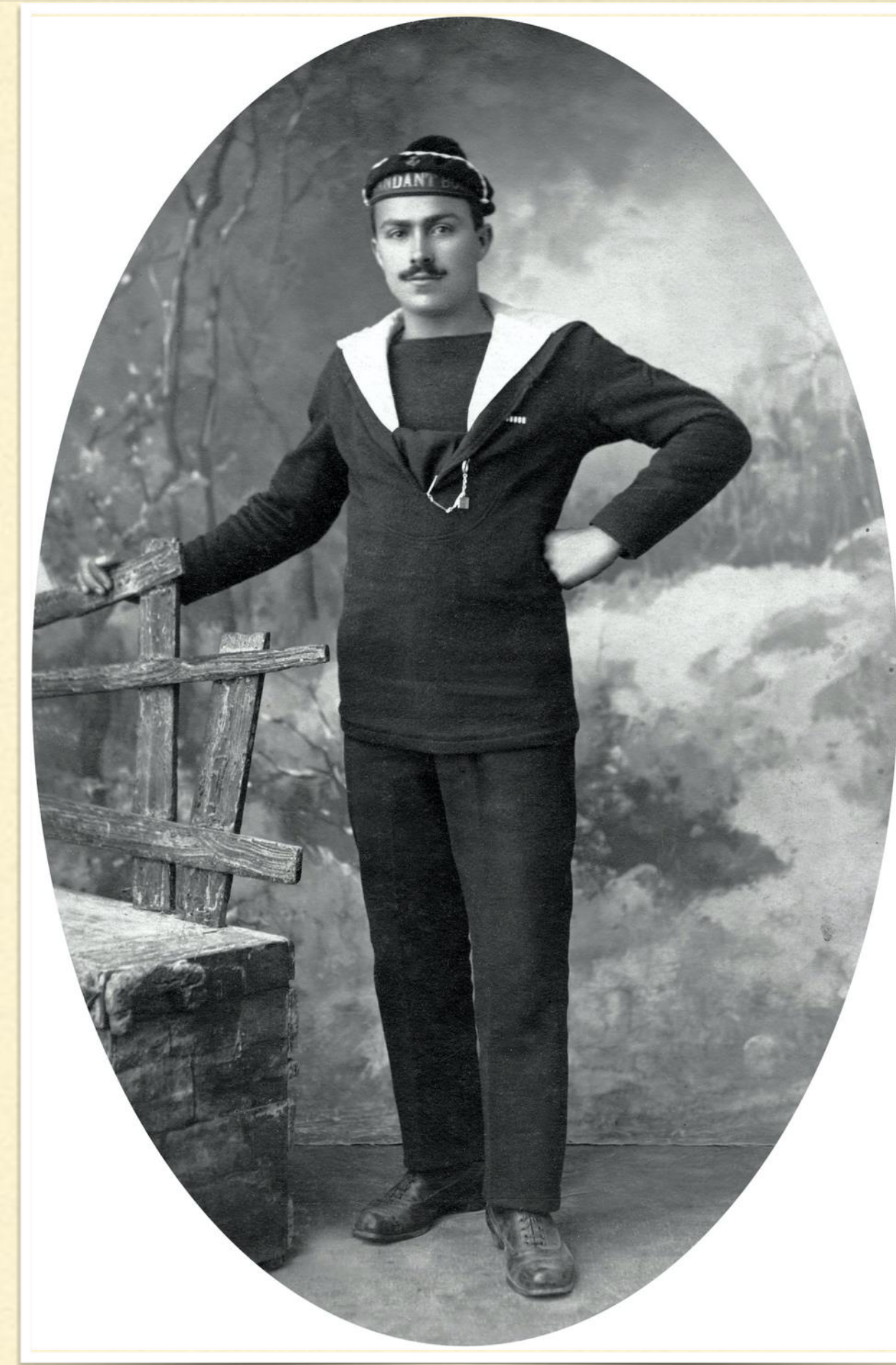


L'ENGAGEMENT DANS LA MARINE MILITAIRE FRANÇAISE DE FRANÇOIS NICOLAS IACONO.

(1917 / 1921).



Par Alain RUMEAU, membre de La Grande Famille de Procida et Ischia, petit-fils de François Nicolas.

SOMMAIRE :

I - PRÉSENTATION DE FRANÇOIS NICOLAS IACONO.

II - LE CONTEXTE : LA PREMIERE GUERRE MONDIALE ET LA GUERRE CIVILE RUSSE.

II-1 - La guerre de 14/18.

II-2 - La guerre civile russe.

III - L' ENGAGEMENT DE FRANÇOIS IACONO.

III-1 - François au 5^{ème} dépôt des équipages de la flotte à Toulon.

III-2 - La formation des nouvelles recrues au 5^{ème} dépôt des équipages.

IV - L'AFFECTION SUR LA ZONE DES CONFLITS.

IV-1 - Le voyage vers la base navale de Brindisi, Italie.

IV-2 - Brindisi, la base navale au cœur de la zone de combat.

IV-3 - Placé en subsistance, François remplace les permissionnaires.

IV-4 - Affectation de François sur le contre-torpilleur Commandant Bory.

IV-5 - Dans le feu des combats.

IV-6 - À la recherche du sous-marin Bernoulli.

IV-7 - Le Général Franchet d'Espèrey à bord du Commandant Bory.

IV-8 - De Brindisi à Salamine par le canal de Corinthe.

IV-9 - Moudros, île de Lemnos, Grèce, nouvelle base du Commandant Bory.

IV-10 - En perm' pour Alger.

IV-11 - La base militaire de Moudros attaquée par l'ennemi.

IV-12 - Les opérations de déminage se succèdent.

IV-13 - Pascal DI MEGLIO, un cousin de François, est tué à l'ennemi.

IV-14 - Novembre 1918. Le torpillage du cuirassé Voltaire.

IV-15 - Croisière de Moudros à Constantinople par les Dardanelles.

IV-16 - Les Dardanelles. La flotte alliée vue du fort de Sedul-Bahr.

IV-17 - Le Bory quitte Constantinople pour Naples afin d'y être entretenu.

IV-18 - La France dans la guerre civile russe.

IV-19 - Les mutineries dans la mer Noire et à bord du Commandant Bory.

IV-20 - Le Commandant Bory riposte à une attaque des bolcheviks.

IV-21 - Le retour du Commandant Bory à la base navale de Toulon.

IV-22 - Quelques extraits du journal de bord du Commandant Bory.

V - NOTES SUR L'HISTOIRE DE QUELQUES LIEUX, NAVIRES ET HOMMES.

V-1 - La création de l'arsenal de Toulon.

V-2 - Le 5^{ème} dépôt de l'arsenal de Toulon.

V-3 - Le cuirassé Marceau.

V-4 - Le Commandant Bory, contre-torpilleur d'escadre.

V-5 - Affectations, campagnes, officiers, citations et distinctions du Bory.

V-6 - Jean Cras, un officier remarquable.

V-7 - Quelques photos et correspondances de François.

V-8 - Quelques chansons relevées dans le cahier de François.

VI - RÉSUMÉE DE LA CARRIÈRE MILITAIRE DE FRANÇOIS IACONO.

VII - ÉPILOGUE.

VIII - SOURCES DOCUMENTAIRES.

I - PRÉSENTATION DE FRANÇOIS NICOLAS IACONO.

François Nicolas vient au monde le 30 janvier 1898 à Tizi-Ouzou, Algérie française.

Il est le premier enfant de Francesco Iacono et de Marie-Louise Joséphine Romey.

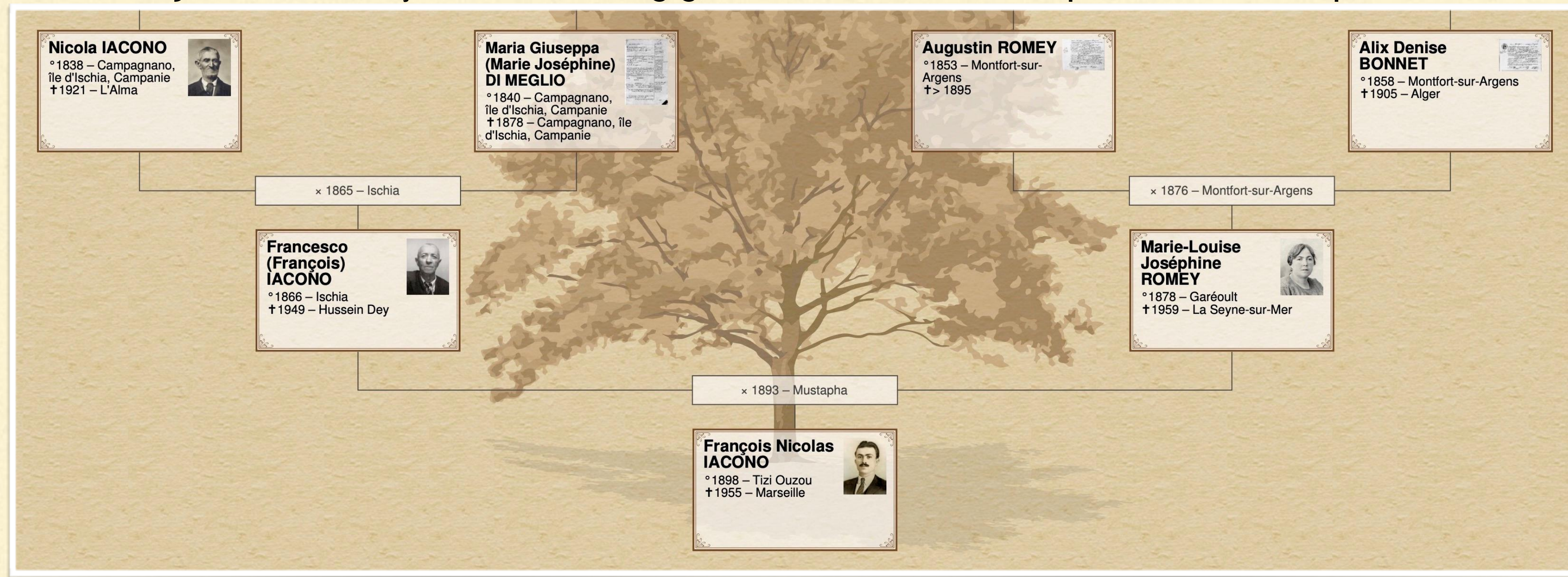
- Francesco est natif de Campagnano, un village de l'île d'Ischia, Campanile, Italie,

- Marie-Louise est originaire de Garéoult, un village du département du Var situé dans le sud de la France.

En âge de travailler, François est embauché en qualité de menuisier à la compagnie des Chemins de Fer sur Route d'Algérie (CFRA).

Il réside alors à Tizi-Ouzou chez ses parents.

Le 4 juillet 1917 François décide de s'engager dans la Marine Nationale pour une durée de quatre ans.



II - LE CONTEXTE : LA PREMIERE GUERRE MONDIALE ET LA GUERRE CIVILE RUSSE.

II-1 - La guerre de 14/18 :

Le 1^{er} août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la Russie, puis le 3 août de la même année elle déclare aussi la guerre à la France.

De la première guerre mondiale, le Maréchal Lyautey dira : *"C'est la plus monumentale ânerie que le monde ait jamais faite"*.

La victoire assurée, le 11 novembre 1918 l'armistice sera signée à Rethondes :



De face, le maréchal Foch (debout), entouré du général Weygand et des amiraux britanniques Wemyss et Hope.

II-2 - La guerre civile russe :

La guerre civile débute le 7 novembre 1917 (calendrier Grégorien), aussitôt après la prise de pouvoir par Vladimir Ilitch Oulianov dit "Lénine".

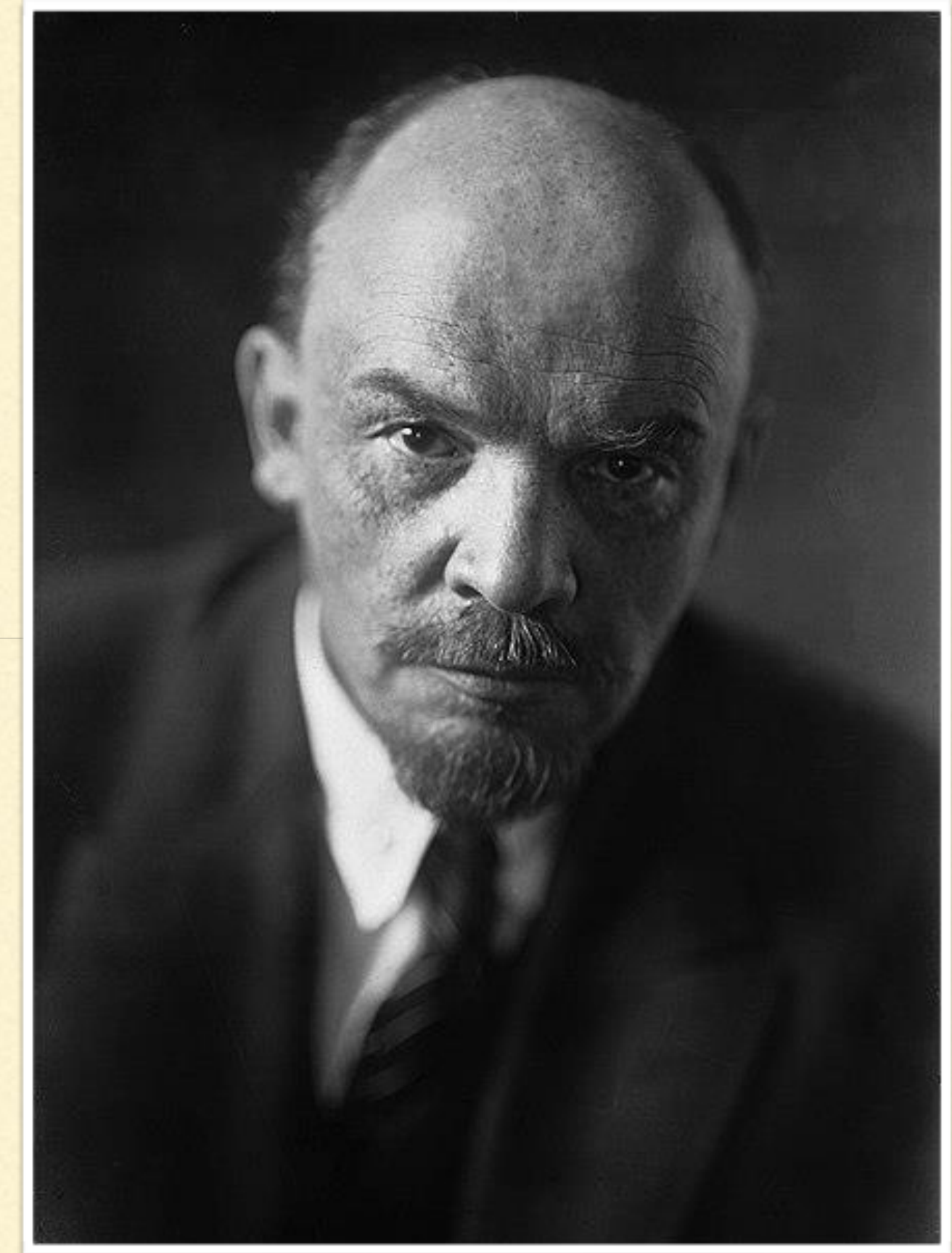
L'évènement se situe dans le prolongement de la révolution russe d'octobre 1917 et donne naissance à la Russie soviétique, le premier régime communiste de l'histoire.

Cette guerre civile issue de l'éclatement de l'ancien empire russe, oppose essentiellement deux formations révolutionnaires qui sont les russes Blancs, partisans du retour à l'ancien régime tsariste, et les russes Rouges dits bolcheviks, issus des classes populaires.

Quand aux Alliés, ce n'est qu'après leur victoire de novembre 1918 qu'ils prennent clairement position du côté des tsaristes et contre les bolcheviks.

Les bolcheviks ont bénéficié de nombreuses sympathies dans les classes populaires et les forces de gauche d'Occident : ainsi la révolte de la flotte française de la Mer Noire conduite en mars 1919, a joué un rôle important dans l'abandon de l'intervention française.

Vladimir Ilitch Oulianov dit "Lénine", en 1920 :



III - L' ENGAGEMENT DE FRANÇOIS IACONO.

Entre juin 1917 et juillet 1919 François tient un cahier personnel dès son entrée au service. À bord du contre-torpilleur Commandant Bory lorsqu'il est au poste de timonier, il peut lire les journaux de bord et de navigation renseignés par les officiers et donc noter précisément toutes informations.

III-1 - François au 5^{ème} dépôt des équipages de la flotte à Toulon :

Mon entrée au Service
Le 30 juin 1917.
Suis rentré au service le
2 juillet 1917 prenant au départ
d'Alger, le chemin Ville de (Cunio)
qui m'emena à Marseille, de là
puis le train pour rejoindre le 5^{ème} Dépôt
à Toulon.

L'extrait du journal personnel de François.



Ce 1^{er} octobre 1917, François adresse une carte postale à sa famille.
Il montre sa chambrée et mentionne sa compagnie.

a Toulon.
y'y fit un mois de formation,
et faisant tous les jours, exercices
des armes, faisant factions, et
tous les jours tous les matins
à la première heure nous
allions sur le terrain faire
de la gymnastique, en caleçon,
de bains, et ensuite la
baignades, et les après midi
dans la soirée, nous allions

à l'école de nage, dans le port
de Toulon; nous étions 10 hommes
dans chaque embarcation,
tous en tricots de fantezzi.
Le 3 Août 1912 j'ai quitté
les formations, après avoir
passé mon examen de nage,
qui j'avais été reçu, et je
reutrai à l'arsenal à l'atelier
flotte à Toulon.

"fantezi" : il s'agit du tricot rayé dit "fantaisie"... (note de sa fille Claudine).

III-2 - La formation des nouvelles recrues au 5^{ème} dépôt des équipages :



François lors de sa formation vers le mois d'août 1917.





Cliché Giraud

Clavel Editeur - Toulon

Toulon - 130 Régates à l'Aviron

*À bord du contre-torpilleur Commandant Bory, François servira souvent au poste de timonier
(extrait du "Manuel des recrues des équipages de la flotte" édité en 1913) :*

La Barre.

Gouverner, c'est faire évoluer le navire ou le maintenir dans une direction donnée à l'aide du gouvernail.

Le gouvernail est commandé par la barre.

La barre est manœuvrée par une corde en chanvre ou en cuir, ou une chaîne appelée drosse, enroulée et fixée par son milieu sur le marbre de la roue de manœuvre.

Pour gouverner à une route donnée, l'homme de barre s'efforce de maintenir la ligne de foi de l'habitacle sur l'aire de vent indiquée.

Le bâtiment marchant en avant vient du bord où l'on manœuvre la roue.

Le commandement : A droite tant de degrés! signifie qu'il faut tourner la roue sur tribord jusqu'à ce que «l'axiomètre» marque le nombre de degrés indiqué. L'homme de barre répète, après avoir exécuté l'ordre : «à droite tant de degrés».

Pour venir sur bâbord, l'officier de quart commande : A gauche, tant (de degrés)!

Zéro! veut dire mettre le gouvernail au milieu.

Comme ça! maintenir le cap tel qu'il est. Le gouvernail est alors manœuvré de façon à maintenir le bâtiment à son cap actuel.

A droite toute! ou à gauche toute! signifient qu'on doit mettre le gouvernail à sa position extrême sur tribord ou sur bâbord.

