

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

Jean-Marie Rigal (Bx 53)

Cet exposé a été fait, récemment, dans le cadre des conférences du groupe de recherches historiques d'Agde dont votre serviteur est un membre actif. Les éléments de cette histoire ont été puisés dans l'épais dossier consulté aux Archives de Guerre de Vincennes. La bibliographie peut se résumer à deux livres remarquables. L'un est d'Étienne Taillemite archiviste aux Archives Nationales : « Histoire ignorée de la Marine française », l'autre d'Henri Ortholan « La guerre sous-marine ».

Première Partie

Quand on parle de la Grande Guerre, les regards se portent vers le front de l'est et du nord de la France dont les combattants ont été pendant quatre ans les acteurs contraints d'un drame écrit par la folie humaine. La dimension dantesque de ce drame occulte celui, non moins infernal, qui s'est déroulé vers les terres lointaines du Moyen Orient. C'est un épisode dans cette guerre dite des Dardanelles que nous allons parcourir. Pour cela rafraîchissons nos connaissances en essayant de dérouler le fil de cet écheveau un tantinet embrouillé.

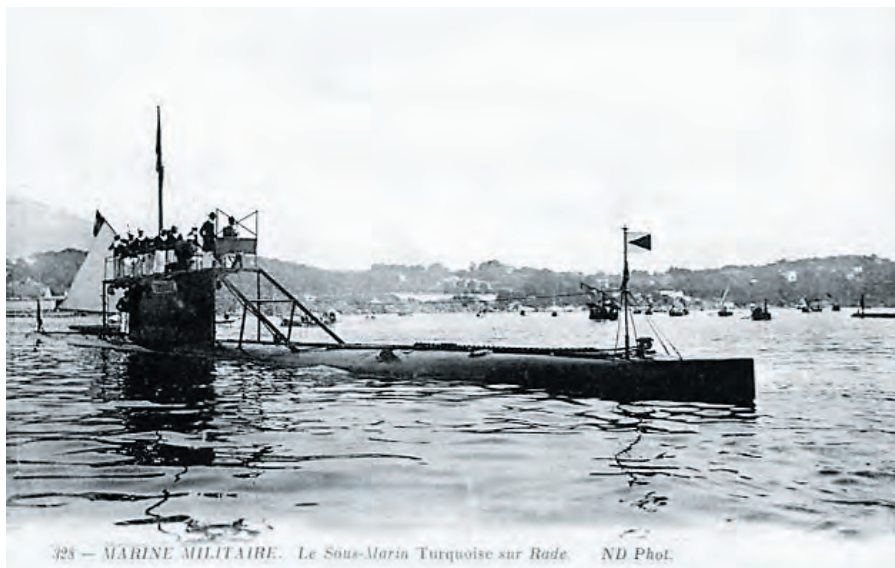
Au Moyen Orient l'ennemi était la Turquie. La Turquie avait une position stratégique de premier plan : à cheval entre l'Europe et l'Asie, elle contrôlait l'étroit passage situé entre la mer Egée, donc la Méditerranée, et la mer Noire. Dans cette mer Noire se trouvaient les bateaux de la flotte de Russie, notre alliée. Et si la France et le Royaume Uni voulaient pouvoir tendre la main aux Russes il fallait prendre possession de ce passage qui porte le nom de détroit des Dardanelles. De 6 km à 1, 2 km de large sur 60 km de long on en voit l'étroitesse et on voit la facilité qu'il y avait pour les Turcs d'en défendre l'accès. C'est ce que la flotte anglo-française sous le commandement de l'amiral anglais va apprendre à ses dépens. Le ministre de la Marine anglaise, le lord de l'Amirauté, était Winston Churchill, homme intelligent, courageux (il aimait tellement le bruit de la bataille qu'il a été volontaire pour aller se battre dans les tranchées) mais dans cette affaire Churchill, s'était montré être, plutôt, un décideur impulsif. Et le 18 mars 1915 une armada formée de bateaux anglais et français était entrée dans les Dardanelles. Le peuple turc était porté par un orgueil national de belle dimension et son armée que l'on disait mal organisée était bien conseillée par des officiers allemands qui appliquaient avec intelligence et efficacité l'enseignement qu'ils avaient reçu dans leur école de guerre. Les mines sous-marines, les chaînes, les obus, les torpilles lancées des mul-

