



L'enfer de Dunkerque
du 13 mai au 04 juin 1940

Journal de bord

de

Jules HAYOT

Évacuation de la poche de Dunkerque

L'enfer de Dunkerque du 13 mai au 04 juin 1940

Journal de bord

DUNKERQUE évoque dans notre esprit, et restera dans l'Histoire, l'épisode le plus sanglant de cette guerre.

C'est l'encerclement de notre armée du Nord, décimée, refluant vers la côte, l'embarquement sous un déluge de fer et de feu de ce qui reste de cette armée, la résistance désespérée de la place, son anéantissement, et enfin, lorsque la lutte a cessé, un amoncellement de ruines jonchées de milliers de cadavres, le grand port de la mer du Nord aux quais écroulés, aux installations détruites, transformé en un immense cimetière de navires laissant émerger leurs mâts, et partout des incendies éclairant le ciel de leurs lueurs tragiques.

L'assiégeant, sentant cette bataille décisive, et pressé d'en finir, avait déchaîné toutes les puissances de destruction.

Il devait lui-même, impressionné par ce spectacle d'Apocalypse, l'appeler par la suite « Hölle Dünkirchen » (l'Enfer de Dunkerque). Ceux qui vécurent ces journées tragiques, et j'en suis, ne peuvent les oublier.

Je vais maintenant relater, succinctement, mes souvenirs sur le déroulement de ce drame, lequel a commencé le 18 mai pour se terminer le 04 juin.

Dès le 10 mai

Des bombardiers allemands lâchent leurs bombes sur Dunkerque, d'autres mouillent des mines magnétiques dans la rade et l'avant port. Les paquebots [Côte d'Argent](#), [Côte d'Azur](#), [Newhaven](#), [Versailles](#) & [Rouen](#) embarquent des troupes et du matériel à destination de la Hollande, qui a été envahie par les troupes allemandes.

Les opérations se font au quai Freycinet 1, en face de la Chambre de Commerce. Ce qui me frappe le plus c'est la nature des chargements.

Il s'agit essentiellement de mitrailleuses et de canons de 75, avec leurs chevaux (!!!). Ces derniers sont munis de sangles sous le ventre et hissés dans les airs par les grues de quai pour être déposés sur le pont des navires. Certains dérapent sur le pont en acier et se cassent une patte (pauvres bêtes). Ils sont bons pour l'abattoir. Je me dis que nos stratèges voient la guerre comme en 1914. L'adage « La France est toujours une guerre en retard » est bien d'actualité.

Entre le 11 mai & le 18 mai

Rien de sensationnel ne se passe à Dunkerque. Le trafic maritime continue, au ralenti, il est vrai.

Samedi 18 mai

Des dragueurs de mines, escortés, sont attaqués à la bombe. La chasse britannique arrive et livre combat aux bombardiers allemands. Un Dornier est abattu et tombe en flammes. L'équipage est recueilli par le torpilleur [La Cordelière](#).

Les autres avions s'enfuient, poursuivis par les chasseurs britanniques. La ville est embouteillée par des milliers de réfugiés belges qui arrivent chaque jour plus

nombreux.

Un centre d'accueil est installé à la Bourse à leur intention. Au port, de grandes quantités de textiles continuent à être débarquées et mises sous bâches, sur les terre-pleins.

Les entrepôts et les hangars sont bondés. Vers 22H00 nous avons notre baptême du feu. Cette fois, c'est sérieux ! Les bombardiers allemands commencent la destruction du port. Opérant en 15 vagues successives, ils larguent plus de 3 000 bombes. Je me trouve, avec mes camarades Martel et Fauvergue, respectivement notaire et agent général d'assurances dans le civil, dans le bâtiment central des Ponts et Chaussées qui est le PC de la Police de la Navigation et du service des Prises maritimes, service auquel nous appartenons.

Ce bâtiment se trouvant entre l'écluse Guillain et la forme de radoub n° 4, nous sommes bien placés pour nous rendre compte du travail de l'aviation allemande. Les principaux objectifs sont la raffinerie Purfina, située à 500 mètres à l'Ouest du port, les écluses maritimes au nombre de trois, les ponts (une dizaine), les entrepôts et les hangars.

Nous sommes encadrés par plusieurs bombes dont une d'assez gros calibre qui a creusé un cratère de 9 mètres de diamètre dans l'asphalte du terre-plein. Les portes et les fenêtres du bâtiment ont été arrachées par les déflagrations.

Dans notre entourage immédiat il y a plusieurs victimes. D'abord un vieux soldat réserviste qui montait la garde près d'un pont de l'écluse Guillain. Il a été déchiqueté par une bombe. À bord du *Patrie*, un gros chalutier armé, un marin a été tué et plusieurs autres blessés par les éclats d'une bombe qui est tombée sur le quai, à quelques mètres du bateau.

L'équipage n'en continue pas moins à tirer avec ses canons de 37 et ses mitrailleuses de 13,2. Une bombe incendiaire tombe à bord alors que les soutes à munitions sont pleines. Heureusement, grâce au sang froid de l'équipage, une catastrophe est évitée.

Un spectacle hallucinant s'offre à nos yeux : le terre-plein du quai de départ est en flammes. Des milliers de balles de sisal, de jute et de chanvre flambent, presque sans fumée. Les appareils de détection pour la DCA suisse ont été pulvérisés. Tout cela avait été déchargé dans la journée !

