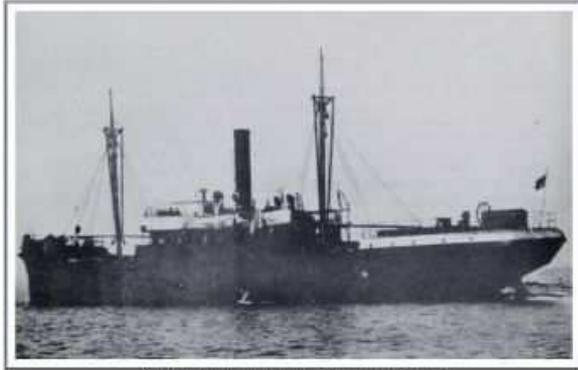


Fiche Maurice Marie Auguste LAFARGUE (1885 - 1967)

En 1917 Commandant le patrouilleur "MARGUERITE-VI", **Citation du patrouilleur MARGUERITE-VI à l'ordre de l'armée**

MARGUERITE VI
Patrouilleur



Source photo : <http://www.nvires-14-18.com/photo>

2 citations à l'Ordre de l'Armée et fourragère aux couleurs de la Croix de Guerre
Le patrouilleur **MARGUERITE VI**, commandé par le Lieutenant de Vaisseau LAFARGUE, appartenait à la division des Patrouilles de Gascogne.

Texte des citations à l'Ordre de l'Armée
(Journal officiel du 19 septembre 1919)

1^{ère} citation

« Attaqué le 16 mars 1917 par un sous-marin, afin de laisser celui-ci se rapprocher à petite distance, a subi son feu sans riposte et reçu à bord plusieurs projectiles dont l'un causa à la flottaison une avarie compromettant la sécurité du bâtiment. N'a ouvert le feu que lorsque, par suite d'un incident, les circonstances favorables qu'espérait son commandant, le Lieutenant de Vaisseau LAFARGUE, devenaient impossibles (citation du 17 septembre 1919) ».

2^{ème} citation

« Au cours de plusieurs engagements avec des sous-marins ennemis, l'équipage de la **MARGUERITE VI** a fait preuve des plus belles qualités de courage, de sang-froid et d'endurance. Sous l'énergique direction de son commandant, le Lieutenant de Vaisseau LAFARGUE a, en dernier lieu et dans des circonstances critiques, combattu pendant quarante-huit heures consécutives un incendie grave causé par le feu de l'ennemi et réussi à préserver cette unité, donnant un bel exemple de persévérance et de dévouement (citation du 29 août 1917) ».

Rapport concernant la rencontre du vapeur MARGUERITE VI avec un sous-marin allemand le 16 mars 1917 à 16h30, à onze milles dans l'ouest du phare de la Coubre.

Nous faisons route au S 15 E. avec des embarcées de chaque bord toutes les vingt minutes pour simuler un bâtiment craignant la torpille. A 16h30, l'officier en second, qui avait pris le quart à 16 heures, faisait l'embarcée convenue à gauche et venait du S 20 O. au S 50 E.

Sur la passerelle se trouvaient alors en veille : un homme à tribord, un homme à bâbord, un quartier-maître de timonerie et l'homme de barre.

A 16h35, le fusilier auxiliaire BEVEN se trouvant au bas de la passerelle à tribord avant, voit émerger le sous-marin et a à peine le temps de le crier à la passerelle qu'un coup de canon retentit, et une gerbe d'eau se produit à vingt-cinq mètres environ à tribord arrière.

J'étais à ce moment-là au pied de l'échelle de la passerelle, allant de tribord à bâbord et, en entendant le coup de canon, je n'eus qu'à me pencher pour voir la gerbe d'eau.

Le second crie : « Sous-marin, alerte tribord » et, la cloche sonnante, tout le monde gagne son poste.

Le sous-marin tira presque instantanément trois coups sur tribord :

- le premier coup à 25 mètres tribord AR. Les éclats perforèrent la coque et la dunette en bois ;
- le deuxième coup à tribord devant, un peu sur l'arrière du poste de T.S.F. Trou dans la coque et déformation à 70 centimètres au-dessus de la flottaison ;
- le troisième coup sur le pont aux pieds des trois mitrailleurs à leur poste dont, par miracle, personne ne fut touché, alors que la coque était largement perforée, la caisse à eau crevée, les doris derrière les mitrailleuses percés et criblés d'éclats.

