

Cuirassé

DANTON

Marine Nationale



Nom : DANTON
Type : Cuirassé (type Danton).

Chantier : Arsenal de Brest.
Commencé : 08 mai 1906.
Mis à flot : 22 mai 1909.
Terminé : N.C.

En service (MN) : Avril 1911.
Retiré (MN) : 19 mars 1917.

Caractéristiques :

146,6 (ht.) 145 (pp.) x 25,8 m. ;
TE AV : 8,10 m. ; TE AR : 8,50 m. ;
18 400 t. ; 19 760 tpc. ;
22 500 cv. ;
4 groupes de turbines Parsons entre 2 groupes de chaudières ;
26 chaudières Niclausse timbrées à 18 kg/cm² ;
19,25 noeuds ; 20,18 noeuds aux essais ;
921 h.

Rayon d'action :
1 000 milles à 19 noeuds,
4 000 à 10 noeuds,

Protection :
Ceinture de 150, 270 et 150 mm ;
Pont supérieur : 480 mm ;
Pont inférieur : 45 mm ;
Tourelles de 305 : 300 mm ;
Tourelles de 240 : 220 mm ;
Blockhaus 300 mm.
Poids total de la protection : 4 950 tonnes.

Sister-ships : *Diderot, Vergniaud, Voltaire, Mirabeau et Condorcet.*

Armement :

IV de 305 modèle 1902 en 2 tourelles doubles ;
XII de 240 modèle 1902 en 6 tourelles doubles ;
XVI de 75 modèle 1906 ;
X de 47 modèle 1902 ;
II de 65 (débarquement) ;
II TLT sous-marins de 450.

Principales dates :

Le **DANTON** fait partie des ultimes « pré-dreadnoughts » français ⁽¹⁾.

01 janvier 1911 : en préparation d'essais à Brest (Commandant Jules Habert, capitaine de vaisseau).

Avril 1911 : il est armé définitivement à Brest.

01 août 1911 : affecté à la 1^{ère} Escadre.

01 août 1911 – 03 novembre 1912 : bâtiment amiral de la 1^{ère} division.

Fin 1911 : entre à la 1^{ère} Escadre de l'Armée Navale, 1^{ère} division. Il va rester dans cette division jusqu'en avril 1916, à l'exception d'une courte période début 1914.

1912 : le bâtiment effectue des sorties courantes le long des côtes de Provence et de la Corse

Mai – juin 1913 : en grandes manœuvres en Provence et en Tunisie. Il participe à la revue du Président de la République.

20 octobre – 20 décembre 1913 : le **DANTON** est en croisière au Levant avec l'escadre. Il est en Égypte, en Syrie puis en Grèce.

Mai 1914 : il fait de grandes manœuvres en Corse, en Algérie puis en Tunisie.

03 août 1914 : la France entre en guerre avec l'Allemagne. L'Armée Navale, concentrée à Toulon, est constituée par une division hors-rang, les 1^{ère} et 2^{ème} Escadre de ligne, une division de complément, une division spéciale et des formations rassemblant des croiseurs, torpilleurs et sous-marins. La première mission consiste à assurer la couverture du transport du 19^{ème} Corps d'armée d'Afrique du Nord en métropole.

Le **DANTON** (CV Fournier) appareille de Toulon le 3 août et, avec la 1^{ère} Escadre (VA Chocheprat, pavillon sur le *Diderot*), se dirige vers Philippeville. Ce port est bombardé le matin du 4 par le croiseur léger allemand *Breslau* alors que le croiseur de bataille *Goeben* bombarde Bône. La priorité étant la protection des convois de troupes vers la métropole, les escadres françaises se concentrent au large d'Alger alors que les bâtiments allemands gagnent la Turquie.

Août 1914 : pendant la guerre, il est sous le commandement du CV Fournier et fait partie de la 1^{ère} division de la 1^{ère} Escadre de ligne. Il effectue une croisière entre la Sicile et la Tunisie pour empêcher les croiseurs allemands de s'échapper vers l'Ouest.

16 août 1914 : le bâtiment fait une incursion en Adriatique. Le croiseur autrichien *Zenta* est coulé. Le **DANTON** fait des patrouilles dans les îles Ioniennes, de nombreux raids en Adriatique et des escales à Malte et à Bizerte.

¹ La série des six cuirassés est mise en service en 1911, alors que la course aux dreadnoughts et aux croiseurs de bataille bat son plein entre les Anglais et les Allemands. Fin 1911, les premiers ont déjà en service douze dreadnoughts et quatre croiseurs de bataille, les seconds sept dreadnoughts et un croiseur de bataille, et la France ne dispose d'aucun navire de type équivalent. Autant dire qu'à leur mise en service, ils sont déjà périmés.

21 décembre 1914 : lors d'une tentative d'incursion en Adriatique, à la hauteur de Brindisi et à mi-distance entre les côtes italiennes et albanaises, le **DANTON** évite une torpille qui passe entre lui et le *Jean Bart* qui venait d'être touché par une première torpille à 8h20 tirée par le sous-marin austro-hongrois *KuK U 12* (LSL Egon Lerch).

Décembre 1914 – mai 1915 : il participe au blocus à distance de l'Adriatique.

Fin 1915 : le navire fait les mêmes patrouilles, puis des escales à Malte et à Bizerte.

15 avril 1916 : le **DANTON** et le *Diderot* passent à la 2^{ème} Escadre (VA Favereau) dont ils constituent la 1^{ère} division avec le *Vergniaud*.

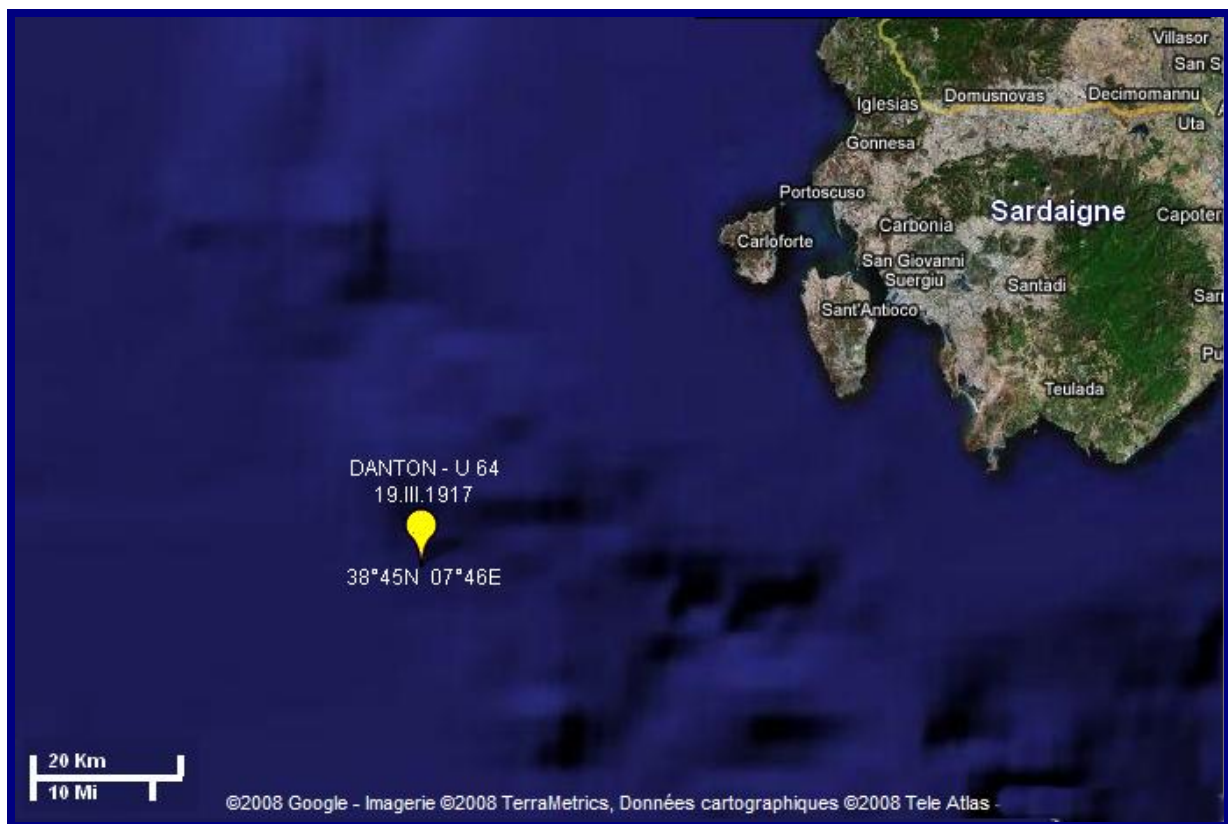
Décembre 1916 : il est en refonte complète à Toulon.

Mars 1917 : le **DANTON**, commandé par le CV Delage, retourne à Corfou avec 300 permissionnaires de l'Armée Navale.

19 mars 1917 : il est coulé, à 30 milles dans le sud ouest de la pointe méridionale de la Sardaigne, par deux torpilles lancées par le sous-marin allemand *U 64* (KL Robert Morath) à 30 milles dans le SW de l'île de San Pietro.

Le **DANTON** coule en une demi-heure par 38°45N et 07°46E. Il y a 806 survivants et 296 hommes noyés.

Cartographie :



Position au 26 juin 2008 - latitude : 38°45'51" – longitude : 8°11'01"

Equipage :

Etat-major, liste des victimes, liste des rescapés :
cf. annexes 1, 2, 3.

Citation :

Citation à l'Ordre de l'Armée :

Le cuirassé **DANTON**, commandé par le Capitaine de Vaisseau Delage, appartenait à la 2^{ème} Escadre de la 1^{ère} Armée Navale. Il a été torpillé le 19 mars 1917 sur la côte de Sardaigne.

Texte de la Citation à l'Ordre de l'Armée
(Journal Officiel du 15 octobre 1919)

« Le cuirassé **DANTON**, atteint de deux torpilles le 19 mars 1917, au large du cap San-Pietro, a chaviré et coulé aux cris de :
« Vive la France », engloutissant 296 officiers, officiers-mariniers et matelots ».

Les citations individuelles sont en annexe 2.

Au nombre des bâtiments ayant prêté assistance aux survivants du naufrage du **DANTON**, figuraient non seulement le torpilleur d'escorte la *Massue*, alors commandé par le lieutenant de vaisseau Cantener, mais encore un modeste chalutier, la *Louise-Marguerite*, dont le capitaine était le 1^{er} maître de manoeuvre auxiliaire Marcel Frison. Ceci vaudra un témoignage officiel de satisfaction à ce dernier ainsi qu'à son équipage ⁽²⁾.

Bibliographie :

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

La guerre navale dans l'Adriatique - CV A. Thomazi – Payot, 1927.

La guerre navale dans la Méditerranée - CV A. Thomazi - Payot, 1929.

La Royale - Jean Randier.

La Grande Guerre sur mer - Yves Buffetaut.

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

Cent ans de cuirassés français - Eric Gille.

² Ouest-Eclair - éd. de Caen - n° 5591, 24 nov. 1917, p. 4.

Les navires français – 1914 / 1918 - Jean Moulin.

Les cuirassés français - Jean Moulin.

Les Flottes de Combat en 1917 - Commandant de Balincourt.

Histoire des marins français - Tome III – 1870 / 1940 - CA Hubert Granier.

Livre d'Or de la Marine - Guerre 14/18.

Die Versenkung des französischen Linienschiffs Danton am 19.3.17 - Arno Spindler - vol.4 p.170-1.

Revue :

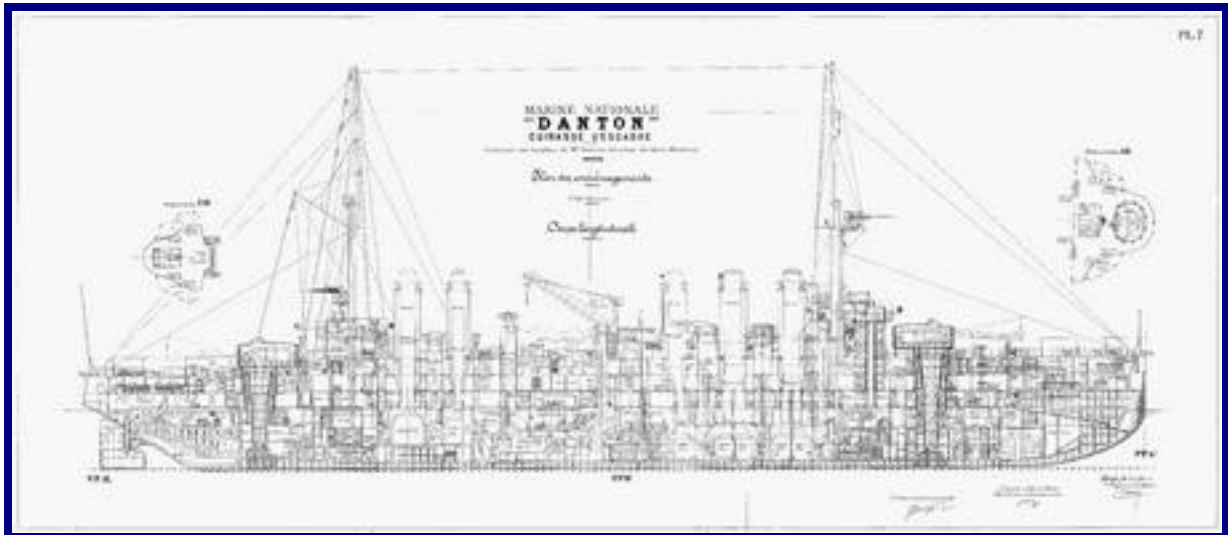
Le Miroir - 8 avril 1917.

Ouest-Eclair - éd. de Caen - n° 5591, 24 nov. 1917.

Internet :

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

Plans :



Les plans du cuirassé **DANTON** sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/banquedocuments/planbato/planbato/Plans/planbato.php?id=134>

Service historique de la marine
Série DD – Matériel
Inventaire de la sous-série
8DD1 – Plans de bâtiments (depuis 1789) conservée à
Vincennes
Index des noms de bâtiments

DANTON (Le) – cuirassé d’escadre : 585, 587, 588.

Les numéros renvoient aux notices cataloguées et non aux cotes des plans.

Journal de bord :

N.C.

Remerciements :

A l’attention de

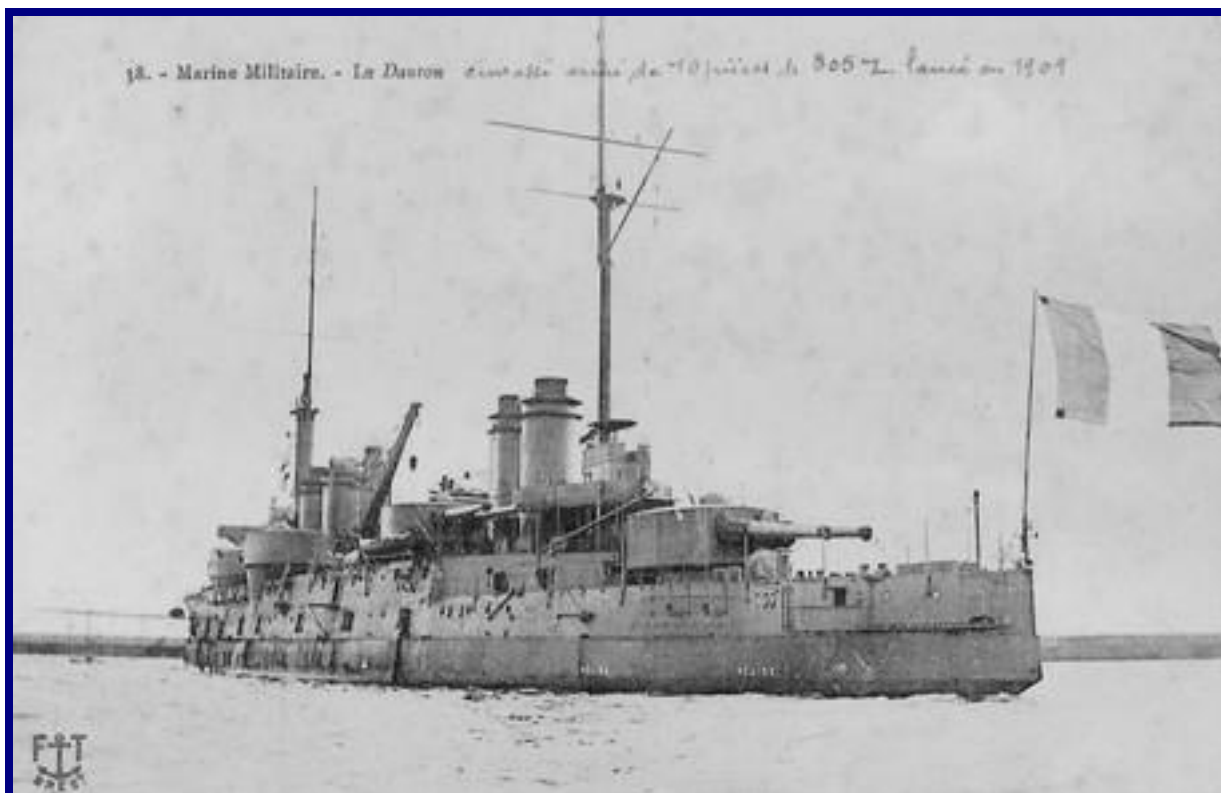
**Dominique Burger,
Jérôme Charraud,
Jean Pierre Clochon,
M. Faber,
M. Gildelan,
Gilles Jogerst,
Daniel Laheyne,
Dimitry G. Malkov,
Olivier Prunet,
Gilles X,
X.**

pour leur contribution à l’élaboration de cette fiche récapitulative.

