

Croiseur cuirassé

**AMIRAL CHARNER**

Marine Nationale



**Nom :** AMIRAL CHARNER  
**Type :** Croiseur cuirassé (type Chanzy).

Marine Nationale.

**Chantier :** Rochefort (France).

**Commencé :** Juin 1889.  
**Mis à flot :** 18 mars 1893.  
**Terminé :** 1894.  
**En service :** 1894.  
**Retiré :** 08 février 1916.

**Caractéristiques :**

110 x 14 x 6,20 m. ;  
4 700 t. ;  
8 800 cv. ;  
2 cheminées ;  
2 machines Creusot ; 16 chaudières Belleville ;  
2 hélices ; 17 noeuds ;  
410 h.

Sister-ship : N.C.

**Armement :**

II de 194 ;  
VI de 138 + 12.

**Principales dates :**

Division d'instruction.  
1896 : opérations de Crête (Division des croiseurs de la Méditerranée).  
1901 - 1902 : escadre d'Extrême-Orient  
Mai 1901 : remonte le Yang-Tsé jusqu'à Hankou pour inaugurer le quai de France en bordure de la concession.  
1911 – 1912 : Crête.  
1914 - Commandé par le C.F. Causse.  
Août – novembre 1914 : escortes Maroc - France (division navale du Maroc).  
Novembre 1914 : surveillance du canal de Suez avec le *Requin*.  
09 septembre 1915 : évacuation des 3000 Arméniens d'Antioche.  
28 décembre 1915 : prise de l'île de Castellorizo avec le *Jeanne d'Arc*.  
08 février 1916 : En route de l'île Rouad vers Port-Saïd, torpillé par le sous-marin U 21 (KL Otto Hersing) à 15 milles dans l'ouest de Beyrouth par 33°21N et 34°54E (KTB U 21), coule

en 2 minutes avec la quasi-totalité de son équipage (1 seul survivant, le Quartier Maître Cariou).

### Citations à l'ordre du jour :

**Croiseur cuirassé AMIRAL CHARNER.** Commandé par Mr. le Capitaine de Frégate Causse ; glorieusement frappé à son poste d'avant-garde par un sous-marin ennemi. (J.O. du 30 Octobre 1919)

**Quartier-maître canonnier Cariou.** Unique survivant de l'**AMIRAL CHARNER**, recueilli après cinq jours passés sur un radeau, a vu successivement disparaître ses compagnons épuisés et n'a eu d'autre soutien que sa vigueur physique et sa haute énergie morale.

Attribution de la Médaille Militaire.

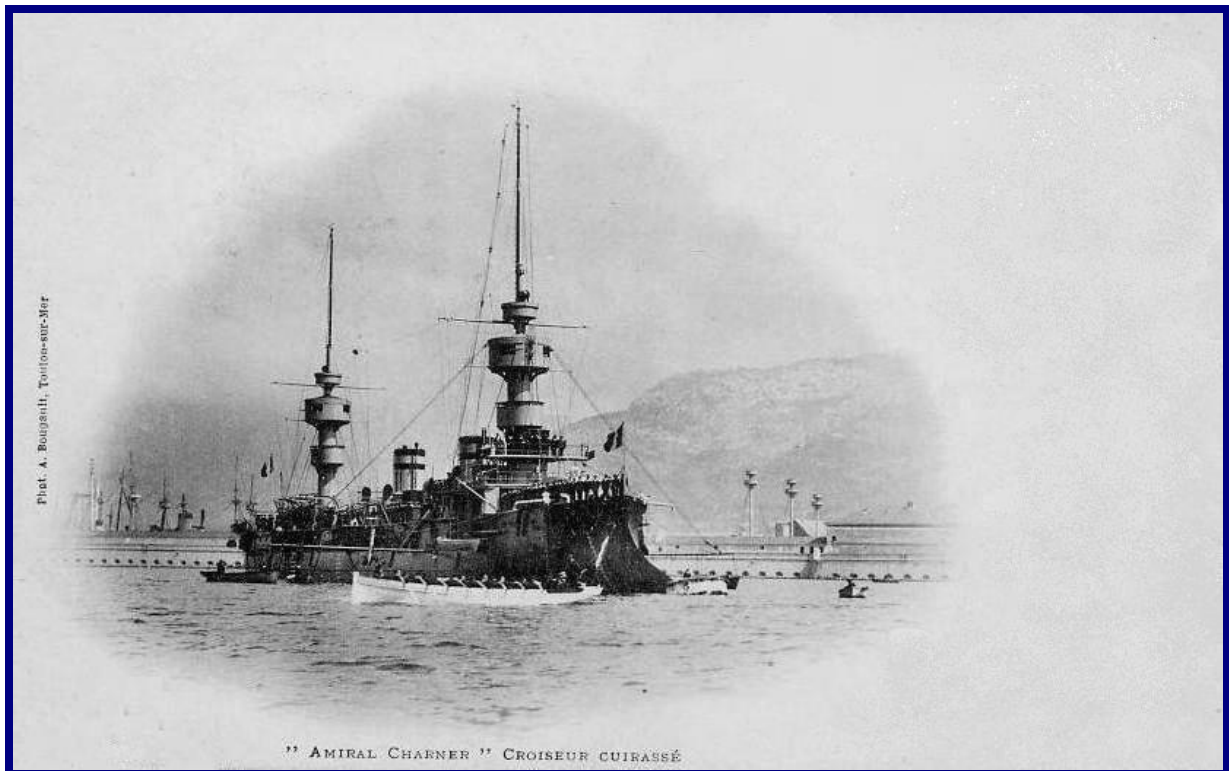
### Victimes :

Cf. annexe 2.

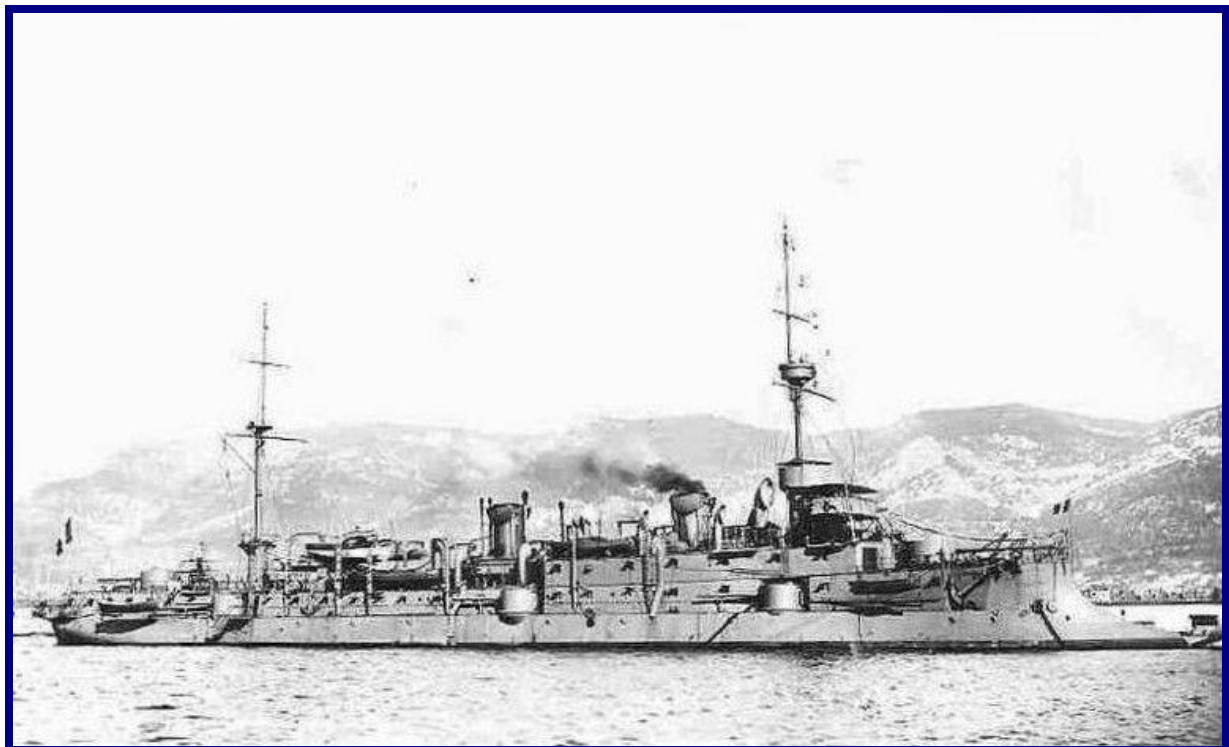
### Cartographie



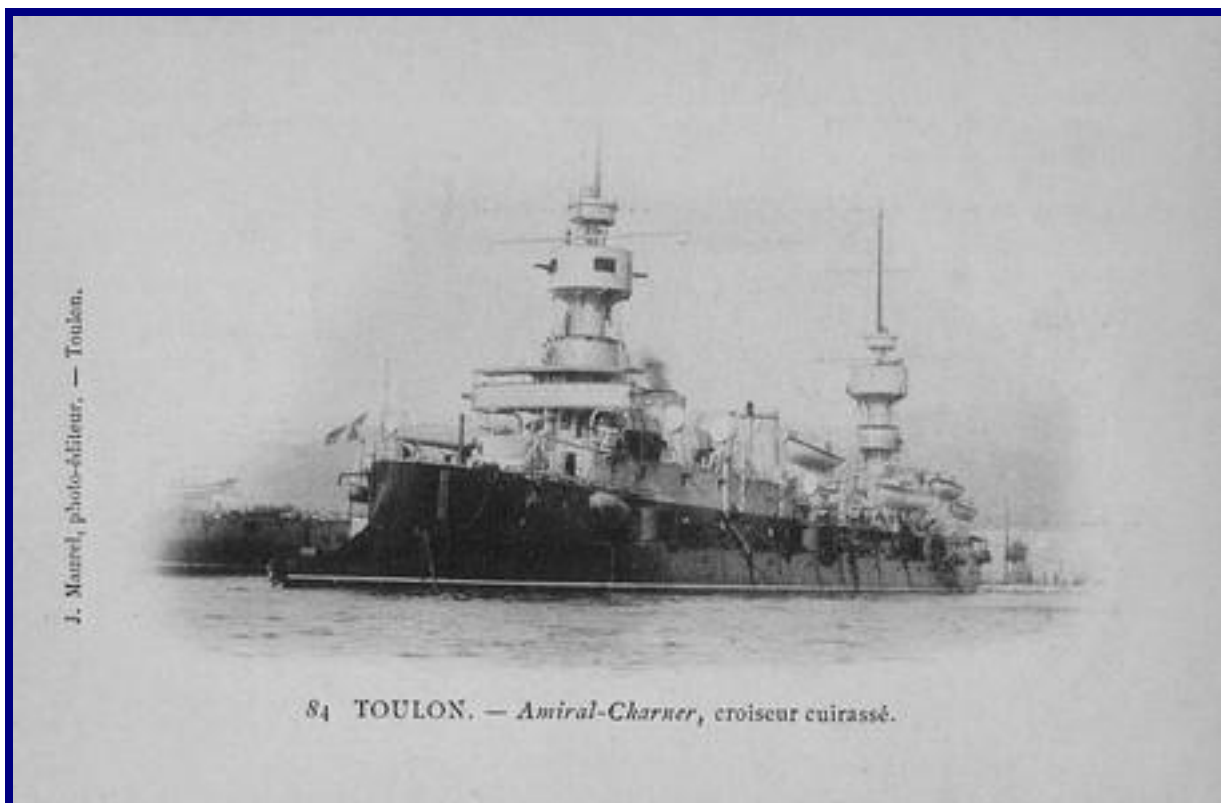
**Iconographie :**



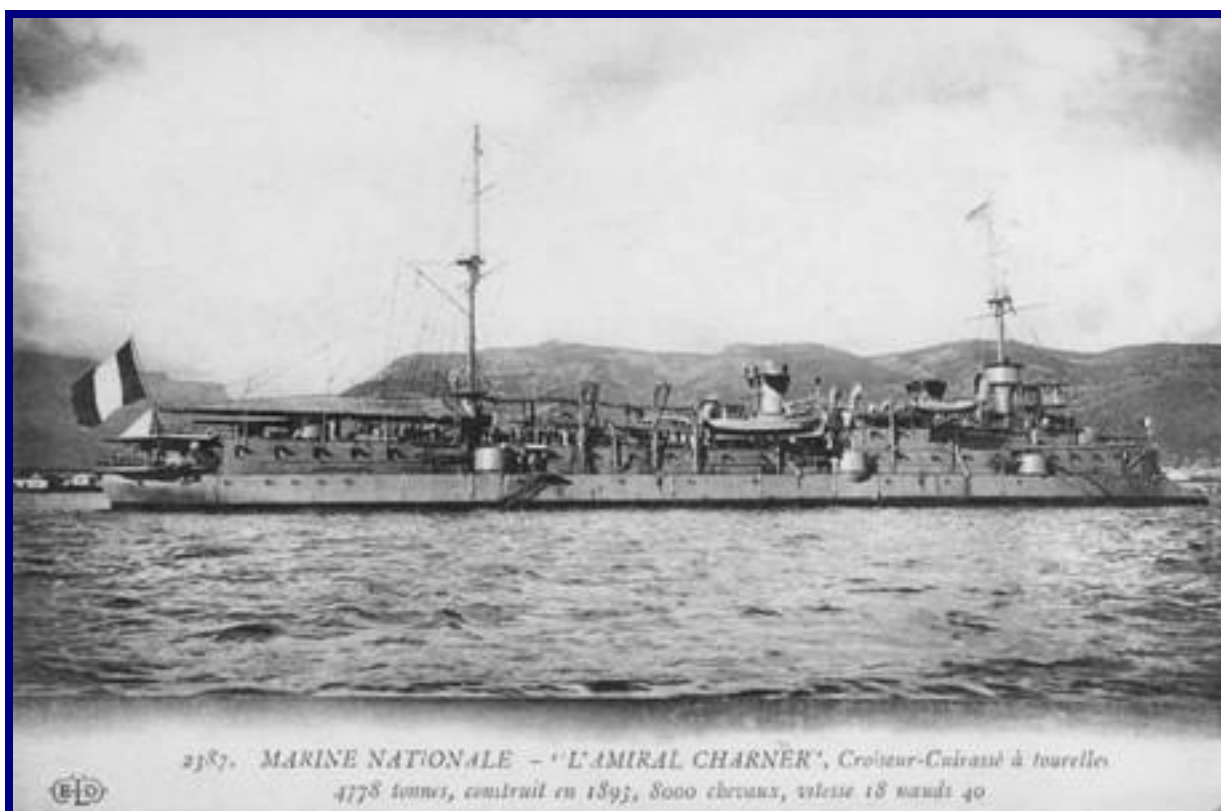
« Amiral Charner » - Croiseur cuirassé.



