

A.L.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT

A LA MARINE

DIRECTION DU PERSONNEL
MILITAIRE DE LA FLOTTE
Section d'Etudes

V I C H Y

, le 13 SEP 1940

Le Capitaine de Corvette EYRIES,
de P.M.S.E.,

à Monsieur le Capitaine de Frégate,
Chef de la Section d'Etudes.

Commandant,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint
le compte rendu de la mission que j'ai effectuée à
l'occasion des opérations de NORVEGE en exécution de
l'Ordre N° 2665 P.M.O/l., du 16 Avril 1940, de M. le
Contre-Amiral, Directeur du Personnel Militaire de la
Flotte.

Eyries

VICHY, le 13 SEP 1940

O B J E T : Rapport de mission (Campagne de NORVEGE).
P. JOINTES : 1 rapport d'abordage du "PAUL EMILE JAVARY".

Conformément à l'Ordre N° 2665 P.M.O/1., du 16 Avril 1940, je me suis présenté le 17 Avril 1940 à Monsieur le Vice-Amiral d'Escadre, Commandant en Chef Préfet Maritime de la 2ème Région à BREST.

Le 21 Avril 1940 je fus embarqué sur le vapeur réquisitionné "ALBERTE LEBORGNE" (Ordre N° 87 A. P.M.BREST) en qualité de Chef du convoi F.S.3. qui comprenait 5 vapeurs réquisitionnés :

- "ALBERTE LEBORGNE",
- "MAURICE PRECHAC",
- "SAINT-CLAIR",
- "PAUL EMILE JAVARY",
- "VULCAIN",

chargés de matériel de guerre (chars, véhicules, munitions), vivres, etc... et de quelques troupes d'accompagnement (chasseurs, brigade polonaise, compagnie de chars, etc...) à destination des troupes françaises en NORVEGE.

Sur chaque vapeur était embarquée une équipe d'environ 20 Officiers-mariniers, quartiers-maîtres et marins, pilotes, timoniers, canonniers, mitrailleurs, etc... sous le commandement d'un Enseigne de Vaisseau de 1ère Classe dit : "Officier de liaison". J'assumais moi-même les fonctions d'Officier de liaison à bord de l'"ALBERTE LEBORGNE". L'armement de chaque bâtiment comportait 1 canon de 90, 2 pièces de 25 C.A., 2 ou 3 mitrailleuses ou fusils-mitrailleurs.

Les fonctions d'Officier de liaison étaient définies par une instruction du Vice-Amiral d'Escadre Préfet Maritime (ou de l'Amiral OUEST). Mes fonctions de Chef de convoi n'étaient pas définies, si ce n'est au point de vue de la navigation seulement et pour le cas d'escorte anglaise par un paragraphe du document "CONSIGX" traitant du "Commodore de convoi". J'ai en pratique exercé sans difficulté le commandement effectif du convoi F.S.3. à la mer comme au mouillage toutes les fois que les circonstances me l'ont permis c'est-à-dire chaque fois que les bâtiments furent groupés ou peu éloignés de moi. Dans les traversées de conserve avec des convois anglais, j'obtins que les navires du F.S.3. fussent toujours groupés autour de moi de sorte que je pus en assurer le commandement effectif.

I. DE BREST A GREENOCK.

Le convoi quitta BREST le 21 Avril à minuit pour se rendre à GREENOCK sous l'escorte de l'"ORAGE", du "COMMANDANT DUBOC" et de l'"IMPETUEUSE".

La traversée fut employée à l'entraînement du personnel à la veille, aux signaux et à l'emploi des armes. Tous les Capitaines avaient déjà navigué en convoi. Au cours d'un exercice de tir, un servant fut légèrement blessé à bord du "MAURICE PRECHAC" par suite de l'éclatement d'une pièce de 25 m/m C.A.

Arrivée à GREENOCK le 24.

II. DE GREENOCK A SCAPA FLOW.

Le convoi F.S.3. fut adjoint le 26 Avril au convoi anglais T.M.2., comportant 8 bâtiments, qui devait se rendre à AANDELSNESS et dont je devais me séparer à la hauteur du Cap Roze pour me rendre à SCAPA. Par suite de l'évacuation de NAMSOS la séparation n'eut pas lieu.

