

5. L'Arraisonnement

• Constitution du Convoi

Rapport de Mme MERCADIER, passagère sur le COMPIEGNE et épouse du Capitaine de Frégate MERCADIER.

Composition du convoi

Nous sommes partis de Saigon le 6 Septembre 1941 et avons mouillé devant le Cap Saint Jacques pour la formation du convoi. Le lendemain Dimanche 7, dans la soirée, nous avons appareillé dans la formation suivante :

"COMPIEGNE" des Messageries Maritimes,

"CAP-TOURANE" des Chargeurs Réunis,

Tous deux paquebots à destination de la France.

"SI-KIANG" Cargo des Messageries Maritimes, qui portait du charbon à Diego Suarez,

Convoyés par :

L'AMIRAL CHARNER Aviso colonial (C.F. LE CALVEZ)

LE MONGE sous marin (L.V. DELORT)

Voyage sans histoire jusqu'au Déroit de la Sonde. Nous y arrivâmes cinq jours après, au début de l'après midi. Un torpilleur Hollandais d'un assez fort tonnage était venu nous reconnaître dans la fin de la matinée, en passant à contre bord, sans rien manifester.

Passage de la Sonde – Au moment du passage du Déroit, les ordres du "Charner" avaient fait serrer les distances,, posté le Monge en queue, tandis que lui-même prenait la tête. Nous nous trouvions ainsi tous en ligne de file, les Paquebots et cargo encadrés par l'Aviso et le sous-marin. Le torpilleur qui était venu nous reconnaître était là mais assez loin, stoppé, ou marchant à petite vitesse. Un second torpilleur beaucoup plus petit, assez proche de lui, se détacha en nous voyant prendre la nouvelle formation, et s'approcha, les hommes aux pièces, celles-ci braquées sur nous. Le Charner mit aux postes de combat. Le néerlandais nous remonta, puis s'approcha si près du "Charner" et du Compiègne que le "Charner" vint 90 ° à gauche en signalant d'abattre te de le suivre tandis que le Monge déboitait sur la droite et venait nous couvrir en nous remontant. La dessus le Hollandais stoppa et nous regarda défiler, le Monge stoppé à son tour près de lui. Le gros torpilleur était lui aussi en panne dans la deuxième partie du Déroit. (divisé en deux par une petite ile).

Le voyage se continua, sans histoire, durant treize jours. Quelques grains, longue houle.

Arrivée à la Réunion – Aux approches de Madagascar et La Réunion, le convoi fut scindé en deux : CHARNER, TOURANE et SI-KIANG continuant sur Diego Suarez, COMPIEGNE et MONGE se rendant à La Réunion.

Après deux jours passés dans cette ile, nous reprîmes la mer, toujours escortés du MONGE pour arriver à TAMATAVE le 30 Septembre, où nous retrouvâmes le TOURANE.

Séjour à Madagascar – Nous devions y passer trois semaines, notre paquebot devant être complètement déchargé et reprendre une nouvelle cargaison de peaux, viande en conserve, sucre, manioc, tapioca et riz pour la France. Durant ce temps, le "Cap Tourane" devait se rendre apporter du riz à la Réunion, le Bangkok chargeant du sucre dans la même ile, nous rallier, le Monge se rendre à Diego, enfin le "Cap Padaran" récemment arrivé de France à Diégo, en convoi, devait lâcher celui-ci qui continuait sur l'Indochine, et nous rejoindre pour retourner dans la métropole avec des passagers embarqués sur place. Il y avait aussi à son bord le Capitaine de Vaisseau LE CALVEZ, qui venait de quitter le Commandement du CHARNER. Nous devions être escortés cette fois par l'Aviso d' IBERVILLE (C.F. Mas de Saint Maurice).

Organisation du Convoi – Celui-ci arriva sur rade le 17 ou le 18 Octobre. Dans les jours qui suivirent les commandants des paquebots furent convoqués et réunis en conférence et des ordres portés aux deux Capitaines de Corvette passagers sur le Compiègne MAROT et MERCADIER. Le Commandant MAROT reçut l'ordre d'embarquer sur le "Cap Tourane". Il devait, en cas de dislocation du convoi, prendre le commandement du "Cap Tourane" et de tous les navires marchands qui se trouveraient avec lui. Il devait essayer de s'amateloier particulièrement avec le Bangkok. Le Commandant MERCADIER, sur le Compiègne, recevait les mêmes instructions et devait essayer de s'amateloier avec le CDT DORISE cargo des Messageries Maritimes qui devait nous rejoindre ultérieurement, au large de MANAKAR.

D'autres précisions complétaient ses ordres.

Le médecin lieutenant BASCHIERI embarquait sur le DORISE avec sa femme et sa petite fille.

Appareillage de Tamatave – Le samedi 25 Octobre, nous appareillâmes dans la formation suivante : le CAP PADARAN où se trouvait le Commandant LE CALVEZ était encadré à bâbord par le BANGKOK, qui a rejoint le convoi au large de MAHANORO, suivi du TOURANE, à tribord par le CTD DORISE, suivi du COMPIEGNE. L'avis d' IBERVILLE nous escortait. Le convoi devait faire route à 9 ou 10 nds. 32 jours étaient prévus pour atteindre DAKAR. Nous devions descendre jusqu'au 42 ° parallèle.

Retard – Mais dès le début les prévisions s'avèrent fausses. Le BANGKOK atteignait difficilement 8 nds à certains moments, malgré le courant des Aiguilles en notre faveur. Un jour de léger vent debout nous fimes 160 milles dans les 24 heures. Une moyenne de 7 nds était à prévoir. Six jours après notre départ, une traversée de 40 à 42 jours était envisagée. Le temps était absolument splendide.

....

• Au contact

Sur l'Aviso d' IBERVILLE, le Capitaine de Frégate Mas de Saint Maurice relate l'arraisonnement :

... 2 – « le 1^{er} Novembre à 13 h 00 aperçu une fumée dans le 237. La route du convoi est au 241. Venu successivement 2 fois sur la gauche de 40° à 13h05 et à 13h12 pour essayer de ne pas être vu.

Distingué successivement 6 patrouilleurs qui se rapprochent du convoi.

Venu à 14h35 de 40° sur la droite.

A 16h40 un des patrouilleurs britanniques signale : "Faites vous connaître" ; Répondu : "Aviso Français d'Iberville". Le patrouilleur signale : "Many thanks".

A 17h25 venu de 40° sur la droite jusqu'à la route primitive.

3 – Les 6 patrouilleurs tiennent le contact, temps clair, lune, un patrouilleur à 3.000m les autres à 9.000m derrière.

4 – Le 2 Novembre à 8h40 aperçu la mature d'un croiseur au 358 et à 21.500m.

A 8h55 signalé au convoi : Bâtiment de surface en vue dans le 349.

A 9h15 signalé à Marine Madagascar : "00174 de d'Iberville 6 patrouilleurs tiennent mon contact depuis hier 13h00. Stop- Je continue. Ma position à 0 h GMT est latitude : 36.40 S longitude : 33.37 Est.

A 9h26 signalé : " Un croiseur dans le Nord 0900/2/11.

L'accusé de réception de ces deux communications n'a été entendu qu'à 16h 15 après retransmission.

5 – A 12h 15 aperçu un avion à tribord arrière.

Le croiseur se maintient à tribord du convoi entre 16.000 et 24.000.

6 – A 15h 34 aperçu un 2^{ème} croiseur, type SUSSEX au 310.

Signalé au CAP PADARAN : un 2^{ème} croiseur, celui-là de 10.000T est à notre contact à tribord.

A 15h50 le croiseur de type SUSSEX met le cap sur nous et passe à bâbord sur l'arrière du convoi. Rappelé aux postes de combat et laissé culer sur l'arrière du convoi.

A 16h 05 signalé à Marine Madagascar : 00175- Au contact convoi , croiseur de 10.000T, un de 5.000T, 6 patrouilleurs, stop, continue 1541/2/11

7 – A 16h40 le croiseur de 10.000T qui a pris poste à bâbord du convoi à environ 8.000m signale : " Will you please order your convoy to proceed to Port Elisabeth for examination".

D'Iberville : "Je regrette, mais j'ai l'ordre de mon Amiralat de ne pas relâcher ailleurs que dans un port français."

D'Iberville : "sabordez-vous."

COMMANDANT DORISE: fait alors sauter sa barre avec un second pétard.

A 6 h 00 transmis au croiseur type SUSSEX : " Quelle est la signification di signal que vous avez battant ?"

Réponse : " That means stop, do not lower boat, do not souttle do not use the radio. If you disobey, I will open fire".

17 – les équipes de visite montent à bord des bâtiments du convoi. Au moment où l'une accoste le Bangkok on entend deux courtes rafales de mitrailleuses à tribord du convoi.

A 7 h 03 un avion Glenn Martin survole les lieux, puis est relevé par un autre hors de vue.