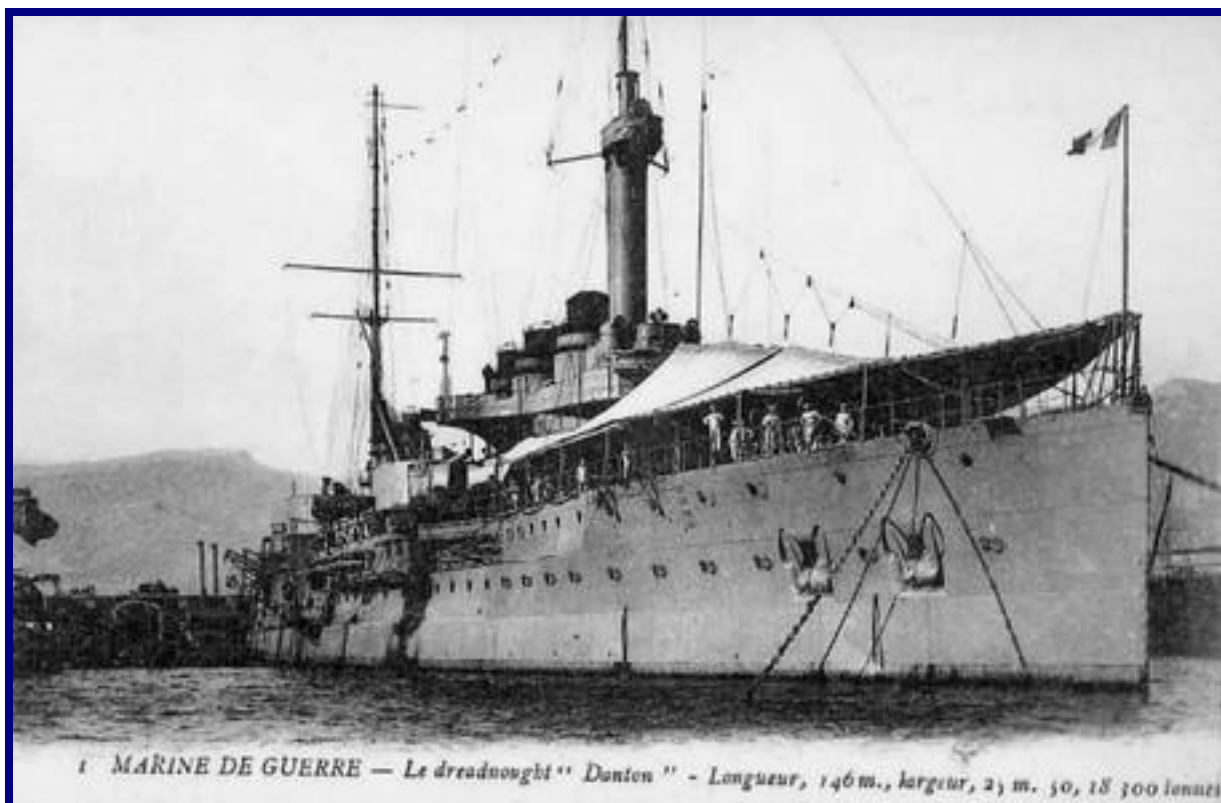
Iconographie :



DANTON



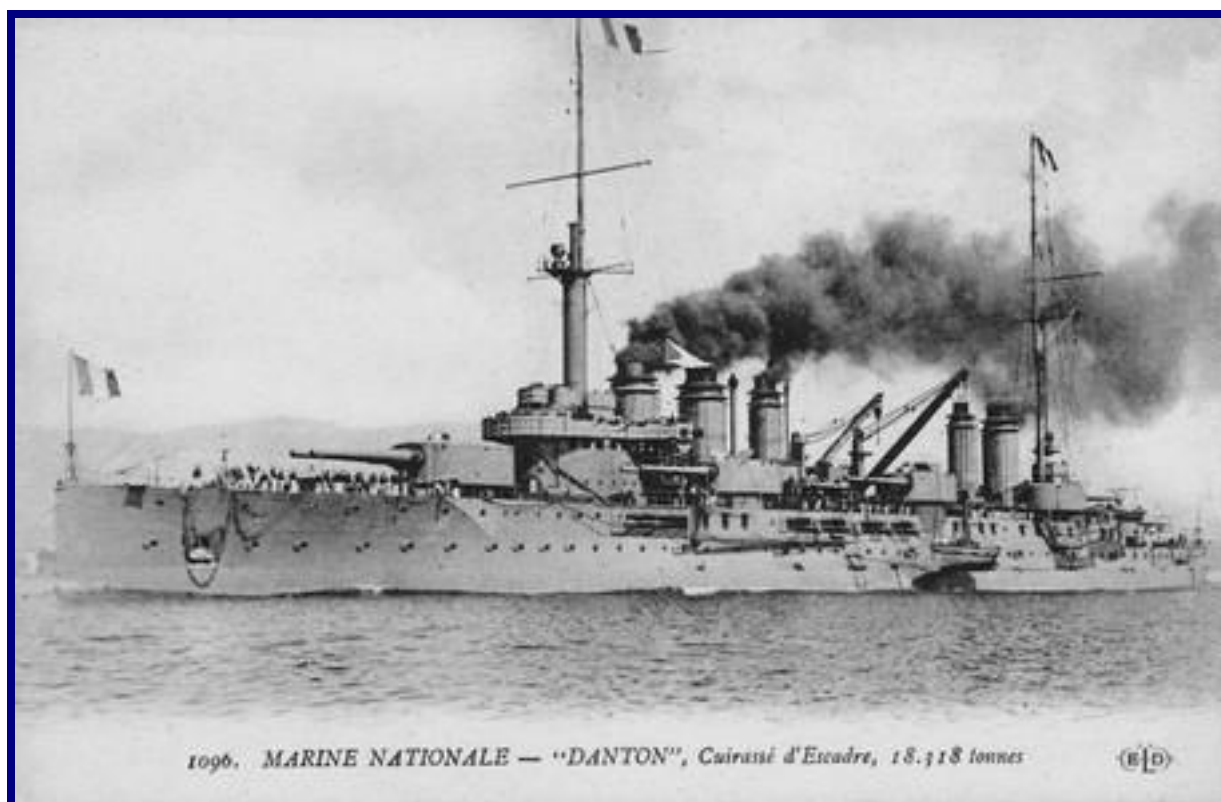
Marine Militaire – Le Danton.



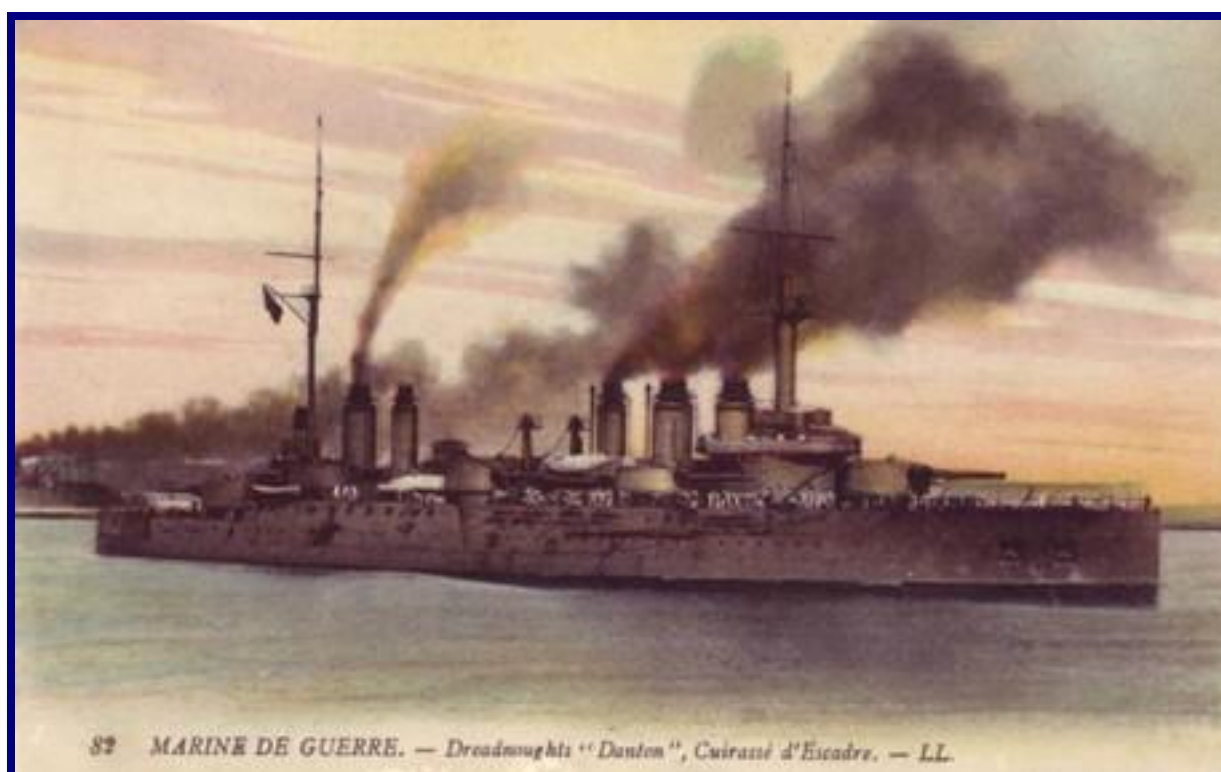
Marine de Guerre – Le dreadnought « Danton »



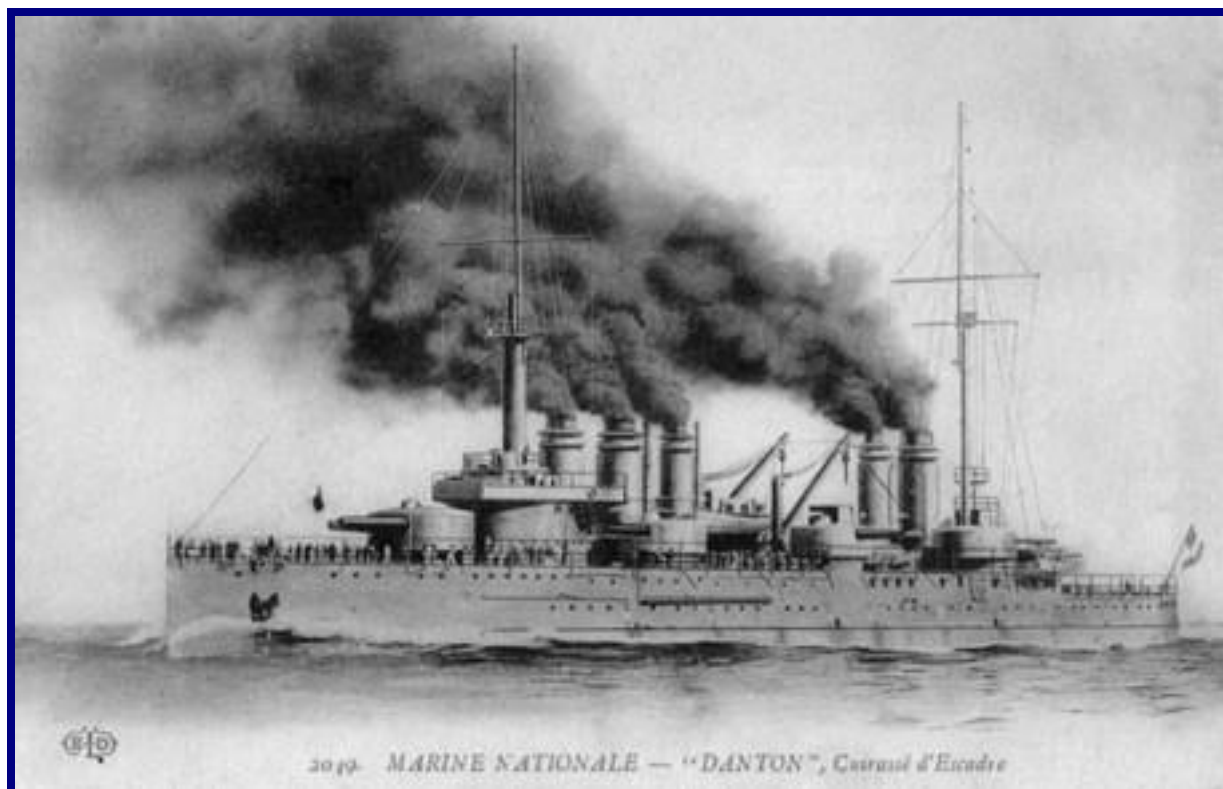
DANTON



Marine Nationale – « DANTON », Cuirassé d'Escadre, 18318 tonnes.



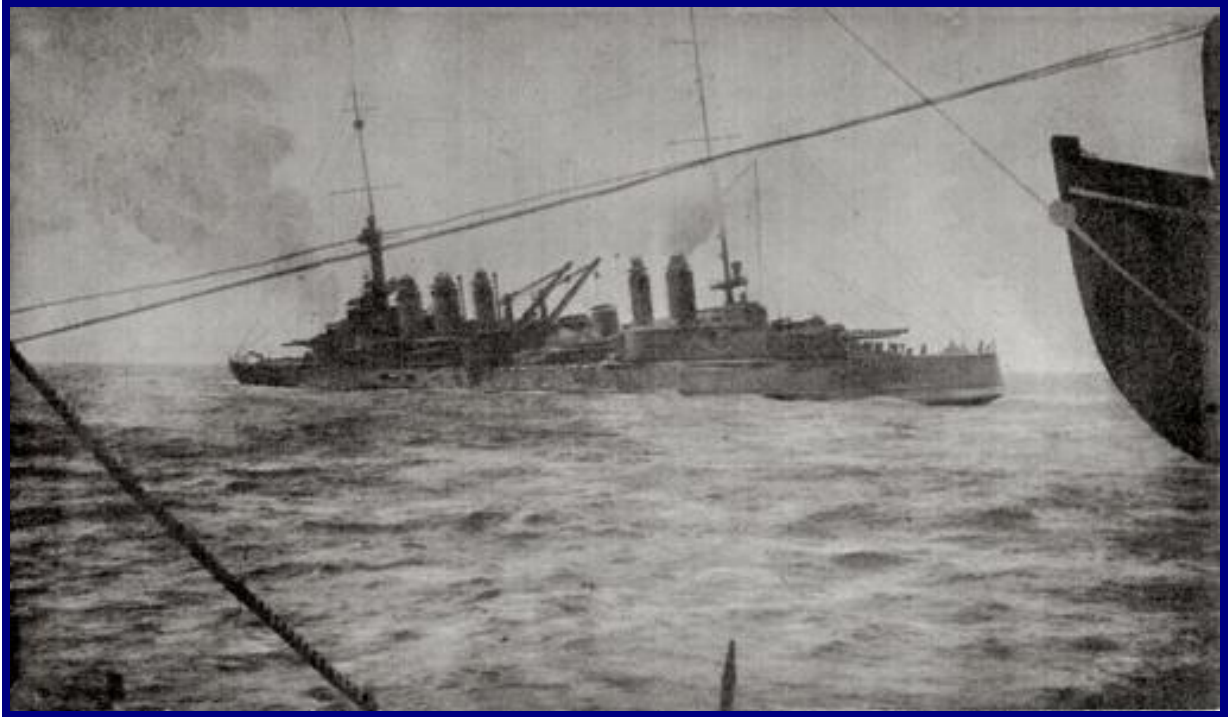
Marine de Guerre – Dreadnought « Danton », Cuirassé d'Escadre.



