

IV. — QUART DE NUIT

Embarquons à son bord, un peu après minuit.

La relève des hommes s'est faite à onze heures. 400 bâbordais ont regagné leurs hamacs et 400 tribordais les ont remplacés aux postes de veille. La relève des officiers vient d'avoir lieu à minuit. Sur la passerelle de navigation, Roussel, lieutenant de vaisseau, a pris le quart, doublé de l'enseigne Colbrant. Depuis huit mois que dure le blocus, ils font équipe ensemble et chacun d'eux connaît à fond les habitudes de l'autre.

Sur la passerelle arrière, celle de l'amiral, le lieutenant de vaisseau Fay, aide de camp, est de service, prêt à recevoir les nouvelles des croiseurs voisins et à leur transmettre les ordres du chef de l'escadre.

À six nœuds, le *Léon-Gambetta* se traîne, cap au Nord-Est, toutes lumières hermétiquement masquées. L'Italie, neutre encore, n'a pas éteint ses phares et, par le travers bâbord, le feu de Santa Maria di Leuca, éloigné d'une centaine de kilomètres, semble une planète scintillant presque à l'horizon. Tous les quarts d'heure, Colbrant prend le relèvement de la leur puis, s'enfermant dans la chambre de la timonerie, dont la porte éteint la lampe en s'ouvrant et l'allume en se fermant, il porte sur la carte la position du bâtiment qu'on est ainsi toujours prêt à envoyer par T. S. F. à tous, si d'aventure apparaissaient ces Autrichiens qu'on attend depuis 257 jours et autant de nuits. Le *Gambetta* manœuvrerait alors pour garder leur contact et rabattre sur eux les trois autres croiseurs et les torpilleurs français qui furent quelque part dans les îles Ioniennes. Aussitôt nos cuirassés, lesquels, en position d'attente, briquent le parallèle de Navarin, piqueraient vers le Nord, lourds et terribles, pour tout écraser.

Les jumelles de nuit du croiseur français balayaient l'horizon. Mais elles n'y trouveront rien. Les pièces sont chargées¹ : elles resteront

1. Quatre canons de 19 centimètres, douze de 16 centimètres et douze de 47 millimètres.

muettes... Les projecteurs sont prêts : on ne les allumera pas... Et c'est ainsi depuis des jours et des jours, et cela continuera jusqu'au moment où le croiseur fera son trou dans l'eau, sans avoir rien vu.

Dans sa chambre de veille de la passerelle, le capitaine de vaisseau André, commandant le *Léon-Gambetta*, passe toutes les nuits lorsque le croiseur est à la mer. Tout habillé, il est étendu sur un fauteuil avec, à ses pieds, le livre qu'il essayait de lire quand la fatigue l'a terrassé. Sommeil léger, inquiet, et que coupe le plus faible bruit. Le commandant saute alors sur ses pieds et, en quatre pas, a rejoint l'officier de quart. En paix comme en guerre, le commandant est toujours prêt à reprendre en main une situation qui peut, à toute seconde, devenir délicate et dont il est responsable, même s'il n'a rien fait pour la compromettre. C'est la loi de la mer. Le chef est toujours paré. De même que ses camarades des autres croiseurs, André accomplit son huitième mois de veille incessante. Sans ôter une seule fois son ciré ni ses bottes, il vient de passer le terrible hiver. Tel est le métier que l'on fait, dans la marine de France, entre cinquante et cinquante-six ans¹. Les capitaines de vaisseau anglais, eux, sont de dix ans plus jeunes.

Anglais ou Français, le commandant est, à son bord, l'homme qui a le plus dur métier, mais aussi le plus beau et, proprement, l'idéal de tout officier. Il commande à des hommes et asservit à sa volonté cette créature vivante, difficile et souvent capricieuse qu'est un bâtiment. Il lui donne toute son intelligence, toute sa force, toute l'expérience de trente années de services. Il en connaît la structure intérieure, comme le chirurgien connaît le corps de l'homme. Et le géant d'acier est devenu la chair de sa chair.

Dès le temps de paix, il l'avait tendrement préparé. La guerre pouvait venir. D'une seule âme, l'âme du commandant, d'un seul vouloir, le sien, les officiers, les hommes et le bâtiment s'élancaient...

1. Le commandant du *Léon-Gambetta* a 50 ans. Voici pour les autres croiseurs cuirassés, l'âge des commandants : *Jules-Ferry*, 50 ; *Ernest-Renan* et *Victor-Hugo*, 52 ; *Waldeck-Rousseau*, 54 ; *Edgar-Quinet*, 56.

La guerre est venue et les navires de France se sont trouvés aux prises avec le néant... Les semaines, les mois se sont passés en croisières sans but et sans fin. Comme tous ses camarades, le capitaine de vaisseau André feint de croire à un combat prochain. Mais il a fait remettre en place, dans sa cabine, les tapis et les tentures supprimés au début de la guerre. À son bord, personne n'a osé lui demander la raison de ce luxe inattendu et combustible, mais à un ami qui s'étonnait, André a répondu : « Mon cher, je tiens à aller au fond pour l'éternité dans un beau décor! »

À bord du *Léon-Gambetta*, chacun a la pudeur de ses préoccupations. La volonté de les taire est la raison du silence qui règne au carré des officiers comme à la table de l'amiral. Du reste, pour le sang-froid, la réserve et la haine des mots inutiles, le Toulonnais qu'est l'amiral Sénès rendrait des points aux gens de l'extrême Nord. Une seule fois, un officier a pu savoir ce qu'il pensait du travail en train. Le 13 mars 1915, son chef d'état-major et ami, le capitaine de frégate Somborn, nommé à un commandement, quittait le *Léon-Gambetta*. L'amiral le conduisit lui-même à la coupée. Arrivé là, donnant l'accolade à l'officier étonné, il lui dit à mi-voix : « Je vous fais mes adieux, Somborn, vous ne me reverrez plus. »

Mais reprenons notre quart.

Les idées sombres n'empêchent pas la veille intense. Surtout à tribord, côté par où devrait se présenter un assaillant adroit, afin de rester invisible, tout en plaçant le *Gambetta* dans le reflet lunaire.

Au milieu de la passerelle est un puits dont les parois d'acier sont épaisses de 25 centimètres. Ce puits débouche au centre du blockhaus cuirassé, poste de commandement et de direction de tir, d'où les circuits acoustiques et électriques, portant les ordres à travers le navire, descendent, par le puits en question, dont le fond n'est autre que le poste central des transmissions. À tout instant, l'officier de quart ou le commandant sont en liaison avec tous les compartiments de l'œuvre vive immergée qui, invisible, s'avance et contient le cœur, les muscles et les nerfs du bâtiment.

1. Journal personnel du capitaine de vaisseau Cuxac, commandant le *Jules-Ferry*.

aide de camp de l'amiral, songe avec un amer regret à ce 5 août 1907, où, comme jeune enseigne, il a commandé, sur la terre marocaine, ce détachement de marins du *Galilée* qui lui a valu d'être appelé, par toute la marine, le héros de Casablanca¹. Et le voici qui, ce soir, commente le message à voix basse, comme pour éviter de déchirer le silence presque angoissant qui enveloppe le croiseur.

Lentement, le *Léon-Gambetta* taille sa route à travers la mer argentée.

Les grandes surfaces toutes blanches et les ombres profondes, que dessine le clair de lune sur le pont et sur les passerelles, semblent les tentures de deuil d'un immense catafalque flottant.

V. — L'ATTAQUE

Qu'ils soient du type Holland, Lake ou Germania, les six sous-marins autrichiens vivant au début de la guerre, sont de pauvres rafiots de défense rapprochée. Ceux dont les numéros commencent à l'*U-7* sont tout neufs et venus d'Allemagne par tranches. L'un d'eux, l'*U-8*, a fait, dans la coque du *Jean-Bart*, la brèche que vous savez.

Piqués d'émulation, les vieux bateaux minuscules, malsains et bondés de rouages comme des boîtiers de montres, se lancent en des croisières impressionnantes. Les raids de 65 heures, de 88 heures n'étonnent plus que ceux qui connaissent les difficultés vaincues. Fano, Corfou, Paxo, voient furtivement émerger des périscoopes autrichiens.

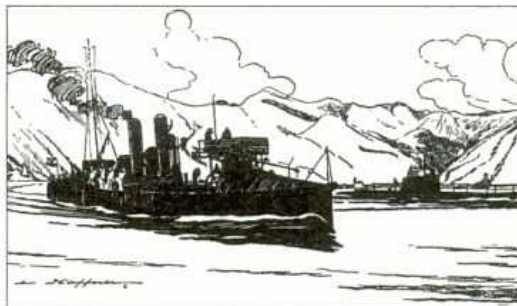
1. Le 7 août 1907, M. de Saint-Aulaire, chargé d'affaires de France à Tanger, télégraphiait aux Affaires étrangères : « L'occupation et la défense de notre consulat à Casablanca par les marins du *Galilée* est à coup sûr le fait d'armes le plus brillant qui ait jamais été accompli au Maroc. »

Il y a, d'ailleurs, sur le *Gambetta*, d'autres Marocains, et de qualité. L'amiral Sénès a, comme capitaine de vaisseau, commandé le *Du Chayla* et la division navale du Maroc de 1910 à 1913. Le *Forbin*, que commandait le capitaine de frégate André, faisait partie de cette division.

