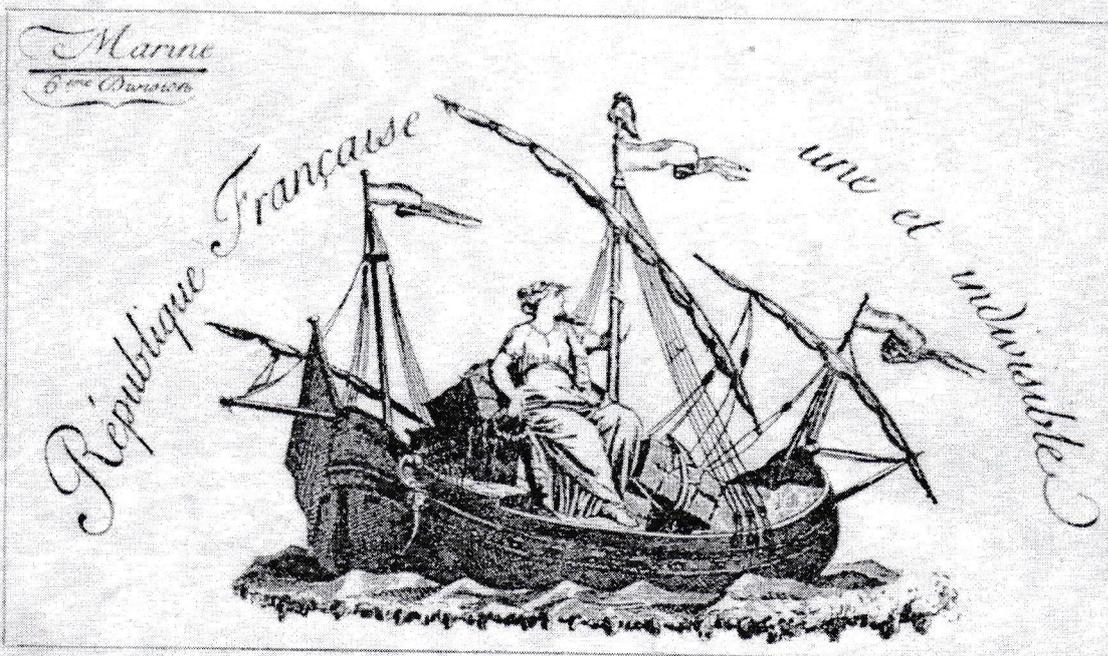


79^e ANNÉE

2^e SEMESTRE 1944

ANNALES DU SAUVETAGE MARITIME



Fac-similé de l'en-tête des brevets du Département de la Marine en l'an II de la République (1794).

SOCIÉTÉ CENTRALE DE SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS

MOYENS D'ACTION

105 Canots de sauvetage dont
44 Canots à moteurs
72 Postes de fusées lance-amarre
350 Postes avec engins divers

RÉSULTATS OBTENUS

au 15 Novembre 1944

23.655 Vies humaines sauvées
2.282 Navires secourus

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

1, RUE DE BOURGOGNE, PARIS (VII^e)

Tél. : Invalides 79-07

Ch. Postaux Paris 1014-74

La Société Centrale de Sauvetage des Naufragés

PENDANT LES

quatre années d'occupation allemande

1940 - 1944

Enfin, après quatre années durant lesquelles le silence couvrait tous les crimes et toutes les exactions, la France, en grande partie libérée, peut commencer à mesurer l'étendue de ses souffrances et l'immensité des dommages qu'elle a subis.

Les armistices de 1940 avec l'Allemagne et l'Italie donnaient à nos ennemis la libre disposition des deux tiers de notre pays et, en particulier, les rendaient entièrement maîtres de notre littoral sur la Mer du Nord, la Manche et l'Atlantique.

Les régions ainsi abandonnées aux Allemands allaient leur servir de bases offensives et défensives d'abord contre la Grande-Bretagne, restée seule dans la lutte, puis contre les Alliés, lorsque les Etats-Unis prirent les armes. Ces régions devenaient donc inévitablement un champ de bataille sur lequel les Alliés étaient obligés de faire porter leurs coups s'ils voulaient atteindre et paralyser leur farouche ennemi.

Sur ce champ de bataille, il existait du moins des installations n'ayant qu'un but humanitaire et un caractère international : c'étaient les stations de sauvetage. Elles auraient pu facilement être tenues en dehors du conflit. Les Allemands ne se sont pas arrêtés à de semblables considérations et, malgré certaines assurances verbales, n'ont eu aucun égard pour ces installations.