Enfin, des éclats traversaient la chambre du servo-moteur et venaient malheureusement immobiliser la barre.

Ces trois coups furent tirés très rapidement. J'avais pris la distance du sous-marin : 1200 à 1300 mètres.

Etant donné sa route, dès le premier coup tiré, j'avais mis la barre à gauche pour le mettre dans le champ de tir des pièces bâbord.

Puis, voulant simuler une évacuation, je donnai l'ordre d'amener les embarcations, baleinières et doris. J'espérais ainsi qu'il cesserait le feu en voyant le personnel embarquer dans les embarcations, et pensais l'avoir à petite distance, en restant à bord avec les armements.

Dans ce but, le personnel du bord dont le poste n'était pas aux pièces, manoeuvriers, cuisiniers, chauffeurs disponibles... avait rallié le spardeck pour la manoeuvre des embarcations, sous les ordres du maître de timonerie TONARD.

Le doris tribord fut jeté à la mer et tenu amarré. Mais, pendant qu'on amenait la baleinière tribord, elle fut traversée en plusieurs endroits par des éclats provenant du troisième coup. Elle était à ce moment-là à hauteur de la lisse.

Comme je venais sur la gauche pour présenter bâbord au sous-marin, je fis tenir bon tribord et commandai au maître TONARD d'exécuter la manoeuvre à bâbord.

Mon abattée sur bâbord avait heureusement eu le temps de se commencer, quand le quartier-maître de timonerie de barre me prévenait qu'elle devait être engagée. Je l'envoyai immédiatement, avec le premier-maître de timonerie LE MEE, à mes ordres sur la passerelle, prendre les dispositions derrière pour gouverner avec la barre à bras.

Je criai à la T.S.F. de lancer un S.O.S. afin d'appeler les avions sur les lieux, comme cela s'était passé le mardi 13 mars, lors du torpillage du vapeur espagnol.

Malheureusement, deux des trois fils de l'antenne avaient été coupés par des éclats, et le groupe convertisseur, à peine démarré, stoppait brusquement.

C'est qu'à ce moment, venait d'arriver à bâbord un coup, le quatrième à la flottaison, le plus malheureux que nous puissions recevoir.

Il cassait, en effet, la prise de vapeur de la dynamo, enlevait le refoulement du gros thirion de service, crevait le refoulement du thirion alimentaire et de cale sur le pont, et enfin crevait les collecteurs d'évacuation du servo-moteur et l'évacuation à l'air libre, faisant à la flottaison une brèche d'environ quarante centimètres de côté par où l'eau envahissait la machine qui, par ailleurs, se remplissait instantanément de vapeur.

Instantanément, pressant l'avarie et perdant l'espoir de l'appâter par l'évacuation, je donnai l'ordre d'ouvrir le feu dès que le but serait dans le champ de tir des 47. Distance 1400 mètres.

Le personnel du spardeck ne pouvait en effet amener la baleinière bâbord qui avait été criblée d'éclats et dont les garants et l'entremise ayant été coupés, l'avant se rabattait intérieurement sur le spardeck.

Pendant qu'ils la repoussaient en dehors et disposaient des garants de fortune, un projectile éclatait au milieu d'eux, au-dessus de la chambre du maître mécanicien dont le plafond était largement ouvert, les éclats traversant et abîmant la chambre voisine.

Le maître de manoeuvre TONARD était alors blessé sur le devant de la jambe mais, par miracle, aucun des hommes n'était tué, tandis que la cheminée, la passerelle, le kiosque de navigation étaient perforés par les éclats.

L'officier en second me faisait prévenir qu'il ouvrait le feu derrière, l'ébranlement de la coque ayant fait entrouvrir la partie avant du sabord (les sabords arrière sont en deux parties), craignant d'être démasqué.

Le but était encadré de suite, couvert par les mitrailleuses. De notre côté, coup sur coup s'étaient abattus sur le bord dans un espace de quelques mètres, deux coups au poste de mitrailleuses bâbord AR, où encore aucun des trois mitrailleurs ne fut touché, continuant à servir leur pièce et à tirer avec un calme et un mépris du danger étonnant. Seul, le quartier-maître mécanicien BON employé au passage des munitions de l'arrière, fut légèrement atteint dans le dos. Puis, le coup du spardeck dont j'ai déjà parlé, et deux dans la machine, l'un à toucher le premier, augmentant un peu la brèche, et l'autre dans la soute à charbon.

