

<b>I</b>	<b>PRELUDE A UN EMBARQUEMENT</b> .....	<b>3</b>
<b>II</b>	<b>NE PLEUREZ-PAS VOILA LE « VILLE DE MAJUNGA »</b> .....	<b>5</b>
<b>III</b>	<b>A LA RECHERCHE DU « VILLE DE MAJUNGA »</b> .....	<b>6</b>
<b>IV</b>	<b>PREMIERS CONTACTS AVEC LE NAVIRE ET SON EQUIPAGE</b> .....	<b>6</b>
<b>V</b>	<b>QUI SONT-ILS ? D'OU VIENNENT-ILS ? QUE SONT-ILS DEVENUS ?</b> .....	<b>7</b>
V.1	CAPITAINE AU LONG COURS ALEXANDRE KAPRY (1905-1959) : F.L. 1.006 .....	7
V.2	2 <sup>E</sup> CAPITAINE JEAN STACKOWSKY : .....	8
V.3	LES LIEUTENANTS : .....	8
V.3.1	1 <sup>er</sup> Lieutenant Robert HEMBLENNE : F.L. 36.162.....	8
V.3.2	2 <sup>e</sup> Lieutenant Ange ROUSSEL : F.L. 20.593.....	8
V.3.3	3 <sup>e</sup> Lieutenant Jean KENDUCKY : .....	8
V.3.4	1 <sup>er</sup> Radio François TREMAUDAN : F.L. ? (Roger TREMAUDAN F.L. 8.348 ?).....	8
V.3.5	2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> Radio, deux Anglais du nom de LAYZELLE et JOYCE : .....	8
V.3.6	Assistant Purser René VIOLLET-BOSSON : .....	9
V.3.7	Les Mécaniciens : .....	9
V.3.7.1	Chef Mécanicien LOISEAU ou LOIZEAU : .....	9
V.3.7.2	Officier Mécanicien Jean LE LESLE : F.L. 21.464 .....	9
V.3.8	Autres membres de l'équipage : .....	9
V.3.8.1	Alexandre POPOVITSKY : F.L.13.088.....	9
V.3.8.2	Garçon de Carré CHARPIN : .....	9
V.3.8.3	Garçon de Carré Omary Ben CHEY .....	10
V.3.8.4	Matelot Canonnier BAROSSO (Antoine BAROSSO F.L.21.080 ?).....	10
<b>VI</b>	<b>LES FONCTIONS A BORD</b> .....	<b>10</b>
<b>VII</b>	<b>PREMIER VOYAGE – LA ROUTINE DE PREPARATION</b> .....	<b>10</b>
<b>VIII</b>	<b>C'EST PARTI POUR UN TOUR</b> .....	<b>12</b>
<b>IX</b>	<b>NOTRE PREMIER CONVOI : GREENOCK – FREETOWN</b> .....	<b>13</b>
<b>X</b>	<b>CAPETOWN – SUD AFRIQUE – ZONE DE SUEZ</b> .....	<b>14</b>
X.1	LA ZONE DU CANAL DE SUEZ EN GUERRE .....	15
<b>XI</b>	<b>MASSAOUA : ÇA, C'EST DU CHARGEMENT</b> .....	<b>16</b>
<b>XII</b>	<b>ZANZIBAR : UN CHARGEMENT SURVEILLE</b> .....	<b>17</b>
<b>XIII</b>	<b>BEIRA : ESCALE A AVENTURES</b> .....	<b>17</b>
<b>XIV</b>	<b>DURBAN – WALVIS BAY – FREETOWN - LIVERPOOL</b> .....	<b>18</b>
XIV.1	LA FIN DU PREMIER VOYAGE .....	18
<b>XV</b>	<b>LIVERPOOL : ESCALE TECHNIQUE</b> .....	<b>20</b>
XV.1	LES FEMMES D'ALEX .....	21
XV.2	ÇA REPART POUR UN TOUR.....	22
<b>XVI</b>	<b>LIVERPOOL – CAPETOWN (VIA DES LONGITUDES TRES OUEST)</b> .....	<b>22</b>
<b>XVII</b>	<b>CAPETOWN. 6 DECEMBRE 1942 AU XX JUILLET 1943</b> .....	<b>23</b>
XVII.1	L'HISTOIRE DU CANONNIER BAROSSO .....	23
XVII.2	SEJOUR FORCE A CAPETOWN .....	24
<b>XVIII</b>	<b>VOYAGE RETOUR : PORT SAÏD – ALEXANDRIE – LIVERPOOL</b> .....	<b>25</b>

XVIII.1	PORT SAÏD – ALEXANDRIE .....	25
XVIII.2	ALEXANDRIE – LIVERPOOL .....	26
<b>XIX</b>	<b>LIVERPOOL – GOUROCK – PORT SAÏD – PORT SOUDAN – MOMBASSA – MADAGASCAR .....</b>	<b>26</b>
<b>XX</b>	<b>MADAGASCAR – ADEN – SUEZ – ALGER – GIBRALTAR – ANGLETERRE .....</b>	<b>27</b>
<b>XXI</b>	<b>NORTH SHIELD. DROLE DE SITUATION .....</b>	<b>29</b>
<b>XXII</b>	<b>NEWCASTLE – U.S.A. – LONDRES .....</b>	<b>29</b>

# I PRELUDE A UN EMBARQUEMENT

Le 6 novembre 1941 à Londres, je sors des bureaux de la Marine Marchande Française Libre avec la mine réjouie. J'ai dans ma poche l'ordre n°558 de la Direction du Personnel me désignant pour embarquer comme second Lieutenant sur le « Ville de Majunga » à Liverpool. Ce sera le troisième navire sur lequel j'aurai servi dans les F.N.F.L. Je ne pouvais deviner à l'époque que ce serait le dernier.

Mon propos ici n'est que de rapporter cet embarquement mais c'est un peu d'histoire que de dire ce qui m'y a conduit.

Mon premier navire F.N.F.L fut l'Ile de Batz de la Transatlantique. Nous étions arrivés le 8 août 1940 à Swansea où le navire était en cale sèche. Les aménagements n'étant pas tout à fait en état, il fut décidé de loger pour quelques jours l'équipage au Y.M.C.A. et les officiers dans une petite pension de famille. Le 16 août, nous pûmes mettre à bord nos effets personnels (pour ceux, rares, qui en avaient) mais l'eau et l'électricité n'étant pas en service, nous dûmes retourner à l'hôtel pour une nuit supplémentaire. C'est dans cette nuit du 16 au 17 août que les docks de Swansea subirent l'un des premiers gros bombardements et le lendemain, il fallut se rendre à l'évidence, le navire avait subi des dégâts qui nécessitaient de nouveaux travaux. L'Amiral MUSELIER qui avait en charge l'armement de navires pour l'expédition de Dakar prit une décision rapide ; transférer l'équipage au complet vers Glasgow où un navire était disponible.

Par la suite l'Ile de Batz, remis en état, participa à plusieurs convoi avant d'être torpillé. Mes états de service ne portent pas trace de ce navire car le temps passé à Swansea nous fut porté sur le compte du navire suivant.

Le deuxième navire que nous rejoignîmes à Glasgow était le NEVADA II (l'indicatif international du NEVADA était FNFL) également de la Transatlantique, qui fut armé le 26 août 1940. Avec le « Ville de Majunga », c'est le navire qui a le plus de place dans mes souvenirs mais ce n'est pas parce que :

- C'est sur ce navire que j'ai participé aux opérations de Dakar.
- Que nous reçûmes deux fois le Général de GAULLE, à Freetown puis plus tard à Douala, le Colonel LECLERC.
- Je commandais le groupe de baleinières qui débarqua 140 hommes dans le Rio Mundi, au nord de Libreville, avec à leur tête le Commandant DIO qui devait devenir Inspecteur Général des Armées.
- Qu'en rade d'Accra en Gold Coast, étant au mouillage pour débarquer des avions en caisse, en même temps qu'un navire anglais, une torpille passa à dix mètres sur l'arrière et c'est l'Anglais qui fut coulé. On voyait encore ses mâts en 1960 m'a-t-on dit.
- Qu'en février ou mars 1941, il fut l'un des cinq rescapés d'un convoi de 37 navires qui fut attaqué simultanément par sous-marins et Raiders entre Freetown et l'Angleterre. Il était commandé à l'époque par un Anglais nommé TAYLOR qui eut le génie de se planquer derrière une des petites îles des Açores.
- Qu'à Hull en juillet 1941, nous passâmes une nuit entière avec le Commandant Manuel CANOZ (F.L. 6.165) dit Diego (futur pilote à Marseille) à balayer les plaquettes incendiaires que les Allemands laissaient tomber sur les docks accompagnés de bombes et de mines magnétiques.

Non, ce navire m'est cher en raison de la cabine de 2° Lieutenant située sur le pont des embarcations à tribord. Cette cabine, la France entière l'a vue et moi je ferais n'importe quoi, quarante ans après, pour la revoir quelques secondes. Regardez « Quai des brumes ». Regardez LE VIGAN donner à Jean GABIN son billet de passage pour l'Amérique du Sud. Regardez celui-ci de sa démarche de légionnaire monter à l'échelle de passerelle. Il ouvre la porte de la cabine, il pose sa valise, il regarde par le hublot vers l'arrière, et par le sabord vers tribord. Puis il sort, regarde la porte et repart vers son destin. C'est ma cabine, c'est ma porte. J'ai habité là du 26 août 1940 au 30 septembre 1941. Je me suis amusé cent fois à essayer d'imiter GABIN, aux mêmes endroits avec les mêmes gestes et à faire mine de repartir vers la coupée. La vacherie, c'est qu'il n'y avait pas de Michèle MORGAN à m'attendre.

J'aurais pu rester longtemps sur ce bateau, si un ascète illuminé plein d'ambitions terrestres, (bien qu'on eut pût penser le contraire), n'eût décidé que pour faire connaître la France Libre, il fallait développer au maximum sa marine de guerre. Tous les marins âgés de moins de trente ans devaient débarquer des navires marchands et rejoindre la Royale.

Malgré les protestations du Président MALGLAIVE (*Pierre de MALGLAIVE ? F.L. 135*) alors en charge de la Marine Marchande et des Britanniques pour qui les transports maritimes étaient prioritaires, la loi fut appliquée au fur et à mesure que les navires touchaient le Royaume Uni. Je dus donc débarquer le 30 septembre à Liverpool avec plusieurs autres.

On jugera jusqu'où peut aller la débilité quand on saura qu'à part le Commandant CANOZ qui avait 33 ans, je crois, restaient ou vinrent à bord : un second Capitaine belge âgé de 68 ans ; le Comte Henri de MATHELIN, qui n'avait pas navigué depuis plus de 20 ans, un Capitaine Marine Marchande Française ex-retraité et un Lieutenant belge de 18 ans, plus deux radios anglais de 19 et 21 ans qui ne parlaient pas un mot de français. Je ne devais jamais revoir ce navire, qui lors d'une traversée de Liverpool à Greenock pour aller rejoindre un convoi, fut attaqué par des avions et s'échoua en zigzagant pour éviter une bombe. Il ne put être récupéré.

Mon deuxième embarquement avait duré 13 mois et 5 jours. Il y avait du progrès sur le premier.

Le 6 octobre 1941, je me retrouvais à Londres dans une drôle de situation. Lorsque j'étais passé par l'Olympia Empire hall en juillet 40, j'avais fait partie un moment de l'équipe des permanents chargés de prendre les renseignements sur tous les volontaires. Nous avions un gros registre dont nous avait fait cadeau un commerçant du coin, et comme papier des emballages à viande que nous fournissait une bouchère d'Hammersmith Road qui avait un faible pour les marins français. Avec ce papier, on confectionnait des bulletins individuels de renseignements. Sur le registre on reportait Noms, Prénoms, Grades, Date d'inscription. On faisait signer au bout de la ligne, pas trop grand pour économiser la place et puis ça y était vous étiez « Français Libre ». Et ne voilà-t-il pas que 14 mois après, je devais répondre à un questionnaire sur papier officiel, me demandant pourquoi je voulais rejoindre les Forces Françaises Libres et posant des questions dignes de toutes les Gestapos. Rien à redire, si ce n'était que parmi les nombreux employés de ces bureaux se trouvaient entre autres, deux sous-officiers qui avaient été sous mes ordres dans ce même bureau en juillet 40 et s'y retrouvaient encore mais après avoir beaucoup monté en grade. Il y avait aussi ceux que les Français Libres de juin 40 appelèrent les rescapés du Meknès ; beaucoup xxxx des braves. D'autres moins qui nous insultaient en juillet 40 lorsque nous allions dans les camps d'Aintree ou Arrow Gate inciter des camarades à venir nous rejoindre. Après le torpillage tragique du Meknès, certains, fidèles à leurs idées regagnèrent l'Afrique du Nord, d'autres rejoignirent la France Libre, beaucoup pour s'y comporter brillamment. Mais ce qu'on sait moins c'est que certains, qui prétendirent avoir été traumatisés, rejoignirent les F.F.L. à condition de rester dans les bureaux. Ils eurent satisfaction, eurent beaucoup d'avancement, furent bien placés pour revenir en France parmi les premiers, firent partie des comités d'épuration alors qu'ils n'avaient aucune notion de ce qu'avait été la situation en France et occupèrent toutes les places de choix alors disponibles ; C'est de ce petit groupe que parlent les anciens F.N.F.L. lorsque vous les entendez dire avec un ton inimitable « LES RESCAPES DU MEKNES » du même ton que les Mauriciens disent : « LES SUDAF ».

Que pouvais-je faire devant cet aréopage de « futurs » héros de guerre ? Exactement ce que pensent que j'ai fait tous ceux qui connaissent mon caractère aimable et patient. Je les ai tous envoyés se faire cuire un œuf en leur disant textuellement « que je n'avais rien à voir avec un tas de planqués et que si tous les militaires de carrière qui faisaient la guerre avec les puttes de Piccadilly allaient armer les bateaux de guerre, on pourrait ficher la paix à tous ceux qui risquaient leur peau à transporter les troupes, les munitions, le ravitaillement. » Sur ce, je partis à Piccadilly à la recherche de toutes les braves petites alliées que j'avais connues un an plus tôt et passais une bonne nuit.

J'avais mis tout le monde dans un grand embarras. Le Commandant du dépôt, un réserviste de grande valeur, s'était penché sur mon cas. Les fayots réclamaient une punition mais comment me punir ? Si je dépendais d'eux c'est qu'ils reconnaissent que j'étais déjà engagé F.F.L. et donc je n'avais pas à re-signer d'engagement. Si mon engagement de juin 40 n'était pas valable, je n'étais donc pas encore F.F.L. et donc pas astreint à leur obéir. Je pensais les avoir eus, mais c'est eux qui m'eurent en allant conter aux Anglais qu'ils avaient un marin français qui ne voulait pas s'engager aux F.N.F.L. ce qui me valut de me retrouver à Patriotic School au milieu de tous les étrangers qui postulaient pour entrer en Grande Bretagne.

Eh bien, je ne regrette rien car c'est bien grâce à mon entêtement que j'embarquais ensuite sur le « Ville de Majunga ». D'abord mon passage à Patriotic School me permit de me lier d'amitié avec le Colonel PITHOIS, Commandant du centre, qui devint Général et écrivit un livre racontant les histoires extraordinaires qui se passèrent dans ce centre. Lors de mon départ, il m'écrivit un mot de recommandation adressé à Monsieur X qui me servit deux ans plus tard à Madagascar dans des conditions que je raconterai (peut-être) ; J'y rencontrais aussi des hommes venus de France dans des conditions inimaginables. Le Colonel du PITHOIS fut époustoufflé en étudiant ma situation. Etant malgré tout diplomate, il me dit qu'au fond je pouvais rester là quelque temps pendant qu'il arrangerait mes affaires avec ses amis de la Direction de la France Libre. En attendant, il me laissa liberté entière d'aller où bon me semblait. Je le remerciais en collaborant avec les nombreux officiers de renseignements qui travaillaient au centre fournissaient en particulier des listes de personnes dont j'étais sûr qu'ils étaient de farouches anti-allemands mais aussi des noms dont je pensais qu'il fallait se méfier (je ne me suis trompé sur aucun). J'y ai gagné qu'à deux reprises en fin 41 vers Noël, puis vers l'été 42, mes parents furent informés que j'étais en parfaite santé.

Entre temps mes affaires s'arrangeaient bien. Suivant de bons conseils, je signai le 25 octobre 1941 un acte d'engagement dans les F.N.F.L. pour la durée de la guerre. Et pour que personne ne soit désavoué, on annulait mon passage au dépôt naval, et on me remettait à la disposition de la Marine Marchande.

## **II NE PLEUREZ-PAS VOILA LE « VILLE DE MAJUNGA »**

Et voilà comment le 6 novembre 1941 vers midi, je retrouvais avec joie Lancaster Square, Greek Street et les amis exactement un mois après mon arrivée à Londres. Pour une fois j'avais pas mal d'argent dans les poches et j'allais pouvoir dédommager celles qui payaient pour moi (comme pour les autres Free French d'ailleurs) pendant les périodes de vaches maigres. Mon Warrant était valable pour le train partant de Euston le 8 novembre à 8h15 AM et arrivant à Liverpool en fin d'après-midi.

