En mer, résumé des notes de voyage d'un Combier - par Paul-Edouard, 1914 -

Introduction

Le texte qui suit a paru dans les numéros du 6, du 13 et du 27 mars 1919 de la Feuille d'Avis de la Vallée de Joux.

Rien n'était dit de l'auteur, ni en préambule ni en finale. On pouvait simplement découvrir que ce récit d'un auteur combier, était signé des initiales E.R. Les prénom et nom exact de cet auteur eussent pu ainsi être oubliés sans que personne ne puisse jamais les retrouver.

Ce serait sans compter avec la chance. Récit recopié probablement plusieurs fois dans le cadre de la famille et qui nous parvint, sous une forme dactylographiée, lors des fêtes du 500e des Rochat. Des lettres accompagnèrent cet envoi que l'on retrouvera en fin de volume. Signalons simplement ici que l'auteur était donc Paul-Edouard Rochat du Sentier, fils d'Antoine, boulanger, issu en conséquence de la grande famille des Charpentier ayant vécu longtemps aux Charbonnières avant que de s'éparpiller, dès après 1880, dans le reste de la Vallée et ailleurs.

Le texte qui suit n'est pas la transcription du texte tapuscrit, mais de celui qui parut en 1919 dans la FAVJ. Quelques virgules ont été supprimées.

Il s'agit d'un récit de haute tenue. Paul-Edouard Rochat savait manier la plume. Il eut pu nous donner bien d'autres récits de ce genre que nous n'en aurions pas été déçus. Mais il faut savoir se contenter, et savourer mieux encore, puisqu'il sera le seul dont il laisse une trace, ce voyage fait dans des circonstances bien particulières, où le danger rôde en permanence. Car les Allemands ont envahi la Méditerranée et l'Atlantique et tirent, si l'on en croit l'auteur, sur à peu près tout ce qui bouge, que cela soit civil ou militaire.

Les photos que nous avait prêtées Mme Hubert Testevuide n'ont pour l'heure pas été retrouvées. Elles figureront au terme de cet ouvrage si par hasard elles revenaient au grand jour entre ce jour 13 mars où nous mettons en place ce texte et l'époque présumée encore lointaine où il sera publié.

Nous vous souhaitons un bon voyage !

Les Charbonnières, en mars 2007

En mer *(Résumé des notes de voyage d'un Combier)*

Nous partîmes de Gibraltar le 2 mars 1918, par un soir sans lune. Appuyés sur le bastingage du navire, les passagers jetaient un dernier coup d'œil sur les mille feux de la rade et sur les lointaines lumières de la ville qui disparaissaient rapidement. Après une longue journée passée à bord dans le port, sous le chaud soleil d'Espagne, chacun était content de reprendre la mer, d'entendre à nouveau le ronflement et les trépidations de l'hélice et de respirer la brise fraîche venant du large.

* * *

Le départ de Marseille avait été comme sont tous les départs pour les destinations lointaines à l'heure actuelle : assez émouvant. Le *Gergovia* était à l'ancre au grand Quai des Anglais, presque à l'endroit où se trouvait feu l'*Esterel* en 1914. Le 26 février, le mouvement fut considérable à bord du *Gergovia* ; on embarquait les derniers colis, les passagers arrivaient avec leurs bagages, affairés, pressés, cherchant à caser leurs effets tant bien que mal au milieu du caravansérail maritime qu'était le pont du navire.

Le départ était fixé pour neuf heures. Sur le pont, des parents, des amis, se pressaient les mains, se disant un dernier adieu. Rien d'impressionnant comme ces départs de bateaux par les temps de piraterie que nous vivons. Plusieurs officiers français embarquaient avec nous ; le spectacle du désespoir de leurs épouses était vraiment navrant. Parmi nous, les civils, je remarquai un monsieur déjà âgé dont l'air ému me frappa. Sa femme était là aussi et pleurait, inconsolable.

Cependant l'heure du départ était écoulée depuis longtemps. Il paraît que l'un des deux canons que l'on venait de placer à l'arrière du navire ne fonctionnait pas normalement. Un servant était en train de limer à tour de bras l'arbre qui transmet à l'affût le mouvement vertical. En attendant, je fis le tour du navire et connaissance avec les passagers. J'échangeai quelques paroles avec le vieux monsieur et lorsque sa femme sut que j'avais déjà fait le voyage, elle me recommanda tant et si bien son « pauvre mari qui n'avait jamais voyagé » qu'il me fallut promettre de veiller sur lui.