Le sous-marin cherchait à s'éloigner sous nos coups, la distance augmentait : 1500 à 1600 mètres. J'eus l'impression de le voir atteint par des coups de 47 et il plongea.

Un avion arrivait sur les lieux venant du sud, de la mer, tandis qu'un dundee croisait du nord-est et qu'un vapeur espagnol qui venait de nord pouvait ainsi s'échapper route au sud, grâce à notre présence là, passant à terre de nous.

A ce moment, je n'étais pas certain d'avoir immobilisé le sous-marin. Je m'attendais dont à être torpillé et l'on veillait partout.

L'avion venant à passer près de nous, nous lui indiquions le point où avait plongé le sous-marin et il s'éloignait dans cette direction.

A mon grand étonnement, au bout de 6 à 7 minutes, le sous-marin émergea de nouveau sous la menace de nos coups, et combien différemment de la première fois où il avait surgi littéralement hors de l'eau, mais péniblement par à-coups, et cette fois ne tirant plus avec son canon.

Je résolus donc de l'aborder et, en même temps que je faisais rouvrir le feu, je criai : « A gauche 25 ». Le sous-marin avait en effet émergé au même point où il avait disparu et avec le même cap, la même position. Puis, je me précipitai sur le chadburn pour remettre la machine en marche à toute vitesse.

Par comble de malchance, le chadburn ne sonna pas, les fils de commande ayant été coupés par des éclats.

Je donnai l'ordre dans le porte-voix. Personne ne répondant, je craignis qu'il n'y eût des tués et envoyai le second voir. La vapeur sortait en effet par la claire-voie de la machine.

Le second revint alors, me ramenant le second-maître mécanicien PILOLOT, blessé dès le début et le visage en sang et qui, avec son personnel, dont deux hommes étaient également blessés, cherchait à lutter contre la voie d'eau, à localiser les avaries, en dépit de la vapeur qui rendait bientôt la machine inhabitable et qu'il leur fallut alors évacuer.

Il me rendait compte que la pression était tombée à deux kilos ; nous ne pouvions donc plus remettre en marche.

J'avais fait, dis-je, rouvrir le feu à 1700 mètres. Le premier coup de 75 fut légèrement long, cependant que le but était couvert d'éclats de mitrailleuse. Je criai : « 1600 mètres ». Un deuxième coup parti, et tout l'équipage eut l'impression du coup au but, la gerbe couvrant les éclats de mitrailleuses et le but.

Le sous-marin disparaissait alors brusquement. Tout l'équipage, dont l'enthousiasme n'avait cessé depuis le début de l'action, poussait alors un « hourrah ».

Un deuxième avion arrivait sur les lieux et le survolait peu de temps d'ailleurs. J'ai su qu'ils ont aperçu sur l'eau une tache noirâtre paraissant être de l'huile.

A 16h55, un remorqueur en vue se dirigeait de notre côté.

A 17h25, nous lui passions une remorque, lui disant de nous remorquer à La Pallice.

Le second-maître mécanicien m'avait rendu compte que le bâtiment s'enfonçait peu à peu et que tous ses moyens d'épuisement étaient avariés, les refoulements des trois thirions ayant été crevés.

Il se dépensait cependant sans compter, avec son personnel, et réussissait en les étranglant, et à l'aide de tampon de bois, à permettre d'épuiser un peu la machine, cependant que je mettais à la bande sur tribord en faisant transporter tout le matériel et charbon possible.

Pendant ce temps, l'officier en second, officier des équipages GESSIAUME, dont la conduite pendant le combat dut au-dessus de tout éloge, s'efforçait d'aveugler la voie d'eau à l'aide de matelas, madriers,...

Il était assisté dans cette tâche du maître de timonerie TONARD, blessé à la jambe au début sur le spardeck et des quartiers-maîtres de manoeuvre GRAVOUIL et JOUVEAU qui travaillèrent avec acharnement.