Là, sous les lampes dont les réflecteurs multiplient la clarté, qu'avive aussi l'émail blanc des parois, travaillent les robustes gars de la pelle et du ringard, les chauffeurs aux faces noires et suantes, les plus solides de tous et les plus joyeux, nonobstant leur certitude d'être les premiers noyés si le bateau accoste une mine ou reçoit une torpille. À l'allure de six nœuds, les deux machines latérales sont stoppées et celle du milieu est seule en route. Le bruit régulier, lent et berceur des tiges de pistons, des bielles et des manivelles invite au sommeil, que provoque déjà l'atmosphère lourde des fonds. Il semble que ce quart, que cette nuit ne finiront jamais, que le croiseur continuera de se traîner ainsi, sans arrêt et sans but... Pas un ordre ne descend au poste central, pas un message n'arrive à la T. S. F. Dans la chambre des tubes sous-marins, où les torpilles sont, depuis huit mois, chargées et prêtes au lancement, les hommes sont endormis. Pour eux, la guerre est aussi loin que pour ceux qui, dans les batteries qu'éclairent à peine de pâles lampes bleues, dorment tout leur saoul dans les hamacs qu'aucune houle ne balance.

Au carré des officiers, quelques attardés, descendus du quart à minuit lisent le communiqué de la tour Eiffel : « En Belgique, deux attaques allemandes débouchant de Passchendaele et de Brodeinde, ont été arrêtées par les troupes britanniques. L'ennemi a alors bombardé Ypres avec violence. Notre action se poursuit le long du canal de l'Yser... À Notre-Dame-de-Lorette, nous avons repoussé une attaque allemande. Sur les Hauts de la Meuse, la bataille se développe. L'attaque sur la tranchée de Calonne, signalée hier, a été enrayée par notre contre-attaque et l'ennemi a été rejeté. Il a alors attaqué plus à l'est, vers Saint-Rémy, visant manifestement à la reprise des Éparges. Un combat violent, précédé d'un bombardement intense, s'est engagé peu après sur les pentes est de cette position. L'attaque allemande a échoué. »

Ypres... l'Yser... Parages d'où sont parties, à l'adresse d'officiers du *Gambetta*, tant de lettres de camarades qui ont la joie d'être de la brigade Ronarc'h. Sur terre comme sur mer, la guerre traîne en longueur mais, là-bas, on lutte, on souffre, on vit... et on meurt en sachant pourquoi... Le lieutenant de vaisseau Ballande,



...Escorté par un vieux torpilleur.

L'*U-5* est un Holland construit à Fiume. Notre *Carnet des flottes de combat étrangères en 1915* le proclame « navire complètement manqué » et ajoute qu'on ne peut arriver à terminer ses essais. Quoi qu'il en soit, ses torpilles ont passé bien près de nos croiseurs-cuirassés, lors des majestueuses promenades des escadres de France dans l'Adriatique. Premier de tous, il a atteint Fano en décembre 1914. En 1915, on l'a vu sous Corfou en février et devant Paxo au début d'avril. Ensuite de quoi son commandant a été transbordé sur un sous-marin récent, tandis que l'*U-5* est passé sous les ordres du lieutenant de vaisseau Georg, chevalier von Trapp.

Le 24 avril, avant l'aube, il appareille de Cattaro pour chercher les Français dans le Sud, aussi loin qu'il pourra. À bord d'un petit sous-marin, le commandant ne peut dire un mot, ni faire un geste qui ne soient aussitôt saisis et commentés par tous. En cette première croisière, von Trapp veut conquérir la confiance de son second, le lieutenant de vaisseau Hugo, baron von Seyffertitz, et de ses quatorze sous-officiers et matelots. C'est à cette conquête qu'il songe tout en sortant de Cattaro, escorté par un vieux torpilleur prêt à refouler les sous-marins français qui, sans cesse, rôdent par là. L'*U-5* longe le littoral du Monténégro et de l'Albanie, régions pro-

pices à des rencontres intéressantes. L'aurore éclate de toutes ses lumières lorsque Antivari passe par le travers bâbord. Un hydravion de Cattaro survole le port monténégrin où tout est calme ce matin. La mer est déserte aussi loin qu'on la peut observer. À terre voici, soudain démasquées de l'écran d'une haute falaise, quelques humbles bicoques aux tuiles rouges, maisons monténégrines faites de pierres qui furent turques comme celles du fort antique et de la mosquée aux trois quarts écroulée que l'on voit sur un cap voisin. Cet ensemble misérable, que borde une crique ensablée, s'appelle Dulcigno. Avec soin, le second de l'*U-5* tient le point à jour, car cette côte laide et basse se prolonge par des hauts-fonds dangereux. Prudemment l'*U-5* s'en écarte, car des fumées d'herbes sèches en feu voilent les points de repère le long de la plaine lugubre et boueuse, qu'arrosent la Bojana et le Drin, dont les sables comblent peu à peu la baie de Saint-Jean de Média, échelle de Scutari d'Albanie. La rade est vide et le sous-marin passe sans insister.

À toute petite vitesse il fait route, avec un seul moteur à pétrole, afin d'économiser le combustible et de n'arriver qu'à la nuit au canal d'Otrante. Il a quitté la mer dalmate. Derrière lui s'estompent les pics de la montagne Noire et, sur sa gauche, la côte basse et comme noyée darde quelques promontoires rocheux : Rodoni qui semble un îlot, Pali qui a l'air d'une montagne boisée à quatre sommets, derrière laquelle apparaissent les murs crénelés de Durazzo qui vit passer les galères de Pompée et débarquer de vive force Robert Guiscard, en guerre contre Byzance, Durazzo que se disputèrent si âprement les Angevins de Naples et les Comnènes, et qui n'est plus qu'une cité putride où règne la fièvre des marais, un port misérable que battent les vents du Sud. Il est vide aujourd'hui, et l'on ne sait où sont réfugiés les dizaines de caboteurs qui le fréquentaient en temps de paix.

Une petite brise de Nord-Ouest soulève une houle qui fait doucement rouler l'*U-5*, dont le panneau du kiosque est seul ouvert. Le second du bord et le maître-torpilleur, patron du sous-marin, font le quart à courir. Parfois le commandant prend la place de l'un d'eux afin de ménager leurs forces. Pour l'équipage, le régime est plus

doux. En surface, sur un moteur, trois hommes en tout sont occupés. Les autres dorment ou prennent l'air sur le pont. Le calme est total car l'*U-5* est parmi les heureux de ce monde qui n'ont point la T. S. F. Hors de portée des signaux, le commandant est vraiment le maître...

Au soir, voici les falaises d'Otrante. Le sous-marin appuie vers l'Ouest, vers la côte italienne. La brise veille sans forcer. Une brume légère s'étend sur la mer à mesure que la nuit tombe. À minuit, le veilleur annonce : « Quelque chose dans l'Ouest ». — « Stoppez le moteur », ordonne Trapp. « Embrayez électriquement. » En bas, les gens réveillés s'affairent... Lentement, lentement, sans un bruit, l'*U-5* s'approche, toutes jumelles braquées sur une forme lointaine qu'on discerne dans la trace de lumière que fait la lune sur l'eau. « C'est un voilier », dit un timonier qui, de son métier, est pêcheur dans les îles dalmates. Trapp examine. Le brouillard estompe et déforme la silhouette... Le bateau à l'air de se présenter en pointe. « Est-ce l'avant, est-ce l'arrière qui est tourné vers nous ? — C'est l'avant, commandant, répond l'homme, je vois bien le grément, c'est une goélette franche. Elle ne fera pas beaucoup de route cette nuit. » De fait, la brise est tombée laissant, en souvenir, de légères ondulations berceuses. « La barre toute à gauche, ordonne Trapp ; gouvernez au Sud-Est. » Cette route éloigne délibérément l'*U-5* du voilier. C'est prudent car, demain, les croiseurs français le visiteront sans doute, et il ne faut pas qu'il révèle la présence du sous-marin.

À l'aurore du 25 avril, la petite houle est tombée. Le calme permet d'ouvrir tous les panneaux. Au-dessus de la ligne d'horizon d'une netteté parfaite, une fumée se montre vers dix heures du matin. Elle gît par le travers, à tribord. Une belle fumée, bien nourrie, bien noire, bien grasse, comme en font les Français qui gardent leur cardiff dans les soutes de réserve pour le jour de la bataille et consomment, en patrouille, du charbon de seconde zone. À voir son panache, celui-ci doit brûler du poussier... Tout en gardant en route ses moteurs à pétrole, l'*U-5* navigue en demi-plongée et court à peu près parallèlement à la fumée afin d'estimer la vitesse du bateau

encore invisible. Elle semble d'environ dix nœuds et le navire a dû changer de route car, au bout d'une demi-heure, ses mâts apparaissent au-dessus de l'horizon. Mâture haute et fine de grand croiseur.

« Aux postes de plongée », commande von Trapp. Moteurs électriques mis en route, ballasts remplis, le bateau s'immerge. On va chasser au périscope, ou, plutôt, à l'aveuglette car, avec le calme blanc d'aujourd'hui, la plus brève émergence de l'appareil optique est visible jusqu'au feu de Dieu. Les conditions d'attaque ne peuvent être pires. Et, tenez, le Français est encore à plus de 10 000 mètres du sous-marin et il a dû quand même voir quelque chose, car le voilà qui se met à zigzaguer... Inutile de s'acharner. Trapp appelle son second :

— Seyffertitz, prenez le périscope et regardez bien le Français au moment où il se présentera en pointe, cela ne saurait tarder car il embarde comme un homme ivre.

— Il y est, commandant. Je ne vois rien de spécial. Ah !... Pourtant... J'y suis... C'est la goélette franche...

