



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

L'évasion de la famille SCHLOESING

L'évasion de la famille Schloesing

La famille Schloesing, c'est une fratrie de 4 frères qui quittent la France tandis que leur père mobilisé combattra jusqu'au 20 juin puis sera emprisonné jusqu'à la fin de la guerre.

Olivier qui deviendra cadet de la France Libre raconte dans un ouvrage intitulé "*Un oiseau dans la main*" les aventures familiales durant la guerre.

Le récit qui suit est tiré de cet ouvrage.

A la date du départ, L'aîné Pierre est dans la Marine Nationale, le second Jacques-Henri s'est engagé volontairement et suit une formation d'aviateur, François et Olivier sont à Paris avec leur mère, Olivier né le 28 février 1924 est alors âgé de 16 ans.

DE PARIS A LONDRES

Le 10 juin (c'était un lundi), on annonce que les épreuves du baccalauréat prévues à Paris le 14, sont ajournées et qu'on peut aller passer son bac ailleurs. Conciliabules téléphoniques avec les Vincent.

Pourquoi pas Orléans, ils ont un point de chute possible à Beaugency.

Et se forme sur le trottoir du boulevard Arago un étrange peloton cycliste, deux (ou trois ?) garçons Vincent, (le plus jeune, Claude, avec un vélo d'enfant sans roue libre) leur soeur Magali, deux Schloesing (François et Olivier). Sur les porte-bagages, le Gaffiot, ou le Bailly, le livret scolaire, un duvet et une chemisette de rechange. Vers 16 heures, J-C. Gardin, un copain de la troupe et du Lycée Carnot, contacté, dit qu'il ne faut pas l'attendre. Il doit encore consulter son grand-père, M. Franck. Alors on part, direction Porte d'Orléans et la N.20.

Et sur la N.20, en tenant l'extrême droite, on va moins lentement que les voitures. Trois heures plus tard, vers Arpajon, sous le ciel complètement noirci de fumées venant du nord-ouest, Jean-Claude Gardin nous rattrape, comme si c'était la chose la plus naturelle du monde.

Trois jours à Beaugency, à voir passer des trains, des autos, beaucoup avec un matelas sur le toit, des ambulances, des charrettes attelées et à bras, puis aussi des véhicules militaires. Beaugency, c'est rive droite de la Loire. Il vaut mieux repartir. Alors Angoulême? Non, plutôt Romorantin, il y a moins de monde et cela peut rapprocher d'une route allant à Montluçon ou, qui sait, Clermont. Les Vincent commencent à penser qu'ils ont un point de chute à Meyrueis, chez leur grand'mère Karcher, et les Schloesing, à Montpellier, chez leur tante Bruston.

On ne s'arrête plus guère que quand il le faut:

-Une fois, vite dans le fossé près d'Issoudun au son d'une curieuse crécelle et d'un avion en piqué et les adultes qui savent tout disaient qu'on avait été "*mitraillés par les stukas*". Olivier, tout fier et irréfléchi, l'a même écrit sur une carte postale à sa mère.

-Ou, pour acheter du pain et des tomates. A Saint-Flour, sur la place de la basse-ville, le boulanger faisait fournée sur fournée mais la queue était longue devant sa boutique. Là c'était sans importance, parce que dans l'atelier voisin, celui du maréchal-ferrant, le cadre de la belle peugeot grise de François, méchamment tordu à la suite d'un vol plané dans le talus, était porté au rouge vif



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

L'évasion de la famille SCHLOESING

avant d'être redressé -à peu près- d'un vigoureux coup de barre. Je n'ai jamais compris comment les roulements de la fourche avant avaient pu ensuite être remontés.

-Ou pour dormir comme dans la grange de cet auvergnat, qui nous a offert en guise de petit déjeuner, du Cantal archi sec sur du pain archi dense ; et il a bien fallu accepter le gros rouge pour faire descendre le tout.

-Ou pour écouter les nouvelles données par la T.S.F. et entendues à travers la fenêtre ouverte d'un rez-de-chaussée. C'est à Issoire qu'on a ainsi entendu Pétain dire "qu'il fallait tenter... etc.". Ambigu déjà!

Saint-Chély-d'Apcher, Mende, Florac, cela fait de sacrées grimpées et de superbes descentes, le peloton s'étirait quelque peu mais Claude Vincent parvenait à maîtriser ses folles pédales.

Halte à Vébron, à midi, dans la fraîcheur surprenante d'une grande maison Poujol. Le même soir à Meyrueis, les Vincent étaient arrivés plus ou moins chez eux, et la soupe était bonne. Mais François, Olivier et Jean-Claude ne pensaient qu'à continuer. Pourquoi s'arrêter et pour quoi faire? Et pourtant la T.S.F. annonçait l'interdiction générale de poursuivre toutes ces transhumances Nord-Sud. Les gendarmes barreraient dès aujourd'hui les routes aux limites des départements. Il faut éviter Lodève, leur a-t-on dit, prenez les petites routes. Alors, ils ont pris par le col du minier et le causse Blandas. Les gendarmes barraient la grand'rue à Montdardier, ils ont passé derrière les maisons le long des jardins et le soir ils étaient à Montpellier. C'était le 20 juin, le surlendemain François avait dix-huit ans.

A Montpellier, chez les Bruston, Madame Schloesing attend depuis huit jours. Elle a quitté Paris par la gare de Lyon l'avant-veille de l'entrée des troupes allemandes, deux jours après avoir vu partir "ses deux petits". Le plus dur a été d'atteindre la gare, il y a fallu quatre heures, beaucoup de volonté et toute l'aide d'Andrée pour persévérer avec une valise pesante au milieu d'une foule indescrivable. Mais le train est parti à son heure et a presque respecté son horaire.