La manœuvre à bras du gouvernail étant très lente est remplacée souvent par la manœuvre à vapeur ou la manœuvre électrique.

La manœuvre de ces appareils doit se faire lentement, autant que possible, et sans à-coup. Si l'homme de barre ressent une résistance anormale en manœuvrant, il doit immédiatement s'arrêter et prévenir l'officier de quart.

IV - L'AFFECTATION SUR LA ZONE DES CONFLITS.

IV-1 - Le voyage vers la base navale de Brindisi, Italie (région des Pouilles) :

Le 6 Octobre 1912 j'ai obtenu
une permission de 10 jours
à passer à Garéoult & dép^t du (Var)
À mon retour au bout de
trois jours, après, les départs
me rappella, car j'avais été
designé pour l'embarquement
pour l'Italie & Brindisi Tarante
et Corfou en Grèce.

À Garéoult, François a été rendre visite à François Henri Siry,
un petit cousin de sa branche maternelle.

L'éloignement géographique entre l'Algérie et la France n'était pas
suffisant pour couper les liens familiaux.

Après avoir passé à travers ces
immenses forêts, l'on passa ensuite
à travers de champs de vignes
et de belles plaines de céréales,
dans lesquels l'on voyait
beaucoup de femmes, et de
jeunes filles travaillant dans
les champs; faute du manque
de main d'œuvre d'hommes

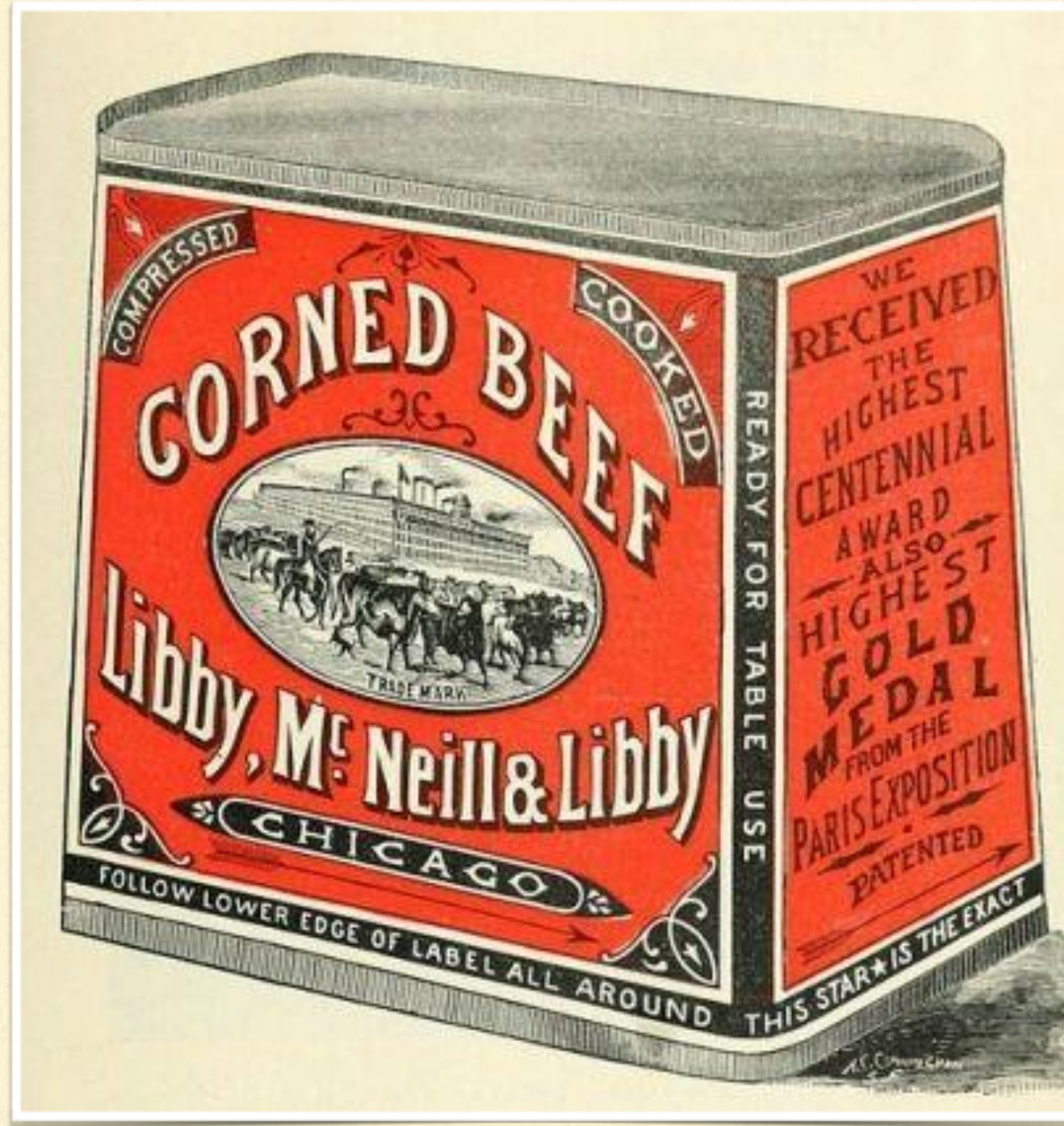
Les femmes participeront à l'effort de guerre en reprenant pour elles
toutes les tâches des hommes partis au combat.

Dans les usines, elles fabriqueront des obus.



Une femme labourant un champ près de Besançon le 1^{er} septembre 1917.

La population civile et les militaires souffrent du manque de nourriture.



Une de ces fameuses "boîtes de singe" servies aux troupes.

En sortant de la gare, une foule
de pauvres gens femmes et enfants
nous ont suivis et nous ont menés
jusqu'à notre auberge à la caserne.
Cela faisait peine à voir, ils nous
vendaient le vin à raison de 9 et 6⁵ le litre
pourtant l'on ne pouvait s'emparer
avec la moindre nourriture, qu'on nous
avait donné pour notre voyage.
Nous avons fait plusieurs repas de
macaronis, et les avons trouvés
beaucoup meilleurs que les boîtes
de singes enrobées (dit boîtes de singes)
ainsi que des biscuits.
Cela était bien maigre, et fallait
en plus coucher à la dure
dans les orangers à bestiaux.
et coucher dans la paille à
la caserne.

le train se mit en marche
à chaque village que le train
s'arrête, l'on descend et l'on
ravage tout dans les jardins, soit
des tomates, raisins etc.

C'était le moment des vendanges
et à chaque arrêt du train, l'on cueillait
le raisin et légumes dans les jardins
les paysans tous furieux arrivés
en toute hâte nous faire la chasse.

Finalement arrivant près d'une ville
avant l'arrivée à Rome ? l'avant
dernier wagon déraila, et
ensuite plusieurs autres wagons.
pendant que le train commençait
à s'arrêter; heureusement les
derniers wagons contenaient tous
nos sacs; et aucun accident

"Deux heures après l'on sonna l'heure du départ du train, et sitôt embarqués le train se mit en marche. À chaque village que le train s'arrête, l'on descend et l'on ravage tout dans les jardins, soit tomates, raisin, etc... C'était le moment des vendanges et à chaque arrêt de train, l'on cueillait le raisin et légumes dans les jardins des paysans tous furieux arrivés en toute hâte nous faire la chasse...

Finalement arrivant près d'une ville avant l'arrivée à Rome, l'avant dernier wagon déraila et ensuite plusieurs autres wagons pendant que le train commençait à s'arrêter, heureusement les derniers wagons contenaient tous nos sacs et aucun accident ne s'est produit".

IV-2 - Brindisi, la base navale au cœur de la zone de combat :

Après un long périple, le détachement de François rejoint le port de Brindisi, dans le sud-est de l'Italie.

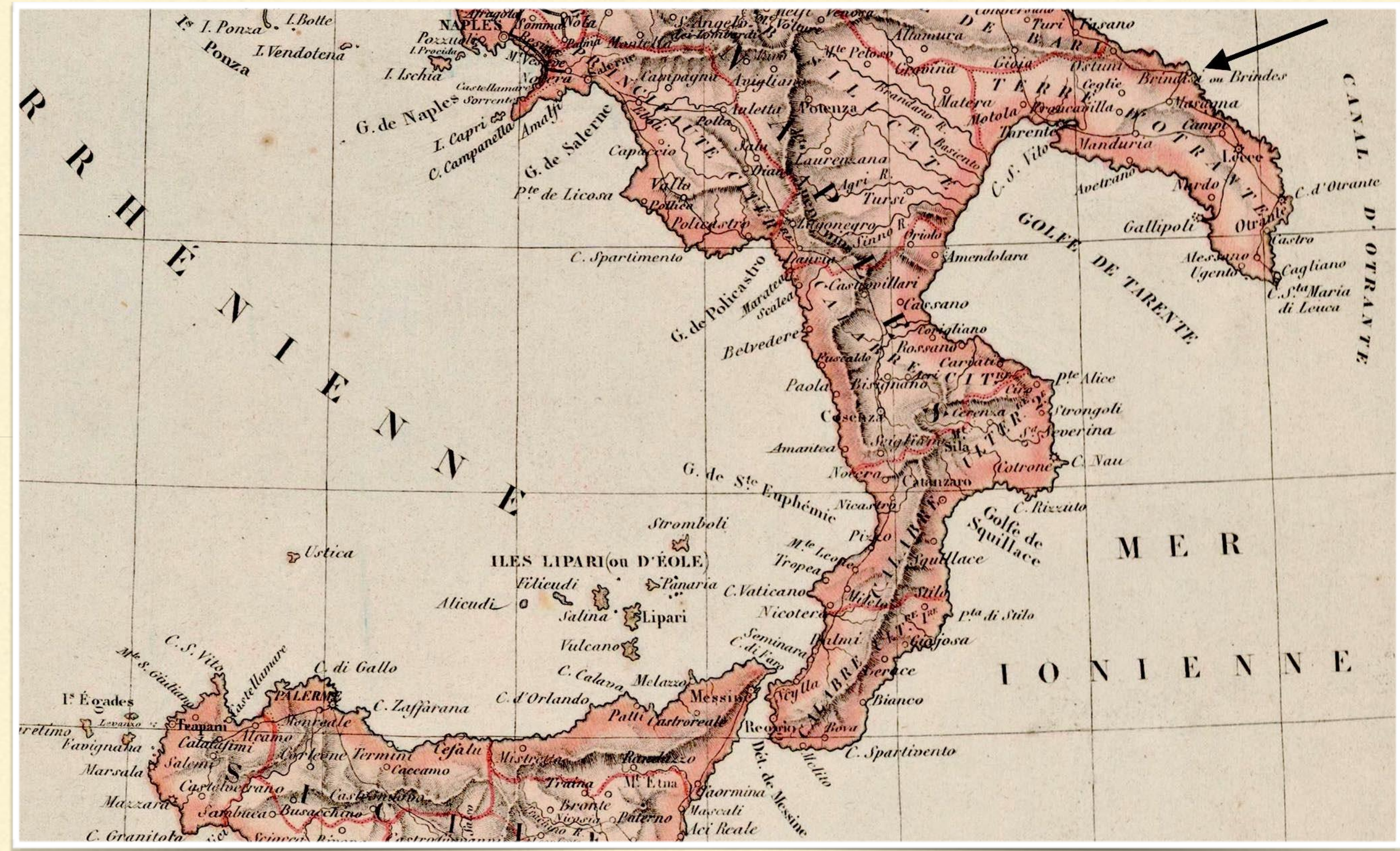
Le port donne sur le canal d'Otrante, situé au fond d'une anse qui peut accueillir des navires de haute mer.

Brindisi est la base navale des alliés qui peuvent s'y ravitailler en charbon, vivres, et eau.

Un chantier naval permet aussi d'entretenir et réparer les bâtiments* de la Marine.

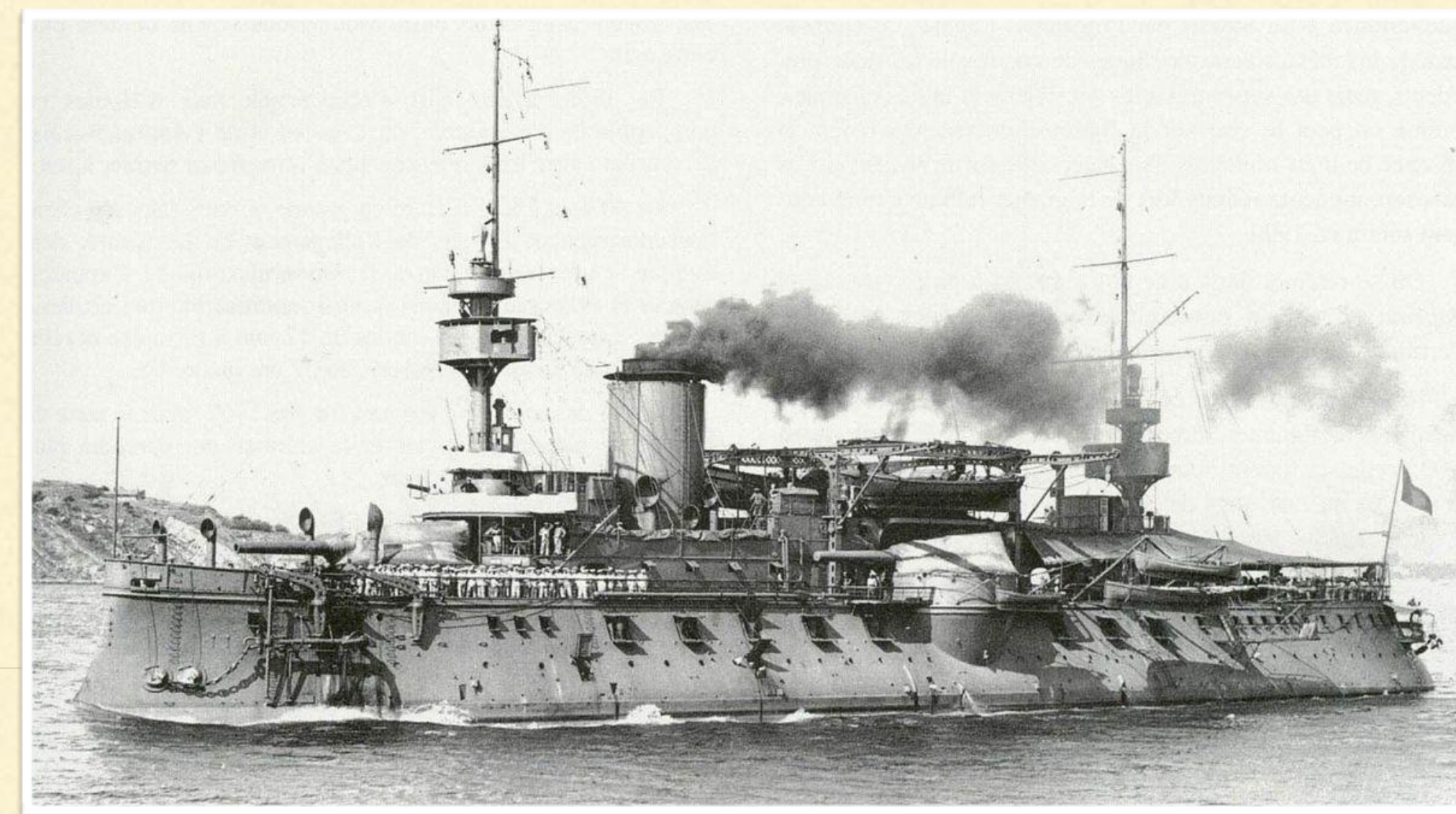
François embarque sur le cuirassé Marceau qui est utilisé comme bâtiment-base de commandement.

(* Bâtiment : c'est le terme employé dans la Marine Nationale pour désigner un navire de guerre).



IV-3 - Placé en subsistance, François remplace les permissionnaires :

Au bout de 5 jours après j'ai quitté
le Marceau, et suis étai en sub-
sistance à bord du contre-torpilleur
le Casque, comme charpentier
subsistant : j'y ai embarqué le
jusqu'au Novembre 1914
A bord de ce torpilleur nous sommes
sorti qu'une fois en mer, au
secours d'un bâtiment italien
qui avait été torpillé au large
de Valona, en Albanie.



Le cuirassé Marceau dont la conception et l'armement sont dépassés est utilisé à Brindisi comme bâtiment-base de commandement. Il sert aussi de logement pour les matelots en subsistance.

François embarquera tour à tour sur les contre-torpilleurs Casque et Protêt, lesquels effectueront des recherches de sous-marins ennemis, des destructions de mines et des recherches de survivants suite au naufrage d'un torpilleur anglais et du pilote d'un avion italien abattu.

IV-4 - Affectation de François sur le contre-torpilleur Commandant Bory :

Le 27 décembre 1917 François quitte le Marceau pour le Bory.

À cette date c'est le Lieutenant de Vaisseau Jean Cras qui en assure le commandement, ce jusqu'au 6 mai 1918.



COMMANDANT BORY Torpilleur 10-1925

PHOTO MARIUS BAR TOULON
TOUS DROITS RESERVES

IV-5 - Dans le feu des combats :

"Il était à ce moment 9 heures du matin et au bout d'une heure après par un très mauvais temps qui avait commencé, l'on pris la mer pour aller en croisière. Le 7 janvier l'on retourna à Brindisi.*

Le 15 janvier l'on repris la mer de nouveau et encore avec du mauvais temps, en route nous rencontrâmes des mines qui étaient parties en dérive. On les coula à la mitrailleuse. Après la croisière terminée, le 19 l'on retourne à Brindisi, base navale.

Le 21 janvier comme le temps était assez favorable, il faisait des nuits assez belles, et les avions autrichiens venaient souvent nous rendre visite et venaient bombarder la ville. Un beau matin à la première heure vers 2 heures du matin, l'on entendit la sirène d'alerte, annonçant l'arrivée des avions ennemis.

Tout le monde se mit à l'abri.

Aussitôt que que l'alerte fut donnée, les maîtres et les officiers nous donnent l'ordre de se lever aussitôt, pendant ce temps l'artillerie de terre battait en retraite faisant un tir de barrage empêchant les avions de survoler la ville, aussi rien ne les empêchaient.

Les bombes commencèrent à tomber sur la ville à tous endroits. Étant sitôt levés, l'on pris nos hamacs, et nous les avons portés sur le pont pour couvrir les grenades, ainsi que les torpilles. Pendant ce temps l'artillerie continue toujours à tirer sur les avions, et ensuite tous les navires de guerre tiraient contre les avions ennemis qui nous lançaient des bombes.

Enfin après avoir couvert les grenades et les torpilles on envoya la moitié de l'équipage à terre, sur le quai, là se trouvait des souterrains, ou tous l'on se mis à l'abri.

L'autre moitié de l'équipage étant de quart, se mirent chacun à leur poste.

Les mécaniciens mettaient les machines en marche, et les chauffeurs commençaient à pousser les feux, et faisant tant que possible de la fumée, ainsi que tous les bateaux, pour couvrir la ville de fumée, afin que les avions n'atteignent pas facilement leur but.

Les mitrailleurs prirent leurs casques et se mirent en action pour mitrailler les avions. Trois mitrailleuses du Bory étaient en marche, ainsi que tous les navires étaient en action pour combattre les avions, de deux heures à 7 heures du matin, en trois reprises que le bombardement continua et ont entendit que mitrailleuses et canons".

(: une croisière désigne une reconnaissance, une opération en mer,...).*

"Les bombes tombaient à plusieurs endroits sans atteindre un seul navire de guerre. Une vedette, et un bateau étaient atteints, la bombe la plus proche de nous est tombée à une trentaine de mètres, à l'eau sur notre côté du Bory, en face de notre file de torpilleurs, mais le bateau n'a pas été touché par les éclats.