tiples forts situés des deux côtés du détroit ont eu raison des navires alliés et ce qui restait de la flotte alliée a été obligée de se retirer. Le 18 mars 1915 nous y avons perdu le cuirassé *Bouvet* sur lequel se trouvait le marin agathois Denis Louis Trésor qui a disparu avec la majorité de l'équipage. C'était les pertes humaines qui étaient le fait dramatique car en ce qui concerne les navires coulés il s'agissait de croiseurs dépassés et non de dreadnoughts modernes. Malgré cet échec cuisant sur mer les Alliés, toujours trop confiants, ont décidé un débarquement en plusieurs points de la côte ouest de la presqu'île de Gallipoli, gros appendice qui forme la partie nord du détroit. Les plages étroites du débarquement étaient dominées par des falaises et c'est de cette situation dominante que nos braves soldats français, anglais, australiens, néozélandais se sont fait tirer dessus comme dans un tir au pigeon. Comme sur le front en France, les pertes humaines ont été effroyables pour une avance minime et ce conflit finit par s'enliser dans une guerre de position et d'affrontement, tranchées alliées contre tranchées turques. Ce qui fait qu'à la période qui intéresse notre récit, octobre 1915, nous occupions seulement l'extrémité basse de la presqu'île de Gallipoli au-dessus du cap Helles ainsi qu'une enclave sur la côte ouest dite Anzac créée, au prix de grandes pertes, par les vaillants soldats australiens, néozélandais venus à nos côtés (chez eux la commémoration dite de l'Anzac est une fête importante car la participation à cette bataille a favorisé chez eux la naissance d'un sentiment national). C'est dire qu'en octobre 1915 le détroit des Dardanelles côté Europe comme côté Asie était toujours entre les mains des Turcs et aucun navire allié ne s'y hasardaît, sauf les sous-marins.

Le sous-marin *La Turquoise* était arrivé à Moudros à la fin de septembre 1915 venant de Bizerte en Tunisie où se trouvait la base des sous-marins français en Méditerranée. Moudros est un port dans une vaste baie de l'île grecque de Lemnos. Située en face de la

Turquie, dont elle est distante d'une cinquantaine de kilomètres, cette île allait être le lieu de ralliement et de ravitaillement des vaisseaux ainsi que le lieu d'arrivée des blessés et malades qui allaient être traités dans des baraques, hôpitaux de fortune anglais et français. On doit attirer l'attention sur le fait que Moudros était entourée de terres insalubres, des marécages où pullulaient tous les insectes nuisibles de la création, des mouches et des moustiques qui s'abattaient par myriades sur nos pauvres blessés leur apportant de nouveaux microbes, bactéries et virus. Aussi le service de santé français et anglais a vite compris qu'il valait mieux, dans la mesure du possible, transporter nos malades et blessés sur des navires, souvent inconfortables, hôpitaux de fortune, mais ancrés à distance de la terre donc loin de ces maudites bestioles.

La mission de *La Turquoise* allait être de pénétrer dans le détroit pour arriver dans la mer de Marmara où le sous-marin devait rester une dizaine de jours et revenir en franchissant ce détroit périlleux dans l'autre sens. C'était une idée de l'Amiral français Gachet. Il avait obtenu difficilement l'accord des Anglais qui commandaient l'expédition des Dardanelles. Les Anglais jugeaient nos sous-marins mal équipés pour ce périple dangereux. Ils savaient ce qu'ils disaient car plusieurs de leurs sous-marins avaient franchi le détroit et se déplaçaient dans la mer de Marmara où leur travail consistait à espionner les Turcs et les Allemands et harceler ce qu'ils pouvaient harceler en créant un climat d'insécurité rendant difficile l'approvisionnement de l'armée ennemie. Par ailleurs pour les anglais en mer de Marmara leur travail était simple : tout ce qui était sur l'eau ou sous l'eau était ennemi. L'arrivée d'un sous-marin ami allait compliquer les choses. Il faudrait veiller à ne pas envoyer une torpille sur les « mangeurs de grenouilles ». L'amiral français Gachet insistait en disant « Pourquoi pas nous » les anglais, du bout des lèvres, donnèrent leur accord.



