. Sur la passerelle, je fus soulevé par la secousse, mais ne reçus pas d'eau.

Aussitôt, le bâtiment commença à s'enfoncer rapidement de l'avant, il était temps de faire évacuer le reste du personnel. Ceux qui étaient dans la batterie aux chaînes,

aveuglés par la poussière, la chaux, purent remonter. Je donnai l'ordre de faire embarquer tout le monde sur le chalutier.

Nous avions pu tirer quelques coups de canon de 16 sur le sous-marin aperçu à tribord, nous avions tiré également par bâbord sur un sillage de périscope à 2000 mètres environ. Le second-maître canonnier LE ROUX a été merveilleux de calme, de présence d'esprit. M. BROSS, officier de tir, était à la pièce, chargeant, donnant les housses, dirigeant le tir.

Peu à peu, le mouvement d'enfoncement de l'avant s'accrut ; il ne restait plus à bord que le docteur BERTAUD du CHAZAUD et moi ; le Docteur vint me prendre pour me dire d'embarquer. Je descendis sur le pont ; le Docteur voulut m'aider pour embarquer, je lui donnai l'ordre de passer avant moi, et voyant que le bâtiment allait disparaître, je passai sur la BALSAMINE, le dernier du bord. Le bâtiment était à ce point enfoncé que je pus passer directement du pont du spardeck à l'arrière de la casemate bâbord, sur le plat-bord du chalutier. Aussitôt que je fus embarqué, le chalutier fit en arrière pour se dégager ; l'eau arrivait à l'encorbellement milieu, le bâtiment s'apiquant de plus en plus, mais sans bande appréciable. A partir de ce moment, ce fut l'affaire de 15 à 20 seconds pour que le bâtiment disparût complètement. Il s'inclina à 45° sur l'avant, les hélices émergèrent ; le bâtiment glissa comme un plan incliné à une vitesse effrayante, la passerelle fut arrachée, le mât avant se rabattit sur l'arrière, puis ce fut le mât arrière ; tout était enlevé dans un bouillonnement, un fracas violent. Le chalutier avait à peine culé d'une longueur que le CHATEAURENAULT avait disparu. La deuxième torpille avait frappé à 8h57 ; avant 9 heures, il s'engloutissait devant tout le monde découvert et au cri de « Vive la France ».

Pendant ce temps, les torpilleurs n'étaient pas restés inactifs ; ils s'étaient mis aussitôt éloignés du bord, à patrouiller. Lorsque la seconde torpille nous touche, le LANSQUENET ayant vu d'où partait la torpille se précipita et lança une série de grenades ; un peu après, le sous-marin montra le haut de son kiosque, le feu fut ouvert aussitôt par les bateaux, le LANSQUENET revint sur le sous-marin, relança des grenades. Le MAMELUCK l'accompagnait. A la fin, on vit le sous-marin émerger complètement, le feu continua, plusieurs coups furent au but ; MAMELUCK et LANSQUENET se rapprochèrent du sous-marin complètement émergé et où on voyait courir du monde.

Le feu cessa, on vit les torpilleurs amener les embarcations, en même temps que le sous-marin s'enfonçait par l'arrière, l'avant émergeant fortement, puis il disparut aux acclamations frénétiques de tous les naufragés sur les torpilleurs, chalutiers et radeaux. Le CHATEAURENAULT était vengé.

J'avais décidé d'aller à Vasiliko pour attendre que le chenal fût dégagé d'un sous-marin que l'on avait annoncé de ce côté. On ramassa tous les hommes sur les radeaux ; les baleinières et le canot rendirent de grands services ; la chaloupe puis aussi être sauvée ; dès le premier torpillage, on avait largué les saisines et celles du vapeur et de la vedette. Lorsque le bâtiment s'enfonça, la chaloupe flotta au milieu des tourbillons sans embarquer une goutte d'eau, mais le vapeur et la vedette furent broyés.

Une fois tout le monde des radeaux ramassé par les chalutiers, on fit route sur Vasiliko tout en surveillant l'horizon. On vit par bâbord encore un sillage semblant être celui d'un périscope à environ 1200 m, on tira quelques coups de canon. Enfin les chalutiers mouillèrent à Vasiliko et les contre-torpilleurs nous rejoignirent. On fit passer une partie du personnel des chalutiers sur les torpilleurs et, comme le LANSQUENET et le MAMELUCK me prévinrent que le SPAHI arrivait, je résolus de l'attendre et je fis partir les deux torpilleurs pour Itéa qu'ils pouvaient atteindre avant la nuit à 20 nœuds. Je tenais à envoyer les troupes à destination le plus tôt possible, à remplir la mission. Enfin, le SPAHI arriva et embarqua ce qui restait, environ 273 personnes. On avait pu donner à manger à peu près à ce personnel sur les chalutiers. Le SPAHI ne pouvant marcher plus de 15 nœuds, ayant des avaries de chaudières et manquant d'eau, je fis faire route sur Patras où je comptais pouvoir faire souper et coucher les hommes. Nous y arrivâmes à 17h30. Je m'entendis de suite avec l'EUROTAS qui put nourrir et loger tout le monde, les officiers furent logés à l'hôtel, les soldats et les marins, soit dans l'ambulance, soit sur un bateau, soit dans un magasin. Mais il n'y avait pas de couvertures.