La journée avançait et il était plus de 2 heures de l'après-midi lorsqu'un formidable coup de sirène déchira l'air. Tous ceux qui ne partaient pas descendirent lentement. A une demi-heure d'intervalle, un second, puis un troisième et dernier hurlement prolongé retentirent. Déjà les amarres étaient détachées, le grincement de la chaîne de l'ancre emplissait l'air. Un petit remorqueur lança un câble et doucement, tout doucement, le vapeur s'éloigna du quai. Des cris, des hourrah, des « bon voyage », des mouchoirs agités… Malgré tout, chacun est un peu ému et plus d'un essuie furtivement une larme en

envoyant un dernier adieu aux êtres chers que l'on quitte. Brusquement tout disparaît, le navire s'avance lentement entre les lignes de bateaux ancrés. Puis nous arrivons à la sortie du port. « Lâchez les amarres ! » Le remorqueur se range de côté, la vieille et unique machine du *Gergovia* est mise en mouvement et… en route.

Mais nous n'allons pas loin ; au bout d'une heure, nous stoppons. Ici doit être exécuté le tir réglementaire prescrit à tous les navires en partance. A 5 km environ, une bouée flottante apparaît à l'horizon comme un minuscule point noir, presque imperceptible à l'œil nu. Les canons sont pointés dans sa direction et le tir commence, d'abord imprécis et hésitant, puis promptement rectifié. Chacun suit avec passion ce tir pacifique et apprécie à son idée la valeur des pointeurs qui, le cas échéant, auront à protéger le vapeur ou le défendre des attaques de l'ennemi, du boche. Les résultats sont excellents et le contrôleur de la marine redescend dans son canot-automobile, satisfait du réglage des canons.

Le vapeur reprend la direction Marseille et va mouiller dans le bassin de l'Estaque pour y passer la nuit. Nombre de bateaux français, italiens, danois, hollandais, japonais, argentins, étaient là, attendant probablement la formation d'un convoi pour continuer leur route.

Le coucher du soleil fut superbe. Les montagnes avaient une teinte sombre qui contrastait étrangement avec la clarté du ciel. Au loin, à l'ouest, le Château d'If, avec ses murailles blanches, se détachait sur le bleu de la mer avec ses angles et saillants aigus, haut sur son fondement de rochers abrupts et minés par les eaux. Au nord, Marseille, des mâts innombrables, des clochers et, plus haut, sur la colline rocailleuse qui domine la ville, l'éclatante statue de Notre-Dame de la Garde, celle qui protège les marins et les navires contre les infortunes de la mer.

Le soir tombait. Les feux verts et rouges de la rade s'allumaient les uns après les autres. Dans le lointain, du côté de la mer, le puissant phare de St-André lançait dans l'espace la lueur de ses feux intermittents. La ville s'éclairait et, au-dessus, on distinguait une légère brume rougeâtre.

Le lendemain, à 5 heures, tout le monde fut réveillé par le roulement de la chaîne. On levait l'ancre. Déjà nous sortions du bassin et Marseille disparut bientôt. Un chalutier nous conduisit par la passe existant au travers du champ de mines sous-marines qui défend le port. A ce chalut est attaché une immense saucisse, ou ballon captif, qui inspecte, et cela le jour durant, la région voisine du port afin de signaler toute tentative offensive de l'ennemi. Plus tard, nous croisons deux dragueurs de mines et avons la bonne fortune d'assister au repêchage de l'un de ces engins.

