

C O P I E du RAPPORT de MER

Embarqué à Tunis à destination de Marseille 81 passagers, 368 tonnes de marchandises diverses, bagages, postaux et dépêches. Le 6 Janvier à 10 h 03 appareillé Canal. A 11 h 11 en route libre. Vent W N W (4) mer belle. A 15 h 38 pilote de Bizerte, accosté directement tribord à quai. Soapes franches durant la traversée. Embarqué à Bizerte pour Marseille 139 passagers, 25 tonnes de marchandises diverses, bagages. A 19 h 03, le 6 Janvier appareillé. Evité en baie de Sebra. A 19 h 50 en route libre. Vent W S W (4) mer houleuse. Le 7 Janvier à la passe de Bône. A 6 h 47 accosté en double des mahonnes à charbon. Charbonnage des soutes. Au départ de Bône il y a en soute 230 tonnes de charbon. Embarqué à Bône 29 passagers. Le 7 Janvier à 12 h. appareillé pour Philippeville. A 12 h 28 en route libre. Temps à grains. Pluie. A 17 h 17 à la Passe de Philippeville. A 17 h 39 emarré dans l' avant-port. Violent ressac. Embarqué à Philippeville 93 passagers, bagages et dépêches pour Marseille. Le 7 Janvier à 19 h 29 à la Passe. Temps à grains. Pluie, grêle, vent variable de S W (6) puis N W (7) mer grosse, tangage et roulis. Le 8 Janvier à 5 h 19 échangé les signaux avec Carbon et changé de route. Vent de W N W (7) mer grosse. Tangage violent. Paquets de mer. A 17 h 52 capté message du " Lamoricière " en avarie dans le Nord de Minorque P = L 40 ° 38 N. O = 4 ° 38 E. A 21 h 30 gouverné au N. 10 pour passer dans l' Est de Minorque afin d' arriver assez tôt sur les lieux où se trouve le " Lamoricière".

Le 9 Janvier vent W N W (8) mer très grosse A 3 h 35 doublé Del Ayre à 10 milles dans l' Est. Pluie, grêle, Echangé des messages radiotélégraphiques avec " Lamoricière " et relevé sa position à l' aide du radiogoniomètre ce qui le situe à 22 milles dans le N 55 E du Phare de Caballeria. Vers 9 heures aperçu le " Lamoricière ". A 9 h 57 manoeuvré et maintenu le " G. Gal Guydon " à 400 mètres au vent du " Lamoricière " suivant avis de ce dernier. La mer est très grosse avec rafales de W N W (7 & 8) Pris toutes les dispositions à bord pour recevoir les passagers du " Lamoricière " : filières à la mer, échelles, filets, radeaux amarés le long du bord, bouts de filin pour hisser les passagers, car la mer est tellement grosse qu' il ne faut pas songer à utiliser les embarcations. Vers 11 h le " Lamoricière " décide l' évacuation du bord. Manoeuvré pour passer sous le vent à lui. La tempête de N W (9) se met à reprendre. La mer est très grosse avec de violents rouleaux. A 11 h 40 la première embarcation du " Lamoricière " n' a pu être mise à la mer à cause du roulis et de la grosse mer et chavire. Les passagers se jettent à la mer et se accrochent aux radeaux lancés à la mer par le " Lamoricière ", les passagers sont hisés le long de notre bord avec difficultés et de 11 h 30 à 13 h le sauvetage de quelques passagers se fera malgré la violence du vent et la mer démontée. A 12 h 35 le " Lamoricière " s' enfonce et disparaît par L = 40 ° 00 N ; C = 4 ° 22 Est. Le paquebot " G. Gal Chanzy " est sur les lieux et continue le sauvetage: le " G. Gal Guydon " manoeuvrent avec difficulté et se trouvent près de terre, manoeuvré difficilement pour remonter au vent en faisant machines en arrière

.../

-2-

La mer est très grosse et envahit la tamisaille (compartiment arrière du servo-moteur) et mon charbon de route étant limité, laisse libre action au "G. Gal Chanzy" et au torpilleur français "Impétueuse" qui ne tarda pas à arriver sur les lieux du naufrage. A 13 h 35 réussit à remettre en bonne position le "Gueydon" mais l'état de la mer m'oblige à passer par le Sud de Minorque pour faire route ensuite sur Barcelone où j'ai demandé à charbonner.

