DEVOIR DE MEMOIRE

Commémoration de la première guerre mondiale

Un plan relief d'une bataille célèbre

LA BATAILLE DU 18 MARS 1915

DARDANELLES (novembre 1914-janvier 1916)

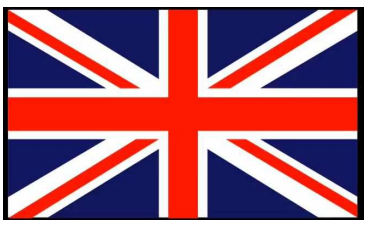
Musée maritime de Toulon et Musée naval de Saint-Tropez

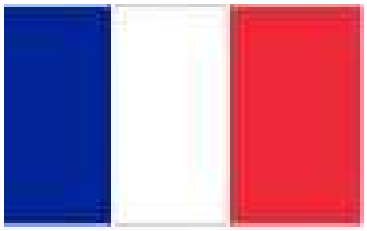
Travail collectif, dossier réalisé par Bernard Dulou, docteur en sciences,
Mars 2015.

Un plan relief d'une bataille célèbre

LA BATAILLE DU 18 MARS 1915

DARDANELLES





Afin de commémorer la première guerre mondiale, le musée naval de Saint Tropez et le musée maritime de Toulon s'unissent pour présenter en 2015 un nouveau plan relief d'une bataille navale célèbre : Celle des Dardanelles. Le groupe des compagnons maquettistes du musée maritime de Toulon apporte son concours à cette réalisation.

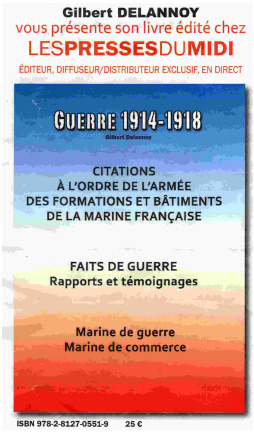
Jean-Marie Brossard, compagnon maquettiste et délégué régional de l'Association des Amis du Musée de la Marine (AAMM) nous a trouvé beaucoup de documents sur cette bataille.

Nous en reproduisons quelques uns ci-après :

Photo extraite d'un documentaire cinématographique De l'INA Sur la bataille des Dardanelles.

autre plan du détroit

Beaucoup de documentaires, d'ouvrages relatent ces évènements tragiques, un des derniers en date apporté par Alain Lepoittevin permet de se faire une idée de l'histoire de cette période :



Côté français, compte-tenu de l'Alliance avec la Russie, Paris réunit une flotte sous le commandement du **Contre-Amiral Émile Guépratte** qui compte les cuirassés *Charlemagne* (quasiment dépassé), *Bouvet*, *Suffren* et *Gaulois*, le croiseur *Foudre*, ainsi que des contre-torpilleurs, des dragueurs de mines et des sous-marins. En outre, un corps expéditionnaire est réuni sous le commandement du **Général Henri Gouraud** avec des fantassins de métropole, des artilleurs, des tirailleurs d'Afrique du Nord et du Sénégal (Afrique de l'Ouest) et des légionnaires. Les unités terrestres vont gagner l'île de Lemnos avant d'être lancées dans les opérations amphibies.

Ainsi, le 19 février les navires de la *Royale* (marine française) appareillent des ports de Marseille et Toulon pour rejoindre la *Royal Navy* en Méditerranée. Cap sur le Détroit des Dardanelles.

<u>DIVISION DE L'AMIRAL GUEPRATTE</u> (1 citation à l'Ordre de l'Armée)

Le Contre-amiral GUEPRATTE a dirigé les opérations de la division de complément détachée aux Dardanelles du 26 septembre 1914 au 21 mai 1915.

Texte de la citation à l'ordre de l'Armée de la Division de l'Amiral GUEPRATTE

(J.O. du 3 décembre 1919, complété au J.O. du 20 décembre 1919)

Est citée à l'Ordre de l'Armée :

La division de l'Amiral GUEPRATTE composée des :

Cuirassés : SUFFREN – BOUVET – CHARLEMAGNE – GAULOIS

Croiseur : FOUDRE

Torpilleurs d'Escadre : POIGNARD – FANFARE – SABRETACHE – COGNEE – COUTELAS

Sous-marins : LE VERRIER – COULOMB

Dragueurs : PIOCHE – HERSE – RATEAU – CHARRUE – MARIUS CHAMBON – PROVENCE IV – CAMARGUE – JULES COUETTE – MARSEILLAIS XVIII – ROVE – ISHKEUL et HENRIETTE.

« A pris part avec une magnifique bravoure à l'attaque des Dardanelles en mars 1915 donnant, malgré de lourdes pertes, un splendide exemple d'entrain, de ténacité et de discipline ».

Le CV Fossati, président de l'ACORAM du Var nous fait bénéficier de la très intéressante iconographie dont il dispose (différents dessins parus dans "L'illustration"). Nous le remercions vivement pour cette contribution à notre projet.

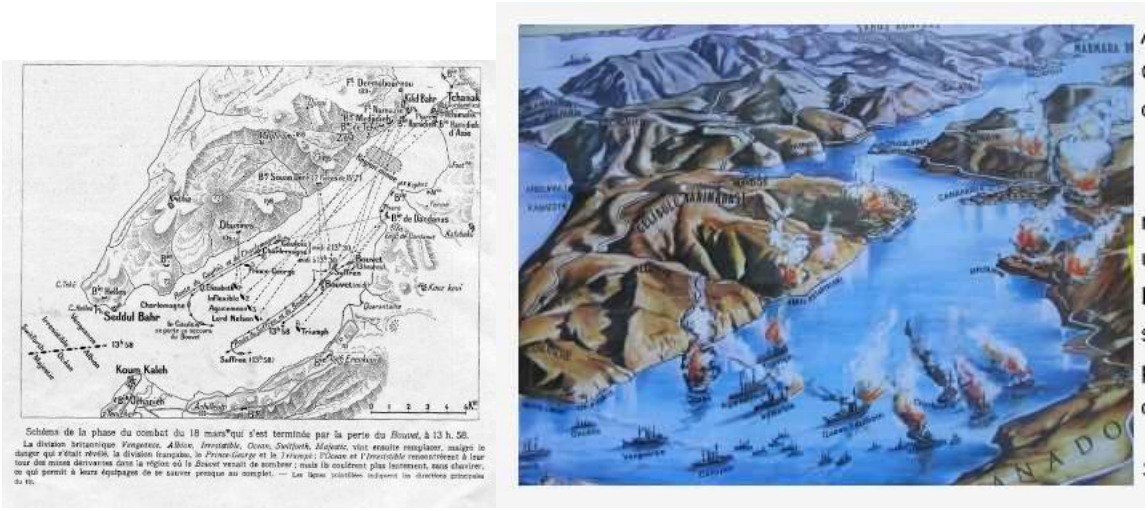
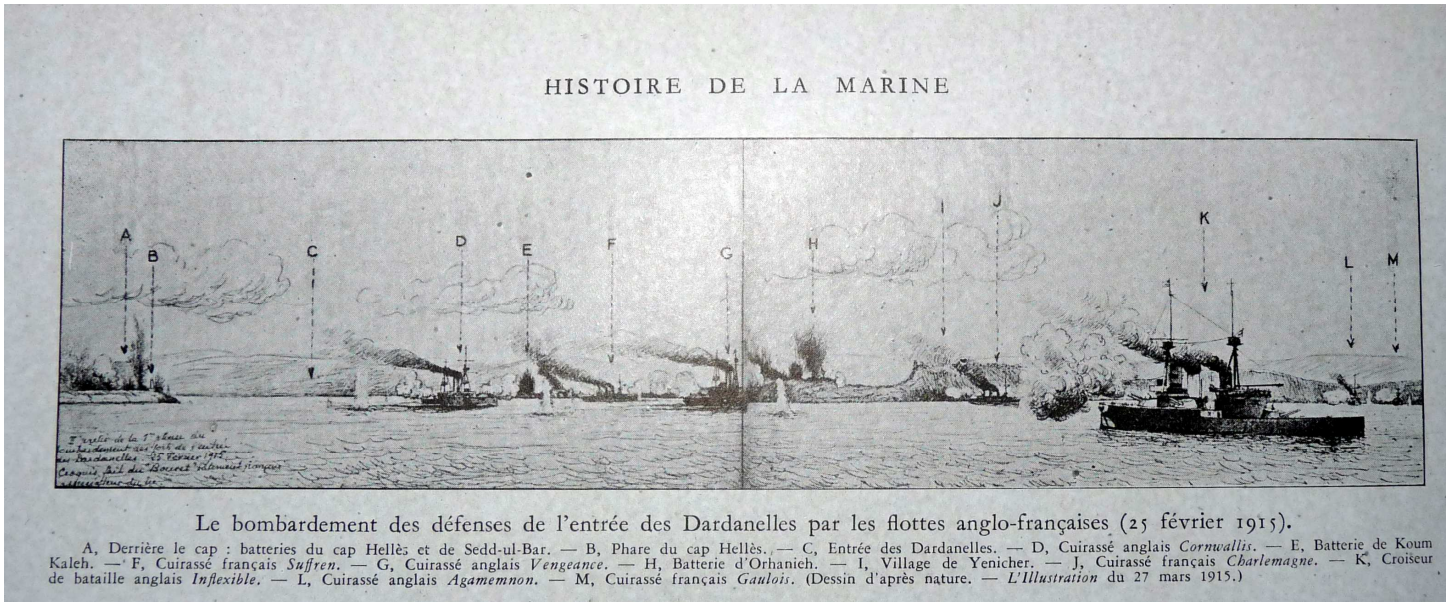