Le 28 Avril, à 2h.30 été par L = 58°12' N, G = 5° 47' W, le "PAUL EMILE JAVARY" eut un abordage avec le pétrolier "PIZZARO" du T.M.2. (rapport joint). Il rallia SCAPA isolément. Le "PIZZARO" fut assez gravement endommagé et, à ma connaissance ne put rallier SCAPA. Le "JAVARY" subit une réparation de fortune à SCAPA. Arrivée à SCAPA le 28 Avril dans la soirée. L'escorte se composait de torpilleurs et de chalutiers.

III. DE SCAPA FLOW EN NORVEGE (HARSTADT).

Le F.S.3. (moins le "JAVARY" en cours de réparation) fut inclus dans un convoi anglais à destination des LOFOTEN le 1er Mai 1940. L'escorte était composée de 5 torpilleurs anglais munis d'écouteurs. Route au Nord jusque par le travers des FEROE puis route sur un point situé sur le 68ème parallèle à environ 60 milles de la pointe sud des LOFOTEN où nous reçûmes l'ordre de rallier le port de HARSTADT que nous rejoignîmes par le Nord des LOFOTEN, la présence de sous-marins allemands étant signalée dans les chenaux Sud.

Arrivée à HARSTADT le 6 Mai.

Au cours de la traversée il y eut deux alertes sous-marines, les torpilleurs grenadèrent mais je ne vis aucune manifestation. Nous fûmes également déroutés vers le Nord pendant 24 heures environ à cause du passage d'une formation aérienne ennemie (hors de vue) dans les environs. Il faisait très beau temps et les cargos faisaient une fumée telle que nous risquions d'être visibles à très grande distance. Cette question de la fumée attirait particulièrement mon attention; j'eus beaucoup de peine à faire comprendre aux Capitaines et aux Chefs mécaniciens la nécessité impérative de limiter l'émission de la fumée, et tant les Enseignes de Vaisseau de liaison que moi-même nous dûmes exercer dans ce but une pression continue qui, je dois le dire, obtint de bons résultats.

Le "PAUL EMILE JAVARY" me rallia à HARSTADT le 8 Mai (avec un convoi anglais).

IV. SEJOUR EN NORVEGE.

Le convoi F.S.3. se présenta devant HARSTADT le 6 Mai à 17h.00. L'"ALBERTE LEBORGNE" s'amarra au quai N° 1, les autres navires furent envoyés dans des mouillages extérieurs.

Déchargement.

Les "mouvements du port" étaient dirigés par les Anglais. Il n'y avait pas encore de Commission de port française, le rôle de cette dernière était assuré par le 4ème Bureau de l'Etat-Major des Troupes françaises.

L'Amirauté anglaise voulait vider les bateaux de tout leur contenu dans le plus bref délai et là où les moyens le permettaient, c'est-à-dire à HARSTADT, dans le but de libérer le tonnage le plus rapidement possible et de diminuer les risques. L'Etat-Major français ne voulait débarquer le matériel qu'à pied d'oeuvre ou au fur et à mesure des besoins, c'est-à-dire les véhicules à HARSTADT, le reste, vivres, munitions, dans le petit port de BALANGEN, (à 10 Milles environ de NARVICK) où les Anglais refusaient de nous envoyer jugeant les risques trop grands. A cette époque il n'y avait pour ainsi dire pas encore de D.C.A. terrestre et la défense antiaérienne des navires de commerce était assurée par des bâtiments de guerre anglais qui accompagnaient les bâtiments de commerce dans leurs déplacements ou dans leurs mouillages.

J'essayai en vain de concilier ces deux points de vue. Le résultat était que la plus grande confusion régnait. C'est ainsi que le 8 Mai je vis rembarquer par des troupes françaises des marchandises qui, quelques heures auparavant, avaient été débarquées par des troupes anglaises et que je reçus par la suite à deux reprises l'ordre de rallier l'Angleterre alors que les navires avaient à bord encore tous leurs approvisionnements.

