

- **Récit dans le journal *Le Tamatave*, 9 novembre 1918**
- **Récit de Thérèse Flurin, épouse du Gouverneur Joseph Guyon (lettre à sa sœur Marthe Flurin, épouse d'Henry Lambrigot)**
- **Récit d'Aline Guyon (fille aînée de Joseph et Thérèse Guyon, âgée de 10 ans à l'époque)**
- **Retranscription intégrale du rapport du Capitaine Filippi 2nd capitaine du Djemnah**

RECIT DANS LE JOURNAL *Le Tamatave*, 9 novembre 1918

Le torpillage du « Djemnah ». Récit d'un rescapé

C'était le 14 Juillet à 9 heure 1/2 du soir. La nuit était claire, la lune, quoique parfois voilée par des nuages, éclairait assez pour se conduire. Un certain nombre de passagers avaient regagné leur cabine, d'autres étaient encore sur le pont, lorsque la torpille lancée par le sous-marin, qui se trouvait à une faible distance du vapeur, fit explosion au milieu du bateau, le fendant en deux. Aussitôt, une vague immense envahit le bâtiment, les machines sautèrent et en moins de 2 minutes le vapeur coulait engloutissant près de 500 passagers.

On compte parmi les disparus, des soldats indigènes rapatriés ou réformés, des familles créoles, quelques Européens dont M. Falque inspecteur de la Garde Indigène, une fillette de M. Guyon, M Urbain colon à Mayotte, l'Adjudant Massicard, le sergent Lemoine, etc. Disparurent également, le commandant Méric grièvement blessé à la tête qui coula avec le bateau, le mécanicien Mayol, le commissaire Valentin et des matelots.

Les rescapés n'eurent le temps que de mettre leur ceinture de sauvetage et de se jeter à la mer. Un seul canot du Djemnah pût être mis à l'eau. Les naufragés furent recueillis les uns le soir même, les autres le lendemain matin par la canonnière Mallow et un chalutier qui convoaient le « Djemnah », et qui les transportèrent à Alexandrie, Ils furent hospitalisés à l'hôpital européen de cette ville. Les deux enfants de M. Guyon furent sauvées par l'artilleur Albert Dalleau.

Le même soir du 14 juillet deux cargos marchant de concert avec nous, reçurent du même sous-marin une torpille chacun, et coulèrent quelques moment avant le Djemnah.

RECIT DE THERESE FLURIN, EPOUSE DU GOUVERNEUR JOSEPH GUYON (lettre à sa sœur Marthe Flurin, épouse d'Henry Lambrigot)

