

L'attaque par un sous-marin ennemi d'un convoi de voiliers-caboteurs à destination du Pays de Galles

Cette composition de narration est une synthèse des différents comptes rendus des deux commandants des patrouilleurs auxiliaires qui escortent ce convoi de voiliers, de celui du Capitaine du dundee « Gaulois », et de l'interrogatoire de son équipage par les Services de renseignements de la Marine Nationale.

Dans son compte rendu de patrouille le Commandant du sous-marin ennemi énumère le bilan des mines posées et des bâtiments coulés. De par sa forme et sa concision ce compte rendu ne s'appesantit pas sur le déroulement de l'attaque du dundee « Gaulois ».

Les éléments de la composante de ce convoi de voiliers-caboteurs et de son escorte.

Les voiliers-caboteurs

Nom	Indicatif	Type	Observation
Adèle	M.B.N.R.	goélette	
Angevin	H.G.R.C.	goélette	
Carnot	H.F.L.S.	goélette latine de 75 tx	Quartier maritime de Paimpol
Curieuse	N.T.N.D.	goélette	
Gaulois	J.K.F.R.	dundee	Quartier maritime de Tréguier
Guenowlé	J.L.M.X.	goélette de 78,40 tx	Quartier maritime de Paimpol
Guillaume Tell	J.L.Q.X.	brick goélette de 78,40 tx	
Inski	J.P.C.D.	dundee à moteur	
Marie-Hélène	K.B.W.S.	goélette	
Saint-Charles	K.V.Q.N.	goélette	
Sainte Croix	L.B.M.V.	goélette	
Walkyrie	L.K.T.N.	goélette de 70,05 tx	Quartier de Tréguier

Gaulois :

Dundee.

Jauge brute = 75,66 tx ; jauge nette 58,43 tx.

Construit en 1895 à Paimpol.

Armateurs : Le Goaster Frères à Tréguier & Paranthoën Jean à Pleubian.

Quartier maritime de Tréguier, matricule 5P4-14 ; n°489 – cabotage.

Equipage : 5 hommes.

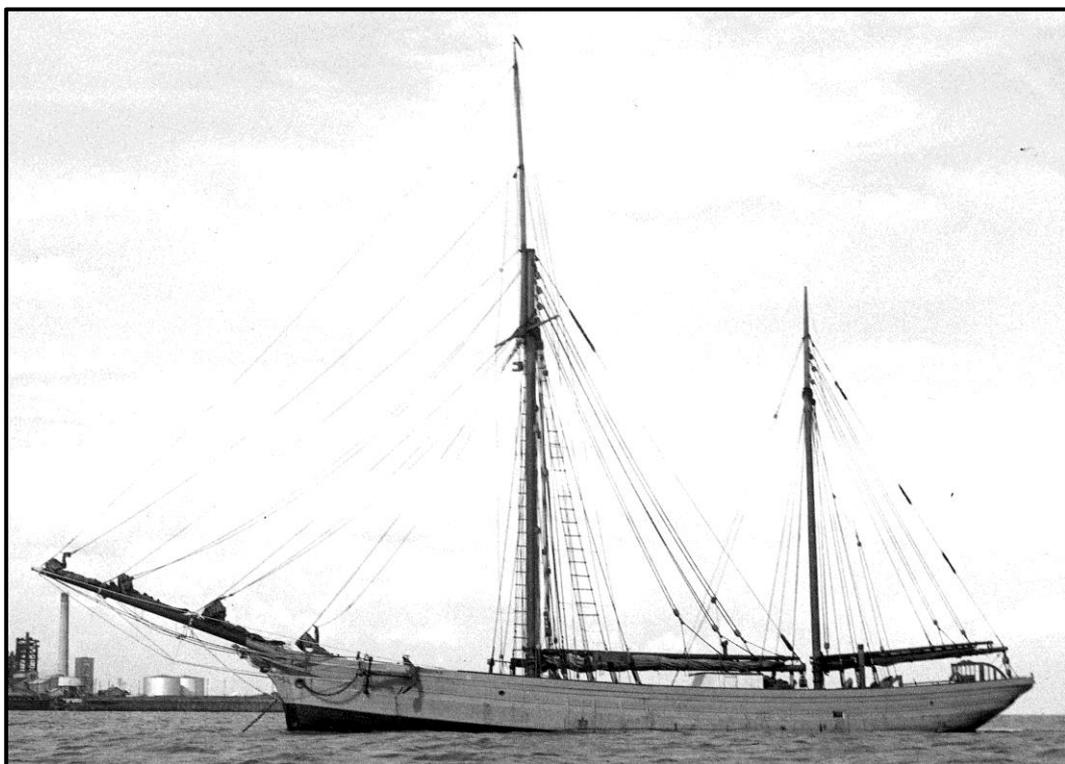
-Capitaine : Paranthoën Jean, inscrit maritime à Tréguier, n° 4.

