

LES NAVIRES DE LA CAENNAISE DANS LA GRANDE GUERRE

Nous avons pu retrouver sur le site mémoriel « 14-18 » les résultats des nombreuses recherches que « des amoureux » de l'histoire maritime de la Grande Guerre ont poursuivi jour après jour.

Leur lecture nous a permis de connaître la composition des équipages, les voyages effectués : tous vers l'Angleterre : côte Est ou Manche de Bristol, dans des eaux où les attendaient les sous-marins allemands, d'appréhender, presque physiquement, ce qu'a été leur existence pendant ces quatre années de guerre.

C'était une période, où la vie était dure pour l'officier et les matelots sur une passerelle découverte, par tous les temps ; pour les chauffeurs, si peu nombreux, - devant le « gueuloir » des chaudières ou dans la poussière de la soute à charbons, sans oublier la crainte permanente de l'explosion de l'obus ou de la torpille et de voir son navire disparaître sous les flots.

Nous devons ici remercier tous ceux qui par leurs recherches, leurs vérifications, ont permis de documenter le site « 14-18 » et ont permis la publication des éléments qui suivent.

LA REVUE MARITIME

809



ASTRÉE

Combat avec un sous-marin - 2 décembre 1916

ASTRÉE 1068 tx JB
Armateur Gaston Lamy et Cie Caen
Réquisitionné par l'Etat
Capitaine MOIZAN Honoré

Armement : 1 canon de 47 mm matricule 85, sans recul
Muni d'un poste de TSF mais avec interdiction de s'en servir. Antenne enlevée au début de la guerre.
Effectue une traversée Glasgow - Lorient avec un chargement de charbon.

Rapport d'enquête du LV Bodet, police de la navigation de Port-Louis

Le vapeur français ASTRÉE faisait route de Glasgow sur Lorient en se conformant aux instructions reçues de l'Amirauté britannique. Il avait reconnu Tuskar, sur la côte d'Irlande, avait alors signalé son passage à un torpilleur anglais, puis était venu reconnaître le cap Galley et avait alors fait route au Sud du monde. C'est en suivant cette route à 8 nœuds que le 2 Décembre à 10^h20, par 50°55 N et 11°40 W Paris (nota : 08°58 W Greenwich), ASTRÉE aperçut d'abord un cargo, puis un sous-marin qui canonnait ce dernier.

Temps brumeux, mer assez belle, léger vent de SE. Visibilité 3 milles.

Le sous-marin a été vu par trois quarts tribord avant, à l'horizon. La capitaine et l'officier de quart se sont aperçus de la présence de ce sous-marin en voyant dans le voisinage du cargo les gerbes produites par les coups de canon.

Le bâtiment canonné avait un tonnage de 2000 à 2500 t, assez vieux, pourvu de 2 mâts très hauts et d'une petite cheminée.

Le sous-marin était à environ 500 m sur l'avant du cargo. Il fit route sur ce dernier et manœuvra dans son voisinage. Le capitaine et les officiers de l'ASTRÉE ont eu l'impression qu'à ce moment, le bâtiment avait dû être abandonné et que son équipage avait débarqué.

Dès qu'il aperçut le sous-marin, le capitaine de l'ASTRÉE mit à gauche toute pour présenter l'arrière, appela aux postes de combat et mit la machine en avant toute maximum. La manœuvre achevée, la fumée qui se dégage très dense du charbon fourni à Glasgow, a entièrement caché le sous-marin qui n'a plus été vu par la suite. Les fusiliers affectés au canon de 47 mm ne l'ont même pas aperçu. Le cargo a été aussi perdu de vue et personne ne peut dire s'il a été coulé.

Le capitaine de l'ASTRÉE n'a vu que le kiosque du sous-marin et la partie avant. En raison de la distance et de la brume, il n'a pu voir aucun détail. Il a cependant constaté qu'il ne possédait pas de mât. Après cet événement, ASTRÉE a mis le cap sur l'entrée de Queenstown où son capitaine savait trouver des patrouilleurs. Il en a effectivement rencontré deux, des chalutiers, et les a renseignés. Puis il a repris sa route vers le Sud en naviguant en zigzags, et n'a rien vu depuis. Il est arrivé aujourd'hui dans la matinée à Lorient.



«ASTRÉE» (1) - dans un port britannique

Contact avec un sous-marin - 10 mars 1918

Rapport du capitaine

Je soussigné, capitaine du vapeur ASTRÉE, déclare être parti du port de Cardiff le 10 mars 1918 avec un plein chargement de houille et diverses marchandises pour le Gouvernement français à destination de Cherbourg.

Débarqué le pilote en rade de Barry Dock à 05^h00 et fait route tout le long de terre, naviguant en zigzags par mer belle et petite brise de SSW.

A 12^h18, reçu par TSF « *GERMAINE torpillé* ». Mis aussitôt au poste de combat et à 12^h30 parlé au vapeur RADIUM qui nous signale un sous-marin à la pointe de Trévoise. A 13h30, aperçu le sillage du sous-marin à 45° tribord, par 50°35 N et 05°00 W. L'équipage étant au poste de combat, ouvert aussitôt le feu avec les deux pièces et donné ordre au chef mécanicien de pousser la machine à fond. Mis la barre bâbord toute, puis tribord toute, craignant d'être torpillé.

A 14^h00, n'apercevant plus le sous-marin, cessé le feu et continué ma route en naviguant en zigzag, équipage toujours au poste de combat. Je tiens à faire remarquer qu'avec une hausse de 700 m et un peu de houle, les rambardes de la plateforme arrière ainsi que les fumigènes placés dans cette partie ont beaucoup gêné le tir.

Je félicite tout mon équipage sans exception pour la belle conduite, l'entrain et le sang froid dont il a fait preuve pendant le combat.

Signé : P. LE BIHAN (sous toute réserve car très peu lisible)

Rapport du 2^e capitaine LE GUENNEC

Je soussigné, 2^e capitaine, officier de tir du vapeur ASTRÉE, déclare ce qui suit :

Dans la matinée du 10 Mars 1918 à 13^h30 à 1 mille de la côte près de Padstow, en approchant de Trevoise Head, étant au poste de combat, j'aperçus à la jumelle un sillage de sous-marin. Ouvert immédiatement le feu avec la pièce arrière où je me trouvais avec une hausse de 1500 m. Les coups sont très longs et fait un rapprochement à 800 m. Au 3^e et 4^e coup, le tir est très précis et donne l'impression de toucher le but. Le périscope est aperçu pendant un moment, puis disparaît. Plusieurs coups sont tirés sur le sillage. Le sous-marin nous gagne sur l'avant et fait des bonds de chrono-téléométrie de moins de 100 m toutes les 20 secondes.