Schéma de la phase du combat du 18 mars qui s'est terminée par la perte du *Bouvet*, à 13 h. 58.

La division britannique *Vengeance, Albion, Irresistible, Ocean, Swiftsure, Majestic*, vint ensuite remplacer, malgré le danger qui s'était révélé, la division française, le *Prince-George* et le *Triumph*; l'*Ocean* et l'*Irresistible* rencontrèrent à leur tour des mines dérivantes dans la région où le *Bouvet* venait de sombrer; mais ils coulèrent plus lentement, sans chavirer, ce qui permit à leurs équipages de se sauver presque au complet. — Les lignes pointillées indiquent les directions générales du tir.

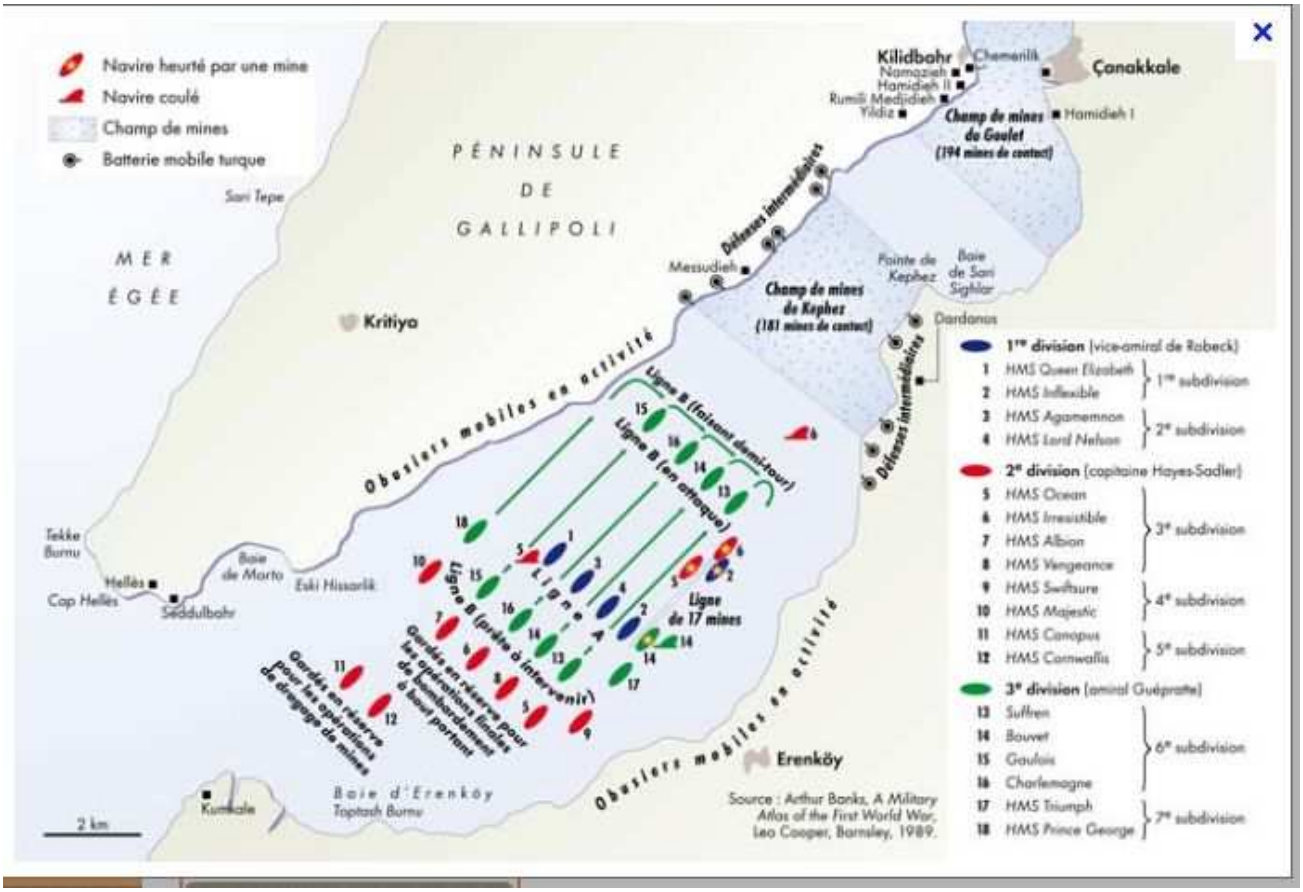
Image donnant l'inspiration à notre réalisation



Le bombardement des défenses de l'entrée des Dardanelles par les flottes anglo-françaises (25 février 1915).

A, Derrière le cap : batteries du cap Hellès et de Sedd-ul-Bar. — B, Phare du cap Hellès. — C, Entrée des Dardanelles. — D, Cuirassé anglais *Cornwallis*. — E, Batterie de Koum Kaleh. — F, Cuirassé français *Suffren*. — G, Cuirassé anglais *Vengeance*. — H, Batterie d'Orhanieh. — I, Village de Yenicher. — J, Cuirassé français *Charlemagne*. — K, Croiseur de bataille anglais *Inflexible*. — L, Cuirassé anglais *Agamemnon*. — M, Cuirassé français *Gaulois*. (Dessin d'après nature. — *L'Illustration* du 27 mars 1915.)

Pour nous démarquer de ces démonstrations très militaires, faites sur des cartes où sont tracées les courbes de niveau avec de simples formes allongées pour figurer les cuirassés, nous avons préféré réaliser des ébauches de maquettes ressemblantes avec cheminées, tourelles avec canons, mats, une plaque nominative , la pavillonnerie nationale et un pavillon cranté de couleur numéroté dans une des trois divisions pour chaque navire, tenues entre deux feuilles de plexiglas transparent pouvant être prises entre deux doigts pour le déplacement sur la mer, en nous inspirant de l'image en couleurs ci-dessus ainsi que de la gravure ci-après.



Plan explicatif colorisé

Rappel historique18 mars 1915

La fin glorieuse des cuirassés Bouvet, Irrésistible et Océan

D'après « La grande guerre du XXe siècle »

Le combat

L'amiral Carden, malade, était parti pour Malte le 17 mars, à bord du ***Minerva,*** abandonnant le commandement supérieur au **contre-amiral de Robeck**, muni d'une commission de vice-amiral. Bien des légendes ont été mises en circulation sur cet engagement mémorable du 18 mars, qui a coûté aux alliés, trois unités de combat et de nombreuses vies humaines, et il n'est peut-être pas inutile de préciser la marche véritable des évènements avant que la distance ne prête encore aux imaginations.

Dès 11 heures du matin, les quatre plus récents bâtiments de la flotte alliée, ***Queen-Elizabeth, Inflexible, Lord-Nelson, Agamemnon***, étaient à leur poste, à 14 000 yards de Chanack, et ouvraient le feu sur les grands forts des « Narrows ». Ces quatre bâtiments, formant la ligne A, étaient soutenus, contre le tir des batteries de campagne de la côte d'Europe, par le ***Prince-George***, et contre celles de la côte d'Asie, par le ***Swiftsure***. Chaque cuirassé entrant dans le détroit est accompagné d'un canot à vapeur ou picket-boat, destiné à couler les mines flottantes.