Les deux navires anglais *Fauvette II* et de la General Steam Navigation Company sont encore à quai et doivent quitter le port demain matin. Un autre navire de la même compagnie est en rade et doit entrer au port demain matin.

Au loin on aperçoit de grandes flammes et une épaisse fumée noire, c'est la raffinerie PURFINA qui brûle.

Dimanche 19 mai

Vers 03H00 le bombardement est terminé. Les dégâts sont considérables.

3ème [?] passe la matinée à arroser copieusement les balles de sisal, mais sans grand succès.

Je reste seul sur le théâtre des opérations, mes camarades Martel et Fauvergue étant partis à Malo-les-Bains transporter 2 caisses d'archives des Prises maritimes et 3 machines à écrire. À midi, je me rends à la gare maritime pour déjeuner (c'est là que le personnel de la Police de la Navigation et des Prises maritimes prennent leurs repas). Ce bâtiment est en ruines et un lot de balles de laine qui s'y trouvait entreposé flambe. Avec difficulté j'arrive à atteindre la cuisine où j'arrive à trouver des

pommes de terre à la pelure. Alors que je les dégustais, survint le cuisinier surnommé « Tempête ». Il fut très étonné de me trouver parmi les ruines en train de manger. Ce fut le dernier repas que je pris dans la Marine à Dunkerque, pendant la guerre. C'est depuis ce jour là que je fus surnommé « Trompe la mort ». Le commandant Kerneis commandant la Police de la Navigation se contentait de dire que j'étais un intrépide.

Je décide de parcourir les quais à bicyclette afin de me rendre compte des dégâts.

Entre temps, j'apprends que notre chef, le commissaire Gaudu, a embarqué à bord du pétrolier *Niger*, chargé de mazout, à destination de Cherbourg, nous abandonnant à notre triste sort, sans même nous dire Adieu !

L'écluse Trystram a été visée mais sans résultat. Aux formes de radoub où plusieurs navires sont en réparations, des bombes sont tombées sur les quais environnants. *Aden*, navire de commerce français qui est dans la forme n° 4 y a échappé de justesse. L'écluse Guillain a été visée également sans être touchée. Je parcours rapidement les quais 1 et 2, où les dégâts ne sont pas importants.

Au môle 1 les deux entrepôts des sucres flambent du rez-de-chaussée au 4ème étage.

Au môle 2 des lots de balles de laine et de sisal sont en flammes. Le navire norvégien qui est amarré à ce quai, le *Hird* est obligé de hisser sa coupée pour ne pas qu'elle prenne feu.

Au quai F5, deux grands hangars remplis de balles de jute et flambent également : leurs charpentes métalliques tombent dans les flammes avec fracas. Je constate que les entrepôts des laines sont intacts.

Au quai F6, le hangar de la Compagnie des Messageries Maritimes est en ruines et des fûts d'huile brûlent.

Au môle 3, le hangar Léon Herbart, le plus grand hangar aux textiles du port, a très peu souffert. De même l'entrepôt frigorifique semble intact. Pourtant cet entrepôt est un objectif militaire très visé. En effet, sur sa terrasse se trouvent 4 canons de 37 de Marine de DCA à tir rapide.

Au môle 4, peu de dégâts. Le grand hangar aux textiles n° 29 ainsi que les autres hangars de ce môle semblent intacts.

Au môle 5 quai F11 un hangar rempli de céréales est détruit. Un train entier contenant des vêtements et des chaussures destinés aux réfugiés belges brûle. Je songe un instant à ces pauvres gens qui ont quitté leurs foyers et qui auraient été bien heureux de toucher quelques vêtements.

Les silos à grains sont intacts mais le terre-plein à proximité est un immense brasier : des centaines de balles de laine flambent.

Je continue mon exploration par la chaussée des darses. Près de la gare de la Samaritaine, l'usine hydraulique est sérieusement endommagée. Plus loin la gare de la P11 n'a pas trop souffert. Dans le bassin du Commerce 5 remorqueurs ont été coulés. Quai des Hollandais, une bombe de gros calibre a creusé un cratère d'une dizaine de mètres de diamètre et un camion se trouve à côté, criblé d'éclats et les 4 roues en l'air !

Un remorqueur, amarré au quai, a reçu plusieurs tonnes de terre et de pavés provenant du dit cratère et a pris une gîte importante. Quai du Risban, le hangar Gondrand brûle.

En citadelle, le pont de Londres (tournant) est endommagé. Il a reçu une bombe de plein fouet et doit être interdit à la circulation. Derrière la Chambre de Commerce, un

magasin appartenant à la douane brûle également. Partout c'est la ruine et l'incendie.

Quelques navires britanniques ayant terminé leurs opérations de déchargement la veille au soir quittent le port. Le navire chargé de textiles qui était sur rade est reparti sur Londres, sans demander son reste ! Afin que la navigation ne soit pas interrompue entre les différents bassins les ponts tournants sont ouverts en permanence. Seuls 3 ponts sont gardés en service pour le passage des piétons et des camions (un sur chaque écluse).