Le sillage disparaît pendant 10 minutes, puis réapparaît sur bâbord à 140° ; Ouvert aussitôt le feu de ce côté avec une hausse de 700 m. Après trois coups, le but disparaît dans les rayons du soleil qui brille avec éclat. N'apercevant plus rien, cessé le feu. Continué notre route tout en laissant l'équipage au poste de combat et renouvelé l'attention de la veille.

Pendant ce combat l'armement de la pièce arrière et les pourvoyeurs ont agi avec sang froid et entrain. La pièce avant a été servie de même. 1 coup d'exercice et 11 coups de combat ont été tirés par la pièce arrière, 1 coup de service et 7 de combat par la pièce avant.

Rapport du chef mécanicien

Voici les faits qui se sont déroulés dans la machine pendant le combat qu'ASTRÉE a eu à soutenir contre un sous-marin ennemi dans la journée du 10 mars 1918.

Dès que retentit la sonnerie d'alarme placée dans la machine, chacun des hommes, accomplissant son devoir, se rendit immédiatement à l'endroit à lui assigné par le rôle de combat. Au coup de télégraphe, l'allure de la machine fut poussée à fond. Tout le temps que dura le combat, la pression demeura stable à son maximum et la machine put donner ainsi, avec un graissage forcé, toute sa puissance sans que se produisit le moindre incident.

Je tiens à signaler la belle tenue des hommes chargés de la conduite des sous-organes qui, sans se départir du plus grand sang froid, assurèrent le service machine et chaufferie . Ce sont :

- Louis DUROISSY, chargé de la conduite de la machine
- Louis TURPIN, 3^e mécanicien, chargé de la chaufferie
- Le chauffeur LE BLIAVEC

Qui ont maintenu une pression constante et maximum.

Le chauffeur CARIOU remplaçait un manquant à l'armement de la pièce arrière.

Dans l'espoir que vous voudrez bien prendre connaissance de ce rapport et en faire l'usage qu'il vous plaira veuillez agréer, Capitaine, l'assurance de mon respect.

Signé : JUPRAU (Nom très incertain, car presque illisible.)

MOIZAN Honoré

MOIZAN Honoré Joseph Alexis, capitaine au long-cours, inscrit à Caen, n° 60.

Au printemps 1918, Honoré MOIZAN exerçait le commandement du cargo charbonnier Charles Le Borgne, de la Société en nom collectif Charles Le Borgne & Camp; Cie, de Fécamp. Par une décision en date du 27 novembre 1918 (J.O. 30 nov. 1918, p. 10.344), ce dernier fut en effet félicité par le Commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande pour la bonne tenue de ce bâtiment et pour le bon entretien de ses machines.

Par arrêté du Ministre des Travaux publics en date du 30 septembre 1929 (J.O. 2 oct. 1929, p. 11.147), à la suite du concours ouvert la même année, il fut nommé lieutenant de port stagiaire, étant affecté au port de Caen.

CIRCÉ

Combat avec un sous-marin - 12 juillet 1917

Vapeur CIRCÉ 1257 tonnes

Armateur Société Navale Caennaise (Lamy et Cie)

Capitaine LE MASSON Roland. Capitaine au cabotage, brevet supérieur. Paimpol 373

Navire muni de TSF

Armé d'un canon de 90 mm matricule 1877 n° 5070.

Rapport du capitaine

Je soussigné, capitaine du CIRCÉ, certifie être parti de Caen le mercredi 11 Juillet 1917 à 13h00 à destination de Swansea, navire sur lest. Pris la route à 13^h00, suivant les instructions de l'Amirauté et pris le convoi à 7 milles au NNW de Ouistreham à 17^h30.

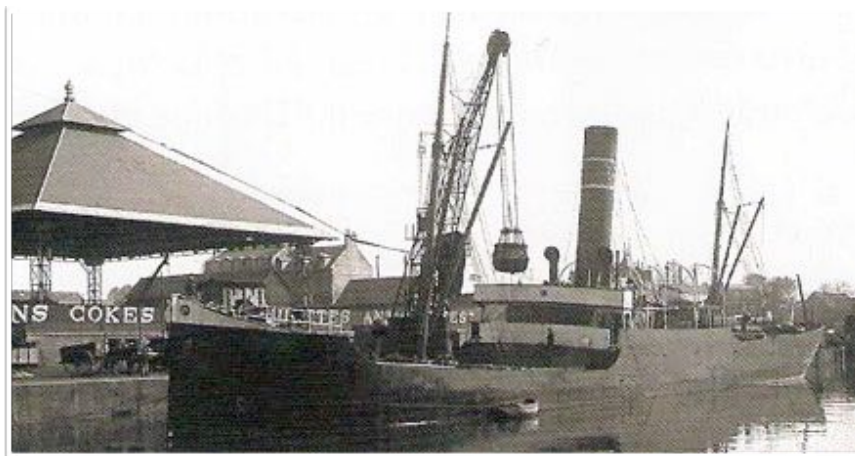
Convoyé jusqu'à la côte anglaise. Continué ensuite la route conforme aux instructions lorsque par 50°36 N et 03°02 W, route à l'Ouest vrai, je suis prévenu par le 2^e capitaine, Monsieur Pasturel de quart sur la passerelle de la présence d'un périscope de sous-marin sur notre gauche à 80 degrés de l'avant. Immédiatement venu à droite toute pour parer le danger d'une torpille et ordonné d'ouvrir le feu sur le périscope en vue. Mis la machine à sa plus grande vitesse possible et pris la route en zigzags en direction du Nord, vers la terre. Temps brumeux, vue limitée. Il était 11^h20 du matin le 12.

Après le premier coup de canon, les canonniers rechargent la pièce pour un 2^e coup et au moment de fermer la culasse, une violente explosion se produit. Je suis prévenu immédiatement par Monsieur Pasturel que le canon est hors de combat et que deux hommes sont blessés.

Continué ma route en zigzags et perdu de vue le périscope. Lorsque je l'ai revu, j'avais gagné de distance sur lui, et bientôt je ne le revis plus à cause de la brume. Arrivé à courte distance de terre que je distinguais très bien, je fis donner des soins aux blessés. Longer le plus près possible la côte jusqu'à Brixham où j'ai relâché et appelé un médecin auprès des blessés, les nommés Agneray, quartier maître, et Blaisot, breveté, l'état de ce dernier étant assez grave.

Avisé tant par les autorités que par le médecin, je quittai Brixham à 18^h30 le même jour pour continuer ma route sur Swansea. Dans la nuit, l'état de Blaizot s'est aggravé et à 22^h50, il est mort des suites de ses blessures par 50°16 N et 04°26 W.

