

Le 15 août 1913, jusqu'au mois de septembre 1915, Commandant le torpilleur "FAULX". Il est cité à l'ordre de l'Armée navale en juillet 1915 : " Commandant la FAULX. Avait la direction des opérations de débarquement du matériel, lorsque la DAGUE a sauté sur une mine dans le port où ce débarquement avait lieu. Après cet accident, a fait preuve d'une grande énergie en faisant poursuivre le déchargement du vapeur chargé de matériel. Cet officier a par ailleurs participé à la plupart des opérations de dragage des mines sur les côtes du Monténégro et s'est toujours distingué depuis le début des hostilités...

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

DAGUE
Torpilleur d'Escadre



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

1 citation à l'Ordre de l'Armée :

Le torpilleur d'escadre DAGUE appartenant à l'Armée navale était commandé par le Lieutenant de Vaisseau BOUQUET. Il a coulé sur une mine au mouillage d'Antivari le 24 février 1915.

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

« Le torpilleur d'Escadre DAGUE, coupé en deux par une mine, le 24 février, dans le port d'Antivari, s'est englouti glorieusement avec le tiers de son équipage ».

Rapport du Lieutenant de Vaisseau BOUQUET, Commandant de la DAGUE :

C'est au cours d'une des expéditions faites à Antivari pour protéger un bâtiment de commerce porteur de matériel pour le gouvernement monténégrin, que la DAGUE a péri.

Ce torpilleur, avec la FAULX, constituait un groupe chargé plus spécialement d'assurer le passage du cargo « Whitehead » à travers les mines du large et de faciliter son amarrage à la jetée.

La protection de ce cargo pendant son déchargement ou sa sortie l'intéressait évidemment aussi ; toutefois, c'était là un rôle secondaire étant donné les risques qu'il comportait. Le « Whitehead », en effet, étant dépourvu de T.S.F., il fallait rester en contact direct avec lui pour être prêt à intervenir en cas d'alerte, et il était à craindre que l'intervention des onze autres torpilleurs qui croisaient au large pour compléter le service de protection ne fût trop tardive.

Cependant, comme aucun navire autrichien n'avait été signalé comme sortant de Cattaro par le poste de Podgoritza et qu'aucun projecteur ennemi n'était visible sur la côte, ces objections ne se posaient pas sérieusement au moment de l'opération. Les circonstances paraissaient d'autant plus favorables que notre arrivée à Antivari devait se faire de nuit, avec un ciel couvert, après plusieurs jours de mauvais temps.

C'est probablement pourquoi le Commandant de la FAULX m'avertit vers 5h30 que l'alignement ordinaire d'entrée – pointe Volovica par Villa du Roi de Monténégro N.56 E-S.56. O – serait suivi. Ce changement aux dispositions prévues avant le départ et qui consistaient à se masquer à la vue de Cattaro en longeant la côte, ne me surprit pas beaucoup.

A 6 heures, la DAGUE était donc devant le « Whitehead » en route au N.22 O., à la vitesse de 6 nœuds – vitesse maximum du « Whitehead » à ce moment – avec la pointe Menders à 2 milles par son travers.

Au même moment, la FAULX était assez éloignée devant pour aller draguer et les torpilleurs de soutien restaient par tribord et sur notre arrière pour gagner leurs postes de croisière.

A 6h50 environ, la FAULX me signale par T.S.F. que je pourrais profiter, pour me diriger, d'un fanal qui devait être allumé à l'extrémité de la pointe Volovica.

A 7h05, m'estimant arrivé sur l'alignement d'entrée, je fis venir au N.56 E., le fanal annoncé n'étant toutefois pas visible.

En approchant, je pus le reconnaître et voir nettement l'alignement. Nous étions un peu trop au Nord et je fis gouverner pour rectifier ma position.

Vers 7h30, en la laissant à environ 200 mètres par bâbord, nous croisions la FAULX qui sortait en draguant.