Amiral Charner.



TOULON – Amiral-Charner, croiseur cuirassé.



MARINE NATIONALE – L'AMIRAL CHARNER, Croiseur Cuirassé à tourelles.  
4778 tonnes, construit en 1893, 8000 chevaux, vitesse 18 nœuds 40.



Marine Militaire Française  
AMIRAL-CHARNER – Croiseur-Cuirassé.



Guerre Navale 1914 – 15 – 1916  
AMIRAL CHARNER  
Croiseur Cuirassé Français  
Torpillé le 6 février 1916 – Sur les côtes de la Syrie.

Navires de la Grande Guerre – AMIRAL CHARNER  
Fiche récapitulative mise à jour le 21/06/2008 – V4  
Auteurs : Yves DUFEIL – Franck LE BEL – Marc TERRAILLON

## Sous-marin :

### U 21

L'*U 21* commandé par le Kplt Otto Hersing avait pris la mer le 22 janvier depuis la base de Pola avec pour secteur assigné la Méditerranée orientale. Le 26, il arraisonnait un vapeur anglais dans l'ouest du détroit de Cerigo, le faisait évacuer et lançait une torpille en « coup de grâce » qui le manquait. La nuit étant venue, il n'était pas possible de le couler au canon, aussi resta-t-il à proximité. C'était sans compter avec l'arrivée à l'aube sur les lieux d'un torpilleur français qui obligea l'*U 21* à laisser échapper sa proie. Deux jours plus tard il engageait au canon un vapeur fortement armé et devait rompre. Le 30, au large d'Alexandrie, il rencontrait plusieurs vapeurs qu'il ne pouvait pas arraisonner car accompagnés de destroyers. Constatant une avarie dans sa machine qui limitait la vitesse en surface du sous-marin à 12 nœuds, Hersing décidait alors de s'écarter de sa mission et de rechercher des bâtiments de guerre le long des côtes de Syrie.

C'est ainsi que le 8 il croisait la route de l'**AMIRAL CHARNER** et le torpillait en plongée. Au périscope, il observait que le navire coulait en 4 minutes sans avoir eu le temps de mettre d'embarcations à la mer. Trois jours plus tard, il entraît quelques heures dans le port de Makri (situé en Turquie) pour compléter ses approvisionnements et rentrait sans incidents à Cattaro le 17.

La lecture de son journal de bord conduisit l'Etat Major Général de la Marine à Berlin à donner l'instruction suivante à la flottille des sous-marins de Pola :

« Les journaux de bord de l'*U 38* et de l'*U 21* montrent que les commandants s'écarterent de leurs ordres et consacrent une très grande partie du temps dont ils disposent à des opérations dirigées contre des navires de guerre. Il est rappelé aux commandants que le moyen le plus efficace d'abattre l'Angleterre, notre principale ennemie, est d'accroître aussi énergiquement que possible la pénurie de marchandises dont elle souffre. Aussi satisfaisantes que soient les destructions de navires de guerre, elles constituent pour le moment un moyen d'action bien moins important que les destructions de navires de commerce. Cela ne veut pas dire pour autant que les commandants dont les résultats sont par ailleurs pleinement appréciés doivent systématiquement s'abstenir de profiter des circonstances quand elles sont favorables, pour détruire des navires de guerre. Ils peuvent même être autorisés à cet effet à s'écarter brièvement de leurs ordres d'opérations mais il ne faut pas que les opérations de la guerre au commerce soient négligées au profit d'opérations contre les navires de guerre... ».



### **Kapitänleutnant Otto HERSING**

Né le 30 novembre 1885.

Décédé le 5 juillet 1960 à Oldenburg.

Marine Impériale Crew 4.08 (Promotion de 1908).

16 décembre 1914 - Promu Kapitänleutnant.

Août 1914 à avril 1918 - Commandant du sous-marin U 21.

Avril 1918 à novembre 1918 - Instructeur à l'Ecole des sous-marins et chef de flottille (Front U-Boots Halbflottille).

40 navires coulés totalisant 114 824 tonnes.

Reichsmarine

1<sup>er</sup> février 1922 - Promu Korvetten Kapitän.

31 juillet 1924 - Quitte le service.

Décorations :

Croix de Fer 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> Classe.

Croix « Pour le Mérite » le 5 juin 1915.

### **Bibliographie :**

Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours - Tome II - 1870-2006 - LV Jean-Michel Roche.

La Royale - Jean Randier.

Histoire Maritime de la Première Guerre Mondiale - Paul Chack et Jean Jacques Antier.

La Guerre Navale dans la Méditerranée - A.Thomazi - Payot, Paris.

Marins à la bataille, Méditerranée 14-18 - Paul Chack - Edition du Gerfaut, Paris.

Der Handelskrieg mit U-Booten - Amiral Arno Spindler - vol.3 - E.S.Mittler & Son, Frankfurt.

Revue :

L'Ouest-Eclair - 15 février 1916

L'Ouest-Eclair - 14 février 1916

L'Ouest-Eclair - 6 mars 1916

L'Humanité - 15 février 1916

L'Humanité - 14 février 1916

Le Figaro - 15 février 1916

La croix - 15 février 1916



**Sites Internet :**

<http://enguerrand.gourong.free.fr/dossier%20pagesdetail/guerre141803.htm>

<http://www.auxmarins.com/resultats.php?id=149>

<http://www.histomar.net/>

**Remerciements :**

A l'attention de

**Alain X.**

**Antoine F.**

**Daniel X.**

**Richard X.**

**Jean Pierre Clochon,**

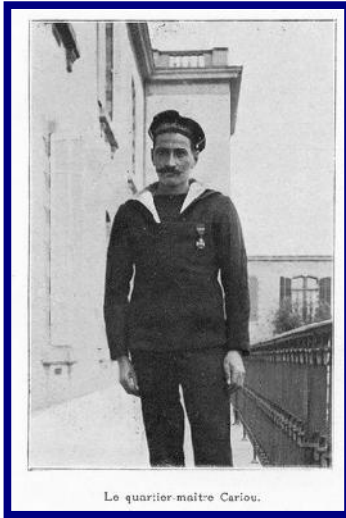
**Gilles Jogerst.**

**Olivier Prunet.**

**Jacques Servant.**

### Annexe 1 :

#### Témoignage de l'unique rescapé, le Q.M. Cariou, de Clohars-Carnoët (29) :



" Le mardi matin 8 février <sup>(1)</sup>, nous étions dans les parages de Beyrouth, environ 10 à 15 milles au large. Je me trouvais sur le pont arrière. Il faisait assez beau temps, pas très froid, très peu de vent. Ayant entendu un bruit sourd avec un fort tremblement du bateau, on a eu tout de suite l'impression que c'était une torpille, parce que la veille au soir, en appareillant de l'île de Rouad, on avait signalé un sous marin.

Le bateau a tout de suite piqué du nez, et puis il a chaviré presque aussitôt; C'est alors que j'ai voulu retirer ma vareuse.

Je n'ai pas eu le temps, j'ai été projeté sur les rambardes, et j'ai coulé avec.

Quand je suis remonté à la surface, je me suis trouvé à côté d'une petite épave, une cage à poule démolie, et je suis resté là-dessus pendant une heure environ. Et puis j'ai vu passer un radeau pas très éloigné de moi. Il y avait déjà cinq ou six bonhommes là dessus. Comme il y avait du monde qui s'approchait, on a été forcé d'aller à la nage chercher des bouts de planches pour renforcer le radeau.

A ce moment il était 8 heures et demi: nous étions au complet à quatorze sans vivres ni eau.

La première journée a été très calme, assez belle, le radeau étant trop chargé, nous étions complètement immergés. Dans la nuit vers dix heures, un quartier maître est devenu fou. Il allait d'un bout à l'autre du radeau qu'il a fait chavirer. Nous nous sommes retrouvés à neuf.

Le deuxième jour, il y a eu un fort orage, avec un grand vent d'Est qui nous éloignait de terre, et de la pluie, un temps sombre qui nous cachait la côte. On était obligé de se cramponner au radeau pour rester dessus. Tout de même, je me sentais mieux que la veille. On avait été obligé de travailler dans l'eau pour arranger le radeau et puis j'avais bu beaucoup d'eau salée en coulant, je l'avais rendue dans la nuit.

A la fin du deuxième jour, trois sont morts presque en même temps, tous de la même façon, ils devenaient fous et ils se jetaient à la mer.

Il y avait un maître qui voulait du tabac à toute force. Dans la nuit nous n'étions plus que trois, un quartier maître infirmier qui a souffert de grands maux de ventre, et un matelot, un jeune qui ne pouvait plus parler.

Pendant le troisième jour, le temps a été assez beau. Vers dix heures, le quartier maître est devenu fou, il croyait voir des torpilleurs partout quand il regardait l'horizon. Il voulait que je l'envoie à terre manger dans un restaurant. Vers cinq heures de l'après midi il s'est jeté à l'eau. Il ne restait plus que le matelot.

---

<sup>1</sup> 1916.

Vers les onze heures, minuit, lui aussi il est parti à l'eau, je ne me suis pas rendu compte comment.

Alors je suis resté tout seul deux jours et trois nuits.

J'ai surtout souffert de la soif et du froid. Je me rinçais la bouche avec de l'eau de mer, au bout de cinq minutes j'avais plus soif qu'avant. J'ai coupé le bout de mon petit doigt avec un couteau que j'avais trouvé sur le radeau et j'ai sucé le sang. Cela ne passait pas et me restait dans la gorge et il fallait le recracher.

J'ai essayé d'ouvrir une veine au bras gauche, mais je l'ai seulement mise à nu. Et puis deux fois j'ai bu de l'urine, mais c'était trop salé.

Le quatrième jour, au matin, j'ai vu un chalutier et j'ai fait des signaux par les moyens que j'avais, un aviron et mon caleçon au bout, la mer était grosse et il ne m'a pas vu. J'ai passé la journée à me cramponner sur le radeau. Pendant la nuit, le vent a été très calme. C'est le froid qui me travaillait le plus, j'étais obligé de me tremper dans l'eau pour avoir plus chaud.

La dernière journée, le samedi, la mer était calme, pas trop de vent. J'étais complètement découragé, je me disais que mon tour allait venir d'aller à l'eau comme les autres et je me demandais s'il ne valait pas mieux en finir. C'est la pensée de ma famille qui m'a retenu.

Je me suis assoupi, je ne sais pas combien de temps, quand je suis revenu à moi, le courage était revenu.

Vers sept heures du matin, le dimanche, j'ai aperçu le chalutier, je me suis dressé en faisant des signaux, pas plus de cinq minutes, je n'en pouvais plus.

Quand le chalutier <sup>(2)</sup> a compris que ce n'était pas un périscope, il a hissé l'"aperçu" et il a mis une baleinière à l'eau pour venir me prendre. J'étais bien content, mais aussi calme que je suis maintenant, seulement je pouvais à peine parler.

A bord, on m'a donné du thé, du rhum, du lait et on m'a couché, seulement je n'ai pas pu dormir pendant quatre jours.

Maintenant je suis bien et j'espère qu'on ne me gardera pas longtemps à l'hôpital. Je serais heureux de me retrouver dans ma maison, à Clohars-Carnoët.

A 500 mètres de chez nous, il y avait un jeune homme, un rescapé du *Léon Gambetta*, embarqué avec moi sur le **CHARNER**, c'était sa destinée à celui là de ne pas revenir."



Récit du quartier maître Cariou, publié dans l'Illustration du 11 mars 1916.

<sup>2</sup> Le navire est en fait le remorqueur *Laborieux*.

## Annexe 2 :

Equipage par ordre alphabétique :

✓ **Agneray Auguste Albert** <sup>(3)</sup> - Matelot - 62 Marck (né le 12 juillet 1892).

✓ **Aiello Lucien** <sup>(3)</sup> Quartier-maître - 20 Rogliano.

