

Joseph Salou(1828-1979)

Grand père de mon épouse Marianne

Né à Recouvrance le 28 novembre 1885, fils de matelot, **Joseph** est remarqué par ses maîtres pour son intelligence. Il obtient une bourse pour entrer en 6^{ème} au lycée de Brest où il accomplit ses études secondaires et passe avec succès le baccalauréat de mathématiques élémentaires.

Chaque été, il retourne à Telgruc où il passe ses vacances chez ses grands-parents maternels, les Derrien, forgerons du village.

Après le bac **Joseph** entre à l'Ecole des Mécaniciens de la Marine, conciliant ainsi son esprit scientifique et son amour de la mer.

A 21 ans, le 1^{er} avril 1907, il reçoit sa première affectation et embarque pour 15 mois sur le Gueydon, un croiseur cuirassé construit à Lorient en 1898 et qui finira sa vie entre 1920 et 1945 comme bâtiment annexe de l'Ecole des MousSES.

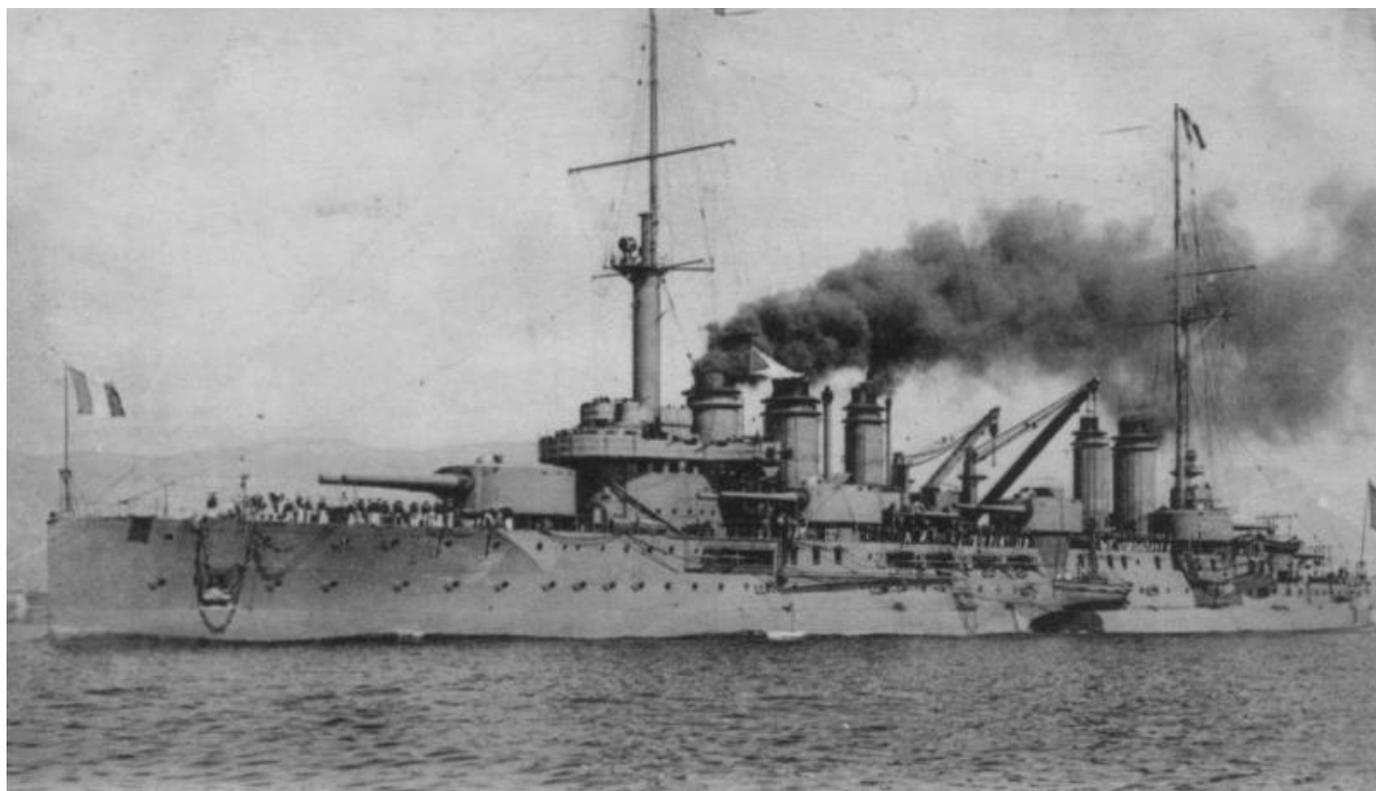
Puis suivent d'autres embarquements sur le Suffren, le Mousqueton, la Cécile, l'Averne.

D'octobre 1911 à décembre 1912, **Joseph** retrouve Brest, son port d'attache. C'est à cette époque qu'il rencontre une jeune fille de 9 ans sa cadette, Jeanne Sevezan, qui va devenir sa future épouse.

