

## GABRIEL O'BYRNE, MARIN

Le nom des rues relève souvent du mystère pour la plupart des habitants d'une commune. À Rabastens, nombreux sont ceux qui doivent se demander pourquoi une rue Gabriel O'Byrne.

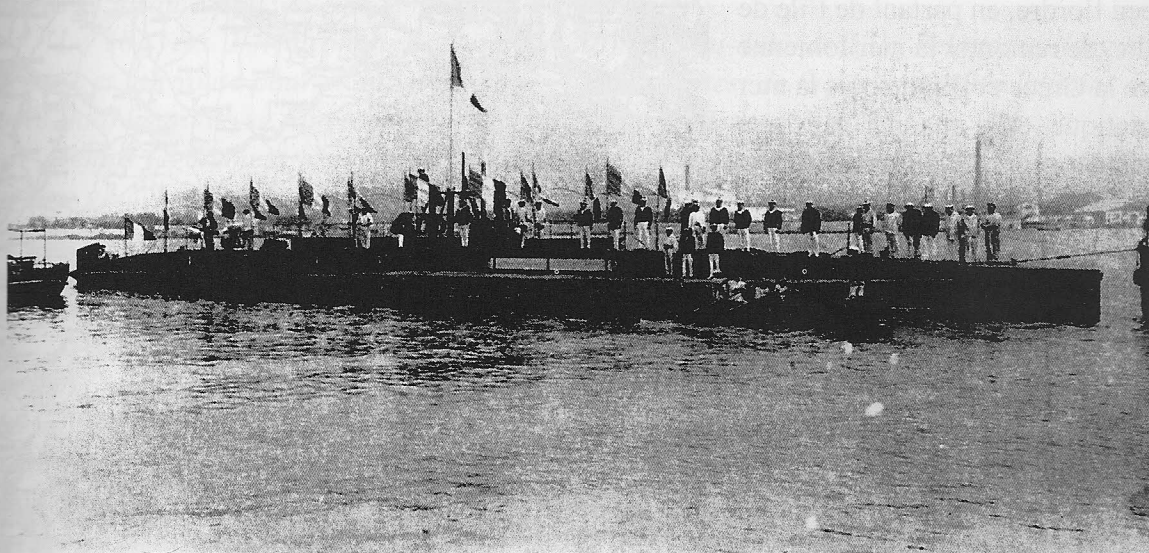
Gabriel O'Byrne, né à St-Géry (Rabastens) en 1878, quatrième enfant d'Henry O'Byrne, irlandais, et d'Elizabeth du Bourg descendante d'une très ancienne famille toulousaine, est le petit-fils d'Edward Henry O'Byrne et de Gertrude de Rey de St-Géry.

Il entre à l'école navale de Brest en 1896 et en sort comme enseigne de vaisseau en 1899, participant à une expédition en Chine sur le croiseur « Friant » (1902), puis est affecté en 1907 sur le torpilleur « La Bourrasque », basé à Toulon, comme officier en second.

Il épouse en 1904 Marguerite de Gaudemarais avec laquelle il eut six enfants.

En 1912, très intéressé par les nouvelles techniques, il est choisi pour prendre le commandement du sous-marin « Le Curie » en cours de construction à l'arsenal de Toulon, dont il suit la finition.

Il faut imaginer ce que pouvait être un sous-marin en 1912, les risques encourus par l'équipage, le courage, la volonté et l'intelligence qu'il fallait avoir pour choisir cette nouvelle arme.



371 Sous - marin, CURIE. Coulé glorieusement. ( Guerre 1914 15-16-17 )

À cette époque, son camarade à Navale, l'écrivain Paul Chack le décrit ainsi :

*« Cinq années durant nous avons O'Byrne et moi, navigué sur les mêmes bâtiments... Dès que nous étions libres ensemble, nous nous retrouvions à terre, le plus souvent au tennis. Âgé de 35 ans, O'Byrne était un géant tranquille, taillé sur un gabarit de Latin mêlé d'Irlandais. Des yeux de bonté et de franchise animaient sa face colorée au front et aux pommettes puissantes, à la mâchoire de combat. Agile et vif malgré son aspect un peu lourd, le commandant du « Curie » était silencieux et réservé ».*

Quelque temps avant la déclaration de la guerre de 1914-1918, « le Curie » quitte le port de Toulon pour aller rejoindre l'escadre basée à Bizerte en Tunisie.