Et, en effet, quand les quatre cheminées sont presque en ligne, leur ensemble et la masse des superstructures, des passerelles et des mâts dessine vaguement la silhouette qui, la nuit dernière, a trompé tout le monde. Von Trapp enrage d'avoir ainsi manqué l'attaque sous Otrante... Retrouvera-t-on l'occasion perdue ? C'est peu probable car on ne peut supposer que le croiseur français poussera l'insouciance jusqu'à retourner deux nuits de suite dans les mêmes parages.

Pourtant, le 25 au soir, l'*U-5* croise encore dans le canal d'Otrante. Le brise de Nord-Ouest s'est levée au crépuscule. Les nuages qu'elle entraîne cachent par instants la lune. Vers onze heures apparaît le phare de Santa Maria di Leuca. À minuit 26, le croissant d'argent, soudain démasqué, laisse voir la masse d'un grand bâtiment qui navigue sans feux... Croiseur français, sûrement... Dans le périscope, on ne voit rien, la nuit est trop sombre. Trapp décide d'attaquer à l'œil nu, kiosque émergé, en gardant deux tonnes de flottabilité, et met le cap sur le navire aperçu, qui paraît cingler vers le Sud-Est. L'Autrichien le prend en chasse,

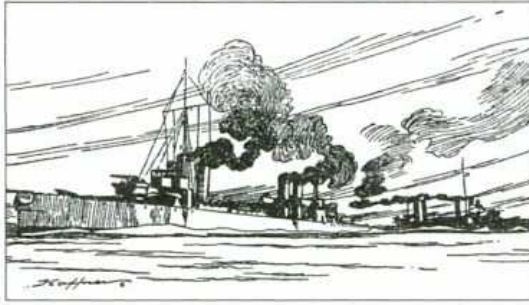
mais l'autre gagne main sur main. Attaque encore manquée. Trapp abandonne à trois heures du matin.

La poursuite a mis à plat les accumulateurs du sous-marin et le commandant décide de passer la journée du 26 stoppé, loin de toute terre, au repos. Les hommes ont besoin de se détendre. Depuis soixante heures ils travaillent en un vase clos, aussi encombré d'appareils qu'un capot d'automobile. Ils respirent de l'air qui a déjà servi et continue de s'user. Ils dorment sans hamac, n'importe où, à même la tôle, tandis que sur eux tombe en pluie la condensation des haleines. Ils se nourrissent de conserves froides, car la cuisine électrique dévore trop de courant, fait sauter les plombs et empest. Quinze jours de navigation sur les sous-marins récents sont moins durs que 48 heures à bord de l'*U-5*.

Pendant le repos, tout en rechargeant la batterie et vérifiant le réglage des torpilles, le bateau reste paré à plonger devant toute fumée aperçue.

En voici cinq qui surgissent dans le Nord, vers 4 heures du soir. Alerte ! Plongée rapide ! Terriblement longue en réalité, car l'*U-5* ne peut disparaître en moins de quatre minutes... Et les arrivants sont des torpilleurs français du type *Carabinier*, auxquels il serait malsain de se frotter. Mais au fait, que feraient-ils s'ils apercevaient le périscope ? Ils donneraient l'alarme sans plus. Contre les sous-marins en plongée, les navires de surface sont encore complètement désarmés. Un lieutenant de vaisseau de chez nous, Guiraud, vient d'inventer une grenade sous-marine dont on peut régler l'éclatement à la profondeur que l'on veut. Mais ces torpilleurs-là n'en ont pas encore...

Ils n'ont rien vu et bientôt s'effacent sous l'horizon. Le sous-marin émerge de nouveau. Le soleil va disparaître. Quelle route faut-il suivre en cette troisième nuit de chasse ? Avant-hier, l'*U-5* a rencontré un croiseur sous Otrante et, la nuit dernière, devant Santa Maria di Leuca. Le mieux, pense Trapp, est d'explorer ce soir les deux régions, en commençant par la plus proche. Leuca. Naturellement, l'*U-5* manœuvrera pour placer l'ennemi entre la lune et lui. Avec le calme blanc et le ciel pur, la veille sera facile.



Des torpilleurs type Carabiniere.

À grande vitesse, le sous-marin rallie la côte italienne pour se poster dans le Nord du secteur, puisque vers une heure du matin, la lune sera dans le Sud. Plus tard il piquera plus au large, afin de se trouver toujours en bonne position pour voir sans être vu.

Le voici à quelque dix kilomètres du rivage qu'on distingue dans le Nord-Ouest. À toute petite allure et toujours en surface, il navigue. Assis sur la margelle du kiosque, jambes pendantes à l'intérieur, Trapp et son second observent sans arrêt l'horizon du large. Face à la côte, deux veilleurs fouillent la nuit dans la direction de l'Italie. Ici toutes les volontés sont tendues vers la recherche de l'ennemi et les paroles sont rares qu'échangent les deux officiers.

Lentement les heures passent. D'en bas montent le ronron assourdi du moteur Diesel tribord tournant le plus doucement possible, le susurrement des ventilateurs qui expulsent l'air vicié et aspirent l'air frais et, de temps en temps, le cliquetis des pignons d'angles du gouvernail de direction que manœuvre l'homme de barre, attentif à tenir la route et les yeux rivés sur la rose du compas. Arrimés dans tous les coins où ils peuvent trouver place, les innocents – dix sur seize – procèdent à la mise à jour du carnet de sommeil. À la mer, il importe de n'en laisser jamais échapper une

Le Français est encore loin. Il vient vers l'assaillant invisible, mais si lentement que l'U-5 a tout le temps qu'il faut pour s'immerger, déterminer la route que suit l'adversaire et calculer le triangle de visée qui donnera la bonne direction de lancement, celle qui mènera les torpilles au but.

À l'extrême avant, Seyffertitz se tient près des deux tubes dans quoi sont allongées les torpilles, noyées dans la graisse. On ouvre les opercules, l'eau envahit les deux cylindres : les engins de mort sont dans leur élément, prêts à foncer...

Minuit vingt. Le croiseur est à quelque 4 000 mètres. S'il continue de naviguer à contre-bord de l'U-5, dans une dizaine de minutes le croisement aura lieu... et l'attaque. Mais voici qu'il abat sur tribord... Aurait-il vu ?

– À toute vitesse, ordonne von Trapp. La barre à gauche cinq.

Non, le Français n'a rien vu. Il arrête son embarquée à peu près cap à l'Est et présente ainsi, de bout en bout, son flanc bâbord... Trapp laisse venir son bateau sur la gauche jusqu'à faire une route qui converge légèrement avec celle du croiseur dont il s'approche ainsi peu à peu. Minuit 35. Le but est à environ 1 500 mètres.

– Qu'on soit paré pour les deux torpilles.

– Paré, répond l'officier en second.

– Attention aux barres de plongée ! Tenez l'immersion et l'assiette¹ à un cheveu près.

Encore cinq minutes à courir. Trapp ne sort plus le périscope qu'en des émergences brèves, craignant d'être trahi par le sillage.

Minuit 38. Le voici à quelque 600 mètres. Il faut maintenant, pour la visée finale, garder le périscope hors de l'eau.

– Moteurs le plus doucement possible, ordonne le commandant.

1. L'assiette est l'équilibre du sous-marin dans le plan longitudinal. Elle est nulle quand le bateau est bien droit, positive quand il lève le nez et négative quand il le baisse. En assiette positive la torpille lancée risque de faire surface et d'être vue, en assiette négative elle plonge et passe sous le but.

seule occasion... Lentement la lune gagne vers l'Ouest, lentement l'U-5 navigue sans bruit, presque sans sillage.

À minuit, le maître-torpilleur monte relever l'officier en second. Pendant une dizaine de minutes, Seyffertitz transmet à son remplaçant les éléments du quart. Puis, à mi-voix, s'adressant à son chef.

– Bonsoir, commandant. N'irez-vous pas vous reposer un instant ?

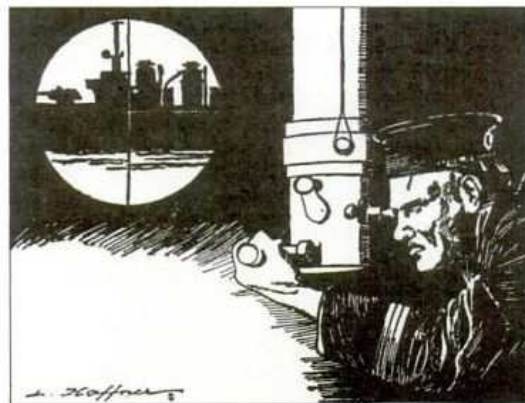
À quoi von Trapp qui, les jumelles aux yeux, fixe depuis plus d'une minute un point de l'horizon, répond froidement :

– Puisque vous descendez, Hugo, profitez-en pour rappeler aux postes de combat. Voici un croiseur français.

Puis, se penchant vers l'échelle, le commandant ajoute à voix plus haute :

– Postes de plongée ! Immersion 8 mètres !

En un clin d'œil, tout comme s'ils eussent été en alerte depuis des heures, attendant l'ordre, les hommes sont à leurs postes. De bout en bout du fuseau d'acier, resplendissant d'une lumière dont pas un rayon ne filtre au dehors, règne soudain une activité d'atelier en plein travail. À bord du vieil U-5, rien n'est automatique et la sécurité repose toute sur les hommes. On stoppe le Diesel et les ventilateurs, on embraie et met en route les moteurs électriques, on ferme tous les orifices qui, en plongée, feraient voies d'eau : panneaux, manches d'aération, évacuation des moteurs thermiques. On ouvre les prises d'eau et les purges des ballasts, tandis que les barreaux de plongée, attentifs aux manomètres de profondeur et au pendule d'inclinaison, manœuvrent les gouvernails horizontaux avant et arrière, vraies nageoires de l'énorme poisson, afin d'amener le sous-marin à 8 mètres, tout en le maintenant bien horizontal. L'orbite collée contre l'anneau de caoutchouc qui entoure l'oculaire du périscope, les deux mains accrochées aux manettes par quoi se hisse et s'oriente l'instrument, Trapp observe sa proie, tout en donnant, à mi-voix, les ordres de route et de vitesse. Le bourdonnement des moteurs électriques se fait de plus en plus aigu. Le sous-marin chasse son poste d'attaque...