A 7 h 25 d'Iberville à Marine Madagascar : " 00180 Convoi en visite".

L'opération de capture se poursuit, le d'Iberville restant stoppé près du convoi, à proximité du COMMANDANT DORISE et du COMPIEGNE.

Vers 9 h 00 le COMMANDANT DORISE dont la barre paraît réparée par des moyens de fortune, appareille escorté par le COLOMBO.

Le COMPIEGNE après avoir mis en marche, stoppe brusquement mais il repart bientôt derrière le COMMANDANT DORISE escorté par un croiseur auxiliaire.

Puis c'est le BANGKOK qui appareille et signale " Mes pétards ont mal marché " L'équipe de prise ne paraissant pas être sur la passerelle de navigation.

D'Iberville à BANGKOK : " Esquintez la bécane.

BANGKOK : " Mes pétard ont mal marché."

D'Iberville : Je compte sur vous pour la suite.

18 – A 9 h 09 reçu le télégramme suivant de l'Amirauté Française retransmis par DIEGO SUAREZ : n° 10678 – Pour d'Iberville stop- Si impossible continuer, ne pas laisser capturer le convoi et retourner sur MADAGASCAR.

Répondu à Marine Madagascar : n° 314 – avons dérouteré le convoi sur Madagascar à 4 h 10 – stop – Malgré dérouterement avons reçu ultimatum à 5 h 07 – stop – 4 croiseurs et 6 patrouilleurs sur les lieux. Stop – Convoi saboté et pratiquement capturé. 0922/3/11

Transmis ensuite le message chiffré suivant : 00181 Ne pouvant plus rien sauf perdre un Aviso colonial en plus du convoi, sauf contraire de votre part, je fais route sur DAKAR à 22 h 00 gmt.

19 - A 12 h 35 reçu du CAP PADARAN par relais du croiseur de type SUSSEX, le message suivant du Commandant LE CALVEZ " Devant pareil déploiement de force aucune autre solution possible. Je reste sur Padaran pour m'occuper du Groupe".

Répondu : " Je vous remercie de votre signal qui montre que nous pensons de la même façon. C'est très réconfortant pour moi. Bonne chance.

20 – Il ne reste plus que le CAP PADARAN et le CAP TOURANE avec le croiseur de 10.000T , un croiseur auxiliaire, et des patrouilleurs. Le croiseur auxiliaire paraît vouloir passer la remorque au CAP PADARAN.

21 – A 12 h 45 mis en route à l'ouest et signalé à Marine Madagascar 00182 – Référence à mon 181 – J'ai reçu du Capitaine de Vaisseau LE CALVEZ approbation entière de mon attitude. Je fais route actuellement sur Dakar. 13000/3/11

A 23 h 45 fait route sur DIEGO SUAREZ sur ordre de l'Amirauté Française. (télégramme 11 693)

22 – Le croiseur de 10.000T était camouflé et de type SUSSEX.

Le croiseur de 5.000T était le COLOMBO

Un croiseur auxiliaire était le CARNAVON (20.000T)

Un croiseur auxiliaire était un P and O (21.000T)

Les patrouilleurs étaient des baleiniers armés.

Signé : Le Capitaine de Frégate Mas de Saint Maurice.

Le Capitaine de Frégate MAS DE SAINT MAURICE adresse un *Compte rendu et rapport d'opérations*

au Capitaine de Vaisseau MAERTEN, Cdt Marine MADAGASCAR

11 Novembre 1941

7^{ème} Flottille d'Avisos

Capture du Convoi vers l'A.O.F. par les Anglais le 3 Nov. Au large du Cap.

Commandant,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le compte-rendu des circonstances dans lesquelles le convoi que j'étais chargé d'escorter a été pris par les Anglais le 3 Novembre par :

L : 37° 41 S

G: 30° 13 E

Je dois y ajouter les considérations suivantes :

1. Une forte croisière anglaise est établie au Sud des Côtes de l'Union Sud Africaine. La zone de surveillance semble s'étendre entre les parallèles 35 S et 42 S, l'azimut 135 à partir de Durban et le Méridien du Cap.

La surveillance est faite par :

- des baleiniers armés marchant 13 ou 14 nds groupés en flottille de 6 navigant à l'extrême distance qui donne un râteau de 60 milles.
- des croiseurs auxiliaires de 15 à 20.000 tonnes de 16 à 20 nds.
- des croiseurs de 10.000 T et 5.000 T.
- des patrouilleurs d'avions terrestres type Glenn Martin de 1000 m environ de rayon d'action.

2. Un bâtiment marchand 7 nds, obligé de descendre en dessous du parallèle 40 S devra rester environ 7 jours dans la zone de patrouille et davantage si le temps est mauvais.

Ce bâtiment (et à fortiori un convoi) est presque sur d'être vu. Dès ce moment sa seule chance d'échapper à la croisière est de changer de route. De jour, cette évolution ne passera pas inaperçue et son effet sera nul. De nuit, la manœuvre peut réussir s'il fait très noir et si le temps est bouché (je l'ai réussi avec le PIERRE L.D. et la VILLE DE VERDUN, le 22 Aout). Toutefois un dérochement à 7 nds au voisinage de navires marchant entre 14 et 29 nds a peu de chance de réussir.

En tout cas les passages ne doivent être tentés que pendant les périodes de nouvelle lune.

3. Nous n'avons entendu aucune émission de T.S.F. alors que le 22 Aout nous avions très bien radiogoniométré celles des patrouilleurs.
4. Au moment du retournement du convoi exécuté sur signal du code U 07 bis, les croiseurs anglais ont exécuté la manœuvre en même temps que nous. Ils ont probablement interprété ce signal puisqu'il n'a pas été changé depuis la guerre.
5. Bien que m'étant assuré avant le départ du convoi, en convoquant les Capitaines, que tous avaient les moyens de saborder(cargos) ou saboter (paquebots) leurs navires, il n'en est pas moins vrai que les manœuvres paraissent avoir été incomplètes, excepté sur le CAP PADARAN, parti à la remorque du P. and O.
6. Durant les deux journées et les deux nuits au cours desquelles s'est déroulée l'affaire, l'Etat Major et l'Equipage ont fait preuve d'un parfait sang-froid.
7. Mon attitude devant les Anglais ne pouvait être autrement. Monsieur le Capitaine de Vaisseau LE CALVEZ m'a confirmé dans cette opinion lorsque tout fut fini.

La disparition inévitable du d'IBERVILLE sans aucun mal pour l'adversaire ne faisait que s'ajouter à la perte certaine du convoi, sans autre résultat que priver la Marine d'un Aviso colonial dont elle affirme "avoir le plus grand besoin" (Al Le LUC au C.F. MENES) .

D'autre part l'honneur militaire ne saurait être atteint par ce fait qu'un aviso de 3.000 T et 3 canons de 138 s'est retiré après avoir fait tête pendant 48 heures devant un croiseur de 10.000 T, un croiseur de 5.000T. et deux Paquebots armés de 20.000 T.

Capitaine de Frégate MAS DE SAINT MAURICE

Sur le Compiègne, suite du rapport de Mme MERCADIER, épouse du Capitaine de Frégate MERCADIER,

....
Rencontre avec les Anglais. - Le Samedi 3 Novembre, des fumées apparurent à l'Horizon, par tribord, vers trois heures de l'après-midi. Nous crûmes au convoi français que l'on disait attendre de Madagascar. Les navires étaient sous l'horizon. Les fumées se maintinrent quelque temps. Vers les 5 à 6 heures, nous vîmes les coques et le pavillon anglais. C'étaient des petits bateaux, identifiées par les Officiers des Messageries comme des baleiniers transformés en patrouilleurs. Vers la fin de la journée, ils se rapprochèrent. Le lendemain matin, 4 Novembre, ils étaient encore là. Mon Mari commença à être inquiet. Ils nous suivaient, en ligne de front et toute la journée ils restèrent ainsi loin dans notre sillage. Vers les 4 – 5 heures, un avion apparut, qui ne s'approcha pas de nous, mais alla sur eux et les survola. Il disparu en un point de l'horizon où bientôt se profila un croiseur, type Kent. Celui-là parcourut lentement tout l'horizon, formant un cercle autour de nous. Le convoi continuait imperturbablement sa marche S.W. Nous nous trouvions alors environ par 38° de latitude et à la longitude de Port Elisabeth à 350 milles des côtes.

Lorsque la nuit se fit, les sept petits patrouilleurs se rapprochèrent considérablement et le d'Iberville manœuvra plusieurs fois pour les écarter du convoi, toujours formé comme au départ, et suivant la route ordonnée, imperturbablement.

Le lendemain matin, Lundi 5 Novembre, la situation s'était considérablement aggravée. Nous nous trouvâmes, à 5 h GMT entourés, en sus des 7 baleiniers, du croiseur type Kent – en fait le "Devonshire", du croiseur "Colombo" et de trois croiseurs auxiliaires – splendides navires à grosse cheminée, avant à guibre assez prononcé, armés de 8 à 10 pièces de 14 (environ), d'au moins 20.000T. de déplacement. Certains Officiers des Messageries les disaient appartenir à la P and O.

