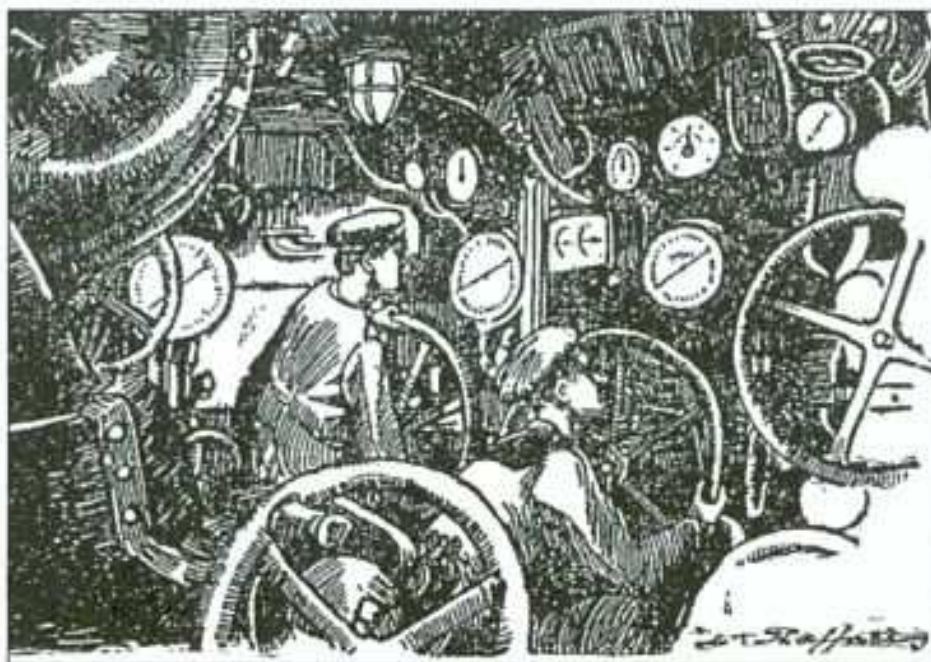


Episode du sauvetage du Chateaurenault
Extrait de *Marins à la bataille de Paul Chack*, tome5 de la guerre à la paix,
volume5, (pages 223-238 manquent quelques pages)

Ainsi parle le commandant de l'*U. C. 38*, et sa déception ne semble pas émouvoir ses hommes. Ils sont blasés. Bien sûr, s'il s'agissait de mouiller des mines, ils prendraient quelque intérêt à l'opération, laquelle peut toujours mal finir, car on travaille alors près de terre et dans les pattes des chalutiers. Mais un torpillage, c'est tout à fait banal. On en a tant vu... Touche ou manque ! Cela regarde le commandant. D'ailleurs, le commandement d'un sous-marin est, plus que tout autre, l'affaire d'un seul. Sur les bateaux de surface, les hommes suivent la manœuvre et comprennent d'avance ce qu'on attend d'eux. Ici, Wendlandt seul voit la scène et suit le drame. Et trois hommes en tout, Wendlandt encore et les deux barreurs de plongée, savent si le navire est à douze mètres d'immersion ou à cinquante... Quant aux autres ! Eh bien ! le tiers de l'équipage, qui est de service aux moteurs, aux tubes lance-torpilles, aux ballasts, exécute les ordres. Les autres ne daignent s'occuper d'un événement aussi mince que le torpillage d'un croiseur français... Au total, neuf marins travaillent et dix-huit sont au repos. Une seule idée les unit tous : rentrer à Cattaro à temps pour pouvoir passer en Allemagne les fêtes de Noël et, une fois rendus au pays, essayer de se faire verser dans un service autre que celui des sous-marins.

On veut bien mourir pour le Vaterland, mais proprement, en plein air, à la face de Dieu. La fin est terrible dans un sous-marin crevé par une mine ou entortillé dans un filet submergé, comme une bête prise au piège. C'est l'étouffement lent, l'agonie interminable dans la coque d'acier clouée au fond. À présent, sur cinq bateaux qui partent en croisière, il n'en revient plus que deux ou trois. La belle période est passée. Les navires marchands se défendent. L'Angleterre s'est organisée. Et la France a, comme directeur de la guerre sous-marine, l'amiral Salaun qui en fait voir de dures aux Allemands. Au printemps, ils arrivaient à couler jusqu'à 875 000 tonnes par mois, et maintenant c'est à grand'peine qu'ils atteignent 280 000. Si bien que l'Allemagne ne trouve plus de volontaires. Parmi les gens de l'*U. C. 38*, il y en a peut-être deux ou trois, tout le reste a été embarqué d'office. Presque tous sont d'anciens marins du commerce, le Kaiser garde les autres pour ses



