

LES MEMOIRES DE Joseph TIRILLY

I- Ma jeunesse

Je suis né le 13 août 1917 au Guilvinec – Finistère, route de Penmarch.

Mon père marin pêcheur, ma mère ouvrière d'usine, nous étions sept enfants dont cinq garçons et deux filles (trois sont décédés dans leur jeune âge avec la diarrhée verte). Mon grand-père Tirilly m'appelait « Fri-Ruz »= nez rouge car quand il faisait froid mon nez était rouge.

Dans mon jeune âge, j'habitais au bord de la côte, souvent j'allais jouer à la côte surtout pêcher les gobis avec une ligne et une épingle recourbée.

Quand j'avais 5-6 ans avant d'entrer à l'école des garçons, je gardais les enfants de madame Le Lay (institutrice de l'école des filles), la femme de l'instituteur de l'école des garçons (Ecole Sainte Anne). Les enfants avaient environ 1 an. J'allais aussi chercher le lait et j'étais nourri.

L'été de mes 6 ans, je suis parti avec les copains (avec mon cousin Louis Tirilly – Evêque) à la plage et je me suis endormi sur le sable fin. Quand les copains ont voulu partir, ils m'ont trouvé en syncope, alors ils m'ont mis sur leur dos et m'ont envoyé à la maison. Ma mère a aussitôt appelé un docteur qui a diagnostiqué une insolation. Je suis resté trois mois au lit et autant en convalescence et j'ai dû reprendre l'école qu'à l'âge de 7 ans.

A 13 ans ½ (1931) après mon certificat d'études, je suis parti faire la pêche à la sardine comme mousse sur un cotier en bois de 12 mètres qui s'appelait « Albertine ». La saison durait environ de quatre à cinq mois (de juin à octobre). Nous vendions notre pêche soit à Douarnenez, Audierne, Concarneau ou Le Guilvinec. La saison avait été assez bonne et ma mère était très contente de son garçon.

En 1932, je refais la saison sur un bateau de Lesconil identique à l' « Albertine », il s'appelle le « Moënard ». Vers mi-août on revenait de la pêche en Baie d'Audierne pour vendre notre pêche au Guilvinec. Un jour à environ deux milles du phare d'Eckmül, on a commencé à avoir des ennuis avec le moteur (il a pris feu) et en l'espace de quelques secondes le bateau était en feu. Rapidement tout l'équipage embarque dans l'annexe qu'on avait amarré derrière le bateau. La mer était calme mais très houleuse à cet endroit, il y avait du courant qui nous ramenait vers la côte et donc vers les rochers.

Heureusement à l'horizon un autre bateau avait vu notre navire en feu et se dirigeait vers nous. Après 10 minutes, il nous a pris à son bord et nous a emmené au port de Kéridy (Penmarch). J'avais perdu tous mes vêtements de rechange dans l'incendie. Malgré tout j'étais bien content d'être de retour sur la terre ferme, sain et sauf.

1933 - Cet incident m'avait refroidi pour la pêche, alors à l'âge de 15 ½ ans, je m'engage dans la marine pour l'école des mousses à Brest. Je pars le 3 avril 1933 pour Brest. J'embarque sur l'Armorique un trois mats en bois qui servait de bateau école de la marine nationale, j'ai fait neuf mois à bord. Etant trop jeune pour suivre une école de spécialité, je suis transféré sur le cuirassé

Montcalm à la Compagnie Hacher en attendant d'avoir 16 ans pour suivre une école de spécialité. J'y suis resté 3 mois en plus.

1934 - A 16 ans, j'embarque sur le cuirassé Geydon pour suivre le cours de gabier pendant 6 mois. Au bout de 6 mois, je sors du cours avec le grade de matelot gabier. Je fais 3 mois de plus pour le cours de voilier et fin décembre 1934, je suis breveté voilier. Dans le cours de voilier, on faisait un cours théorique le matin à bord et l'après midi, on faisait le cours pratique à l'arsenal de Brest. Après le cours de voilier, j'ai eu une permission de 15 jours bien mérité.

Vers le 2 janvier 1935, je devais rejoindre le 5ème dépôt pour avoir une affectation sur un bâtiment. Pendant une quinzaine de jours j'ai monté la garde le soir au 5^{ème} Dépôt de Toulon. Puis je suis désigné pour le croiseur « Colbert » comme matelot-gabier. Après quelques mois à faire des exercices d'escadre en mer, on va à Lorient en D.A. c'est-à-dire en révision complète des machines. La vie était très monotone pour moi, alors le soir j'allais dormir dans une caserne de pompiers et tous les 2 jours j'allais le soir faire la ronde à l'arsenal avec un pompier titulaire. Après avoir fait la connaissance d'un camarade du Guilvinec, qui était quartier-maître à bord du contre-torpilleur « Le Bison », j'ai demandé à permuter avec un collègue matelot gabier pour aller sur « Le Bison ». Par la suite j'ai embarqué sur « Le Bison ».

En juin 1936, après 6 mois d'embarquement sur le « Bison », j'étais en train de gratter la rouille sur la coque, quand j'ai reçu un brin de rouille dans l'œil. Le lendemain mon œil est devenu tout rouge. Après quelques jours à l'infirmerie, le docteur m'envoie en consultation à l'hôpital de Brest en service ophtalmologique. Puis on m'hospitalise, je suis resté 2 mois à l'hôpital. Je sors de l'hôpital vers le mois d'août avec une perte d'acuité visuelle de l'œil gauche.

Je suis transféré au 2^{ème} Dépôt et là j'apprends que je suis déclaré inapte à gabier. Donc il faut que je change de spécialité, on me propose la spécialité d'infirmier. Du dépôt de Brest on me transfère au 1^{er} Dépôt de Cherbourg, où je reste un mois environ à l'hôpital maritime. Puis au mois d'avril 1937 je termine mon cours, qui avait duré 6 mois et je reste comme infirmier à l'hôpital de Cherbourg environ 1 an. Ensuite je suis désigné comme quartier maître infirmier à la D.C.A. de Cherbourg et là je reste en service jusqu'à ma démobilisation en mars 1939 après avoir fait 5 ans de service.