Marine Nationale – « DANTON », Cuirassé d'Escadre.



Le Cuirassé « Danton ».



Le Danton vient d'être touché et commence à s'incliner sur bâbord.

"Le Miroir" du 8 avril 1917.

Double page centrale intitulée : Le torpillage du cuirassé "DANTON" en Méditerranée, instantanés pris d'un navire sauveteur.

5 photos prises sans doute du "Massue" :

- 1) 2) 13h5 et 13h30, le « **DANTON** » torpillé s'incline,
- 3) 13h40 le bâtiment chaviré,
- 4) 13h45, le gouvernail disparaît,
- 5) des survivants sur la mer.

Commentaire en bas de page :

Le cuirassé "DANTON" construit en 1910, déplaçait 18 350 tonnes, et mesurait 145 m. de long. Il a été coulé le 17 mars par un sous-marin ennemi. Le nombre des victimes est de 296, le torpilleur d'escorte "Massue" et d'autres bâtiments de patrouille ayant sauvé 806 hommes. Les photographies que nous reproduisons ont été prises à bord de l'un des navires sauveteurs.

En voici le détail :

- 1) le "DANTON" vient de recevoir deux torpilles et s'incline sur bâbord; le torpilleur d'escorte fonce à toute vitesse sur le sous-marin dont le périscope a été vu et que le commandant croit avoir coulé peu après.
- 2) le cuirassé a rappelé au poste de combat et continue sa route ; il n'avance presque plus, la bande devient inquiétante ;
- 3) le "DANTON" a chaviré, la quille arrière seule émerge avec le gouvernail et les hélices ; des naufragés courent sur l'épave qui s'enfonce ;
- 4) le gouvernail émerge seul et va disparaître à son tour ;
- 5) il n'y a plus sur la mer que des naufragés nageant au milieu des épaves. Le torpilleur va de l'un à l'autre ne se dirigeant sur le port italien de Cagliari qu'après en avoir recueilli 470 pour sa part.

Sous-marin :

U 64 - Type Mittel U - Sous-type U63

Patrouille du 10 au 27 mars 1917 :

Le sous-marin *U 64* avait appareillé de Cattaro le 10 mars pour une patrouille en mer Tyrrhénienne et à l'ouest de la Sardaigne.

Dès le 12, il avait sabordé le *Nina M.*, un voilier italien. Le 16, le long de la côte italienne, au Sud de Naples, c'était le vapeur *Catania* (Italie) qu'une torpille envoyait par le fond. Le lendemain, il manquait un vapeur armé d'une torpille, faisait surface et l'engageait dans un duel au canon sans parvenir à l'arrêter. Ce même jour dans la soirée, au Nord de la Sicile, il coulait au canon le vapeur *Tripoli* (Italie).

La journée du 19 mars est extraite de l'ouvrage d'Arno Spindler ⁽³⁾ d'après le KTB de l'*U 64* ⁽⁴⁾.

...« Le 19 mars à midi, ⁽⁵⁾ l'*U 64* croisait dans les parages de l'extrémité sud-ouest de la Sardaigne. Il faisait un temps favorable pour une attaque, ciel en partie bleu, air un peu brumeux, vent de NW force 4, de belles crêtes d'écume blanche sur une mer d'un bleu profond.

A 13.37 h. sur l'avant bâbord, la silhouette d'un navire apparaissait à une distance d'environ 100 Hm. Ce navire était immédiatement reconnu comme étant un grand bâtiment de guerre. Habituellement la visibilité est plus grande en Méditerranée et le plus souvent on voit d'abord les pointes des mâts et on peut observer longtemps les mouvements de l'adversaire pour améliorer sa position sur l'eau. Cette fois, rien de tout cela n'était possible. Le bateau était si près qu'il fallait aussitôt prendre la plongée.

La première observation après l'immersion montrait que l'adversaire virait de 6 à 8 divisions de compas. On ne supposait pas que le sous-marin avait été découvert ; le changement de route faisait plutôt penser au contraire à une route en zigzag systématique. L'*U 64* gardait son cap et tentait de se rapprocher le plus possible. Malgré tout l'adversaire pendant les dix minutes suivantes s'éloignait sensiblement sur l'avant et semblait devoir passer hors de portée.

³ Arno Spindler- vol. 4 p.170-1 - Die Versenkung des französischen Linienschiffs Danton am 19 mars 1917

⁴ Les distances, exprimées en hectomètres, ont été laissées sous leur forme originale.

⁵ Contrairement à ce que dit le journal « Le Miroir », la date du torpillage a eu lieu le 19 et non le 17. A noter également la différence d'une heure entre les documents F (GMT) et D (GMT+1).

Vers 13.50 h. était en vue un destroyer qui marchait devant le vaisseau de ligne faisant route en zigzag comme l'escorté sous sa protection.

A 13.55 h. l'adversaire virait de nouveau vers l'*U 64* qui aussitôt effectuait une série de visées en limitant le plus possible les sorties du périscope et s'apprêtait à tirer deux torpilles par les tubes d'étrave. Le tube tribord était chargé avec une 450 mm. ⁽⁶⁾, le tube bâbord avec une 500 mm. utilisée pour les vapeurs. Immersion des torpilles réglée à 2,5 m. comme pour l'attaque des navires de commerce. Le destroyer se trouvait environ 10 Hm devant le vaisseau de ligne. Il se rapprochait jusqu'à 6 Hm sans voir l'*U 64*. Le vaisseau de ligne lui-même se rapprochait également, réduisant la distance au sous-marin qui devait veiller à réduire le sillage de son périscope.

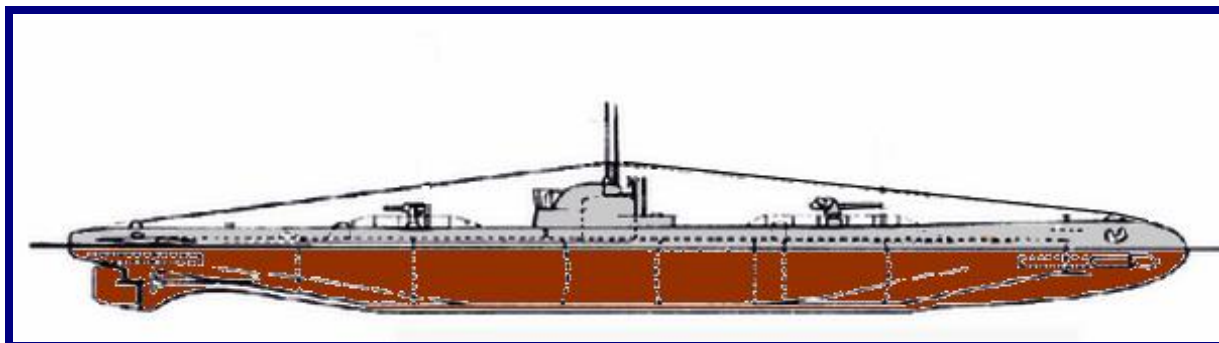
A 14.05 h. lancé à 250 m. de distance. Les deux torpilles faisaient but comme visé, à environ 40 m. l'une de l'autre, la première approximativement sous la passerelle, la deuxième au centre du navire. A la première observation par le périscope peu après les coups au but, l'*U 64* se trouvait à bâbord et tout près derrière la poupe du bateau torpillé. Celui-ci donnait déjà une forte bande sur bâbord et donnait l'impression qu'il ne flotterait plus longtemps. Malgré tout, le Kplt Morath se maintenait de nouveau aux abords de celui-ci pour lui décocher encore une torpille en cas de besoin. Avant que le sous-marin ne soit à portée tout près, le bateau chavirait sur bâbord, la poupe s'élevant encore quelques minutes hors de l'eau, présentant son gouvernail haut dans l'air. A 14.55 h. il s'enfonçait par l'avant dans les profondeurs au point 38.49N - 08.11E.

Le 21 mars à 1 heure du matin, comme l'*U 64* repassait sur les lieux du torpillage, quelques épaves repêchées permettaient d'identifier le navire torpillé comme étant le cuirassé **DANTON**. »...

A partir du 23, l'*U 64* prenait la route du retour, coulant encore le vapeur armé anglais *Eptalofos* dont il faisait 8 prisonniers, puis un autre anglais, le vapeur *Berberia* et pour finir le voilier italien *Immacolata*.

Il rentrait à Cattaro le 27 avec un tonnage coulé de 31165 tonnes.

⁶ A bord des U-Boot (14 - 18), on embarquait des torpilles de calibre 450 et 500 mm. qui grâce à un adaptateur pouvaient être lancées indifféremment par l'un ou l'autre des tubes.



Chantier : N.C.
 Début de la construction : N.C.
 Lancé le : N.C.
 Entré en service le : N.C.

Caractéristiques

Dimensions :

Longueur : 68,36 m. ht.
 55,55 m. ce. ⁽⁷⁾

Largeur : 6,30 m. ht.
 4,15 m. ce.

Tirant d'eau : 4,04 m.
 Hauteur totale : 7,65 m.
 Profondeur opérationnelle : 50 m.
 mais capable de résister à 100 m.

Propulsion :

Diesel : 2 - 2200 CV.
 Electrique : 2 - 1200 CV.
 Carburant : N.C.

	Déplacement	Vitesse	Autonomie (milles/nœuds)
En surface	810 tonnes	16,5 nds	9170/08
En plongée	927 tonnes	9,0 nds	60/05

Armement :

Canon : 2 x 88 mm.
 ou 1 x 105 et 1 x 88.
 276 coups.

TLT Avant : 2.
 TLT Arr. : 2.
 Torpilles : 8.

⁷ Ce. : coque épaisse.

Equipage : 4 officiers, 32 marins.

Flottille d'appartenance :
N.C.

Sort final :
N.C.



Kapitänleutnant Robert Morath.

Né 7 septembre 1884 à Sønderborg (DK) ⁽⁸⁾.
26 août 1956 : Décès.

Avril 1901 - Entrée dans la Marine Impériale (Seekadett).

6 décembre 1911 – Kapitänleutnant.

Août 1914 – mai 1915 - IV T-Boot Flott - Lieutenant
d'intendance puis C^{dt} du torpilleur *V161*.

Juin 1915 – octobre 1915 - Ecole de Navigation sous-marine.

Octobre 1915 - Placé à la disposition de l'Inspection des U-
Boot.

Février 1916 - Détaché à l'Etat-Major de la Marine.

15 avril 1916 - C^{dt} de l'*U 64* (4 U-Flott. puis Méditerranée).

17 juin 1918 - Prisonnier de guerre en Grande Bretagne au
camp de Colsterdale jusqu'à la fin du conflit.

5 février 1920 - Korvetten Kapitän.

Reichsmarine, Responsable du service Inspection Torpilles.

31 juillet 1920 - Retraite. Etudes d'économie.

1933 - Publication de son livre « Werwolf der Meere ».

1940 - Réactivé dans la Kriegsmarine.

Avril 1942 - Capitaine de port à Kirkenes.

4 avril 1942 - Fregatten Kpt z. V.

Août 1942 - Capitaine de port à Aalesund.

Commandant maritime de Bergen jusqu'en décembre 1943.

Mars 1944 - Stab MarineOberkommando Norwegen, Asto.

Juin 1944 - Stab Admiral Skagerrak.

Juillet 1944 - Commandant l'île de Bornholm jusqu'en avril
1945.

Mai 1945 - Prisonnier de guerre en URSS jusqu'en octobre
1948.

⁸ Ville allemande de 1864 à 1920.

Annexe 1 :

Torpillage du 19 mars 1917 :

Officiers (par ordre alphabétique) :

V COÛY Alexandre

Né le 6 janvier 1873 à Brest (Finistère) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au Sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1891, Aspirant le 5 octobre 1894, Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1896; port Toulon. Aux 1^{er} janvier 1897, 1899, en résidence à Toulon. Au 1^{er} janvier 1901, Second sur l'avis-torpilleur "*Flèche*", Division navale de Tunisie (Marie Grout, C^{dt}). Au 1^{er} janvier 1902, Second sur le transport "*Loiret*", Service du littoral (Jules Diacre, C^{dt}). En mars 1903, sur le cuirassé "*Gaulois*", Escadre de Méditerranée (Pierre Le Bris, C^{dt}). Lieutenant de vaisseau le 7 mai 1904. Chevalier de la Légion d'Honneur. Officier breveté Torpilleur. Au 1^{er} janvier 1911, sur le cuirassé "*Liberté*", 1^{ère} Escadre (Marie Jaurès, C^{dt}). De janvier 1914 à Mars 1915, Commandant le contre-torpilleur "*Coutelas*".

Le 19 mars 1917, Capitaine de corvette, affecté sur le cuirassé "**DANTON**", il disparaît en mer, victime du torpillage du bâtiment.

Citation à l'ordre de l'Armée navale : " Officier très énergique. A maintenu l'ordre et dirigé le sauvetage après avoir fait tout son possible pour rétablir l'éclairage dans les fonds du bâtiment. Mort pour la France."

Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest, transcrit dans cette commune le 16 novembre suivant. Dernier domicile à Brest.

V DELAGE Joseph Paul Marcel

Né le 31 janvier 1862 à Rochefort (Charente-Maritime) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au Sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1878, Aspirant le 5 octobre 1881. Il embarque sur le "*Montcalm*" pour une campagne dans le Pacifique. Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1883; port Rochefort. Aux 1^{er} janvier 1885 et 1886, Second sur l'avis "*Vigilant*", Station locale de la Guyane (Pierre Emery, C^{dt}). En 1887, sur le croiseur "*Milan*" en Méditerranée. Lieutenant de

vaisseau le 16 novembre 1888. En 1890, Officier breveté Torpilleur. Chevalier de la Légion d'Honneur. En 1893, Commandant un torpilleur de la défense mobile du 4^{ème} arrondissement à Rochefort. Le 1^{er} avril 1896, Commandant le sous-marin "*Gymnote*", Défense mobile du 5^{ème} arrondissement à Toulon; puis le sous-marin "*Gustave Zédé*" en 1897. Le 13 octobre 1898, Commandant le transport "*Isère*" affecté au Service du littoral. Au 1^{er} janvier 1901, sur le croiseur cuirassé "*Charles Martel*", Escadre d'Extrême-Orient (Jean Baëhme, C^{dt}). Le 4 décembre 1901, Chef du Secrétariat de la Direction des défenses sous-marines du 4^{ème} arrondissement maritime à Rochefort. Idem au 1^{er} janvier 1903. Capitaine de frégate le 3 mars 1904, second sur le cuirassé "*Henri IV*". En 1907, Commandant la 1^{ère} flottille de sous-marins à Toulon. Officier d'académie. Au 1^{er} janvier 1911, en résidence à Paris, Membre du Comité technique de la Marine; Membre suppléant de la Commission centrale des machines et du grand outillage; Membre suppléant de la Commission centrale des marchés et Membre de la Commission des naufrages. Capitaine de vaisseau le 13 février 1911. En 1912, Commandant le croiseur cuirassé "*Bruix*" en Méditerranée. Commandant le 1^{er} Régiment de Fusiliers Marins, il se distingue aux combats de l'Yser et de Dixmude. Il est blessé le 23 octobre 1914. Croix de Guerre avec citation à l'ordre de l'Armée navale : " Commande le 1^{er} régiment avec beaucoup d'activité et de dévouement. Blessé le 23 octobre, n'a pas quitté son commandement et n'est pas encore guéri.". Commandeur de la Légion d'Honneur.

Nommé Commandant du cuirassé "**DANTON**" en Méditerranée, il quitte Toulon le 18 mars 1917 pour rejoindre l'Armée navale à Corfou. Dans l'après-midi du 19, il disparaît avec le bâtiment torpillé par le sous-marin allemand *U64*.

Nouvelle citation : « Officier d'une rare bravoure ayant déjà fait ses preuves à la brigade des fusiliers-marins. Chef énergique et résolu, est resté sur la passerelle de son navire avec lequel il a disparu. Mort pour la France, comme il avait vécu, en brave ».

Jugement déclaratif de décès rendu à Brest le 16 octobre 1918 et transcrit dans cette commune le 29 novembre suivant.