✓ **Ajello Pascal** - né à Rogliano le 14 juillet 1893

✓ **Amato Lucien** - Matelot de 3<sup>e</sup> classe - né a Dellys le 21 avril 1893 - département d'Alger.

✓ **Ameline Jean Marie** <sup>(3)</sup> - Quartier-maître - 35 Cancale (né le 18 juillet 1890).

✓ **Aprendisteguy Charles** <sup>(3)</sup> – Matelot - 64 Biriadou /et/ 64 Arcain (né le 9 octobre 1892)

✓ **Baratta Pierre François** - né le 01 février 1893 à Luri.

✓ **Belliard François** <sup>(3)</sup> - Matelot - 33 La Teste-de-Buch (né le 5 novembre 1876).

✓ **Bihan Émile** <sup>(3)</sup> - Matelot – Chauffeur - 56 Groix, Locmaria (né le 13 décembre 1893).

✓ **Biliec Jean Marie** <sup>(3)</sup> - Quartier-maître – Chauffeur - 29 Pont-Croix.

✓ **Blay** - ingénieur-mécanicien.

✓ **Boeri Auguste Angelin** <sup>(3)</sup> - Matelot Mécanicien - 06 Golfe-Juan.

✓ **Bos Sylvain Émilien** <sup>(3)</sup> – Premier-maître Fourrier - 24 Saint-Médard-de-Gurçon (né le 16 février 1878).

✓ **Breton François Marie** <sup>(3)</sup> - Quartier-maître Mécanicien - 29 Kernelis (né le 12 juin 1894).

✓ **Cablat** – Enseigne de vaisseau.

✓ **Calorch Yvon Pierre** <sup>(3)</sup> - Matelot – Canonnier - 29 Fouesnant.

✓ **Cariou Jean Louis Marie** <sup>(3)</sup> - Matelot Canonnier - 29 Quéménéven (né le 25/7/1897).

✓ **Causse Charles Louis Albert** <sup>(3)</sup> - Capitaine de Frégate - 81 Castres (né le 9 décembre 1867).

✓ **Cazès Marcel** <sup>(3)</sup> - Matelot Chauffeur - Algérie - Alger - Méséa (né le 7 mai 1896).

✓ **Conard André Arsène Alexis** - né le 21 mai 1892

✓ **Costa Nicolas Dominique** - né le 24 mars 1895 à Tomino

✓ **Cougot Henri Antoine** <sup>(3)</sup> - Matelot - 65 Aureilhan.

✓ **Couillandre René** <sup>(3)</sup> - Quartier-maître de manœuvre - 29 Audierne (né le 29 mars 1884).

✓ **Courtet Pierre Louis** <sup>(3)</sup> – Quartier-maître Chauffeur - 56 Plouay (né le 20 avril 1885).

✓ **D'Amato Dominique** - Matelot de 3<sup>e</sup> classe - né a Marseille le 7 août 1889.

---

<sup>3</sup> Site Internet MémoialGenweb - <http://www.memorial-genweb.org/>

✓ **Daniel Jean Marie** <sup>(3)</sup> - Matelot Canonnier - 56 Plonay (né le 5 mai 1894).

✓ **Delage Nemours Émile** <sup>(3)</sup> - Quartier-mâitre – Canonnier - 17 La Flotte (né le 12 mars 1891).

✓ **Di Napoli Nicolas** <sup>(4)</sup> - Matelot de 3<sup>ème</sup> classe – né en 1897 Philippeville.

✓ **Fabri Dominique Jean Baptiste** - né le 07 juillet 1893 à Centuri.

✓ **Fach Baptistin Paul** <sup>(3)</sup> - Matelot – Chauffeur - 13 Marseille 9<sup>e</sup> arrondissement.

✓ **Fani Antoine** (engagé en tant que traducteur/interprète ?)

✓ **Favier Justin Émilien** <sup>(3)</sup> - Apprenti marin - 30 Alès (né le 31 mai 1894).

✓ **Ferry Mansuy Louis Jean** <sup>(3)</sup> - Lieutenant de vaisseau - 54 Lunéville (né le 5 mai 1872).

✓ **Floch Jean François Marie** <sup>(3)</sup> – Maître Canonnier - 29 Ploudiry (né le 8 août 1876).

✓ **Fournier Jules Joseph Alexandre** <sup>(3)</sup> - Matelot Mécanicien - 25 Châtelblanc.

✓ **Gallois René François** <sup>(3)</sup> - Matelot Chauffeur - Algérie - Alger - Alger (né le 26 octobre 1895).

✓ **Giorgi Joseph Antoine** – né le 13 janvier 1892 à Pietranera.

✓ **Godefroy Marcel Gustave** <sup>(3)</sup> - Matelot Gabier - 76 Le Havre (né le 15 avril 1891).

✓ **Gourvenec** - ingénieur-mécanicien.

✓ **Grall Jean Pierre** - quartier-mâitre infirmier - né le 29 octobre 1881 à Le Tréhou (Finistère 29). Son décès est inscrit à la commune de Plougastel-Daoulas.

✓ **Gravouil Jean Louis** <sup>(3)</sup> - Quartier-mâitre Canonnier - 17 Périgny /et/ 17 Châtelailon-Plage /et/ 17 Saint-Rogatien (né le 26 xx xx)

✓ **Guédras** - enseigne de vaisseau.

✓ **Guidoni Vincent** - né le 04 mars 1895 à Campitello.

✓ **Guignard Émile** <sup>(3)</sup> – Premier-mâitre Charpentier - 17 Ars-en-Ré (né le 24 mai 1871).

✓ **Hugounenc Francis François Civilis Mary Yves** <sup>(3)</sup> - Marin - 82 Labastide-Saint-Pierre (né le 8 août 1893).

✓ **Jalu Robert Yves Marie** <sup>(3)</sup> - Matelot - 22 Trébrivan (né le 20 avril 1895).

✓ **Le Pape Paul François** <sup>(3)</sup> – Matelot Chauffeur - 29 Port-Launay (né le 13 janvier 1894).

✓ **Leduc Jean Marie Adolphe** <sup>(3)</sup> - Quartier-mâitre Timonier - 44 Batz (né le 18 janvier 1892).

---

<sup>4</sup> Site Internet MDH - <http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/>

✓ **Leguen Gildas** <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup> – Matelot – né le 24 août 1894 - 29 Ouessant.

✓ **Leroy Louis Félix Georges** <sup>(3)</sup> - Matelot Canonnier - 44

✓ **Lescan du Plessix Jules ou Lescan de Messis** <sup>(3)</sup> - Médecin de 1<sup>ère</sup> classe - 22 Guingamp /et/ 83 Toulon.

✓ **Lottin Fridolin** <sup>(3)</sup> - Matelot Chauffeur - 80 Amiens (né le 18 janvier 1893).

✓ **Lozac'h Jean Louis** - Quartier-maître canonnier - né le 26 mars 1898 à Carhaix.

✓ **Madec Michel** <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup> – Matelot Chauffeur – né le 26 novembre 1893 - 29 Ouessant.

✓ **Maestracci Martin** <sup>(3)</sup> - Matelot - 20 Calvi.

✓ **Malgorn Michel** <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup> – Quartier-maître Timonier - né le 10 octobre 1886 à Plougonvelin (29) /et/ 35 Saint-Coulomb.

✓ **Marchal** - enseigne de vaisseau.

✓ **Mareau** - enseigne de vaisseau.

✓ **Markey** - enseigne de vaisseau.

✓ **Masse Émile Urbain Jules** <sup>(3)</sup> - Matelot Boulanger - 04 Vilhosc (né le 9 février 1894).

✓ **Michaud Alfred Lucien** <sup>(3)</sup> - Matelot Chauffeur - 73 Aix-les-Bains (né le 29 juin 1895).

✓ **Morello François** <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> - Matelot - (né le 19 octobre 1888 - 30 Le Grau-du-Roi).

✓ **Mouren Hippolyte Camille Marcel** <sup>(3)</sup> - Matelot - Mécanicien - 13 Marseille (né le 31 octobre 1895).

✓ **Murati Noël Jules** <sup>(3)</sup> - Matelot - 20 Saint-Florent (né le 19 août 1896).

✓ **Oréal Mathurin Louis** <sup>(3)</sup> - Matelot - 35 Chartres (né le 4 janvier 1892).

✓ **Paul Yves Jean Corentin Marie** <sup>(3)</sup> - Matelot - 29 Loctudy

✓ **Petit Victor François** <sup>(3)</sup> - Matelot - 93 Stains /et/ 59 Sin-le-Noble (né le 30 décembre 1894).

✓ **Privat Marcel Léon** <sup>(3)</sup> - Matelot Chauffeur - 75 Paris 6<sup>e</sup> arrondissement (né le 12 avril 1893).

✓ **Raynaud Hippolyte** <sup>(3)</sup> - Enseigne de vaisseau - 34 Montpellier.

✓ **Raynaud** - aspirant

✓ **Renault Raphaël Augustin** - né le 05 octobre 1892.

✓ **Rio Joseph Marie** <sup>(3)</sup> - Quartier-maître - 56 Locmalo /et/ 56 Portlouis (né le 27 janvier 1881).

✓ **Rivière Armand** <sup>(3)</sup> - Matelot - 17 Mornac-sur-Seudre (né le 24 juillet 1892).

✓ **Robert Félix** <sup>(3)</sup> Quartier-maître Torpilleur - 17 Saint-Aigulin (né le 19 septembre 1896).

---

<sup>5</sup> Site Internet – [http://www.cadsic.fr/enez\\_eusa/histoire/pag9.html](http://www.cadsic.fr/enez_eusa/histoire/pag9.html)

✓ **Rossi François** <sup>(3)</sup> - Matelot - 20 Saint-Florent (né le 3 mars 1893).

✓ **Rousset Jean Barthélémy** <sup>(3)</sup> Matelot - 33 Guzan (né le 17 novembre 1894).

✓ **Roux Jules Marius** <sup>(3)</sup> Matelot - 13 Marseille (né le 19 novembre 1895)

✓ **Segalen Jean-François** <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup> – Matelot Chauffeur – né le 23 décembre 1898 - 29 Ouessant.

✓ **Simian** – Commissaire.

✓ **Simon François** <sup>(3)</sup> - Matelot Canonnier - 29 Plounévez-Lochrist (né le 29 août 1894).

✓ **Simon René** <sup>(3)</sup> - Matelot - 22 Saint-Servais

✓ **Soufflet André Georges Marcel dit Philibert** <sup>(3)</sup> - Canonnier - 03 Billy /et/ 75 Paris 4<sup>e</sup> arrondissement (né le 1<sup>er</sup> novembre 1895).

✓ **Tessier** - ingénieur-mécanicien.

✓ **Thomas Jean Marie** <sup>(3)</sup> - Matelot Fourrier - 22 Saint-Brieuc /et/ 22 Etables (né le 6 mars 1895).

✓ **Tréguier** - ingénieur-mécanicien.

✓ **Vaillant Joseph** de Quéilo, Groix (daté du 7 avril sur le monument de l'église).

✓ **Viguié Eugène Camille** <sup>(3)</sup> - Matelot - 12 Saint-Affrique (né le 21 août 1891).

(Les listes des officiers, sous-officiers et de l'équipage sont en cours de constitution)

**Annexe 3 :**

**Etat Major au 1<sup>er</sup> janvier 1897**

Escadre de Méditerranée (Vice-amiral Jules Cavelier de Cuverville, Commandant en chef).

Commandant : Robert Cordier, Capitaine de vaisseau (depuis le 4 janvier 1896)

Second : Alphonse Guillou, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :

Louis Banel.

Eugène Courme.

Charles Goudareau.

Louis Leconte de Roujou.

Jean François Moutet.

Enseignes de vaisseau :

Marie de Villeneuve Bargemon.

René Nicollet.

Mécaniciens principaux :

1<sup>ère</sup> classe :

Jacques Bernard.

2<sup>ème</sup> classe :

Denis Agarrat.

Elie Périer.

Félix Valmier.

Commissaire : Marie Bondet de la Bernardie.

Médecin-major : Alexandre Pons.

Aspirants :

Pierre André.

Charles Aubert.

Marius Bellissent.

Maxime Dumas.

Marie Lecoq.

Pierre Mazaré.

**Etat Major au 1<sup>er</sup> janvier 1899**

En réserve de 2<sup>ème</sup> catégorie à Toulon.

Commandant : Ernest Papaix, Capitaine de frégate.

Lieutenant de vaisseau : X (non identifié).

Mécanicien principal de 1<sup>ère</sup> classe: Charles Poyaux.



Commissaire : X (non identifié).

Médecin-major : Joseph Bourit.

**Etat Major au 1<sup>er</sup> février 1901**

Porte-pavillon du Contre-amiral Charles Bayle, Commandant en chef de l'Escadre d'Extrême-Orient.

État-Major général :

Chef d'État-Major : Louis Jochaud du Plessix, Capitaine de frégate.

Aides de camp :

Alexandre de la Planchette Ruillé, Lieutenant de vaisseau..

Joseph Guyot d'Asnières des Salins, Lieutenant de vaisseau.

Mécanicien de division : Jean Delmédou, Mécanicien en chef.

Commissaire de division : Paul Ollivier, Commissaire principal.

Médecin de division : Joseph Gouzer, Médecin principal.

Aumônier de division : Joseph Esmangard de Bournonville.

État-Major :

Commandant : Jean Baëhme, Capitaine de vaisseau (depuis le 18 juin 1900).