En mars 1939, je suis démobilisé et je rentre chez moi au Guilvinec. Après 1 mois à la maison, je décide d'aller au commerce donc je pars sur Bordeaux où j'espère trouver un embarquement comme matelot de Pont. Arrivé à Bordeaux la première chose à faire : trouver une chambre et ensuite un embarquement. Je trouve une chambre chez une dame âgée dans la rue Delord en face des quais (Quai Bacalan – Quai N°11 ?) au port autonome. Au bout de quinze jours, je change de pension. Je vais au foyer des marins de commerce où j'ai une chambre, je suis assez bien nourrit et c'est pas trop cher.

En juin 1939, après un mois de recherche je trouve un embarquement comme matelot sur le cargo mixte « Le Cap St Jacques » de la compagnie des chargeurs réunis*, qui était en partance pour l'Indochine avec des passagers et du fret. On fait escale à Marseille, après à Port Saïd (Egypte) à l'embouchure du canal de Suez. A Port Saïd, on attend deux jours pour passer le canal. Puis on arrive à Suez, après avoir traverser le canal on rentre dans la mer rouge. Ensuite escale à Djibouti, on arrive à Diego Suarez (ancien nom de Antseranana à Madagascar) une base militaire française, on fait escale à Tamatave (ancien nom de Toamasina à Madagascar), on fait route sur les indes, on fait escale à Pondichéry (Inde) après à Colombo (Sri Lanka, anciennement Ile de Ceylan) ensuite le détroit de Malacca.

Ensuite c'est Singapour (Malaisie), après c'est Saïgon (Vietnam) où l'on embarque les passagers et du fret on reste 3 ou 4 jours le temps de se dégourdir les jambes et on repart vers la Baie d'Along et à l'endroit où un sous-marin français a été perdu corps et biens vers 1934, on jette une gerbe de fleurs et on fait une minute de silence, on arrive à Tourane (ancien nom de Da Nang au Vietnam), on reste ½ journée et l'on fait route sur Haiphong (Vietnam anciennement le Tonkin).

Après 2 jours d'escale on repart vers Saïgon (Vietnam), de là on embarque des passagers et surtout des militaires et du fret. Après 3 jours d'escale on repart sur Singapour. On fait 3 jours d'escale et

on repart pour Colombo (Sri Lanka). 1 jour à Colombo et on fait route sur Madagascar (Tamatave), on prend des passagers et du fret puis Diego Suarez, on reste quelques jours. Le canal de Suez étant fermé au trafic pour cause guerre imminente, et il fallait donc impérativement passer par le cap de Bonne Espérance pour rejoindre Dakar (Sénégal), on a mis 1 mois sans se ravitailler.

Après 3 ou 4 jours à Dakar, puis on fait route sur Casablanca (Maroc) après à Tanger (Maroc) pour 1 jour et de là la guerre est déclarée. Septembre 1939, on est mobilisé à bord, la veille et le commandement étaient doublés et un veilleur en nid de pie dans la journée dans une cage tout en haut du mat de misaine. Pour rejoindre Nantes, on met environ huit jours et je tombe malade des yeux donc je suis exempté de travaux. Après 3 ou 4 jours à Nantes on fait route sur Bordeaux. Là bas je suis hospitalisé dans une clinique de la compagnie pour les yeux. Je reste 15 jours à la clinique.

Après quelques jours de convalescence chez moi avec ma famille, je fais route pour le 2^{ème} dépôt de Brest en vue de ma mobilisation. Au mois d'octobre, j'arrive au 2^{ème} dépôt pour y être mobilisé, j'y reste 4 jours puis on me renvoie à l'hôpital maritime de Brest pour avoir une affectation. Je reste 1 mois à l'hôpital maritime faire des corvées, ensuite je suis affecté à l'ambulance de Laninon soigné les ouvriers qui travaille sur le « Richelieu » et les ouvriers des constructions navales. L'ambulance de Laninon c'est une ambulance provisoire construite en bois qui était près de la base sous-marine de Brest.

II – Pendant la seconde guerre mondiale

1940 – C'était avant de m'engager dans les FFL. Lors d'une alerte au bombardement à Brest, j'ai vu la débandade des gens qui couraient vers les abris. A cette époque, je m'occupais d'un souterrain à l'arsenal, c'est-à-dire l'organisation de l'abri (il y avait de la nourriture et de tout). Ce souterrain à l'arsenal était pour les ouvriers et leurs familles (plus de 1000 personnes). Le souterrain était humide. « C'était la débâcle et normalement il y avait un médecin, un infirmier et d'autres membres du personnel pour aider les gens, mais le médecin était parti (à Paris ?) donc je me suis retrouvé seul en tant que personnel médical pour m'occuper des gens.

Pourquoi t'es-tu engagé volontairement ?

J'ai été mobilisé en 1939 comme beaucoup de mon âge.

En 1940, j'ai quitté la France, je me trouvais à Brest comme militaire.

Je suis arrivé à Marseille où j'ai embarqué sur un bateau de commerce comme infirmier ; j'étais infirmier déjà dans la marine nationale. Sur le bateau où je me trouvais à Marseille, je voyais un tas de wagons remplis d'oranges, légumes, bananes qui provenaient d'Afrique du nord ou d'Afrique, alors j'avais mal au cœur car la destination sur les wagons c'était marqué « Deutschland » : Berlin, Düsseldorf et compagnie. Tout cela partait pour nourrir tous les petits allemands et je me disais les petits français n'auront rien.

Comme j'étais patriote et que j'aimais mon pays, je me suis dit il faut que je m'en aille pour me battre pour mettre dehors les allemands qui nous font honte et qui foulaient le sol de mon pays.

De Marseille, j'ai pris un cargo mixte* « Le Cap Padaran » vers l'Indochine. Appareillé de Marseille en juin 1940 pour ravitailler et envoyer des passagers et des militaires en Indochine.

J'ai embarqué pour l'Afrique du Nord sur un bateau (Grand Quevilly : ancien cargo de commerce) où j'ai rencontré une jeune fille avec son bébé, je l'ai consolé car elle pleurait. Je l'ai serré contre moi et elle ne pleurait plus (Son mari était quartier maître sur le « Richelieu » - Enfant une fille ?). Deux allemands nous surveillaient (un semblait méchant).

De retour à Bordeaux j'embarque sur le Massilia.

Route sur Casablanca.