Non titulaire du brevet de capitaine au cabotage, mais une dérogation ministérielle du 22 mai 1916 l'autorisait à commander des voiliers pour le cabotage international après être passé devant une commission d'examen à Lorient.

-Le maître d'équipage, un matelot et le mousse étaient inscrits au quartier maritime de Vannes. Le second matelot était inscrit au quartier maritime d'Auray.



Le dundee « Idéal » dans les atterrages du port de Cardiff. Photo : © D.Neale.



Un dundee au mouillage dans l'avant-port de Cardiff.
Photo : © D. Neale.

L'escorte

L'Etoile de l'Est.

Patrouilleur auxiliaire

Ex chalutier réquisitionné à Boulogne le 27 juillet 1916.

Armement :

Division des Patrouilles de l'Océan puis Division des Patrouilles de Bretagne.

Désarmé à Brest le 13 février 1919.

Panthère (La), commandant le convoi.

Patrouilleur auxiliaire.

Ex chalutier brésilien « Ruth ».

Acheté par l'Etat français au Brésil le 15 décembre 1916, ainsi que trois autres chalutiers.

Construit en 1906 au chantier Smith's dock Co Ltd à North Shields (Royaume Uni).

Jauge brute : 115 tonnes.

Dimensions : L = 38,11 m ; l = 6,98 m ; tirant d'eau : 4,40 m.

Machine à triple expansion d'une puissance de 500 cv.

Approvisionnement : 140 tonnes de charbon.

Eau :

Vitesse : 9 nœuds.

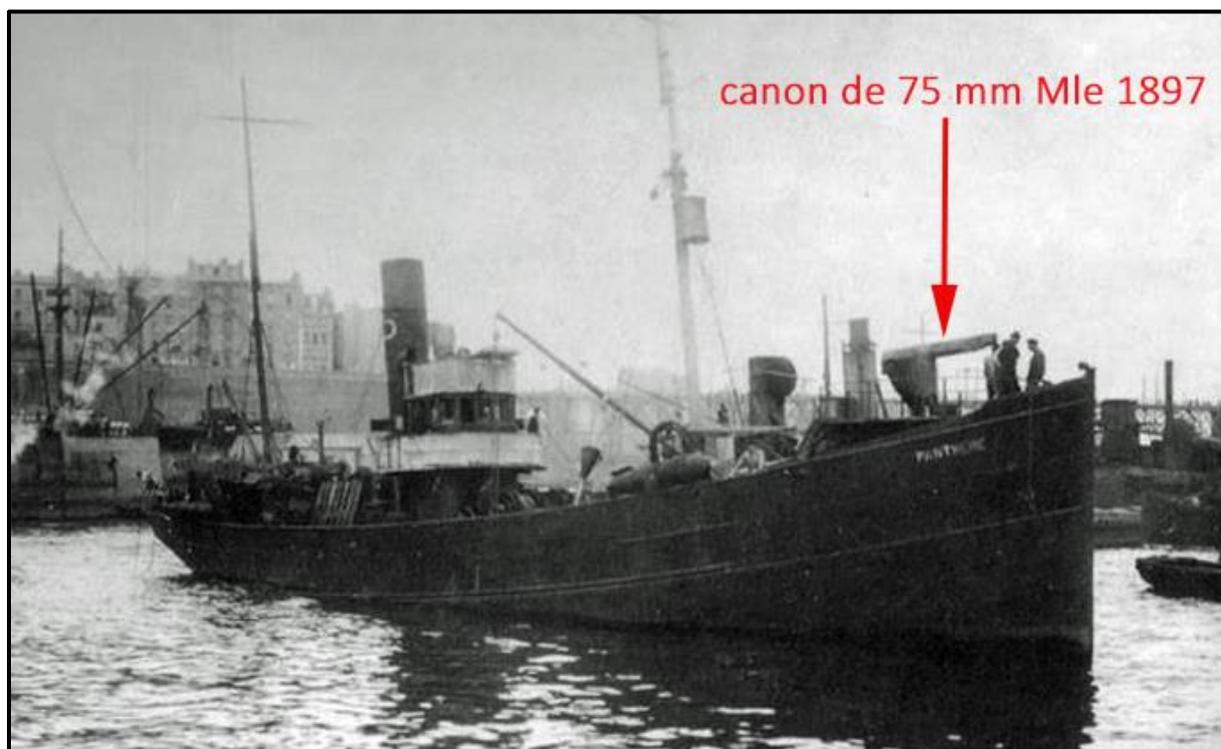
Armé à Rochefort.

