

Genève, le 10 février 1919

Le Capitaine de Frégate DUNOYER, Commandant en Second le cuirassé "LO-RAINE" à Monsieur le Capitaine de Vaisseau Commandant.

Commandant,

Oct 1914

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint une note accompagnée d'un graphique sur l'engagement du 17 Octobre 1914 du "WALDECK-ROUSSEAU" devant CATTARO.

Note et graphique sont établis en partant d'une copie du journal de navigation de ce bâtiment pour cette journée; ce journal a dû être transmis en son temps à la Section Historique, mais en lisant la D.M. du 28 Octobre 1918 (B.H. du 14 Janvier 1919 p. 66) il m'a semblé utile de joindre à ce document officiel mes notes et souvenirs personnels ainsi que les renseignements que j'ai pu recueillir ici depuis l'armistice.

Il eût été tout à fait intéressant d'obtenir des Autrichiens le récit authentique de leurs attaques d'avions et de sous-marins -attaques faites parfois en liaison comme ce jour là au moins- mais les renseignements recueillis auprès des officiers jougo-slaves à ce sujet ont été très vagues et aucun document historique ou autre n'a été trouvé à Gênes sur les sous-marins ou les avions.

Le rapport fait par le "BISSON" sur les déclara-



tions des prisonniers du sous-marin qui nous attaqua le 17 Octobre et qu'il coula a sa première sortie après réparation des avaries que nous lui avons faites, restera probablement la seule contre-partie autrichienne de l'exposé contenu dans la note ci-jointe.

Je n'ai pas eu connaissance de ce rapport du "BISSON", j'ai seulement entendu parler des plus intéressantes déclarations des prisonniers. Le rapport a certainement été adressé à l'autorité supérieure et la Section Historique en a sans doute copie. Il sera donc intéressant de le rapprocher des renseignements que j'apporte ici.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'L. M. G.' or similar, written in a cursive style. The signature is underlined with two parallel lines.

COMBAT DU " WALDECK-ROUSSEAU " LE 17 OCTOBRE 1914

DEVANT CATTARO .

Copie du Journal de  
Navigation du "WALDECK-ROUSSEAU".

Notes et Souvenirs du Lieutenant de Vais-  
seau DUHOYER, Officier de Quart et de  
Manœuvres .

17 Octobre 1914.  
7h43. On distingue un Ballon  
Captif et un Aéroplane au-  
dessus de CATTARO.

L'Armée Navale s'est présentée au  
jour en face d'ANTIVARI pour y protéger  
un convoi de ravitaillement.

La 1ère Division la couvre vers CATTARO; le "WALDECK-ROUSSEAU" le plus rap-  
proché au Nord est à 5000m du "MICHELET".

Le temps est merveilleux : soleil res-  
plendissant, ciel clair, mer plate . En  
approchant on constate pour la première  
fois depuis la ZENTA un peu d'activité de  
la part des Autrichiens . Dans ces cré-  
snières périodiques sur la côte ennemie on  
a bien annoncé parfois des périscoopes  
et même des sillages de Terpillers au voisin-  
age des cuirassés, sans y attacher d'im-  
portance .

Cette fois au moins on nous observe de  
ce captif et l'avion ayant survolé les Bou-  
ches se dirige vers le large .

7h52. On passe de 40 à 60  
teurs .

Ces vitesses de 8 et 12 nœuds peuvent  
surprendre à proximité d'un grand port en-  
nemé dont les sous-marins ont dû sortir .  
mais les énormes dépenses de combustible  
de l'Armée toujours à la mer ne permettent  
pas de poursuivre les opérations à une  
allure plus vive .

8h15. Route au N 70E. Aperçu un  
timent vers la pointe KOCISTA

J'ai pris le quart à 8 heures; mon  
prédécesseur Mr DUVIN, officier canonier

longeant.....

du bord.....

longeant la terre vers le Sud.

du bord, a vu ce bâtiment et est allé en parler au Commandant, brülant du désir de la canonner. Je les vois venir vers moi quelques minutes après et en s'approchant le Commandant me dit "Je ne sais jusqu'à quel point j'ai le droit d'engager le combat sans ordres".--Il y a bien un certain Art. 48 de la Tactique qui le défend, mais il n'est évidemment applicable qu'au combat de ligne; il ne semble impossible de laisser échapper l'occasion qui s'offre et sans explications je réponds aussitôt au Commandant : "Allons-y !" dans l'idée que nous devons forcer de vitesse, quitter par suite notre poste géométriquement fixé par rapport à l'Armée que cela ne nous empêchera pas de couvrir tout aussi bien .

Ch.27. Branlebas de Combat.