Pendant l'escale à Casablanca, j'ai été hospitalisé pour une angine. A ma sortie de l'hôpital, j'ai été pris en charge (nourrit et logé) par madame Garro, j'avais connu son mari quand j'étais sur « le Massilia » comme infirmier. Son mari travaillait comme docker au port, il avait été tué dans l'explosion des mines du croiseur de mines « Le Pluton ». Escale à Dakar où nous avons pris des militaires (bataillon de légionnaires pour l'Indochine). Escale à Madagascar, à Colombo (Sri Lanka), à Singapour. Là on a attendu quelques jours. Puis on a appareillé de Singapour et deux jours après, le commandant reçoit un télégramme qui indiquait que les Japonais commençait à occuper l'Indochine.

Nous avons fait demi-tour pour revenir vers la France, nous avons fait escale à Madagascar. Nous avons attendu les bateaux qui venaient d'Indochine fuyant les Japonais avec des militaires, des passagers et des civils. Nous avons formé un convoi pour se diriger vers la France.

Avant le Cap de Bonne Espérance et après avoir quitté l'île de Madagascar, nous avons été arraisonnés par des bateaux de guerre anglais. On était à peu près à mi-chemin entre Madagascar et le cap de bonne espérance en plein océan indien, ils nous ont fait stopper, il y avait un croiseur, un croiseur auxiliaire, plusieurs destroyers et un cuirassé. Je suis monter sur le pont comme tout le monde pour voir ce qui se passait et là j'ai vu un gros cargo d'où on voyait le feu sortir de la cheminée et à un moment donné on a vu une flamme.

De ce bateau on a vu les gens descendre l'échelle pour aller dans les canots. Ils étaient environ 15 personnes, ils commençait à ramer pour arriver vers nous, mais aussitôt le croiseur leur à barrer la route et leur à fait entendre par porte voie qu'ils fallaient qu'ils remontent dans leur bateau et qu'ils éteignent le feu. Mais ceux-ci à la première somation n'ont pas obéit, alors les Anglais ont commencé à tirer devant le canot en leur disant : « c'est la dernière somation ».

Donc ils sont remonté à bord et ont commencé à éteindre le feu. A ce moment là quelques officiers du cargo qui étaient vichyssois(pour le gouvernement de Vichy) ont réussi à saborder notre bateau. L'équipage a fait une sorte de mutinerie contre ces officiers et les autres ont demandé aux anglais de les laisser tranquilles. Les Anglais ont dit : « on vous veut pas de mal, on voulait seulement arrêter le cargo en feu car son chargement, provenant d'Indochine, contenait des armes, des munitions, de cuivre, de nickel et toutes sortes de matériels qui devait être livré aux allemands à Marseille.

Ce cargo a été pris en remorque par les Anglais et ils nous ont dit : « Au revoir et rejoignez votre base ». Comme nos machines avaient été sabordées, on ne pouvait aller nulle part alors ils nous ont dit : « Qu'est-ce qu'on va faire de vous ». Comme le port le plus

proche était Port Elisabeth en Afrique du Sud, le croiseur anglais, a remorqué notre bateau. Nous étions trois bateaux dont le notre en remorque, les deux autres derrière nous pour aller à Port Elisabeth. Les quatre autres bateaux du convoi sont allés vers East London en Afrique du Sud toujours.

A Port Elisabeth, nous avons été logés dans un grand bâtiment spacieux 15 jours, c'était monotone, cela ne me plaisait pas et je voulais à tout prix rejoindre De Gaulle et là j'ai été dans un bureau d'engagement pour signer mon engagement et pour aller chez De Gaulle. On m'a envoyé dans un dépôt pour les anglais pour nous habiller en anglais, ensuite on nous a envoyé à Captown - grand port de commerce et de guerre au Cap de Bonne Espérance- de là on a embarqué sur le paquebot Santa Maria qui allait appareiller pour l'Angleterre. On était 20 marins avec un chef de détachement et un officier marinier assez sévère. En ce moment là, j'étais quartier maître, le voyage s'est bien passé mais à un moment donné, on nous a signalé un sous-marin allemand à nos trousses.

Au bout de 3 semaines, on est arrivé à Liverpool. Lors de ma première nuit à Liverpool, il y eu un grand bombardement mais on a eu quand même du vin à boire, on a bien mangé et on a été bien reçu. De là, on s'est fait encadré par les anglais qui nous ont envoyé à Londres. Là on était logé dans un hôtel spécial pour ceux qui rejoignaient De Gaulle. Plus de vin que de thé cette fois et peu de pain, on était obligé d'en redemander car ils étaient chiches avec le pain. Nous n'étions pas habitués, on avait l'habitude de manger du pain et du vin mais comme ils étaient gentils avec nous, on ne pouvait rien dire. Ils étaient formidables.

Je suis resté quelques jours là, j'ai été à la croix rouge anglaise. Avant on avait été interrogé par des inspecteurs sûrement pour savoir si on était vraiment des français. Ils m'ont demandé où j'avais été mobilisé en France, j'ai dit à Brest alors ils m'ont fait dessiner un plan de Brest. J'ai réussi alors ils m'ont dit : « très bien maintenant vous êtes français libre ».

(Engagement dans les Forces Françaises Libres le 26/02/1942)

Donc à la croix rouge, on m'a donné des vêtements chauds parce qu'ils savaient sûrement que j'allais sur une corvette. Puis ils m'ont demandé si je voulais donner des nouvelles à mes parents- cela faisait 2 ans que je ne leur avais pas donné de nouvelles- j'ai dit : « je veux bien à condition que les allemands ne soient pas au courant ». On m'a répondu : « ne craignez rien Monsieur nous faisons ça en secret, ça passe par le Portugal et vos parents sont prévenus, ils ne courent aucun danger ». Le message disait que j'étais en Angleterre.

Comme j'étais infirmier, que j'avais fait 5 ans dans la marine et que j'étais pas un novice, on m'a envoyé en Ecosse et mes camarades sont restés à l'hôtel à Londres. Les FNFL manquaient de personnel spécialiste, j'ai été seul avec un homme pour traverser Londres et prendre le train pour l'Ecosse. Arrivé à Greenock, j'étais perdu alors un anglais m'a pris mon sac, m'a dit « come on » et j'ai compris qu'il fallait le suivre. Mon sac dans la camionnette, je suis arrivé dans une base anglaise, on m'a interrogé et envoyé dans une base française.