Sa famille s'installe à El Zitoun très proche de Bizerte. Marguerite, son épouse, écrit à sa belle-mère à St Géry le 30 juillet 1914 ; elle espère que la guerre n'aura pas lieu : *« Gab est à Toulon pour ramener le Curie à Bizerte... Les enfants sont dans l'eau les trois quarts du temps ramassant les crabes ».*

Le 9 août 1914, après la déclaration de guerre, Marguerite écrit d'El Zitoun à Saint-Géry : *Gab est à Bizerte, inactif et furieux, l'Italie ne bouge pas.* (l'Italie entrera en guerre con-



tre l'Allemagne en mai 1915). « *On attend l'arrivée de cinq croiseurs. Il faut cinq minutes à Gab pour être à bord, peut-être que demain Gab partira.* »

Le 13 août 1914, Marguerite écrit à sa belle-mère à Saint Gély : (l'Autriche est entrée en guerre contre la France le 12 août 1914). « *L'escadre est en route pour attaquer les ports autrichiens et ce sont les sous-marins qui vont marcher à fond pour obliger leurs bateaux à sortir* ».

Cette opération ne se réalisera que plus tard. En effet en septembre 1914, le sous-marin « Curie » subit une avarie à l'entraînement. Il est en réparation à Bizerte.

À Saint-Gély comme à Rabastens, on reçoit des réfugiés du Nord, partis de chez eux depuis trois mois. La population commence à comprendre que cette guerre terrible va durer.

Le 23 décembre 1914, Marguerite écrit à sa belle-mère à Saint-Gély : « *J'ai eu des nouvelles de Gab de Malte, la veille de son départ ; il en est parti le 13 décembre. Depuis plus rien, c'est bien long... Il me disait dans cette lettre : possibilité de promenade à Pola. C'est si loin de leur point de départ, un petit port situé derrière Ithaque où se trouve le croiseur Marceau, commandé par Guillaume d'Adhémar,<sup>1</sup> j'espère qu'il soigne bien Gab et tout particulièrement le Curie* ».

Plus tard, on apprendra la réalité de l'opération. Le « Curie » a reçu l'ordre, en partant de l'île de Malte, de remonter la mer Ionienne entre la Grèce et l'Italie puis la mer Adriatique et d'attaquer la flotte autrichienne réfugiée dans le port de Pola, situé au fond de l'Adriatique au bout de la presqu'île d'Istrie, aujourd'hui en Slovénie, mais qui, en 1914, était possession autrichienne. On se souvient que sous l'Empire, le maréchal Bessières avait été nommé duc d'Istrie par Napoléon.

Le port de Pola était une véritable forteresse autrichienne, encadrée de montagnes truffées d'artillerie, avec sur la mer des mouillages de mines et plusieurs barrages de filets d'acier ; l'on ne pouvait y pénétrer qu'en suivant un cheminement connu des seuls marins autrichiens.

La flotte autrichienne est bloquée au fond de l'Adriatique par les flottes françaises et anglaises qui l'attendent au débouché en Méditerranée. Les Franco-Anglais veulent absolument se débarrasser de ce danger potentiel pour leurs convois. Seul un sous-marin peut tenter de débusquer la flotte ennemie.

Sans être impossible à réaliser, la mission donnée au commandant du Curie est extrêmement difficile, d'autant que les sous-marins de l'époque n'ont aucun des instruments de reconnaissance connus aujourd'hui : en plongée, ils n'avaient qu'un petit périscope pour observer et étaient obligés de remonter en surface pour permettre le rechargement des batteries.



Entourés, le port de Pola et de la ville de Graz



Malgré toutes ces difficultés, Gabriel O'Byrne entraîne son équipage avec courage et intelligence dans cette aventure, en prenant le maximum de précautions.

Les rapports du commandant et du premier chef dans leur sécheresse toute militaire, montrent bien comment s'est déroulée toute l'opération. Jean Cathala, originaire de Rabastens, raconte dans « L'Echo de Rabastens » d'octobre 1962, qu'il était marin sur le navire de l'escorte du Curie.

*« Le 16 décembre, la mer était exceptionnellement belle et comme mes camarades, je regardais le sous-marin que nous escortions depuis le matin. J'étais loin de supposer qu'il était commandé par notre compatriote et lorsque le soir arriva, que la nuit nous appela au poste de veille, je ne pus que souhaiter bonne chance à ce navire qui, continuant sa route vers le nord, laissait deviner la mission dangereuse dont il était chargé ».*

Rapport du commandant Gabriel O'Byrne :

*« Les 15 et 16 décembre 1914, le Curie fit son plein de combustible, prit des vivres pour 10 jours, débarqua plus d'une tonne de matériel non indispensable, fait une plongée d'essai. Malgré le poids enlevé dans la quille pour compenser l'augmentation du poids dû au gardes de gouvernails et le matériel débarqué, le Curie était beaucoup trop lourd.*