Plongée rapide.

il décidé. C'est long. Il compte les secondes sur sa montre-bracelet : cinquante-neuf... soixante... un... deux... Les mille causes qui peuvent empêcher **la** torpille de marcher droit ou de conserver son immersion traversent son cerveau, le temps d'un éclair. Trop tard pour vérifier... quarante-neuf... cinquante... Il se baisse, saisit les manettes du périscope... cinquante-huit... cinquante-neuf... Hisse ! D'un élan il soulève le tube de vision que des contrepoids allègent. Son œil est rivé à l'oculaire. Il voit :

Le croiseur est tout près, à 300 mètres à peine. Il encombre le champ de l'instrument de ses 140 mètres étalés, offerts. L'image de son étrave **a** coupé le fil ténu qui marque l'axe optique du périscope... **La** première cheminée, à son tour, arrive au contact...

– Feu !

Une secousse, brutale comme un spasme de sanglot, fait trembler le sous-mar**in**. Coup de roulis sur bâbord. Ronflement dans l'eau. **La** torpille est partie. Elle file tout droit, à quatre mètres de profondeur, à 40 nœuds. Dans quinze secondes, l'explosion... ou rien...

– À 35 mètres. Plongée rapide.

Barres mises tout à la descente, l'U. C. 38, d'un coup de reins, pique vers le fond. Wendlandt, les yeux sur sa montre, elle marque 8 heures 10, compte encore :

Quinze... seize... dix-sept... Bang !

C'est fait !

V. — ARRÊT DU CŒUR

À l'aplomb de la quatrième cheminée du *Châteaurenault*, la torpille écrase son nez, fait explosion¹.

Là est la chaufferie 3. Le croiseur a quatre chaufferies, vingt-huit chaudières, protégées par la double coque et par l'épaisseur des soutes à charbon. Dans la coque extérieure, l'explosion a ouvert un trou de six mètres sur six peut-être, que nul jamais ne verra. Une brèche plus petite, quatre mètres sur quatre sans doute, s'est ouverte dans la paroi extérieure des soutes. Une déchirure un peu moins grande encore bâille dans leur paroi intérieure, muraille de la chaufferie où des hommes peinent devant les foyers incandescents.

Là passe le collecteur principal de vapeur, dans quoi toutes les chaudières en activité, seize ce jour-là, déversent leur pression. Le collecteur est cassé net. D'un seul jet formidable toute la vapeur sort, hurle... et tout aussitôt se tait, apaisée, refroidie, condensée.

Condensée sur le lac de boue noire, eau de mer mêlée de charbon qui s'est, en un dixième de seconde, ruée dans la chaufferie 3. Et aussi dans la chaufferie 4, en passant à travers les soutes voisines dont les tôles sont éventrées.

Dans les fonds du *Châteaurenault*, de l'étrave au compartiment de la barre, la nuit opaque s'abat.

Les lampes de secours, simples quinquets à huile arrachés par le choc, gisent sur les parquets. Les dynamos sont stoppées. Il n'y a plus de vapeur nulle part. Les hélices s'arrêtent. Les grandes

1. Le *Châteaurenault* est alors au point 1 sur le croquis, page 215.

pompes d'épuisement, les treuils des embarcations n'ont plus d'aliment. La pression est à zéro partout...

Les chaudières sont le cœur du navire ; le collecteur de vapeur en est l'aorte. Tout le sang s'est écoulé. Le cœur ne bat plus. Le *Châteaurenault* n'est plus qu'un cadavre flottant dans quoi flottent onze cadavres : un second maître et trois quartiers-mâîtres chauffeurs et sept matelots chauffeurs, tués dans les chaufferies 3 et 4.

Pourtant, on dirait qu'il vit encore, ce beau croiseur. Il fait route, bien droit sur l'eau. À l'instant du choc il a gémi une seconde et tremblé de la quille à la pomme des mâts, tandis que s'élançait par tribord, brisant des canots, soufflant dans l'éternité un soldat accoudé à la rambarde, une gerbe d'eau noire et d'écume grise haute de cinquante mètres. Mais la gerbe est retombée et le *Châteaurenault* fait route...