Dès juillet 1940, ils ont réquisitionné un grand nombre de nos canots de sauvetage qui, cependant, ne pouvaient avoir aucune utilisation militaire. Ils nous en ont ensuite, en 1943, rendu quelques-uns lorsqu'ils étaient en très mauvais état. Ils ont pris

ou saccagé dans beaucoup de nos stations le matériel d'armement, ceintures de sauvetage, câbles, filins, outillage, etc. Ils ont démoli certaines de nos maisons-abris en prétextant qu'elles pouvaient gêner les défenseurs du fameux mur de l'Atlantique. D'autres installations : maisons-abris, cales, appareils de mise à l'eau ont été systématiquement minées et détruites au moment de la retraite précipitée de nos occupants.

Pour se rendre mieux compte de ce qui s'est passé, nous ne pouvons mieux faire que de publier ci-après les correspondances échangées avec les autorités d'occupation et les fac-similés des ordres de réquisition. Ce rapprochement met en opposition les assurances données par le haut commandement allemand réduisant les exigences à quelques cas exceptionnels, et la prise de possession de presque tous nos canots de sauvetage à moteurs des côtes de la Manche effectuée sur place par de simples officiers subalternes et souvent même par des sous-officiers.

Dès le 5 août 1940, notre Président adressait à l'Amiral commandant en chef la Marine allemande en France la lettre suivante :

Amiral,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les conditions dans lesquelles les canots de sauvetage des stations créées et entretenues par notre Société sur le littoral français peuvent remplir le plus efficacement possible la mission qui leur incombe.

Les stations placées entre la frontière de Belgique et l'estuaire de la Seine ont été désorganisées au cours des hostilités et nous n'avons même pas de renseignements précis sur leur état actuel : il est donc impossible de compter sur leurs services.

Entre l'estuaire de la Seine et la frontière espagnole, nos stations sont en état de fonctionnement. Mais un certain nombre de nos canots de sauvetage à moteurs ont été réquisitionnés par les autorités allemandes locales. Il en a été ainsi à :

HONFLEUR, TROUVILLE, OUISTREHAM, BARFLEUR, GOURY-LA-HAGUE, SAINT-SERVAN, ERQUY, LE CONQUET.

Le Président du Comité de Sauvetage de la station du Conquet a été contraint de signer un accord dont le texte est joint à la présente lettre : cet accord prévoit un service de liaison avec l'Île d'Ouessant qui, pendant une partie du temps, éloigne le canot de sauvetage et son équipage de la région dangereuse où il peut être fait appel à ses services à tout moment.

Ce contrat impose même à l'équipage un uniforme qui n'est d'ailleurs pas défini.

Les canots de sauvetage de notre Société sont armés par des marins, qui sont généralement des pêcheurs, et qui acceptent volontairement de se porter au secours de tous les naufragés en péril, quelles que soient leur condition et leur nationalité. Ils ne doivent jamais exiger de rémunération de ceux auxquels ils ont porté secours.

Ils sont naturellement toujours prêts à répondre à toute alerte qui leur serait transmise par les autorités allemandes. C'est ainsi que, dans la nuit du 17 au 18 juillet, le canot de sauvetage de Pontusval-Brignogan est sorti avec deux officiers allemands pour rechercher des soldats allemands partis en dérive au large dans une embarcation. Cette sortie a donné lieu à une appréciation élogieuse des représentants de l'armée allemande.

Le 9 juillet, le canot de sauvetage à moteurs « Ville-de-Paris », de la station de Lampaul-Ouessant, a fait également une longue croisière pour rechercher des aviateurs allemands signalés en détresse au large.

Ces missions répondent entièrement au but poursuivi par notre Société.

Mais, pour que les canots de sauvetage aient le maximum de chances d'être utilisés efficacement, il importe qu'ils soient maintenus dans leurs stations où ils sont conservés dans des abris et peuvent, grâce à des engins de lancement appropriés, être mis à l'eau rapidement à toute heure de marée.

S'ils sont retirés de leurs stations, affectés à d'autres services que le sauvetage, exposés à s'échouer dans des ports où la mer se retire à chaque marée, il est à craindre qu'ils ne soient pas utilisables au moment où l'on aura besoin de leurs services dans un délai très court.