On m'attendait car on devait appareiller le soir même sur une corvette sous-marine qui faisait des convois entre l'Irlande, l'Islande et Terre-Neuve. Embarqué, j'étais perdu. Le lendemain au soir, on est parti pour l'Irlande et en face de Londonderry on a passé 2 jours à attendre le départ, on était un petit convoi. On devait aller en Irlande prendre le plus gros du

convoi, ensuite on est parti en Islande à Reykjavik, on essayait une grosse tempête la nuit (force 10), on était obligé d'appareiller. Beaucoup de bateaux américains s'étaient échoués.

Puis on a formé le gros du convoi 65-68 bateaux marchands avec 2 destroyers (1 anglais : l'Harvester coulé par la suite et 1 polonais : le Burkas). Le convoi était long de 5 km environ et de toutes les nationalités : grecs, belges, hollandais, danois, norvégiens, français. Celui-là c'était un convoi lent car il y a des convois lents et des rapides – il y avait un code pour chacun les lents ONS et les rapides ON.

Les convois lents allaient à 6 –7 nœuds, c'est-à-dire pas vite. Nous, pour faire le trajet Irlande, Islande jusqu'à Terre-Neuve, on mettait 17 jours de mer. On dormait tout habillé avec des bottes et des grosses chaussettes qui venaient jusqu'aux genoux. On avait une bouée de sauvetage ronde avec une lampe (de la grosseur d'un cigare environ), qui pendait et qui s'allumait au contact de l'eau d'une lumière bleue pour ne pas se faire repérer par les allemands si on était torpillé ou si on tombait à l'eau.

On dormait avec tout ça pendant 17 jours de mer, mais la bouée n'était pas gonflée en entier juste à moitié et si on tombait à la mer, on avait aussi un couteau sur le côté. Surtout si on était torpillé, qu'on était à l'eau et que l'on recevait des grenades, il fallait rester sur le dos toujours (faire la planche, le mort).

La **corvette** « **ACONIT** » comprenait 65-70 hommes d'équipage : un commandant, 4 officiers-jeunes aspirants, qui sortaient de l'école navale anglaise que les français libres avaient fait. On avait aussi des anglais à bord : un officier chargé du service secret, 2 timoniers, 1 radariste (qui utilise un radar pour voir les objets en surface), un ASDIC.

- Radar : appareil électro-magnétique de détection d'objet en surface. Petite tour cylindrique sur la façade.
- ASDIC : Ecoute sous-marine. On écoutait les sons dans l'eau, cela faisait un écho.
- Corvette : Escorteuse trapue de 62.7 m de longueur, 10 m de largeur et 5 m environ de tirant d'eau. Munie d'un canon de 100 mm à l'avant. On peut tirer des obus explosifs perforants - fusants ou éclairants – à une cadence de 6 coups/min contre les avions. Equipée de 60 grenades qui explosent dans l'eau à la distance choisie.

On est parti de Reykjavik (Islande), le convoi comprend 65-68 bateaux dont un destroyer anglais devant et un destroyer polonais.

Un **destroyer** est un torpilleur d'environ 150 tonnes, il a un radar plus performant, plus rapide et plus d'armement que la corvette. Il peut aller à une vitesse de 23-24 nœuds (16 nœuds pour la corvette).

Il y avait 2 corvettes anglaises des 2 côtés (1 bâbord, 1 tribord) et 2 corvettes françaises derrière (1 bâbord et 1 tribord). Nous on était les derniers, on attendait les traîneurs, les grecs surtout car c'était des vieux bateaux et ils comprenaient rien de ce que l'on disait.

Dans les convois, on n'avait pas le droit de faire de la fumée, alors quand quelqu'un en faisait, on leur disait : « doucement la fumée » car les sous-marins allemands pouvaient nous voir la nuit surtout. Donc interdit d'allumer quoi que ce soit car par temps clair, on voit même une allumette à 2 km. Défense de fumer la cigarette. Les convoyeurs, qui sont les

corvettes et les destroyers, n'ont pas de problèmes et aucun danger à moins de 3 jours des côtes. Quand on était au milieu de l'Atlantique, les attaques se produisaient toujours vers 1 h du matin jusqu'à 3 h, quand tout le monde dormait et là il fallait ouvrir les yeux (route vers Terre-Neuve).

Les convois envoyaient les bateaux en Amérique et au Canada via Terre-Neuve. Quand on partait pour l'Angleterre, on partait sur leste, c'est-à-dire qu'on n'avait pas grand chose dans les cales. Mais quand on partait pour Terre-Neuve, on convoyait des bateaux anglais et américains. Mais les convois entre Terre-Neuve et l'Amérique (Halifax pour les convois canadiens et New York pour les convois américains) était plus petit car il y avait moins de danger. Le convoi entre Terre-Neuve, pour nous la limite, et l'Angleterre ou l'Espagne.

Moi, j'étais transmission porte-voix pour la machine, pour aider les autres à la machine (en avant toute, à droite), pour prévenir l'homme de barre, la machine. Mon quart* était de 23 h à 3 h, où il y avait le plus de danger et le suivant commençait à 3 h pile. Le premier quart était de 7 h à 11 h du matin, il fallait être pile à l'heure car un jour dans un couloir, on a manqué de couler à cause de la glace qu'il y avait sur le bateau. On est parti de Terre-Neuve, on était en plein océan atlantique.

Tout s'était bien passé après l'Islande et dans la nuit du 25-26 mars 1942, on a été attaqué par un sous-marin à 11 h du soir, on s'est dit ça y est c'est la fin. Tout d'un coup, on a entendu une explosion, on cherche et on voit un bateau qui prend la gîte et qui commence à couler. Alors là il y a des bateaux qui sont arrivés, ils ont ramassé les survivants et nous, on a continué car on était derrière. Il fallait surveiller car souvent les sous-marins attaquaient par l'arrière du convoi et des bateaux. L'endroit le plus dangereux = l'arrière.

