

## NAUFRAGÉS ET PRISONNIERS DE GUERRE

### Deux marins caennais FNFL, capturés par le croiseur GNEINESAU, emmenés prisonniers en Allemagne et libérés

Ce que nous connaissions jusqu'à ce jour de la geste des marins caennais FNFL tenait presque uniquement dans le récit de Georges BON MARDION sur le ralliement du «DAPHNÉ» (2) à la cause de la France Libre, de son naufrage, du transport de son équipage sur l'«ÉGÉE» (1), de l'équipée de ce navire jusqu'aux plages de Normandie en 1944.

Nous avons lu l'exploit de l'évasion du commandant Jean LE DEUT à bord de la «MANOU», alors que la troupe allemande investissait Paimpol et son port.

Nous pouvons aujourd'hui y ajouter un troisième récit. C'est celui du second capitaine, Vincent GIRRE, et du radio, Robert CHEVALIER.

Ils sont à bord de l'«ÉGÉE» (1) quand celui-ci, au moment de la demande d'armistice de 1940, est à Port-Talbot en opérations commerciales. Comme tous les navires étrangers, il est retenu par les Anglais, puis il est réquisitionné le 17 juillet par le MoT (Ministry of Transport). Les marins doivent se décider : être rapatriés en France ou continuer le combat aux côtés des Anglais.

Nos deux officiers décident de rester en Angleterre et de rejoindre la France Libre.

L'«ÉGÉE» (1) étant confié à un armateur<sup>(1)</sup> et à un équipage anglais, Vincent GIRRE<sup>(2)</sup> et Robert CHEVALIER<sup>(3)</sup> sont désignés pour compléter l'équipage français du «MYSON»<sup>(4)</sup>, un vapeur de la C<sup>ie</sup> de Navigation d'Orbigny bloqué à Falmouth avec une cargaison chargée en Argentine et au Brésil et destinée à la France ; dont plus de la moitié des

m e m b r e s d e l'état-major et de l'équipage a rallié la France Libre dès juillet 1940. À la fin du mois de février 1941, le navire est à Cardiff. Il est incorporé à un grand convoi de 80 navires qui doit rejoindre Halifax et le Canada.

À peine a-t-il quitté le port qu'il est pris à partie par l'aviation allemande. Au cours de l'attaque Vincent

GIRRE est blessé (légèrement).

Au milieu de l'Atlantique, estimant que les menaces sous-marines et aériennes deviennent négligeables, l'Amirauté britannique ordonne la dispersion du convoi, les cargos devant individuellement ou par petits groupes rejoindre leurs ports de destination.



*Le s/s MYSON<sup>(5)</sup>*

*Construit aux chantiers William Gray & co de West-Hartlepool*

*(Tees river) - Mise en service le 16 août 1927.*

*Lht 121,92 m. - l. 16,15 m. - TE 7,63 m.*

*4.564 Grt - 2.722 Nrt*

*Machine 3 cyl. Compound - 439 nhp - 1 hélice.*

(1) *Sr Wm Reardon Smith & son ltd*

(2) *Né à Arradon (56), en 1900*

(3) *Né à Villers-Bocage (14), en 1905*

(4) *Le MYSON avait chargé en Amérique du Sud 6.300 tonnes de café, bois coloniaux et autres marchandises diverses*

(5) *VIIesiècleav.J.-C.L'oracledeDelphesproclamaMysonl'hommeleplussagedeGrècelorsqu'ilfutconsulté par Anacharsis.*

