

Arraisonneur
Aviso auxiliaire
Patrouilleur auxiliaire

NORD CAPER

Marine Nationale

Nom : **NORD CAPER**
Type : Arraisonneur.
 Aviso auxiliaire.
 Patrouilleur auxiliaire.

Chalutier de la Société des Pêcheries du Golfe de Gascogne
 (J. Duvergier).

Chantier : Ateliers et Chantiers de France, Dunkerque.

Commencé : 1907.

Mis à flot : 13 juillet 1907.

Terminé : Juillet 1907.

En service (MM) : Juillet 1907.

Retiré (MM) : 1953.

En service (MN) : 11 décembre 1914 (1940).

Retiré (MN) : 22 avril 1919 (25 mai 1940).

Caractéristiques :

46,34 x 8,02 x 4,18 m. ;

418 t. ;

700 cv. ;

10 h.

Armement :

I de 65 ;

I de 47 mm.

Principales dates :

Chalutier construit à Dunkerque pour le compte de la Société des Pêcheries du Golfe de Gascogne de J. Duvergier, sous le nom de **NORD CAPER**.

11 décembre 1914 – 22 avril 1919 : réquisitionné à Boulogne, affecté comme arraisonneur à Calais.

Octobre 1915 : division des chalutiers de la mer Egée à Milo.

07 novembre 1915 : capture à l'abordage les 43 hommes de l'équipage d'une goélette turque près de la pointe sud de la Crète (LV Lacombe).

28 novembre 1915 : remorque le *Cassini* après un abordage.

04 janvier 1917 : recueille avec le *Cordouan*, 500 rescapés du cuirassé russe *Peresviet* qui vient de sauter sur une mine à 10 milles du phare en quittant Port-Saïd.

200 autres passagers sont sauvés par des patrouilleurs anglais, il y a une centaine de disparus.

01 juillet 1918 : figure à l'effectif de la 7^{ème} escadrille de patrouille (CF C^{dt} d'escadrille sur le *Maroc*) de la division de

Syrie (pavillon du CA Varney, C^{dt} de division - à partir du 04 mars 1917 - succédant au CA de Spitz, sur le yacht *Ariane II*)
Septembre – octobre 1918 : amène à Beyrouth les détachements français de l'armée de Palestine avec le *Maroc*, après la retraite de l'armée ottomane.

22 avril 1919 : dérégistration.

1929 : renommé **ECHASSIER** pour le compte des Chalutiers de La Rochelle.

1931 : reprend le nom de **NORD CAPER**, Chalutiers de La Rochelle.

1940 : réquisitionné, puis saisi par les Allemands et renommé **V 1607**, sert dans la Kriegsmarine.

1945 : récupéré, reprend son nom d'origine **NORD CAPER**.

Octobre 1953 : démoli.

Equipe :

Cf. annexe 2.

Citations :

Cité à l'ordre du jour (J.O. du 23 janvier 1916) :

Aviso - auxiliaire NORD CAPER : Pour la façon brillante dont ce bâtiment, qui n'avait que dix hommes armés, a enlevé à l'abordage une goélette turque montée par quarante-trois hommes armés dont onze officiers.

Fourragère aux couleurs du ruban de la Croix de Guerre 1914 - 1918 :

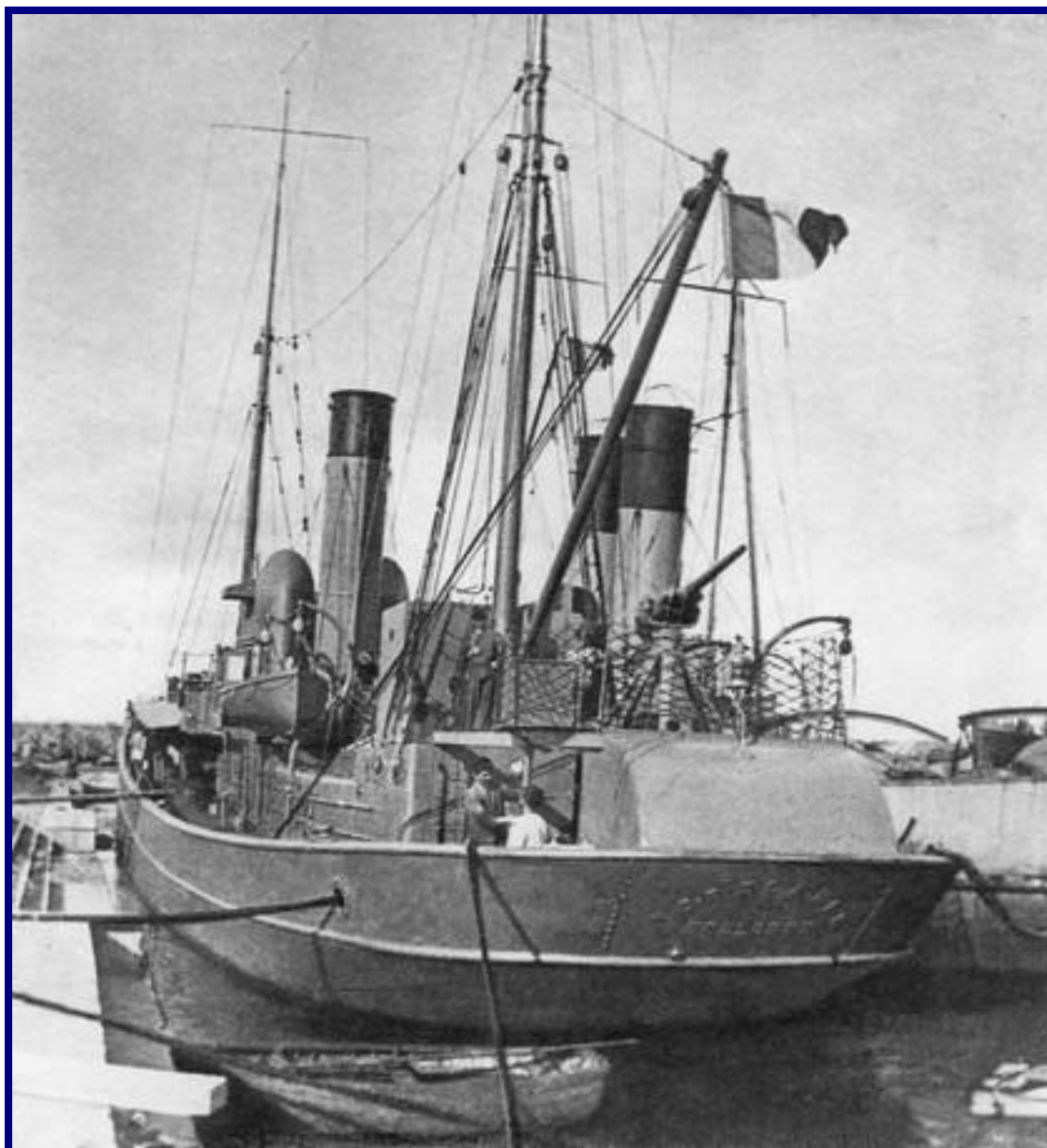
Chalutier NORD CAPER (19 juillet 1916) :

Les officiers et marins de ce bâtiment ont droit au port individuel de la fourragère s'ils remplissent les conditions prévues dans la circulaire des 01 octobre 1916 et 24 octobre 1916.

Cf. annexe 2.



Iconographie :



Brest – Le Nord Caper à l'armement – Juillet 1915.



Le Nord Caper sur la route de Malte,
photographie prise le 16 octobre 1915
dans le port de Sidi Abdallah.



L'avis Nord Caper enlève à l'abordage une goélette turque.
Dessin de Charles Fouquieray.
7 novembre 1915.



Pièce arrière de 47 mm. pointée sur Anti Mila.



M. Kristoulakis qui préféra toucher cinq cent francs plutôt que la croix de guerre.



Les prisonniers turcs sur le Nord Caper.



Sur le Nord Caper.
L'EV Poulaillier au milieu des officiers turcs.



Les onze officiers turcs que la goélette conduisait en Tripolitaine et que le Nord Caper a faits prisonniers

(L'EV Poulaillier au milieu des officiers turcs sur le Tourville)

Malte - 12 novembre 1915.



L'équipage de l'avisopatrouilleur Nord Caper.

Au centre du groupe, le lieutenant de vaisseau Edmond Lacombe, commandant du bâtiment.

Debout à gauche, sans doute le second maître fourrier Yves Guilloux, reconnaissable au galon de spécialité cousu au bras de sa vareuse.

Debout le fusil à la main, le Crétois Kristoulakis.

Malte - 12 novembre 1915.

Bibliographie :

Corsaires du XXe siècle - Le Nord-Caper et sa fortune - de Bernard Franck, Editions Flammarion, L'Aventure vécue, Paris, 1956.

Pavillon haut – Paul Chack – 1929 - Les éditions de France.

On se bat sur mer, de Paul Chack, Les Editions de France, Paris 1926.

Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française - LV JM Roche.

La guerre navale aux Dardanelles, du CV A. Thomazi, Payot, Paris, 1926.

La guerre navale dans la Méditerranée, du CV A. Thomazi, Payot, 1929.

Histoire Maritime des Chargeurs Réunis et de leurs filiales françaises, de Jean Baugé & René Pierre Cogan, Editeurs Barré & Dayez, Paris, 1984.

Revue :

Pays de France de mai 1916

L'Illustration n° 3795 du 27 novembre 1915.

L'Illustration n° 3797 du 11 décembre 1915.

Internet :

www.miramar.ship.index

Remerciements :

A l'attention de :

Alain X.

Klaus Günther von Martinez.

Gilles Jogerst.

Annexe 1 :

Extrait de l'Histoire de la Marine Française, Librairie Larousse :

« Dans tout le secteur français, la patrouille fut menée par nos croiseurs, torpilleurs et, surtout, chalutiers. Ceux-ci y écrivirent les plus belles pages de leur histoire et accomplirent maintes actions d'éclat, parfois à la manière des corsaires du grand siècle. Tel fut le cas du petit chalutier **NORD CAPER**, monté par 10 hommes sous les ordres du lieutenant de vaisseau Lacombe, qui s'empara à l'abordage d'une goélette turque transportant 11 officiers et 50 hommes de troupes régulières en Tripolitaine. La lutte fut épique entre nos matelots bondissant pieds nus, sans autres armes que quelques revolvers, leurs couteaux, des barres de bois, des massues improvisées, et l'équipage de la goélette renforcé par ses passagers.

Surpris par l'attaque, épouvantés par l'audace de ces démons, par l'accostage brutal du **NORD CAPER** dont le commandant fit tirer à bout portant la pièce de 47 millimètres, en mugissant dans son porte-voix l'ordre de se rendre, les ennemis mirent bas les armes après une courte résistance.

C'est ainsi qu'Ahmed Pacha, colonel professeur à l'école militaire de Constantinople ; Loufty Bey, capitaine d'infanterie, 8 lieutenants ou sous-lieutenants et une demi-compagnie de réguliers turcs se rendirent à deux officiers et 10 matelots français. Surcouf lui-même n'aurait pas désavoué un pareil exploit. »

Annexe 2 :

Liste du personnel du NORD CAPER cité à l'ordre du jour de l'armée navale :

Lieutenant de vaisseau Lacombe Edmond, Commandant

Novembre 1915.