À plusieurs moments l'on crut d'être touchés, car les bombes tombant à l'eau dans la nuit faisaient une grande clarté de feu en remontant à une hauteur de quarante à cinquante mètres.

La seconde que nous avons vue est tombée environ à 300 mètres du cuirassé Marceau, et à une cinquantaine de l'eau dans la vigne, et a troué un arbre qui était à moitié détruit.

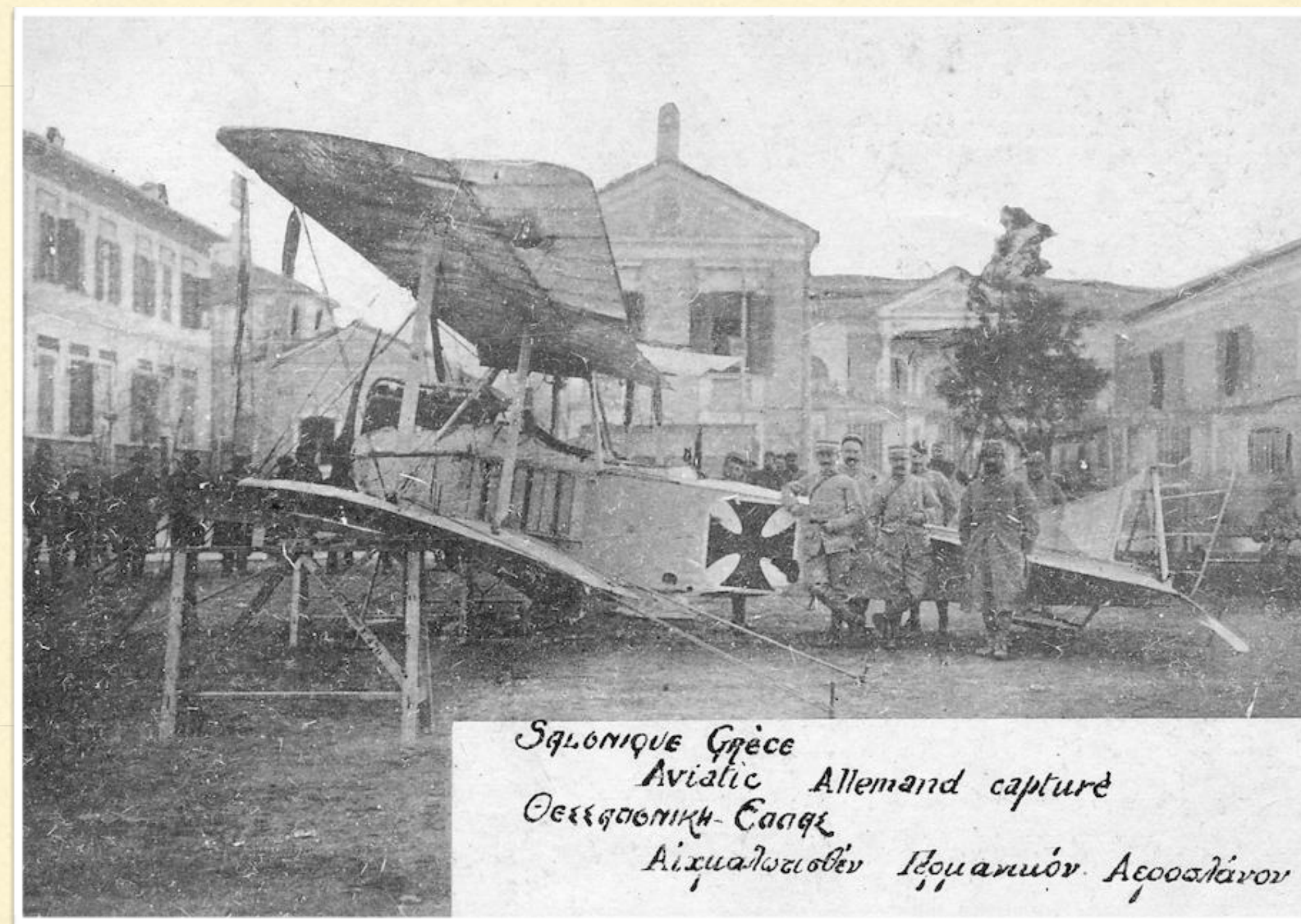
Le jour commençât et l'on voyait très bien les avions qui ne volaient pas très haut.

Comme mon poste était d'installer les manches à incendie, sitôt levé j'étais l'un des premiers à mettre les manches en place à l'abri, et ne me pressant pas, je fut engeulé par l'officier qui m'obligeât d'aller me mettre à l'abri car je regardais les avions.

Les obus tombaient de tous les bords autour des avions, quand tout à coup avant de rentrer dans le sous-terrain, je vis qu'un avion avait été atteint par des éclats d'obus, et a du atterrir en vitesse en faisant plusieurs culbutes. N'ayant pu le voir davantage, je rentra sous-terrain.

Après tout, les avions ont cessé de bombarder et on fait demi tour.

Puis l'alerte a cessé et nous sommes ressorti et nous sommes de nouveau rentrés à bord".



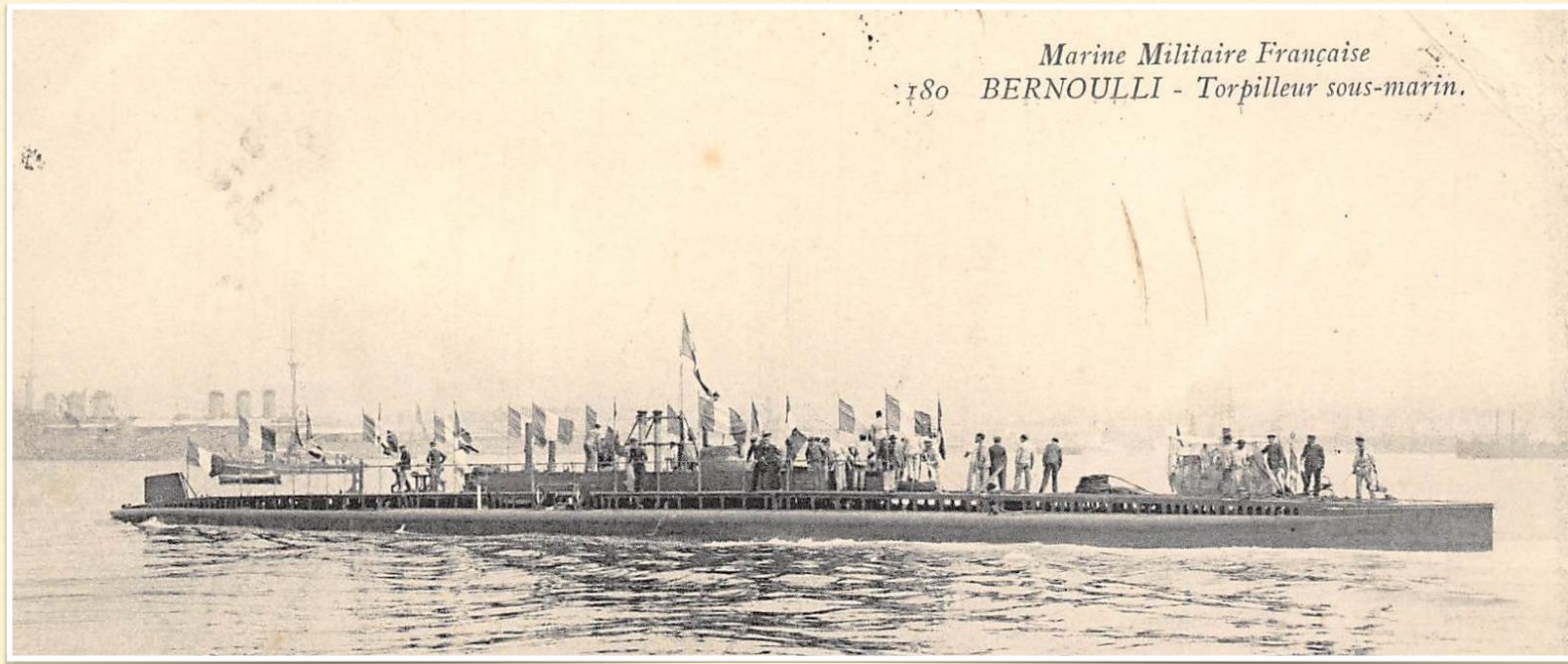
Il était courant d'exposer au public les avions capturés à l'ennemi.
Salonique, mai 1916.

IV-6 - À la recherche du sous-marin Bernoulli :

"Le 17 mars 1918 le sous-marin français Bernoulli a disparu, et aussitôt le 17 mars au soir, nous avons pris la mer pour aller à sa recherche.

Il avait disparu depuis la veille et nous n'avons eu aucune nouvelle et sachant qu'il se trouve dans un secteur devant Cattaro.

Au bout d'un mois après nous avons appris que le sous-marin Bernoulli avait été pris dans des filets, devant Cattaro. Tout l'équipage avait péri".



IV-7 - Le Général Franchet d'Espèrey à bord du Commandant Bory :

- En juin 1918, il est appelé au commandement en chef des armées alliées à Salonique dite "l'Armée d'Orient",
- Après une campagne de quatorze jours, il obtient la capitulation de l'armée germano-bulgare,
- L'armistice signé à Salonique le 29 septembre 1918 met fin au conflit sur le front d'Orient et ouvre de vastes perspectives,
- Le haut commandement allemand qui en est conscient se décide à demander l'armistice sur tous les fronts,
- En Crimée et à Odessa, il redresse la situation critique des forces françaises à la suite des mutineries de la mer Noire.

Nous avons pris la mer le 13 juin à la première heure, pour transporter le Général Franchet d'Espèrey, qui devait se rendre à Athènes, et sommes arrivés le 14 juin; l'on est reparti aussitôt et sommes étés de retour à bord le 20 juin à l'Anvers.

La mission du Commandant Bory.



Le Général Franchet d'Espèrey.

IV-8 - De Brindisi à Salamine par le canal de Corinthe :

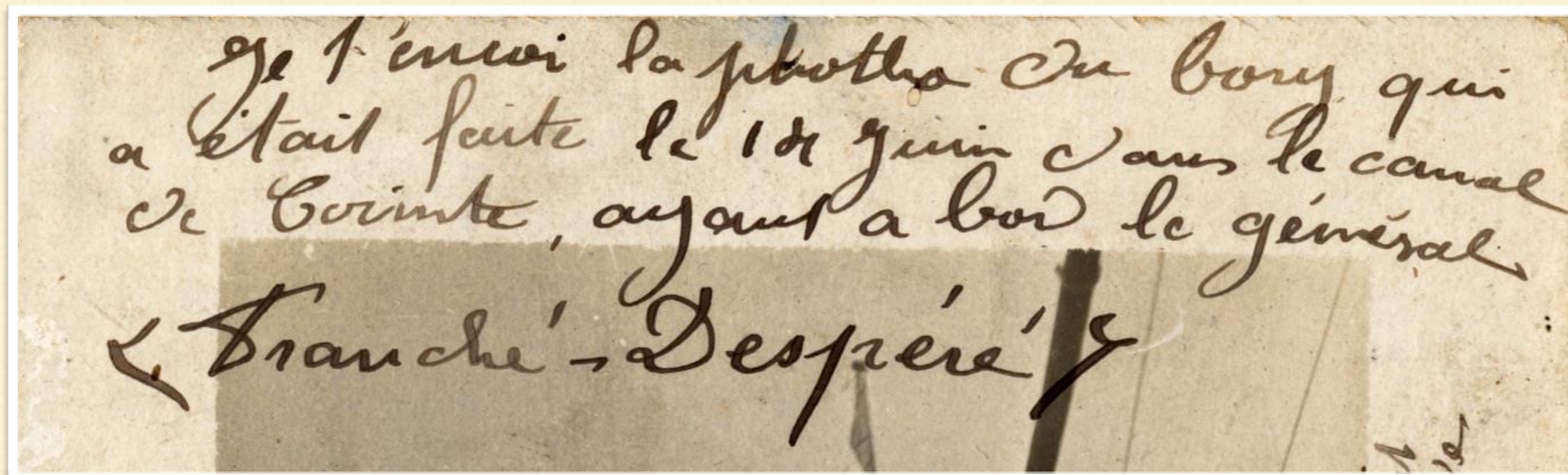
Dans le journal de bord, l'officier de quart mentionne simplement :

"Samedi 15 juin 1918

8h allumé les feux des 4 chaudières

appareillé pour mission.

Arsenal de Salamine - Dimanche 16 juin 1918 - Eteint les feux".



Je t'envoie la photo du bord qui
a été faite le 15 juin dans le canal
de Corinthe, ayant à bord le général
Franchet d'Espèrey

Sur une carte-photo éditée pour l'occasion, François relate l'évènement à sa famille.



Le général Franchet d'Espèrey est l'officier au premier plan.

IV-9 - Moudros, île de Lemnos, Grèce, nouvelle base du Commandant Bory :

"Nous allions souvent à terre comme permissionnaires, et il nous était défendu d'aller dans les villages voisins.

Il nous fallait se distraire sur la côte, avec cette forte chaleur, on nous envoyait à terre de force, et y avait pas seulement un arbre pour se mettre à l'abri à l'ombre, et fallait faire aussi plusieurs kilomètres pour trouver un peu d'eau pour boire.

En toute la base de Moudros nous étions près de huit mille marins entre l'escadre française et alliés anglais, grecs et italiens.

À terre l'on ne trouve rien sauf une coopérative anglaise dont il fallait se trouver aux heures fixées pour avoir du tabac.

Le 18 juillet nous avons pris la mer pour aller en croisière entre la Turquie et la Bulgarie et avons été de retour le 20 juillet à Moudros".



Moudros, île de Lemnos, Grèce.
Une troupe de marins en 1915 :

IV-10 - En perm' pour Alger :

"Le 22 juillet étant au mouillage et au travail comme d'habitude, je fus surpris lorsque le fourrier me fit appeler pour avoir mon adresse et m'annonçait de me préparer pour partir en perm' et le soir même c'était mon départ.

Enfin le soir même je pris le courrier Andronikos qui m'amena à Corfou et de Corfou à Bizerte.*

C'était le torpilleur le Marocain qui nous a escorté jusqu'à Bizerte, arrivé à Bizerte je pris le train pour la direction d'Alger.

À mon retour de permission je fis de nouveau la même route, le 11 août j'ai rejoint le cuirassé Saint Louis à Bizerte. Là j'ai attendu qu'il y ait un départ pour Corfou.

Aussi en arrivant à Bizerte je passa la visite pour me faire porter malade, enfin là j'y ai passé 16 jours exempt de service. Enfin je n'avais pas été assez malade afin de pouvoir rentrer à l'hôpital.

Le 16^{ème} jour j'étais rétabli et le lendemain au soir je pris le courrier qui m'a porté à Corfou, étant de passage à Malte.

De Corfou je pris de nouveau un courrier qui me rendit à Moudros.

Le 22 septembre 1918 à 6 heures du soir j'étais rendu à bord du Commandant Bory. Puis le lendemain après avoir mis mes affaires en place je repris le service du bord comme d'habitude".

(* Andronikos : c'est le nom d'un général macédonien du temps d'Alexandre Le Grand, entre 400 et 300 ans avant Jésus-Christ. C'est le nom du navire).



Alger vers 1930.

IV-11 - La base militaire de Moudros attaquée par l'ennemi :

"Le 23 septembre 1918 le jour après au moment où l'on ne s'y attendait pas les avions turcs et bulgares sont venus nous bombarder.

Il était 2 heures du matin lorsque nous avons eu l'alerte aussitôt l'on se leva et sommes portés au poste de combat contre avions.

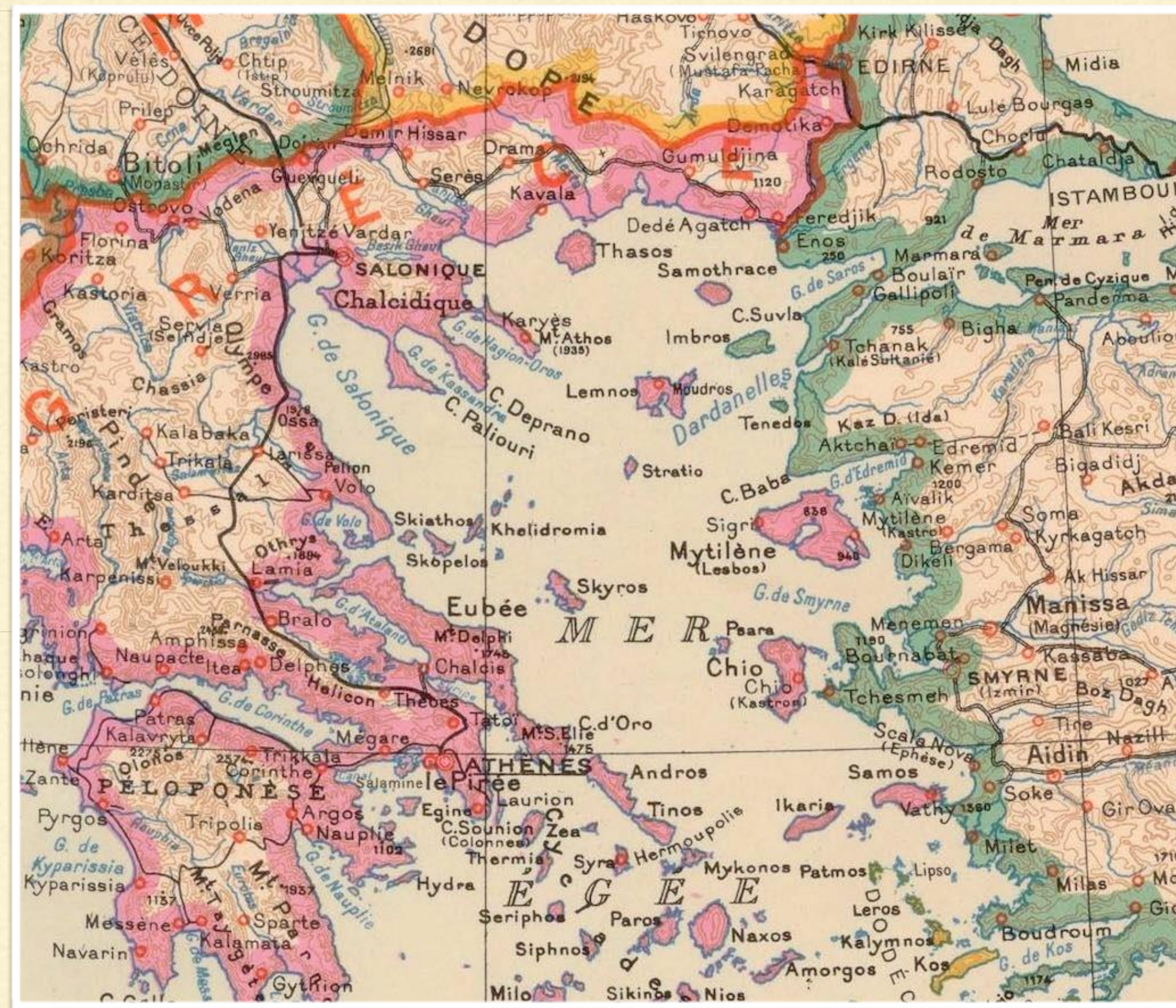
Ils nous ont lancé des bombes qui tombèrent de tous côtés sans atteindre un seul bateau, seulement ils cherchaient plutôt d'atteindre nos camps d'aviation qui se trouvaient non loin de nous, environ 3 kilomètres, finalement après un rude combat, ils ont réussi à mettre 2 camps d'aviation en flammes 9 avions, et 4 avions ainsi que tous le matériel qui s'y trouvait, essence et pétrole, et on aurait dit un fort bombardement d'entendre les bidons de pétrole et d'essence éclater comme si c'étaient des mitrailleuses.