Second : Lucien Mottez, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :

Emmanuel Chenon.

Marie d'Arcimoles.

Paul Evin.

Joseph Delage.

Félix Paquès.

Enseignes de vaisseau :

Paul Blanc.

Camille Winter.

Mécaniciens principaux :

1<sup>ère</sup> classe :

Pierre Andrieux.

2<sup>ème</sup> classe :

Casimir Adam.

Daniel Baumont.  
Ernest Clérat.

Commissaire : Félix Hemon..

Médecin : Victor Rousseau.

Aspirants :  
Émile Boistel.  
Louis de Carné.  
Eugène Defforges.  
Marie Ducom.  
Jean Maire.  
Charles Millot.  
Julien Perrette.  
Antoine Reynaud.  
Ernest Varcollier.

**Etat Major au 24 janvier 1902**

Division de réserve de l'Escadre de Méditerranée.

Commandant : Raffenel Anne, Capitaine de vaisseau.

Second : Pradier Jean, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :  
Bienaimé Jules (can.).  
Marie de Fauque de Jonquières.  
Escudier Jules (torp.).  
Gaston Mercier.

Enseignes de vaisseau :  
Alfred de la Barre de Nanteuil le Flô.  
Ferdinand de Mullenheim.

Mécaniciens principaux :  
1<sup>ère</sup> classe :  
Bour Émile.  
2<sup>ème</sup> classe :  
Vachier Joseph.

Commissaire : Boyer Louis.

Médecin : Audibert Pierre.

**Etat Major au 1<sup>er</sup> janvier 1903,**

En réserve normale à Toulon.

Commandant : Raffenel Anne, Capitaine de vaisseau

Second : Pradier Jean, Capitaine de frégate.

Lieutenant de vaisseau : Escudier Jules.

Mécanicien principal de 1<sup>ère</sup> classe : Bour Émile.

**Etat Major au 06 mai 1910**

Détaché en Crète.

Commandant : Allaire Théophile, Capitaine de vaisseau.

Second : Mandine Paul, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :

Léon Capelier.

Alexandre de Fourcauld.

Jean de Ruffi de Pontevez-Gévaudan (can.).

Marie Ducom.

Robert Salmon.

Enseignes de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe:

Pierre Carlin.

Henri Vicel (fus.).

Enseignes de vaisseau de 2<sup>ème</sup> classe :

Paul Le Franc.

François Loudes.

Mécaniciens principaux :

1<sup>ère</sup> classe :

Jean Cancelin.

2<sup>ème</sup> classe :

Marius Guillerme.

Léopold Lesteven.

Eugène Remade.

Commissaire de 1<sup>ère</sup> classe : Pierre Lemaesquier.

Médecin-major : Pierre Bellile (1<sup>ère</sup> classe).

Médecin : Angèle Hesnard (2<sup>ème</sup> classe)

**Etat Major au 1<sup>er</sup> janvier 1911**

Détaché en Crète.

Commandant : Allaire Théophile, Capitaine de vaisseau.

Second : Mandine Paul, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :

Léon Capelier.

Alexandre de Fourcauld.

Jean de Ruffi de Pontevez-Gévaudan (can.).

Marie Ducom.

Robert Salmon.

Enseignes de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe:

Pierre Carlin.

Henri Vicel (fus.).

Enseignes de vaisseau de 2<sup>ème</sup> classe :

Paul Le Franc.

François Loudes.

Mécaniciens principaux :

1<sup>ère</sup> classe :

Jean Cancelin.

2<sup>ème</sup> classe :

Marius Guillaume.

Léopold Lesteven.

Eugène Remade.

Commissaire de 1<sup>ère</sup> classe : Pierre Lemaesquier.

Médecin-major : Pierre Bellile (1<sup>ère</sup> classe).

Médecin : Angèle Hesnard (2<sup>ème</sup> classe)

Listes établies à partir des travaux de **Gilles Jogerst**.

**Annexe 4 :**

**Extrait de « Pavillon haut » de Paul Chack – 1929 :**

« VIII. - A L'ILE ROUAD.

...

Le port s'éveille. Bientôt avec Chypre, plus tard avec Alexandrie et Port-Saïd, le cabotage reprendra. En hâte, les goélettes calfatent leurs coques et rafistolent leurs gréements. Déjà trois ou quatre d'entre elles, munies d'un sauf-conduit français, ont appareillé pour aller vendre à Famagouste les éponges de Rouad, célèbres dans tout le Levant, et que les pêcheurs se sont remis à cueillir au fond de l'eau. Et, comme une de ces goélettes, échouée sur le continent près de Sour, a vu tout son équipage pendu par les Turcs, le gouverneur Trabaud est sûr que les autres n'oseront jamais se livrer à la contrebande de guerre.

A sept heures, l'officier, à son bureau, rédige un rapport qui, pour la première fois depuis l'occupation de Rouad, va signaler à l'amiral commandant la 3<sup>e</sup> escadre la présence de l'ennemi que tous redoutent. Hier matin, les guetteurs de l'île ont vu la bête au large. Elle s'ébattait tranquillement dans l'Ouest, hors de portée de nos pauvres canons.

Qui cherchait-elle ? A la mer croisent en ce moment le *Pothuau*, l'*Amiral-Aube*, l'**AMIRAL-CHARNER** et le *Nord-Caper*. Au cri poussé par la T.S.F. de Rouad et transmis par un des croiseurs, l'amiral Moreau a ordonné à tous de reporter la patrouille au large. Mais un des bateaux doit aujourd'hui mouiller à Rouad. En dehors des chalutiers et du *Laborieux*, cibles qui ne valent pas une torpille, trois bâtiments de l'escadre, le *Tunisien*, le *D'Estrées* et l'**AMIRAL-CHARNER** sont d'un tonnage assez réduit pour entrer dans le petit port de l'île. Rarement quatre jours se passent sans qu'on reçoive la visite d'un de ces trois-là.

Aujourd'hui, c'est le tour du **CHARNER**, qui apportera du matériel et emportera le courrier. Prévenu hier par le sans-fil de Rouad, le croiseur sait que les abords en sont menacés et a demandé cette nuit à Trabaud de faire explorer les environs de la passe d'entrée. Le *Cydnus*, minuscule remorqueur turc capturé et seul navire attaché à l'île, est en patrouille depuis la pointe du jour et n'a rien vu. Mais qui peut jamais affirmer qu'il n'y a rien ? Certainement le **CHARNER** ne moisira pas à l'ancre ; il faut donc achever le rapport bien vite.

Toujours fiévreux, Trabaud écrit, écrit... lorsque, vers huit heures trente, la porte ouverte livre passage à un grand gaillard brun, maigre et musclé, à qui une figure recuite, dont une barbe

noire en pointe prolonge le profil aquilin, donne l'aspect des conquistadores qui accompagnaient Pizarre ou Fernand Cortez. C'est le capitaine de vaisseau Causse, qui commande le **CHARNER** depuis deux ans. Ce matin, son regard est voilé de tristesse. C'est qu'il va bientôt quitter son croiseur, car la dure règle limite à deux années la période de commandement.

- Bonjour, mon cher gouverneur; je viens, encore aujourd'hui, voir si vous ne manquez de rien. C'est peut-être ma dernière visite à Rouad, et vraiment votre domaine est une des choses dont je garderai le meilleur souvenir. Mon remplaçant est, paraît-il, en route et je n'ose plus compter faire encore une croisière sur la côte de Syrie. Vous avez commandé, Trabaud, et vous savez quel regret on éprouve à quitter son navire. En temps de guerre, c'est un vrai déchirement.

- Permettez-moi, commandant, de vous dire combien nous sommes tous, ici, navrés de votre départ. Grâce à vous, nous n'avions plus le senti ment d'être loin de tout, abandonnés. Et je sais quel chagrin ressentent vos officiers et votre équipage, car ils ne s'en cachent point.

- Merci, Trabaud, répond le commandant Causse, je le sais aussi. Les gens du **CHARNER** m'ont donné toutes les joies qu'un chef peut récolter à commander des hommes. Mais, eux, vous les reverrez, et c'est le principal. Les gens passent, mais, par bonheur, les bateaux restent, et le mien est un fidèle ami de Rouad.

- Puis-je demander, commandant, à quelle heure vous comptez appareiller ?

- Ce soir, à neuf heures, au coucher de la lune. Pour la raison que vous devinez, je préfère ne pas sortir du port en plein jour. Qui sait si le sous-marin signalé hier n'est pas venu ici spécialement pour m'y chercher ? Je suis passé devant Alexandrette et j'ai dû être signalé.

- Je croirais plutôt, répond Trabaud, que le sous-marin guettait un des porte-avions qui opèrent avec la 3<sup>e</sup> escadre. Ces bateaux-là gênent beaucoup les Turcs, avec leurs appareils qui vont bombarder les convois jusque dans l'intérieur, voient tout ce qui se passe et règlent vos tirs à l'occasion. Je sais que *l'Anne* est à Famagouste avec deux hydravions <sup>(6)</sup> et qu'elle doit mouiller prochainement à Rouad.

- Tout s'explique, dit alors Causse. Si les gens de Famagouste ont appris la destination du porte-avions, les Boches ont été avisés aussitôt. Chypre est pourri d'espions, la surveillance anglaise y est nulle et l'ex-agent consulaire d'Allemagne à Famagouste, lequel se promène toujours en liberté, était le seul

---

<sup>6</sup> Les deux porte-avions anglais, lesquels étaient aux ordres de l'amiral Moreau lorsqu'ils opéraient dans la zone de la 3<sup>e</sup> escadre, étaient *l'Anne*, ex-allemand *Anna-Rickmers*, et le *Raven*, ex-*Rabenfels*, tous deux confisqués à Port-Saïd en 1914.

importateur de pétrole de l'île. Mais peut-être ai-je tort de dauber sur le compte des gens de Chypre, car je sais que le haut-commissaire vous gâte.

- En effet, commandant, Sir John Clauson a adopté Rouad et, grâce à une licence d'exportation qui ne concerne que nous, l'île de Vénus nous envoie du yoghourt, des chevreaux, des fruits et des douceurs de toutes sortes.

- Dans ce cas, je lui pardonne, plaisante le capitaine de vaisseau. Veuillez maintenant prendre note de renvoyer à mon bord, aujourd'hui, tout le personnel du **CHARNER** détaché à Rouad.

- Commandant, objecte alors Trabaud, je voudrais garder, pendant quelques jours, l'enseigne Cablat, que vous avez chargé de l'hydrographie. C'est un spécialiste merveilleux et enthousiaste qui a fait partie de la mission de l'Indochine et, pendant deux ans, de celle de Gabon, d'où il est d'ailleurs revenu très impaludé. Ce qui ne l'empêche pas de filer chaque matin au petit jour avec le *Cydnus* et de rester à sonder toute la journée entre l'île et la côte sans avoir l'air de remarquer les coups de fusil que lui envoient les Turcs. Quand il rentre le soir, harassé, il s'attelle sans mollir à ses calculs. Si vous consentez à me le laisser, la carte, si précieuse pour l'escadre, sera achevée dans dix jours.

- Impossible, mon cher, répond Causse, je tiens à présenter à mon successeur mon état-major et mon équipage au complet. Mais, soyez tranquille, je prierai le nouveau commandant du **CHARNER** de vous rendre Cablat. Sur ce, je vais faire un dernier tour d'inspection dans l'île. Votre second m'accompagnera, car le docteur Adrien m'a prévenu de votre état de santé, qui, j'espère, ne vous empêchera pas de dîner ce soir à ma table.

Le capitaine de vaisseau s'éloigne, et Trabaud se remet à la rédaction de son rapport. Il en est au paragraphe sanitaire : le scorbut a disparu, le paludisme paraît jugulé. Les lignes s'ajoutent aux lignes : affaires de police, affaires de voirie, éclairage des rues, aménagement du Grand Château en caserne, organisation des douanes, installation d'une école professionnelle sous la direction de nos gradés spécialistes. Comme toujours, la lettre s'achève par une demande de fonds pour renforcer le faible budget de l'Assistance publique : sur 2400 Rouadais, 1150 sont des miséreux sans autre ressource que les vivres apportés par nos bâtiments...

Un post-scriptum. Trabaud demande qu'on envoie des avions survoler Tartous, où des travaux militaires sont, paraît-il, en cours. Inutile de faire jeter des bombes, car un tel geste attirerait des représailles, et les abris pour la population de l'île ne sont pas encore prêts.

Du côté turc, on affecte, à l'égard des travaux de Rouad, une curiosité égale à celle de Trabaud. Mehmed Fouad et Herr von Spitzig, officiers tous deux, ont expulsé le muezzin du minaret dont la plate-forme supérieure est visible au-dessus de la cathédrale gothique de Tartous. Là est chaque jour pointée vers le port de Rouad une magnifique longue-vue, née à Berlin, et dont von Spitzig abandonne rarement l'oculaire.

- Est-ce déjà le porte-avions ? interroge Fouad.

Cette question prouve que les espions de Famagouste ont gagné leur argent.

- Pas encore, répond l'Allemand, c'est un simple croiseur français. D'ailleurs, porte-avions ou croiseur, c'est tout un, et il repartira comme il est venu, puisque, avec l'inertie de vos services, on n'a pas pu, en trois mois, obtenir une seule batterie pour canonner le port. Écrivez, je vous prie, que le bateau en vue envoie à terre des canots chargés de munitions.

