

L'odyssée du sous-marin *La Turquoise* dans les Dardanelles

Jean-Marie Rigal (Bx 53)

Première Partie

Le retour – Le drame à la pointe de Nagara

La Turquoise était en Marmara depuis près de dix jours et suivant les directives de l'amiral Gauchet le sous-marin devait revenir à son point de départ. Mais pour affronter cet étroit couloir des Dardanelles terriblement bien défendu il fallait être sûr du périscope de jour. Sans vue nette le risque d'échouage près des côtes d'Europe ou d'Asie avec des petits fonds dont les cartes ne donnaient pas de relevés précis car variables, ce risque était très important. Le sous-marin pouvait savoir à quelle profondeur il se trouvait mais il n'avait pas d'appareil qui lui aurait permis de connaître la distance qui le séparait du fond de l'eau, le « sonar », n'ayant pas encore été inventé. Le périscope a été démonté cette fois-ci entièrement, grâce à une clé bricolée par les marins du bord et le point responsable a été trouvé. Ouf ! Il s'agissait d'un joint : « Le joint supérieur du périscope a pris du jeu et l'eau rentre à l'intérieur de l'appareil ». Mais, hélas, on n'avait pas d'équivalent en réserve. Il faut se résoudre en désespoir de cause à « mater » (c'est le terme employé par les marins du bord et que l'on peut traduire par colmater, resserrer) la partie déficiente de l'appareil en espérant que ce bricolage résistera aux vibrations et tiendra le temps du retour.

La Turquoise, après avoir demandé aux Anglais d'avertir l'amiral Gauchet de son retour et après avoir chargé le mieux possible ses accumulateurs, le sous-marin se rapprochait du port de Gallipoli pour entrer dans la première partie du détroit des Dardanelles.

L'abord du port de Gallipoli, à l'entrée des Dardanelles était très surveillé. Sur la berge européenne et surtout l'asiatique des postes étaient en alerte permanente. Rapidement un poste vigie l'a aperçu et l'a signalé à un torpilleur qui a foncé vers le sous-marin qui a plongé pour lui échapper. Après quelques minutes il a refait surface pour prendre la vue et au passage a envoyé quelques obus sur le poste vigie. Comme pour lui apprendre à ne

pas cafarder ! Il a frôlé un navire hôpital reconnaissable à la bande blanche qui court le long de la coque. Intouchable. Mais le navire hôpital, lui, n'a pas de scrupule à le signaler au fort voisin. Et ceci a déclenché une avalanche de tirs de la terre, l'apparition d'un contre torpilleur arrivant à toute vitesse et le survol d'un avion ennemi prêt à lui jeter des bombes, ce qui a obligé notre sous-marin à plonger. Dans la journée du vendredi 29 octobre, neuf fois la Turquoise va devoir plonger pour échapper aux mêmes dangers. En outre il a croisé un sous-marin Allemand mais là il est difficile de savoir si Ravenel a laissé passer cette occasion unique de torpiller cette grande proie par manque d'esprit de décision, ou si connaissant les capacités de son navire handicapé, sagement, il n'a pas affronté un adversaire dont il se sentait en trop grande infériorité.

Le samedi 30 octobre 1915 le sous-marin allait pénétrer dans la première partie, la plus large et la plus longue du détroit. Vers 6 h 30, au petit jour, le bâtiment a plongé et a commencé la descente du détroit. Celle-ci est normale pendant les premières heures. La première partie de ce parcours s'est déroulée

sans incident. Le sous-marin cherchant à se tenir à égale distance des deux berges, l'euro-péenne et l'asiatique. Vers 11 h 30 le bâtiment se rapprochait de la pointe de Nagara située du côté asiatique là où le détroit est très rétréci. Au niveau de la pointe de Nagara se conjuguèrent plusieurs facteurs d'inquiétude pour notre sous-marin : l'étroitesse du chenal, les forts courants qui rendaient le bateau difficilement gouvernable, le poussant vers les rivages et les bancs de sable et l'existence des deux barrages de filets métalliques qui avaient été franchis sans encombre à l'aller mais dont Ravenel n'avait pu repérer l'emplacement exact sur la carte étant donné la déficience de son périscope de jour. Ce périscope de jour allait à nouveau les lâcher et devenir aveugle au moment le plus grave de la descente. Il y avait de quoi déprimer ! Vers 11 h 45 le bâtiment a touché le fond une première fois, et s'est dégagé. Quelques minutes après, poussé par le courant sur un fond de sable en pente montante, il s'est échoué à nouveau. Le navire n'était pas en position horizontale, l'avant sortant de l'eau de 1 m 50 au lieu des 50 cm dont il sortait habituellement, l'arrière étant sous l'eau.