A 7h45, étant stoppé à proximité du coffre situé en dedans de la jetée, je fis amener le canot et le youyou pour conduire à terre 30 hommes de la PATRIE et de la JUSTICE passagers à notre bord et qui devaient participer au déchargement du « Whitehead ».

A ce moment, ce dernier évoluait pour mouiller et s'amarrer. Une faible houle venait du large ; il n'y avait pas de vent et la lune était encore masquée par des nuages très sombres.

L'amarrage du « Whitehead » se fit donc assez rapidement, d'autant plus qu'il ne manquait pas d'aides, les corvées du PARIS et de la REPUBLIQUE qu'avait transportées la FAULX étant déjà à terre depuis longtemps ainsi que les embarcations de ce torpilleur.

A 8h25, notre canot et notre youyou étant hissés, je me dirigeai sur la FAULX qui apparaissait au large, occupée à terminer la rentrée de sa drague.

J'en passai alors à portée de voix et lui demandai : « Dois-je mouiller ? » - « Oui, mais vers le large » fut la réponse faite.

Je laissai alors passer la FAULX et attendis pour voir où elle mouillait et pouvoir mouiller moi-même à portée de voix. Finalement je me trouvai ancré... sur une petite ancre.

Une faible brise de terre se levait à ce moment et les deux torpilleurs étaient évités au N.70 E. environ. J'avais la FAULX par mon travers à tribord et à 250 mètres environ.

A ce moment, un youyou se détacha de la FAULX et je pensai qu'il s'agissait du Commandant qui allait à bord du « Whitehead » pour vérifier que le déchargement serait bien entrepris.

Sur la DAGUE, les dispositions de veille furent alors vérifiées, les tubes furent pointés, prêts à tirer, les deux pièces de 10 cm et les canons de 65 AV étaient armés. Le personnel de la passerelle et les machines, officiers compris, étaient à leurs postes. Tout était aussi bien prêt pour appareiller rapidement. L'officier en second, Monsieur l'Enseigne de Vaisseau BARNOUIN et l'officier mécanicien, Monsieur PHILIPPE, vérifiaient les derniers détails, moi-même je restais sur le pont arrière.

Parmi le personnel non de quart, quelques hommes restaient encore sur le pont parce qu'ils venaient de terminer l'amarrage des embarcations ou s'attendaient à voir des avions autrichiens.

Le reste se reposait sur les caissons des postes, mais tout habillés, en exécution des ordres que j'avais écrits au journal de navigation.

Vers 9h25, ne recevant aucun ordre, je descendis chez moi et laissai la porte ouverte, bien persuadé que l'appareillage aurait lieu sans tarder, comme me l'avait annoncé le Commandant de la FAULX, à Samos, avant notre départ.

L'officier en second et l'officier mécanicien descendirent eux-mêmes peu de temps après moi, mais tout en restant prêts à intervenir.

Nous étions là depuis peu de temps, quand à 9h40, une explosion fut entendue, explosion peu violente par le bruit, mais à laquelle succédèrent immédiatement des vibrations violentes du bâtiment. Il n'y avait doute pour personne que nous venions d'être sérieusement touchés. Nous bondissons sur le pont et, en y arrivant, voyons tout de suite que tout à l'aspect d'une catastrophe. De la cheminée AR, la vapeur s'échappe à flots. C'était la chaudière 4 qui venait d'être défoncée ; le youyou, bien à bâbord par le travers du même point était arraché de ses bossoirs ; les soubresauts du pont se répétaient violents et de plus en plus amples, le bâtiment se disloque presque instantanément.

Devant, l'officier de quart, Monsieur l'Enseigne de Vaisseau de BERTIER de SAUVIGNY, avait donné l'ordre de mettre les embarcations à la mer. Les hommes présents, qui s'étaient précipités sur la baleinière, l'abandonnèrent aussitôt car elle était trop bien saisie ; ils passèrent alors au canot où d'autres hommes travaillaient

déjà à couper sangles et garants. Au moment où tout était à peu près fini, le canot s'enfonçait déjà complètement dans l'eau et les hommes se trouvèrent jetés à la mer.