Docile, Mehmed Fouad, capitaine turc, obéit à von Spitzig, lieutenant allemand, lequel, ayant observé pendant deux heures environ, passe la lunette à son compagnon et se met en devoir de prendre des notes.

....

Tous les jours, de l'aube au coucher du soleil, les gestes des Rouadais sont ainsi épiés. Tout mouvement de navires est téléphoné à Boudroum par le fil récemment installé sur toute la côte. Comment expliquer alors qu'aucun bâtiment de la 3<sup>e</sup> escadre n'ait encore été attaqué ?

Voici. Berlin a donné un ordre. Ordre formel, qu'ignorent, bien entendu, les Alliés. Les sous-marins doivent croiser sur les routes du trafic, sans jamais s'en écarter. Les torpilles sont faites pour détruire le tonnage commercial, et mieux vaut envoyer par le fond un seul navire marchand que deux croiseurs. D'ailleurs, c'est plus facile et certaines gens prétendent qu'un tel ordre traduit le désir de l'amirauté allemande d'exposer le moins possible ses sous-marins.

Quoi qu'il en soit, le salut des nations repose sur les transports de tout genre et de toute taille, vapeurs et voiliers, qui leur apportent du globe entier tout ce qu'il faut pour tenir et pour se battre. Ces transports anéantis, la mort suivra sans sursis, même si toutes les flottes de guerre sont demeurées intactes.



Pourtant, voyons, en dépit de cet ordre, un sous-marin s'est montré hier devant Rouad, loin de toute voie commerciale, C'est vrai, mais peut-être était-il venu chercher à Tripoli ou à Tartous un émissaire d'importance ou simplement du mazout...

Pas du tout. Ce sous-marin-là n'est autre que le fameux *U-21*, premier en date des Allemands descendus en Méditerranée et que commande le capitaine de corvette Hersing. Or, Hersing a déjà coulé dans la mer du Nord le *Pathfinder* et, aux Dardanelles, le *Majestic* et le *Triumph*. S'il réserve ainsi ses torpilles aux navires de guerre, ceux de la 3<sup>e</sup> escadre agiraient prudemment en rentrant à Port-Saïd. Il est vrai qu'ils ignorent le nom et la qualité de cet ennemi, dont ils ont perdu la trace depuis hier à trois heures du soir.

A bord de l'**AMIRAL-CHARNER**, la salle à manger du commandant a tous ses hublots bouclés, afin que, dehors, aucune lueur ne filtre. Moiteur d'étuve, atmosphère de tristesse. La conversation languit. Dans les silences, Trabaud sent la fièvre tambouriner dans son crâne. Et Causse ne cesse de regarder autour de lui, comme pour imprégner sa mémoire des détails sévères qu'il a contemplés des années durant.

- Les deux plus belles années de ma vie, dit-il. Voyez-vous, Trabaud, hormis les marins, nul en France ne se doute, et je crains bien que cette ignorance ne prenne jamais fin, du rôle qu'ont joué des bateaux comme celui-ci, les vieux sabots hors d'âge, les vétérans usés jusqu'à l'os et qui ne tiennent que par la volonté de ceux qui sont à bord et passent leur temps à retaper tout ce qui casse. Rappelez-vous qu'en temps de paix, on n'osait plus les montrer dans les rades étrangères... Un **AMIRAL-CHARNER**, mais c'est mille fois plus agréable à commander qu'un de ces cuirassés tout neufs, dix pièces de 340 et 21 nœuds, qu'on laisse immobiles derrière les filets, les gardant jalousement intacts pour le grand choc qu'ils ne verront peut-être jamais. Pour le coup dur des Dardanelles, on n'a pas osé les risquer, et les vieux *Suffren*, *Bouvet*, *Gaulois*, *Charlemagne*, *Saint-Louis*, *Henri IV* et *Jauréguiberry* ont fait tout le travail. L'ennemi a dû bien rire quand il a vu les Anglais ramasser leur *Queen-Elizabeth*, dès l'arrivée du premier sous-marin au cap Hellès. Pour les dreadnoughts, on craint les invisibles; pour nous, non. On a raison. Nous sommes de la chair à torpilles. Nous sommes aussi ceux qui se moquent des périscope et qui battent l'estrade à la barbe des commandants boches. Quand je dis que nous nous en moquons, j'exagère. Ces sales poissons d'acier m'agacent, et je n'ai cessé de craindre que l'un d'eux me joue un vilain tour...

Pour dire le vrai, le capitaine de vaisseau n'éprouve cette crainte-là que pour son bâtiment et pour ses hommes qu'il adore. Sans femme et sans enfants, sa seule famille a toujours été son navire.

Dans les antennes, Sa T. S. F. crépite. C'est l'heure où, chaque soir, le **CHARNER** envoie à l'amiral le message chiffré indiquant sa position. C'est aussi l'heure où le commandant signe le registre des sans-fil, journal du soir dont la lecture donne, par les télégrammes interceptés, les dernières nouvelles des camarades. Quelles sont celles de ce 7 février 1916 ?

L'*Amiral-Aube* qui a, hier, canonné un voilier dans le port de Jaffa, vient de mouiller à Castellorizo. Le *Nord-Caper* patrouille du côté de Beyrouth, à la recherche du sous-marin. Sur la côte Sud de Chypre, dans le port de Paphos, le *Pothuau* vient de couler une goélette grecque sur laquelle on a trouvé des armes et des papiers turcs et dont le lest de sable sentait le pétrole à une lieue. C'est tout.

Le cahier de T. S. F. donne aussi, tout chaud, le communiqué de la Tour Eiffel, pâture quotidienne que tous attendent et dont copie est affichée dans le poste de l'équipage. C'est l'instant où, chez tous les commandants et dans les carrés d'officiers, chacun se tourne vers la grande carte du front pendue à la muraille. On espère chaque fois pouvoir enfin déplacer vers l'Est les petits drapeaux.

Aujourd'hui comme hier et comme depuis des mois, les jalons restent fixes : « Tirs de démolition sur les tranchées allemandes en face de Bœsinghe. Deux batteries ennemies réduites au silence par notre artillerie lourde. Canonnade d'ouvrages adverses en face du plateau de Chassemy, dans l'Est de Soissons... Le bombardement effectué hier en Champagne, sur les organisations ennemies du plateau de Navarin, a donné d'excellents résultats... Tranchées bouleversées. Plusieurs dépôts de munitions détruits... Nos projectiles ayant démoli des réservoirs à gaz suffocants, des traînées gazeuses se sont répandues, que le vent a rejetées sur les lignes ennemies. »

- Eh bien ! fait le commandant Causse, ne pensez-vous pas que les tirs de démolition et les bombardements de tranchées et de chemins de fer turcs, faits par la 3<sup>e</sup> escadre, mériteraient de temps à autre quelques lignes au même titre que les opérations de Bœsinghe ou de Navarin? Je ne vois fichtre pas pourquoi cet éternel silence nous enveloppe. Si la marine n'avait pas sauvé la face avec la brigade Ronarc'h, sur l'Yser et à Dixmude, on nous jetterait des pommes cuites après la guerre.

- Le fait est, répond Trabaud, que, comme événements maritimes, seules les catastrophes ont les honneurs du communiqué. Je sais bien qu'avec les sous-marins qui rôdent, l'anonymat s'impose pour nous, plus encore que pour l'armée...

- Lisez le communiqué jusqu'au bout, interrompt Causse, vous verrez qu'on donne parfois des noms, et qu'en l'occurrence on fait joliment bien.

« Hier, vers onze heures trente, lit Trabaud, le sergent-pilote Guynemer a livré combat à un avion ennemi dans la région de Frise et l'a abattu en flammes entre Assevillers et Herbécourt. C'est le cinquième appareil ennemi abattu par le sergent Guynemer. »

Mais un timonier survient :

- Commandant, il est vingt heures quarante-cinq.

- Dites à l'officier de quart de faire rappeler aux postes d'appareillage, répond le capitaine de vaisseau.

Les yeux encore éblouis des lumières d'en bas, Trabaud, sur le pont obscur et encombré, hésite une seconde, lorsqu'une voix le hèle tandis que la main de l'enseigne Cablat le guide vers la coupée, en contournant les obstacles de la superstructure noyée d'ombre.

- Adieu, commandant, dit le jeune officier. Encore merci pour toutes vos bontés. Pour mon successeur, je vous laisse le théodolite, le cercle et la chaîne d'arpenteur. J'emporte mes calculs pour les vérifier, mais, comme nul ne sait de quoi demain sera fait, je vous laisse aussi un calque de la ligne des fonds de 10 mètres de la passe Nord et les coordonnées des signaux.

- Voulez-vous vous taire, Cablat ? Que racontez-vous à propos d'un successeur ou du lendemain inconnu ? Je compte bien vous voir rappliquer dans quatre ou cinq jours et vous remettre à l'ouvrage. Votre commandant s'y est engagé au nom de son successeur.

- Merci davantage encore, commandant, et veuillez m'excuser, il faut que je grimpe sur la passerelle, à mon poste de manœuvre.

- Filez vite, mon cher. A bientôt. Faites mes amitiés aux camarades du carré. Sans ma sacrée fièvre, je serais allé les voir. Dites-leur combien je les remercie de tout ce qu'ils ont fait pour Rouad et pour moi. N'y manquez pas, n'est-ce pas, j'y tiens beaucoup...

Et, se reprenant soudain, Trabaud ajoute :

- Non, Cablat, dites-leur simplement à bientôt.

« Où ai-je la tête ? pense le lieutenant de vaisseau en descendant à tâtons l'échelle que nul fanal n'éclaire. On dirait vraiment qu'ils

partent pour ne plus revenir. Décidément, la malaria me fait divaguer. »

Assis à la barre de sa baleinière, l'officier, de plus en plus fiévreux sans doute, trouve qu'il fait encore plus noir que tout à l'heure sur le pont.

Il essuie ses yeux embués avec un mouchoir que pour un peu, il agiterait dans l'ombre vers ceux qui s'en vont. « Je doublerai ce soir ma dose de quinine », murmure-t-il.

A l'horizon, la lune vient de disparaître. Pas une lumière sur l'île et sur la côte, pas une lueur sur l'eau. Lentement, comme à regret, l'embarcation s'éloigne. Et soudain, sur l'ordre du lieutenant de vaisseau, les baleiniers font lève-rames. Trabaud semble attendre que, de la passerelle haute du croiseur qui se dessine sur le ciel en silhouette rigide, vienne encore un appel ou un ordre. Il écoute...

Seuls résonnent dans l'ombre le grincement de la chaîne d'ancre que hale à bord le cabestan à vapeur et le giclement de la lance à incendie arrosant la vase que les grosses mailles d'acier ont ramassée en traînant sur le fond. Des mottes de boue compactes, arrachées par le jet puissant, tombent à l'eau avec un « flocc » brusque. Tous ces bruits bientôt cessent, et du gaillard d'avant s'élève la voix nette du lieutenant de vaisseau Ferry, second du croiseur :

- L'ancre est haute et claire !

**L'AMIRAL-CHARNER** commence de tourner sur place afin de mettre le cap sur la sortie du port, tandis que sa T. S. F. appelle la *Jeanne-d'Arc* pour dire à l'amiral Moreau que le navire appareille, qu'il passera demain 8 février devant Beyrouth et arrivera le 9 à Port-Saïd.

Près de la baleinière, toujours immobile, défile maintenant la masse noire et silencieuse, à l'extrême avant de laquelle un fanal sourd, éclairant discrètement la manœuvre de l'ancre, jette sur l'eau un reflet à peine perceptible et qui disparaît soudain.

Affaibli par la distance, un dernier cri traverse la nuit :

- L'ancre est à poste !

Le navire doit prendre en ce moment son allure de route, car ses cheminées s'empanachent subitement de nuages épais, dont le vent rabat vers la baleinière les bouffées chaudes et sulfureuses. Elles achèvent de masquer la silhouette confuse qui emporte vers le Sud 426 gaillards insouciantes et un chef dont le cœur

saigne de les quitter bientôt. C'est fini. l' **AMIRAL-CHARNER** a disparu.

A sa barre, la mort est installée.

#### IX. - SANS NOUVELLES.

8 février, 13 h. 50, *Jeanne-d'Arc* à **AMIRAL-CHARNER** « Savez-vous ou pouvez-vous demander à Rouad si nos agents de la côte ont donné des renseignements sur les sous-marins ? »

Ce message est envoyé de Port-Saïd, où le bâtiment-amiral est au repos entre deux croisières, car la *Jeanne-d'Arc* coopère à la surveillance comme les autres navires de l'escadre. Le poste de Rouad est trop faible pour qu'on puisse l'atteindre directement; c'est pourquoi l'**AMIRAL-CHARNER** va servir de relais.

Quarante minutes plus tard, un aide de camp rend compte à l'amiral Moreau :

- Depuis 2 h. 10, nous avons appelé le **CHARNER** à toute puissance. Pas de réponse.
- A-t-on pu envoyer ou recevoir d'autres télégrammes ? interroge le grand chef.
- Un seul par T.S.F., amiral, celui que vous avez vu ce matin et qui concernait une goélette grecque coulée devant Paphos. Il émanait du *Pothuau*, qui a mis plus de sept heures pour le faire passer. Depuis minuit, le temps est très orageux et les parasites brouillent tout.
- Très bien, répond Moreau. D'ailleurs, le vieux poste du *Charner* est souvent en avaries. Il a sans doute entendu son indicatif d'appel, mais n'a pu faire l'aperçu assez fort pour qu'il nous parvienne. Donnez l'ordre de surseoir à l'envoi du message.