En ville, les dégâts ne sont pas importants. Sur la place du Minck un immeuble brûle ainsi qu'un autre, rue du Maréchal Joffre. La caserne Guilleminot a reçu une bombe de gros calibre et 40 soldats ont été tués, et d'autres blessés. Non loin de là, la scierie Dubuisson est en flammes. En banlieue, quelques bombes sont tombées également. À Malo-les-Bains, la cartonnerie Leynaert flambe. À Rosendaël, des villas sont détruites et il y a des victimes.

Triste dimanche que celui du 19 mai. Pourtant la vie continue. Quelques milliers de civils quittent la ville pour se réfugier dans la campagne. Au soir, nous établissons notre Quartier général sur la digue de Malo-les-Bains, à la Potinière. C'est un hôtel 2 étoiles avec restaurant, mais les clients sont partis vers d'autres cieux. Nous dormons sur notre hamac à même le sol, dans la salle de restaurant. Ce n'est pas gai, le moins que l'on puisse dire. Dans la nuit, bombardements à nouveau, pour ne pas changer.

Lundi 20 Mai

D'autres civils quittent la ville tandis que les réfugiés belges continuent d'affluer. Le matin, des torpilleurs, mouillés sur rade, sont attaqués par les bombardiers allemands. Une bombe tombe sur l'avisos [Amiral Mouchez](#), faisant 1 mort et des blessés.

Le port est bombardé à plusieurs reprises dans la journée. N'ayant encore rien à faire, nous attendons des ordres qui ne viendront JAMAIS. Je me rends au port pour voir ce qui s'y passe. Plusieurs navires appareillent : le charbonnier [Portrieux](#) et le grand chalutier *Patrie* sortent par l'écluse Guillain, à l'étales. Ce dernier est obligé de s'amarrer à nouveau dans l'avant port, une vague de bombardiers s'approchant de Dunkerque. Le [Moncoussu](#) part également.

D'autres navires français et anglais sortent par l'écluse Trystram.

L'*Aden* est sorti de cale sèche et amarré au quai F9.

Les entrepôts des sucres et les lots de textile des terre-plein flambent toujours. Les remorqueurs du service incendie [Dogue](#) et [Hercule](#) crachent des torrents d'eau sur les foyers d'incendie, sans grand résultat.

Dans la nuit, violents bombardements comme les jours précédents.

Mardi 21 mai

Vers 01H00 nous sommes réveillés par des cris. De la digue, où nous sommes, nous apercevons un navire de guerre qui se rapproche de plus en plus, crachant des flammes par ses cheminées. Puis finalement s'arrête, échoué sur la plage, devant l'hôtel de la Potinière, à 2 encablures environ. Nous accourons sur la plage afin de voir ce qui se passe et offrir notre aide si besoin est. Nous apprenons qu'il s'agit du contre torpilleur [L'Adroit](#), bombardé dans la rade. Quatre bombes sont tombées dans les cheminées, ont éclaté dans la chaufferie et le feu est à bord. Il y a quelques blessés légers parmi l'équipage. Notre aide étant inutile, nous essayons de dormir un peu.

À 05H00, nous sommes réveillés à nouveau (il est vrai que nous ne dormons que d'un

oeil) par une sonnerie de clairon cette fois. Un marin nous dit qu'il faut évacuer dans un rayon d'un kilomètre à cause des torpilles de *L'Adroit* qui vont sauter d'un moment à l'autre. Nous nous exécutons.

Dans la matinée, les soutes à munitions sautent les unes après les autres. Nous assistons à un feu d'artifice qu'il ne fait pas bon voir de trop près.

Vers 11H00, nous retournons sur la digue. *L'Adroit* continue de brûler, entouré d'une nappe de mazout en feu également. Par la force des explosions, il s'est cassé en deux, devant la passerelle. L'avant est couché sur le sable. Je m'étonne de ne voir pour tout dégât aux villas que des vitres brisées. Les torpilles sont toujours dans leurs tubes, intactes. Enfin le mystère est éclairci, l'officier torpilleur les a désamorçées avant de quitter le bord.

Hélas, *L'Adroit* n'est pas la seule victime cette nuit là. Le pétrolier *Niger* de la Marine nationale, qui avait quitté Dunkerque, chargé de mazout, à destination de Cherbourg, a été attaqué en rade, vers minuit. Il a reçu 2 bombes et brûle. Il a pu être échoué et l'équipage est sauvé, ainsi que notre commissaire !

Le *Pavon*, un navire de 7 500 tonnes (Compagnie d'Orbigny) chargé à bloc de troupes hollandaises évacuées de Flessingue a reçu également 2 bombes et brûle. Il a été échoué mais il y a beaucoup de victimes.

Au cours des bombardements, l'usine électrique a été sérieusement endommagée et il n'y a plus de courant. Les trams restent définitivement au dépôt. L'usine à gaz a été également gravement endommagée, et le gaz est coupé.

Fait beaucoup plus grave, les canalisations d'eau potable ont été détruites à 20 km de Dunkerque, en même temps que l'explosion d'un pont, privant la population d'eau et empêchant la lutte contre les incendies.

Les écluses des Wateringues ont été ouvertes, en grand, puis refermées à l'étape de haute mer, provoquant ainsi une montée d'eau d'environ 6 mètres dans le canal exutoire et inondant, par l'intermédiaire des autres canaux, la campagne environnante, située sous le niveau de la mer (2 à 3 mètres).

Dans la nuit, bombardements comme d'habitude.