J'avais touché de la Royale la somme de 25 Livres comme prime d'équipement que j'aurais dû rendre, mais que personne n'osa me réclamer pour ne pas ranimer la guerre. De toute façon, j'aurais déclaré l'avoir dépensée ; Je touchai même une solde de 11 Livres 17/1 et une prime d'incorporation de 1 Livre 12/6. J'avais deux soirs et une journée pour dépenser le tout à l'exception de 1 Livre en petite monnaie que je gardais précieusement pour mon taxi à Liverpool. Ce fut chose très facile. Lorsque l'on quittait Londres à l'époque, il était de bon ton d'aller faire ses adieux aux endroits consacrés. D'abord à Piccadilly, chez BERLEMONT, bien que le caractère bon copain de 1940 ait disparu, et que ce soit redevenu presque aussi snobinard qu'avant guerre. Chez Yvonne par contre, celui qui partait était l'invité d'honneur. On y retrouvait tous les journalistes radio de l'équipe « Les Français parlent aux Français ». Mais aussi tout ce qui était as de l'aviation et qui déjà « avait un nom. »

Un petit aussi chez Jacky, une Morlaisienne dont le mari Billy avait fait 14/18 dans les Flandres. Si vous étiez assez courageux pour écouter ses souvenirs et l'aider à chanter « Mademoiselle from Armentières », vous aviez droit au whisky gratuit jusqu'à la fermeture.

Je fis à cette époque une visite de politesse, dont le souvenir chez l'intéressée contribua sans doute à me sauver la vie en juin 1947 à Tamatave alors que j'étais Lieutenant à bord du « Ville de Majunga ». Françoise de JUGE MONTESPIEU avait 20 ans en juin 1940 et enseignait le français dans une grande famille anglaise. Elle s'engagea dès le 18 juin à la France Libre comme secrétaire à St-Stephen's House. J'avais l'occasion étant à l'Olympia d'aller tous les matins à St-Stephen's porter aux secrétaires du Général de GAULLE la liste des nouveaux engagés dans les F.N.F.L. Pourquoi m'adressais-je toujours à elle de préférence ? Allez savoir. Maintenant elle était à Carlton Gardens où j'allais la saluer. En 1943, après maintes demandes et avoir suivi pendant ses temps libres des études d'infirmière, elle rejoignit la 1<sup>re</sup> D.F.L. où elle connut le Médecin Capitaine Chirurgien Pol THIBAUX (F.L. 233), l'un des héros de Libye. Elle était devenue sa femme en 1947 lorsque Pol THIBAUX était chirurgien à l'hôpital de Tamatave. Françoise THIBAUX (F.L. 232) est décédée le 15 novembre 1974.

Le 8 novembre 1941 au matin je quittais Londres et arrivais les soirs sans problème à bord du « Volontaire » qui servait de dépôt pour les marins de commerce et était stationné à l' « ALBERT Dock » à Liverpool. Je retrouve un officier mécanicien Jean LE LESLE (F.L. 21.464) de Dunkerque qui embarque également sur le « Ville de Majunga » comme 4<sup>e</sup>. Nous devons nous retrouver le lendemain matin à partir de 8h30 au siège de l'Union Castle Line qui est la compagnie ayant le navire en gérance technique. Aucun ne connaît le navire qu'on nous dit être un cargo mixte prenant des passagers. Vu la réputation de la Castle nous le voyons grand et beau. A nous les passagers, à nous le grand luxe. Soyons en forme pour demain.

### **III A LA RECHERCHE DU « VILLE DE MAJUNGA »**

Le lendemain 9 novembre 1941 qui se trouve être un dimanche, nous sommes à 8h30 précises au siège de la Castle. On s'occupe de nous immédiatement. Des « Shore Leave Pass » sont prêts à notre nom. Nous aurons juste à les faire viser par l'Immigration Officer qui se trouve déjà à bord du « Ville de Majunga » à Birkenhead. Une voiture doit nous y conduire. Nous sommes trois : LE LESLE, moi-même et un radio anglais. Dehors il pleut et on ne voit pas grand chose sur la rivière. Nous prenons le tunnel qui passe sous la « Mersey » et sommes rapidement à Birkenhead. Partout des navires en chargement. Le port porte des traces de bombardement, hangars défoncés, vitres manquant partout, trous dans les chaussées mais aucune trace de dégâts récents. Le conducteur nous explique que le ciel est couvert avec pluie et brume depuis près de deux semaines ce qui a empêché les raids aériens.

Partout sur les murs des quantités d'affiches. Thèmes connus, genre « Souscrivez, il veille » ou bien « Attention, les murs ont des oreilles ». Une de ces affiches nous paraît formidable : Elle est très longue, représentant un convoi attaqué par avions et sous-marins. Au milieu, un buste de marin comme sur les cigarettes « PLAYERS NAVY CUT », avec une bouche énorme où les dents sont remplacées par une fermeture éclair et le célèbre légende « ZIP YOUR LIPS – DON'T TALK ABOUT SHIPS ».

Nous pensions arriver rapidement à bord du « Ville de Majunga » mais ce n'est pas le cas. Notre conducteur s'est déjà arrêté à trois ou quatre reprises mais il ne retrouve pas le navire. Il nous dit pourtant être déjà venu à bord tous les jours derniers. A force de tourner en rond, on trouve enfin un bon renseignement. Le navire devait se trouver depuis le matin au poste de chargement afin d'y remplacer un « CLAN » mais celui-ci qui chargeait des munitions n'avait pas terminé ses opérations. En effet, pour éviter de gros dégâts en cas de bombardement, les matières considérées comme dangereuses étaient en attente hors de Liverpool et n'étaient acheminées que le jour où elles devaient être chargées. Ça marchait à la perfection mais un dernier train destiné au « CLAN » s'était trouvé devant une voie ferrée coupée entre Birmingham et Liverpool. Pour ne pas perdre de temps le « Ville de Majunga » était parti faire son approvisionnement en charbon en attendant la place. C'est donc sous les Spouts, au milieu d'un nuage de charbon que nous découvrons enfin le bateau. Mon Dieu qu'il paraît petit avec sa coque noire et ses superstructures grises. Nous montons à bord et réussissons avec difficulté à trouver une entrée et enfin une personne paraissant du bord mais qui ne comprend rien ni en français, ni en anglais. Nous saurons plus tard que c'est un Afrikander comprenant l'anglais mais refusant de le parler. Il nous conduit enfin au salon où nous découvrons une dizaine de personnes prenant l'apéritif. Il est déjà 11 heures passées.

Nous avons à peine le temps de nous présenter qu'un homme d'environ 35 ans aux cheveux frisés et à l'œil noir très agressif nous interpelle violemment : « On vous attend depuis 9 heures. Vous n'êtes pas venu à Liverpool pour visiter la ville. Si vous n'avez pas envie d'embarquer, vous n'êtes pas trop tard pour foutre le camp. » Je suis prêt à expliquer mais il me coupe la parole : « tais-toi et assieds-toi ; et s'adressant à LE LESLE ; Vous aussi asseyez-vous ». Différence de ton. Sans doute à cause des âges. J'ai 22 ans et LE LESLE 50 ans. Mais déjà on entend crier à nouveau : « Alex, deux whiskies. »

Et voilà comment nous avons fait la connaissance d'Alex et Alex, l'un étant le Commandant et l'autre son maître d'hôtel. Je voyais enfin le fameux Alexandre KAPRY, celui dont on dira plus tard qu'il fut dans la Marine Marchande, ce que fut JACQUELIN de LA PORTE DES VAUX dans la Royale.

### **IV PREMIERS CONTACTS AVEC LE NAVIRE ET SON EQUIPAGE**

Les cabines des officiers étant occupées, soit par des Sud-Africains, soit par des Staff Officers, on nous attribue provisoirement les cabines de passagers. La compagnie Union Castle Line a très bien préparé le transfert d'équipage. Dans l'immédiat, un repas est prêt dans la salle à manger des passagers pour les premiers arrivants. L'équipage a été pris en charge par le Y.M.C.A. et arrivera l'après-midi par car.

Nous faisons progressivement connaissance des participants. Pour la Castle il y a trois Superintendants (Deck, Engine, Catering) correspondant à des Capitaines d'Armement (Pont, Machine, Intendance). Il y a aussi les Staff Officers qui sont d'anciens Commandants ou Seconds Capitaines de la compagnie. Leur chef supervise tous les travaux en cours, et les approvisionnement. Les autres remplissent les fonctions d'officier de garde, jour et nuit. Ils sont très qualifiés en cas d'alertes aériennes, de mouvements de port, de sécurité en général. Il y a aussi un officier de la Navy accompagné d'un Chef Petty Officer qui surveillent la mise en place de l'armement (canons et mitrailleuses). Et aussi un Commandant de l'Armée de Terre. C'est un War Transport Officer qui contrôlera le chargement qui sera composé en exclusivité de matériel de guerre et de munitions. Parmi les autres, je découvre un Polonais, deux Belges, des Anglais. Je ne vois pas d'autre Français en dehors d'Alex.

Nous apprenons que l'équipage qui débarque comprenait des officiers anglais et un équipage presque entièrement sud-africains. Nous comprenons maintenant pourquoi il y a tant de gribouillage à côté des plaques de porte ou sur les appareils de navigation et surtout dans la machine. On a traduit toutes les indications françaises en anglais et en Afrikander. Cet équipage était à bord depuis juillet 1941. Nous croyons comprendre que le navire a été intercepté alors qu'il effectuait un voyage de France à Madagascar et qu'il appartenait à la C.H.P. Alex nous dit : « C'est Grosos ? » et C.H.P. veut dire Compagnie des Haricots Pourris car on y mange mal. Moi je n'y comprends rien mais j'ai lieu d'être bien modeste. Ayant escorté lors de la campagne de Norvège les « Ville d'Oran », « Ville d'Alger », « Ville de Tunis », je croyais fermement que seule la Transatlantique avait des bateaux portant des noms de ville. De plus je croyais que Majunga était une ville du Mexique ! Pour moi, je connaissais de l'histoire de Madagascar, la reine Ranavalao, Gallieni et les villes de Tananarive, Diego Suarez. Mais aussi Fort Dauphin dont me parlait ma grand-mère paternelle en me montrant la médaille de Madagascar 1883-1886 gagnée par un grand-père que je n'ai hélas jamais connu et qui avait pu me parler de son arrière-grand-père à lui, Philippe ROUSSEL qui fut Capitaine de Pavillon de Robert SURCOUF pendant l'une de ses campagnes dans l'Océan Indien.

Je me suis quand même bien instruit au cours de ce dîner et je me suis dit après tout : « On a bien fait d'venir. » Lorsque nous prenons possession officielle du bateau, Alex veut tout de suite enlever le pavillon britannique mais les armateurs s'y opposent formellement. C'est un accord accepté par de GAULLE, afin de protéger les équipages en cas de naufrage ou capture. Le pavillon anglais flottera à l'arrière et la Croix de Lorraine au mât d'artimon et même éventuellement sur le gaillard. Tous les papiers du War Transport sont établis au nom du British Ship « Ville de Majunga ». Avec un seul pavillon français, nous serions des pirates. Peu après, lorsque les Français Libres firent de nombreux prisonniers en Erythrée et Libye nous ne craignons plus les représailles car nous avons du répondant.

## **V QUI SONT-ILS ? D'OU VIENNENT-ILS ? QUE SONT-ILS DEVENUS ?**

La propagande Vichyste de 1940 à 1942 parlait le plus souvent des Français Libres en disant : « Le Général déchu et son ramassis de communistes. » Je vais vous présenter la première équipe du « Ville de Majunga » et vous essaieriez de découvrir leurs opinions politiques. Moi, je n'y suis jamais parvenu.

### **V.1 Capitaine au Long Cours Alexandre KAPRY (1905-1959) : F.L. 1.006**

Alex est décédé tragiquement en 1959 n'ayant pas voulu quitter son navire naufragé. Je dirai seulement sur lui ce que lui-même en disait !! Fils d'une grande famille russe décimée en 1917, il avait été élevé par un oncle amiral réfugié au Havre où il fit ses études. En raison du faible pourcentage d'officiers d'active qui, au début, choisirent de se rallier à de GAULLE, et ce, par la faute des Anglais, Alex fut d'abord Commandant d'un chasseur de sous-marin (Chasseur 15) qu'il baptisa « PAIMPOL ». Sur l'instance des Britanniques qui avaient xxx besoins prioritaires des transports de troupes et de munitions, surtout vers Suez qui était très menacé, les Capitaines au Long Cours servant dans la Royale (et qui le désiraient) furent remis à la disposition de la Marine Marchande. Alex, qui était en 1939 Lieutenant dans une grande compagnie de navigation, obtenait son premier commandement. Néanmoins, il faut savoir qu'en novembre 1941, quitter un bâtiment de guerre pour servir sur un navire marchand était un « acte de grande bravoure » (du moins pour les Anglais).

*(dans les F.N.F.L, il avait le grade d'Enseigne de Vaisseau de 1<sup>re</sup> Classe de réserve, né le 11 août 1905 à St-Petersbourg)*

## **V.2 2<sup>e</sup> Capitaine Jean STACKOWSKY :**

Capitaine au Long Cours et Lieutenant de Vaisseau dans la Marine Polonaise. A l'inverse des Français qui avaient beaucoup de bateaux et peu d'équipages, les Polonais avaient les hommes en surnombre. Venus en Angleterre sur tout ce qui volait ou flottait, ils furent parmi les premiers aviateurs qui défendirent Londres et furent les premiers héros des batailles en Libye en particulier à Tobrouk ; Pourquoi un Polonais venait-il sur un bateau français ? Des bruits terribles couraient sur les marins polonais dans leur lutte contre les Allemands. On disait qu'un torpilleur polonais ayant coulé un sous-marin allemand était occupé à ramasser les rescapés lorsqu'il fut attaqué par un second sous-marin. Fous de rage, paraît-il, l'équipage grenada ce deuxième sous-marin après avoir amarré un Allemand rescapé sur chacune des grenades ; Ayant eu l'occasion plus tard de rencontrer Lord Louis MOUNTBATTEN, je lui ai parlé de cette histoire. Il la connaissait mais ils n'a jamais voulu me dire si elle était vraie ou non. Ce Jean STACKOWSKI était un homme de grande valeur. En plus de son polonais, il parlait un français parfait mais aussi le russe, l'allemand et l'anglais. Sa passion était le violon et il peignait aussi très bien (et sur n'importe quoi), par exemple sur les murs de sa cabine ou sur des planches. Il ne fit qu'un voyage car il ne s'entendait pas avec Alex auquel il reprochait d'agir quelque fois plus en Russe qu'en Français (je parle au point de vue caractère). Je crois que viscéralement il détestait les Russes plus encore que les Allemands. C'était un vrai Polonais.

## **V.3 Les Lieutenants :**

Comme les marins de Groix, ils étaient trois et formèrent rapidement une fine équipe qui n'eut jamais peur de rien sauf d'une seule chose : partir d'un port sans avoir réussi à dépenser son dernier Penny et risquer de l'avoir perdu pour rien dans un torpillage.

### **V.3.1 1<sup>er</sup> Lieutenant Robert HEMBLENE : F.L. 36.162**

Lieutenant au Long Cours belge. Il avait déjà navigué sur le « Châteauroux » avec le Commandant MIDES et aussi le Commandant Fernand LESAUX respectivement oncle et beau-père du Commandant Jean DUHAMEL. Au début de notre embarquement, j'eus le plaisir de lui faire connaître le Colonel PITHOIS grâce auquel son frère cadet fut contacté par une filière qui lui permit de rejoindre l'Angleterre via l'Espagne. Ce jeune frère devint un excellent pilote dans la R.A.F. Robert HEMBLENE était en 1972 en retraite dans les Alpes Maritimes.

### **V.3.2 2<sup>e</sup> Lieutenant Ange ROUSSEL : F.L. 20.593**

Vous ne croyez pas qu'on en a déjà assez parlé.

### **V.3.3 3<sup>e</sup> Lieutenant Jean KENDUCKY :**

Elève officier au Long Cours belge, sortant de l'Académie Navale belge. C'était le grand intellectuel de l'équipe. Ses parents étaient tous les deux professeurs à l'université de Louvain. Les autres Belges qui le connaissaient disaient qu'il avait fait de brillantes humanités. Il faisait collection de disques de musique classique. C'est un garçon qui réussissait tout ce qu'il entreprenait sauf tirer à la mitrailleuse car il fermait les yeux en tirant.

### **V.3.4 1<sup>er</sup> Radio François TREMAUDAN : F.L. ? (Roger TREMAUDAN F.L. 8.348 ?)**

Officier Radio de 1<sup>re</sup> Classe. Radio Amiral à l'AUXI-NAVI (????). Il s'était trouvé à la Nouvelle Orléans au moment de l'armistice. Son ralliement à la France Libre fut difficile. Les Américains, tout au moins au début, ne facilitèrent pas du tout les démarches des Français qui voulaient rejoindre de GAULLE. Enfin au carré, je n'allais pas être seul parmi les étrangers. De plus c'était un pays à moi. Ses oncles et son père des Capitaines armateurs à la pêche de Terre-Neuve.. Nous avions eu tous deux à dix ans d'intervalle le même professeur de Français, un certain Monsieur CRETIN, qui préférera plus tard s'appeler Roger VERCEL.

### **V.3.5 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> Radio, deux Anglais du nom de LAYZELLE et JOYCE :**



Le premier était compétent. Le deuxième avait fait un cours accéléré de trois mois. C'était dur de trouver trois radios par bateau. JOYCE avait 19 ans et n'avait jamais dû quitter sa mère. Il était en admiration en nous voyant repasser un pantalon. Il embarqua pour un voyage Liverpool – Egypte via Le Cap avec une chemise blanche pour sortir dans les ports et une chemise en rayonne bleue foncée pour être en mer. Il portait sa chemisette un jour à l'endroit, un jour à l'envers. Il la lavait le deuxième soir et il recommençait le processus.