Sept heures du soir. C'est le moment où les navires en croisière envoient leur position et leur existant de charbon. Le *Pothuau* est à Rhodes avec 656 tonnes de combustible. On n'a pu comprendre le chiffre donné par l'*Amiral-Aube*, lequel est dans le Sud d'Adalia. Les signaux passent encore difficilement.

L'**AMIRAL-CHARNER** garde le silence.

Ordre est donné de l'appeler d'heure en heure toute la nuit.

Penché sur la carte de la côte syrienne, l'amiral Moreau mesure, calcule et songe... Où peut bien être l' **AMIRAL-CHARNER** ? Hier soir, en quittant Rouad, il a annoncé sa descente vers le Sud. Sans doute va-t-il arriver bientôt assez près pour que les faibles appels de son vieux poste malade parviennent aux

écoutateurs de la *Jeanne-d'Arc*. Si la nuit s'écoule sans qu'on l'entende, c'est que le malheur est arrivé...

Là-haut, la T. S. F. clame : **CHARNER !... CHARNER !**<sup>7</sup>».

Il est déjà minuit.

Ainsi, il serait mort, ce croiseur. Mort sans pousser un cri. Sans qu'un S.O.S. ait atteint Rouad ou un navire en patrouille dans le Nord. Pourtant, dès qu'une torpille frappe, le poste doit, sans même attendre l'ordre du commandant, lancer l'appel à toute puissance. C'est la consigne, et Causse est toujours prêt...

Oui, mais son croiseur est bien vieux : vingt-trois ans, l'âge de la caducité pour les navires qui ont trimé sans trêve. La coque est fatiguée rongée, cimentée dans tous les fonds et surtout sous les chaudières, l'endroit des inévitables et profondes corrosions. Une torpille dans une chaufferie, c'est un coup de couteau en plein cœur.

« **CHARNER !... CHARNER !...** » crépitent les ondes de la *Jeanne-d'Arc*...

Par bonheur, le bateau ne pouvait être loin de la côte. Des gens auront pu se sauver. Une torpille... Deux peut-être...

...

Maintenant, l'amiral, longuement, regarde la liste des officiers du **CHARNER** : capitaine de vaisseau Causse; lieutenant de vaisseau Ferry ; enseignes de vaisseau Marchal, Cablat, Markey, Guédras et Mareau ; ingénieurs-mécaniciens Tréguier, Tessier, Blay et Gourvennec ; commissaire Simian, docteur Lescan du Plessix, aspirant Raynaud... Qui reverra-t-on de tous ceux-là ? Sûrement Cablat, puisqu'il est à Rouad. Mais les autres ?

« Causse n'est pas de ceux qui consentent à survivre », murmure l'amiral Moreau.

C'était un si bon, si brave et si fidèle ami !... Lors de son dernier passage à Port-Saïd, il parlait de son débarquement prochain et des huit jours qu'il passerait en son pays de Castres, le fusil à la main, arpentant, marcheur et chasseur infatigable, les gorges de la Montagne Noire et la grande plaine de l'Albigeois. Quel délicieux compagnon !

---

<sup>7</sup> En réalité, la T. S. F. crie deux lettres, VB par exemple, qui constituent l'indicatif d'appel secret du **CHARNER**, indicatif qui est périodiquement changé.

Mais d'autres auront pu s'en tirer. On connaît le danger à présent. On est toujours prêt à recevoir le coup mortel, mine ou torpille. Les canots sont aux bossoirs, poussés en dehors comme en rade. L'amiral a défendu de les mettre aux postes de mer quand on appareille. Ainsi peut-on les amener en un clin d'œil. Et puis, il y a les radeaux qu'on flanque à l'eau d'un coup d'épaule.

« **CHARNER ! ... CHARNER !...** » s'obstine à hurler la T.S.F.

Quel cauchemar en cette nuit trop longue ! Ceux que l'insomnie tourmente, ceux qui ont à bord du vieux croiseur des amis très chers se l'imaginent frappé par la torpille, luttant tenacement contre la mer qui monte dans ses cales. Pied par pied, il s'enfonce, alourdi de minute en minute par le terrible poids liquide. Vite, vite, les gabiers ont mis les embarcations à l'eau d'un seul côté, tribord ou bâbord, car le bateau a commencé de se coucher tout de suite, bloquant la moitié de ses moyens de sauvetage. Aligné aux postes d'abandon, l'équipage attend l'ordre...

Peut-être l'attaque a-t-elle eu lieu en pleine nuit. L'explosion a crevé les chaudières. Les dynamos sont stoppées. Alors, comme sur le *Gambetta*, les officiers ont dû faire la chasse à l'homme dans les cales, s'éclairant avec des allumettes ou des lampes de poche. Les matelots essaient de gagner le pont avant que le navire soit complètement chaviré...

Heureusement, la mer est calme. Mais, au fait... L'amiral sonne un timonier :

- Demandez à l'officier de quart l'état du temps.

Réponse : à dix heures du soir, la brise de Nord-Est s'est levée, elle ne cesse de fraîchir.

Voyons, après tout, on n'est encore sûr de rien. Bien des avaries graves peuvent survenir, qui n'entraînent pas la mort. Le gouvernail peut être brisé. Cela s'est vu. On se dirige alors en différenciant l'allure des machines et l'on se traîne doucement, tout doucement.

D'accord, mais, dans un tel cas, la T.S.F. parle.

Et, cette nuit, on n'entend que celle de la *Jeanne-d'Arc* :

« **CHARNER !... CHARNER !...** »

Toujours pas de réponse. Et voici l'aube du 9 février, jour où le croiseur est attendu à Port-Saïd. Depuis qu'il fait clair, on guette les navires qui entrent au port : tous paquebots et cargos.

Allons, les appels sont désormais inutiles. Il est temps d'agir. L'amiral Moreau alerte les bateaux à la mer et ordonne à ceux qui sont au mouillage d'appareiller sitôt parés. L'amiral anglais, dont on a réclamé l'aide, n'a qu'un seul chalutier, *l'Earl-Kitchener*, lequel n'a même pas la T. S. F. Il se joint quand même aux nôtres.

Une seule précision : l'**AMIRAL-CHARNER** a quitté Rouad lundi soir, pour Beyrouth et Port-Saïd. C'est tout, et nous voici à mercredi.

Une lueur d'espoir dans la journée. Rouad annonce que son poste a entendu, hier avant minuit, le **CHARNER** appeler la *Jeanne-d'Arc*, laquelle n'a pas répondu... Impossible ! car toutes les oreilles écoutaient. Le sans-filiste de Rouad a pris les émissions du croiseur amiral pour celles du **CHARNER**.

Toute la journée, dans les secteurs prescrits par le chef, six navires dessinent sur l'eau les mailles serrées du réseau d'exploration.

La mer est vide.



10 février. Le *Pothuau* dans le Sud de Chypre, l'*Amiral-Aube* sur la ligne Rouad - Port-Saïd, le *Paris II*, le *Nord-Caper*, le



*Surmulet* et *l'Earl-Kitchener* devant la côte syrienne fouillent la mer. Les hommes veillent mieux que pour leur peau. Des centaines de regards accrochent les crêtes de la houle qui s'aplatit, car le coup de vent s'est vite apaisé. Le *Laborieux* est en route pour communiquer avec un de nos fidèles agents, quelque part entre Tartous et Beyrouth, en un village côtier où s'élève une maison aux fenêtres parlantes. Il s'agit de tâcher d'avoir des nouvelles des sous-marins, sans dire un mot du **CHARNER** bien entendu.

A bord de la *Jeanne-d'Arc*, l'amiral porte sur la carte les points que lui envoient les patrouilleurs et trace les chemins qu'ils suivent, les chemins vides... Par T. S. F., il déploie, resserre et manœuvre l'éventail de recherche. Dès qu'arrivé un message, les yeux du déchiffreur se portent sur les derniers groupes chiffrés et retrouvent chaque fois les mêmes nombres, ceux qui veulent dire : « Sans nouvelles. »

La nuit est venue. Personne n'a rien trouvé. Pas une épave, pas un débris... On ne saura jamais.

Admettons pourtant la pire catastrophe, l'explosion des soutes à poudre sous l'effet d'une torpille frappant près d'elles, ou par le caprice des vieilles gargousses acides, humides, surchauffées. Nous savons tous - depuis *l'Iéna* et la *Liberté*, nous savons trop - que les caillebotis, les avirons, les bouées de sauvetage, mille objets trop légers pour être broyés, sont lancés vers le ciel par la formidable éruption, puis retombent intacts et flottent. Ils flottent dans le minuscule triangle dont le littoral syrien et le rivage d'Egypte dessinent deux côtés, et la ligne Rouad - Port-Saïd le troisième. Six navires le parcourent en tous sens, cherchant les restes d'un croiseur de 5 000 tonnes et répétant chaque soir : « Nous n'avons rien vu... »

Sûrement demain, 11 février, on verra. On ne peut pas ne pas voir.

Nous y voici. *L'Amiral-Aube* est rentré, mais le *Tunisien*, qui réparait des avaries à Port-Saïd, a pris sa place dans le réseau de recherche. Depuis quatre-vingt-quatre heures, on ne sait rien de l'**AMIRAL-CHARNER**.

Mais, de cette absence de traces, ne pourrait-on pas conclure que les naufragés ont pu débarquer en Syrie? Pour ne pas tomber aux mains des Turcs, ils ont dû se cacher sitôt à terre et les chrétiens les ont secourus. Si le bateau a été frappé dès son départ de Rouad, ils ont pu escalader les monts Ansarieh, se réfugier dans les massifs alaouites du Cheraa chaotique, du Seyhoun aux forêts vert sombre ou du Kosseïr qu'argentent les oliviers. Si le

drame s'est joué plus au Sud, vers Beyrouth, c'est le Liban maronite qui les abrite aujourd'hui. Nos agents de Syrie nous renseigneront bientôt. Des gens à l'espoir tenace disent même que le croiseur, peut-être simplement blessé, a eu le temps d'escalader une plage ou de grimper sur un récif, comme a fait son frère le *Chanzy* dans la mer de Chine au mois de mai 1907. C'est le long de terre qu'il faut chercher, sur ce rivage où sans doute des gars de chez nous attendent que paraisse une fumée française pour agiter un grand pavillon comme les Arméniens du Djebel-Moussa.

L'amiral Moreau ordonne au *Paris II* de serrer la côte d'assez près pour tout voir. Parmi nos chalutiers, il est le seul dont la T.S.F. soit assez forte pour rester en contact avec la *Jeanne-d'Arc*. C'est lui qui transmet l'éternel « Sans nouvelles » qu'émettent les camarades.

A sept heures du soir, à une vingtaine de milles dans le Nord de Jaffa, il parle soudain :  
« Par 32° 40' Nord, 31° 45' Est, le *Surmulet* a trouvé quelque chose. »

Qu'a bien pu trouver le *Surmulet* ? Évidemment, si Paponnet avait d'autres détails, il les transmettrait. Patience, il va s'expliquer.

Il précise à huit heures vingt : « Le *Surmulet*. a trouvé d'abord un morceau de bois long de deux mètres, débris de cloison, semble-t-il, et un autre fragment de cinquante centimètres avec un bout de papier portant quelques mots en français. Le tout, sans indication d'origine, ne paraît pas avoir séjourné longtemps dans l'eau. »

Sont-ce là parcelles du croiseur? Le doute est permis. Le point indiqué par le *Surmulet* le place à quelque 80 kilomètres dans le Sud-Ouest du Carmel et de Saint-Jean d'Acre, trop au Sud pour que le **CHARNER** ait pu descendre jusque-là sans qu'on l'ait entendu parler. Mais, direz-vous, ces bois flottés ont pu dériver, poussés par le coup de Nord-Est violent du premier jour. Non. De si petites épaves offrent peu de prise au vent et, dans ces parages, les courants sont insensibles. Alors ?

Alors, ce sont débris comme on en rencontre sans cesse à la mer et qu'on ne se donne la peine de pêcher que dans les moments où l'angoisse, comme aujourd'hui, tenaille. En vérité, la nuit demeure épaisse et tout revient au terrible « Sans nouvelles ». Malgré tout, l'amiral renforce la surveillance dans la région de la trouvaille et signale au torpilleur *Téméraire*, que le commandant

en chef lui envoie de Malte, de hâter son arrivée. La nuit est venue, abolissant toute espérance pour quinze heures encore...

Le 12 février à midi, — depuis cent quatorze heures, on est sans nouvelles du **CHARNER**, — Paponnet trouve un morceau de canot marqué 14A-A2. Cette marque-là n'a rien de militaire, et puis le fragment est peint de couleur chamois... Passons. Rouad parle à son tour : le *Laborieux* a donné des nouvelles de notre meilleur émissaire syrien. Il est en prison depuis huit jours avec sa famille. Mais un autre chrétien, digne de foi, dit qu'un sous-marin a quitté Beyrouth le samedi 5 février après ravitaillement. C'est, de toute évidence, celui que Rouad a aperçu le lendemain. Mais, ce qui nous intéresse, c'est ce qu'a fait ce sous-marin à partir du lundi 7 à neuf heures du soir. Saura-t-on jamais ?

