

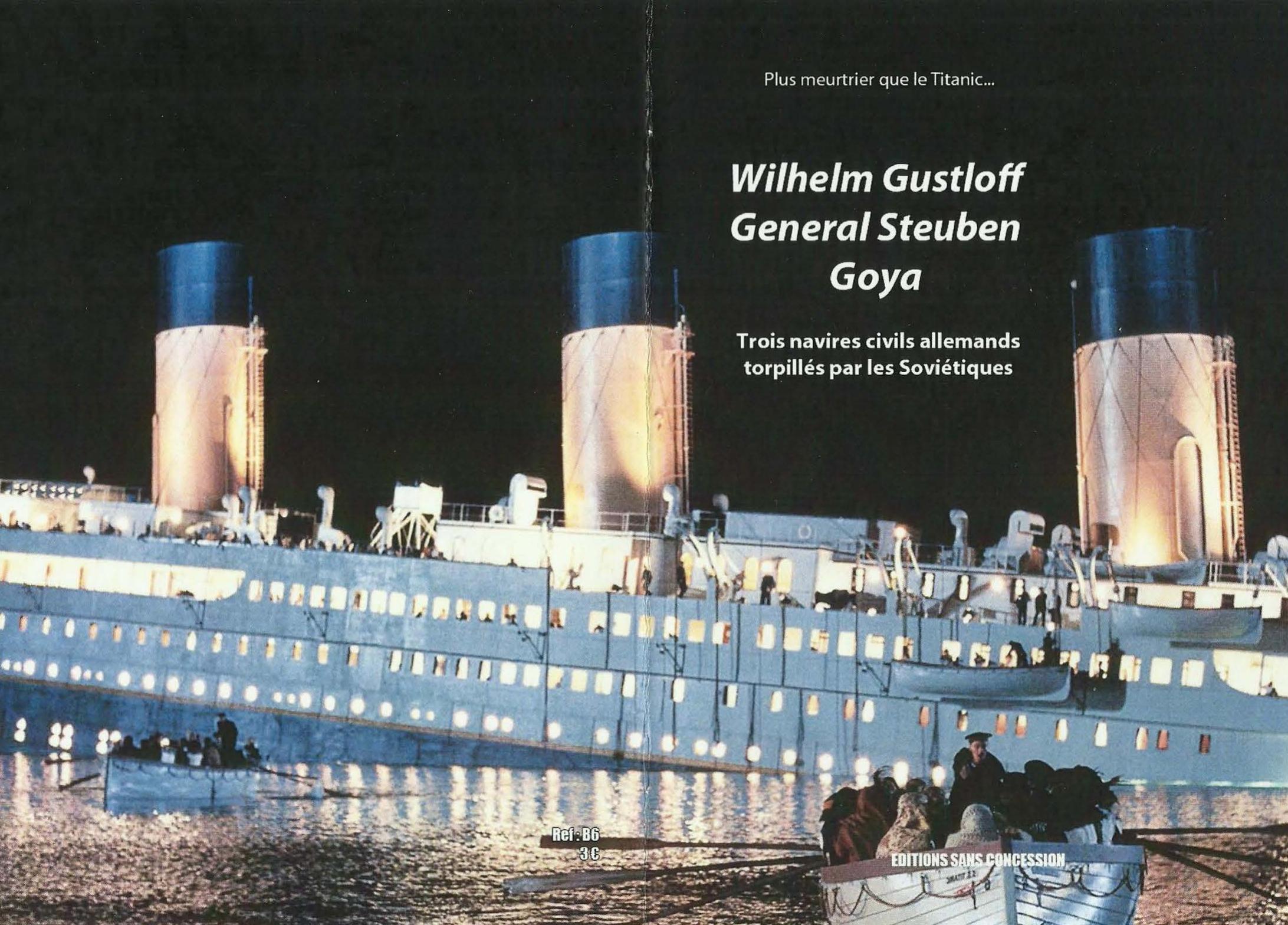
Plus meurtrier que le Titanic...

# *Wilhelm Gustloff* *General Steuben* *Goya*

Trois navires civils allemands  
torpillés par les Soviétiques

Ref: B6  
3€

EDITIONS SANS CONCESSION



Après « Titanic » de J. Cameron

**A QUAND UN FILM SUR LES NAUFRAGES  
DU WILHELM GUSTLOFF, DU GENERAL STEUBEN  
ET DU GOYA ? <sup>1</sup>**

Le naufrage du Titanic (avril 1912) est peut-être la plus grande catastrophe maritime de l'histoire *en temps de paix*. Mais si l'on considère le nombre de victimes inoffensives (réfugiés civils, soldats blessés...) il est indéniable que les plus terribles catastrophes maritimes de l'histoire furent les naufrages du *Wilhelm Gustloff*, du *General Steuben* et du *Goya*, paquebots de ligne allemands reconvertis, bondés de réfugiés et de soldats blessés. Ces naufrages sont survenus dans les quatre premiers mois de l'année 1945, alors que la guerre était irrémédiablement perdue pour le IIIe Reich.

Ces trois navires ne rencontrèrent pas un iceberg. Ils furent coulés par des sous-marins soviétiques dont les commandants savaient fort bien qu'il condamnaient à mort des milliers de non-combattants.

**Dans chacune de ces trois catastrophes, il y eut au moins deux fois plus de morts que lors de la tragédie du *Titanic*.**

<sup>1</sup> Le texte qui suit est un résumé de l'article rédigé par l'américain John Rie et dont une traduction française est parue dans la revue *Nouvelle Vision* (n° 36, mars-avril-mai 1995), sous le titre : « L'histoire peu connue du "Wilhelm Gustloff", du "General Steuben" et du "Goya" » (pp. 221-232). Pour toutes les références, nous renvoyons le lecteur intéressé à ce texte original.

| Nom du navire           | Nombre de morts                                   |
|-------------------------|---|
| <i>Titanic</i>          | 1 503   |
| <i>Wilhelm Gustloff</i> | Entre 5 700 et 7 000<br>4 fois le <i>Titanic</i>  |
| <i>General Steuben</i>  | Environ 3 500<br>2 fois et demi le <i>Titanic</i> |
| <i>Goya</i>             | Environ 7 000<br>4 fois et demi le <i>Titanic</i> |

*Fuite éperdue*

Tout commença à la mi-octobre 1944, quand l'Armée rouge pénétra en Prusse orientale. Poussés à la violence par les appels haineux lancés par le propagandiste juif soviétique Ilya Ehrenburg (« *Tuez, tuez ! Chez les Allemands, il n'existe personne d'innocent, ni parmi les vivants, ni parmi ceux à naître ! [...]. Brisez par la violence l'orgueil racial des femmes germaniques. Prenez-les en butin légitime. Tuez, tuez, vaillants soldats de l'Armée rouge, dans votre assaut irrésistible* » ; « *Quand tu as abattu un Allemand, abats-en un autre : il n'y a rien de plus réjouissant pour nous que des cadavres allemands* »<sup>2</sup> ), les troupes de l'Armée rouge ont systématiquement pillé et massacré les Allemands assez malchanceux pour tomber entre leurs mains.

Une des premières villes prises par les Soviétiques fut Nemmerdorf (district de Gumbinnen, Prusse orientale). Lorsque, à la faveur d'une contre-attaque, les troupes allemandes reprirent la ville, elles découvrirent l'horreur : les soldats rouges avaient sauvagement violé des femmes de tous âges et abattu des

<sup>2</sup> Voy. Grand-Amiral Dönitz, *Dix Ans et Vingt Jours* (Éd. Plon, 1959), pp. 343-344 et Wilhelm Stäglich, *Le Mythe d'Auschwitz* (Éd. La Vieille Taupe, 1986), pp. 80-81.

vieillards, des femmes et des enfants. Les plus chanceux avaient été fusillés sommairement, mais beaucoup avaient été tués à coups de gourdins ou de hache. Comble de l'abomination : après avoir été violées, des femmes nues avaient été clouées et crucifiées contre des



Nemmersdorf : civils assassinés sommairement et femmes violées (Bundesarchiv)



portes. On a même vu un groupe de réfugiés écrasés sous les chars soviétiques.