La Turquoise.

C'était une belle cible pour les Turcs qui étaient tout près ! Un canon de 77 se trouvait à 200 mètres. Il a ouvert le feu et au deuxième coup il a touché le kiosque. L'obus a éclaté à l'intérieur mais n'a blessé personne, le panneau de sécurité étant fermé. Chacun restait à son poste. L'ordre a été donné par Ravenel d'alourdir l'arrière en remplissant les soutes à combustible. On a fait arrière à toute vitesse : le bateau n'a pas bougé. On a fait un « moteur en avant » pour tenter de faire tourner le bateau : le bateau n'a pas bougé. Et pendant ce temps les obus tombaient décollant les vannes d'échappement, arrachant les silencieux, traversant le périscope de nuit. Avec son bateau englué, paralysé, cible facile pour les ennemis qui l'entouraient, Ravenel, à moins de sacrifier en vain, pour l'honneur, son équipage, n'a vu qu'une solution : se rendre. Il a demandé de hisser le drapeau blanc. Une serviette a fait l'affaire. Détail assez cocasse qui prête à sourire dans cette tragédie, on fait sortir ce drapeau improvisé d'un trou de 30 cm de diamètre fait dans la coque par l'obus ennemi... Un coup de sifflet de la terre : les tirs ont cessé. Le commandant Ravenel était déjà dehors et a demandé d'évacuer le bateau. Les hommes sont sortis par le panneau du kiosque et le panneau des diesels. Sur le pont ils se trouvent devant les Turcs qui ont jailli d'un canot et d'une chaloupe à vapeur accostés. Les Turcs sont descendus dans l'ancre du sous-marin alors qu'il y avait encore en bas 5 à 6 hommes. Ces trainards inconscients ont gêné le second qui devait noyer le bateau. Ce dernier à l'arrière, a essayé avec hâte, de déchirer des documents, la menace d'un pistolet l'a arrêté. Ravenel était sur la passerelle « la tête entre les mains ». Trois ans après, en janvier 1919 le capitaine de corvette Seignette chargé de l'enquête, enquête faite comme toujours lorsqu'il y a une perte d'un navire, a demandé à l'équipage son opinion sur l'attitude du commandant pendant cette croisière.

Certains, les marins d'active, n'ont donné leur avis qu'avec réticence qu'après avoir été poussés aux confidences, d'autres, les marins appelés ont été plus directs. Les hommes ont vu que son état de santé dès le départ était mauvais et qu'il n'était pas guéri à la descente du détroit. « Il avait la fièvre » comme d'ailleurs une grande partie de l'équipage qui toussait et reniflait. Très probablement une atteinte virale attrapée les jours précédant le départ de Moudros. Cette région possédait des foyers d'infection de multiples maladies. Mais nous étions en octobre. Le temps était très mauvais et le froid sévissait. On peut penser à une atteinte virale type grippal qui laisse souvent le patient asthénique et déprimé. Beaucoup dans l'équipage ont jugé que les facultés de décision de Ravenel étaient altérées par son état de santé. Et qu'il aurait dû laisser la direction du bateau à son second l'enseigne de vaisseau Guérin qui paraissait garder la tête froide. Mais qui dans ces conditions abandonnerait son poste de chef parce qu'il est patraque ? D'autant plus que l'amiral Dominique Gauchet avait martelé au départ que lui Ravenel était seul responsable dans cette croisière. D'ailleurs étant donné la vision brouillée que donnait son abominable périscope, Ravenel, prudent, demandait souvent pour confirmer la nature d'un navire aperçu (ami ou ennemi ?) l'avis de son second. Et si Ravenel a laissé filer un sous-marin Allemand sans l'attaquer, c'était plutôt de la sagesse que de l'indécision car le sous-marin Allemand possédait un canon puissant, des torpilles efficaces lancées d'un tube bien protégé à l'intérieur du navire, un diesel qui ne crachait pas d'étincelles, des barres de plongée qui ne se tordaient pas dans une grosse vague et un périscope fabriqué par la maison Zeiss d'Iéna, d'une fiabilité et d'une résistance à toute épreuve. Les responsables des malheurs de la Turquoise n'étaient pas dans le bateau mais dans le poste de commandement qui envoyait un bateau à