Dès midi 15, **l'amiral de Robeck** signale aux bâtiments composant le groupe B de se porter en avant : ce sont les quatre cuirassés de la division française. **L'amiral Guépratte** a réclamé instamment pour elle ce poste d'avant-garde et d'honneur.

Le ***Suffren*** et le ***Bouvet*** progressent le long de la côte d'Asie, ***Gaulois*** et ***Charlemagne*** le long de la côte d'Europe, de manière à ne pas gêner le tir des bâtiments de la ligne A. Le ***Suffren***, bâtiment amiral, s'avance le premier jusqu'à 9100 mètres de Yeni-Medjidieh, c'est-à-dire à 200 mètres à peine des premières mines, et ouvre le feu sur Yeni-Medjidieh.

Suffren* et *Bouvet se relèvent réciproquement et s'appellent au moyen du pavillon I lorsqu'ils se jugent en mauvaise posture. A midi 55, **le *Bouvet*** succède ainsi au ***Suffren*** et tire avec une grande précision sur Yeni-Medjidieh et Namazieh. Mais le ***Bouvet*** est lui-même encadré par les batteries ; un léger incendie s'allume sur le pont et dans l'appartement du commandant. Le ***Suffren*** reprend donc sa place et exécute un excellent tir sur Yeni-Medjidieh, tandis que les bâtiments de la ligne A le soutiennent par leur tir à longue portée.

De beaux coups de la ***Queen*** tombent sur Chanack et Hamidieh ; ils y provoquent d'énormes explosions. Malheureusement, la position stoppée du ***Suffren*** en fait un but trop facile pour les batteries turques. Le bâtiment est encadré, et plusieurs projectiles de 24 et de 15 tombent à bord. Tout l'armement d'une casemate, 12 hommes, est tué par l'explosion d'un projectile de 24. Plusieurs incendies s'allument et l'on doit même noyer une soute précipitamment. Le ***Bouvet*** remplace une seconde fois le ***Suffren***, cependant que celui-ci se retire de quelques centaines de mètres en arrière.

Il est 1h25, le tir du ***Bouvet***, repris avec vigueur, paraît avoir éteint le tir de Namazieh. Les grands forts ne tirent presque plus.

L'amiral de Robeck, estimant que la division française a brillamment rempli sa mission, lui signale de se retirer, cependant qu'un groupe C de bâtiments, comprenant **l'*Irrésistible* et l'*Océan***, remonte le détroit pour prendre sa place.

Les quatre cuirassés français s'éloignent vers la sortie du détroit.

Tout à coup, il est 1h58, sans qu'aucun bruit ne soit entendu, le malheureux ***Bouvet*** s'incline de 90° sur tribord et coule, l'arrière en premier, en moins de deux minutes. Le chavirement a duré moins d'une minute, et pourtant les armements des tourelles de bâbord, le personnel du blockhaus, de la tourelle avant et de la sécurité arrière ont eu le temps d'évacuer. Malheureusement un trop grand nombre de ces infortunés tombent à tribord et sont recouverts par le bateau ou renvoyés dans les

panneaux par les remous. Seuls, ceux qui ont pu se hisser sur la cuirasse à bâbord, et parmi lesquels les deux officiers canonniers, réussissent à se dégager.

Les trois bâtiments français accourent et mettent leurs baleinières de sauvetage à la mer, cependant que les picket-boats de la ligne A se portent au secours des naufragés. Aucun bruit d'explosion n'ayant fait prévoir l'accident, on ignore à cet instant la présence des mines dérivantes auxquelles est cependant dû le sinistre, et l'on procède au sauvetage des survivants au prix des plus grands dangers.

Les batteries de campagne et de 15 ont d'ailleurs repris leur tir et canonnent les embarcations de sauvetage sans pitié. A 2h40, les cuirassés français s'éloignent, cependant que des picket-boats continuent à patrouiller sur les lieux du sinistre. Une affreuse angoisse nous étreint de savoir tant de chers camarades disparus et de payer si lourdement et si tardivement un succès qui s'annonçait acquis. Mais nous ne sommes pas à bout de nos inquiétudes et de nos peines.

Le ***Gaulois,*** qui rallie derrière le ***Suffren***, à 12 nœuds, non sans tirer quelques dernières salves sur les batteries de 15 d'Achilleum, prend tout à coup une gîte inquiétante et pique du nez. Un projectile l'a frappé sous la flottaison à l'avant et lui a occasionné une forte voie d'eau. Les torpilleurs anglais et les picket-boats, appelés par nos signaux d'alarme, commencent l'évacuation méthodique de l'équipage, qui fait preuve du sang-froid le plus parfait. Le commandant Briard, par une habile manœuvre, parvient cependant à sortir du détroit et à conduire son bâtiment jusqu'aux Iles-aux-Lapins, où il échoue légèrement sur un fond de sable, au nord de l'île Drepano.

A 2h36 de l'après-midi, les cuirassés de relève reprirent l'attaque des forts, ceux-ci ripostèrent. L'attaque se poursuivit pendant que le dragage des mines continuait.

A 4h09, l'***Irrésistible***, qui donnait fortement de la bande, quitta la ligne et, à 5h50, il coula, ayant probablement heurté une mine flottante. A 6h05, l**'*Océan*** coula également, ayant lui aussi heurté une mine. Ces deux cuirassés ont coulé en eau profonde, mais la presque totalité de leurs équipages avait pu être transbordée en sûreté sous un feu violent. **L'*Inflexible,*** ayant eu son poste de contrôle de tir d'avant frappé par un obus, devra subir des réparations. Le bombardement et les dragages cessèrent à la tombée de la nuit. Il est impossible encore d'apprécier les dégâts subis par les forts soumis au feu direct et prolongé de forces très puissantes. Les cuirassés ont été coulés sur des points déjà dragués, mais où les courants ont apporté des mines flottantes. C'est un danger contre lequel nous devrons nous prémunir de façon spéciale. Etant donné l'étendue des opérations, les pertes britanniques sont relativement légères.

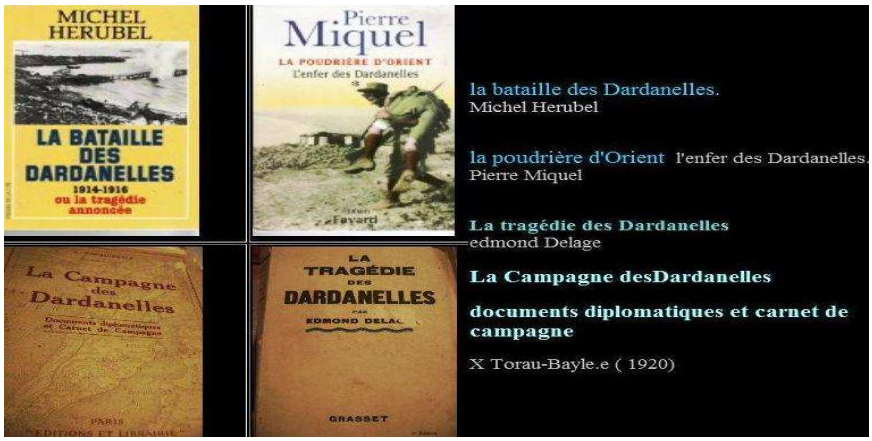
Le ***Queen*** **et l'*Implacable***, envoyés d'Angleterre pour remplacer les navires éventuellement perdus, ne tarderont pas à arriver, de sorte que la flotte britannique se trouvera ramenée à sa force primitive. Les opérations continuent. Les forces navales disponibles encore sur les lieux étant amplement suffisantes.

Le contre-amiral John Michael de Robeck, faisant fonctions de vice-amiral, a pris le commandement en chef, en remplacement du vice-amiral Carden, actuellement malade.

L***'Irrésistible*** était un navire de guerre de 15000 tonnes, lancé à Chatham en 1898. Son armement comprenait : 4 canons de 12 pouces et de 12 et 6 pouces ; sa vitesse était de 18 nœuds ; l'équipage comprenait 781 hommes.