Prise du convoi - Après échanges de messages par Scott et pavillons entre les Anglais et le d'Iberville, celui-ci donna l'ordre au convoi de virer cap pour cap et de faire route sur Madagascar. Voyant cette évolution et cette nouvelle détermination, le "Devonshire" envoya un coup de semonce pour nous forcer à stopper. Le d'Iberville donna alors l'ordre n° 4 (sabotage).

Tentative de sabotage - Mon mari, sur la passerelle dès le petit jour, fit alors immédiatement supprimer tout graissage à la machine, mesure combinée et résolue à l'avance. Voyant alors son ordre de stopper sans effet, sans effet aussi son coup de semonce, le "Devonshire" envoya un obus sur l'avant du "Compiègne" qui par suite du changement de route, se trouvait en tête, et le plus rapproché de lui-même. Des salves de mitrailleuses déferlaient sur le "Bangkok" qui tentait de mettre ses embarcations à la mer, ayant ouvert ses prises d'eau pour se saborder.

Le "Compiègne" fut contraint de stopper, d'autant qu'un croiseur auxiliaire s'était considérablement rapproché, les pièces en plein sur nous. Les autres navires du convoi firent de même les uns après les autres, tandis que des pétards éclataient sur le "Dorise" qui tentait aussi de se saborder, et que le "Padaran" saboté, signalait : " Je ne suis plus maître de ma manœuvre".

Des équipages de prise montèrent à bord et se précipitèrent sur la passerelle, et bloquèrent la T.S.F. Les papiers secrets avaient été envoyés par-dessus bord depuis plus d'une demi-heure. Du premier coup de semonce, et de l'ordre de sabotage à l'ordre de stopper, huit minutes s'étaient écoulées.

Appel des passagers - On donna l'ordre aux passagers de première classe de se rendre dans leur salle à manger pour appel. Un lieutenant de vaisseau vint, fit l'appel, et ordonna à tout le monde de retourner dans les cabines, et d'y rester attendre les instructions. Mon mari, qui avait refusé de répondre à son nom, remonta sur la passerelle et je montais sur le pont de mon côté. Les autres navires, sans doute par le courant, s'égaillaient et s'éloignaient. Le pauvre d'Iberville couvert de pavillons, se balançait doucement, non loin du "Padaran" et du "Devonshire". Près de nous, le "Colombo" et une petite racaille de patrouilleurs, le T.107. L'appel des autres classes eut lieu, on les renvoya comme nous à leur domicile.

En surveillant la course où donnait ma cabine, je vis venir ensuite un enseigne flanqué d'un passager de seconde. Ils entraient dans les cabines une à une et en ressortaient assez vite. Je m'approchais de la mienne et comme ils pénétraient chez mes voisins, j'entendis le français dire : « L'Officier Anglais me charge de vous annoncer que le bateau a été arraisonné pour visite de la cargaison. Nous allons être conduits à Port-Élisabeth. Mais les passagers n'ont rien à craindre, on ne leur en veut en aucune façon et si le navire n'a pas de contrebande, il sera relâché ».

Je dis alors au Français :

" Voulez-vous traduire ceci à l'Anglais : Nous n'avons pas peur, mais la journée du 3 Novembre 1941 ne brillera pas précisément d'une façon glorieuse dans les fastes de la Marine Anglaise".

Le Français s'exclama : " Mais Madame, je ne peux pas traduire ça !".

- *"Si, si, traduisez", répliqua vivement l'Officier en français.*
- *"Non, lui dit l'autre toujours en français, je ne peux pas vous le dire".*
- *"Si, si, J'insiste, répondit en anglais, traduisez-moi ça".*
- *" Inutile, vous avez parfaitement compris !" lui cria mon mari apparaissant au bout de la course.*

C'était si vrai que l'enseigne, flanqué du cicérone, fila, sans plus continuer ses visites aux cabines.

Les Anglais à bord - Des sentinelles, baïonnettes au canon, occupaient différents emplacements. On nous défendit de stationner sur les ponts bâbord et tribord, de circuler des embarcations et tout accès, à compter des treuils, sur le pont à l'arrière. Le salon fut consacré aux hommes de l'équipage de prise. Nous sûmes rapidement, car ils parlaient presque tous français, que depuis cinq jours, nous étions attendus, que les équipes de prise avaient été formées à notre intention, à Port Elisabeth, et que leur chef était un pilote de Port Elisabeth spécialement embarqué à notre intention.

Remise en marche - Pendant le déjeuner, nous sentîmes que le navire était remis en marche. Depuis près de cinq heures les équipes de mécaniciens anglais travaillaient à réparer les dégâts de la tentative de sabotage. Vers 2 heures, nous quittâmes nos compagnons, et avec le "Bangkok" fîmes route au Nord, flanqués du "Colombo" et du "T 107".

Petit à petit, le vent se leva, la mer grossit. Au soir, elle était telle que je ne l'avais jamais vue, les paquets de mer s'écrasaient sur le sabord de ma cabine située sur le pont promenade.

Enquête - Pendant cette après-midi, mon mari fit une enquête pour connaître le motif par lequel 8 minutes de non graissage des machines n'avait pas produit un sabotage complet. Le Commandant Verlaque, des Messageries Maritimes, Commandant du "d'Artagnan", ancien Commandant du Compiègne, fournit une explication très vraisemblable, en disant que par suite de l'usage des pièces, l'huile devait s'accumuler, et former comme une réserve qu'il fallait plus de 8 minutes pour faire disparaître.

En tout cas, je tiens du Commandant ANDRE, du Compiègne, qu'il ne voulait pas que son bateau fut réellement saboté à 350 milles des côtes, et qu'il voulait pouvoir continuer à marcher au moins à deux ou trois nœuds pour être maître de sa manœuvre et se tirer d'affaire par ses propres moyens, si les Anglais avaient dû nous lâcher pour un motif quelconque, par exemple l'apparition d'un corsaire allemand.

Nouveau projet de sabotage - Quoiqu'il en soit, après conférence avec le Commandant de bord(Marcel ANDRE) le chef mécanicien LESBROS ET LE Commandant VERLAQUE, mon mari mit au point une nouvelle affaire de sabotage, pour le lendemain matin, vu l'heure tardive et le temps très mauvais. Il confia ce projet au Commandant d'Armes du Bord, le Colonel BATAILLARD. Il pouvait être alors entre 6 et 7 heures du soir. La nuit arrivait.

Incident - A neuf heures, nous étions d'ordre supérieur tous réunis au bord, avec quelques lumières seulement, quand, brusquement, le "Compiègne" stoppa et tomba rapidement en travers, se mit à rouler furieusement. Quelques personnes, par un sabord, purent distinguer – elles l'annonçaient au fur et à mesure- une embarcation du croiseur qui s'approchait ; quelques hommes montèrent, revinrent avec un légionnaire d'origine américaine, nommé Hirochmann, que j'avais remarqué l'après midi se promenant avec nos gardiens et tous embarquèrent. Un moment après, une centaine de "marins" grimpèrent et se rependirent partout. Une première équipe de prise était constituée uniquement de matelots, environ 75 hommes. Nous eûmes l'ordre de rentrer dans nos cabines et l'avertissement que si nous allions sur le pont, on nous tirerait dessus. Mon mari tenta d'aller aux renseignements, il se heurta à des barrages infranchissables, quoiqu'il fut en uniforme (depuis la venue des Anglais).

Le chef mécanicien put lui faire dire qu'il n'avait plus aucun accès à aucune pièce de la machine, et que tout le bateau était désormais aux mains des Anglais et qu'il ne pourrait donc, le lendemain, exécuter le deuxième sabotage prévu.

Lettre au Commandant de l'Équipe de prise - Le lendemain, mon mari tenta à nouveau de se rendre sur la passerelle. Ne pouvant franchir aucun barrage, il écrivit alors une lettre, informant l'officier anglais commandant l'équipage de prise, qu'en vertu des ordres donnés à lui par le commandant de Saint Maurice et depuis la dispersion du Convoi, il avait autorité sur le "Compiègne" et tous les bateaux français se trouvant avec lui et par conséquent aussi autorité sur le "Bangkok", qui naviguait avec nous ; qu'en conséquence, il voulait être tenu au courant de ce qui se passait à bord, connaître tous les ordres donnés aux commandants du paquebot et du cargo français, être présent à tous les entretiens ultérieurs auxquels ils pourraient être appelés par les autorités anglaises.

Arrestation du Commandant MERCADIER - Au reçu de cette lettre, l'officier anglais fit demander mon mari et lui dit : « C'est vous qui commandez les Français ? C'est sans doute vous qui avez commandé le sabotage ! Je vous arrête. » Mon mari fut immédiatement entouré de 4 marins et conduit dans la chambre du Boy du Commandant du bord, petit local possédant seulement une couchette, où mon mari très grand et assez large pouvait tout juste rester allongé. Il eut le droit de sortir une heure par jour, étroitement surveillé.

