

Le Lieutenant de vaisseau **Dumont Jacques**,  
Commandant le torpilleur d'escadre **Fronde**  
à  
Monsieur le Capitaine de vaisseau,  
Chef de Division des Patrouilles de la Méditerranée orientale

Commandant,

Le 27 juin 1917, un convoi composé des vapeurs **Californie** et **Saint-Barnabé**, escortés par la **Fronde**, le **Doxa** et le chalutier **Rochebonne**, quittait Messine à destination de Navarin, où il avait ordre d'arriver le surlendemain " le plus tôt possible après le lever du jour."

A 21 h 05, la **Californie**, guide de navigation, précédée de la **Fronde**, chef de convoi, mettait en route cap au Sud à la vitesse de 9 nœuds 5 à 10 nœuds.

Le **Rochebonne**, hors de vue, patrouillait en avant à deux milles, ainsi que deux autres chalutiers qui venaient de quitter Messine pour Corfou. Le **Saint-Barnabé**, à bâbord duquel se trouvait alors le **Doxa**, mettait aussi en route et augmentait de vitesse pour rallier son poste assigné à 500 mètres environ derrière la **Californie**.

Un autre convoi, également à destination de Navarin, composé de la **Drôme**, escortée et suivie par la **Malicieuse**, faisait même route à 1.500 m par notre travers tribord.

La nuit était claire, la lune voisine du deuxième quartier. Vers 21 h 30, alors que nous nous trouvions à 3 milles 5 dans le sud de Messine, relevant Reggio au S. 85 E., nous entendîmes comme un coup de canon tiré dans le Nord à grande distance, et on ressentit une commotion suivie d'une ou deux autres plus faibles. Je pensai tout d'abord à une alerte ou à un exercice d'une des batteries du Faro.

La clarté lunaire me permettait de distinguer la silhouette du **Saint-Barnabé**, mais non celle du **Doxa**, que je supposais d'ailleurs masqué par le **Saint-Barnabé**.

Quatre à cinq minutes se passent ; je me trouvais alors à 500 m environ par tribord de la **Californie**, à hauteur de son arrière. Je vois la **Californie** venir en grand à droite, diminuer de vitesse et me signaler au Colomb : " J'entends explosion dans mes cales." Presqu'aussitôt, 21 h 37, le **Saint-Barnabé**, qui se trouvait à environ 1.200 mètres derrière, serrant sa distance, signale au Colomb : " **Doxa** est coulé. "

Je fais rappeler au poste de combat, puis voyant la **Californie** faire demi-tour, comme dans l'intention de rentrer à Messine, au risque de repasser à l'endroit dangereux, je lui signale aussitôt : " Continuez votre route ; ralliez **Malicieuse**." Le convoi **Drôme** – **Malicieuse** se trouvait en effet à 400 mètres en avant, et le **Rochebonne** en tête patrouillait à 2 milles en avant.

Ayant ainsi assuré la protection du convoi, je fais demi-tour et, augmentant de vitesse, je fais route inverse vers l'endroit où avait dû se produire le torpillage. Je lance en l'air le S.O.S. S.S.S. : " **Doxa** 38° 07' / 15° 35' / 21. 27. " qui reste sans réponse. Un gros orage avec éclairs et grains de pluie éclatait sur le détroit.

Je ne tarde pas à entendre devant et par le travers tribord et bâbord les cris de " Au secours " et on aperçoit vaguement des naufragés emportés par les remous du courant un peu dans toutes les directions. Je stoppe, amène toutes les embarcations, baleinières, youyou, berthon, et manœuvre pour recueillir des naufragés du bord même au moyen de bouts lance-amarre lestés de liège dont nous avons un grand nombre. Avançant ensuite de quelques centaines de mètres dans une direction d'où venaient des appels, je fais jeter à l'eau les radeaux et tout ce que nous avons de planches en chêne [?] et nous recueillons encore quelques naufragés.

N'entendant plus rien, craignant en restant trop longtemps stoppé un retour offensif du sous marin dont les naufragés me disent avoir vu tout récemment le périscope dans les parages immédiats, je mets en marche et croise quelque temps, pendant que les embarcations continuent les recherches. Je reviens ensuite sur les embarcations que je rallie à bord. On n'entend plus ni appels ni cris, on ne voit plus rien. Il est près de 23 heures. Pendant qu'on monte à bord les derniers naufragés ramenés par la baleinière et qu'on se dispose à la soulager rapidement, une torpille passe à 40 mètres sur notre avant ; nous ne l'avons évitée que grâce à la manœuvre que nous venions de faire en stoppant et battant en arrière pour casser l'erre. Ce renseignement m'a été donné plus tard par plusieurs sous-officiers, le maître pilote qui se trouvait auprès du bossoir de la baleinière et qui est très affirmatif sur la nature du sillage que nous avons traversé en remettant en avant, le chef de timonerie qui se trouvait auprès du pilote et les naufragés qui ramenaient la baleinière et qui nous ont dit : " Vous venez d'être torpillés."