« Commandant l'avis auxiliaire **NORD CAPER**. A fait preuve de courage, de décision et d'énergie en s'emparant de haute lutte d'une goélette turque portant 43 hommes armés dont 11 officiers et un matériel de guerre important. »

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe auxiliaire Poulaillet Bernard, Joseph.

Novembre 1915.

« A fait preuve de courage et de décision en maîtrisant un officier turc qui le menaçait de son revolver. »

Second maître de manœuvre Jourdan Alphonse.

Novembre 1915.

Quartier de Cancale, matricule 2 086.

« A montré beaucoup de courage et d'énergie en tenant tête à plusieurs soldats turcs qui le menaçaient. »

Second maître fourrier Guilloux Yves, Marie.

Novembre 1915.

Quartier de Saint-Brieuc, matricule 3 959.

« A montré beaucoup d'énergie et de sang-froid en désarmant à bord du **NORD CAPER** les prisonniers turcs. »

Second maître (ou Quartier-maître mécanicien) Boussard Yves.

Novembre 1915.

Matricule 92 178-2.

« A contribué par son énergie au désarmement rapide des soldats turcs sur la goélette. »

Quartier-maître de timonerie réserviste Scour Pierre, Marie.

Novembre 1915.

Quartier de Marseille, matricule 8 640.

« Par son énergie et son sang-froid, a contribué à empêcher la résistance des soldats turcs sur la goélette. »

Quartier-maître mécanicien Berthou Yves.

Novembre 1915.

Matricule 92 178-2.

« A contribué par son énergie au désarmement rapide des soldats turcs sur la goélette ».

Quartier-maître fusilier Jacolot Jean, Louis.

Novembre 1915.

Matricule 14 287-4.

« A montré beaucoup d'énergie dans la prise des soldats turcs après l'abordage de la goélette. »

Matelot Barbet Emile.

Novembre 1915.

Matricule 35 263-1.

« A aidé le Second maître Jourdan à tenir tête à une dizaine de soldats turcs et à les désarmer ; par son courage a sauvé la vie au Second maître Jourdan. »

Matelot Merlin Alfred, Eugène.

Novembre 1915.

Quartier de Boulogne, matricule 1 476.

« A réduit à l'impuissance un officier turc qui mettait en joue l'enseigne de vaisseau Poulaillet. »

Matelot Malfoy Pierre.

Novembre 1915.

Quartier de Boulogne, matricule 1 838.

« A sauté sur la goélette l'un des premiers et a maîtrisé un officier turc qui le menaçait de son revolver. »

Matelot Brest Jean, Baptiste, Joseph.

Novembre 1915.

Quartier de Boulogne, matricule 1 956.

« A été blessé sur la goélette en faisant embarquer les prisonniers sur le Nord Capér. »

Le matelot Brest fut le seul blessé pendant le combat.

Interprète Kristoulakis

Officiers :



LACOMBE Edmond

Né le 31 décembre 1878 à Fumel (Lot-et-Garonne).

Décédé le 4 avril 1926

Élève de l'École polytechnique en 1896, opte pour la Marine.

1^{er} octobre 1898 - Aspirant.

1^{er} janvier 1899 - sur le cuirassé *Charles Martel*, Escadre de la Méditerranée (Paul Chocheprat, C^{dt}).

1^{er} octobre 1900 - Enseigne de vaisseau.

1^{er} janvier 1901 - sur le cuirassé *Carnot*, Escadre du Nord (Paul Campion, C^{dt}).

1^{er} janvier 1902 - sur le cuirassé *Jauréguiberry*, escadre de la Méditerranée (Marie Aubert, C^{dt}).

8 avril 1903 - second du torpilleur autonome submersible *Espadon*, station des sous-marins de Cherbourg (Charles de Meynard, C^{dt}).

23 mai 1908 - Lieutenant de vaisseau.

1^{er} janvier 1911 - sur le cuirassé *Brennus*, division des écoles de torpilleurs (René Maudet, C^{dt}).

Officier breveté Torpilleur.

Chevalier de la Légion d'Honneur.

Officier breveté de l'École Supérieure de la Marine, promotion 1914.

Novembre 1915 - il commande l'avis auxiliaire **NORD CAPER**, et se distingue.

Croix de Guerre avec citation à l'ordre de l'Armée navale.

Ultérieurement capitaine de vaisseau, il commandera le croiseur *Thionville*.



POULLAILLER ou POULALLIER Bernard

Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe.

Officier en second

Aviso patrouilleur **NORD CAPER**.



Annexe 3 :

Extraits du livre de Paul Chack - On se bat sur mer - Les Editions de France - Paris, 1926.

« A la manière de Surcouf

1. Une nouvelle incroyable

Novembre 1915. La guerre de course, la guerre de mouvements, la vraie guerre navale, telle que la comprennent les marins de France et d'Angleterre, n'est plus qu'un souvenir. Elle est morte depuis quatre mois, depuis le 11 juillet, en même temps que le *Koenigsberg*, dernier corsaire allemand. Sur mer, la rencontre, jadis loyale, est devenue un guet-apens organisé. Plus de combats d'escadres. Quelques raids allemands ont eu lieu contre des ports désarmés, tueries de femmes et d'enfants soi-disant faites pour attirer, hors de ses bases, la Grande Flotte anglaise, jusqu'au jour — 24 janvier 1915 — où les raiders se sont fait pincer au Dogger-Bank par les croiseurs de Beatty. Le *Blücher* y est resté. Le *Derfflinger* et le *Seydlitz* sont rentrés au port en piteux état, incendiés, démolis. Du même coup, von Ingenohl, commandant en chef allemand, a été débarqué.

Du même coup, les Allemands ont été dégoûtés de ce genre de lutte.

Ils ont découpé leurs sous-marins pour un massacre d'innocents. Fait inouï, les couleurs n'ont plus de sens. On est détruit sous n'importe quel pavillon. Les neutres, torpillés sans avertissement, se tournent vers les Anglais, maîtres de tous les Océans, vers les Français, maîtres de la Méditerranée :

« Comment, disent-ils, laissez-vous commettre ces crimes ? Et qu'attendez-vous pour punir ? »

En France, en Angleterre, les gens du front et les gens de l'arrière, les gens des ports marchands surtout, s'étonnent et demandent :

« Que fait donc la marine de guerre ? » Personne ne leur répond.

Dans toutes les escadres de France, officiers et matelots serrent les poings. Ils veulent se battre, à tout prix. Mais il n'y a plus d'ennemi flottant. N'importe, ils supplient leurs chefs de les débarquer des cuirassés et des croiseurs, de les envoyer sur les chalutiers, sur les torpilleurs qui pourchassent la bête invisible. Mais torpilleurs et chalutiers fouillent la mer en vain. Patrouilles, escortes, affûts, tout est inutile. On ne voit rien. Les navires marchands continuent de périr. Et les bâtiments de combat continuent de vivre...

Or, un jour de novembre 1915, une nouvelle extraordinaire secoue les escadres immobiles, un chalutier français vient de prendre à l'abordage un navire turc.

A l'abordage ? Oui. Comme autrefois : corps à corps, un contre quatre, comme faisait Surcouf.

Voici l'histoire de ce chalutier-là.

2. Le NORD-CAPER.

Le Nord Caper est une espèce de baleine lourde et agressive, habituée de l'Arctique, mais qu'on rencontre parfois sous le tropique et même jusqu'à l'équateur. C'était aussi le nom d'un chalutier de Boulogne, qui partageait son temps entre l'Islande, l'été, et la côte d'Afrique, l'hiver.

De même que le Nord Caper baleine, le **NORD-CAPER** chalutier était lourd, agressif, coriace, endurant. Il pouvait aller en Amérique et en revenir sans charbonner en route et sans prendre d'eau douce. Parmi la foule disparate des chalutiers, harenguiers, cordiers de la côte française, c'était un échantillon magnifique, un dreadnought de la pêche. Il tenait la mer comme un grand cétacé, ne craignant ni les coups de tabac, ni l'abordage des icebergs en dérive, magnifique à voir, sur sa route de retour, campagne de pêche terminée, soutes pleines, enfoncé jusqu'au plat-bord. Tel un grand buffle chargeant, à travers la jungle, il fonçait à onze nœuds dans les plus hautes lames, sans daigner les escalader, les écartait d'un coup d'étrave formidable et, sans perdre une parcelle de sa vitesse, passait. Furieuse d'être ainsi bousculée, la mer s'abattait sur lui de tout son poids, sans arriver à crever son pont, à arracher ses panneaux, à tordre ses rambardes. Avec ses tôles d'acier épaisses d'un pouce, avec les colonnes trapues qui époutillaient son gaillard et ses cales, avec son barrotage de cuirassé, le **NORD-CAPER** résistait comme un bloc plein et l'Atlantique perdait son temps à le vouloir démolir. Mais le pont était noyé en permanence. Les hommes ne se troublaient pas pour si peu. Les Boulonnais sont taillés sur un gabarit analogue à celui de leurs bateaux ; ils ne mollissent jamais devant la mer. Le métier n'était pas drôle. Les matelots vivaient en bas, encaqués dans leur poste, briquant, heure après heure, leurs couchettes avec leurs dos, ne se levant que pour pêcher, pour manger ou pour faire leur quart, marinant le reste du temps dans une atmosphère quasi solide, où les odeurs d'humanité entassée se rehaussaient de l'haleine des cales à poisson. Ils étaient faits à cette atmosphère-là et là retrouvaient avec joie en descendant de la passerelle où, pendant quatre heures, sous la gifle glacée de l'embrun, ils s'étaient cramponnés

à la roue du gouvernail parmi des tangages et des roulis capables d'arracher les entrailles aux plus résistants.

Tel était le **NORD-CAPER** d'avant guerre. Une coque de grosse chaloupe avec plat-bord tout d'une venue, bien relevé à l'avant, mais dominant la mer de deux mètres à peine au centre, que surplombait, collé contre une cheminée de gros calibre, le bloc cubique des passerelles et chambres de veille. Sans ses deux mâts trapus, on eût pu prendre ce chalutier pour un grand remorqueur de port. Il en avait l'aspect de force têtue. Le **NORD-CAPER** jaugeait 750 tonnes et avait 40 mètres de long.

Mobilisé en août 1914, il fit d'abord le métier obscur d'arraisonneur devant le port de Calais. Les Boulonnais de son équipage grognaient dur. Vraiment, il fallait que la marine de France fût bien riche pour charger de cette besogne peu reluisante un bateau comme celui-là. Et, pleins de mépris, ils regardaient l'infime pétoire de 47 millimètres qui avait poussé sur le gaillard d'avant. Pour se consoler, ils mettaient un petit chalut à la traîne et vendaient le poisson. On leur disait bien qu'un beau jour ils ramasseraient une mine dans leur filet. Ils n'en avaient cure et répondaient, en riant bien haut, qu'ils la vendraient aux soldats anglais, comme souvenir...