323 — MARINE MILITAIRE. Le Sous-Marin Turquoise sur Rade. ND Phot.

La traversée du détroit

Ce détroit, ce canal est un lieu où l'histoire moderne donne la main à l'histoire antique. L'Hellespont avait vu les Perses de Xerxès le franchir sur un pont de bateaux ainsi que les armées d'Alexandre. Les Grecs, les Romains et plus tard les Ottomans savaient que celui qui tenait ce passage et cette presqu'île de Gallipoli (le Chersonèse de Thrace pour les Athéniens) s'assurait la maîtrise de toute cette région. Les Turcs en étaient très conscients et se seraient laissés hacher menu pour ne pas abandonner un pouce de cette terre car la perte aurait entraîné la chute de Constantinople, l'Istanbul des Ottomans. Pour comprendre sa défense en 1915 on peut voir ce chenal comme étant divisé en deux parties. La première va de la mer Égée jusqu'à la pointe de Nagara. Elle est étroite et défendue par de multiples forts attentifs sur les deux berges. Son étroitesse a permis l'installation de barrages de mines. Ces mines ne sont pas flottantes car flottantes leur explosion en surface serait inefficace et ne ferait que bousculer les navires de surface. Elles sont maintenues à mi-hauteur de l'eau par un lest. Un sous-marin attentif peut les éviter. La défense est encore plus efficace au niveau de la pointe de Nagara petite éminence du côté asiatique où la distance entre les berges n'est que de 1,2 kilomètres. C'est là que Xerxès avait établi son pont de bateaux pour envahir la Grèce. Et c'est là que l'on peut, pour alléger cette histoire de guerre et attirer le sourire des hellénistes rappeler l'histoire romantique de Léandre. De part et d'autre du détroit, il y avait deux villes Abydos du côté asiatique et Sestos du côté européen. Léandre d'Abydos était amoureux d'Héro prêtresse d'Aphrodite à Sestos. Et chaque nuit Léandre traversait à la nage le chenal pour retrouver sa bien-aimée. C'est tout imprégné de cet épisode mythologique que lord Byron comme Léandre traversa le détroit à la nage. C'était en mai 1810. Fier

de cet exploit il en a parlé à maintes reprises, au moins dix fois, dans ses écrits. Ce n'est pas minimiser cette histoire que de dire que cet exploit n'était que relatif, car entre ces deux rives il n'y a guère plus d'un kilomètre. Mais Byron aimait tellement la Grèce et les Grecs (il est mort pour les défendre contre les Turcs à Missolonghi en 1824) que l'on ne peut que sourire de cette petite coquetterie. Mais les Turcs en 1915 étaient loin de la poésie de Byron et avaient placé là, deux barrages de filets métalliques anti-sous-marins en travers du chenal. À partir de Nagara le détroit vire à angle droit et il s'élargit. Les forts sont aussi attentifs mais il n'y a plus de mines et de filets. Ceci jusqu'au port de Gallipoli à l'entrée dans la mer de Marmara.

Le mercredi 20 octobre 1915 vers 5 h 30 le sous-marin français la Turquoise, commandé par le lieutenant de vaisseau Ravenel, partait du cap Helles vers le détroit en passant à 900 m le long de la côte d'Europe. Navigant en surface, les deux moteurs Diesel en marche, de fortes gerbes d'étincelles s'échappaient par l'évacuation des moteurs. Ceci était dû « à la suppression du passage de l'eau dans les silencieux crevés bien avant la guerre par la rouille et non changés depuis. L'avarie avait été signalée par Ravenel depuis environ deux ans. Ces gerbes d'étincelles, feu d'artifice éclatant de visibilité la nuit, vont compliquer fortement la navigation de notre sous-marin. En effet en 1915 on n'avait pas encore inventé le "schnorchel" qui n'a été utilisé par les Allemands qu'en 1943. C'est un long tube rabattable qui affleure à la surface de la mer permettant l'alimentation en air frais et permettant l'évacuation des gaz des moteurs Diesel. En 1915 on ne pouvait mettre en marche les moteurs Diesel qu'en surface et pour ne pas être repérés, les sous-marins faisaient cela la nuit. Et la nuit naviguer en étant accompagné d'un feu d'artifice, ce n'est pas le meilleur camouflage...