Mercredi 22 mai

Au matin, nous apercevons un contre-torpilleur près de la jetée Est, à l'extérieur du port. C'est le *Jaguar* ; il a reçu une torpille marine lancée par une vedette rapide vers 02H00. La torpille a éclaté à bâbord, dans la soute à mazout. Il y a 27 morts et une trentaine de blessés. L'équipage évacue le bord.

Sur la plage, non loin du monument Guynemer, un petit navire est échoué : c'est le *Chasseur 9*. La veille, vers 23H00, au cours d'un bombardement du port, il a été touché par les éclats d'un chapelet de bombes. Sa coque, côté tribord, est criblée d'éclats et est transformée en passoire. Il y a 11 blessés parmi l'équipage. Afin d'éviter que le bateau ne coule dans le bassin de lancement, où il était amarré, le commandant l'a sorti du port et l'a échoué sur la plage, à marée haute.

Au soir, avec le matelot télégraphiste du bord, je débarque le poste de TSF et les lampes de rechange. Nous détruisons tout le matériel du bord à coups de marteau. J'ai tout juste le temps de regagner la Potinière, avant les bombardements aériens nocturnes. Ouf ! Dans la nuit, bombardements habituels.

Jeudi 23 mai

Les bombardements continuent. Des navires de guerre français et britanniques vident

leurs soutes à munitions sur les colonnes motorisées allemandes qui progressent vers Dunkerque, faisant de grands ravages parmi celles-ci. Le pétrolier *Niger*, échoué à la côte, continue de brûler ainsi que le charbonnier *Portrieux*.

Dans l'après midi 2 bombardiers allemands passent au-dessus de nous à environ 100 mètres d'altitude, et larguent chacun 4 bombes de gros calibre sur le *Jaguar* qui est toujours mouillé près de la jetée EST. Les 4 bombes du 1er bombardier éclatent dans l'eau à tribord, les 4 secondes éclatent dans l'eau également, 2 à tribord et 2 à bâbord, il l'a échappé belle !

Un chasseur britannique prend en chasse le 2ème bombardier et lui livre combat. Nous ne pouvons pas voir le résultat de la bagarre, celle-ci se continuant devant la côte belge.

Des ouvriers des chantiers navals ont bouché les trous de la coque du *Chasseur 9* à l'aide de goupilles de bois. De passoire, celle-ci est transformée en hérissou !! Il y a près de 400 trous! Il est question de le renflouer demain, à marée haute. Pour faciliter l'opération, une longue remorque est élongée sur la plage et frappée sur une bouée, pour être prise par un remorqueur. Je prête main forte à la manoeuvre.

Martel est allé à la caserne Ronarc'h pour avoir des fusils et des cartouches, mais il n'y avait plus de fusils ! Je dois dire que depuis notre arrivée, sur la digue nous avons érigé un mur de sacs de sable d'environ 2 mètres de haut sur toute la longueur de la façade de l'hôtel avec une chicane devant la porte.

Des soldats, en retraite, nous demandent quand nous leur donnerons des bateaux. Nous leur répondons, invariablement, qu'il n'est pas question d'évacuer mais de tenir bon. Ils nous prennent pour des fous. Dans la nuit, bombardements comme d'habitude.

Vendredi 24 mai

Entre 2 bombardements je donne un coup de main pour une tentative de renflouement du *Chasseur 9*. Un petit chalutier a pris la remorque, élongée la veille sur la plage, et se met à halier dur. Le navire flotte dans sa souille et son cap se dirige légèrement vers le large. Seulement il faudrait un remorqueur pour mener à bien cette opération. L'étale est finie et la marée commence à baisser. L'opération est remise au 07 Juin.

Au début de l'après midi plus de 2 000 bombes incendiaires sont larguées sur le quartier. L'église Notre Dame, place Turenne, reçoit 2 bombes, une sur la nef et une autre sur le clocher qui s'écroule. Les cloches viennent atterrir sous le portail, en morceaux.

Vient le tour de la Potinière qui reçoit une bombe sur la plate-forme du garage. Je me précipite, avec une pelle (toujours à portée de la main) et un sac de sable. Je dois casser un magnifique vitrail pour accéder à la terrasse. Je jette des pelletées de sable et réussis, in extremis, à éteindre l'incendie.

Quelques minutes après, une autre bombe tombe sur la toiture au 3ème étage. Ici, c'est plus sérieux car la charpente flambe. Pour accéder au grenier il y a une échelle de meunier située à l'extrémité du couloir. Après m'être procuré une hache auprès du gérant, j'attaque la partie supérieure de l'échelle pour l'arracher et la déposer dans le couloir ce qui n'est pas une mince affaire. Ensuite j'arrache la moquette qui se trouve sous la trappe (environ 1 m²).

Il était temps car les débris de charpente enflammés tombent sans arrêt par la trappe. J'embauche plusieurs soldats anglais qui se trouvent sur la digue, pour monter

des sacs de sable pour m'alimenter. Ce qu'ils font sans rechigner.

J'ai lutté ainsi jusqu'à l'extinction complète de l'incendie. Quand je suis descendu pour rendre la hache au gérant, ce dernier m'a dit : « Vous devez avoir soif » et m'a servi un verre de bière. Même pas un merci pour le sauvetage de ce bâtiment de grande valeur.

