

Garde Pêche  
Patrouilleur  
Arraisonneur

**ESTAFETTE**



|                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>Nom :</b>               | <b>ESTAFETTE</b>  |
| <b>Type :</b>              | Garde Pêche,<br>Patrouilleur,<br>Arraisonneur de la Marine Nationale.   |
| <b>Chantier :</b>          | Mackie & Thomson Govan, Yard n° 147.  |
| <b>Commencé :</b>          | N.C.  |
| <b>Mis à flot :</b>        | 17 décembre 1896.   |
| <b>Terminé :</b>           | 1897.   |
| <b>En service (MM) :</b>   | N.C.  |
| <b>Retiré (MM) :</b>       | N.C.  |
| <b>En service (MN) :</b>   | 1903.   |
| <b>Retiré (MN) :</b>       | 21 avril 1916.  |
| <b>Caractéristiques :</b>  | 130 pieds x 22,5 pieds ;<br>267 tjb ;<br>450 cv ;<br>1 hélice ;<br>10 nœuds ;<br>20 à 23 hommes.  |
|                            | Sister-ship : <i>N.C.</i>   |
| <b>Armement :</b>          | I de 47.  |
| <b>Principales dates :</b> | Chalutier à vapeur britannique lancé en 1896 et mis en service en 1897 sous le nom de " <b>CITY OF GLASGOW</b> ", pour Hagerup & Doughty, Grimsby. (GY187)<br>1902 : vendu à un armateur français.<br>1903 : acheté par la Marine Nationale, affecté à la surveillance des pêches en mer du Nord<br>1904 - 1913 : annexe de l' <i>Ibis</i> puis du <i>Yatagan</i> .<br>02 août 1914 : désignée pour le dragage et l'arraisonnement dans le secteur de Dunkerque<br>21 avril 1916 : Front de mer de Dunkerque - saute sur une mine larguée par le sous-marin <i>UC 6</i> (KL Matthias Graf von Schmettow) et coule près de Dyck.<br>Deux nouveaux champs de mines sont alors découverts en mai 1916 près du bateau-feu de Dyck, ceux-là même qui ont causé la perte de l' <b>ESTAFETTE</b> et du <i>Saint Corentin</i> . |

**Equipage :**

**BECART**, matelot.

**BODO**, T.S.F.

**GONTIER**, second-maître de manœuvre temporaire.

**HUBERT**, matelot mécanicien.

**LE BLEVEC**, T.S.F.

**LE BUAN**, maître pilote, second de l'arraisonneur.

**LE DIDU**, second-maître mécanicien.

**LE DON**, matelot.

**LEFEBVRE**, Enseigne de Vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe auxiliaire, commandant de l'arraisonneur.

**LEMAIRE**, chauffeur.

**VANHILLE Lucien**, matelot gabier.

**Marins disparus avec le bâtiment le 21 avril 1916.**

† **CHAPEL Yves Marie** né le 05/11/1884 à Landéda (Finistère), Matelot Chauffeur de 1<sup>ère</sup> classe - Décédé le 23 avril 1916 (31 ans) à bord de l'**ESTAFETTE** - Disparu en mer. (Matricule n° 11656 LC)

† **DEFIVE Albert Alfred Cornil**, né le 17 octobre 1891 à Rosendaël (Nord), Matelot de 3<sup>ème</sup> classe sans spécialité. Corps retrouvé le 30 mai 1916. (Matricule 3344 BO).

† **GUÉRIN Marcel**, né le 26 juillet 1894 à Orléat (Puy de-Dôme), Matelot de 2<sup>ème</sup> classe Mécanicien. Corps retrouvé. (Matricule 60181-5).

† **HORLAVILLE André**, Matelot Chauffeur (Matricule 7655-H).

† **MOUSSET Jean Marie Jacques Julien**, né le 15 décembre 1889 à Tressé (Ille-et-Vilaine), Matelot Fusilier de 1<sup>ère</sup> classe. (Matricule 39509-1).

