



la charbon pour l'éteindre; on y parvient dans l'après-midi. Le dragueur « Bordeaux » ancré de Bayonne une pompe automobile qui entre en action à son tour.

Le temps semblant se maintenir au beau, le commandant décide d'aller échouer l'avant de son navire sur le sable pour hâter l'extinction de l'incendie dans cette partie de la coque.

Il faut 48 heures d'efforts conjugués de tous pour se rendre définitivement maître de l'incendie...

On ne sait ce qu'il faut admirer le plus, du stoïcisme discipliné sous les obus pour « appâter » l'adversaire, de la précision de la riposte ou des efforts surhumains de la lutte pour sauver — une seconde fois — le navire, volontairement exposé aux coups, et transformé en brûlot menaçant de sauter sous les pieds de ses hommes.

Ils ne l'en aimèrent que plus, leur « Marguerite-VI » ! Ces épreuves affrontées en commun avaient créé, entre eux tous, un merveilleux esprit d'équipe tel qu'ils voulurent continuer à servir ensemble jusqu'à la fin de la guerre.

Quelques mois après ce second engagement, le président Poincaré venait leur remettre discrètement la croix de guerre, au fond de l'arsenal de Lorient.



tôles du pont saignent et se gondolent. Le cargo amassé dans le port de Japonais, l'équipage procède à l'enlèvement des débris calcinés.



Le Commandant Lafargue, photographié sur sa passerelle.

Le 3 octobre 1917, M. Raymond Poincaré, président de la République, accompagné du ministre de la Marine, M. Chaumat, vient remettre à l'arsenal de Lorient, la Croix de guerre à la « Marguerite-VI » et féliciter l'équipage. Au premier rang, à gauche, on reconnaît le L.V. Lafargue et son officier au second, L'O.E. 2 Giesmanis.

Malgré le secret officiel, le bruit de ces aventures se répandit vite dans toute la Marine... et dans les ports, notamment aux Sables-d'Olonne dont quelques membres de l'équipage, comme son commandant, étaient originaires et où ils devinrent des héros populaires. C'est avec beaucoup de peine qu'ils apprirent que leur bateau, désarmé au fond du port de Dunkerque, était acheté, en 1923, par les Suédois, et cependant il allait susciter, chez ses nouveaux maîtres un attachement aussi touchant.

Parmi les membres du nouvel état-major se trouvait Marinus Larsson qui, embarqué, en 1924, en prit le commandement en 1928 et... l'exerça encore ! Sous les couleurs de la compagnie suédoise Svenska Sockerfabriks Aktiefablaget, ayant son siège à Malmö, et sous le nom de « Helle », l'ex-« Marguerite-VI » a continué depuis près de 40 ans à « briquer » pacifiquement les mers nord et ouest d'Europe.

Le 13 mars 1933 — presque 16 ans, jour pour jour, après son premier combat dans les mêmes parages, le « Helle » se présenta devant le port des Sables-d'Olonne avec un chargement de charbon.

Le pilote crut reconnaître l'ancien cargo-piège et le capitaine Larsson lui ayant demandé quel il agissait bien de l'ex-« Marguerite-VI », il le mit en relation avec la famille du commandant Lafargue, commandant, à ce moment-là, l'aéronautique navale à Bizerte.

On lui montra la photographie de guerre de son navire dont celle de la remise de la croix de guerre par le président Poincaré, ainsi que la médaille et la fourragère.

Cette visite et ces documents l'avaient tellement frappé qu'à l'occasion du cinquantième de son navire le capitaine Larsson a fait écrire par son armateur au courrier maritime des Sables-d'Olonne pour savoir ce « qu'était devenue la médaille ».

L'amiral Lafargue, mais au courant et touché de l'intérêt porté par ses propriétaires actuels au passé aventureux du vieux navire en a aussitôt référé à M. Le Bigot, délégué ministériel, et à l'amiral Nemy, chef d'état-major général. Le délégué ministériel a autorisé les armateurs à placer à bord du « Helle » un panneau « souvenir » sur lequel sont disposés les textes des citations de la « Marguerite-VI », une croix de guerre et une fourragère 1914-1918. En transmettant aux armateurs cette décision accompagnée de la copie des citations, l'amiral Lafargue y a joint des photographies, une croix de guerre, une fourragère et un « ex-libris » dédié représentant la « Marguerite-VI » en feu.