Il est 23 heures quand je remets en marche à grande vitesse pour tenter de rejoindre le convoi ; on lance toujours le S.O.S S.S.S. J'essaye de transmettre des ordres à la **Malicieuse**, mais l'orage sans doute empêche la communication. Nous avons à bord 42 rescapés, mais on me prévient que plusieurs d'entre eux sont gravement

atteints, un plus spécialement, dont l'infirmier ne peut répondre au-delà de 24 heures. Leur état ne me permet pas de les garder longtemps à bord où mon infirmier, malgré un dévouement au-dessus de tout éloge, ne peut suffire à la tâche et où les moyens nous manquent pour des cas de cette gravité. Je décide alors de rentrer à Messine. Il est minuit 15. La lune est couchée, la nuit noire en raison du ciel très orageux ; malgré une veille très attentive, nous ne découvrons pas de silhouette suspecte.

Nous rentrons dans le port à 2 h 05 et un remorqueur monté par M. le Lieutenant de vaisseau délégué et le Commandant en second de la défense italienne nous accoste pour prendre les naufragés qui sont conduits aussitôt à l'hôpital de la Croix-Rouge.

Je fais envoyer les télégrammes prévus pour informer le Vice-amiral Commandant en chef et les autorités intéressées.

Les hommes du **Doxa** sont unanimes à déclarer que leur bâtiment a été torpillé par le travers tribord du compartiment des machines, alors qu'il se trouvait à 200 mètres environ par le bâbord à hauteur de l'arrière du **Saint-Barnabé**. Le sillage de la torpille a été aperçu très nettement à 40 mètres du bord. L'arrière s'est enfoncé aussitôt, le bâtiment s'est incliné et a coulé par l'arrière, l'avant restant près de 20 minutes hors de l'eau. Le commandant a été vu sur la passerelle jusqu'au dernier moment.

La liste détaillée des survivants recueillis à bord de la **Fronde** a été fournie dans la matinée du 28 ; il faut y ajouter 3 hommes recueillis dans la nuit sur la côte de Sicile, ce qui porte à 45 le total des rescapés.

Mon impression est que la torpille qui a coulé le **Doxa** était destinée au **Saint-Barnabé**.

Pour mon compte, j'estime que dans les parages aussi resserrés que le détroit de Messine, toute navigation autrement que par nuit absolument noire, sans lune du tout, devrait être formellement interdite, le sous marin ayant trop beau jeu pour se trouver à coup sur en position d'attaque et torpiller kiosque émergeant, ou même au périscope de nuit sans aucun risque d'être aperçu.

Les parages dangereux autres même que le détroit de Messine ne devraient jamais à mon avis être passés par les nuits lunaires qui favorisent trop le sous-marin et mettent les bâtiments dans les circonstances les plus défavorables. L'ordre 13 de navigation de l'Armée navale dit : " Les nuits lunaires sont à éviter autant que possible " ; je comprends bien que les besoins du service rendent la chose malaisée, mais si l'on tient à éviter les pertes, il faudra en arriver à les proscrire complètement.

Enfin, il peut être intéressant de mentionner la manière dont opèrent les Italiens qui vont de Messine à Gênes : d'après les renseignements que j'ai eu sur place : voyage de nuit par escales, Naples, Civita-Vecchio, Livourne, Gênes, non pas à cinq milles des pointes, ce qui à mon avis est trop ou pas assez, mais le plus près possible de la terre par fonds de 15 à 20 mètres au plus. Cette méthode, outre l'avantage qu'elle présente de rendre le navire le plus invisible possible en le masquant sur les terres, le met à l'abri des attaques de sous-marin, qui n'opère pas dans d'aussi petits fonds, et à l'abri des mines, qui ne sont jamais mouillés si près et par si peu de profondeur. Les résultats, d'ailleurs, en ont été jusqu'ici excellents.

Avant de clore ce rapport, je suis fier et heureux de rendre hommage à tout l'équipage de la **Fronde**, sans exception, pour le courage et le dévouement merveilleux avec lequel il a travaillé au sauvetage des camarades de l'infortuné **Doxa**, dans des conditions rendues particulièrement difficiles par l'obscurité et les courants et la menace constante de l'ennemi invisible..

J'y joins une liste de ceux qui se sont le plus particulièrement distingués avec l'espoir de voir leur dévouement récompensé comme il le mérite.

signé : DUMONT