Armement : 1 x 90 mm Mle 1877 sur affût de bord Mle 1916 et 1 x 47 mm Mle 1885 sur affût Mle 1885.

Remplacés en juillet 1917 par 2 x 75 mm Mle 1897 sur affût Mle 1917 CM.

Division des patrouilles de l'Océan puis Division des Patrouilles de Bretagne.

Désarmé et vendu à Brest le 19 septembre 1919.



Le patrouilleur auxiliaire « Panthère » dans le port de Brest, cette photo est postérieure au mois de juillet 1917.

Photo : SHD Brest.

La composante ennemie.

UC 17.

Sous-marin pose-mines de Type II.

Construit au chantier Blohm et Voss à Hambourg, mis en service le 21 juillet 1916.

Mis en place le 02 octobre 1916, à Zeebrugge, base allemande pour sous-marins en Flandre Occidentale, en Belgique occupée.

Le 26 novembre 1918, reddition à Harwich – Essex - Royaume-Uni.

Démoli en 1919-1920, à Preston – Lancashire – Royaume-Uni.

Construit à 30 exemplaires : UC 16 à UC 45.

21 patrouilles à son actif.

Bilan : 89 navires de commerce coulés, dont une vingtaine de voiliers français.

Dimensions : L = 51,85 m ; l = 5,20 m ; tirant d'eau = 3,645 m ; h = 7,60 m jusqu'au bout du périscope.

Vitesse maximum : surface 11 à 12 nœuds / plongée 7 nœuds.

Rayon d'action en surface = 10 000 nautiques à 7 nœuds.

Rayon d'action en plongée = 55 nautiques à 4 nœuds.

Profondeur de plongée : 50 m.

Armement : 1 x canon de 8,8 cm L/30.

Dotation : 100 coups.