Les autorités allemandes rendirent publics les résultats horribles de la brève occupation soviétique. Des journalistes, parmi lesquels des Suédois, des Suisses et des Espagnols, furent rapidement convoqués afin de rendre compte de ce qui s'était passé. Dans les cinémas allemands, de bouleversantes actualités filmées sur Nemmersdorf furent projetées.

Frappés d'épouvante, les civils des territoires de l'Est cherchèrent alors désespérément à éviter de tomber aux mains des Soviétiques qui progressaient. En conséquence, pendant les derniers mois de 1944 et au début de 1945, de longues colonnes de réfugiés s'écoulèrent dans les villes et les villages de la baie de Dantzig, attendant fébrilement les bateaux qui les emmèneraient, au moins temporairement, vers un refuge plus à l'Ouest.



Dantzig : un embarquement de réfugiés s'effectue par moins vingt degrés.

Face à cette situation, les autorités berlinoises, en la personne de l'amiral Karl Dönitz, chargèrent le contre-amiral Konrad Engelhardt d'organiser une évacuation massive des civils. C'est ainsi qu'entre janvier et mai 1945, plus de deux millions de personnes, en grande majorité des civils allemands, furent transportés à l'Ouest.

### *Le naufrage du Wilhelm Gustloff*

Le *Wilhelm Gustloff* était un paquebot de 25 484 tonnes. Construit en 1936, il avait été initialement prévu pour recevoir confortablement 1 465 passagers et 417 hommes d'équipage. Le 30 janvier 1945, dans une situation d'apocalypse, il appareilla pour Mecklembourg avec, à son bord, entassées 6 000 personnes, équipage et passagers (la plupart de ces derniers étant des civils réfugiés). D'après une étude anglaise, 2 000 autres réfugiés désespérés furent précipitamment embarqués à partir de petits bateaux au moment où le navire quittait le port de Dantzig.

En guise de protection, le *Wilhelm Gustloff* ne disposait que d'un seul pauvre torpilleur. Des canots de sauvetage et des radeaux avaient été prévus, mais pour 5 060 personnes seulement. De plus, la machinerie destinée à amener à la mer les bateaux de sauvetage avait complètement gelé, sous l'effet du froid glacial, rendant ainsi les embarcations pratiquement inutilisables. Chaque passager était bien muni d'un gilet de sauvetage, mais, la température de la mer Baltique étant tombée bien au-dessous de zéro, personne ne pouvait survivre longtemps dans les eaux glacées.

Le drame survint dans la nuit, lorsque le navire fut touché par trois torpilles lancées du sous-marin soviétique S-13. Le commandant lança alors le S.O.S. d'urgence habituel, mais sur une longueur d'onde différente de celle de la 9e division d'escorte toute proche. Un temps précieux fut ainsi perdu.

Le *Wilhelm Gustloff* coula en 70 minutes, emportant avec lui entre 5 700 et 7 000 âmes. Seules 900 personnes purent être sauvées.

### *Le naufrage du General Steuben*

Onze jours plus tard, le *General Steuben* appareilla à son tour. Cet ancien paquebot luxueux de 17 500 tonnes avait été reconverti en navire-hôpital. A son bord, il emportait 5 000 soldats blessés et réfugiés.

D'après les conventions de La Haye, ce navire aurait dû être protégé des attaques. En juillet 1941, cependant, l'URSS avait fait savoir à l'Allemagne qu'elle « *ne reconnaîtra[it] pas ni ne respectera[it] les navires-hôpitaux allemands selon la convention de La Haye* » (c'est ainsi que 4 des 13 navires hôpitaux naviguant sur la Baltique et 8 des 21 bateaux de transport allemands destinés aux soldats blessés furent envoyés par le fond).

Le 10 février 1945, peu après minuit, le même sous-marin qui avait coulé le *Wilhelm Gustloff* toucha le *General Steuben* avec deux torpilles. Le paquebot sombra en tout juste sept minutes, emportant avec lui ses passagers.

### *Le naufrage du Goya*

Au mois d'avril 1945, alors que l'Allemagne était à genoux et que la guerre allait se terminer, le transport de 5 230 tonnes baptisé *Goya* leva l'ancre, en compagnie de cinq autres navires, dans le port de Hela (près de Dantzig). Il devait rejoindre Copenhague. A son bord se trouvaient 7 000 réfugiés et soldats blessés, entassés jusqu'au fond des cales.

A cette époque, la baie de Dantzig était virtuellement devenue un lac soviétique.

Quatre minutes avant minuit, ce 16 avril 1945, le *Goya* fut touché (en plein milieu et à l'arrière) par deux torpilles que venait de lancer le sous-marin soviétique L-3. Presque immédiatement, le navire se brisa par le milieu, ses mâts s'effondrant sur les passagers amassés sur les ponts. Avant que quiconque ait pu s'échapper des cales, la mer déferlante couvrit rapidement les hurlements angoissés des réfugiés qui se trouvaient dans le fond du navire.

Le paquebot sombra en quatre minutes, provoquant la disparition d'environ 7 000 personnes. Il n'y eut que 183 survivants.

Ces morts ne précipitèrent pas la fin de la guerre en quoi que ce soit. La tragédie du *Goya* survint au moment où les Soviétiques avaient déjà entamé la complète expulsion des Allemands de la région tout entière de la Baltique. « Pourquoi alors avoir envoyé par le fond tant de milliers de réfugiés ? » s'interroge l'historien américain Alfred de Zayas.

### Conclusion

Bien que peu connu, le naufrage du *Wilhelm Gustloff* et du *Goya*, avec une perte d'ensemble de plus de 12 000 personnes, restent les catastrophes maritimes les plus importantes de tous les temps. Elle dépassent largement en horreur celle du *Titanic*.

En outre, le massacre délibéré et inutile de milliers de réfugiés civils innocents et d'hommes blessés impuissants, à bord du *Gustloff*, du *Steuben* et du *Goya* - aussi bien que de beaucoup d'autres navires plus petits et moins connus - est indiscutablement l'une des grandes atrocités de la seconde guerre mondiale.

## ÉPILOGUE DE VINCENT REYNOUARD

Après avoir lu cette brochure, certains seront tentés de répondre : « Les Allemands ont fait pareil et même pire ». Ce pseudo-argument est celui que nous réservent sans cesse les individus nourris de préjugés et incapables, par paresse ou par peur, de remettre en cause leurs fausses certitudes.

Non, les Allemands n'ont pas agi comme les Soviétiques. Lorsque les hostilités débutèrent, les nationaux-socialistes s'efforcèrent de respecter les conventions internationales sur mer. Ils firent même plus et réservèrent à certains navires un traitement meilleur que celui prévu par ces conventions. Ainsi, le

3 septembre 1939, Hitler, qui désirait préserver la paix avec la France, ordonna aux sous-marinières de « *n'agir que défensivement devant les navires français, même de commerce* » (Dönitz, p. 45).

Le 4 septembre l'U-30, commandé par le Kapitänleutnant Lemp, coula, par erreur, le paquebot anglais *Athenia* avec, à son bord, 1 432 passagers. Ce dernier, précisons-le tout de même, naviguait de nuit, en zig-zag et sans feux, le long d'une route moyenne inhabituelle<sup>3</sup>. Le soir même du drame, Hitler ordonna que, provisoirement, aucun paquebot ne serait attaqué, même s'il naviguait en convoi (*Id.*).