Un moment après quand tout était en flammes, les avions ennemis ont fait demi-tour pour voir les dégâts qu'il nous avaient causés.

Quand tout à coup l'on commence de nouveau à tirer, à un moment donné l'un des avions ennemi passa juste à l'arrière du Bory à une cinquantaine de mètres environ au dessus de nous.

Le cuirassé Vergniaud entend l'avion et lança son projecteur en plein sur l'avion et aussitôt le tir continua de plus fort et tous se suivent en batterie.

Un moment après trois fois d'intervalles les avions finissent à nous quitter et tout fut de nouveau au calme, et pendant toute la matinée de 2 heures à 8 heures du matin les camps d'aviation brulaient toujours et un instant après le feu ça a mis toute la rade de Moudros en clarté".



Moudros, île de Lemnos, à l'entrée du détroit des Dardanelles.

IV-12 - Les opérations de déminage se succèdent :

"Le 26 septembre l'on repris la mer pour aller en croisière aux Dardanelles.

Nous avons fait la rencontre de deux mines ensuite une troisième, qu'on les coula à la mitrailleuse.

La première paraissait avoir coulé, ensuite la 2^{ème} et troisième étaient en train de couler.

Ne pouvant pas les atteindre à la mitrailleuse, pendant un certain temps le commandant fit mettre 11 matelots pour les couler au fusil.

Tout à coup la première mine explosa.

Comme le temps n'était pas trop favorable, le vent nous avait poussé vers la mine que l'on croyait avoir coulée.

Nous avons eu de la chance de ne pas être tombé dessus car nous étions environ 200 mètres.

Par l'explosion le Bory fut bien secoué, et d'ou trois hommes sont tombés à l'eau, et avec fusils et sont remontés à bord".



Les mines flottantes sont un danger permanent pour tous les navires :



Une explosion de mine :

IV-13 - Pascal DI MEGLIO, un cousin de François, est tué à l'ennemi :

Extrait de l'Historique du 407^{ème} Régiment d'infanterie qui relate les faits de Banogne-Recouvrance du 29 octobre 1918 :

"Le 24 octobre, la 151^{ème} D.I. est rattachée au 13^{ème} C.A. (V^{ème} armée) et reçoit mission de rompre la ligne Hundling, puis de pousser de l'avant.

Le 25 octobre, l'attaque commence ; le 407^{ème}, mis à la disposition de la 16^{ème} D.I., retourne à la 151^{ème} D.I. le 28, pour participer au mouvement destiné à rejeter l'ennemi au delà du ruisseau de Saint-Fergeux ;

le 29, à 11 heures, le 2^{ème} bataillon, précédé d'un barrage roulant, s'élanche hors de ses emplacements avec la fougue et l'élan dont il est coutumier.

Nos soldats, confiants et résolus, avancent sans paraître se soucier du danger. Ils vont atteindre, sur le plateau, la route de Recouvrance-Saint-Fergeux ; l'artillerie ennemie fait un barrage d'une violence inouïe ; le 2^{ème} bataillon continue son chemin, collant au barrage ami qui doit lui ouvrir la route, mais l'ennemi du fond de ses trous interdit le passage par des feux croisés de mitrailleuses qui balayaient la route en tout sens.

L'intensité de ces tirs est formidable. C'est une pluie d'obus et de balles qui accueillent nos troupes lorsqu'elles arrivent à la crête. En quelques minutes le bataillon a subi des pertes importantes. Pendant ce temps les chars d'assaut venant de la droite avaient réduit quelques résistances et fait des prisonniers.

Dans cette seule journée le total de nos pertes était de 398.

Le bilan de l'attaque est de 102 prisonniers, 6 mitrailleuses et 11 mitraillettes.

Dans la nuit du 1^{er} au 2 novembre le régiment est relevé. Ses pertes sont de 18 officiers et 370 hommes".



Citations et décorations attribuées à Pascal DI MEGLIO :

Extrait de l'ordre général n° 470 du Lieutenant-Colonel DICHARRY du 407^{ème} R.I. :

"Excellent gradé, modèle de courage et de dévouement. S'est signalé par sa belle conduite au cours des combats de mai-juin 1918".

Croix de Guerre 1914-1918 avec étoile bronze.

Extrait de l'ordre général n°76 du Colonel MOUVEAUX commandant d'Infanterie de la 151^{ème} division :

"Chef de pièce de mortier d'accompagnement, qui, quoi que depuis peu au front, a révélé des qualités superbes d'énergie et de sang-froid, en dirigeant le tir de sa pièce sous les bombardements d'une extrême violence".

Croix de Guerre 1914-1918 avec étoile bronze.

Extrait de l'arrêté en date du 21 mars 1921 de Louis BARTHOU, des inscrits au tableau spécial de la Médaille Militaire, à titre posthume :

"Brave caporal. S'est signalé en maintes circonstances par sa belle conduite au feu. Tombé glorieusement, le 29 octobre 1918, au combat de Banogne-Recouvrance".

Croix de Guerre 1914-1918 avec étoile de vermeil.

Pascal repose en paix à la nécropole Nationale de Rethel, Ardennes, sépulture n° 381.

Son nom est apposé sur un monument aux morts : Le grand Pavois d'Alger.

Nota : les parents de Pascal sont Joachim DI MEGLIO et Elisabetta IACONO (la tante de François Nicolas).

Tous deux naquirent sur Ischia puis migrèrent en Algérie pour s'établir à Mustapha.



Remise du Drapeau au 407^{ème} R.I. par Franchet d'Espèrey, alors commandant de la V^{ème} armée, le 18 avril 1915.

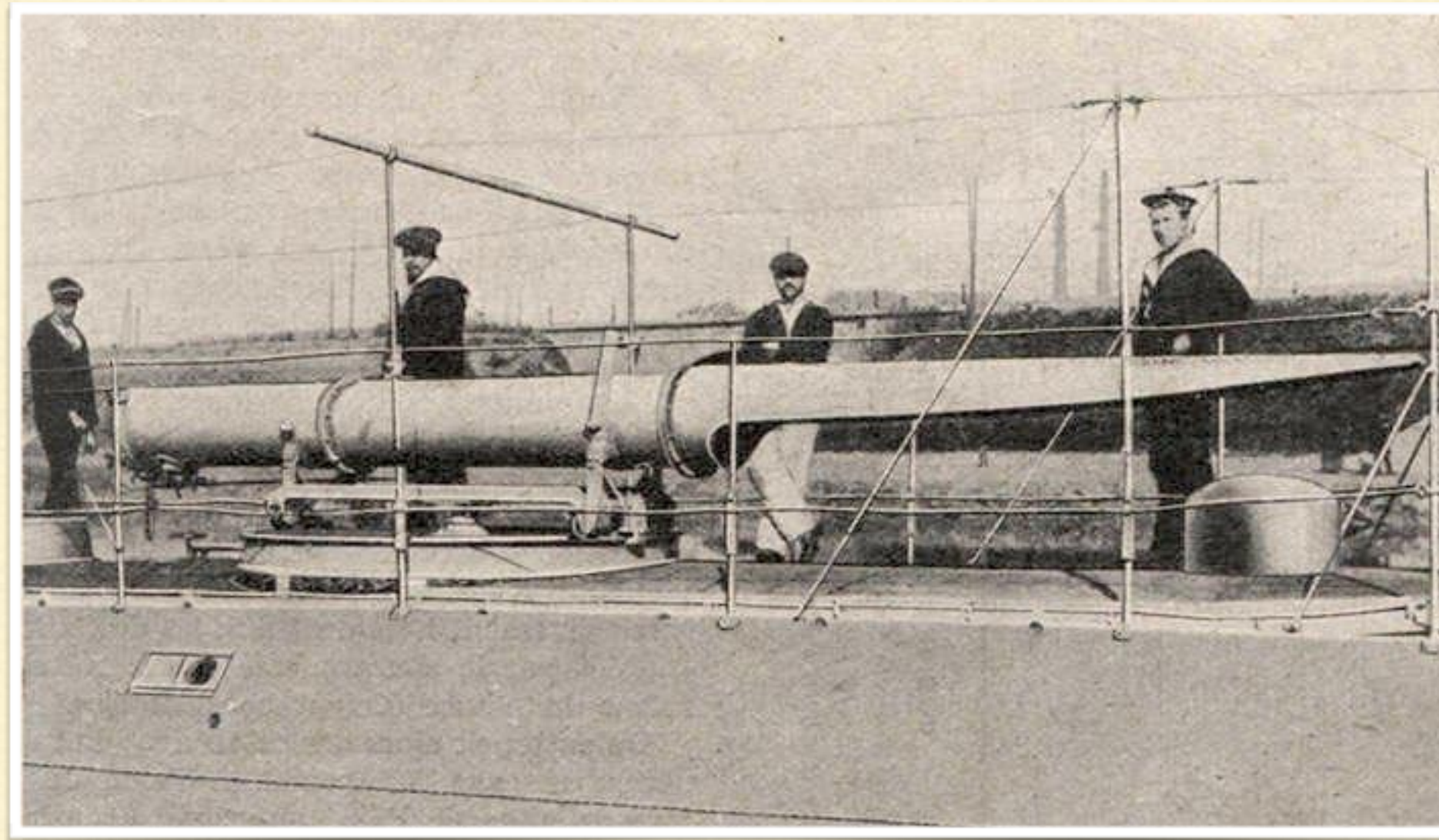
IV-14 - Novembre 1918. Le torpillage du cuirassé Voltaire :

Nous reprenons ici l'histoire de François :

"Il n'était pas encore rendu à Milos, le Voltaire venant de Corfou a été torpillé entre Milos et le cap Matapan.

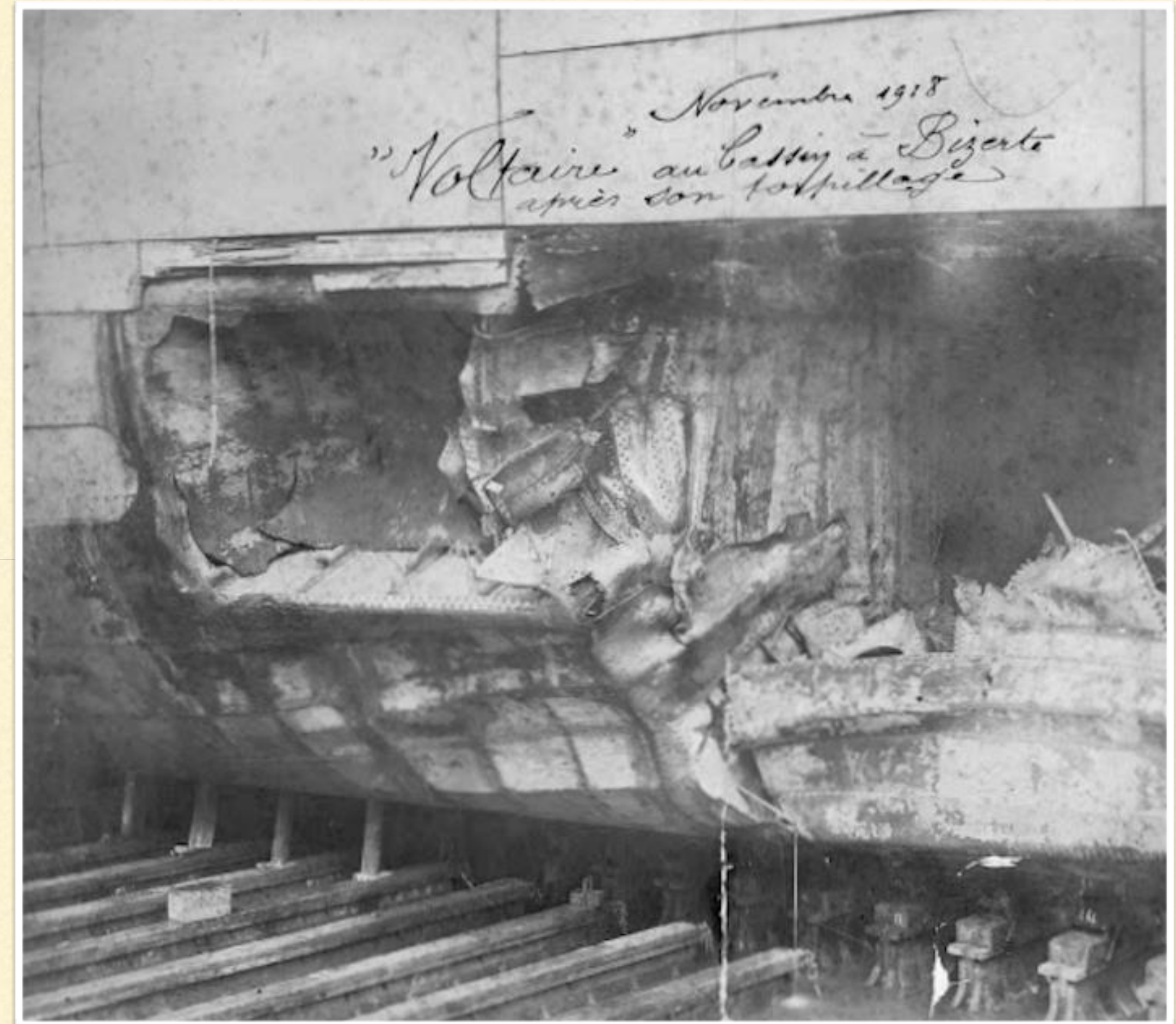
Aussitôt appris par TSF nous avons doublé la vitesse pour le secourir.

Le Voltaire fut sauvé et a pu rejoindre Milos.



Un tube lance-torpille monté sur un torpilleur d'escadre.

Novembre 1918 : après son torpillage, le cuirassé Voltaire est placé en réparation au bassin de Bizerte en Tunisie :



IV-15 - Croisière de Moudros à Constantinople par les Dardanelles :

"Le 11 novembre 1918 nous sommes rentrés aux Dardanelles avec tous les navires alliés.

À l'entrée des Dardanelles, nous étions mis tous en file indienne les uns à la suite des autres. Sur la côte l'on voyait plusieurs bateaux qui étaient échoués et l'on voyait tous les forts qui étaient démolis et à notre droite était une plaine marécageuse.

Plus à l'intérieur s'y trouvait encore des forteresses, et beaucoup de mamelons de terre, les uns à la suite des autres sur une assez grande longueur du canal.

À chaque mamelon se trouvaient des troupes alliées qui étaient alignées et nous ont regardé passer à notre passage, et comme nous à eux. Les navires anglais étaient les premiers.

Puis après les navires français dont le Commandant Rivière et Bory en tête de l'escadre. Puis vinrent les italiens à la suite et les grecs.

Ensuite après avoir passé plusieurs villages l'on rentre dans la mer de Marmara et arrivés à Constantinople le 12 novembre 1918, il faisait un temps assez favorable et avant d'entrer dans Constantinople, nous avons mis un grand pavillon neuf en tête de mat et avec le vent qu'il faisait, il flottait à merveille.

Nous sommes restés trois jours à Constantinople, du 12 au 15 novembre l'on apercevait que la température avait changé, et faisait plus froid, il y a pas eu de permissionnaires, et aucun officier n'est descendu à terre".



Constantinople, Turquie - Le port et la mosquée Süleymaniye vers 1890.

IV-16 - Les Dardanelles. La flotte alliée vue du fort de Sedul-Bahr :



IV-17 - Le Bory quitte Constantinople pour Naples afin d'y être entretenu :

"Le 21 novembre au soir nous sommes passés dans le détroit de Messine, et le lendemain au soir 22 novembre 1918 sommes arrivés à Naples. Sur toute notre traversée de Constantinople à Naples nous avons eu un temps très mauvais, surtout de Messine à Naples que nous avons eu un grand retard avec le mauvais temps qu'il faisait accompagné d'un vent très fort il nous était presque impossible d'avancer.

En sortant du détroit de Messine sommes passés près du volcan le Stromboli puis nous sommes passés près de l'île de Capri au large de Naples.

Le lendemain on envoya la moitié de l'équipage à terre comme permissionnaires, nous avons trouvé que la ville de Naples était très belle.*

Le 22 janvier à 9 heures du soir je partis en perm' prenant la direction de la gare, je pris le train et ayant passé toute la nuit en train, et journée précédente de Naples jusqu'à Marseille.

En cours de route suis-je arrêté 3 heures à Rome, une demi journée à Gênes et 3 jours à Marseille en attendant de départ pour le courrier d'Alger.

Arrivé à Naples le 3 mars 1919 je repris le même service en rentrant à bord comme d'habitude, service d'esclave.

Avant notre départ de Naples l'on comptait plus rejoindre notre escadrille qui était en Russie, malheureusement nous y sommes allés tout de même.

Le 13 mars 1919 l'on sortit de réparations pour faire les essais en rade de Naples, et ayant parcouru toute la côte de Naples sur Pompéi et ayant visité sur notre passage plusieurs villes qui se trouvent au pied du Vésuve.

Enfin le 20 mars 1919 c'était lieu de notre départ de Naples, le temps était changé, et y faisait très froid, le Vésuve était couvert de neige". Ischia, l'île natale de son père Francesco).



Le port de Naples vers 1900.

IV-18 - La France dans la guerre civile russe :

L'Allemagne vaincue et l'armistice signée le 11 novembre 1918, la France continue son engagement dans une autre guerre incomprise par les troupes.

"Après 4 jours de voyage l'on arriva à Moudros puis Constantinople le 27 mars 1919.

Le 30 mars 1919 l'on quitta Constantinople par un temps très mauvais, après avoir traversé le Bosphore, on rentra dans la mer Noire, on arriva à Sébastopol le 2 avril 1919 au bout de trois jours après l'on partit pour Kertch dans la mer d'Azov, on arriva le 6 avril.

L'on passa 13 jours à Kertch dans le port amarrés au quai, là nous avons fait compagnie de débarquement, nous avons fait les trois marches et exercices de mitrailleuses.

Pendant notre séjour du 6 au 13 avril et jours suivants le monde évacuait la ville pour ne pas être pris par les bolcheviks, les petits bateaux étaient chargés de monde ainsi que beaucoup de soldats grecs blessés".



IV-19 - Les mutineries dans la mer Noire et à bord du Commandant Bory :

*"Dans l'après midi de dimanche tous les marins se sont révoltés et on a mis le pavillon rouge à la place de l'autre.
Du 19 au 23 avril l'on faisait un grand vacarme qu'aucun bateau ne devait prendre la mer ou aurait été canonné en sortant du port".*

Le contexte :

De part la révolution russe, de décembre 1917 à novembre 1918 la nationalisation bolchévique bat son plein. Les mesures des nouvelles autorités mettent à mal les intérêts européens et principalement français précédemment acquis dans l'ex-empire tsariste.

Avant la révolution, onze milliards et demi de francs-or avaient été souscrits auprès des emprunts d'état russes et trois banques françaises détenaient 30 % du capital des onze principales banques de la capitale tsariste.