*Vers 4 h. de l'après-midi, le 16, prit la remorque du Jules Michelet. Navigation bonne. Très beau temps. Il serait bon dans le cas de remorque de durée d'avoir 400 mètres de remorque allongée et jusqu'à 600 en cas de mauvais temps.*

*Le 18, vers 2 h du matin, à environ 20 miles au-delà de l'île Pelagose, largue la remorque et fait route pour se rapprocher des îles Dalmates, de façon à rectifier le point dans l'après-midi avant de se rapprocher de la pointe sud de l'Istrie.*

*Temps légèrement brumeux mais beau, mer belle. Toutes les dispositions étaient prises pour une plongée rapide. Tous les hommes en bas, à leur poste ; seul un veilleur et moi sur le pont. Tous les ballasts pleins, sauf les centraux.*

*En se rapprochant de la côte sud de l'Istrie, rencontré dans l'obscurité plusieurs bâtiments sans feu à allure rapide, probablement des contre-torpilleurs.*

*Vers neuf heures du soir, à 3 ou 4 miles de la pointe sud, incliné la route vers l'ouest pour aller stationner à 15 miles environ dans le sud de Pola. Nuit très obscure, sans lune. Dans ce trajet, rencontré un contre-torpilleur très proche, plongé très rapidement. Toutes les dispositions étaient prises à l'avance et en particulier les ballasts pleins : la disposition du Curie a été extrêmement rapide. J'ai eu l'impression, au moment où le périscope non encore tout-à-fait immergé faisait un fort remous, que le contre-torpilleur à 60 m tout au plus du Curie, diminuait de vitesse.*

*Je note l'impression de la diminution de vitesse du contre-torpilleur sans en tirer de conclusion ; je le rapprocherai d'un autre fait survenu quelques heures plus tard. Ce contre-torpilleur n'a cependant montré aucun signe d'hostilité, aucun éclairage par projecteur, aucun coup de canon. A-t-il eu l'impression d'un sous-marin s'immergeant ? Stationné quelques heures à 15 miles de Pola en chargeant les accumulateurs. Remis en route à 3 heures du matin (le 19) vers le nord. Peu de temps après, plongé pour un bâtiment sans feu à vapeur, paraissant être un contre-torpilleur. Remonté en surface 1/2 h. après et continué la route.*

*Entre 5 h. 1/2 et 6 heures le 19, le jour ne paraissant pas encore à cause des nuages, aperçu un contre-torpilleur à 3 cheminées, à petite distance, plongé 1/2 heure en continuant la route. Vers 7h. du matin, temps clair du côté de l'Italie, brumeux du côté de la terre. Fait route vers l'est. Vers 8h., j'ai pu me situer à environ 4 à 5 miles de Pola. Vers le même moment un cuirassé que je crois pouvoir affirmer être du type Radeski, rentré à Pola. Ce cuirassé rentrait-il à Pola averti par le contre-torpilleur rencontré la nuit ?*

*En notant la coïncidence des deux faits, j'ai cru au début qu'aperçu la veille au soir, j'avais été signalé à Pola et que les cuirassés, aussitôt leurs feux allumés, étaient rentrés à Pola. À la réflexion, je ne le crois pas. Nous étions un samedi. Veille de la semaine de Noël : il est*



plausible de croire que les Autrichiens aient ramené de Fasana ce jour leurs bâtiments pour fêter Noël ; fête particulièrement aimée des Autrichiens.

J'ai circulé ce jour-là et le lendemain dans le voisinage immédiat de la jetée de Pola sans constater aucune surveillance particulièrement active.

Vers 9 h 1/2, passé à environ 200 m. de la pointe K. rencontré à courte distance de la terre de la tour de rade extérieure de Pola, de façon à me présenter dans l'axe du port. Il m'a été possible, en passant à la hauteur de la passe intérieure de Fasana, (petite passe vers le sud) de voir si quelque cuirassé s'y trouvait.

Après avoir dépassé d'une centaine de mètres le prolongement de la jetée, fait tête sur le barrage, dont je supposais l'existence par un plan à main levée fourni par l'état-major, mais auquel celui-ci n'accordait pas une grande exactitude. Cependant, je dois dire, dans le cas où l'on se servirait du même service d'espionnage, que les autorités autrichiennes, ayant découvert après le relevage du Curie (non officiel), le seul qui n'ait pas été détruit, comme je l'expliquerai plus tard, ont paru extrêmement ennuyés de l'exactitude du document. Les constatations au sujet de nos mines personnelles, me confirment dans la même idée.

J'ai viré de bord, longé le barrage à moins de 10 mètres de la jetée. Je crois pouvoir affirmer d'une façon absolue qu'aucune passe n'existait de ce côté. Du côté de la terre, au contraire une série de canots à vapeur, 3 au moins, semblaient travailler au barrage. J'ai tout lieu de croire que ces canots étaient en train de refermer la passe ouverte pour le passage des cuirassés aperçus 2 heures avant.