l'aventure sans être sûr de sa fiabilité. Manifestement Ravenel avec le recul se rendait bien compte que l'attitude qu'il avait eue à ce moment-là en sortant le premier du navire n'avait pas été la bonne, qu'elle avait manqué pour le moins de panache et qu'elle pouvait avoir des conséquences graves. L'équipage aurait aimé qu'il sorte le dernier de son bateau après avoir détruit les documents qui pouvaient être utiles pour l'ennemi, ne serait-ce que les points de rendez-vous prévus avec les sous-marins Anglais et qui étaient marqués sur une carte du poste de commandement. L'équipage aurait compris qu'il saborde son bateau et peut être disparaîsse avec lui. L'âme patriotique des hommes de ce temps-là était proche des héros antiques de Corneille : « Que voulez-vous qu'il fit contre trois ? – Qu'il mourût ! – Horace III ». Nombre de nos officiers agathois d'active ou au long cours engagés dans la Grande Guerre et dont les navires ont été torpillés ont eu cette noble attitude. Pour sa défense Ravenel dit que s'il est monté le premier sur la passerelle c'était pour se rendre compte de la gravité de la situation étant donné que dans le bateau on était aveugle. Et que, comme celui qui apparaîtrait sur le pont en premier aurait des chances de se faire tirer dessus il avait choisi de se dévouer. Encore faudrait-il savoir s'il est monté avant ou après que le drapeau blanc ait été brandi, ce qui a arrêté les tirs. Les témoignages ne soulignent pas ce point-là.

Prisonniers des Turcs

Prisonnier, l'équipage, à demi vêtu, est amené dans un camp près de la berge. Là le commandant Turc a dit, d'après Ravenel : « Vous avez fait tout votre devoir. Maintenant c'est fini, vous êtes nos hôtes ». Ravenel s'accroche à ces bonnes paroles de l'ennemi : « Dans mon profond chagrin de nous voir échouer si près du but, ces paroles n'ont cessé de me revenir en mémoire. Tous à bord ont fait leur devoir, luttant sans cesse contre l'ennemi, contre le matériel qui chaque jour nous trahissait. L'avarie du périscope de jour était cause de notre échec... ». Mais ce que disait le Turc n'était que courtoisie, disons plutôt de la « turquise » en jouant sur les mots, et ne préjugait en rien de ce qui allait suivre. Les Turcs pouvaient être satisfaits. Capturer un sous-marin Français et son équipage sans subir la moindre égratignure, le commandant turc pouvait se permettre de jouer au grand seigneur. La Turquoise, a été amenée, navigable bien que percée de trous, à Constantinople. Là, dans l'intention, un peu plus qu'à l'habitude, de faire bomber le torse à la nation ottomane, une visite guidée du bateau a été aménagée pour la population. Par ailleurs cette affaire a fait l'objet d'une surenchère de propagande des deux côtés. Du côté ennemi Berlin a télégraphié le

7 novembre 1915 à l'ambassade d'Allemagne à Washington que « le sous-marin capturé a été mis en service dans la marine turque sous le nom d'Ahmed qui était celui du canonnière qui d'un coup bien ajusté détruisit le périscope obligeant le sous-marin à faire côte et a causé sa capture ». C'était une fausse nouvelle (le mauvais état du sous-marin et l'absence de pièces de rechange a interdit aux Turcs sa remise en service). Les Alliés de leur côté n'étaient pas en reste. L'attaché naval à l'ambassade de Londres, le capitaine de vaisseau Le Gouz de Saint-Seine, a adressé une lettre au ministre de la Marine. Il lui a communiqué, émanant d'une agence de presse, une nouvelle supposée venir de Constantinople par voie grecque : « Le sous-marin étant exposé à Constantinople les officiers du Grand État-major turc et les officiers du génie sont allés le visiter. Ces derniers sont priés d'expliquer le mécanisme du bâtiment. Mais leur science étant insuffisante les officiers du Grand État-major grandement intéressés envoyèrent chercher un des mécaniciens français auquel ils firent part de leur désir. Le marin Français vit aussitôt l'occasion de détruire le sous-marin... Il laissa une note à ses camarades leur disant adieu et terminant par "vive la Patrie". À bord il réussit à mettre le navire en marche avant que l'on se rende compte de ce qu'il faisait. À quelque distance du point où le sous-marin était exposé on le vit s'enfoncer et disparaître. On dit que le nombre des officiers à bord était de six ». Cette histoire était un peu grosse pour être vraie et l'attaché naval était très sceptique, mais néanmoins il ne l'a pas censurée « la censure ne prend, bien entendu, aucune responsabilité de son exactitude ». Cependant ce qui était vrai c'est que la Marine turque a fait venir, après lui avoir fait enfiler des vêtements corrects, un second maître dans le but de se faire expliquer un fonctionnement quelconque mais arrivé devant le sous-marin les Turcs ont changé d'avis et notre Français est reparti sans même être monté à bord. De là, peut-être, cette fable patriotique qui voulait effacer l'humiliation ressentie par tous les Français lors de la capture d'un navire que l'on pouvait imaginer être rempli de secrets de fabrication dus à