Le fil touche la première cheminée.

Le silence s'étend, à peine chatouillé par le tic-tac des enregistreurs de plongée.

– Prévenez-moi si nous sommes lourds...

C'est qu'en effet, à petite vitesse, les gouvernails de plongée n'ont guère d'action et, si le bateau descendait, tout serait manqué. Trapp, homme de précaution, a pris soin de peser le bateau¹ dans l'après-midi.

Minuit 39 :

1. Pour la pesée, le bateau étant stoppé, on remplit les ballasts principaux, puis on règle la quantité d'eau à introduire dans de petits ballasts supplémentaires nommés caisses d'assiette pour que, à l'immersion de combat, le bateau soit en assiette nulle et en équilibre vertical, sans aucune tendance à monter ou à descendre. Cette quantité d'eau varie selon les poids embarqués ou débarqués et selon la densité de l'eau de mer.

Cf. *Ceux du blocus*, pp. 41 et 91.

– Commandant, nous tenons très facilement, déclare le chef de plongée.

Une minute s'écoule encore, infiniment longue pour tous ces hommes, dont un seul peut voir et comprendre.

Le périscope est maintenant calé à l'angle de visée, son fil réticulaire coupe, d'un trait vertical, le cercle de l'objectif, qu'illumine la clarté lunaire. Ombre noire très nette, le croiseur français s'engage dans le rond blanc. L'image de son étrave arrive au fil, puis le mât de misaine.

– Attention pour tribord !

Le fil touche la première cheminée.

– Feu !

Un souffle d'air comprimé, un ronflement bref, la torpille de tribord fait route.

– Attention pour bâbord !... Feu !

La seconde torpille est partie. Les bulles qu'évacuent les moteurs à air comprimé des fuseaux mortels, tracent sur la mer deux sillages tout blancs, deux lignes parallèles qui, l'une et l'autre, filent droit vers le *Léon-Gambetta*.

À bord du sous-marin, déjà les hommes amènent, derrière les tubes, les deux torpilles de réserve, pour le coup de grâce...

VI. — DEUX BRÈCHES MORTELLES

Vers minuit vingt, l'enseigne Colbrant croit voir, dans l'Est, comme une ombre sur la mer. Quelque fumée sans doute... Quelque cargo italien de Brindisi. Le lieutenant de vaisseau Roussel met aussitôt le cap sur le point en question.

Vingt minutes après :

– Capitaine, faut-il mettre à l'appel les baleiniers de visite ? interroge le jeune officier.

– Attendez, répond le lieutenant de vaisseau, je crois que votre fumée n'était qu'un nuage ou un banc de brume. En tous cas, je ne vois rien du tout. Laissons dormir...

Le téléphone est démolé... et bien d'autres choses. Voici le mécanicien principal Launay, de quart en bas à l'instant de la catastrophe. Il rend compte au commandant : la première torpille a crevé le compartiment des dynamos, supprimant tout éclairage, et la seconde a éventré la chaufferie avant, où étaient les chaudières en pression. La machine a stoppé toute seule. Plus de vapeur, plus d'électricité. Le cœur du *Léon-Gambetta* a cessé de battre...

– Eh bien ! mon ami, nous voilà propres. Faites, je vous prie, envoyer tout de suite le S. O. S., et notre point.

Ainsi parle, très calme, l'amiral Sénès qui survient, suivi de son aide de camp, le lieutenant de vaisseau Chédeville. Le grand chef ne s'est pas habillé. À quoi bon ? Il faudra nager dans quelques minutes... Le S. O. S. ne peut être envoyé, indique le lieutenant de vaisseau Fay, qui arrive du poste de T. S. F. La secousse du torpillage a brisé la grande antenne d'émission. Et puis, encore une fois, il n'y a plus de courant nulle part...

Des fonds du navire, deux rumeurs montent : celle de la mer et celle des hommes. L'Adriatique s'empare du croiseur, envahit, dans la cale, trois immenses compartiments dont les torpilles ont défoncé la paroi, l'eau, en se ruant, mugit son triomphe. Les hommes ?

Écoutez leurs cris, leurs appels : « Lumière !... de la lumière ! Éclairez les échelles !... »

Depuis la batterie haute jusqu'à fond de cale, le *Léon-Gambetta* qui, sans arrêt, sans rémission, se couche pour mourir, est plongé dans l'obscurité. Dans tous les compartiments : machines, dynamos, soutes, faux pont et batteries, c'est le noir absolu des boîtes hermétiquement closes. Dès la première torpille, les 400 bâbordais ont sauté à bas des hamacs. Dans les ténèbres, ils se mêlent, tout nus, à ceux qui étaient de quart en bas. C'est contre l'obscurité qu'ils se battent. Sentant le plancher de tôle s'incliner sous leurs pieds, ils cherchent les échelles qui les mèneront jusqu'au pont qu'éclaire la lune. Ils les trouvent d'autant moins qu'en certains panneaux il a fallu les supprimer, pour frayer un passage aux drisses des signaux de combat. La recherche est comme un

Une violente explosion, qui remplit la nuit attentive, l'empêche d'achever. Une colonne d'eau et de fumée, plus haute que le mât de misaine, s'élève à bâbord. Sa masse gris bleuâtre demeure un moment suspendue, puis retombe sur le pont avec un bruit de cataracte. Des débris noirs accompagnent sa chute et tout enfin se résout en de belles cascades blanches déversées dans la mer. Sur la passerelle, les visages sont trempés de gouttelettes salées. Le coup a frappé au niveau de la cloison qui sépare la chambre des dynamos de la chaufferie en activité.

– Alerte par bâbord. À 800 mètres, hausses bloquées...

Ainsi commande, de toute sa voix, l'enseigne Boisson, chef de la défense... à l'instant qu'une deuxième déflagration secoue à mort le *Léon-Gambetta* et dresse un mur d'eau et de tôles brisées le long de la carène, toujours à bâbord, légèrement sur l'arrière de la passerelle...

– Roussel, Colbrant, tâchez de repérer l'ennemi.

Tel est l'ordre du capitaine de vaisseau André qui n'a pas mis cinq secondes à rejoindre les officiers de quart. Il est habillé de pied en cap, boutonné, correct. Des deux mains, il a saisi la rambarde de la passerelle, car voici que, tel un taureau estoqué à mort, le croiseur se couche sur son flanc crevé, le flanc bâbord. Quinze degrés d'inclinaison tout de suite, puis un mouvement moins rapide mais régulier, qui ne s'arrêtera plus. André se tourne vers le blockhaus.

– Téléphonnez en bas de stopper la machine et de noyer les compartiments de tribord des quatre premières tranches.

Il espère que l'eau, ainsi introduite, équilibrera le poids de celle qui se rue dans les tranches de bâbord par les brèches énormes...

Du blockhaus, une voix s'élève :

– Commandant, la machine ne répond pas, le téléphone est démolé.

En vain, dès l'ordre donné par Boisson, les pointeurs de bâbord ont ardemment cherché l'assaillant, en suivant de l'œil, jusqu'à leur source, les grands ruisseaux d'écume blanche, trace des torpilles sur la mer. Rien n'a paru... pas même le bâton noir du périscope...

cauchemar atroce. Comment pourraient-ils s'y reconnaître, ces aveugles, alors qu'à chaque pas ils se cognent aux hamacs restés accrochés et se heurtent à leurs camarades, alors que sans cesse ils ont les jambes fauchées par les bancs et les tables qu'on accroche sous barrots¹ en dehors des repas et qui, décrochés par les torpillages, suivent la pente sans cesse accrue et glissent sur bâbord, mêlés aux gamelles jaillies des étagères et aux fusils arrachés des râteliers d'armes. Partout des collisions douloureuses, des blessures, des cris, des jurons. Des cales crevées, montent les gaz des explosions, arrachant les gorges... Les hommes vont-ils périr là, comme des bêtes prises au piège ?

Non, car voici des officiers.

Dominant les appels lamentables, des voix jeunes et assurées résonnent : « Du calme, mes enfants, je vais chercher ma lampe et je reviens vous éclairer, nous avons le temps », proclame l'enseigne Lefèvre. « Par ici, mes garçons, ne vous pressez pas », crie l'enseigne Seren, dont la lampe de poche éclaire l'échelle centrale de la batterie. Et soudain l'enseigne Amet², qui pense à tout bien qu'il ait à peine 21 ans, songe que huit hommes et un second maître sont seuls, abandonnés dans le compartiment très lointain de la barre de secours, parmi les épaisses ténèbres. Armé d'une lampe, il dégingole les échelles, arrive dans les fonds, où lugubrement se font entendre les cataractes mortelles, délivre les neuf isolés, les ramène sur le pont et retourne dans la batterie où il trouve en renfort, Chédeville, Ballande et l'enseigne Wachowski, lesquels, eux aussi, éclairent les coins obscurs et guident les matelots vers le pont, antichambre du salut.

Dans les cales du navire, seuls demeurent à présent ceux qu'aucune lumière ne saurait plus guider : ceux qu'ont tués les explosions, ceux qu'a noyés l'irruption de la mer toujours prête...