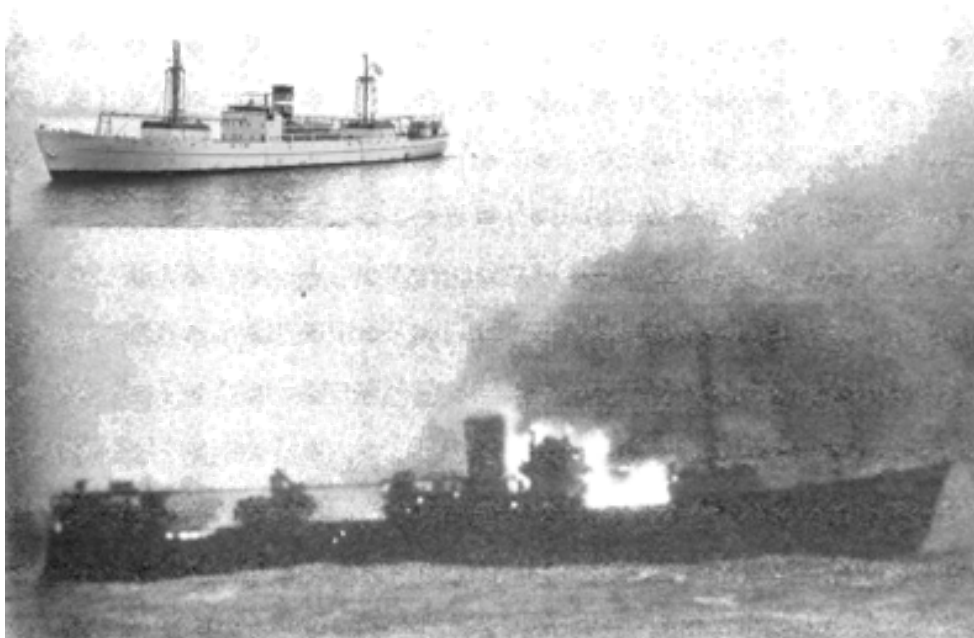
*Artiste potier : oeuvres au Louvre*

Le 16 mars, à l'orée du jour, alors que le petit groupe de neuf cargos auquel appartient le « MYSON », se trouve approximativement par 43° N - 43° W, les silhouettes de deux pétroliers se dessinent à l'horizon. Ils se rapprochent rapidement et passent les cargos. Puis on aperçoit celles de deux grands navires de guerre.

Les pétroliers sont les ravitailleurs allemands « ERMLAND » et « UCKERMARK »<sup>(6)</sup>, capables de filer 20 noeuds. Ils jouent le rôle d'éclaireurs. Les navi-

Les cargos du convoi, dont le « MYSON », maintenant encadrés par les pétroliers armés, sont comme engagés dans la nasse formée par les Allemands. Ils ne peuvent plus se disperser, s'échapper.

Les cargos savent ce qui les attend : subir le tir meurtrier des 280<sup>mm</sup> des croiseurs et être coulés. Leurs marins n'ont pas d'autre choix, s'ils veulent sauver leur peau, que d'évacuer le cargo et l'abandonner à son sort funeste.



Le CHILEAN REEFER en feu.

En vignette : sous les couleurs de J. Lauritzen

res de guerre sont les croiseurs de bataille « GNEI-SENAU »<sup>(7)</sup> et « SCHARNHORST ».

L'équipage du « MYSON » embarque dans les deux baleinières et s'éloigne le plus rapidement possible.

- (6) L'UCKERMARK était auparavant l'ALTMARK pris à l'abordage par le destroyer britannique COSSACK dans les eaux norvégiennes - encore neutres - en février 1940 afin de libérer 300 marins de commerce anglais prisonniers de la Kriegsmarine. Gravement endommagé, il fut renfloué, réparé et changea de nom.
- (7) Ces deux cuirassés, partis d'Allemagne le 22 janvier pour opérer la chasse aux navires marchands. Ils avaient gagné l'Atlantique en passant par le détroit du Danemark (entre l'Islande et le Groenland) sans être détectés par la patrouille britannique et avaient dans un premier temps opéré à l'est de Terre-Neuve, dans la zone de dispersion des convois. Puis, sur ordre de la Kriegsmarine, ils s'étaient rendus au large de la côte occidentale d'Afrique, sur la route des convois de Freetown. De nouvelles instructions venaient de les renvoyer au large de Terre-Neuve. Ils ont comme consigne d'éviter la confrontation avec la flotte britannique. Les deux croiseurs couleront 22 navires de commerce alliés pendant la croisière.
- (8) C'est un navire réfrigéré de l'armement danois J.LAURITZEN (J.L dans la cheminée), construit au Danemark en 1936, de 2.350 tdw et 14 nds. Il est armé par la « Blue Funnel » - Alfred Holt & Co, capitaine Bell, avec un équipage de 35 hommes : 17 Britanniques, 12 Danois, 6 Asiatiques, 2 radios anglais. Au moment de la rencontre, il est en route de Newcastle sur Terre-Neuve par le nord de L'Écosse. Par sa vitesse, il peut naviguer en solitaire.
- (9) L'historique du CHILEAN REEFER - (1936-1941) de l'auteur danois Christian LUND - donne comme position du naufrage : 46°13' N - 44°45' W, soit à 200 milles dans l'Est du Cap Race (Terre-Neuve).



On peut lire sur le panneau «VERBOTEN»

Il est 12 h 30 environ, le 16 mars, quand le « MYSON », touché par quelques obus, sombre.

C'est alors qu'entre en scène le « CHILEAN REEFER »<sup>(8)</sup>, un petit navire fruitier, angarié et armé par les Britanniques. Alerté par les SOS des cargos, il accourt.