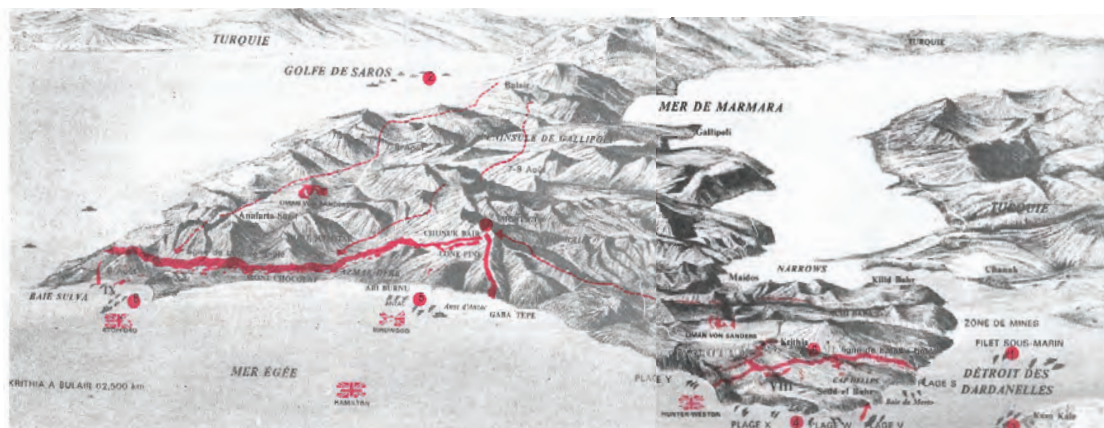
« notre génie national ». Quand nous parlons de génie ce n'est pas de moquerie, du moins en ce qui concerne les sous-marins. « Génial mais pas fini », était le jugement des ingénieurs autrichiens qui avaient minutieusement ausculté un frère de la Turquoise, le Curie, qui lui aussi avait été fait prisonnier dans un port de la mer Adriatique, envoyé là, dans ce piège à rats, alors qu'il y était insuffisamment préparé. Car il faut savoir que ceux qui ont inventé le périscope sont français, le capitaine de vaisseau René Dévoluy et l'enseigne de vaisseau Violette. Et celui qui a inventé le sous-marin moderne à double coque est Maxime Laubeuf (ingénieur du génie maritime français) dont un des assistants Espagnol, Français d'origine, ancien élève du génie maritime français, Raymond d'Eyqueville Monjustin engagé par la « Germaniawerft » (oh le traître !) a permis aux Allemands d'améliorer leurs U-Boots à l'efficacité redoutable, navires qui ont coulé un si grand nombre de bateaux sur toutes les mers qu'il s'en a fallu de peu qu'ils ne gagnent la guerre à eux seuls. « Voilà comment, à la grande indignation de Laubeuf, les sous-marins que l'Allemagne produira durant la Grande Guerre et la suivante, devront leurs succès au savoir-faire français » (Henri Ortholan – La guerre sous-marine-Bernard Giovanelli éditeur).

Voilà donc les hommes de la Turquoise prisonniers. L'état-major, le lieutenant de vaisseau Ravenel dont le père était avocat à Rennes et l'enseigne de vaisseau Guérin originaire de la Charente, tous deux sortis de l'École Navale, ont rejoint un camp d'officiers dont ils ne parlent pas dans l'épais dossier consulté aux Archives militaires de Vincennes concernant ce drame. En revanche en ce qui concerne l'équipage, nos marins interrogés sont assez précis sur leur séjour forcé chez les Turcs. Ils étaient vingt-quatre, cinq officiers marins d'active dont un premier maître : Le Querc (le « patron », intermédiaire entre l'état-major et l'équipage dont il était respecté et peut être craint) et quatre seconds maîtres. Les officiers marins, les quartiers maîtres et matelots avaient tous une spécialité : électriciens, mécaniciens, torpilleurs, timoniers et cuisinier. Certains d'active, d'autres de réserve