Deux jours plus tard, le Chancelier réitéra son ordre concernant les bâtiments français. « *Situation avec la France toujours imprécise*, déclara-t-il. *N'agir que défensivement devant les navires français, même de commerce ; ne pas arraisonner les bâtiments reconnus français. Éviter à tout prix les incidents avec la France* » (*Id.*).

Par conséquent, il est indéniable qu'au début de la guerre, l'Allemagne respecta les conventions internationales.

Certes, des bavures se produisirent parfois, mais elles ne furent jamais intentionnelles. Répondant, à Nuremberg, aux questions de son avocat (Maître Kranzbühler), Dönitz déclara :

ACCUSÉ DÖNITZ. — Aucun commandant de sous-marin n'a intentionnellement enfreint un ordre ou n'a omis de l'exécuter. Naturellement, étant donné le nombre considérable des opérations de guerre qui ont eu lieu par milliers, pendant les cinq ans et demi de guerre, il y a eu quelques rares cas individuels où, par erreur, cet ordre n'a pas été suivi.

FLOTTENRICHTER KRANZBÜHLER. — Comment une telle erreur pouvait-elle se produire ?

ACCUSÉ DÖNITZ. — Tout marin sait combien il est facile de commettre des erreurs d'identification, non seulement en cas de guerre, mais même en temps de paix en raison du manque de visibilité, des conditions atmosphériques et d'autres facteurs.

<sup>3</sup> Voy. Grand-Amiral Dönitz, *op. cit.*, p. 45 et Etienne Romat, *La Guerre sous-marine en Atlantique* (Éditions J. de Gigord, Paris, 1946, 144 p.), p. 7.

FLOTTENRICHTER KRANZBÜHLER. — Est-il possible qu'à la limite des zones d'opérations, des sous-marins aient torpillé même s'ils se trouvaient hors de ces zones ?

ACCUSÉ DÖNITZ. — Évidemment, c'est également possible. Car chaque marin sait que, par exemple, au bout de quelques jours de mauvais temps, on peut facilement faire une erreur en déterminant la position. Cela peut se produire non seulement dans le cas du sous-marin, mais encore dans celui du vapeur qui se figure avoir été hors de la zone d'opérations lors du torpillage. Des cas de ce genre sont extrêmement difficiles à élucider.

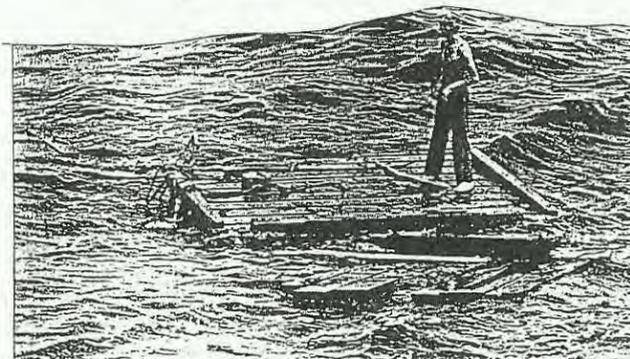
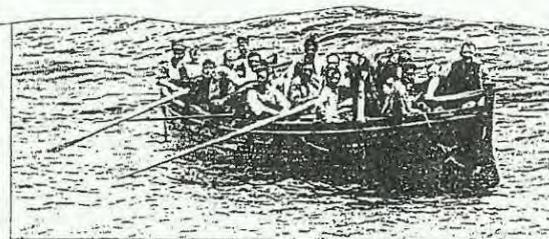
Un commandant de sous-marin soupçonné d'avoir agi avec négligence devait répondre de ses actes devant un tribunal militaire. Ainsi en fut-il du commandant de l'U-512, qui avait ordonné le torpillage d'un navire neutre, le *Monte Gorbea*, après avoir estimé à tort qu'il s'agissait d'un bâtiment anglais camouflé. Alertées, les autorités allemandes considérèrent que les « *prétendus soupçons qu'il s'agissait d'un navire anglais camouflé [étaient] insuffisants et ne justifi[ai]ent pas le torpillage* ». Par conséquent, K. Dönitz lui même avisa par radio le commandant « *qu'il aurait à son retour à répondre devant un tribunal militaire* ». Le sous-marin ayant finalement été coulé, la procédure s'éteignit (voy. *TMI*, XIII, p. 278).

Quant aux naufragés, on peut affirmer que, jusqu'à l'été 1942, les sous-marinières allemands leur portèrent le plus souvent aide et assistance. Les trois clichés reproduits page suivante, ainsi que les légendes qui les accompagnent, sont sans équivoque. Ils sont extraits d'une revue moderne peu suspecte de sympathie pour le régime hitlérien : *Marines Magazine* (n° 12, février 1998, pp. 34-35).

Certes, fin 1939, ordre avait été donné qui prescrivait aux sous-marins d'abandonner les survivants des navires coulés (« *Ne sauver et n'emmener personne. Ne pas s'occuper du sort des embarcations du vapeur. Peu important le temps qu'il fait et la proximité de la terre* », voy. *TMI*, XIII, p. 287, « ordre permanent

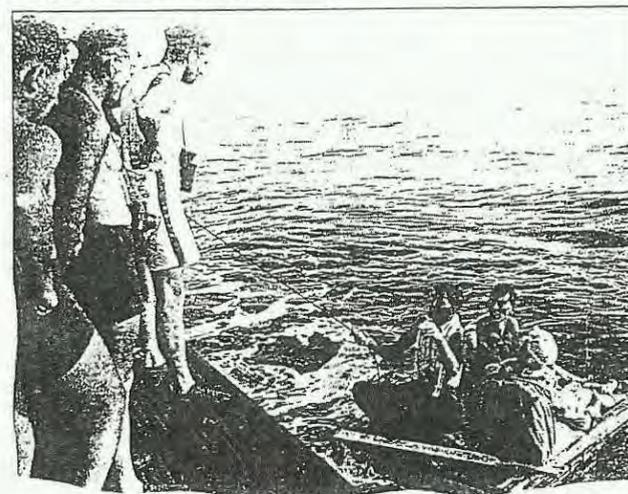
Ces rescapés ont la chance d'avoir pu prendre place dans une chaloupe. Comme la mer est calme, ils ont de fortes probabilités d'être sauvés lorsque les secours viendront à leur aide. Il est rarissime qu'un navire torpillé n'ait pas le temps de transmettre sa position. Les Allemands leur donnent des vivres et de l'eau lorsqu'ils les rencontrent de cette façon, mais pas lors d'une bataille de convoi, évidemment.

(Bundesarchiv)



Un rescapé britannique au large de Freetown, dans l'Atlantique Sud, photographié par l'équipage de l'U-124 qui vient de couler son navire. Il ne sera pas abandonné ainsi à son triste sort, mais on parle très peu de ce que deviennent les naufragés de la guerre sous-marine. (Bundesarchiv)

Un radeau de fortune permet à trois rescapés du naufrage de leur bateau d'être recueillis momentanément par l'équipage de l'U-124, dans l'Atlantique Sud, en avril ou mai 1941. On remarque qu'un marin allemand, dont l'uniforme est peu réglementaire, porte sur le ventre un appareil photo. Nous ignorons ce qu'ont pu devenir ces trois hommes. L'U-124 a été coulé le 2 avril 1943. (BA)



st  
se  
et  
mi  
se  
vi  
v  
N  
l'e  
mi  
Ce  
vic  
  
d  
m  
pa  
in  
br  
ner

C  
t  
ev  
St  
Le  
co  
mi  
d'i  
su  
l'  
q  
v  
  
P  
é  
a

154 »). Mais il datait de l'époque où les sous-marins combattaient près des côtes anglaises, « à la portée constante des gardes-côtes et des avions patrouilleurs ». Ceux-ci les prenaient en chasse dès qu'ils avaient été repérés. « *Les sous-marins*, déclara K. Dönitz, *n'avaient à s'attaquer qu'aux navires protégés ou se trouvant dans le voisinage de postes de défense. C'eut été, pour le sous-marin, un véritable suicide, dans une telle situation, de faire surface et de sauver les autres* » (*Id.*).