Grâce au coup d'œil très vigilant du second Pasturel, nous avons réussi à échapper à temps à ce sous-marin, et son sang froid dans l'organisation du passage des munitions et autres travaux a été remarquable. Le Chef mécanicien, Mr. Bessier, avec un entrain de bravoure remarquable, a mené à merveille sa direction de chef de service, très bien secondé et aidé de tout son personnel machine. Le QM canonnier Agneray, malgré sa blessure douloureuse, s'est montré au dessus de sa tâche, très courageux et brave. La



«CIRCÉ» (1) - Au Vieux Bassin chez «Allainguillaume»

pièce étant hors d'état de servir, il a demandé au plus vite un mécanicien pour l'aider à trouver si possible un moyen de réparation pour rendre sa pièce utilisable.

En général, j'ai à me louer du calme et du grand sang froid de tout mon équipage dont la conduite a été exemplaire, entre autre du malheureux Blaizot qui a donné l'exemple de bravoure et de dévouement résolu. Je regrette très sincèrement sa mort.

Traversée effectuée sur le reste du parcours sans avoir rien à signaler. Entré à Swansea le vendredi 13 Juillet au soir où je dépose mon présent rapport.

Déposition du QM AGNERAY Antoine

C'est moi qui ai tiré le 1^{er} coup de canon, chargé à l'avance avec une hausse de 500 m. Rien d'anormal ne se produisit. Le périscope était très visible à 600 ou 700 m. La charge était de la poudre B. Le 2^e obus venait d'être chargé et le servent Blaizot fermait la culasse quand une explosion se produisit au moment où il poussait la culasse en avant. La pastille d'allumage et une faible partie de la gargousse avaient explosé. La plus grande partie de la gargousse n'a pas brûlé, mais s'est simplement émiétée. Malheureusement, Blaizot a été blessé au sein droit par la culasse projetée en arrière et n'a pas survécu à sa blessure. Je ne sais à quelle cause est dû cet accident.

Avec ce canon, nous avons fait deux tirs d'exercices de 5 coups en tout.

Déposition du matelot électricien TSF SAINT René

J'étais dans la cabine TSF et dès que le périscope fut aperçu je reçus l'ordre de me tenir prêt à envoyer un message. Le groupe convertisseur fut mis en marche.

Déposition du chef mécanicien BESSIER Albert, OM1

J'étais à manger lors de l'attaque et je descendis aussitôt dans la machine sans m'arrêter à regarder le sous-marin. Je fis pousser les feux et mettre à toute vitesse. Le chauffeur QUEFFELEC, qui complétait l'armement de la pièce descendit aussi immédiatement dans la machine, sur mon ordre, pour pousser les feux.

Rapport de la Commission d'enquête

Cette commission se compose du CF SAVIDAN, de l'Administrateur Principal LEFAUCONNIER, et du Capitaine au Long Cours BESNIER.

Elle interroge le 21 Juillet 1917 à Cherbourg :

- LE MASSON Roland Capitaine
- AGNERAY Antoine, QM canonnier
- HENAFF Corentin, fusilier auxiliaire
- SAINT René, matelot électricien
- RIO Alexandre, matelot timonier

Elle conclut :

Le sous-marin qui a attaqué le vapeur CIRCÉ a été mis en fuite par le 1er coup de canon. Malheureusement, un accident que la commission ne peut expliquer a mis hors de service le canon, blessant mortellement un servant. Le capitaine et son équipage ont fait leur devoir et aucun reproche ne paraît devoir leur être adressé.

La commission croit devoir cependant recommander au capitaine de signaler à l'avenir par TSF tout sous-marin en vue lorsqu'il aperçoit un périscope. L'attaque du sous-marin au canon, ordonnée par le capitaine a, en la circonstance sauvé le vapeur CIRCÉ et sur ce point la commission ne peut que l'en féliciter.

Récompenses

Citation à l'Ordre de l'Armée

BLAIZOT Eugène Canonnier breveté 36550.1

« Blessé en service commandé lors d'une attaque de sous-marin, a fait preuve d'une énergie exceptionnelles. Mort des suites de ses blessures. »

Citation à l'Ordre de la Division

AGNERAY Antoine QM Canonnier 31184.1

« Blessé en service commandé lors d'une attaque de sous-marin. A fait preuve d'une énergie exceptionnelle et a servi d'exemple à tous. »

Témoignage Officiel de Satisfaction

LE MASSON Roland Capitaine au Cabotage Paimpol 373

« Pour l'esprit de décision et l'énergie dont il a fait preuve lors d'une attaque de sous-marin. »

BESSIER Albert Chef mécanicien Le Havre 6968

« Pour l'exemple de sang froid et d'énergie qu'il a donné à son personnel lors d'une attaque de sous-marin. »

Le sous-marin aperçu n'est pas identifié. On pourrait toutefois penser à l'UB 31 de l'Oblt z/s Thomas BIEBER qui la veille se trouvait juste au Sud de Start Point. Il ne semble d'ailleurs pas qu'il ait véritablement attaqué CIRCÉ.

- Citations à l'ordre de l'armée consécutives à l'engagement du 12 juillet 1917.

• Journal officiel du 30 septembre 1917, p. 7.747.

« Est cité à l'ordre de l'armée :

Blaizot (Eugène), canonnier breveté, 36550-1 : blessé en service commandé lors d'une attaque de sous-marin, a fait preuve d'une énergie exceptionnelle. Mort des suites de ses blessures. »

— BLAIZOT Eugène Henri, né le 4 octobre 1893 à Montmartin-sur-Mer (Manche) et y domicilié, mort le 12 juillet 1917 « à bord du *Circé* [à la] suite de blessures reçues pendant un tir contre un sous-marin ennemi - Inhumé à Swansea (Angleterre) - », Matelot de 1^{re} classe canonnier breveté, Marine du Havre, Matricule n° 36.550-1 (Acte transcrit à Montmartin-sur-Mer, le 14 oct. 1917).

Par arrêté du Ministre de la Marine en date du 10 juillet 1919 (J.O., 13 juill. 1919, p. 7.270 et 7.271), inscrit à titre posthume au tableau spécial de la Médaille militaire dans les termes suivants :

« *Blaizot (Eugène), 36559-1, canonnier breveté du vapeur *Circé* : blessé en service commandé, le 12 juillet 1917, lors d'une attaque de sous-marin. A fait preuve d'une énergie exceptionnelle. Mort des suites de ses blessures. »*

• Journal officiel du 30 septembre 1917, p. 7.747.