Sans l'ombre d'une hésitation le Commandant BERNARD me réplique alors par l'ordre de rappeler au Branlebas de combat (Je me souviens même qu'ayant envoyé dire aux clairons de rappeler aux postes de combat, c'est-à-dire de sonner "La Générale" le Commandant me reprit en commandant lui-même "Branlebas de Combat" sans attendre la sonnerie).--Comme chaque fois où nos gens eurent l'espoir que "c'était pour de bon", chacun se précipite à son poste avec une joie manifeste; cependant les chauffeurs et mécaniciens qui viennent de quitter le quart, autorisés d'habitude à rester sur le pont pour prendre l'air, restent encore et ne descendent que plus tard sur un ordre spécial.

Ch.33. Un aéroplane ennemi venant du Nord laisse tomber des bombes.

Nous ne disposions à cette époque que de fusils pour la défense contre les avions.  
notre effectif.....

bombes; l'une éclate au contact de l'eau à 50m par Td à hauteur de la passerelle, un gros éclat tombe à 4 ou 5 m par Bd de l'étrave; une autre bombe tombe par Td à 10m environ par travers de la Tourelle 8 .

8h.35. Venu tout à droite à toute vitesse sur un sous-marin dont on voit le périscope à 30° Td et à 400m environ; on passe sur le sous-marin qui a plongé et reparaît à Td AR .

notre effectif basé sur les postes de combat ne permettait d'ailleurs pas d'y maintenir les détachements de mousqueterie prévus à cet effet aux postes de veille seulement . Il en est résulté que ces détachements quitteront leurs postes à "La Générale" et ne purent les reprendre assez vite pour tirer sur cet avion qui nous survole à très faible hauteur (100<sup>m</sup> peut-être) de Bd AR à Td AV . L'homme de vigie dans la barrique, le voyant si près, cria: "Passez-moi un fusil !" Le personnel qui reste encore sur le pont ou les passerelles suit avec un vif intérêt le passage de l'appareil dont le moteur ronfle très fort; son essai infructueux de bombardement est salué par des braves et des applaudissements ironiques rendus joyeux pour beaucoup par le sentiment qu'ils viennent enfin de recevoir le baptême du feu à peu de frais .

Il ne s'est pas écoulé 2 minutes entre le passage de l'avion et le moment où apparaît ce sous-marin . Presque tout le monde a encore le nez en l'air lorsque le cri: "Un sous-marin !" part du pont, cri poussé par un chauffeur non de quart .

Le périscope est un peu trop longuement sorti par un temps si calme; son sillage très-net montre bien sa route inclinée sur la nôtre de 15 quarts environ pour venir nous attaquer par Td à petite distance .

De l'avant de la passerelle et restant adossé au blockhaus je commande "En avant à toute vitesse" aux machines, car nous étions restés à 50 Td, et fais en même temps signe au S/M de Timonerie POUPON

qui est

2h.40. On tire sur son périscope les premiers coups sont bien ajustés; il nous suit d'abord; le tir s'allonge; il plonge.

qui est à la barre de la mettre à droite pendant que le Commandant se précipitant à Td de la passerelle crie : "A droite toute!" PEUPON met 25 à droite, deux mètres; il serait imprudent de dépasser cette limite sous peine d'avarie. Le bâtiment vient en grand à droite en s'inclinant et à cette vitesse nous ne tardons pas à arriver sur le remous fait par le sous-marin en plongeant. Je m'attendais à percevoir le choc de l'abordage lorsque le Commandant qui regarde la flottaison à Td commande : "A gauche toute!" la barre est renversée dans les mêmes conditions : après être venus de 5 quarts environ sur la droite, nous étions revenus de plus de 6 quarts sur la gauche, lorsqu'en voit un périscope et même un peu de kiosque émerger assez tumultueusement à Td AR, très près de l'axe - Des hommes ayant leur poste sous le pont cuirassé, près de la double coque, ont déclaré avoir entendu des chocs qui leur ont fait croire à un abordage, mais je crois que ce fut une illusion; ce serait d'ailleurs facile à vérifier par les déclarations des prisonniers faits par le "BISSON" lorsqu'il coula ce même sous-marin plusieurs mois plus tard; j'ai seulement entendu dire qu'après avoir lancé deux torpilles sur le "WALDECK-ROUSSEAU" et l'avoir manqué il en aurait reçu un coup de I9 dans son avant, ce qui l'aurait obligé à de longues réparations; ces réparations venaient d'être terminées et c'était sa première sortie lorsque le "BISSON" le coula.

Ce coup de I9 doit avoir été tiré par la tourelle 2 dont le tir m'a paru très ajusté et dont un coup éclata près du périscope.

Quant à la.....