Le convoi a continué toujours sa route, même quand il y avait un accident comme ça le convoi continuait sa route car il y a un bateau spécial pour ramasser les survivants. En principe dans les convois, on n'a pas le droit de s'arrêter, même si l'on voit des survivants dans l'eau qui demandent du secours, parce qu'à ce moment là les sous-marins attaquent. On devient une cible. Dans les convois on faisait toujours des zig-zag pour tromper l'adversaire. On est reparti et 2 jours après, on s'est fait attaquer encore. Vers 1 h du matin, c'était un pétrolier, qui ravitaillait l'Angleterre, heureusement il était vide car quand on revenait en Angleterre, c'était toujours à vide. Il faut que je te dise aussi qu'on a été bien reçu avec les anglais enfin l'équipage du pétrolier. Il y avait le commissaire, un jeune de 25-26 ans, qui a dit : « vous m'avait sauvé la vie, je vous invite au bal quand on arrivera à quai ». On était à quatre.

On a été au bal et c'est lui qui nous servait d'interprète avec les filles. J'ai oublié de te dire, mon bon copain Peter WEBBE, il était timonier alors c'est lui à la passerelle qui faisait les mêmes quarts que moi et je ne comprenais rien de ce qu'il disait en anglais, alors il a commencé à me faire des leçons d'anglais. On est resté 2 ou 3 jours à Saint Jean de Terre-Neuve et on a repris un autre convoi qui venait du Canada et d'Amérique, il se formait au large de St Jean.

C'est toujours les mêmes bâtiments, les corvettes, c'est un convoi rempli de munitions et de mazout, il y avait des pétroliers et des gros libertyships avec plein de matériel, alors c'était un convoi un peu plus rapide, le précédent faisait 6-7 nœuds pas plus et celui-ci faisait au moins 10 nœuds. Là on mettait à peu près 16 jours pour faire la traversée. On est parti de Terre-Neuve direction sud, en 2-3 jours on a vu des sous-marins.

Les américains faisaient passés les convois d'hommes au sud et nous on était là un peu comme appât pour attirer les sous-marins sur nous. Les sous-marins communiquaient entre eux par code radio car dès qu'un avait signalé qu'il y avait un convoi, ils appelaient les autres. Les américains eux n'avaient jamais de dégâts avec leurs convois rapides avec leurs matériels (les tanks et tout ça) mais c'est nous les traînants, alors tous les sous-marins venaient autour de nous.

Alors on nous signale au bout de 3 ou 4 jours qu'il y avait une quinzaine de sous-marins (une meute) autour de nous. Le commodore* dit : « on va changer de cap, on met cap au nord » et on est partie trop au nord, on a essuyé une tempête terrible, terrible. Le commodore a été obligé de dire « sauf qui peut ». On pouvait pas tenir. Il y avait des vagues énormes et on a perdu une vingtaine de bateaux, qui ont sombré dans la tempête parce qu'on est parti trop au nord et là on a eu de la glace.

Le matin quand le jour s'est levé, on allait à 2 ou 3 nœuds, on ne pouvait plus avancé car la neige gelait sur le pont au fur et à mesure que l'on avançait. Le commandant croyait qu'on allait couler, alors il a réveillé la plupart de l'équipage, qui n'était pas de service pour casser la glace avec des haches et tout ce qu'il y avait.

Moi j'étais dans la petit cabane sur la passerelle, j'étais à l'abri mais l'officier était dehors pour voir ce qui se passait et il avait la morve qui était gelée, il ne pouvait plus respirer tellement il faisait froid et un vent glacial. Là j'ai cru que le navire allait basculé car le commandant, quand on l'a réveillé, a dit : « c'est pas possible, on est fichu ». Le bateau était à ras de l'eau, si on marchait à 4 nœuds, l'eau venait sur l'étrave et ça alourdissait le bateau. Il était temps qu'on se réveille parce que je crois qu'on aurait coulé, il y avait de la glace partout, partout.

Là il y avait la banquise et tout ça pour ne pas tomber entre les mains des sous-marins allemands. On a été obligé de changer de cap, mais la tempête a duré pendant 3 jours. Et pendant 3 jours, on a vu personne, on était tout seul. On pouvait pas tenir alors on s'est rendu plus au sud et quand on a su qu'on était arrivé au port de la base de Greenock, on était soulagé.

Avant que l'on prenne vraiment du repos, on a fait 3 convois.

Juillet 1942, on allait partir en réparation à coté de Glasgow. Et là on nous a fait tous débarquer et on nous a envoyé dans un hôtel spécial où il y avait que des jeunes filles, des jeunes femmes qui s'occupaient de nous et là on avait tout de l'eau chaude, à manger comme les rois, on avait tout. Et la nuit on nous avait invités à un repas dansant. On s'était mis tout propre, bien cravaté avec le col et tout. On nous donnait chacun une marraine et une famille pour se mettre à table et manger, moi j'avais eu une petite écossaise. Tout le monde avait sa marraine et était reçu dans la famille. C'était bien on était comme chez nous.

Quand on était dans les convois, là on était restreint. En mer, il y avait pas grand-chose que du rhum ou du lait, je buvais pas de rhum, c'était trop fort je buvais que du lait. Souvent il y avait des tempêtes, alors la casserole partait, elle roulait.

Mais quand on allait à terre, on était heureux, on mangeait ce qu'il fallait sauf du vin, ça ! On était bien nourrie, on avait du thé, des vitamines (bananes, oranges).

14 juillet 1942- thé dansant avec des familles anglaises et moitié françaises, c'était bien arrangé. Toutes les familles, qui accueillait la cinquantaine de marins, étaient invitées. On n'était pas malheureux, on l'était seulement quand on était en mer, on partait fier mais quand on entendait les sous-marins, on était plus fier. On dormait pas la nuit, souvent on était au poste de combat, de veille.

Au mois de septembre 1942, on m'avait donné une permission de 8 jours, mon ami Peter WEBBE aussi et il m'a dit : « si tu veux Joseph, je t'invite à venir chez moi pour voir mes parents ». Je m'en vais avec lui, on prend le train à Greenock, bien rasés, bien habillés, tout propre et les souliers bien cirés. Comme il habitait aux environs de Londres, on débarque à Londres, on prend le bus car c'était à 15-20 km de Londres dans la banlieue coté ouest, je crois.