Il est mort, vous dis-je. Seulement, 8 200 tonnes lancées à 15 nœuds ne s'arrêtent pas en quelques secondes.

Sur la passerelle, on le croit encore vivant. Le commandant Jeanson va essayer de faire côte sur l'île Sainte-Maure, dans la baie Vasiliko.

Quatre milles à peine à courir.

– La barre à gauche toute. Rappelez aux postes de sécurité.

La barre n'obéit plus. Comme les autres machines du bord, le servo-moteur du gouvernail est sans pression.

– Qu'on dispose la barre à bras.

Des gens s'élancent à l'arrière, descendent au compartiment de la barre. Là, c'est la nuit. Pis encore : une obscurité solide, compacte. Toutes les plaques de fermeture des soutes à combustible ont sauté de leurs alvéoles, et l'air est saturé d'une poussière noire dont aucun fanal ne peut percer le voile. Quand même, on se débrouille.

Dans les panneaux, deux courants humains se côtoient. Les soldats montent vers la lumière ; les marins descendent dans les fonds pour se battre contre l'invasion de l'eau qui tombe en cascades dans les cales...

– Commandant, je suis à vos ordres, dit le lieutenant-colonel de Bieuvre, chef du détachement militaire embarqué.



Le second maître Toby accompagne Tual.

– Très bien, répond **Jeanson** ; veuillez rassembler vos hommes pour l'évacuation et leur dire que, pour l'instant, aucun danger ne menace le navire.

Le danger ? Les soldats s'en moquent. D'eux-mêmes, ils s'alignent comme à l'exercice. Le colonel les inspecte, puis, allumant sa pipe, remonte sur **la** passerelle à côté du commandant.

Il entend le téléphone haut-parleur clamer **la** détresse d'en bas. « Plus rien à tenter », annonce le mécanicien en chef Badelon, descendu dans les machines. Et des nouvelles sinistres montent des chaufferies, des dynamos, des machines auxiliaires où les mécaniciens principaux Tual, Denizet et Desbœuf sont à leurs postes.

– Évacuez les fonds, ordonne le commandant.

Maintenant c'est **la** chasse aux survivants dans les cent compartiments de **la** coque immense et noyée de ténèbres. Les officiers mécaniciens et l'enseigne Coiffard se hâtent, appellent les hommes. Les chaufferies 3 et 4 sont pleines. Pris dans le tourbillon d'eau noire et chaude, les chauffeurs Raynaud, Garrec, Nicolas,

VI. — LE COUP DE GRACE

– Plus de bruit d'hélices, Link ? interroge Wendlandt.

– Plus rien, commandant, répond le chef de timonerie.

L'*U. C. 38* est toujours à 35 mètres. Les grenades lancées par le *Mameluk* et le *Lansquenet* après le torpillage ont explosé trop loin. Les lampes électriques du sous-marin ont à peine vacillé... Aucun des Allemands au repos n'a levé la tête. Ils ont perçu pendant un moment le ronflement des hélices de nos torpilleurs, puis le rythme plus solennel de celles des chalutiers. Depuis dix minutes, le silence règne. À petite vitesse le sous-marin tourne sur place pour demeurer à portée de sa victime.

– L'avez-vous reconnu, commandant ? demande l'enseigne Bock.

– Je le crois. Passez-moi le carnet de silhouettes.

– Voici.

– C'est bien cela : deux mâts, quatre cheminées équidistantes, coque de paquebot. C'est le *Châteaurenault*, croiseur corsaire, 8.200 tonnes, 24 000 chevaux, 23 nœuds. Il en marchait à peine 12, je crois. Continuons : deux pièces de 16, six de 14 et douze de 47. Tout cela ne tient pas devant une bonne torpille Schwartzkopf... Et tenez, tant pis, nous rentrerons à Cattaro trois ou quatre jours plus tard, je veux garder ma dernière torpille pour le *Guichen*, frère du *Châteaurenault* et qui fait la même croisière. Il passera par ici demain ou après-demain.

– Mais, commandant, objecte l'enseigne, les Français vont patrouiller dur après ce coup-là...

– Pensez-vous, répond Wendlandt, qu'ils supposeront que j'aie assez de toupet pour rester à la même place ? Ils vont nous chercher beaucoup plus loin, vous verrez.