Ordres anglais. Contre-ordres français. Contre-ordres anglais. Finalement, nous fûmes envoyés tous dans les mouillages de LAVANG et de AARBORGEN et il fut décidé en principe que les bateaux français viendraient décharger au fur et à mesure leur matériel lourd à HARSTADT. Après plusieurs jours d'attente le déchargement des vivres, munitions, essence, etc... commença à s'opérer dans ces mouillages, par les moyens des bords dans de petites barcasses norvégiennes (de 5 à 20 tonnes) qui transportaient les marchandises dans diverses criques d'où elles étaient destinées aux troupes. La plus grande partie allait à BALANGEN qui constituait la base de ravitaillement française la plus proche de NARVICK. Ces barcasses étaient très peu nombreuses (la majeure partie était entre les mains des Anglais). A la cadence du 17 Mai j'avais calculé que le dernier bateau ne serait pas déchargé avant 56 jours. Pendant les bombardements qui furent quotidiens (sauf le Lundi de Pentecôte) nous avions toutes les peines du monde à conserver les barcasses le long du bord. Même quand cela était possible la cadence du travail se réduisait quand même par suite de l'armement des pièces A.A. Enfin quand les points de chute se rapprochaient jusqu'à devenir dangereux pour le navire, il fallait faire cesser le travail pour que l'équipage civil put se rendre aux postes de sécurité. Il ne pouvait y avoir d'horaire pour le travail, le déchargement s'opérant au fur et à mesure de l'arrivée des barcasses. Il n'y avait pas de nuit et les bombardiers survenaient à n'importe quel moment. Il fallait faire une veille et un service d'armes continus. Ces conditions étaient difficiles et le travail n'avancait pas.

Aussi je m'employais auprès de l'Etat-Major du Général pour faire activer les opérations et proposais diverses solutions (petits cargos, etc..). Mais la situation était la même qu'à mon arrivée. L'Etat-Major français désirai

que les bateaux aillent à BALANGEN et l'Amirauté anglaise refusait en arguant du manque de moyens en anti-aircrafts. Cette opération disait-elle ne pourrait se faire qu'après la prise de NARVICK.

Nos bateaux ayant un armement A.A. convenable à faible portée je décidai d'organiser si possible le déchargement à BALANGEN. A cet effet j'envoyai l'Enseigne de Vaisseau HOFER accompagné du Lieutenant MALASSAGNE (Officier de quart sur le "VULCAIN") deux jeunes Officiers particulièrement pleins d'allant, reconnaître le mouillage, procéder aux sondages nécessaires et prendre contact avec le Commandant de la base. Le rapport que me fit à son retour l'Enseigne de Vaisseau HOFER montra que l'opération n'était pas possible. De plus le Commandant de la base (Chef de Bataillon) suppliait que l'on ne lui envoyât plus rien, car n'ayant que peu de débit et pas de D.C.A. il craignait que tout soit voué à la destruction (c'est ce qui arriva par la suite). Pour bien comprendre la situation il faut avoir à l'esprit que tout navire arrivant dans une zone rendait celle-ci dangereuse, car il y attirait les bombardiers.

Cette situation était inextricable et ne serait évidemment résolue que par l'occupation de NARVICK qui n'était toujours pas entre nos mains. Elle s'améliora grandement après l'arrivée à HARSTADT, vers le 20 Mai, de la mission commandée par le Lieutenant de Vaisseau DOUGUET. En attendant il est évident que les militaires trouvaient plus commode de considérer nos navires comme des dépôts de matériel et de vivres. Vers cette époque cependant était arrivé l'Enseigne de Vaisseau FOURLINIE de la mission du Lieutenant de Vaisseau DOUGUET. Cet Officier aidé du Commissaire PERRIN grâce à son activité et à sa connaissance de la langue norvégienne rendit de sérieux services à la cause du déchargement des navires. Il avait une grande influence sur les patrons des barques norvégiennes qui l'admiraient, lui obéissaient et à qui il réussissait même à donner du courage. Malheureusement (en ce qui me concerne) il resta très peu de temps à mes ordres étant occupé en particulier à des missions de ravitaillement des troupes qui procédaient

à l'investissement de NARVICK.

L'évacuation.