On va chez lui, je suis reçu chez ses parents comme un prince, j'embrasse sa mère, son père. Il avait une sœur (19 ans) mais je l'ai pas vu car elle était dans l'armée (ATS : Corps féminin de l'armée de terre). Là bas toutes les femmes étaient mobilisées à partir de 19 ans. Il était désolé de ne pas pouvoir me la présenter. Il m'a demandé si je voulais qu'elle soit ma marraine car les anglaises cherchaient un marin français pour être sa marraine. Et puis je ne connaissais pas trop bien l'anglais. « I love you, darling » et le reste je connaissais pas mais seulement le plus important. J'ai correspondu assez longtemps avec elle mais sans la voir.

Ensuite il fallait bien que la permission se termine. Et là je vais te raconter une autre histoire qui nous est arrivé. Ses parents viennent nous conduire à la gare centrale à Londres pour aller en Ecosse, alors on est allé boire un thé au buffet de la gare, qui était tenu par des femmes volontaires. On va boire le thé avec les parents et on discute un peu, on va prendre les billets pour aller en Ecosse. Arrivé l'heure du départ, on dit au revoir à ses parents, nous on rentre dans la gare, on fait semblant de monter dans le train, on passe de l'autre côté, il était malin, mon copain.

Il m'a dit : « Joseph, on est trop tôt le train arrive demain matin à Glasgow, le bateau appareille le soir. Je vais te faire visiter Londres ». « Moi, je veux bien, de toute façon je connais pas Londres. » Donc on va faire un tour à Londres. On regarde bien si ses parents ne sont pas là et nous on droppe la route de la gare. Le train est parti à neuf heures, on est parti se promener dans Londres.

Et on est passé devant une brigade de police. Un agent de police nous a fait signe de venir. Il demande à mon ami Peter : « Qu'est-ce que c'est ce marin français qui est avec vous ? » Il répond : « C'est un copain, il vient de chez moi. » « Il a mangé au moins ? » Ils voulaient me donner à manger et m'héberger car un marin français tout seul il voulait m'aider. Mais Peter leur explique que j'étais un copain de bord et que j'avais été en permission chez lui. Ils nous ont dit d'accord et on est parti.

A un moment donné, il était environ 10 h du soir, il y a eu des bombardements, les sirènes ont commencé à sonner, on était dans les rues de Londres. Tout le monde était déjà rentré chez eux car tous les jours il y avait des alertes, ils bombardaient Londres. Un type de la protection civile vient vers nous et nous dit : « Allez dégagé de là, allez il faut rentrer dans les souterrains. » Peter demande mais où sont les souterrains. « Allez là bas un peu plus loin en éclaireurs. » On entendait les bombes sifflées à nos oreilles, alors c'était pas le moment de rester sur la route.

On se dirigeait vers le souterrain, mais on s'est trompé de chemin. Au lieu de descendre un escalier, on avait monter un autre, on rentre dans un pensionnat de jeunes filles et on ne savait pas. Comme on était pressé aussi, on était énervé, on avait monter 2 ou 3 escaliers, on pousse la porte et on rentre dans un dortoir de jeunes filles, qui avaient de 16 à 19 ans. Elles étaient en train de se lever car il y avait une alerte, elles étaient toutes en chemise de nuit, d'autres en culottes et tout cela. Alors quand elles nous ont vus, elles se sont mises toutes à crier, on a été épouvanté. Quand elles ont criés, elles étaient 20-25 ans dans un grand dortoir très long, alors cela avait réveillé leurs surveillants ; pas des bonnes sœurs mais des dames qui avaient un machin bleu sur la tête. Elles sont arrivées avec la

directrice et elles ont commencé à nous engueuler et moi j'y comprenais rien. On leur a dit : « vous savez, il faut partir ». Alors on court, on s'en va et on leur dit qu'on cherchait le souterrain. Là elles ont compris qu'on s'était trompé de souterrain et qu'on leur voulait pas de mal. Ça bombarde, alors une des femmes, qui s'occupait des filles, nous ont dit : « venez, suivez nous ».

On réussit, on descend dans le souterrain et là on se tait. Tout à coup, il y a un monsieur, qui s'avance vers nous il devait partir de la gare comme nous, et c'était un copain à son père. Il nous dit de venir avec lui et il nous donne à manger et tout. Il était 11 h 30 du soir, alors on avait faim et soif (de la bière).

Il nous demande : « A quel heure voulez-vous qu'on vous réveille » car on lui avait dit qu'on avait loupé le train à la gare centrale alors on devait prendre le train qui partait à 5 h du matin pour aller au port. Il nous avait dit : « vous mangez tranquille, vous dormez ici et moi à 5 h je vous réveille et je mets une camionnette à votre disposition à la gare de Paddington. » Donc on n'avait pas besoin de s'en faire, puis on nous a donné une couchette. Comme convenu à 5 h, on nous envoie à la gare.

Arrivé à la gare, on monte et on dort dans le train. Arrivé à Glasgow, on continue par le train. A Greenock, on descend, il était 5 h de l'après-midi et le bateau devait appareiller à 8 h du soir, je crois. On est parti à la base anglaise près de la gare car la base française était assez loin à Gourock Pier. On a dit à l'adjutant, un chef qu'on avait loupé le train et que notre bateau appareillait à 8 h du soir. Alors il a dit à un officier : « il y a des marins de l'Aconit qui sont en retard » car on aurait dû être là à 4 h de l'après-midi, mais il était 5h30 - 6h. On met une voiture à notre disposition. On vous conduit au dock sur le quai où était amarré l'Aconit. Ils commençaient déjà à larguer les amarres.

En haut de la passerelle, ils criaient : « les voilà, ils arrivent ». En anglais, Peter s'est fait engueuler par le commandant : « vous deviez rentrer à 16 h, on allait partir sans vous, on était obligé. Vous, vous n'êtes pas excusable, vous parlez anglais, mais vous Monsieur Tirilly vous êtes excusable car vous ne parlez pas anglais. » « On est arrivé en retard à la gare et on a été obligé d'aller dans une autre gare. » « A bon. Vous aurez quand même 4 jours de punition. » Pour Peter mais pas pour moi. J'avais dit : « Londres est une grande ville, je ne parle pas anglais, alors je me suis perdu. » Et ça c'est passé.

On est parti à Londonderry (Irlande du Nord) pour prendre un convoi, mais là on a changé de convoyeur ; c'était plus l'Harvester mais un canadien. On était avec des corvettes (2 françaises, Lobelia et Aconit).