« Est cité à l'ordre de l'armée :

Mahéo (Emmanuel), second capitaine, Auray 4919 : a fait preuve des plus belles qualités d'énergie et de commandement lors du torpillage de son bâtiment, qu'il a grandement contribué à sauver. »

Le Temps, n° 20.536, Jeudi 27 septembre 1917, p. 3, « Affaires militaires ~ Marine ».

« *RÉCOMPENSES À DES MARINS. — Quatre Croix de guerre ou témoignages de satisfaction sont obtenus par des officiers ou marins du vapeur *CIRCÉ* (armateurs Gaston Lamy et Cie) qui, ayant aperçu le 12 juillet dernier le périscope d'un sous-marin, le canonna, l'empêcha d'émerger, et l'obligea à renoncer à la poursuite. »*

SOUSCRIPTION NATIONALE DU « JOURNAL »

601/900 francs ont été répartis entre les héros de la mer.

Le comité de répartition des fonds de la souscription nationale ouverte pour encourager les équipages des navires marchands français à se défendre contre les sous-marins ennemis et récompenser ceux d'entre eux qui se distinguent dans cette lutte vient de se réunir, au Journal, sous la présidence de M. le vice-amiral Fournier.

- Vapeur *Circé* : 1 800 francs

« *Le vapeur *Circé*, à MM. Gaston Lamy et Cie, se défendit habilement contre un sous-marin, le 13 juillet.*

»

DANAÉ

Attaque au canon par sous-marins et naufrage - 23 juillet 1915

Rapport du capitaine

Quitté Liverpool le 21 Juillet à 07^h30. Beau temps, mer houleuse. Rien à signaler. Passé Saint Kilda (nota : petite île dans l'Ouest des Hébrides), le 22 juillet à midi et mis cap au 015, puis à 19^h00 au 052. Forte houle d'ouest. Bonne visibilité.

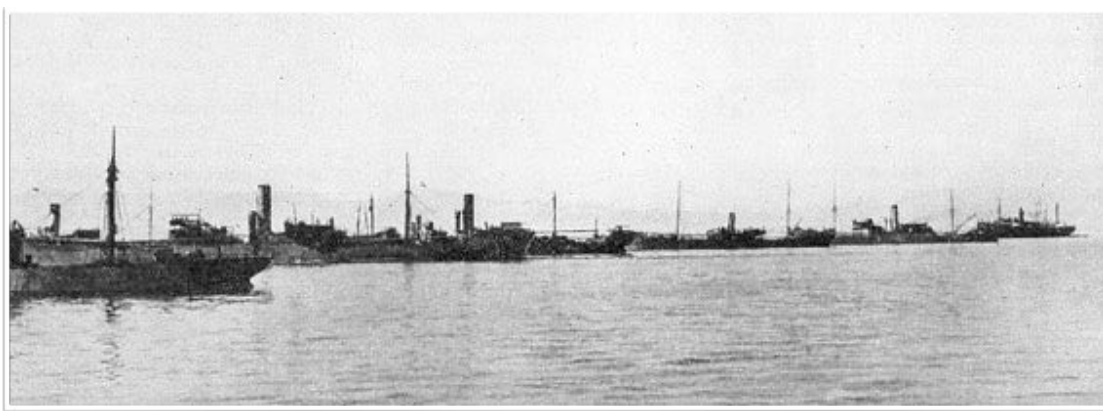
Au coucher du soleil, effectué une variation et trouvé 19 ° NW.

A 22^h40, à environ 80 milles au NW du cap Lewis, entendu un coup de canon. Je monte sur la passerelle quand retentit un second coup tiré avec obus. Le lieutenant de quart et moi fouillons l'horizon, mais ne voyons rien. Fait le branle-bas de combat.

Aperçu alors un sous-marin sur bâbord, tandis qu'un 3^e coup de canon est tiré sur tribord. Un 2^e sous-marin se tient à une centaine de mètres seulement sur tribord et tire. Pris entre deux feux, nous comprenons que tout effort pour sauver le navire est inutile.

Stoppé et affalé les embarcations. Un 4^e coup de canon est tiré et passe juste au dessus des canots, puis un 5^e et un 6^e. Le pointage est effectué sur la passerelle, juste au dessus des canots. Le tir cesse dès qu'ils sont à l'eau. A cause du roulis, la baleinière bâbord fatigue beaucoup, donnant de violents coups contre la coque. Le sous-marin de bâbord passe alors sur tribord, tandis que l'autre s'éloigne un peu. Resté seul à bord, je fais accoster la baleinière de tribord et y lance les papiers avec beaucoup de difficultés dans la nuit. Mais je manque le canot et ils tombent à la mer. Je n'ai pas pu les récupérer.

J'embarque et à peine écarté du bord une voix crie en bon français : « *Est-ce que le capitaine est dans cette embarcation ? Avez-vous les papiers du bord ?* » Je réponds que non. Le commandant me dit « *Venez ici* ». Non sans mal, nous accostons sur tribord du sous-marin et avec l'aide de deux marins alle-



Cargos mouillés sur une rade, en attente d'appareillage en convoi.

On ne possède pas de photo du «DANAÉ» (1) - Voir la photo du «DAPHNÉ» (1) qui est son sister-ship.

mands, je saute sur le pont. J'ai de l'eau jusqu'aux genoux. Après quelques questions, le commandant me dit : « *Vous allez à Arkhangelsk et vous transportez des munitions* ». Je lui réponds que je n'ai pas de munitions. « *Vous avez aussi des voitures à traction, des tractions engines* » précise-t-il en anglais. Je me rends compte qu'il est bien renseigné.

Il me tend un calepin et un crayon et à la lueur d'une petite lampe qu'un de ses hommes tient pour m'éclairer, il m'ordonne d'écrire le nom du navire, tonnage, cargaison et nom de l'armateur. Pendant ce temps, les deux sous-marins échangent des signaux par feux rouges.

A peine ai-je quitté le sous-marin que celui-ci se met en position pour torpiller le DANAÉ. Mais la torpille doit manquer son but car quelques minutes plus tard, il tire des coups de canon de fort calibre sur la chaufferie et les machines. Je suis à 400 ou 500 m du DANAÉ quand il disparaît sous les flots. Le sous-marin ne quitte les lieux qu'à 01^h45 le 24 Juillet.

J'ai alors fait route vers la terre. J'avais perdu de vue la 2^e baleinière, mais au lever du jour je l'ai retrouvée. Elle nous attendait à la cape. Nous avons navigué de conserve jusqu'au dimanche matin 25 Juillet. Nous avons été recueillis à 2 milles du cap Wrath par le chalutier patrouilleur YOKOHAMA qui nous a débarqués à midi à Stornoway et sur lequel nous avons été très bien traités. L'agent consulaire de France s'est occupé de nous.