Les opérations de déchargement continuaient donc lentement lorsque le 26 Mai arriva l'ordre de les arrêter. Il restait à ce moment environ 100 tonnes de ravitaillement sur l'"ALBERTE LEBORGNE" et de 400 à 600 tonnes sur chacun des quatre autres navires. L'"ALBERTE" remonta à HARSTADT où il prit un chargement de matériel et personnel anglais provenant du S/S "MACHOBRA", bâtiment base de la ROYAL MARINE UNITY FORTRESS qui venait d'être gravement atteint par bombes et qui avait réussi à s'échouer. Le TOPSUNDET, chenal entre SKAANLAND et HARSTADT venait d'être miné (je ne pus jamais savoir si c'était par les Anglais ou par les Allemands) et le chenal sud des LOFOTEN était réputé infranchissable sans escorte à cause des sous-marins allemands. Depuis plusieurs jours et contrairement à l'habitude il n'y avait plus aucun torpilleur d'escorte pour les bâtiments de commerce. Les autres navires du F.S.3. remontèrent un à un à HARSTADT où ils prirent des chargements de matériel de guerre français (celui-là même que nous avions apporté à peu de chose près) à l'exception du "SAINT-CLAIR" qui, avarié par une bombe, ne put être chargé en lourd. C'était l'évacuation.

L'action ennemie contre les navires.

Du 6 au 29 Mai, dates extrêmes de mon séjour les navires furent soumis à des bombardements aériens quotidiens (sauf un jour). Les appareils ennemis étaient des Heinkel 3 et 4 moteurs. Je n'en n'ai jamais vu plus de 9 dans la même formation. La plupart du temps ils opéraient par groupe de 3, ils se séparaient en arrivant dans le ciel et lançaient leurs projectiles isolément et successivement après une présentation de longue durée soit en vol horizontal, en prenant leur temps, soit en semi-piqué. Lorsqu'ils opéraient en vol horizontal ils lançaient d'une altitude de 3.000 ou 4.000 mètres. A cette altitude, nos pièces avaient

peu d'effet et je dus réduire la dépense de munitions pour reporter celle-ci sur les attaques en semi-piqué.

Le mouillage de LAVANG où nous nous trouvions le plus souvent forme une espèce de poche exigüe dans laquelle se trouvaient parfois réunis une dizaine de bâtiments qui étaient gardés le plus généralement par un croiseur anti-aircraft ("VINDICTIVE", "CURLEW", etc...). Ce bâtiment de garde était constamment en marche à faible vitesse au poste de combat; il était relevé environ tous les trois jours. Dès qu'une attaque était imminente ou se déclenchait, il mettait en marche à grande vitesse et évoluait autour de cargos. Quelquefois il quittait le mouillage car c'est lui que cherchait ^{ent} manifestement à atteindre d'abord les bombardiers. Ce croiseur réagissait en général d'une façon remarquable. Beaucoup de bombes n'éclataient pas, seules les attaques en semi-piqué se montraient efficaces. Le "CURLEW" fut coulé dans ces conditions le 26 Mai. Vers le 20 Mai quelques batteries de D.C.A. anglaises puissantes furent installées dans les environs du mouillage dont le tir forçait quelquefois les avions à manoeuvrer. Vers la même époque se montrèrent enfin des formations de chasse anglaise. J'assistai seulement deux fois à des rencontres sans résultat entre bombardiers et chasseurs. Mais la présence des chasseurs et l'installation de cette D.C.A. eurent pour résultat un ralentissement très notable de l'offensivité aérienne ennemie.

Le 16 et 17 Mai les appareils ennemis se livrèrent à un bombardement particulièrement violent et de longue durée, venant par formations successives de 3, occupant le ciel chacune pendant deux heures environ, et à une heure d'intervalle chaque fois de sorte qu'il semblait que l'attaque était continue, lançant une grande quantité de projectiles incendiaires et explosifs. Ils ne réussirent qu'à atteindre un pétrolier de moyen tonnage qui flamba.

Le "PAUL EMILE JAVARY" et le "MAURICE PRECHAC" furent plusieurs fois l'objet d'attaques directes en semi-piqué fort impressionnantes mais heureusement sans dommage.

Nos pièces de 25 Hotchkiss et leurs servants se comportèrent très bien; après quelques hésitations au début, les armements acquérèrent une bonne maîtrise et nous réussîmes à obtenir une bonne discipline de feu. Ce fut évidemment une éducation à faire.

En ce qui me concerne je fus admirablement secondé dans cette tâche par le Premier-maître pilote de la flotte ROUSSEAU (du "DUNKERQUE"), d'un dévouement inlassable et d'une volonté obstinée et qui fit toujours preuve du plus grand sang-froid.

Il va sans dire que ces bombardements rendirent le séjour assez pénible, car nous n'avons jamais eu la joie (sauf le "PRECHAC") d'assister à la chute d'un ennemi sous nos propres coups. Après l'attaque des 16 et 17 Mai, les bâtiments de commerce anglais mirent leurs équipages à terre à l'exception d'un ou deux hommes devant les feux et sur le pont. Cela provoqua une forte envie de la part de certains équipages civils, je réussis aisément à maintenir le personnel à bord.