– En tout cas, s'ils deviennent trop gênants, vous pourrez toujours exécuter un torpilleur.

– Non, mon ami, répond le commandant, laissons les patrouilleurs tranquilles. Si nous commençons à les agacer, ils se mettront à veiller pour leur peau, et alors gare aux grenades... Mais il

est temps d'aller voir ce qui se passe là-haut. Aux postes de manœuvre. Moteurs à demi-vitesse. Remontez à 12 mètres, et gouvernez à l'Est. Je hisserai le périscope quand nous serons en équilibre à **la** nouvelle route. Qu'on soit paré au tube bâbord à tout hasard.

Le sous-marin remonte doucement. Coup de périscope.

– Moteurs à 400 tours, commande Wendlandt.

Puis il reprend son monologue, coupé de silences et d'émer-sions furtives du périscope.

– Ma parole, il n'a pas du tout l'air d'un bateau en train de couler. Pourtant, ma torpille **a** tapé dedans... Il me présente juste son arrière¹. Mauvaise position pour tirer dessus. Il faut que je gagne sur sa hanche tribord. Décidément, mon cher Bock, le *Châteaurenault* va avaler une deuxième dragée. On verra s'il **la** digère aussi bien que **la** première... (Silence... Coup de périscope.) Ah ! voilà les torpilleurs, ils zigzaguent comme des anguilles... (Périscope.) Venez au Nord, à présent, nous avons pris assez de champ. Moteurs à 200 tours seulement ; inutile de faire de **la** poussière sur l'eau. Nous approchons... (Quatre minutes de silence, coup de périscope.) Nous gagnons rudement vite. Ah ! Je comprends ! Il est stoppé, ce Français... Excellente affaire ! Le coup est sûr : tir au posé à 600 mètres... (Périscope.) Les torpilleurs sont tout près, tellement bondés de rescapés qu'ils sont enfoncés jusqu'au plat-bord. Ils ne nous gêneront pas beaucoup. Moteurs à 100 tours... (Périscope.) Le gibier est dans l'Ouest à nous. **La** barre à gauche cinq. Je vais mettre le cap dessus. Prévenez-moi quand nous serons en route à l'Ouest du compas... (Long silence.)

– En route à l'Ouest, déclare bientôt l'obermaat Gerhardts, de quart à **la** barre de direction.

– Bien, reprend Wendlandt. Attention pour le tube bâbord... (Coup de périscope.) Feu ! Moteurs à 200 tours. Plongée rapide à 35 mètres. Notez l'heure.

1. Le sous-marin est alors à peu près à **la** position indiquée par **la** plus haute des deux flèches marquées sur le pointillé de sa route, dans le Sud-Est du point 1 (croquis, p. 215). Le dernier crochet que fait le sous-marin pour lancer sa seconde torpille commence tout de suite après cette flèche.

– 9 heures juste, commandant.

Une commotion effrayante soulève le *Châteaurenault*, frappé à tribord devant, à la hauteur du puits aux chaînes¹. On dirait qu'une énorme lame de typhon a passé sous son étrave, une lame suivie d'un creux profond, où le croiseur tombe en un coup de tangage qui continue... augmente... ne s'arrête pas... ne s'arrêtera plus... L'avant s'enfonce, le pont s'incline d'un angle qui ne cesse de croître. La gerbe de la torpille retombe sur le gaillard, renverse l'officier de manœuvre, lieutenant de vaisseau Janssen, et tous les hommes... Ils se relèvent.

– *Balsamine*, larguez la remorque, accostez vite, crie Janssen.

Puis, avec d'autres officiers, il s'élançe vers l'écoutille du gaillard. Ils veulent descendre dans les fonds du navire, se rendre compte. La voix du commandant les arrête :

– Janssen, Desbœuf, Tual, défense absolue de quitter le pont. Le bateau coule. Faites remonter les gens de la batterie aux chaînes. Vite !

Ayant ainsi parlé, le capitaine de frégate Jeanson se tourne vers l'arrière, s'assure que le pavillon français est bien en place à la corne.

Le docteur du Chazaud, l'enseigne Bros, le maître Laurent remontent de la batterie, saupoudrés de rouille et de chaux que l'explosion a projetées.