Le *Pothuau* est pris par la brume. A environ 60 kilomètres dans l'Ouest de Sour, le *Nord-Caper* a trouvé des épaves sans valeur. C'est presque à l'endroit où le *Surmulet* avait pêché les siennes... D'autres bateaux signalent, un peu partout, de vagues planches, souvent couvertes de coquillages, ou rongées de tarets. On ramasse tout ce qu'on voit. On examine à la loupe.

Le 12 février, à neuf heures du soir, la *Jeanne-d'Arc* appareille de Port-Saïd. L'amiral Moreau veut se rendre lui-même sur les lieux. Le *Téméraire*, qui vient d'arriver de Malte, charbonne à toute vitesse et se joint à la quête fébrile.

#### X. - COMMENT PERIT L'« **AMIRAL-CHARNER** ».

Revenons au mardi 8 février au petit matin. Quelque part dans le Sud de Rouad, l'**AMIRAL-CHARNER** zigzague sur l'eau.

Du Liban invisible souffle une petite brise qui hésite à fixer sa direction. Dans la nuit, l'Est-Nord-Est avait ses préférences. A six heures, elle a sauté à l'Est, et la pluie, qui n'avait pas cessé depuis minuit, a fait trêve. La cloche du bord vient de piquer six heures trente. Le jour se lève, la vitesse est réglée à 14 nœuds et le bateau commence de naviguer en lacets, route moyenne Sud.

A six heures, le point estimé plaçait le croiseur à une quarantaine de kilomètres de Beyrouth. Par bâbord, les yeux cherchent le Liban, dont les grands sommets, par temps clair, peuvent être aperçus de Latakieh, qui est à 180 kilomètres dans le Nord. Ce matin, les nuages bas masquent toute la chaîne. Sur la passerelle, le lieutenant de vaisseau Ferry, de quart, cause avec l'aspirant Raynaud. Le chef de timonerie, longue-vue en batterie contre une épontille, cherche la côte. Les fourriers des transmissions d'ordres s'entretiennent à voix basse de leurs récentes bonnes fortunes d'Egypte. Les timoniers et les veilleurs

sont à leurs postes. La figure attentive du gabier de barre semble sculptée dans du marbre. Au-dessous d'eux, l'**AMIRAL-CHARNER** vibre et vit.

Six heures quarante. Changement de quart. Au coup de sifflet, les deux bordées montent sur le pont qu'elles peuplent d'une foule animée. On fait l'appel. Les tribordais vont gagner leurs postes de veille, tandis que les bâbordais, déjà presque tous demi-nus, vont se ruer, savons et serviettes en mains, sur les grandes bailles pleines d'eau douce.

La terre vient d'apparaître, bande noire qui tranche sur le fond de nuages gris. Prévenu aussitôt, le commandant Causse monte sur la passerelle. L'officier de quart salue...

Deux minutes plus tard, il n'y a plus d'**AMIRAL-CHARNER**.

A l'instant que son commandant arrivait en haut de l'échelle, une explosion sourde a retenti. A tribord, contre la coque, la mer s'est gonflée en une intumescence qu'a crevée une gerbe basse atteignant à peine le niveau de la passerelle. Trois secondes durant, le croiseur a vibré puis sursauté d'une secousse si peu violente qu'elle n'a renversé personne sur le pont.

Une minute après le choc, l'**AMIRAL-CHARNER** avait déjà piqué du nez d'un tel angle que ses hélices étaient hors de l'eau. Puis il a pris sur tribord une bande si forte qu'on ne pouvait dire si les hommes sautaient à l'eau ou tombaient à la mer.

Une minute encore et le croiseur chavirait, assommant de tout le poids de sa muraille les gens qui grouillaient dans l'eau tout contre elle, les entraînant au fond dans un tourbillon gigantesque qu'aggravait la succion des hélices tournant toujours, les forçant à aspirer la gorgée d'eau qui noie les poumons et annule soudain la flottabilité humaine. Tous avaient leurs collets de sauvetage; nul n'a eu le temps de gonfler le sien.

Plus de trois cents hommes supprimés d'un seul coup. Tous à la fois. Les matelots et les officiers, les jeunes de l'active avec les réservistes tannés. Suivez la côte sur une carte de France et dénombrez les ports de commerce et de pêche. Chacun vient de perdre en deux minutes trois ou quatre de ses enfants, et les grands arsenaux de la Marine, où sont « inscrits » les engagés et recrutés de l'intérieur, compteront les victimes par dizaines. Cherchons les survivants.

A la place où le **CHARNER** a coulé bas, quelques débris flottent, mais pas une seule embarcation. Parmi les épaves, sont deux radeaux de sauvetage un grand et un petit, tous deux

fabriqués à bord. Le grand est fait d'une quinzaine de barriques réunies par un plancher. Pour le petit, on s'est servi de caisses à farine en métal, vides et ressoudées, remises dans leurs caisses en bois sur lesquelles des planches clouées forment un espace grand comme deux couchettes ordinaires. Là-dessus, treize hommes ont pris place, treize hommes qui ont pu se tirer du remous, gonfler leurs collets et s'accrocher.

Ils sont un peu serrés et le radeau s'enfonce trop. Par bonheur, le quartier-maître canonnier réserviste Joseph-Marie Cariou a pris le commandement des naufragés.

- Les bons nageurs à l'appel, commande-t-il.

Cinq ou six matelots répondent.

— Venez avec moi. On va ramener tout le bois qu'on pourra. On flottera mieux après.

Cariou et les autres se jettent à la mer. Bientôt, des madriers et des planches sont fixés tant bien que mal aux caisses et le radeau plonge un peu moins.

Cariou est content de son œuvre. Du reste, c'est à lui que ses douze compagnons doivent de vivre encore. A l'instant de l'explosion, il se trouvait sur la passerelle arrière, à son poste de veille. Il a coupé tout de suite les saisines du petit radeau qui a glissé à la mer pendant que le quartier-maître ôtait ses souliers. A cette même seconde, Cariou a coulé avec le **CHARNER** et dessous, du moins le suppose-t-il; car, essayant de remonter à la surface, sa tête s'est mise à cogner contre un obstacle. Ce martèlement n'a cessé qu'à l'instant que, déjà presque asphyxié par l'eau de mer avalée, le malheureux a pu quand même se cramponner à une planche qui tournait tout le temps sous le poids d'un camarade qui l'avait saisie. Mais le petit radeau n'était pas loin.

A une centaine de mètres de lui, on distingue, sur le grand radeau, un officier, un seul, l'enseigne Cablat. Autour de lui, quarante hommes peut-être, ou cinquante, ou davantage. On ne saura jamais...

La terre est en vue, la terre amie. Le ciel peu à peu s'éclaircit et l'on aperçoit, dominant la bande rougeâtre de la chaîne qui surplombe Beyrouth, les taches blanches de la neige qui poudre les hauts pics du Liban : le Sannin, le Djebel-Akkar, les Mamelles de Sidon. Droit dans l'Est, émerge une terre basse et grise dont on ne peut voir les détails, mais le salut est là, pas loin, à quinze milles peut-être.

Sur le radeau de Cariou, les hommes regardent autour d'eux, espérant trouver quelque survivant, le hisser à bord. Rien...

Puis ils s'interrogent. Qu'est-il arrivé? Mine ou torpille ? Nul ne peut dire, nul n'a rien vu, rien entendu. Aucun cri d'alerte, aucun commandement. Une gerbe d'eau, une secousse, c'est tout. Des gens ont tenté d'amener une baleinière, mais le pont était déjà trop penché... Puis le bateau a disparu avec tous ses canots de sauvetage...

A présent, on est installé. Il n'est que d'attendre, passifs, les secours improbables. Les gars sont calmes, courageux, confiants quand même. Le naufrage fait partie des risques du métier. Deux heures s'écoulent.

Tiens, un nageur. D'où vient-il ? C'est un quartier-maître de manœuvre. Il demande asile et arrive du grand radeau, lequel, dit-il, est en train de couler bas.

- Ça va, vieux, monte avec nous.

Il a des yeux bizarres, ce quartier-maître.

#### XI. — CINQ JOURS A LA DERIVE.

Sur le petit radeau, ils sont quatorze à présent.

Or, voici que la brise se lève, que la mer se ride. L'éclaircie sur le Liban était signe de vent Est qui commence d'entraîner au large les deux radeaux. Celui de Cariou a moins de pied dans l'eau que l'autre et dérive plus vite vers la haute mer. Si bien que le mouvement relatif des deux flotteurs pourrait faire croire que le grand radeau fait route vers la côte. Il n'en est rien. L'un et l'autre s'éloignent de la terre, doucement d'abord, puis plus vite, à mesure que le vent mauvais prend de la force. Vers deux heures après-midi, les montagnes ont disparu. Une heure plus tard, le grand radeau s'efface à son tour.

A jamais !

Ceux qui ont été engloutis avec l'**AMIRAL-CHARNER** sont morts en deux minutes... Combien de temps a duré l'agonie des gens du grand radeau ?

La mer se creuse. Paraissant énormes aux naufragés presque de plain-pied avec elles, les vagues jouent avec le petit radeau comme un enfant vicieux qui tourmente un insecte chétif.

La nuit est venue, l'interminable nuit de février. Quinze heures perdues pour le salut, car la guerre oblige les bateaux à masquer tous leurs feux et le radeau n'a pas un fanal... La brise veille, les hommes aussi. Comment pourrait-on dormir ? Pris par la houle,

le petit radeau tournoie au hasard, tantôt s'élevant à la lame en des tangages qui bousculent à mort les naufragés cramponnés, tantôt coiffé par les déferlements qui le balaient de bout en bout, lames d'hiver terriblement froides, moins glacées pourtant que le vent d'Est qui vient d'essuyer les neiges du Liban. Pris par la catastrophe au saut du hamac, les malheureux sont demi-nus et claquent des dents.

Vers dix heures du soir, ils ne sont plus que treize. Un homme est mort de congestion. La brise force encore. Vers minuit, le quartier-maître aux yeux étranges commence de délirer et soudain devenu furieux, se rue sur ces voisins, les poings en avant. Hurlements dans l'ombre. Mêlée confuse. Le radeau donne de la bande. Une lame mauvaise en profite pour le prendre par-dessous sa partie émergée et le chavire d'un coup d'épaule. Treize hommes à la mer ! Tenaces, quelques-uns s'accrochent, arrivent à remettre d'aplomb le flotteur et remontent. Le fou a disparu. Et voici l'aube du 9 février. Pas une fumée à l'horizon et pas une silhouette. Les survivants se comptent : ils ne sont plus que huit... Quatre ont la peau corrodée par le sel, à vif, presque en sang.

Cariou, lui, est toujours là, debout au milieu du plancher. Sa taille élancée, ses épaules larges se détachent sur le ciel rouge de l'aurore. Sa figure bien dessinée, barrée par une moustache roussâtre, est tendue obstinément vers l'Est ; ses yeux marrons, profonds et rêveurs, regardent vers le soleil levant comme si l'homme était sûr qu'un secours va venir de là.

Vu à travers les crêtes de la houle, l'astre encore bas semble une boule de saphir. A mesure qu'il monte à l'horizon, la brise mollit. Couchés au ras des lames, les gens du radeau n'en reçoivent plus l'embrun que par instants. Des goélands tournoient. Lequel de ces huit hommes attendent-ils d'abord ?

La faim tenaille les corps, et le froid mille fois pire, et la soif plus atroce que le froid et la faim. A midi, le calme s'établit, le soleil cogne sur les têtes. Trois matelots délirent. Dans l'après-midi des mains encore cherchent des gorges. Le ciel se charge dans le Sud-Ouest. Au crépuscule, un orage affreux s'abat sur la mer et achève de détraquer des cerveaux. Quand le temps s'éclaircit, le radeau ne porte plus que quatre hommes : ceux qui, pendant la tourmente, ont eu l'idée et la force de tendre leurs mouchoirs à l'averse formidable pour exprimer ensuite l'eau recueillie dans leurs bouches et leurs gosiers racornis. C'est leur dernière eau douce... La pluie a aussi rafraîchi leurs corps d'écorchés. Peut-être tiendront-ils jusqu'au lendemain.

Voici le jeudi 10 février. Aube resplendissante sur une mer d'huile. Pas un nuage au ciel, pas un souffle sur la mer, et pas un navire en vue. Des quatre survivants, deux sont à l'agonie, leur peau brûlée se détache par lanières. La soif les achève après des souffrances indicibles.

Au coucher du soleil, Cariou est assis, selon sa coutume, au bout du radeau le plus rapproché de l'Est, et vers l'Est ses yeux sont fixés. Chose étrange, il regarde le ciel, et non la mer. L'attention soudain attirée par une bande de marsouins, qui font des acrobaties de clowns et semblent jouer à saute-mouton, il se retourne... Il est tout seul sur le radeau.

Le vendredi 11 février au lever du jour, sitôt sorti de l'engourdissement nocturne, - sommeil ? évanouissement ? - Cariou, comme toujours, regarde vers l'Orient. Et voici qu'à la limite du cercle bleu et calme dont il est le centre, quelque chose se profile sur le ciel qu'empourpré le soleil levant. C'est un chalutier dont la coque est encore sous l'horizon. On n'en distingue que les deux mâts et la passerelle flanquée de la cheminée. Cariou hésite... Est-ce objet réel ou hallucination de délirant ? Deux ou trois fois, hier, il a cru voir des fumées et des navires et, cette nuit, des feux. Mirages de fièvre... Mais, ce matin, l'apparition se précise, le bateau s'approche, sa coque sort de l'eau et grossit. Bientôt la voici toute entière; une bande d'azur paraît même entre elle et l'horizon. C'est le *Nord-Caper* qui cherche...