† **PENVEN Joseph Louis Marie**, né le 6 mai 1893 à Goudelin (Côtes d'Armor), Matelot de 1<sup>ère</sup> classe - Chauffeur. (Matricule 98915-2).

|                        |   |
|------------------------|---|
|                        | <p>† <b>VANHILLE Auguste François</b>, né le 28 août 1892 à Bray Dunes (Nord), Quartier Maître Timonier ou de Timonerie (Dunkerque n° 4855).</p> <p>† <b>WARTEL René Félix</b>, né le 21 juin 1891 à Pierrefitte sur Seine (Seine-Saint-Denis), Quartier-maître Mécanicien. Corps retrouvé en rade du port de Dunkerque le jour même. (Matricule 29166-1)</p> <p>D'après le tableau commémoratif des navires de la défense fixe de Cherbourg durant la guerre 14-18 (Collection des Musées de Cherbourg, don de l'Association SPPM)</p>   |
| <b>Citations :</b>     | <p>Citée à l'ordre du jour dans la Zone des Armées du Nord - (Journal Officiel du 15 septembre 1919) :</p> <p>Patrouilleur garde-pêche <b>ESTAFETTE</b> :<br/>S'est perdu sur une mine ennemie dans la passe ouest de Dunkerque, le 21 avril 1916.</p> <p><b>Lefebvre Charles, Alphonse, Maurice</b> - Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe auxiliaire ; Date : Avril 1916 ; Unité : <b>ESTAFETTE</b> (arraisonneur).</p> <p>La citation est en ligne :<br/><a href="http://www.netmarine.net/tradi/marins14-18/I-L.htm">http://www.netmarine.net/tradi/marins14-18/I-L.htm</a><sup>1</sup></p>   |
| <b>Bibliographie :</b> | <p>Livre d'Or de la Marine - Guerre 14/18.</p> <p><u>Revue et journaux :</u></p> <p>N.C.</p>  |
| <b>Internet :</b>      | <p><a href="http://www.navires-14-18.com/index.php">http://www.navires-14-18.com/index.php</a></p> <p><a href="http://www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=13730">http://www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=13730</a></p> <p><a href="http://www.fecamp-terre-neuve.fr/Navires/Estafette.html">http://www.fecamp-terre-neuve.fr/Navires/Estafette.html</a><sup>2</sup></p> <p><a href="http://www.uboat.net/wwi/boats/index.html?boat=uc+6">http://www.uboat.net/wwi/boats/index.html?boat=uc+6</a></p> <p><a href="http://www.histomar.net/">http://www.histomar.net/</a></p> <p><a href="http://www.netmarine.net/tradi/marins14-18/index.htm">http://www.netmarine.net/tradi/marins14-18/index.htm</a></p> |

<sup>1</sup> Le site comprend également les citations des commandants des navires *Laita* (EV1 Brunet) et *Jubarte* (PM Jouquan).

<sup>2</sup> Ce site comporte une image du navire.

|                       |                                       |
|-----------------------|---------------------------------------|
| <b>Archives :</b>     | N.C.                                  |
| <b>Plans :</b>        | N.C.                                  |
| <b>Cartographie :</b> | N.C.                                  |
| <b>Sous marin :</b>   | UC 6 (KL Matthias Graf von Schmettow) |