La vie à bord s'organise. Les 20 officiers occupent toutes les cabines. Nous, les vulgaires civils, sommes entassés dans l'arrière de la salle à manger-salon, sur des couchettes disposées en gradins, juste sur l'hélice. Aussi, dès que le roulis se fait un peu sentir et que l'hélice sort de l'eau, ce sont des sauts dans toutes les directions et plus d'un se retrouve souvent dans la couchette du

voisin. N'importe, la situation est prise du bon côté et ce ne sont que rires et plaisanteries une bonne partie de la nuit. Personne ne « s'en fait », sauf peut-être le père Hureau, mon protégé, qui n'a jamais l'air bien rassuré. Dès le premier jour, toutes les mesures sont prises à bord. Chacun a son poste respectif et doit se trouver ou rejoindre tel canot en cas de torpillage. Au pied de chaque couchette, une ceinture en liège est disposée, prête à endosser. Les signaux de la sirène ont la signification suivante : un coup prolongé, sous-marin en vue ; trois coups brefs, au poste de sauvetage ; six coups brefs, abandon du navire. Les passagers sont avisés que des exercices de sauvetage vont avoir lieu incessamment et sans avertissement. La nuit, interdiction de fumer sur le pont et d'allumer une allumette, aucune lumière sur le pont du navire. Dans les cabines les hublots sont munis d'une triple fermeture et il n'est toléré qu'une bougie.

Toutes ces précautions, si rigoureuses semblent-elles, s'expliquent, étant donné la violence de la campagne sous-marine des Centraux au début 1918. J'avais même voyagé, quelques mois auparavant, sur un paquebot où il fallait se coucher à tâtons.

Le 28, nous naviguions au large de la frontière franco-espagnole. A midi nous étions réunis et en train de déjeuner. Boum… la sirène ! Chacun court à sa ceinture, l'assujettit en se précipitant à l'endroit désigné. Mais l'ordre ne règne pas, chacun hésite, se trompe de chaloupe, se dispute et ne veut rien savoir. Bref, heureusement qu'il ne s'agit que d'un essai…

L'appareil de T.S.F. est constamment en relation avec les stations de France et, à mesure que l'on avance, le capitaine reçoit les indications sur la route à suivre. Dans le lointain, nous apercevons les hautes sierras espagnoles ; les villes apparaissent puis s'éloignent et se succèdent. Nous doublons ainsi Valence, Alicante, Carthagène. Au Cap de Cata, je reconnus l'énorme paquebot à deux cheminées échoué que j'avais aperçu en 1914. Ces parages sont infestés de sous-marins en quête de ravitaillement et le bateau tient la terre de près et n'avance que prudemment.

Sur la plate-forme arrière, deux canonniers se relaient à 6 heures d'intervalle et fouillent constamment la mer avec leurs jumelles de marine. Dans les mâts, deux vigies veillent jour et nuit, l'une à l'avant et l'autre à l'arrière. Toutes les dix minutes, un léger coup de cloche retentit de la passerelle de commandement, à quoi les vigies doivent répondre également au moyen d'une cloche. Alors pas moyen de sommeiller là-haut !

De temps en temps nous apercevons quelque vapeur que nous tenons à distance, tout en envoyant le salut du pavillon suivant les règles de la politesse en mer.

Le 1er mars, au matin, deux rapides torpilleurs japonais passent tout près de nous, se dirigeant vers les côtes d'Algérie. Curieux bateaux que ces torpilleurs japonais dont la longueur est disproportionnée avec l'étroitesse de leur pont. Les marins du Levant sont habillés de blanc, propres, et nous échangeons de joyeux signaux amicaux avec eux. La vue sur l'Espagne est magnifique ; plus nous

avançons, plus les montagnes sont hautes. Les sommets sont couverts de neige et étincellent au soleil ; plus bas, on aperçoit la région boisée, puis enfin les terrains cultivés et fertiles du littoral méditerranéen jusqu'à la mer.

Dans le courant de l'après-midi, des troupeaux d'énormes marsouins s'ébattent autour du navire, plongent et replongent tout en avançant avec rapidité. Nous occupons notre temps à faire les cent pas sur le pont, à regarder les sondages exécutés deux ou trois fois par jour. Mon collègue, Salicetti, un corse avec lequel je me suis plus intimement lié qu'avec les autres, me raconte des histoires de son pays à faire dormir debout. Bref, le temps passe rapidement et agréablement pour qui sait comprendre la vie à bord et la conversation avec les vieux loups de mer qui ont couru la terre dans toutes les directions ne peut être qu'intéressante et instructive.