L'***Ocean*** était un navire de guerre de 12950 tonnes, construit à Devonport en 1898. Son armement était identique à celui de l'***Irresistible*** ; il filait 19 nœuds à l'heure. L'équipage ne comprenait que 700 hommes.

La perte de ces cuirassés fit abandonner la stratégie d'attaque navale de front pour prendre Istanbul, et privilégier une stratégie de débarquement terrestre qui ne se révéla pas moins désastreuse. Ci-après quelques références : ouvrages et film sur cette tragédie.



La réalisation du projet

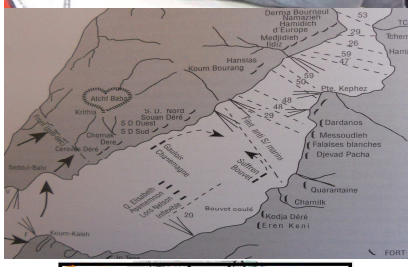
Deux réunions au musée maritime de Toulon entre madame la conservatrice, monsieur le responsable du musée naval de Saint-Tropez et les compagnons maquettistes de Toulon, ont finalisé le projet comme suit :

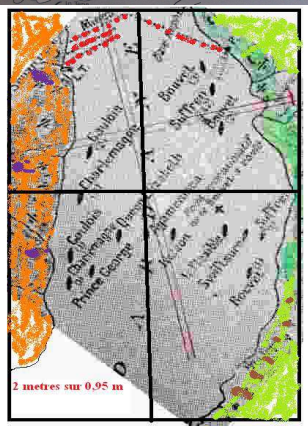
La bataille présentée sera celle du détroit des Dardanelles dans sa grande largeur, avec arrêt au niveau des champs de mines, soit une échelle d'environ 1/12 250ème.

Ceci conduira à la réalisation d'un plan montrant le détroit sur 25 km dans sa longueur diagonale sur 11 km dans sa largeur soit 2 mètres sur 0,92 mètre.

Le plan relief

Les cotes, la définition de l'orientation ont été discutées entre Gérard Beauclair, Jean-Marie Brossard, Robert Bonnefoi et madame Baron ; un soutien logistique a été apporté par Alain Lepoittevin grâce à des ouvrages et plans sur le sujet lui appartenant. La décision pour commencer la réalisation a été prise rapidement, facilitée par le plan dessiné par Robert Bonnefoi à une échelle supérieure à celle retenue.



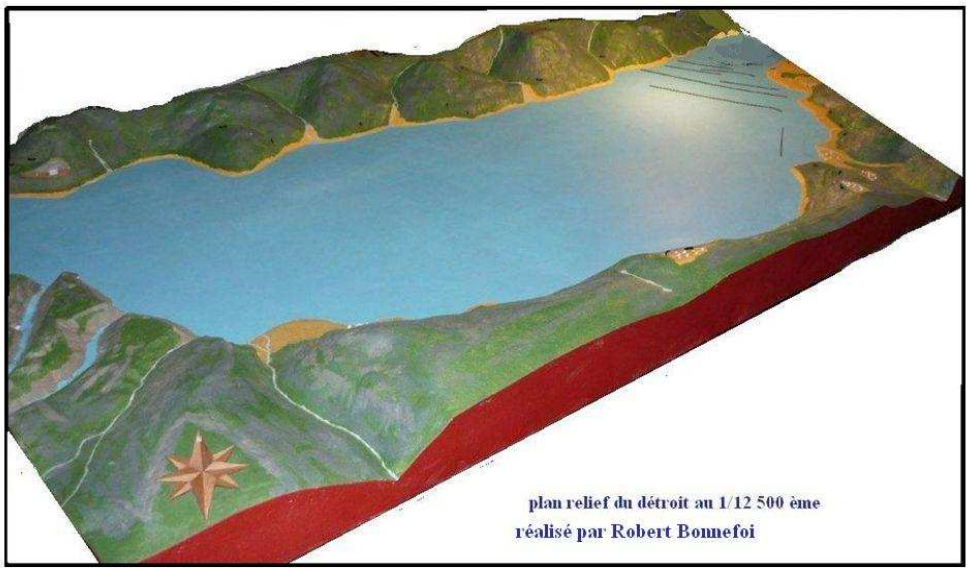


Une ébauche du plan retenu donnera sensiblement quelque chose ressemblant à cette vue, permettant alors de réaliser les petites représentations des navires à une dimension qui avoisinera les cinq à six centimètres maximum. (Voir paragraphe suivant). Cette représentation permettra d'y mettre **les forts turcs**, les **batteries côtières**, les **champs de mines** etc., enfin tout se qui permet de faire comprendre le déroulement des combats entre la terre et les bateaux.

Le plan relief sera réalisé par Robert Bonnefoi sur le devis suivant : le socle en latté de 18, puis une feuille de contreplaqué de 0,5 collée. Les différents niveaux avec les montagnes seront en roufmat, les courbes en plâtre, le tout ne devant pas dépasser les 10 kilos pour le transport. La mer sera peinte en bleu et réalisée avec une matière ferreuse (plaque ou limaille) afin de pouvoir faire tenir magnétiquement les bateaux dessus et de les déplacer dans la zone du détroit où ils évoluaient. Le coté gauche du plan aura environ une trentaine de centimètres de haut étant donné la hauteur des montagnes de ce coté-ci du détroit et sera donc recouvert d'une plaque de contreplaqué en pente, permettant d'y mettre des bandes explicatives. La rose des vents sera faite par Bernard Dulou en marqueterie. (Sur le plan en bas à gauche)

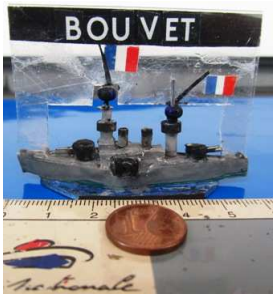
Photos du plan relief

Plan relief réalisé par Robert Bonnefoi dans son atelier
(Photos Cristina Baron et Gérard Beauclair)



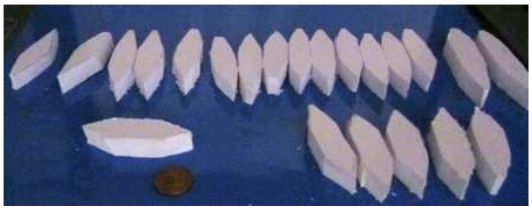
Les maquettes des cuirassés français et anglais

Les maquettes des bâtiments ont posé un problème, ne pouvant pas être représentées à l'échelle du plan. Bernard Dulou a réalisé une ébauche d'un petit modèle non fidèle, mais assez représentatif d'un navire de guerre d'époque : Le Bouvet, cuirassée français, bien connu pour avoir sauté sur une mine et perdu avec plus de 600 victimes.



Fabriqué dans une matière plastique rigide mais sculptable au bistouri, cette prémaquette mesure environ 6 centimètres de long, est présentée collée sur un support magnétique (plaque de fermeture des portes des réfrigérateurs) et surtout peut être manipulée facilement grâce à une feuille de celluloïd transparente collée aux deux extrémités du bateau permettant de protéger entre deux autres feuilles repliées par dessus la plaque nominative et les pavillons nationaux.

Chaque coque de navire a été décalquée puis reproduit sur les plaques de plastique façonnable, qui sont ensuite taillées et sculptées pour figurer au mieux la silhouette du cuirassé désiré. Les superstructures, cheminées, canons sont faits avec de petits objets provenant du démontage de diverses flacons médicamenteux, de plaques électroniques, agrafes, aiguilles, gaines électriques diverses, perles de rocailles, tiges de bâtonnets, petits tubes, etc. **Ces superstructures sont disproportionnées** par rapport aux coques, **ce qui n'enlève en rien à l'esthétique des navires de guerre de cette époque, étant donné que ces représentations de maquettes sont faites pour montrer le déroulement de la bataille vue à une distance d'un mètre environ.**

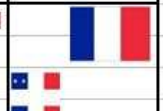
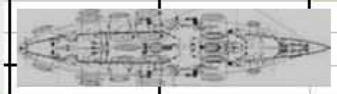
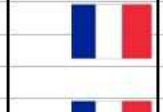
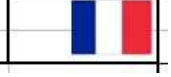


Quelques 20 ébauches de coques aux dimensions allant de 7cm à 4,5cm.