J'ai laissé les baleinières à Stornoway. L'équipage se composait de 22 hommes : 18 Français, 2 Américains, 1 Danois et 1 Russe. Tous ont été sauvés. Les hommes ont pour la plupart quitté le bord à peine habillés et sans chaussures. Caisse du bord et papiers ont été perdus.

Fait à Glasgow le 4 Août 1915

Geffroy.

Rapport de la commission d'enquête

La commission reprend pratiquement tout le récit du capitaine Geffroy.

Elle précise que le capitaine Geffroy s'est bien conduit, a fait tout son devoir et que sa responsabilité ne saurait être mise en cause à l'occasion de la disparition du DANAÉ.

DAPHNÉ

Combat avec un sous-marin - 10 mai 1917

1467 tx Armateur G. LAMY et Cie

Armé d'un canon modèle 1877 Batignolles

23 hommes d'équipage. Pas de passagers

Traversée Le Havre - Swansea.

Capitaine LE ROY Émile Armand

Né le 19 Décembre 1871 à Brest

Fils de Léonidas Augustin et ROCHARD Marie Gabrielle

Capitaine au Long Cours inscrit à Caen n° 51

Marié 4 enfants

82 mois et 16 jours de service à l'Etat

249 mois et 13 jours de service au commerce



«DAPHNÉ» (1)

Rapport du capitaine

Je soussigné capitaine du vapeur français DAPHNÉ certifie être parti sur lest de Caen le 9 Mai 1917 à 10^h00. Sorti d'Ouistreham à 12^h25. Mouillé sur rade du Havre à 17^h00.

Appareillé à 18^h30 avec le convoi, à destination de Swansea. Rien à signaler jusqu'au Jeudi 10 à 09^h45. Route à l'Ouest vrai. Beau temps clair. Mer belle. Petite brise d'Est.

Le navire se trouvant alors par 50°30 N et 3°00 W Greenwich, un obus siffle au dessus de la passerelle et tombe à 20 m sur tribord. Mis aussitôt aux postes de combat. Amené la baleinière de sauvetage un peu au dessus de la flottaison. Deux hommes sont envoyés pour assister les 3 canonnières. Le service de chauffe renforcé permet une marche à toute vitesse. Manœuvre constante de la barre, bâbord toute, tribord toute, suivant le point de chute des obus de l'ennemi. Le sous-marin se trouvait à environ 3.500

m. Le sous-marin cesse de tirer vers 10^h25, et nous-mêmes à 10^h30, reconnaissant que l'ennemi s'éloigne. Aucun obus n'a touché le navire.

Je joins à mon rapport celui du QM chef de pièce. Je suis heureux de rendre hommage au sang froid de l'équipage en entier qui silencieusement a fait son devoir.

Fait à Swansea le 12 Mai 1917.

Conclusions de la Commission d'enquête

Le rapport du capitaine est confirmé par le lieutenant de quart et le QM canonnier. La commission estime que la conduite du capitaine du DAPHNÉ ne mérite que des éloges.

Il a fait transmettre le signal de détresse et a pris toutes les mesures nécessaires tant en ce qui touche la route et la vitesse, que l'armement de la pièce et le sauvetage éventuel de l'équipage.

Il ne s'est pas écoulé deux minutes entre l'attaque du sous-marin et la riposte du DAPHNÉ qui a tiré 34 coups contre une trentaine par le sous-marin.

Le capitaine Le Roy commandait déjà le DAPHNÉ au début de la guerre et navigue avec beaucoup d'activité. En 1915, il a fait dans la zone du blocus 26 fois la traversée aller et retour Caen - Newcastle, plus trois voyages Caen - Dunkerque avec du macadam. En 1916, il a fait 32 fois le trajet aller/retour Caen-Newcastle ou canal de Bristol.

Par ailleurs, chacun a rempli son devoir avec rapidité, entrain et sang froid. C'est certainement grâce à la rapidité avec laquelle la pièce du DAPHNÉ a été mise en action et aux manœuvres opportunes du capitaine que ce navire a du son salut.

La commission propose que le CLC Le ROY, Caen n° 51, soit l'objet d'une citation.

Elle attire l'attention sur le canonnier breveté HENTI Henri Marie, 88446.2, pointeur à bord du DAPHNÉ qui remplissait déjà cette fonction sur LUTÈCE lors de l'engagement de ce bâtiment avec un sous-marin le 2 Octobre 1916 entre Ouessant et Longship. Proposons 40 points supplémentaires pour le canonnier Henti.

Récompenses

Citation à l'Ordre de la Division

LE ROY Émile Armand, Enseigne auxiliaire, Caen 51

« A fait preuve de beaucoup de décision et d'énergie en ripostant vigoureusement à un sous-marin dont il a réussi à se faire abandonner. »

Citation à l'Ordre du Régiment

HENTI Henri Marie Canonnier breveté pointeur 88446.2

« Pour le sang froid et l'énergie dont il a fait preuve lors de l'attaque de son navire par un sous-marin. »

TOS du Ministre

Vapeur DAPHNÉ

« Pour l'attitude disciplinée et énergique dont son équipage a fait preuve lors d'une attaque de sous-marin le 10 Mai 1917. »

HÉBÉ

Touché par une mine, coulé - 26 mars 1916

Cargo charbonnier à vapeur de la Société Navale Caennaise

1909 : lancé pour le compte de la SNC sous le nom de HÉBÉ.

26.03.1916 : saute sur une mine larguée par le sous-marin UC 5 (OL Ulrich Mohrbutter, qui sera fait prisonnier le 27.04.1916) et coule au large de Yarmouth, pas de victimes.

Ne semble pas avoir été réquisitionné.



En Octobre 1914, le cargo charbonnier HÉBÉ était commandé par Rolland Marie LE MASSON, capitaine au cabotage, inscrit à Paimpol, n° 373, et avait pour chef mécanicien Alphonse Eugène Victor LEPOËTRE, inscrit à Caen, n° 2.435 (Déc. du Ministre de la marine en date du 15 oct. 1914 établissant la liste des armateurs, des capitaines ou patrons de navires de commerce ou de pêche auxquels ont été adressées des félicitations pour bonne tenue des postes d'équipage de leur navire, et la liste des officiers mécaniciens de la marine marchande qui ont reçu des félicitations pour le bon entretien des machines et chaudières, etc. : J.O., 20 oct. 1914, p. 8.367). Même situation en Octobre 1915 (Déc. du Sous-secrétaire à la Marine marchande en date du 27 oct. 1915 établissant la liste ..., etc. : J.O., 30 oct. 1915, p. 7.835).