L'histoire de la Mimosa, qui a tout perdu presque corps et biens. J'étais de quart à la passerelle quand elle a été perdue.

Le 9 juin 1942, la corvette Mimosa est torpillée. Le « lobelia » était là je crois. Il y avait 6 corvettes de la France Libre : Aconit, Lobelia, Renoncule, Roselys, Mimosa et Alysse. L'Alysse a été torpillée, le 8 février 1942 près de St Pierre et Miquelon en partant en convoi de St Pierre. Elle était là-bas avec le Surcouf pour rendre St Pierre à la France Libre. (Il y avait 70 hommes à bord et seulement 25 rescapés et 45 disparus). J'étais dans ce convoi avec le « Lobelia », nous on était coté tribord, je crois.

Il y avait un destroyer canadien devant, 2 bateaux coté tribord avant et 2 à tribord arrière, une corvette canadienne à bâbord avant, une corvette française à bâbord arrière et en dernier c'était le « Mimosa » qui ramassait les traîneurs. J'étais de quart ce jour là, il était 1 h du matin, tout était calme, il faisait beau. Tout d'un coup à la passerelle, on entend des explosions (2-3). On demande au destroyer canadien, qui était commodore : « qu'est-ce que c'est ? On entend des explosions. » « oh c'est rien je crois que c'est la Mimosa, qui lance des grenades. » Normalement on aurait dû avoir des messages, mais la Mimosa ne répond pas.

Vers 1h30 du matin, le commodore trouvait ça bizarre la Mimosa qui ne répondait pas. Alors le commandant a demandé au commodore par radio d'aller voir ce qui se passait. Le commodore a répondu au commandant par signal que la Mimosa n'avait pas de RDF (appareil spécial, qu'on appelle radar, pour voir en surface). Alors il est fort possible que n'ayant pas de radar, il ne puisse pas nous communiquer. Peut-être que la Mimosa a vu un sous-marin et qu'elle l'a grenadé ou un sous-marin l'a torpillé. Il faut attendre encore un peu car on ne peut pas quitter le convoi comme ça. Au bout d'une heure, le commandant s'est fâché par radio avec le commodore : « si vous n'allez pas voir ce qui se passe, moi je m'en vais. ».

Mais il nous a dit : « Ne bougez pas, on ira plus vite que vous, il nous a fait un signal pour nous dire qu'il allait voir. ». Il est parti à 9h et est revenu à 11h car pour aller sur les lieux, il a fallu 1h et pour revenir aussi. Au bout de 2h, il a signalé au commandant qu'il avait repêché 4 survivants sur 70 membres de l'équipage car on a mis trop de temps pour réagir. Dans les rescapés, il y avait : l'officier en second, un lieutenant, un quartier-maître radio, un matelot gabier. On a demandé d'emblée au commodore si on pouvait les prendre à notre bord, le commodore nous a dit : « il faut qu'on rejoigne St Jean de Terre Neuve ». A ce moment là vous pourrez les récupérer. On a continué, moi j'étais à la passerelle avec le commandant et je l'est entendu dire : « Nous nous vengerons ».

Et effectivement, on les a vengé car au mois de mars 1943, nous avons coulé 2 sous-marins allemands : U 444 et U 432. Plus tard en arrivant à Greenock, on a été pris pour des héros. Avant on a ramassé les survivants du Harvester, le destroyer qui avait été torpillé par les sous-marins allemands, que nous avons coulé 1 h après. Le commandant de l'Harvester nous a demandé de faire le nécessaire pour prendre les survivants lui il restait sur son bateau qui était en train de couler. Et au même moment, le premier sous-marin U 444, que l'on avait torpillé, refait surface alors on lui fonce dessus, il était à 500 m de nous. Avec les grenades que l'Harvester avait lancé, cela avait dû le toucher donc il avait fait surface. Et à ce moment malgré les hommes que l'on voyait de chaque côté dans l'eau, on l'a éperonné, c'est-à-dire qu'on est passé dessus et qu'on l'a coulé. On a ramassé 2 rescapés. On a repris la route et on a ramassé les rescapés de l'Harvester, une trentaine environ, mais on a fait attention car normalement on n'a pas le droit de les ramasser. On rejoint le convoi avec les rescapés de l'Harvester et les 2 allemands.

Le lendemain vers 4 h du matin, d'autres sous-marins ont torpillé à nouveau les bateaux. Un sous-marin qui avait été sûrement grenadé par d'autres bateaux et qui avait fait surface, s'est retrouvé devant nous. « Tout le monde au poste de combat ». Avec notre canon on a tiré le premier coup était trop court mais le deuxième l'a touché en plein kiosque* et il ne pouvait plus plonger. On a canardé avec les mitrailleuses, là on a vu des hommes sauté à l'eau et on a ramassé une trentaine de marins allemands.

Moi j'étais sur le côté en train de les ramasser car on avait des filets spéciaux qu'on lâchait le long du bord où on pouvait s'agripper. J'avais mon col bleu et mon béret avec le pom pom rouge. Il y avait un allemand et quand il a vu que j'allais l'agripper, il a été estomaqué. Il a dit : « Franzosen », il a tout lâché et il est parti dans l'eau. Il a eu peur, les allemands nous prenaient pour des sauvages nous les français. Plutôt que d'être pris, il préférerait coulé.

On est arrivé à Greenock avec le convoi, il y avait pas mal de dégâts, des bateaux marchands et l'Harvester torpillés. On a été reçu comme des héros. Tous les officiers qui étaient là bas sont venus nous voir. On a envoyé les prisonniers à la marine anglaise. Le Général De Gaulle est venu à bord du bateau nous féliciter. Pour me récompenser, à la place de me donner une médaille, ils m'ont nommé à un grade supérieur (avant : quartier-maître /

après : second maître). Ensuite le bateau ainsi que le commandant ont été décoré de la croix de la libération.

On nous a donné des permissions pour aller dans les familles. Moi, j'ai été dans la famille de Peter. Sa sœur était ma marraine, je lui ai écrit et ça m'a fait apprendre beaucoup d'anglais, même si j'écrivais pas très souvent (une fois par mois).