Les mutineries :

En juin 1918, alors que l'issue de la Grande Guerre est encore incertaine, les alliés voient une menace dans ce nouvel état communiste et décident d'intervenir en Russie afin d'apporter leur soutien au mouvement tsariste contre-révolutionnaire.

C'est de là que quelques mois plus tard, une mutinerie va toucher plusieurs navires de la flotte française.

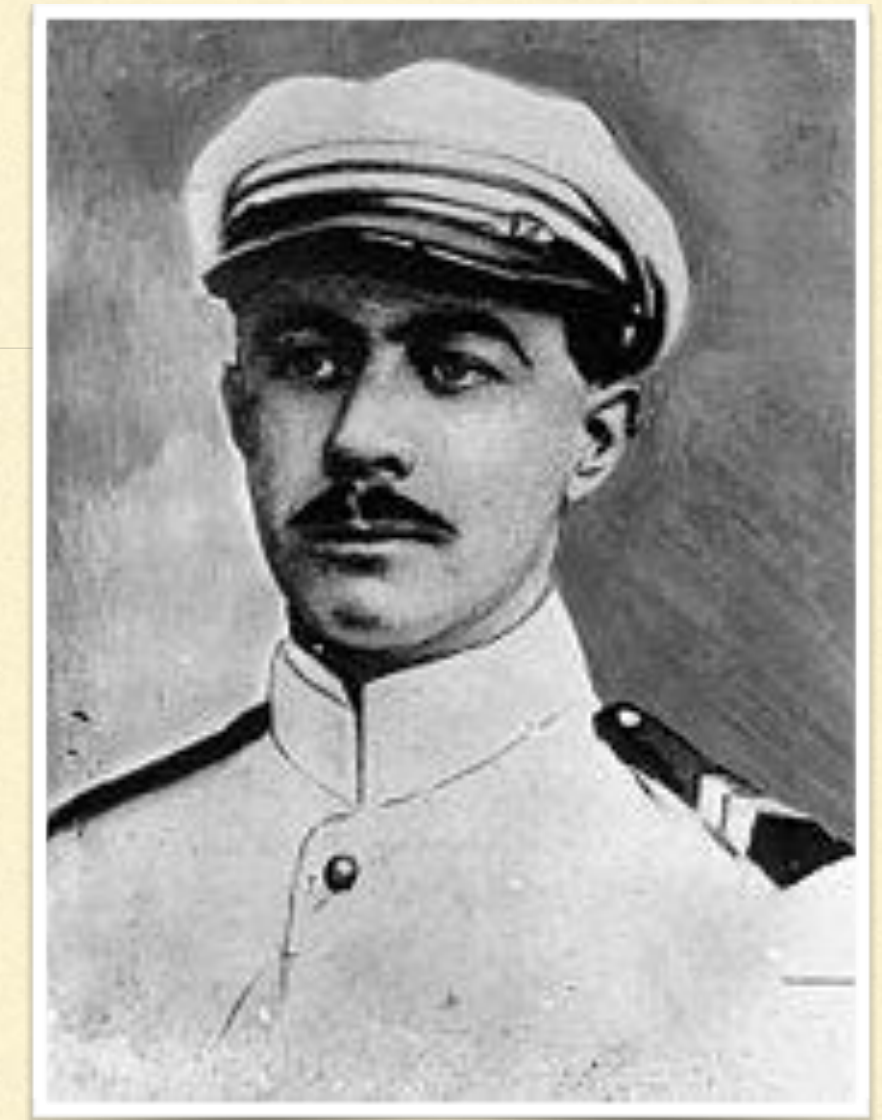
La force des mutins d'avril 1919 est d'avoir su faire converger leurs volontés personnelles afin de s'unir et d'agir collectivement.

Si l'impact de ce mouvement est à relativiser, ces insurgés sont parvenus à faire infléchir le pouvoir en place.

Les premiers gestes des mutins sont symboliques : on hisse le drapeau rouge, on chante l'Internationale, "Ah ! ça ira" ou encore "Gloire au 17^{ème}" et on danse la Carmagnole. Partout on scande le même slogan : "À Toulon ! à Toulon !".

Le 16 avril, l'arrestation d'André Marty, chef-mécanicien engagé sur le contre-torpilleur Protêt va mettre le feu aux poudres : celui-ci fomentait déjà depuis plusieurs semaines un mouvement insurrectionnel sur son navire.

Les concessions faites aux mutins par leurs officiers permettent rapidement de rétablir le calme au sein de la flotte française stationnant en mer Noire.



André Marty.

IV-20 - Le Commandant Bory repousse une attaque des bolcheviks :

"Le 30 avril à 6 heures du matin au branle-bas comme d'habitude tout le monde se lève et prenant tous notre jus.

Voilà qu'à 6 heures et demie le capitaine d'arme dit "bidel" annonce l'ouverture du travail et gueulant "allons au travail".*

Tous l'on se serre comme des crabes l'on se lève et nous voila partis au turbin. Nous étions 9 torpilleurs anglais et français Hussard et Commandant Bory.

Pendant ce temps les bolcheviks commençaient à prendre de l'avance et les balles commençaient à tomber le long du bord, les obus se rapprochaient en vitesse et éclataient de tous côtés principalement sur la crête sur notre gauche.

Aussitôt le commandant fit rappeler au poste de combat.

L'on avait pas eu le temps de commencer à installer les manches pour la propreté du pont que le clairon Chardin sonne 4 fois poste de combat.

Plaçant de suite les manches que l'eau a coulé sur le pont qu'on est partis aussitôt à nos postes de combat.

Moi faisant partie de l'armement arrière aussitôt je découvris la pièce et sans hésiter j'ouvre la culasse.

Aussitôt mon camarade chargeur introduit l'obus, je referme vivement la culasse en ayant d'une voix vive : "paré". À ce moment le pointeur par ordre du commandant pointe la pièce et ? une fois sur le but désigné par l'officier, il fait feu.

À ce moment la culasse s'ouvre seule, et le canon fait trente centimètres de recul, et la séance continue jusqu'à nouvel ordre".



La pièce arrière du Commandant Bory : c'est le canon de 100 mm sur lequel François a servi.

(Bidel : dans l'argot de la Marine française, ce mot désigne le capitaine d'arme chargé de la discipline).*

Après avoir commencé le combat à 6 heures du matin jusqu'à une heure de l'après-midi ? l'on tira ma pièce seule 143 coups de canon de même que toutes les autres pièces.

Pour qui ? pour des hommes qui demandaient que leurs droits.

Bref une fois la bataille terminée, nous allions reconnaître le joli boulot que nous avons fait, sans compter les prisonniers que l'armée Blanche ont faits.

Nous avons tombé sur les champs près de mille cadavres, sans compter les prisonniers, et le village dont il était la proie des flammes, ainsi que plusieurs moulins à vent qui se trouvaient aux alentours du village.

Après la bataille terminée, à une heure de l'après-midi, on envoya à manger la moitié de l'équipage, pendant que les autres étaient encore au poste de combat.

Comme repas de midi, nous avons eu un plat excellent, comme jamais l'on ne s'attendait à cela.

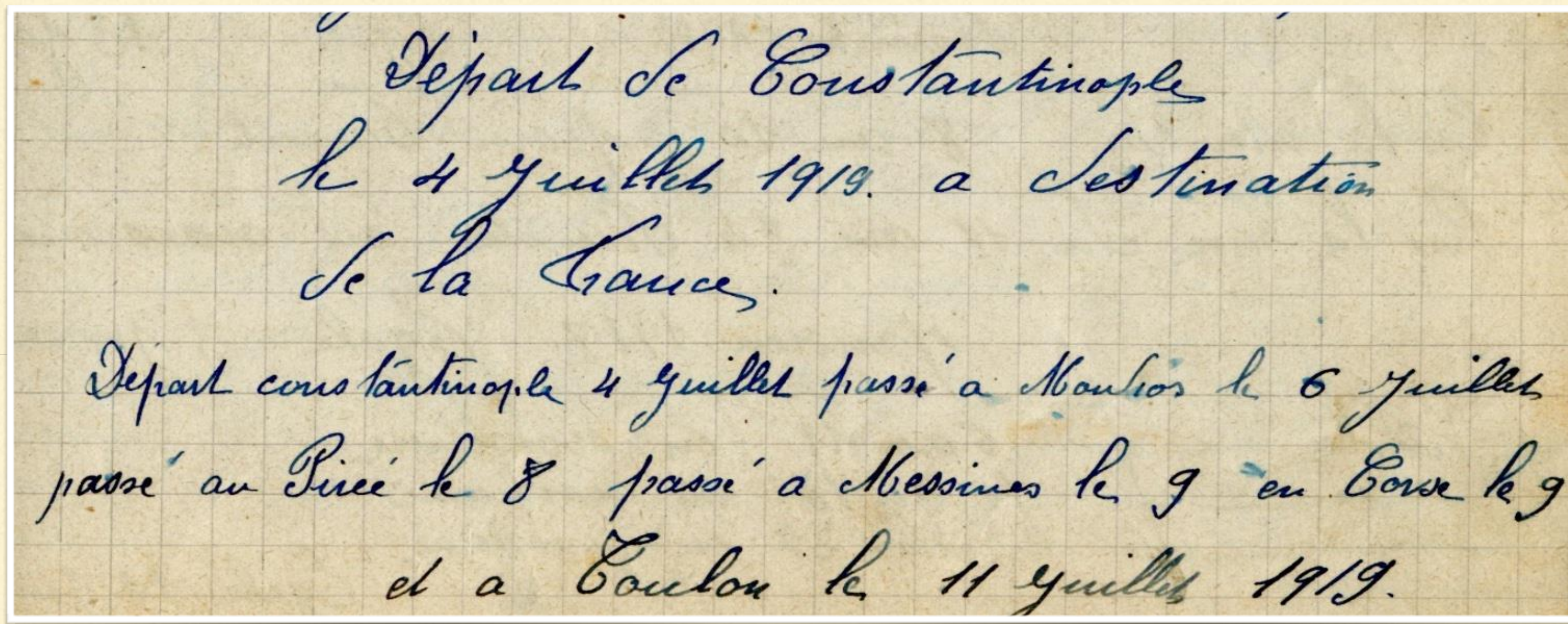
Voici comme menu ?... nous avons eu un œuf sur le plat, et un peu d'endobage conserves de bœuf une boîte (dite boîte de singe) pour trois personnes. Car aucun cuisinier n'est resté à la cuisine pour préparer la boustifaille.*

*Ne pouvant jamais avoir un moment tranquille, soit que le "bidel" venait nous faire la chasse, et gueulant toujours :
"allons au boulot... pas d'flâneurs, au travail".*

(Boustifaille : en argot, désigne de la nourriture).*

IV-21 - Le retour du Commandant Bory à la base navale de Toulon :

En prélude au retour, dès le 1^{er} mai 1919 le Commandant Bory effectue des navigations dans la mer d'Azov et la mer Noire : Kertch, Théodosie, Arabat, Constantinople (appelée aussi Tsargrad et maintenant Istanbul), Zonguldak (Asie Mineure), Moudros, le Pirée,...



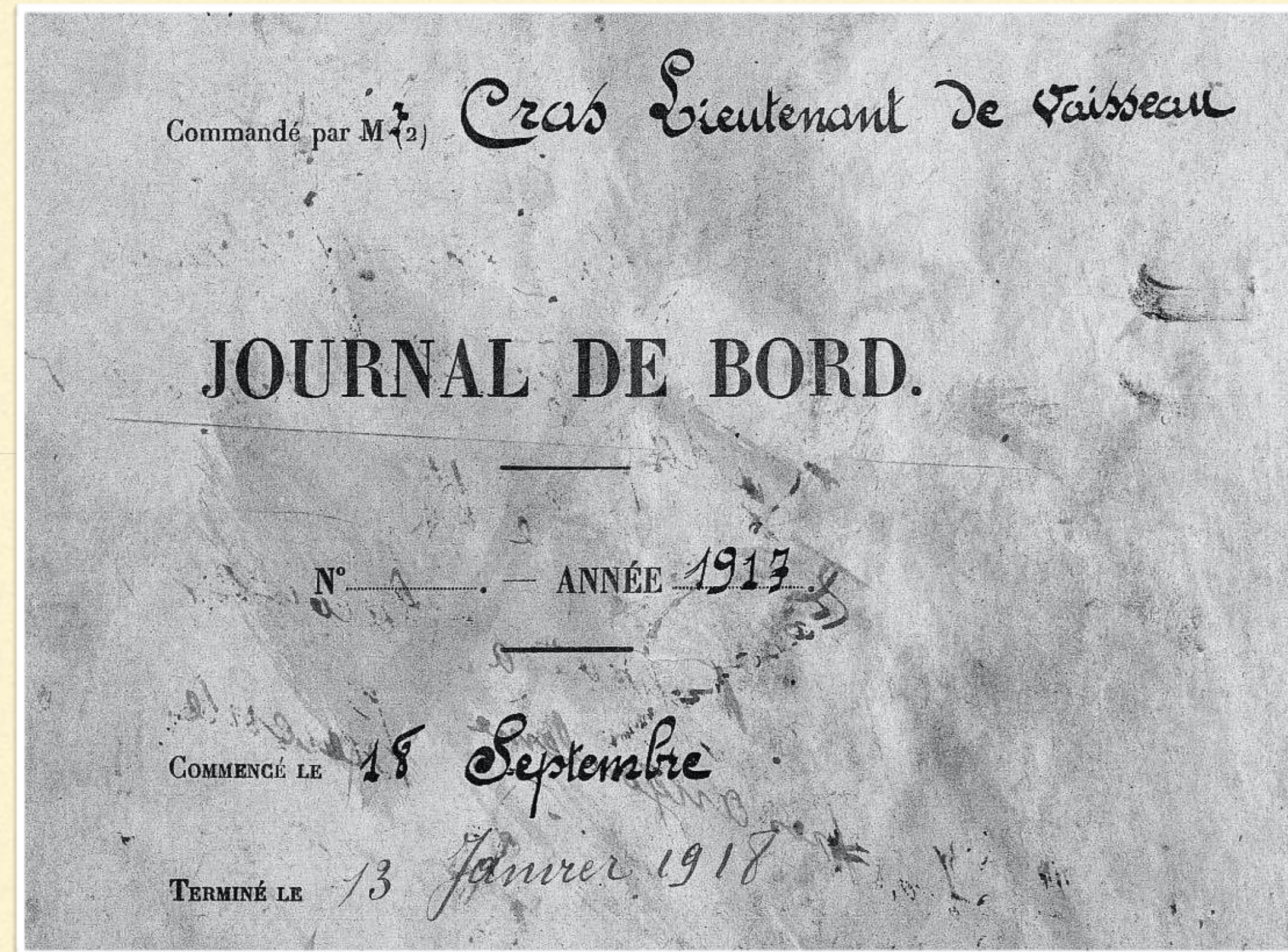
Depart de Constantinople
le 4 juillet 1919. a destination
de la France.
Depart Constantinople 4 juillet passe à Moudros le 6 juillet
passe au Pirée le 8 passe à Messines le 9 en Corse le 9
et a Toulon le 11 juillet 1919.

Fin du journal tenu par François...

Il aurait été intéressant de connaître la suite. Du registre matriculaire, on sait qu'il reste affecté sur le Commandant Bory jusqu'au 23 octobre 1919. Ensuite, il semble qu'il reste muté à la base navale de Toulon jusqu'à la fin de son engagement, soit le 1^{er} janvier 1921.

IV-22 - Quelques extraits du journal de bord du Commandant Bory :

Ces quelques passages sont sélectionnés pour immerger le lecteur dans la vie de l'équipage à bord du Commandant Bory : corvées, instructions, entraînements, actions menées au sein des conflits et brefs moments de loisirs, rythment des journées éprouvantes pour l'équipage.



Brindisi - Jeudi 27 décembre 1917 - François embarque sur le Bory :

Service ordinaire.
Exercice de signaux
Exercice de chargement pour les 100⁰ au
feu canon.
S. O.

Brindisi - Lundi 6 mai 1918 - Passation du commandement du Bory entre le
Lieutenant de Vaisseau Jean Cras et le Capitaine de Corvette Henry Valat :

Service ordinaire
Propriété du bâtiment.
Poste d'inspection. Prise de commandement
Débarquement du commandant Cras
Entretien du matériel

Brindisi - Vendredi 28 juin 1918 :

Lavage de linge Hamacs.
Propriété du bâtiment
Exercice de fusil.
Alerte d'avis ennemis
Tenir à l'alerte
Entretien du matériel

François

Base d'Arabat le 27 avril 1919 - Une journée de combats de la flotte alliée contre les forces ennemies :

| | | | |
|--|------------|-------------------|---------------|
| Base d'Arabat le 27 Avril 1919 | | | |
| Le torpilleur Fury et le Monitor | commencent | le tir | |
| La vedette anglaise M 204 | accoste | à tribord du Borg | |
| Le torpilleur anglais Fury et Monitor | cessent | le feu | |
| P.M. Nombre de coups de canon finis dans la journée (103 obus) | | | |
| Le torpilleur anglais Fury | appareille | et se accoste | le monitor 18 |

Légende de quelques abréviations pour désigner l'emplacement de l'artillerie à bord :

- P.M. : pièce milieu,
- P.AR. : pièce arrière,
- P.AV. : pièce avant.

| | | |
|--------------------|--|-----------|
| 6 ^h 30 | Poste de lavage Propreté du bâtiment | |
| 7 ^h 30 | Entretien du matériel | |
| 8 ^h 30 | Commence le tir P. AR | |
| 10 ^h 20 | Changé de pièce pour le tir | |
| ... | Commence le tir P. AV | |
| 11 ^h 04 | Changé de pièce pour le tir | |
| ... | Commence le tir P. AR | |
| 14 ^h 25 | Le torpilleur anglais Fury change de mouillage | |
| 12 ^h 05 | Cesse le feu | |
| 13 ^h 07 | Commence le feu P. AR | |
| 14 ^h 40 | Cesse le feu P. AR | |
| 15 ^h 10 | Commence le feu P. AV | H. Guéris |
| 15 ^h 20 | Cesse le feu P. AV | |
| 16 ^h | Commence le feu P. AV | |
| 16 ^h 10 | Cesse le feu (Fini 103 coups de canon) | |
| 17 ^h 30 | Le remorqueur Russe Dujéprovite appareille | |
| 18 ^h 30 | Branlebas Service par Bouteilles | |

V - NOTES SUR L'HISTOIRE DE QUELQUES LIEUX, NAVIRES ET HOMMES.

V-1 - La création de l'arsenal de Toulon :

En 1595, Henri IV reconnaissant que les habitants avaient à leurs frais élevé les murailles qui protégeaient la ville, il leur accorde l'usufruit à perpétuité des fossés et des terrains à gagner sur la mer. Le 30 juin 1599, un arrêté rendu par le Parlement de Provence précise qu'une partie de ces terrains sera : *"destinée à servir à la construction, à fabriquer des vaisseaux et pour bâtir un arsenal"*.

En 1669, il est décidé de dresser un grand projet d'arsenal. Pour Vauban, Toulon sera : *"le plus grand port de l'Europe situé dans la meilleure rade"*.