– LE MASSON Rolland Marie. Maître au cabotage (Déc. min. Marine, 28 févr. 1899, J.O., 10 mars 1899, p. 1.627), inscrit à Paimpol, n° 373.

– LEPOËTRE Alphonse Eugène Victor. Officier mécanicien de 1^{re} classe, inscrit à Caen, n° 2.435. Médaille d'honneur des marins du commerce (Déc. min. Marine march., 12 juill. 1934, J.O., 17 juill. 1934, p. 7.223 et 7.225) ; alors inscrit à Caen, n° 672 H.S.

Nouvelliste du Morbihan N° 75 du mercredi 29 mars 1916 :

(Communiqué de) Londres - Le Lloyd annonce que le vapeur français HÉBÉ a été coulé. Dix hommes de l'équipage ont été débarqués. On suppose que les huit autres ont été recueillis par un vapeur anglais allant à Sua.

NIOBÉ

Torpillage - 16 février 1917

Cargo charbonnier

1318 tx JB Armateur G. Lamy & Co (Société Caennaise) Navire réquisitionné

1906 : en service pour le compte de la SNC sous le nom de Niobé

Réquisitionné à Caen, le 20 décembre 1915.

Effectue une traversée Cardiff - Bordeaux avec du charbon.

Capitaine Yves GEOFFROY inscrit à Caen n° 51 Capitaine au Cabotage

16.02.1917 : torpillé et coulé dans le Golfe de Gascogne à 8 milles dans l'W de la bouée des Baleines par le sous-marin allemand UC 21 (OL Reinhold Satzwedel) par 46°14,4N et 001°48,7W. 10 disparus.

Le Morbihanais, n° 67, Vendredi 23 février 1917, p. 2, « Chronique maritime » :

« STEAMER COULÉ - Le vapeur français Niobé, de la Société Navale Caennaise, [...] , a été coulé samedi dernier sans avertissement. Sur 32 hommes qui étaient à bord, 14 seulement ont pu être sauvés par un bateau bellilois. »



«NIOBÉ» (1)

Rapport de l'officier enquêteur

Le 16 Février 1917 à 05h30, NIOBÉ se trouve en tête de convoi à 400 m sur l'arrière de MOUETTE (nota : il s'agit d'une erreur de l'officier enquêteur ; le patrouilleur de tête était le LAVARDIN).

N° 2 du convoi : un Norvégien à 300 m à 45° sur tribord arrière

N° 3 du convoi : un Grec. Tous deux ont leurs feux allumés.

A 05^h30, explosion sur l'avant du château central à bâbord. La baleinière tribord disparaît dans l'explosion. Les panneaux de la cale 2 sont projetés sur la passerelle qui est en partie démolie. Le navire accente sa gîte sur bâbord et coule en 4 ou 5 minutes.

23 hommes d'équipage. Très bonne attitude, sauf pour deux d'entre eux qui amènent sans ordres la baleinière bâbord. Le garant de l'avant ayant été largué, l'embarcation apique et les deux hommes tombent à la mer et sont noyés.

Les survivants s'accrochent à des épaves. Ils sont recueillis au bout de 30 à 40 minutes par le convoyeur MOUETTE et le patrouilleur DU COUEDIC. Trois hommes vont mourir de congestion après leur sauvetage. Il y a 7 manquants, dont les deux noyés.

Grosse faute commise par les deux noyés car le capitaine assure que le temps aurait permis de sauver tous ceux qui avaient survécu à l'explosion. L'embarcation était parée pour une mise à l'eau rapide. Il a alors tenté d'amener un petit canot, mais n'en a pas eu le temps.

Le commandant du SEINE, qui faisait partie du convoi de la veille, a signalé que les bâtiments de commerce ne masquent pas suffisamment leurs feux.

Rapport du Second Maître Henri CASTETS, commandant par intérim du chalutier MOUETTE.

Pris place en queue de convoi à destination de La Pallice le 16 Février 17.

A 05^h20, le QM Garçonnet, de quart, est prévenu par la vigie Le Louarn, matelot, qu'il a entendu un coup de canon sur l'avant du convoi. Fait le branle-bas de combat et chargé les pièces.

Aperçu alors un sous-marin qui vient de torpiller NIOBÉ. Venu sur bâbord et foncé sur l'adversaire en ouvrant le feu. Les deux derniers coups, tirés à 100 m seulement du sous-marin, l'ont touché. J'ai essayé de l'éperonner en passant juste sur l'emplacement où il venait de disparaître.

Combat terminé, avons entendu les appels des naufragés du NIOBÉ accrochés à des épaves. Mis à l'eau une embarcation armée par les matelots Gilliot, Guen, Le Dantec et Furic. Manœuvré le chalutier et recueilli directement 9 hommes, exténués par la rigueur du temps.

Très grand dévouement de l'équipage qui a préservé d'une mort certaine les malheureuses victimes de ce torpillage.

Je signale le Second Maître mécanicien Gellard qui a dirigé avec habileté le sauvetage des naufragés, les 4 hommes du canot, et la précision de tir admirable du matelot fusilier Robin, chef de pièce sous la conduite du quartier maître Garçonnet.

Fait route pour rejoindre le convoi après l'arrivée du DU COUEDIC sur lequel le canot avait déposé deux hommes recueillis.

Marins du Niobé morts ou disparus le 16 février 1917 à la suite du torpillage de ce bâtiment

État-major. [3]

– LE GOFF Louis Joseph. Lieutenant, inscrit à Auray, n° 431.

– PICARD François Eugène J. Chef mécanicien, inscrit à Dieppe, n° 37.

– ANDRÉ Jean. Officier mécanicien, inscrit à Saint-Brieuc, n° 14.042. Époux de Marie Louise GOUYETTE.

Par arrêté du Ministre de la Marine en date du 20 mars 1922 (art. 1er ; J.O., 2 avr. 1922, p. 3.653), les officiers dont les noms précèdent furent inscrits à titre posthume au tableau spécial de la Légion d'honneur pour le grade de chevalier dans les termes suivants :

« Disparus en mer, le 16 février 1917, au cours d'une attaque de leur bâtiment par l'ennemi. Croix de guerre avec étoile de bronze. » (p. 3.654) ».

Hommes d'équipage. [7]

– BRIAND Auguste Pierre, inscrit à Saint-Malo, n° 2.887.

– COLLETER Jean Marie, inscrit à Morlaix, n° 2.983.

– DANET Julien, inscrit à Vannes, n° 1.245.

– JOSSIC Félix Clément, inscrit à Auray, n° 4.310.