### **V.3.6 Assistant Purser René VIOLLET-BOSSON :**

C'était un ancien écrivain, je crois de la Transat. Le rôle du Purser est un peu celui d'intendant, écrivain, assistant commissaire. Il s'occupe des vivres, des acomptes, de la cambuse et des déclarations individuelles de douane. Après la libération, il navigua quelque temps à la Havraise comme intendant.

### **V.3.7 Les Mécaniciens :**

Je me rappelle de tous les mécaniciens qui sont passés sur le « Ville de Majunga » de novembre 1941 à janvier 1945 mais à part le dernier voyage, je ne peux jurer qui était là à telle époque.

#### **V.3.7.1 Chef Mécanicien LOISEAU ou LOIZEAU :**

Il était présent à la prise en charge.

#### **V.3.7.2 Officier Mécanicien Jean LE LESLE : F.L. 21.464**

Il naviguait dans une compagnie qui était basée à Dunkerque où sa femme tenait un petit café place du Minck. Un autre mécanicien s'appelait Maurice mais j'ai oublié son nom de famille.

### **V.3.8 Autres membres de l'équipage :**

Parmi l'équipage dont le total était de 76 hommes dont 10 militaires, j'aurai par la suite à parler de quelques uns mais permettez-moi d'abord de présenter quelques figures typiques :

#### **V.3.8.1 Alexandre POPOVITSKY : F.L.13.088**

C'est le garçon du Commandant. Il doit avoir environ 40 ans. Lui aussi est d'origine russe mais sa famille se réfugia d'abord à Berlin. Vers sa vingtième année, il fit ses débuts dans l'opéra et à 30 ans chantait sur les grandes scènes d'Allemagne. Je ne sais s'il était basse ou baryton mais pour les initiés, je dirai que son air préféré était le « Veau d'Or » et quand il chantait : « SATAN CONDUIT LE BAL, CON... DUIT... LE... BAL... », il arrivait que les sabords s'écroulent dans leurs châssis. Quelque fois il chantait en Russe et l'autre Alex, le vrai, l'accompagnait bien que les mauvaises langues prétendent encore maintenant qu'il ne parlait pas le Russe. En 1971, POPOVITSKY habitait Pigalle à Paris. Il était venu en France en 1934.

#### **V.3.8.2 Garçon de Carré CHARPIN :**

Il avait des cicatrices sur les joues, le cou, les bras et des « pattes de lapin » qui lui descendaient jusqu'au menton. On n'a jamais su le vrai nom de CHARPIN. Il était venu de Cayenne via le Brésil pour rejoindre la France Libre. Certains disaient qu'il avait passé dix ans au bagnon pour avoir tué sa femme qui l'avait trompé et qu'au moment de la guerre, il était libéré mais assigné à résidence en Guyane. Au fond c'était, peut-être, vrai car quand il parlait des femmes, il déclarait sans ambages qu'elles étaient uniquement « bonnes à être coupées en tranches ». En tout cas, je l'estimais beaucoup car il avait beaucoup de sang-froid et il a montré du courage dans les circonstances où il y en avait besoin. Il fit partie des quelques uns qui furent transférés un jour sur le « Ville de Tamatave » vu leur connaissance du bateau frère et qui disparurent vers le 28 janvier 1943 sans laisser aucune trace quelque part en Atlantique Nord, coulé par la tempête étant commodore du convoi ONS 160. Il y eut 88 disparus dont l'état-major du Commodore, amiral en retraite ayant repris du service bénévole.

### **V.3.8.3 Garçon de Carré Omary Ben CHEY**

C'est un garçon de carré que je retrouvai 15 ans plus tard par hasard. En 1956, alors que je commandais le même « Ville de Majunga », nous embarquions à Diego Suarez des passagers de ponts pour les Comores. Un Comorien demanda à me voir. C'était Omary Ben CHEY qui était à l'époque d'après son adresse, agriculteur à Tanambaa Diego. Il avait vu mon nom à l'agence sur les listes des bateaux et ça l'avait frappé. Il me recommandait son neveu qui rentrait aux Comores après avoir effectué son service militaire à Diego Suarez. Je m'arrangeai pour lui trouver une place dans le poste des Manafs ( ????) et en revanche il vint faire du service à la passerelle. A l'arrivée, son père vint me remercier sans que je fasse trop attention à ce qu'il me racontât. Le jour de notre départ arriva., le long du xxxx une pirogue remplie de tous les fruits possibles, y compris vanille et épices avec la carte de M<sup>r</sup> Saïd Hachim Bin Saïd ABDEREMANE, propriétaire et conseiller privé du chef du territoire à Moroni, Grande Comore. Et ensuite, pendant cinq années chaque fois que j'ai fait escale à Moroni, j'ai reçu une pirogue de fruits.

### **V.3.8.4 Matelot Canonier BAROSSO (Antoine BAROSSO F.L.21.080 ?)**

Je vous parlerai en son temps (lorsque 50 ans se seront écoulés) de ce matelot canonier. Il lui arriva une histoire si extraordinaire que beaucoup ne la croiront pas.

## **VI LES FONCTIONS A BORD**

Le 10 novembre 1941, pendant que les Anglais s'occupaient des manœuvres de changement de quai après charbonnage, avec remorqueurs et équipes de lamanage composées de vieux marins, nous occupons nos cabines enfin libérées et les Staff Officers s'installent dans une cabine de passager dite de l'armateur, avec tous leurs papelards. Puis Alex répartit les rôles de chacun. Comme je suis le seul français, il essaye de m'endormir pour me filer un bouleau monstre. C'est dans le genre : « Tu comprends, on ne peut pas laisser un Polonais ou un Belge fouiller partout. Tu es le seul en qui je peux avoir confiance. » Un moment j'ai failli marcher mais je lui prouve qu'il n'y a aucune crainte. Les cartes sont anglaises ; les Belges sont bien placés pour y porter les rares corrections paraissant dans les « Notices to Mariners ». C'est la guerre Alex, c'est la guerre ! Ce qui compte c'est la défense, la sécurité, tout prévoir en cas de pépins. Matériel de détresse, d'abandon. Je suis en possession de mon certificat du D.E.M.S. (Defense Equipped Merchant Ships) : « Is qualified in the firing and maintenance of a 4-Inch gun – Marlin Hotchkiss, P.A.C. ». Alors c'est parti, me voilà en charge de tout ce qui est arme à feu. Je ne savais pas alors que ça comprenait beaucoup de choses. Voyons d'abord de quoi je dispose. Sur la dunette arrière, un canon de 4 Pouces soit 101,6 millimètres. Sur la passerelles dans chaque aile des mitrailleuses Marlin doubles sur affûts qui paraissent bien légères (voir photo de KENDUCKY). Je suis aussi chargé du cerf-volant un engin de 4 mètres sur 1 mètre environ ressemblant monté à un grand caisson cubique et possédant 1000 mètres de fil d'acier de 3 à 4 mm. A la mer, il est toujours en tête de mâât arrière, prêt à être filé de 5 à 600 mètres en cas d'attaque aérienne. En cas de vent arrière ou de travers, c'est un vrai casse-tête. Je dispose comme équipe d'un Second Maître britannique, de 5 marins écossais et de 5 marins français. Le tout logé à l'arrière dans des locaux spécialement construit pour eux.

## **VII PREMIER VOYAGE – LA ROUTINE DE PREPARATION**

Les opérations de chargement et d'approvisionnement sont rapidement menées et on parle d'un départ possible le vendredi 14 novembre. Avec mon équipe nous avons embarqué nos munitions. Pour le canon nous recevons une cinquantaine d'obus et gargousses et comble de luxe une dizaine d'obus d'exercice pour s'entraîner lorsque nous naviguerons seuls. Tous les canonniers s'entendent bien entre eux mais je dois souvent faire l'interprète. Vous pensez sans doute entre les sous-officiers anglais et les français ; Eh bien non ! Je comprends assez bien l'anglais et presque aussi bien les Ecossais, mais c'est le Petty Officer anglais qui lui ne comprends pas les Ecossais. Vous connaissez sûrement le coup classique pour reconnaître un Ecossais. Vous écrivez « Moonlight light the night ». Un vrai Ecossais prononce « Mounlek lek ze nek ». Je trouve ça aussi facile que la prononciation des Anglais, vous savez ces types qui écrivent un I qui le prononce AÏË, tout ça pour dire JE ; ces espèces de rigolos qui vont à la messe dans une casserole. Dans la semaine, le mercredi je crois, il y a une alerte aérienne vers 7 heures du soir, mais pas de bombardement rapproché. Malgré toutes nos activités nous réussissons quand même à aller faire un tour au célèbre « Bear's Paw » et à son annexe. La dite annexe était un « Beauty Institute » où pour 2 Livres Sterling vous aviez le massage facial, le ventral, le latéral, le fémoral, le dorsal. Dans les temps de richesse, c'était un lieu de sortie comme un autre. En ville, les Anglais sont calmes et même souriants Comme toujours certaines boutiques endommagées par les bombardements ont la célèbre pancarte « More Open Than Ever ». Le roi à Londres donne l'exemple du sang-froid. La chanson à la mode est « The King is still in London

Still in London – Still in London  
Like Mister JONES or Mister BROWN  
The King is still in London Town »

C'est une petite fille (Pétula CLARK ????) qui la chante. Le Quid dit qu'à l'époque elle avait 8 ans. Elle en paraissait bien 10 ou 12. Elle ne savait pas que devenue mondialement célèbre 15 ans plus tard, son ancêtre Mortimer se retournerait dans sa tombe en la voyant épouser un diplomate français. On entend encore quelques fois jouer le « Lambeth Walk », ou pour nous faire plaisir « The last time I saw Paris » mais déjà le « Warsaw concerto » a tout éclipsé. Quelque temps plus tard viendra l'espoir avec « Il y aura à nouveau ... A blue sky over, The white cliffs of Dover ». Il y a presque continuellement des bateaux français en escale à Liverpool. Le Hello Froggy constipé de l'année précédente est devenu un vigoureux Chexxx ( ??) Frenchy. Quand les cales du navire sont pleines, on met des caisses en pontée. Pas trop cependant car on a mis beaucoup de poids sur la passerelle. La chambre des cartes est entourée de ciment sur le dessus et sur les côtés. Des murs en ciment protègent également les mitrailleuses reliés par des plaques de fer (on les voit sur la photo représentant KENDUCKY). Alex, avec HEMBLENE et KENDUCKY ont fait l'inventaire de la passerelle. On me refile les annexes aux « Notices to Mariners » concernant D.E.M.S. On y découvre tous les derniers tuyaux sur les astuces de guerre. Au cours des années, j'ai appris par exemple à me méfier d'un goéland seul sur une épave. Les Allemands montaient des goélands artificiels sur le bout des périscopes et ça pouvait passer pour un goéland sur une épave. Il y avait tellement d'épaves. On savait aussi que certains sous-marins possédaient des cerfs-volants pouvant soulever un homme et voir des convois à grande distance. Il y avait les silhouettes de tous les modèles d'avions en service, amis et ennemis, vues sous plusieurs angles avec les dimensions, ce qui permettait d'apprécier leur distance avec un espèce de micromètre xxxx avec un fil et dont je ne me rappelle plus assez le fonctionnement pour le décrire. Ces appareils servaient également pour savoir à quelle distance on se trouvait des navires voisins pendant les convois. C'est pourquoi dans les documents que nous recevions lors des conférences de départ, nous avions la hauteur des mâts de tous les navires du convoi.

Comme matériel dont on m'avait chargé, il y avait aussi les cochonnets de brume dont on eut l'occasion de se servir le long des côtes d'Irlande, vers Terre Neuve, mais même dans un convoi U.K. à Freetown dans les parages des Açores.

Le Second Capitaine assisté de KENDUCKY a en charge les luttes contre l'incendie et la préparation éventuelle de l'abandon du navire. HEMBLENE qui avait rêvé d'être docteur, aura à s'occuper des blessés. L'infirmerie étant sous la passerelle basse, il sera près du Commandant pour transmettre les ordres.

Nous avons quatre embarcations de sauvetage susceptibles de prendre chacune 41 personnes mais je me suis souvent demandé si on aurait pu en mettre seulement 20. Il y avait des sacs de couvertures, l'eau et les vivres, une tente en cas de naufrage en pays chaud, un appareil émetteur de détresse avec un cerf-volant pour porter le fil de l'antenne, des voiles rouges, des fusées et plus tard une chaudière à distiller l'eau de mer avec des sacs de bois de chauffage, plus tous les avirons et j'en oublie. Plus tard, longtemps plus tard ce fut le grand luxe avec deux baleinières à moteur. Heureusement il y avait 4 grands radeaux fixés dans les haubans ; deux à la cale 2 et deux à la cale 4. L'intérieur était bien garni et était accessible quel que soit le sens où tombait le radeau. De plus, sur la dunette, près des caissons à munitions se trouvaient des genres de gros caillebotis doubles prévus pour supporter chacun 6 hommes. Ils n'étaient pas amarrés pour pouvoir rester sûrement en surface en cas de naufrage rapide du navire.

Le 13 Alex reçoit une convocation pour se rendre le lendemain au bureau du Ministry of War Transport accompagné du Radio, du Chef Mécanicien et du Gunnery Officer. Nous y allons le 14 accompagnés du Capitaine d'Armement de la Castle. Nous y retrouvons les responsables de trois autres navires dont 1 Grec. Nous recevons l'ordre d'être prêts à appareiller le samedi 15 novembre à midi pour Greenock. On nous remet des quantités d'enveloppes cachetées contenant les codes utilisés en convoi et aussi les signaux de reconnaissance avions et sous-marins pour les trois jours à venir. On nous remettra beaucoup plus de documents lors de la conférence de départ à Greenock. Je suis heureux que le convoi soit formé à Greenock. En général on en part très vite. Nous savons déjà que notre destination est l'Égypte mais sans connaître les escales intermédiaires. Ce sera mon quatrième départ en convoi depuis juillet 40 (départ d'Angleterre – voyage aller).

## VIII C'EST PARTI POUR UN TOUR

Le samedi 15 novembre 1941 au matin nous embarquons les pleins de passagers (environ 20 ou 22). Nous en prenons moins que nous pourrions en raison des cabines occupées par certains de l'équipage. Plus tard en aménageant l'infirmerie et en transformant le carré en cabine, on récupérera quelques cabines supplémentaires. Parmi les passagers, un état-major complet marine marchande qui va prendre un navire en Afrique du Sud. C'est notre premier tuyau. Quelques jeunes officiers de la Navy ont comme destination Simonstown (c'est la base militaire près du Cap). Deux aviateurs vont en Égypte et une femme et ses enfants rejoint son mari à Mombasa. Officiellement tous les passagers sont destinés à Capetown (nous le saurons ensuite).

Ce même samedi à 12h15, nous appareillons de Brikenhead. Les opérations se passent assez bien car à 13h nous sommes sortis de Liverpool en même temps que deux navires anglais et le Grec qui fume à plein gaz. Dans tous les convois que j'ai fait, il y avait toujours au moins un Grec qui fumait, un qui avait des ennuis de machine et un qui n'arrivait pas à suivre le convoi. Comme les Grecs avaient passé avec les Anglais un contrat draconien pour la location de leurs navires (remplacement tonne pour tonne, ils eurent après la libération le plus fort tonnage relatif de navires perdus par fait de guerre, et le plus fort tonnage de bateaux neufs). Ils avaient en plus des drôles de méthodes de surveillance des marchandises. Tout le monde connaît l'histoire du Capitaine grec qui aimait les beefsteaks. Son navire faisait partie d'un convoi Halifax – UK, les fameux convois H.X. et il avait des bœufs en pontée. Une corvette d'escorte fut intriguée de le voir tous les matins jetant des carcasses de bœufs à la mer. Tous les jours, le Capitaine faisait tuer un bœuf et prélever le filet et jetait le reste à la mer. Il faisait chaque jour un procès verbal pour mort par maladie dans sa pontée.

Ce petit convoi de quatre navire fut escorté par un trawler armé surtout en D.C.A. et en grenades anti-sous-marines. Nous étions partis à midi pour être bien dégagés des approches de Liverpool avant la tombée de la nuit et aussi pour faire place au convoi arrivant à l'aube. L'après-midi nous demandâmes au convoyeur l'autorisation d'essayer le cerf-volant. Alex qui se croyait encore sur son chasseur n'en voyait pas trop l'utilité prétendant qu'un enfant saurait s'en servir. Pourtant ce ne fut qu'après de nombreux essais qu'on réussit à faire monter l'engin. On le tirait jusqu'à la dunette où quatre personnes le tenait. On tirait doucement le câble jusqu'à raidir et d'un seul coup il fallait lâcher et virer à toute pompe. Facile à faire sur le papier. D'ailleurs deux ans plus tard, fatigués de voir les cerfs-volants à la mer, on nous les remplaça par des ballons. On passa l'île de Man entre 19 et 21 heures. Je faisais le quart de 23h30 à 4 ce qui me valut de doubler le Mull of Galloway et de faire l'entrée du Firth of Clyde. Nous terminâmes à petite vitesse et il était 8 heures le dimanche 16 novembre quand nous mouillâmes quelque part entre Rothesay et Greenock au milieu d'un assez grand nombre de navires. Nous venions de faire notre première traversée avec le « Ville de Majunga » au titre des Forces Françaises Libres.