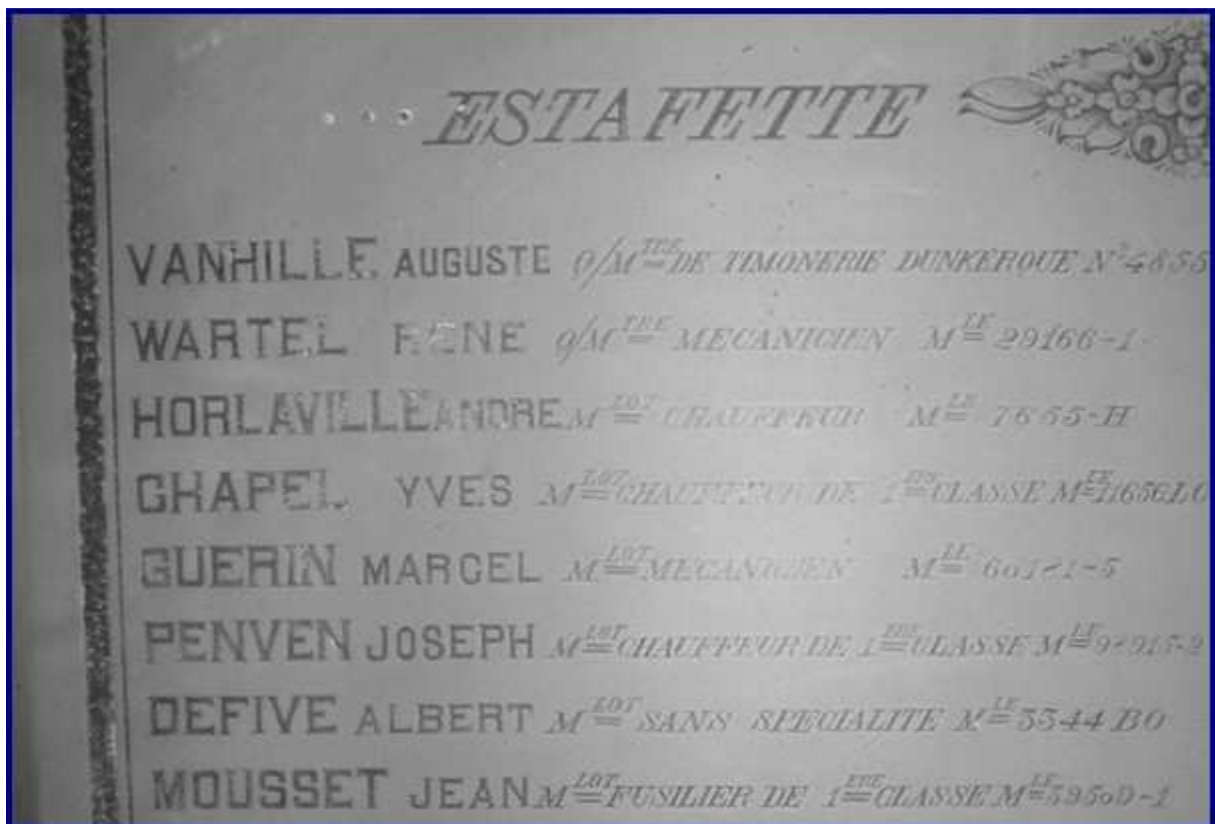
|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Remerciements :</b> | <p>A l'attention de</p> <p><b>L'Association SPPM et son président Eric Guillemeau,<br/>Dominique Burger,<br/>Daniel Laheyne,<br/>Klaus Gunther von Martinez,<br/>Gilbert Delannoy,</b></p> <p>pour leur contribution à l'élaboration de cette fiche récapitulative.</p> |
|------------------------|---|

Iconographie :

N.C.



Garde Pêche ESTAFETTE



Détail – tableau – Collection des Musées de Cherbourg (don de l'Association SPPM)