Preuve que cet ordre avait été rédigé pour répondre à une situation particulière dans le temps et dans l'espace, il fut finalement annulé en novembre 1940 (après les opérations de Norvège) lorsque les sous-marins commencèrent à opérer dans l'Atlantique, loin des garde-côtes et des avions patrouilleurs (*Ibid.*, pp. 289-290). De nombreux sauvetages eurent alors lieu, confirmés par les journaux de bord des bâtiments (*Id.*).

A partir de l'été 1942, la situation changea. L'accroissement de la protection aérienne des navires alliés fit que les pertes allemandes en sous-marins augmentèrent soudainement de plus de 300 % (*Ibid.*, p. 293). K. Dönitz donna alors de nombreuses instructions, demandant aux bâtiments de rester le moins possible hors de l'eau. Malgré cela, les opérations de sauvetage se poursuivirent comme en témoigne l'affaire du *Laconia*, en septembre 1942. Mais le comportement scandaleux adopté alors par les avions alliés remit tout en question.

### L'affaire du *Laconia*

Le 12 septembre 1942 l'U-156, commandé par le capitaine Werner Hartenstein, aperçut, à la limite de l'horizon, une colonne de fumée provenant de la cheminée d'un navire<sup>4</sup>. Il s'agissait du *Laconia*, qui, douze jours plus tôt, avait quitté Le Cap, avec à son bord 463 officiers et membres d'équipage, 286 passagers de la marine, de l'armée et de la RAF, 80 femmes et enfants,

<sup>4</sup> Voy. Léonce Peillard, *L'Affaire du Laconia (12 septembre 1942)* (Éditions Robert Laffont, Paris, 1961, 317 p.), pp. 21 et suivantes.

1 800 prisonniers de guerre italiens et 160 gardiens polonais, soit 2 789 personnes. Le navire, qui était armé suivait une trajectoire en zigzags (*Ibid.*, p. 54 et 55 n). A 22 h. 07, W. Hartenstein, qui ignorait la présence des civils à bord du *Laconia*, torpilla ce dernier. La première torpille toucha le bâtiment en son milieu, la seconde à l'arrière (*Ibid.*, pp. 41 et 76). Quelques minutes plus tard, le navire en perdition lança, en clair, un « S-S-S » et donna sa position. A la différence du « S-O-S », le « S-S-S » signifiait que le bateau avait été torpillé (Dönitz, p. 199 et L. Peillard, p. 79). Par conséquent, il avertissait qu'un sous-marin se trouvait proche de la position indiquée. A 22 h. 26, enfin, le *Laconia* lança un ultime message, chiffré celui-là, sur l'onde de 25 mètres (*Ibid.*, pp. 199-200).

Malgré le danger, l'U-156 s'approcha du navire qui sombrait. Dans la nuit, son équipage put voir des chaloupes bondées de naufragés. D'autres, très nombreux, nageaient et se cramponnaient à des épaves ou aux canots (Peillard, p. 99). Soudainement, des appels en italien retentirent. Surpris, l'équipage du U-156 repêcha quelques naufragés. Ils apprirent alors qu'environ 1 500 prisonniers italiens, gardés par des Polonais, avaient pris place à bord du *Laconia* (*Ibid.*, pp. 100-101). Le capitaine du U-Boote décida, provisoirement et en attendant d'autres ordres, d'opérer un sauvetage. A 0 h. 12, le 13 septembre, il envoya le message suivant au QG :

Anglais *Laconia* coulé par Hartenstein. Carreau FT 7721, 310°. Il transportait malheureusement 1 500 prisonniers italiens. En ai repêché jusqu'ici 90. Combustible, 157 m<sup>3</sup>. Torpilles : 19. Alizé force 3. Demande des ordres [Dönitz, p. 198].

Au QG, une vive discussion s'engagea entre les personnes présentes. Le *Laconia* ayant donné sa position, un avion ou un navire ennemi pouvait surgir à tout moment et détruire le U-Boote, même si celui-ci sauvait des naufragés britanniques. L. Peillard écrit :

Pour les alliés, mieux valait envoyer par le fond un sous-marin, un de ces loups de mer susceptibles par la suite de couler encore de ce tonnage alors si précieux, que de sauver quelques vies humaines [...] [p. 104].

En outre, il faut savoir qu'en temps de guerre :

les nécessités militaires l'emportent sur le sauvetage. Celui-ci n'est pratiqué que s'il ne gêne en rien l'accomplissement de sa mission par un bâtiment de guerre [Dönitz, p. 199].

C'est en vertu de ce principe que Hitler ordonna l'abandon des opérations de sauvetage et la poursuite de la mission contre Le Cap (*Id.*). Pourtant, Dönitz choisit de désobéir. Il somma l'U-156 de poursuivre le repêchage des survivants, ordonna aux sous-marins U-506 et U-507 de se rendre sur les lieux et pria le commandant des sous-marins italiens à Bordeaux d'envoyer de même le *Capellini* qui opérait dans les parages (*Id.*). Toutefois, les bâtiments devaient « *demeurer en mesure de plonger* » (*Ibid.*, 200).

A 4 h., l'U-156 avait déjà repêché 193 hommes, dont 21 Anglais. Un navire inconnu ayant été détecté non loin, W. Hartenstein proposa au QG une « *neutralisation diplomatique du lieu [d'] engloutissement* » (Peillard, p. 151). Après discussion avec ses officiers Godt et Hessler, Dönitz, repoussa cette proposition qui, déclara-t-il, ne serait pas acceptée par les anglo-américains (*Ibid.*, p. 152).

Deux heures plus tard, W. Hartenstein, sans en référer à ses supérieurs, envoya, sur l'onde de 25 mètres, le message suivant en langue anglaise :

Si quelque navire veut aider l'équipage naufragé du *Laconia*, je n'attaquerai pas, à condition de ne pas être attaqué moi-même par des bateaux ou des avions. J'ai recueilli 193 hommes, 4°52'S, 11°26'O. Sous-marin allemand [Dönitz, p. 200].

Ce message fut, peu après, répété sur les ondes internationales (*Id.*).

Cette initiative se révélait très dangereuse, car l'ennemi connaissait dès lors la position exacte d'un sous-marin qui se trouvait

en posture d'extrême vulnérabilité. Dès le lendemain, donc, à 7 h. 40, Dönitz rappela que les sous-marins participant au sauvetage ne devaient prendre à bord « *qu'un nombre de naufragés leur permettant de plonger et de rester pleinement opérants* ».

A bord de l'U-156, les naufragés recevaient du café, de la soupe, des tablettes « *Energie* » (faites de jus de fruit et de sucre) et des cigarettes (Peillard, pp. 156 et 180). « *Les femmes étaient l'objet de soins particuliers de la part de l'équipage. Certains marins leur donnèrent des citrons, des fruits, des conserves tirés de leur propre réserve ou encore de l'eau de Cologne offerte au départ par une main féminine* » (*Ibid.*, p. 179).

De son côté, Vichy envoya des navires de guerre qui seront chargés de récupérer les naufragés (Dönitz, p. 200).

Le 15 septembre, vers midi, l'U-506 commandé par Würdemann arriva sur les lieux (Peillard, p. 200). Il soulagea l'U-156 de 131 Italiens (*Ibid.*, p. 191). Puis se dirigea vers des chaloupes bondées de naufragés. Sur l'une d'entre elles, une Anglaise victime de la propagande anti-allemande, à qui l'on faisait signe de monter, tomba à genoux et, entre deux sanglots, s'écria : « *Tuez-moi ! Tuez-moi !* ». Devant les rires des personnes présentes, elle se releva un peu confuse et pénétra à l'intérieur du sous-marin (*Ibid.*, p. 193).