Les vêtements que je lui envoyai étaient soigneusement vérifiés, la cravate décosue, le pain tâté, le potage tourné dans l'assiette et même un garçon fut fouillé pour lui avoir remis directement une citronnade.

Le commandant de bord revint m'avertir de l'arrestation de mon mari, Il fut d'avis que les évènements de la nuit précédente et le dernier fait étaient consécutifs aux nouveaux projets de sabotage, et que quelqu'un avait parlé. Il me dit un nom. Le commandant VERLAQUE, que j'appelai pour lui faire part de l'arrestation de mon mari, alors encore inconnue des passagers, prononça spontanément le même nom. Le médecin commandant MONIER, un ami, avec qui je m'entretins par la suite, me dit qu'il avait entendu une conversation suspecte sous son hublot, et prononça le même nom. C'est d'ailleurs celui qui m'était venu tout de suite à l'esprit, sachant que cette personne désapprouvait la conduite de mon mari, et estimait qu'il fallait se montrer conciliant avec les Anglais. Aussi bien, tandis que tous les passagers me manifestaient leur sympathie en la circonstance, et s'empressaient auprès de mon mari, lui faisant porter bière, liqueur, livres, jeux, je n'eus pas un geste de ce côté.

Mon mari arrêté, je conseillais au commandant de bord de rejeter sur lui la responsabilité de la première tentative et du projet de la deuxième, ainsi d'endormir leur méfiance, et de tenter ensuite d'exécuter l'ordre. Je lui rappelai qu'aucune considération ne devait le retenir, qu'il jouait sa carrière, que mon mari et moi sacrifions tout(et il était à même de savoir que c'était beaucoup). Cette dernière déclaration parut le toucher, autant que le rappel qu'il serait jugé pour sa carrière future sur ses actes devant l'ennemi et il me promit avec émotion de faire de son mieux.

Rapport de mer du Capitaine COLLETER, Commandant du « Cap Tourane »

Je suis parti de Tamatave à destination de Dakar le 25 octobre 1941 après avoir débarqué 190 passagers et 19 tonnes de marchandises.

Complété l'approvisionnement en eau douce et charbon.

Réembarqué le restant des caisses de thé et des bagages de passagers mis à terre le 27 et le 28 septembre. Viré la chaîne à 4h 45, passé la jetée sud à 5h10, marché lentement à la suite du «CAP-PADARAN». Stoppé à 5h 30 pour attendre le « COMPIEGNE ». Mis en route à 7h 10 sous escorte du « D'IBERVILLE ». Le temps est beau avec une petite brise de SSE, mer houleuse. Le « BANGKOK » se joint au convoi à la tombée de la nuit.

Le 26 au matin grosse brise de SE temps couvert, grains violents, le navire tangue. A 16h « LE COMMANDANT DORISE » vient compléter le convoi.

Le 27 le vent est frais du Ne avec une grosse houle puis le temps s'améliore.

Navigation sans incident jusqu'au 1er novembre. Ce jour à 15 heures faisant route au 241 des fumées apparaissent à notre avant tribord.

Sur ordre du d'IBERVILLE le convoi vient de 80° sur la gauche. Notre vitesse est faible et il n'y eut bientôt plus de doute, nous étions repérés et poursuivis. Un, deux, trois petits navires se montrent successivement. A 16h 20 l'escorte nous fait venir de 40° sur la droite et à 17h 35 (encore de 40), ce qui nous ramène à la route initiale. Les patrouilleurs anglais restent à bonne distance par tribord arrière, à la nuit on en compte cinq.

Le 2 novembre au matin ils sont six groupés par trois, ils nous suivent à environ huit milles. A 11 heures la mâture d'un navire de guerre apparaît dans le nord, faisant sensiblement la même route que nous et gagnant sur l'avant. A 17h45 un gros croiseur arrive du NE passe sur notre arrière et se place à bâbord du convoi à 3 milles. A 19 heures il entre en communication par signaux lumineux avec le D'IBERVILLE. Le navire aperçu à 11 heures approche par tribord avant, c'est un croiseur léger. L'escorte ayant refusé le détournement du convoi les pourparlers s'arrêtent. Vers 19h 30 un patrouilleur nous serre de près à l'arrière, le D'IBERVILLE lui coupe la route pour l'obliger à s'éloigner. La nuit se passe sans autre incident.

Le 3 novembre au jour deux croiseurs auxiliaires en plus des navires de la veille sont en vue, le convoi est entouré.

A 6h10 le gros croiseur hisse OP (mettez en panne ou stoppez je vais envoyer une embarcation)

A 6h15 le D'IBERVILLE fait tourner le convoi de 180° sur la gauche, nous continuons à marcher. Notre position à 6h30 est latitude 37°45'sud, longitude 30°20' Est.

A 6h35 le gros croiseur tire un coup de semonce, tous les anglais ont hissé le signal OP, le petit croiseur a en plus l'indicatif du BANGKOK. Immergé tous les documents secrets dans un sac lesté ainsi qu'un sac de dépêches marqué VICHY-COLONIES, embarqué à la Réunion tout lesté. A 6h 45 le gros croiseur tire un coup de canon, nous marchons lentement, le convoi est bien groupé.

A 6h55 le croiseur hisse L E (Casser l'aire de votre navire), des embarcations sont mises à l'eau sur les croiseurs avec des équipes en armes et prises en remorque par les patrouilleurs.

A 7h 15 le D'IBERVILLE hisse K-T-Z-N-F (stoppez vos machines, ordre de saboter immédiatement le bâtiment).

Je stoppe la machine et donne l'ordre au chef mécanicien de démonter les principaux circuits d'huile des turbines. Je laisse l'aperçu à mi-drise, car en conférence, avant le départ de Tamatave le commandant du D'IBERVILLE, chef d'escorte, avait convenu qu'étant donné le nombre de personnes présentes à bord il faudrait se contenter de saboter.

A 7h 25 le CAP-PADARAN, chef de convoi, me signale en clair, sabotez-vous mais l'aperçu à bloc et donné immédiatement l'ordre au chef-Mécanicien de saboter les turbines.

A 7h30 le sabotage est effectué. Entre-temps le BANGKOK à mis ses embarcations à la mer, tous les croiseurs ont hissé le W-B-A, on entend un tir à la mitrailleuse du côté du BANGKOK.

A 7h45 deux canots remorqués par le patrouilleur T.36 nous accostent à tribord. Quatre officiers et 25 hommes en armes montent à bord.

A 7h50 ils occupent la passerelle, le poste de la T.S.F, la machine. Je suis prié de ne pas quitter la chambre de veille et un peu plus tard gardé militairement ainsi que le chef-Mécanicien, à la suite de la constatation du sabotage.

Le navire a ensuite été conduit sous la direction de l'équipe anglaise de prise.

La machine a pu être remise en route le 3 novembre vers 20h.

Arrivé à Port-Élisabeth (Afrique-du-Sud) le 6 novembre, accosté à quai vers 16h 45.

J'ai été libéré le 8 novembre à 8h.

Les autorités locales m'ont alors remis une réquisition du navire et de son chargement par le ministre du commerce et de l'industrie pour l'union Sud-Africaine en date du 5 novembre. Je proteste contre la capture du navire par la force et affirme avoir agi en toutes choses conformément aux ordres reçus de l'amirauté Française.

Les mesures de sabotage exécutées sur mon ordre ont été les suivantes : démontage des principaux tuyautages de graissage des butées ; démontage du robinet d'aspiration des pompes à huile, démontage du robinet d'addition sur condensateur principal, désemparé le piston à air sec de la pompe à air, projection de ferraille dans les engrenages dans machine en route.

Il n'a pas été possible de constater les avaries qui ont pu en résulter. Je fais toutes réserves au sujet de tous les intérêts qui me sont confiés conformément aux lois françaises et me réserve le droit d'amplifier le présent rapport s'il y a lieu.

À bord le 8 novembre 1941 Port-Élisabeth
Le capitaine COLLETER

Vu avec affirmation à Port Élisabeth, le 13 novembre 1941
Le Vice-Consul de France

Rapport de mer du Capitaine P. Achard, Commandant du "Cdt DORISE", des Messageries Maritimes, affrété DTM.

Établi à East London, le 6 Novembre 1941 et vu par le Consul de France à East London le 11 Novembre.

Quitté Manakara (Madagascar) le 26 Octobre 1941 vers 6 heures avec un complet chargement comprenant surtout du café. Le même jour dans l'après-midi fait route en convoi vers Dakar.

Le 1^{er} Novembre après midi le convoi est aperçu et suivi à 10 ' par six chalutiers armés.