Alexandrie, le 6 août 1918

Ma Bien Chère Matou,

C'est de mon lit que je t'écris, de ce lit que je n'ai pas quitté depuis l'effroyable nuit du 14 au 15 juillet, qui nous a enlevé ce que nous avons de plus cher, notre petite Valie chérie, et qui a failli nous anéantir tous. Ma chérie, que Dieu préserve tous ceux que nous aimons de voir la catastrophe que nous avons vécue, de souffrir ce que nous avons souffert. Je voudrais essayer de te raconter ce qu'a été le terrible torpillage du pauvre Djemnah ; je m'y prendrai à plusieurs fois, car je suis encore faible, bien faible. Notre voyage, jusqu'à Bizerte s'était très bien effectué. Nous étions partis cinq bateaux marchands escortés par des torpilleurs et des chalutiers. Nous avons laissé des bateaux à Philippeville et à Bône et nous étions arrivés à Bizerte le soir, vers dix heures ; nous pensions y rester deux jours. Mais le lendemain matin, on nous annonce que nous ne pouvions pas débarquer ; nous repartions tout de suite avec un convoi de 4 cargos anglais et escortés par cinq chalutiers et un sloop anglais "le Malow". Jusqu'au 13, notre voyage s'est assez bien effectué. Mais nous étions inquiets de la marche très lente du convoi. Nous ne faisons que sept ou huit nœuds alors que le Djemnah pouvait en faire douze et nous nous disions que s'il y avait des sous-marins par là, il leur était bien facile de nous suivre et de nous couler. Le 13 à midi, nous avons eu une alerte, des sous-marins étaient signalés. Dans la nuit du 13 au 14, nous sommes réveillés par le garçon de cabine qui nous dit de nous lever, en même temps, nous entendons une détonation. Nous montons avec Léa (1) et les enfants sur le pont et nous finissons la nuit, les enfants couchés sur des couvertures et nous sur nos chaises. Au matin nous apprenons qu'un des bateaux du convoi, un superbe cargo de 8.000 tonnes a été coulé pendant la nuit. C'est la détonation que nous avons entendue. Nous avons commencé alors, à être réellement inquiets. Jo et moi, le soir du 14, avons alors décidé de ne pas passer la nuit en bas. Nous avons à notre disposition une cabine de luxe sur le pont. Nous y avons couché nos trois chéries, et Jo et moi nous sommes installés sur des chaises devant la porte de la cabine et avons tâché de dormir. Je venais à peine de m'endormir quand j'ai été réveillée par le bruit de la torpille ; à ma droite, les planches du pont ont éclaté et en même temps, une gerbe d'eau nous a couverts. Un seul cri "Les enfants !". Nous nous sommes précipités dans la cabine. Léa a mis sa ceinture de sauvetage à Valie, Jo à Aline, moi à Charlotte (2), et nous nous sommes précipités vers notre canot . Jo a fait passer les enfants, Valie d'abord, puis Aline, puis Charlotte, et enfin Léa. Moi, je suis restée avec mon mari. Le bateau coulait avec une rapidité effrayante. Quand Léa est montée dans le canot, j'avais de l'eau jusqu'au cou. Mais je n'avais d'yeux que pour le canot et je voyais qu'on n'avait pas encore pu couper tous les cordages qui le retenaient au bateau. Jo me tenait de toutes

ses forces ; il m'a entraînée à bâbord. A ce moment là une énorme lame nous a séparés et nous a engloutis tous les deux. J'ai coulé à pic, ma ceinture de sauvetage passée au cou par Jo n'était pas attachée, je n'avais pas eu le temps, préoccupée que j'étais de mettre la leur aux enfants. J'ai fait alors mon acte de contrition, et j'ai trouvé que c'était bien long de mourir. Ensuite, j'ai pensé que quelqu'un des miens pouvait survivre, que je devais tenter tout pour me sauver ; si tu savais comme la pensée va vite en ces moments-là ! J'ai fait effort pour remonter. **Au même moment, j'ai vu, car on voit un peu dans l'eau, j'ai vu passer à côté de moi un malgache, et j'ai distingué sur son corps noir, sa ceinture de sauvetage blanche. Je me suis accrochée à sa ceinture, nous sommes remontées ensemble à la surface. Puis j'ai vu un radeau, je m'y suis cramponnée de la main gauche, puis des deux mains ; il n'y avait sur ce radeau que des malgaches ; un vieux qui était au milieu a dit : "Mais il y a une femme là, il nous faut la prendre, on ne peut pas la laisser". Il m'a montée sur le radeau, je n'en pouvais plus.** Alors, nous avons passé la nuit la plus épouvantable que tu puisses voir, durant laquelle je crois que j'ai connu le maximum de la souffrance morale, et la très grande souffrance physique ; notre radeau filait à la dérive, je m'étais retournée et je n'avais vu que le bout des cheminées du Djemnah, elles achevaient de disparaître. Un immense gémissement montait de la mer, des cris d'appel de tous ceux qui allaient mourir. Déjà des cadavres flottaient, emportés par le courant, et des épaves dérivait de tous les côtés. C'était un spectacle d'horreur. Je ne pensais qu'à mon mari, à mes enfants, à Léa, me disant qu'ils étaient peut-être tous morts. Que me restait-il de ma si belle famille, tout à l'heure si pleine de vie ? Je me demandais ce que je deviendrais si aucun ne survivait, et je repoussais la pensée du suicide, me disant que je m'enfermerais dans un couvent. Cinq ou six européens étaient venus sur notre radeau, ils m'encourageaient, me faisant espérer que les miens seraient sauvés. Le radeau sautait sur la mer devenue houleuse et je me tenais de toutes mes forces. Nous souffrions atrocement du froid et tous nous grelottions et claquions des dents. Toute l'eau de mer que j'avais bue pendant ma noyade me revenait et j'avais des vomissements continuels. Mais nos yeux étaient continuellement fixés sur le sloop anglais et nous nous demandions quand il viendrait nous chercher. Par moment, il nous semblait le voir s'éloigner et alors les matelots le couvraient de malédictions, et nous nous demandions si on n'allait pas nous laisser mourir de faim sur notre radeau. A un moment, nous entendîmes encore des coups de canon. C'était tout de suite après que j'étais montée dans le radeau. Nous sûmes plus tard que c'était un autre bateau du convoi, un cargo qui était torpillé ; quelques heures après, un chalutier l'était aussi.