|                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Annexe 1 :</b> | <p><b>Rapport de l'Enseigne de Vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe auxiliaire Lefebvre, commandant de l'arraisonneur ESTAFETTE (patrouilleur, garde-pêche) suite au naufrage du 21 avril 1916.</b></p>   |
|                   | <p>"Veuillez trouver ci-dessous le rapport détaillé des événements qui ont marqué le naufrage de l'arraisonneur <b>ESTAFETTE</b> que je commandais.</p> <p>Appareillé le 20 avril 1916 à 9 heures du matin pour prendre le service de l'arraisonnement dans la passe ouest. Relevé la <i>France</i> à 10h 30 et, le temps permettant, croisé suivant les instructions.</p> <p>Vers 5h 45 le 21 avril, le <i>Laïta</i> passait près de nous. J'échangeais quelques mots avec le Commandant de ce navire, quand tout à coup j'aperçus dans le sillage de dragueurs voisins une mine allemande très émergée et me paraissant être dans leur drague.</p> <p>J'attirai aussitôt l'attention du <i>Laïta</i>. Je m'approchai suffisamment de la mine pour en repérer soigneusement la position et m'assurer qu'elle était bien fixée au fond.</p> <p>L'intuition qu'un champ de mines avait été mouillé me vint aussitôt, sans que j'en puisse toutefois déterminer l'endroit, n'étant pas fixé sur le point où cette mine avait été ramassée. Je décidai donc d'exercer une surveillance sévère des parages et je restai sur les lieux pour écarter les navires et les nombreux pêcheurs qui se rapprochaient de la zone dangereuse. Je consignai aussitôt la passe en arborant le pavillon Q puis, par mesure extrême de prudence, j'ordonnai le branle-bas, tout le monde sur le pont et je doublai la veille à l'avant.</p> <p>La mine en vue fut coulée vers 6h 30. Ne voyant plus rien d'anormal, je me dirigeai vers un vapeur belge sorti de Dunkerque au jour et mouillé dans la passe, je lui donnai l'ordre formel de ne pas appareiller sans mes ordres, puis je signalai à bras au poste des Salines que je consignais tous mouvements dans la passe afin qu'il fut averti et pour obtenir votre approbation.</p> <p>Le signal transmis, je mettais en route toute pour arrêter un vapeur norvégien arrivant près du Dyck : c'était le <i>Lindborg</i>. Le danger que courait ce navire ne m'échappait pas. Je lui hissai le signal d'urgence « stoppez immédiatement » en sifflant sans discontinuer. Le navire conservait de l'erre, je le semonçai à blanc. Le navire obéit alors à mon ordre ; je m'en</p> |

approchai en m'assignant le maximum de précautions, c'est-à-dire en naviguant le plus possible dans ses eaux et lui passant très près, je lui donnai l'ordre formel de venir à droite toute et mouiller dans la fosse de Mardyck.

Le *Laïta* arrivait alors à son tour dans la zone dont, instinctivement, je défendais l'accès. Je sifflai à plusieurs reprises pour l'arrêter et je tournai sur la gauche dans le plus petit champ possible pour mettre le cap sur lui. Je continuai à siffler en arborant toujours en outre du pavillon Q, les pavillons M N : « Stoppez immédiatement ». Le *Laïta*, voyant ma manœuvre, comprit et s'arrêta. Je continuai donc à venir sur la gauche pour sortir de la passe. C'est à ce moment que mes 2 hommes de vigie me signalèrent : « Une mine devant ». Je commandai aussitôt « Arrière toute » mais, bien que cet ordre fut rapidement exécuté et la vitesse réduite, il était trop tard et l'explosion se produisit, d'autant plus effroyable à voir que la mine, qui était en surface, pulvérisa littéralement l'avant du navire.

La rapidité de l'immersion empêcha tout commandement relatif à l'évacuation du navire, qui me glissa sous les pieds sans que j'eusse quitté la passerelle. Une épave, qui passa à proximité et à laquelle je me cramponnai, me permit d'attendre l'arrivée de secours dans un temps que je ne puis déterminer, ayant été ramassé blessé et presque inanimé. Je revins complètement à moi aussitôt embarqué dans le canot du *Lindborg*, et les soins que j'ai reçus à bord de ce vapeur me permirent de me faire porter sur la passerelle pour conduire ce navire du Dyck, où le courant l'avait conduit, jusqu'à la fosse de Mardyck, où je l'ai mouillé en sécurité et vous ai envoyé de mes nouvelles. Le *Lindborg* en effet, apercevant plusieurs mines autour de lui au moment de l'explosion de l'**ESTAFETTE**, n'avait pu exécuter mon ordre d'aller dans la fosse de Mardyck et avait trouvé prudent de se laisser dériver au jusant sans toucher à la machine.

Il me faut ici, Commandant, rendre hommage à la rapidité avec laquelle le vapeur norvégien nous porta secours. Les bons soins qui nous furent prodigués à bord de ce navire, où tous les vêtements nécessaires nous furent prêtés, témoignent de l'humanité de ce Capitaine et de son équipage. Je leur en suis profondément reconnaissant.