Le 2 Novembre à midi apparaît dans le nord un premier croiseur puis à la fin de l'après midi un second croiseur et un croiseur auxiliaire. Cette importante flotte pour un convoi n'ayant que la défense morale d'un Aviso, nous encadre à bonne distance. Le convoi continue sa route.

Le 3 au jour à environ 300' au sud est de Port Elisabeth un gros croiseur auxiliaire se présente devant le convoi. Sur ordre du d'Iberville le convoi vire de bord et ne tarde pas à être stoppé après plusieurs coups de canon. Exécuté les ordres de sabotage puis de sabordage aussitôt les navires de guerre anglais envoient des embarcations à bord des navires de commerce.

Deux embarcations accostent à tribord et une à bâbord. Environ 80 officiers et marins anglais en armes prennent possession du navire ils peuvent arrêter la rentrée d'eau et réparer les avaries.

Vers 13 heures le navire a pu être remis en marche par l'équipe de prise qui le conduit à East London où il est amarré à quai le 5 Novembre vers 19 heures. Un ordre de réquisition du navire et de sa cargaison m'est remis par le Directeur des Douanes. L'équipage et l'État Major sont aussitôt expulsés du bord.

Le 6 vers 9 heures sur rendez-vous du Directeur des Douanes je me suis rendu à bord avec des Officiers pour assister à l'inventaire après avoir attendu environ 1 heure on nous dit de partir rapidement. Nous avons constaté partout un grand désordre.

Mon État-major et mon équipage me sont restés à tout moment entièrement dévoués et continuent à rester très dignes. Les Autorités ayant gardé tous les papiers je ne peux dans le présent rapport préciser les dates et je me réserve d'amplifier le présent rapport dès ma libération.

J'ai protesté dès l'arrivée par lettre à l'Amirauté Anglaise contre le déroutement par la force du navire.

Je proteste à nouveau contre le déroutement, la réquisition du navire et de la cargaison, l'expulsion, toutes opérations illégales, contre ma volonté soumise par la force.

Témoins : Mr Legros, 1^{er} Lieutenant
Mr Tavera, Chef Mécanicien

Capitaine P. Achard
Source French Line

Journal de bord (manuscrit) du Commandant ANDRE, commandant le Compiègne

du 6 Novembre 1941, visé le 11 Novembre par le Vice Consul de France à Johannesburg

Parti de Tamatave le samedi 25 Octobre 1941 à 6h15. Rejoint le convoi sous les ordres d'un Aviso Français. Ciel couvert, houle moyenne. Le 27 Octobre, à 15h 23 travers du phare d'Itapérina (Madagascar), à 11 miles. Brise fraîche de NE à SSE avec mer assez grosse à grosse jusqu'au 30 Octobre. Tangage et roulis fatiguent le navire.

Le 31 Octobre de 1 h à 5 h00 brume épaisse, signaux phoniques. Ensuite temps variable s'améliorant. Le Samedi 1^{er} Novembre, aperçu à l'horizon les fumées de un puis de plusieurs patrouilleurs.

Le 2 Novembre au jour les chalutiers au nombre de 6, nous suivent à 5 ou 6 miles. Vers 11h 42 aperçu un navire de guerre (croiseur) au nord. À 15 h 18 un hydravion évolue à distance entre le croiseur et le groupe de patrouilleurs. À 18h 31 aperçu un autre croiseur dans le NW (trois cheminées) qui fait route sur nous et passe sur l'arrière du convoi vers 19h20 puis revient par bâbord faire une route parallèle à la notre. A 19h 52 un troisième croiseur (auxiliaire) en vue dans le NW. Pendant toute la nuit, les navires de guerre britanniques gardent leur poste encadrant le convoi.

Le 3 Novembre au jour aperçu un quatrième croiseur (auxiliaire) qui fait route sue le convoi. A 6h 43 le croiseur à trois cheminées qui s'est approché de nous échange des signaux avec l'avisos français. A 7 h 06, l'avisos français donne l'ordre de venir de 180° sur la gauche. A 7 h 13, le croiseur britannique qui a suivi le mouvement du convoi hisse le signal OP (ordre de stopper). A 9 h 40 ce même croiseur tire deux coups de canon de semonce à blanc. Tous les navires britanniques hissent le signal OP. A 7 h 47 le croiseur à trois cheminées tire un obus sur l'avant du convoi. A 8h 09 l'avisos français hisse le signal NFTZ puis K Transmis ce signal au Cap Padaran qui le voit mal et demande répétition. De 8 h 10 à 8 h 26 appelé au Scott l'avisos français pour demander rectification de l'ordre reçu et préparé en même temps l'exécution des ordres prévus. A 8 h 25 commencé à immerger tous les documents secrets détenus soit par le contrôleur des postes, le commandant des troupes et moi-même. Jusqu'à ce moment tous les navires britanniques s'étant tenus éloignés de nous. A 8 h 34, voyant un des patrouilleurs se diriger vers nous, commençons à exécuter les ordres reçus. A 8 h 40 le croiseur à trois cheminées s'étant rapproché de nous (ainsi que le patrouilleur T 40) hisse le signal FOAS K Stoppé les machines. A 8 h 47 une embarcation chargée de marins britanniques accoste ; amené l'échelle de coupé. 8 h 50 deux officiers britanniques montent sur la passerelle avec une garde armée et des... L'un d'eux me remet un pli me donnant l'ordre de conduire le navire à Port Elisabeth. L'officier arraisonneur me demande alors tous les papiers du bord qu'il met sous scellés. Il fait procéder à l'appel des passagers et de l'équipage et se fait remettre toutes les armes à feu et les postes de TSF ; A 11 h 35 l'ingénieur mécanicien britannique fait lancer les machines et déclare qu'elles peuvent encore tourner. A 12 h 13 l'officier arraisonneur me présente l'officier chef de l'équipe de conduite et me donne l'ordre de suivre le Croiseur "Colombo" et le "Bangkok". Fait route suivant les ordres de l'officier britannique. Le croiseur s'approche de nous et nous envoie un renfort de garde. La garde est alors doublée et des mesures sévères de surveillance sont prévues à l'égard des officiers et des passagers.

Remis en route à 20 h 37. Pendant toute la nuit coup de vent d'ouest à NNW. Mer grosse et houleuse vent violent. Le mauvais temps continue pendant toute la matinée du 5 Novembre.

Ce 5 Novembre à 9 h 43, je suis informé de la mise aux arrêts du Commandant Mercadier ; je proteste sans succès auprès de l'officier britannique qui me dit qu'il interdit toute communication avec le Commandant Mercadier. Vers 14 h 35 l'officier britannique me donne l'ordre de faire route sur East London, toujours en suivant le croiseur "Colombo" et le "Bangkok".

Le 6 Novembre à 10 h 30 stoppé pour attendre le pilote qui embarque à 10 h 37. Entré dans le port à 11 h 13 et terminé l'amarrage tribord à quai, dans le port d'East London, à 11 h 35.

Pendant toute la traversée les panneaux ont été maintenus fermés et les pompes franches. Réserves que de droit en cas d'avaries.

East London le 6 Novembre 1941
Le Capitaine ANDRE
Source French Line

Rapport du Commandant VERLAQUE, passager sur la Compiègne, adressé de Marseille à l'Agent Général de la Cie des Messageries Maritimes, le 24 Septembre 1942 après son retour en France. Le Commandant Verlaque commandait le "d'Artagnan" à Saigon dont il avait débarqué le 10 Juillet 1941 pour entrer à l'Hôpital de Saigon.

Saisie du Compiègne et Séjour en Afrique du Sud.

Me référent à la lettre Armement N° 1882 du 14 Septembre, j'ai l'honneur de vous adresser les renseignements que je dois vous fournir.

1. Rapport au sujet des circonstances de la saisie du Compiègne.

Ce navire et le Ctd Dorise ont été capturés dans la matinée du 3 Novembre 1941. Vous devez savoir en un récit exact de cet évènement par le personnel de la Compagnie rapatrié de Décembre 1941 à Juin 1942. Les rapports de la prise des navires doivent vous avoir été adressés par les Commandant Andre

et Achard par l'entremise des Consuls (valises diplomatiques) qui, nous le savons, ont parvenu d'autres documents (Chargeurs, Havraise) jusqu'à la rupture des relations diplomatiques d'Avril 1942.

