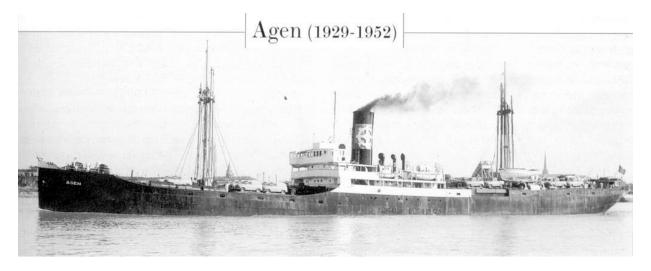
Agen



Cargo sans faux pont du type Well deck à coque en acier rivetée.

Appartient à une série de neuf cargos charbonniers : Agen, Albi, Aurillac, Châteauroux, Lorient, Montauban, Poitiers, Tours et Vendôme.

Ces navires portaient le nom des dépôts de charbon qui alimentaient le réseau du Paris- Orléans. Construit par les Chantiers William Pickersgill & Sons Ltd de Sunderland (G.B). Mis sur cale le 7-9-1920. Lancé le 17-5-1921

Mis en service le 22-11-1921 Francisé le 22-2-1922

Mars 1929, passe sous les couleurs de la Cie Delmas Frères et Vieljeux

Classification: Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	115,08 m
Longueur PP	110,65 m
Largeur H. M	16,06 m
Creux sur quitte	7,29 m
Tirant d'eau en charge	8,85 m
Jauge Brute	4 185,52 tx
Jauge Nette	2 546,62 tx
Port en lourd	6.640 tonnes
Capacité cubique	9.300 m3

La navigation s'effectue, sur ces navires anciens, avec les cinq aides habituelles : radiogoniomètre compas - sextant - chronomètre et sonde

Équipé de quatre cales avec panneaux d'écoutilles dimensions du plus grand: 15,99 m x 8,23 m Nombre et puissance des engins de levage : 6 mâts de charge de 5 t - 2 bigues de 15 t

PROPULSION

Assurée par une machine alternative à triple expansions, 3 chaudières cylindriques timbrées à 12,6 kg/cm², placée au centre du navire, d'une puissance de 1.800 Cv actionnant une ligne d'arbre avec une hélice à pales fixes, lui assurant une vitesse en service de 9 nœuds.

Le 13 novembre 1934, il est doté de la chauffe au mazout, sa vitesse en service passera à 10,2 nœuds pour une consommation de 75 kg de mazout par mille parcouru.

EFFECTIFS

État-major et équipage : 36 - Passagers : 9

LIGNE DESSERVIE

Trafic des bois et divers de la Côte Occidentale d'Afrique vers les ports de l'Europe du Nord.



Echouage par forte tempête sur les bancs de sable des Goodwins le 14 janvier 1952. Perte totale du navire

1921 : Le 22 novembre, il est pris en charge par la Cie des Chemins de Fer du PO qui le place en gérance sous les couleurs de sa filiale, la Société Maritime Auxiliaire de Transports, sous le nom d'Agen.

1924 : Le 11 juin, il heurte le quai du sas de l'écluse de Saint-Nazaire - léger enfoncement des tôles avant. Le 3 août, il heurte à nouveau Les quais lors d'une manœuvre d'entrée dans le bassin de Penhoët de St Nazaire.

1927 : Le 3 septembre, abordage avec le cargo américain City of Rayville. Légers dégâts.

1929 : Le 18 mars, il est pris en charge par la Cie Delmas Frères et Vieljeux en location coque nue et conservera son nom. Dès sa prise en charge, il sera modifié comme le reste de ses sisterships pour être adapté à son nouveau trafic.

1932 : Le 15 mars au matin, il s'échoue à l'embouchure de la rivière Mondah avec 1 200 tonnes d'okoumé à bord. Il sera déséchoué par le *Tours* après une journée d'efforts.

Le 6 octobre à 3 h 15 du matin, venant du Havre avec 2 800 tonnes d'okoumé à bord, il jette l'ancre à l'embouchure de l'Elbe en raison de la brume épaisse. À 3 h 30, il est abordé par le paquebot allemand *Cap Arcona*. Une voie d'eau se déclare dans les cales avant. Il est alors fait appel à deux remorqueurs pour procéder au pompage de ces cales, et échouer l'Agen au large de Cuxhaven. Le soir même, toujours assisté des remorqueurs, il est dirigé sur Hambourg où il arrive à 22 heures pour réparations provisoires.