– LEFEUVRE Jean Louis, immatriculé au 1er Dépôt, n° 26.345-1.

– LESTRAT Pierre Vincent, inscrit à Auray, n° 4.177.

– NEDELLEC Jean Marie, inscrit à Vannes, n° 504.

Par arrêté du Ministre de la Marine en date du 20 mars 1922 (art. 2 ; J.O., 2 avr. 1922, p. 3.653), les marins dont les noms précèdent furent inscrits à titre posthume au tableau spécial de la Médaille militaire dans les termes suivants :

« Disparus en mer, le 16 février 1917, au cours d'une attaque de leur bâtiment par l'ennemi. Croix de guerre avec étoile de bronze. » (p. 3.658) ».

TRIBUNAL CIVIL. — CHERBOURG, 19 juin. — Le steamer *Niobé*, de la Société Navale Caennaise, jaugeant 1.318 tonnes réquisitionné par la marine en 1915 était torpillé le 16 février 1917 et coulé. La marine offrit une indemnité de 287.000 francs. La société repoussa l'offre et réclama un navire ennemi de même tonnage.

La marine refusa de faire droit à cette demande. La société demande aujourd'hui que l'Etat soit tenu de remplacer dans un délai de 3 mois, le navire perdu ou de participer dans la proportion des 3/4 aux frais d'un steamer qu'elle a fait construire en 1917 pour le prix de 4.430.388 fr. 66.

Subsidièrement, elle demande qu'il lui soit alloué 2.225.000 francs, représentant la valeur de *Niobé*.

Le tribunal déclare irrecevables les conclusions de la société en ce qui concerne le remplacement du *Niobé* et la participation de la marine au paiement du navire construit à Newcastle. Il déclare insuffisante l'offre de 287.000 francs et condamne la marine à payer à la Société Caennaise la somme de 475.000 francs, sauf déduction des acomptes versés.

Contentieux indemnitaire entre la Navale Caennaise et l'État pour la perte du NIOBÉ

L'Ouest-Éclair - éd. de Caen - n° 7442, 21 juin 1921, p. 5, « Nouvelles maritimes »

THISBÉ

Torpillage - 6 septembre 1917

Cargo charbonnier à vapeur de la Société Navale Caennaise

1906 : en service pour le compte de la SNC sous le nom de THISBÉ

1917 : réquisitionné

Armé d'un canon de 90mm

Rapport du capitaine LE BITTER (Officier de la Marine Marchande)

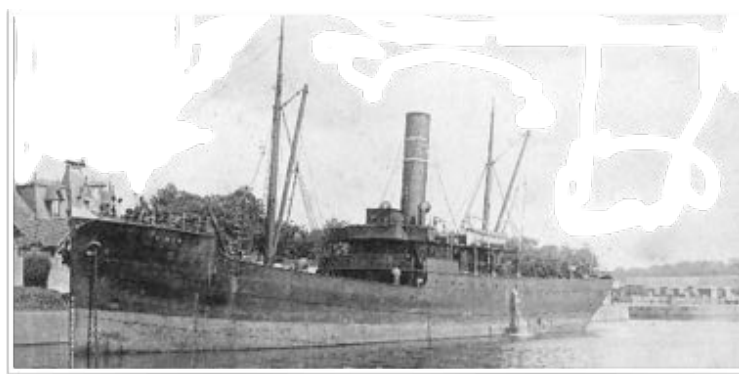
Quitté Neath Abbey le 5 Septembre 1917 à 21^h00 avec un plein chargement de charbon pour Caen. Suivi les routes prescrites jusqu'au 6 Septembre à 12^h15 .

A 6 milles dans le S85W de Lizard, aperçu le sillage d'une torpille par le travers de la passerelle à 10 m. L'explosion suit. Je suis précipité sur le spardeck avec l'homme de barre, tandis que le second capitaine (officier de quart) s'accroche aux haubans de la cheminée.

Le spardeck est rempli d'eau et de fumée. Je cours vers l'arrière pour aller au canon. Mais j'ai tout juste le temps de sauter sur le radeau de la cale 3. Le THISBÉ coule et disparaît en une minute et demie et sept hommes avec lui.

Sitôt le THISBÉ disparu, la vedette anglaise ML 334, qui se trouvait à proximité, a aperçu le périscope du sous-marin entre la baleinière et le radeau. Elle a tiré dessus et l'obus est tombé à 10 m. Le sous-marin a aussitôt plongé.

La vedette nous a recueillis et a recherché les manquants parmi les débris. Elle nous a déposés à Penzance à 18^h00.



«THISBÉ» (1) à quai.

État-major et équipage

<u>NOM-Prénom,</u>	<u>Fonction,</u>	<u>Quartier</u>	<u>Disparu</u>
LE BITTER Pierre,	Capitaine,	Caen	
HAMON Jean	2° capitaine	Paimpol	
LOUAIL Raphaël	Lieutenant	Cancale	<u>Disparu</u>
POTTIER Arthur	Chef-mécanicien	Dieppe	
LENJALLEY Hippolyte	2° mécanicien	Caen	<u>Disparu</u>
TANGUY Guillaume	3° mécanicien	Morlaix	<u>Disparu</u>
FLEURY Georges	TSF	Le Havre	<u>Disparu</u>
LE FRANÇOIS Pierre	Matelot	Caen	
LE BLAIN Pierre	Matelot	Paimpol	
ROLLAND Ernest	Matelot	Caen	
SERVIGET Corentin	Matelot	Paimpol	
TANGUY Marcel	Mousse	Morlaix	<u>Disparu</u>
LE BON Alexandre	Chauffeur	Caen	
ROBIDOU Eugène	Chauffeur	Saint-Malo	
SUBYE Adrien	Chauffeur	Tréguier	<u>Disparu</u>
COZIC Guillaume	Chauffeur	Morlaix	<u>Disparu</u>
LEPRÊTRE Jules	Cuisinier	Gravelines	
IVILLARD Sébastien	QM canonnier	2° dépôt	
COUVELARD Auguste	Fusilier	Boulogne	
LATOURE Jules	Fusilier	La Fougue	

NOTE : TANGUY Marcel, le mousse, est le fils de TANGUY Guillaume, le 3° mécanicien.

Note complémentaire

Quelques semaines plus tard, le capitaine Le Bitter demandera une citation pour son second, le maître au cabotage Jean Hamon, en signalant l'esprit de décision et le sang froid dont il a fait preuve en mettant seul à l'eau l'unique baleinière intacte, malgré les brûlures de ses mains, assurant ainsi le sauvetage de sept hommes.