Ayant reçu l'ordre de ne pas rentrer avant de m'être assuré que la rade de Fasana était vide, j'ai fait route pour cette rade en restant à l'intérieur de la ligne de torpilles portée sur le plan.

J'ai constaté dans ce tracé que des mouilleurs de mines (vapeurs et grosse shaloupes) travaillaient dans la zone indiquée sur le plan. Dans la baie de Fasana, un gros remorqueur sorti de la baie à nuit tombante, et aussitôt éloigné de la terre, monté en surface pour se porter, tout en chargeant rapidement avec un moteur, à 30 miles à l'ouest de Pola. De nombreux contre-torpilleurs circulaient en éclairant avec leurs projecteurs. Pendant un certain temps, j'ai été accompagné par trois contre-torpilleurs, un de chaque bord et un derrière, éclairant sans cesse et en apparence avec persistance le Curie. Ces contre-torpilleurs n'ayant montré aucune hostilité, je crois pouvoir conclure que le Curie n'a pas été aperçu. Cela ne peut être attribué qu'au fait que le Curie n'a pas été aperçu et que le Curie non muni de chaudière ne faisait pas de fumée, je ne crois pas qu'un sous-marin à vapeur faisant le panache habituel ait pu passer inaperçu. Après deux jours passés au contact intime avec l'ennemi, près d'un port de guerre, obligé de plonger très rapidement, par conséquent d'avoir tout l'équipage aux postes de plongée, tous les ballasts pleins à l'exception de deux ; le commandant seul sur le pont, ce qui est impossible sur un sous-marin à vapeur, à cause de la cheminée à rentrer et du panneau qui la recouvre à fermer.

À 20 miles de Pola (nuit du 19 et 20), stationné sur une gueuse, dont l'orin tenu à la main par un homme pouvait être rapidement abandonné. Terminé la charge. Vers 3 heures du matin (le 20) fait route sur Pola, plongé une fois pour un torpilleur à 3 cheminées. Atterri en plongée le haut sud de Rovogno. Fait route en longeant la côte de Pola, à l'intérieur des lignes de torpilles. Comme la veille, des mouilleurs de mines étaient en train de travailler. Aperçu un contre-torpilleur faisant route vers le nord.

Étant à peu près certain que la passe des contre-torpilleurs n'était pas du côté de la jetée, mais bien du côté de la terre, craignant en outre qu'une attente de surveillance ne donnât le secret de cette passe trop tard dans la soirée pour entrer, étant dans ce cas obligé de quitter les eaux de Pola pour rallier, d'après les ordres reçus, j'avais deux solutions à adopter : ou me lancer un peu aveuglément à toucher le long de terre à la recherche de cette passe, au risque de rencontrer à cette distance un caillou non marqué sur la carte et de sombrer immédiatement (un



contre-torpilleur veut une passe de 4 m de profondeur ; un sous-marin en plongée comme le Curie plus de 10 m 50) ou bien de traverser le barrage.

La passe devait faire un angle assez brusque au nord de la jetée. L'apparence du barrage me faisait supposer que non seulement la manœuvre devait être possible, mais encore facile. C'est cette solution que j'ai adoptée. Pendant que le Curie se débattait pour se dégager, j'ai pu me rendre compte de l'exactitude de mes prévisions. Voici, en effet, la structure du barrage : au fond de l'eau, une grosse chaîne ou filière. À la surface, filière moyenne portée par des flotteurs (bouées rondes enfilées et éparses, amarrées longitudinalement) réunissant les deux petites filières de 10 m environ de diamètre, espacées de 2 ou 3 mètres. La hauteur de l'eau est d'environ de 40 mètres. Les filières intermédiaires n'étaient pas raidies.

Le premier barrage a été passé vers 11 h 33 minutes sans le moindre incident. À peine a-t-on aperçu un très léger grattage sous la coque. Nous étions à petite vitesse. L'homme de barre qui tenait son point d'honneur à tenir l'immersion d'une façon impeccable, pour corriger une erreur de 20 cm au maximum qui ne lui était pas coutumière, a mis de la barre. La vitesse étant petite, l'angle de la barre a été assez fort, 10° ou 15° probablement. La malchance a voulu que le centre passât au même instant le long des filières. L'une d'elle trouvant un passage libre entre la garde et le gouvernail s'est introduite le long de la coque, a touché la mèche. Je me suis rendu compte de ce détail en regardant par les hublots du kiosque. C'était le gouvernail bâbord milieu.