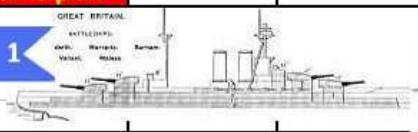
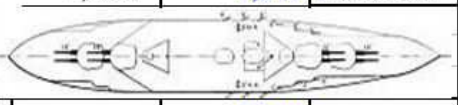
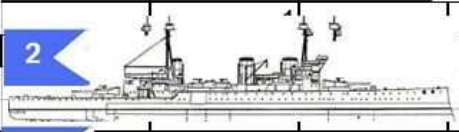
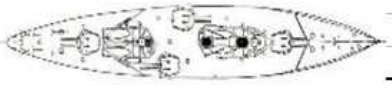
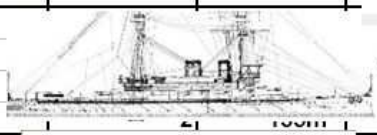
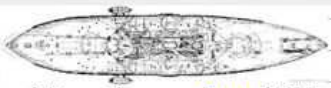
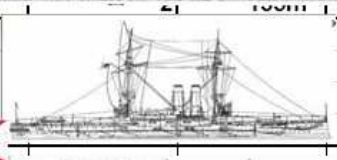
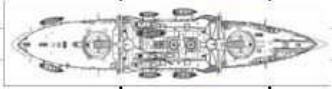
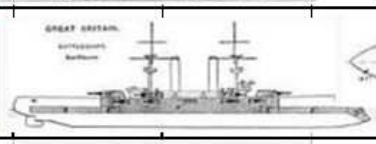
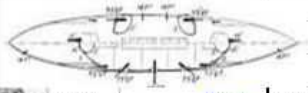
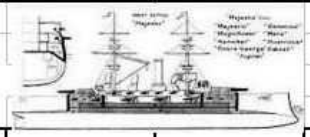
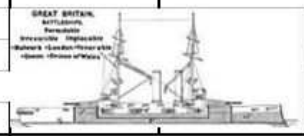
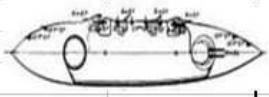
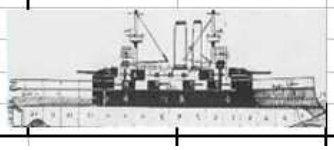
petits objets divers pour les superstructures

Les tableaux ci-après permettent de fixer la taille de ces navires de guerre au mieux d'une échelle fixée approximativement au 1/27,8^{ème}.

Navires français

nom du navire		silhouettes plans mini photo	échelle 1/27,8ème	taille retenue	nombre navires	pavillons marques
Navires français numéro sur le plan					pavillons signaux	
SUFFREN	13		4,6cm	4,5cm	1	
		128 mètres				
BOUVET	14		4,2	4,5cm	3	
GAULOIS	15					
CHARLEMAGNE	16	117mètres				

Navires anglais

nom du navire HMS anglais	numéros sur le plan	silhouettes plans	échelle 1/27,8ème	taille retenue	Longueur	pavillons marques
QUEEN ELISABETH	1		7,2cm	7,5 cm	196mètres	
						
INFLEXIBLE	2		6,2cm	6,5cm	172 metres	
						
AGAMEMNON	3					
Lord NELSON	4					
			4,9cm	5cm	135 mètres	
OCEAN	5					
ALBION	7					
VENGEANCE	8					
CANOPUS	11					
			4,8 cm	5cm	132 mètres	
SWITFSURE	9					
TRIUMPH	17					
			5cm	5cm	139 mètres	
MAJESTIC	10					
PRINCE GEORGES	18					
			4,5cm	4,5cm	125mètres	
IRRESISTIBLE	6					
			4,5cm	4,5cm	121mètres	
CORNWALLIS	12					
			4,8cm	5cm	132mètres	

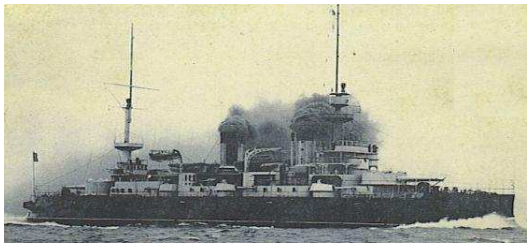
Les trois divisions, bleue, rouge et jaune sont facilement repérables grâce au pavillon cranté qui a été mis sur les maquettes au niveau de la plaque nominative

Un certains nombre de tableaux et croquis seront présentés au public sur le coté du plan relief prévu à cet effet avec la documentation iconographique de la bataille.

Photos de l'escadre française,
Bouvet, Suffren, Gaulois, Charlemagne
Rose des vents en marqueterie peuplier, acajou, chêne.

Maquettes terminées avec support magnétiques, plaques nominatives et pavillon cranté numéroté sur la couleur de la division d'appartenance.

Suffren cuirassé de la classe Charlemagne, améliorée.



Le Suffren, vue bâbord avec un incendie Caché à tribord par la cheminée avant

Les trois **cuirassés de la classe Charlemagne**

Bouvet

Gaulois

Charlemagne

Le Bouvet, monté sur un double support avec une charnière, ***chavire sur tribord***

Ces ébauches de maquettes ont été réalisées de façon à les voir d'en haut et à plus d'un mètre de distance. La pièce de 1 centime d'euros donne l'échelle.

. Photos de l'escadre anglaise

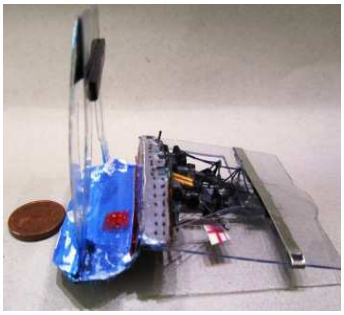
Les quatre cuirassés **de la classe Canopus**

Vengeance,

Albion

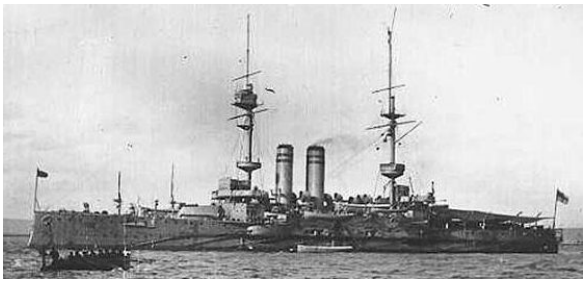
Canopus

Océan



Océan chaviré (on voit la mine)

Une petite plaque magnétique maintient le navire relevé contre le support transparent



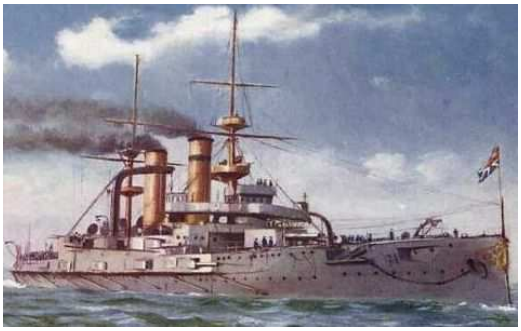
Les deux cuirassés **de la classe Majestic**