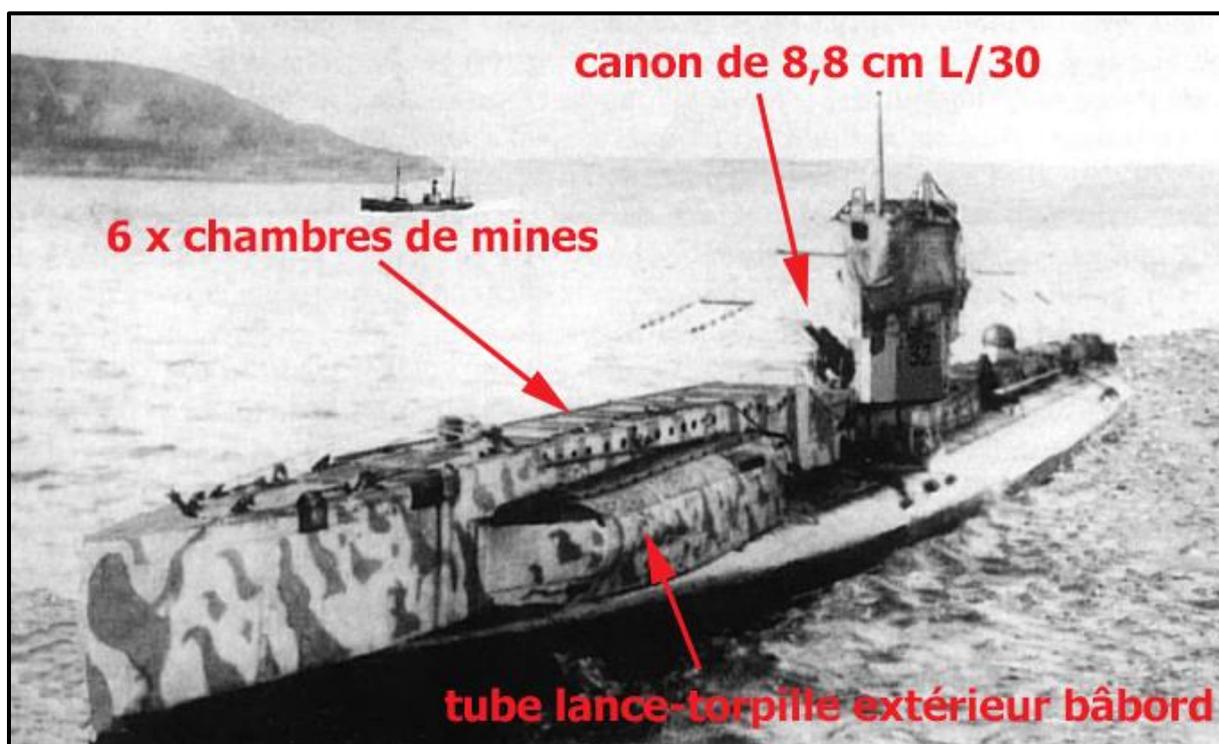
Mines : 18.

Tubes lance-torpille : 1 x intérieur à l'arrière ; 2 x extérieurs à l'avant.

Torpilles : 7 d'un diamètre de 500 mm.

Equipage, officiers compris : 28 hommes.

Lors de la répartition des sous-marins germaniques aux nations alliées, la Grande-Bretagne en reçut 105 dont le UC 17. Tous ces bâtiments ont été employés comme but d'artillerie ou démolis sur cale par la Royal Navy, sous la surveillance de la commission navale interalliée.



Le sous-marin pose-mines UC52 Type II (UC16-UC79), cette photo est postérieure au 26 novembre 1918.

Photo : SHD-Brest, cote : série BB & BB 21.

Précisions :

Les écrits en italiques composent la synthèse des différents comptes rendus qui sont consultables au Service Historique de la Défense à Vincennes. Si pour la compréhension du texte il a été jugé utile d'apporter des précisions, ces dernières sont insérées dans le texte en caractères normaux.

Les sources sont précisées en annexe.

Dans la première semaine du mois de janvier 1917, le dundee « Gaulois », immatriculé au quartier maritime de Tréguier, effectue à Hennebont, Morbihan, un chargement de 80 tonnes de poteaux de mines. Ce chargement est destiné aux exploitations minières du Pays de Galles, il doit être livré dans le port de Swansea.

Le 10 janvier 1917, le « Gaulois » quitte Hennebont pour Lorient où il relâche six jours. Cela est plausible puisque, hormis le Capitaine, l'équipage est originaire des quartiers maritimes d'Auray et de Vannes.