Cependant, nous approchions de Gibraltar et le second du bord nous ayant dit que nous y arriverions au point du jour, tout le monde fut debout de bonne heure le lendemain. Des deux côtés nous avions la terre et vaguement on apercevait les maisons de Ceuta. Au loin, en avant, le gros rocher se profilait dans la brume du matin, puis sa silhouette se précisa et les travaux de défense, les énormes canons, apparurent, braqués sur le détroit, l'air menaçant. Des formalités militaires obligent tous les navires à faire relâche à Gibraltar ; aussi, au lieu de passer directement, nous tournons le rocher et entrons dans la rade admirablement abritée, non sans avoir reçu la visite, au préalable d'un contre-torpilleur. Immédiatement le commissaire de la santé, la police et l'officier préposé au visa des passeports arrivent et commencent leur travail. Le dernier, un rasé, louchant de droite et de gauche, reluque mon passeport pendant deux ou trois minutes en me regardant en dessous. Peut-être sa reliure neutre ne lui convient-elle pas.

- Vous êtes Souiss ?
- Parfaitement, et Vaudois.

Il n'avait pas l'air convaincu et me regardait de côté comme si j'allais empocher son rocher et ses canons dans ma poche de gilet.

- Vous ne avé pas de appareil photographique ?
- Non.

Après un certain nombre de questions de ce genre, il passa enfin à un autre. Tout le monde se réjouissait de descendre un moment à terre, mais :

- Halte-là, les civils, eh ! les civils, on ne descend pas !

Et nous assistons philosophiquement au départ des militaires sur une jolie pétrolette.

La rade Gibraltar et les montagnes qui l'entourent offrent un joli coup d'œil. Des vapeurs, des voiliers de toutes les nations y font relâche. La ville s'étend en gradins sur la fameuse forteresse naturelle qui assure aux Anglais la maîtrise du passage ouest de la Méditerranée. Cependant, une journée entière sur un bateau ancré paraît bien longue et chacun est impatient de repartir. Le soir, nos militaires reviennent, nous apportant des cartes postales que chacun s'empresse

d’adresser à sa famille avant l’arrivée du commissaire du port qui voudra bien s’en charger. Comme celui-ci n’arrive pas, le navire part et chacun place ses cartes dans son portefeuille avec un soupir en attendant des temps meilleurs.

* * *

Le grand rocher se dresse sombre. De temps en temps, un point brillant jaillit de ses flancs, le projecteur balaie la rade, puis la mer, de ses rayons aveuglants. Puis trois, quatre projecteurs entrent en action, inspectent, fouillent, croisent leurs feux. Tout à coup il fait jour sur le pont, un des sillons lumineux nous a repéré. Un côté du navire brille sous l’éclatante lumière, l’autre est sombre. Le bâtiment ressemble à un fantôme ; cette illumination a quelque chose de sinistre. Brusquement tout s’éteint et l’obscurité la plus complète enveloppe toute la mer.

Au bout d’un moment, un nouveau torrent de lumière apparaît sur un autre point ; celui-ci est plus puissant et éclaire bien loin en avant de nous, à plusieurs kilomètres. Longtemps, longtemps dans la soirée, nous apercevons ces rayons fuyant dans la nuit. De temps à autre, surgit un torpilleur à quelques mètres de nous. Le vent emporte les sons du porte-voix. La région est explorée dans tous les sens par une foule de petits navires rapides autant que redoutables. Les flottes alliées veillent…

Le détroit est franchi. Là-bas, du côté de l’Afrique, nous apercevons indistinctement les feux de Tanger. Nous entrons dans l’Atlantique et le tangage et le roulis ne tardent pas à se faire sentir. Le vent se lève et chacun prend place au salon. Il en est qui jouent aux dames, qui écrivent leurs impressions de voyage, d’autres qui discutent, qui manillent ou lisent quelque livre à couverture illustrée.

Minuit arrive ; au dehors, on n’aperçoit plus rien. Nous regagnons les uns après les autres nos étagères où, bien que durement maltraité par le roulis, chacun s’endort au bout d’un certain temps.

Le lendemain, à 9 heures, exercice d’embarquement. Tout marche mieux et s’accomplit avec plus de méthode ; il faut dire que chacun sait qu’il ne s’agit que d’un essai et personne ne presse ni ne bouscule. Nous doublons Rabat et Mogador, puis Agadir, ville célèbre depuis 1911 par l’affaire de la *Panther*, la canonnière envoyée par l’Allemagne. Le « coup d’Agadir » et « celui » de 1914, sont deux événements qui marcheront de pair dans l’Histoire.