Majestic

Prince Georges

Les deux cuirassés **de la classe predreadnougth Switfsure**

Triumph **Switfsure**



Les deux cuirassés **de la classe predreadnougth Lord Nelson**

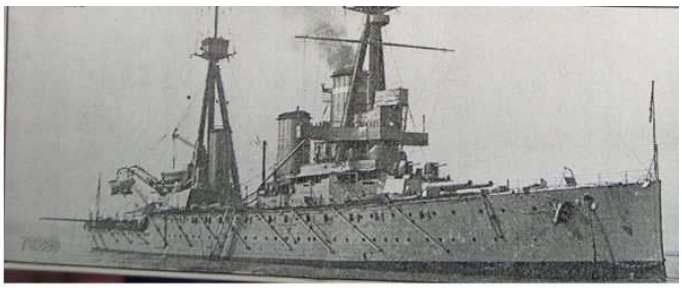
Lord Nelson **Agamemnon**

Le cuirassé **de la classe Ducan**

Cornwallis

Le croiseur **de bataille de la classe**

Inflexible



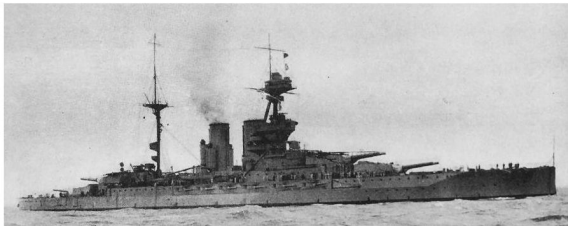
Le cuirassé **de la classe Formidable**

Irrésistible

Maquette chavirable comme les deux précédentes

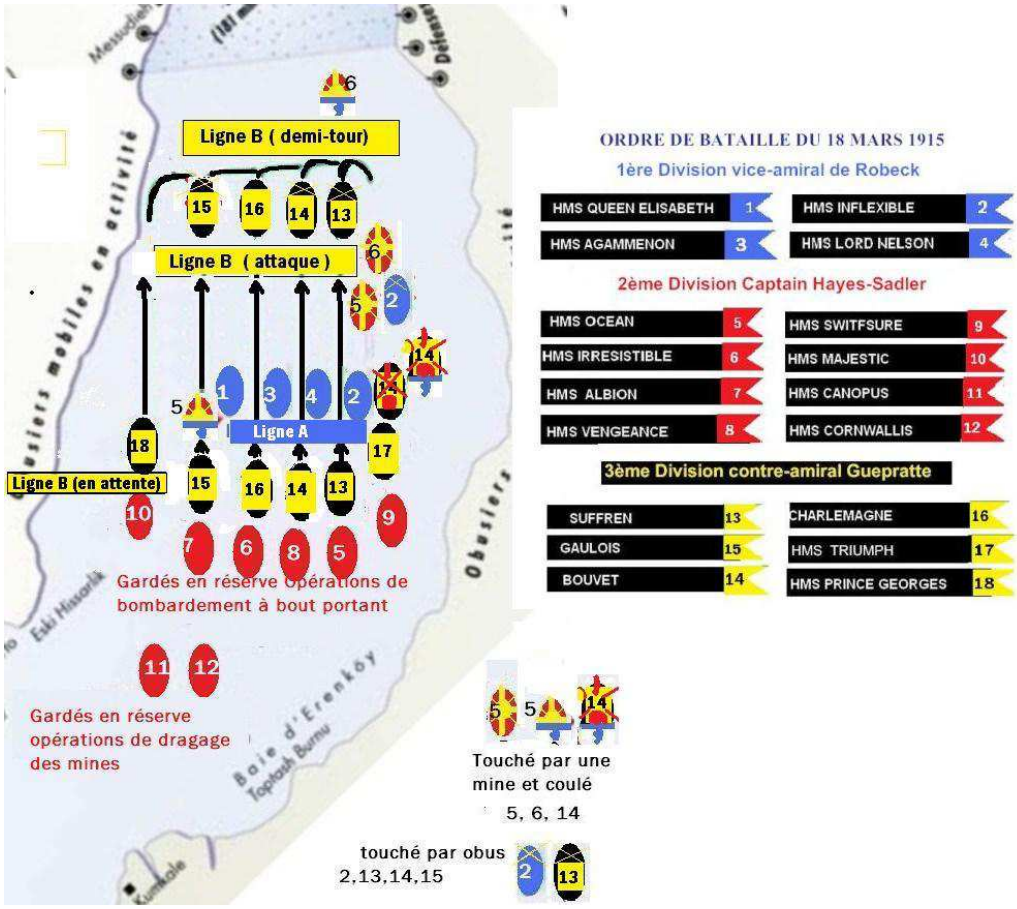
Le cuirassé **de la classe Vaillant**

Queen Elisabeth



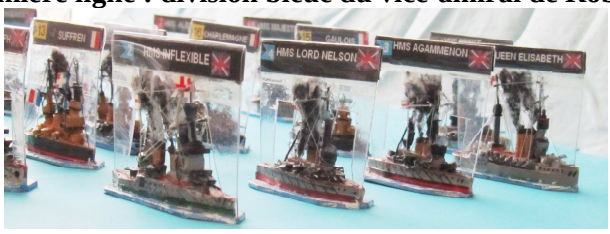
Plan de Bataille

NAVIRES PAR DIVISIONS



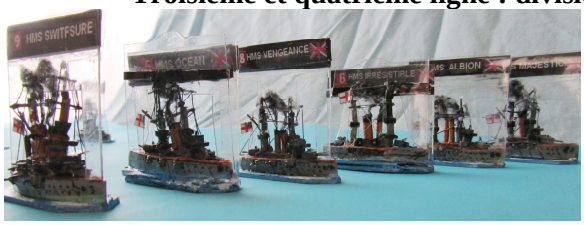
LES DIFFERENTES LIGNES DE L ATTAQUE

Première ligne : division bleue du vice-amiral de Robeck



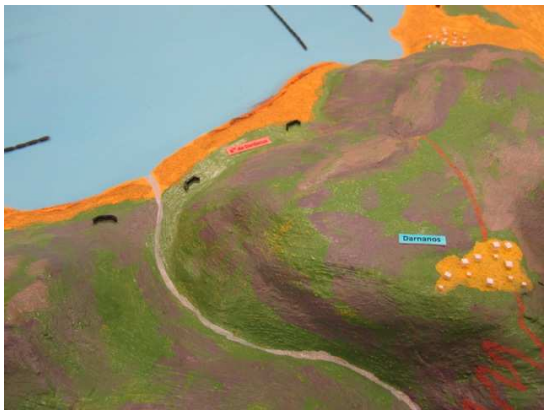
Seconde ligne : division jaune du contre-amiral Guépratte

Troisième et quatrième ligne : division rouge du captain Hayes-Sadler



Le plan relief avec la flotte franco-britannique

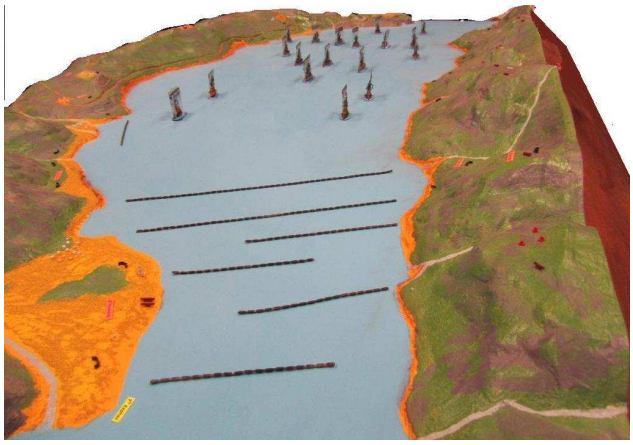
Il est nécessaire de rappeler que les maquettes ne sont pas à l'échelle du plan : elles seraient de la **grosseur d'un grain de riz**, aussi pour une meilleure compréhension, nous avons spécifié tout cela dans une plaque explicative situé au bord droit du plan et protégée par un plexiglas, y figurent également les symboles des forts et autres défenses terrestres du plan avec leurs altitudes respectives réalisées par Robert Bonnefoi.



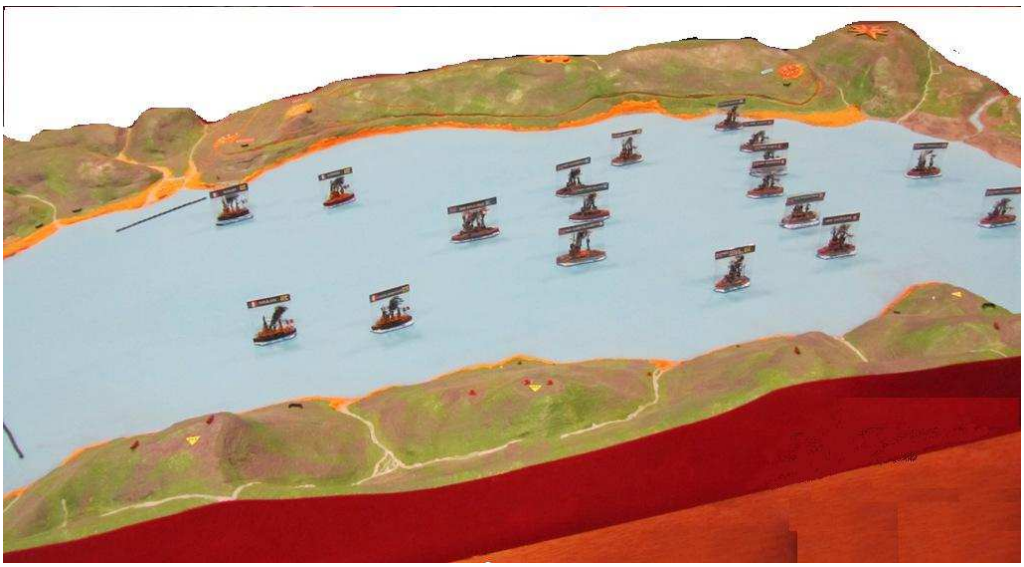
Ci-après différentes vues des bateaux sur le plan.