V DELORD Louis

Né le 16 août 1873 à Nîmes (Gard) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1891, Aspirant le 5 octobre 1894; port Cherbourg. Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1896. Au 1^{er}

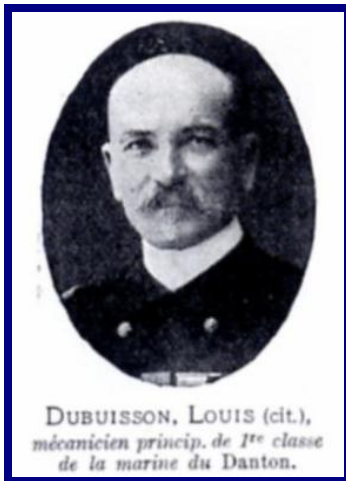
janvier 1897, à Cherbourg, en résidence libre de 3 mois à compter du 5 octobre 1896. Au 1^{er} janvier 1899, sur le cuirassé "BOUVET", Escadre de Méditerranée (Louis Noël, C^{dt}). Au 1^{er} janvier 1901, Second sur les « *torpilleurs 179 et 221* », Défense mobile de l'Algérie (Jean Desbans, C^{dt}). Au 1^{er} janvier 1902, port Cherbourg. Au 1^{er} janvier 1903, sur le cuirassé "Amiral Tréhouart", Escadre du Nord (Gaston d'Aboville, C^{dt}). Lieutenant de vaisseau le 29 juillet 1904. Chevalier de la Légion d'Honneur. Le 2 avril 1910, Commandant un torpilleur armé affecté à la défense de Bizerte. Idem au 1^{er} janvier 1911.

Le 19 mars 1917, Capitaine de corvette sur le cuirassé "DANTON", il disparaît en mer, victime du torpillage du bâtiment.

Citation à l'ordre de l'Armée navale : " Officier de manoeuvre auprès du commandant. A fait preuve d'un remarquable sang-froid ; a quitté la passerelle le dernier, sur l'ordre du commandant. Mort pour la France."

Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest, transcrit dans cette commune le 29 novembre suivant. Dernier domicile à Toulon.

V DUBUISSON Louis Auguste



Né le 1er mars 1865 à Craz (Ain) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1884, Mécanicien principal de 2^{ème} classe le 1^{er} avril 1901; port Cherbourg. Au 1^{er} janvier 1903, sur le cuirassé "Jauréguiberry", Escadre de Méditerranée (Paul Champion, C^{dt}). Mécanicien principal de 1^{ère} classe le 21 novembre 1908 ; port Toulon. Au 1^{er} janvier 1911, sur le cuirassé "Patrie", 1^{ère} Escadre (Maurice Grasset, C^{dt}). Chevalier de la Légion d'Honneur.

Le 19 mars 1917, cet officier affecté sur le cuirassé "DANTON", disparaît en mer victime du torpillage du bâtiment.

Cité à l'ordre de l'Armée navale : "S'est employé sous les ordres du commandant en second à la mise à l'eau des engins de sauvetage, n'a évacué que sur ordre formel du commandant en second. Mort pour la France".

Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest et transcrit dans cette commune le 29 novembre 1918. Dernier

domicile à Toulon.

V GALLOU Émile François

Né le 15 novembre 1894 à Brest (Finistère) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1913. Enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe le 5 février 1916.

Le 19 mars 1917, cet officier affecté sur le cuirassé "**DANTON**", disparaît en mer victime du torpillage du bâtiment.

Cité à l'ordre de l'Armée navale : " Embarqué depuis deux jours sur le **DANTON**, a fait preuve de la plus grande initiative. A pu assurer la mise à l'eau d'un plus grand nombre d'engins de sauvetage dans des conditions très délicates et a eu, dans ces circonstances, une conduite admirable."

Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest et transcrit dans cette commune le 29 novembre suivant. Dernier domicile à Ploemeur (Morbihan).

V GÉRARD Louis Léon

Né le 8 juin 1886 à Douai (Nord) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1904, Aspirant le 5 octobre 1907, Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe le 5 octobre 1909, port Brest. Le 22 avril 1910, sur le cuirassé garde-côtes "*Furieux*", Station des torpilleurs de Brest (Pierre Ronarc'h, C^{dt}). Officier breveté Canonnier.

Le 19 mars 1917, cet officier affecté sur le cuirassé "**DANTON**", disparaît en mer victime du torpillage du bâtiment.

Citation à l'ordre de l'Armée navale : " S'est employé d'après les ordres reçus à la mise à l'eau des radeaux et de tout ce qui pouvait servir au sauvetage des hommes et n'a évacué que sur l'ordre formel du commandant en second. Mort pour la France."

Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest et transcrit dans cette commune le 29 novembre suivant.

JURAMY Antoine Joseph

Né le 10 juin 1867 - Décédé.

Entre dans la Marine en 1885, Aspirant le 5 octobre 1888, Enseigne de vaisseau le 7 décembre 1890; port Toulon. Au 1^{er} janvier 1897, Second sur l'avisotransport "*Pourvoyeur*", Division navale de l'Océan Indien (C^{dt} Paul Garnault). Lieutenant de vaisseau le 16 mars 1897. Officier breveté Torpilleur. Le 3 décembre 1898, Adjoint au Directeur des Défenses sous-marines du 3^{ème} arrondissement maritime à Lorient. Au 1^{er} janvier 1901, sur le croiseur "*Châteaurenault*" en essais à Toulon (C^{dt} Jules Le Pord). Aux 1^{er} janvier 1902, 1903, Archiviste puis Professeur sur le cuirassé "*Magenta*", École des marins torpilleurs (C^{dt} Claude Richard d'Abnour puis Joseph Mallet). Officier breveté de l'École Supérieure de la Marine, promotion 1904. Au 1^{er} janvier 1911, en résidence à Paris, Aide de camp du Contre-Amiral Marie Baudry-Lacantinerie, Directeur de l'École Supérieure de la Marine, 13 rue de l'Université. Capitaine de frégate le 19 octobre 1911. Au 1^{er} janvier 1917, port Toulon.

Le 19 mars 1917, Second sur le cuirassé "**DANTON**", il figure parmi les survivants du torpillage du bâtiment par le sous-marin allemand *U64*.

Extrait des rapports officiels :

"... Au Commandant en second qui lui rendait compte d'une première visite, il dit qu'il ne pensait pas qu'il y eut danger immédiat. Après une seconde inspection au centre et à l'avant, le Capitaine de Frégate JURAMY fit un nouveau rapport dans lequel il manifesta ses craintes."

LAMBERT Prosper Jules Alfred

Né le 6 juillet 1881 à Saint André le Désert (Saône-et-Loire) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1899, Aspirant le 5 octobre 1902; port Toulon. Au 1^{er} janvier 1903, sur le croiseur "*Châteaurenault*", Escadre d'Extrême-Orient (Alfred Poidloüe, C^{dt}). Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1904. Officier breveté Interprète d'Italien en 1908. Au 1^{er} janvier 1911, sur le croiseur "*D'Estrées*", à Terre-Neuve (Jules Prouhet, C^{dt}). Lieutenant de vaisseau le 19 mars 1912.

Le 19 mars 1917, cet Officier affecté sur le cuirassé

"**DANTON**", disparaît en mer victime du torpillage du bâtiment.

Citation à l'ordre de l'Armée navale : " A assuré sur la passerelle l'exécution des ordres du commandant et n'a quitté le bâtiment qu'au dernier moment. Mort pour la France."

Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest, transcrit dans cette commune le 16 novembre suivant. Dernier domicile à Nice.

LE MARC'HADOUR Henri René



Né le 30 mars 1865 - Décédé le 30 décembre 1945.

Médecin de 2^{ème} classe radié du cadre actif le 9 juin 1896. Médecin de 1^{ère} classe versé dans le cadre de réserve le 13 juillet 1906, port Brest. En octobre 1914, Médecin de 1^{ère} classe de réserve, il est affecté à l'Etat-major du 1^{er} Régiment de Fusiliers Marins, et est cité à l'ordre de l'Armée navale en décembre suivant : " Officier d'un zèle et d'un dévouement remarquables, n'a pas cessé de donner au combat l'exemple d'un sang-froid et d'une énergie inlassables.". Médecin principal de réserve le 23 mai 1916, port : Brest.

Le 19 mars 1917, Médecin-major sur le cuirassé "**DANTON**", il figure parmi les survivants du torpillage du bâtiment par le sous-marin *U64* et est cité à nouveau à l'ordre de l'Armée navale : " A fait preuve d'une grande énergie, soignant les blessés jusqu'au dernier moment et n'a évacué que sur l'ordre du commandant. Recueilli inanimé, sitôt rappelé à la vie, s'est employé à réconforter les marins qui l'entouraient. A montré les plus belles vertus militaires."

V MEYER Georges Alexandre Joseph

Né le 24 avril 1870 à Marseille (Bouches-du-Rhône) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1889. Mécanicien principal de 2^{ème} classe le 22 avril 1906; port : Toulon. Le 17 février 1909, affecté au Service central des torpilleurs d'Ajaccio. Idem au 1^{er} janvier 1911. Mécanicien principal de 1^{ère} classe le 3 février 1911. Chevalier de la Légion d'Honneur.

Le 19 mars 1917, cet Officier affecté sur le cuirassé "**DANTON**" disparaît en mer victime du torpillage du bâtiment.

Citation à l'ordre de l'Armée navale : " A contribué, par son calme et son énergie à l'utilisation des moyens de sauvetage. Mort pour la France."

Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest, transcrit à Marseille (dernier domicile) le 15 novembre suivant.

V MIGNOT Léon Fortuné Marius

Né le 4 juillet 1863 à Marseille (Bouches-du-Rhône) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare San Pietro.

Entre dans la Marine en 1884. Mécanicien principal de 2^{ème} classe le 3 janvier 1896; port Toulon. Au 1^{er} janvier 1897, sur le croiseur "*Bugeaud*", Escadre de Méditerranée (Raymond Bigant, C^{dt}). Au 1^{er} janvier 1899, sur le croiseur "*Sfax*", Division navale de l'Océan Atlantique (André Coffinières de Nordeck, C^{dt}). Aux 1^{er} janvier 1901, 1902, sur le croiseur cuirassé "*Pothuau*", Escadre de Méditerranée (François Rabouin, C^{dt}). En mars 1903, sur le cuirassé "*Gaulois*", Escadre de Méditerranée (Pierre Le Bris, C^{dt}). Mécanicien de 1^{ère} classe le 22 avril 1906. Chevalier de la Légion d'Honneur. Au 1^{er} janvier 1911, sur le cuirassé "*Masséna*", Division des écoles de canonage (Marie Lacaze, C^{dt}). Mécanicien en chef le 10 mai 1912.

Le 19 mars 1917, cet Officier affecté sur le cuirassé "**DANTON**", disparaît en mer victime du torpillage du bâtiment.

Cité à l'ordre de l'Armée navale : " A fait preuve du plus grand calme et d'un sang-froid admirable. Par ses soins furent prises toutes dispositions judicieuses pour assurer le fonctionnement de l'appareil moteur après que le groupe des chaufferies avant eut été paralysé. S'est multiplié dans toutes les parties de son service. Mort pour la France."

Jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest et transcrit dans cette commune le 16 novembre suivant. Dernier domicile à Toulon.

ROUGÉ Georges Philippe

Né le 15 mai 1883 - Décédé.

Entre dans la Marine en qualité d'Elève commissaire le 1^{er} novembre 1905. Commissaire de 3^{ème} classe le 1^{er} novembre

1906. Commissaire de 2^{ème} classe le 1^{er} novembre 1907; port : Toulon. Commissaire de 1^{ère} classe le 26 octobre 1912. Au 1^{er} janvier 1917, port Rochefort.

Le 19 mars 1917, Officier d'administration sur le cuirassé "DANTON", il figure parmi les survivants du torpillage du bâtiment par le sous-marin allemand *U64*.

V SAINT-RAYMOND Joseph Louis Marie Bernard

Né le 12 septembre 1875 à Toulouse (Haute-Garonne) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1893, Aspirant le 5 octobre 1896; port Brest. Au 1^{er} janvier 1897, sur la frégate "*Melpomène*", École des gabiers (Pierre Daniel, C^{dt}). Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1898. Au 1^{er} janvier 1899, port Brest. Aux 1^{er} janvier 1901, 1902, Second sur l'avisoir "*Alouette*", Escadre d'Extrême-Orient (Hubert de Belloy de Saint Liénard, C^{dt}). Le 17 novembre 1902, second sur le torpilleur "*Capitaine-Mehl*", Défense mobile de la Corse (Paul Blanc, C^{dt}). Lieutenant de vaisseau le 8 janvier 1907. Le 3 août 1910, Second sur le contre-torpilleur "*Dunois*" à Dunkerque (Jean François Amet, C^{dt}). Officier breveté Canonnier. Chevalier de la Légion d'Honneur.

Le 19 mars 1917, cet Officier affecté sur le cuirassé "DANTON" disparaît en mer victime du torpillage du bâtiment.

Citation à l'ordre de l'Armée navale : " Homme de devoir et officier très énergique. A maintenu l'ordre après voir pris pour le service de l'artillerie toutes les dispositions prescrites par le commandant, sans s'inquiéter de sa propre sécurité. Mort pour la France."

Jugement déclaratif de décès rendu à Brest le 16 octobre 1918, transcrit dans la même commune le 29 novembre 1918. Dernier domicile à Toulouse.

V THOMAS du FOSSÉ de BOSMELET Jacques Henry Gaston

Né le 29 septembre 1895 à Paris - VII^{ème} (Seine) - Décédé le 19 mars 1917 en mer, au sud de la Sardaigne, à 25 milles SW du phare de San Pietro.

Entre dans la Marine en 1913, Enseigne de vaisseau de 2^{ème}

classe le 5 février 1916.

Le 19 mars 1917, Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe affecté sur le cuirassé "DANTON", il disparaît en mer victime du torpillage du bâtiment.

Cité à l'ordre de l'Armée navale : " Embarqué depuis deux jours sur le **DANTON**, a fait preuve de la plus grande initiative. A pu assurer la mise à l'eau d'un plus grand nombre d'engins de sauvetage dans des conditions très délicates et a eu, dans ces circonstances, une conduite admirable."

Jugement déclaratif de décès rendu à Brest le 16 octobre 1918, transcrit dans cette commune le 16 novembre 1918. Dernier domicile à Le Fossé (Seine-Maritime).

Officiers Mariniers (par grade et ordre alphabétique) :

✓ **BURRET Pierre Antoine Louis**, né le 13 juin 1879 à BORDEAUX (Gironde), Premier Maître Fourrier.

✓ **GOULVESTRE Guillaume Marcel**, né le 22 juin 1869 à PLÉGUIEN (Côtes-d'Armor), Premier Maître de manoeuvre.

✓ **LE CHEVER Louis François Corentin**, né le 23 septembre 1875 à PONT-L'ABBÉ (Finistère), Premier Maître Timonier.

✓ **MINY Charles Joseph**, né le 22 février 1875 à CLOHARS-CARNOËT (Finistère), Premier Maître Fusilier.

✓ **PIGNET Charles Edouard**, né le 4 novembre 1889 à GRANVILLE (Manche), Premier Maître de manoeuvre.

✓ **TALON Henri Louis Émile**, né le 4 novembre 1895 à TOULON (Var), Premier Maître Médecin auxiliaire (ou origine : 80 Domléger-Longvillers /et/ 83 Toulon (né le 4 mars 1895)⁽⁹⁾)

✓ **CAPELLE Robert Alcide**, né le 13 juillet 1891 à CARDIFF, GRANDE-BRETAGNE, Maître Mécanicien

✓ **FORICHER Paul Ferdinand**, né le 4 février 1876 à BREST (Finistère), Maître Mécanicien.

✓ **LE BLOUCH Alexandre Auguste Marie**, né le 25 avril 1881 à LÉZARDRIEUX (Côtes-d'Armor), Maître Canonnier.

✓ **LE VERGOZ Émile Jean Pierre**, né le ... à ..., Maître Mécanicien. Matricule 6097 à BREST.

✓ **LEMOIGNE Louis**, né le 20 mars 1882 à VALOGNES (Manche), Maître Fourrier.

⁹ Origine : <http://www.memorial-genweb.org/~memorial2/>

V **OLLIVIER Joseph Antoine**, né le 13 octobre 1874 à BREST (Finistère), Maître Armurier (ou V **OLLIVIER Joseph Adolphe** - Maître Armurier - Origine : 29 Brest (né le 13 octobre 1874) (°))

V **ALIX Jean Marie**, né le 9 mars 1880 à TELGRUC-sur-MER (Finistère), Second Maître Fusilier.

V **BALCON Jean Joseph**, né le 6 juin 1872 à LAMBÉZELLE (Finistère), Second Maître Fusilier.

V **CHALM Daniel Yves**, né le 3 août 1872 à ESQUIBIEN (Finistère), Second Maître Chauffeur. (ou V **CHALM Daniel Yves** - Maître Chauffeur - Origine : 29 Audierne /et/ 29 Esquibien (né le 3 août 1872) (°).)

V **CORFA Goulven Marie**, né le 8 juin 1879 à KERNILIS (Finistère), Second Maître Mécanicien.