mais tous volontaires et en bonne santé physique et morale. Il y avait sept Bretons dont le commandant. Les autres marins venaient des quatre coins de la France : Charente comme Guérin, Charente inférieure, Deux-Sèvres, Pays Basque, Seine, Gironde, Manche, Loire, Gers, Gard, Pyrénées Orientales... Originaire de notre cité agathoise François Alazet était quartier maître torpilleur. Ses parents habitaient 5 rue Honoré Muratet. Né en 1893, embarqué très tôt dans la marine marchande il entre dans la marine de guerre par devancement d'appel en 1912. Il avait acquis la spécialité de torpilleur après un stage sur le navire école le Marceau. C'était un grand garçon possédant un caractère, comme tous les sous-marins, qui lui permettait de rester, des jours et des jours sans déprimer, enfermé dans une boîte comme étaient ces sous-marins. Il y avait deux garçons eux aussi originaires de notre région : natif de Mèze, Azéma Georges Honoré était matelot électricien. Le matelot mécanicien Bonnet Eugène était de Frontignan et son adresse était route de Sète. Le matelot cuisinier était Marseillais. S'il n'a pas eu à effectuer un grand travail de préparation des menus il avait un caractère jovial propre à remonter le moral de l'équipage. Ce tonus dynamique et utile lui a valu une citation honorifique. Par ailleurs, coïncidence où certains verraient le doigt de la Providence, son nom était Reboul mais son prénom était Léandre et Léandre à la pointe de Nagara...

Bélemédik

Nos marins légèrement vêtus, bousculés sans ménagement par les soldats Turcs, ont été d'abord enfermés dans une prison d'Istanbul pendant 1 mois. Le second maître torpilleur Olivier Eudes en a gardé un souvenir amer : « C'était un trou infect où Français et Anglais étaient dévorés par la gale, les poux, les puces et punaises... La nourriture dégoûtante, tous obligés de manger dans le même plat sans cuiller ni fourchette ». « Nourriture turque : du blé cuit... » a dit un autre. De Constantinople, après une escale d'un mois dans un autre camp, dont ils ont gardé, aussi, un mauvais souvenir



ils ont été envoyés à Bélémédik.

Bélémédik se trouve en Anatolie, dans le massif du Taurus à 80 km d'Adama. C'est un village créé de toute pièces en 1908 par les Allemands. Pour quelle raison ? Les intérêts des Turcs et Allemands coïncidaient pour la construction d'une ligne de chemin de fer, ligne Berlin Bagdad, appelée ligne Istanbul Bagdad par les Turcs. Le point le plus difficile du trajet résidait dans le plateau montagneux du Taurus où il fallait creuser de multiples tunnels. Travail gigantesque et c'est pour s'y atteler que la compagnie Allemande avait créé une véritable ville avec maisons en dur pour ses cadres et ouvriers, un hôpital avec médecins et infirmières Allemands pour soigner ouvriers et leur famille, école, église et mosquée et un cinéma. Et le courant électrique jour et nuit ce qui n'était pas le cas dans les villes de la Turquie. Les prisonniers que donnait cette guerre à la Turquie tombaient très bien pour accélérer le travail de creusement. Cette main-d'œuvre française était logée dans des baraquements surveillés par des soldats Turcs mais au travail c'est du personnel civil Allemand et Suisse qu'ils dépendaient. Aussi leur quotidien était proche de celui des ouvriers germains ou turcs. Creuser le tunnel avec des pioches et des barres à mine et servir d'aide aux machines perforatrices, « *Le travail n'était pas pénible* » disait Le Querec. Ils étaient payés pour leur travail et avec cela ils achetaient leur nourriture. S'ils étaient malades l'hôpital les accueillait, ses médecins les soignaient. Après la guerre certains de nos marins interrogés par le capitaine de corvette Seignette ont eu tendance à aggraver leur état pendant cette période. C'était humain afin d'éviter d'être traité de planqué, mot qui venait trop facilement à la bouche de ceux qui dans la souffrance amenée par cette abominable guerre versaient dans l'aigreur. En toute objectivité leur sort n'avait rien de comparable à l'enfer que subissaient les hommes dans les tranchées de l'Est de la France. L'un dit : « *J'ai été malade tout le temps et à l'hôpital on ne nous donnait pas de médicaments* ». C'était peut-être un rouspéteur mais en ce temps-là, avant l'ère de l'antibiothérapie le médecin était souvent désarmé devant les maladies graves : quatre marins de la Turquoise vont mourir en 1916 de maladie (typhus ? choléra ?) dans cet hôpital. Un cinquième est décédé en fin 1918 dans un hôpital de Constantinople mais de la grippe espagnole, pandémie qui touchait en même temps notre pays. Par contre le second maître torpilleur Le Bon a fait preuve d'objectivité lors de son interrogatoire en 1919. C'était un optimiste et il ne voulait pas être plaint : « *À part les fièvres nous n'avons pas été malheureux, relativement bien traités... J'ai constaté que le titre de Français, en dernier lieu, était un brevet de sécurité* ». Dans les derniers mois de leur captivité le commandant du camp