Quant à la manœuvre de ce sous-marin dans notre sillage je ne peux l'expliquer que par la surprise qu'il eût à nous retrouver ainsi déboîté par notre embarquée, et par la gêne causée par les remous de nos hélices et ses avaries .

Sn.46.ouvert le feu par Bd sur le bâtiment aperçu près de la pointe KOCISTA ; il vire de bord et regagne CATTARÉ à toute vitesse; il embarde très brusquement, rendant le réglage du tir en direction très difficile .

Le bâtiment, pour lequel nous avions rapelé aux postes de combat, continuait sa route vers la baie de TRASTE, où des mines ont été neuillées au début de la guerre. Nous revenons maintenant qu'avion et sous-marin ont disparu, et ouvrons le feu à 12000m.

Le tir est dirigé au blockaus par le Lieutenant de Vaisseau DOUIN ayant à côté de lui le Commandant qui donne directement des ordres à la barre pendant le tir. Je reste à veiller sur l'avant de la passerelle, toujours adossé au blockaus et suivant facilement ce qui s'y passe. Cette veille, si attentive qu'elle soit pour ce qui est de <sup>la</sup> navigation, ne peut m'empêcher de voir comment tombent les salves et de suivre en somme ce tir passionnant que nous tentons pour la première fois contre un navire ennemi. Or voici mes constatations :

1°.- Nos salves de réglage sont d'une précision telle qu'en ne distingue pour ainsi dire qu'un seul point de chute .

2°.- Elles sont rares, car la durée de trajet est longue .

3°.- Aucune ne se profile sur le but, malgré des bonds de dérive dont la répétition amène un échange d'explications entre Mr DOUIN et son R.T.A le Lieutenant de Vaisseau BLANCHENAY qui s'efforce de les suivre au poste central .

4°.- Le but embarde au départ de chaque salve

déroulant.....

toute entreprise de réglage en direction .

Aucune tentative de réglage en portée,  
dans ces conditions.

8h.50. Venu à gauche parallè-  
lement à la côte, en reprenant  
le feu par Td de 9h à 9h.05  
Venu plus à droite pour se rap-  
procher .

Dans ce tir par l'avant très près de l'oc-  
céan la passerelle est vraiment peu habitable  
je tiens à la main une carte et un rapporteur  
et suis à peu près notre position avec des  
relèvements pris au compas étalon par un  
Q/Mtre de Timorerie; ce n'est que dans l'in-  
tervalle des salves que je peux opérer .  
L'estime est d'ailleurs suivie avec beau-  
coup de soin au poste central par L'Enseigne  
de Vaisseau DANY; le compas y est excellent ;  
avec les quelques relèvements que j'ai pu ma-  
ter et les renseignements relevés par le 1er  
Maître de Timorerie nous tracerons sans in-  
certitude après l'action la route portée sur  
le graphique ci-joint—Les champs de mines qui  
y figurent en rouge ne nous ont été connus qu'  
après l'armistice; il est vraisemblable qu'ils  
n'existaient pas le 17 Octobre 1914, au moins  
là où nous les aurions traversés .

Le seul ordre de navigation que me donna  
le Commandant BERNARD au sujet des mines fut  
de le prévenir avant d'arriver aux fonds de  
100m ; nous estimions en effet qu'ex ne pou-  
vait mouiller de mines par de plus grands  
fonds . Cet ordre me fut donné après 9h alors  
que le Chef de Timorerie, 1er Maître E TALLEC  
ayant pris sans doute des éclatements préma-  
turés de nos projectiles pour des projectiles  
cansais, vint me prévenir que les batteries  
de terre couvraient le feu; je crus devoir en  
rendre compte au Commandant, mais ne vit tirer  
la terre à aucun moment . Quant aux fonds de  
100m, on ne les trouve qu'à moins d'un mille  
de terre .



9h.05 à 9h16 Route générale  
au N 0 cessé le feu à 9h10  
le but restant à CATTARO-  
On voit un Croiseur à 4 che-  
minées venant du N à toute  
vitesse à 9h.06 .

9h.12 Ouvert le feu par Td  
sur le croiseur venant du Nord;  
il est encadré, mais peut ren-  
trer à CATTARO à 9h17 . Tiré  
une dernière salve sur le pha-  
re . Cessé le feu à 9h19 .  
Venu à gauche au Sud en rece-  
vant l'ordre de rallier.

Route parallèle à la côte à un peu plus  
de 4 milles .

Ce premier but dans <sup>ses</sup> embardées n'a pas l'air  
de suivre un chenal; il range à certains  
moments la terre <sup>tant</sup> qu'il peut et passe à l'Est  
de RONDINI- Ce deuxième but, croiseur léger  
de la classe "HELGOLAND" semble-t-il, ris-  
quait d'êtreompé de CATTARO comme l'avait  
été la ZENTA, mais il pouvait toujours s'é-  
chapper par le Nord, il a préféré affronter  
notre tir à toute vitesse .