V **COSSEC Eugène Joseph Marie**, né le 1er avril 1892 à DAMGAN (Morbihan), Second Maître Mécanicien.

V **FERREC Jean Louis Emmanuel**, né le 1er novembre 1875 à LORIENT (Morbihan), Second Maître Mécanicien.

V **FLOCH Pierre Tanguy**, né le 30 avril 1884 à GUIPAVAS (Finistère), Second Maître Artificier.

V **GOULARD Louis Joseph Marie**, né le 15 novembre 1893 à TOULON (Var), Second Maître Commis.

V **GUÉGUEN François Marie**, né le 11 novembre 1886 à BODILIS (Finistère), Second Maître Canonnier.

V **GUILLOU François Marie**, né le 25 février 1885 à TAULÉ (Finistère), Second Maître Canonnier.

V **GUILLOU Joseph**, né le 26 août 1872 à PLEUMEUR-GAUTIER (Côtes-d'Armor), Second Maître Chauffeur.

V **HERNOT Joseph**, né le 9 janvier 1873 à PLOUGASTEL-DAOULAS (Finistère), Second Maître Chauffeur.

V **JOURDEN Edouard Marie**, né le 19 novembre 1879 à PLOUARZEL (Finistère), Second Maître Mécanicien.

V **L'ANTHOËN Jean Baptiste**, né le 13 septembre 1890 à PLOUGRESCANT (Côtes-d'Armor), Second Maître Canonnier.

V **L'HOSTIS Jean Marie**, né le 8 avril 1886 à MILIZAC (Finistère), Second Maître Artificier.

V **LE BELLEC Eugène Jacques Gabriel**, né le 25 juin 1871 à BREST (Finistère), Second Maître Électricien. (ou V **LE BELLEC Eugène Jacques Gabriel** - Maître Électricien Origine : 29 Brest (né le 25 juin 1871) (°).)

V **LE CANN Pierre Olivier**, né le 26 avril 1878 à LOGONNA-DAOULAS (Finistère), Second Maître Canonnier. (ou V **LE CANN Pierre Olivier** - Quartier-maître Canonnier - Origine : 29 Logonna-Daoulas (né le 26 avril 1878) (°).)

V **LE CORNOUX Joseph Louis Jean Baptiste**, né le 18 mai 1893 à PLOURHAN (Côtes-d'Armor), Second Maître Canonnier.

- V **LE GULLEDEC Joseph Victor François**, né le 23 janvier 1892 à Le PALAIS (Morbihan), Second Maître Mécanicien.
- V **LE MONZE Alain Marie**, né le 15 mai 1880 à TELGRUC-sur-MER (Finistère), Second Maître Mécanicien.
- V **MAGUÉRÈS Gabriel Marie**, né le 2 février 1887 à SAINT-MARC (Finistère), Second Maître Mécanicien.
- V **MALÉGEANT Yves Marie**, né le 6 septembre 1893 à PLOURIVO (Côtes-d'Armor), Second Maître Canonnier.
- V **MINGAM Jean Marie**, né le 29 janvier 1879 à SAINT-CADOU (Finistère), Second Maître Électricien.
- V **MOUDENNER Jacques Marie**, né le 23 novembre 1880 à LANDÉVENNEC (Finistère), Second Maître Canonnier.
- V **PÉDEL Goulven Vincent**, né le 18 janvier 1889 à LOPERHET (Finistère), Second Maître Mécanicien.
- V **PHÉLEP Henri**, né le 10 décembre 1880 à LAMBÉZELLEC (Finistère), Second Maître Armurier.
- V **POULHAZAN Jean François Guillaume Marie**, né le 31 juillet 1888 à PLOGOFF (Finistère), Second Maître Mécanicien.
- V **RAGUÉNEZ François**, né le ... à ..., Second Maître Manoeuvrier. Matricule 1314 à CAMARET.
- V **TILLY Charles Marie**, né le 12 janvier 1888 à PLEUMEUR-GAUTIER (Côtes-d'Armor), Second Maître Canonnier.
- V **TRÉHIOU Yves Marie**, né le 8 octobre 1882 à SAINT-AGATHON (Côtes-d'Armor), Second Maître Canonnier.

Quartiers-Mâîtres (par ordre alphabétique) :

- V **AGEZ François Joseph Léon Laurent**, né le 10 août 1891 à GRAND-FORT-PHILIPPE (Nord), Manoeuvrier.
- V **ANSQUER Jean Yves**, né le 24 novembre 1882 à CLÉDEN-CAP-SIZUN (Finistère), Chauffeur.
- V **AUDREN Joseph Marie**, né le 1^{er} février 1874 à QUIMPERLÉ (Finistère), Clairon.
- V **BAILLE André Marius Gérard**, né le 23 février 1894 à TOULON (Var), Armurier.
- V **BATTESTI Toussaint**, né le 21 août 1891 à AJACCIO (Corse-du-Sud), Canonnier
- V **BONIZEC Corentin Hervé**, né le 3 juin 1890 à PEUMÉRIT (Finistère), Canonnier.
- V **CAPDUPUY Augustin Joseph**, né le 9 septembre 1888 à CASTETS (Landes), Boulanger-coq.
- V **CHEMIN Gustave Elie**, né le 11 mai 1889 à MARENNES (Charente-Maritime), Manoeuvrier.
- V **CHOMEL Paul Charles Eugène**, né le 12 février 1894 à PEYRINS (Drôme), Électricien.
- V **CLAVEL Ferdinand**, né le 18 avril 1892 à BAYON-sur-GIRONDE (Gironde), Mécanicien.

V **CLAVIER Joseph Marie Jean Baptiste**, né le 2 août 1891 à SAINT-PÔTAN (Côtes-d'Armor), Maneuvrier.

V **DAVID Joseph Auguste René**, né le 5 mars 1884 à BOUAYE (Loire-Atlantique), Cuisinier. (Ou V **DAVID Joseph Auguste René** - Matelot Cuisinier - Origine : 44 Braye (né le 5 mars 1884) (°).)

V **DUMOULIN Marius Émile Barthélemy**, né le 18 mars 1893 à TOULON (Var), Armurier.

V **FILIPPI Vincent Jean**, né le 4 mars 1890 à BASTIA (Haute-Corse), Électricien.

V **GUIGUES Edouard Auguste**, né le 15 décembre 1891 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), Mécanicien.

V **HÉRISSÉ Léon Armand**, né le 15 janvier 1893 à VERRUYES (Deux-Sèvres), Mécanicien.

V **JAFFRY Jean Yves**, né le 11 octobre 1886 à ESQUIBIEN (Finistère), Chauffeur.

V **L'HOSTIS Jean**, né le 30 décembre 1881 à PLOURIN (Finistère), Chauffeur.

V **LARREUR Mathieu**, né le 20 novembre 1892 à PLOUGASTEL-DAOULAS (Finistère), Canonnier.

V **LE BAIL Marcel Etienne**, né le 25 mars 1894 à CAUDAN (Morbihan), Canonnier.

V **LE BARS Jean Marie**, né le 5 novembre 1892 à PLOUGASTEL-DAOULAS (Finistère), Canonnier.

V **LE DUOT Pierre Louis**, né le 9 décembre 1892 à ROSCANVEL (Finistère), Infirmier.

V **LE GOFF François Marie**, né le 15 février 1889 à PLOUGUERNEAU (Finistère), Manoeuvrier.

V **LE GUEN Alphonse Yves Marie**, né le 24 septembre 1888 à PLOUÉZEC (Côtes-d'Armor), Manoeuvrier.

V **LE GUEN Gustave Marie**, né le 11 août 1886 à KERLOUAN (Finistère), Chauffeur.

V **LE GUILLOUX Joseph François**, né le 15 mars 1890 à LOUARGAT (Côtes-d'Armor), Canonnier.

V **LE MAOÛT Louis René**, né le 10 février 1894 à LANNION (Côtes-d'Armor), Canonnier.

V **LE PENVEN Louis Marie**, né le 23 octobre 1888 à PERROS-GUIREC (Côtes-d'Armor), Manoeuvrier.

V **LÉVÊQUE Pierre Marie Célestin**, né le 14 mai 1889 à BREST (Finistère), Canonnier.

V **MARJOU Auguste Marie**, né le 27 janvier 1893 à PLEUBIAN (Côtes-d'Armor), Canonnier.

V **MÉNEZ Guillaume Marie**, né le 10 mars 1892 à SIZUN (Finistère), Manoeuvrier.

V **MICHAUD Philibert**, né le 28 juin 1892 à GRIGNY (Rhône), Mécanicien.

V **MIÈGE Gabriel Alix**, né le 14 avril 1893 à LYON (Rhône), Timonier.

- ✓ **MONTHEIL René Jean**, né le 3 janvier 1891 à ANGOULÊME (Charente).
- ✓ **MOYSAN Guillaume Marie**, né le 22 février 1891 à GUILVINEC (Finistère), Canonnier.
- ✓ **PÉRALDI Antoine Félix**, né le 4 février 1888 à OLMETO (Corse-du-Sud), Mécanicien.
- ✓ **POINEAU William**, né le 17 avril 1891 à ESNANDES (Charente-Maritime), Électricien.
- ✓ **RAVAUD Albert**, né le 1er janvier 1894 à GOURVILLE (Charente), Boulanger coq.
- ✓ **RIOU Michel**, né le 19 février 1874 à PLOUGUERNEAU (Finistère), Chauffeur.
- ✓ **ROMUALD Louis Marie**, né le 27 février 1892 à PONT-SCORFF (Morbihan), Canonnier.
- ✓ **STÉPHAN Laurent Marie**, né le 4 juin 1884 à GROIX (Morbihan), Timonier. (Ou ✓ **STEPHANT Laurent Marie** - Origine : 56 Groix (né le 4 juin 1884) (?).)
- ✓ **THIBAUD Lucien Valentin Joseph**, né le 8 mai 1892 à SAINT-NAZAIRE (Loire-Atlantique), Manoeuvrier.
- ✓ **THÉPOT Jean Marie**, né le 24 mai 1895 à BREST (Finistère), Canonnier.

Matelots de 1^{ère} classe (par ordre alphabétique) :

- ✓ **ARROUET Francis**, né le 12 mai 1891 à SAINT-JULIEN-de-CONCELLES (Loire-Atlantique), Chauffeur.
- ✓ **BERTHO Eugène Emmanuel**, né le 6 octobre 1892 à MESQUER (Loire-Atlantique), Mécanicien.
- ✓ **BROSSARD Marcel Victor Joseph**, né le ... à ..., Électricien. Matricule 98476, 2^{ème} arrd^t maritime.
- ✓ **BROUDIN Joseph Marie**, né le 21 octobre 1890 à PLOUNÉOUR-TREZ (Finistère), Chauffeur.
- ✓ **CARDON Louis Charles**, né le 22 mai 1894 à PARIS XIV^{ème} (Seine), Chauffeur.
- ✓ **CHAMBRIN Jean François**, né le 3 mai 1890 à PLOURHAN (Côtes-d'Armor), sans spécialité.
- ✓ **CLAUDIN Charles Marcel**, né le 4 avril 1892 à BLAINVILLE-sur-L'EAU (Meurthe-et-Moselle), sans spécialité.
- ✓ **DELTOUR Louis Adolphe Auguste**, né le 26 janvier 1893 à AMBLETEUSE (Pas-de-Calais), Mécanicien.
- ✓ **DUPUIS Claude**, né le 11 avril 1891 à LE CREUSOT (Saône-et-Loire), Mécanicien.
- ✓ **FRANCESCHI Jacques Marie**, né le 17 décembre 1894 à BASTIA (Haute-Corse), Canonnier.
- ✓ **GRÉGOIRE Henri Armand**, né le 7 septembre 1893 à MONTHERMÉ (Ardennes), Chauffeur. (ou ✓ **GRÉGOIRE**

Henri Armand - Matelot – Chauffeur - Origine : 54 Homécourt /et/ 08 Monthermé (né le 7 septembre 1893) (°).

✓ **GOULARD Philippe Auguste René**, né le 12 septembre 1892 à LA SAUVETAT-DU-DROPT (Lot-et-Garonne), Canonnier.

✓ **HERRY Henri René**, né le 7 février 1891 à LOGONNA-DAOULAS (Finistère), sans spécialité.

✓ **KERSAUDY Joseph Marie**, né le 10 janvier 1891 à ROSCANVEL (Finistère), sans spécialité.

✓ **LE GALL Pierre Marie**, né le 30 mai 1896 à PLOUJEAN (Finistère), Canonnier. (ou ✓ **LE GALL Pierre, Marie**, né le 30 mai 1896 à Ploujean - aujourd'hui Morlaix - (Finistère) et domicilié à Morlaix (Finistère), Matelot de 2^e classe canonnier, Matricule n° 98.325-2 (Jug. Trib. Brest, 16 oct. 1918, transcrit à Morlaix, le 10 nov. 1918).)

✓ **LE HUBY Henri**, né le 30 juillet 1892 à PAIMPOL (Côtes-d'Armor), sans spécialité.

✓ **LECARBONNIER René Léon Désiré**, né le 29 octobre 1893 à CHERBOURG (Manche), Mécanicien.

✓ **LEFRANCOIS Lucien Auguste**, né le 9 février 1895 à CARQUEBUT (Manche), Chauffeur.

✓ **MONOT Isidore Corentin Marie**, né le 13 janvier 1891 à LOCTUDY (Finistère), sans spécialité.

✓ **OVISTE Jules Antoine**, né le 31 décembre 1893 à VILLEFRANCHE-sur-SAÔNE (Rhône), Chauffeur.

✓ **PERRAULT Charles Ernest**, né le 29 novembre 1890 à ÉTAPLES (Pas-de-Calais), sans spécialité.

✓ **POGGI Angelo François Bazille**, né le... à ..., sans spécialité. Matricule 861 à BASTIA.

✓ **QUESNEL Lucien Louis Albert**, né le 31 décembre 1891 à Le CROTOY (Somme), sans spécialité.

✓ **ROMBACH Pierre**, né le ... à ..., Canonnier. Matricule 37543, 3^{ème} arrd^l maritime.

✓ **ROUET Yves**, né le 24 juin 1891 à SAINT-PIERRE-QUILBIGNON (Finistère), Fusilier.

✓ **SACCOMAN Louis Marius**, né le ... à ..., sans spécialité. Matricule 7166 à MARSEILLE.

✓ **SAUVAIGO François**, né le 14 mai 1891 à CAGNES-sur-MER (Alpes-Maritimes), sans spécialité.

✓ **SAUVEUR Louis José**, né le 6 avril 1891 à ORAN, ALGÉRIE; Fourrier.

✓ **TOUPIN Jean Marie**, né le 14 décembre 1892 à PLOËZAL (Côtes-d'Armor), Chauffeur.

✓ **VIAU Albert**, né le 13 février 1897 à ORAN, ALGÉRIE, Mécanicien.

Matelots de 2^{ème} classe (par ordre alphabétique) :

- ✓ **AURIOL Jean Robert**, né le 7 avril 1892 à MAURY (Pyrénées-Orientales), sans spécialité.
- ✓ **BANSE Pierre dit Octave**, né le 14 septembre 1880 à LANTON (Gironde), sans spécialité.
- ✓ **BERTRAND Louis Roger**, né le 7 août 1898 à COGNAC (Charente), Fusilier.
- ✓ **BRÉLIVET Henri Corentin**, né le 9 décembre 1893 à DOUARNENEZ (Finistère), Gabier.
- ✓ **BRESSAND Gabriel Auguste**, né le 3 mars 1892 à CHÂLON-sur-SAÔNE (Saône-et-Loire), Mécanicien.
- ✓ **BRUN Lucien François**, né le 8 novembre 1888 à VEDÈNE (Vaucluse), sans spécialité.
- ✓ **CABASSON Joseph Angelin**, né le 11 avril 1895 à CLAVIERS (Var), Chauffeur. (ou ✓ **CABASSON Joseph Angelin** – Matelot - Origine : 83 Le Muy ⁽⁹⁾.)
- ✓ **CALVETTI Raphaël Georges François**, né le 8 janvier 1889 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), Maître d'Hôtel.
- ✓ **CARDUNER Pierre Yves François Marie**, né le 14 avril 1891 à MELGVEN (Finistère), sans spécialité.
- ✓ **CARIOU Sébastien**, né le 28 octobre 1891 à SAINT-SERVAN-sur-MER, Gabier.
- ✓ **CHOLAT Paul Léon**, né le 20 juillet 1894 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), sans spécialité.
- ✓ **CLAVERIE Jean Baptiste**, né le 3 mai 1892 à MOUGUERRE (Pyrénées-Atlantiques), Maître d'Hôtel.
- ✓ **COLIN François Joseph**, né le 14 février 1898 à QUIMPERLÉ (Finistère), Fusilier.
- ✓ **CONTE Jean Baptiste**, né le 20 novembre 1893 à GUYOTVILLE, ALGÉRIE, sans spécialité.
- ✓ **COSTA Ernest Marius**, né le 21 juin 1898 à La SEYNE-sur-MER (Var), Mécanicien.
- ✓ **COZIEN Guillaume Florentin**, né le 22 février 1889 à BREST (Finistère), sans spécialité.
- ✓ **DESEIGNE Auguste Jérôme**, né le 22 septembre 1893 à MARCK (Pas-de-Calais), Chauffeur.
- ✓ **DESTANDAU Sylvain**, né le 23 février 1898 à OSSÈS (Pyrénées-Atlantiques), Timonier.
- ✓ **DRÉVILLE Arsène Constant Casimir**, né le 6 juillet 1898 à SAINT-JUST-en-CHAUSSÉE (Oise), Canonnier.
- ✓ **EDÉ Ernest Louis**, né le 17 novembre 1895 à PARIS VII^{ème} (Seine), sans spécialité.
- ✓ **FRAYSSE Robert Marius**, né le 14 février 1892 à GRASSE (Alpes-Maritimes), Boulanger-coq. (ou ✓ **FRAYSSE Robert** – Matelot - Origine : 83 Le Luc ⁽⁹⁾.)
- ✓ **FERMENT Gaston Adolphe**, né le 21 août 1892 à Le CROTOY (Somme), sans spécialité.
- ✓ **GARDIN Georges Louis Henri**, né le 17 septembre 1893 à CHERBOURG (Manche), Mécanicien.