Le départ du convoi est prévu pour le lendemain. Réunion des Commandants le lundi matin à 10 heures avec les Radios et Chefs Mécaniciens. Alex me demande de l'accompagner sous prétexte qu'il ne comprend pas l'anglais. Ce sera pour lui un prétexte facile dont il ne manquera jamais de se servir chaque fois qu'il le pourra. Rappel des consignes de sécurité classiques. Nous recevons les listes de navires avec leurs caractéristiques. C'est un convoi de 9 nœuds ce qui suppose que tous les navires sont classés en vitesse minimum 10 nœuds. Départ 13h30. C'est un convoi HX (*ne correspond pas à un convoi HX, Halifax/New York – UK, mais plutôt à un convoi ON ou ONS, UK – North America*). Les navires pour des destinations autres que l'Amérique du Nord recevront liberté de manœuvre après quelques jours de voyage commun. Quelque chose me paraît bizarre vu le nombre de navires (40 environ) ; nous avons le numéro 32. En général quand nous partions avec un HX les navires pour l'Afrique ont les numéros de la première ligne 11, 12 etc... et les numéros de l'arrière 25, 26, 35, 36 etc... Nous avons les noms des navires avec certains renseignements mais pas leur destination.

## IX NOTRE PREMIER CONVOI : GREENOCK – FREETOWN

Les anciens savent mieux que moi comment on navigue en convoi. Pour des jeunes, ils peuvent croire que c'était une navigation facile mais il y avait des mécanismes de programmation si précis que le moindre grain de sable pouvait créer le désordre.

Dès le retour à bord, le Commandant ouvre en premier l'enveloppe contenant les ordres généraux. D'abord la disposition générale du convoi.

Pour un convoi moyen, il y aura par exemple 6 colonnes de 6 navires. Le Commandant qui est souvent un Amiral ou Contre-Amiral de Réserve se trouve par exemple sur le N°41. Le Vice Commodore serait dans ce cas sur le N°21 par exemple.

Plusieurs heures avant le départ, tous les navires prenant part au convoi en formation hissent le numéro du convoi et leur numéro de poste, par exemple pour nous HX22A sur une drisse et 32 sur une autre. Pour chaque navire existe une heure H de départ et une heure H-m pour commencer à virer. Un navire part environ toutes les quatre minutes. Le premier soin est de repérer notre chef de ligne le 31. Quelque fois il peut être à l'autre bout du convoi du sens opposé à la direction de départ. Il ne faut donc pas virer trop vite pour risquer de le gêner. J'ai remarqué que la bonne mesure était d'avoir un maillon à virer (avant dérapage) lorsque le matelot d'avant signalait « Dérape ». Les lieux de formation des convois sont en général de grands plan d'eau où on peut évoluer assez facilement.

Comme je n'ai porté aucune indication sur mon agenda c'est que je n'ai rien vu d'anormal ce jour de départ. Pourtant j'ai un souvenir. Alex après avoir ouvert les enveloppes avait remis à la passerelle toutes les consignes à lire par les officiers de quart. Il y avait là tous les codes et signaux de reconnaissance et la lettre d'instructions générales qui commençait classiquement « Being, in all respects, ready for sea, you are due to leave .... And so on ». Je ne sais pas si c'était pour nous faire marcher, mais Alex disait : « Voyez, les Anglais sont très polis, ils présentent leurs respects au début de leur lettre (sic) ». Faisait-il exprès de ne pas comprendre, toujours est-il qu'il avait ouvert toutes les enveloppes, y compris les graphiques de zigzags à n'ouvrir qu'au moment éventuel de l'emploi, mais surtout les enveloppes à n'ouvrir qu'en cas de dispersion du convoi et tout cela avant le départ ce qui aurait très bien pu le faire accuser d'espionnage car il était possible de donner ces indications secrètes à l'une quelconque des embarcations qui faisaient le service avec la terre.

Lorsque je descendis du quart à 16 heures, le convoi était pratiquement formé et sorti du Solway Firth. Le lendemain matin, le mardi 18 novembre nous passions au lever du jour au nord de l'Irlande et nous fîmes dans la matinée jonction avec la partie du convoi qui avait été formée à Oban dans le Firth of Lorne et dans l'après-midi nous rejoignîmes des navires venant de Loch Ewe. Le 20 novembre après-midi, nous reçûmes l'ordre pour les navires des numéros 11 à 44 de nous séparer du convoi et de reconnaître pour Commodore le N°21. Nous comprîmes alors la raison de notre numéro 32. Nous allions en convoi jusqu'à Freetown (*convoi OS*). A certains moments, en raison du manque d'escorteurs, les convois étaient escortés pendant 2 ou 3 jours au large des côtes d'Irlande puis lorsqu'ils étaient hors de portée supposée des attaques aériennes, les navires se rendant en Afrique ou en Amérique du Sud voyageaient seuls à la merci de leurs bonnes chances. Cette fois des convois importants attendaient des escorteurs à Freetown et nous profitions de la circonstance pour être escortés. Nous exécutions chaque jour la routine : 5 veilleurs par quart (2 matelots et 3 canonniers). Le midi après la méridienne, chaque navire signalait par pavillons sa position estimée. Le Commodore signalait après coup une position officielle à midi. De cette position devait partir tout incident éventuel à signaler. On s'entraînait aussi à naviguer avec les cochonnets de brume. Au lieu des 500 mètres habituels, la distance entre les navires était ramené à 300 mètres. A cette distance, le chadburn fonctionnait souvent sur les plus 2 et moins 2 pour régler le nombre de tours car on arrive très vite le nez sur le matelot d'avant, ou bien c'est celui de l'arrière qui est prêt à vous arracher votre loch.

Nous arrivâmes sans incident après quelques parcours en zigzag le vendredi 12 décembre aux approches de Freetown. Le Commodore demanda aux navires qui avaient besoin de ravitaillement de se faire connaître pour rentrer à Freetown. Les autres pourraient continuer leur route. Nous étions une bonne partie à ne pas escaler. Au large de Freetown, ceux qui escalaient nous quittèrent ainsi que les torpilleurs et le « Rescue Ship ». Deux chalutiers armés nous accompagnèrent quelques jours jusqu'aux environs de la bouée Ste-Ann ; et ensuite Adieu Vat.

Alex prétend ignorer les ordres officiels et fait route directement sur Capetown. Heureusement nous arrivons à le convaincre que nous risquons beaucoup à être hors des routes. Les navires qui naviguent seuls doivent rejoindre des points successifs A, B, C, D, dont les distances sont calculées en fonction de la vitesse du navire et correspondent environ à une navigation de 3 jours. Pour nous la vitesse retenue est 10 nœuds. Chaque point est donc espacé de 720 miles. Si l'on se trouve à une distance supérieure à 50 miles en avant ou en arrière de l'un des points à la date prévue pour y passer, on doit rompre le silence radio pour indiquer sa nouvelle position. De là, on repart à zéro et on ne transmettra plus que si à nouveau on se retrouve à plus de 50 miles du point prévu. Les routes à suivre sont classiques et font passer près de l'Ascension et de Ste-Hélène permettant une intervention assez rapide en cas de pépins, ensuite route sur Saldamah Bay avec des zigzags divers. Alex arrive quand même à tricher un peu en coupant certains angles. Il s'amuse aussi avec les appels aux postes d'abandon. Il exagère même beaucoup et cette habitude lui coûtera très cher un an plus tard. Comme on s'y attendait, il profite du passage près de Ste-Hélène pour faire un exercice au canon épuisant en une seule fois toutes les munitions d'exercice.

Autrement il n'y a pas beaucoup d'actions au cours de ces longues traversées. On essaie de veiller le mieux possible, surtout à l'aube et au crépuscule pour tâcher d'apercevoir le sillage de la torpille qui mettra fin au voyage. En mars 1951, le Président de MALGLAIVE écrivait : « La Marine Marchande est habituée à servir sans éclat ni fanfare. Les services vitaux qu'elle rend ne se prêtent pas à l'admiration des foules ni aux honneurs des communiqués. Il faut dire hautement que les marins de commerce ont été les continuateurs des plus belles traditions maritimes, et qu'ils ont servi tout simplement dans l'abnégation de l'anonymat à peu près absolu. »

## **X CAPETOWN – SUD AFRIQUE – ZONE DE SUEZ**

Au cours de cette première traversée de grands événements se sont produits. Le 7 décembre ce fut l'attaque de Pearl Harbor. Le 8 décembre, la France Libre se déclare en guerre avec le Japon. Le 24 décembre St-Pierre-et-Miquelon passe à la France Libre et le jeune Enseigne de Vaisseau SAVARY (F.L. 31.167) en est le premier gouverneur. Il avait 23 ans. Le 2 janvier 1942 Jean MOULIN (F.L. 2.326) est parachuté en Provence. Quelqu'un se souvient-il du 3 décembre 1941 ? ce jour-là, est pris le décret allemand « Nuit et Brouillard » organisant la disparition des déportés.

Pour le « Ville de Majunga », il est arrivé en rade de Capetown le 28 décembre 1941. Le 30, on débarque les passagers mais ce n'est que le 10 janvier 1942, un samedi que nous rentrons au port. Ce qui était le port à cette époque n'est que l'actuel bassin Victoria qui ne sert plus qu'à l'escale rapide des paquebots et où l'on charge la frigo. Où sont les quais actuels n'existait qu'une longue grève que longeait le train jusqu'à Woodstock. La gare principale était tout de suite près de la sortie du port, tout près du Del Monico où l'on servait une langouste du Cap « Thermidor » pour 2 Shillings 6, et où officiait Jimmy, le plus célèbre chef d'orchestre du continent austral. Se faire prendre en photo avec Jimmy était une consécration car il choisissait les gens qui lui plaisaient, et il avait très mauvais caractère. Les opérations commerciales à Capetown étaient très lentes, le port était surtout une escale pour paquebots et pour ravitaillement. Le grand port était Durban et aussi East London le port de la laine.

Nous débarquons à Capetown surtout du matériel militaire pour la base navale de Simonstown. Nous appareillons de Capetown le 24 janvier 1942 et nous arrivons le 28 à Port Elizabeth pour y charger des camions en pontée et appareillons le samedi 31. Escale d'une journée à East London et nous arrivons à Durban le 3 février. Le 4 nous recevons la visite de Mauriciens qui ont créé une association de soutien à la France Libre. Ils forment une branche de la « Maison de France » qui fut fondée le 21 mai 1941 par des Mauriciens de descendance française, sous l'inspiration de France MARRIER d'UMEUVILLE. Le 6 février le Commandant invite à bord une délégation de Mauriciens qui expriment le désir de voir l'équipage se joindre à leur centre d'accueil. Le samedi une grande réception est organisée dans les salons du Play House avec buffet dansant. Je me souviens du carton d'invitation : « Sous la Présidence d'Honneur de Madame de MARIGNY, Mesdames de GERSIGNY, Simone DESMARAIS et Miss Maud HARDY seraient heureuses de vous accueillir à ..... » Mon Dieu quel plaisir de parler français et rien que français dans une réception si loin du pays. C'est je crois, lors de cette réception que nous faisons la connaissance du Général PETCHKOFF représentant personnel du Général de GAULLE près du Maréchal SMUT. Il était en 1940 Colonel de la Légion Etrangère. On nous le présente comme fils de l'écrivain GORKI. J'ai longtemps pensé que PETCHKOFF était son pseudonyme et il a fallu son décès en 1967 pour que je sache que c'était vraiment PETCHKOFF son nom et GORKI le pseudonyme.

Il m'est souvent arrivé des mésaventures avec les noms des gens ou leur fonction. En octobre 1940, nous avons pris sur le « NEVADA » un passager de Lagos à Douala qui s'était présenté : « Révérend Père de DARTEN, pr....eur des enfants de ..... ! » quand je l'avais accueilli à la coupée. Bien ennuyé en le présentant au Commandant, j'ai bredouillé ce que j'ai cru avoir compris : « Révérend Père de DARTEN, Professeur des Enfants de Troupes. » La fonction exacte était : « Précepteur des Enfants de France ». Comme c'était un homme très imbu de sa valeur, il m'a battu froid pendant la traversée.

Le 17 février 1942, nous quittons Durban et arrivons à Aden le 4 mars et en repartons le soir même. Nous arrivons à Massaoua le samedi 7 mars. Nous sommes bien accueillis par les Britanniques qui contrôlent le port car les Français Libres se sont illustrés en 1941 à Keren, Asmara et Massaoua où l'un des premiers entrés dans la ville fut un Capitaine de Réserve, curé dans le civil. Comme nous repartons le lendemain, les Anglais nous délivrent des autorisations pour entrer dans la « Maison d'accueil » réservée aux militaires. Magnifique organisation britannique avec les salons pour officiers et les Rooms pour la troupe. Nous y rencontrons des Italiennes aux cheveux blonds qui sont aussi des marchandes avisées. J'achète des bottes d'aviateur italien en daim doublé de laine, et un appareil photo et une centaine de disques pour un total d'environ 5 Livres Sterling. J'y apprendrai « Funiculi Funicula » et la Marche di Soldate di Piombino.

Les droits de rencontre dans ces maisons bien organisées est de 1 Livre pour les officiers et de 10 Shillings pour les hommes. Nous nous apercevons rapidement que ce sont les mêmes personnes qui vous accueillent dans les deux maisons. Hypocrisie bien britannique. Le dimanche matin 8 nous embarquons un bataillon d'ANZAC (Australia – New Zealand Army Corps) et appareillons à midi. Arrivée à Suez le jeudi 12 mars. Nous croisons un convoi partant vers le sud et comprenant plusieurs transports de troupes. Nous rentrons dans le canal le vendredi 13 et mouillons l'après-midi dans le grand lac à Abu-Sultan, le plus près possible de la rive.

## **X.1 LA ZONE DU CANAL DE SUEZ EN GUERRE**

Dès le lendemain 14 mars 1942, nous commençons le déchargement avec priorité aux munitions. On utilise de grands chalands plats qui partent se mettre presque à sec à Abu-Sultan où des militaires en font le déchargement aussitôt et les expédient sans attendre sur le front où une bataille est en cours entre Benghazi et Derna. C'est la grande offensive qui atteindra El-Alamein le 7 septembre en passant par Bir-Hakeim qui tiendra jusqu'au 10 juin. En ce mois de mars le canal subit de violents bombardements et la nuit les avions lâchent des mines magnétiques dans l'axe du canal pour empêcher le ravitaillement. Une armée de petits navires en bois est utilisée à la recherche des mines. Dans les grandes surfaces comme les lacs, ce sont les hydravions qui font sauter les mines. Ils ont en pendant au bout d'un câble un immense cercle de fer qui se balade au ras de la surface de l'eau. Sans doute ce cercle est-il composé d'un métal très magnétisé car ils obtiennent de très bons résultats.

Le samedi 21 mars, les officiers sont invités à une réception dans la villa du Baron de BENOIST. Nous y rencontrons de nombreux pilotes et Alex y retrouve des collègues. Les noms de tous ces Français qui participèrent à l'armement des transports de troupes et à la défense du canal sont bien connus entre autres l'Amiral Pierre LUCAS (F.L. 9.946) et les Commandants Ernest LAFAILLE (F.L. 8.408), Jean DEFFEZ (F.L. 25.645) et Henri LANGLOIS (F.L. 4.394). Alex est contacté pour embarquer comme pilotin un jeune homme sujet britannique, de mère française dont le père est à la comptabilité générale du canal. Il s'appelle Jean FERNANDES. Il rêve d'être officier dans la marine marchande mais pour l'instant il n'en voit pas l'approche. Alex ne lui voit pas d'utilisation mais apprend qu'il est champion d'Egypte du 100 mètres nage libre. Il décide tout de suite de l'embarquer en lui annonçant textuellement : « Si on est torpillé, tu seras chargé de récupérer les survivants qui seront dans la flotte pour les conduire sur tout ce qui pourra flotter. » L'autre n'y comprend rien mais le lendemain il se trouve embarqué comme Cadet (c'est le terme anglais).

Cependant le déchargement est plus difficile que prévu surtout pour les colis lourds. Or nous avons en cale des chars et des caisses d'avions dont le commandement en Cyrénaïque a un besoin absolu. Alors on va prendre des risques. On arrête tout et on va aller décharger à Port Tewfick malgré les bombardements et les mines.

Je n'ai pas noté les heures exactes de ce voyage mais mon agenda porte simplement : mardi 24 mars après-midi à quai. Les quais sont un peu démolis mais on travaille à toutes les cales. Je n'ai jamais vu autant de dockers et de militaires travailler en même temps sur un bateau. Pendant le jour, comme la nuit, on entend dans le lointain des bombes et des tirs de D.C.A. Notre plus belle surprise est de voir de bateaux français (Flotte vichyste d'Alexandrie) avec leurs équipages qui nous montrent du doigt. Nous assistons en particulier à des séances de poings tendus mais je pense que le geste le moins honorable vient du cuirasser « LORRAINE ». Pendant tout notre séjour, tous les matins, ce navire fait des exercices aux postes de combat et tous les matins l'objectif des canons et mitrailleuses est la passerelle du « Ville de Majunga ». un an plus tard nous retrouverons ce même navire combattant à nos côtés (*après la fin des hostilités en Tunisie*), et certains paraissaient honteux de ce qui s'était passé naguère.

Le déchargement s'étant très bien passé, le lundi 30 mars 1942, à Port Tewfick, nous embarquons beaucoup de matériel à réparer, surtout des véhicules mais aussi nous faisons le plein des soutes à charbon. Parti de Port Tewfick le mardi 7 avril 1942 et arrivé à Port Soudan le 10 avril d'où nous repartons le lundi 13. Arrivés à Massaoua le 15 avril et nous sommes heureux de revoir ce port. Nous y chargeons encore du matériel militaire usagé mais aussi sur le pont des radeaux de sauvetage supplémentaires et des brassières. Pendant deux jours, des équipes installent des genres de boxes dans les faux ponts des cales 2 et 3. On recense également toutes les cabines personnelles. On nous informe enfin que nous allons embarquer des prisonniers pour les transporter à Aden. Ce sont des Italiens dont une trentaine d'officiers pour qui on décide d'aménager le Shelter 4.