1934 : Le 21 septembre, il arrive à La Pallice où les chantiers navals Delmas -Vieljeux le doteront de la chauffe au mazout. Le 13 novembre, il est remis à son armateur et appareillé pour Libreville.

1938 : Le 17 décembre, il heurte la porte de l'écluse Trystram à Dunkerque. Légers dégâts.

1940 : Le 23 janvier à 0 heure dans le port de La Pallice, il est pris en affrètement sous chartepartie par la Direction des Transports Maritimes.

Le 7 mars à 12 heures, il quitte Casablanca pour Dakar et Point Noire. Le 30 mars, il mouille sur rade de Port-Bouet en provenance de Sassandra où il sera arraisonné par la Marine nationale en Côte d'Ivoire.

Du 28 juin au 22 septembre, il est immobilisé à Casablanca puis Safi en attente d'ordres.

1941 : Le 20 juin, sur ordres de la Marine au Maroc, il quitte Casablanca pour Dakar en convoi sous escorte de l'aviso dragueur *La Gracieuse*.

Le 6 septembre il rejoint Marseille, puis dirigé sur l'Étang de Berre, il sera immobilisé sur coffre. Le 22 octobre pendant une tempête de nord-ouest, il rompt ses amarres et heurte violemment le pétrolier *Roussillon* de la Société Française de Transports Pétroliers Lui occasionnant des avaries sérieuses à l'étrave.

1942 : Désarmé dans l'Étang de Berre, il rallié Marseille le 22 juin pour réparations et reprendre armement. Le 8 novembre, au déclenchement de l'opération Torch, au cours de laquelle les alliés débarquement en Afrique du Nord, il est arraisonné par les Forces navales britanniques au large de Nemours, conduit à Oran et placé dans le pool interallié.

Du 9 au 28 novembre, il est exploité par la Direction des Transports Maritimes à Alger.

Le 2 décembre, il est affrété en time-charter par le MOWT (Ministry of War Transport) et placé sous le contrôle du Combined Shipping Board des Nations alliées pour le transport de fret entre tes USA et le Royaume Uni.

1944 : Le 3 janvier, il est redélivré à la Direction des Transports Maritimes à Alger.

Le 9 février, au large de Casablanca, il est abordé par temps de brume par le cargo *Empire Tama*. Légères avaries.

Le 19 février, alors qu'il était à quai à Alger, il est abordé par le cargo *Fort Bourbon*, provoquant une déformation du pavois arrière. Les réparations définitives ne seront entreprises par les Ateliers Terrin à Marseille qu'en 1947.

1945: Le 13 février vers 5h45, par 5' 13'N et 9' 33'W au cours d'un voyage Freetown/Sassandra, il heurte une épave inconnue, provoquant une légère voie d'eau dans la chaufferie. Des réparations provisoires seront effectuées à Dakar avant sa remontée sur l'Afrique du Nord.

1947 : Le 10 novembre à 13 heures, il s'échoue dans l'avant port de Dunkerque. Il est déséchoué dans la soirée avec l'aide des remorqueurs *Robuste* et *Menhir*. Avaries légères.

1948 : Le 22 octobre, avec la cessation du contrat d'affrètement par l'État, il est déréquisitionné et rendu à son armateur dans le port de La Pallice (loi du 28-2-1948). Le 13 novembre, à 19h40, alors qu'il quitte Le Havre par brume épaisse pour la Côte d'Afrique, il aborde à la sortie des digues le pétrolier caboteur italien Clarus arrivant de Petit-Couronne, qui se trouve en travers de ta passe en difficultés de machines. Il lui occasionne une brèche à bâbord arrière. Ses propres avaries comprennent un enfoncement de t'étrave et quelques rivets arrachés. Son départ est retardé de 24 heures.

L'Agen n'est plus bien jeune en ce début janvier 1952. il a 30 ans bien sonnés!... On peut même dire que c'est un survivant car avec te *Tours* et le *Vendôme*, ce sont les seuls ex-charbonniers à avoir traversé à peu près sans encombre le dernier conflit mondial.

En cette soirée du dimanche 13 janvier 1952, il arrive de Sassandra et se prépare à entrer en mer du Nord, à destination de Hambourg. Il est lourdement chargé, avec, notamment une pontée de bois ramenée de Côte d'Ivoire et dans ses cales, coton, café, cacao et palmiste. Le temps s'est gâté, ces dernières 24 heures; La mer est très mauvaise et le vent d'ouest, extrêmement violent, vient s'ajouter à la force des courants, fort sensibles en ce secteur.