Le 16 janvier 1917, à 10h00, le « Gaulois » appareille de Lorient. Le 19 janvier 1917, un contre-torpilleur de la Marine Nationale, avertit le Capitaine du dundee de l'interdiction d'emprunter le chenal du Four. Ce dernier est le passage en mer d'Iroise entre la pointe Saint-Mathieu et l'île de Béniguet, dans l'archipel de Molène. En conséquence le « Gaulois » vient mouiller en rade de Camaret. L'anse de Camaret est un des lieux retenus pour la formation des convois de voiliers-caboteurs à destination du Royaume-Uni, en particulier pour la traversée Brest-Land's End ou cap Lizard. D'autres mouillages pour la concentration de ces convois existent sur la côte nord de la Bretagne :

-Baie de Morlaix – Land's end.

-Rade de Pommelín dans l'estuaire du Trieux pour les destinations de Start Point, cap Lizard et Land's End.

- La rade de Cherbourg – Poole.

Le 21 janvier 1917, à 10h00, le « Gaulois » et les onze autres voiliers-caboteurs quittent le mouillage de l'anse de Camaret à destination de Wolf Rock, phare à 3 nautiques au sud-ouest de Land's End.

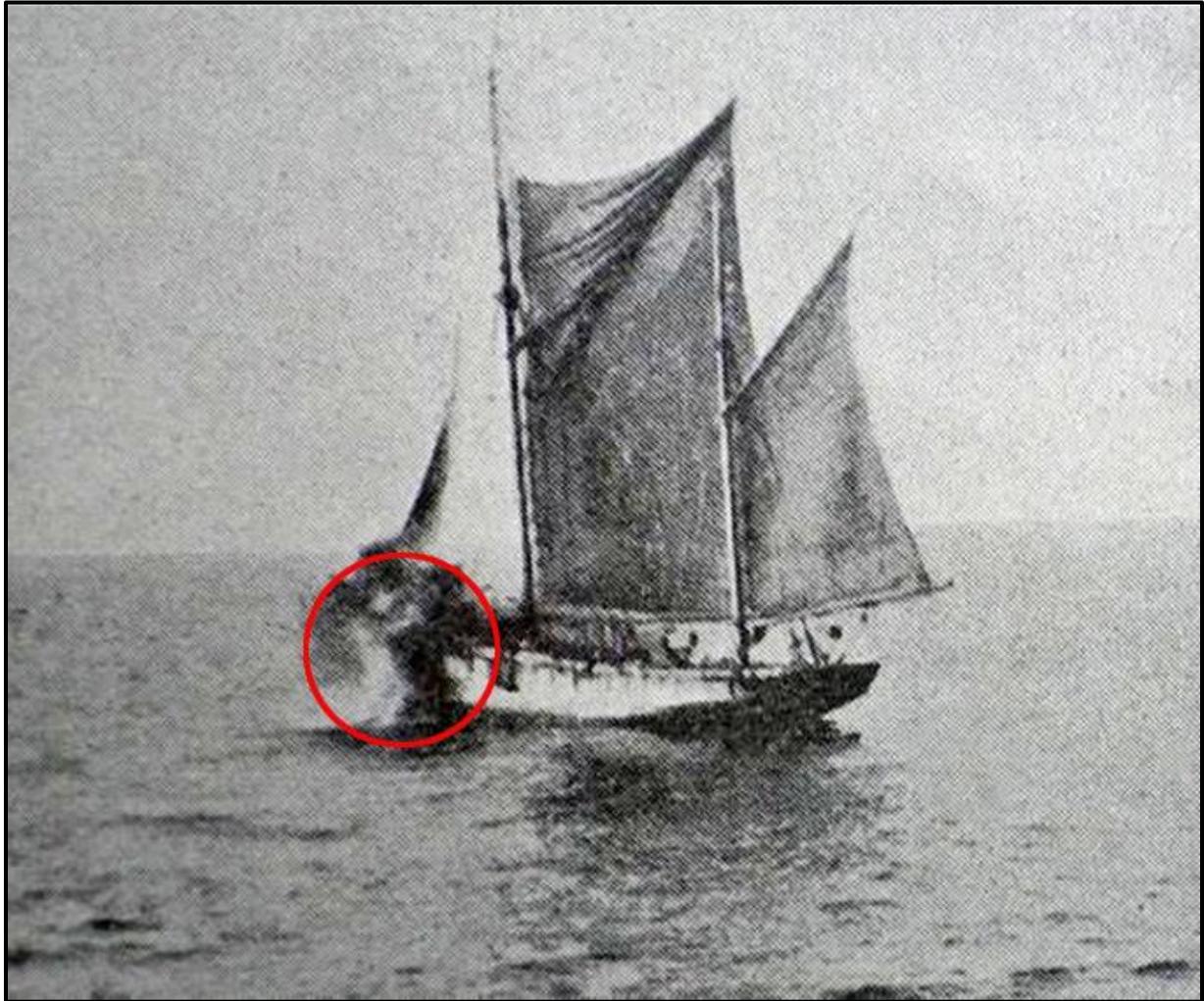
Le vent est quasiment nul et leurs vitesses différentes engendrent la dispersion des voiliers lors de la navigation nocturne.