Le gouvernail tribord milieu n'était pas engagé. Quoique du fait de l'écartement des filières (2 à 3 mètres) on puisse supposer que la filière tribord fait un certain effort sur la garde et le gouvernail (largeur du sous-marin 6,5 m) on peut conclure que l'angle de barre mis était critique, et qu'une légère différence de contraction des gardes a permis quel côté s'était engagé et non l'autre ».

Rapport du premier maître Chefnourry :

« En manœuvrant pour faire dégager le gouvernail que jugeait pris le commandant, un fort craquement entendu par les hommes de l'AR fit présumer que la filière garde, placée à Malte pour protéger le gouvernail, était cassée ou désarmée de ses attaches. Un peu plus tard l'hélice bâbord était prise.

Avec un complet sang-froid, toutes sortes de manœuvres furent ordonnées et exécutées dans le plus parfait silence comme à l'exercice : changement d'immersion, pointes différentes, souvent excessives, en transportant du matériel d'un bout à l'autre du sous-marin, variations de vitesse, etc... L'une de nos pointes dépassa 30°. C'est à peine si les accoreurs de la batterie craquèrent ; l'épontillage ne bougea pas. Les moteurs électriques donnèrent un rendement que l'on n'aurait pas osé leur demander, même en essais.

Je dois dire hautement que dans cette période d'acharnement à nous dégager, et à aucun moment, il ne se fit entendre aucune plainte, aucune parole d'angoisse. Par une de nos pointes, où notre étrave était sortie de l'eau, les Autrichiens s'aperçurent de notre présence dans le port. Ils tirèrent quelques coups de feu entendus de l'intérieur, mais n'atteignirent pas la coque du sous-marin. Un peu plus tard, ils déversèrent sur le Curie des chaînes et des ferrailles.

Au bout de 5 heures de manœuvres infructueuses, le commandant fit prendre une dernière fois les densités et la pression résistante aux accumulateurs. Nos ressources étaient épuisées. Se laissant reposer sur le fond (40 mètres), le commandant ordonna de détruire tous les documents secrets et confidentiels, puis il décida de tenter de sauver l'équipage en ordonnant les dispositions pour que le bâtiment ne tombe pas entre les mains des Autrichiens.

Garder les prises d'eau ouvertes était la première intention du commandant, persuadé que les obus ne nous feraient pas des purges ; mais pour plus de sûreté, il ordonna qu'on ouvrirait également la vanne de drain du poste central ou davantage, selon les événements qui nous auraient attendus, et pour laisser le moins de temps possible l'équipage dans le sous-marin. Une bouée de sauvetage fut délivrée à chaque homme. On doit à cette précaution de n'avoir pas de



noyé, quelques hommes ne sachant pas nager. Il en manque 3, le commandant donne la sienne ainsi que celle du second et celle du premier-mâitre.

*Chassez partout, les prises d'eau resteront ouvertes !*

*Chassé partout d'abord puis l'AR seulement pour corriger la pointe que nous prenions. Sitôt en surface, la mitraille fait rage. Le casque (kiosque) est atteint plusieurs fois, le panneau diesel enfoncé.*

*Ouvrez les panneaux et évacuez !*

*Les panneaux AV et AR s'ouvrent aisément et l'équipage évacue par ses deux panneaux.*

*Les obus éclatent dans le poste central, je crois d'abord le commandant blessé ; c'est seulement sur le pont qu'il devait être atteint d'un obus à l'épaule gauche.*

*Le bord vide de personnel, j'ouvre sous les yeux du commandant la vanne de drain du poste central, l'eau rentra à flots ; puis je monte par le kiosque pendant que le commandant monte par le panneau AV.*

*Le sous-marin s'enfonça déjà. Debout et fier sur le pont AV, le commandant dit un dernier adieu à ses hommes : « Courage mes enfants, c'est pour la France ! » Et le glorieux Curie s'enfonça sous ses pieds bien normalement comme une plongée d'exercice.*

*Le feu des Autrichiens cesse. Leurs embarcations recueillent l'équipage qui est distribué sur divers bâtiments. L'officier en second (Chailley) a dû être tué et entraîné ensuite par le barrage auquel il s'était appuyé.*

*Le quartier-mâitre Lebon est atteint à la nuque par un projectile. Il mourait à l'hôpital quelques heures plus tard.*

*Le 2<sup>e</sup> maître électricien Le Rest avait la jambe gauche traversée par une balle.*

*Le 2<sup>e</sup> maître mécanicien Remay une blessure légère sur le haut de la tête.*

*Le quartier-mâitre T.S.F. Cassan, blessure au pied : l'éclat d'obus lui restait à l'extérieur du soulier.*

*Le quartier-mâitre Salaun, blessure légère à une jambe.*

*Toutes ces blessures ont été reçues dans l'eau. »*

Le commandant du Curie, grièvement blessé passe au moins une heure dans une eau glaciale avant d'être recueilli par une embarcation autrichienne. Il est ramené sur le vaisseau amiral Viribus Unitis vers 20 heures. Impressionnés, les marins Autrichiens saluent l'équipage du Curie au débarquement.