Tous ces navires de guerre étaient escortés par de nombreuses unités plus petites, pour une meilleure manipulation des maquettes nous ne les avons pas réalisées.

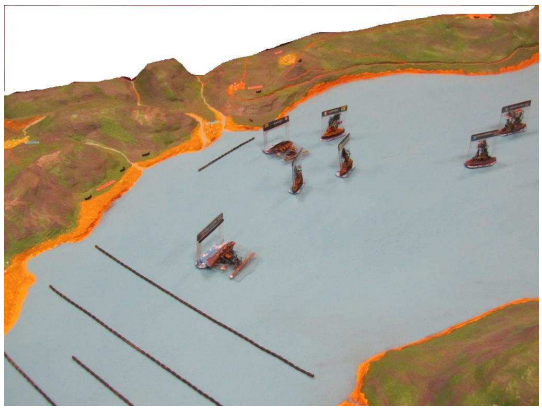
Le plan d'attaque vue tribord



Vue du coté d'Istanbul le détroit fermé par les lignes de mines



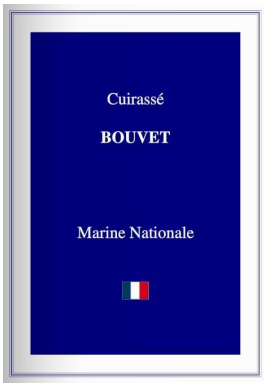
Vue de la remontée des bateaux vers Istanbul : on voir le champ de mines qui va causer la perte du Bouvet, de l'Océan et de l'Irrésistible



Les maquettes chavirent grâce à une charnière et sont relevables à volonté

Epilogue, marques de souvenir de l’escadre française

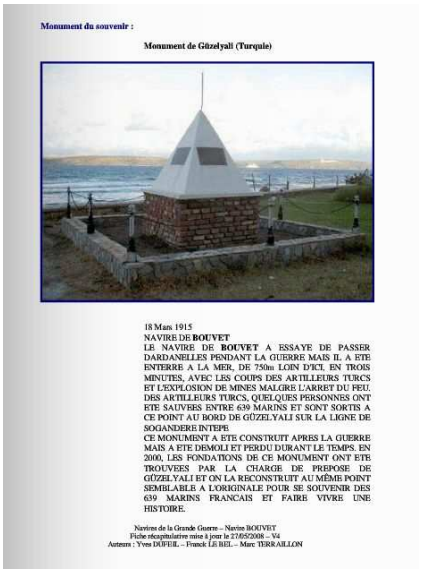
Perte du "BOUVET"



Ouvrage édité par la Marine nationale
Où figurent de nombreuses photographies du Bouvet, toutes les photos des officiers avec leur biographie et citation, les noms des membres de l’équipage.

CV Rageot de La Touche

Le bilan de ce naufrage fait état de 637 disparus et 60 rescapés.

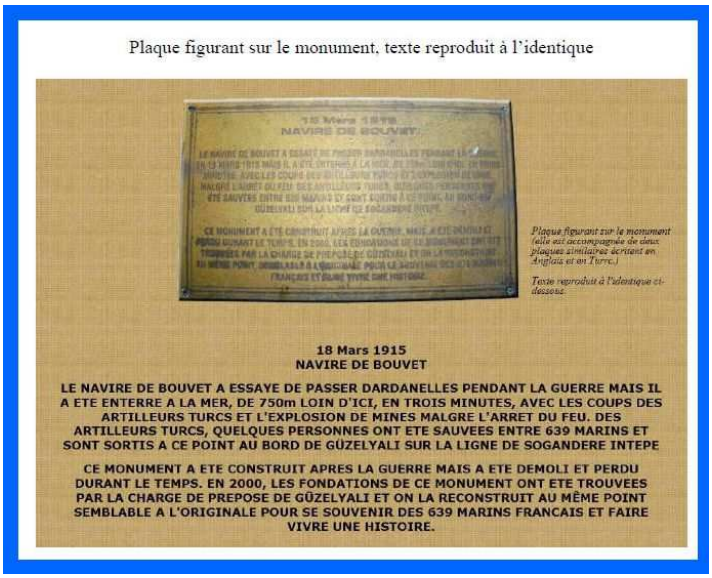


Monument du souvenir :

Monument de Güzelyali (Turquie)

18 Mars 1915
NAVIRE DE **BOUVET**
LE NAVIRE DE **BOUVET** A ESSAYE DE PASSER DARDANELLES PENDANT LA GUERRE MAIS IL A ETE ENTERRE A LA MER, DE 750m LOIN D'ICI, EN TROIS MINUTES, AVEC LES COUPS DES ARTILLEURS TURCS ET L'EXPLOSION DE MINES MALGRE L'ARRET DU FEU. DES ARTILLEURS TURCS, QUELQUES PERSONNES ONT ETE SAUVEES ENTRE 639 MARINS ET SONT SORTIS A CE POINT AU BORD DE GÜZELYALI SUR LA LIGNE DE SOGANDERE INTEPE
CE MONUMENT A ETE CONSTRUIT APRES LA GUERRE MAIS A ETE DEMOLI ET PERDU DURANT LE TEMPS. EN 2000, LES FONDATIONS DE CE MONUMENT ONT ETE TROUVEES PAR LA CHARGE DE PREPOSE DE GÜZELYALI ET ON LA RECONSTRUIT AU MÊME POINT SEMBLABLE A L'ORIGINALE POUR SE SOUVENIR DES 639 MARINS FRANCAIS ET FAIRE VIVRE UNE HISTOIRE.

Navires de la Grande Guerre – Navire BOUVET
Fiche récapitulative mise à jour le 27/05/2008 – V4
Auteurs : Yves DUFEIL – Franck LE BEL – Marc TERRAILLON



Plaque figurant sur le monument, texte reproduit à l’identique

Plaque figurant sur le monument (elle est accompagnée de deux plaques similaires écrites en Anglais et en Turc.)

Texte reproduit à l’identique ci-dessous:

18 Mars 1915
NAVIRE DE BOUVET

LE NAVIRE DE BOUVET A ESSAYE DE PASSER DARDANELLES PENDANT LA GUERRE MAIS IL A ETE ENTERRE A LA MER, DE 750m LOIN D'ICI, EN TROIS MINUTES, AVEC LES COUPS DES ARTILLEURS TURCS ET L'EXPLOSION DE MINES MALGRE L'ARRET DU FEU. DES ARTILLEURS TURCS, QUELQUES PERSONNES ONT ETE SAUVEES ENTRE 639 MARINS ET SONT SORTIS A CE POINT AU BORD DE GÜZELYALI SUR LA LIGNE DE SOGANDERE INTEPE

CE MONUMENT A ETE CONSTRUIT APRES LA GUERRE MAIS A ETE DEMOLI ET PERDU DURANT LE TEMPS. EN 2000, LES FONDATIONS DE CE MONUMENT ONT ETE TROUVEES PAR LA CHARGE DE PREPOSE DE GÜZELYALI ET ON LA RECONSTRUIT AU MÊME POINT SEMBLABLE A L'ORIGINALE POUR SE SOUVENIR DES 639 MARINS FRANCAIS ET FAIRE VIVRE UNE HISTOIRE.

Plaque du cénotaphe en Turquie

Un panneau en bronze sur le port de Canakkale rappelle cet épisode:

Remerciements mes discussions 14-18, photos reportages voyage en 2012.

Perte du Suffren

26 novembre 1916 : à 90 milles dans l'ouest du Portugal, torpillé à 8h 56 (heure allemande) par le sous-marin *U-52* (Kplt Hans Walther), le **SUFFREN** explose au large de Lisbonne alors qu'il repartait à Lorient pour réparations.
Perdu corps et biens par 39°10N et 10°48W.