Vers les cinq heures du soir, nous apercevons les pylônes de la T.S.F. de Casablanca et, un peu plus tard, l’ancre est jetée dans la baie sablonneuse du même nom. Sur la rive, des maisons à l’européenne, à gauche, une kyrielle de cases à l’arable. La T.S.F. nous apprend qu’un sous-marin est signalé faisant route au nord du Cap Vert. Bien entendu, ce sont des bruits qui courent. Le capitaine, pourtant si complaisant pour expliquer et renseigner sur toutes choses touchant à la mer et aux régions que nous traversons. Se renferme dans un mutisme absolu sur les choses relatives à l’itinéraire du navire, aux ordres qu’il

reçoit et aux questions militaires maritimes. Après quelques heures d'arrêt à Casablanca, nous repartons direction ouest. Les endroits que nous allons traverser sont les plus dangereux et les précautions redoublent pour la nuit. Les Iles Canaries, dit-on, servent de repaire aux corsaires teutons qui veillent au passage les paisibles « cargos » pour assouvir sur eux les instincts de leur race.

N'importe, nous avançons. Le vent fraîchit considérablement et nombreux sont les passagers qui ne paraissent pas à l'heure du déjeuner. Le père Hureau, lui aussi brille par son absence. Sitôt après le repas, je me dirige vers les couchettes et trouve mon pauvre homme souffrant d'un fort mal de mer. Beaucoup de gens sourient lorsqu'on leur parle du mal de mer. A ceux-ci je souhaite seulement de ne l'avoir jamais. Ce qui est certain, c'est que M. Hureau était dans un état peu intéressant et geignait à fendre l'âme. Comme le sérum contre le mal de mer est encore à découvrir et qu'il n'existe guère de remède antipode, je le laissai seul après quelques mots d'encouragement. Nous doublâmes les Canaries dans la matinée du 5 mars. Nous apercevions de nombreuses barques de pêcheurs dans les environs. Notre commandant s'en défie. Au fait, il a peut-être raison. Les boches peuvent bien avoir une station de T.S.F. secrète aux Canaries, de même qu'une armée de pêcheurs-espions.

Vers les trois heures de l'après-midi, nous apercevons une légère fumée au loin puis, ensuite, un petit point noir. C'est un patrouilleur de haute mer ; au bout d'une heure, il est près de nous, fait le tour du navire qui s'arrête. Le capitaine du chalutier, saisissant son porte-voix, nous lança ces mots, en scandant bien les syllabes afin de rendre ses paroles plus distinctes à travers le bruit des vagues :

- Méfiez-vous d'un certain cargo capturé, camouflé et transformé en corsaire par l'ennemi. Tenez-vous à distance de tout navire. Redoublez de prudence. Méfiez-vous du Cap Jubil. Passez au large.

Le petit chalutier nous accompagna pendant deux heures, puis, ayant une mission urgente dans une autre direction, il vira et s'éloigna à toute vapeur. La vue de cette frêle embarcation, de cette coquille de noix, à peine plus grande que l'ancien Caprice du lac de Joux, ballottée et soulevée par chaque vague, me faisait une forte impression. Quelle vie fatigante pour ces 10 ou 12 hommes, toujours en éveil, en péril, naviguant des jours entiers, des semaines, sans trêve ni repos. Que d'endurance et d'énergie ne leur faut-il pas dans l'accomplissement de leur devoir, de leur tâche de policiers de la mer, héros obscurs et ignorés à qui, nous, Suisses, devons un hommage spécial pour les services directs qu'ils nous rendent.

Bientôt il disparaît, le petit navire. Où court-il si vite ? Est-ce un paisible transporteur qui l'appelle au secours contre les bandits ? Une de ces machines infernales dont le travail incarne si bien l'œuvre de ses détenteurs serait-elle signalée à son attention ?