Alexandrie, le 12 août 1918

J'ai passé deux jours sans t'écrire, ma chère Matou, me sentant très fatiguée. Je te continue donc le récit de notre triste nuit sur le radeau. Nous épiions ce qui se passait autour de nous. A un moment, nous vîmes des feux intermittents et nous crûmes que c'était les chalutiers qui faisaient des signaux, mais c'était, nous l'avons su depuis, les deux sous-marins qui

communiquaient. Enfin, après des jours interminables, le jour a lui. Nous avons vu le "Malow" à l'horizon et, dans le lointain, d'autres radeaux. Mais qui était sur ce radeau ? Nous nous sommes tous regardés, puis nous avons recommencé à lancer des appels tous en chœur. Nous en avons tellement lancé durant toute la nuit ! Même un moment donné, nous nous étions tus, croyant entendre le claquement des mitrailleuses... Vers 7h30 environ, nous vîmes au loin un canot. Les matelots le hélèrent. Quand il fut assez près, ils lui dirent : Nous avons une femme ici, venez la prendre ; elle est fatiguée, elle sera mieux avec vous. Du canot une voix cria : Quelle est cette femme ? Ce n'est pas Madame Guyon ? Si, c'est elle. Dites-lui que deux de ses enfants sont avec nous. En entendant cela, mes yeux se remplirent de larmes et je m'écriai : "Dieu soit loué ! j'ai encore quelqu'un à aimer ici-bas !". Le canot nous avait abordés et on me passa dedans. Je vis alors à l'arrière de l'embarcation Aline et Charlotte couchées dans le fond de l'embarcation et soutenues par un matelot. Elles étaient couvertes par les voiles dans lesquelles on leur avait fait un petit lit. Le matelot qui les soutenait avait le torse nu, il avait donné son tricot à Aline, un autre avait donné le sien à Charlotte. Les pauvres chéries étaient toutes pâlottes ; mais bien calmes et bien courageuses. La baleinière se dirigea alors vers le "Malow" ; en route, nous rencontrâmes un canot anglais. Un des marins me voyant grelotter enleva son gilet et me le lança en disant : "Il est bien sale, Madame, mais mettez-le quand même, vous aurez moins froid". Et je le mis. Nous sommes arrivés au "Malow" vers huit heures du matin. Il y avait plus de dix heures que j'étais dans l'eau. Tandis que je montais l'échelle, on me cria du bateau que Léa était sauvée, qu'elle était là. Cela m'a été une grande joie et pour elle aussi quand elle nous a vues. On lui avait dit que nous étions tous noyés. A bord du "Malow" les Anglais ont été très bons et nous ont très bien soignées. Ils nous ont donné des pyjamas, des tricots.