Ce naufrage a fait 648 disparus

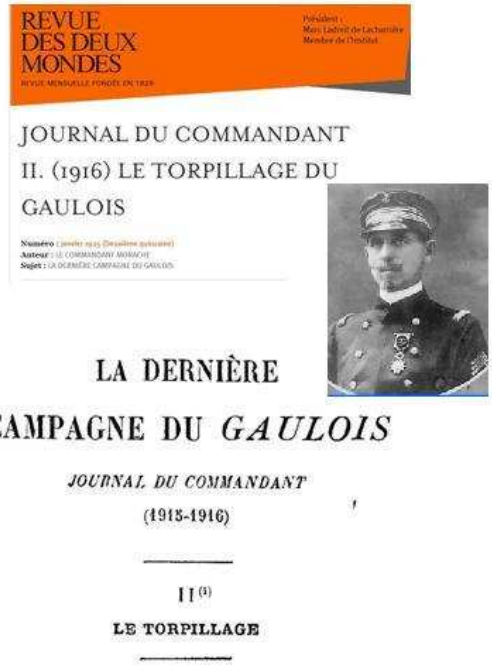
Cuirassé Suffren ouvrage Marine Nationale, 25 pages contenant les plans et photos du Suffren, les photos des officiers, les circonstances du torpillage.

Capitaine de vaisseau Guépin
Commandant le SUFFREN

Perte du Gaulois

C'est au cours de la grande tentative franco-anglaise du 18 mars 1915 de forcer les Détroits qu'il est gravement endommagé. Subissant un feu nourri de l'artillerie côtière, il est gravement touché sur la ligne de flottaison et s'enfonce par l'avant. Sortant du champ de bataille, il est contraint d'aller s'échouer près de Drepano, sur l'île aux lapins, afin de ne pas sombrer.

Renfloué, il reprend la mer pour Toulon afin d'y être réparé. Il est ensuite affecté à la 4e escadre qui devient par la suite la division d'Orient. Il sera en travaux de réparation pendant la deuxième moitié de l'année 1916, et reprend la mer en toute fin d'année pour Salonique. Malheureusement, un sous-marin allemand, l'U-Boot 47 (commandé par Wolfgang Steinbauer) se trouve sur son chemin et le torpille le 27 décembre 1916, en mer Égée à 30 nautiques de l'île de Cerigo. L'équipage évacue le navire et moins d'une demi-heure après le coup fatal, le navire sombre. Le naufrage aura fait seulement quatre victimes parmi les marins français; trois tués par l'explosion de la torpille et un noyé durant l'évacuation.


REVUE DES DEUX MONDES

JOURNAL DU COMMANDANT

II. (1916) LE TORPILLAGE DU GAULOIS

LA DERNIÈRE

CAMPAGNE DU *GAULOIS*

JOURNAL DU COMMANDANT

(1915-1916)

II[3]

LE TORPILLAGE

MARINE

L'ACQUITTEMENT DU COMMANDANT DU « GAULOIS ».

Le conseil de guerre maritime de Toulon, présidé par le vice-amiral Chocheprat, a jugé à huis clos le capitaine de vaisseau Morache, commandant du cuirassé *Gaulois*, qui fut coulé par un sous-marin ennemi le 27 décembre dernier.

Le cuirassé se dirigeait vers Salonique quand la torpille le toucha à tribord. Le navire coula en vingt-cinq minutes. Après le sauvetage, l'équipage cria : « Vive la France ! » Quatre hommes seulement périrent.

Le commandant Morache qui voulait disparaître avec son navire fut sauvé de force par ses hommes.

De nombreux témoins furent entendus par le conseil de guerre.

Le capitaine de vaisseau Cuxac présenta la défense.

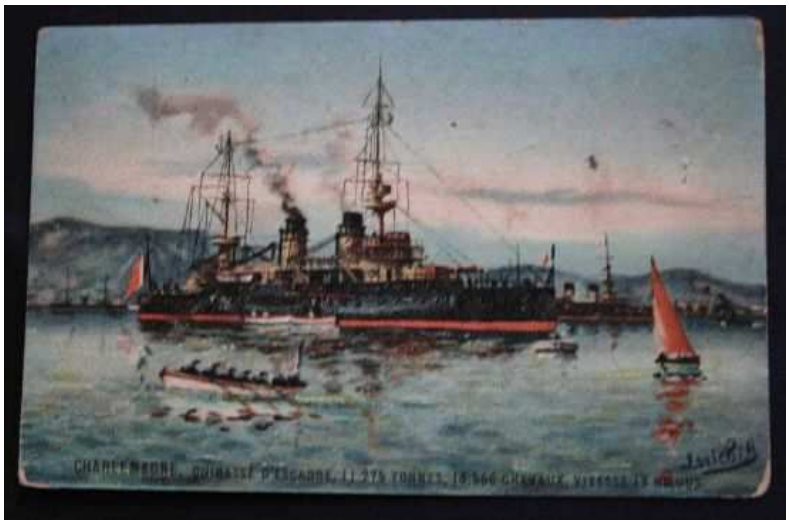
Le conseil, à l'unanimité, a acquitté le commandant Morache et lui adressa ses félicitations pour son courage et sa belle conduite.

Le Temps, n° 20.354, Jeudi 25 mars 1917,

p. 2, en rubrique « *Affaires militaires ~ Marine* ».

Le Charlemagne

Il participe à la bataille des Dardanelles avec notamment ses deux sister-ships lors de la grande tentative franco-anglaise du 18 mars 1915 pour forcer le passage des Détroits. Il bombarde les forts turcs de la côte européenne, mais subit d'importants dégâts. En avril-mai 1915, il est en réparation à Bizerte puis rejoint de nouveau l'escadre des Dardanelles. À la fin de la même année il rejoint Salonique puis Bizerte pour passer en carénage. Il est ensuite affecté en 1916 à la division d'Orient avec le Gaulois, le Saint-Louis et le Henri IV. Il rentre à Toulon en 1917 où il sera désarmé définitivement la même année. En 1920, il est condamné puis vendu pour être finalement démoli peu de temps après.



Les monuments et autres lieux de mémoire en Turquie

Le cénotaphe et plaques du Bouvet (pour mémoire)

Le cimetière de Seddul-Bahr :

Ce cimetière militaire est situé à la pointe de la presqu'île de Gallipoli, à près de 450 km d'Istanbul. Il est toujours entretenu par la République Française à travers son Consulat Général. Deux gardiens-jardiniers y sont employés en permanence. Il a quatre ossuaires où sont regroupés les corps **d'environ 20.000 soldats** qui sont morts en Turquie, essentiellement à Seddul-Bahr, ou en Grèce à Moudros dans l'île de Lemnos. Seules 2.236 tombes sont nominativement identifiées.

De nombreux marins y figurent provenant des naufrages et débarquements.

Au milieu, **un monument** de 22 m de haut a été élevé par les Turcs à la mémoire de tous les combattants des Dardanelles quelque soit leur nationalité.

Mémorial français de la bataille des Dardanelles
(Photos reportage discussions 14-18 de 2012)

Contributeur pour la mise à jour des fiches du site Espace Traditions créé et géré par monsieur Jean-Christophe Rouxel, EV1 réserviste opérationnel de la marine, vous trouverez sur sa page d'accueil une fenêtre sur la guerre 1914-1918 où figurent la majeure partie des informations de ce mémoire commémoratif.

Nos remerciements vont à tous les compagnons bénévoles du musée maritime de Toulon dirigé par madame Cristina baron

Gérard Beauclair, Jean-Daniel Guiol, Jean-Marie Brossard, Alain Lepoittevin,
A ceux qui nous ont conseillés, Jean Fossati, Bernard Cros, Jacques Rénesson

A madame la conservatrice du Service historique de la Défense de Toulon qui nous ouvre son Service où nous trouvons tant de trésors documentaires et qui nous a éclairé par ses connaissances historiques sur le sujet.
A monsieur Pavlidis, conservateur du musée naval de Saint-Tropez chez qui le plan sera mis à disposition et inauguré le 23 mai 2015 afin de perpétuer le souvenir de mémoire des Dardanelles de nombreux tropéziens, ville où il existe un quai « Amiral Guépratte ».

Le plan et les maquettes ont été réalisés par
Robert Bonnefoi et Bernard Dulou, Toulon La Garde février-mars 2015,

Dossier mis en forme par Bernard Dulou, La Garde Toulon 13 mars 2015.