Il sera également nécessaire que nous soyons en mesure de renouveler les approvisionnements d'essence ou de gaz-oil et d'huile pour les moteurs.

Je suis persuadé que vous voudrez bien reconnaître le caractère d'intérêt général de l'œuvre exclusivement humanitaire et entièrement désintéressée que nous poursuivons et donner aux autorités locales allemandes les instructions de nature à faciliter le fonctionnement normal de nos stations.

Veillez agréer...

Comme seule réponse, nous reçûmes communication, le 26 août 1940, de la note suivante par l'intermédiaire de la Délégation Française.

L'Amiral Commandant en France,

B. Nr. A III 2.880.

Paris, le 26 août 1940.

Au Commandant en Chef de l'Armée, Chef de l'Administration Militaire en France. Section du Lieutenant-Colonel Otzen, 127, rue de Grenelle.

A. S. - de la requête de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, relative à l'emploi des bateaux de sauvetage sur les côtes françaises pour un autre usage que les sauvetages, on fait savoir que les autorités maritimes allemandes attachent elles-mêmes le plus grand prix au maintien sur les côtes françaises des organisations de sauvetage, et à sa libre disposition pour le sauvetage des naufragés. Si des bateaux de sauvetage français ont été saisis par des autorités allemandes pour un autre usage, il ne peut s'agir que d'exception. D'une façon générale, les bateaux de sauvetage ne doivent être utilisés

que selon leur destination : cependant, nous devons nous réserver, dans des cas exceptionnels, de pouvoir nous en servir si les nécessités militaires ou autres l'exigent.

Pour l'Amiral Commandant en France,
Le Chef de l'Etat-Major,
(s) LINZMANN.

Le Président de notre Comité de Sauvetage du Conquet était, malgré de véhémentes protestations, contraint de signer l'accord suivant dont le texte est le témoignage le plus éloquent des abus de pouvoir auxquels nous étions soumis :

ACCORD

imposé au Comité de Sauvetage du Conquet

* *

Entre l'armée allemande, unité 39.686, représentée par l'Adjudant de Régiment, Lieutenant Hille et le Maître comptable Vogt, d'une part, et le représentant de la Société de Sauvetage, comme garant du navire de sauvetage l'accord suivant a été fait ce jour :

1^o Le canot de sauvetage du Conquet est à la disposition de l'armée allemande trois jours par semaine, à savoir : le lundi, mercredi et samedi, comme moyen de liaison avec l'île d'Ouessant.

2^o L'armée allemande est autorisée à hisser le drapeau allemand de guerre et à couvrir la croix rouge qui s'y trouve.

3^o L'équipage se compose de sept hommes et est pourvu, par l'armée allemande, de vêtements d'uniforme. Les vêtements ne doivent être mis que les jours que le canot est utilisé par l'armée allemande.

4^o La Commune du Conquet s'engage à maintenir le canot en bon état de service. S'il y a des petites réparations à faire au moteur, elles seront faites par l'armée allemande.

5^o L'essence et l'huile sont fournies, sans frais ou gratuites, par l'armée allemande.

6° Payement. Pour tout trajet d'aller et retour chaque membre d'équipage (sept en tout) touche 5 (cinq) reichsmarks.

7° Cet argent est payable au Comité de Sauvetage.

Les premiers trois trajets sont payés d'avance à savoir le mercredi 24-7-40.

8° Cet accord est justiciable aussi bien d'après le droit allemand que celui français. Des endommagements éventuels, qui seraient apportés exprès à l'usage du canot, seront justiciables selon le droit de guerre allemand.

Le Conquet, le 23 juillet 1940.

Le dernier paragraphe de cet étrange « accord », qui est plutôt une rigoureuse sommation, montre bien quels ont été les procédés d'intimidation familiers à nos occupants.

Le bilan que nous pouvions dresser au bout d'un mois d'occupation était le suivant pour nos côtes entre Dunkerque et Brest.

Sur un total de 20 canots à moteurs :

13 étaient réquisitionnés, ceux de :

CALAIS, BOULOGNE, FÉCAMP, HONFLEUR, TROUVILLE, BARFLEUR, GOURY, GRANVILLE, SAINT-SERVAN, BRÉHAT, LAMPAUL (Ouessant), LE STIFF, LE CONQUET.

1 était détruit : DUNKERQUE.