À partir du lieu-dit Kérèvés-Déré, côté européen, en début du détroit, commençait le parcours dangereux semé d'embûches. Les moteurs Diesel arrêtés, les deux moteurs électriques ont été mis en marche. Ces moteurs qui ne dégagent pas de gaz toxiques allaient permettre au sous-marin de naviguer en profondeur. Une plongée à 25 mètres l'a fait passer sous le champ de mines. Il était d'ailleurs équipé depuis peu de gardes et de filières pare mines et la coque était très lisse. Elle avait été parfaitement astiquée quinze jours auparavant.

Le champ de mines dépassé, le bateau allait faire connaissance avec la particularité du détroit qui n'a rien d'un fleuve tranquille. Il relie la mer Égée, donc la Méditerranée, à la mer Noire. La mer Égée est plus chaude et plus salée que la mer Noire et ceci entraîne l'existence de forts courants contre lesquels il fallait lutter pour ne pas être entraîné vers des petits fonds, ainsi qu'une différence de densité : l'eau est beaucoup plus dense à 20 mètres de profondeur qu'en surface. Un sous-marinier nous expliquerait que pour une plongée profonde il fallait remplir plus complètement les ballasts et cela allongeait le temps d'une plongée profonde que l'on aurait voulu faire en urgence.

Le sous-marin continuant son chemin en plongée à 15 mètres, cap au nord, faisait de fréquentes remontées pour donner des coups de périscope qui ne passaient pas inaperçus. Un contre torpilleur turc lui a donné la chasse et a cherché à l'aborder. Il a été dépiqué par une plongée à 20 mètres. « Deux torpilles lancées de la côte d'Europe passent sur l'arrière de la Turquoise et nous manquent... Au même moment on entend une explosion très violente le long du bord, due à une mine. Le bateau est secoué. Aucune voie d'eau. Continué la route au "Nord du Monde" (très jolie expression géographique dans ce rapport de Ravenel). » Après les champs de mines il a fallu passer sous les filets métalliques tendus en travers du détroit. Ils étaient soutenus par des bouées, de grosses boules en verre, faciles à repérer. Le premier en plongée à 20 mètres est passé facilement. Pour le second, à 26 mètres de plongée, le sous-marin a raclé le fond mais réussit à se déséchouer.

Ravenel a pris ensuite « la vue » pour donner un coup de périscope. Mais là, Ravenel eut une très mauvaise surprise : le périscope de jour étant plein d'eau et inutilisable. Pourtant avant son départ de Bizerte il avait fait l'essai d'étanchéité de la coque et du périscope par deux fois à 40 mètres et il n'y avait pas eu la moindre entrée d'eau. Ce périscope de jour était un long tube optique et permettait une vue discrète car le bateau restait entièrement couvert d'eau. Le périscope dit de nuit qui allait être utilisé n'avait pas ces qualités. Plus court il fallait monter à 6 mètres 50 de la surface et à ce niveau une partie du bateau, la partie

supérieure du kiosque et de la passerelle, sortait de l'eau et devenait une belle cible pour l'ennemi. En outre ce périscope de nuit n'avait pas les mêmes possibilités optiques qui étaient celles de son frère de jour. Le sous-marin, mal voyant, allait s'avancer dans le détroit cherchant à ne pas être trop près ni de la côte d'Asie ni de celle d'Europe. En partie hors de l'eau, perdant sa discrétion, il est immédiatement repéré et « une batterie placée à terre du côté Europe lui envoie ses obus et en même temps on lui tire des coups de fusil ».