Le commandant Jeanson a raison. Le bateau coule. Les cloisons des compartiments de l'avant sont sûrement crevées, et toute l'eau des chaufferies envahies lors du premier torpillage a suivi la pente, s'est précipitée sur l'avant, ajoutant des centaines de tonnes aux centaines de tonnes qui s'engouffrent par la brèche que la seconde torpille vient d'ouvrir. Regardez. L'inclinaison du *Châteaurenault* s'accroît avec une rapidité effrayante. La mer monte le long du bord. Elle affleure le gaillard... Il entre dans l'eau... La mer arrive à l'écoutille de descente... Elle s'y précipite en trombe... Elle lèche le pied de la tourelle de 16...

1. Au point marqué 2, à l'extrémité de la route du *Châteaurenault* (croquis, p. 215

– Venez, commandant, je vous en supplie. Tout le monde est parti.

Le docteur du Chazaud, resté à bord, implore son chef. Mais Jeanson, les mains accrochées à la rambarde de la passerelle, ne voit et n'entend. Il fixe cette eau qui va dévorer son navire, son bateau à lui, sa chair, son *Châteaurenault*... Doucement, le médecin ouvre les doigts crispés de son chef, l'entraîne dans l'échelle. Les voilà sur le pont, par le travers des casemates milieu.

– Voyez, commandant, tout l'avant a disparu. Le chalutier est de niveau avec nous. Vous n'avez qu'à enjamber. Venez.

– Vous avez tout fait pour le sauver, commandant, venez ! crient, du pont de la *Balsamine*, les officiers.

Et Jeanson les voit tous, ses compagnons, ses fidèles. Ils s'apprêtent à remonter à bord pour le sauver de force ou mourir près de lui...

– Je viens, mes enfants. Mais après vous, docteur ; je dois rester le dernier.

La *Balsamine* commence de battre en arrière pour se dégager. Il est 9 h 3. Trois minutes depuis la seconde torpille...

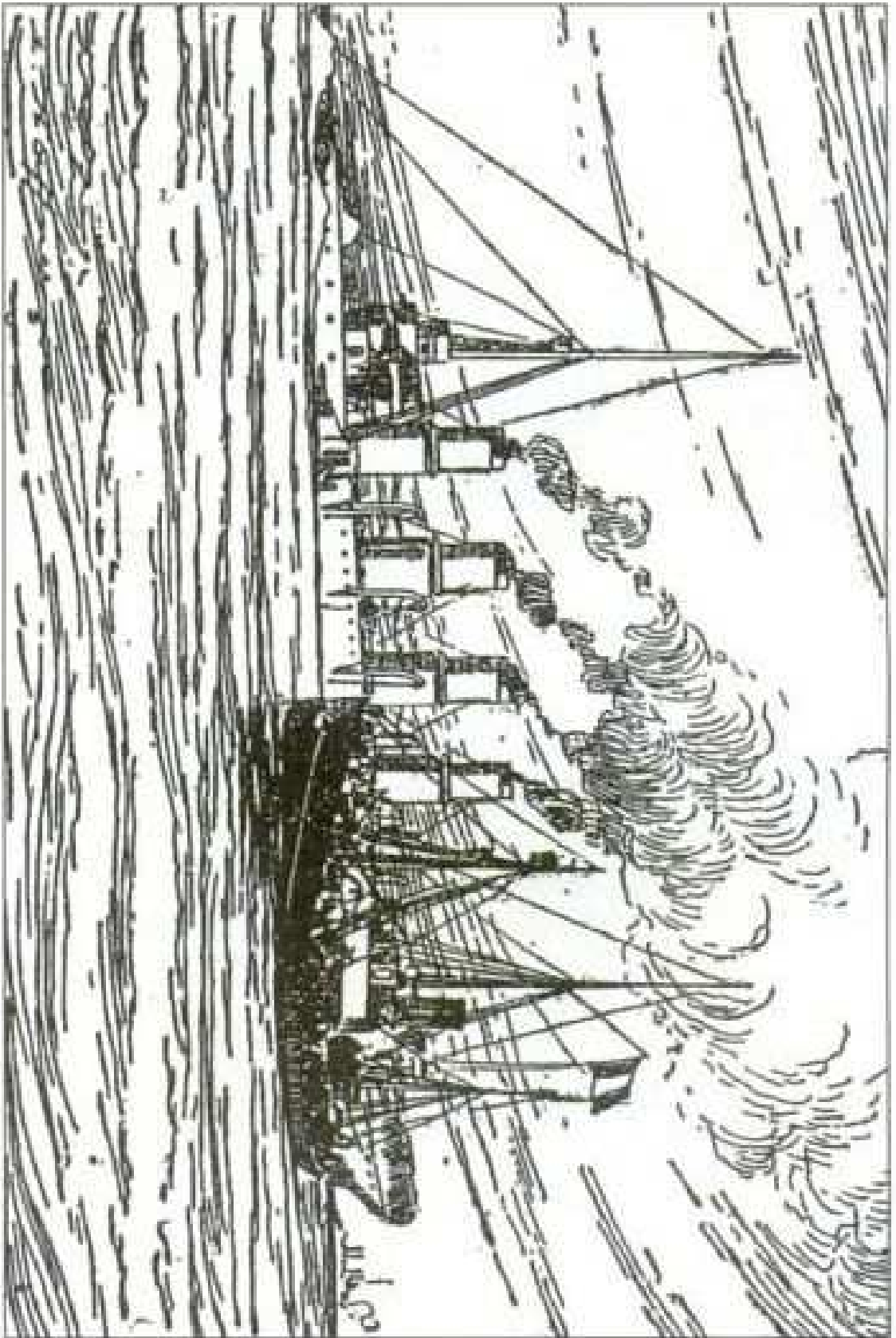
Et, comme si le *Châteaurenault* avait attendu, pour mourir, le départ de son chef, il s'apique d'un seul coup, à cinquante degrés... Et soudain, comme glissant sur un plan incliné, avec une vitesse effrayante, parmi le fracas des passerelles qui s'écroulent comme châteaux de cartes, des mâts qui s'abattent sur l'arrière en entrant dans l'eau, le grand croiseur descend dans l'abîme... Le *Châteaurenault* a vécu.