- V **GIBERT Pierre Vincent**, né le 21 octobre 1879 à GRUISSAN (Aude), Canonnier auxiliaire.
- V **GOARDET Yves Marie**, né le 7 décembre 1879 à CONCARNEAU (Finistère), Canonnier auxiliaire.
- V **GUEIRARD François Marius Jacques**, né le 27 janvier 1888 à TOULON (Var), sans spécialité.
- V **GUÉZENNEC Yves Marie**, né le 27 juin 1887 à HENVIC (Finistère), Gabier.
- V **GUILLORET Jean Marie Célestin Pierre**, né le 25 janvier 1890 à La MEILLERAYE-de-BRETAGNE (Loire-Atlantique), Maître d'hôtel.
- V **HAÏRA Armand Henri**, né le 24 février 1893 à URRUGNE (Pyrénées-Atlantiques), Torpilleur.
- V **ITTÉ Pierre**, né le 17 novembre 1894 à USTOU (Ariège), Canonnier.
- V **JULIÉ Gaston Paul**, né le 19 février 1893 à VANVES (Hauts-de-Seine), Mécanicien.
- V **JUNQUA Louis Émile Paul**, né le 16 mai 1895 à La SAUVETAT (Gers), Canonnier.
- V **KERMAÏDIC Pierre Marie**, né le 20 mars 1891 à LANDÉDA (Finistère), Chauffeur.
- V **L'HÉVÉDER Louis Marie**, né le 1er mars 1892 à PERROS-GUIREC (Côtes-d'Armor), Chauffeur.
- V **LACAN Roger**, né le 16 février 1895 à BORDEAUX (Gironde), Fourrier. (ou V **LACAN Arnaud Roger** - Matelot fourrier - Origine : 64 Bayonne (°).)
- V **LACHAISE Marcel Athanase**, né le 17 novembre 1893 à BALLON (Charente-Maritime), Fusilier.
- V **LE BIDEAU Joseph Marie**, né le 20 mars 1894 à BRELEVENEZ (Côtes-d'Armor), Fusilier.
- V **LE BOT Paul**, né le 14 avril 1891 à PLOUGASTEL-DAOULAS (Finistère), Clairon.
- V **LE KIEFFRE Albert Paul**, né le 2 septembre 1894 à DENAIN (Nord), Mécanicien.
- V **LEBLANC François**, né le 29 juin 1892 à Le CREUSOT (Saône-et-Loire), sans spécialité.
- V **MAGNAT Eloi Jean Paul**, né le 29 mai 1898 à CHANAS (Isère), Mécanicien.
- V **MAHIEU Maurice François Auguste Louis**, né le 11 juillet 1895 à Le ROZEL (Manche), Chauffeur.
- V **MARIOTTI Godefroy**, né le 14 octobre 1893 à BORGIO (Haute-Corse), Canonnier.
- V **MATHIEU Marcel Jules**, né le 18 septembre 1894 à GENÈVE, SUISSE, Canonnier. (ou V **MATHIEU Marcel Jules** - Apprenti Marin - Origine : Suisse - Genève (né le 18 septembre 1894) (°).)
- V **MATHIEU Sadi François Marceau**, né le 4 juillet 1894 à PAULHAN (Hérault), Mécanicien.

- ✓ **MONTANARD Paul Émile**, né le 7 mai 1893 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), Chauffeur.
- ✓ **MONTAUT Edouard**, né le 21 janvier 1892 à BORDEAUX (Gironde), Canonnier.
- ✓ **MONTÉGUT Pierre Gaston**, né le 9 avril 1892 à VAYRES (Gironde), Chauffeur.
- ✓ **MORON Louis Marie**, né le 28 janvier 1897 à PLOUHINEC (Morbihan), Fusilier.
- ✓ **NIER Henri Frédéric**, né le 20 septembre 1891 à TREFFORT (Isère), Canonnier.
- ✓ **PARRIN Marius Joseph**, né le 19 février 1891 à SIX-FOURS-les-PLAGES (Var), sans spécialité.
- ✓ **PAUCHET Lucien Albert Arsène**, né le 22 avril 1898 à LONGPRÉ-les-CORPS-SAINTS (Somme), Canonnier.
- ✓ **PÉNABAILLE André Paul**, né le 1^{er} juillet 1898 à NÎMES (Gard), Mécanicien.
- ✓ **PERRACHON François**, né le 30 janvier 1893 à VILLEFRANCHE-sur-SAÔNE (Rhône), Fusilier.
- ✓ **PIRON Louis**, né le 25 août 1894 à MÉRY-CORBON (Calvados), Mécanicien.
- ✓ **POISSON Henri Eugène**, né le 18 mai 1893 à DANNEMARIE (Yvelines), Canonnier.
- ✓ **PONTONNIER Raymond Raoul Robert**, né le 12 février 1896 à ORLÉANS (Loiret), Fourrier.
- ✓ **POTET Joseph Louis Marie**, né le 8 août 1885 à La PLAINE-sur-MER (Loire-Atlantique), sans spécialité.
- ✓ **PRILLIEZ Lucien**, né le 20 avril 1892 à CALAIS (Pas-de-Calais), Canonnier.
- ✓ **QUAILE Frédéric Constant Louis**, né le ... à ..., Mécanicien provisoire. Matricule 63111, 5^{ème} arrd^t maritime.
- ✓ **QUÉMARD Louis François Mathurin**, né le 19 août 1896 à PLÉRIN (Côtes-d'Armor), Gabier.
- ✓ **STEPHAN Robert Jean**, né le 19 mars 1894 à PARIS X^{ème} (Seine), sans spécialité.
- ✓ **TESSIER Louis Pierre Victor**, né le ... à ..., sans spécialité. Matricule 1754, Les SABLES d'OLONNE.
- ✓ **VIAL Émile**, né le 23 novembre 1887 à GRENOBLE (Isère), sans spécialité.
- ✓ **VIBOREL Louis Marius**, né le 15 novembre 1893 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), Canonnier.

Matelots de 3^{ème} classe (par ordre alphabétique) :

- ✓ **AVRIL Albert André**, né le 19 juillet 1893 à PARIS XVII^{ème} (Seine), sans spécialité.
- ✓ **BATH Louis**, né le 17 mai 1896 à LYON VI^{ème} (Rhône), sans spécialité.

- V **BENIGNI Alexandre**, né le 6 septembre 1895 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), sans spécialité.
- V **BERNARD Alfred Henri**, né le 2 décembre 1889 à ROCHEFORT (Charente-Maritime), sans spécialité.
- V **BERNARD Georges Léon Marie**, né le 7 février 1888 à Le PELLERIN (Loire-Atlantique), sans spécialité.
- V **BESSARD Louis Aimé Auguste**, né le 10 mai 1893 à GIGNY (Jura), sans spécialité.
- V **BLOTEAU René**, né le 29 novembre 1893 à ROCHEFORT (Charente-Maritime), sans spécialité.
- V **BOURGAIN Louis Marie**, né le 5 mai 1897 à OUTREAU (Pas-de-Calais), sans spécialité.
- V **BROUSTE Albert**, né le 28 septembre 1892 à MONT-de-MARSAN (Landes), sans spécialité.
- V **CHADOUX Alexandre**, né le 4 janvier 1885 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), Fusilier auxiliaire.
- V **CHEMIN Louis**, né le 10 juin 1881 à SAINT-PIERRE-d'OLÉRON (Charente-Maritime), Canonnier auxiliaire.
- V **CORBET Jean Camille Adolphe**, né le 7 juin 1896 à LE HAVRE (Seine-Maritime), sans spécialité.
- V **COUTANCEAU Prudent Marin**, né le ... à ..., sans spécialité. Matricule 923, Île d'Yeu.
- V **DALLONI Paul Victor**, né le 22 janvier 1894 à SAINT-TROPEZ (Var), sans spécialité.
- V **DE FALCO Michel Augustin**, né le 28 août 1895 à BÔNE, ALGÉRIE, sans spécialité.
- V **DEGUAY Philippe Jean**, né le 25 septembre 1894 à Le MESNIL-sur-OGER (Marne), Électricien provisoire.
- V **DESVERGNE Jean**, né le 6 décembre 1893 à ANGOULÊME (Charente), sans spécialité.
- V **DEZÈS Joseph**, né le 20 avril 1898 à BAYONNE (Pyrénées-Atlantiques), sans spécialité.
- V **DONATI Victor Alfred**, né le 22 mai 1895 à CENTURI (Haute-Corse), sans spécialité.
- V **DOUARIN Joachim François Marie**, né le 6 avril 1892 à l'ÎLE-d'ARZ (Morbihan), sans spécialité.
- V **DOUGUET Yves**, né le 18 juillet 1892 à PORT-LAUNAY (Finistère), sans spécialité.
- V **DROFF Raymond**, né le 2 avril 1891 à KERLOUAN (Finistère), sans spécialité.
- V **DURRIEU Jean Gabriel**, né le 27 novembre 1893 à BORDEAUX (Gironde), sans spécialité.
- V **EYGASIER Marius Clément Félix**, né le 10 juin 1898 à MARTIGUES (Bouches-du-Rhône), sans spécialité. (ou V **EYGASIER Marius Clément Félix** – Matelot - Origine : 83 Toulon (°).)
- V **EYGASIER Valentin Lazare**, né le 10 juin 1898 à MARTIGUES (Bouches-du-Rhône), sans spécialité. (ou V

EYGASIER Valentin Lazare – Matelot - Origine : 83 Toulon (°.)

✓ **EYGASIER Victorin Joseph**, né le 9 février 1889 à ISTRES (Bouches-du-Rhône), sans spécialité.

✓ **FAUCHERAND Émile**, né le 21 janvier 1897 à Le PORTEL (Pas-de-Calais), sans spécialité.

✓ **FILZ Hilaire Louis Alphonse**, né le 3 mai 1895 à PARIS XIV^{ème} (Seine), sans spécialité.

✓ **GALIPOT Louis Charles**, né le 4 février 1891 à SAINT-SERVAN-sur-MER (Ille-et-Vilaine), sans spécialité. (ou ✓ **GALIPOT Louis** – Marin - Origine : 35 Saint-Servan-sur-Mer /et/ 35 Saint-Malo (°).)

✓ **GAUTREAU Léopold**, né le 29 juillet 1889 à ESNANDES (Charente-Maritime), sans spécialité;

✓ **GÉGOT Nicolas**, né le 2 juillet 1881 à l'Ile de BATZ (Finistère), sans spécialité.

✓ **GOUÉRÉ Hervé**, né le 28 décembre 1895 à BREST (Finistère), sans spécialité.

✓ **GROSSAN Alexandre Eugène**, né le 14 décembre 1898 à LYON 2^{ème} (Rhône), sans spécialité.

✓ **GUEICHA Lucien**, né le 6 janvier 1894 à ALGER, ALGÉRIE, sans spécialité.

✓ **HIGOUNINE Albert Louis**, né le ... à ..., sans spécialité. Matricule 367 à Sète.

✓ **LAISNEY Jean Baptiste Charles Auguste**, né le 12 septembre 1893 à SORTOSVILLE (Manche), sans spécialité.

✓ **LAURI Roch**, né le 8 novembre 1891 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), sans spécialité.

✓ **LE CARLIER DE VESLUD Alfred Henri**, né le 22 avril 1898 à DUNKERQUE (Nord), sans spécialité.

✓ **LE SAINT Raoul Yves Marie**, né le 11 février 1893 à MANTES-la-... (Yvelines), sans spécialité.

✓ **LEDOUX Adolphe Noël Stanislas**, né le 26 septembre 1895 à Le TRÉPORT (Seine-Maritime), sans spécialité.

✓ **LOUPY Joseph**, né le 30 août 1893 à MÈZE (Hérault), sans spécialité.

✓ **MAMMALELLA Michel Marius**, né le 18 août 1870 à SAINT-MANDRIER (Var), sans spécialité.

✓ **MARTIN Adolphe Marius Brutus**, né le 30 juillet 1885 à TOULON (Var), sans spécialité.

✓ **MAUNIER Fernand Jules**, né le 1^{er} décembre 1898 à L'ISLE-sur-la-SORGUE (Vaucluse), sans spécialité.

✓ **MAZUY Léon Eugène**, né le 28 novembre 1894 à BOULOGNE-sur-MER (Pas-de-Calais), sans spécialité.

✓ **METTE Sénateur Louis Charles**, né le 4 août 1893 à DIEPPE (Seine-Maritime), sans spécialité.

✓ **MINTER Yves Marie**, né le ... à ..., sans spécialité. Matricule 30509 à PAIMPOL.

- ✓ **MONOT Sylvain François Marie**, né le ... à ..., sans spécialité. Matricule 7995 à QUIMPER.
- ✓ **MOREL René Jean Baptiste Théophile Prosper**, né le 25 juin 1893 à BROUAINS (Manche), sans spécialité.
- ✓ **MOYSAN Jacques Marie Joseph**, né le 4 décembre 1892 à LORIENT (Morbihan), sans spécialité.
- ✓ **NAVARRON Charles Jean**, né le 22 mai 1892 à CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme), sans spécialité.
- ✓ **NICOLAS Émile Paul Léon**, né le 3 mars 1893 à BOULOGNE-sur-MER (Pas de Calais), sans spécialité.
- ✓ **NICOLAS Louis Arsène**, né le 9 janvier 1894 à CHEPNIERS (Charente-Maritime), sans spécialité.
- ✓ **ODON Albert**, né le ... à ..., sans spécialité. Matricule 39723 1^{er} arrd^l maritime.
- ✓ **ORTICONI François**, né le 1^{er} mai 1894 à MONTICELLO (Haute-Corse), sans spécialité.
- ✓ **PAOLI Antoine**, né le 27 février 1894 à TALASANI (Haute-Corse), sans spécialité.
- ✓ **POMÉROLE Julien Augustin Louis**, né le 7 janvier 1890 à SAINT-HIPPOLYTE (Pyrénées-Orientales), sans spécialité.
- ✓ **POUJOLS Antoine**, né le 17 octobre 1899 à CASTELNAU-MONTRATIER (Lot), sans spécialité.
- ✓ **QUÉDINET Eugène Jean Marie Joseph**, né le 6 mars 1896 aux îles SAINT-PIERRE-et-MIQUELON, sans spécialité.
- ✓ **RAMET Charles Henri**, né le 22 octobre 1893 à ÉTAPLES (Pas-de-Calais), sans spécialité.
- ✓ **REPETTO Joseph Camille**, né le 2 mai 1890 à Le CANNET (Alpes-Maritimes), sans spécialité.
- ✓ **RIOU Joseph Jean Marie Pierre Marie Ange**, né le 13 mars 1893 à PLOUBALAY (Côtes-d'Armor), sans spécialité.
- ✓ **ROBIC François Marie**, né le 11 avril 1897 à GROIX (Morbihan), sans spécialité.
- ✓ **ROLLET Jean Marie**, né le 17 février 1892 à DROITURIER (Allier), sans spécialité.
- ✓ **SINOPOLI Daniel Nicolas**, né le 22 septembre 1891 à SÈTE (Hérault), sans spécialité.
- ✓ **TAVÉRA Antoine Jérôme**, né le 4 octobre 1892 à AJACCIO (Corse-du-Sud), sans spécialité.
- ✓ **TEURTROY Gabriel Maximilien**, né le 10 mars 1884 à l'Île TUDY (Finistère), Canonnier auxiliaire.
- ✓ **TOLLIS Joseph**, né le 7 novembre 1889 à CAP BRETON (Landes), sans spécialité.
- ✓ **TOMMASI Joseph Mathieu**, né le 1^{er} janvier 1891 à BASTIA (Haute-Corse), sans spécialité.
- ✓ **TOURNEUR Georges Charles Henri**, né le 26 mai 1898 à DUNKERQUE (Nord), sans spécialité.
- ✓ **URBAN Charles Augustin Eugène**, né le 5 janvier 1893 à ERQUY (Côtes-d'Armor), sans spécialité.