Le 29 Mai, le "SAINT-CLAIR" reçut une bombe qui traversa les panneaux et la coque sous flottaison de la cale 2 sans éclater, mais créant une voie d'eau importante. Je pense d'après ce que j'ai vu par ailleurs que si elle avait éclaté sous l'eau en sortant comme on l'avait d'abord pensé, elle aurait fait des avaries majeures. Le bateau alla s'échouer en filant de la chaîne (il était mouillé très près de la berge) puis réussit à remonter par ses moyens à HARSTADT où on lui fit une réparation qui lui permit de rejoindre l'Angleterre à lège.

V. DE HARSTADT A SCAPA FLOW.

Je reçus le 29 Mai le commandement d'un convoi franco-anglais de 3 bâtiments à destination de SCAPA. Deux chalutiers anglais aux écouteurs et aux machines avariés naviguèrent de conserve avec moi.

Nous arrivâmes à SCAPA le 3 Juin sans incident. Le "PRECHAC", le "VULCAIN" et le "JAVARY" quittèrent la NORVEGE peu de jours après avec des bâtiments anglais (sans escorte).

Le "SAINT-CLAIR" rallia SCAPA isolément.

Au cours de sa traversée le "PRECHAC" livra combat contre un appareil Dornier 17 qui mitrilla abondamment le navire mais fut abattu par le tir de la pièce de 25 A.A. (je n'étais pas présent).

VI. DE SCAPA FLOW A GREENOCK.

Un grand nombre de navires de commerce provenant de NORVEGE et chargés de matériel évacué fut réuni à SCAPA. A cette époque les vedettes lance-torpilles allemandes venaient de faire leur apparition et les Anglais en semblaient très effrayés. Comme ils n'avaient que très peu de torpilleurs disponibles, nous ne quittâmes SCAPA que le 12 Juin, le F.S.3. inclus dans un convoi anglais d'une trentaine de bateaux - escortés par des torpilleurs.

Nous arrivâmes à GREENOCK le 14 Juin.

VII

A partir de cette date l'"ALBERTE LEBORGNE" fut séparé des quatre autres navires du convoi F.S.3. qui étant chargés de matériel français partirent quelques jours après à destination de BREST mais furent déroutés en Manche et conduits à BARRY, à une date que j'ignore.

L' "ALBERTE LEBORGNE" remonta à GLASGOW pour décharger son matériel anglais et embarquer du matériel français à destination de la France. Ce dernier mouvement dirigé par la base militaire française de GLASGOW, ne reçut qu'un début d'exécution et fut arrêté le 23 Juin. Le 30 Juin je reçus l'ordre (écrit) de rallier LIVERPOOL avec mon personnel et celui (par téléphone de LONDRES) de laisser les armes à bord. Je détruisis les documents secrets et confidentiels. Je pris avec moi les équipes d'A.M.B.C. du "NEVADA", du S.N.A.8 et d'un P.L.M., et arrivai à LIVERPOOL le 1er Juillet à 18h.00 par voie ferrée. Je quittai le soir même cette ville pour PLYMOUTH où je m'embarquais le lendemain à bord du cargo anglais "CALUMET" qui appareilla en convoi le 2 Juillet vers 20h.00 à destination de CASABLANCA où nous arrivâmes le 10 Juillet. De CASABLANCA je fus envoyé à BIZERTE puis ralliai la DIRECTION DU PERSONNEL MILITAIRE A VICHY le 30 Août 1940.

J'ai laissé derrière moi :

- le Q/M canonnier PHILIPPE Robert, matricule 56-C-30, hospitalisé à HARSTADT pour brûlures, le 24 Mai 1940;
- le Matelot sans spécialité HAGA Auguste, matricule 1135-T-32, disparu à LIVERPOOL le 1er Juillet;
- le Q/M. canonnier MAIROT Roger, matricule IO69-27-I (que j'ai fait incarcérer à AINTREE pour ivresse à LIVERPOOL le 1er Juillet 1940).