La mer de Marmara

Passé le port de Gallipoli (qui a donné son nom à la presqu'île) il entrait dans la mer de Marmara, vaste étendue d'eau entre le détroit des Dardanelles et le Bosphore, Constantinople et la Mer Noire. En Marmara, « la Turquoise », de gibier allait devenir chasseur ou du moins tenter de l'être. De jour le sous-marin allait patrouiller en surface un moteur Diesel actionnant une hélice, l'autre diesel branché sur les accumulateurs et les chargeant pour fournir l'alimentation des deux moteurs électriques. Ce circuit électrique allait être la cause d'une catastrophe évitée de justesse. Dehors le temps était très mauvais et l'on ne pouvait utiliser la ventilation car les bouches d'aération situées au ras du pont étaient recouvertes par les vagues. L'humidité suintait sur toutes les parois et des gouttes d'eau tombant sur des fils électriques provoquèrent un court-circuit et mirent le feu près des batteries. Une urgence. Les extincteurs à mousse se révélaient sans action. Tenter d'étouffer le feu avec une vareuse en laine et une couverture aussi. Couper les fils avec une pince s'avéra impossible étant données les fortes décharges électriques. Le feu prenait de l'importance léchant la paroi des accus. La fumée envahissait le sous-marin. C'est alors que le second maître torpilleur Eudes aidé de deux hommes s'arc boutant en tirant de toutes leurs forces arrachèrent les fils, cause du court-circuit, et arrêtaient le foyer. Il était temps. Ils venaient de sauver le bateau. Quelques instants de plus et le sous-marin était perdu corps et biens. La fumée âcre mit du temps à disparaître étant donnée l'absence de ventilation.

Entre temps on s'employait autour du périscope de jour resserrant vis et écrous après l'avoir asséché. Le bon résultat donnait de fausses joies car après quelques heures d'utilisation il redevenait sombre par l'entrée d'eau et ceci à plusieurs tentatives d'assèchement. De quoi désespérer... Par ailleurs le bras en bronze de la barre se cassait et l'on mit plusieurs heures à le réparer par un astucieux et solide bricolage.

Un autre problème survint dû au « temps de chien ». Le bâtiment stoppé se mit en travers de la vague et le roulis était tel que plusieurs isolateurs se sont brisés et les accumu-

lateurs risquaient de se décoffrer. En prenant la plongée « on voit qu'un coup de mer violent a détérioré la barre de plongée avant qui est bloquée ; impossible de la ramener à zéro » avarie grave et les hommes travailleront plusieurs jours pour réussir à la bloquer à zéro afin d'empêcher au moins qu'elle ne soit une gêne dans la marche du navire. « Mais à part ça, madame la Marquise, tout va très bien, tout va très bien ! ».

Nous étions le 22 octobre. Notre sous-marin allait naviguer le jour en Marmara en surface avec un moteur Diesel branché sur l'hélice l'autre moteur sur les accus et il prenait la plongée dès qu'un danger extérieur montrait son nez. La nuit le diesel étant inutilisable (en raison des étincelles sortant de son échappement le bateau plongeait se poser sur le fond à 18 mètres et l'équipage dormait jusqu'au matin. La première mission qui lui était assignée était d'aller à la rencontre des sous-marins anglais déjà en Marmara et dont il avait les coordonnées. Le compas gyroscopique tomba en panne. Il ne manquait plus que ça ! Perdre la boussole après avoir perdu la vue ! Heureusement que l'enseigne de vaisseau Guérin, officier en second, excellent bricoleur put le réparer. Guérin homme à l'esprit vif et efficace s'était avéré être un remarquable bras droit de Ravenel, et l'équipage appréciait son sang-froid dans les moments difficiles. Le contact avec les Anglais se fit au lieu prévu. La Turquoise communiquant soit à la voix soit par signaux internationaux demanda au sous-marin E20 (pour les Anglais leurs sous-marins portaient la lettre E) d'avertir Moudros, comme avait demandé l'amiral Gachet, de son arrivée en Marmara et de ses ennuis multiples (de périscope, de barre de plongée...). Car les sous-marins anglais pouvaient communiquer au loin grâce à la TSF, moyen que les nôtres ne possédaient pas. Le E20 donna à Ravenel des directives concernant la partie de la mer de Marmara et de ses îles où il devait patrouiller et le mit en garde envers un navire piège turc déguisé en bateau de pêche mais qui possédait deux redoutables canons qui avaient détruit son périscope de jour. Heureusement que les Anglais possédaient un périscope de jour de rechange ! Et la Turquoise va patrouiller autour de l'île de Marmara et de l'île de Kalolino avec plus ou moins de chance. Un petit bateau turc se présenta. Tir d'intimidation pour le faire stopper. Le bateau est fouillé. Il ne contenait rien d'autre que du matériel de pêche. On a laissé repartir les deux marins pêcheurs, le père et le fils, qui se sont confondus en bénédictions envers les marins français. Ce fut plus sérieux lorsqu'apparut un plus gros bateau. Serait-ce le bateau piège en question ? Tir de semonce pour le faire arrêter. Il n'en tint pas compte et fila rapidement. La Turquoise se mit en position et lança deux torpilles. Elles louperent leur but et passèrent derrière le bateau.