✓ **VAILLANT Théodule**, né le 28 février 1897 à GROIX (Morbihan), sans spécialité.

✓ **VALLET Etienne**, né le 15 janvier 1894 à BRANDON (Saône-et-Loire), sans spécialité Aide Fourrier.

Apprentis marins (par ordre alphabétique) :

✓ **BÉJONY Ulysse François Roselin**, né le ... à ... --- Matricule 62264, 5^{ème} arrd^t maritime.

✓ **BLANC Jean Aimé Alban**, né le 15 mai 1892 à LACANAU (Gironde).

✓ **BORG Augustin**, né le 11 avril 1897 à BÔNE (Constantine), ALGÉRIE.

✓ **CANCEL Elie Jules Dominique**, né le 2 juillet 1899 à ROQUEFORT-DES-CORBIÈRES (Aude), Chauffeur auxiliaire.

✓ **CLOMET Jean**, né le 28 mai 1893 à PARIS V^{ème} (Seine).

✓ **CRÉON Pierre**, né le 13 juillet 1895 à CLAIRAC (Lot-et-Garonne).

✓ **DALLEST Delphin Louis**, né le 7 janvier 1898 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône), Aide-chauffeur.

✓ **DAUPHIN Ernest René**, né le 2 août 1899 à PLOUÉZEC (Côtes-d'Armor).

✓ **DAURIAC Edouard**, né le 5 juillet 1899 à PARIS VI^{ème} (Seine).

✓ **DE VAUCOULEURS Henri**, né le 24 août 1891 à PARIS XIV^{ème} (Seine).

✓ **ESCOFFONI Lazare Marius**, né le 30 mai 1898 à TOULON (Var).

✓ **EMERY Marcel Henri**, né le 10 octobre 1899 à DOMÈNE (Isère).

✓ **GOAZEMPIS Guillaume**, né le 12 juillet 1881 à TRÉDARZEC (Côtes-d'Armor).

✓ **HEURTIN Léon**, né le 31 janvier 1899 à NEUVILLE-sur-OISE (Val-d'Oise).

✓ **KRAEMER Séraphin Désiré**, né le 23 avril 1892 à SAINT-OUEN (Seine-Saint-Denis).

✓ **LEMOINE Georges René**, né le 26 septembre 1898 à MONTAUBAN (Tarn-et-Garonne).

✓ **LOMBARDO Marcel**, né le 31 janvier 1898 à ALGER, ALGÉRIE.

✓ **LOCHER Lucien Louis Alexandre**, né le 8 novembre 1895 à PARIS XVIII^{ème} (Seine).

✓ **MANET Jean Pierre**, né le 31 décembre 1898 à ARAULES (Haute-Loire).

✓ **MONTEIL Xavier Noël**, né le 17 octobre 1898 à LYON (Rhône).

✓ **MONT-LOUIS François Lucien Marius**, né le 19 juillet 1898 à MARSEILLE (Bouches-du-Rhône).

V **PASTORE Henri Nicolas**, né le 18 avril 1898 à ALGER, ALGÉRIE.

V **PETER Camille**, né le 18 juillet 1899 à VIEUX-THANN (Haut-Rhin).

V **QUERRARD Joseph Antoine Deville**, né le 17 novembre 1895 à SAINT-BARTHÉLEMY (Guadeloupe).

V **TERRAILLON Adrien Marius**, né le 8 juillet 1890 à LYON (Rhône).

Marins en cours d'identification :

V **PAILLET Louis Joseph** – Matelot Fourrier - Origine : 42 Belmont-de-la-Loire (né le 28 mars 1893) - Mort le 21 mars 1917 à l'hôpital de Saint-Mandrier-sur-Mer (83) (°).

V **LE FORMAL Joachim Marie** - Quartier-maître - Armurier Origine : 56 Ploemeur (né le 21 septembre 1888) (°).

Passagers :

V **BONFANTI Casimir**, né le 17 décembre 1893 à BASTIA (Haute-Corse), Matelot de 1^{ère} classe Chauffeur du "*Démocratie*".

V **LE BARS Jean, Marie**, né le 5 novembre 1892 à Plougastel-Daoulas (Finistère) et y domicilié, " disparu en mer étant passager sur le **DANTON** lors de la perte de ce cuirassé ", Quartier-maître canonnier sur la *Provence I*, Matricule n° 100.167-2 (Jug. Trib. Brest, 16 oct. 1918, transcrit à Plougastel-Daoulas, le 9 nov. 1918).

Liste établie sur la base du jugement déclaratif de décès rendu le 16 octobre 1918 à Brest et des travaux de **Gilles Jogerst**.

Marins décédés (hors du torpillage) :

V **MÉZY Raymond** – Matelot - Origine : 30 Le Grau-du-Roi - Tombé malade - Mort le 18 décembre 1916 à l'hôpital d'Achilléon (°).

Annexe 2 :

Citations à l'ordre de la division :

François GOURDOU, Brest, maître mécanicien ;
Jean MILBEO, Morlaix, quartier-maître chauffeur ;
Louis AUGIER, second maître armurier.

Citations à l'ordre du régiment :

Georges ROUGE, commissaire de 1^{re} classe ;
Jacques PEDEL, Brest, maître chauffeur ;
Jean GUILLERM, Brest, second maître chauffeur ;
Yves LE FLOCH, Paimpol, second maître chauffeur ;
Jean LE GAC, Audierne, quartier-maître chauffeur ;
Pierre LE LOUET, quartier-maître mécanicien ;
Guillaume LE MEUR, matelot chauffeur ;
Marius CAPGRAS, matelot mécanicien ;
Louis DENIZE, Toulon, maître torpilleur ;
Jean CATHELINÉAU, chauffeur breveté ;
Auguste AZIBERT, matelot aide-chauffeur ;
Yves BUANNIC, Quimper, matelot aide-chauffeur ;
Pierre NICOLAS, Lannion, matelot maître d'hôtel ;
Louis GASTAMBIDE, matelot sans spécialité.

Témoignages officiels de satisfaction :

Louis HEUPIN, mécanicien principal de 1^{re} classe ;
Benjamin HASCOUET, Brest, maître canonnier ;
Gabriel LE BRAS, Brest, maître timonier
Félix IBERT, Brest, maître voilier ;
François MOAL, Le Conquet, second maître de manoeuvre ;
Pierre GUYOMARD, quartier-maître canonnier ;
Pierre GUILLAS, Auray, quartier-maître électricien ;
Joseph SALOU, Camaret, maître mécanicien ;
Yves FURIC, Concarneau, matelot sans spécialité ;
Joseph MOHOUET, Saint-Brieuc ;
François RAOUL, matelot infirmier.

(Liste publiée par Ouest-Eclair - éd. de Caen - n° 5591, 24 nov. 1917, p. 4)

Annexe 3 :

Etat major au 1^{er} janvier 1911.

En préparation d'essais à Brest.

Commandant : Jules Habert, Capitaine de vaisseau (depuis le 1^{er} janvier 1911).

Second : Léopold Legendre, Capitaine de frégate.

Lieutenants de vaisseau :

Dessenon (fus.).

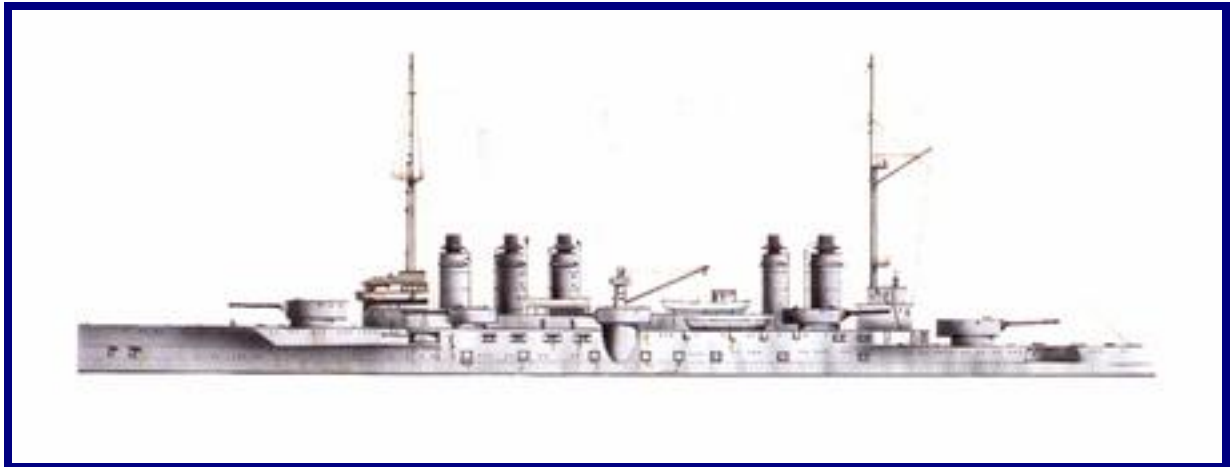
Henri Marie Magnier (torp.).

Charles Tariel (can.).

Mécanicien en chef : Charles Bessière.

Mécanicien principal de 2^{ème} classe : Pierre Stupfler.

Médecin-major : Charles Titi, Médecin principal.



Silhouette.

Annexe 4 :

Livre d'Or de la Marine - Guerre 14/18.

DANTON - Cuirassé

Extraits des rapports officiels.

Le **DANTON** avait quitté Toulon le 18 mars 1917 à 17h30 à destination de Corfou. Il était escorté par le torpilleur d'escadre *Massue*.

Il y avait à bord 946 officiers et hommes composant l'équipage, plus 155 marins passagers rejoignant leurs bâtiments.

Le poste de veille avait été pris dès la sortie de la rade.

Le 19 mars à 13h15, le **DANTON** se trouvait à 28 milles dans sud-ouest de San-Pietro faisant route à 14,5 n au S.40 E. avec crochets sur la gauche de la route. Le *Massue* faisait une route rectiligne à 1500 mètres sur son avant ; il côtoyait, par la suite, le bord droit de la zone où se trouvait le **DANTON**.

Petite brise d'O.N.O., mer clapoteuse, lames de un mètre, conditions favorables à une attaque de sous-marin. Le **DANTON** a été attaqué sans avoir vu de périscope. C'est la hune qui donna l'alarme au vu d'un sillage dont l'origine était proche, 300 à 600 mètres, au dire des témoins.

L'alerte fut ordonnée de la passerelle, le canon de 47 bâbord de la tourelle avant tira un coup de canon dans la direction du sillage et ne continua pas le feu, ne voyant pas de périscope à indiquer aux pièces. Celles-ci ne purent ouvrir le feu faute d'objectif.

Le bâtiment fut frappé coup sur coup de 2 torpilles, à l'avant et au centre. Il s'inclina de 5 à 7° sur bâbord en plongeant de l'avant et resta dans cette position.

Tout le monde eut alors l'impression que le bâtiment tiendrait ainsi : le Commandant vint sur la droite pour essayer d'atteindre Bizerte mais, au bout de dix minutes, la bande commença à s'accroître, lentement d'abord, puis rapidement, et le bâtiment chavira au bout de 30 à 35 minutes.

Au premier moment, on ne sut qu'une chose : les torpilles avaient explosé sur l'avant de la tourelle de 30 avant et par le travers des chaufferies avant, soulevant des gerbes d'eau qui retombaient sur la passerelle et vers la cheminée 3. On n'a vu qu'un seul sillage : c'est donc que les 2 torpilles se suivaient sur une même trajectoire. Il faut en conclure que l'intervalle entre les deux explosions a été de 4 à 5 secondes, l'écartement des

points d'impact étant d'environ 30 mètres et la vitesse du bâtiment de 7 mètres par seconde.

Il y eut à la seconde explosion extinction presque générale de la lumière dans la partie avant du bâtiment et dans les machines, due au bris du conducteur et à des courts-circuits car les dynamos continuaient à tourner. Dans les machines, la pression baissa au registre, mais au bout de quelques instants seulement. La chaufferie 2 fut rapidement envahie par l'eau qui se déversait par la porte de la soute à charbon. On put l'évacuer en hâte. Partout ailleurs, le personnel de service resta à son poste, les armements des pièces prêts à ouvrir le feu, les chauffeurs activant la chauffe, les mécaniciens surveillant les appareils. On doit une mention spéciale aux équipes de chauffe et de machines qui, sous la direction des officiers et des officiers-mariniers uniquement préoccupés de faire leur devoir, restèrent à leur poste, ou reçurent l'ordre d'évacuer, ne quittant leur poste qu'après avoir effectué les manœuvres nécessaires.

Comme le *Massue* qui avait rebroussé chemin tirait du canon et lançait des grenades, quelques-uns crurent que le sous-marin était coulé. On cria « Hourrah ! », on était vengé. Un ordre parfait régna jusqu'à la fin.

L'équipage fut envoyé aux postes de combat. Cet ordre ne fut que partiellement exécuté. On ne pouvait arriver dans les fonds dans la partie avant, les officiers renvoyèrent les hommes sur le pont.

Les témoignages recueillis sont trop peu précis pour suivre les progrès de la bande avec quelque certitude. Ils permettent seulement de dire que son accroissement a été lent au début pendant une dizaine de minutes, qu'il y avait 20 à 25° au bout de 15 à 20 minutes et qu'un peu plus tard le mouvement de rotation s'est continué d'une façon lente et continue jusqu'aux environs de 90°, pour se terminer par le retournement brusque.

S'il a été possible de faire cette reconstitution approximative, on ne put se rendre compte au moment du torpillage de l'importance des avaries. Tout d'abord, ainsi que nous l'avons dit, l'immobilisation du navire sous une inclinaison qui ne paraissait pas compromettante donna l'illusion que les blessures du bâtiment n'étaient pas mortelles.

Le Commandant DELAGE avait demandé si tout allait bien dans les machines et il lui avait été répondu affirmativement. Au Commandant en second qui lui rendait compte d'une première visite, il dit qu'il ne pensait pas qu'il y eut danger immédiat. Après une seconde inspection au centre et à l'avant, le Capitaine

de Frégate JURAMY fit un nouveau rapport dans lequel il manifesta ses craintes. A ce moment, les hommes remontaient du poste central, les communications étaient interrompues avec la machine. La commande électrique de la barre ne fonctionnait plus. Le Commandant donna l'ordre de mettre les embarcations à la mer. Cependant, il n'avait pas perdu tout espoir. Il avait donné l'ordre de fermer les sabords de la batterie de 75. Le maître de timonerie se rendit au compartiment de la barre pour faire actionner la roue à bras.

Des efforts avaient été faits pour combattre les effets des voies d'eau.

Le maître mécanicien LE VERGOZ (disparu) attaché au service de sécurité s'occupa des portes étanches et des soupapes de drain. Il se multiplia.

Le maître GOURIOU de service dans les chaufferies se multiplia également aux plateformes et aux chaufferies avant.

Le mécanicien en chef MIGNOT donna avec calme les ordres nécessaires aux machines et aux chaufferies. Dans les machines, l'officier de quart essaya de redresser le bâtiment en remplissant les doubles fonds tribord.

Il fut impossible de débarquer les embarcations, les convertisseurs des grues étant hors de service comme la plupart des appareils électriques.

Il en fut de même de ceux des radeaux qui étaient au centre du bâtiment. Ceux qui se trouvaient sur les tourelles et sur les plages furent jetés à la mer. Les officiers chargés de faire mettre à l'eau embarcations et radeaux firent jeter ensuite à la mer le bois qui se trouvait sur le pont, buts de tirs, planches à charbon, avirons, etc. La bande était alors très forte, on marchait difficilement sur le pont. Le Commandant donna l'ordre de faire évacuer le bâtiment.