En fait, ils étaient profondément écœurés de leur métier de factionnaire... Si au moins c'eût été devant Boulogne...

3. En route

Un jour vint, quand même, où il fallut retourner à la pêche, à la pêche au submersible cette fois. Depuis la fin d'octobre 1914, la vermine sous-marine pullulait dans les mers du Nord où les amiraux britanniques étaient chefs et responsables. Mais voici qu'en mai 1915 la menace s'étend à la Méditerranée que la marine française défend : le premier sous-marin allemand, l'*U 21* ⁽¹⁾, franchit Gibraltar, en route vers l'Est.

En même temps, une dizaine de bateaux plus petits, des *UB* et des *UC* découpés en tranches, arrivent à Pola par chemin de fer.

Dès qu'apparaît l'*U 21*, dix chalutiers descendent du Nord. Renfort, à vrai dire, à peu près égal à zéro. Cependant, la piraterie s'organise en grand. Cinq submersibles, renonçant aux Dardanelles vraiment trop dangereuses, rejoignent l'*U 21* à

¹ Parti le 25 avril d'Emden, l'*U 21* contourne les Iles Britanniques, rencontre, dans l'Atlantique, un ravitailleur dont le pétrole est inutilisable pour les moteurs Diesel. L'*U 21* continue quand même et entre à Cattaro le 13 mai, avec 500 litres de pétrole à bord. Il quitte Cattaro le 19, se rend aux Dardanelles, où il coule les cuirassés anglais *Majestic* et *Triumph*, puis franchit le détroit le 5 juin, en route vers Constantinople.

Cattaro. De Gibraltar au canal d'Otrante, ils jalonnent leur route par une hécatombe de commerçants. On les suit à la trace ; on peut même dire d'avance où ils passeront, et quel jour, et à quelle heure. On fait le vide sur leur chemin, puis on envoie des torpilleurs à l'affût, dans l'espoir d'en attraper un, en surface, en train de charger ses accumulateurs.

En réalité, les sous-marins naviguent presque toujours émergés. Pour eux, la plongée est l'exception, la manœuvre de fuite ou d'attaque. Parfois on les aperçoit, presque toujours on les manque ; ils plongent trop vite et nos patrouilleurs ne sont pas assez nombreux. Il faudrait — calcul strict — 140 torpilleurs et 280 chalutiers en Méditerranée pour assurer la sécurité des transports, pour se défendre simplement. On ne peut songer à attaquer. Les appareils de détection par le son n'existent pas encore et les grenades sous-marines sont dans l'enfance. Le canon, la torpille, l'éperon sont nos seules armes. Une chance d'atteindre sur mille... Entre juillet et octobre, on trouve encore, dans la Manche et dans l'Océan, une trentaine de chalutiers à envoyer dans le Sud. Mais c'est la fin. On a gratté à blanc le fond des ports, renvoyé à la mer des ourques retraitées depuis des années. On a fait flèche de tout bois.

Et c'est ainsi qu'en octobre le **NORD-CAPER** est en route vers la Méditerranée, tout flambant neuf, retapé, repeint, muni de T. S. F. et armé. Armé de deux canons : un 65 millimètres sur le gaillard d'avant, un 47 à l'arrière, cinq fusils, cinq revolvers. Les sous-marins allemands, eux, ont du 150 et du 105. On a débarqué les engins de pêche du chalutier, mais on a gardé presque tous les pêcheurs.

On a eu raison. Je vous assure que Lacombe, lieutenant de vaisseau ⁽²⁾, qui commande le **NORD-CAPER**, est satisfait de ce noyau solide autour de quoi s'amalgament les gradés et matelots de l'active. Lacombe, du Lot-et-Garonne, a apporté l'étincelle méridionale à tous ces hommes rudes, silencieux et drôlement accoutrés. Ah ! La discipline des grands navires n'est pas de mise sur le chalutier. Foin des attitudes figées et des claquements de talons ; les pieds nus ou les immenses sabots-bottes ne s'y prêtent guère. Mais il faut voir les figures tannées et souriantes, les regards bleus et confiants que tous ces gens tournent vers leur chef. Vienne la bête, on est prêt à tout.

La vie à bord des petits bateaux — torpilleurs, sous-marins ou chalutiers — diffère en tout de l'existence qu'on mène sur les casernes flottantes que sont les grands navires. Sur les patrouilleurs, le commandant et les officiers vivent avec leurs

² Aujourd'hui (1926), capitaine de vaisseau commandant le croiseur *Thionville*.

hommes. Même manque de confort, mêmes souffrances, mêmes joies, et pour tous à bord, même métier. Les spécialités ne sont que des étiquettes pratiquement amovibles : un canonier sait chauffer, un mécanicien arme le youyou s'il le faut. On connaît, on utilise les qualités et les défauts de chacun. Du chef au dernier soutier, l'équipage est un bloc homogène, qui vaut ce que vaut le commandant. A la mer, le contact est incessant, intime.

Chaque gradé, chaque matelot grimpe à son tour sur la passerelle pour faire ses deux heures à la barre ; le chef, lui, y reste souvent vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les hommes aiment cela. Quand le commandant est là, ils sont tranquilles, tout va bien. De proche en proche, de traversée en traversée, l'âme du « maître après Dieu » marque sur tous une empreinte de plus en plus profonde. Et, quand vient l'heure que chacun attend, il n'est presque pas besoin d'ordonner, la pensée du chef est la pensée de tous. Commander un patrouilleur en temps de guerre est, proprement, l'idéal. Lacombe n'aurait pas troqué sa passerelle exigüe contre un blockhaus de cuirassé.

4. A Malte

Le **NORD-CAPER** est en route vers l'Est. Le 20 octobre, à l'aube, une masse d'ocre surgit, par tribord devant, entre le ciel bleu et la mer bleue : c'est Malte, l'île du miel, l'île des Chevaliers de Saint-Jean, le havre des flottes de la Religion, le refuge des corsaires chrétiens, la terreur des Barbaresques, le boulevard de la Méditerranée, Malte aux mille cavernes, aux cent catacombes, Malte qu'écrasent les grands souvenirs, Malte, arsenal britannique dont la guerre a fait le point d'appui des escadres de France.

Le chalutier longe la côte Nord, au pied des collines de pierre tendre qui se chauffent aux rayons du matin et s'élèvent, amphithéâtre harmonieux, depuis les anses sablonneuses et couronnées de redoutes, jusqu'à la ligne culminante de Bengemma. La clarté divine, la transparence parfaite de l'atmosphère sèche révèlent, dans ses moindres détails, le travail patient des hommes.

La terre précieuse, autrefois apportée de Sicile, est divisée en champs minuscules amoureusement cultivés, tous clos de murs qui atténuent le souffle dur du mistral presque incessant, des « gregales » rares et bénis qu'accompagne la pluie, ou du maudit « levante », plus pénible que le sirocco d'Afrique. Ce versant Nord offre, par endroits, l'aspect d'un échiquier immense où des joueurs géants auraient laissé traîner des pièces colossales, telles que la tour l'Ahmar, toute rose, ou la sévère tour l'Abiat.

Quand le **NORD-CAPER** double Tal Ahrash, promontoire Nord-Est de l'île, le soleil est déjà haut. Sa lumière attaque en plein le flanc oriental, amas formidable d'édifices et de murailles dont chaque pierre a bu du sang. Des canons partout. On devine leurs embrasures taillées dans le roc vif. Pièces du plus gros calibre, impuissantes à protéger les navires mouillés dans le port contre l'assaillant invisible. La vraie défense, la seule efficace, serpente sur l'eau, presque invisible elle aussi. C'est une ligne de bouées minuscules qui supportent le filet indicateur, terreur des sous-marins ; c'est ensuite, à l'orée même du port, une estacade de lourds madriers flottants. Reconnu et guidé par l'arraisonneur, le **NORD-CAPER** franchit les barrages. Le voici dans l'entrée. A droite, c'est la masse du château Saint-Elme, où périrent par milliers les soldats du sultan Suleiman, deuxième du nom, alors que le plateau que couronne aujourd'hui la Valette n'était encore qu'une falaise abrupte, nue et rôtie par le soleil. A gauche, c'est le fort Ricazoly, que domine la T. S. F. de Rinella, quadrille de grands pylônes d'acier portant le réseau arachnéen des antennes.

Puis, lentement, le chalutier embouque le long boyau du Grand Port qu'enserrent les vieilles villes ceinturées de remparts, de bastions, de courtines. Masse extraordinaire et sans brèche, œuvre de vingt-sept grands-mâtres, qui tous ont travaillé à rendre plus forte la citadelle de l'Ordre, contre quoi les Infidèles se sont cassé les dents. Une muraille formidable, rectiligne, ininterrompue, plus haute que les plus hautes mâtures, court le long de la rive Nord. Elle flanque et défend le plateau qui porte la fille du grand-mâtre Jean Parisot de la Valette, la cité aux palais de pierre polie, dorée par la caresse du soleil, la capitale qui contemple orgueilleusement, par-dessus le port, ses aînées qu'elle a détrônées : la cité Vittoriosa, la cité Cottonera, vieilles bourgades dont les maisons brunies se mirent dans les eaux du port des Français, du port des Galères, du port des Anglais, anses profondément découpées dans la rive Sud du Grand Port.

Le **NORD-CAPER** s'avance. Devant les murs de la Valette sont amarrés une dizaine de navires marchands arrêtés dans leur voyage vers Marseille, vers Gibraltar ou vers le Levant. A Malte, on va leur dire où l'ennemi s'est montré pour la dernière fois, les détourner des chemins dangereux, les aiguiller sur les voies les moins malsaines, routes sûres hier encore, peut-être mortelles aujourd'hui... Leurs capitaines regardent passer le chalutier solide et bien assis sur l'eau. Quels seront les heureux qui profiteront de son escorte pour la traversée prochaine ? Le commandant en chef décidera.

Du haut de sa passerelle, Lacombe cherche l'Armée Navale... Le grand port, qu'il a connu encombré de bout en bout par deux lignes continues de cuirassés amarrés proue contre poupe, le

grand port dont les anses grouillaient de torpilleurs et de sous-marins, le grand port est presque vide. La *France*, dreadnought, la *Vérité*, cuirassé, le *Chateaurenault*, croiseur. C'est tout. Où est donc l'Armée Navale ?

L'armée navale paie en ce moment sa croisière de blocus. Huit mois durant, devant l'entrée de l'Adriatique, quinze cuirassés, six croiseurs cuirassés, quarante contre-torpilleurs ont bourlingué jour et nuit, en ligne de file, aux postes de combat, ne s'arrêtant que pour charbonner au large, quelques heures tous les trois jours. Ligne de blocus que la menace des submersibles de Cattaro a refoulée peu à peu vers le Sud. Tant et si bien qu'après avoir gardé le canal d'Otrante, elle a briqué successivement les parallèles de Corfou, de Zante, de Navarin et enfin de Candie... Deux cent quarante jours de mer, dure épreuve pour le matériel, mais splendide école pour les hommes. Cependant que la flotte d'Autriche, amarrée à Pola, soignait ses appareils et fourbissait ses armes, mais laissait moisir ses équipages dans l'inaction totale, mère de la défaite... A présent, nos arsenaux de Toulon et de Bizerte sont pleins de navires en réparation, et c'est l'Italie, avec son armée navale concentrée à Tarente, qui a pris charge de l'Adriatique.