Heureusement ! Ce loupé a évité une énorme bavure, en langage de notre temps. Car le bateau, arraisonné par un sous-marin anglais (il y avait trois sous-marins anglais en mer de Marmara : les E 20, E 1, E12) qui passait par là et qui lui a coupé la route n'était pas un ennemi. Ses occupants étaient des Arméniens et des Grecs qui fuyaient l'abominable sort que leur réservait les Turcs.

Le temps en octobre dans cette mer de Marmara n'est jamais fameux mais en 1915 il était particulièrement exécrable avec froidure, pluie, vent et mer agitée sauf un jour, le lundi 25 octobre où l'équipage a pu sortir et respirer l'air du large. Ils en ont profité pour allumer un réchaud à pétrole sur le pont et manger chaud ce qui n'était pas arrivé depuis le départ où l'on se contentait d'avalier froides des conserves, de « l'endaubage » dit Ravenel et des biscuits. À noter qu'il y avait à bord un matelot cuisinier mais pas d'infirmier ; c'était au Commandant auquel était dévolue, et l'est encore dans les navires de ce tonnage, la responsabilité d'un soignant. À lui de se débrouiller avec l'aide d'un manuel médical et d'une caisse pharmaceutique. Dans la Turquoise, depuis le départ, cela n'arrêtait pas de tousser, moucher. Une partie de l'équipage, fatiguée, se plaint de grippe, de fièvre, de rhume mais chacun fait son service de son mieux. En somme aucun cas grave. (Rapport de Ravenel) ». Ce n'était pas la grippe espagnole qui fera ses ravages en fin 1917 et en 1918, et comme ces marins sélectionnés étaient robustes il n'y a pas eu de complications.

Donc pendant ce séjour en mer de Marmara à part la nuit où le sous-marin se posait sur un fond d'une vingtaine de mètres, le jour se passait soit à rejoindre le point de rendez-vous avec un des sous-marins anglais afin que ce dernier donne par sa TSF des nouvelles de la Turquoise à l'amiral Gachet, soit à patrouiller en particulier autour des îles de Marmara et de Kalolino. Sur la côte Nord de cette dernière île la Turquoise tombe sur un groupe de tartanes turques tirées sur la plage de sable, allongées les unes à côté des autres. Faisant surface, s'approchant à mille mètres, le sous-marin tire sur ces bateaux de pêche qui servaient au transport et au ravitaillement de l'armée turque. Les obus sortis du petit canon de 37 qui manque de puissance ne peuvent atteindre et endommager les tartanes, alors que les turcs à terre s'agitent et tirent avec leurs fusils sur les Français. Les tirs sont de mieux en mieux ajustés et lorsqu'on entend les balles ricocher sur la coque et le kiosque Ravenel décide sagement d'abandonner la partie. Peu après lors de la rencontre avec le sous-marin anglais E20 Ravenel lui signale le groupe de tartanes. L'anglais ayant un canon plus puissant son action a dû être efficace.

À suivre deuxième partie dans le prochain bulletin...