1. C'est-à-dire au plafond de chaque batterie, plafond dont les barrots d'acier sont les poutres.

2. Fils du vice-amiral Amet qui a commandé les canoniers-marins sous Verdun. Les poilus l'appelaient « le général des matelots » et le tenaient en haute estime parce qu'il ne quittait pas ses hommes.

Le *Léon-Gambetta* continue son effroyable culbute. Il est visiblement condamné. Il n'est plus que de sauver les hommes... si l'on peut. Sur le pont, l'arrivée des gens d'en-bas, vêtus ou non, que déversent les écoutilles, accroît le tumulte. En un craquement sec, le mât arrière se casse en deux. Mais la voix du commandant retentit soudain :

— Du silence partout !

À coups piqués suraigus, le sifflet du maître d'équipage répète l'ordre. André continue :

— Mâtez les bossoirs. Amenez les embarcations.

Sur le pont supérieur, la foule des ombres silencieuses se range alors, guidée par le capitaine d'armes Grall, aux ordres des officiers et des maîtres. Chacun besogne de toutes ses forces, pour la peau de tous. Dauch, capitaine de frégate, second du bord, dirige la manœuvre.

— En ordre, mes enfants, crie l'amiral Sénès, ne vous bousculez pas. Les embarcations pour vous tous. Nous, nous restons à bord...

Hélas ! Bien d'autres resteront. Le croiseur est déjà trop penché. Impossible de mettre à l'eau les canots...

Sur un bateau ordinaire, sur un paquebot, les embarcations sont suspendues par l'avant et par l'arrière, à des palans accrochés à des potences qui sont les bossoirs ou pistolets. En mollissant les garants des palans, les canots descendent par leur propre poids. Dès qu'ils flottent, on décroche et tout est dit... Même quand le bateau est en train de chavirer, on peut souvent réussir l'opération du côté où il penche. L'installation est pareille sur les navires de guerre tant qu'ils sont en rade mais, dès qu'ils appareillent, on ne peut laisser en place les bossoirs et les canots, lesquels obstrueraient le champ de tir de l'artillerie. Un croiseur posté à l'avant-garde doit, à tout instant, être prêt à ouvrir le feu de toutes ses pièces. C'est pourquoi les embarcations sont mises « aux postes de mer » à plat pont, encastrées dans des chantiers spéciaux qui les immobilisent, tandis que les lourds bossoirs d'acier sont démontés et rabattus. Il faut environ une heure pour remettre tout en place lorsqu'il fait grand jour et que le bâtiment est droit.

Les hommes s'acharnent, essaient quand même, les officiers éclairent leurs efforts inutiles. La bande du *Gambetta* est déjà trop forte. Il n'y a plus rien à faire... rien que nager, ou mourir.

Il est des gens qui prétendent qu'au lieu de périr ainsi, un commandant doit continuer de vivre pour servir son pays, qu'en obéissant à la tradition de la marine, le chef se montre inutilement héroïque.

Non.

Il n'y a pas d'héroïsme inutile. Plus que le défaitisme, l'abnégation est, pour les Français, contagieuse. Et puis, il ne s'agit pas de tradition, mais, simplement, d'un devoir, que le décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte définit en sept mots fort nets : « Le commandant quitte son bâtiment le dernier. »

Or, le naufrage est un événement brutal, rapide, parfois presque instantané, qui, souvent, se déroule dans les ténèbres et souvent par mauvais temps. Tandis qu'autour du navire agonisant, les embarcations, lorsqu'on a eu l'extraordinaire chance de pouvoir les mettre à l'eau, s'éloignent à force de rames pour éviter le terrible remous que fait le bâtiment à l'instant qu'il s'engloutit, tandis que, plus près du bord, des hommes nagent ou se cramponnent à des débris, comment serait-il possible de faire l'appel de l'équipage, de constater que tout le monde est sauvé ? Où sont ceux qui ne répondent point ? Ont-ils déjà quitté l'épave condamnée, ou sont-ils restés à bord, murés dans quelque compartiment lointain, dont la déflagration de la mine ou de la torpille a faussé la porte ? Parfois — très rarement — le navire succombe assez lentement pour que l'on puisse compter les survivants. Lorsque le destin accorde un tel sursis au colosse éventré, il laisse aussi aux officiers le temps d'obliger leur commandant, parfois presque par la force¹ à se sauver avec eux. Mais, ainsi qu'il arrive trop souvent, le capitaine n'a aucun moyen de savoir à coup sûr si tous ses hommes ont évacué et si le moment est venu où il a le droit de songer à son propre salut. Cette incertitude ne lui laisse pas le choix. Son devoir est de périr et cette obligation est la plus belle prérogative et, dans notre marine, l'honneur du commandement.

1. Cf. *Ceux du Blocus*, p. 238.

Mourir presque sûrement, car il n'existe à bord aucune ceinture de sauvetage. Ces appareils ne sont pas encore réglementaires sur nos navires de combat et il faudra la guerre sous-marine à outrance pour les y introduire. Les Anglais, eux, ont des collets de sauvetage en caoutchouc, que les matelots portent au cou, jour et nuit, et gonflent en cas de naufrage. Ces collets ont sauvé bien des vies aux Dardanelles et ailleurs et la marine française vient de les adopter. Un premier lot a même atteint Malte, mais on l'a aussitôt distribué aux bateaux les plus exposés : torpilleurs et sous-marins. Le *Léon-Gambetta* n'a pas un seul collet.

Alors, par-dessus les rambardes du pont, commencent de voltiger tous les morceaux de bois qui pourront aider les hommes à flotter : échelles de coupées, caillebotis, mâts d'embarcations et avirons, barres de cabestan, madriers des cibles de tir, cages à poules sont jetés à la mer.

Trois minutes à peine ont passé depuis le torpillage et le croiseur est couché de quelque trente degrés sur bâbord. Pour arriver à le redresser pendant la descente de quelques canots, il faudrait faire contrepoids au millier de tonnes d'eau qui ont envahi les fonds de bâbord, en se servant des quelque cinquante tonnes que forme le poids de l'équipage entier. Plaisanterie ! On essaie quand même. Il faut tout tenter. Au signal donné, les huit cents gradés et matelots grimpent la pente tous ensemble, la plupart à quatre pattes et passent de bâbord à tribord. Coup de roulis lent et comme hésitant... Dix secondes d'espoir... Puis, de nouveau, le croiseur s'abat...

Ceux des officiers qui ne sont point occupés aux embarcations rallient la passerelle. Lorsqu'ils passent au milieu des matelots, ceux-ci les regardent de toutes leurs forces, essayant de lire sur la face de leurs chefs le destin du bâtiment et le leur. Mais ceux dont le rôle est de commander demeurent impassibles. Depuis des jours, ils attendaient ce moment, prêts à le vivre en beauté, mais il se doit. Sur la passerelle, le commandant André cause à voix basse avec les lieutenants de vaisseau Puech et de Lesparde, l'un et l'autre habillés, chaussés, gantés. Que disent-ils à leur chef ? Est-ce un suprême adieu à cet homme décidé à ne point survivre à son navire ?

VII. — LES DERNIERS MOMENTS

Depuis le torpillage, cinq minutes ont passé.

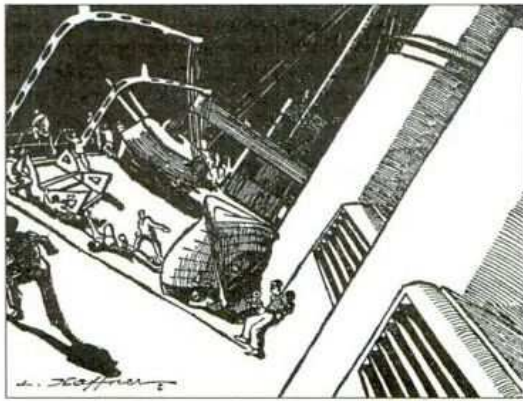
La bande atteint 35 degrés. Fébrilement on a débarrassé la grande chaloupe — douze mètres de long, six tonnes de poids — des légumes qui l'encombraient. Sacs de pommes de terre et de carottes ont roulé à la mer. Vingt hommes sont dans l'embarcation. D'autres, qu'éclaire Ballande, larguent les saisines. Alors, dès qu'elle n'est plus tenue, la chaloupe jaillit de ses chantiers en y laissant sa quille arrachée. Elle glisse sur la pente, chavire et s'écrase contre la troisième cheminée... Vingt hommes tués. La vedette à vapeur du commandant s'échappe, elle aussi, de son poste de mer, cogne contre une écoutille et va s'émietter contre la tourelle n° 8. Des cadavres jonchent la route qu'elle a suivie...

L'inclinaison commence d'être gênante pour les hommes. Le croiseur est tellement couché sur le flanc gauche que l'eau affleure le côté bâbord du pont supérieur, lequel domine la mer de huit mètres lorsque tout est normal. Le bateau n'en a plus pour longtemps. À tribord, déjà plusieurs hommes ont enjambé la rambarde et sont sur la cuirasse.

L'amiral Sénès a regagné la passerelle qu'il avait quittée pour encourager les équipes des embarcations. Près de lui, presque tous les officiers sont groupés¹.