De ceux-ci, une partie, dont M. de SAUVIGNY, se dirigea vers l'arrière du bâtiment, l'autre s'efforça de gagner la jetée.

A l'arrière, la situation était presque aussi critique, car l'explosion s'étant produite sous les machines, celles-ci s'étaient instantanément remplies et le bâtiment s'était enfoncé en se redressant, du fait que l'eau ne pouvait encore rentrer dans les compartiments arrière.

Presque immédiatement, l'inclinaison atteinte par cette partie de la coque fut au moins de 70 degrés au-dessus de l'horizontale.

L'officier en second, le maître mécanicien et d'autres furent alors précipités à la mer. Tous ceux qui purent se retenir à quelque objet suffisamment résistant s'y cramponnèrent. Il y en avait sur le roof AR, sur le treuil de dragage, mais le plus grand nombre se tenait les pieds dans les filets et les mains sur les filières garde-corps – j'étais de ceux-ci. Des hommes à l'eau, certains purent atteindre à nouveau l'arrière, quelques autres se dirigèrent vers la jetée, supportés par des flotteurs qui se trouvaient là : hamacs, ceintures de sauvetage, youyou crevé, etc.

Une vingtaine de ces nageurs, tant de l'avant que de l'arrière, furent, peu de temps après, repêchés par le canot de la FAULX qui devait alors rentrer à son bord. Un quartier-maître canonnier fut, de même, sauvé par le youyou du même torpilleur dans lequel se trouvait le Commandant NIVET.

De l'avant de la DAGUE, on n'apercevait déjà plus rien ; avant de s'immerger complètement, cette partie de la coque s'était couchée sur le flanc tribord. L'arrière continuait à s'enfoncer et les hommes s'y maintenaient en grimpant et en se cramponnant à tout ce qui pouvait résister.

Il n'y avait cependant là aucun affolement, et avec l'aide de MM. PHILIPPE et de SAUVIGNY, je n'eus pas de mal à empêcher certains hommes de se jeter à la mer. On travaillait même bien à larguer le berthon et les prismes de dragage et ceux qui étaient tout en haut appelaient au secours.

Le berthon tomba convenablement à la mer, mais en se crevant. Deux hommes qui s'y étaient placés pour le vider coulèrent avec lui, l'un d'eux disparaissant définitivement.

Faute de couteau, les prismes ne purent être largués.

Enfin, à 10h30, le canot de la FAULX nous accostait et recevait tout ce qui restait d'hommes et d'officiers sur l'épave de la DAGUE. Le mouvement se fit assez tranquillement, le temps nécessaire étant bien pris pour embarquer sans trop de douleur le quartier-maître mécanicien BOUQUIN qui avait une jambe cassée et que ses camarades avaient tiré de l'eau à plusieurs reprises à l'aide d'une corde qu'ils lui avaient passée autour du corps.

Vérification fut faite que personne ne restait à sauver, et nous nous dirigeâmes sur la jetée. Le youyou de la FAULX, rencontré en route, fut expédié sur l'arrière pour prendre ceux qui pourraient encore se trouver dans l'eau, s'il en existait, mais il revint vide.

C'est donc grâce à ce canot de la FAULX que la plupart des survivants – 54 au total – ont pu être sauvés. Son intervention a été d'autant plus heureuse que le « Whitehead » n'ayant pas entendu de forte explosion ni vu de flammes ne croyait d'abord pas que la situation de la DAGUE était si critique. Quant à la FAULX, croyant à une attaque de sous-marin, elle s'était rapidement échappée pour éviter notre sort.

Les disparus, au nombre de 38, comprennent surtout des mécaniciens et chauffeurs de quart, puis des hommes qui étaient dans les postes au repos et qui n'ont pu s'en échapper à temps. Quelques nageurs, épuisés par le froid et la fatigue, ont pu aussi se noyer...

Signé : BOUQUET