Alexandrie, le 17 août 1918

Nous avons passé là une journée et une nuit bien pénibles. Je ne vivais pas, ne sachant pas d'une façon certaine si Jo et ma petite Valie étaient recueillies par le chalutier. Nous étions couvertes de contusions. Charlotte en avait au cou et à la lèvre et Léa commençait à avoir une forte fièvre. Le 16 au matin, nous arrivions à Alexandrie après avoir marché à une vitesse terrible, 16 à 18 nœuds environ et craignant toute la nuit d'être torpillés à nouveau. On voulait nous transporter à l'hôpital anglais. J'ai immédiatement fait demander au consul qu'on nous transporte à l'hôpital européen que l'on m'avait dit être dirigé par des sœurs de St Vincent françaises ; ces excellentes femmes nous ont accueillies les larmes aux yeux quand nous sommes arrivées dans les voitures d'ambulance de la Croix Rouge. Je commençais à avoir une fièvre intense, je ne tenais plus debout. A quatre heures, le Consul est venu me dire que le chalutier communiquait avec la terre par télégraphie sans fil, que mon mari était à bord, mais que ma pauvre petite Valie n'y était pas. Oh ! ma chérie, quelle grande joie et quelle grande douleur ! Et malgré tout, je voulais espérer que la pauvre chérie était avec son père, et ce n'est que lorsque Jo est arrivé à 24 heures que je me suis rendue à l'horrible réalité. Lui a appris

aussi à son arrivée à Alexandrie qu'il avait un enfant de moins. Sa douleur, notre douleur est immense. Le temps, au lieu de l'atténuer la fait plus cruelle. Oh ! ma pauvre Matou, perdre un enfant, c'est horrible, le perdre dans des circonstances semblables, c'est encore plus horrifiant. Le bon Dieu m'a aidée dans cette épouvantable épreuve. J'ai pu dire le "Fiat" qu'il demandait à mon cœur brisé, mais cela n'empêche pas mes larmes de couler et mon âme d'être infiniment triste, quand je pense au trésor qu'il nous a enlevé. Et je pense, ma chérie, que toi aussi, Henry (3), Madou, Yette, vous tous qui l'aimiez tant, vous pleurez avec nous notre amour de Valie, si jolie, si intelligente, si gracieuse et tendre, pauvre petit être adorable, victime de la cruauté boche. J'ai été très malade, et j'ai bien cru que j'allais aller retrouver ma petite chérie. J'ai eu une congestion pulmonaire double, (la température est montée jusqu'à 40 et 8/10) une crise d'albuminurie et une forte hémorragie. Léa aussi a été très souffrante d'une congestion pulmonaire. Nous avons été admirablement bien soignées par d'excellents médecins et par les sœurs qui ont été bonnes, dévouées, compatissantes plus que je ne saurais te le dire. Nous sommes remises : Léa fait sa première sortie aujourd'hui; moi je la ferai dimanche. Mais je n'ai encore retrouvé ni le sommeil, ni l'appétit. Les enfants vont très bien ; elles passent la plus grande partie de leur temps chez la femme du directeur de la Compagnie du gaz et de l'électricité, Madame Lams qui a été pour nous d'une bonté inépuisable et qui, pendant toute ma maladie, s'est occupée d'elles comme une vraie mère. Ce naufrage nous fait faire une perte matérielle considérable. Songe, ma chérie, que nous n'avons rien. Jo a pu seulement sauver mes diamants et quelques bijoux : le bateau a coulé en 87 secondes. Je me suis trouvée à Alexandrie avec une chemise, un petit tricot de laine et un pyjama. Jo, avec son caleçon de bain, son pyjama et des chaussettes de soie ; les enfants avec leur chemise, leur corset et leur culotte ; Léa, une chemise, un peignoir et un tricot. Nous estimons que nous perdons environ 40.000 francs. C'est évidemment dur, mais nous y pensons peu, nous pensons sans cesse à notre pauvre Valie ; seulement l'un s'ajoute à l'autre, voilà tout... Et il faut encore nous considérer comme privilégiés d'être sauvés 5 sur 6. Songe que nous étions 751 à bord et qu'il y a eu 452 victimes. Il n'y a eu que 269 rescapés. Des familles entières ont été anéanties : une famille de créoles de la Réunion, père, mère, fils et six filles ; une famille de grecs de trois personnes, etc. Le commandant du bateau est parmi les victimes. Voilà, ma chérie, une bien longue lettre ; tu la feras passer à Madeleine, aux Henry (4) . Je ne me sens pas le courage de faire plusieurs fois le récit de notre triste naufrage. Si donc il y a des personnes qu'il intéresse, tu leur montreras ma lettre. Je pense que tu as annoncé notre malheur à la famille et aux amis. Nous avons reçu votre câble, et nous attendons des lettres avec impatience, mais presque tous les bateaux sont coulés. L'"Australien", le "Polynésien" viennent encore de l'être, de sorte que nous ne savons plus quand nous aurons des nouvelles. Oh ! je t'assure que ceux qui disent en France que la guerre sous-marine est jugulée sont de fameux bourreurs de crâne. D'ailleurs, il paraît que l'Amiral P..... est content... Les bateaux vont au fond, mais il prend le train pour aller de Port-Saïd à Alexandrie. Nous avons vu les belles victoires de Foch ; et, dans notre douleur, cela nous a été un adoucissement.