2 avaient vraisemblablement pu gagner la côte anglaise : MOLENE et DIEPPE.

4 seulement restaient dans leurs stations :

GRAVELINES, DINARD, ERQUY, PLOUMANACH.

Les canots réquisitionnés n'eurent pas la moindre utilisation militaire. Quelques-uns d'entre eux servirent pendant quelque temps d'embarcations de servitude dans certains ports. Ils furent rapidement mis hors d'usage, faute d'entretien.

Celui de GOURY fut même détruit quelques heures après que les Allemands en eurent pris possession. Ne sachant pas manœu-

vrer les robinets des prises d'eau à la mer, ils grillèrent les moteurs et abandonnèrent le canot en pleine côte au milieu des roches. Les sauveteurs de Goury assistèrent avec indignation à la perte de leur puissant canot dont ils étaient si fiers. Ils voulurent tenter d'aller prendre des mesures de sauvegarde. Les mitrailleuses allemandes, braquées sur eux, les empêchèrent d'approcher.

Pendant toute la durée de l'occupation l'étendue de nos dommages ne devait pas cesser de s'étendre.

A partir de novembre 1942, toutes nos stations de la côte Atlantique et de la Méditerranée étaient soumises à leur tour aux exigences de l'ennemi.

Enfin, quand en juin 1944 sonna l'heure de la délivrance, nous eûmes à subir les suprêmes rigueurs de l'ennemi en retraite.

Dans sa rage destructive, il anéantit nos installations dans un grand nombre de ports. Ruine totale à HONFLEUR, à GRANVILLE, à PLOUMANACH, à PERROS-GUIREC, à YPORT. A PLOUMANACH, les mesures de destruction furent particulièrement odieuses. Elles furent l'œuvre de douaniers allemands, formation dénommée « Le Gast », dont le chef se faisait appeler « Monsieur Georges » et parlait assez bien le français. Lorsqu'ils se sentirent acculés à la reddition, ils firent sauter à la grenade tous les bateaux de pêche et réservèrent leurs plus puissants explosifs pour la station de sauvetage. Le 4 août, vers 15 heures, une formidable explosion détruisit toute notre installation. Du canot de sauvetage à deux hélices, « Félix-William-Spiers », on ne retrouva que les deux hélices ! La station rasée, le matériel incendié, le chariot coupé en deux : telles étaient les derniers forfaits de nos occupants au moment où allait commencer pour eux la captivité. Le nom de l'auteur doit être retenu : c'était l'Oberleutnant Werner.

Et cependant, pendant la durée de l'occupation, nos stations de sauvetage, dans la mesure des moyens réduits qui leur avaient été laissés, n'ont pas laissé passer une seule occasion de porter secours à tous les naufragés et en particulier aux Allemands qui se trouvaient en péril le long de la côte.

Nos canots de sauvetage ont ainsi effectué, au bénéfice des occupants, 39 sorties au cours desquelles ils ont recherché de nombreux avions allemands en détresse et sauvé la vie d'au moins 40 soldats de l'armée allemande.

Au cours de périlleuses recherches à l'embouchure du Rhône, le 15 février 1943, sept marins allemands embarqués sur un chalutier en perdition, furent sauvés de la mort par les vaillants canotiers du canot de sauvetage « Commandant-de-Coligny ». Un officier allemand avait pris place à bord afin de surveiller nos canotiers qui ne méritaient pas cependant une semblable méfiance. Lorsque nous décernâmes, à ces braves, le prix qu'ils avaient mérités, l'officier allemand eût l'audace de demander à recevoir la même médaille que notre patron et ne sembla pas comprendre notre refus !

Le canot de sauvetage de Ploumanach, sacrifié à la dernière furie de nos ennemis, aurait cependant dû être épargné en raison des services qu'il leur avait rendus !

Le 6 octobre 1940, il avait sauvé deux soldats allemands entraînés vers le large dans une barque en péril.

Le 21 janvier 1941, il s'était à nouveau porté au secours de trois officiers et de quatre soldats allemands.

*
* *

Après ce bref exposé des principaux événements qui se sont déroulés pendant les quatre années d'occupation, qui resteront les quatre années les plus sombres de notre histoire, nous avons le droit de dire avec fierté que chacun de nos sauveteurs a accompli son devoir avec une parfaite dignité, avec un courage d'autant plus méritoire qu'il s'exerçait souvent au profit de ceux qui opprimaient leur patrie.