Quelques heures plus tard, les deux U-Boote furent rejoints par l'U-507, commandé par Schacht. Celui-ci recueillit 149 italiens et 4 Anglais (*Ibid.*, p. 195).

Jusqu'à présent, les opérations de sauvetage se déroulaient sans trop de difficultés. Certes, des cadavres flottaient au milieu des épaves. Certains avaient été déchiquetés par les requins. Mais de nombreux passagers du *Laconia* demeuraient sains et saufs, soit à l'intérieur des sous-marins, soit dans les canots de sauvetage qui avaient été ravitaillés et dont certains, même, avaient été pris en remorque. Quelques canots emportés par les courants, ne furent toutefois ni ravitaillés, ni pris en remorque. L'un d'entre eux dériva jusqu'au 9 octobre, date à laquelle il

aborda les côtes de la république du Libéria (Voy. L. Peillard, *op. cit.*, pp. 261-269). Un autre fut recueilli le 21 octobre par un navire. Il contenait 4 hommes, seuls survivants parmi un groupe de 51 (*Ibid.*, p. 269).

Le 16 septembre, tout changea. A 11 h. 25, un bombardier américain survola les lieux du naufrage. Immédiatement, l'U-156 fit déployer un pavillon à croix rouge et signala, en morse : « *D'où venez-vous ?* », « *Y-a-t-il des bateaux dans les parages ?* » (Dönitz, p. 201). L'appareil ne répondit pas et disparut.

Une heure plus tard, cependant, un avion du même type se présenta. A 80 mètres d'altitude, il largua deux bombes à trois seconde d'intervalle (*Id.*). Bien qu'elles aient manqué leur cible, dans les chaloupes, des naufragés pris de panique se jetèrent à l'eau (Peillard, p. 207). De son côté, W. Hartenstein ordonna de couper la remorque des canots et d'effectuer une manœuvre désespérée afin de se soustraire aux attaques du bombardier. Celui-ci, après avoir effectué un virage à faible allure, revint et largua une troisième bombe qui frappa de plein fouet une chaloupe, tuant ses occupants, et en retournant une autre (*Ibid.*, p. 208). L'avion reprit alors de l'altitude. Était-il à court de bombes ? Le pilote avait-il réalisé le caractère criminel d'une telle attaque ? Nullement. A plus de 2 000 mètres, cette fois, deux nouvelles bombes furent larguées, dont l'une explosa « *directement à l'aplomb du poste central* » (Dönitz, p. 201). L. Peillard écrit :

A l'intérieur du submersible, femmes et enfants hurlent de terreur, certains se précipitent vers l'unique échelle qui s'ouvre sur le central ! [p. 208]

La bombe avait endommagé le sous-marin, bloquant les périscope, vidant sept cellules de batteries, crevant les réservoirs d'eau et de diesel, détruisant la TSF et mettant hors service les appareils de sondage (*Ibid.*, pp. 209). En outre, l'U-156 prenait l'eau à l'avant (*Ibid.*, p. 208). Immédiatement, le capitaine

Hartenstein prit une terrible décision : il ordonna l'évacuation de tous les Britanniques afin de pouvoir plonger (Dönitz, p. 201). Ces derniers obéirent sans résistance. Hartenstein s'excusa auprès de deux femmes et fit manœuvrer l'U-Boote afin qu'il se place le plus près possible des chaloupes (Peillard, p. 211).

Malgré cette première évacuation, la batterie de l'U-156 dégageait des gaz. Aussi Hartenstein ordonna-t-il aux Italiens de quitter le bord. Ceux-ci, « *se voyant déjà [...] rejetés au milieu des requins, crient, supplient. Aucun ne veut quitter le submersible et il faut employer la force* » (*Ibid.*, p. 209).

Finalement, le sous-marin parvint à plonger et à réparer les avaries « *dans la mesure du possible* » (Peillard, p. 211). A 23 h. 04, il put informer le QG de l'attaque qu'il venait de subir (*Ibid.*, pp. 201-202). Pour lui, les opérations de sauvetage étaient terminées.

Au QG, une discussion très vive s'engagea entre Dönitz et son état-major. Après l'attaque supportée par l'U-156, certains estimaient qu'il était devenu impossible d'assumer une aussi grande responsabilité. Le Grand-Amiral, toutefois, ne put se résoudre à abandonner ce qu'il avait commencé. Dans ses Mémoires, il écrit :

je mis fin à cette discussion en disant :

— Je ne peux pas laisser ces gens-là à l'eau. Je continue.

Il ne m'échappa pas, à ce moment, que si un sous-marin était avarié ou coulé au cours d'une nouvelle attaque, cela me serait entièrement imputable. Un point était parfaitement clair, d'autre part :

Les télégrammes du Laconia et celui envoyé en anglais par l'U-156 avaient parfaitement renseigné l'adversaire sur le naufrage du transport et sur la situation critique des survivants. Cependant, au cours des quatre jours écoulés depuis le torpillage, non seulement il n'avait rien fait pour venir en aide aux naufragés, parmi lesquels se trouvaient 1 000 Britanniques et Polonais, mais il avait saisi l'occasion pour agir offensivement contre les sous-marins. Les autorités anglaises se désintéressaient donc, à dire le moins, du sauvetage. Par conséquent, il était naturel, en acceptant de très lourdes responsabilités, de limiter notre action à nos seuls alliés italiens.

Aussi, le 17 septembre, à 1 h. 51, j'envoyai l'ordre suivant :

« *Pour U-506 et U-507. Rester constamment prêts à plonger et agir*

*offensivement. Remettre aux canots les naufragés encore à bord. ne garder que les Italiens. Gagner le rendez-vous avec les [navires] français et les leur remettre. se tenir en garde contre une action ennemie, par avions et sous-marins » [Ibid., p. 202].*

Cet ordre ne fut point superflu. A 12 h. 22, ce 17 septembre, un hydravion attaqua l'U-506 qui transportait 142 survivants, dont des femmes et des enfants. Ce dernier parvint tout de même à plonger et les trois bombes larguées ne firent aucun dégât (*Ibid.*, p. 203).

Entre temps, le bâtiment français *Gloire* était arrivé non loin des lieux du torpillage. A 6 h. 52, il avait repêché 52 Britanniques, dont une jeune femme, qui dérivèrent sur une chaloupe de sauvetage (Peillard, p. 237). Quatre heures plus tard, il fut rejoint par l'*Annamite* (*Ibid.*, p. 238). Vers 14 heures, ils rencontrèrent l'U-506 et l'U-507 qui leur remirent les naufragés recueillis. Par la suite, le *Gloire* secourut douze autres canots, dont un fut aperçu, en pleine nuit, par miracle<sup>5</sup>.

Le sous-marin italien, qui avait été envoyé sur les lieux et qui était parvenu à repêcher 110 naufragés, manqua, pour sa part, le rendez-vous fixé avec les bâtiments français. Toutefois, il rencontra, trois jours plus tard, le *Dumont-d'Urville* et put lui remettre les rescapés (*Ibid.*, pp. 256-257).

Sur les 2 789 passagers qui avaient pris place sur le *Laconia*, environ 1 100 furent sauvés<sup>6</sup>. Tous furent bien traités.

<sup>5</sup> *Ibid.*, pp. 243 et suivantes. Le dernier canot fut aperçu à une heure du matin par un veilleur resté sur le pont. Ce dernier crut voir, l'espace d'une seconde, un faible lueur. Ayant donné l'alerte, un projecteur fut allumé et dirigé dans la direction indiquée. Le faisceau lumineux rencontra alors un canot. La lumière aperçue par le veilleur avait été celle d'une allumette que l'un des naufragés avait craqué dans la chaloupe, allumette qui s'était éteinte en l'espace d'une seconde (*Ibid.*, pp. 91-92, 244-245).