En ce qui nous concerne, avec le Commandant Bertho, les Autorités Britanniques nous ont enlevé lors de notre débarquement à East London, pour les censurer, les documents et notes que nous possédions. Ils ne nous ont jamais été rendus. Je ne peux donc vous rédiger ce récit que de mémoire. D'autre part, je dois vous signaler que le jour du départ de Saigon, une heure après le Cap St Jacques, le Capitaine de Corvette Marret, chef du convoi (groupe Compiègne, Si Kiang) passager sur le Compiègne, me demanda de monter sur la passerelle pour voir la formation des navires et les signaux de l'Aviso Charner. Dès mon arrivée sur cette passerelle où se trouvaient de nombreuses personnes, entre autre un passager, Mr Marcel Vincent, le Commissaire Goutte, et le chien du Commandant ; le Commandant Andre s'approcha de moi et me dit publiquement : " Quand j'aurais besoin de vos conseils et avis, je vous ferais demander, d'ici là...." Monsieur Goutte pourra vous confirmer ces paroles. Abasourdi par cette algarade, mais ne voulant en rien gêner l'action du Commandant du bord, je suis descendu de la passerelle et n'y suis jamais revenu. Les autres Commandants et Officiers passagers au courant de ces paroles se sont bien gardés de monter sur la passerelle. Je ne puis donc vous donner qu'une relation de passager.

Le 1^{er} Novembre 1941, vers 16 h des fumées sont aperçues à ¼ sur l'arrière de travers bâbord. Le convoi qui avait été décalé de 20' environ dans l'est, ralliait la route prescrite et se rapprochait de ces fumées. Aussitôt le d'Iberville signale une route à 45° plus à gauche, puis peu après de nouveau, je crois, 45° supplémentaires.

Mais à la vitesse du convoi étant à peine de 7 nds, les chalutiers patrouilleurs nous rattrapent avant la nuit et nous suivent en éventail sur notre arrière à une distance de 1 à 4'. Vers 21 h je n'ai pu m'empêcher de dire au Capitaine de Corvette Mercadier, passager, chef de groupe "Compiègne - Dorise", qui me demandait mon avis : « Ces patrouilleurs attendent des ordres ou d'autres navires, il serait temps d'ordonner la dispersion du convoi et liberté de manœuvre avec point de regroupement certainement prévu. Les cargos seront sacrifiés, mais les mixtes pourront s'en tirer ». Cet officier partageait ma pensée, mais le navire de guerre n'a rien signalé et aucun navire n'a disparu dans la nuit. Le lendemain les 5 chalutiers suivaient toujours le convoi dans sa route officielle. Le soir, la nuit, où les chances de fuite étaient faciles surtout pour le Compiègne qui avait toutes ses chaudières en pression, aucune tentative de départ.

Le 3 au matin apparaissaient venant de la terre le Croiseur Camberra, le croiseur Colombo, un avion survolait le convoi cherchant si aucun sous marin ne nous escortait et à l'horizon bâbord avant et tribord avant un croiseur auxiliaire type Stirling Castle de l'U.C. et un type Cathay ou Carthage des P.O. Le Camberra passe à toute vitesse sur notre arrière cherchant le sous-marin français, fait demi-tour, revient à tribord du convoi et ordonne aux navires de stopper, puis de se diriger vers Port Elisabeth pour vérification de la cargaison.

Le Commandant de Saint Maurice, du d'Iberville, lui répond en donnant sa parole d'honneur d'officier de marine que les navires ne portent aucune contrebande de guerre, mais du ravitaillement pour la France non occupée. Il y a un moment de calme, puis le Camberra réitère l'ordre de stopper, l'appuyant d'un coup de canon à blanc. Les bateaux qui avaient fait demi tous ne s'arrêtant pas, il tire un coup qui frappe à 400 mètres sur l'avant tribord du Compiègne. A ce moment du d'Iberville, les bâtiments français reçoivent l'ordre d'exécuter les ordres prévus. Les Officiers de marine passagers donnent avis aux Commandants des navires d'exécuter les ordres.

Les paquebots doivent se saboter, les cargos se saborder. On voit les équipes de prises débarquer des croiseurs dans de grands canots et à la remorque des chalutiers se diriger vers nos bâtiments. Vers dix heures et demie, le Bangkok met ses embarcations à la mer, mais recevant aussitôt des bordées de mitrailleuses avec l'ordre de le hisser et de rester à bord, il est obligé de s'exécuter. On entend une explosion sur l'arrière du "DORISE" à quelques centaines de mètres de nous. Le Compiègne devait arrêter le graissage ; la circulation d'huile, pour, laissant marcher ses turbines en avant et en arrière, les rendre hors d'usage.

Les équipes de prises dirigées par le Lieutenant de Vaisseau Simpean (ex-employé de la Maison Michelin en temps de paix) montent à bord, occupant les points primordiaux prévus et interdisant aux passagers de sortir de leur cabine et des locaux.

Le Capitaine de Corvette Mercadier est arrêté et enfermé sous une surveillance sévère. A notre grande surprise le Compiègne se met en route laissant tous les autres bâtiments qui, incapables de marcher, étaient pris à la remorque par les navires Anglais....

• Débarquement en Afrique du Sud

Sur le Compiègne, suite du Rapport du Commandant VERLAQUE

...Le 6 Novembre au matin, nous arrivons à East London, et vers 11 h entrant dans le port, nous trouvons le Dorise et le Bangkok arrivés la veille à la remorque, ainsi que les d'Entrecasteaux et Ville de Rouen pris en Juillet et Aout et toujours en réparation. Les Cap Tourane et Cap Padaran sont remorqués à Port Elisabeth.

Le 8 Novembre, les passagers mariés accompagnés de leur famille, femmes, enfants et femme de chambre quittent le bord pour embarquer avec leurs bagages dans le train formé le long du quai.

Le lendemain, les passagers restant reçoivent avis qu'ils quitteront le bord vers 18 h avec les bagages à main seulement, pour être répartis dans les hôtels de la ville. L'équipage est prévenu de se préparer à partir le surlendemain en emportant le matériel de couchage. Nous assistons à un véritable pillage par le personnel. Enlevant les meilleurs matelas des cabines de 1^{ère} classe, des couvertures, serviettes, literies argenterie. Seul le Commissaire Goutte et ses Maîtres d'Hôtel font tout leur possible pour arrêter cette rafle. A 17 h on nous avise qu'il est trop tard pour passer en douane. Nous restons à bord. On nous prépare un repas froid et malheureusement quelques uns d'entre nous ne trouvent plus que des ressorts métalliques des lits pour passer la nuit. Le Commissaire s'efforce et arrive à réinstaller les couchettes.

Le 10 après midi, après une visite très sérieuse des bagages et l'enlèvement des documents, cahiers, lettres albums de photos pour la censure nous sommes conduits par camions et répartis dans les divers hôtels de la ville. Avant mon débarquement, après m'avoir publiquement demandé pardon de sa réaction vraiment incompréhensible envers moi, le Commandant Andre me demande instamment de m'occuper des Officiers et du personnel subsistant, ne sachant pas si après le débarquement de l'équipage, nous nous trouverons ensemble.

Le 12 Novembre, étant seul à avoir quelques livres du Pays, je vous ai expédié un radio vous donnant des nouvelles des Officiers et du personnel subsistant ainsi que mon adresse pour la liaison avec eux. Je n'ai jamais reçu de réponse et nous n'avons jamais su si ce télégramme vous était parvenu.

Dès Tamatave, la plupart d'entre nous avons jugé lamentable l'organisation du convoi. On "m'amatelote pas" un navire de 6 nds ½ (Bangkok) avec un navire de 12 nds (Compiègne) deux de 12 nds (Padaran et Tourane) et un de 9 nds ½ (Dorise) pour mettre un temps trop long pour passer la zone dangereuse du Cap. On ne part pas de Tamatave le 25 Octobre à 7 h du matin, au vu de toute une population, parmi lesquelles se trouvaient des Anglo-Américains et la représentation consulaire de ces pays. A East London, par les conversations avec le Lieutenant de Vaisseau Simpean du S.S. qui changeait aux Français l'Argent de Madagascar qu'ils pouvaient avoir avec des livres sud africaines, ainsi que les journaux, nous avons appris que les Anglais connaissaient exactement la composition du convoi, la date de départ et la route suivie. En effet, près de 12 navires ont été capturés entre Madagascar et Dakar. Par les lieux capturés, par les cartes marines non détruites et les routes et les points effacés se voyaient encore, ils ont reconstitué les routes et y ont disposé des patrouilleurs en observation.

Le Compiègne qui avait effectué la traversée Dakar Tamatave en 26 jours en aurait mis plus de 36 avec le convoi. Son Chef Mécanicien, M. Lesbros, avant la capture nous avait dit son angoisse, craignant de ne pas avoir l'...nécessaire pour une durée pareille. L'éventualité pour le Compiègne et les CAPS, de quitter les Dorise Bangkok ne seraient prises avant l'arrivée à Dakar.

Nous pensons avec tous mes collègues restés en Afrique du Sud, que des sanctions ont été prises contre les responsables de l'organisation de ce convoi et la pauvreté et pénurie des ordres écrits donnés au départ aux Capitaines.

Suite du rapport de Mme MERCADIER

Arrivée à East London - Arrivés vers 11h 30 devant Port Élisabeth, nous reçûmes l'ordre d'aller à East London, où nous arrivâmes le lendemain matin.