On donne une cabine pour le Colonel anglais et une autre pour deux Lieutenants. Une dizaine de M.P. dormiront sous un taud sur le pont des embarcations et quelques uns à l'arrière avec les canonnières. Quand nous demandons pour qui sont les autres cabines, nous n'obtenons pas de réponse.

## **XI MASSAOUA : ÇA, C'EST DU CHARGEMENT**

Le samedi 25 avril au matin, on nous dit d'être prêts à embarquer les personnes à partir de 17h et que nous partirons le lendemain de bon matin. Nous pensions avec juste raison que les prisonniers auraient beaucoup souffert dans les cales du navire à quai s'ils avaient été à bord dans la journée. A cette époque à Massaoua, ça chauffe dur. A 16 heures les camions arrivent sur le quai. Le Landing Officer répartit ses groupes. Combien sont-ils ? J'ai du mal à relire sur mon agenda si c'est un 3 ou un 5 (300 ou 500 ?). Peu importe, ça fait du beau monde. Tout s'installe, y compris une roulante entre la cuisine derrière et le panneau de la cale IV. Les prisonniers ont l'air heureux. En général, je crois que le gros des prisonniers italiens pendant la guerre furent internés en Afrique du Sud et au Canada.

Et les cabines ? Toujours vides pour une quinzaine de personnes. Comme nous mangeons à 18h30 dans les ports, nous sommes vers 18 heures à préparer les glaçons pour l'apéritif quand l'ami KENDUCKI qui regarde par le hublot pousse un hurlement : « Nom de Dieu les belles pépées ! ». Nous bondissons dans la coursive près de la coupée. Elles sont une quinzaine sur le quai, toutes des filles de premier brin. Nous pensons que ce sont, peut-être, les femmes de officiers italiens (nous sommes sur leur territoire), ou bien un troupe de théâtre ou quoi ? C'est HEMBLENNE qui saura le premier. C'est un B.M.C. (Bordel Militaire de Campagne) et pas n'importe quel B.M.C. ; c'est le B.M.C. des officiers d'une célèbre division italienne. En somme un B.M.C. de luxe. On croyait que cela n'existait qu'au cinéma, ou bien que c'était réservé à des Emirs ou à des bataillons de légende. Mais non, elles sont là et elles montent à bord dans les cabines des passagers près des nôtres. Oh ! la belle guerre ! Je ne pense pas qu'un autre navire de la Havraise ait jamais transporté un B.M.C. Il est normal que le « Ville de Majunga » l'ai fait. Il l'a bien mérité. L'appareillage a lieu le dimanche 26 avril et comme les bons moments sont courts, nous arrivons à Aden le 29 et le 30 au matin nous débarquons tous nos passagers.



A notre arrivée sur rade d'Aden, nous y trouvons un sous-marin italien capturé par les Anglais quelques temps plus tôt (*pas de trace de ce sous-marin dans les archives ni de pertes à cette date, seulement le sous-marin Cagni qui s'est rendu aux alliés à Durban en septembre 1943*). Nous quittons Aden le lundi 4 mai 1942 et le lendemain les Anglais débarquaient à Madagascar (combats jusqu'en novembre ???). Nous rencontrons rapidement une très forte mousson et comme nous allons sur Mombassa il n'y a pas grand chose à faire pour y parer. Les 12 et 13 mai sont les plus durs. Enfin le 16 nous arrivons à Mombassa. Le 19 nous sommes invités chez des Français qui tiennent une exploitation de café au Kenya. Nous partons de Mombassa le samedi 23 mai 1942 pour Zanzibar. Dans la nuit j'ai un accrochage avec Alex. Le port de Zanzibar étant dans le sud-ouest de l'île, Alex trace une route qui arrive sur la pointe nord de l'île. Après Pemba, le vent est toujours fort, une bonne mousson, et quand je prends le quart à 23h30 je sens à plein nez une odeur de girofle par tribord. Deux fois je le signale à Alex qui me traite de farfelu. Jusqu'au moment où à l'aube on s'aperçoit qu'on a dérivé de près de 20 miles vers l'Est. il faut faire le tour par l'Est et nous n'arrivons qu'après midi alors que nous étions prévus dans la matinée. Alex en plein mauvaise foi me reproche de ne pas avoir assez insisté pour le faire venir à la passerelle. On voit cependant qu'il s'en fiche éperdument. Alors pourquoi pas moi ?

## XII ZANZIBAR : UN CHARGEMENT SURVEILLE

Le 25 mai 1942 au matin, le chargement arrive le long du bord dans des chalands bien fermés. Sur chaque chaland deux militaires britanniques. A bord également des militaires pour surveiller les cales. Les chalands ne contiennent que des fûts sans aucune indication qui doivent être chargés dans les « shelters » et faux-ponts des cales 2 et 3 à la place de nos prisonniers italiens. Nous ne sommes pas des plus réjouis car avec tant de surveillance, nous pensons qu'il s'agit, peut-être, d'explosifs ou quelque autre produit plus ou moins dangereux. C'est longtemps plus tard que je saurai qu'il s'agit tout simplement d'huile de clous de girofles considérée comme un produit de haute valeur militaire. A l'époque les Anglais mettaient au point un bombardier en piqué à grande vitesse qui était supposé invulnérable en raison de sa vitesse supérieure aux chasseurs allemands ou italiens. Je crois qu'il s'agissait du Mosquito. Je ne connais pas la technique du bombardement en piqué (peut-être que notre ami agent, mon camarade Free French Louis BROSSETTE F.L. 16.093 pourra nous l'expliquer) mais j'ai cru comprendre que dans les viseurs se trouvait de l'huile dans un conducteur gros comme un fil et qui devait être très fluide pour pouvoir être suffisamment sensible à des piqués à grande vitesse. Il paraît que seule l'huile de clous de girofles remplissait ces conditions. Par la suite, deux militaires en civil restèrent à bord jusqu'au retour du navire à Durban. Le « Ville de Majunga » quitta Zanzibar le 27 mai pour arriver à Beira le lundi 1<sup>er</sup> juin 1942.

## XIII BEIRA : ESCALE A AVENTURES

Pendant l'escale à Beira, arrivèrent des aventures que je croirais difficilement si quelqu'un d'autre me les racontait. Dès l'arrivée le 1<sup>er</sup> juin, après avoir obtenu les autorisations de descendre à terre (grâce au pavillon britannique), ce fut la ruée à la découverte du premier port neutre rencontré depuis deux ans.

Très rapidement tous les Français résidant dans la ville furent au courant de notre arrivée. Nous rencontrâmes un commerçant faisant fonction de Consul pour les autorités de Vichy (**son nom ?**). Il était d'ailleurs très ennuyé par les opérations en cours à Madagascar. Il paraissait assez sympathisant de la France Libre mais hésitait à prendre position. En contre partie, en raison des liens historiques très étroits entre l'Angleterre et le Portugal la population blanche portugaise était très pro-britannique ; quant aux autochtones, exploités par un pays ou par l'autre ça leur était bien indifférent.

La meilleure découverte fut faite par le radio. Dans une maison très accueillante et très bien fréquentée de la ville, la « sous-directrice » et trois employées étaient françaises. Elles tenaient absolument à nous recevoir très officiellement à un repas en notre honneur. Comme nous devions charger 3.000 tonnes de lingots de cuivre et que le chargement risquait d'être rapide, la date du lendemain fut choisie. Le mardi 2 juin en soirée, tous les officiers disponibles se retrouvèrent avec quelques notables à une soirée digne d'un grand salon. C'est alors qu'arriva notre aventure.

Vers 21 heures, notre sympathique agent consulaire demanda l'autorisation de s'absenter pendant un petit moment car il avait le soir une petite émission de dix minutes en français à la radio locale à destination je pense de Madagascar et des Comores en plus des Français du Mozambique. Pourquoi le radio François TREMAUDAN et le 3<sup>e</sup> Mécanicien décidèrent-ils de l'accompagner ? Toujours est-il qu'ils assistèrent à l'émission et que brusquement au moment où elle se terminait nos deux amis se mirent à entonner la Marche Lorraine. On m'a raconté que pendant que LADERACH le mécanicien tenait le micro, le radio avec ses 100 kilos s'était appuyé sur l'épaule du pauvre Consul le menaçant de l'étrangler. Savez-vous ce qui arriva ? Le Consul chanta et le pas étant franchi, nous annonça à son retour qu'il se ralliait à la France Libre. Depuis 40 ans ont paru des récits racontant comment des camarades avaient rejoint la France Libre. Je n'ai pas vu celui de notre Consul.

Pour remercier les Français et surtout les Françaises de leur accueil, Alex invita tout le monde à bord du « Ville de Majunga » le mardi 4 juin 1942 en soirée. La maison d'accueil fut fermée ce jour-là pour cause de patriotisme. Une certaine Madame TELLIER le fit bien pour cause de « première communion ». A force d'avoir entendu parler de la misère des pauvres Français, ces dames arrivèrent à bord avec des provisions, des alcools, des fromages, du beurre et même des bouteilles d'huile. Alex qui avait fait préparer un repas monstre était un peu gêné. L'Angleterre était en difficulté de vivres mais en raison du manque de transports les « colonies » d'Afrique centrale ou du sud regorgeaient de produits alimentaires. C'est au cours de cette réception qu'arriva la deuxième aventure. Alex était parti avec certaines des convives pour visiter le navire. Au bout de quelque temps, le Chef Petty Officer vint me trouver tout affolé (j'étais officier A.M.B.C.) : « Quick, quick Captain, quick, quick Captain ! » Je pensais immédiatement qu'Alex était tombé à l'eau et je fis prévenir le bosco d'être prêt éventuellement à mettre un canot à la mer. Mais non, Alex était sur la dunette avec ses invités autour du canon. Parmi les bateaux au mouillage, il y avait des navires allemands et surtout près de nous un petit caboteur qui devait être à court de pavillons, car il avait sur sa dunette un grand panneau en bois sur lequel était peint le pavillon à croix gammée. Alex avait fait appeler les canonnières et s'était mis dans la tête de faire sauter le panneau nazi à coup de canon. Il y avait déjà un obus dans le canon. Heureusement que les gargousses étaient dans un caisson fermé à clef. Le Petty Officer avait la clef mais pour gagner du temps il avait déclaré à Alex que moi seul la possédait. Ah, quelle soirée ! Sur mon refus d'ouvrir, Alex me déchu de mes fonctions. Ensuite il décréta que « j'étais aux arrêts » et m'enjoignit de regagner ma cabine. Les invités commençaient à avoir peur, quelqu'un leur ayant dit que c'était une petite crise d'Alex due à son sang russe, le miracle se produisit. L'une des braves petites nommée Nadia avait une grand mère russe. Aussitôt on appela POPOWITSKY l'Alex n°2. L'ensemble réussit à convaincre le Commandant de revenir au salon avec ses invités. Une fois de plus on eut droit au « Veau d'Or » et à des chants russes, mais on évita un incident diplomatique.

Nous quittâmes Beira le samedi 6 juin 1942 accompagnés des larmes de Nadia, Francine, Suzanne, pour arriver sans encombre le 9 à Lorenço-Marquês afin de compléter le chargement. Là aussi il y avait des cargos allemands bloqués depuis 1939. Au casino, toutes les taxi-girls (un ticket pour une danse) étaient plus ou moins d'origine allemande. Le chargement fut terminé le samedi 20 juin mais nous ne pûmes appareiller, des sous-marins étant signalés près des atterrages de Lorenço-Marquês. Le seul navire susceptible de nous escorter était un chalutier armé disponible à Durban (rappelons que les Anglais avaient plus de difficultés que prévu à Madagascar). On fit monter le chalutier jusqu'à la limite des eaux territoriales portugaises où nous le rejoignîmes le 27 juin. Nous eûmes une traversée avec beaucoup de mauvais temps ce qui, peut-être, nous évita de mauvaises rencontres. Le navire arriva sans encombre à Durban le samedi 29 juin jour de la St-Pierre, fête des marins ce qui fit qu'Alex offrit le champagne et m'annonça officiellement que je n'étais plus aux arrêts ; ce dont personne d'ailleurs ne se souvenait.

## **XIV DURBAN – WALVIS BAY – FREETOWN - LIVERPOOL**

### ***XIV.1 La fin du premier Voyage***

L'escale à Durban permit d'embarquer quelque matériel militaire usagé dont la réparation sur place ne devait pas être possible. Je pense donc qu'on récupérerait uniquement l'acier. Nous fûmes à nouveau choyés par la colonie mauricienne dont le comité de soutien à la France Libre était en plein développement. Nous partîmes de Durban le lundi 6 juillet sans escorte, mais tout le long de la côte jusqu'à Saldannah Bay, au nord de Capetown, nous eûmes en vue des chalutiers armés patrouillant tout le long de la côte. Nous arrivâmes à Walvis Bay le matin du 14 juillet 1942 par temps de brume et restâmes au mouillage, n'allant à quai que le mercredi 15 juillet pour charger de la farine de poisson. Nous réussîmes à aller visiter Swacopmund pendant le week-end, pour se croire arrivés dans une ville provinciale allemande tellement étaient restés vivaces le mode de vie du temps où l'Afrique du sud-ouest était une colonie allemande. Le dimanche 26 juillet nous partîmes sans regret de cet appointement au milieu du désert de sable pour arriver à Freetown le samedi 8 août.

A Freetown il y avait une mission Française Libre. Nous apprîmes que depuis le 22 juillet 1942, la France Libre pour marquer son union avec la Résistance Intérieure prenait désormais le nom de France Combattante. Cependant ce n'est que le 19 août 1943 qu'il fut mis fin, pour les unités maritimes, et à titre officiel de l'appellation « Forces Navales Françaises Libres »

Le « Ville de Majunga » fut donc F.N.F.L du 8 novembre 1941 au 18 août 1943 et par la suite F.N.F.C. (Forces Navales Françaises Combattantes). Les Anglais qui pour soutenir les 3F (Free French Forces) avaient créé les 4F (Friends of Free French Forces) se rassurèrent en n'ayant pas à changer de sigle « Free French » devenait « Fighting French ».

Nous n'étions à Freetown que pour rejoindre le convoi en cours de formation. Il y avait déjà un bon nombre de navires mais il semblait qu'on manqua d'escorteurs. Les nouvelles de la guerre dans l'Atlantique n'étaient pas rassurantes. C'était la grande période noire pour les convois. Nous ne partîmes de Freetown que le 25 août après avoir appris le raid de 18 et 19 août sur Dieppe. Le 22 août, également, le Brésil déclara la guerre à l'Allemagne. Ceci eut une importance par la suite pour nous en raison des routes dans l'Atlantique. Je vois aussi dans l'annuaire (*éphémérides* ?) France Libre que durant ce mois d'août, les sous-marins allemands coulèrent 108 navires (*en fait 117 navires au compte des sous-marins allemands et italiens, 136 en juin 1942*).

Ce convoi Freetown – Liverpool (*convoi SL*) fut un parmi d'autres avec cependant une nouvelle raison d'inquiétude. Le mercredi 9 septembre alors que nous passions à la hauteur des Açores, le convoi fut suivi à plusieurs reprises par un énorme avion qui se tenait à l'horizon à la limite des tirs des canons des escorteurs. C'était un Focke Wulf 200 type Condor. Ce fut notre première rencontre avec ces fameux avions qui avaient un rayon d'action inconnu jusqu'alors et dont certains étaient basés dans la région Bordelaise. La riposte anglaise, dans les mois qui vinrent, fut l'aménagement de catapultes sur certains gros cargos. Nous les retrouvâmes plus tard dans chaque convoi. Il y avait un avion de chasse sur la catapulte et un avion en réserve sur le pont. En cas d'alerte l'avion était catapulté et pratiquement sacrifié. Il devait essayer de venir amerrir à proximité d'un escorteur et espérer que l'équipage puisse être repêché. Plus tard lorsque tous les convois comprirent des Rescue Ships, ceux-ci, munis de grues spéciales, purent récupérer les avions (par temps calme). Le convoi arriva sans encombre à Liverpool le mardi 15 septembre 1942 après la routine habituelle, c'est à dire les séparations au nord de l'Irlande pour les navires vers la côte Est, puis la nouvelle séparation pour ceux vers Glasgow, et plus tard l'au revoir à ceux vers Cardiff et les environs. Il y avait aussi les changements d'escorte, les adieux par pavillon, « Good Bye, God Bless You », les mises en place des cerfs-volants avec toutes les manœuvres d'embrouillage lors des changements de route.

Liverpool : A l'arrivée à Liverpool, nous constatons combien la ville et le port ont souffert pendant notre absence. De plus en plus de magasins ont la fameuse pancarte « More Open Than Ever ». J'ai la surprise de recevoir deux lettres. Un camarade (*Max-Martin IBARLUCIA, F.L. 9.336*) de promotion à l'école de Maistrance est Premier Maître sur un chasseur de sous-marin. Un autre camarade d'enfance (*Jean LE JAN, F.L. 23.850*) que je ne savais pas en Angleterre est Sergent dans l'arme blindée. Il a 18 ans. A 21 ans il sera Adjudant dans la 2<sup>e</sup> D.B. et il aura l'honneur d'entrer le premier avec son char à Berchtesgaden. Mais le plus sensationnel, et noblesse oblige, c'est Alex. Il reçoit une lettre de Bretagne, postée tout normalement et portant comme indication : Alex – Capitaine au Long Cours – Prisonnier des Anglais. La lettre est arrivée et dedans il y avait la photo de ses enfants habillés en breton, et prise le jour du Pardon de son pays. Faut l'faire !