P E R S O N N E L

Les Enseignes de Vaisseau embarqués sur les cargos étaient pleins d'ardeur pour la tâche qui leur était échue. Ils mirent tous leurs soins et se secondèrent parfaitement dans l'organisation militaire des navires. Leur présence porta particulièrement ses fruits pendant le séjour en NORVEGE où ils durent faire preuve d'autorité, de tact, de sang-froid très souvent et de courage quelquefois.

Ce sont :

"VULCAIN"	- l'Enseigne de Vaisseau de 1ère Classe HOFER (A.C.),
"MAURICE PRÉCHAC"	- d° CHAILLEY (P.J.M.A.F.),
"PAUL EMILE JAVARY"	- d° LE FRANC (A.L.M.),
"SAINT-CLAIR"	- d° LEROUX (R.C.A.M.).

L'Enseigne de Vaisseau HOFER se signala particulièrement par son enthousiasme et son activité. Toujours volontaire pour toute mission, il avait animé son personnel d'un véritable esprit combattif.

L'Enseigne de Vaisseau CHAILLEY et l'Enseigne de Vaisseau LE FRANC se trouvèrent quelquefois en face de situations difficiles eu égard à leur âge. Au cours d'une série d'attaques aériennes directes sur leurs navires ils surent par leur attitude courageuse et énergique maintenir le calme et la cohésion nécessaires à la riposte.

J'ai trouvé auprès de la plupart des Capitaines des navires le concours le plus complet.

Le Commandant du "VULCAIN" avait une grande autorité sur son équipage. Aidé du Lieutenant MALASSAGNE il montra toujours beaucoup de compréhension et contribua dans une large mesure à maintenir un heureux état d'esprit sur son navire malgré des conditions difficiles.

Le Commandant du "PAUL EMILE JAVARY" avait un équipage craintif du fait de diverses aventures arrivées à ce bâtiment à moteur. Il sut grâce à son ardeur et à ses

qualités de commandement le conserver bien en main. Il eut une attitude parfaite au cours des divers bombardements.

Sur l'"ALBERTE LEBORGNE", le Commandant - Capitaine MINY - et le Chef Mécanicien DELOUCH me furent d'une aide précieuse. Tous deux montrèrent toujours le plus grand sang-froid et un parfait sens du devoir. Le Capitaine MINY eut à trois reprises à manoeuvrer son navire sous les bombardements aériens, ce qu'il fit chaque fois avec maîtrise et le plus grand mépris du danger.

Je demande qu'une récompense soit attribuée à tous ces Officiers en témoignage des services rendus et des qualités dont ils ont fait preuve dans l'accomplissement de leur tâche.

Les équipes militaires de D.C.A. composées d'éléments disparates provenant d'unités différentes furent un peu déconcertées de prime abord et montrèrent au début un certain flottement vite corrigé par le remplacement des non valeurs morales par des hommes de caractère et qui constituèrent le noyau solide de la défense.

En ce qui concerne l'"ALBERTE LEBORGNE", je demande qu'une récompense soit accordée au personnel suivant :

- au Capitaine de la Marine Marchande MINY, Commandant, pour le sang-froid et le mépris du danger dont il a fait preuve en de nombreuses circonstances et en particulier en manoeuvrant son navire le 26 Mai, sous un bombardement violent et très rapproché et alors que l'aide extérieure faisait entièrement défaut.
- au Premier-maître pilote de la flotte ROUSSEAU Armand, matricule 123.433-2, Chef du Groupe A.R. de D.C.A.;
- aux Quartiers-mâtres canonniers MAIROT Roger, matricule 1069-27-I et PHILIPPE Robert, matricule 56-C-37, Chefs de pièce;

- au Matelot canonnier DAVIN Joseph, matricule 4820-T-38,
- au Matelot sans spécialité HAGA Auguste, matricule 1135-T-32, servants,

qui, sous les attaques violentes de l'aviation ennemie réussirent grâce à leur célérité, leur sang-froid et leur ardeur combattive, à utiliser leurs armes avec le maximum de rendement;

- au Maître d'Equipage ALLAIN, travailleur acharné et ^{qui} alors que l'équipage civil réagissait de façons diverses, ne voulait jamais arrêter le travail de déchargement pendant les bombardements et auprès duquel je dus intervenir plusieurs fois afin qu'il évacuât la cale à essence.

Je me réserve de demander des récompenses pour un certain nombre d'hommes des équipes militaires et des équipages civils des autres bâtiments, quand des renseignements complémentaires me seront parvenus.