Le **NORD-CAPER** est mouillé. Lacombe se rend sur la *France*, qui bat pavillon de l'amiral Dartige du Fournet, depuis dix jours commandant en chef de l'armée navale. Audience rapide. L'amiral Dartige, petit homme alerte et vif, adore ses patrouilleurs, mais les fait trimer dur.

Voici ses ordres. Le **NORD-CAPER** est rattaché à la division des chalutiers de l'Égée, basée sur Milo. Tandis que les torpilleurs escortent les convois, les chalutiers cherchent les sous-marins et leurs bases de ravitaillement. Le **NORD-CAPER** va, pour cette besogne, croiser dans l'Archipel, où les Allemands sont chez eux. Il n'aura pas un sou pour acheter les consciences, donc pas un renseignement, car ceux des insulaires qui ne sont pas strictement neutres sont à la solde de l'ennemi. Donc, travail à l'aveuglette... Bah ! On se débrouillera.

Le départ pour Milo est fixé au 22 octobre. Le chalutier escortera la *Marie-Louise*, cargo français, et l'*Aréthuse*, vapeur anglais. Voici les renseignements d'octobre : vingt commerçants attaqués par deux sous-marins, seize coulés : dix anglais, un italien, un grec et les quatre français *Provincia*, *Sainte-Marguerite*, *Antonie* et *Amiral-Hamelin*. Un des ennemis a travaillé à cent milles environ dans le Sud de la Crète, l'autre entre la Crète et Cérigo, en plein sur la route Malte - Dardanelles, laquelle est des plus dangereuses, car elle passe à 400 milles de Cattaro, repaire de submersibles. Le dernier

torpillage date du 18 octobre, du côté de l'île Kalimno, à toucher Boudroum, sur la côte d'Asie mineure.

5. Deux épaves

Le 22 octobre, le **NORD-CAPER** appareille avec ses deux conserves.

Pour éviter la route directe, mal fréquentée, il pique en grand vers le Sud, vers le désert d'eau qui borde la Tripolitaine. Mais il faudra bien finir par rallier les points critiques, les entonnoirs de routes, Matapan, Cérigo, Candie, régions patrouillées, certes, mais quand même fertiles en catastrophes. Et le sous-marin de Boudroum a eu, depuis le 18, grandement le temps de rallier ces régions-là.

Temps maniable. Juste assez de clapotis pour que le sillage d'un périscope ne se puisse voir. Mauvais tabac. D'autant plus mauvais que l'*Aréthuse* porte, paraît-il, un chargement précieux. Les Anglais n'ont pas précisé. Lacombe a l'ordre de laisser continuer le bateau sans escorte après le cap Malée. Bon.

Il fera bien, en tout cas, de filer plus de dix nœuds quand il sera seul. Après tout, ce n'est pas notre affaire. Si le chargement en vaut vraiment la peine, les Anglais trouveront bien le moyen de détacher un torpilleur au-devant de l'*Aréthuse*. Mais, jusqu'au cap Malée, ça regarde le **NORD-CAPER**... Ainsi songe Lacombe, sur sa passerelle qu'il n'a pas quittée depuis le départ de Malte. Rien à signaler le 22 et le 23. Encore une journée à courir avant d'apercevoir la Grèce.

Dimanche 24 octobre. Une légère brise de Sud-Est souffle depuis l'aurore. Il fait très doux. Le ciel, jusqu'à présent dégagé, commence de se charger de grosses nuées grises. A midi, dans une éclaircie, l'enseigne de vaisseau auxiliaire Poulallier ⁽³⁾, second du bord, grand gaillard solide et rasé de près, prend la hauteur du soleil. Un cri descend de la mâture : « Quelque chose sur l'eau, droit devant. » Quelque chose ? Quoi ? A tout hasard, le signal d'alerte, toujours prêt, est déferlé. Le **NORD-CAPER** fonce. Les cargos font demi-tour.

Un des Boulonnais a escaladé les haubans, en renfort de vigie. Un coup d'œil lui suffit :

— Deux canots peints en blanc, un grand et un petit. Personne dedans.

³ M. Poulallier a publié, sous le pseudonyme Bernard-Frank, le "Carnet d'un enseigne de vaisseau", dans lequel est contée l'odyssée du **NORD-CAPER**, et "En plongée", conte sous-marin.

Le **NORD-CAPER** rappelle les deux vapeurs et s'approche. Le canot, criblé de balles, est, comme la baleinière, maculé de traînées brunes de sang séché. Sous les bancs, des vivres, des caisses d'eau douce, des avirons. Dans le canot, deux ou trois calots de soldats français, une veste d'artilleur portant le chiffre 17. Sur le plat-bord, une inscription : *Amiral Hamelin*. Inutile de chercher davantage. On a vu les gens de l'*Hamelin* en passant à Bizerte.

... (4)

Sur l'eau toujours calme, il ne reste plus que quelques débris flottants et les deux embarcations que le **NORD-CAPER** va rencontrer.

7. Corps et biens

Le **NORD-CAPER** prend en remorque la baleinière et se remet en route parmi les épaves, parmi les flaques d'huile que le soleil irise de toutes les couleurs du prisme. La nuit du 24 au 25 octobre est claire et calme. Du chalutier, on aperçoit les deux cargos du convoi plaqués en noir sur la traîne argentée de la lune à deux jours de son plein. A minuit, sort de l'eau le feu du cap Matapan, clin d'œil blanc coupé d'éclairs rouges. A 2 heures, le convoi double la pointe Nord de Cérigo, l'ancienne Cythère, hérissément de pics aigus séparés par le mystère sombre des vallées.

Par bâbord, c'est la Morée, trident grec pointé vers le Sud. Seule est visible sa pointe orientale, la presqu'île d'Elos que termine, tombant tout droit dans la mer, l'énorme et, majestueux cap Malée. Au clair de lune, la grande muraille semble habillée de neige. Une tache noire à mi-pente : c'est la cahute du caloyer bénisseur qui, depuis des lustres, dessinait au-dessus de tous les navires en vue le triple signe de croix. Maintenant, l'ermite se cache pour n'avoir pas à faire un geste d'anathème sur ces eaux... Malée. C'est le point où Lacombe doit abandonner le cargo anglais. Le **NORD-CAPER**, suivi de la *Marie Louise*, incline sa route vers l'Est, vers Milo.

L'*Aréthuse* s'éloigne, d'abord silhouette noire dans la nuit nacrée, puis fantôme gris qui diminue... s'estompe... se dissout... Plus d'*Aréthuse*... Jamais plus...

Qu'est-elle devenue ? On n'en sait, on n'en saura jamais rien. Nul sous-marin n'a claironné sa destruction. Dans cette mer où, toutes les deux heures, on frôle une côte ou une île, où tout

⁴ Voit la fiche récapitulative du navire *Amiral Hamelin*.

passant est repéré, reconnu, signalé, pas un cadavre, pas une épave n'a flotté pour dire : « Ici a péri l'*Aréthuse* ». Mystère total de la perte corps et biens.

8. La patrouille

Dix jours plus tard, 4 novembre, le **NORD-CAPER** suit la côte crétoise, l'œil au guet. Il s'agit, disent les ordres reçus à Milo, de rechercher les sous-marins ennemis pour les détruire, de trouver et de supprimer leurs dépôts de ravitaillement.

Les dépôts en question n'existent pas, mais personne ne s'en doute. Pendant trois années encore, des nuées de petits bateaux fouilleront des centaines de calanques, bouleverseront des milliers de cargaisons, avec l'espoir de trouver, un beau jour, au fond de quelque cale, les fameux bidons... Dieu seul sait sur combien de fausses pistes les Allemands nous ont lancés, avec cette histoire de ravitaillement. Pendant, qu'on cherchait, on laissait une paix royale à leurs sous-marins. Et leurs commandants devaient bien rire... Réellement, il y avait de quoi. Car il eût suffi, à nous et aux Anglais, de regarder naviguer nos propres bateaux, pour nous rendre compte qu'en croisière de guerre un sous-marin à moteurs Diesel dépense toutes ses torpilles et met sur le flanc tout son équipage bien avant d'avoir brûlé la moitié de son pétrole. Le moindre submersible a, dans ses citernes, de quoi couvrir 4 000 milles (8 000 kilomètres). Et, s'il emploie ses ballasts comme soutes de réserve, il peut franchir 10 000 milles avant d'être à sec.

Donc, le **NORD-CAPER** est en chasse... La côte Sud de Crète est suspecte et, particulièrement, Grabousa, Elaphonisi, Kalo-Limniones et Sidero. Là sont les dépôts secrets, affirment les Grecs. Par quelle voie extraordinaire la benzine a-t-elle bien pu arriver ? Par les vapeurs neutres ? Mais, depuis le 4 août 1914, on les a visités, à chaque voyage, de fond en comble. Notez que, pour remplir les réservoirs d'un seul sous-marin, il faudrait 5 500 caisses de dix litres, masse plutôt encombrante et difficile à dissimuler.

Alors ? Alors, tout cela ne tient pas debout. Mais Lacombe est sur une piste. Bonne ou mauvaise, il faut la suivre jusqu'au bout, ne fût-ce que pour prouver à l'ennemi qu'il n'est plus chez lui dans la mer Égée.

En cette matinée du 4 novembre, une brise fraîche de Sud-Ouest évente la côte occidentale de Crète, dont l'extrémité Nord est marquée par Grabousa, squelette d'îlot rongé par la mer, sans un arbre, sans un buisson. Un vieux château fort vénitien le couronne, une des forteresses que la Sérénissime République a

conservées le plus longtemps et qu'elle a, un beau jour, vendue aux Turcs pour un baril de sequins. Ce fort commandait une petite baie qui gît dans l'Est.

Mauvais abri, fond de roches couvertes d'une mince couche de sable, juste ce qu'il faut pour faire croire aux navires que le mouillage est sûr. Et ceux qui se risquent là voient leur ancre chasser à la moindre bouffée de Nord et, partant à la dérive, s'empalent sur les écueils de Tigani. Voyez-vous un sous-marin, avec sa coque extérieure en papier, venant s'abriter là ? C'est pure plaisanterie...

Lacombe décide quand même de jeter un coup d'œil sur la forteresse. Tiens, un canot... on le dirait en grand' garde. Coup de canon de semonce.