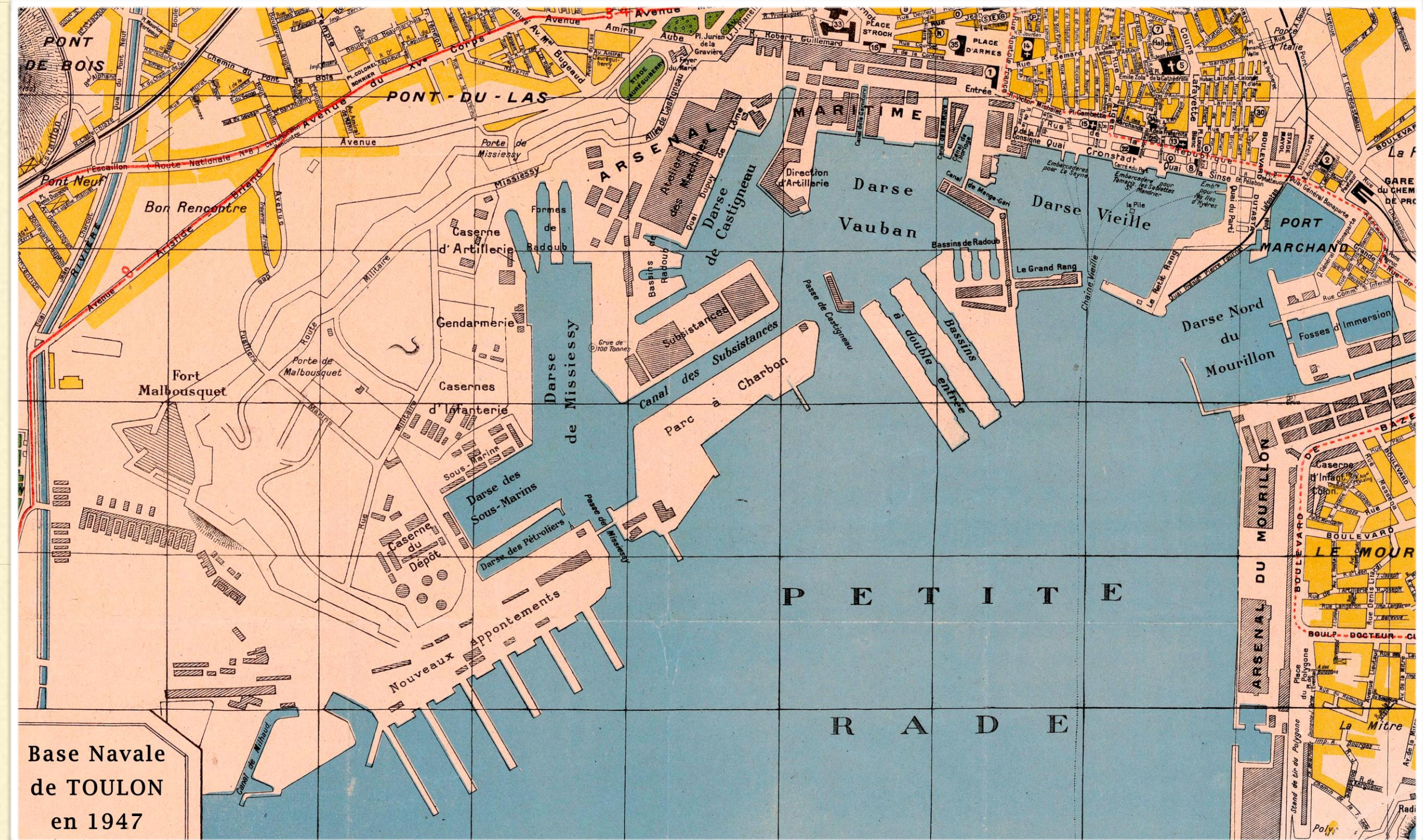
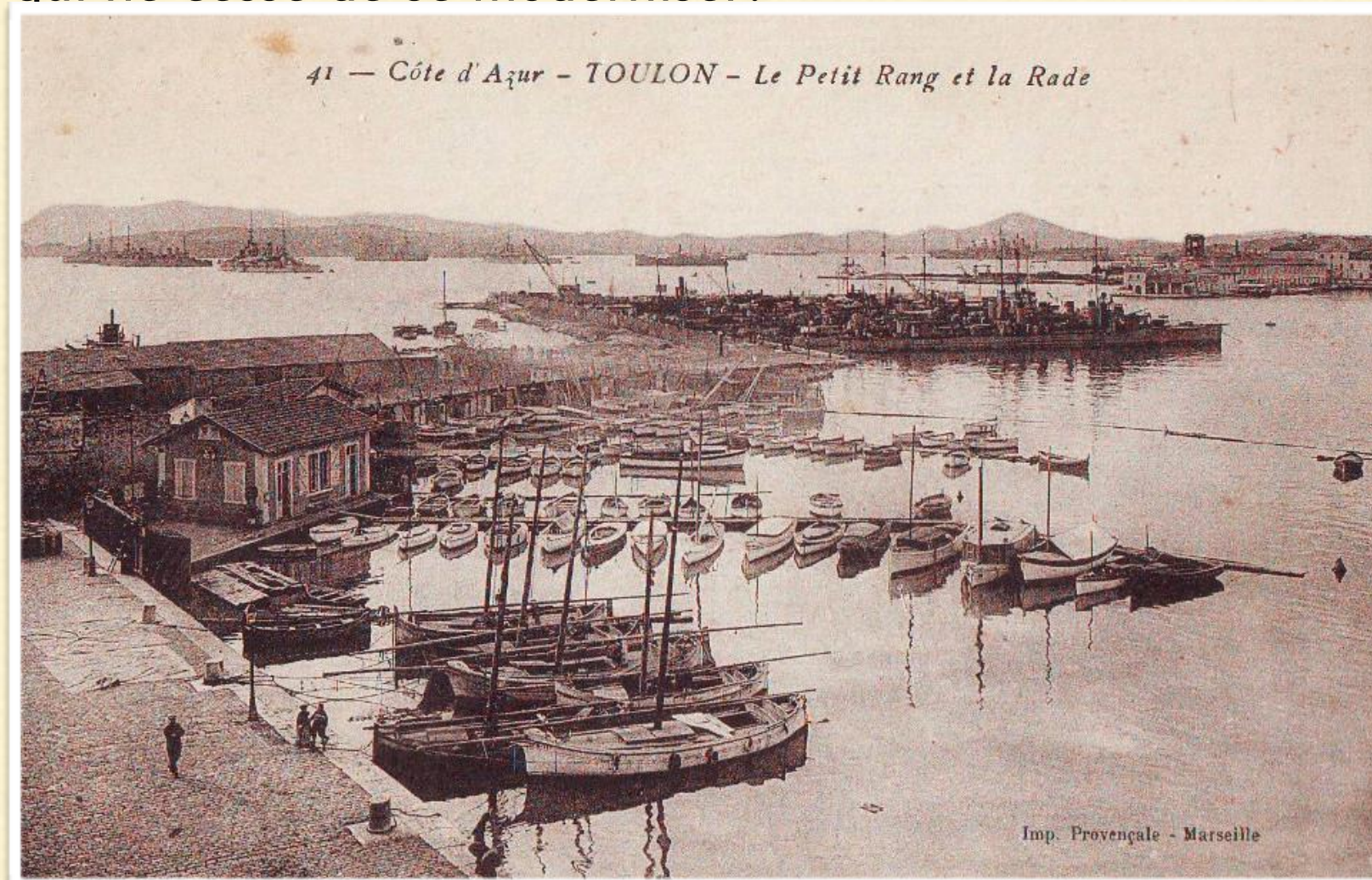


Peinture de Claude-Joseph Vernet - Le Port Vieux de Toulon en 1756.

De nouvelles transformations voient le jour : jetées et ceintures de forts donnent à l'arsenal un aspect encore plus imposant.

Les constructions ne se font plus toutes dans l'arsenal : on cède à la logique financière et industrielle de l'époque en abandonnant la construction des grands bâtiments aux Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne-sur-Mer.

La fonction essentielle de l'arsenal n'est donc plus la construction mais l'entretien d'une puissante flotte qui ne cesse de se moderniser.



La Base Navale de Toulon.

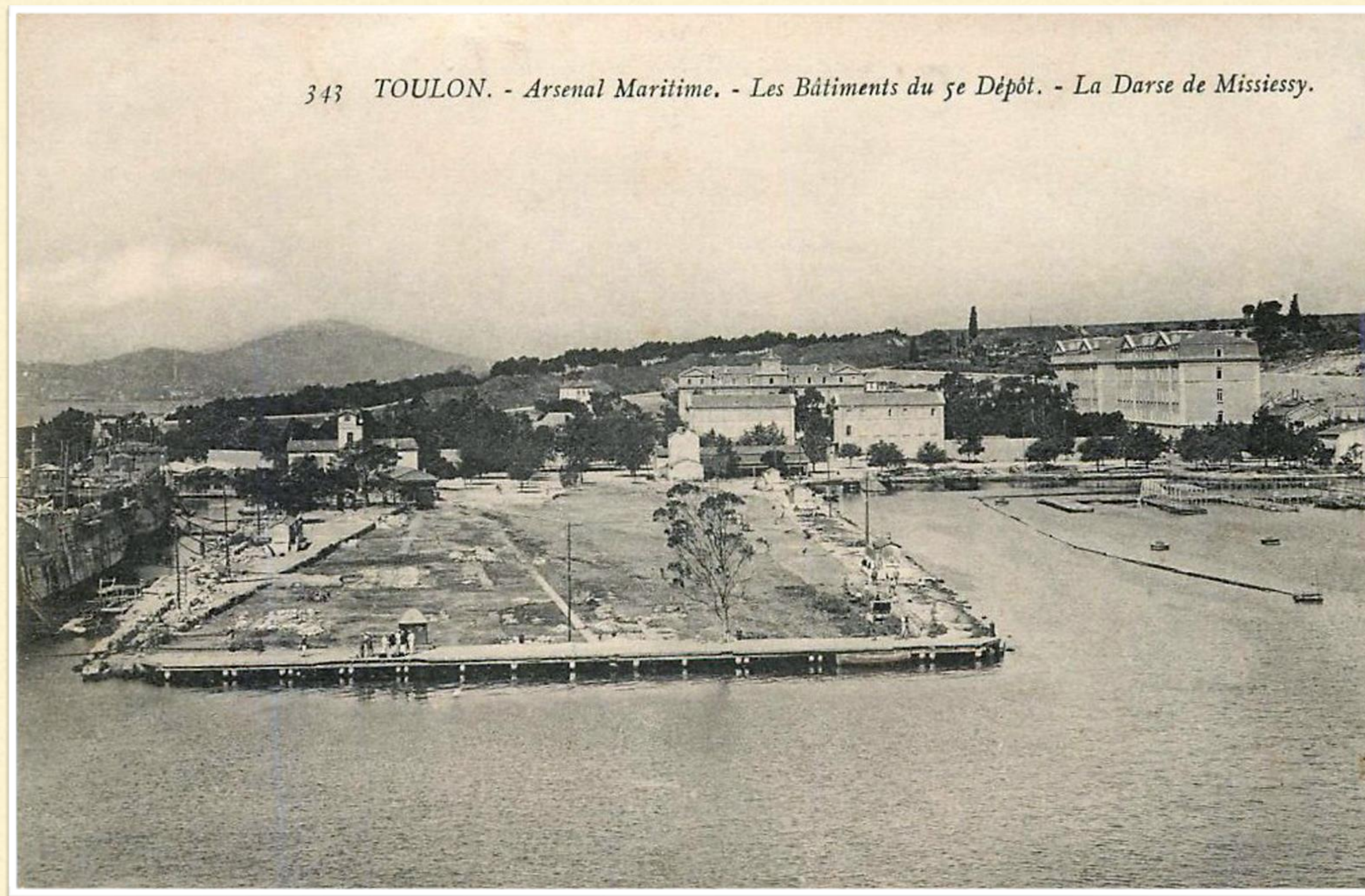
Le 5^{ème} dépôt se situe au nord des nouveaux appontements : "Caserne du Dépôt".

V-2 - Le 5^{ème} dépôt de l'arsenal de Toulon :

Il a été édifié au XIX^{ème} siècle sur la zone dite de Missiessy.
Les dépôts des équipages de la flotte sont des lieux de transit où sont casernés les marins en attente d'un embarquement, d'une affectation etc...
Ils hébergent également des centres de formation de la marine.

A propos du 5^{ème} dépôt, dans son ouvrage *"La mer à boire"*, l'écrivain Michel de Saint-Pierre écrit :

"Au dépôt. Tous ces gens allaient, venaient, se croisaient sans se connaître, comme des barques dans la brume, faisaient une brève escale dans cette caserne et disparaissaient. Une société éphémère et constamment renouvelée dormait là, mangeait là, rêvait là, dont les membres ne s'occupaient guère les uns des autres. Il existe chez les marins une sorte d'indifférence, épanouie dans le sourire vague et la sérénité un peu hautaine que l'on rencontre à tous les degrés de la hiérarchie. Les gens de mer partent volontiers. Ils font profession d'absence. Le domaine bien clos du 5^{ème} dépôt des équipages de la Flotte n'y pouvait rien et ses murs de craie et de chaux vive semblaient moins odieux d'être ainsi battu par un grand ressac d'hommes en fuite".



V-3 - Le cuirassé Marceau :

Le Marceau à été construit au chantier naval FCM à La Seyne, Var, France.
Il est mis en service en 1891 et rayé en 1921.

Caractéristiques générales :

- Longueur : 101,6 mètres,
- Largeur : 20,2 mètres,
- Tirant d'eau : 8,3 mètres,
- Déplacement : 10 850 tonnes,
- Propulsion : 2 machines à vapeur alimentées par 8 chaudières et 2 hélices.

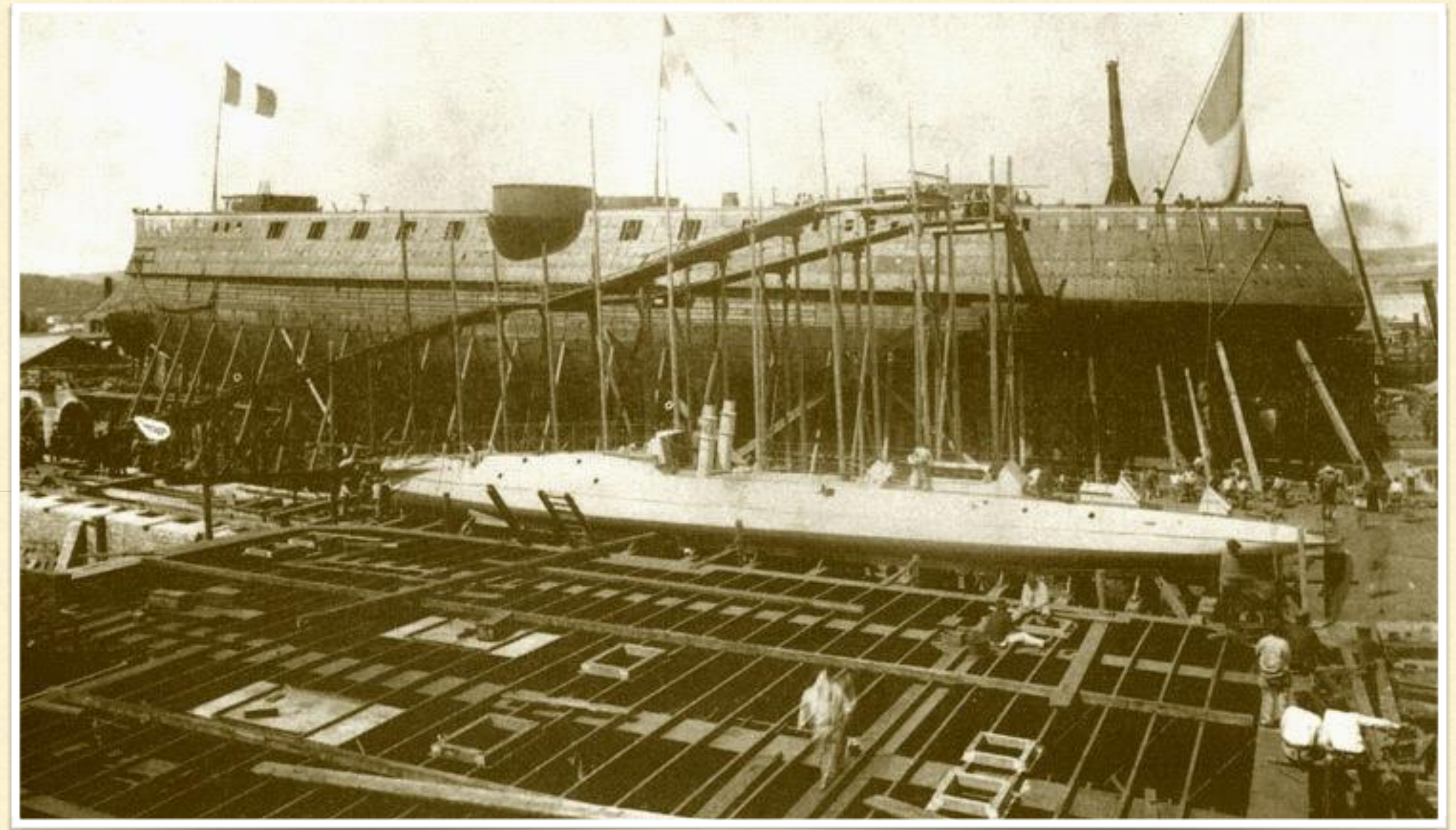
- Puissance des moteurs : 11 000 chevaux,
- Vitesse maximum : 16 nœuds (soit 29 kilomètres / heure).

Épaisseur de la protection :

- Ceinture de 450 mm,
- Pont de 80 mm,
- Tourelles de 350 mm.

Armement :

- 4 canons de 340 mm,
- 16 canons de 138 mm,
- 4 canons de 65 mm,
- 9 canons de 47 mm,
- 5 tubes lance-torpilles de 450 mm (dont un est installé dans le salon de l'amiral).



*Le cuirassé Marceau en construction aux Forges et Chantiers de la Méditerranée vers 1890.
Devant lui, un torpilleur est en cours d'achèvement.*

Fin 1917 à Brindisi, François Iacono était en subsistance à bord du Marceau.

L'auteur de ce document représenta la 4^{ème} génération de sa branche paternelle à y être employé.

V-4 - Le Commandant Bory, contre-torpilleur d'escadre :

Sur des spécifications établies par la Marine Nationale, le bâtiment est commandé auprès du chantier Dyle & Bacalan à Bordeaux.

Il fait partie d'une série dite de la classe "Bouclier", celui-ci étant le premier de douze bâtiments d'une conception globalement similaire.

Sa construction débute en 1910 et sa mise à l'eau a lieu le 14 septembre 1912.

Il est rayé du service de la flotte le 29 juillet 1926.