Si les positions étaient inversées, si le radeau était placé entre le chalutier et le soleil, peut-être les sauveteurs l'apercevraient-ils. Hélas !... Cariou, déshabillé, a maté un aviron et amarré dessus sa misérable défroque. Debout, il fait des gestes d'appel...

Le chalutier pique vers le Sud-Est et disparaît... Etendu maintenant sur les planches, le quartier-maître s'y accroche avec la ténacité de celui qui eut vivre et qu'une force surhumaine soutient. Heures épouvantables... Vers midi, une brise fraîche s'est levée du Sud-Ouest et les vagues assaillent la plate-forme mouvante. Deux ou trois jours d'un vent pareil suffiraient sans doute à ramener le radeau jusqu'à la côte. Deux ou trois jours... Comment voulez-vous que l'homme qui est là depuis déjà quatre-vingts heures tienne encore deux ou trois jours ? Regardez-le. Ce n'est plus qu'un spectre. Ses yeux par moments brillent de fièvre pour devenir vitreux le moment d'après, comme si la dernière flamme les avait abandonnés. A boire ! A boire !... Malgré les lames froides dont le fouet incessant le cingle, Cariou est brûlant. Il divague. Il se croit sauvé. N'entendez-vous pas comme lui la canonnade furieuse? Il y a un bateau par là. Il a dû rencontrer un sous-marin. Il se bat... Dès



qu'il aura coulé l'ennemi, il viendra au secours du naufragé. Les salves redoublent, on voit la lueur des coups... Ainsi l'agonisant prend-il pour des détonations le martèlement de la fièvre contre ses tempes et pour des lueurs les zigzags lumineux que l'épuisement fait passer devant sa rétine. Plus rien maintenant. La nuit tombe. Tâchons de dormir. Il faut garder des forces pour une besogne qui, demain, exige la clarté du jour.

Samedi 12 février. Calme plat. Rien en vue. Au travail. Allongé sur le flanc, sans force pour se lever ou pour s'asseoir, Cariou s'escrime, avec son couteau, sur une bouée-couronne en liège. Pour ce demi-cadavre que torture la soif, le travail est dur. Il y met le peu de vigueur qui reste dans ses bras raidis, dans ses mains saignantes de la morsure du sel. Souvent il l'interrompt, exténué, le couteau échappe à ses doigts, sa tête dodeline et tombe, tout devient trouble devant ses yeux. Mais sa volonté est plus forte. Le soir venu, l'inscription est presque achevée :

« Ici douze naufragés de l'**AMIRAL-CHARNER** ont péri de froid et de soif : priez p... »

Il fait nuit. La lune semble trois fois plus grosse que d'habitude. Sa clarté vrille le cerveau. Mâchoires crispées à broyer ses dents, Cariou grelotte. Une petite houle ballote de droite et de gauche son corps désormais sans défense. Va-t-il glisser à la mer ? Vers deux heures du matin la lune s'immerge dans l'Ouest. Obscurité épaisse. Cariou râle...

## XII. - L'UNIQUE SURVIVANT.

- Sous-marin à un quart par tribord, à 4 000 mètres, crie la vigie du *Laborieux*.
- Venez dessus. Hissez le triangle 1, répond le lieutenant de vaisseau Jacotin.

La scène se passe le dimanche 13 février, à 7 heures du matin, à quelque 75 kilomètres dans l'Ouest-Sud-Ouest de Beyrouth. Le *Laborieux* montre le triangle 1 pour avertir le *Paris II*, en vue, de la présence de l'ennemi par tribord. Ce que voyant, Paponnet, lui aussi, fonce joyeusement avec son chalutier.

Jacotin a mis sa machine à toute vitesse et rappelé aux postes de combat.

Le sous-marin est à peine émergé. Qu'attend-il pour disparaître ? Il agirait sagement en plongeant tout de suite, car, ce matin, il a affaire aux deux navires que la 3<sup>e</sup> escadre entière appelle les bateaux-pirates, ceux qu'on charge des missions extraordinaires, à terre ou au large... et qui s'en tirent toujours. Et, depuis l'affaire

de Solloum, le *Paris II* a reçu une pièce de 10 et brûle de s'en servir.

Cependant, le sous-marin ne se hâte guère de s'éclipser. Comme tout à l'heure, son pont est au ras de l'eau et il y a un homme dessus. Chose étrange, un pavillon est attaché au périscope. Et le bateau est stoppé. Manœuvre incompréhensible. Pourtant, sûr et certain, il a vu les deux Français qui chargent, et font cuiller avec leurs étraves dans la houle du Sud-Ouest. Après tout; c'est peut-être un allié.

- Ne chargez pas les pièces, ordonne le commandant du *Laborieux*.

Cinq minutes s'écoulent. Le remorqueur n'est plus qu'à 2 000 mètres du sous-marin toujours stoppé.

- Rompez des postes de combat. Disposez la baleinière prête à armer.

Ainsi commande Jacotin, lequel vient de reconnaître, à la place du sous-marin, une épave avec un homme debout.

Pour rappeler à la vie les gens évanouis, il est d'usage de leur asperger la figure. Pour Cariou, étendu sans connaissance depuis deux heures du matin, c'est la houle, levée avec le jour, qui s'est chargée de ce soin. La tête du naufragé pend hors du radeau et les coups de tangage, qui l'immergent jusqu'au cou, finissent par le réveiller. Le voici debout... Par quel miracle d'énergie ? Comme chaque matin, comme chaque soir, il fait face à l'Est.

A l'Est, où sont les deux patrouilleurs.

De même que l'avant-veille, Cariou mate un aviron, puis se dévêt et arbore ses hardes. Toujours debout, il attend. Ses lèvres remuent sans bruit.

Cette fois, on l'a vu.

La baleinière du *Laborieux* a ramené l'homme retombé en faiblesse. Il est étendu sur la couchette du commandant. Quelques gouttes de thé léger, chauffées d'une larme de rhum. Il ouvre les yeux. Tout doucement, Jacotin questionne :

- Te voilà paré, mon pauvre vieux. D'où sors-tu? Quel est ton nom ?

Avec une peine infinie, par mots hachés, la réponse arrive :

- Cariou... quartier-maître canonnier... du **CHARNER**... coulé à sept heures... mardi matin... quatorze sur le radeau... les autres... morts... tous...

Les yeux se sont refermés. Respiration calme. Dans la chaleur des couvertures entassées, le sommeil est venu, Jacotin va s'éloigner, mais l'homme prostré sursaute :

- Commandant, prévenez... ma femme... elle va avoir... un enfant... pour qu'elle n'ait pas... trop de peine...
- Tout de suite, mon petit, à quel endroit ?
- Port-Clet... par Clohars-Carnoët... près de Lorient.
- Entendu, dors vite.

Déjà, à huit heures trois, l'amiral Moreau a reçu ce message :  
« *Paris II* à Amiral *Jeanne-d'Arc*. Position 33° 48' Nord, 32° 26' Est. *Laborieux* en vue signale épave avec marin, trouvons également des épaves ».

Paponnet avait en effet ramassé des bailles à lavage, un grand flotteur en liège et un collet de sauvetage.

Voici maintenant le sans-fil de Jacotin :

« 8 h. 54. *Laborieux* à Amiral *Jeanne-d'Arc*. Trouvé environ 35 milles Ouest Beyrouth un radeau avec un naufragé du **CHARNER**, il en portait quatorze, mais treize sont morts. »

Les nouvelles affluent. Dix-sept minutes plus tard, la tour Eiffel attaque la *Jeanne-d'Arc* et reproduit un télégramme de Nordeich, le grand poste allemand : « Un sous-marin a torpillé le 8 février dans le Sud de Beyrouth un cuirassé qui a coulé en deux minutes. »

Berlin a aussi envoyé, mais en chiffres, un solide blâme à l'adresse du commandant du sous-marin en question, pour avoir quitté la route Malte - Port-Saïd où il devait opérer et avoir gaspillé une torpille contre un navire de guerre... Le commandant de l'*U-21*, capitaine de corvette Hersing, est d'ailleurs persuadé que sa victime est le *Suffren*.

Pas encore, mais c'est partie remise. Le 26 novembre 1916, à la nuit tombante, au large des côtes de Portugal, le *Suffren* périt, torpillé par grosse mer et temps bouché. Mais pas un homme du *Suffren* n'en reviendra....

Le navigateur qui, suivant la côte Sud de Chypre, se rend du port, de Larnaka à celui de Famagouste, bien déchu de son antique et vénitienne splendeur, doit doubler un promontoire bas prolongeant une falaise étrange qui, de loin, a l'aspect d'une forteresse en ruines. Ce promontoire est le cap Greco.

Dans la nuit qui suit la découverte du radeau, la *Jeanne-d'Arc*, toutes lumières masquées, croise à vitesse réduite devant le cap.

Visiblement elle attend quelqu'un. Vers une heure du matin, se montrent dans le Sud des éclats longs et brefs qui semblent répondre au clignotement lumineux du phare de Greco. D'un fanal discret, la *Jeanne-d'Arc* se fait reconnaître, puis tout s'éteint. Bientôt s'approche une ombre basse qui stoppe près du grand croiseur. C'est le *Laborieux* et son précieux fardeau.

Un quart d'heure plus tard, une baleinière accoste la coupée de la *Jeanne-d'Arc*. Le médecin d'escadre est allé lui-même chercher Cariou. L'amiral Moreau, son état-major et tous les officiers sont là. Ils saluent l'unique survivant, lequel compte bien des amis sur la *Jeanne-d'Arc* où il était embarqué depuis la mobilisation lorsqu'il l'a quittée, le 16 janvier, pour mettre son sac sur le **CHARNER**, vingt-trois jours tout juste avant le torpillage.

- Amiral, déclare le médecin, le rescapé est en aussi bon état que possible. Il a fait preuve d'une résistance prodigieuse, surhumaine, mais sa faiblesse est trop grande pour qu'on puisse l'interroger tout de suite.

Puis le docteur transmet la requête qu'avait adressée Cariou à Jacotin. Aussitôt un message s'envole vers Paris. Demain, à Port-Clet, la femme du survivant sera prévenue.

Le lendemain matin, 14 février, sur une mer splendide, sous un ciel éblouissant, la *Jeanne-d'Arc* passe à 9 h. 30, par 33° 35' Nord, 31° 5' Est, à l'endroit supposé où l'**AMIRAL-CHARNER** a péri. Sur la plage arrière, à bâbord, face à la côte de Syrie, sont rangés, en grande tenue, l'état-major et l'équipage du bâtiment. Plus imposant que jamais, l'amiral Moreau monte sur la passerelle arrière. Près de lui se tient le Père Jaussen, ... Les clairons sonnent le « garde à vous ».

Aussitôt, le grand pavillon des jours de fête et de bataille et la marque de vice-amiral sont amenés à mi-mât, en berne. D'une voix grave et bien scandée, qui porte loin et remue les entrailles, l'amiral annonce la perte du croiseur cuirassé **AMIRAL-CHARNER** et de 426 braves qui l'armaient. Seul a survécu le quartier-maître canonnier Cariou.

L'amiral lit ensuite le message reçu du commandant en chef à quatre heures du matin :

« L'armée navale, unie dans un sentiment de douleur et de fierté, envoie ses adieux au vaillant **AMIRAL-CHARNER** glorieusement frappé à son poste d'avant-garde. Vive la France !  
»

« Vive la France ! » répond l'équipage de la *Jeanne-d'Arc*.

Le Père Jaussen donne l'absoute et, les suprêmes prières dites, fait, sur la grande tombe bleue, un lent signe de croix que ponctuent trois coups de canon, tandis que les clairons sonnent « aux champs ». Enfin, lorsque tous les sifflets du bord ont roulé leurs trilles comme pour rendre les honneurs à un Amiral de France, on entend soudain la « Marseillaise » qu'exécuté la musique amirale, d'abord en funèbre sourdine, puis éclatant, plus ardente que le soleil et que les salves d'artillerie, lorsque arrivent les mesures « Aux armes ! citoyens ! » Il semble que le souffle de l'hymne fasse remonter tout seul, en tête de mât, la grande enseigne aux plis lourds et le pavillon du chef de l'escadre.

Et la *Jeanne-d'Arc* reprend sa croisière. Pendant trente-six heures encore, toute la 3<sup>e</sup> escadre cherche sur l'eau.

Cariou est bien l'unique survivant... Le 15 février, le capitaine de frégate d'Adhémar de Cransac, sous-chef d'état-major de l'amiral Moreau, a pu interroger le quartier-maître et en obtenir tous les détails que j'ai dits. Lorsque, à la fin de l'entretien, le commandant d'Adhémar a essayé de savoir quelles visions, quelles pensées avaient pu, dans les heures cruelles, hanter le Breton doux et rêveur, Cariou a simplement répondu :

- Commandant, j'ai prié tout le temps.

Lorsqu'il regardait vers l'Est, appelant un secours invisible qui n'a cessé de venir à lui, les yeux de Cariou cherchaient la Terre Sainte toute proche, Bethléem et la croix.

Il n'a pas encore celle de la Légion d'honneur... »

D'après l'ouvrage de P. Chack.



J.-M. CARIOU  
L'unique survivant