On passait également le paillet Makaroff à l'extérieur. Enfin, la brèche venait suffisamment hors de l'eau pour n'être plus dangereuse, ne laissant plus entrer l'eau qu'au roulis et avec les lames montant le long du bord.

Au moment où le remorqueur arrivait, un deuxième sous-marin émergeait dans l'ouest-sud-ouest de la Coubre à 6 ou 7 milles, sous l'horizon. Je tirai à toute portée permise par l'ouverture des sabords quatre coups de 75 pour appeler l'attention des avions qui étaient repartis.

Le personnel mécanicien ayant pu isoler le collecteur deux, je faisais remonter les chaudières en pression, afin de pouvoir rentrer par mes propres moyens.

Heureusement, car à 19h20, la remorque cassait. Pouvant alors donner quarante tours, je lâchai le remorqueur et fis route sur La Pallice où j'arrivai à minuit vingt.

La Marine Française en 1914 - 1918 - Citations à l'Ordre de l'Armée

J'allai aussitôt à terre téléphoner à Rochefort pour prévenir que je remonterais le lendemain à la première marée.

Toute la nuit, je fis pomper pour vider les ballasts et alléger le bâtiment.

A cinq heures, j'appareillai et fis route pour Rochefort où j'arrivai à 9h20.

En terminant, je tiens à rendre hommage à la conduite de tous mes hommes sans exception. A aucune minute, l'enthousiasme, la joie, et aussi le plus grand ordre n'ont cessé de régner sous l'avalanche littérale de coups qui nous ont assaillis en un très court espace de temps, huit coups de 88 dans un carré de dix mètres de côté à peine.

Je ne trouve pas de mots suffisants pour apprécier leur conduite, et je les remercie du fond du cœur de m'avoir ainsi secondé dans cette rencontre, qu'eux-mêmes ont attendue depuis deux ans avec tant d'impatience, sans découragement et avec une bonne humeur constante.

Par miracle, alors que les tôles du pont, la coque, les chambres, les baleinières, doris, le kiosque de navigation sont criblés d'éclats et perforés, largement par endroits, plusieurs brèches ayant cinquante centimètres de côté, et qu'on ramassait partout sur le pont des éclats d'obus, des morceaux de tôle, des débris de toutes sortes, aucun homme n'a été tué. Cinq seulement ont été blessés, heureusement peu gravement, et ont continué tranquillement à exécuter les ordres reçus.

Tous, depuis l'officier en second qui, avec un calme étonnant a assuré l'exécution de tous mes ordres, se portant à tous les endroits où sa présence était utile, se dépensant sans compter, les sous-officiers, quartiers-maîtres, jusqu'au dernier, ont fait leur devoir simplement, avec un dévouement, une indifférence du danger, et une joie calme auxquels je ne saurais trop rendre hommage.

J'ai l'honneur de vous adresser d'autre part en leur faveur, une liste de proposition de récompenses.

A mon arrivée à Rochefort, j'ai appris que, le même jour :

- A 14h30, le pilote *MARTHE YVONNE* avait été coulé à 5 milles S.S.O. de la bouée B1 du Matelier ;

- A 15h30, le pilote *CORDOUAN* était coulé à un mille S.S.O. de la position précédente.

Etant donné notre position à 4h35, à onze milles et demi dans l'ouest du phare de la Coubre et qu'à aucun moment nous n'avons rien eu en vue, il faudrait que ce bâtiment ait parcouru, en cinquante minutes de plongée, près de onze milles.

D'autre part, depuis le moment où le sous-marin disparut à nos yeux jusqu'au moment où un sous-marin émergea sous l'horizon à 6 ou 7 milles, il s'est écoulé vingt minutes ; il me semble difficile que le sous-marin, qui en sept minutes n'avait pu venir nous torpiller et était resté sur place, ait alors parcouru ce trajet en plongée.

Je crois donc à un deuxième sous-marin.

Enfin, sans aucunement affirmer que le sous-marin a été détruit, il ne me paraît pas osé de croire cependant qu'il a été atteint.

Etant données leurs instructions, la méfiance et la prudence que les sous-marins ennemis ont toujours manifestés, comment admettre que ce bâtiment ait commis la faute de ré-émerger sous nos coups dont un pouvait lui être fatal, s'il n'y avait pas été obligé, au lieu d'avoir employé ces sept minutes de plongée à faire route sur nous et à essayer de nous torpiller.