Dans le secteur ce n'est qu'un immense brasier. Les villas entre le canal exutoire et la Potinière sont en flammes. Le Casino et le Kursaal sont en ruines. N'oublions pas qu'il n'y a plus d'eau depuis plusieurs jours dans l'agglomération dunkerquoise.

Dans la nuit, violents bombardements, comme d'habitude.

Samedi 25 mai

Au matin, au cours d'une accalmie, je décide d'aller à l'État major de la Marine, place Jeanne d'Arc.

À peine arrivé, un matelot me tombe dessus en me disant « T'es un interprète ? »

Je lui réponds par l'affirmative. Il faut dire que nous avons un insigne distinctif sur la vareuse, en l'occurrence un Sphinx. Il me dit qu'un officier anglais est là mais ne parle pas le français. Il me conduit jusqu'à cet homme qui est un commandant de navire de commerce britannique. Ce dernier me dit qu'il doit aller s'amarrer au quai F10 pour charger du blé pour l'Angleterre. Je savais que les 15 000 tonnes de blé du silo devaient être évacuées avant l'entrée des Allemands à Dunkerque. Mais je lui précisai qu'il n'y avait plus de pilote ni de remorqueurs, ces derniers étant coulés ou évacués vers des ports plus hospitaliers. Toutefois, je lui dis : « Never mind I shall do that for you¹ ».

Il m'invita à aller à bord de son navire avec un taxi mais je refusai, car il fallait que je revienne en ville une fois ma mission accomplie. J'ai tout de suite vu qu'il ne me croyait pas, aussi j'ai ajouté : « You can rely upon me, believe me² ».

Je partis donc vers le port à bicyclette, profitant d'une accalmie. Arrivé au quai F7 je vis le navire, un charbonnier avec un nom gallois immatriculé à Cardiff. Un autre bateau britannique était également amarré à ce quai, en attente. Je remarquai qu'à l'avant de mon navire se trouvait le petit remorqueur *Second* (sister ship du *Premier*) petits remorqueurs de 100 CV à vapeur avec chauffe au charbon. Ils étaient utilisés pour le remorquage des péniches non motorisées, dans le port. Le commandant du remorqueur me héla en me demandant si j'étais le pilote. Je lui répondis par l'affirmative. Il me demanda alors de donner un coup court quand je serai paré. Un matelot du navire me lança un bout pour hisser ma bicyclette sur le pont. Je montai sur la passerelle et, après avoir donné un coup court, pris la barre. Le commandant ordonna alors, à l'aide de son porte voix : « Let go fore and aft³ », et les lamaneurs larguèrent les amarres.

Comme le navire ne bougeait pas d'un pouce, je suggérais au commandant de télégraphier à la machine « Dead slow⁴ », ce qu'il fit. Nous avions à peine décollé du quai que des vagues d'avions allemands larguaient des chapelets de bombes qui faisaient d'énormes gerbes d'eau de part et d'autre du navire. À chaque explosion, je baissais instinctivement la tête sur la barre, craignant les éclats de verre. Heureusement, le navire ne fut pas touché. On pouvait entendre les éclats frappés sur la coque.

1 « Ne vous en faites pas, je vais faire ça pour vous . » [Toutes les notes sont de Jacque Omnès]

2 « Vous pouvez compter sur moi, croyez-moi. »

3 « En avant et en arrière »

4 « Très lente »

Arrivé au quai F10 il me fallait faire une manoeuvre savante pour accoster l'arrière sur le quai car il n'y avait pas de remorqueur à l'arrière. L'arrière bâbord du navire racla quelque peu le quai et je dis au commandant : « I am sorry⁵ ».

Il me répondit tout de go : « Never mind it is war⁶ ».

L'amarrage effectué, je m'apprêtais à débarquer mais le commandant me retint à déjeuner. J'ai donc mangé dans le salon avec le commandant, le second capitaine et le chef mécanicien. Le steward était étonné de voir un marin français déjeuner avec le commandant.

Je ne me souviens plus ce que j'ai mangé sauf le dessert : une poire Belle Hélène. Pendant ce temps les bombardements aériens continuaient. Il y eut une accalmie et j'en profitai pour prendre congé. Le commandant me donna 3 billets de 5 francs, que je refusai, mais il insista et je les empochai (en 1999 cela représente 6 francs !).

Dimanche 26 mai

Le général Gort reçoit l'ordre d'évacuation des troupes britanniques. Mais hier, un petit contingent avait déjà embarqué.

Les bombardements continuent sans relâche. Hier les écluses Guillain et Trystram ont été sérieusement endommagées. Elles sont laissées définitivement ouvertes et les bassins à flot sont devenus bassins de marée. Les vieux bassins (Commerce, Marine et Arrière port, où il n'y avait que 5 mètres d'eau en temps ordinaire, sont à sec à marée basse. Ils laissent voir les remorqueurs et les péniches coulés et enlisés dans la vase. Mais le plus spectaculaire est aux écluses quand la marée descend et que les bassins se vident.

Des soldats arrivent de plus en plus nombreux à Dunkerque. Ils n'ont plus d'armes et n'ont pas mangé depuis plusieurs jours. Nous ne pouvons leur venir en aide étant logés à la même enseigne. Leur moral est très bas. Certains nous demandent quand nous leur donnerons des bateaux. Nous leur répondons, invariablement, qu'il ne s'agit pas d'évacuer mais au contraire de tenir. Ils semblent nous prendre pour des fous. D'autres nous racontent qu'ils furent prisonniers des Allemands et que ces derniers leur prirent leur fusil et cartouches puis leur dirent : « Dünkirchen ».