Le nombre de rescapés sauvetés par le "Gueydon" se monte à 65 dont 27 passagers et 38 hommes de l'équipage. Je tiens à remercier les Commandants de la Marine FAHRE et DELASTRADE et leurs Officiers qui ont mis à ma disposition les équipes de marins et d'aviateurs embarqués à Bizerte et spécialement les matelots GUNVAL et COSTARD et le Second-Maitre BILLET qui n'ont pas hésité à se jeter à la mer pour accrocher et sauver des passagers. L'équipage du "Gueydon" a travaillé sans répit avec ardeur et courage pour coopérer au sauvetage : les Opérateurs PASQUALI et BECH n'ont cessé de transmettre ou d'émettre les messages de nuit et de jour. Je tiens cependant à signaler spécialement la bonne conduite des opérations dirigées par le 2ème Capitaine VALLERIAN et le Lieutenant CALIN. Je remercie le Médecin VERBOT pour les soins donnés aux blessés.

Suivant avis du "Lemoricière" j'ai filé environ 300 kilogrammes d'huile pour le protéger contre la grosse mer.

A 13 h 35 en route libre du Nord de Minorque. A 17 h 46 doublé Dartuch à l'5 vent d'W.N.W (4) Léger tangage. A 6 h 45 en vue de Barcelone. Le 10 Janvier 1942 à 8 h 35 pilote à 9 h 08 amarré sans incident à quai. Peages franches durant la traversée. Rien à signaler pour la contrebande et les clandestins.

Je signale que pendant les nombreuses manœuvres des machines faites au cours du sauvetage des rescapés du "Lemoricière" par violent roulis, la pression aux chaudières a été maintenue à la flèche grâce à l'énergie du Chef Mécanicien MOISSIARD assisté de tous ses Officiers Mécaniciens et du dévoué personnel machine et chaufferie. Je remercie le Lieutenant-Colonel HENRIEY, Commandant d'Armes à bord pour l'excellent maintien de la discipline parai ses militaires.

Pendant le séjour du navire à Barcelone, le 10 Janvier 1942, Monsieur le Consul Général CASTELLAU a tenu, lors de sa visite aux rescapés du "Lemoricière" à remettre à chacun sous-vêtement, vêtement et chaussures.

Embarqué à Barcelone 150 tonnes de charbon (50 tonnes de tout-venant + 100 tonnes d'anthracite) et 50 tonnes d'eau. Le même jour à 23 h 10 appareillé à l'aide de remorqueurs. A 23 h 55 à la passe. A 1 heure le 11 Janvier 1942 le Chef-Mécanicien me prévient que la pression aux chaudières ne peut se maintenir par suite de la qualité du charbon et qu'il serait nécessaire de retourner à Barcelone ne pouvant assurer la traversée jusqu'à Marseille avec un tan combustible. de 1 h 05 à 3 heures stoppé pour le vidage des escarbilles. A 3 heures mis en marche, machines à 40 tours

.../ (tout ce que les machines peuvent fournir). A 4 h 10 pilote à bord .
A 5 h 14 amarre péniblement babord à quai à l' aide d'un remorqueur. Déci
d' accord avec notre Représentant de débarquer le charbon et d' en embarq r
de meilleure qualité.

Pendant tout le voyage et le séjour dans
les ports, la ventilation des cales et entreponts à marchandises a été
rigoureusement observée.

Tel est mon rapport que je déclare sincère
me réservant le droit de l' amplifier si besoin est.

Barcelone, le 12 Janvier 1942.-

Le Capitaine : Signé: HEUNTEL.

Rapport de mer affirmé à Barcelone
le 10 et 12 Janvier 1942