Le 22 janvier 1917, au lever du jour, le convoi est dispersé sensiblement sur un axe nord-sud, d'une longueur de 5 à 6 nautiques, par vent d'est ; nord-est 1 Beaufort. L'« Etoile de l'Est », après avoir reconnu la tête du convoi va rechercher le « Guillaume Tell » en queue du convoi pour le prendre en remorque.

Le « Panthère » met le cap sur la tête du convoi pour se mettre à portée de signaux pour hisser le signal de ralliement aux deux premiers voiliers, le « Gaulois » et la « Sainte Croix ». En se rapprochant, le Commandant du « Panthère » remarque que ces deux voiliers avaient contre-brassé (orienté les vergues à l'inverse de ce qu'elles étaient), avec une brise très faible, les voiliers en queue de convoi ne pourraient pas rattraper la tête du convoi.

A 09h25, lorsque le « Panthère » s'apprêtait à hisser le signal du ralliement, les deux bâtiments de tête virent de bord cap au sud. A ce moment-là, le « Panthère » gouverne le cap sur le « Gaulois », qu'il ne distingue pas bien, la passerelle étant masquée par la plateforme du canon de 90 mm à l'avant du patrouilleur. Une légère embardée permet au Commandant du « Panthère » de distinguer à tribord du « Gaulois » un sous-marin en surface qui présente son travers bâbord au patrouilleur. Il rappelle son équipage au branlebas de combat (ensemble des préparatifs de combat), et donne l'ordre d'ouverture du feu aussitôt prêt : distance 4 000 mètres, dérive 50 millièmes. Machine en avant à toute vitesse, le cap sur le sous-marin.

A 09h28, le sous-marin effectue 3 coups au but sur bâbord du « Gaulois », que l'équipage venait de quitter avec l'embarcation du bord. Le sous-marin ennemi ayant aperçu le patrouilleur-auxiliaire bat en arrière pour se dissimuler derrière le dundee, et envoie dans la proue de celui-ci un quatrième obus de son canon de 8,8 cm.



Photographie d'un coup au but à la proue d'un dundee prise du kiosque d'un sous-marin ennemi.
Cette photo provient des archives allemands prises à Berlin en 1945, non restituées mais mise en ligne par les russes.

A 09h29, le « Panthère » tire son premier obus de 90 mm, qui, d'après l'équipage du « Gaulois », tombe à environ 100 m trop long ; le point de chute n'a pas été observé depuis la pièce ni de la passerelle du patrouilleur. Aussitôt le sous-marin change d'objectif et tire son cinquième obus en direction du « Panthère » ; l'obus tombe à environ 400 m derrière le patrouilleur ; le sous-marin plonge rapidement en tournant sur la droite.