80 000 civils vivent dans les caves, sans eau, sans lumière et sans vivres. Beaucoup n'en sortiront plus. Le soir nous apprenons qu'après 3 jours de combats acharnés les soldats anglais et les marins français qui défendaient Calais se sont rendus, leurs munitions étant épuisées. La partie Nord de la ville, jouxtant le port, est rasée. Plus de 6 000 civils ont été tués par les bombardements, et il y a des milliers de blessés.

Au soir, les Anglais commencent à embarquer au port, c'est l'opération [Dynamo](#). Dans la nuit violents bombardements pour ne pas changer.

Lundi 27 mai

Après avoir déjeuné de quelques biscuits anglais et d'un verre d'eau je me mets en route pour combattre les incendies et sauver des victimes éventuelles. Je n'ai parcouru que quelques centaines de mètres quand j'entends le vrombissement des bombardiers allemands qui arrivent en rangs serrés.

Instinctivement je me jette dans l'encoignure d'une porte d'immeuble. Quelques secondes après j'entendis le sifflement d'une bombe et un fracas épouvantable. Je ressentis des brûlures atroces dans les cuisses comme si l'on m'enfonçait des barres

5 « Je suis désolé. »

6 « Ne vous en faites pas. C'est la guerre. »

de fer rouge. En même temps j'étais plongé dans un nuage de fumée noire épaisse et projeté au-dessus de la porte d'entrée de l'immeuble qui était arrachée. Je me retrouve 5 mètres plus loin, au pied de l'escalier. Tout cela en même temps. Je me relevai tant bien que mal pour ressortir de l'immeuble. Mais je n'allai pas bien loin car je tombai au milieu de la rue, non loin du cratère de ma bombe.

Un homme sortit d'une maison en ruines et me transporta à l'intérieur pour me mettre à l'abri (!). Entre 2 vagues de bombardiers, il réussit à alerter mes camarades à la Potinière. Martel vint avec une voiture décapotable conduite par Mr Rommel, transitaire à Dunkerque. Il m'apportait une bouteille de Champagne qu'il me fit boire au goulot. Je lui dis : « Sacré Martel, il n'y a que toi pour faire cela ! »

Mr Rommel m'emmena à l'hôpital de Rosendaël, mais je fus refoulé car il y avait déjà des centaines de blessés civils. Il me conduisit au sanatorium de Zuydcoote transformé en hôpital militaire. Ce ne fut pas une mince affaire que d'arriver là-bas car de nombreuses rues étaient complètement bardées de façades écroulées qui barraient la route.

Arrivé au sanatorium, je fus allongé sur une civière et mis dans la salle, immense, du théâtre dont la toiture avait reçu un obus. Mon voisin de gauche succomba. Il avait la tête fracassée. On m'emmena, sur ma civière, dans un sous-sol où je fus abandonné. On m'avait épinglé une fiche d'identité.

Mardi 28 mai

Ne voyant âme qui vive, je me mis à crier le plus fort que je pouvais pour signaler ma présence. Suite à mes cris, je reçus la visite de plusieurs gamins qui étaient encore au sanatorium (environ une centaine sur 600). Ils m'apportèrent un pot de soupe et des tranches de pain sec. Je n'avais pas mangé, ni bu, depuis plusieurs jours ! Je leur demandai d'alerter les infirmiers pour qu'ils viennent me sortir de là. Je reçus la visite de 2 soldats qui me demandèrent ce que je faisais là. Ils étaient très étonnés de me voir abandonné dans ce sous-sol.

Je fus emmené dans une salle d'opération où on me mit sur une table. Deux gaillards me maintenant par le bras et un autre me mettant un tampon de chloroforme sur le nez. Je m'évanouis aussitôt.

Quand je revins à moi, j'étais dans le sous-sol du pavillon 8 sur un lit de camp. Il y avait une rangée de lits espacés de 20 cm environ. J'avais un pansement à l'épaule droite, un dans le milieu du dos (près de la colonne vertébrale) un grand pansement à la cuisse gauche et un plus gros encore sur la cuisse droite. Une partie de cette cuisse avait été emportée par un gros éclat.

Tous le matins on me refaisait le pansement de la cuisse droite ; ce qui me faisait cruellement souffrir ! Ce pansement restait collé dans la plaie et il fallait l'arracher pour le remplacer. C'était atroce.

Je vivais de jour et de nuit dans un vacarme infernal. Il y avait le départ des obus de 75 de la batterie française à côté du sanatorium, les arrivées des obus de 77 et de 105 des batteries allemandes. De même que l'estomac, j'avais la tête vide ! Je ne pensais absolument à rien.

Plusieurs obus tombèrent encore sur le sanatorium. L'un d'eux tomba sur le trottoir, juste devant mon lit. Comme il y avait un vasistas à cet endroit là, je fus enveloppé d'un nuage de fumée épaisse (une fois de plus !) et des éclats passèrent par le vasistas pour se ficher dans le mur, à la tête de mon lit. Heureusement que j'étais allongé : je ne fus pas touché.