Nous avons pris le large. Dans la soirée nous avons l'occasion de voir une foule de poissons volants dont quelques-uns viennent s'abattre sur le pont. Nous

approchons du Cap Jubil. Cette nuit, aucune lumière n'est autorisée, ni au dehors, ni à l'intérieur du navire. Sur la porte du salon, une note du commandant fait appel à la bonne volonté de chacun et rappelle que d'une petite imprudence de l'un peut dépendre la catastrophe pour tous. Par un temps sombre, explique-t-il, un sous-marin peut passer à quelques centaines de mètres de nous sans nous apercevoir. Il suffit d'une allumette pour lui révéler notre présence. En outre le capitaine engage chacun à se coucher habillé et de tenir sa ceinture prête, cela simplement à titre de précaution.

Tout le monde reste tard dans le salon. Personne n'a peur, mais quelque chose de grave plane dans l'air. De temps en temps, un passager sort sur le pont « pour voir » et faire quelques pas. La nuit est comme de l'encre, les vagues bruissent sous la poussée continue de l'étrave, les ténèbres ont un air de mystère et chacun ressent une étrange impression.

Minuit ! Nous rangeons le Cap Jubil.

Rien.

De guerre lasse, je vais me coucher tout en prenant les précautions nécessaires. Hureau râle sur son lit, indifférent à tout. Ayant trouvé la veille dans ma malle une jolie gourde en aluminium remplie de bon jus de cerises, je la tends à mon compagnon :

- Voyons, Hureau, un peu d'énergie, une gorgée de kirsch, du pur jus vaudois de par Begnins. Vous connaissez Begnins ?

Il n'est pas enthousiasmé, le pauvre homme, et se retourne en secouant la tête d'un air détaché des choses de ce monde. N'empêche que le lendemain il ne restait pas grand'chose de mon kirschwasser !

Le lendemain donc, nous étions déjà bien loin du Cap et personne n'avait vu même l'ombre d'un sous-marin. La traversée continuait dans de bonnes conditions et les plaisanteries jaillissaient à l'adresse des Gott mit uns. La matinée était fort belle. Les dunes de Mauritanie se succédaient uniformes et monotones. Tantôt le vapeur prenait le large puis, au bout de quelques heures, un coup de barre changeait la direction et nous faisait rallier la côte, ceci dans le but d'égarer toute poursuite éventuelle. La chaleur, sans être très forte, commençait à se faire sentir et chacun s'affubla du casque solaire. Sur le pont arrière, les conversations étaient animées, l'après-midi devait avoir lieu à bord un petit événement propre à rompre la monotonie de la traversée pendant quelques heures. Comme chacun le sait, il est d'usage que chaque personne de moins de 25 ans passant pour la première fois sous le Tropique du Cancer, subisse le *baptême du Tropique*. Grâce à la collaboration des deux dames du bord, la cérémonie promettait d'être amusante et réussie. Dans un coin, le lieutenant X confectionnait une vague soutane avec des vieilles voiles. Le major s'occupait du recrutement d'un bon orchestre. A une heure de l'après- midi, le cortège organisé se mit en marche et fit trois fois le tour du navire pour s'arrêter devant la passerelle du capitaine, le curé d'abord, les deux communiants, puis l'orchestre, violons, harmonicas, casseroles, etc., etc.

Bref, la petite plaisanterie réussit au mieux et lorsque ensuite les dames firent la collecte pour le vin d'honneur, les bourses se délièrent. Bientôt une partie officielle, animée autant que soutenue, s'engagea au salon. Les chants alternaient avec les récits et tout le monde était si gai que personne ne s'aperçut ni de la fuite du temps ni du départ soudain du capitaine. Il était exactement 3 heures de l'après-midi. Un des jeunes baptisés produisait en ce moment une chanson guère en faveur de Guillaume, lorsqu'il fut brusquement interrompu par la vive arrivée du second de bord.

- Tout le monde aux ceintures, tout le monde sur le pont !