Adieu, ma chérie, il paraît qu'un bateau part. Je donne ma lettre : passera-t-elle ? Adieu encore, nous vous embrassons tous, Matou, Madeleine, les Henry, Madou, Yette, bien tendrement, bien tristement.

Thérèse

Notes

(1) Léa Vignaud, de Cauterets, était gouvernante des enfants Guyon

(2) Aline, Charlotte et Valentine sont les 3 enfants de Joseph et Thérèse Guyon

(3) Henry Lambrigot, est l'époux de Marthe Flurin, leurs filles sont Madou (Madeleine) et Yette (Henriette)

(4) Henry Flurin est le frère de Thérèse et de Marthe, son épouse est Manou (Madeleine) Flurin, née Florand

RECIT D'ALINE GUYON, fille aînée de Joseph et Thérèse Guyon, âgée de 10 ans à l'époque

Nous voguions sur la mer Méditerranée vers le Canal de Suez en destination de Madagascar. Nous formions une flottille de plusieurs bateaux visés par les sous-marins allemands. Nous occupions, deux petites sœurs et moi, une cabine sous le pont tandis que nos parents avaient une cabine tout en bas du bateau. Tous les jours papa et maman nous faisaient répéter les manœuvres en cas de torpillage. Papa me mettait la bouée. Maman la mettait à Charlotte et Léa à Valy. Maman nous disait toujours : "Il ne faut pas avoir peur". "Pas de cri, pas de pleurs". "En cas de naufrage, dites un acte de contrition et nagez, nagez". Ce soir là, nous nous étions, toutes les trois, endormies paisiblement. Je rêvais justement d'un naufrage. Quand papa et maman rentrant dans notre cabine nous ont réveillées en disant : "Les enfants, nous sommes torpillés ; mettez vos bouées". Un matelot s'était chargé de notre jeune sœur Valy et avait rassuré maman par ces mots : "Madame, nous nous sauverons tous les deux ou nous nous noierons ensemble". Les marins nous ont emmenées dans les canots encore suspendus au pont. Nous avons déjà de l'eau jusqu'aux chevilles. Nous n'avions pas terminé notre acte de contrition qu'au bout de 80 secondes le bateau coulait par le milieu. Je me suis retrouvée dans l'eau et me suis mise à nager, percevant ma petite sœur Charlotte à quelque distance de moi, je l'ai rejointe et l'ai saisie par l'épaule. Elle pleurait. A ce moment les mâts se sont cassés et sont tombés, nous blessant l'une à l'oreille, l'autre à l'épaule. Je rassurai Charlotte en lui disant "nage, il faut nager tout le temps". Nous avons aperçu un radeau chargé de monde. Charlotte criait : "Sauvez-nous, nous sommes deux petites filles". Mais moi je la grondais en lui disant : "Tais-toi, ne les supplie pas". Un matelot noir, pris de pitié pour nous, nous a hissées sur le radeau. Nous étions presque nues, il faisait froid, de grosses vagues venaient éclater sur nous. Le matelot noir nous a enveloppées avec des morceaux de voiles et a pris Charlotte, qui pleurait, dans ses bras. Je restais assise sur le radeau mouillée et grelottante, disant : "Je suis assez grande fille pour me tenir toute seule". Chaque vague nous apportait des paquets de mer sur les épaules et nous remouillait quand nous étions sèches. Le sous-marin allemand qui nous avait torpillés est remonté à la surface. Les marins allemands tiraient sur les naufragés survivants. Nous nous faisons tout petits pour échapper à leur vue. Enfin nous avons retrouvé maman et Léa sur un canot qui nous avait recueillies. Maman était émue de nous embrasser et demandait où était Valy. Léa s'était accrochée à une caisse en pleine mer et avait sauvé un homme qui se noyait. Deux jours plus tard, notre papa nous serrait dans ses bras. Il avait été sauvé par un bateau de guerre anglais après une nuit de nage, ayant donné sa bouée à un naufragé en péril. On nous a débarqués à Alexandrie d'Egypte où nous étions en proie à la curiosité de la foule et des enfants.