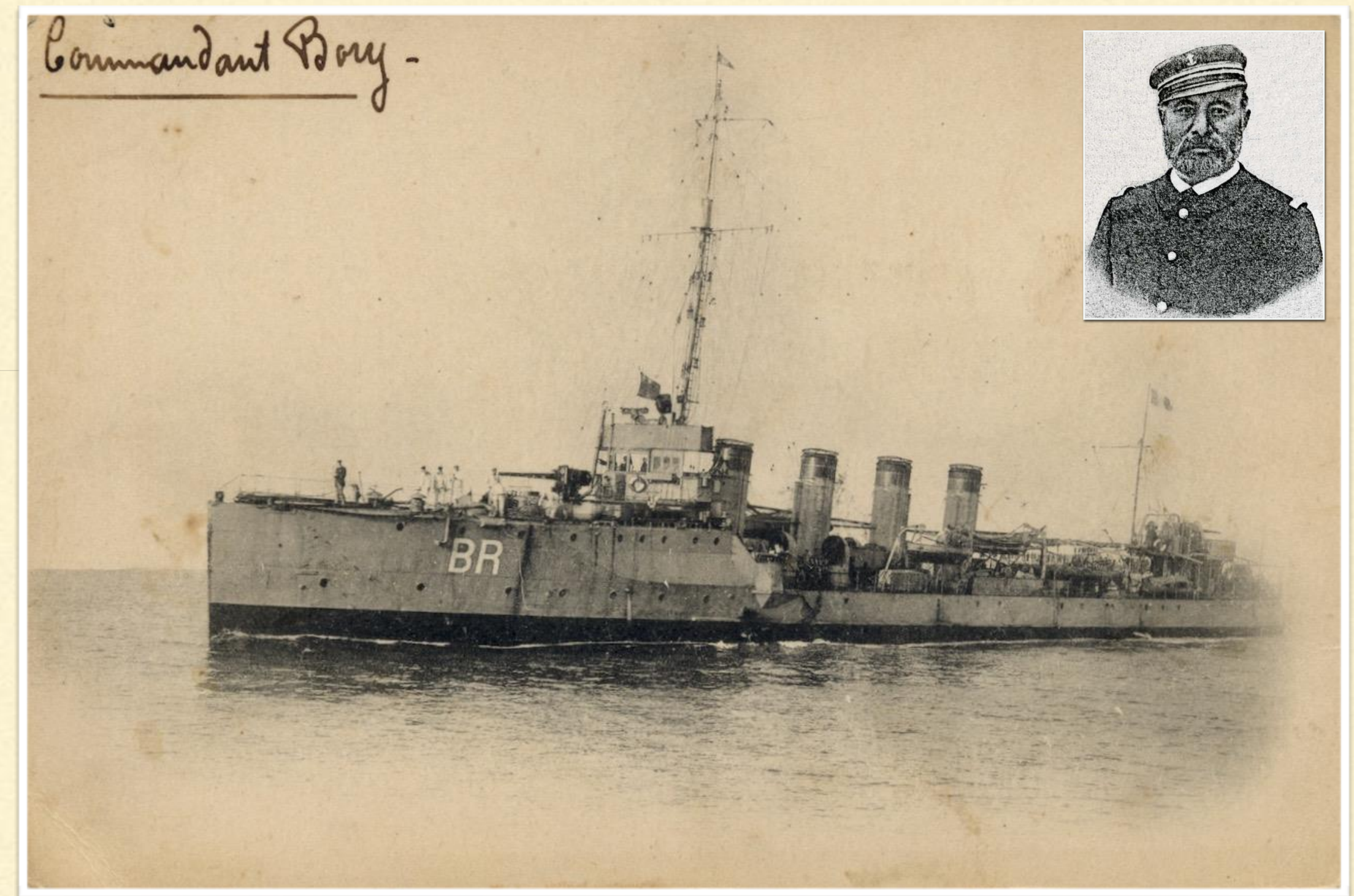
Il doit son nom de baptême au Commandant Victor Bory, un officier de la Marine Militaire qui en 1893 s'illustra à la bataille de Paknam au Siam.

Caractéristiques générales :

- Longueur : 78,2 mètres,
- Largeur : 7,6 mètres,
- Tirant d'eau : 3,0 mètres,
- Déplacement : 715 à 770 tonnes,
- Puissance des moteurs : 13 000 chevaux,
- Turbines : Zoëilly,
- Vitesse maximum : 30 nœuds (soit 55 kilomètres / heure).

Armement :

- 2 canons de 100 mm,
- 4 canons de 65 mm approvisionnés à 346 coups,
- 4 tubes lance-torpilles dans l'axe arrière.



V-5 - Affectations, campagnes, officiers, citations et distinctions du Bory :

Affectations, campagnes et missions :

- 1914 : 1^{ère} armée navale en Méditerranée,
- 1915/1918 : affecté à la division des flottilles de l'Adriatique,
- 1916 : évacue l'armée Serbe vers Corfou,
- 18 mars 1916 : recueille les rescapés du contre-torpilleur Renaudin,
- 23/12/1916 : rapatrié à Brindisi le contre-torpilleur Casque atteint par des obus,
- Juin 1918 : basé à Moudros (île de Lemnos, Grèce),
- 27-30 avril 1919 : soutien des russes Blancs, basé à Kertch (Crimée),
- 1926 : mis en réserve à la base navale de Toulon.

Officiers ayant commandé le Bory durant la présence de François :

(du 2 janvier 1918 au 23 octobre 1919)

- Jean Émile Paul Cras : d'avril 1916 à mai 1918,
- Henri Marie Joseph Valat : de mai 1918 à septembre 1919,
- Maxime Léon des Ormaux : à partir de septembre 1919.

Citations et distinctions :

- *"A participé brillamment à toutes les opérations effectuées en Adriatique depuis le début de la guerre".
(Journal officiel du 7 novembre 1916).*
 - Compris dans la citation collective suivante :
*"La division des flottilles de l'Adriatique pendant plus de trois ans, dans le voisinage de l'ennemi, toujours en alerte, toujours prête, a conservé jusqu'au dernier jour son ardeur et son esprit d'offensive malgré des pertes s'élevant au quart de son effectif de torpilleurs et à la moitié de son effectif de sous-marins.
S'est particulièrement distinguée dans les opérations qui ont abouti au sauvetage de l'armée serbe en 1916".
(Journal officiel du 4 janvier 1919).*
 - Fourragère aux couleurs du ruban de la Croix de guerre.
(Journal officiel du 19 février 1919).
-

V-6 - Jean Cras, un officier remarquable :

Jean Émile Paul Cras naît le 22 mai 1879 à Brest.

Très tôt il se passionne pour la musique, apprend à jouer du piano et s'essaie au violon.

À 17 ans, il est admis à l'École navale.

En 1898, il sort quatrième de sa promotion avec cette appréciation du commandant de l'école :

"Très intelligent et très capable ; Fera un très bon officier".

Affecté à bord du contre-torpilleur Cassini, avec l'aide de l'inventeur Adrien Eugène Ducretet, il met au point un combineur de signaux électriques permettant la transmission entre navires.

En septembre 1908 il est affecté en tant que professeur d'architecture à l'École Navale.

Afin de faciliter la lecture des cartes marine et donc la navigation, sur son temps libre il invente un double rapporteur transparent : la règle Cras.

En 1916, il prend le commandement du contre-torpilleur "Commandant Bory" qui sera surtout engagé dans les opérations menés en Adriatique et sur lequel il y fait embarquer un piano. Là, il compose *Polyphème*, un drame lyrique qui sera représenté à l'Opéra-Comique le 22 décembre 1922.



Mais sa priorité reste la conduite de son navire et Jean Cras va s'illustrer à plusieurs reprises, ce qui lui vaudra cette citation :

"Magnifique exemple d'ardeur et d'entrain, commande son bâtiment de la façon la plus brillante. S'est distingué à maintes reprises dans des combats contre les sous-marins, notamment le 8 mai 1917 où, selon toute probabilité, il a causé la perte de son adversaire".

En 1918, Jean Cras promu capitaine de corvette, prend le commandement de la première escadrille de la patrouille en Manche. Ensuite, il dirige le secrétariat du chef d'état-major général au ministère de la Marine. Un an plus tard, il obtient ses galons de capitaine de frégate.

En 1921, il retrouve la mer en prenant le commandement du torpilleur "Amiral-Sènes" puis il devient auditeur au Centre des Hautes Études Navales.

En 1924 il est l'un des plus jeunes capitaines de vaisseau la Marine.

Il décède à Brest le 14 septembre 1932 à l'âge de 53 ans.



La règle Cras, très largement utilisée par les navigateurs pendant près d'un siècle, n'a que très récemment été supplantée par le GPS.

V-7 - Quelques photos et correspondances de François :

À Constantinople le 6 juin 1919 :

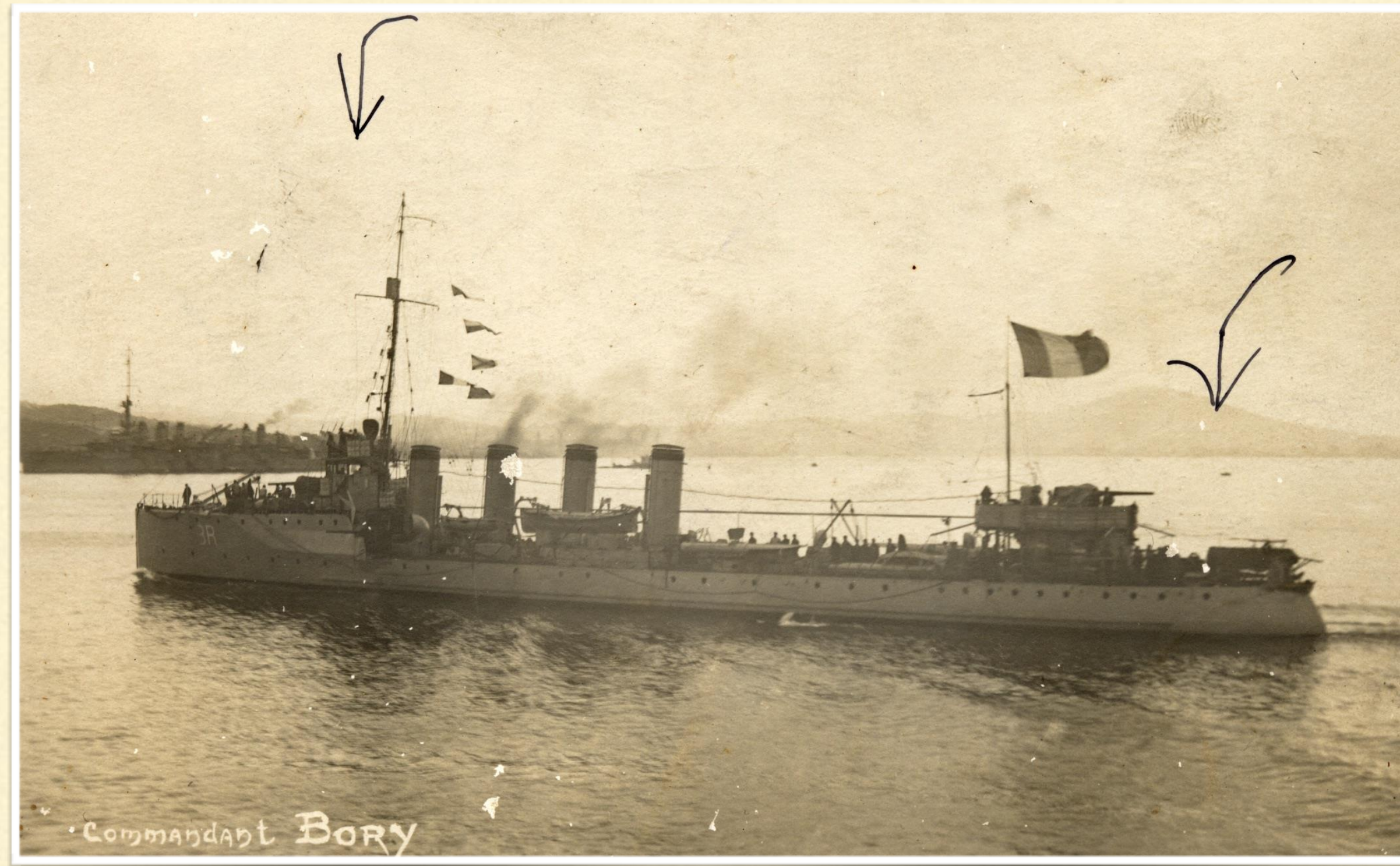


Une photo non datée ni située :



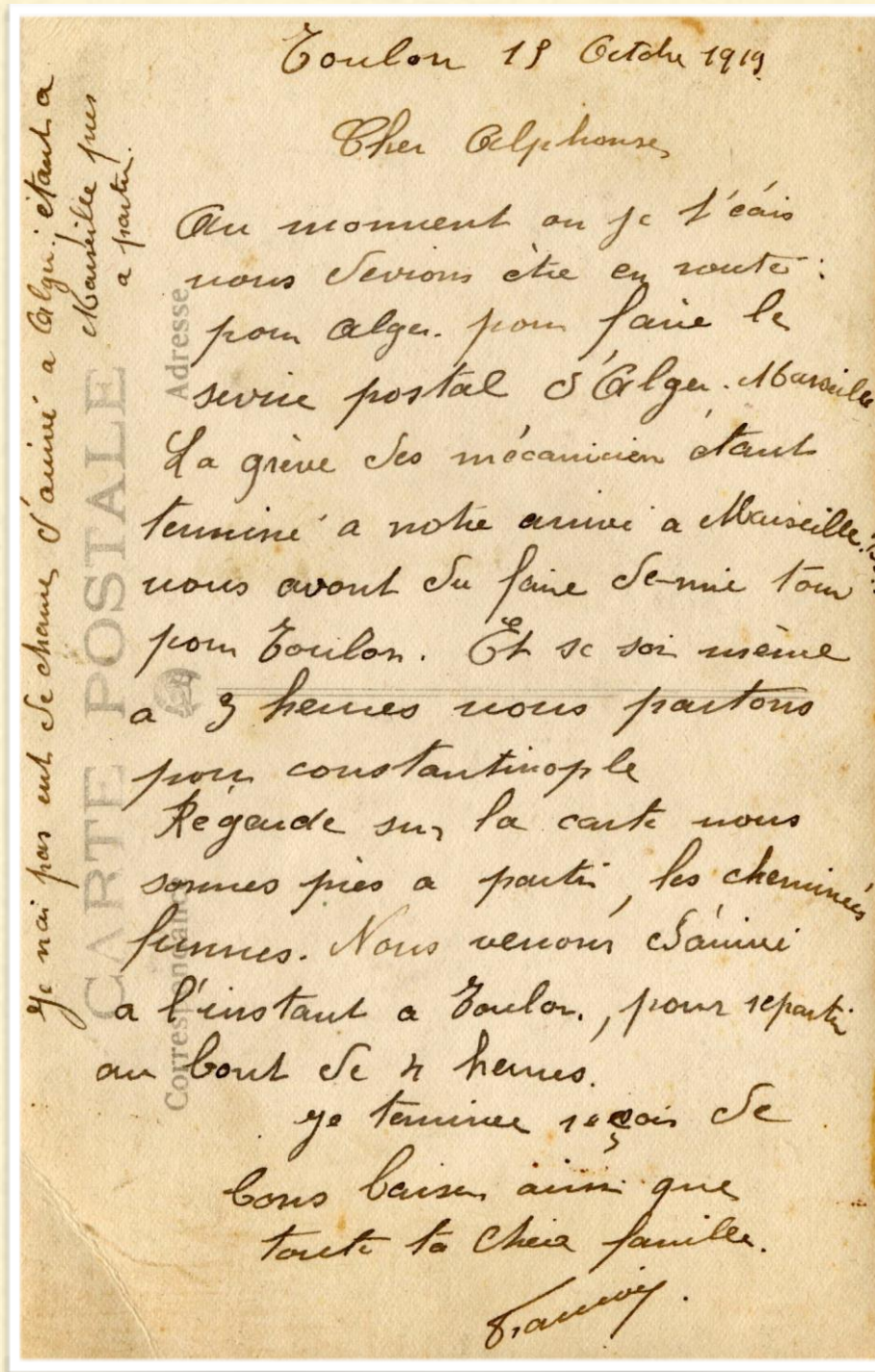
*François se trouve dans la rangée du haut entre les deux marins fumant la pipe :
sa main gauche est posée sur l'épaule de l'un d'eux.
Remarquer le chien : c'est la mascotte du Bory.*

Essais du Commandant Bory avant le départ pour Constantinople, le 15 octobre 1919 aux salins d'Hyères :



*La flèche de gauche : François se signale dans l'abri de navigation, étant à la barre "...on aperçoit juste mon bonnet".
La flèche de droite : François montre où il se trouvait lorsqu'une photo de groupe a été prise à quai, à Toulon.*

Quelques nouvelles écrites au verso de la carte-photo précédente :



François écrit à son beau-frère Alphonse Florit.

Toulon le 15 octobre 1919

Cher Alphonse

Au moment ou je t'écris nous devrions être en route pour Alger pour faire le suivi postal d'Alger Marseille.

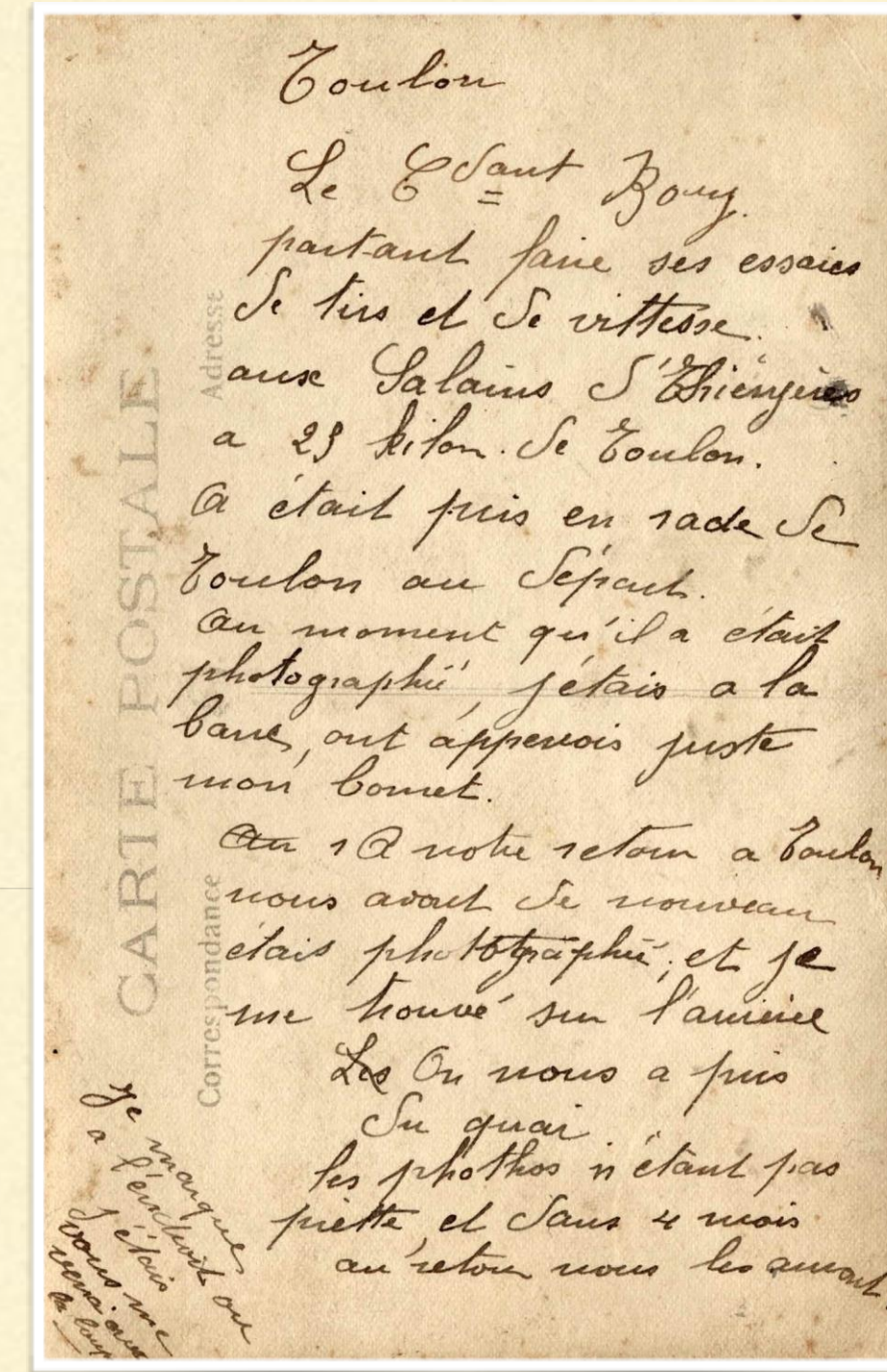
La grève des mécaniciens étant terminée à notre arrivée à Marseille nous avons du faire demi-tour pour Toulon. Et ce soir même à 3 heures nous partons pour Constantinople.