Chacun resta cloué sur place, ne pouvant croire à la réalité. Tout à coup, trois canonniers sautent par la lucarne du plafond, renversent violemment la table et font sauter la trappe de la poudrière qui était dessous. Au même instant un long hurlement de la sirène, coupé par une violente détonation déchirant l'air. Ce fut la panique. Sans prendre le temps de courir aux ceintures de sauvetage, tout le monde se précipita sur le pont et de là aux embarcations. Les détonations se succédaient et d'immenses trombes d'eau soulevées par les obus nous certifiaient que ce n'était pas un rêve. Cependant, les obus tombaient à plus de cinq cents mètres derrière nous. Le premier moment de surprise passé, les plus hardis redescendirent sur le pont et, sachant que l'équipage du *Gergovia* était très limité (le vapeur voyageant à vide) chacun offrit spontanément son concours au second du bord. Huit des militaires descendirent immédiatement dans la soute pour intensifier le charbonnage et les autres furent disposés en chaîne depuis la poudrière jusqu'aux canons. Sans hésitation aucune, l'équipage avait rapidement installé les pompes et le matériel de sauvetage. Les poulies amenèrent les radeaux en tubes métalliques sur les côtés du navire et bientôt tout fut paré. Mon rôle fut des plus modestes. Le quartier-maître me remit une énorme lance d'incendie avec mission d'arroser copieusement tout l'arrière du vapeur. Bientôt 8 jets lancèrent des torrents d'eau sans relâche.

Tout cela s'était passé bien vite. Dans le lointain, à environ 10 km., un point noir qui, de temps en temps, jetait un éclair, c'était le sous-marin. Les coups se succédaient, admirablement pointés, mais nous étions hors de portée et les obus tombaient derrière nous, bien en ligne droite de notre navire au sous-marin.

La cheminée du *Gergovia* jetait des torrents de fumée noire. Seize homme, en bas, remplissaient furieusement les gueules béantes des foyers. Nos canons se taisaient. Leur tir était inutile, leur portée n'excédant pas 7-8 km.

Cependant, les obus se rapprochaient, les chaudières du vieux *Gergovia* étaient portées à leur pression ultime, mais la vitesse maximale ne dépassait pas 13 nœuds. Tous, nous voyions le moment où les projectiles nous atteindraient sans que nous puissions leur lancer un seul des nôtres. Si la nuit était plus proche, ce serait facile de les dépister, mais non, il n'est que quatre heures.

Les Boches, voyant l'inutilité de leur tir, cessèrent. Au filet de fumée que nous apercevions, nous voyions qu'ils poussaient leurs feux eux aussi. Les machines ronflaient et donnaient leur maximum. Mais l'ennemi gagnait du

terrain. Les dames furent conduites près des chaloupes et quatre hommes chargés spécialement de veiller sur elles.

Tout à coup, la canonnade recommença. Le premier obus éclata à 200 mètres, les autres plus près. La situation devenait sérieuse. A chaque détonation chacun se laisser tomber à plat ventre ; la rage était sur tous les visages, rage de l'impuissance. D'énormes colonnes d'eau s'élevaient vers le ciel, se rapprochant de plus en plus.

La T.S.F., dès l'apparition de l'ennemi, avait avisé la tour Eiffel qui, à son tour, avisa le poste de Casablanca. Puis, de cette dernière ville, on répondit qu'un torpilleur croisant dans ces parages se portait immédiatement à notre secours.

Et la canonnade continua, furieuse, endiablée. Les obus arrivaient maintenant à 150 mètres. Une seule ressource restait : virer, courir sus au Boche et engager le combat au canon.

Boum… une gerbe d'eau s'abat sur le navire, l'obus a éclaté à moins de 50 mètres. Les sifflement font baisser instinctivement les têtes, les obus tombent là… tout près…

Tout le monde se tait, personne ne murmure, personne ne se fait d'illusion sur l'issue finale…

Un cri du capitaine, le bateau vire de bord. A ce moment, un hourra, un hourra inoubliable s'échappe de toutes les poitrines. C'est cela, sus, sus au Boche, en avant…

Brusquement la canonnade boche cessa, plus un obus ne fut tiré. Au bout d'une heure le sous-marin avait disparu.

Mystère !

Se sont-ils rendu compte que nous pourrions tenir la poursuite jusqu'à la nuit ? Est-ce le manque de munitions ou d'essence qui les a forcés de suspendre leur œuvre criminelle ? Ou bien encore, est-ce l'apparition du torpilleur dépêché à notre secours qui les a mis en fuite ? Mystère !

Le voyage continua sur Dakar en ligne droite, à toute vapeur, de crainte d'un retour offensif de l'ennemi. Le 9, au matin, le Cap des Mamelles apparaissait, puis l'îlot de Gorée et, une heure plus tard, nous entrions en rade de Dakar.

(Longuement retardé par la censure).

E.R.