

RAPPORT DE MER du 2^o Capitaine NOUGARET
en l'absence du Capitaine MILLIASSEAU

Je soussigné, 2^o Capitaine NOUGARET Gaston (Mle II595 Marseille) du paquebot "LAMORICIERE" armé à Marseille Equipage 122 hommes, déclare être parti d'Alger pour Marseille le mardi 6 Janvier à 17 h. avec 272 passagers et environ 330 tonnes de marchandises, bagages, dépêches, postaux, 2 cadres mobiliers, primeurs, le tout arrimé et saisi conformément aux règlements.

A 17 Heures, appareillé d'Alger. Vent de la partie Nord force 5 mer assez grosse, tangage. A l'issue du départ, exercice d'abandon pour les passagers, avec mise en place des brassières.

Le mercredi 7 passé BAJOLI vers 16h,30 les vents fraîchissent Nord (7) la mer grossit violent tangage, paquets de mer.

La Capitaine après S.O.S. du cargo "JUMIEGES" décide de dérouter pour lui porter secours.

Le Jeudi 8 Janvier 1942, j'ai pris le quart à 4 heures du matin nous étions en route sur Marseille. J'ai laissé le quart à 8 h.

Vers 14 h. le Commandant me fait appeler, le chef mécanicien ayant signalé que la chauffe devenait difficile par suite d'une rentrée d'eau par une porte de soute occasionnée par les violents coups de roulis lors du déroutement pour aller sur les lieux du "JUMIEGES" en perdition (je n'ai pas vu les manoeuvres effectuées car le Commandant ne m'avait pas fait réveiller). Je suis descendu dans la machine et j'ai constaté que les chaufferies étaient balayées par l'eau et gênant considérablement la chauffe. Avec le Chef mécanicien nous sommes remontés sur la passerelle. Il restait à bord 80 tonnes de charbon.

Le Commandant a fait appeler le Capitaine de corvette LANCELOT et prenant son avis et le nôtre, a décidé, vu le gros temps, d'aller se mettre à l'abri de Minorque pour mettre les chaufferies en état. Nous étions environ 60 milles dans le Nord. Le Commandant a fait préciser au Chef mécanicien de l'avertir lorsque la pression serait suffisante pour assurer la manoeuvre de changement de route. Nous étions à la cape et marchions environ 5 noeuds. Vers 15 H., le Chef mécanicien a signalé que nous pouvions manoeuvrer. Le vent de Nord a fraîchi (force 8) la mer est devenue énorme. Le navire est resté en position d'équilibre en travers du vent, la mer a continué à grossir, l'eau a envahi les chaufferies, et les violents coups de roulis, faisaient déferler l'eau qui entraînait du charbon et des escarbilles, en soulevant les plaques de parquet (je suis descendu dans la machine plusieurs fois sur l'ordre du Commandant). La chauffe devenait de plus en plus difficile. Les chauffeurs étaient obligés de faire la chaîne pour se faire passer les pelles tandis qu'assis dans l'eau, les sénégalais les soutenaient. Une chaîne avec des seaux a été établie pour vidanger l'eau de la chaufferie avant, tandis qu'un flexible était établi pour pomper l'eau de la chaufferie arrière dans la machine. Le Chef mécanicien voyant la pression baisser, la machine ne tournant que très lentement, a demandé de stopper pour conserver la pression pour les auxiliaires et la lumière. Le Commandant a fait stopper. L'eau gagnait toujours, le navire gité de plus en plus (10°) babord environ les roulis portant de 15 à 20°. Je demande au Commandant de mouiller un ancre flottante.

Vers 10h,30 pour essayer de faire monter la pression, le Commandant ordonne de descendre les madriers du pont des cheminées par la claire-voie. Efforts inutiles. La pression tombait toujours et la chaîne des seaux chaufferie avant fut stoppée car il n'y avait plus de pression, donc plus de lumière.

Vers 19h., le Commandant ordonne de faire une chaîne pour monter les primeurs du faux-pont 2 babord sur le pont promenade tribord, pour essayer de compenser la gîte.