De tout l'horizon arrivent des cris :

– Vive la France !

Et, écoutez, des coups de canon... Les torpilleurs salueraient-ils de leurs salves ce grand mort ?

Non ! Regardez-les. Ils le vengent.



La mer affreux le gailard.

VII. — LA MORT DU SQUALE

Allons les voir de près. À l'instant que l'*U. C.* a lancé pour la deuxième fois, le commandant Charézieux a foncé avec son *Lansquenet* sur le sillage de la torpille allemande. Remontant jusqu'à sa source le ruisseau de bulles d'air qui s'effaçait peu à peu, il a laissé tomber toutes ses grenades sous-marines : deux de 70 kilos d'abord, puis cinq de 35. Le torpilleur a ensuite fait demi-tour, a cinglé vers les radeaux où il restait des hommes à sauver.

Charézieux saura-t-il jamais si ses bombes ont porté ? D'ordinaire, c'est au bout de trois ou quatre mois qu'on apprend la mort du sous-marin... ou son retour au port.

La deuxième grenade du *Lansquenet* a terriblement bousculé l'*U. C.* 38. Coups de roulis violents... Ténèbres... Toutes les lampes électriques brisées... Tous les moteurs stoppés, leurs commutateurs ouverts par le choc... Silence d'angoisse, rompu, cinq fois encore, par des explosions plus éloignées... Lentement, le clapotement des hélices du torpilleur français s'est atténué... Plus rien... Et, tout à coup, les Allemands ont perçu, sous leurs pieds, dans leur cale, un bruit effrayant et pourtant très doux, un murmure léger, discret, comme d'un ruisseau qui coule au fond d'une grotte. La coque est crevée... L'eau rentre... Où est la fissure ? Vite, cherchons. Ah ! Je vous assure que, cette fois, les gens non de quart s'y sont mis. Travail difficile : les parois du sous-marin sont tapissées d'appareils, de cadrans, de volants, de tuyautages, de circuits et de tableaux électriques. Les lampes de secours vite allumées éclairaient cette recherche fébrile d'une lumière funèbre. Et un des hommes des barres a parlé :

– Commandant, le bateau est très lourd...

– Chassez les ballasts centraux et veillez les barres, a répondu Wendlandt, occupé à chercher la voie d'eau.

Ma foi, l'équipe de plongée n'a pas hésité. Elle a mis les deux gouvernails « tout à monter », tandis que l'air comprimé, chassant brutalement l'eau des ballasts milieu, gagnait la surface en un remous d'écume, tache blanche sur le bleu profond de la mer Ionienne.

Sur le torpilleur *Mameluk*, le commandant Girardon, l'esprit et

les yeux en éveil, tendu vers l'espoir du combat, voit la flaque d'écume à 800 mètres sur sa droite... à l'instant même où le *Châteaurenault* disparaît...