Après avoir réalisé cet exploit, j'ai débarqué du bateau en février 1943. Je suis parti à l'île de Wight (entre Portsmouth et Southampton), j'ai pris un ferry d'Angleterre. C'est l'île que l'on voit avant d'arriver à Porthmouth. Sur cette île, il y avait une base navale française et anglaise mélangée, la base était à Cowes. Pour rejoindre la terre ferme, c'est-à-dire l'Angleterre, on avait 2 ferries : un à Right qui est à l'autre bout de l'île (liaison Porthmouth-Right), l'autre à Cowes qui lui faisait la liaison entre Cowes et Southampton. Une île un peu plus grande que 'Belle-Ile' mais nous étions plus près qu'elle l'est de Quiberon, à environ 10 km. Elle servait de base arrière à tous les bateaux de guerre et marchands. J'ai fait un an à l'île de Wight.

Octobre 1944, j'ai embarqué sur une frégate 'L'Aventure'. J'ai fait le débarquement à Utah beach en normandie. Le commandant un jour nous a tous réunis sur le pont et nous a dit : « Nous allons faire autre chose que les convois sur le Havre et Cherbourg. Nous allons à Plymouth et de là on va faire les poches de Lorient, Royan, Lapalisse et La Rochelle. » A cette époque, la France n'était plus occupée, les alliés étaient dans les Ardennes à chasser les Allemands mais il existait toujours des poches de résistance allemande (Quiberon, Lapalisse, La Rochelle, Royan). On longeait les cotes pour savoir où les allemands avaient de gros canons pour pouvoir donner des ordres aux anglais de bombarder.

On a fait la poche de Lorient et là on a eu juste un coup de canon à l'île de Ré parce qu'on est passé près d'une bouée, qui démarquait la limite de leur canon. Alors on a indiqué aux anglais qu'il y avait un gros canon. Heureusement qu'on est passé derrière la bouée car on a eu quant même des éclats, alors si on était passé devant. Le commandant a reçu des éclats mais heureusement qu'il avait son casque. Moi, j'étais avec un copain sur le pont quelques minutes avant. Quand on a vu la bouée, le comandant a dit : « la barre à droite » pour éviter la bouée parce qu'on était à la limite du canon.

Après on a fait la poche de Royan, on a vu les avions américains passés sur Royan et qui ont bombardé car on croyait qu'il y avait des sous-marins et des allemands, mais il y avait plus personne alors ça n'a servi à rien.

Quelques années plus tard ... 40 ans environ !!!

En 1980, on a fait un monument sur une colline de Greenock pour commémorer les marins français morts dans l'Atlantique Nord pendant les combats. On avait été invité par les anglais pour aller l'inaugurer. On est parti de St Malo en ferry jusqu'à Portsmouth à 7h du matin et on a pris un car direction l'Ecosse. On a traversé l'Angleterre (12-13h pour faire la route). On est arrivé à Glasgow vers 10-11h du soir. On nous a emmené dans un hôtel, on était 20-25 marins et officiers de l'Aconit. Quand on est arrivé, il y avait des anglais dans un salon avec leurs dames. On avait prévenu les anglais que les français étaient là, alors j'ai vu sortir quelqu'un du salon et venir vers moi et il m'a dit : « Joseph, Joseph, ... ». On s'est embrassé et on a pleuré, c'était mon copain Peter que je n'avait pas revu depuis presque 40 ans (de 1943 à 1980). Il m'a présenté sa femme, moi je lui ai présenté ta grand-mère et on était heureux.

Deux ou trois ans après, je suis retourné en Angleterre, je savais où il habitait, alors on est allé le voir. Il m'a dit qu'on allait visiter Londres, Cowes (île de Wight). Et il m'a dit : « je vais t'envoyer voir quelqu'un, tu vas peut-être pas reconnaître mais je te dirais après ». On est parti en voiture lui, sa femme, moi et ta grand-mère, on est arrivé dans une maison à côté de Oxford et là il me dit de rentrer. On rentre dans la maison, il y avait une dame avec son mari et une jeune dame avec son mari. Il dit à sa sœur en anglais : « Tu reconnais pas l'ancien marin. » Elle dit non. « mais si regarde bien tu vas le reconnaître, c'est lui qui correspondait avec toi. » Elle a rougi la dame, elle avait les larmes aux yeux. Elle ne me reconnaissait pas, mais elle se souvenait que je lui envoyais des lettres. Quand j'écrivais les lettres, je parlais et écrivait mal en anglais, je passais 1h à écrire 2 lignes, mais 2 lignes quand même. On a bu le thé, elle m'a présenté sa fille, son mari et sa petite fille.

GLOSSAIRE

Cargo mixte : navire principalement destiné à transporter des marchandises, mais aménagé en outre pour recevoir un petit nombre de passagers.

Quart : l'équipage était divisé en 3 quarts. On fait 4 h de quart.

Commodore : En Angleterre ou aux USA, appellation du capitaine de vaisseau. Egalement commandant d'une division navale.

Kiosque : superstructure servant de passerelle sur un sous-marin.

Appareiller : Action de manœuvrer pour quitter un mouillage ou un port.

Convoi : Groupe de navires de commerce naviguant ensemble en temps de guerre et escortés par des navires de guerre ou par des avions.

Croiseur : Bâtiment plus rapide que les cuirassés et ayant une protection moins importante. On les destine au combat contre des unités légères et à l'éclairage de la flotte. Ils portent : une artillerie puissante en tourelle, une artillerie et des mitrailleuses contre avions, parfois des torpilles et certains des mines. Ils ont des avions catapultables.

Destroyer : Contre-torpilleur (Mot anglais : Destructeur). Bâtiment très rapide, sans protection, destinés à attaquer les autres contre-torpilleurs et torpilleurs au canon, et les bâtiments de ligne et les croiseurs à la torpille. Ils portent : une artillerie rapide, une artillerie et des mitrailleuses contre avions, des torpilles, des grenades contre sous-marins et parfois des mines. Certains peuvent être équipés en dragueurs de mines.

Cuirassé : Bâtiment de guerre de fort tonnage dont la coque, les ponts et les tourelles sont protégés par d'épaisses plaques de blindage. Ils portent une artillerie puissante.

Timonier : Matelot breveté, ou gradé de la spécialité timonerie chargé à bord des navires de guerre, des signaux de tous ordres, de la veille, sur les passerelles, aux côtés des officiers qu'ils secondent dans le service des quarts à la mer et au mouillage.