Vers 20h,30, le Commandant m'ordonne d'aller me reposer jusqu'à 24 h. Au carré, M. CECCHINI insiste pour mouiller une ancre flottante. C'est mon avis. Nous remontons sur la passerelle. Le Commandant donne accord. Tous les matelots et maîtres du pont ont établi une ancre flottante avec la palier "Malkaroff" sur la panneau de la cale 1, sous la surveillance de M. CECCHINI et de moi-même. Nous éclairions avec nos lampes torches. Travail très dur car les forts coups de rappel du navire nous projetaient en abord. L'ancre fut mouillée par babord vers 0,h,30, le vendredi 9 Janvier avec 200 mètres d'aussière (nous avons fait ajust avec le fil d'acier au cas où elle aurait trop forcé). Le navire qui avait cap au Sud.65.W. tient un cap 10° plus au vent et paraît moins souffrir, les coups de roulis sont moins violents.

Vers 4h, la mer grossit poussée par le vent NNW. Demandé au Commandant d'affaler les ancres pour essayer de redresser le navire cap au vent. Refus, car il craint de crever la coque. Le Capitaine de corvette LANCELOT est de son avis.

Le Commandant ordonne le jet à la mer des primeurs tout en conservant le chargement à tribord. Deux chaînes sont établies, une qui jette, l'autre qui continue à monter les cageots sur le pont promenade tribord. Tous, passagers et équipage ont été sublimes de courage et d'efforts.

Le travail était très difficile dans l'obscurité car nous n'avions que très peu de lampes à pétrole et électriques. Les Officiers et les élèves pont et machines, non de quart, se mettaient à la chaîne. Les Capitaines de corvette LANCELOT et D'ADHEMAR DE GRANSAC ainsi que le Commandant d'Armes SCHWANDER encourageaient les hommes dans leurs efforts.

Vers 5h, stoppé la chaîne du faux-pont 2 babord, car détruire la clef serait dangereux, les primeurs de tribord pouvant riper sur babord. Fait passer cette chaîne au parc à autos pour jet à la mer par deux mains.

Vers 7h, le commandant ordonne la fin du jet à la mer pour intensifier le transport des primeurs sur le pont promenade tribord.

Vers 9h,15, le parc fut vide, il y avait environ 2.500 colis sur le pont. Le Commandant ordonne de continuer le transport des primeurs du faux-pont 2 tribord. Fait deux chaînes. Le Commandant me fait savoir que le "GUEYDON" nous aperçoit à 5 milles. Disposé les Maîtres et matelots sur le pont des 4° Classes à la chaîne pour les avoir sous la main en cas de besoin. Vers 9h,45 le Commandant me dit que le "GUEYDON" ne pourra pas donner la remorque et qu'il vient de lui signaler de se tenir au vent pour filer de l'huile. Fait remonter alors les matelots et Maîtres pour préparer l'abandon. Ordonné vers 10h, à tous de mettre les gilets de sauvetage et de monter sur le pont des embarcations à tribord. Le navire a environ 15° de gîte qui montait de 20 à 25° dans les violents coups de rappel. Les canots de sauvetage à babord furent préparés pour la mise à l'eau, la gîte

empêchant la mise à l'eau des canots tribord. Des bouts furent frappés sur les radeaux et engins flottants, parés à être jetés. Des bouts le long du bord. Le navire aux coups de roulis, embarque sur le pont promenade à babord. Vers 10h,15, j'aperçois le "GUEYDON" par tribord à environ 600 à 800 mètres. Il file de l'huile.

Vers 10h,30, le 2^e Maître d'hôtel TOURENC me prévient qu'un hublot est cassé dans le poste des chauffeurs. Suis descendu avec TOURENC et vu environ 1m,50 à 2 mètres d'eau en abord. Rendu compte au Commandant qui m'ordonne de vérifier. Redescendu avec M. LE CLECH et le matelot GOURDIN. Nous avons constaté 2 mètres d'eau.

Vers 10h,45, le Commandant me dit qu'il va demander au "GUEYDON" de passer sous le vent. Il ordonne de couper l'ancre flottante car il craint pour les hélices du "GUEYDON". Le navire abat de 10° environ et prend une gîte plus accentuée.