Je crois aussi devoir signaler la belle conduite, digne des plus grands éloges, du Commandant et de l'équipage du dragueur *Laïta*. J'ai pu me rendre compte des courageux efforts donnés par ce navire pour sauver une partie de mes hommes dans des circonstances aussi périlleuses. La spontanéité de mon

camarade Brunet, commandant ce navire, à arborer tous les signaux de l'arraisonneur pour prendre la place de l'**ESTAFETTE** disparu, a certainement empêché d'autres catastrophes de se produire, et alors que je me trouvais sur la passerelle du norvégien, j'ai été ému aux larmes de voir dans mon camarade et ami Brunet, une compréhension si nette de son devoir militaire.

Je savais le dragueur *Jubarte* dans les parages ; j'ai su depuis que ce navire avait également sauvé de mes hommes. En de pareilles circonstances, je ne puis assez attirer votre attention sur le patron de ce navire et son équipage.

J'ai appris ultérieurement la mort d'une partie de mes hommes. C'étaient des serviteurs humbles et dévoués que je regrette profondément. Ils ont fait jusqu'au bout tout leur devoir. Je suis heureux, en cette triste circonstance, de vous signaler la brillante conduite de tous. Je vous citerai notamment mon second, le maître pilote Le Buan qui, dès le début, était venu spontanément se placer à mes côtés et qui fut toujours pour moi un collaborateur précieux.

Le second-maître mécanicien Le Didu est resté jusqu'au dernier moment dans la machine aussi calme que s'il n'y eut aucun danger à courir.

Le second-maître de manœuvre temporaire Gontier qui, bien que très faible, m'accompagna sur la passerelle du Norvégien et montra en toutes circonstances un grand sang-froid.

Les deux T.S.F. : Le Blevec et Bodo restèrent jusqu'au dernier moment à leur poste. Bodo, qui était monté dans les haubans du grand mât quand le navire coulait, redescendit sur le pont pour assister un de ses camarades qui était engagé dans les aussières.

Quand je fus ramassé par le canot du *Lindborg*, j'étais le septième naufragé, ce qui portait à onze le nombre d'hommes, chargement plus que suffisant pour cette embarcation déjà à moitié remplie d'eau et menaçant de chavirer à chaque instant. Nous y avons encore embarqué trois hommes qui étaient dans les parages et, ne voyant plus rien, nous avons regagné le bord. En cette circonstance, les matelots Le Don et Becart ont fait preuve d'un entrain, d'une vaillance et d'une présence d'esprit qui ont largement contribué à ranimer les courages et assurer le sauvetage de mes hommes.

Le chauffeur Lemaire, qui était dans la chaufferie, activait les feux au moment de l'explosion. Ayant réussi à remonter sur le

|  |   |
|--|---|
|  | <p>pont, il se jette à l'eau, soutient tant qu'il le peut, un de ses camarades et, voyant à ses côtés son chef mécanicien épuisé, il lui passe l'épave sur laquelle il se tenait.</p> <p>Le matelot mécanicien Hubert a exécuté avec beaucoup de calme les dernières manœuvres dans la machine.</p> <p>Le matelot gabier Vanhille Lucien soutient, jusqu'à épuisement complet, un de ses camarades. Il est ramassé lui-même complètement inanimé.</p> <p>L'état de fatigue dans lequel je me suis trouvé en débarquant et l'immobilité à laquelle je suis tenu par ma blessure au pied, ne m'ont pas permis de vous adresser ce rapport aussitôt que je l'aurais voulu. Par ailleurs, les matelots de l'<b>ESTAFETTE</b> sont presque tous actuellement en permission et je crains d'avoir omis de vous en citer dont la conduite mériterait des éloges. Je compte plus tard, s'il y a lieu, vous adresser à ce sujet un rapport supplémentaire.</p> <p>Je vous serais obligé, Commandant, de vouloir bien proposer les hommes que je vous ai signalés comme s'étant bien conduits, pour la récompense dont vous les jugerez dignes.</p> <p>Signé : Lefebvre "</p> <p>Source : Livre d'Or de la Marine - Guerre 14/18 – transcription réalisée par <b>Gilbert Delannoy</b>.</p> |
|--|---|

|                   |      |
|-------------------|------|
| <b>Annexe 2 :</b> | N.C. |
|-------------------|------|