Nous avons tiré sur ce deuxième objectif  
de 19500 à 7500m environ. Ses embardées n'ont  
paru beaucoup moins fortes que celles du  
premier .

Le voyant raser la côte pour doubler la  
pointe d'ESTRO et s'y abriter au plus tôt,  
il eût peut-être mieux valu lui barrer la  
route par un tir sur-limite que de rechercher  
l'encadrement méthodique qui n'a été obtenu  
que très tard pour en profiter au moment où  
le but disparaît; impossible d'ouvrir le feu  
continu : on tire une dernière salve sur le  
phare d'ESTRO .

En 30 ou 31 minutes de feu, nous avons  
tiré 80 coups de 19 environ; je n'ai pas con-  
staté qu'un seul pût être au but à part la  
dernière salve sur la pointe d'ESTRO .

L'ordre de rallier notre poste nous a  
été envoyé chiffré par T.S.F. Il n'a été remis  
au Commandant sur la passerelle par le Lieu-  
tenant de Vaisseau LARROUX, qui se tenait au  
au combat dans le poste T.S.F. sous le pont  
cuirassé, qu'à la fin du tir et au moment où  
nous n'avons plus <sup>en fait</sup> qu'à rallier- Je crois d'  
ailleurs qu'en s'était mal rendu compte de  
ce qui nous arrivait, en nous voyant rempre

ainsi les

ainsi les rangs . A partir de 0835 nous  
resemblions M<sup>e</sup>-à-ex dit du "MICHELET"  
à un de ces chevaux de troupe qui se dé-  
tachent et galopent comme fous dans tous  
les sens .

9h30 Aperçu un sous-marin par  
le travers Bd à 2000m envi-  
ron . Venu en grand à droi-  
te jusqu'au S 55 °.

Ce sous-marin que le Lieutenant de  
Vaisseau BOURRAGON a vu le premier paraiss-  
ait en demi-plongée cap au Nord; étant à  
7 milles au nord de l'endroit où nous a-  
vons été attaqués il y a une heure, c'est  
vraisemblablement le même et il rentre se  
réfugier à CATTARE . Je faisais mettre la bar-  
re à gauche pour venir dessus et peut-être  
aurions pu l'achever mais, appliquant les  
règles adoptées en cas de rencontre de sous-  
marins, le Commandant BERNARD fit au con-  
traire venir à droite puisqu'en le voyant  
par le travers, on ne faisait remarquer  
très justement que ce n'était pas notre  
rôle. Une escadrille de torpilleurs com-  
mandés par le Capitaine de Frégate CASTELNAU  
arrivait dans ces parages; elle ne vit pas  
ce sous-marin qui put donc échapper .

9h37 Mis à 90t pour rallier  
vers le S 20.0.

La vitesse maxima, que nous venions de  
soutenir pendant une heure, ne dépassait  
guère 20 nœuds; celle de 18 nœuds se sou-  
tenait très aisément.

9h43 Le "MICHELET" droit devant  
tire sur un sous-marin qu'on  
croit apercevoir devant sans  
être sûr .

Le poste d'observation du Mont LOVCEN  
a bien vu ce matin-là 2 sous-marins appa-  
raître et sortir des Bouches; mais un  
seul s'est dirigé vers le Sud : c'est celui  
qui a attaqué le "WALDECK ROUSSEAU".

10h10 Rallié le "MICHELET";  
Signaux à bras .

Nous rendons compte de notre manœuvre  
au Centre-Amiral de SUGNY qui est notre  
Chef de Division . Le signal dura bien  
vingt minutes .

10h45 Reçu l'ordre.....

Le "MICHELET".....

Le 18<sup>ème</sup> Août 1914  
Le "MICHÉLET" va à son tour rendre com-  
pte au Commandant en Chef . Peu après l'Ar-  
mée fait cap à l'ouest en continuant à croi-  
ser .

Le lendemain matin, près de FANG, comme  
nous allions la quitter pour nous rendre à  
MALTE après 6 semaines de croisière le Com-  
mandant en Chef fait hisser le signal :

" Félicitations de Manœuvre au WALDECK-  
ROUSSEAU ."

Lorsque plus tard la Marine adopta le  
principe des Citations à l'ordre de l'Armée  
ce fut le "WALDECK-ROUSSEAU" qui fut le pre-  
mier cité des bâtiments pour son combat du  
17 Octobre 1914 .

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'J. M. J. J.', is written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat cursive.