Vers 11h, ordre d'évacuation du Commandant. Femmes et enfants d'abord. Ordonné à tous les passagers de rallier à babord. Seuls une trentaine de femmes et une vingtaine d'enfants sont venus. Nous les avons dirigés sur les canots nous les passant entre nos bras et la main-courante, car il était impossible de se tenir debout. Les vents soufflaient en tempête, la mer était énorme. Les Capitaines de corvette LANCELOT et de CRANSAC étaient présents, ainsi que le Commandant SCHWANDER, Monsieur LE CLECH, le matelot NYER et quelques garçons. L'eau arrivait au pont des embarcations. Le Capitaine de corvette DE CRANSAC, appelé par sa femme et ses enfants, a refusé plusieurs fois de monter. Le Capitaine de corvette LANCELOT plus ancien, lui en a donné l'ordre impératif, ainsi que le Commandant SCHWANDER, moi-même et M. LE CLECH. Mise à l'eau du canot par le travers du salon à l'avant vers 11h,20. Un coup de rappel du navire l'a fait passer sous le pont des embarcations où il m'a paru se briser. Les femmes et enfants, affolés, n'ont plus voulu rester dans les autres canots. Le magasinier GUERINI part sur la passerelle demander au Commandant de mouiller tribord. Je le suis. Commandant ordonne de mouiller. GUERINI va sur la gaillard, l'ancre ne part pas. Je redescends de la passerelle. Le canot sur l'arrière ayant brisé ses saisines, fut projeté, suspendu sur ses palans. Trois femmes étaient dedans. Je n'ai cessé de leur crier de se jeter à la mer après m'être assuré que le Maître d'équipage, sur le pont des cheminées, avait coupé les dernières saisines des engins flottants. Personne n'a voulu m'écouter. Je me suis époumoné en me déhalant sur l'arrière à leur répéter "Jetez-vous à la mer". Un engin flottant était coincé entre une boucle et le roof légèrement sur l'avant de la porte du carré. Madame CHABAURY et Mademoiselle LESCURRE étaient accrochées à la main-courante, je les soutenues, et, aidé de Mademoiselle LESCURRE, j'ai pu dégager l'engin. J'ai projeté Mademoiselle LESCURRE à la mer et j'ai lâché Madame CHABAURY. Trois autres dames étaient sur l'avant à environ 3 mètres; je les ai priées de se jeter à la mer. A ce moment, le Maître d'équipage, debout sur l'arrière du carré, m'a crié : "Je suis seul, donnez-moi la main, nous ferons ce que nous pourrons". Un violent coup de rappel m'a fait lâcher prise et je suis tombé à la mer. Il était environ 12h,20. J'ai vu le Commandant debout sur la passerelle à babord. Un caisson à gilets de sauvetage passait à environ 10 mètres de moi. J'ai nagé et m'y suis accroché. Le Commandant d'Armes SCHWANDER y était ainsi que

deux autres passagers. Quelques minutes après, j'ai vu le Commandant NIELIASSEAU sur la passerelle à tribord.

Après quatre ou cinq tentatives, gênées par le fort roulis dû à la mer en montagne, je fus hissé à bord du "GUEYDON" dérivant sur nous.

Le sauvetage dans de telles conditions étant extrêmement difficile et périlleux, je tiens à signaler la belle conduite et les efforts des sauveteurs.

J'ai eu la satisfaction de retrouver parmi les rescapés Madame CHABAURY et Mlle LESCURRE.

Je rends compte de l'esprit de dévouement, de l'abnégation qui a animé les passagers et l'équipage du "LAMORICIERE".

J'ai eu personnellement à constater que la conduite de MM. CECCHINI et LE CLECH, Lieutenants,

FRANZONI, maître d'équipage,

GUERINI, Magasinier

STACHINO, Capitaine d'Armes,

NYER et GOURDIN, matelots

TOURENC, maître d'hôtel

a été admirable en tous points de vue et à tous les instants.

Les Capitaines de corvette LANCELOT et DE GRANSAC ainsi que le Commandant d'Armes SCHWANDER n'ont cessé de nous prêter un précieux concours, même dans les moments les plus critiques.

Jusqu'à la dernière minute, les officiers radio sont restés à leur poste.

Le 2^o Lieutenant du "LAMORICIERE" COURBON exempt de quart, alité, avait été blessé dans la nuit du mercredi 7 au jeudi 8 pendant les manoeuvres de recherches du cargo "JUMIEGES". Il était sur la passerelle vers 10h,15, le vendredi 9 Janvier. M. LE CLECH Lieutenant du "VILLE D'ORAN", passager, s'était offert pour le remplacer.

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

Fait à bord du "G.G. DE GUEYDON"

le 10 Janvier 1942

Le 2^o Capitaine NOUGARET du "LAMORICIERE"

signé : NOUGARET