Le commandant Maurice Landreau âgé de 42 ans, connaît bien le coin, c'est un habitué. Il sait que le passage est malsain. Venant d'ouest, il a mis le cap au nord-est pour aller chercher le "Ruytingen" et prudemment, il a sérieusement calculé sa marge de manœuvre afin d'éviter les bancs de sable des "Goodwins", particulièrement traîtres. Mais le flanc du cargo, qui se traîne à quelque 6 nœuds, offre une forte prise au vent et insensiblement, le navire dérive. Dans la nuit qui vient de tomber, au milieu des embruns, on ne distingue plus rien. Et, sans s'en rendre compte, on s'est rapproché dangereusement du fameux et sinistre "Ships Cimetery" comme

l'appellent les Anglais, le "cimetière de navires" que constituent les "Goodwins". Et soudain, le bâtiment talonne. En pleine tempête, c'est l'échouement; le cargo lourdement immobilisé sur les hauts fonds sableux à fleur d'eau. Les SOS lancés par le radio de *l'Agen*, qui précisait qu'il s'était échoué à 6 milles dans le nord-est de South-Goodwins, sont captés à Londres, Dunkerque et La Haye, qui retransmettent. À 23 heures (GMT), tandis que de leur côté les remorqueurs *Rablé* et *Résolu* appareillent de Dunkerque, le canot de sauvetage de Watmer (Station de Deat), petit port anglais proche de Douvres, prend le large pour se porter au secours du bâtiment en détresse. En raison de l'obscurité et de l'état de la mer, il ne parviendra à proximité de l'Agen qu'au petit jour.

Mais, entre temps, le vieux cargo, violemment malmené par les vagues venant se briser sur ses superstructures, a fatigué énormément. Craignant le pire, en l'occurrence la rupture de la coque fortement déséquilibrée, le commandant Landreau a fait regrouper sur l'avant les 37 hommes d'équipage. Bien lui en a pris. En pleine nuit, des craquements significatifs se font entendre et brusquement, le navire s'est littéralement coupé en deux, l'arrière venant s'échouer presque à côté de l'avant, à une trentaine de mètres.

À 7 heures le 14 janvier, après une longue et délicate manœuvre pour prendre les "Goodwins" par l'est, le canot de sauvetage parvient à proximité de l'épave. À bord de l'Agen, les hommes sont trempés, transis de froid mais le moral est bon. Leur évacuation s'opère dans des conditions difficiles, certes, mais sans aucun accident en dépit d'une mer toujours extrêmement mauvaise.

Lorsque vient le tour du commandant Landreau, celui-ci refuse catégoriquement de quitter son bâtiment et c'est sans lui que le canot du "The Shipwrecked Fishermen and Mariners'Royat Benevotent Society" va bientôt rejoindre Douvres où l'équipage naufragé sera immédiatement accueilli, réchauffé et restauré à la maison du marin.

On rapprochera par la suite l'attitude du commandant de *l'Agen* de celle du capitaine Kurt Carlsen, s'obstinant à ne pas abandonner son navire, le Flying Enterprise, après le sauvetage de son équipage et demeurant seul à bord du 28 décembre 1951 au 10 janvier 1952, trois jours seulement avant le drame du navire français. Mais la situation de l'Agen, brisé en deux, est bien pire que cette du cargo américain et on ne peut tenter de le remorquer,

Dans le courant de la matinée, le canot est de retour de Douvres. Cette fois, son patron parvient à convaincre le commandant Landreau de quitter son navire.

"Je ne me plains ni du courage des hommes du canot de sauvetage qui a été admirable, ni de la décision de faire ce voyage de retour express pour me recueillir, déclarera-t-il à son arrivée, mais je voulais rester à bord! c'est notre métier..." Il ajoutera d'ailleurs, "j'espère que l'on pourra récupérer une bonne partie de la cargaison, notamment les bois flottables".

C'est le jeudi 17 janvier, à 13 heures, que le *Twickenhaim* Ferry ramène à Dunkerque l'équipage rescapé de *l'Agen*. M. Bost, directeur de l'Agence Delmas et Vieljeux, accueille les naufragés à la Maison du Marin, où Maurice Sautnier, second du cargo, apprend avec une certaine émotion que le message de détresse du navire a été capté par son père, à Dunkerque, au cours de la nuit du 13 au 14 janvier.

L'Agen, n'a pas été la seule victime de la tempête de cette nuit terrible. Un gros pétrolier de 28.000 tdw, le *Soyac Radiant*, armé sous pavillon panaméen par la Standard, s'est mis au sec lui aussi et pas bien loin de là, sur la côte anglaise, près des falaises de Douvres-Sainte-Marguerite.