Poursuite. L'embarcation se réfugie dans une calanque où huit goélettes sont ancrées. Seraient-elles de bonne prise ? Pendant que le youyou du chalutier cingle vers l'îlot, on fouille les voiliers. Papiers en règle, naturellement, et rien de suspect dans les cales. Ils disent attendre une saute de vent pour gagner la côte Sud. Des sous-marins ? Aucun d'eux n'en a vu. Des dépôts de benzine ? Pas davantage. A terre, l'enseigne Poulallier et huit hommes se hissent le long des pentes rôties de Grabousa ; on croirait que la roche va éclater de chaleur. Au vieux château, un chemin de ronde, puis une poterne délabrée mènent à un escalier édenté dont l'équipe descend la soixantaine de marches pour trouver, dans une grande cour carrée, deux énormes canons de bronze portant fièrement, sur le renfort de culasse, le lion de Saint-Marc. Nulle trace de benzine. Rentré à bord, le détachement commence de se gausser ferme des indicateurs crétois.

Ils sont quatre à bord du **NORD-CAPER**. Le service des renseignements d'Athènes les a, dit-il, triée sur le volet. Sur les quatre, trois ne valent absolument rien. A bord du chalutier depuis deux jours à peine, ces messieurs se plaignent du manque de confort. Je préfère ne pas insister sur ce que répondent nos matelots à leurs jérémiades. En outre, ils accablent le commandant de perpétuelles demandes de subsides... Pourtant, on les paie 4 francs par jour pour ne rien faire ou presque, car leur unique occupation a été, jusqu'à présent, de céder à un mal de mer incoercible, toujours à la grande joie de nos marins. Des Crétois, ces gens-là ? Leurs papiers l'affirment. Mais nous savons ce qu'en vaut la feuille... Lacombe décide de les débarquer ; on essaiera d'utiliser leurs facultés à terre.

Le quatrième s'appelle Kristoulakis : il est d'un modèle tout autre. Il descend de ces montagnards que ni Venise, ni le Grand

Seigneur n'ont pu dompter. Bergers et brigands, solides, sobres, agiles, énergiques, tireurs infaillibles, autrefois à la fronde, puis à l'arc, à présent au fusil, rançonnant les conquérants qui prétendaient leur faire payer la dîme... Un proverbe grec dit : «Les Crétois ignorent la mer». Kristoulakis, pêcheur d'éponges, puis capitaine de voilier, fait exception. Contrebandier ou caboteur ? Peut-être les deux, et sûrement forban. Mais forban dont les yeux reflètent une âme simple et farouche. Grand, maigre, tanné et moustachu, cet homme de quarante-cinq ans donne l'impression d'une force tranquille, presque endormie, jusqu'au moment où l'on parle des Turcs. Alors, ses muscles se crispent et sa figure change ; on dirait un fauve prêt à bondir. Pour un peu, il grincerait des dents... Il a déjà assouvi en partie sa haine lors de l'insurrection, et bien des Turcs ont tâté du coutelas gigantesque que Kristoulakis porte toujours à sa ceinture et avec quoi il a, très proprement, égorgé nombre d'Allemands, car ce gaillard arrive d'Arras, et la Légion étrangère a regretté son départ. L'équipage du **NORD-CAPER** est très fier de cette recrue. Cependant, Kristoulakis est silencieux, presque sauvage, mais Lacombe a su le conquérir dès le premier contact. Ce Crétois, féru de liberté, a pour son commandant des yeux de chien fidèle. Ce n'est pas de la discipline mais une espèce d'adoration.

Pendant la nuit du 4 au 5 novembre, le **NORD-CAPER**, route au Sud, suit de tout près la côte occidentale de la Crète. La brise a hâlé l'Ouest en mollissant ; le ressac de la houle qui rebondit contre les falaises accores s'amuse avec le petit bateau dont les bastingages font cuiller, tribord et bâbord, à chaque coup d'un roulis énorme. A terre, rien. Pas un feu, pas un bruit. Une heure avant l'aube, le **NORD-CAPER** double Elaphonisi et vient sur la gauche cap à l'Est pour longer la côte Sud.

Le jour se lève, teintant de rose les premières neiges qui ont poudré cette nuit les plus hauts sommets des Monts-Blancs qui dominant la Crète occidentale. Puis la neige fond au premier rayon du soleil. Voici Selino-Kastelli, un des multiples Kastelli qui gardaient les mouillages des galères de Venise. Sur une presque île s'étagent deux forts superposés, le turc bâti sur les ruines du vénitien, et tout un groupe de tours de veille pointues, qui semblent jouer aux quatre coins. Tours vides ? Sans doute. Les véritables veilleurs doivent être deux hommes qu'on aperçoit sur une hauteur de l'arrière-plan, faisant des signaux, bras en croix, puis se hâtant de disparaître. Ces signaux-là ont dû faire brusquement plonger un sous-marin là-bas, derrière la pointe. Vraiment, rien n'est exaspérant comme cette chasse menée avec la certitude que la bête s'échappera toujours...

Le **NORD-CAPER** double la pointe. Le mouillage est désert. Sur la côte, quelques maisons minables, une plage de galets, sur quoi chante un ruisseau venu de la montagne et sortant d'une voûte de platanes et de lauriers-roses. Les indicateurs descendent à terre et reviennent bientôt, bourrés de renseignements. Deux sous-marins sont restés trois jours à Elaphonisi. Ils sont partis le 1er novembre, l'un vers l'Est, l'autre vers l'Ouest. On leur a vendu cent caisses de benzine qu'un voilier a portées de Selino-Kastelli à Elaphonisi. On connaît les noms du marchand et du capitaine. Mieux encore, le sieur Miaounakis et l'hôtelier Tsanakis offrent, contre espèces sonnantes et nombreuses, de conduire les Français aux endroits où la benzine est déposée.

Le **NORD-CAPER** n'a pas un sou. D'ailleurs, si l'affaire s'arrangeait, les deux Grecs en question installeraient eux-mêmes les dépôts clandestins. Le piège est grossier. Réfléchissons : cent caisses de benzine, c'est-à-dire environ une tonne ? On ne va pas loin avec cela. Et deux sous-marins ? Voyons. D'après les T. S. F., il y a eu un torpillage le 3 novembre, à 150 milles dans le Sud-Est de Sélino. L'auteur en serait le sous-marin parti vers l'Est. Quant à celui qui aurait filé vers l'Ouest, il n'a encore rien fait. Jusqu'à plus ample informé, on peut croire qu'un seul sous-marin s'est montré sur la côte, ⁽⁵⁾ peut-être tout simplement pour donner lui-même aux Grecs les faux renseignements à transmettre aux croisières alliées...

Lacombe explore Elaphonisi, puis l'île Gavdo ⁽⁶⁾ où le sous-marin aurait été vu.

Nulle trace d'opérations récentes sur les plages désertes des deux îlots et nul ravitailleur mouillé. En route vers Kalo - Limniones.

La triple chaîne de montagnes, colonne vertébrale de la Crète, Mavra-Vouna à l'Ouest, Ida au centre, Dicté à l'Est, rejoint la mer, sur son versant Nord, par une série de plateaux en gradins. Tous les ports de l'île sont sur la côte septentrionale. La côte Sud, au contraire, presque partout directement surplombée par les grands sommets, est à la fois inhospitalière et pittoresque infiniment. Sous la lumière exquise, cette traversée serait une vraie croisière de plaisance, si l'on n'était obsédé par la menace du monstre submergé qui, peut-être, vous guette là tout près.

⁵ En effet, depuis le 18 octobre jusqu'au 10 novembre, seul le fameux *U 35* a tenu la mer dans ces parages. Dans le Sud de la Crète (sur la route Gibraltar - Alexandrie) et dans la baie de Solloum, il a coulé 14 navires (11 anglais, 2 italiens et 1 norvégien).

⁶ Gavdo est une île isolée, à 60 kilomètres dans le sud de la Crète.

Nul ne s'inquiète de la torpille possible, mais on veille le périscope pour tâcher d'éperonner l'ennemi. Recherche illusoire. Songez à l'aspect que peut avoir ce cylindre de 8 centimètres de diamètre lorsqu'en un point quelconque de la mer immense il émerge d'un demi-pied pendant dix secondes, puis disparaît... Par mer d'huile, parfois son sillage le trahit. Mais le plus léger clapotis brouille la trace. Le voir est une affaire de hasard. Une chance sur dix mille, peut-être.

Le **NORD-CAPER**, cap à l'Est, suit la côte Sud, dédale de masses rocheuses habillées de pins et de cyprès jusqu'à mi-pente, et culminant à 2 500 mètres par les sommets chauves et désolés de la Mavra-Vouna. Voici Sphakia, adossée à la montagne. C'est, avec Hierapetra, la seule oasis de ce désert pierreux, le seul point de ces 300 kilomètres de côtes où, du large, on aperçoit des maisons.

Aucune chance de trouver à Sphakia des marchands de benzine, car le mouillage le plus voisin, Loutro, est à six heures de marche par un sentier abrupt, où le transport des caisses serait un tour de force. Puis, la côte redevient sauvage. Entre des rochers gris ou bleuâtres, debout ou écroulés, on aperçoit l'entrée de gorges creusées par des torrents invisibles, dont les méandres se devinent grâce aux lentisques et aux arbousiers qui profitent de leur fraîcheur. Aucun être humain ne se montre. A la jumelle, on distingue, accrochés à la montagne, quelque ferme sans bétail, quelque cahute de berger vide, quelque champ d'oliviers désert. Parfois un tourbillon de poussière s'élève sur une pente. On dirait une trombe qui naît. C'est un troupeau de chèvres sauvages lancées au triple galop.

Pendant toute la journée du 5 novembre, le **NORD-CAPER** surveille. Malgré le beau temps, aucune barque de pêche n'est à la mer. Du reste, Lacombe n'a vu, ce jour-là, aucune baie où un sous-marin puisse mouiller en sûreté. Par vent du Sud, un navire à l'ancre serait en perdition et, par vent du Nord, les rafales tombent des sommets avec une violence inouïe ; la mer n'est plus qu'une nappe d'écume ; aucun va-et-vient de canot, aucun accostage n'est possible.

Un peu avant l'aurore du 6, des feux soudain s'allument dans une faille de la montagne, près de Kalo - Limniones, baie suspecte. Attendons l'aube.

La voici. Et soudain surgit la masse colossale de l'Ida. Son sommet en dos d'âne, tout pelé, se voile par instants de nuages roses. A Kalo - Limniones, Lacombe cherche en vain la trace des feux aperçus pendant la nuit. Les huttes, les grottes, les buissons, les criques sont vierges de cendres. Et le **NORD-**

CAPER repart, cinglant vers le cap Kefala qui semble un lion couché au bord de la mer comme pour garder l'entrée de la vallée qui mène au Labyrinthe et à Gortyn, où Hannibal fit semblant de cacher ses trésors. L'aspect de la côte change à présent. La grande chaîne s'est reculée vers le Nord. Le rivage est bordé de montagnes plus basses et moins abruptes qui cachent aux navigateurs la grande plaine qu'arrose le Léthé, la plaine de Massaria ombragée d'oliviers, d'orangers, de grenadiers, de mûriers, de noyers centenaires et de châtaigniers géants. Le blé et la vigne y prospèrent depuis que le Turc n'est plus le maître du pays.