Le commandant André, maintenant certain de son impuissance devant l'invasion de la mer, se tourne vers le grand chef qui devine la question avant qu'elle soit posée et acquiesce d'un geste. Dans

1. Voici la liste des officiers présents sur le *Léon-Gambetta* et qui ont tous péri : contre-amiral Sénès, capitaine de frégate Héraud, chef d'état-major, lieutenants de vaisseau Chédeville, Fay et Ballande, aides de camp, capitaine de vaisseau André, commandant du bâtiment, capitaine de frégate Dauch, second, lieutenants de vaisseau de Lesparde, Boyer, Roussel, Puech et Dubois, enseignes de vaisseau de 1^{re} classe Lefèvre, Prot, Bourguin, Wachowski et Boisson, enseignes de 2^e classe Colbrant, Seren, Amet et Jaillard, aspirant Liasse, commissaire principal Deligny, médecin principal Souls, mécanicien en chef Le Corre, mécaniciens principaux Lainay, Guérin, Paissac et Piriou, médecin de 1^{re} classe Guilguet, élève-commissaire Bunoust, abbé Julian.



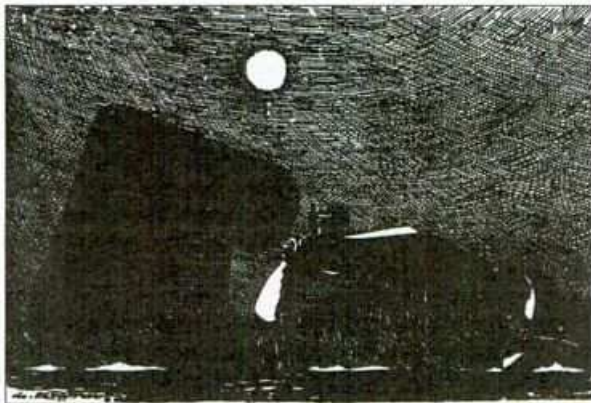
La chaloupe s'écrase contre la cheminée.

le silence, troublé seulement par le mugissement sourd et régulier de l'eau qui rentre et les détonations sourdes des cloisons qui cèdent, retentit l'ordre suprême :

— Allons, mes enfants, tâchez de vous sauver !

À quoi répond, poussé par vingt officiers sur la passerelle, un « Vive la France ! » qui, fort et clair, s'abat sur le pont et, tombant sur le cœur du capitaine d'armes Grall, est repris et renvoyé trois fois par sa voix puissante, sa voix qui déchaîne, en trois vivats sonores, celles de tous les hommes qui luttent pour leur vie¹.

1. En un livre paru en 1932, l'auteur ayant osé contester l'héroïsme des marins dont, affirme-t-il, je ne parle jamais, réservant mes pages aux prouesses des seuls officiers qui « accomplissent des prodiges », alors qu'au matelot « la guerre a paru une chose très calme », je signale ici que le rapport du commandant autrichien note que les vivats poussés par l'équipage du *Gambetta* ont été entendus à bord du sous-marin. Je pourrais farcir mes livres de notes prouvant la vérité de ce que j'écris. Mais, outre que cela alourdirait inutilement le texte, je crois m'adresser à des lecteurs qui me font l'honneur de me croire sur parole. L'opinion de ceux qui nient, ou qui doutent, m'importe peu.



L'homme se cramponne à l'hélice centrale...

ré, est plus confortable que le gouffre. Instinctivement, on retarde la prise de contact avec le froid atroce. Mais, subitement, la bande s'accroît encore et tous les objets, tous les appareils qui ne sont pas indestructiblement rivetés à leurs postes, balaiant le pont en une avalanche de fer et d'acier. Par dizaines des hommes tombent fauchés, assommés. À ceux-là la mort lente est épargnée.

Sur la passerelle, l'amiral Sénès, le commandant André et tous les officiers attendent, cramponnés aux rambardes, accrochés à l'épave mourante qu'ils ne veulent pas quitter.

C'est la fin... La bande s'accroît toujours. La muraille de tribord, celle qui a émergé, est maintenant à peu près horizontale. Des hommes tentent de s'y maintenir, mais ils glissent sur les herbes marines qui ont envahi la carène. Quelques-uns se cassent les reins contre la quille à roulis tribord. D'autres nagent. D'autres coulent à pic.

Et voici la neuvième minute. Le flanc tribord du croiseur est visible jusqu'à la quille. Les mâts et les cheminées entrent dans

« Chacun pour sa peau, les gars ! » — « Sauve qui peut ! » — « À la mer tout le monde ! » — « Saute dans le jus, Kerjégu ! »

Les gradés et les matelots ainsi s'encouragent. Quelques hommes sautent. La plupart hésitent. Comme pris de frénésie, des obstinés s'attaquent encore aux embarcations. La baleinière de sauvetage, seule gardée au bossoir, s'apique par le nez et s'émiette contre la cuirasse, assommant les matelots qui attendaient là le moment de sauter dedans. Et voyez ces huit hommes autour du canot 2, qui vient de chavirer contre la rambarde de bâbord, en se crevant le flanc aux angles des chantiers. Les huit dégourdis le font basculer : il tombe à l'eau d'aplomb par miracle et flotte. Bravo ! Voici enfin une embarcation de sauvetage. Elle peut prendre 58 hommes. 58 sur 600...

Sur le pont, à l'arrière, assis sur une écoutille et déjà dans l'eau jusqu'à mi-jambes, un officier a suivi des yeux le lancement bizarre du canot 2 qui maintenant est là, tout près de ce pont que la mer lèche comme elle ferait d'une plage à pente raide. Un second maître vient vers cet officier : « Monsieur le commissaire, embarquez avec nous dans le canot 2, on va essayer de s'en tirer. »

Le commissaire principal Deligny, officier charmant, spirituel, disert, d'une élégance raffinée et qui, s'il eût daigné, eût connu tous les succès mondains, sursaute un peu, comme si la voix du gradé avait brutalement interrompu quelque rêve... Mais, derrière le lorgnon, les yeux sont restés doux et clairs et la voix est très calme qui répond : « Merci, Guillou, je préfère rester ici. J'ai toujours été heureux sur le *Léon-Gambetta* », je n'ai aucune raison de l'abandonner. Mais partez, vous, faites vite ! » Et Deligny reprend sa rêverie, tout en fumant une cigarette, la dernière, celle du condamné... Un contre-torpilleur, ex-allemand, a été baptisé *Deligny*.

Tout près de là, à toucher la tourelle de 16 bâbord arrière, l'enseigne Jaillard et l'élève-commissaire Bunoust échangent des impressions...

Le reflet de la lune sur l'eau est maintenant piqueté de ronds noirs : les têtes de ceux qui sont à l'eau. Deux cents hommes peut-être... Les autres hésitent. Un bateau, même aux trois quarts chavi-

l'eau qui, brutalement, submerge le pont et interrompt le capitaine d'armes Grall qui a entonné le *Chant des Girondins* :

Mourir pour la Patrie,
C'est le sort le plus beau,
Le plus digne d'envie...

Le bateau pique du nez terriblement, mais l'invasion de la mer l'alourdit à un tel point que son arrière n'émerge pas. La passerelle est aux trois quarts noyée. On y voit toujours l'amiral, le commandant et les officiers, ombres tassées contre le blockhaus, qui les empêche de dévaler. Regardez la plus grande de toutes. C'est Chédeville, colosse barbu. Dissimulant une bouée-couronne en liège, il passe derrière l'amiral Sénès et brusquement, brutalement presque, capèle l'engin de sauvetage sous les aisselles du grand chef... à la seconde exacte où le *Gambetta*, achevant de chavirer, lance à la mer les dernières grappes d'hommes. Le voici la quille en l'air, la passerelle engloutie.

Un homme, le quartier-maître réserviste Le Blouch, est resté sur l'épave retournée, s'attendant peut-être à ce que le croiseur continue de flotter la tête en bas... Il se cramponne à l'hélice centrale...

Minuit cinquante. Sous les pieds du quartier-maître, le *Léon-Gambetta* doucement, presque sans remous, s'enfoncé l'avant le premier et disparaît.

De la mer montent les derniers vivats, haletants, poussés par des gorges que brûle déjà l'eau salée.

VIII. — LE CANOT 2

Le canot 2 peut prendre cinquante-huit hommes et les a reçus sitôt à l'eau. Tout autour grouillent les naufragés, les uns nageant vers lui, d'autres cramponnés à des épaves. Les plus adroits s'embarquent. Contre ses chantiers, le canot tout à l'heure s'est crevé, à bâbord, en trois endroits. Dans les fissures, on bourre des vareuses et des tricots. L'eau gagne quand même. Elle vient du fond de l'esquif, sous les corps de ceux qui sont couchés là et que cette douche ascendante ne trouble guère. L'un d'eux finit par tâter et, découvrant sous ses reins une source abondante, comprend et prévient : « Le



Le canot du Gambetta.

canot, Olivari lâche sa monture et embarque.

Chargée à couler bas, l'embarcation s'éloigne lentement. Quelques nageurs la rattrapent et s'accrochent. On ne peut les repousser, la moindre lutte ferait pencher et remplir le canot. Sans cesse il s'enfoncé davantage. À l'arrière, dans l'eau, une grappe de naufragés se fait remorquer. « Tassez-vous un peu, les amis, laissez-nous monter. » On se tasse et lorsque le dernier, le quartier-maître Cado, grimpe à bord après une heure de remorquage, le canot est chargé de cent huit hommes, cinquante de trop...

La mer à présent pénètre par les dames, qui sont les encoches ménagées dans le plat-bord pour le passage des rames. On écope à la demande. Gouvernant sur le phare de Leuca, toujours en vue dans le Nord-Ouest, le canot se paumoit à coups d'avirons prudents, discrets, feutrés. La moindre vaguelette le remplirait d'un seul coup. Par bonheur, la mer reste plate comme un miroir et le ciel clair fait prévoir le maintien du calme plat.