"Deo Gratias"

Aline Guyon

RAPPORT OFFICIEL DU NAUFRAGE du Djemnah par le Capitaine Filippi, 2nd capitaine au moment du drame

Ce rapport est conservé dans les Archives de la Compagnie des Messageries Maritimes et a été publié en 1968 dans le "Journal des Messageries Maritimes"

Le 18 Juillet 1918, à Alexandrie, le capitaine Toussaint FILIPPI, capitaine au long cours, second capitaine du Djemnah, survivant à la mort du capitaine MERIC dans le naufrage, établit le rapport circonstancié suivant sur le torpillage du paquebot par le sous-marin UB 105 :

Je, soussigné, Filippi Toussaint, capitaine au long cours, deuxième capitaine, succédant au capitaine Méric Charles, disparu à son poste de commandement le 14 Juillet 1918, déclare :

Le "Djemnah" quitte le port de la Joliette le 6 Juillet 1918, à 12 h.30, avec 530 t de marchandises diverses et 606 passagers. Fait les tirs d'essai se sur but fixe et mouillé sur rade de Marseille à 14 h. 45. Les ceintures de sauvetage ayant été distribuées dès l'embarquement des passagers, il est procédé à un long et minutieux exercice général d'abandon, de combat et d'incendie. Appareillé le 7 juillet, à 9 h. 30, et fait route en convoi avec "Abdel-Khader", "Tafna", "Rhône", "Machico", "Biskra" et "Hong-Kong", sous l'escorte de "Altaïr", "Arquebuse", "Le Lahire", "Impatiente", etc.

Le service de veille est organisé comme suit : 2 hommes au mat de misaine, 2 hommes à la passerelle supérieure, 2 hommes à la passerelle inférieure, 4 hommes dans les canots 1, 2, 3, 4, 4 hommes aux pièces, 2 à chacune.

Les embarcations sont en dehors et les radeaux pratiquement installés le long du bord à l'exception de six qui sont sur le pont, entièrement dégagés et non saisis. Les pompes royales sont prêtes à fonctionner. Tout le monde, passagers et équipage, sait ce qu'il a à faire en cas d'attaque. Arrivé sans incident à Bizerte, le 9 juillet, à 21 heures, et mouillé dans le lac intérieur. Appareillé le 10, à 9 heures, et fait route en convoi avec « Waitemata », « Branksome – Hall », « Austrafort » et « San-Patrik », sous l'escorte du sloop « Mallow » et de trois chalutiers. Beau temps, mer très belle. La vitesse très faible 8 nœuds au départ, est très irrégulière et tombe parfois jusqu'à 5 nœuds.

Le 13 à 21 h. 45, le « Branksome-Hall » tire sur un sous-marin qu'il aperçoit à faible distance. Le convoi se conformant aux ordres reçus, va de quatre quarts sur bâbord en augmentant l'allure.

La même nuit, le 14, à 0 h. 45, le « Branksome-Hall » est torpillé. Le « Mallow » se porte à son secours pendant que le convoi continue sa route en donnant tout sa vitesse jusqu'au jour.

Journée calme le 14. Comme les jours précédents, nous faisons les routes en zigzags, la vitesse du convoi ne dépasse pas 8 nœuds. Le convoi, diminué d'une unité est formé en ligne de front de bâbord à tribord : « Australfort », « Djemnah », « Waitemata », guide, et « San-Patrik ».