Je ne dirai rien de plus si ce n'est que le déchargement étant terminé, il fut décidé de fixer la fin du voyage au mercredi 30 septembre 1942, ce qui fut fêté au « Bear's Paw » et à son vis-à-vis « The Beauty Institute » comme de bien entendu.

## XV LIVERPOOL : ESCALE TECHNIQUE

Depuis notre dernière escale, le bureau Marine Marchande F.N.F.L. de Liverpool s'était modifié. Le responsable en était le Capitaine au Long Cours Jules POUILLY (F.L. 1.072), Lieutenant de Vaisseau, assisté d'un officier d'Administration de Réserve Raymond LE BOUC (F.L. 20.943) qui embarqueront sur le « Ville de Majunga » le voyage suivant et dont on parlera. Après bien des démarches par leur intermédiaire pour essayer de passer un examen Marine Marchande, on me proposa de suivre la filière des Polonais, Belges et Hollandais qui passaient des brevets britanniques. Je m'inscrivis près du Board of Trade et pris le programme d'un examen pour le titre de « Second Officer » soit 1<sup>er</sup> Lieutenant devant avoir lieu le lundi 18 octobre. Au vu des programmes d'après guerre, le niveau correspondait à peu près à Lieutenant au cabotage, avec beaucoup plus de questions pratiques. On résout, à peu près, le programme demandé uniquement à l'aide du Brown's Nautical Almanach. J'avais la chance de connaître à peu près ce bouquin par cœur à force de l'avoir lu au cours de longues traversées.

Bien entendu l'examen se passait en anglais, avec une deuxième langue pouvant donner des points supplémentaires, mais non obligatoire. Je choisis donc le Français comme langue étrangère. Eh bien je n'eus pratiquement aucun problème à passer cet examen sauf en épreuve de Français. L'examineur me dit : « Vo comprenez bien Français mais vo parlait avé terribole accent. Vo êtes Grec ? » - No –« Vo Hollandais ? » - No – « Vo Belge ? » - No. Comment dire à ce type que j'étais Français sans le vexer. Alors je me jetais à l'eau et lui dis que je suis Français, mais Breton et je lui montrais sur la carte Saint-Malo. Alors il fut heureux. Il connaissait et il m'expliqua qu'à Dinard où il allait en vacances il avait remarqué que les gens avait effectivement xxxxx xxxx (illisible). ... d'examen qui permit au bureau F.F.L. de me délivrer un certificat permettant d'exercer les fonctions de 1<sup>er</sup> Lieutenant pour compter du 20 octobre 1942.

### (FOURNIR UNE COPIE DU BREVET DE SECOND MATE)

Pendant ce temps des changements intervenaient dans l'équipage. D'abord le Second Jean STACKOWSKY, Polonais, demanda à débarquer dès le jour de l'arrivée. HEMBLENNE devint Second Capitaine et je passais 1<sup>er</sup> Lieutenant. J'acceptais à condition de continuer de m'occuper de la défense, ce dont d'ailleurs, personne de voulait. Nous embarquâmes un Second Lieutenant britannique nommé PHILIPP dont le père avait une grand mère grecque et l'autre française. J'eus la chance de rencontrer par hasard un camarade du « NEVEADA II », le radio Bernard GRESSENT (F.L. 17.058) disponible à l'embarquement et je pus le faire embarquer à la place de l'un des Anglais. Bernard GRESSENT était le fils du journaliste et homme politique Georges VALOIS qui comme l'indiquait son pseudonyme appartenait au parti radical socialiste. J'eus l'occasion de le revoir après la guerre, sa famille étant très liée avec l'un des directeurs de la Havraise qui est resté cher à tous les anciens et que je salue respectueusement.

On nous demande au cours de l'escale de muter du personnel ancien, connaissant bien le navire pour armer un bateau frère du « Ville de Majunga ». Je crois que partirent un mécanicien, un graisseur et des matelots dont l'un Pierre AUFFRET (F.L. 27.787) comme Maître d'Equipage. Nous ne savions pas alors qu'aucun ne reviendrait. Dans les éphémérides des F.N.F.L., nous relevons en face du « Ville de Tamatave » : Disparu par tempête en janvier 1943. Dans le petit cimetière de Plouha dans les Côtes d'Armor, une plaque souvenir indique que le Maître d'Equipage Pierre AUFFRET des F.N.F.L. est décédé le 28 janvier 1943. Personne n'a jamais su exactement la manière dont avait disparu, corps et biens, le « Ville de Tamatave ». Cette disparition fut la cause de non départ du « Ville de Majunga » dans un convoi vers la Russie en juillet 1944.

L'état-major pour le nouveau voyage devait être :

- Capitaine : Alex KAPRY
- 2<sup>e</sup> Capitaine : Robert HEMBLENNE
- Lieutenants : Ange ROUSSEL, Amsley PHILIPP, Jean FERNANDES
- Radios : François TREMAUDAN, Bernard GRESSENT, John ASHBROOK
- Chef Mécanicien : Pierre BEUNIER (F.L. 30.123)
- 2<sup>e</sup> Mécanicien : Jean LE SAUVAGE (F.L. 16.602)
- Officiers Mécaniciens : Ernest LADERACH (F.L. 24.580), Roger BRUNO (F.L.), (Louis ou Marcel ?) LE ROUZIC

Nous fîmes la connaissance d'une des grandes figures de la Union Castle Line, le Super Intendant Pont, Capitaine KEEN un ancien Cap-Hornier et ancien Commandant des paquebots de la compagnie. Sa petite fille étant dans un grand collège privé de Liverpool, je fus invité avec Bernard GRESSENT à faire une « causerie » en français devant les élèves et les professeurs et à répondre à des questions sur la France, la Bretagne, les Français Libres et la vie en mer, les attaques.

Comme j'avais participé aux opérations de Norvège avec les Anglais et que j'étais un rescapé de Dunkerque cela me valut de nombreuses invitations dans des familles auxquelles par contre coup participèrent le « Ville de Majunga » et son équipage qui furent adoptés par le collège dont j'ai oublié le nom. Cela valut au départ en voyage et à chaque escale à Liverpool de recevoir des sacs entiers de vêtements chauds, des livres, des disques. Il arrivait souvent en dépliant un pull-over ou une paire de chaussettes de trouver un petit papier avec souvent un dessin naïf (une branche de houx ou un petit père Noël) avec le nom de la jeune fille ou de la vieille grand mère qui avait tricoté la pièce. Trente plus tard à Durban, lors d'un passage du « Ville de Mahébourg » je fus invité par le Harbour Master à une réception donnée en l'honneur de la première escale du dernier paquebot de l'Union Castle Line. Le Commandant avait connu le Capitaine KEEN qui avait cessé toute activité dès la fin de la guerre. Lorsque je dis que j'avais été reçu dans la maison personnelle du Capitaine KEEN à plusieurs reprises, et été l'un des filleuls du collège de sa petite fille, le Commandant tint à tout prix à dire à tous les invités que peu de gens avaient eu ce privilège. Moi cela m'avait paru tout à fait normal. Comme quoi il est très difficile d'épater un ancien F.N.F.L. surtout s'il a navigué avec Alex.

De grands travaux furent entrepris durant cette escale concernant la défense du navire si bien que je fus très occupé et mon carnet mentionne surtout les installations faites par le D.E.M.S. (Defense Equipped Merchant Ship) et je ne suivis pas du tout les opérations commerciales

On commença par la passerelle qui fut recouverte d'un nouveau ciment protecteur sur le dessus et sur les côtés. Les mitrailleuses Marlin dans les ailes de passerelles furent remplacées par des mitrailleuses Browning qui faisaient je crois environ 12 millimètres (*non à priori 7,62 mm*). Ces mitrailleuses avaient le fût du canon à l'intérieur d'un manchon dans lequel circulait de l'eau de réfrigération nécessitant un aide qui tournait la manivelle pour faire circuler l'eau. Le blindage des ailes de passerelles fut renforcé.

Sur le pont des embarcations, aux extrémités arrière tribord et bâbord, on construisit des miradors sur lesquels furent installés les mitrailleuses Marlin venant de la passerelle.

Sur le pont arrière par le travers de la cale V, on installa de chaque bord un lance grenades anti-sous-marines. C'était en plus simple l'installation Thornicroft qu'avaient les escorteurs de la Royale. Pour les lancer il fallait marcher au moins à 10 nœuds. Nous étions à peu près au minimum requis.

En raison des alertes régulières et pratiquement journalières surtout sur Birkenhead, les travaux s'arrêtaient vers 16h30 pour permettre aux gens d'être à leur domicile avant la tombée de la nuit. Comme nous étions libres tous les soirs, nous retrouvions tous nos amis. Bernard qui était le « Grand Bourgeois » de l'équipe avait appris à patiner étant jeune et réussit à nous convaincre de prendre des leçons. Nous apprîmes donc à patiner sur la belle patinoire à glace de Liverpool où nous eûmes beaucoup de sympathiques jeunes ladies qui se dévouèrent pour nous encourager. Comme on acceptait tous les rendez-vous qui s'ensuivaient, il nous arrivait de ne plus savoir comment nous en tirer.

Nous embarquâmes aussi une baleinière à moteur dont les essais en rivière eurent lieu le samedi 9 octobre à 9 heures du matin (c'est marqué sur l'agenda).

Le 12 octobre alors que les travaux d'armement étaient très avancés, un officier de la Navy m'annonce que la défense va être modifiée. On débarque définitivement les mitrailleuses Marlin, on descend les Browning de la passerelle sur le pont des embarcations et on les remplace par des Oerlikon. Ce sont des mitrailleuses suisses de 20 millimètres, de vrais petits canons dont les Anglais viennent d'obtenir la licence. J'ai lu plus tard que les Suisses la vendirent également aux Allemands.

## **XV.1 Les femmes d'Alex**

Alex qui avait reçu pendant les travaux l'officier d'armement de la Navy m'annonce un jour : « Il faut que tu ailles suivre un stage au D.E.M.S. pour les nouvelles mitrailleuses et en plus on va embarquer 4 femmes à bord dont tu auras à t'occuper ». Les cours devaient avoir lieu dans les baraques de l'Army à Birkenhead du lundi 12 au jeudi 15 octobre. Les premiers jours ce fut classique : montage et démontage des Browning et Oerlikon avec les classiques avaries. Puis pour les bons, des démontages avec un bandeau sur les yeux. J'avais eu autrefois un maître Fusilier Marin comme instructeur dont c'était la spécialité aussi, je m'en tirais très bien à l'étonnement des Anglais.

Le mercredi après-midi l'instructeur nous dit : « Tomorrow we'll see the fêmes (prononciation). » Comme Alex me demandait tous les soirs : « Et les femmes ? » Je pus enfin lui dire que c'était pour le lendemain. Et le lendemain je vis les « F.A.M. », les Flying Aerial Mines sur le terrain de démonstration. Les appareils de lancement étaient des lances-fusées très ordinaires fonctionnant avec un détonateur actionné électriquement à distance à l'aide d'un câble. La fusée pouvait être propulsée d'après les notices à une hauteur de 1.000 yards. Au bout était attaché un câble d'acier d'environ 2 millimètres de diamètre et d'une longueur de 600 yards. Lorsque la fusée était arrivée en bout de course elle explosait et libérait deux parachutes, un grand et un petit et le câble se trouvait en pendaison sous les parachutes. Une grenade se trouvait sur le câble à environ mi-hauteur et une deuxième grenade plus grosse à l'extrémité inférieure. C'était une défense contre les avions en piqué. Si une aile d'avion heurtait le câble, celui-ci était supposé glisser et la grenade venait exploser sous l'aile de l'avion. Il y eut, paraît-il, pas mal d'incidents lors des utilisations, c'est pourquoi il fallait se protéger lors des mises à feu. Néanmoins, cela faisait très peur aux bombardiers en piqué et on put le constater plus tard en Méditerranée lors d'attaques par des avions torpilleurs italiens.

Les lanceurs de fusées commencèrent à être mis en place les 15 et 16 octobre. Deux lanceurs furent mis sur le pont des embarcations partie avant, de chaque bord et deux sur l'arrière de ce pont, entre les miradors à mitrailleuses, près de la caisse (*cuve ???*) à eau. Le samedi, le D.E.M.S. offrit un lunch à tous les participants avec un bal l'après-midi où se trouvèrent les A.F.A.T (*Auxiliaire Féminine Armée de Terre*) disponibles dans le secteur de Liverpool.

## **XV.2 Ça repart pour un tour**

Le vendredi 23 octobre 1942, le papier est là dès le matin : « Being in all respects ready for sea ..... ». C'est pour le lendemain. Le samedi 24 octobre, la matinée fut occupée aux conférences traditionnelles de départ. Nous ne rejoignons aucun convoi en route. Nous partions directement de Liverpool. Nous ne devons être escortés que quelques jours après le passage nord de l'Irlande et en route vers ... Alexandrie via Afrique du Sud avec comme d'habitude un plein de matériel militaire et de munitions mais aussi dans la cale I 300 tonnes d'explosifs dont nous reparlerons. La situation sur mer comme sur terre est très critique.

Je lis dans les éphémérides : « L'amirauté estime que le nombre de sous-marins allemands opérant au large, est passé, depuis janvier, de 90 à 196 unités. »

Malgré mon anglophobie ancestrale, je reconnais que la population britannique avait un moral d'acier. La chanson à la mode est une chanson d'espoir. Un jour viendra où, à nouveau : « There will be a blue sky over ; The white cliffs of Dover... »

Nous étions toujours heureux de quitter l'Angleterre pour l'Afrique mais ce voyage devait être très très long et relativement tragique. Je pense le raconter mais je voudrais que 50 années se soient écoulées. Ce qui ne saurait tarder.

## **XVI LIVERPOOL – CAPETOWN (via des Longitudes très Ouest)**

Le 24 octobre après avoir embarqué un plein de passagers militaires, dont un Colonel (*Qui ?*), nous appareillons de Liverpool avec trois autres navires et le 25 nous rejoignons un convoi près des côtes nord-ouest d'Irlande. Comme on manque d'escorteurs à cette époque, après quelques jours d'escorte vers l'ouest, les navires voyagèrent seuls vers l'Afrique du Sud. Le 30 octobre au matin, nous recevons liberté de manœuvre et ouvrons les enveloppes secrètes indiquant les routes à suivre. La route moyenne résultant des zigzags nous dirige vers l'Amérique du Sud. Comme le Brésil est récemment entré en guerre contre l'Allemagne, cette route est considérée plus sûre que le passage à proximité des Açores.

Nous profitons de ces longues journées passées à ne voir qu'un océan vide pour tester tous les nouveaux appareils embarqués. Alex multiplie les exercices, surtout la nuit, et les militaires britanniques commencent à trouver qu'il exagère, puis deviennent vraiment exaspérés. Cependant la veille ne se ralentit jamais car c'est quand on est seul, sans rien en vue, que l'on reçoit la torpille qui ne pardonne pas.

C'est le 9 novembre que nous apprenons le débarquement américain en Afrique du Nord. A partir du 15 novembre, nous changeons de route pour faire route sur Capetown.

Le 4 décembre au matin, le canonnier de quart au « 102 » sur la dunette aperçoit un périscope. Le 2<sup>e</sup> Capitaine HEMBLENNE met aussitôt l'arrière du navire sur la position indiquée, demande à la machine de marcher au maximum, appelle aux postes de combat et envoie le message réglementaire S.S.S. suivi de notre position. Vers 12h15, alors que nous faisons route au 110, je me prépare à prendre la méridienne quand je revois le périscope à un quart de l'arrière à tribord. Je viens tout de suite au 90 pour l'avoir par l'arrière. La machine commence à avoir des ennuis et Alex, avec bon sens, décide de faire route sur Saldannah Bay et envoie un nouvel S.S.S.

Ici commence l'histoire du Canonnier BAROSSO (voir ci-dessous). Le 5 décembre en fin de matinée, entré dans Saldannah Bay. La machine étant remise à vitesse normale, Alex décide de suivre la côte de près en attendant une escorte éventuelle. Nous n'avons eu aucun écho de nos deux messages signalant le sous-marin. Dans l'après-midi nous rencontrons de nombreux bancs de brume. A l'époque il n'y avait pas de radars et cette côte n'était pas très fréquentée, les cartes manquent de détails et il y a peu de feux. Lorsque je prends le quart à 23 heures, le 2<sup>e</sup> Lieutenant Amsley PHILIPP me signale qu'il a aperçu la lueur d'un phare vers 22h30 sans pouvoir le relever. Le sondeur est continuellement en route mais comme nous naviguons en principe parallèlement à la côte, les fonds changent peu.

Comme prévu dans les consignes, j'appelle Alex vers 3h30. Il envisage de ralentir ou de mouiller vers 5 heures si la visibilité ne s'améliore pas. Je quitte la passerelle à 4 heures le 6 décembre et je me restaure avec GRESSENT à 4h30 quand nous sentons un choc à hauteur de la cale III. La machine est mise arrière toute, mais le navire s'immobilise. Nous constatons une déchirure entre la cale II et la cale III puis une entrée d'eau dans la machine. Nous faisons des signaux avec la sirène et envoyons un télégramme de détresse à Capetown. Nous entendons des voix à terre et apprenons que nous sommes échoués à Camp Bay à Green Point dans la partie sud-est de la baie de Capetown. Nous sommes allés un demi mile trop loin avant de stopper. Apprenant la nature du chargement (munitions, mines pour le désert et gélinite dans la cale I) les autorités font sonner les cloches des églises et évacuent la population des maisons les plus près du rivage.

A 6 heures du matin, alors que la brume s'est épaissie, les remorqueurs arrivent avec deux pilotes et le Commandant du port de Capetown. A 11h20 le navire est déséchoué. Le Canonnier BAROSSO refait parler de lui.