Un immense champ d'oliviers, piqueté de chênes verts, annonce l'approche d'Hierapetra, cité malsaine et déchu. De son ancienne splendeur, seuls subsistent un mur d'enceinte en ruines, les restes d'un môle romain et, naturellement, les débris d'un château fort de Venise. Cependant, grâce à la guerre Hierapetra ressuscite. Les indigènes profitent de l'or allemand, distribué sans compter. L'espionnage est supérieurement organisé dans cette ville où grouillent les Turcs. On reparle des deux fameux sous-marins, dont l'un serait noir et l'autre gris. Ils auraient pris des vivres frais — ce qui est vraisemblable — dans les environs immédiats. Comme toujours, on donne une liste de noms, notamment ceux de l'inévitable fournisseur de benzine et du batelier. Et, naturellement, on offre à Lacombe, moyennant finances, de le conduire à un dépôt secret.

Une fois l'in vraisemblable éliminé, on peut conclure que Hierapetra est un centre à surveiller. Mais il faut d'abord s'éclipser ; le **NORD-CAPER** est moralement brûlé sur la côte Sud. Au crépuscule, il cingle vers le Sud-Ouest pour détourner les chiens, puis, la nuit faite, il vire de bord cap pour cap et gagne le littoral oriental de Crète, qu'il s'agit d'explorer à fond cette nuit.

Calme plat, pas de lune. Temps idéal pour le ravitaillement discret dans quelque crique déserte ; temps merveilleux aussi pour la surprise. Le **NORD-CAPER** n'aura pas trop de toute la nuit pour battre les cinquante kilomètres de la côte Est. En plein jour, trois heures suffiraient. A l'aube prochaine, on fera route sur Milo, croisière terminée.

Avance furtive, à toute petite vitesse, dans l'ombre. Lacombe manœuvre lui-même, suivant la terre à la toucher. Elle est tellement accore que, par endroits, on pourrait accoster les grandes falaises rocheuses, derniers contreforts des monts Dicté qui tombent à pic dans l'eau. Plaqué contre leur muraille obscure, le **NORD-CAPER** est invisible et bien placé pour observer le large. Les hommes veillent, yeux braqués, oreilles

tendues, narines humant les souffles de la nuit. Par quoi seront ils avertis d'abord ? Sera-ce une silhouette longue et basse qui, soudain, fera plus noir un point du cristal sombre où se mirent les constellations ? Sera-ce le bruit sec et saccadé d'un Diesel chargeant des batteries ? Sera-ce l'odeur âcre de la benzine traînant sur l'eau ?

De toute manière, par une nuit pareille, l'alerte sera donnée de tout près. Le chalutier aura quelques secondes à peine pour foncer, de toute sa masse, pour le terrible coup d'éperon. Silencieux et obscur, il chemine. Aucune lumière, aucune fumée. Lacombe arpente la passerelle, donnant ses ordres à voix basse, stoppant parfois pour écouter et parfois forçant de vitesse pour doubler quelque pointe qui pourrait cacher l'ennemi. Le calme est tel qu'on entend le très léger ressac de la houle invisible qui vient mourir sur le rivage. Dans l'obscurité, les roches blanches prennent l'aspect de voiliers, les îlots semblent des navires au mouillage. Chaque fois, le chalutier s'approche, examine et repart.

Le **NORD-CAPER** explore ainsi les Kavallos à 10 heures. A minuit, dans la baie Zakro, point suspect, il longe la plage. Aucune barque à l'ancre ; on distingue vaguement les cahutes du bord de l'eau, dont deux ou trois sont encore éclairées. Lacombe stoppe, espérant qu'un de ces feux-là va clignoter pour quelque signal. Rien. Des chiens aboient dans le lointain ; peu à peu, les lumières s'éteignent ; le patrouilleur reprend sa route, poursuivi par l'odeur puissante et sauvage du maquis crétois. Les quarts fuient rapides. A 3 heures, le **NORD-CAPER** a exploré toute la côte orientale, fouillé toutes les criques, toutes les calanques. Il est temps d'abandonner la chasse pour rentrer au point d'appui. Lacombe réfléchit. Les renseignements recueillis la veille lui avaient vraiment donné l'espoir de trouver enfin l'ennemi. Il ne veut pas y renoncer ainsi. Soudain saisi par l'intuition du chasseur sur la bonne piste, il décide de retourner à Hierapetra pour une nouvelle enquête. La nuit prochaine, on tentera la chance une fois de plus. Route au Sud. Vitesse 10 nœuds.

9. A l'abordage

7 novembre. L'aube approche. Par tribord, les sommets commencent de se dessiner sur le ciel. A l'horizon, droit derrière, le feu du cap Sidero jette, toutes les minutes, un bref éclat blanc. Sur la passerelle, l'homme de barre gouverne au Sud ; l'enseigne Poulallier a pris le quart à quatre heures. Assis sur un pliant, acagnardé dans l'angle de deux rambardes, Lacombe s'est assoupi. Sur le gaillard d'avant, les canonnières du 65 commencent de sortir de l'ombre, formes vagues enveloppées de couvertures à capuchon. La rosée du matin se condense sur les

tôles et sur les filins d'acier. La consigne du silence levée, les bruits du bord ont repris, piétinement des hommes de quart, grincement du treuil à escarbilles dans la grande manche à vent. Une silhouette bottée se hisse lourdement dans les haubans de misaine : c'est l'homme de vigie qui va s'installer dans son tonneau, en tête de mât.

Quatre heures et demie. L'aurore. Le ciel pâlit, les pics du Dicté se font plus nets, cependant que les contours du rivage s'estompent dans l'enveloppement ouaté de la brume du matin. Toujours calme plat, mais la brise a dû souffler cette nuit quelque part dans l'Est, très loin, car une petite houle traversière fait doucement rouler le **NORD-CAPER**. A tribord devant, l'île Koupho, basse et plate, se détache soudain de la grande terre, ouvrant le chenal qui mène à Hierapetra. Les formes se précisent et les couleurs. Les crêtes de la chaîne Lassithi commencent de rosir, tandis que les étoiles s'éteignent. Brusquement, le feu de Sidero disparaît, masqué par le cap Plaka.

— Navire à un quart par bâbord.

— A toute vitesse. Gouverne dessus, ordonne Lacombe que le cri de la vigie a réveillé.

Une forme grisâtre à trois ou quatre milles. Elle blanchit peu à peu, sous les premiers rayons du jour. Dans sa jumelle, Lacombe distingue une grande goélette, toutes voiles dessus. Un caboteur peut-être... Que peut-il bien faire, à l'écart des routes fréquentées, et justement à l'endroit où des sous-marins sont venus, il n'y a pas cinq jours ?... Sans quitter les oculaires, le commandant ordonne :

— Aux postes de combat. Paré à amener le youyou pour la visite.

Et, de toute sa voix claire :

— Dans tous les secteurs, veillez bien sur l'eau.

Tous comprennent. Ce voilier a dû ravitailler quelque sous-marin, lequel doit guetter, en plongée, pas loin. Attention à la torpille... Les hommes, vite à leurs postes, scrutent la mer calme, chacun dans l'angle dont il a la charge. Ainsi le chalutier est protégé par une couronne de regards qui couvre tout l'horizon.

La combe s'adresse à son second :

— Voici de l'ouvrage pour vous. Faites une visite serrée. Armez-vous, armez vos youyouliers et emmenez Kristoulakis.

— Présent, commandant ! répond la voix joyeuse du Crétois.

Kristoulakis est là, paré comme toujours. A la mer jamais il ne se couche, il reste à portée de la voix de son chef, au pied de l'échelle de passerelle.

— As-tu déjà rencontré ce bateau-là ? demande Lacombe.
— Jamais par ici, commandant ; j'en ai connu un tout pareil, qui faisait la contrebande du tabac bulgare sur la côte d'Asie.

La goélette n'est plus qu'à trois encablures ⁽⁷⁾. Elle paraît chargée à refus. Aucune tête ne se montre au-dessus des bastingages, personne dans la mâture. Le soleil levant tape en plein sur le tableau arrière ; on n'y lit aucun nom...

— Stop, commande Lacombe. Amenez le youyou.

L'embarcation, toute menue, va vers le bateau inconnu et silencieux. Poulallier à la barre, deux matelots aux avirons, chacun d'eux a un revolver. A l'avant, Kristoulakis est muni de son couteau et d'une arme à feu dont seule la crosse lourde et damasquinée émerge de sa ceinture. Le **NORD-CAPER** règle sa vitesse sur celle du youyou. A bord du chalutier, les hommes armés sont prêts. Les hommes armés... sept en tout, car trois revolvers sont dans le youyou ; il n'en reste que deux à bord, et cinq fusils. Il est vrai que les deux canons sont chargés et que jamais voilier ou vapeur n'a fait mine de résister à l'équipe de visite.

La goélette est à cent mètres à peine. Au roulis, ses voiles, qu'aucune brise ne gonfle, battent lourdement contre les haubans.

— Oh ! Bon Dieu...

D'un coup de jumelle, Lacombe a vu.

A la barre du voilier, le patron porte un fez rouge. Sur le pont, des hommes sont couchés en deux groupes. Une dizaine à l'arrière, une trentaine au pied du grand mât, enroulés dans des couvertures grises, coiffés du tarbouch de la cavalerie ottomane, lequel est d'astrakan noir et porte, couvrant tout son fond plat, une grande étoile d'argent à branches rectangulaires. Toute une troupe contre nos quatre hommes.

En une seconde, Lacombe décide.

— A la manœuvre, tout le monde. Attrape à accoster le Turc. Hissez les couleurs.

A l'abordage ! C'est le seul moyen de s'en tirer. Si on canonnait la goélette, l'enseigne et son équipe seraient massacrés sans rémission. A toute vitesse, le **NORD-CAPER** manœuvre pour élonger le voilier à contrebord ⁽⁸⁾. Les gabiers disposent les amarres.

⁷ Une encablure vaut un dixième de mille, c'est-à-dire 185 mètres.

⁸ A contrebord signifie : parallèlement et en sens contraire, l'arrière de chaque navire contre l'avant de l'autre.

Soudain, sur la passerelle, une voix retentit formidable, une voix de bronze qui cesse les tympanes ; c'est Lacombe qui hurle dans un gigantesque mégaphone⁹ :

— Kristoulakis, veille le second !

Il était temps... Sur la goélette, Poulallier, revolver au poing, parle avec le patron. Au-dessus des corps allongés à leurs pieds, des têtes à peine réveillées se dressent. Rien n'est berceur comme le roulis d'un voilier pris par le calme. Mais, derrière l'enseigne, un homme est debout, vêtu de la grande capote gris clair des officiers turcs, chaussé de hautes bottes vernies. Il vise l'enseigne avec un browning, tout en distribuant des coups de pieds aux dormeurs voisins.

Au cri poussé par Lacombe, Kristoulakis se retourne ; son poing, armé d'un antique revolver, clou hors d'usage balistique, mais casse-tête parfait, s'abat en plein visage du Turc qui dégringole et lâche son arme, car le youyoutier Merlin, Boulonnais rapide et vigoureux, lui a porté, en même temps, un « bras tordu » selon toutes les règles de la lutte japonaise. Ainsi tombe, hors de combat et désarmé, l'élégant lieutenant Loufty-Bey, un des produits les plus distingués de l'école de guerre de Constantinople.