Hélas, à peine fiancé, **Joseph** doit rejoindre Toulon. Il appareille sur le Voltaire*, un des six Dreadnoughts français qui viennent d'être construits et armés par les chantiers navals brestois. Pendant toute l'année 1913, le Voltaire participe avec l'escadre française de la Méditerranée à des sorties d'entraînement et d'exercices.

Le 9 avril 1913, au cours d'une permission et après avoir reçu l'autorisation de l'administration maritime, **Joseph Salou**, deuxième maître mécanicien à bord du cuirassé Voltaire, épouse à Brest, Jeanne Sevezan.

Le torpillage du DANTON



*Construit à Brest en 1906, le cuirassé Danton fut définitivement armé en 1912.
Mauvais présage : son lancement en mai 1909 fût raté. Il fallut recommencer en Juillet.*

Le 1^{er} février 1914 **Joseph** embarque à Toulon sur le Danton, navire amiral de la première escadre française en Méditerranée.

Le 8 août 1914, le Danton quitte Toulon pour Malte, importante base stratégique anglaise, qui sera son port opérationnel jusqu'à la fin de novembre.

Fin novembre 1914 le Danton appareille pour Bizerte.

En 1915 toute l'Europe est en guerre sur terre comme sur mer : d'un côté la France, l'Angleterre, la Belgique, l'Italie, la Serbie,... de l'autre l'Allemagne, l'Autriche et la Turquie.

Les premiers sous-marins allemands qui ont déjoué la vigilance des Anglais et réussi à passer le détroit de Gibraltar parviennent en Méditerranée. Plus les mois passent plus ils sont nombreux et la flotte française doit redoubler de prudence.

En 1915 et 1916 le Danton et son escadre sillonnent la Méditerranée orientale : la Grèce, la Crète, les baies de Navarin et de Valika, Malte, Corfou,...

Les marins n'ont que peu de permissions et Jeanne décide une nouvelle fois d'affronter le danger. A la fin de 1915 elle embarque pour Bizerte où le Danton fait souvent escale pour se ravitailler et entrer au bassin.

Jeanne passe une année en Tunisie, année dont elle conservera toujours d'excellents souvenirs et dont elle nous parlera souvent.

Le 16 novembre 1916 le Danton quitte définitivement Bizerte pour Toulon et Jeanne rentre en France.

Le 18 mars 1917, à 17 h 30, le Danton, escorté par le torpilleur la Massue, appareille pour une nouvelle mission. A son bord 946 officiers et hommes d'équipage dont **Joseph Salou**, maître mécanicien, plus 145 marins permissionnaires rejoignant leurs bâtiments respectifs.

Le 19 mars 1917, à 13 h 30, dans le secteur de San Pietro, au large de la Sardaigne, le Danton est atteint par 2 torpilles tirées d'un sous-marin allemand.

Le flanc bâbord est déchiré, les chaufferies avant inondées. Le bâtiment sombre en 45 minutes. Son commandant, le capitaine de vaisseau Delage, reste sur la passerelle refusant tout moyen de sauvetage et sombre avec son navire.