Plusieurs obus n'éclatèrent pas et il a pu être constaté qu'il s'agissait de 77 et de 105. Les Allemands tiraient sur une batterie de 75 française qui se trouvait de l'autre côté du sanatorium. Les obus qui tombaient sur le sanatorium étaient des tirs trop courts (voir plan)⁷.

Pendant ce temps, les troupes anglaises embarquent sur la plage au prix de lourdes pertes. De nombreux navires sont coulés par l'aviation allemande, et aussi par des Scnellbootes⁸. Devant le sanatorium, 5 navires britanniques sont en flammes.

Des aviateurs allemands, blessés, sont hospitalisés chez nous. Un officier allemand ne cache pas son étonnement de voir que Dunkerque tient toujours. Il dit, qu'ayant atteint la côte le 21 mai, l'État major allemand avait compté occuper Boulogne et Calais le 22 mai et Dunkerque le 23.

Nous apprenons que le torpilleur Bourrasque a coulé devant Dunkerque avec plusieurs centaines de passagers à bord. Un convoi d'ambulances anglaises qui évacuaient les grands blessés a été arrosé par une pluie de bombes incendiaires, sur la place du Minck. Presque toutes les ambulances ont été détruites et les blessés carbonisés. De plus, 2 navires hôpitaux anglais ont été bombardés dans la rade.

Dans la nuit bombardements habituels.

Mercredi 29 mai

Depuis la nuit dernière les pièces de 194 marine de Zuydcoote grondant à intervalles réguliers. Les murs du sanatorium tremblent à chaque départ. De l'autre côté du sana c'est une batterie de 75 de l'Armée de terre qui aboie. Le claquement est beaucoup plus sec et la cadence de tir plus rapide. À proximité, il y a aussi une batterie de DCA britannique (40 à tir rapide) qui s'époumonne. C'est un vacarme infernal. De son côté la batterie de 194 marine de Fort Mardyck tire toujours. Les Allemands ne progressent que très lentement, Gravelines tient toujours.

Les bateaux coulés sont de plus en plus nombreux. La nuit dernière, sur un convoi de 7 navires quittant le port avec des troupes françaises, 5 sont coulés. Ce sont le Douaisien de la CBUM (Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord), chargé de troupes, un transport, un chalutier armé et 2 destroyers anglais qui sont torpillés par des vedettes rapides. Seul le navire norvégien Hird et le torpilleur français La Flore arrivent à Cherbourg.

Les Anglais embarquent sur la plage, devant le sanatorium, où des appontements sont formés à l'aide de camions de l'Armée anglaise. Le port est pilonné par l'aviation et l'artillerie allemandes.

Jeudi 30 mai

L'étau se resserre autour de Dunkerque. Les Allemands occupent Gravelines à 18 km à l'Ouest, Bergues à 10 km au Sud et ils sont à la frontière belge à l'Est, à quelques km de Zuydcoote. Les Anglais continuent d'embarquer sur la plage, sous la mitraille, leurs pertes sont lourdes. Il y a déjà plus de 6 000 morts. Un combat aérien mettant aux prises une vingtaine de chasseurs britanniques, canadiens et quelque 70 bombardiers allemands se déroule au-dessus du sanatorium. Quelques bombardiers allemands tombent en flammes dans la mer ou dans les dunes ainsi que des chasseurs anglais ou canadiens.

Les duels d'artillerie continuent.

⁷ Alamer ne dispose pas de ce plan.

⁸ *Schnellboot* (pluriel : *Schnellboote*) : vedette rapide

Vendredi 31 mai

Nous apprenons que le chiffre record d'avions abattus a été atteint hier avec 77 appareils, la plupart l'ayant été par la chasse britannique et canadienne. Les troupes britanniques continuent d'embarquer sur la plage. La DCA anglaise tire sans arrêt. Le torpilleur [Cyclone](#), l'avant démoli, réussit à rejoindre Douvres. Les bombardements d'artillerie continuent.

Samedi 01 juin

L'embarquement des troupes anglaises se termine. Leur matériel comprenant des milliers de véhicules de toutes sortes et de nombreuses pièces de DCA est resté au sec, en partie détruit, tant par les bombardements que volontairement.

Au cours du pilonnage du port par l'artillerie allemande des obus sont tombés sur le navire [Saint Octave](#) de la SNO (Société Navale de l'Ouest) amarré dans le bassin de l'arrière port, faisant 20 morts et 60 blessés parmi les prisonniers allemands qui se trouvaient dans les cales. Plusieurs obus sont encore tombés sur le sanatorium. Un officier ordonne à la batterie de 75 de cesser le feu mais les servants refusent et continuent leurs tirs. Je suis de tout coeur avec eux.

Les bombardements d'artillerie continuent.

Dimanche 02 juin

Le duel d'artillerie continue et augmente d'intensité. Des batteries de 155, de 138, de 120, de 95 et de 75 de la Marine aboient sans arrêt. C'est un concert assourdissant et les tympanes sont mis à rude épreuve. Mais pour nous le plus terrible ce sont les arrivées : ça explose dans tous les azimuts.

L'embarquement des troupes françaises continue malgré les pertes sensibles en hommes et en navires. Des soldats refusent d'embarquer, préférant être prisonniers mais vivants, VOIRE !