Rapport de la Commission d'enquête

Le THISBÉ était muni d'un poste de TSF et l'explosion s'est produite juste à l'aplomb de la cabine qui a été anéantie avec l'opérateur. Aucun signal n'a pu être envoyé.

Le THISBÉ était équipé d'un canon de 90 mm modifié 1916 avec mise à feu à étoupilles. Le navire ayant sombré immédiatement, il n'a pu être utilisé.

Le navire avait aussi quatre appareils fumigènes.

La torpille a été lancée perpendiculairement à la route du vapeur et a touché à tribord, à hauteur de la passerelle, sans qu'on puisse dire à quelle profondeur. Elle n'a été vue qu'à une vingtaine de mètres.

Les avaries causées par l'explosion furent énormes. Trois hommes qui étaient dans le poste avant ont dû défoncer la porte pour se sauver. De même, le canonnier qui logeait à l'arrière. Le canonnier de veille à la pièce arrière a été projeté sur le pont.

Les hommes se sont sauvés instinctivement et au petit bonheur. Le canonnier arrière a pu couper les saisines du radeau de la cale 3 sur lequel ont pris place le capitaine, le chef mécanicien et 5 hommes.

Le 2^e capitaine a mis à l'eau seul la baleinière B^d, aidé ensuite par le chauffeur Le Bon, arrivé entre temps. Sept hommes en tout ont pu monter dans cette baleinière qui a dû couper sa bosse aussitôt pour ne pas être entraînée par le navire qui sombrait.

Les sept derniers marins ont disparu à savoir :

- dans la machine, le 2^e mécanicien Lenjalley Hippolyte, de quart avec les chauffeurs Cozic Guillaume et Subye Adrien. Ils ont dû être tués par l'explosion qui s'est produite par le travers de la chaudière. Quand le chef mécanicien a voulu descendre à la machine pour aller chercher son monde, l'eau était déjà par dessus les cylindres. Il n'a vu personne.

- au carré, situé juste sous la passerelle, le lieutenant Louail Raphaël, le 1^{er} chauffeur Tanguy Guillaume et son fils, le mousse Tanguy Marcel étaient en train de déjeuner. Le carré a été complètement bloqué. Le chauffeur Le Bon a vu au travers du hublot le lieutenant Louail qui lui a crié « *Adieu* » et le mousse qui l'a appelé désespérément pour qu'il vienne le sauver. Mais aucun sauvetage n'était possible. L'eau pénétrait déjà par les hublots et ils ont tous trois été engloutis vivants.

- Dans le poste TSF, le matelot mobilisé Fleury Georges a été tué. Personne ne l'a vu. Il était juste à l'aplomb du point d'impact et il est probable qu'il a été volatilisé.

La vedette anglaise a tiré un coup de canon sur le sous-marin qui a plongé. Elle a ensuite lancé plusieurs grenades sans constater de résultat.

Conclusion : la perte du navire a été si rapide qu'il a été impossible à l'équipage de rallier un poste d'évacuation en ordre.

La Commission ne propose ni sanctions ni récompenses.

Elle émet un avis favorable pour que la faculté de commander soit maintenue au capitaine Le Bitter dont les antécédents sont tout à son honneur.

Récompenses

Aucune citation n'étant proposée, la Société Navale Caennaise va adresser une lettre (sans doute un peu maladroitement) aux Autorités Maritimes pour s'en étonner et demander une citation pour tout le navire.

Elle recevra une réponse assez cinglante :

« *Tout en reconnaissant que les naufragés ont traversé des moments angoissants, on ne peut relever des actes de courage méritant une citation* ». Ceci tient d'ailleurs au déroulement des événements. L'enquête précise bien que la disparition fut si rapide que chacun a dû se sauver instinctivement et au petit bonheur. Le capitaine Le Bitter dit bien dans son rapport que lui-même n'a eu que le temps de sauter sur le radeau et que tout sauvetage méthodique fut impossible.

Le 2^e capitaine Hamon a effectivement mis seul la baleinière à l'eau, mais c'était sa seule chance de salut. Il ne pouvait faire autrement sans commettre un véritable suicide.

La Croix de Guerre sanctionne des actes de bravoure qui ne sont pas de purs réflexes mais des actes prouvant initiative et sang-froid, qui doivent nous faire triompher de l'ennemi. Elle n'est pas une compensation à dommages causés par acte de guerre.

La lettre de l'Armateur, qui n'apporte aucun fait nouveau, ne tend qu'à discréditer aux yeux des gens de mer le principe d'équité auquel toute commission d'enquête s'attache de la manière la plus absolue.

Il est inadmissible qu'un armateur se substitue à la commission pour juger, récompenser ou punir des actes qui font partie de son enquête. »

Commentaire

On note quelques petites différences avec l'article du journaliste cité plus haut par Yves. S'il a été blessé, le capitaine Le Bitter n'était semble-t-il pas « *agonisant* ». Toutefois, il n'était peut-être pas en grande forme car son rapport est exceptionnellement bref.

Ce n'est d'ailleurs pas lui qui a vu le mousse, dont la disparition est en effet tragique, mais l'un des chauffeurs.

Récompenses

Par décret du Président de la République en date du 8 novembre 1923 (J.O., 9 nov. 1923, p. 10.054), rendus sur le rapport du Ministre des Travaux publics et sur la proposition du Sous-secrétaire d'Etat chargé des Ports, de la Marine marchande et des Pêches, fut inscrit au tableau spécial de la Légion d'honneur pour le grade de chevalier.

Le Bitter (Pierre Louis Marie), capitaine au cabotage, Caen 50 ; 26 ans de très beaux services, en paix et en guerre. Grièvement blessé lors du torpillage du Thisbé, qu'il commandait.

Par arrêté en date du 4 janvier 1922 (art. 2 ; J.O., 12 janv. 1922, p. 602), fut inscrit à titre posthume au tableau spécial de la Médaille militaire :

Fleury (Georges), matelot sans spécialité, Le Havre 6848 : glorieusement disparu lors de la perte de son bâtiment, le vapeur Thisbé, coulé le 6 septembre 1947. Croix de guerre avec étoile de bronze.

Par arrêté du Ministre de la Marine en date du 20 mars 1922 (art. 2 ; J.O., 2 avr. 1922, p. 3.653), furent inscrits à titre posthume au tableau spécial de la Médaille militaire :

Tanguy (Guillaume), Morlaix 1194 ;

Subre (Adrien), Tréguier 3608 ;

Cozic (Guillaume), Morlaix 1488 ;

Tanguy (Marcel), Morlaix 1842.

« *Disparus en mer, le 6 septembre 1917, au cours d'une attaque de leur bâtiment par l'ennemi* ».

Croix de guerre avec étoile de bronze.