Mouillé à Syracuse quelques jours plus tard avec le *Courbet*, j'ai vu le canot du *Gambetta* et les marins qu'il avait ramenés. L'amiral de Lapeyrère a voulu savoir par quel sortilège cent huit hommes avaient tenu à bord. De vingt manières ils ont essayé de se caser. Sans succès. Une quinzaine de matelots restaient toujours en trop. Et pourtant c'était en plein jour et en pleine sécurité.

IX. — LES HEURES DE NUIT SI LONGUES...

Là où fut le *Léon-Gambetta*, cinq cents hommes flottent, accrochés aux épaves. Un point de ralliement les attire : la vedette de l'amiral qui, démarrée, a survécu au chavirement du croiseur. Cent cinquante nageurs l'assiègent et c'est à peine si elle peut porter vingt personnes. Elle a un pied d'eau dans sa cale. L'enseigne Bourguin en a pris le commandement, comme il est prévu sur le rôle d'abandon. Trente hommes déjà entourent l'officier, et le maître Coatmeur, patron de l'embarcation, essaie d'endiguer l'invasion. Pourtant voici un nageur, figure mince et fine, barbe blonde soignée, auquel le gradé tend la main...

nable est ouvert. » Le nable est le trou par où s'évacue l'eau de mer ou de pluie lorsque l'embarcation est hissée aux bossoirs. Mais allez donc chercher le bouchon du nable parmi soixante-dix hommes entassés, dont une trentaine sont allongés au fond, en deux couches superposées ! L'eau monte toujours et va les submerger. N'importe. Ils ne se dérangeraient même pas pour le sous-marin. D'ailleurs, le voici, ce sous-marin. Son kiosque vient d'émerger près de l'embarcation d'où jaillissent des insultes choisies que lui envoient les gars du *Léon*¹. Mais il ne faut pas donner, à ces sous-marinières, la joie de voir le canot 2 faire son trou dans l'eau. Un gabier débrouillard taille, avec son couteau, une cheville dans le mât de pavillon et obture enfin le nable. Pour écoper l'eau on a un seau et une boîte en bois. On est riche. On a aussi six avirons ramassés dans l'eau. Mais si le monde continue d'arriver on ne pourra pas s'en servir. Déjà quatre-vingts hommes sont entassés... C'est trop. La mer arrive à vingt centimètres du plat-bord. Si la houle se lève, le canot est fichu ! Du reste, je défie quiconque d'y insérer un homme de plus.

Un homme ? En voici cinq, en voici dix. Ils s'aplatissent, s'insinuent sous les bancs, écrasent ceux qui sont couchés là. Quatre-vingt-dix au lieu de cinquante-huit. Jamais on ne tiendra. L'eau n'est pas à cinq centimètres des fargues !

« Avant partout ! Ensemble et sans secousse ! » ordonne le premier maître canonier Lespagnol, qui a pris le commandement et gouverne pour se dégager de la foule. La lueur des bouées de sauvetage, que l'enseigne Wachowski a fait jeter à la mer avant le chavirement, montre des naufragés qui tendent vers le canot des mains suppliantes. Des officiers le regardent s'éloigner sans mot dire. Leur place n'est pas à bord et ils le savent. Et voici venir une étrange chevauchée. Le quartier-maître mécanicien Olivari est, depuis vingt minutes, à califourchon sur un bœuf qu'attire sans doute la vive lumière du phosphore de calcium des bouées. Arrivé près du

1. Les matelots se servent volontiers du prénom tout seul, tandis que les officiers préfèrent dire : « le *Gambetta* ». Il en va de même pour tous les noms de penseurs, d'écrivains et de politiciens si étrangement donnés à des navires de combat.

– Je sais nager, dit l'homme, je n'ai pas besoin de la vedette, je reste à l'eau...

– Viens donc, vieux, interrompt un matelot, puisqu'on t'appelle.

Or, le « vieux » est simplement un aide de camp de l'amiral, mais en chemise les grades s'estompent, et il répond :

– C'est le lieutenant de vaisseau Fay qui vous parle. Dites-moi seulement si M. Amet est à bord, je le cherche.

– Il n'y est pas, capitaine.

– Merci...

Fay s'éloigne, à la recherche d'Amet. Le lieutenant de vaisseau, âme et cœur d'élite, a discerné chez l'enseigne de vingt et un ans un cœur et une âme de choix. Il ne veut pas qu'Amet périsse tout seul, sans un ami près de lui. Il nage et cherche dans la clarté vague de la lune déjà basse.

Voici un autre officier que deux seconds maîtres. Le Corre, fusilier, et Calvez, charpentier, soutiennent et amènent à la vedette. C'est le capitaine de frégate Héraud, chef d'état-major, que tous, à terre comme à bord, aimaient pour sa douceur joviale. Il est à la limite de ses forces.

– Montez, commandant, lui dit Coatmeur.

– Non, répond-il, appuyant ses mains sur la lisse, je me repose seulement un instant, je suis fatigué...

Au vrai, sa corpulence appelle la congestion... Sous ses yeux des hommes embarquent... trop d'hommes. À quelque distance, le fusilier Paillier, assis sur une glissière d'embarquement du charbon, pousse des épaves vers les nageurs qui en manquent.

– Je rallie la vedette, lui dit en passant le premier maître infirmier Tulard ; viens-tu avec moi ?

– N'y allez pas, chef, répond Paillier, dans une seconde elle sera au fond.

Une seconde après, la vedette coule à pic, entraînant, bloqués sous le capot de sa machine, tous ses occupants.

Aux madriers, aux caillebotis, aux longerons des buts de tir, aux lambrissages vomis par les soutes crevées, les naufragés sont

cramponnés. Un mât de chaloupe en supporte quinze, mais il tourne à chaque instant sur lui-même, obligeant les malheureux à lâcher prise. Rares sont ceux qui peuvent se rattraper. L'équipage du *Gambetta* compte peu de bons nageurs.

Ceux-ci vont montrer ce que valent les marins de France. Jusqu'à la limite de leurs forces, ils vont se dépenser pour aider les faibles, pour maintenir sur l'eau ces officiers qui, jusqu'à la seconde du chavirement, les ont guidés et soutenus. Maintenant la parole est aux simples et aux forts, aux anciens de la pêche, à qui le dur métier a donné des souffles de forge et des muscles d'acier, à ces gradés de la maistrance aussi, que le long service a cuits, recuits et tannés, à tous ces vieux qui rajeunissent, comme par miracle, le jour de la bataille ou du naufrage.

À l'eau, nous retrouvons le capitaine d'armes Grall, dont la résistance égale le moral. Il nage, remorquant d'un bras le matelot Tutein qu'il installe sur une planche de ratier, renforcée d'un mât de youyou. Puis, avec l'homme qu'il a sauvé, il partage du biscuit ramassé sur l'eau et pressé comme une éponge. C'est ainsi que reviennent les forces, aidées surtout par le tonique suprême : une bonne chique faite de débris de tabac trouvés dans les poches du veston...

Tout près d'eux flotte un longeron de but. Dix-huit hommes s'y sont d'abord agrippés. À deux heures du matin, il en reste quatre sur le longeron et quelque deux cents sur l'eau. Les autres sont morts, exténués, sans un mot amer, sans une plainte, résignés. C'est la guerre, n'est-ce pas, et c'est le métier. Mais voici du renfort. Vers le flotteur se dirige le second maître Dréano, portant l'enseigne Seren qui agonise et mourra à trois heures, presque au même instant que Colbrant, son camarade, que le quartier-maître canonnier Mudès a soutenu jusqu'à la fin... Voici le quartier-maître Le Bail et le matelot Delarue. Tous sentent le froid qui monte. Pour échapper au fatal assoupissement qui vous fait ouvrir les doigts, presque sans qu'on le sache, ils lient conversation avec le lieutenant de vaisseau Boyer, le sergent d'armes Le Corre, le quartier-maître canonnier Galès et deux matelots qui occupent un espar voisin.

plonger sentent leurs vêtements, saturés d'eau et pesants comme des chapes de plomb, les entraîner impitoyablement vers le fond. Le froid, qui gagne jusqu'aux moelles, jette les malheureux dans une sorte d'inconscience, une agonie lente et discrète. Puis, tout d'un coup, les doigts lâchent prise et l'homme coule à pic, ou bien, si nul tissu ne l'alourdit, il reste à fleur d'eau, la tête immergée. Chaque mort déséquilibre le flotteur qui le portait et, du coup, un autre naufragé disparaît... puis un autre... Bien des madriers ne portent plus personne...

L'état de ceux qui vivent est une misère indicible. Ils crèvent de froid et luttent quand même. Ils regardent la lune... Vivront-ils jusqu'à son coucher ? Et, la lune disparue, tiendront-ils jusqu'à l'aube, jusqu'au moment où l'eau noire et glacée deviendra bleue en réfléchissant le ciel et se réchauffera sous la caresse du soleil, la caresse qui, sûrement, sauvera ceux qu'elle touchera ?

Un jour de décembre 1916, à Toulon, j'ai vu arriver sur mon contre-torpilleur, la *Massue*, Jean Le Gall, premier maître canonnier. Lorsqu'en 1911-1913 j'étais officier de tir du *Jauréguiberry*, Le Gall était chef de ma tourelle de 305 arrière. Canonnier de l'ancien modèle, il jonglait seul avec les gargousses que deux servants avaient peine à remuer.

— Commandant, j'étais sur le *Léon* et je voudrais vous dire...