Le "Cdt Dorise" était déjà là, avec le croiseur auxiliaire qui l'avait convoyé. L'équipage ainsi que le Docteur et Madame BASCHIERI étaient déjà à terre. Madame BASCHIERI avait fait l'admiration de tous par son cran et son calme.

Dans le port se trouvaient aussi : le "d'Entrecasteaux" à qui on plaçait une pièce sur l'arrière ; le "Ville de Rouen" à moitié peint, et un cargo battant pavillon belge, peut-être aussi volé, la "Reine Élisabeth".

East London n'est qu'un estuaire de rivière avec une jetée.

La ville est plutôt une station balnéaire.

Le "DORISE" - Dès que nous fûmes à quai, on nous mis le "Dorise" à couple. Dans sa tentative de sabotage par pétard, il avait eu le mèche de son gouvernail faussée, mais les anglais avaient pu le réparer suffisamment.

Le "Compiègne à quai" - Les matelots et marins furent immédiatement remplacés par la Royal Air Force, de tout jeunes gens, et quelques Sud Africains, de superbes gars. Ils étaient très nombreux, mais dans la soirée de nouveaux "Air Force" arrivèrent et entourèrent le pont supérieur au coude à coude. D'autres occupaient le pont inférieur de la même façon. En même temps deux mitrailleuses étaient installées sur le pont des embarcations et braquées sur la partie du pont des premières où nous nous tenions exclusivement par ordre depuis la prise du navire.

Le Commandant MERCADIER reste au secret - Un Lieutenant-Commander, nommé Tobis Sinclair, parlant parfaitement français, avait sur ces entrefaites, nommé au commandement du "Compiègne" et peut-être aussi de tous les navires français présents. J'allais lui demander pour quel motif mon mari avait été arrêté, puis restait détenu. Il me répondit que mon mari, ayant refusé de signer un engagement de ne pas saboter le bateau et de ne rien tenter pouvant porter préjudice aux Anglais, resterait au secret et qu'il était formellement défendu y compris à moi-même (sa femme) de communiquer de quelque façon que ce soit avec lui.

Je répliquais que j'approuvais hautement l'attitude de mon mari, dussé-je ne le voir de longtemps et que par ailleurs, le fait de venir avec cinq croiseurs voler (j'insistais sur ce mot) en pleine mer, cinq bateaux marchands désarmés à un faible petit aviso sans grande défense.... Il m'interrompit :

- "Justement, Madame, nous sommes venus en force pour éviter toute effusion de sang. Car si nous étions venus avec mon croiseur le "Colombo", le d'"Iberville" qui doit être commandé par un homme brave"....

- "Le Commandant de St Maurice, lui dis-je, vous connaît bien, vous anglais. Il était chef d'État Major de l'Amiral Platon à Dunkerque".

Il joignit les talons, se raidit, salua, puis reprit :

- "Vous nous prouvez, Madame, que nos calculs étaient justes : si donc le "Colombo" était venu seul, votre aviso aurait voulu vous défendre. Notre croiseur, plus puissant l'aurait certainement coulé".

- Voire ! lui dis-je.

- "Si, surement, et cela nous voulions absolument l'éviter, nous ne voulions pas que votre aviso ouvrit le feu, et c'est pour cela que nous avons si fortement surclassé".

- "Eh bien, Monsieur, lui répliquais-je, cela nous fait penser que votre marine marchande doit subir de la part des sous-marins allemands des pertes considérables, effroyables pour que vous consacriez tant de monde, tant de navires tant d'argent à agir comme des "voleurs de grand chemin".

- "Tous les moyens pour gagner la guerre sont bons" me déclara-t-il.

- "Quand on en est à ce raisonnement, c'est que la guerre est difficile à gagner et que l'on doute de son issue" repris-je.

Il s'inclina, et changeant brusquement de conversation, me dit que mon mari était très mal dans le local où il se trouvait, mais qu'il n'avait pas d'endroit où le mettre. Le Commandant de bord un moment après vint me dire que toutes les propositions faites aux Anglais pour mieux loger mon mari avaient été repoussées.

Je lui demandais :

- "Ne pourriez-vous offrir de le loger dans la chambre de veille de la passerelle supérieure de navigation ?"

- "Je n'y avais pas pensé, vous avez raison".

Hypocrisie britannique : Un moment après, l'officier britannique vint, tout souriant, l'air empressé, me dire qu'il acceptait que mon mari fut logé dans la chambre de veille, qu'il aurait le droit de se promener une heure sur la passerelle, qu'il aurait ainsi de l'air, du soleil... Je l'interrompis :

- "Et surtout, vous êtes ainsi sûr qu'il ne communiquera avec personne et vous le garderez facilement avec deux hommes à chaque échelle."

Il me sourit et me tourna le dos. Comme je regagnais ma cabine, un officier Afrikaan me courut après et me dit :

- "Madame, rassurez-vous, votre mari ne sera pas emmené cette nuit !".

- "Comment, emmené cette nuit ?"

- "Mais oui, vous savez bien que durant cette nuit on devait le conduire à terre. Mais maintenant il y a contrordre, on le met tout en haut du navire, ne soyez pas inquiète".

J'appris ainsi les projets de l'aimable anglais.

Visite du Médecin Anglais- Le lendemain, vendredi 6, journée sans incidents, vécue dans l'attente. Le pavillon français flotte toujours, à l'arrière, et aussi celui de la santé. Le Médecin Capitaine RICHARD, des troupes coloniales, médecin convoyeur des rapatriés sanitaires, vint me conter que lorsque le médecin anglais monta à bord, il avait son stéthoscope à la main et qu'il signifia qu'il allait visiter tous les malades. Le Docteur Richard avait préparé tous les dossiers et l'amena d'abord à l'infirmerie où reposaient une dizaine de tuberculeux dont il présenta les radios : l'Anglais les examina, puis le Docteur Richard lui montra l'infirmerie des contagieux, qu'il visita aussi, puis les malades qu'il refusa d'examiner, puis tous les rapatriés sanitaires debout. Alors l'Anglais, épouvanté, lui dit qu'il avait l'ordre de débarquer tous les malades, mais que ce n'était pas possible, qu'il n'y avait pas de place pour tout ce monde, il partit, on ne le revit plus.

Le lendemain, Samedi 7 Novembre, mon mari réussit à me faire passer un petit bout de papier me demandant de rester en liaison avec les hommes de son détachement, et d'essayer de savoir ce qu'on allait faire d'eux ? Depuis son arrestation, je m'étais fréquemment entretenue avec le maître principal torpilleur HELIEZ, - qui m'avait offert de délivrer mon mari par la force- lui communiquant ce que je savais, recueillant des nouvelles. J'e lui fais part de la pensée de mon mari, puis, entendant quelqu'un parler de Légion, je monte vivement sur le pont.

Les Légionnaires débarqués - Sur le quai, face à nous, sont alignés les deux douzaines de Légionnaires, presque tous rapatriés sanitaires. Les uns sont en pantoufles, d'autres n'ont pas de ceinturon. Le Colonel Bataillard à ce moment descend aussi et les passe en revue. Des camions se rangent tout près, des caméras filment la scène. Nous comprenons alors qu'on nous les enlève. D'un mouvement spontané, nous nous rassemblons et nous mettons à crier : "Vive la Légion" - "Honneur et fidélité" - "Haut les cœurs" - La caméra tourne et nous prends à notre tour. Nous lui faisons des pieds de nez et lui tirons la langue, puis les Légionnaires se mettent en marche, et nous entonnons la "Marseillaise".

Je trouve alors le Médecin Capitaine Richard qui me dit n'avoir nullement été averti du départ de ses Légionnaires malades. Les Anglais sont entrés dans l'infirmerie, les ont fait habiller et les ont dirigés immédiatement sur le quai. Plusieurs sont tuberculeux, l'un d'eux qui a 19 ans de service, est en cours de pneumo-thorax : c'est la mort pour cet homme de l'avoir ainsi enlevé. Les Anglais sont au courant puisque leur médecin les a examinés le veille. Ils annoncèrent ensuite les avoir internés à Andalusia et à Baviaanspoort.

Ordre de faire nos bagages. - A peine l'émotion calmée, à 11 heures, nous recevons l'ordre de faire nos malles et préparer nos bagages de façon à pouvoir les expédier à midi ; nous devons seulement garder une valise. Cet ordre concerne tous les gens mariés et ceux avec famille. Par des étiquettes à coller, nous apprenons que nous devons aller au Cap. Affairement intense. On commence à charger un train de nos colis. Le commandant de bord vient me voir et me met au courant de ses démêlés avec les Anglais.