Presque tous les hommes du pont arrière, l'officier en second, affirmèrent qu'à ce moment là, son périscope était incliné et qu'il paraissait à la bande sur bâbord.

Moi-même l'ai vu, à ce moment là, émerger péniblement, par à-coups, et alors son canon ne tirait plus. D'ailleurs l'avenir nous apprendra s'il a eu des avaries.

Signé : LAFARGUE

Extraits du rapport de croisière du Lieutenant de Vaisseau LAFARGUE du 25 juin 1917

Le 17 juin 1917 à 15h35, la cloche d'alerte retentissait en même temps qu'un coup de canon.

Nous nous trouvions alors par 43°32' de latitude N. et 2°06' de longitude ouest Gr.

Je montai sur la passerelle et aperçus à 4 quarts bâbord un sous-marin en surface, cap à l'est. Je reconnus un mouilleur de mines du même type que celui qui nous avait attaqués le 16 mars dernier.

Il émergea et attaqua au canon dans les mêmes conditions et continua à tirer sans arrêt.

Je pris la distance initiale du sous-marin : 2500 mètres.

L'expérience du 16 mars m'avait montré la vulnérabilité de ma machine à bâbord où se trouvaient, non protégés par la soute à charbon, la dynamo, les pompes de circulation, refoulement du thirion, prises d'eau, etc.

Je cherchai donc à éviter le combat par bâbord.

Des pêcheurs espagnols, petits chalutiers à vapeur, se trouvaient dans les parages : deux, voisins du sous-marin, d'autres dans le nord-est de notre position. Les premiers coups tombèrent non loin d'eux, à 4 ou 500 mètres du bord.

Je vins donc à droite toute pour paraître m'enfuir et me rapprocher d'eux. Je présentai alors au sous-marin la hanche tribord.

Les Espagnols s'enfuirent immédiatement vers l'est et le sous-marin continua à tirer dans ces conditions.

Ayant mis le cap au nord-nord-est, j'avais stoppé et battu en arrière pour raccourcir la distance. Je commençai à faire siffler à coups précipités et l'on disposait les baleinières pour l'évacuation simulée.

Le tir du sous-marin, long au début, se raccourcissant, je fis en avant toute vitesse. Un des coups suivants tomba à bord, traversant les chambres de tribord, puis les autres devinrent courts, l'un de quelques mètres seulement, crevant la baleinière tribord, sous ses palans, tandis que le souffle de l'explosion projetait en l'air le quartier-maître GRAVOUIL, chef de l'équipe d'évacuation tribord et le matelot cuisinier HUGUES, qui furent légèrement touchés, mais continuèrent néanmoins à exécuter tous les ordres reçus.

J'avais stoppé dès que le tir était devenu court. Le voyant se rallonger et nous encadrer de nouveau, je battis en arrière toute vitesse.

J'exécutai ainsi ce mouvement de va-et-vient pendant 8 à 9 minutes, pendant lesquelles le sous-marin tira de 35 à 40 coups. J'ai pu, je crois, ainsi en éviter quelques-uns qui tombèrent bien près du bord.

Sept tombèrent alors à bord dont un, traversant l'hiloire du panneau avant de la cale avant, éclata dans cette cale.

Un autre, traversant le bordé à tribord par le travers des haubans, coupait précisément le tube conducteur et les câbles électriques donnant le courant à la T.S.F. où des éclats pénétrèrent.

Le chef de poste COMMISSAIRE, aidé du matelot mentionné LACOUR, était en train d'émettre un « Allo », qu'ils ne purent ainsi confirmer.

A 15h44, le sous-marin venait à gauche, mettant le cap sur nous pour se rapprocher. Il cessait alors le feu et paraissait approcher sans méfiance, tout son personnel sur le pont.

Je sifflais, battais en arrière doucement, et commençais à faire amener les baleinières pour l'appâter complètement, lorsque se produisit l'événement malheureux qui devait me faire abandonner le projet d'évacuation.

Après l'éclatement du projectile dans le panneau de cale avant, un dégagement de fumée s'était produit, indiquant un commencement d'incendie. Le matelot T.S.F. LACOUR, aidé du chauffeur LE DUFF, disponible et au passage des munitions, envoyait aussitôt dans la cale la manche d'incendie avant, tandis qu'on faisait mettre en marche le thirion.