Dès qu'il apparaît, il se voit engagé par le « GNEISENAU » ; il n'a qu'un unique canon de 100<sup>mm</sup> pour répondre. Parvenant par des manoeuvres à se dissimuler derrière un écran de fumée, il tient tête un temps au croiseur. Il faut 73 coups de ce dernier pour que le « CHILEAN REEFER », en flammes, cesse le combat et commence à couler<sup>(9)</sup>.

L'Allemand suppose que le petit « reefer » peut faire partie de l'écran d'une escadre<sup>(10)</sup> britannique importante, qu'il a voulu avec audace le fixer, en attendant les « gros » : la preuve est vite apportée par la présence d'un contact sur son RADAR.

Dans toute la masse des navires qui sombrent, des embarcations, des radeaux de sauvetage à la dérive, le « GNEISENAU » n'a que le temps de stopper brièvement, d'embarquer les marins des cargos, dont ceux du « MYSON », avant de s'éloigner de la zone à grande vitesse.

Nos marins, Français et Britanniques, sont devenus des prisonniers de guerre.

Deux jours plus tard, le 18 mars, en mer, tous, excepté le capitaine et le chef mécanicien qui sont retenus<sup>(11)</sup> à son bord, sont transbordés sur l'« UCKERMARK », qui les débarquera à La Pallice le 23 mars 1941.

De ce port, ils sont convoyés au Stalag X B, à Sandsbottel en Basse-Saxe, entre Elbe et Weser. Ce camp, qui était à son origine en 1939 et reste en partie un camp de concentration, est sectorisé pour héberger un « Ilag » (Internierungslager) réservé à l'internement des civils, parmi ceux-ci les marins de commerce britanniques<sup>(12)</sup>.

Les conditions de vie y sont si mauvaises, qu'à la suite des protestations de la Croix Rouge l'« Ilag », comprenant marins et baraques, est transféré en avril 1941 sur un site proche, à Westertimke, et devient un « Milag » (Marine Internee Lager).

Quelles ont été les conditions de vie dans le premier immense camp qui pouvait accueillir 30.000 prisonniers de plusieurs nationalités dans ses 150 baraques, des Français, mais aussi des Polonais, des Russes, dans la partie du camp réser-

(9) - *suite* - Après sa disparition, une embarcation, avec le capitaine, fut récupérée par le GNEISENAU, l'autre plus tard par le RODNEY. Il y eut 28 survivants et 7 disparus.

(10) Si le contact entre cuirassés anglais et Allemands n'a pas eu lieu, la présence supposée d'une escadre britannique amène l'Amirauté allemande, qui ne veut pas voir sa flotte de combat se confronter à une force très supérieure, à ordonner à ses deux croiseurs cuirassés à aller chercher refuge dans un port proche : Brest pour les croiseurs cuirassés, et il n'est plus question de repasser par le nord de l'Atlantique pour revenir en Allemagne. Ils n'en bougeront pas avant février 1942, quand ils forceront le passage du Pas-de-Calais, ... là où on ne les attend pas.

(11) Ils seront débarqués à Brest, à la fin de la croisière des deux croiseurs

(12) Près de 4.500 marins des marines marchandes alliées y seront internés

(13) Les marins des navires marchands « prisonniers » par la Marine allemande ne doivent pas, selon les conventions internationales, être considérés comme des prisonniers de guerre et doivent être, par les mêmes conventions être rapatriés dans leur patrie. Sont-elles celles qui ont été appliquées en faveur des marins du MYSON ?

vée aux marins ? Les conditions de détention dans ce dernier y étaient-elles moins dégradantes que pour les autres prisonniers ? Comment les Français avec un livret de « seaman » anglais ont-ils pu retrouver leur nationalité ? On ne peut qu'échaffauder des hypothèses.

Ce qu'on sait, c'est que le haut commandement de la Marine allemande décide<sup>(13)</sup> relativement vite de libérer l'équipage français du « MYSON », dont Vincent GIRRE et Robert CHEVALIER. Le 28 septembre 1941, ils peuvent retrouver leur Patrie.

On a de leurs nouvelles par le « Bulletin de liaison de la Société Navale Caennaise » n°1, qui vient tout juste de paraître.