Puis il est emmené à Graz et enfermé au secret absolu. Blessé deux fois, une blessure au poumon sérieuse, aggravée par son séjour dans une eau glaciale et un éclat d'obus logé sous l'omoplate, il est opéré à Graz, sans succès.

Jean Cathala poursuit son récit :

*« Le 21 (décembre), le lendemain de sa perte (Curie) mon poste à la tourelle G., sur la plage arrière du cuirassé « France », devait me donner l'occasion d'assister à la remise d'un télégramme radio entre les mains de l'Amiral Bouey de Lapeyrère qui, à quelques pas de moi, faisait les cent pas. À peine le billet ouvert, il leva les bras en l'air en disant : « nom d'un tonnerre, O'Byrne mon meilleur officier de sous-marin » et il descendit aussitôt vers ses bureaux. »*

Le 27 décembre 1914, Marguerite la femme de Gabriel O'Byrne écrit d'El Zitoun à Saint-Géry :

*« Quel Noël et quelles heures affreuses je viens de passer,*



*Le lieutenant Gabriel O'Byrne*



quelle angoisse a été la mienne jusqu'à hier soir, jusqu'au moment où j'ai eu la certitude que Gab était prisonnier... Le docteur, notre voisin, a eu connaissance à l'amirauté d'une dépêche autrichienne disant : « Nous avons coulé le Curie, 26 hommes sauvés ».

Le 1<sup>er</sup> janvier 1915, Marguerite écrit à Saint-Géry de Bizerte :

« Je n'ai guère le courage de vous dire bonne année 1915. Je n'ai rien pu savoir pour Gab... Les autorités maritimes ont l'air très décidées à ne rien dire de ce qu'elles savent. La seule chose dont on soit sûr c'est que Gab a coulé volontairement le Curie et qu'il est prisonnier avec une partie de son équipage... On dit que Chailley (le second du Curie) aurait disparu, je ne peux le croire, sa pauvre femme attend le numéro trois d'une heure à l'autre. J'ai été la voir tous les jours... J'ai commencé à aller voir les femmes des marins du Curie qui sont ici. Elles sont courageuses... »

Marguerite envisage de rentrer en France avec ses 5 enfants mais elle n'a pas assez d'argent, « dès le mois prochain la solde passera de 600 francs à 150 francs ». Elle demande de l'aide à sa belle-mère pour le voyage de retour !!!

Le 5 janvier 1915, Marguerite vend ses meubles de Bizerte pour payer son retour en France. Elle fait passer par la Croix-Rouge internationale, lettres, argent et colis pour Gabriel et son équipage.

Le 2 février 1915 Marguerite écrit d'El Zitoun à Saint-Géry :

« Les femmes des marins ont reçu des lettres (de leurs maris prisonniers à Graz) ils se disent bien mais ils souffrent du froid ; ils ont de la neige... ils demandent des vêtements ».

Dans sa lettre, Gabriel a donné des renseignements qu'elle a communiqué à la Marine. Elle poursuit : « Il a réussi à prouver que l'entrée dans un port est une chose possible, ce que bien des officiers n'admettaient pas ; avec un peu plus de chance il serait revenu et alors c'était le triomphe ! »

Le même jour le sous-marin le Curie est cité à l'ordre de la marine. Le journal l'Illustration du 13 février rapporte : « Le Curie fut sur le point de réussir un coup d'une magnifique audace. En suivant paraît-il un navire autrichien, il était parvenu à franchir les champs de torpilles qui défendent les approches de Pola. Il touchait au but à quelques minutes du Viribus Unitis le plus beau des dreadnoughts ennemis et de quatre ou cinq autres mouillés dans le port ; un obstacle soudain l'arrêta, un filet métallique tendu en travers de la passe où il vint s'engager comme un poisson. 26 marins y compris le commandant, le lieutenant de vaisseau O'Byrne, qui jusqu'au bout avait fait son devoir avec un magnifique sang-froid, en sortirent tour à tour... ».

Le 8 mars 1915, Marguerite, avec ses enfants est rentrée de Bizerte, chez ses parents près de Grenoble. Au passage à Marseille elle est allée remercier Notre-Dame de la Garde d'avoir sauvé son mari. Gabriel est à l'hôpital. Il a été de nouveau opéré. Inquiète de sa santé, elle espère pouvoir aller le voir à Graz, ou obtenir un échange avec un officier autrichien blessé.