– Alerte ! commande Girardon, sous-marin par tribord. Mettez le cap dessus. Machines à toute vitesse.

Les matelots sont à leurs pièces. Les soldats, les 710 rescapés, qui encombrent d'une foule bruyante et surexcitée le pont du torpilleur, comprennent qu'on va se battre, se serrent, se tassent, se compriment pour dégager le champ de manœuvre des canons. On jurerait qu'ils sont à peine cinquante maintenant. Bon Dieu ! Tâchons, nous, les gars de la mer, de montrer à nos frères des tranchées comment on exécute un sous-marin.

– Hausse 600 mètres. Feu !

Car voici qu'au centre du remous apparaît, noir sur blanc, le kiosque de l'Allemand. Wendlandt, qui examine les tôles de son bateau, ne sait pas qu'il est à la surface. Entendant soudain le claquement des obus de 65 millimètres qui éclatent sur l'eau, il bondit au poste central, hisse le périscope, regarde, comprend et, d'une voix toujours calme :

– Remplissez les ballasts milieu. Revenez à 25 mètres. Faites vite. Le Français n'attendra pas.

Et certes, Girardon n'attend pas. Le kiosque a plongé, mais le remous demeure, ressac blanchâtre sur quoi se rue le *Mameluk*, lançant une grenade de 75 kilos. Clameurs de joie des poilus. Détonation sourde.

Sourde à la surface, mais terrible en bas. La boîte de résonance qu'est le sous-marin la répercute en tonnerre. L'*U. C.*, secoué à mort, se couche sur bâbord, comme s'il allait chavirer. Ses accumulateurs déversent leur acide, lequel, mêlé à l'eau de mer de la cale, dégage aussitôt des vapeurs de chlore qui aveuglent et suffoquent. Et c'est de nouveau la nuit. Une trombe d'eau s'abat sur les moteurs électriques. Gerbes d'étincelles. Feux d'artifice de plombs qui sautent. La dernière grenade a disjoint gravement les tôles de la carène. Girardon a parachevé le travail si bien commencé par Charézieux. Le sous-marin va périr.

Rien à tenter. Il n'a pas même la ressource de s'asseoir sur le fond pour essayer d'aveugler les brèches. L'U. C. a 300 mètres d'eau sous la quille. S'il coule, ce sera l'écrasement...

– Commandant, nous sommes très lourds. Le bateau descend malgré les barres, 40 mètres déjà.

Parbleu, les barres sont sans effet, puisque le sous-marin est sans vitesse... moteurs hors de service.

– Chassez les ballasts... Doucement... Arrêtez dès que nous cesserons de descendre.

À la lueur falote des lampes de poches, les hommes obéissent. Mais voici encore des bruits d'hélices, là-haut...

– Bang !... Bang !... Bang !...

Girardon a encore vu le remous, bien faible pourtant, de l'air comprimé. Il a jeté ses dernières grenades. Et la voie d'eau s'aggrave encore. Cataracte... Pourtant, Wendlandt ne veut pas céder. Il écoute. Le bruit des hélices de torpilleurs s'atténue... s'éteint.

Car le *Lansquenet* a signalé « Ralliement » au *Mameluk*. N'ayant plus de grenades, nos deux torpilleurs se sont formés en ligne de file et se dirigent vers les chalutiers.

Un sergent du 5^e colonial interpelle un second maître du *Mameluk*.

– Alors, vous allez laisser ça là ?

– Mais oui, mon vieux ; comment veux-tu savoir ce qui se passe là-dessous ? Si le Boche a son compte, il est tout simplement au fond, aplati comme une sole. Pense un peu à la pression que tu peux avoir sur le dos avec les 200 brasses d'eau qu'on trouve partout par ici... Et, s'il se débrouille pour se tirer des pattes, il ne remontera pas pour te prévenir...

Ses moteurs noyés, sa coque déchirée par les dernières grenades du *Mameluk*, l'U. C. 38 est perdu. Refoulés par l'eau qui monte, les marins allemands sont groupés dans le poste central qu'éclairent à peine quelques lampes de secours greffées aux bornes des accumulateurs les plus proches. Ah ! Elle est loin, la Noël en Allemagne... Si l'on attend encore, aucune manœuvre ne permettra de rejoindre la surface, la lumière, la vie... Tous les yeux regardent Wendlandt.