On peut y lire dans celui de septembre 1941 :

« Nous avons heureusement des nouvelles de CHEVALIER, ancien radio de l' « ÉGÉE », qui était prisonnier en Allemagne à la suite d'un naufrage dans l'Atlantique. Il est revenu dans sa famille, à Rouen, et est en bonne santé. »

**ASSOCIATION DES FRANÇAIS LIBRES**  
12, Rue - Palais des Congrès, 12 - PARIS (9<sup>ème</sup>)

**DEMANDE D'ADMISSION (Marine)**

Nom (en majuscules) : GIRRE Prénoms : Vincent  
Date et lieu de naissance : 28.12.1900 Nationalité : Française  
Grade et Spécialité : 2<sup>e</sup> Capitaine du Havre  
Date d'engagement dans les F. N. F. L. : 17 Juin 1940 Matricule : \_\_\_\_\_

**EMBARQUEMENTS et AFFECTATIONS SUCCESSIFS dans les F. N. F. L. :**

	de	à	de	à
<u>Egée</u>	<u>17 Juin 1940</u>		<u>17 Juillet 1940</u>	
<u>Havre</u>	<u>17 Juillet 1940</u>		<u>16 Mars 1941</u>	
<u>Swansea</u>	<u>16 Mars 1941</u>		<u>23 Septembre 1941</u>	

Démobilisé le \_\_\_\_\_

Citations, décorations : \_\_\_\_\_

Blessures : 1 Ankylose pour action à l'Invalidité : accord  
Emploi occupé avant l'engagement dans les F. N. F. L. : 2<sup>e</sup> Capitaine à la suite Havre

Titres, titres ou brevets civils : Capitaine de la Marine Marchande

Langues étrangères connues : Anglais

Séjour à l'étranger ou aux colonies, avant l'entrée aux F. N. F. L. : \_\_\_\_\_

Situation de famille : marité 1 enfant

Situation actuelle : a) Militaire, Affectation : \_\_\_\_\_  
b) Civil, Emploi actuel : 1<sup>er</sup> Lieutenant de Port au Havre

Adresse : 101 Rue Marguerite 12 Pont d'Orléans - Havre

Nom de deux parrains de l'Association : \_\_\_\_\_

Date et Signature du Candidat : 17 Juin 1941

**NOTE :** L'admission ne peut être prononcée que par décision de la Commission de Comité Central.  
Pratiquer d'envoyer la demande au Bureau F. N. F. L. de l'Association.

ADMIS le : 17/6/41 CARTE n° : 4150 SECTION de : \_\_\_\_\_

Demande d'admission de Vincent GIRRE à l'Association Française des Français Libres, avec ses états de services

Dans le n°3, de novembre 1941 : «Nouvelles diverses», il est écrit ce qui suit :

« Monsieur GIRRE qui était 1<sup>er</sup> lieutenant à bord de l' « ÉGÉE », et était prisonnier en Allemagne, est revenu de captivité et se trouve en bonne santé. Il nous a demandé à reprendre un embarquement. »

Puis dans le n°7<sup>(14)</sup>, de mai-juin 1943, toujours dans les « Nouvelles diverses » : « Nous avons eu la visite de l'ancien Radio du s/s « ÉGÉE », conversation très intéressante. Le bateau anglais sur lequel se trouvait cet ancien T.S.F. a été torpillé à son 2<sup>ème</sup> voyage, sur le Canada, voyage qui lui plaisait particulièrement, en raison de l'accueil touchant qu'il recevait à chaque escale. »

Il semble que la Navale ait conservé le contact avec ceux qui avaient choisi l'Angleterre pour y continuer la lutte, car dans le même n°7 on évoque les bombardements sur Swansea, le commandant Le Louarn et le 3<sup>ème</sup> mécanicien Mabyre de l' « ÉGÉE ».

On ne sait pas si l'Inscription Maritime les autorisa à embarquer dans les mois suivants ? Cela a dû être compliqué, compte tenu de l'apostille apposée dans leur dossier matricule : « À ne pas embarquer, gaulliste certain ».

Vincent GIRRE deviendra officier de port au Havre<sup>(15)</sup>. En ce qui concerne Robert CHEVALIER, nous n'avons pas d'informations sur la suite de sa carrière<sup>(16)</sup>, pendant et après la guerre.

Nous remercions M<sup>me</sup> Gaëlle BACHET, de l'Association MILMARIN de Ploubazlanec, et M. Jacques OMNÈS, coordinateur du Groupe de recherche sur l'histoire des FNFL au sein de la Fondation de la France libre, qui nous ont mis sur la piste de ces deux Français Libres de la Navale Caennaise.

(14) Ce sera le dernier bulletin paru pendant la guerre. Le n°8 ne paraîtra qu'en 1947.

(15) Il y habitera jusqu'à son décès en 1988.

(16) «ancien TSF», tel que mentionné dans le Bulletin de Liaison n°7, laisse à penser qu'il a probablement quitté la navigation.