Le SPAHI repartit le samedi 15 à 7 heures pour Itéa porter les soldats restés à Patras, tout le personnel marin restant à Patras pour attendre les ordres, le personnel marin parti à Itéa devant revenir à Patras. Dans ces douloureuses circonstances, je tiens à exprimer toute la satisfaction et la consolation que j'ai ressenties à voir la discipline générale, l'ordre parfait, le calme absolu, la confiance que tout le monde m'a témoignée, aussi bien les soldats que les marins. Tous mes ordres ont été exécutés avec calme, silence, pas d'affolement : c'était comme à l'exercice.

Les mesures ordonnées et répétées sur mon ordre à chaque embarquement de passagers ont été ponctuellement exécutées. Chacun savait ce qu'il avait à faire. Nous avons du reste été servis par un temps superbe, ce qui, avec la proximité apparente de la terre des deux bords, contribuait beaucoup à augmenter la confiance. Sur les radeaux, beaucoup de soldats se mirent à fumer la pipe, ils plaisantaient, le moral était excellent.

J'estime que la première torpille a été lancée à au moins 1500 mètres. Le LANSQUENET a vu le sillage sur son avant lorsque nous avons été touchés. La torpille nous a frappés très obliquement entre les chaufferies 3 et 4 ; la chaufferie 4 s'est remplie instantanément, la chaufferie 3 presque aussitôt. Les hommes de la chaufferie 3 ont pu s'échapper en partie, malgré l'obscurité immédiate ; ceux de la chaufferie 2 évacuèrent tous ; dans la chaufferie 4 où on nettoyait les chaudières, les hommes qui étaient dans l'intérieur des chaudières n'ont pu se sauver. Aussitôt l'explosion, la pression est tombée à 0, les collecteurs s'étant rompus, les dynamos ont stoppé, l'éclairage de fortune (huile et vacélite) s'est éteint ; les fanaux furent arrachés. M. le Mécanicien principal TUAL, qui était de service, est monté de la machine tribord et a voulu descendre dans les chaufferies 3 et 4, mais elles étaient déjà pleines jusqu'au pont cuirassé. Tout le monde put évacuer des machines qui s'étaient stoppées d'elles-mêmes par suite d'un manque de pression. Pour cette même raison, on ne put utiliser aucun moyen d'épuisement.

Il n'y a pas eu de vapeur du tout dans les batteries, la vapeur s'échappant des collecteurs s'étant condensés avec l'eau qui avait envahi les chaufferies. Il y eut

seulement des nuages de poussière de charbon sortis par les trous de soute qui obscurcirent tout.

Les cloisons tinrent bon, les portes étanches bien fermées ne laissèrent couler que peu d'eau.

Ce qui contribua au sauvetage fut la précaution prise à l'avance d'avoir boulonné les échelles qui n'étaient auparavant que simplement crochées par le haut ; sans cette disposition, les échelles, soulevées par la projection verticale, e seraient décrochées, seraient retombées n'importe comment et toutes les communications avec les différents ponts seraient devenues presque impossibles.

On déposa sur le LANSQUENET le rôle d'équipage ainsi que les documents secrets de la T. S. F. et les documents secrets et confidentiels non lestés à la disposition de l'officier de quart. Nous avions à bord environ 1200 sacs postaux qui ont disparu. Deux officiers supérieurs anglais avaient pris passage à bord. L'un d'eux transportait un courrier important du Gouvernement anglais qu'il a pu sauver.

Trois malades étaient alités à l'infirmerie ; ils ont pu s'habiller et être évacués rapidement.

Tout le personnel de la bordée de veille était à son poste armant les 14 en encorbellement, les 2 seize et le 47 de la passerelle avant.

Deux groupes de chaudières étaient allumés, les groupes 2 et 3 (milieu avant et milieu arrière) ; le groupe 4 était en nettoyage régulier, le groupe 1 servait en rade. On pouvait ainsi donner 85 à 88 tours, et en cas de besoin du 90 à 92 tours pendant quelques minutes, soit 17 nœuds.

Avant de terminer ce rapport, je tiens, Amiral, à répéter combien j'ai été aidé dans ma tâche douloureuse, par la discipline et le bon esprit de tous, et je vous adresse dans une note spéciale une liste des noms de ceux qui se sont plus particulièrement distingués par leur activité, leur abnégation, leur haute valeur militaire, en vous demandant de vouloir bien leur accorder les récompenses que vous jugerez pouvoir leur attribuer.

Signé JEANSON