Regarde sur la carte nous sommes prêts à partir, les cheminées fument. Nous venons d'arriver à l'instant à Toulon pour repartir au bout de 4 heures.

Je termine reçoit de bons baisers ainsi que toute ta chère famille.

François.

Je n'ai pas eu de chance d'arriver à Alger étant à Marseille prêt à partir.



Toulon

Le Cdant Bory partant faire ses essais de tirs et de vitesse aux Salins d'Hyères à 25 km de Toulon.

A été pris en rade de Toulon au départ.

Au moment qu'il a été photographié, j'étais à la barre, on aperçoit juste mon bonnet.

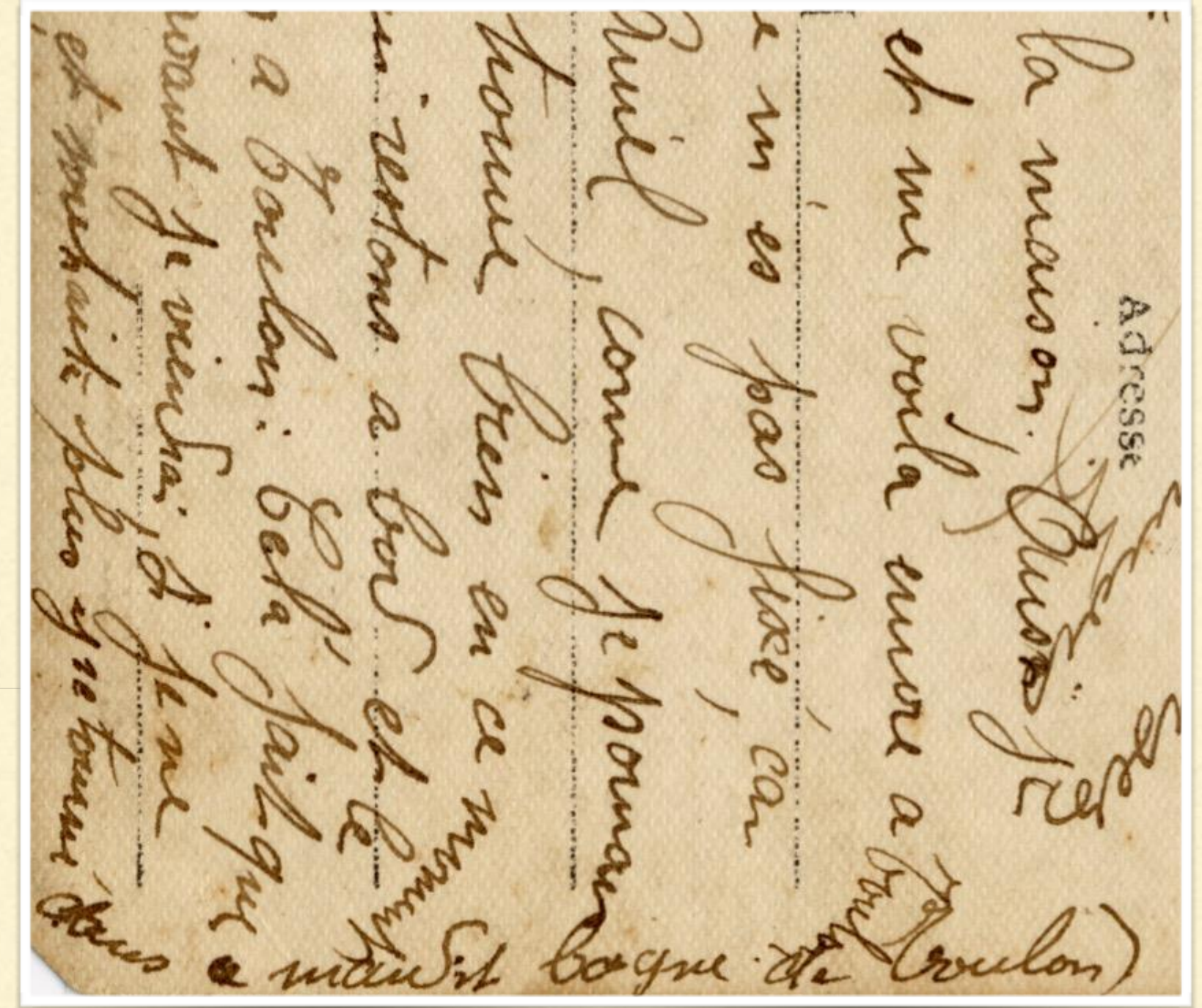
A notre retour à Toulon nous avons de nouveau été photographiés et je me trouvais sur l'arrière.

On nous a pris sur le quai.

Les photos n'étant pas prêtes, et dans 4 mois au retour nous les aurons.

Je marque à l'endroit ou j'étais, vous me verrez avec la loupe.

Ce 28 mars 1920, François écrit à sa sœur Marie et à son beau-frère Alphonse Florit :



Sur l'image ci dessus, sur le coté on peut lire cette phrase laconique :
"...et ne souhaite plus y retourner dans ce maudit bague de Toulon".

À gauche, sur cette photo de groupe, François est juste au dessus du "C" de Commandant.

V-8 - Quelques chansons relevées dans le cahier de François :

Durant ces périodes sombres, au fil des évènements de nombreuses chansons furent écrites, parfois par des auteurs inconnus.

Les soldats les reprenaient pour animer leurs moments de détente.

Odessa - Valse.

| | |
|--|---|
| <p>1^{er} Couplet.</p> <p>Lorsque la guerre fut arrêtée Chacun se vout en l'espérance Qu'on allé bientôt s'en aller à destination de la France Et faisant une partie d'ensemble L'on s'faisait part de sa joie D'allé bientôt voir sa famille Quitté depuis six-huit mois.</p> <p style="text-align: right;">1^{er} Refrain.</p> | <p>II^e Couplet.</p> <p>Mais un beau jour au rapport Qui arribé sans chaque compagnie On sait par le sergent major Qu'on embarque sur la californie Chacun se vout perdit courage On disait qu'on embarquerait pas On savait les points, avec rage Mais personne ne se rebolta.</p> <p style="text-align: right;">II^e Refrain.</p> |
|--|---|

Aussi tous les soirs, l'on berçait l'espérance
Avec ivresse, d'allé en France
Les vieux, sa moitié, sa maîtresse
On n'se doute pas, qu'en France là-bas, d'allé ivresse
Notre Patrie, on venait s'essayer
De nous envoyer en Russie
Quand venait le soir et n'était plus l'espérance
Aberme de l'ivresse qui berçait nos vœux
D'un grand souffle de Condreux
C'était ses murmures, et puis ses injures
Des airs de rage
Comme ses députés, tous ces assassins de canailles

| | |
|---|---|
| <p>3^{me} Couplet.</p> <p>Après 2 jours de traversie On arriva à Odessa Les Russes fêtaient notre arrivée à coups canons et d'entosca. On nous joindit aux volontaires Un corps composé d'officiers Pour nous faire tuer sur nos pieds Les bolcheviki sont ouris.</p> <p style="text-align: center;">4^{me} Couplet.</p> <p>Prenez votre mal en patience Attendons la libération Espérons souffrir en silence Bientôt nous vont à la maison Mais avant de partir pour la France Nous emporteront un caisson Où on y mettra le jour d'échéance Aux députés à Clemenceau.</p> <p style="text-align: right;">(Fin)</p> | <p>3^{me} Refrain.</p> <p>Tous qui avez l'poignon Tout un tas d'actions Capitalistes, pour les encaissés Hâtez-vous s'embarquez Au plus vite, car nos vrais poils Ceux qui ont combattu, pendant la guerre Sont bien fessés, a ne s'entre tuer Entre frères.</p> <p style="text-align: center;">4^{me} Refrain.</p> <p>On leur chanteras ce petit refrain là. à pèche aieim En Russie messieurs, y avait pas d'poignon C'n'est pas s'venir Y avait qu'les marons Nous les rapportons, fait pas l'bequante Comme nous sommes hommes Nous venons vous les y mettre En la queue.</p> <p style="text-align: right;">Fait à Odessa. le 16 juin 1919.</p> |
|---|---|

Ces illustrations qui agrémentent les textes ont été réalisées par François :

La valse du soir :



Odessa valse :



LES TOURNEUSES D'OBUS

1^{er} Couplet.

Sous le tablier noir blondes et brunettes
 Tout s'acheminant vers les atalies
 Les voyant passer fraîches et coquettes
 Sous le vêtement faut les admirer
 Ne les prenez pas pour des gigolettes
 Cui avec un peu s'en l'air pourrait avoir
 Ce sont de braves filles de cœur, honnettes
 Cui vont travailler sous le tablier noir

2^{er} Couplet.

Les tourneuses d'obus sont comme de juste
 Grandes ou petites toutes faites au tour
 La tête les bras, les jambes et le buste
 Bonté et bien tourné et fait pour l'amour
 Il y en a pas une qui vous désappointe
 Eh les s'entraînant on peut pour même voir
 Deux petits obus, qui gentiment pointent
 Droit vers l'ennemi sous le tablier noir.

3^{er} Couplet.

Elles sont aussi toutes à la coupe
 Comme leurs obus, elles ont de culos
 Quelles soit au théâtre, ou parmi la foule
 Elles savent comment remiser les ballos.
 Si parfois l'un d'eux glisse une main indiscrète
 Elle d'un bada vers l'envers assés
 Rien qu'on ne soit pas mise à la mouchette
 On se fait respecter sous le tablier noir.

4^{er} Couplet.

Profitants de l'absence de ceux qu'elles aiment
 Il y en a qui essaient de leurs en conter

A small illustration of a woman in a purple dress with a red top, holding a hand mirror. She has curly hair and is looking at her reflection.

VI - RÉSUMÉE DE LA CARRIÈRE MILITAIRE DE FRANÇOIS IACONO.

Sur sa période d'engagement de quatre ans :

- Matelot de 3^{ème} classe sans spécialité à compter du 4 juillet 1917,
- Matelot de 2^{ème} classe chauffeur le 20 avril 1919,
- Quartier maître charpentier le 31 décembre 1919,
- Passé dans la réserve de l'armée de mer le 1^{er} janvier 1921 et renvoyé dans ses foyers le dit jour.

Après sa période d'engagement :

- Affecté spécial de la 11^{ème} section des chemins de fer sur route d'Algérie (CFRA) le 24 juillet 1923,
- Rayé le 15 juin 1928,
- Affecté dans la réserve à la 6^{ème} circonscription maritime,
- Classé affecté spécial au titre du tableau 2 (19^{ème} corps d'armée pour une durée de trois mois en qualité de menuisier au CFRA, décision gouvernementale du 22 septembre 1937,
- Renvoyé dans ses foyers en congé illimité le 19 juillet 1940,
- Versé dans les réserves de l'armée de terre (2^{ème} réserve) le 1^{er} janvier 1944,
- Dégagé de toutes obligations militaires le 15 avril 1945 (classe de 1918).

Remarques :

À bord du Bory, François est tour à tour affecté aux spécialités et services suivants :

- Chauffeur (service "Machines"),
- Timonier (service "Conduite du navire"),
- Servant sur une pièce d'artillerie (service "Artillerie"),
- Charpentier (service "Sécurité").

Distinction collective attribuée au Bory :

- *Fourragère aux couleurs du ruban de la Croix de guerre* (J.O. du 19 février 1919).



VII - ÉPILOGUE :

L'auteur de ce documentaire remercie son Grand-Père Maternel pour cette belle initiative que d'avoir tenu un journal sur son engagement.

Il faut aussi remercier son épouse Louise d'avoir précieusement conservé ce journal et la correspondance qui s'y rattache, puis transmis ce témoignage à sa fille Claudine qui l'aura à son tour cédé à son fils Alain.

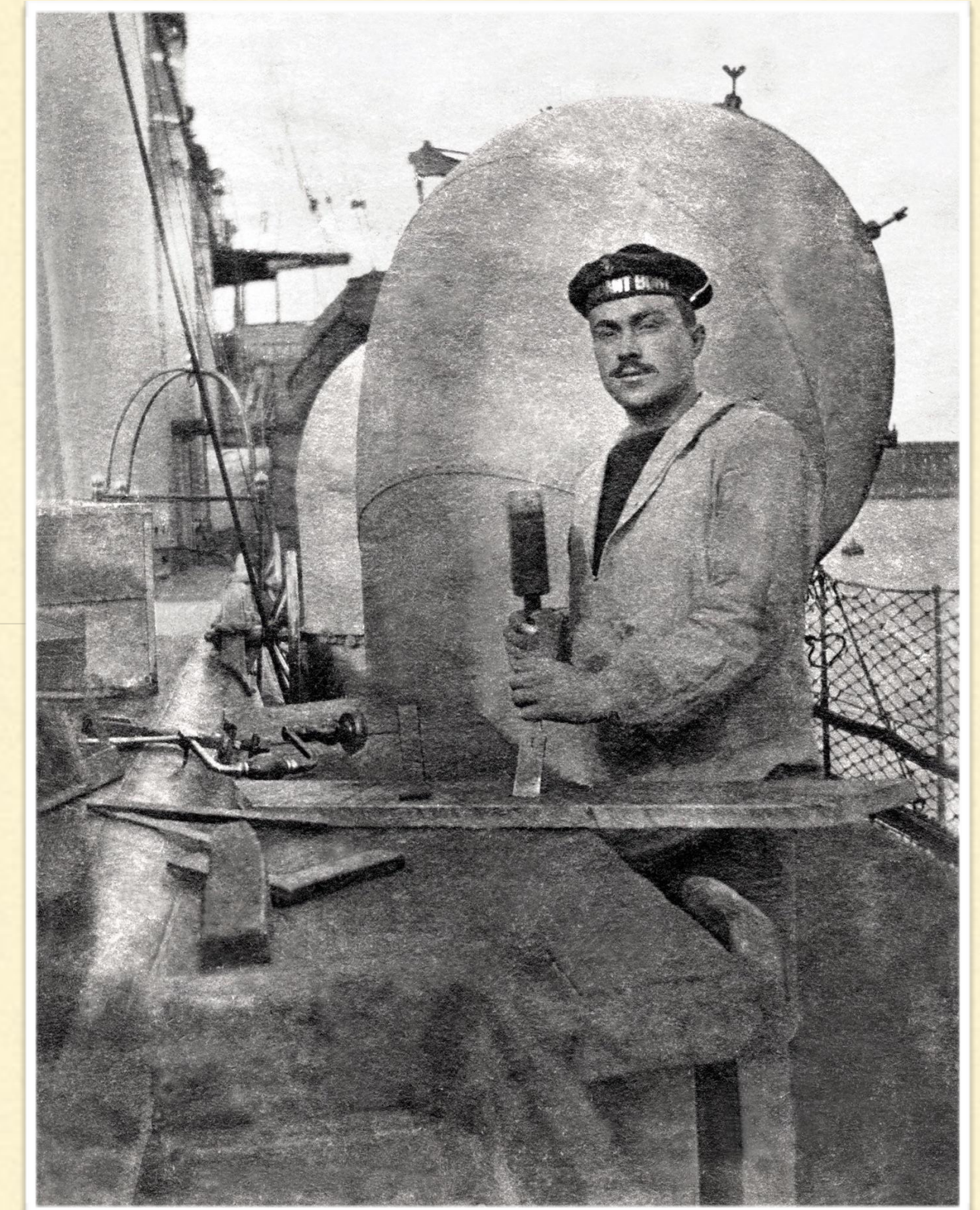
François est ce Grand-Père que nombreux sont ses petits enfants n'ont pas eu la chance de connaître, pour l'homme et pour ses connaissances.

Le récit de François superposé au contexte de l'époque permet au lecteur de connaître un peu cet aïeul et ce douloureux épisode mondial auquel il a modestement et courageusement contribué pour ramener la paix dans le monde.

Après cet intermède peu réjouissant, François a construit son avenir avec persévérance et courage, avec son épouse, puis avec ses enfants, et ensemble ils écriront une belle aventure familiale.



UNION DES ANCIENS MARINS. — Nous apprenons avec plaisir que le camarade François Yacono, menuisier aux C.F.R.A., vient d'obtenir la médaille d'Orient. Nos félicitations.



François Yacono exécutant un travail de charpentier à bord du Commandant Bory :

VIII - SOURCES DOCUMENTAIRES.

Le journal personnel rédigé par François Nicolas Iacono,
Les cartes-photo que François a adressées à sa famille,
Généanet, l'hébergeur de l'arbre de *rumeaua* (branches Iacono et Di Méglio),
ANOM état civil,
Registre matriculaire de François Iacono, FR ANOM 1 RM 175 classe 1918,
Registre matriculaire de Pascal Di Méglio, FR ANOM 1 RM 169 classe 1917,
MémorialGenWeb,
Historique du 407^{ème} R.I. (Berger-Levrault), le régiment de Pascal Di Méglio,
SGA caserne Bernadotte de Pau (Citations relatives à Pascal Di Méglio),
Wikipédia - Campagne de l'Adriatique durant la Première Guerre mondiale,
Cahiers de la Méditerranée n° 81/2010 - La Méditerranée orientale durant la Grande Guerre, nouvel enjeu entre la France et la Grande-Bretagne,
Wikipédia - Bataille des Dardanelles,
Wikipédia - Guerre civile Russe,
Wikipédia - Vladimir Ilitch Lénine,
<http://www.association-radar.org/>,
Les mutineries de la mer noire par Matthieu Lepine,
<https://www.universalis.fr/encyclopedie/brindisi/>,
Journaux de bord du Bory, Bâtiments de la Flotte Principale, Mémoire des hommes, collection SS Y 108,

Journaux de navigation du Bory, Bâtiments de la Flotte principale - Mémoire des hommes, collection SS Y 109,
<http://www.netmarine.net/forces/operatio/toulon/arsenal.htm>,
Var-Matin : Connaissez-vous les 10 secrets d'histoire de l'arsenal de Toulon ?,
<https://memorial-national-des-marins.fr/l/3647-5e-depot-des-equipages-de-la-flotte-toulon>,
<http://www.netmarine.net/forces/operatio/amf/histoire.htm>,
Manuel des recrues des équipages de la flotte - Première édition - 1913,
Wikipédia - Classe Bouclier (contre-torpilleur Commandant Bory),
Flottes de combat par Raoul Testu de Balincourt,
forum PAGES 14-18,
www.france-phaleristique.com/fourrageres_unites_marine_decorees_1914-1918.htm,
http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_bory_victor,
Grands marins contemporains. <http://www.forum-militaire.fr/topic/8131-grands-marins-contemporains/>,
http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_cras.htm,
<https://www.memoiresdeguerre.com/article-franchet-d-esperey-louis-107428243.html>
https://www.herodote.net/Bio/Franchet_d_Esperey-biographie-RnJhbmNoZXQgZCdfc3BlcmV5.php,
Guerres mondiales - Louis Franchet d'Esperey - Herodote.net,
Gallica - L'Echo d'Alger, journal Républicain.