Le chef de poste de T.S.F. COMMISSAIRE transportait la descente d'antenne du poste de T.S.F. avarié au poste de secours sur la passerelle.

Ne pouvant supposer que l'incendie allait se propager avec une telle violence, je laissai donc approcher le sous-marin, tandis que les hommes disponibles de l'avant dirigeaient leur manche sur le foyer d'incendie.

Le sous-marin se trouvait alors à 1700 mètres, lorsque tout à coup une fumée épaisse commença à sortir par les interstices du deuxième panneau de cale.

J'avais, dans la partie arrière de ce panneau, les munitions de réserve des pièces avant, projectiles d'exercice et de combat : 25 caisses.

Heureusement encore avais-je laissé en dépôt au Vergeroux 400 des 800 coups qu'une dépêche ministérielle récente nous attribuait, estimant qu'une telle quantité de projectiles, dans l'état actuel d'aménagement du bâtiment, pouvait être un danger en cas de torpillage.

Je jugeai donc la situation critique et abandonnai l'évacuation projetée, pour laquelle les gens étaient prêts à embarquer dans les baleinières.

J'envoyai tout le personnel disponible aux munitions, afin de faire évacuer celles-ci vers l'arrière, puis décidai d'engager l'action dans les meilleures conditions possibles pour en finir avec le sous-marin.

Je me rabattis sur lui, faisant brusquement à gauche toute, tournant sur place pour me présenter cap à l'ouest, avec le vent de la partie arrière (la brise venait du S.E.) pour ne pas être gêné par la fumée.

Je gagnai ainsi beaucoup de distance. Le sous-marin parut surpris et vint alors à gauche, courant parallèlement à nous, et ouvrant à nouveau le feu.

Il présentait alors une très belle cible à 1300 mètres. Je le laissai tirer 5 à 6 coups et recommençai à siffler pour le laisser en confiance.

Puis, certain d'avoir un bon résultat, les conditions paraissant excellentes : bon éclairage, belle cible, calme plat, je rectifiai les éléments de tir et fis ouvrir le feu. Il était 15h52, soit 17 minutes écoulées depuis le premier coup de canon du sous-marin.

Les deux premiers coups furent très légèrement courts. J'augmentai légèrement la distance, et alors le sous-marin fut immédiatement encadré et couvert par les éclats.

Le tir était parfait, la dispersion excessivement faible ; la plupart des balles des mitrailleuses portaient.

Le sous-marin parut touché par plusieurs coups produisant dégagement de fumée, puis il parut s'enfoncer par l'arrière, mâtant l'avant. Une fumée bleuâtre se dégageait à ce moment, sans doute un ballast de pétrole en feu.

Le sous-marin avait paru surpris et désemparé sous l'avalanche littérale de coups et d'éclats qui l'assailirent, et resta sur place, ne cherchant pas à fuir ou s'éloigner.

Le tir continuait avec régularité et précision, tandis que le sous-marin disparaissait lentement au bout de deux minutes. Quelques secondes après, il réapparissait, périscope très haut, cherchant à remonter sous les coups et essayant visiblement de revenir en surface.

J'émettais alors l'opinion qu'il lâchait ses plombs, lorsqu'on vit le capot s'entrouvrir ; peut-être cherchait-il à évacuer. A ce moment précis, presque en même temps arrivèrent 2 coups en plein capot ; le périscope lui-même, haut de plusieurs mètres, disparut du coup. Il était 15h55.

La pièce avant avait tiré 19 coups, la pièce arrière 18.

On déchargea un quart d'heure plus tard les deux coups restés dans les pièces : ce sont vraisemblablement les coups de canon que les pêcheurs espagnols, dans leur version de l'incident, ont déclaré avoir entendus après le combat.

Je m'occupai alors de l'incendie qui avait gagné avec une rapidité foudroyante, et mis le cap au N.O. pour me maintenir vent arrière. Un chalutier apparaissait en même temps, venant à notre rencontre et j'espérais qu'il nous aiderait efficacement.