Début mai 1915, Gabriel écrit, se disant vieilli de 20 ans. En plus de ses blessures mal guéries, les deux poumons sont pris. Marguerite est toujours décidée à aller le voir à Graz ; elle fait jouer ses relations, en particulier celles de sa tante Lorry O'Byrne, fille de M. de Hübner, diplomate autrichien.

Le 26 mai 1915, la princesse de Cabourg, princesse autrichienne, fait dire à la famille du commandant du Curie qu'il est bien traité et qu'on a beaucoup d'égards et une grande admiration pour lui.

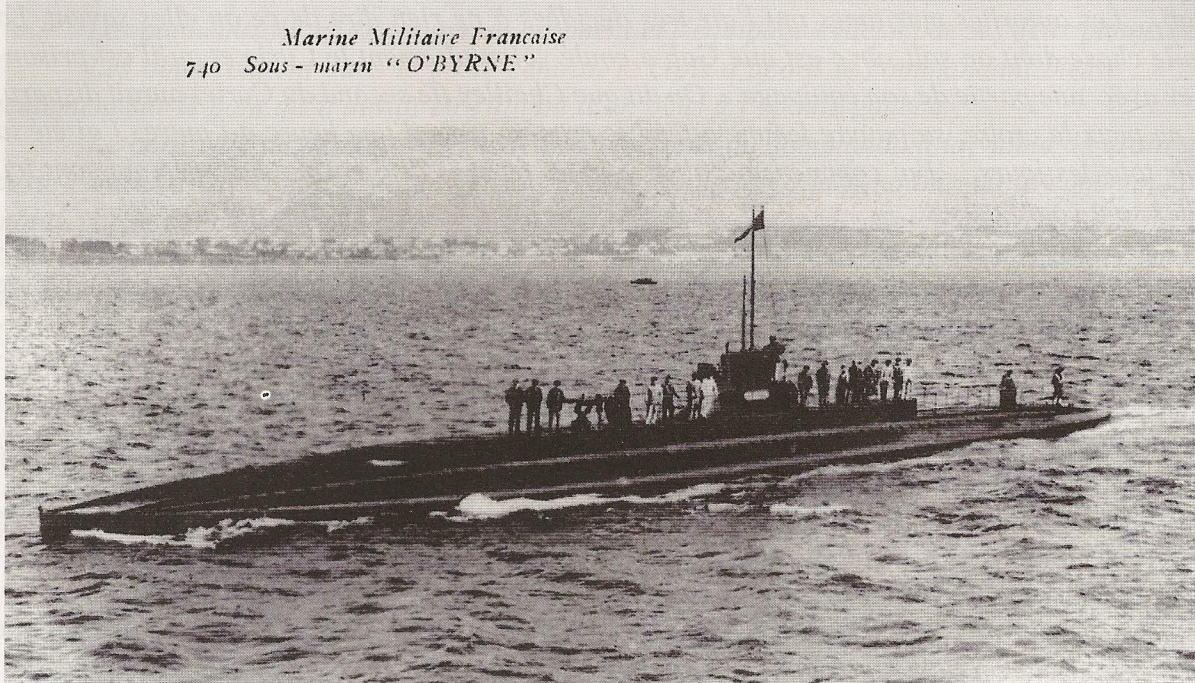
Début juin 1915, Marguerite obtient l'autorisation d'aller à Graz. Elle voit son mari deux heures par jour sous la surveillance d'une infirmière.

Fin janvier 1917, Gabriel O'Byrne, très malade, est échangé contre un officier autrichien ; il rentre à Montavit près de Grenoble chez les parents de sa femme. Il y meurt le 24 mars 1917. Son corps est ramené à Saint-Géry où il est enterré parmi les siens. Il avait 39 ans. Jean Vanel



dans l'Echo de Rabastens d'octobre 1964 rapporte : « le contre-amiral Boué de Lapeyrière déclara alors : ce deuil est aussi celui de la marine française où notre héros ne compte que des admirateurs. Son nom restera parmi nous comme un symbole d'abnégation et de superbe courage. »

De fait un sous-marin portant le nom d' « O'Byrne » est lancé en juin 1919.



*Le sous-marin O'Byrne*

En 1924, la municipalité de Rabastens donne le nom de Gabriel O'Byrne à la rue du Grand Faubourg, tandis que Marguerite O'Byrne et ses enfants s'installent dans une maison de la place des Cordeliers à Rabastens.