## **XVII CAPETOWN. 6 DECEMBRE 1942 AU xx JUILLET 1943**

Dans l'après-midi du 6 décembre le « Ville de Majunga » est à quai dans Victoria Dock. Un navire pompe sans arrêt les cales. La machine est noyée. Les fonds de cale II et III sont déchirés. A 19h, le navire est en cale sèche. Le 7 décembre se termine l'aventure de BAROSSO.

### **XVII.1 L'Histoire du Canonnier BAROSSO**

Il est assez difficile de savoir qui était exactement BAROSSO. Probablement un Portugais qui avait combattu dans les brigades de volontaires Républicains pendant la guerre civile espagnole et ensuite en France dans la Légion Etrangère. Il faisait partie de ces militaires, détachés sur les bâtiments de commerce munis d'armement défensif, que l'on appelait les A.M.B.C. (Armement Militaire des Bâtiments de Commerce) et les Anglais disaient D.E.M.S. le personnel des Defense Equipped Merchant Ship. BAROSSO s'intéressait à l'itinéraire du navire et montrait une certaine crainte lorsqu'on côtoyait des possessions espagnoles ou portugaises. Le 4 décembre après midi lorsqu'il fut décidé de faire route sur la côte d'Afrique pour fuir un sous-marin, BAROSSO fut persuadé que l'on allait se réfugier en Angola et il essaya de se suicider en se tranchant la gorge. Il fut recousu par HEMBLENNÉ d'une manière impeccable. Le 6 décembre vers 10 heures pendant les tentatives de déséchouage du navire, BAROSSO quitte l'infirmerie et est rattrapé de justesse par deux autres Canonniers alors qu'il allait enjamber les batayoles pour se jeter à l'eau. Renfermé dans l'infirmerie avec un matelot pour le surveiller, tout semblait aller bien, lorsque le 7 au matin, alors que le navire était échoué dans la cale sèche, BAROSSO réussit à s'échapper et se jette dans la cale sèche du haut de la dunette arrière. Pendant qu'on le remonte sur un brancard, on appelle une ambulance. Le médecin descend dans la cale, constate qu'il a seulement une jambe et quelques côtes cassées, ce qui est un miracle vu qu'il est tombé d'une hauteur de près de 12 mètres. Mais les alentours de la cale sèche sont entourés de grues et de wagons et il est difficile à l'ambulance de venir près du quai. De plus après la brume, il pleut à torrents et il faut presque une heure avant que BAROSSO ne soit mis dans l'ambulance et envoyé à l'hôpital. Le Matelot Canonnier BAROSSO est mort deux jours plus tard à l'hôpital de Capetown d'une broncho-pneumonie.

## **XVII.2 Séjour forcé à Capetown**

Au cours de ce long séjour en grandes réparations à Capetown, on pourrait croire qu'on était loin de la guerre et pourtant cette période fut loin d'être sans souvenirs.

De nombreux travaux (la plupart à titre provisoire qui dura jusqu'en 1946) furent exécutés :

- Du ciment fut coulé dans les petits fonds des cales II, III et IV et ne fut enlevé qu'en octobre 1946 à St-Nazaire.
- Le nettoyage de la machine qui avait été inondée fut de longue durée.
- En mars et en mai j'eus l'occasion de faire deux stages à Simonstown avec la marine de guerre avec les services des D.E.M.S. ; tirs sur avions dans une cabine de cinéma et un stage sur les mines magnétiques. Ainsi qu'un stage avec le radio anglais (John ASHBROOK) sur le déchiffrement des télégrammes (semi-secrets).

Nous fîmes la connaissance de l'association « Les Amis de la France Libre » qui tenait une réunion une fois par mois au « Del Monico » où officiait le célèbre chef d'orchestre Jimmy. Au bout de quelques semaines de fréquentation Jimmy jouait la Marche Lorraine lorsqu'il nous voyait arriver. Les animateurs de cette association étaient M. et Mme BENZI. Elle était turque et chaleureuse. Lui était directeur de la société fabriquant l'« Anis du Cap ». Une Française Mme BORREMAN était secrétaire à la base navale de Simonstown. Le soir du jeudi 24 décembre, elle organisa chez elle une soirée où nous rencontrâmes des officiers britanniques de la base dont l'Amiral mais aussi un bon nombre de W.A.N. (*Qu'est-ce ? Women A..... Navy ?*) les volontaires féminines de l'Armée de Mer.

Le 5 janvier nous fûmes invités à prendre à pendre la crémaillère chez une Madame BIGH à Bond Street faisant partie des « Amis de la France Libre ».

Le 23 janvier nous rencontrons des marins du Commandant DOMINE en escale à Capetown dont le Second Maître Radio COTTERET (*Prénom ?*) de St-Malo que j'avais connu à Douala en octobre 1940. Tous les samedis et les dimanches des familles se relayaient pour inviter les Free French. Parmi les familles chez lesquelles nous fûmes reçues j'ai des noms qui ne me rappellent plus rien : Madame Anna GRANGER, M et Mme GRANDGER, M et Mme HARRIS.

En mars je me souviens avoir fêté mon anniversaire le 17 chez « Froggy » à Sea Point car le 16 j'étais de service. Le 25 avril, nous fêtâmes l'anniversaire de Jean LE SAUVAGE.



Le 20 mai fut une journée dont on se rappelle. C'était un mardi. Le chauffeur CAMARA, originaire d'Afrique Occidentale se mariait près de Capetown avec une jeune noire dans une paroisse réservée aux « Coloured Men ». Les autorités exigèrent un représentant du Capitaine comme interprète et je fus désigné par Alex comme interprète officiel, et autorisé à séjourner dans la ville noire, pendant la cérémonie avec comme témoins du marié : LE SAUVAGE 2<sup>e</sup> Mécanicien, BRUNO 3<sup>e</sup> Mécanicien et Bernard GRESSANT officier Radio.

Le mariage ayant eu lieu en fin d'après-midi, nous fûmes invités à participer au repas du soir. L'ambiance était formidable mais vers 22 heures il y eut un contrôle de Police et nous faillîmes être emprisonnés pour nous trouver en position inconcevable en ce pays (des blancs mangeant puis dansant avec des noirs). Comme je demandais à contacter le Consul de France et l'Amiral commandant la base de Simonstown, nous fûmes autorisés à rester jusqu'à minuit. Et pourtant nous avions fait la connaissance de gens vraiment sympathiques et quelques métisses indo-africaines étaient plus belles que beaucoup de femmes Afrikanders.

Le 29 juin, tout l'état-major fut invité chez les BENZI pour fêter la fin de nos grandes réparations. Déjà le comportement de LE ROUZIC nous parût bizarre. Ensuite j'ai noté les 6 et 8 juillet sur mon agenda « Il y a un problème chez LE ROUZIC ». Il est prévu que nous allions sur rade le 12 juillet afin d'effectuer les essais de machine et de gouvernail. Ne voyant pas LE ROUZIC prendre son quart le 3<sup>e</sup> Mécanicien ouvre sa cabine et trouve LE ROUZIC mort avec une balle de revolver dans la bouche et une lettre annonçant son intention de se suicider. (*Pourquoi ?*)

Les 13 et 14 juillet nous effectuons de nombreux essais dans la rade de Capetown. Je suis même autorisé à essayer les mitrailleuses. Le 15 nous rentrons à Capetown pour compléter nos approvisionnements. Les nouvelles de la guerre sur mer ne sont pas très bonnes dans l'Océan Indien. Plusieurs navires sont coulés entre Capetown et Durban, on suppose par des sous-marins et raiders japonais. Les torpilleurs de Simonstown escortent les navires de troupes vers les Indes et vers Freetown au retour. Nous devons donc partir seuls. Aussi nous laissons chez des amis à Capetown nos postes radio, appareil photo et autres objets de valeurs pensant les reprendre au retour, mais il n'y eut jamais de retour à Capetown.

Du 20 au 22 juillet nous retournons sur rade, mais très près du port en attente de l'autorisation de départ Capetown – Alexandrie.

Nous partons de Capetown le vendredi 23 juillet 1943, passons devant Port Elizabeth le 25 et East London le 26. Arrivés sur rade de Durban le 27 juillet. Nous avons une place à quai le samedi 31 juillet.

Le 3 et 4 août, je fait un stage P.A.C. (*Qu'est-ce ?*) et Oerlikon au D.E.M.S. Durban.

Le 8 août, nous recevons la visite des marins du LORRAINE, ce même navire qui nous prenait pour cible à Alexandrie un an plus tôt. La réception n'est pas des plus amicales. Alex refuse d'aller rendre visite au Commandant, approuvé par le Général PETCHKOFF.

Le 11 août, nous quittons le quai et mouillons à l'intérieur du port. Nous quittons Durban le vendredi 13 août, ce qui nous porte bonheur car nous arrivons à Aden le lundi 30 août et en repartons le 2 septembre. Nous arrivons à Abu-Sultan le 9 septembre et nous déchargeons tout notre matériel militaire sur chaland jusqu'au 20 septembre. Nous arrivons à Port Saïd le 21 et terminons notre déchargement le 15 octobre.

## **XVIII VOYAGE RETOUR : PORT SAÏD – ALEXANDRIE – LIVERPOOL**

### **XVIII.1 Port Saïd – Alexandrie**

Nous quittons Port Saïd le samedi 16 octobre 1943 et arrivons à Alexandrie le 17 octobre. Le lundi 19, nous commençons à charger des marchandises diverses pour l'Angleterre, du matériel militaire et aussi des balles de coton. Le samedi 23 octobre je rencontre le Médecin Capitaine Pol THIBAUX, chirurgien et sa femme Françoise que j'avais connue à Londres en juin 1940. En juin 1947 à Tamatave, Pol THIBAUX me sauvera probablement la vie en m'opérant d'une appendicite gangrenée à 1 heure du matin alors que l'hôpital était encerclé par les révoltés

## **XVIII.2      Alexandrie – Liverpool**

Nous quittons Alexandrie le dimanche 24 octobre pour Liverpool via le détroit de Gibraltar. Les 7 et 9 novembre, nous sommes survolés par des Focke Wulf Condor et je n'ai noté aucun autre incident jusqu'à l'arrivée à Liverpool le 18 novembre 1943.

C'est au cours de cette escale que je referai l'apprentissage du patin à glace sans beaucoup de succès, mais la fréquentation de la patinoire nous permet de faire des connaissances qui nous valent bien des invitations.

Du 3 au 8 décembre, je prends une permission pour aller à Londres avec Bernard GRESSENT revoir Soho, Berlemont, Sonia, Gina, Chez Yvonne, chez Jacky.

## **XIX LIVERPOOL – GOUROCK – PORT SAÏD – PORT SOUDAN – MOMBASSA – MADAGASCAR**

Au cours de l'escale à Liverpool, le Commandant Alexandre KAPRY débarque. Après plus de deux ans sans aucun congé, nous pensions finir la guerre avec Alex mais il est convoqué à Londres suite à notre échouage et aux plaintes des passagers anglais du voyage Liverpool – Capetown.

Notre nouveau Commandant est Jules POUILLY (F.L. 1.072) qui commandait la permanence F.F.L. de Liverpool. Le 16 décembre nous embarquons Antoine GIAMMARI (F.L. 3.547) comme 2<sup>e</sup> Capitaine et Raymond LE BOUC (F.L. 20.943) comme Intendant Assistant Commissaire. LE BOUC était officier d'administration détaché à la marine à Liverpool. Dans le civil il était administrateur d'un grand domaine en Amérique du Sud. HEMBLENNE est 1<sup>er</sup> Lieutenant. Je suis 2<sup>e</sup> Lieutenant et Amsley PHILIPP 3<sup>e</sup> Lieutenant. Le Chef Mécanicien est Pierre BEUNIER (F.L. 30.123), le 2<sup>e</sup> Mécanicien Jean LE SAUVAGE, les radios TREMAUDAN, GRESSENT et ASHBROOK.

Nous quittons Liverpool le jeudi 23 décembre 1943 et arrivons à Gourock le 24. Le soir l'aumônier de la base vient à bord célébrer la messe de minuit. Cet aumônier s'occupe également des messages radios de la B.B.C. et des lettres expédiées par la Croix-Rouge. Je lui donne un message et deux lettres Croix-Rouge qui arriveront tous à destination. Mon message radio fut reçu et identifié à St-Suliac et à Cancale. Mes lettres pravinrent à St-Servan et chez ma grand mère à Cancale.

Le samedi 25 décembre 1943 nous quittons Gourock en convoi (*Quel numéro ?*). Aucun incident de mer, nous passons Gibraltar le 9 janvier et faisons route sur Port Saïd en suivant la côte algérienne.

Le lundi 10 janvier 1944, jour de pleine lune, nous sommes attaqués par des avions torpilleurs italiens de 18h25 à 21h. Les escorteurs font des rideaux de fumée entre la direction du nord et le convoi et ordonnent aux cargos de mettre en route leurs fumigènes. Au cours de la manœuvre sur le « Ville de Majunga », l'un de nos canoniers (*Qui ?*) est gravement intoxiqué par la fumée. Il mourra à l'hôpital d'Alexandrie deux semaines plus tard. Pendant l'attaque deux navires sont coulés et un troisième paraît très endommagé. Pour nous, aucun avion n'a pu nous approcher de près grâce au feu continu de nos Oerlikon et aussi à notre cerf-volant que nous avions xxxx aussitôt avec son fameux fil de fer que craignaient les avions en piqué.

Le 20 janvier, nous entrons dans le canal de Suez et mouillons la nuit dans le grand lac Amer. Arrivés à Suez le 21. Nous faisons le plein de vivres et débarquons quelques marchandises.

Nous partons de Suez, seuls, le lundi 24 et arrivons à Port Soudan le 27. Nous sommes reçus dans un « Sport's Club » où il y a bibliothèque, piscine et le soir danse. Cet établissement est tenu par deux curés ! Nous quittons Port Soudan le 30 au soir. Arrivés à quai à Aden le vendredi 2 février 1944. Nous sommes accueillis pendant cette escale par M et Mme GREY et M et Mme PLATH qui furent autrefois passagers sur le « Ville de Majunga ». Nous allons sur rade le 8 février et nous partons d'Aden le lundi 14 février. Arrivés à Mombassa le 21. Nous débarquons du matériel divers et en chargeons pour les navires britanniques basés à Diego-Suarez. Nous quittons Mombassa le mardi 29 février.

Le mardi 3 mars 1944 à 6h00 du matin, il est constaté la disparition du Second Mécanicien Jean LE SAUVAGE par 10.33 S et 46.10 E. Malgré des recherches pendant plusieurs heures, nous ne trouvons aucune trace. J'en fus profondément affecté car nous étions ensemble depuis août 1940 et sur le « NEVADA II » nous avons participé aux opérations de Dakar puis Douala, Libreville, Port Gentil.

Douze ans plus tard en 1956, alors que j'étais Commandant du même « Ville de Majunga », j'avais modifié légèrement ma route pour passer par le même point et donner trois coups de sifflet en souvenir de mon camarade F.N.F.L.

Arrivés à Diego-Suarez le samedi 4 mars 1944. Nous allons à quai l'après-midi. Nous avons des difficultés avec les Anglais. Il faut en effet un laissez-passer délivré par les Anglais pour pouvoir aller à terre. Le Commandant POUILLY demande à l'attaché naval français d'envoyer un télégramme au Général de GAULLE à Alger, mais il n'y a pas de communications possibles. Le gouverneur de Madagascar à Tananarive annonce son arrivée pour le lundi et précise que le port militaire de Diego-Suarez est sous commandement britannique en accord avec le gouvernement provisoire d'Alger. Nous allons donc à terre le samedi soir avec des « Leave Pass » qui n'empêchent pas une bagarre le soir entre un officier britannique qui se dit de l'Intelligence Service et François TREMAUDAN qui se dit de « St-Solen ».

Nous avons le plaisir de faire la connaissance du receveur des postes et du directeur du Crédit Lyonnais qui incarnaient les pro de GAULLE du temps où Diego-Suarez était pro-Vichyste (comme d'ailleurs la Réunion et surtout l'Algérie). Nous quittons sans regret Diego-Suarez le vendredi 10 mars et arrivons à Tamatave le dimanche 12 mars. L'accueil est beaucoup plus agréable. Nous sommes bien accueillis à l'hôtel LAGRAVE (hôtel de la Plage) car le fils André (Dédé) LAGRAVE (F.L. 7.459) est parti dès 1942 pour s'engager dans les Forces Françaises Libres. Après la guerre, nous nous reverrons souvent car il fut un membre très actif de l'association des Français Libres (J'ai retrouvé Dédé LAGRAVE est son épouse à Londres le 14 juin 1990 lors des cérémonies du 50<sup>e</sup> anniversaire de la France Libre).

Nous quittons Tamatave le 20 mars après avoir chargé des caisses de conserves de viandes pour Alger. Arrivés à Manakara le 22 mars où nous expérimentons ce qu'est le travail sur rade foraine dans un port isolé par une barrière de récifs de corail, et où sévit presque continuellement une très forte houle atténuée seulement lorsque les grains de pluie sont continus. Nous repartons de Manakara le jeudi 30 mars.

Au cours du séjour à Tamatave, nous avons fêté mon vingt cinquième anniversaire sans penser le moins du monde qu'il m'arriverait d'en fêter encore plusieurs à Madagascar pendant les 30 années suivantes. Mais à cette époque les souhaits que nous formions à long terme étaient seulement d'essayer de ne pas mourir sans avoir revu la France et nos familles. Je ne sais si la priorité était à la France ou à la famille.