A 09h30, le « Panthère » tire son second obus de 90 mm, depuis la passerelle du patrouilleur. Le projectile semble être tombé sur le kiosque au moment précis où il disparaissait. L'équipage du « Gaulois » interrogé déclare avoir vu tomber l'obus au point d'immersion du kiosque, l'embarcation du dundee n'était qu'à 300 ou 400 m sur la perpendiculaire de la ligne de tir ; le Commandant du « Panthère » suppose qu'il a dû être atteint.

Un sous-marin dans les parages dangereux ou dans les actions de combat a ses caisses de compensation et d'assiette qui ont toujours prêtes, de sorte que, pour plonger, il y a seulement à remplir les ballasts extérieurs. Un seul des diesels est en fonction et tourne à la vitesse 3/4. Le moteur électrique du même arbre est employé comme générateur pour charger les accumulateurs. Le moteur électrique du second arbre est en route à la même vitesse que le diesel actionnant le premier arbre. Ce procédé permet au sous-marin de plonger très rapidement en utilisant le moteur électrique fonctionnant pour la propulsion, couplé à l'entrée en jeu des gouvernails de plongée.

Pour un sous-marin pose-mines Type II de UC 16 à UC 45, la prise d'immersion de la surface jusqu'à 9 m en partant de la flottabilité réduite est de 40 secondes ; avec un équipage entraîné et naviguant en demi-plongée il peut s'immerger en 30 secondes.

Quand un sous-marin plonge rapidement, un nuage de vapeur et de fumée noire se produit souvent et peut donner l'impression que le sous-marin a été atteint. La fumée noire est produite par la combustion de résidus qui se trouvent dans le tuyau d'échappement. La vapeur d'eau est produite au contact de la mer et du tuyau d'échappement qui est brûlant.

A 09h32, le « Gaulois » chavire par environ 49°05' de latitude nord et 05°14' de longitude ouest ; il ne sombre pas dans les abysses mais reste à flotter entre deux eaux grâce à la flottabilité de sa cargaison.

A 09h44, le « Panthère » est au point d'immersion du sous-marin, où il remarque une petite nappe de mazout.

A 10h25, l'équipage du « Gaulois » est recueilli par le « Panthère » qui embarque aussi le canot qui sera restitué à Brest au Capitaine du « Gaulois ».

A 10h48, retour en protection du convoi de voiliers que le « Guillaume Tell » a rallié en remorque de « L'Etoile de l'Est ».

A 10h55, « L'Etoile de l'Est » envoie par radio le message : "A tous. Sous-marin en vue par 49°20' de latitude nord et 5°11' de longitude ouest.

Les contre-torpilleurs « Gabion » et « Glaive » sont en patrouille dans les atterrages de l'île de Ouessant ; à la réception du message de « L'Etoile de l'Est », ils rallient le convoi.

A 14h10, ils sont en visuel du « Panthère » avec lequel le point de la situation est effectué à l'aide de signaux à bras.

A 14h21, le « Gabion » aperçoit le sous-marin à 5 nautiques au sud-est.

A 14h23, le « Gabion » ouvre le feu : salve de deux coups de 65 mm et 47 mm. Dix secondes après la salve le sous-marin disparaît : la distance est alors de 8 000 mètres.

A 15h00, les contre-torpilleurs rallient le convoi de voiliers.

A la tombée de la nuit, « L'Etoile de l'Est » réitère à nouveau aux voiliers qu'ils doivent impérativement calquer leur allure sur le « Guillaume Tell » qui aura seul son feu de poupe allumé, les autres bâtiments ayant seuls les feux bâbord et tribord d'allumés.

Le reste de l'escorte se passe sans incident.

Extrait du compte rendu de l'Enseigne de Vaisseau Wenninger commandant l'UC17 lors de la patrouille du 18 janvier au 1^{er} février 1917.