A 21 h. 32, M.G., le « Djemnah » est torpillé par le travers de la cale à bagages, à tribord. Au bruit formidable de l'explosion, Je me suis rendu sur la passerelle et me suis mis aux ordres du commandant. Celui-ci, qui avait déjà donné l'ordre à la machine de stopper, me dit d'examiner rapidement quelle était notre situation. J'avancais sur l'arrière par tribord et je vis que le bateau coulait rapidement par l'arrière. Je vins en rendre compte au commandant qui m'ordonna pendant que lui-même sifflait au poste d'abandon, de m'occuper du sauvetage et d'éviter toute panique. Je retournai vers l'arrière en coupant au passage plusieurs saisines de radeaux ; en arrivant près du poste de T.S.F. je vois le grand mât se briser au ras du pont et s'abattre avec fracas sur le roof des cabines de luxe pendant que l'arrière du navire s'engloutissait. Je me suis nettement rendu compte que le navire s'était coupé en deux ; rebroussant chemin, j'en avisai le commandant mais le navire se matant brusquement, j'ai été entraîné à la mer dans son remous. Je me suis dégagé avec beaucoup de peine ; en revenant à la surface, je constatai que le navire avait complètement disparu. Il a coulé en moins de deux minutes, par 33°12' de latitude Nord et 23° 55' de longitude Est de Greenwich.

A bout de forces, je me débattais dans l'eau lorsqu'un radeau se trouvant à ma portée le matelot Godillot, du « Jaureguiberry », m'a saisi et hissé à ses côtés ; on entendait des cris, des appels de toutes parts, la mer était couverte d'épaves. Le sous-marin éclairé marchant en surface circulait parmi les débris. Le « Mallow » retenu au large à environ 15 milles au moment du torpillage, prévenu par nos signaux de T.S.F., est venu sur les lieux vers les 1 heure du matin. J'ai été recueilli le 15, à environ 3 h. 45, au moment où notre radeau surchargé menaçait de couler. Les 26 occupants ont été évacués en trois voyages : je suis resté avec les derniers les plus valides. Je venais de monter sur le sloop lorsque notre canot n°2 est venu déposer des rescapés. J'allais prendre la direction du sauvetage lorsque le sloop, par suite d'une alerte, a dû prendre le large abandonnant toutes ses embarcations et ouvrir le feu sur le sous-marin. Il n'est revenu sur les lieux du sinistre que vers les 6 heures et a continué le sauvetage. Le chalutier « Presidency », de notre escorte, est arrivé peu après, à 7 heures environ, et a recueilli le reste des survivants groupés sur les radeaux. Le « Mallow », avec 208 naufragés, a fait route sur Alexandrie vers 8 heures ; suivi par le chalutier et est arrivé à quai le 16 juillet, à 8 heures environ. Les rescapés, sommairement substantés par la Croix-Rouge Anglaise à leur débarquement, ont été dirigés sur le camp d'Alexandrie. Le « Presidency », arrivé dans la nuit vers 21 heures, a débarqué 110 personnes qui furent également dirigées sur le camp anglais. Il a donc été déposé, sur le quai d'Alexandrie, 208 + 110 = 318 rescapés. Le Djemnah avait à son bord 601 passagers et 153 hommes d'équipage ; nous avons donc à déplorer la perte de 372 passagers et 64 hommes d'équipage, en tout 436 personnes. Comme d'habitude, l'état-major du navire a payé un large tribut à la mort.

Parmi ces victimes du devoir figurent notre regretté commandant, M. Méric Charles, le chef mécanicien M. Mailhol, le commissaire M. Valentin, le lieutenant Méhu et le télégraphiste Detunco, ainsi que M. Peton, officier mécanicien. L'équipage s'est très bien conduit, je n'ai eu connaissance d'aucune défaillance, les passagers m'ont témoigné leur admiration et leur reconnaissance pour tous. Le nombre élevé des victimes est dû à la rapidité avec laquelle le navire a disparu. Il ne m'est pas possible de citer tous les actes de dévouement, l'enquête les fera connaître. Certifié ce qui précède exact et fait toutes réserves que de droit pour les omissions et oublis involontaires que j'aurais pu commettre.

Alexandrie, le 18 juillet 1918

Le capitaine Toussaint FILIPPI, capitaine au long cours, second capitaine du Djemnah, survivant à la mort du capitaine MERIC dans le naufrage