Une minute plus tard, le **NORD-CAPER** accoste la goélette. Une troupe hurlante de matelots français saute du gaillard d'avant sur la dunette turque. Le pêcheur Malfoy est en tête, bonnet sur l'oreille droite, manches de salopette en toile brune relevées jusqu'au coude, superbe et terrible, poings en avant. Dur réveil pour les gradés et les soldats turcs entassés autour du grand mât ! A grands coups de bottes ou de sabots, nos hommes piétinent le tas de corps couchés. On dirait une meute de dogues à la curée. Les cinq hommes armés de fusils abattent à coups de crosse tout Turc essayant de se lever. Les deux canons du **NORD-CAPER** sont pointés vers ce grouillement humain que le mégaphone semble aussi menacer, tel un tromblon prêt à cracher la mitraille. C'est la surprise dans toute sa beauté. Les malheureux Turcs n'y comprennent goutte, ils voudraient bien que quelqu'un leur donnât un ordre. Oh ! ils obéiraient tout de suite, car, si leur initiative est nulle, ils ne connaissent point la peur. Mais Lacombe emploie la bonne tactique : séparer les chefs de leurs hommes. Et, tel Jupiter tonnant, il dirige le combat :

— Hardi, mes garçons ! Tous à l'arrière. Aux officiers !

⁹ Le mégaphone n'est autre que le porte-voix de l'ancienne marine. L'argot des matelots l'a très justement baptisé « gueulophone ».

Surexcités par la lutte, les matelots se ruent. Près du gouvernail, la mêlée est telle qu'aucun des chefs turcs n'ose tirer. Les Français cognent dru. Ils sont à leur affaire. Vraiment, de telles minutes paient d'un seul coup l'ennui des longues patrouilles inutiles. Le commandant supérieur turc, chef d'escadron Ahmed Fehmi, abruti par un coup de tête bretonne reçu dans l'estomac, fait camarade. Un marin le désarme et l'oblige à passer sur le **NORD-CAPER**.

Mais Loufty-Bey s'est relevé. Il tente de rallier ses hommes, crie des commandements. Il faut le museler.

— Kristoulakis, emballe-le. Jette-le-moi ! Les autres aussi, désarmez-les tous !

Ainsi tonne Lacombe. L'officier turc, saisi à la gorge et au ceinturon, est poussé jusqu'au plat-bord, puis basculé. Après un double saut périlleux, il atterrit au pied de la passerelle du **NORD-CAPER**, la tête contre une épontille, juste à temps pour recevoir sur son dos le lieutenant Moursal, que Merlin vient d'expédier par le même chemin.

Ainsi se trouve décapitée la défense ottomane.

Groupés et faisant mine de se mettre en défense, il reste huit sous-lieutenants à peau bronzée, demi-noirs ou arabes. Mais peu importe la nuance... Sous l'assaut de Malfoy, de Kristoulakis, du second maître Boussard, ils sont désarmés et, cul par-dessus tête, précipités, tels des ballots, sur le pont du chalutier où ils arrivent meurtris et résignés. *Mektoub* ⁽¹⁰⁾.

Pendant l'assaut des Français sur l'arrière de la goélette, le second maître manœuvrier Jourdan reste seul, au pied du grand mât, revolver au poing, chargé de contenir les soldats. Mais ceux-ci se ressaisissent et le second maître va y passer, lorsque survient le matelot Barbet, petit, maigre et expert en savate. De deux coups de pied douloureusement placés, il expédie deux Turcs. Et voici venir les mécaniciens et les chauffeurs, démons noirs et demi-nus, guidés par le quartier-maître Berthou, gamin blond qui brandit sa masse de forgeron et par le quartier-maître fusilier Jacolot, ex-moniteur de boxe à l'école de Lorient. Tout se calme à leur arrivée...

Mais, à bord du **NORD-CAPER**, Loufty-Bey refuse encore de s'incliner devant la force... Revenu à lui, il constate que les Français se battent un contre quatre ⁽¹¹⁾. C'est trop fort,

¹⁰ « C'était écrit ». (en arabe).

¹¹ Exactement 10 Français armés contre 43 Turcs en armes, dont 11 officiers.

vraiment. L'officier têtue commence de haranguer ses camarades encore ahuris de la trajectoire aérienne qu'ils viennent de parcourir. Lacombe, cette fois, en a assez ; il se tourne vers le quartier-maître timonier de la passerelle :

— Scour, mets-lui un direct. Et boucle-le dans le poste.

Scour, géant barbu, franchit la rambarde, se laisse choir sur la tête d'un sous-lieutenant qu'il écrase tant soit peu et, d'un seul coup en pleine face, abat Loufty-Bey, qu'il traîne dans le poste des seconds maîtres.

D'un geste sans réplique, il invite les autres officiers à rejoindre leur camarade et donne un tour de clef.

— Paré, commandant.

— Bien, mon ami, va rejoindre tes copains.

Le quartier-maître escalade le voilier. Mais déjà la paix y règne. Rendus passifs par la mise hors circuit de leurs officiers, abrutis par la dernière mêlée, sidérés par le tonnerre du mégaphone, les soldats ont capitulé. Conduits par Kristoulakis., un par un, les mains hautes, ils embarquent sur le **NORD-CAPER**. Sur le front de chaque nouvel arrivant, le second maître Jourdan appuie fortement le canon de son revolver, tandis que le second maître fourrier Guilloux, qui semble plus turc que les Turcs, avec sa peau tannée, son nez en bec d'aigle, sa grosse moustache noire et ses sourcils terribles, fouille poches et ceintures et jette les armes dans un sac à pain. Vingt poignards, vingt revolvers. Enfin, Malfoy, calier de son état, prend charge des prisonniers. Il a ouvert la grande écoutille de l'avant et supprimé l'échelle.

— Saute là-dedans, figure d'Arbi.

Les Turcs sautent. La grande cale à poisson les avale tous. Trente-deux hommes en tout. Trente-deux gaillards qui n'ont pas osé... Pas plus que leurs onze officiers ! Heureusement !

Toute l'affaire a duré juste une heure. Mais, au bout de cette heure-là, Lacombe est aphone, totalement.

10. Si-Achmet attend...

Sur la côte de la Grande Syrte, quelque part entre Ben-Ghazi et Solloum, on attend la goélette sans nom.

Ahmed-Fehmi, à la fois chef d'escadron turc et cheikh senoussi, Loufty-Bey, Moursal et les autres doivent apporter la bonne parole à ceux qui, dans le désert de Libye comme en Tripolitaine, hésitent encore... Des sous-marins déjà ont amené des officiers ottomans, mais aucun matériel n'a pu passer. Les sous-marins, aussi bondés d'appareils que des boîtiers de

montre, ne se prêtent pas à ce transport. Et l'on attend les cadeaux qui doivent vaincre les derniers scrupules de Si-Achmet, grand cheikh des Senoussis et de ses lieutenants. Ils comprendront que les Alliés mentent, qui se disent maîtres de la mer, puisqu'un simple voilier aura pu leur échapper.

Il faut qu'il passe. Il faut qu'enfin tous les Bédouins nomades, fanatisés par Noury-Bey, frère d'Enver-Pacha, jettent les Italiens à la mer et donnent l'assaut à la vallée du Nil. En même temps, l'armée qu'on prépare secrètement à Stamboul traversera de nouveau le désert du Sinaï pour venger l'échec sanglant subi par Djemal, en février 1915, au canal de Suez. Depuis un an tout juste, la guerre sainte est proclamée. Elle devait soulever l'Islam des Indes au Maroc, immobiliser des troupes alliées à la frontière afghane, en Égypte, en Afrique du Nord, partout. Et la guerre sainte a fait long feu. Mais l'heure approche...

Cependant l'Angleterre est bien forte et le grand Cheikh ne se décide point. Grâce au **NORD-CAPER**, pendant quatre semaines encore il hésitera. Le général Maxwell, prévenu, aura le temps d'évacuer Solloum, que les Senoussis convoitent. Il pourra masser ses troupes à Matruh, leur envoyer des renforts venant des Dardanelles. Ainsi les Anglais pourront vaincre les troupes de Djafer Pacha, le 25 décembre 1915, à Barani, les battre de nouveau à Hassalin, le 13 janvier 1916, et les écraser définitivement, fin février, à Barani encore et à Solloum.

Telle est l'œuvre du **NORD-CAPER**.

La goélette est pleine de cadeaux précieux, de matériel de guerre et de proclamations par dizaines de milliers. Une quinzaine de Turcs, extraits de la cale à poisson, commencent de transborder les caisses. Kristoulakis, hérissé d'armes de grand prix, leur traduit sans aménité les ordres. Ils sont nets : l'obéissance ou la mort immédiate, suivie d'immersion. Dociles et respectueux, les grands gaillards travaillent.

Voici des ballots de tabac d'Orient, des montagnes de conserves des premières marques. Les matelots français sont dans la joie. L'ordinaire va devenir fameux pendant les mois à venir... Ils attendent le champagne. Hélas ! Le voilier est musulman ! Trop vite, le pont du chalutier est bondé à ne plus savoir où mettre une caisse de plus, et la goélette est encore aux trois quarts pleine. Lacombe a grande envie de la remorquer jusqu'à Milo. Mais si, alourdi par cette grosse barque, il rencontrait un sous-marin... Il faut y renoncer. Le pont du voilier est arrosé de pétrole, puis le **NORD-CAPER** ouvre le feu. Le Turc flambe, saute et coule aussitôt.

Noury-Bey et sa clique attendront en vain.

11. Le retour

Milo, 8 novembre. La rade est presque vide.

Le capitaine de vaisseau Violette, commandant supérieur des chalutiers, est parti pour Stampalie avec sa flottille. Dans l'immense cirque d'eau aux bords gris et escarpés que domine le mont Élias, le *Dehorter* et la *Foudre* sont à l'ancre. Le *Dehorter*, contre-torpilleur, porte le guidon du capitaine de vaisseau commandant la croisière Sud de l'Égée ; la *Foudre* est navire-atelier et relais de T. S. F. entre Malte et le Levant. Sur la côte Nord, le paquebot *Yunnan* est au sec. Une torpille allemande l'a éventré le 7 octobre, et les patrouilleurs ont réussi à le remorquer là. De la pointe Kalamaria à la pointe Bombarda, en travers du goulet d'entrée, un petit chalutier, roulant bord sur bord, monte la garde le long d'une ligne de bouées. Elles portent le filet protecteur, un pauvre barrage, haut tout juste de 20 mètres, laissant sous lui 70 mètres de profondeur sans obstruction aucune. Un sous-marin entrerait comme il voudrait. Heureusement l'ennemi croit la passe hermétiquement bouchée...