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 270. En tout 1 111 naufragés furent ramenés à terre. Parmi eux, toutefois, se trouvaient les 20 naufragés des deux canots qui dérivèrent pendant plusieurs semaines. En outre, plusieurs moururent dans les jours qui suivirent le sauvetage.

Au moment de quitter l'U-507, d'ailleurs, une *lady* déclara :

— Je suis une amie de Winston Churchill et ma première visite en Angleterre sera pour lui. Je lui dirai que les hommes de ce sous-marin ne sont pas des barbares et que j'ai été très bien traitée chez vous [*Ibid.*, p. 242].

Puis, elle décrocha un collier d'ivoire qui se trouvait à son cou et le tendit à l'ingénieur Glasow afin qu'il le donne, en souvenir, à sa femme (*Id.*).

En 1943, Doris Hawkins, qui fut parmi les rescapés, écrivit :

Au sein de la guerre même, nous sommes obligés de rendre hommage avec gratitude à l'humanité avec laquelle les survivants furent traités par l'équipage du sous-marin allemand qui nous recueillit. Je leur garderai une éternelle reconnaissance, bien que je sache que ce capitaine allemand, si courtois et si humain, était en même temps responsable de notre épreuve [*Ibid.*, p. 273].

Après la guerre, de nombreux témoignages vinrent confirmer ces propos. R.M. Millier, affirma que le commandant de l'U-156 s'était montré « un type très humain, s'efforçant de garder les canots groupés et prenant les femmes et les enfants à bord pendant la nuit, les nourrissant de soupe chaude et de chocolat » (*Id.*). Une d'entre ces femmes, Molly Davidson, devenue Lewes, déclara pour sa part : « Les Allemands ont été très bons avec nous, ils nous ont abandonné leurs couchettes et ils nous ont bien nourris » (*Ibid.*, p. 274).

Les femmes et les enfants du *Gustloff*, du *Steuben* et du *Goya* n'ont pas eu cette chance.

Mais revenons en 1942. Les événements survenus pendant le sauvetage du *Laconia* démontrèrent que les anglo-américains n'hésitaient pas à bombarder les sous-marins, même lorsque ceux-ci tentaient de sauver des vies humaines. En conséquence, le 17 septembre 1942, le Quartier Général de la marine envoya l'ordre confidentiel suivant à tous les commandants des sous-marins :

I. Aucune tentative d'aucune sorte ne doit être faite pour sauver les personnes des navires coulés. On ne doit ni repêcher les personnes tombées à l'eau, ni redresser les embarcations chavirées, ni distribuer vivres et eau. Le sauvetage va à l'encontre des exigences élémentaires de la guerre qui sont de détruire navires et équipages ennemis<sup>7</sup>.

A Nuremberg, le Ministère public, en la personne de colonel Phillimore, exhiba cet ordre afin de charger l'accusé K. Dönitz et de prétendre qu'il avait ordonné « d'exterminer » les naufragés<sup>8</sup>. Au cours de son interrogatoire par son avocat, cependant, le Grand-Amiral n'eut aucune difficulté à rétablir la vérité (voy. *TMI.*, XIII, pp. 296 et suivantes). Répondant à une ultime question, il déclara :

ACCUSÉ DÖNITZ. — Mon impression fut, à part le grand souci que j'avais quant aux sous-marins et la forte impression que me fit le peu d'aide rencontré chez les Anglo-Américains malgré la proximité de Freetown, que les sous-marins avaient dépassé depuis longtemps déjà le temps où ils pouvaient sans danger rester en surface; le danger qu'ils couraient (les deux attaques aériennes l'ont démontré) était si grand que je devais, en tant que responsable, interdire le sauvetage, étant donné la présence constante et accablante — il n'y a pas d'autre expression — de l'aviation anglo-américaine. Ces deux attaques aériennes eurent lieu par beau temps, malgré l'importance visible des opérations de sauvetage, qui les rendaient bien plus faciles à déceler pour un avion que dans des conditions normales.

Je voudrais mentionner, à titre d'exemple, que tous les sous-marins qui avaient participé à cette action de sauvetage furent, lors de leurs sorties ultérieures, coulés par des attaques à la bombe. Il était en contradiction avec la raison la plus simple et les lois les plus élémentaires de la conduite de la guerre de s'exposer aux coups mortels de l'adversaire pour recueillir des naufragés.

Il est d'ailleurs à noter qu'à Nuremberg, l'avocat de K. Dönitz lut la déclaration suivante, émanant de l'amiral américain Chester-W. Nimitz :

<sup>7</sup> Voy. *TMI.*, V, p. 225, audience du 14 janvier 1946. Voy aussi Grand-Amiral Dœnitz, *op. cit.*, p. 204.

<sup>8</sup> « L'accusé est responsable d'un ordre dans lequel il ordonnait, à l'époque, non seulement de couler les navires marchands, non seulement de s'abstenir de sauver les équipages, mais encore d'exterminer délibérément ces derniers » (*TMI.*, V, p. 224).

« Réponse. — En principe général, les sous-marins américains ne sauvaient pas les survivants ennemis si l'opération comportait un danger supplémentaire sur lequel on ne comptait pas, ou si le sous-marin, par là même, était empêché d'accomplir ses missions futures. Les sous-marins américains étaient limités dans leurs mesures de sauvetage par l'étrécissement de l'espace réservé aux passagers et par le caractère désespéré et enclin au suicide qui était notoire chez l'ennemi. Par conséquent, il était dangereux de recueillir beaucoup de survivants. Fréquemment, on donnait aux survivants des bateaux en caoutchouc et des provisions. Presque invariablement les survivants ne venaient pas volontairement à bord du sous-marin et il était nécessaire de les capturer de force.

Aujourd'hui, il est indéniable que, excepté en de rares occasions, les sous-mariniers allemands se conduisirent correctement durant la seconde guerre mondiale. A Nuremberg, K. Dönitz déclara que « tous les marins [avaient] acquis en temps de paix l'habitude de considérer le sauvetage des naufragés comme un des actes les plus nobles » (*TMI.*, XIII, p. 290). D'après lui, « il n'y avait pas un seul officier dans la *Kriegsmarine*, comme dans les marines des autres nations, qui ne considérât en temps de paix la médaille de sauvetage comme la plus enviée et la plus honorable » (*Id.*). En conséquence, beaucoup de sauvetages furent entrepris lors des hostilités, parfois sous le feu ennemi. Ceux-ci entraînaient la perte de nombreux bâtiments, volontairement canonnés alors qu'ils naviguaient en surface<sup>9</sup>.

Très rapidement, ordre fut donné aux sous-marins de ne pas entreprendre de sauvetage au cas où celui-ci comporterait des risques pour leur sécurité. En agissant ainsi, K. Dönitz ne faisait qu'imiter les Américains qui, dès le début de la guerre, avaient adopté un tel principe.

<sup>9</sup> « J'ai fait de très mauvaises expériences surtout dans les premiers mois de la guerre. J'ai eu des pertes considérables. Comme j'avais reçu assez vite des nouvelles de la Croix-Rouge de Genève selon lesquelles des membres d'équipages avaient bien été sauvés, il était clair que ces sous-marins avaient été coulés en surface car s'ils avaient été perdus sous l'eau une telle proportion de personnes sauvées n'aurait pas été atteinte » (déclaration de K. Dönitz à Nuremberg, *TMI.* XIII, p. 287).