Il reste encore plus de 100 000 soldats français à embarquer, paraît-il. On procède également à l'évacuation des prisonniers allemands sur l'Angleterre. Ces derniers sont répartis à bord du chalutier *Patrie* et, à bord du dragueur de mines [Émile Deschamps](#). Ce dernier saute sur une mine et coule. Il y a des tués et des blessés.

Hier après-midi, une batterie allemande a bombardé la gare de triage des dunes (92 voies). Un train de munitions d'une cinquantaine de wagons a été touché. Tous les wagons de munitions sautèrent les uns après les autres. Des débris furent trouvés à plusieurs centaines de mètres de la gare.

Lundi 03 Juin

Journée infernale comme les précédentes. Les départs et les arrivées des pièces d'artillerie se confondent. L'artillerie allemande s'est sensiblement rapprochée durant la nuit.

Dans la matinée, plusieurs obus tombent à nouveau sur le sanatorium : des blessés sont tués ou blessés d'avantage. C'est le carnage.

Dans l'après midi, le fort des dunes (armée de terre), qui avait réussi à tenir jusqu 'ici, reçoit 6 torpilles de gros calibre. Des voûtes s'écroulent, écrasant 700 soldats. Le général Jansen est tué à son poste.

J'apprends que le torpilleur [Siroco](#) a été coulé dans la rade. Un de plus, un de moins !

Bien que l'aviation et l'artillerie allemandes aient pratiquement détruit le port, l'équipe de destruction, venant de Cherbourg, a accompli sa mission, mettant à mort les

écluses déjà gravement endommagées. Plus de 200 grues ont été dynamitées et basculées dans les bassins. Plusieurs navires ont été sabordés dans le chenal. Au quai d'armement, le *Salomé*, le plus grand pétrolier français (20 000 tonnes) lancé le 24 février 1940 a été sabordé. Sa carrière est terminée avant d'avoir commencé.

Sur cales, aux Chantiers de France, 2 pétroliers de 11 000 tonnes et 2 contre-torpilleurs de 30 000 tonnes ont été détruits par les obus et les bombes.

Dans la soirée les batteries françaises cessent le feu. D'ailleurs, il n'y a plus de munitions. Plusieurs navires chargés de munitions, ont été coulés dans le port, ces derniers jours.

Les batteries allemandes continuent à pilonner le port. Les troupes allemandes sont aux portes de la ville, paraît-il.

Pour la 1^{ère} fois depuis le 18 mai, aucun bombardement aérien pendant la nuit. Après le vacarme infernal, c'est un silence de mort.

Mardi 04 juin

Vers 03H00, le dernier navire quitte Dunkerque, c'est un destroyer britannique à bord duquel est embarqué le personnel du Fort de Zuydcoote et de la Batterie de Bray Dunes. C'est vers ce moment-là que l'artillerie allemande cesse ses tirs.

Depuis 2 semaines, nous étions habitués au vacarme des explosions des bombes et des obus et maintenant tout est calme.

L'ENFER de Dunkerque est terminé.

Vers 09H00 les troupes allemandes entrent dans la ville en ruines et qui flambe.

Nous avons la visite d'un officier allemand qui parcourt les salles et les couloirs où sont entassés les blessés, plus de 1 200. Passant devant mon lit, il me regarde d'un air méchant.

En plus de mes blessures qui me font cruellement souffrir mon estomac me tiraille car nous n'avons presque rien à manger, ni à boire. Ma tête est également vide et je ne pense à rien. Je ne cherche pas à savoir quel sera notre sort. D'ailleurs qui pourrait nous le dire ? Mon calvaire est loin d'être terminé.

Conclusion...

Ce n'est qu'en 1999 que j'ai pris connaissance du nombre de blessés militaires reçus au sanatorium de Zuydcoote, du 20 mai au 03 juin, à savoir : 115 674 ! Ce chiffre se passe de commentaires !

Quelques chiffres...

Évacuation des troupes vers l'Angleterre : 338 226

- Britanniques 198 315 dont 98 671 par la plage (plus 28 000 avant Dynamo),
- Français et belges 139 911.

Pertes britanniques 68 111 tués, blessés et noyés.

Matériel britannique abandonné

- Véhicules 63 879,
- Canons 2 472,
- Équipement et munitions 500 000 tonnes environ.

Flotte aérienne allemande :

- 1 200 chasseurs

- 1 600 bombardiers

Avions abattus du 26 Mai au 02 Juin 1940 :

- Britanniques : 106,
- Allemands : 262 (dont 77 le même jour),
- De son côté la Marine française a abattu 35 avions allemands du 27 Mai au 01 Juin.

Pertes françaises :

- 20 000 environ (tués ou noyés).
- Soldats français prisonniers 40 000 environ dont évacués : 26 000 environ.

Pertes en navires :

- Sur 870 navires britanniques engagés 240 ont été coulés,
- Sur 300 navires français engagés 70 ont été coulés dont 7 navires de guerre, à savoir les contre-torpilleurs [Jaguar](#) et [Chacal](#) et les torpilleurs [L'Adroit](#), [Bourrasque](#), [Foudroyant](#), [Orage](#), et le [Siroco](#)
- Dans le port de Dunkerque, il y a 59 épaves diverses, sans compter 175 grues qui ont été dynamitées.

Ouverture du port au trafic commercial : août 1946

Jules HAYOT
(25 avril 2008)

La page de [Jules HAYOT](#) sur Alamer