Il fallait qu'il parlât. Ce récit, je comprenais que ce brave l'avait répété cent fois. Sa voix était sourde, sans éclat, il témoignait, simplement. Mais, en l'écoutant, je lisais, dans ses yeux, la lutte et la mort des hommes.

— Moi, commandant, ça n'a pas été grand-chose. Je suis fort et je n'avais pas beaucoup de peine à me débarrasser du tas de cadavres qui m'accrochaient. Il y avait aussi, tout autour, des pauvres gars qui gueulaient : « Maman ! » J'ai eu froid aussi, bien sûr. Très froid, surtout après que la lune a été couchée.

« Mais tout ça, ce n'est rien du tout. Seulement j'ai vu mourir M. Amet et puis M. Fay et j'y pense tout le temps. Je ne peux pas m'en empêcher. J'ai été voir l'amiral Amet, je lui ai raconté à lui aussi. M. Fay avait cherché longtemps son fils. Ils étaient amis tous

Et l'on suppose les chances d'un sauvetage assez prompt. Tiendra-t-on jusqu'à l'arrivée des secours ? Les optimistes voient déjà le canot 2 accosté à la côte italienne et des torpilleurs en route à 25 nœuds vers le lieu du sinistre. Les gens à idées noires affirment que l'embarcation coulera en route... Tous savent qu'à sept heures du matin tous les croiseurs en patrouille attaqueront le *Léon* par T. S. F. pour lui signaler leur existant de charbon et le nombre des malades. Sans doute seront-ils alertés par l'absence de réponse et appelleront-ils des torpilleurs à l'aide.

— S'ils viennent eux-mêmes, ils sont foutus, dit quelqu'un, voyez l'autre qui les attend...

De fait, à cent mètres du groupe, le périscope de l'*U-5* se faufile à travers les épaves et les morts.

Instinctivement on regarde plus loin, à l'horizon, comme si les sauveteurs devaient apparaître tout de suite...

Tiens, voici que Galès abandonne son espar. Il passe tout près du cadavre de l'amiral Sénès, soutenu par la bouée-couronne, et nage vers un malheureux qui barbote avec les saccades de l'homme qui se noie... Le quartier-maître, qui a reconnu l'enseigne Lefèvre, passe derrière lui, le saisit aux épaules et, nageant sur le dos, l'amène jusqu'à un mât de canot. Secours inutile. Les lèvres violettes, les yeux exorbités, les membres raidis, l'officier expire dix minutes plus tard, dans les bras du quartier-maître.

Galès alors s'accroche, lui quinzème, à une solide traverse. Deux heures après il n'a plus avec lui que le fusilier Paillier et l'infirmier Auduteau. Ces trois-là sont de fer. Ils finissent par fabriquer un vrai radeau où les chauffeurs Merlin et Morin les rejoignent. Un peu plus loin, le premier maître charpentier Sintic, que soutient une botte de foin et que la faim tourmente, sans doute, s'indigne avec véhémence à l'idée qu'on a fait des économies sur la gamelle du poste des maîtres. Vraiment, c'était bien la peine ! Quelques minutes s'écoulaient... la botte de foin ne porte plus personne...

Il semble que toute une nuit ait passé depuis que le *Léon-Gambetta* n'est plus... Et il est à peine trois heures du matin... Depuis longtemps, ceux qui ne se sont pas déshabillés avant de

les deux. M. Fay avait cinq frères qui se battaient sur le front. Son ordonnance nous l'avait dit. C'est curieux, l'ordonnance aussi avait cinq frères aux armées, alors ils en parlaient souvent ensemble. Donc, M. Fay, qui avait capelé une bouée-couronne, avait fini par retrouver M. Amet qui s'appuyait sur un aviron. C'était vers les deux, trois heures du matin. Ne les reconnaissant pas, je demande qui est-ce qui est là, et M. Fay, à son tour, s'inquiète de mon nom : « C'est tout de même drôle. Toutes ces nuits-ci, on a vu des commerçants en veux-tu, en voilà. On en a interrogé cinq ou six, et aujourd'hui on n'en voit plus un seul. Je n'y comprends rien, moi... »

« — Moi non plus, Le Gall, répond M. Fay. C'est d'autant plus étonnant qu'il passe toujours beaucoup de monde par ici. » Là-dessus, voilà les deux officiers qui se mettent à causer. De cela je ne dirai rien, car, quand les officiers causent entre eux, je n'ai rien à entendre de leurs paroles. Mais le froid se faisait plus dur et la lune baissait, baissait. Elle a dû se coucher vers quatre heures, on aurait dit qu'elle avait emporté le reste de chaleur et M. Amet est mort presque tout de suite en disant : « Je n'en peux plus ! Adieu, capitaine ! — Adieu, Amet, a répondu M. Fay. » Alors, M. Amet m'a dit : « Adieu, maître Le Gall ! » et j'ai répondu, mais pas facilement : « Adieu, lieutenant ! » Puis il s'est renversé dans sa bouée et est mort. Alors M. Fay a nagé un peu plus loin, et moi avec lui, et bien vite, tout d'un coup, M. Fay a passé... Et je suis resté tout seul, accroché à une barre de cabestan et à un mât de baleinière.

Ainsi a parlé Le Gall et j'ai su comment le jeune enseigne a vu venir cette mort qu'il ne craignait pas.

Car, tandis qu'en mai 1910 son père s'occupait de renflouer le *Pluviôse*, éventré par un paquebot devant Calais, le trépas des officiers de ce sous-marin déterminait la vocation navale d'André Amet. Et, dans sa dernière lettre, datée du 14 avril 1915, parlant de l'engloutissement, aux Dardanelles, de l'enseigne Comberousse, son ami, disparu avec le *Bouvet* : « C'est la plus belle fin que puisse avoir un marin, a-t-il écrit. Ne pleurez pas si je meurs ainsi. »

X. — VINGT-NEUF SUR CINQ CENTS

L'aube approche et, avec elle, les heures glacées, les heures qui achèvent tous ceux qui ne sont point bâtis d'un indestructible airain.

À cinq heures, le chauffeur Favre hisse sur une planche le commandant Héraud, à bout de résistance. À sept heures, on l'aperçoit encore... pour la dernière fois. Une heure plus tôt, le médecin principal Guilguet a hélé son premier maître infirmier : « Tulard, a-t-il dit, je n'en peux plus, je me noie... » et a expiré.

Aussi loin que s'étend la vue des quelques rares survivants, la mer est jonchée de cadavres. Les premiers maîtres Grall et Tulard, le second maître Calvez et le matelot Merlin ont rassemblé les éléments d'une sorte de radeau et tiennent le coup. Au milieu de tout ce hourvari, Grall n'a pas lâché une minute le cahier de rôles du *Léon-Gambetta*, grâce à quoi on retrouvera, sans erreur possible, les noms de tous les manquants. Un autre radeau a pour pièce maîtresse le mât de chaloupe qui a porté quinze hommes, dont treize ont peu à peu disparu. Coatmeur et un matelot sont encore là. Mais le soleil tape dur et, vers neuf heures du matin, le matelot commence de délirer. Coatmeur le maintient à grand'peine jusque vers onze heures. À ce moment, le fou plonge et disparaît.

Au même instant, meurt l'enseigne Bourguine, qui survivait seul des trente et un officiers qui ont formé l'état-major de l'amiral Sénès et du croiseur *Léon-Gambetta*.

Le sous-marin est toujours là. Il n'a pu songer à sauver des naufragés. Le poids des hommes pris en surcharge lui aurait interdit toute plongée et en aurait fait une proie sans défense pour le premier bâtiment français accouru. Peut-être attend-il les navires de secours pour les torpiller, ce qui serait de bonne guerre.

S'il en est ainsi, l'*U-5* attend en vain, car les secours viendront d'Italie et l'Italie est encore neutre.

À huit heures et demie, le canot 2 est arrivé à Santa Maria di Leuca. Tandis que les gens du village accueillent les cent-huit hommes du canot comme des frères retrouvés, le chef guetteur Sandri alerte par téléphone les autorités de Brindisi et de Tarente.

De Brindisi partent les torpilleurs 33, commandant Gorleri Gualgueri, et 36, commandant Viale. De Tarente, s'élancent les contre-torpilleurs *Indomito* et *Impavido*. Tous, à toute vitesse. Ceux de Brindisi arrivent les premiers sur les lieux du naufrage, où cinq cents hommes flottaient à minuit cinquante.

Vingt-neuf seulement vivent encore. Le 33 et le 36 en repêchent vingt-sept. Les contre-torpilleurs sauvent les deux autres. À nos hommes, dont ils seront bientôt des compagnons d'armes, les marins de Brindisi et de Tarente prodiguent les soins les plus délicats. À bord de ces navires les nôtres sentent battre le cœur chaud et généreux de toute l'Italie, ardente à les sauver aujourd'hui et demain à les venger.

Il reste à embarquer les cadavres. On en retrouve cinquante-huit. Sitôt reconnus, on les enterre à Castrignano.

Les autres dorment au fond de la mer. C'est, en temps de guerre, la vraie tombe du marin.

XI. — CITATION POSTHUME

Sénès (Victor-Baptistin), contre-amiral, commandant la 2^e division légère de la première armée navale.

« Officier général de la plus haute valeur. Très belle attitude pendant les opérations de sauvetage de l'équipage du *Léon-Gambetta*, exhortant au calme alors que la situation était des plus critiques et se laissant engloutir avec le bâtiment qui portait son pavillon. »

Exhumé en 1918 du cimetière italien, l'amiral Sénès repose à Toulon. Et, dans le port de Toulon, est un contre-torpilleur ennemi qui s'appelle *Amiral-Sénès*.

D'autres chefs sont aux Invalides...