Il en reçut en remerciement un plat en argent sur lequel est gravé le « Helle » ex-« Marguerite-VI », une dédicace, ainsi qu'une lettre du capitaine Larsson lui disant notamment : *« Combat avec un sous-marin »*. « Je comprends que le 17 juin 1917 a été un jour très dur, très grave, mais aussi glorieux pour vous, amiral et pour mon navire. Désormais, le 17 juin sera la fête du navire, marquée par le grand pavois aux couleurs françaises et suédoises... Nous nous efforçons de maintenir le navire en bon état et nous y sommes parvenus puisque — malgré ses 50 ans — il a obtenu la première classe du Lloyd's Register après une visite minutieuse... »

L'attachement du capitaine Larsson, sa vie durant, à ce navire « pas comme les autres » est particulièrement touchant.

Embarqué comme second en 1924 et devenu capitaine en 1928, il a été intrigué par la vue de circulaires de canons non « défensifs » restées rivées sur les points, par les larges sabords ayant existé au droit de ses canons, par les placards obturant des trous faits par des obus dans l'épais bordé de fer, etc.

Ayant longuement médité devant ces témoignages d'un passé mystérieux, il a saisi l'occasion d'un transport de charbon aux Sables-d'Olonne, en 1933, pour enquêter sur cette période de la vie de « son » navire et a été frappé par les souvenirs d'aventures tragiques qui lui ont été montrés : photographies, morceaux d'obus allemands, hublots au verre fondu par l'in-



Arrivée à Bizerte, sur le dragueur « Marguerite », du Contre-Amiral Lafargue et de Son Excellence l'ambassadeur de Suède M. Minck.

ce... et, par dessus tout, le phéno de la remise de la « médaille » par le président Poincaré. Depuis, il n'a cessé de demander ce que deviendrait cette « médaille » lorsque le « vieux capitaine Lafargue » aurait disparu... Ces révélations l'ont attaché au navire au point qu'il n'a jamais voulu le quitter, sacrifiant, sans doute, la possibilité de commander un navire plus moderne de sa compagnie, et s'attachant à maintenir en état de navigabilité le vieux navire espérant voir arriver un jour à son bord cette fameuse médaille et... appelant sa petite fille Marguerite... Ignorant que, depuis longtemps, il aurait pu avoir l'autorisation qui vient de lui être accordée d'attacher « médaille », fourragère et citations...



Le C.A. Lafargue et le L.V. Labouche d'Hérouville, commandés du dragueur, sur le pont pendant la sortie en mer.

Il a écrit récemment à l'amiral Lafargue que « le navire est très considéré dans tous les ports qu'il visite » où il doit être aussi légendaire avec son demi-siècle d'existence que l'était le « bateau fantôme » du Golfe de Gascogne sous la flamme de guerre tricolore.

Le délégué ministériel à la Marine a écrit à l'armateur que l'amiral Lafargue lui ayant rendu compte de l'intérêt qu'il portait à l'histoire de l'ex-cargo-piège « Marguerite-VI » dont il fut le commandant, il tenait à lui dire combien il appréciait cette attention et l'en remerciait au nom de la Marine française.

« Une telle attitude, ajoutait le délégué ministériel, ne peut que resserrer les liens entre nos deux nations et montre que la solidarité et la tradition maritimes sont des réalités bien vivantes... »

Par ailleurs, conformément aux traditions de la Marine nationale, une décision du délégué ministériel en date du 12 juin 1939 accorde au dragueur « Marguerite » le droit de porter la fourragère et la flamme de béaupré aux couleurs de la croix de guerre 1914-1918, décernée à l'ancienne « Marguerite-VI ».



(1) Du 31 mars 1917.