A Nuremberg, d'ailleurs, les juges estimèrent que « *Dönitz ne [pouvait] être condamné pour violation du Droit international en matière de guerre sous-marine* ». Ils justifiaient leur position en rédigeant le texte suivant, bourré de concessions :

Il a été également soutenu que les sous-marins allemands, non seulement n'observèrent pas les stipulations du Protocole relatives aux sommations et au sauvetage, mais que Dönitz ordonna délibérément d'exécuter les survivants des navires naufragés, qu'ils fussent ennemis ou neutres. Le Ministère Public a fourni de nombreux documents relatifs à deux ordres de Dönitz, l'ordre de guerre n° 154, datant de 1939, et l'ordre concernant le *Laconia*, datant de 1942. La Défense allègue que ces ordres, ainsi que les documents qui s'y rapportent ne révèlent pas l'existence d'une telle politique, et a fourni un grand nombre de preuves contraires. Le Tribunal estime qu'au cours des débats il n'a pas été établi avec une certitude suffisante que Dönitz ait ordonné délibérément l'exécution des survivants naufragés. Il n'est pourtant pas douteux que ces ordres étaient ambigus et que Dönitz encourt, de ce fait, de graves reproches.

Ce qui est prouvé cependant, c'est que les stipulations relatives au sauvetage ne furent pas observées et que l'accusé ordonna qu'elles ne le fussent pas. L'argument présenté en réponse par la Défense est que, suivant une règle maritime primordiale, la sécurité du sous-marin l'emporte sur le sauvetage rendu impossible par suite du développement de l'aviation. Il peut en être ainsi, mais le Protocole est explicite. Aux termes de ce dernier, un commandant de sous-marin ne peut couler un navire marchand que s'il est en mesure d'opérer le sauvetage de l'équipage; sinon, il doit le laisser passer sain et sauf devant son périscope. Dönitz est donc, par les ordres qu'il a donnés, coupable de violation du Protocole.

Vu les faits, vu en particulier un ordre de l'Amirauté britannique en date du 8 mai 1940, suivant lequel tous les bateaux naviguant de nuit dans le Skagerrak devaient être coulés, et vu les réponses données par l'amiral Nimitz aux questionnaires qui lui furent adressés et indiquant qu'une guerre sous-marine sans restriction fut menée par les États-Unis dans l'océan Pacifique, dès le premier jour de leur entrée en guerre, Dönitz ne peut être condamné pour violation du Droit international en matière de guerre sous-marine.

On comparera le comportement allemand avec celui des Soviétiques qui, alors que la guerre était virtuellement perdue pour le Reich, n'hésitèrent pas à envoyer par le fond plusieurs milliers de réfugiés innocents et sans défense : soldats blessés, femmes et enfants.

Enfin, on comparera le bruit assourdissant fait, aujourd'hui encore, autour du naufrage du *Titanic* avec le silence total observé à propos du *Wilhelm Gustloff*, du *General Steuben* et du *Goya*. Non, vraiment, toutes les victimes de se valent pas.

III

En annexe :

Tract en langue française diffusé par les autorités d'occupation dans les années 40 et traitant de l'affaire connue sous le nom : « affaire du Baralong »

# Assassinat en pleine mer.

Lors des tentatives britanniques de débarquement sur la côte norvégienne, le destroyer anglais "Cossak" a été mis en flammes et a été coulé. Ce navire s'était déshonoré par le fait que son équipage avait tiré des coups de feu sur des matelots allemands sans défense du cargo "Allmark", dans le Jössing-Fiord, et en avait assassiné plusieurs. C'est pourquoi il convient de remémorer le crime anglais qui est entré dans l'histoire sous le nom de "cas du Baralong".

Les 5 et 8 octobre 1915, par devant les notaires M. E. Ansley à Hancock (Mississippi) et Charles J. Elenschaut à New-Orléans (Louisiane), six citoyens des Etats-Unis firent leurs dépositions sous serment. C'étaient :

J. M. Garrett de Kiwi, dans le comté de Hancock (Etat de Mississippi)

Charles D. Hightower de Crystal (Etat de Texas)

Bud Emerson Palen de Detroit (Etat de Michigan)

Edward Clark de Detroit (Etat de Michigan)

R. H. Cosley de Crystal (Etat de Texas) et

James J. Curran de Chicago (Etat d'Illinois).

Voici le texte de la déclaration d'un de ces témoins, qui concorde d'ailleurs avec les autres :

Il nous fallut au bas mot une demi-heure avant de quitter le "Nicosian". Le commandant allemand manifesta beaucoup de mansuétude.

J'entendis quelqu'un jubiler dans notre canot. Me retournant, je vis qu'un navire étranger s'était approché à une distance de 150 yards. Il battait pavillon américain. Sur le flanc, au milieu, il portait encore un drapeau étoilé. Apparemment les Allemands avaient laissé s'approcher le navire étranger en le considérant également comme américain. Nous ne savions pas que c'était un navire de guerre; le croiseur auxiliaire "Baralong". Le navire battait notre pavillon se mit en panne. Nous nous attendions à être pris à son bord.

Dans l'intervalle je regardais le sous-marin. Un artilleur travaillait au canon placé à l'avant. Il y avait 18 ou 20 hommes sur le pont. Tout à coup des coups de feu partirent du navire étranger, se succédant rapidement. A en juger d'après le bruit, c'était le feu d'une mitrailleuse. Je vis l'artilleur se redresser. Il jeta les bras en l'air et roula dans l'eau.

A la lisse de bastingage du "Baralong" se trouvaient des hommes en habits civils. (Plus tard nous apprimes que c'étaient des matelots de la marine de guerre britannique.)

Pendant que je regardais avec étonnement le navire, je le vis ramener le pavillon étoilé et le remplacer par le pavillon anglais. Mais les drapeaux américains sur ses flancs restèrent en place. Les marins firent feu sur l'équipage du sous-marin.

Les marins allemands se précipitèrent vers la tourelle. Quelques-uns d'entre eux se mirent à descendre. Onze restèrent sur le pont. Les Anglais continuèrent le feu. Tout à coup le revêtement du "Baralong", appelé "ceinture de sauvetage" s'abattit. Trois canons de quatre pouces apparurent. L'un d'eux fit feu immédiatement. Il me sembla que le tir n'avait pas la portée voulue et pourtant il but devait être atteint, car le sous-marin se pencha à babord.

Un second boulet arracha le périscope et le pavillon du sous-marin. Quelques matelots tombèrent sous les coups de fusil. Une demi-douzaine d'entre eux se tenaient debout près de la tourelle.

Un obus frappa en plein la tourelle. Une explosion suivit avec fracas. La tourelle fut mise en pièces et les hommes lancés à la mer.

Le sous-marin coula rapidement. Maintenant commença un tir effroyable. Du sous-marin allemand, aucun coup de feu ne fut plus tiré, depuis que l'artilleur avait été tué à coups de fusil. Après l'explosion de la tourelle, le reste de l'équipage resta un moment déconcerté. Puis les Allemands se rendirent sans doute compte de la situation. Se précipitant vers l'arrière, ils arrachèrent leurs vêtements pour atteindre à la nage le "Nicosian" qui se trouvait à proximité. Un seul resta en uniforme: leur capitaine.

Pendant tout ce temps les Anglais continuèrent le feu. Nous avions reçu l'ordre de ramer vers le navire d'où les Anglais continuaient le feu.

A bord du "Baralong" on eût dit qu'une horde de fous était devenue furieuse à la vue du sang. Le capitaine du navire s'appela William Mc Bride. Il ricanait en dedans. Autour de nous se trouvaient les matelots, fiers de leur besogne sanglante: "En avant, mes enfants", s'écria le capitaine Mc Bride, "nous voulons casser ces diables dans l'eau."

J'eus un haut-le-cœur, quand les Anglais recommencèrent de plus belle. Pendant qu'ils faisaient feu, ils hurlaient comme une bande de loups sanguinaires. Quelques-uns des Allemands avaient grimpé sur le "Nicosian". L'un d'eux était sur le pont d'allonger la lisse de bastingage, quand une balle le frappa.

"Maintenant ceux-ci... dans l'eau!"

Ces paroles du capitaine Mc Bride me frappèrent plus fort que les coups de fusil.

Les Allemands savaient que leur fin était venue. Mais ils se défendirent de leur mieux. Chaque fois qu'un coup de feu était tiré, ils plongeaient.