Entre temps, les fonds avaient été évacués, tout le personnel monta avant le chavirement. On se massait à tribord arrière, les hommes franchissant les rambardes pour passer sur la coque au fur et à mesure que l'inclinaison du navire s'accroissait. Le dernier ordre du Commandant qui se tenait cramponné sur la passerelle fut de faire presser l'évacuation. Puis, se découvrant, il poussa le cri de « Vive la France ». A son imitation, mille poitrines poussèrent par trois fois ce même cri et chacun quitta le bord en se mettant à l'eau, soit par l'arrière, soit par les flancs, en se laissant glisser le long du bord. Les derniers franchirent la

quille à roulis et marchèrent sur le fond du navire pour se mettre à la mer de l'autre bord.

Il ne restait plus qu'à recueillir les naufragés qui se trouvaient sur une douzaine de radeaux, une baleinière (l'autre avait chaviré), une vedette (projetée à la mer), et surtout accrochés aux nombreuses épaves. Le *Massue* s'y employa circulant au milieu des épaves pour recueillir d'abord de préférence les isolés. Il prit ainsi près de 500 hommes en deux heures. A ce moment, le chalutier *Louise Marguerite* qui avait perçu les appels d'alarme, arrivait sur les lieux. Le *Massue* surchargé, lui laissa ses embarcations pour concourir au sauvetage et fit route sur le port le plus proche.

Rencontrant à quelques milles le chalutier *Chauveau* qui lui n'avait pas recueilli les appels, le Commandant du *Massue* l'envoya aussi sur les lieux du naufrage. Il y arriva vers 17 heures. Le *Louise Marguerite* s'éloigna avec 315 naufragés recueillis en majeure partie sur les radeaux et laissa au *Chauveau* le soin d'achever le sauvetage. Parcourant jusqu'à la nuit et faisant explorer par les embarcations le champ d'épaves, ce chalutier recueillit environ 15 hommes dont deux ne purent être rappelés à la vie.

Le *Massue* fit route sur Cagliari où il arriva à 23 heures. Le *Louise Marguerite* se dirigea sur Ajaccio qu'il atteignit le 20 à 19 heures. Le *Chauveau* passa ses naufragés sur le *Lahire* qui les porta à Toulon et continua sa croisière. L'*Epieu* et le *Catapulte* arrivèrent plus tard sur les lieux du sinistre.

Le nombre des disparus s'élève à 296. Le Commandant DELAGE, resté cramponné à sa passerelle jusqu'au bout et la plupart des officiers et officiers-mariniers ont péri. Sauf 2 soutiers qui ont pu évacuer leur chaufferie, tout le monde est monté sur le pont avant le chavirement et le plus grand nombre a succombé à la congestion ou bien à la fatigue en attendant l'arrivée des secours. Un certain nombre de naufragés n'ont pu être rappelés à la vie qu'avec des soins énergiques ; plusieurs ont succombé après avoir été recueillis.

Le médecin principal LE MARC'HADOUR raconte ainsi la fin du **DANTON** :

« La bande était si forte qu'il fallait marcher à 4 pattes dans la batterie.

Soutenu par les trois infirmiers, les 2 blessés graves furent sortis par l'embrasure du canon de 75 avant. Je suivis la même voie. Nous nous trouvions debout sur la cuirasse, juste sous la passerelle.

Je vis le Commandant qui était à l'extrémité de la passerelle, accroché à la rambarde. Près de lui étaient les capitaines DELORD et LAMBERT : « Avez-vous évacué tout votre monde ? – Oui, Commandant. – Avez-vous des blessés ? – Six, Commandant dont un grave qui est ici avec moi. – Faites évacuer tout votre monde, mon petit, il est grand temps. – C'est votre ordre Commandant ? – C'est mon ordre, mon petit. »

Le Commandant et ses deux compagnons étaient admirables de calme. Le Commandant m'a donné ses ordres avec une douceur dans la voix où je reconnus avec émotion l'intention d'un adieu. Je fis un geste de la main à mes camarades LELORD et LAMBERT et regardai autour de moi.

Le bateau était presque couché sur bâbord, la quille à roulis était hors de l'eau. Dans le lointain, j'aperçus quelques radeaux couverts de monde : je ne puis en dire le nombre. Il y avait déjà beaucoup d'hommes à la mer. A ma droite, le Lieutenant de Vaisseau COLLIN, plein d'ardeur communicative et d'héroïque bonne humeur, encourageait les hommes et jetait des espars à la mer. Les hommes debout sur la cuirasse étaient admirables de calme.

A ma gauche, mon personnel infirmier et les blessés étaient rassemblés. La bande augmentait toujours, le bateau allait chavirer.

Le Lieutenant de Vaisseau COLLIN levant sa casquette jette un cri sonore de « Vive la France », « Vive le **DANTON** ». Nous le reprenons tous, et nous nous laissons glisser à la mer d'une hauteur de 10 mètres environs. Beaucoup d'hommes ont dû se blesser sur la quille à roulis comme je l'ai fait moi-même. A peine à l'eau, nous fûmes pris par les remous du navire qui chavirait, et séparés.

Je nageais depuis un temps indéterminé, rencontrant déjà beaucoup de cadavres, mes forces s'épuisaient. Je n'avais qu'un collet de caoutchouc dont le coefficient de flottabilité est bien faible quand, avec une touchante et héroïque abnégation, des hommes accrochés à une poutre m'appelèrent pour me faire partager leur précaire moyen de salut. Ce fait souligne bien la belle valeur de nos hommes et leur dévouement. »

Il est impossible de noter les nombreux actes d'héroïsme accomplis au cours de ce tragique évènement. Il faudra se borner à citer quelques noms.

Ont doit s'incliner devant la noble figure du Commandant DELAGE qui, après avoir donné des ordres avec calme jusqu'à la fin, dit adieu à ses hommes et, accroché à la rambarde de la passerelle, resta avec son navire.

DELAGE ne faisait qu'un avec le **DANTON** dont il était l'âme. Homme d'une énergie extrême, d'une vigueur peu commune, il

alliait à ces solides qualités du corps celle d'une brillante intelligence et d'un zèle toujours en éveil vers le devoir.

Ardent patriote, grand cœur, il avait le mépris le plus absolu du danger et craignait seulement de ne pas être présent au jour de la bataille.

Dur pour les autres, mais surtout dur pour lui-même, son équipage avait en lui une confiance absolue et était fier de servir sous les ordres d'un tel chef.

Sa crânerie au feu était légendaire. Le Vice-amiral FAVEREAU, après une inspection du bâtiment, avait prononcé un jour ces paroles : « Un **DANTON** commandé par un DELAGE, c'est une force dans une escadre ! », et on aimait dire que le cuirassé ennemi qui aurait à soutenir le feu du **DANTON** ne résisterait pas longtemps. Sous la direction du Commandant DELAGE, tous les marins du **DANTON** n'eussent pas manqué de devenir au combat des héros.

Le 19 mars, tous ses officiers, à son exemple, ont fait leur devoir pour assurer le salut du navire d'abord, de l'équipage ensuite. Presque tous sont morts.

Le premier-maître mécanicien PINEAU, les maîtres mécaniciens LE VERGOZ (disparu), GOURIOU, CASTILLON ont pris des initiatives intelligentes, se sont multipliés, ont donné avec calme les ordres nécessaires.

Parmi le personnel des chaufferies et des machines, il faut citer les seconds-maîtres JOURDEN, MAGUERES, GUILLOU, CHAIM, GUILLERM, FLOCH, des chaufferies, les premiers disparus, le second-maître MARSHALL, le matelot MONTANARD, qui ont aidé aux manœuvres avec intelligence et dévouement, le quartier-maître chauffeur MILBEO, les chauffeurs LE MEUR et KERMAIDIC, le matelot CAPGRAS, auxquels il fallut intimer l'ordre d'évacuer la chaufferie arrière qu'ils ne voulaient pas quitter, le second-maître LE GUILLIDIC, le quartier-maître LE LOUET, les matelots ROMAN, MONTTE, BOUCHERON, SOUBIRAN, occupés jusqu'au dernier moment aux manœuvres de redressement.

Le premier-maître de timonerie LE CHEVERT (disparu), le quartier-maître électricien GUILLAS, ont fait tout le possible pour remédier à la paralysie de l'appareil à gouverner.

Le second-maître canonier MALLEJAN, le matelot électricien REZE, ont fait avec sang-froid les manœuvres nécessaires au poste central, qu'ils n'ont quitté que chassés par l'eau.

MALLEJAN est mort victime de son dévouement s'étant mis à l'eau pour alléger un radeau trop chargé.

Le premier-maître canonier PETTON s'est multiplié pour assurer l'exécution des ordres, a grandement contribué au sauvetage d'un radeau.

Le second-maître infirmier MINIER, le quartier-maître LE DUOT (disparu), ont assisté le médecin-major avec calme et dévouement.

Ce sont quelques noms qui émergent. Combien d'autres dévouements restent inconnus !

Le *Massue* arriva à Cagliari vers 23 heures, le 19 mars. Le Consul de France était sur le quai avec toutes les autorités italiennes. Les tramways, les autos, des civières, attendaient les naufragés pour les transporter à la caserne ou dans les hôpitaux. Dès l'arrivée, tous sont habillés avec des vêtements de soldats italiens, réconfortés et couchés. Le 21, toute la population, archevêque et autorités en tête, accompagnaient au cimetière les corps de quatre marins décédés. Ces obsèques furent l'occasion d'une imposante manifestation d'amitié franco-italienne.

Annexe 5 :

Les ultimes pré-dreadnought français - Les cuirassés de 18000 tonnes type Danton.

Le bâtiment de 18000 tonnes paraissait, aux environs de 1904, atteindre des dimensions rendant sa réalisation difficile. Les nécessités de l'utilisation de l'artillerie allaient obliger la construction navale à atteindre rapidement ce tonnage, puis à le dépasser.

Si en France, le passage de 15000 à 18000 tonnes correspondait à un accroissement de 20 %, en Angleterre, du *Dominion* (16000 t.) au *Dreadnought*, il s'agissait à peine d'une augmentation de 10 % ; et pourtant, ce pas décisif semblait difficile à franchir et suscita des oppositions.

C'est en Grande-Bretagne que la question fut tout d'abord posée. Les distances de tir envisagées depuis 1900, celles des combats russo-japonais (6 000 à 7 000 m), imposaient à l'artillerie des méthodes de tir différant notablement de celles du passé.

L'emploi des appareils d'optique, lunettes de visée et télémètres, avait fait la preuve de leur efficacité.

Malgré l'adoption d'une artillerie moyenne de 234 mm sur les types *Dominion* en construction, on craignait que des navires étrangers munis de canons plus nombreux de 300 mm ne prissent une supériorité décisive sur les navires anglais munis seulement de quatre canons de ce calibre.

Il fallait donc envisager le calibre de 305 comme d'un emploi décisif et prévoir le réglage à grande distance uniquement avec ce calibre ; le nombre des gerbes pouvant être observées devait donc entraîner, dans tout le secteur de tir, la nécessité d'avoir deux ou trois tourelles en action.

L'amiral Fisher craignant d'être distancé et redoutant l'effet des études Cuniberti (1903) précipita les réunions d'une commission nommée en 1904, qui termina son travail en moins de deux mois.

On s'était mis d'accord sur 10 canons de 305, en 5 tourelles, dont la commission avait étudié et fixé la répartition. On avait adopté un dispositif général de protection ; on avait, enfin, considéré les 18000 t comme le maximum à ne pas dépasser.

D'autre part, il était admis que la vitesse était un élément primordial pour pouvoir engager le combat et manœuvrer. Aux cuirassés de 18 / 19 nœuds, on opposera donc un bateau de 21 à

21,5 nœuds. Mais la puissance nécessaire excéda celle admise pour les cuirassés et le poids d'une machine alternative sera impossible à admettre. Fisher fit trancher la question par l'adoption des turbines à vapeur, qui donnèrent satisfaction sur des navires de commerce.

Tous les éléments du nouveau navire furent fixés et les plans purent être terminés. La construction fut poursuivie en toute hâte, afin de n'être distancée par aucune autre marine.

L'achèvement des travaux de la commission est du 22 février 1905. Le lancement du *Dreadnought* a lieu le 10 février 1906, le début des essais le 3 octobre 1906 (vitesse réalisée 21,6 noeuds) et les essais d'artillerie le 18 octobre 1906.

Cette construction n'alla pas sans oppositions assez bruyantes. En France, Emile Bertin restait l'adversaire des gros tonnages et par ses théories d'apparence scientifique, démontrait l'inutilité et le danger de ceux-ci. En Angleterre, White combattait l'adoption de tels navires.

Les essais de tir de toute une bordée de 8 pièces de 305 eurent lieu sans incidents ni dégâts. La suite logique fut la limitation à deux unités des navires dérivés des types *White* (*Lord Nelson* et *Agamemnon*) et la commande de toute la série des *Dreadnought* qui en 1914, feront la force et le gros du corps de bataille britannique.

L'élaboration, en France, du type de 18000 tonnes fut beaucoup plus pénible et tâtonnante ; la construction en fut plus lente aussi. En août 1905, le ministre de la Marine (G. Thomson) déposa un projet de budget pour 1906, prévoyant la construction de trois cuirassés dont le type paraissait déjà fixé : déplacement, 18000 t. ; vitesse, 18 noeuds ; artillerie, 4 canons de 305 et 12 canons de 240.

C'était un agrandissement des types de 15000 t., avec machines alternatives. Le conseil supérieur fut amené à comparer trois projets :

Cuirassé armé de 10 canons de 305.

Cuirassé armé de 4 canons de 305 et de 12 canons de 240.

Cuirassé armé de 6 canons de 305 et de 12 canons de 194.

Les 194 offraient l'avantage d'une plus grande rapidité de tir, le 240 d'un tir à plus grande distance. L'un des membres aurait préféré un seul calibre, le 274 (ce qui rappelle les solutions allemandes avec calibre unique de 280). Un autre préférait le

305. Deux membres optèrent pour le type n° 2. On estima que la solution de 10 canons de 305 conduirait à un déplacement excessif (20000 t.).

Le 12 mars 1906, on s'orienta vers les 305 et 240 ; on admit que la rapidité de tir plus grande des 240 (3 coups par minute pour deux coups de 305) était avantageuse. On fit la comparaison des poids des diverses solutions :

Poids d'une tourelle de 305 : 885 t. à l'avant, 792 t. à l'arrière.

Poids d'une tourelle de 240: 540 t.

Les tonnages :

17200 t. pour 4 canons de 305 et 10 canons de 240.

18000 t. pour 4 canons de 305 et 12 canons de 240.

17400 t. pour 4 canons de 305 et 16 canons de 194.

La limite de 18000 t. se précisa, conduisant à la solution antérieurement indiquée.

Mais si les idées se concrétisèrent ainsi en mars 1906, il n'en résulta pas que les projets soient définitifs.

Toute l'année 1906 sera employée à les mettre au point, à peser les avantages des turbines et des machines alternatives. On consulta les fournisseurs de turbines, on compara les prix et les délais.

Le 8 mai 1906, on attribua au port de Brest la construction du *Danton*, et au port de Lorient celle du *Mirabeau*. Mais les plans n'étaient pas encore approuvés et seront remaniés plusieurs fois.

En octobre 1906, le directeur des constructions navales. M. Dubebout, proposa de munir 3 navires de machines alternatives, 3 de turbines.

Les turbines ne furent définitivement adoptées que le 29 décembre 1906. Cependant, le *Dreadnought* avait été achevé, il était déjà en essais et avait quitté Portsmouth le 2 octobre pour sa première sortie.

La tâtonnante élaboration des cuirassés français de 18000 t. n'a pas manqué de soulever des critiques. Il ne manquait pas de détracteurs des turbines, et on attaquait vivement la décision d'équiper les 6 navires, tout le programme 1906, avec les turbines, dont les qualités étaient fort discutées et qui risquaient de compromettre le succès des 6 cuirassés modernes, notre principal corps de bataille.

Des commissions parlementaires et des commissions d'enquête furent nommées : le directeur des constructions navales. M. Dudebout et le chef de la section technique durent prendre leur retraite. Un certain discrédit s'attacha aux navires, qualifiés de « *pré-Dreadnought* » dans toutes les listes des flottes, ce qui était les reléguer dans une catégorie déclarée ainsi inférieure.

Notre retard dans le tracé des coques de 15000 tonnes s'était même aggravé dans les 18000 tonnes : alors que le *Dreadnought*, de 5 ans antérieur consommait 800 kg au mille à 21,25 noeuds pour 24 712 cv., le *Danton* et le *Diderot* donnaient à 20,15 noeuds, 1 162 et 1 188 kg/mille, soit presque 30 % de plus.