A 9 heures, le **NORD-CAPER** se présente. Il s'est annoncé par T. S. F. et la nouvelle s'est répandue à terre, nul ne sait comment. Le rivage fourmille d'indigènes descendus de Kastro, capitale de l'île, perchée sur un mome dont l'aspect rappelle étrangement la colline de Six-Fours chère aux cœurs toulonnais. Tous ces Grecs ne sont pas venus pour acclamer les vainqueurs, car les Miliotes sont ardemment royalistes, et c'est tout dire... mais certaines gens saisissent volontiers l'occasion de huer l'ennemi d'hier, même enchaîné par l'ennemi de demain... Les curieux en sont pour leurs frais. Le **NORD-CAPER** n'a pas eu le temps d'arrimer les caisses qui encombrant le pont jusqu'à dépasser les bastingages. Les prisonniers restent invisibles.

Depuis deux siècles, le temps est passé où Milo servait de dépôt au butin et aux captifs que les grands corsaires enlevaient aux galères barbaresques ou aux nefes du Grand-Seigneur. Alors Beneville Téméricourt, d'Hocquincour, Cruvelier, d'Antrehaus, Poussel, l'Orange, Lauthier et tant d'autres entassaient captifs et richesses dans le couvent des capucins français. Lacombe est de la même race que ces grands aventuriers... mais Milo est terre grecque. Si bien que le commandant du *Dehorter* ne sait que faire de tous ces Turcs, de tout ce matériel, en attendant une occasion de les expédier à Malte. Le **NORD-CAPER** pourrait peut-être s'en charger, mais son équipage est bien réduit.

- Commandant, objecte Lacombe, j'ai eu assez de monde pour les prendre. Vous pouvez être tranquille, je saurai les garder.

A 4 heures du soir, le chalutier appareille pour Malte. La surveillance est facile. Résignés d'abord, les Turcs ont bientôt pris l'habitude d'une détention qui n'a rien de terrible. Les menaces véhémentes proférées par Kristoulakis, — lequel fait dix-huit heures de faction par jour, — sont restées platoniques. Sous-officiers et soldats ottomans ont connu le dressage germanique ; devant la manière française, ils demeurent stupéfaits. Et le fait d'avoir été pris par un navire de France atténue grandement, pour les officiers, l'humiliation de la capture. Ahmed-Fehmi se serait suicidé s'il était tombé en d'autres mains...

Les chefs sont conquis par la courtoisie de Lacombe. Le commandant du **NORD-CAPER** leur a laissé leurs bijoux et leur argent ; il a mis en sûreté, dans sa propre cabine, leurs effets personnels ; il les alimente chaque matin de cigarettes égyptiennes de la meilleure marque, achetées à Malte. A ces procédés s'ajoute la douceur de tous envers les simples troupiers. Tant et si bien que, pendant les trois jours de traversée vers Malte, la détente naît, puis la confiance. Les langues se délient, Lacombe apprend ainsi nombre de détails précieux. Les vrais Turcs haïssent les Allemands et cet Enver-Pacha qui rêve de détrôner la dynastie régnante et de se faire proclamer sultan. Les difficultés militaires sont grandes : il reste peu de troupes à Constantinople ; il faut quand même envoyer des renforts au Caucase, tenir tête aux Alliés à Gallipoli, et les Bulgares réclament des renforts qu'ils ne recevront jamais. Enfin, aucun officier turc ne croit au succès de l'opération que l'on prépare contre le canal de Suez...

Par un temps idéal, la traversée s'achève. Voici le dernier soir, les prisonniers deviennent soucieux. Pourvu que, demain, on ne les livre pas à l'Angleterre !

Et chacun des officiers offre au commandant français une photographie dédicacée, puis l'on prend rendez-vous à Stamboul, après la guerre.

12. La fourragère

Par T. S. F., la *Foudre* a prévenu l'Armée Navale.

En ce matin radieux du 11 novembre 1915, le Grand Port de Malte attend le **NORD-CAPER**. Le long des murs de La Valette, au pied des remparts de Floriana, les navires sont, ce jour-là, nombreux. Français venus de Toulon et de Bizerte.

Anglais descendus de Moudros. Équipages massés sur les passavants, officiers sur les plages arrière, gardes alignées, musiques prêtes.

Le voici. Entre la ligne des dreadnoughts et celle des croiseurs de bataille, il s'avance, rafiote minuscule, peinture rongée par la mer, cheminée encroûtée de sel, dunette encombrée de butin mis en tas, matelots aux postes de manœuvre, haillonneux.

Couvert de gloire.

Des hurrahs sans fin. La *Marche Lorraine* et la *Marseillaise* que jouent les Anglais. Tous les bâtiments crient leur admiration à cette poignée d'hommes à défroque râpée, qui amène prisonnière, alignée entre la cheminée et le mât de misaine, la troupe magnifique des beaux gaillards flambant neuf qui, eux, sont les vaincus... Elégants officiers en grands manteaux clairs, en bottes vernies... mais dont les sabres sont dans la cabine du commandant, avec le pavillon rouge à croissant et étoile blancs, le pavillon de la goélette sans nom.



Sous-officiers, soldats superbes, hauts de six pieds, faces d'ébène ou de bronze patiné, vêtus de kakis tout neufs, impeccables... surveillés par deux ou trois petits gars de chez nous et par Kristoulakis, arsenal vivant.

Oui. Trente hommes, dont vingt étaient sans armes, trente marins commandés par un fameux chef, avec leurs poings, avec leur furie française, et sans verser une goutte de sang, ont capturé quarante-trois soldats d'élite, turcs, bédouins, arabes, armés jusqu'aux dents.

Le chalutier stoppe, l'ancre tombe. Vers le **NORD-CAPER** des yoles se hâtent, arborant des marques d'amiraux.

Et, sans attendre, le commandant en chef de l'Armée Navale française fait, des vareuses élimées de nos matelots, le plus bel uniforme du monde, en y accrochant la fourragère glorieuse, qu'aucun bâtiment de surface de la flotte française n'a encore obtenue.

Annexe 4 :

Extrait de la revue Pays de France de mai 1916.

LE CHALUTIER DE GUERRE

La guerre navale actuelle, si fertile en surprises, a nécessité la transformation de chalutier en navire de guerre, quand il fut démontré qu'il fallait employer contre les sous-marins des navires légers, nombreux, à faible tirant d'eau, n'offrant qu'une cible réduite aux coups de leur ennemi.

Au-dessus des roufs avant et arrière, des canons de marine à tir rapide montés sur des sellettes ou *crinolines*, solidement rivées aux tôles préalablement renforcées, des ponts des gaillards. Dans la cale aux poissons, au lieu des jolies dorades et des minces soles, des munitions sont maintenant logées prêtes à être distribuées aux servants des pièces.

Au mât de misaine flotte la flamme de guerre tricolore.

Dans le poste de l'équipage, des fusils, des baïonnettes, des revolvers couvrent les cloisons, suspendus à des râteliers.

Ces armes seront précieuses pour l'équipage du chalutier qui doit non seulement chasser le sous-marin, mais aussi les navires contrebandiers. L'on n'a pas oublié l'attaque à l'abordage d'une goélette turque chargée de présent pour les cheiks des Senoussis, par le chalutier **NORCAPER** ; onze officiers, plusieurs soldats et marins turcs furent capturés car le vaillant équipage du chalutier qui s'élança à l'abordage, sabre à la main, comme au temps des Jean Bart et des Duguay-Trouin.

Comment le chalutier combat-il le sous-marin ? Certains croient encore qu'il jette à la mer ses chaluts dans l'espoir d'emprisonner dans ses mailles le sous-marin, de gêner le mouvement des hélices, des gouvernails de plongée ou de direction et de l'obliger ainsi à revenir en surface où, étant alors aperçu, il sera canonné.

Il n'en est rien, le chalutier de guerre a laissé à terre ses engins du temps de paix, et c'est par son activité, par une veille incessante de tous les instants, par l'habileté de ses canonnières, que le sous-marin pourra être repéré s'il remonte en surface et détruit à coups de canon, de grenades même, ou par éperonnage.

Les flottilles de chalutiers sont toujours sur la brèche, par n'importe quel temps ; partout où elles apparaissent, le sous-marin disparaît. Les hommes qui les montent sont ceux de la grande famille des gens de mer, ils sont là quelques uns de

Bretagne, de Provence ou des côtes des Charentes, comme riviés à leur bateau et attachés aux « couleurs » qui flottent au-dessus de leurs têtes.

Un jour viendra où sera connue la rudesse de leur vie errante au milieu des dangereuses embûches sans cesse renouvelées.

Un jour viendra où leur héroïsme, leur abnégation et leur glorieuse besogne parfois trop silencieuse seront connus de tous.

Lorsqu'un sous-marin ennemi en position d'attente, c'est-à-dire en plongée ou demi-plongée, enhardi par l'apparence frêle d'un chalutier naviguant à deux ou trois milles de lui, s'empresse de venir en surface pour l'attaquer à coups de canon, c'est alors qu'il nous faudrait pouvoir suivre les moindres gestes des marins du chalutier.

Oui, il faudrait les voir faire déferler au vent les couleurs du petit pavois, il faudrait admirer l'attitude calme du canonier qui, penché sur sa pièce, vise, sans cesser de tirer sur le sinistre but qu'il a tant à cœur de détruire.

Le sous-marin pourchassé se prépare à plonger; alors le capitaine du chalutier donne l'ordre au timonier de gouverner droit sur l'ennemi à toute vitesse ; sous le pont, chauffeurs et mécaniciens poussent les feux, augmentent la vitesse de la machine.

Ne croyez pas que tous ces hommes animés du plus ardent courage songent, un seul instant, à l'obus ou à la torpille qui peut les atteindre et peut-être les anéantir; le danger leur paraît inexistant ; tous leurs efforts tendent vers la destruction de cet ennemi qui semble se jouer d'eux.

Mais les canons du sous-marin ennemi se sont tus, les capots ont été refermés et, très vite, le petit navire s'enfonce, le kiosque disparaît d'abord et il ne reste bientôt plus visible que l'extrémité d'un périscope, semblable à un bâton plongé verticalement dans l'eau, et un petit drapeau à croix noire, mais tous deux à leur tour vont disparaître. Le chalutier continue sa route à toute vitesse ; peut-être arrivera-t-il à temps pour aborder son ennemi.

Trop tard, les eaux se sont refermées, le canon du chalutier s'est tu à son tour; il ne reste plus à la surface que quelques remous, puis quelques rides.

Le sous-marin ennemi n'a pas daigné honorer le chalutier d'un coup de torpille ; ils sont vexés, nos marins, de ce dédain et de leur insuccès momentané; ils vont continuer leur dure croisière.

Patience, leur revanche généralement ne se fait pas attendre, les Austro-Boches le savent bien ; très souvent, pendant de longs jours, ils ont attendu nombre de leurs sous-marins qui ne sont plus revenus au port et oui n'y retourneront jamais, car ils sont allés pour toujours, dans les profondeurs sombres et froides de la mer, expier par une mort terrible dans sa lente agonie leurs crimes de pirates sans foi ni loi.

Lieutenant Jean HUGLA.



V 1607 (Nord Caper) en 1941
(sous pavillon allemand).