étant nettement francophile a adouci leur état de prisonnier. Mais il y a un marin pour lequel cette phrase n'a pu s'appliquer : le premier maître Le Quellec. Son séjour en Turquie a été particulièrement mouvementé. Assez inconscient des suites de ses actes il avait (les seconds-maîtres Becque et Guibert avaient fait de même) envoyé une lettre à sa femme (« je demandais des nouvelles du front ») en utilisant un moyen invisible, du jus de citron. C'était de la naïveté de croire que les lettres adressées à son épouse domiciliée à Bizerte, où se trouvait le groupe des sous-marins de la Méditerranée, ne seraient pas étudiées de près par les services de sécurité ennemis. Le Quellec est passé en cour martiale à Adama et il a été sévèrement puni. Laissons la parole à notre premier maître : « Nous sommes (avec Becque et Guibert) condamnés à deux mois de prison et logés parmi les criminels, voleurs, déserteurs. Ces deux mois terminés nous sommes dirigés sur le camp d'Afion Kara Hissar où dès le lendemain faible comme nous étions on nous envoie casser des cailloux avec des masses qui pesaient 8 à 10 kilos et dont le manche était fendu sur toute la longueur. Bien que j'eusse les mains en sang j'ai continué le travail pendant deux mois... jusqu'à l'arrivée de la commission internationale de la Croix Rouge à qui j'ai protesté n'ayant pas voulu faire un faux en refusant de signer un papier sur lequel nous devions toucher 45 livres, le commandant ne voulant n'en donner que 28 » cette protestation n'a pas dû arranger les affaires de notre breton courageux et têtue. Il est envoyé à Ada Bazar pour refaire une chaussée : « Fort heureusement j'ai eu la bonne fortune de rencontrer dans ce nouveau camp le gouverneur général de la Wilaya d'Ismidt qui parlait le français assez bien et à qui j'ai demandé s'il ne pouvait pas me trouver un travail comme électricien. Deux mois après j'étais dirigé sur la fabrique impériale de draps d'Ismidt où je travaillais comme électricien. J'étais bien... (c'était un aveu qui tranchait avec ce qu'il avait dit, sans réfléchir, au début de sa déposition : « ... nous avons passé 3 ans de souffrance en Anatolie » vexé qu'il était d'avoir été fait prisonnier !) Je faisais 10 heures de travail par jour sans traitement bien entendu. Néanmoins je me plaisais quoique étant seul Français, ne recevant plus ni lettre ni colis le moral commençait à baisser, mais lorsque j'ai su que les Allemands reculaient, vite l'espoir... Quelques jours après l'Armistice j'ai été envoyé à Constantinople où j'ai été atteint de la grippe le lendemain de mon arrivée ». La grippe espagnole, pas plus que l'ennemi, n'ont eu la peau de notre coriace brestois !

Un point qui n'apparaît pas dans les dépositions du début de 1919 ce sont les évasions ou les tentatives d'évasion. Il faut dire que s'évader de la Turquie en ce temps-là était un acte qui devait paraître impossible. Que ce soit vers le haut ou vers le bas on tombe sur

les terres de l'empire ottoman ou sur des terres ennemies. Le Turc n'étant pas une langue enseignée en classe à l'inverse de l'allemand qui était la première langue étrangère des lycées français, la communication avec les indigènes Turcs paraissait difficile. D'autant plus que la population avait une nette tendance à la délation, la police et l'Armée (ceux qui n'étaient pas sur le front) faisant une chasse effrénée aux Arméniens auxquels ils réservaient un sort abominable. En outre l'état de prisonnier, très supportable à Bélémédik, ne poussait pas à « se faire la belle ». Mais lorsque en 1926 était créée la médaille des évadés, de beaucoup de mains de nos ex prisonniers sortirent des déclarations de tentatives d'évasion d'autant plus que l'obtention de cette décoration entraînait l'attribution de la médaille militaire. Alazet, notre agathois, a déclaré avoir tenté quatre évasions dont l'une après un séjour dans une ferme où il avait dû être « prêté » pour aider aux travaux agricoles. Il a ramené en France un lourd bijou de fantaisie que le paysan lui avait donné en guise de remerciements. Ce collier est gardé par sa fille qui lui attache une valeur sentimentale.