Le 22 janvier 1917, la goélette française « Gaulois », 75 tx, est coulée à coups de canon, tandis que le sous-marin était lui-même canonné par un patrouilleur. L'UC17 engage ensuite le combat avec ce patrouilleur mais il doit plonger lorsque le tir du patrouilleur devient encadrant. Onze autres goélettes françaises faisaient route vers le nord sous l'escorte de deux vapeurs armés. Malgré plusieurs heures d'efforts, l'UC17 dut renoncer à l'espoir d'atteindre l'un des voiliers parce que le convoi escorté restait très groupé.

Furent encore coulés :

Le 20 janvier 1917, dans l'après-midi, la goélette danoise « Standard » 217 tx qui transportait de la contrebande en Angleterre fut arrêtée et coulée. Le Danemark est un état neutre durant la Grande Guerre 14-19. De ce fait ce voilier est arraisonné et fouillé par l'UC17 pour vérifier sa cargaison.

Le 20 janvier 1917 au matin, largage de mines devant Portland.

Le 21 janvier 1917 au matin, largage de mines devant Dartmouth, au soir devant Plymouth.

Le 22 janvier 1917 au matin, largage de mines devant Falmouth.

Le vapeur hollandais « Epsilon », 3 211 tx, sauta le 01 février 1917, sur une mine devant Falmouth.

Le 22 janvier 1917 le vapeur suédois « O.-A.-Brodin », 1 996 tx, chargé de charbon pour Porto Grande.

Le 23 janvier 1917 le vapeur belge « Egypte », 2 412 tx, et la goélette française « Ophélie », 159 tx.

Le 24 janvier 1917 le sous-marin laisse passer un grand vapeur ennemi armé parce qu'il y avait trop de houle pour accepter le combat.

Les jours suivants, le vent forçait progressivement de 6 Beaufort à 10 Beaufort (tempête 48 à 55 nœuds de vent) de sorte que le sous-marin prit le chemin du retour.

Nota : A l'issue de cette patrouille, le 02 février 1917, le sous-marin pose-mines change de commandant ; l'Enseigne de Vaisseau Wilhelm Kiel remplace l'Enseigne de vaisseau Ralph Wenninger.

Le 01 février 1917, l'Allemagne décide de mener sur les mers et les océans une guerre sous-marine sans restriction, autrement dit, une guerre d'extermination du trafic maritime.



Carte de situation de l'attaque de ce convoi de voiliers-caboteurs.

Sources :

Marine 634 – Auteur Louis martin – Bibliothèque de l'Assemblée Nationale - Bilan des pertes faites sur mer, au cours de la guerre 14-18, en hommes et tonnage par les nations belligérantes. Chambre des députés, saison de 1920, annexe au procès-verbal de la séance du 29 mars 1920 – page 230.

- Service Historique de la Défense – Vincennes.
 - Compte rendu du Capitaine du dundee « Gaulois » : microfilm cote : MY1 MI 525.
 - Compte rendu du commandant du patrouilleur auxiliaire « Panthère », cote : SS Y 249.
 - Compte rendu du Commandant du patrouilleur auxiliaire « Etoile de l'est », cote : SS Y 206.
 - Compte rendu du Commandant du contre-torpilleur « Gabion », cote : SS Y 236.
- Service Historique de la Défense – Brest.
 - Matricule des navires du quartier maritime de Tréguier 5P4-14 ; n° 489.
 - Les sous-marins mouilleurs de mines Type UC 16-79 ; cote : série BB 20 & 21.
- La guerre sous-marine – d'octobre 1915 à janvier 1917 - Arno Spindler – traduction du capitaine de frégate René Jouan – Editions Payot-Paris-1935.
Pages 410 et 411, compte rendu de la patrouille du 18 janvier au 01 février 1917, du Commandant du sous-marin pose mines UC17.
- Les sous-marins allemands – Les divers types ; leurs caractéristiques ; leur action pendant la guerre ; moyens employés pour les combattre. – M. Laubeuf – Editions : Librairie Delagrave-1920.
- Liste des bâtiments de la flotte de guerre française de 1700 à nos jours - Société Française d'Histoire Maritime-octobre 2001.