"Je tiens le grand", clama un Anglais. "En voilà un autre", cria son voisin.

La place où les Allemands nageaient était toute rouge de sang. Le dernier se tenait encore au-dessus de l'eau, tandis que les cadavres de ses camarades flottaient autour de lui. Les tirailleurs manquaient leur bot, poussaient des cris et des jurons. Puis une douzaine fit feu à la fois. Mourant déjà, l'Allemand jura encore pour sauver sa vie. —

Le navire anglais s'arrima à la proue du "Nicosian". Des marins passèrent sur ce navire. "Cherchez-moi le reste et ne faites pas de prisonniers", commanda Mc Bride. Avec des cris sauvages ils grimpèrent à bord du "Nicosian", le fusil à la main.

A la tête des matelots je vis le charpentier. Il tenait un pistolet à la main. Son voisin, l'ingénieur en chef du "Nicosian", s'était également armé.

Ce fut comme un rêve épouvantable. Nous ne pouvions rien faire pour les Allemands. Si nous avions protesté, on nous eût également assassinés. Je restai cloué à ma place de dégoût, j'entendis encore de nouveaux coups de feu. —

Le charpentier revint, brandissant son pistolet. Le capitaine Manning, le commandant britannique du "Nicosian", observait les matelots. Le charpentier vint lui dire: "Well, j'en ai attrapé un, capitaine."

Le charpentier regarda autour de lui et me vit. Le pistolet à la main, il m'aborda. "Je l'ai attrapé, all right!" grogna-t-il. "Vous auriez dû voir son air effrayé quand je lui réglai son compte. Il y en avait trois d'entre eux près des chaudières. J'ai dirigé mon pistolet sur le plus proche en criant: "Haut les mains!" Puis je m'approchai de lui. Quand je fus près de lui, il me dit: "Pourquoi

voulez-vous me tuer? Je suis ingénieur". Je lui dis: "Viens" et "Ce n'est pas pour celle fois". Alors il leva les mains et me jeta à la face: "Tire, balard anglais!" Je vins tout près de lui et je lui réglai son compte.

Une clameur et un coup de feu l'interrompirent. Sur le "Nicosian", ce fut un tumulte. Le capitaine du sous-marin allemand venait de sortir en bondissant de sa cabine sous le pont. Le dernier de ces hommes voués à la mort sauta par-dessus bord et se mit à nager autour de la proue du "Nicosian" dans notre direction, car le "Baralong" portait des drapeaux américains.

Mais on ouvrit tout de suite le feu sur lui. Le capitaine Manning se trouvait debout à côté de moi à l'arrière. Le capitaine du sous-marin allemand leva les yeux sur nous. Il est probable que l'uniforme du capitaine Manning ranima son espoir. L'Allemand leva sa main droite en signe de reddition, puis une balle le frappa à la bouche. Ce fut épouvantable. La salve prochaine le lroua de part en part.

Une main se posa sur mon épaule. Me retournant, je reconnus l'ingénieur en chef du "Nicosian". "J'en ai aussi attrapé un", me dit-il. "J'étais tout juste derrière le charpentier. Deux Allemands bondirent dans le tunnel. Je me précipitai à leur poursuite. Ils grimpèrent dans une soule et je fermai la porte derrière eux. Puis j'ai appelé: "Par ici, mes enfants! J'en tiens deux." J'ai tué l'un des Allemands et le matelot l'autre."

Tout mon être se révolta contre le spectacle auquel j'avais dû assister. Comme le "Nicosian" flottait encore, on convint de le sauver.

Mais le plus répugnant vint ensuite. Vers six heures du soir, le capitaine Manning, sur le "Nicosian", donna l'ordre d'amener sur le pont les Allemands morts. D'abord on apporta celui qui se trouvait près des chaudières. C'était un jeune homme, à peine plus qu'un adolescent. Il avait un trou au milieu du front. L'équipage mit en mouvement la machine servant à hisser les cendres. On descendit une chaîne, dont j'entendis le bruit, puis la machine se mit à tourner et amena sur le pont un cadavre après l'autre. Les chaînes étaient nouées autour du cou et on traîna les cadavres près du bastingage à babord.

Chaque cadavre avait un trou au front, au même endroit. On avait l'impression que quelqu'un avait dû tirer encore sur eux un dernier coup de feu.

On se mit à outrager les Allemands morts. En cela les officiers valaient les matelots. L'un d'eux frappa du pied le visage d'un homme mort. D'autres suivirent son exemple.

Quand le soleil se coucha, on jeta les cadavres par-dessus bord. Leur requiem, ce furent les jurons abominables de l'équipage anglais. A bord du "Baralong" on entendait des vociférations d'ivrognes. Le pavillon américain était encore visible sur le flanc du navire. Le "Nicosian" fut pris à la remorque par le "Baralong". Il y avait

27 Américains à son bord. Quand les cadavres des Allemands s'enfoncèrent, on apporta sur le pont un grand bol de punch. Les matelots et les officiers y plongèrent leurs lasses. Le bol fut rempli sans cesse à nouveau.

Dans la nuit, Mc Bride nous rassembla, nous autres Américains, et nous défendit de parler jamais, à n'importe qui, de ce que nous avions vu."

Voilà ce document émouvant. — Quand l'Allemagne eut prévenu l'occupation de la Norvège par les Anglais, de violents combats eurent lieu, au large de Narvik, entre une flottille de destroyers allemands et des navires de guerre anglais. Un homme qui a pris part à ces combats nous écrit:

"Le crime des Anglais est monstrueux: des matelots sans défense, atteints d'une balle aux poumons et qui luttèrent avec les flots, en furent les victimes. Les Anglais ont dirigé un feu nourri sur un radeau où se trouvaient des naufragés sans défense. Ils abattirent à coups de feu tout ce qui se trouvait à leur portée. Les Anglais procédèrent avec une brutalité quasi bestiale."

En revanche, comment procédèrent les Allemands?

Le capitaine américain Stelfman du vapeur "Washington" a rapporté à New-York les déclarations de l'équipage, recueilli par lui, du cargo anglais coulé "Oliver Grove". Les Anglais lui avaient déclaré ce qui suit:

"Le sous-marin allemand nous a proposé de remorquer les canots de sauvetage de l'"Oliver Grove". Simultanément il a lancé des appels SOS, de sorte que le "Washington" fut à même de recueillir les canots de sauvetage. Le commandant du sous-marin allemand a tout fait pour assurer la sécurité de l'équipage du vapeur qui avait été sauvé au complet. Ce n'est qu'après avoir accompli cette tâche qu'il a continué sa route."

Mentionnons encore le communiqué de l'équipage du vapeur de pêche britannique "Cresswell" de Fleetwood. Le sous-marin prit à bord les membres de l'équipage et navigua sept heures durant jusqu'à ce qu'il aperçut le vapeur "Phylisia", auquel l'équipage du "Cresswell" fut remis. Le capitaine de ce dernier vapeur a rapporté qu'en prenant congé de lui, le commandant du sous-marin allemand lui avait dit: "Dites à M. Churchill que les matelots des sous-marins allemands ne sont pas des assassins sans cœur."

En présence des nouveaux crimes commis par les Anglais, un ancien combattant de la guerre mondiale a prononcé à la radio un reportage sur le bombardement, en l'an 1915, du croiseur "Dresden", qui se trouvait dans un port chilien, donc neutre. Le speaker a terminé son reportage en disant:

"Si les détenteurs du pouvoir en Angleterre — et ce sont aujourd'hui les mêmes hommes qu'il y a vingt ans — doivent expier un jour tout ce qu'ils ont commis en fait d'abominables vilenies, nul doute qu'ils passeront un bien mauvais quart d'heure."

Distribution de ces imprimés à titre gracieux

Editeur responsable: Le Président Heinrich Kessemeier, Hambourg 13, Hochallee 127

Falken-Verlag, Hamburg