Le retour et les réflexions sur une guerre maritime bien mal préparée par « ceux qui étaient aux affaires »

La guerre finie, la Turquie vaincue, nos prisonniers des Turcs rentrent en France. En 1919 l'enquête menée par le capitaine de corvette Seignette interroge les marins de la Turquoise dans les lieux de dépôt militaires. Ces interrogatoires bien menés sont dans un volumineux dossier que nous avons consulté aux Archives militaires de Vincennes et qui sont à la base de nos articles dans l'Agathois. La recherche de responsabilité dans le drame de notre sous-marin s'oriente d'abord vers la possibilité d'une faute venant du commandant Ravenel. Ce dernier dans son rapport clair, tout en étant détaillé, se défend bien et met en évidence les responsabilités de l'échec qui ne dépendent en rien de lui.

Cent ans après, les historiens chercheurs de vérité comme Étienne Taillemite, archiviste aux Archives Nationales, dans son livre « *Histoire ignorée de la Marine française* » sont très près de ce qu'affirmait Ravenel et nous pouvons répondre à diverses questions. D'abord pourquoi avait-on envoyé ce sous-marin dans ce couloir exposé à tous les dangers ? Dans la Méditerranée ne circulait pas de navire de surface ennemi. La flotte austro-hongroise était calfeutrée dans deux ports situés dans un doigt de gant de la Méditerranée : la mer Adriatique. Et elle n'en bougeait pas et n'en bougera pas de toute la

guerre. Elle était paralysée par le blocus de navires de surface français qui formaient un barrage au niveau du canal d'Otrante. Alors que les sous-marins ennemis qui se riaient du barrage d'Otrante semaient la terreur dans tout Mare Nostrum, il n'y avait pour les sous-marins Français pas le moindre petit navire de surface Allemand ou Autrichien à se mettre sous la torpille... Le seul endroit où il y avait un travail de guerre utile à faire c'était chez les Turcs, en mer de Marmara et au Bosphore. Les Anglais avaient déjà exploité la situation et leurs sous-marins avaient coulé nombre de vaisseaux ennemis (le E11 avait torpillé onze navires dont quatre dans le port de Constantinople). L'état-major Français en manque d'exploit militaire, et probablement poussé par Paris a voulu faire comme les Anglais. L'on a donné un côté solennel à cette tentative de traversée, solennité qui apparaît dans les directives accompagnées de considérations qui laissaient entendre que la France entière avait les yeux sur la Turquie. « *Je vous ai choisi pour faire avec la Turquie une nouvelle tentative de remontée des détroits. La Marine Française se doit à elle-même de réussir dans cette entreprise ... Je suis sûr que vous et votre équipage obtiendrez un plein succès* (amiral Gauchet) ». Lors du départ, l'amiral Guépratte, un chef solide et humain, et l'amiral Fournier leur ont rendu visite et la Turquie a défilé devant l'escadre qui lui faisait une haie d'honneur (déposition du second-maître Le Bon).

Le sous-marin la Turquie était-il capable d'accomplir un tel exploit ? Les Anglais, qui avaient le commandement dans cette partie de la Méditerranée, en doutaient et il a fallu que Gauchet insiste beaucoup pour qu'ils donnent le feu vert. Sur le papier nous avions de nombreux sous-marins, 50 bâtiments, mais hétéroclites et mal équipés pour affronter les dures réalités du service de guerre. L'insuffisance qualitative des équipements a été bien résumée par l'amiral Auphan dans « L'Honneur de servir » et la Turquie à elle seule a réuni un échantillon de tous ces défauts ! Un rayon d'action très insuffisant et Ravenel comme on lui reprochait : « *Lorsque vous avez constaté que votre périscope de*