On avait eu juste le temps d'évacuer les munitions sur l'arrière, et pour éviter l'encombrement dans l'échelle de montée, il avait fallu jeter à l'eau quelques caisses vides, mais il devenait bientôt impossible de se maintenir sur le pont envahi par les flammes et la fumée.

Le feu s'était propagé dans les barriques formant bourrage, barriques grasses ayant contenu du mazout et au sujet desquelles j'avais souvent manifesté quelque appréhension et de là, d'une part vers l'arrière dans les 4 grands cubes de bois goudronnés et calfatés bourrant la partie correspondante de la cale, d'autre part vers l'avant dans le filin d'un bord, les caisses à peinture de l'autre bord, tandis que les dromes de bois du pont, la yole, les étables à animaux, etc. étaient rapidement la proie des flammes.

Tout ce brasier incandescent donc, portait bientôt au rouge tout le pont et le bordé. Le premier s'affaissait par le travers du mât sous le poids des treuils, tandis que le bordé se déformait et rentrait à l'intérieur des deux bords, sous le simple poids des haubans.

Le *NOTRE DAME DE LA MER* nous avait accostés à 16h15. A 17h05, je lui donnai l'ordre de nous prendre en remorque par l'arrière et de faire route sur Saint-Jean-de-Luz.

J'avais mis à son bord deux de mes matelots T.S.F. pour transmettre un signal et faire une veille continue. Je demandai l'envoi d'urgence de pompes à Saint-Jean-de-Luz où j'avais l'intention d'essayer d'arriver.

Les remorques n'étant pas assez longues, le bâtiment manœuvrant difficilement, cassèrent bientôt.

Deux foyers principaux, formés uniquement de charbon demeuraient à l'arrière et à l'avant de cette cale.

Envisageant même la question de saborder le bâtiment à l'aide d'une grenade ou d'un coup de canon, on vit que cette solution n'offrait aucun avantage et je résolus de ne l'essayer qu'à la dernière limite.

Le commandant VICEL, faisait amener à ma disposition tous les moyens qu'il avait pu trouver sur place.

Une pompe à bras était installée à bord par l'Enseigne de Vaisseau ERNOUF, chef du service de l'arraisonement, et actionnée par des artilleurs qu'il avait amenés avec lui.

Au bout d'une heure d'arrosage, l'avant de la passerelle fut dégagé et il fut possible de se tenir sur la partie arrière du pont d'où deux de mes hommes, le matelot chauffeur VAUZILLE, bien qu'assez sérieusement brûlé au bras gauche dans l'après-midi, et le chef de poste T.S.F. COMMISSAIRE, commencèrent à attaquer le feu avec acharnement et un absolu mépris du danger.

Mais le charbon montant jusqu'au pont du poste d'équipage, on ne pouvait arroser la partie supérieure. Le pont du poste était lui-même porté au rouge vif.

Le maître mécanicien GUESNIER, modifiant heureusement les dispositions du tuyautage, refoula de l'eau dans la cale par le tuyautage d'épuisement malheureusement faible. C'est alors que le premier-maître mécanicien du *LABRADOR* descendit dans le panneau de cale avec un dévouement admirable, réussissant à se maintenir sur une planche suspendue, dans la fumée et la vapeur, se protégeant seulement le visage par un simple mouchoir mouillé et respirant à l'aide d'un tuyau en caoutchouc qu'on lui tenait d'en haut. Mais, du moins, put-il attaquer de là très efficacement la partie supérieure du charbon, et rendre bientôt possible la descente d'autres hommes de bonne volonté.

Je ne saurais trop rendre hommage à l'entrain et au dévouement de ce premier-maître qu'il fallut absolument forcer à plusieurs reprises à remonter prendre l'air et se reposer.

Il fut aidé dans cette tâche par son camarade, le premier-maître de manœuvre du *LABRADOR*, le premier-maître SIMON, commandant du *KERNEVEL*, qui était venu se mettre à ma disposition avec quelques hommes de son bord et fut assez sérieusement brûlé aux mains.

Puis par le personnel du bord, au premier rang duquel il faut placer le maître de timonerie PETTON, le chauffeur VAUZILLE et le chef de poste T.S.F. COMMISSAIRE.

Enfin, le personnel de la *ROSEMONDE*.

Le *NOTRE DAME DE LA MER* venait à son tour nous accoster et nous envoyait une manche.