Ordre de réquisition du "Compiègne" - Le matin, il avait reçu de Prétoria, par la voie du "Collector of customs and exercise" d'East London une notification, l'informant que le Gouvernement de l'Union Sud Africaine avait réquisitionné le "Compiègne" à la date du 5 Novembre. Or le "Compiègne" n'était arrivé que le 6 en terre Africaine, et, d'après une lettre remise par l'officier anglais, chef du bord, uniquement pour la visite de la cargaison. En exposant ces faits dans sa réponse à l'avis de réquisition, le Commandant Andre faisait remarquer que depuis que son navire était à quai, les Anglais semblaient se désintéresser complètement de la cargaison. Il protestait aussi contre le fait que deux condamnés civils avaient été débarqués. Il s'agissait de Maître

MERMONT, avocat au Barreau de Tananarive, chassé par son ordre, et condamné pour Gaullisme. Lui et son compagnon, mis à terre par les Anglais après 48 heures de tractations, avaient d'ailleurs tout aussitôt été abandonnés par eux, et ont du eux-mêmes coltiner leurs colis.

Dimanche 9 Novembre -

En montant le matin sur le pont, je trouve tous les Officiers et Sous-officiers assemblés. Le Colonel Bataillard, qui va partir, passe ses fonctions au Commandant Lacoste, Celui-ci s'adressant aux sous-officiers, prononce quelques mots vraiment très bien. Comme je fais mes adieux à Heliez, en le priant de transmettre à ses hommes que mon mari pense à eux, il me demande de venir parler à tous le détachement de la Marine. Il réunit son monde dans la salle à manger des secondes ; je leur demande, de la part de mon mari prisonnier de rester unis, de garder confiance, de penser constamment qu'ils sont l'image de la France pour les Habitants du pays, et de garder toujours dans le cœur le pavillon haut, avec la devise même du d "Iberville" : "Je me souviens".

Adieux du Commandant - Après le déjeuner, nous nous groupons tous sur l'arrière pour une manifestation organisée dès la veille, et dont les adieux du Commandant du bord doivent être le signal. Dès que les Anglais font part de l'ordre d'embarquer dans le train le Commandant Andre arrive, et dans l'émotion générale, prononce quelques paroles. Nous sommes tous là, quelque 150 personnes, plus des passagers de seconde prévenus. Après l'allocution du Commandant, le Commandant Lacoste entonne le 3ème couplet de la "Marseillaise" et le chant national se répand, roule, clamé avec force, d'un seul cœur, d'une seule voix.

Attitude des marins français - A la fin, je me trouve face à face avec deux maitre de manœuvre. Ils me disent que tout le détachement de marins va venir veiller le départ de mon mari, pour le saluer et lui rendre les honneurs militaires. Je les remercie, mais les avertis que ce sera probablement très long, car mon mari refusera certainement de partir de son plein gré, et qu'en conséquence, on l'emmènera probablement de force le dernier. Ils me répondent qu'ils attendront, qu'ils ont l'habitude de veiller.

Les débarquements commencent, les passagers de troisième classe les premiers. Le train est rangé le long du quai, à quelques mètres du bateau. Nous regardons les gens monter dans les wagons. Plusieurs officiers viennent m'exprimer leur admiration pour la tenue des marins – dont la plupart sont des officiers marinières – tenue impeccable. Ils se sont rangés contre la rambarde et attendent.

Le Commandant de bord me demande. Je lui avais dit mon intention de mettre le feu à ma cabine au moment du départ, quand les autres passagers auraient été à terre. J'avais gardé à cette intention de l'essence d'avion, des bouteilles de cognac, d'armagnac dont je comptais imbiber des peignoirs et serviettes placés sur les matelas. Le Commandant Andre me dit qu'il voit la surveillance anglaise se relâcher, qu'elle cessera quand nous serons partis et qu'il pourra alors agir. Or il a recueilli environ deux boîtes de poudre en dévissant les balles contenues dans les revolvers des officiers passagers, et que ceux-ci lui ont remis l'ordre des Anglais. Il pense pouvoir placer cette charge dans une pièce délicate de la machine ; il me demande de ne pas agir. J'accepte et je vais en aviser le Commandant Verlaque (des Messageries Maritimes) à qui j'avais fait part de mon projet.

Départ de force du Commandant Mercadier - On m'appelait pour descendre. Je descendais, vis mon mari sur la passerelle supérieure qui nous regardait. Un groupe d'hommes montait vers lui. Il y eu des discussions, des soldats encadrèrent mon mari et l'emmenèrent. Tous les Français s'étaient regroupés près de l'échelle de coupée. Lorsque mon mari parut, d'un coup, la garde Anglaise présenta les armes, les officiers se figèrent, la main à la casquette. Nos compagnons restant lui firent leurs adieux. Mon mari descendit l'échelle, les Anglais le saluant toujours.

Les honneurs militaires - Alors, quatre maitres de manœuvre firent entendre leurs sifflets pendant que tout le détachement de la Marine était au garde-à-vous et que les passagers, sur le quai, applaudissaient. Mon mari, saisi par les honneurs de ses hommes auxquels il ne s'attendait pas, s'arrêta pour les saluer ; au bas de l'échelle, il se retourna pour saluer le pavillon à la corne et s'enfuit dans le train.

Départ pour le Cap - Quelques instants après, celui-ci se mit en marche aux cris répétés de : "Vive la France", tandis que le commandant Andre, sur le toit de la chambre de veille, agitait un immense pavillon, et que les marins entonnaient la "Marseillaise".

Nos compagnons restèrent à bord encore 24 heures, puis les civils débarquèrent, emportant les portraits du Maréchal, enfin les soldats, en désordre, débraillés, certains ivres, tandis que les marins, rangés, rendirent les honneurs au pavillon, puis au commandement d'Heliez, embarquèrent avec ordre dans les camions. (Lettre du Commandant Verlaque).

...

Alger, le 2 janvier 1942

MARINE à Alger ETAT-MAJOR

SECRET ET PERSONNEL

Compte-rendu de renseignements

Objet : Traversée de M. VATRILLE (?), Albert, Clément, Planteur, Sté des Terres Rouges ? rue MacMahon, SAIGON ; (Maréchal des Logis d'Artillerie(5 ème R.A.) affecté à l'E.M. du Général Gourc... ?

1° - A bord du Compiègne arraisonné le 1^{er} Novembre (1941) par navires britanniques entre Tamatave et le Cap ;
2° - puis à bord de l'Angale portugais de East London à Casablanca.

Embarqué le 5 septembre 1941 sur le "Compiègne" à Saigon, faisant convoi avec le Tourane, Si Kiang,
Escortés par le S/M MONGE et l'Aviso AMIRAL CHARNER

Route sur La Réunion- Arrivée le 25 septembre au Port des Galets

Départ le 29 septembre

Tamatave Arrivée le 30 septembre

Départ le 25 Octobre

Convoi formé par : COMPIEGNE ; TOURANE ; BANGKOK ; CAP PADARAN ; Cdt DORISE

Escorteur : D'IBERVILLE

Le 1^{er} Novembre, aperçu 6 chalutiers Anglais qui communiquent avec le D'IBERVILLE à 20 ???

Le 2 Novembre : Convoi suivi par 6 chalutiers et 3 croiseurs ; et à 20 h reçoit l'ordre de rallier Port Élisabeth-

Le D'IBERVILLE répond : NON

Le 3 Novembre : La force anglaise s'approche renforcée de deux navires auxiliaires ; et arraisonne le convoi par un croiseur de type KENT avec trois coups de semonce sur l'avant du COMPIEGNE

A 8 h 30, le BANGKOK donne l'impression d'avaries et de se saborder : Fumées ; met ses embarcations à la mer ; reçoit trois rafales de mitrailleuses.

8h 40 : Le T40 arrive près du COMPIEGNE, et y dépose une équipe de prise (15 Hommes + un Officier) qui descend dans la machine (laquelle a tourné sans huile pendant 10 minutes pour la mettre en avarie, mais sans résultat) puis va à la passerelle, puis au Salon.

9H00 Le Cdt DORISE a une ... À l'arrière.

9H50 Sur le COMPIEGNE, appel des passagers devant l'Officier anglais.

10H40 Les passagers sont informés par un passager de 1ère classe, M. DELAUNAY (?), et l'Officier anglais que le bateau sera amené à Port Élisabeth pour inspection. Interdiction de circuler sur le pont la nuit.

Le 4 Novembre : Remise de tous les appareils photos- un soldat de la Légion, (passager) est enlevé à 12 h par les anglais et amené sur un croiseur (COLOMBO ?) - probablement un agent d'information embarqué à Saigon.

Le 5 Novembre : Tout le monde consignés en bas sauf de 15 h à 18 h. Mis le cap sur East London.

Le 6 Novembre : Arrivé à East London. Vu : " D'Entrecasteaux " ; " Ville de Rouen " ; " Cdt DORISE " arrivé la veille ; " Elisabethville " (Belge)

A Port Élisabeth, se trouve " Ville de Verdun " et un cargo américain, chargé de graphite pris à Madagascar.

Le 7 Novembre : Restés à bord : 2 français, M. CLEMENT (?) avocat à Tananarive

M. VIR....NACH, passant aux Anglais et débarquent

Grande sympathie témoignée par les soldats Afrikanders.