Arrivés à Majunga le 4 avril, nous complétons le chargement avec de la sacherie de toutes sortes (café, manioc, vanille, sisal, girofles, poivre, sucre) qui seront les bienvenus à Alger. Nous embarquons également le plein de passagers (des femmes de militaires qui rejoignent leurs maris re-mobilisés en Afrique du Nord, mais aussi des jeunes gens qui partent pour s'engager). Nous quittons Majunga le mardi 11 avril et arrivons à Diego-Suarez le 12. Nous en repartons le 15. Du 6 au 14 avril je suis handicapé par une violente crise de paludisme et je pars en disant adieu à ce pays que je ne connaissais que par la médaille de Madagascar gagnée par mon grand père entre 1883 et 1886.

J'aurais sûrement bien ri à l'époque si on m'avait dit que de 1946 à 1974 je passerais plus de temps à Madagascar que dans les ports français.

## **XX MADAGASCAR – ADEN – SUEZ – ALGER – GIBRALTAR – ANGLETERRE**

Ayant quitté Diego-Suarez le samedi 15 avril 1944, nous arrivons à Aden le 24 et en repartons le 25. Les passagers embarqués à Madagascar sont très agréables et ils semblent être heureux de connaître des Français Libres de la première heure. On leur avait tellement dit que c'étaient tous des aventuriers et des communistes qu'ils paraissent au début surpris de voir des gens n'ayant jamais de discussions politiques et dont le seul souci était d'essayer de déjouer les sous-marins et les avions ennemis pour envoyer leur chargement à bon port.

Nous arrivons à Port Saïd le dimanche 1<sup>er</sup> mai et nous pouvons aller à terre sans restrictions (du temps où la flotte de Vichy était à Alexandrie, il nous fallait rentrer pour 20h). Nous partons de Port Saïd le 4 mai et nous arrivons à Alger le samedi 13 mai. Nous débarquons les passagers le lundi 15 mai.

A Alger, nous ne sommes pas très bien reçus quand on exhibe nos Croix de Lorraine. On ne nous sert pas sans tickets dans les restaurants et on refuse de nous donner des tickets à l'amirauté car nous sommes nourris à bord. Et pourtant nous arrivons avec un plein chargement de vivres et nous aurions bien voulu nous retrouver en terre française après quatre ans de territoires britanniques. Un seul restaurant nous accueille à bras ouverts « Le Coq Hardi » dont le patron a eu des ennuis pour avoir affiché ses sentiments pro-gaullistes. Il nous explique que les pieds noirs se sont très bien trouvés de ne plus être en guerre (en majorité car il y eut des exceptions). Les seuls vrais manifestants lors du passage de BERSEGLIARI (?????) italiens furent les petits arabes qui pour singer ces soldats italiens se promenaient avec des plumes de poulets enfoncées dans le derrière.

Le Commandant POUILLY qui était avant guerre pilote de Sète invite à bord l'Administrateur Général STEPHAN et son adjoint BARBIER qui fut après guerre directeur de Normandie – mer du Nord. Nous faisons aussi la connaissance d'un Commandant attaché à la maison Worms qui cherche s'il n'y a personne de sa connaissance à bord. Nous l'invitons à venir à bord, mais il refuse avec un sourire assez crispé. Nous saurons par un pilote qu'il s'agit du Commandant JACOB, de la compagnie Havraise Péninsulaire, qui commandait le « Ville de Majunga » lorsque celui-ci fut intercepté entre la France et Madagascar en 1941. En 1946 il sera mon Capitaine d'armement à la N.C.H.P. (*Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire*).

Nous terminons le déchargement le 22 mai mais nous apprenons que nous devons rester à Alger pour attendre des ordres. Nous pensons tous à un nouveau voyage à Madagascar où nous avons vu tant de marchandises en attente de navires.

Le 2 juin, le bruit court que nous sommes requis pour un débarquement en Italie ou en France. Comme par hasard, on nous dit ça bien haut et on laisse même entendre discrètement aux officiers qu'il serait bon d'en parler un peu partout dans les cafés.

Pendant le week-end des 3 et 4 juin, de nombreux militaires font le va-et-vient entre l'amirauté et le navire. Le dimanche 4 juin le Commandant fait mâter les mâts de charge et ouvrir les cales. Des militaires avec armes et bagages montent à bord et en redescendent discrètement dans des vedettes côté du large. Le 4 juin à 22 heures, nous sortons du port cap au nord pendant toute la nuit. Le 5 au soir, nous revenons sur Alger et nous rentrons le 6 juin après-midi pour y apprendre le débarquement en Normandie.

Le 15 juin nous partons sur rade d'Alger. Le vendredi 16, le même cirque que dix jours plus tôt recommence et des chalands arrivent le long du bord avec des militaires qui repartent la nuit sauf quelques uns qui se promènent sur le pont.

Le 17 juin à midi, nous appareillons d'Alger avec les cales ouvertes et des tauds sur les cales pour protéger de la pluie éventuelle. Une dizaine d'officiers sont logés en cabines mais se promènent sur les ponts jusqu'à la fin de l'appareillage. Nous partons encore cap au nord avec deux escorteurs. Le soir les escorteurs nous quittent et à la nuit nous changeons de route et faisons route sur Gibraltar où nous arrivons le lundi 19 juin à 22 heures. Nous apprendrons plus tard qu'il fallait laisser croire qu'un débarquement simultané avec celui de Normandie se préparait dans le sud de la France et que dans d'autres ports des navires comme le « Ville de Majunga » avaient simulé des embarquements de troupes et des départs vers la France.

Sur rade de Gibraltar nous dormons peu avec les grenadages. Peu de temps auparavant, des hommes grenouilles italiens, partis d'Espagne, sont venus poser des mines ventouses sur les coques des navires au mouillage, détruisant deux navires dont un pétrolier. C'est pourquoi pendant la nuit, des vedettes anglaises lancent de grenades de petit calibre, au hasard, en rade de Gibraltar et jusqu'à la limite des eaux espagnoles.

Les 24 et 25 juin, nous allons au quai à charbon et nous revenons sur rade. Les 26 et 27 juin, je fais pour le D.E.M.S. un stage de tir antiaérien sur la colline des singes. Avec beaucoup de pot, je défalque la manche à air de l'avion cible et je suis invité le soir par les instructeurs à une soirée au club des sous-officiers de la base et je m'y rends avec GRESSSENT et deux passagères dont la fille d'un Amiral Anglais embarquée à Alexandrie et qui fit involontairement un long séjour sur le « Ville de Majunga » en raison de la coïncidence du débarquement.

Nous retournons à quai le 28 juin et embarquons du matériel militaire pour l'Angleterre. Nous retournons sur rade le 8 juillet.

Le lundi 10 juillet, nous embarquons le plus de passagers et quittons Gibraltar à 20 heures, la route étant libre pour ne plus gêner les navires effectuant les opérations de Normandie. Etant en convoi nous arrivons dans le Loch Ewe le 21 juillet. Nous en repartons le 22. Arrivés à Methyl le 24 et repartis le même soir. Nous arrivons à Newcastle le 25 juillet. Nous allons à quai à North Shield le 28 juillet et nous terminons le voyage le 31 juillet 1944.

## **XXI NORTH SHIELD. DROLE DE SITUATION**

Début août, une commission composée d'officiers russes et anglais vient à bord pour examiner les cales du navire et tous les appareils de chargement. Il est question d'un chargement pour la Russie, pour une rade où nous aurions à débarquer le chargement par les moyens du bord. C'est l'habitude de ce navire puisqu'il a été fait pour Madagascar où (sauf Tamatave et un peu Diego-Suarez) toutes les opérations commerciales se font sur des rades.

Nous sommes bien heureux car finir la guerre par un voyage en Russie nous paraît formidable, surtout en été, et dans ces conditions moins dangereuses qu'en 1942 ou 1943 (encore que... ! il y eut des pertes en 1944).

Tout semblait prêt pour le chargement, j'allais même sur un escorteur russe avec le Commandant POUILLY pour recevoir, traduit en Anglais, un petit code des signaux conventionnels par pavillons ou morse, en usage lors des convois mixte vers la Russie. Vers le 20 août, un Staff Officer vint chercher des plans du navire pour préparer le chargement. Le « Ville de Majunga » étant sister ship du « Ville de Tamatave » puisque tous les plans usuels et surtout ceux des cales et mâts de charge portaient les noms des deux navires. Deux jours plus tard, le voyage était annulé car dans les archives de l'amirauté anglaise, la disparition du « Ville de Tamatave » était considérée comme naufrage dû à l'inaptitude du navire dans les mers de l'Atlantique, les Anglais étant sûrs qu'il n'y avait pas de sous-marin dans les parages lors de cette disparition en janvier 1943. Et voilà pourquoi, le « Ville de Majunga » ne partit pas en Russie mais fut envoyé vers l'Amérique exactement à l'endroit où le « Ville de Tamatave » xxxx xxxx (illisible).

## **XXII NEWCASTLE – U.S.A. – LONDRES**

Fin août, le Commandant POUILLY s'en va et est remplacé par Albert LITZELMANN (F.L. 13.764). Tout de suite celui-ci laisse entendre qu'il considère que la manière dont nous avons navigué de 1940 à 1944 comme révolue, et qu'il est décidé à mettre dans le droit chemin tous les semi-aventuriers dont la France n'a plus besoin. GIAMMARI ne lui plaît pas et il demande son remplacement. Il est remplacé par André BOUCHET un homme très aimable. Vu les réflexions que lui fait LITZELMANN sur la place d'un Belge à bord d'un bateau français, HEMBLENNE s'en va lui-même et débarque le 2 septembre. Il est remplacé par le Capitaine au Long Cours Roland BRUNET de Dunkerque. Le 4 septembre, j'ai rendez-vous avec HEMBLENNE et avec TREMAUDAN et Bernard GRESANT, nous nous disons au revoir, mais peut-être adieu, après 2 ans et 10 mois de navigation ininterrompue ensemble (je ne devais revoir Robert HEMBLENNE qu'en octobre 1988, 45 ans après, lors de l'inauguration du monument de Paimpol à la gloire de la Marine Marchande Française Libre).

On embarque un Lieutenant à la place de PHILIPP, Guy RAMADE qui vient de passer l'examen de L.L.C. (*Lieutenant au Long Cours*) à Alger. Je deviens 3<sup>e</sup> Lieutenant, mon brevet de 1<sup>er</sup> Lieutenant britannique n'ayant aucune valeur aux yeux de LITZELMANN qui me fait d'ailleurs comprendre qu'il ne me garde que parce qu'il ne peut faire autrement. J'aimerais bien débarquer pour aller en France mais St-Malo est encore occupée et je préfère continuer à naviguer. Nous apprendrons par la suite qu'en 1940-41 alors qu'en Indochine il commandait un « CAP » (*Qu'est-ce ?*) des Chargeurs Réunis, il avait fait mettre en prison des matelots qui voulaient rejoindre la France Libre. Et pourtant ce type a son nom dans l'annuaire A.F.L. (*mais il n'a pas son nom dans le 3<sup>e</sup> Tome de l'histoire des F.N.F.L. des Amiraux CHALINE et SANTARELLI*).

Nous quittons Newcastle le mardi 5 septembre. Arrivée à Loch Ewe le 7 octobre en attente de convoi. Nous quittons Loch Ewe le samedi 16 septembre et arrivons à Philadelphie le 6 octobre. Pendant l'escale, nous sommes les invités de l'association « France Forever ». Après un chargement de matériel militaire, nous quittons Philadelphie le jeudi 19 octobre et mouillons dans la rivière Delaware. Le samedi 21, appareillage et arrivée le soir à New-York.

Après avoir complété le chargement, nous quittons New-York le mercredi 25 octobre. Des sous-marins étant signalés nous faisons une route très nord. LITZELMANN trouve que la machine fait un bruit irrégulier et quitte le convoi pour relâcher à Terre-Neuve. Nous entrons à St-John le 1<sup>er</sup> novembre. LITZELMANN trouve tous les prétextes pour effectuer des réparations. Il va même jusqu'à remplacer l'estrade des Oerlikons pour la remplacer par des caillebotis vernis. Il fait plein de travaux inutiles et nous saurons par la suite qu'il a touché beaucoup de dessous de table. Nous restons à Terre-Neuve jusqu'au 20 novembre et arrivons à Loch Ewe le 5 décembre. Pendant la traversée LITZELMANN n'arrête pas de traiter les officiers d'incompétents. Alors que nous étions survolés par un Focke-Wulf et que, conformément aux instructions j'avais demandé aux A.M.B.C. (*Qu'est-ce ?*) de venir à leurs postes de combat avec leur casque et leur brassière, il m'accuse de semer la panique en faisant peur à l'équipage. Nous quittons Loch Ewe le 8 décembre et arrivons à Methyl le 10 décembre au soir. Nous en repartons le 11 et le soir subissons une attaque de E Boats. Ces vedettes lance-torpilles s'amarrèrent sur les bouées des chenaux si bien que les radars dont étaient munis depuis peu les escorteurs ne pouvaient les détecter. Ces engins avaient ensuite beau jeu de sélectionner les navires dans les convois et de les torpiller à bout portant. Cette côte Est était aussi très dangereuse en raison des mines magnétiques et acoustiques.

Le 12 décembre au soir nous mouillons dans la rivière Humber car les parages sont trop dangereux de nuit. Nous en repartons le 13 et mouillons le 14 dans l'entrée de la Tamise. Arrivons à Londres le samedi 16 décembre 1944 et nous avons la joie de recevoir nos premières lettres de France.

LITZELMANN a fait un rapport tellement dur sur la valeur des officiers qu'un délégué des F.N.F.L. (*Qui ?*) vient à bord faire une enquête. Nous lui expliquons la haine du Commandant pour les Gaullistes de la première heure mais il semble assez désarmé pour nous donner raison. C'est alors que nous trouvons la faille. Nous avons remarqué que certains soirs LITZELMANN avait l'air très euphorique et nous signalons à la douane britannique et à l'officier des services de renseignements que nous pensons que le Commandant fait du trafic de drogues. Au cours d'une fouille de routine douanière, ils trouvent dans la cabine du Commandant des seringues mais pas de drogue. Par contre ils découvrent une bonne quantité de billets de 50 Livres que LITZELMANN avait dû toucher à St-John. A l'époque de « Cicéron », il était formellement interdit de ramener des billets de 50 Livres en Angleterre en raison des faux qui avaient été mis en circulation par les Allemands. De plus il avait plus de 500 Livres et avait dû en déclarer une dizaine. Nous eûmes donc le plaisir de voir notre Pacha débarquer entre des policiers et sans que le bureau F.F.L. ne fasse rien pour le défendre.

Des officiers venus de France sont prêts à prendre la relève et la vieille équipe débarque le 22 décembre, 3 ans et 2 mois de bord. Nous logeons dans des lieux divers de Londres en attendant un rapatriement qui doit avoir lieu début janvier. Nous sommes pressés de quitter Londres car c'est l'époque des V2, ces projectiles qu'on n'entend pas arriver.

Le rapatriement est retardé en raison de la contre-attaque allemande dans les Ardennes et tous les navires sont mobilisés pour les renforts. De plus en raison des lignes de chemin de fer détruites, il nous faudra effectuer le trajet Calais – Lille et Lille – Paris en traînant nos bagages aux endroits où les lignes sont coupées.

Nous quittons Londres le dimanche 28 janvier 1945 à 7h18 et arrivons le soir à Douvres. Nous embarquons le lundi 29 à 13h49 et appareillons à 14h12. A 14h30, nous apercevons les côtes de France. Nous arrivons à Calais à 16 heures et nous y logeons le soir. Nous quittons Calais le mardi 30 janvier 1945 à 16 heures, nous arrivons à Lille à 20h30 et dormons à l'hôtel du « Grand Cheval Blanc ». Nous quittons Lille le mercredi 31 janvier à 17 heures et arrivons à Paris le 1<sup>er</sup> février à 5h30. Nous retrouvons Alex qui est chef de convoi vers la Bretagne. Nous quittons Paris ce même 1<sup>er</sup> février à 20h15. Arrivés à Rennes le vendredi 2 février à 4h00. On nous autorise à embarquer dans un train de marchandises qui part de Rennes à 7 heures à la gare T.I.V. (*Qu'est-ce ?*).

Nous arrivons par le petit train de St-Servan le vendredi 2 février à 12h15 sans avoir pu informer nos familles. J'arrive à proximité de ma maison vers 12h45. Elle est à moitié démolie et je vois sortir mon père qui partait travailler au déblaiement des quartiers bombardés.

Il est suffoqué de me voir. Comme le 18 juin 1940 lorsqu'il m'avait conduit en xxx à Dinard, il m'avait simplement dit : « Ne te laisse pas rattraper par les Boches ! », je lui dis simplement : « Me voilà : Mission accomplie ».

N'ayant pris aucun congé depuis longtemps, les F.N.F.L. nous donnaient deux jours de congés par mois d'embarquement en opérations plus 1 jour supplémentaire par mois de présence ce que me faisait presque 5 mois de congés si bien que je n'eus pas à ré-embarquer avant la fin de la guerre le 8 mai 1945.

En quittant Londres, je pensais avoir dit adieu au « Ville de Majunga » et pourtant ! Après avoir passé un an au cours de Paimpol, ce fut le premier navire pour lequel la commission tripartite me désigna comme Lieutenant en septembre 1946. Le 1<sup>er</sup> août 1950 alors que j'avais passé l'examen de Capitaine au Long Cours, ce fut mon premier embarquement comme Second Capitaine et en 1956 ce fut le premier navire que me confia la Havraise Péninsulaire comme Commandant Titulaire.

QUE SONT MES AMIS DEVENUS ?  
Rutebeuf