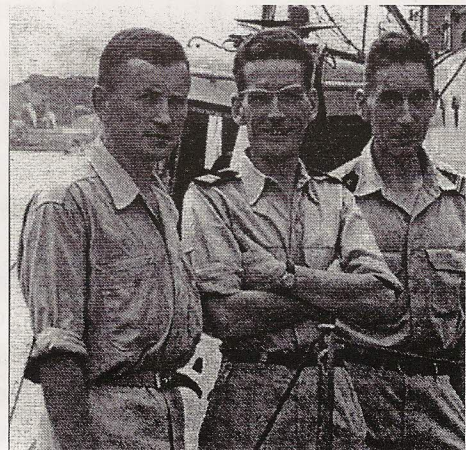
La même année 1924, a lieu une cérémonie franco-italienne à Toulon avec remise de quelques objets du Curie : un filin, des plaques Honneur et Patrie et une bouée ; au cours de la cérémonie le ministre italien déclare : « Sans les O'Byrne, sans les Rizzo, qui réussirent à couler en 1918, ce Viribus Unitis qui avaient échappé au Curie, sans les 1.000 héros de la guerre, l'Italie n'aurait pas encore ses frontières naturelles. »

Au cours de la cérémonie, Marguerite O'Byrne reçut, de la part du roi d'Italie, en mémoire de son mari, la médaille d'or ad Valorem, la plus haute distinction italienne.

À ses côtés se trouvaient ses deux fils, Patrick et Marc, Madame Chailley, épouse de son second, ses enfants, les derniers rescapés du Curie et leurs familles.

Le souvenir de Gabriel O'Byrne et celui du sous-marin Curie s'est perpétré dans notre famille jusqu'à nos jours, à travers son petit-fils, lui aussi nommé Gabriel, natif de Rabastens qui choisit de servir la France dans la Marine nationale.

À sa sortie de l'École Navale il opta pour les sous-marins et quelque temps plus tard il fut affecté comme second du commandant Houot sur le bathyscaphe F.N.R.S. III pour prendre part aux plongées, au



*G. O'Byrne à gauche*



Japon, de la campagne de 1959.

Trois ans plus tard, le 26 juillet 1962, le lieutenant de vaisseau Gabriel O'Byrne commandait le bathyscaphe « Archimède » lorsqu'il descendit à 9.500 mètres dans la fosse des Kouriles au Japon, faisant de lui un des « hommes les plus profonds du monde ».

Après une brillante carrière dans la marine, Gabriel O'Byrne, digne de son grand-père est mort le 2 mai 2004 à Saint-Géry où il est enterré.

Henry O'BYRNE.



## Deux Tarnais au large des îles Kouriles avec « Archimède »

La grande presse s'est rejouie du succès de la récente plongée du bathyscaphe français « Archimède » à moins de 9.500 mètres au large des îles Kouriles, dans la « fosse » de même nom.

C'est avec grand plaisir que nous avons appris la présence de deux Tarnais à cette remarquable réussite, le lieutenant de vaisseau Gabriel O'Byrne et le maître-mécanicien Roland Raujol, tous originaires du canton de Rabastens.

Le lieutenant de vaisseau Gabriel O'Byrne est le fils du lieutenant - colonel Patrick O'Byrne, et le petit-fils du lieutenant de vaisseau Gabriel O'Byrne, qui commandait le sous-marin « Curie », lors de la première guerre mondiale et qui mourut des suites de ses blessures; son nom a été donné à une rue de Rabastens et son souvenir est pieusement conservé dans sa famille, au château de Saint-Géry, près Rabastens.

A sa sortie de l'école navale, celui qui est aujourd'hui l'un des héros des plongées vers les grands fonds, choisit l'arme sous-marine. Affecté au Centre national de la recherche scientifique (C.N.R.S.) il embarqua comme second du commandant Huot sur le bathyscaphe « F.N.R.S. III », et prit part à la campagne de plongées au Japon, en 1959.

Il participa ensuite à la mise au

point de l'« Archimède » et c'est ainsi que nous pouvons applaudir, aujourd'hui, à son nouveau succès.

Près de ce brillant officier de marine, trouve un autre Tarnais, Roland Raujol, de Conffouleux, près Rabastens.

Récemment promu maître - mécanicien, Roland Raujol sert sur le « Marcel-Le-Bihan », qui, en surface, s'occupe du bathyscaphe.

Au lieutenant de vaisseau Gabriel O'Byrne et au maître - mécanicien Roland Raujol, nous disons nos plus vives félicitations pour leur participation à cette brillante victoire du génie français.

Jean VANEL.

Sources :

Archives du Château de Saint-Géry.

« Ceux du Blocus » de Paul Chack - Éditions de France. 1928.

L'Echo de Rabastens - janvier 1962 - Article de Jean Cathala.

L'Echo de Rabastens - octobre 1964 - Article de Jean Vanel.

La Revue de l'Illustration du 13 février 1915.