jour était à nouveau aveugle pourquoi n'êtes-vous pas revenu en mer de Marmara pour réparer et repartir d'un meilleur pied ? » – « *Parce que ma réserve de pétrole était insuffisante pour refaire ce trajet* ». Et sur trois pages il a fait un calcul précis et convaincant. – Les accumulateurs étaient fabriqués avec du plomb arsénieux qui intoxiquait les équipages et nécessitait des systèmes de ventilation compliqués. Les accumulateurs de la Turquie, eux, avaient « des inverseurs scellés au soufre qui ne nous permettent pas de charger à plus de 400 ampères par élément » disait Ravenel, « *si on les chargeait complètement ... des courts-circuits dus à la fonte du soufre pouvaient provoquer un incendie* ». Auphan continue : mauvaises torpilles, de réglage capricieux et difficile très inférieures en puissance, portée et sécurité à leurs similaires étrangers. – Liaisons radio presque inexistantes : sur la Turquie pas de radio du tout, mais une antenne radio (!) dont on a retiré une partie du pied pour réparer la barre cassée... Au moins elle a servi à quelque chose... – Et les médiocres périscoopes, le très médiocre périscope de la Turquie. Après avoir lu cela l'orgueil français en prend un coup. Et pourtant, pourtant les conceptions de ces sous-marins étaient bonnes mais les réalisations et les mises au point suivaient mal « Le cas du Curie est typique. Saisi par les Autrichiens et révisé par eux, avec des moteurs et des batteries neuves, il deviendra la meilleure unité de leur flotte sous-marine ». À lire cette phrase de Taillemite on peut dire « *nous n'étions pas si mauvais que ça* » et en même temps on ne peut qu'être triste en réalisant que ce Curie devenu autrichien était un champion dans le torpillage et la mort de jeunes Français ...

La Turquie a été citée à l'ordre du jour de l'Armée, les décorations ont suivi : Légion d'honneur pour les officiers, Médaille militaire et Croix de guerre pour l'équipage. Ils les méritaient bien. On retrouvera Ravenel en 1921 à la direction du port de Constantinople, quant à Guérin, en 1921, il avait le commandement d'un sous-marin à Toulon. Notre Agathois, François Alazet, en 1919 a abandonné la mer et suivi la voie du chemin de fer

du Midi. Ensuite volontaire pour l'occupation de la Ruhr on le retrouve en 1923 sous-chef de dépôt à Bischofs Heim. En 1928 c'est l'Afrique qui l'a attiré en lui offrant un poste de chef mécanicien au chemin de fer du Sénégal, ligne Dakar-Niger. Revenu en France en 1933 nous le retrouverons au réseau primaire de traction et sous-chef de dépôt à Narbonne, ceci jusqu'à son accident de 1942. L'Allemagne hitlérienne, énorme silure qui avalait tout, les hommes, les patates et les boulons des chemins de fer était responsable de cet accident. En voulant monter dans une voiture la main courante mal scellée lui est restée entre les mains et il est tombé à la renverse sur l'angle du bord du quai. La fracture de la colonne vertébrale ne l'a pas rendu paraplégique mais lui a laissé, après une longue convalescence, une démarche chaloupée et douloureuse. Mis à la retraite en 1944 il a trouvé une occupation complémentaire en tant qu'aide de l'administration maritime. Jean Pélissier se souvient bien de lui, montant précautionneusement sur son bateau pour vérifier s'il avait bien, en état de servir, le matériel de sécurité prescrit par le règlement. Dans les derniers mois de sa vie ses jambes ne le portaient plus. Il quitta notre monde en janvier 1978.

Au terme de ce récit nous dirons avec le commandant Ravenel : « *Si le matériel avait été plus robuste notre raid eut pleinement réussi. Mais l'effort que nécessitait pareille entreprise était trop considérable pour des appareils ayant déjà plus de sept ans d'existence et qui n'avaient jamais eu à subir pareille épreuve. Les sous-marins Anglais qui avaient réussi à franchir le détroit étaient en possession d'un matériel tout neuf extrêmement solide et possédaient deux périscoopes de jour et malgré ces excellentes conditions de juillet à octobre 1915 trois d'entre eux ont été coulés...* ». C'est dire combien le périple était dangereux. Ce raid de la Turquie qui s'apparentait aux défis d'explorateurs de haut niveau même s'il n'a pu être mené à son terme contient assez de dangers courus pour qu'il soit salué et reconnu comme un exploit. C'est pourquoi les marins de la Turquie méritaient que l'on s'intéresse à eux. Eux qui

1915 : envoyé aux Dardanelles pour le blocus du détroit

30.10.1915 : pris dans un filet devant Nagara, puis contraint de faire surface, est canoné par une batterie côtière turque, l'équipage se rend (LV Ravenel). Remorqué par les Turcs à Constantinople, prend le nom de **Mustadieh Ombashi**, du nom de l'officier d'artillerie turc qui força à coups de canon le sous-marin à faire surface et à se rendre. Armé par la Marine turque, mais utilisé davantage dans un but de propagande (il est exposé au public) que pour des opérations militaires

12.11.1919 : restitué, condamné

14.04.1920 : vendu à Toulon à la Société de matériel naval du Midi avec **Anguille**, **Aigrette**, **Cigogne** et **Bonite** pour 351 964 francs.

Fin du sous-marin La Turquie.