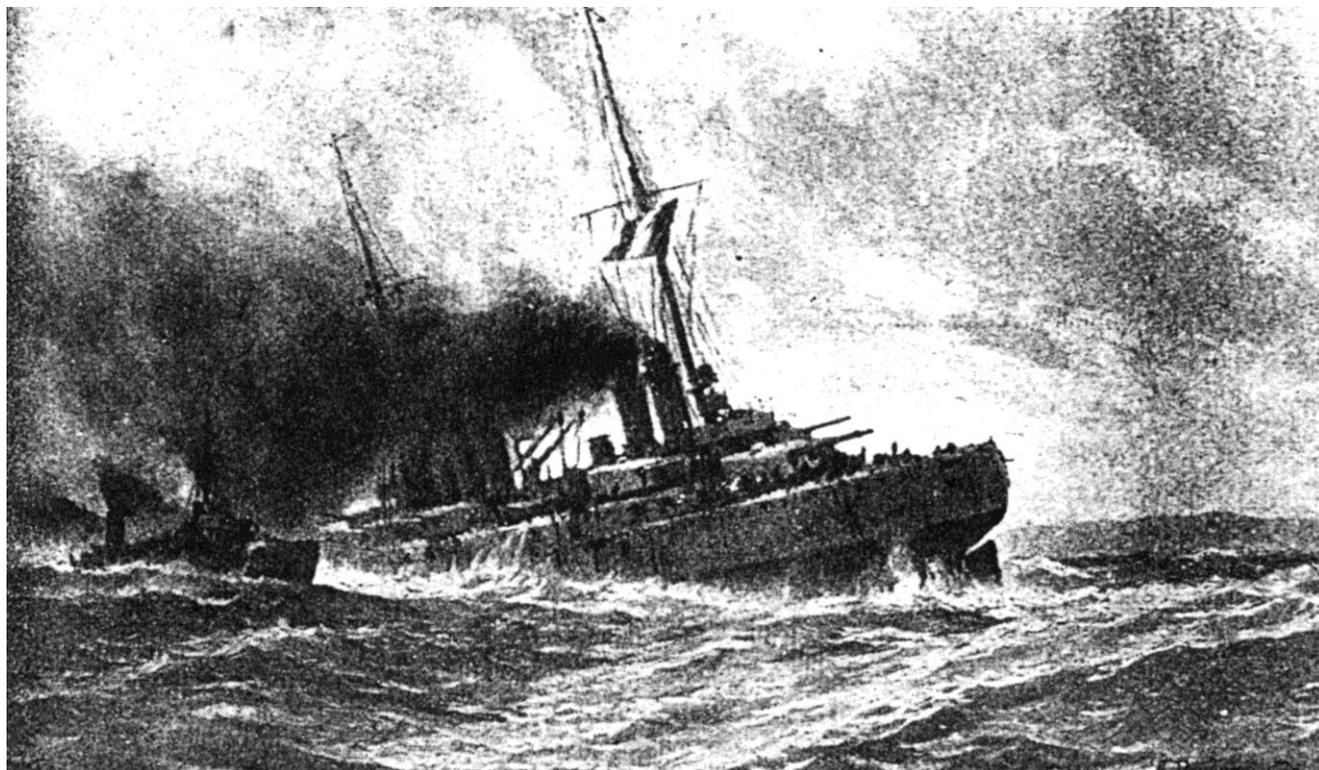


Photo du Danton torpillé parue dans un journal allemand.

La Massue, torpilleur qui escorte le Danton, et 2 bateaux de patrouille accourent au signal de détresse et sauvent 806 hommes sur les 1102 marins qui étaient à bord.



La Massue recueille environ 500 naufragés et les conduit à Cagliari en Sardaigne, la Louise Marguerite 270 qu'elle ramène à Ajaccio, quant au Chauveau arrivé un peu plus tard sur les lieux du drame il trouve encore 10 survivants.

Joseph passe 3 heures dans l'eau, accroché à une épave, et voit mourir plusieurs de ses amis avant d'être sauvé par l'équipage de la Massue.

A Cagliari les rescapés sont chaleureusement accueillis par les Italiens qui leur proposent même «*dans le cas où la nourriture italienne ne leur conviendrait pas, d'indiquer quelques plats habituels de la France que l'on s'empresserait de leur faire*».

Le sous-marin allemand U-64 qui a torpillé le Danton a été coulé à son tour 2 mois plus tard par un bateau français. Son commandant, le capitaine-lieutenant Morath a été fait prisonnier par les Français.

Au sud ouest de la Sardaigne, lieu du torpillage du Danton. En pointillé, le trajet des rescapés vers les ports alliés.

Pour la petite histoire : deux marins du Massue prirent quelques photos du Danton en train de couler et les firent parvenir au journal l'Illustration. Dès cette transaction connue, l'émoi fut général et l'Etat Major de la Marine se saisit de l'affaire.

Les 2 « photographes » furent mis aux arrêts pour un mois, mais heureusement l'esprit de lucre ne fut pas reconnu et au vu de leurs excellents états de service la peine fut commuée en sursis.

Les Allemands prirent également des clichés qui firent la Une de la presse et l'orgueil de leur pays. Après le torpillage du Danton **Joseph** est rapatrié de Cagliari vers Bizerte puis Toulon et prend quelques semaines de permission à Telgruc où il retrouve Jeanne et leur fils Paul.

En août 1917 **Joseph** repart en Méditerranée orientale : affecté à la base de Salonique (Grèce) puis à la base de Constantinople (actuelle Istanbul) il n'embarquera plus jusqu'à la fin des hostilités sur des navires de guerre.

En mai 1919 **Joseph** revient à Brest, effectue quelques mois à terre, puis reprend du service sur des cuirassés de l'escadre de l'Atlantique : la Gloire (connue pour avoir coulé en 1917 et 1918 plusieurs bâtiments allemands qui essayaient de se ravitailler en Amérique du Sud) et le Montcal.

En janvier 1923 notre grand père quitte les bâtiments de surface : il est affecté dans une escadrille de sous-marins avec laquelle il parcourt la Méditerranée jusqu'en mars 1927.



Le 21 juillet 1926 **Joseph Salou** est nommé Ingénieur mécanicien de 1^{ère} classe.

Le 8 janvier 1927 il est fait chevalier de la Légion d'Honneur.

En janvier 1929 il repart en Bretagne pour mettre au point, aux chantiers navals de Lorient, les machines d'un sous-marin d'un type nouveau : 1500 tonnes et double coque, l'Acheron.

Affecté en 1930 sur ce sous-marin notre grand père navigue pendant 3 ans sous toutes les mers du monde et en particulier celles de Chine et du Japon.

Le 18 décembre 1934 **Joseph Salou** est nommé ingénieur mécanicien principal.

Il passe 2 ans à l'atelier central de l'arsenal de Brest, où il supervise la fabrication et la mise au point des moteurs des navires de guerre. Puis de 1936 à 1938 il occupe la même fonction à Lorient

Le 5 septembre 1939 **Joseph** est élevé au grade d'officier de la Légion d'Honneur.

En 1939 notre grand-père est affecté une nouvelle fois, pour quelques mois, à Toulon et termine sa carrière le 1er juin 1940, à la direction du port de guerre de Brest.