Andrée, elle, est retournée seule au boulevard Arago, ne voulant pas "déserter" son service comme nombre de ses patrons et chefs de service.

A Montpellier, Mme Schloesing a reçu quelques lettres. Rien de son mari qu'elle imagine dans les Vosges, ou bien a-t-il été blessé ou tué dans la bataille, ou serait-il prisonnier ? Rien de Pierre, ni d'Andrée. Une carte ou deux de François et d'Olivier, timbrée d'Issoudun ou de Riom. Et des lettres de Jacques-Henri, la première reçue est timbrée de Toulouse-gare le 17 à 17h30:

Voir lettre page 32 ...

La destinataire de ces lettres a-t-elle été étonnée par la lucidité des analyses de son fils et par la conclusion qu'il en tirait ? Je ne le pense pas. Elle avait le souvenir de ses errances de réfugiée de Maubeuge pendant l'autre guerre, et elle avait des "Boches" l'image qu'en donnait Hansi, dont les albums étaient, avec les Gédéons de Benjamin Rabier, les seules "bandes dessinées" des petits Schloesing à Mulhouse. Elle n'a probablement pas douté un instant que J-H. réussirait à partir. Et le "Si vous pouviez tous sortir de cette France asservie et partir pour un pays encore libre !" lancé comme un rêve impossible s'est transformé en " Et si nous partions, moi et mes deux petits qui sont avec moi, nous retrouverions sans doute J-H. et peut-être aussi Pierre ?"

Cinq sur sept ?

Mais Andrée, seule à Paris... et Emile, dont je ne sais rien....



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

L'évasion de la famille SCHLOESING

Je crois qu'elle partagea peu ces pensées avec ses hôtes, Edouard et Paule Bruston, chez eux à Montpellier et qui ne pourraient pas bien comprendre... mais en parla à François et Olivier. Pas un pli, pour François l'enthousiaste, le militant de bien des causes, le lecteur d'H. de Kerilis, le mouvement en avant plutôt que l'arrêt ici pourquoi faire. Olivier lui, que J-H. affublait du sobriquet de "disciple" ne pouvait penser autrement que son "Maître". Et Jean-Claude Gardin n'était pas le dernier à vouloir pousser plus loin ; et de répondre à Mme S. qui faisait part de ses scrupules et de sa responsabilité envers sa famille, "mais Madame vous n'avez aucune responsabilité, c'est moi qui décide". S'il en paraissait plus, J-C. Gardin avait 15 ans.

Le samedi 22, on a fait la lessive des trois cyclistes et on a un peu découvert Montpellier, et le soir on a entendu à nouveau cette curieuse voix de Londres où il était question, de façon répétitive, de ceux qui se trouvaient en territoire britannique ou "qui viendraient à s'y trouver". Ainsi, nous n'étions pas tout à fait les seuls à y penser !

Pas de souvenir précis d'un culte le 23, sinon qu'à la sortie, Mme S. a pris deux rendez-vous pour le même après-midi ; le premier avec un vieil ami (Paul C...), ancien paroissien parisien de mon père, le second avec Henri Bruston, neveu et filleul d'Émile qui le tenait en haute estime, pour vérifier qu'elle ne déraisonnait pas. Le premier lui parla d'un nécessaire retour sur soi, des erreurs morales qui trouvaient leur juste punition et des valeurs familiales qu'il fallait maintenant retrouver. Travail, Famille, etc... Elle en fut décontenancée mais pas vraiment ébranlée et sa vieille amitié, sérieusement entamée. Le second lui dit en substance Tante Maggy, personne ne peut te donner conseil mais si j'étais à ta place sans les responsabilités paroissiales qui me retiennent, peut-être bien que je me déciderais. Et ce demi-encouragement fut reçu comme une confirmation. Oui, il fallait partir, et sans perdre plus de temps. L'armistice entrainait en vigueur...

Lundi matin, le car pour Sète embarque Mme S., les trois garçons, une valise et trois sacs et les trois vélos sur le toit. Terminus sur le port. Au mouillage en rade, plusieurs cargos noirâtres et un destroyer gris, les uns munis du "Red Duster" de la merchant navy, l'autre du "White Ensign" de la Royal Navy. Et des chaloupes vont et viennent embarquant des soldats tchèques arrivant du camp d'Agde. A quai, un seul cargo britannique, assez petit pour cela, avec une échelle de coupée, gardée par une sentinelle baïonnette au canon. Mais pas mal de monde sur le pont.

A l'heure du déjeuner - est-ce du thé ?- la sentinelle est absente. On abandonne à regret les trois fidèles vélos accotés à un hangar et on grimpe, encouragés par quatre aspis français penchés sur la rambarde. A bord, le capitain Wilson, un brave bougre d'anglais moyen essaie de convaincre Mme S. qu'il n'y a pas place pour une dame à bord du "Britannic", les garçons, passe encore, qu'ils se mettent avec les quelques militaires français sur le pont arrière, mais vous madame...

C'est peine perdue, Mme S. dans son meilleur anglais évoque l'autre guerre (dont Wilson se souvient), Maubeuge (qui ne lui dit rien), les Allemands (eh ! oui, il comprend bien), tant et si bien que pour finir il lui offre de l' "accommoder" dans le petit carré attenant à la passerelle. Il y a là une petite banquette.

L'inventaire du Britannic est bigarré : dans les cales, la poussière du charbon anglais récemment livré à Marseille ; sur le pont et le gaillard d'avant une quarantaine de militaires tchèques, une cuisine roulante, une auto kaki, et des caisses de ravito, c'est la cargaison officielle. Dans l'auto, une famille belge est solidement installée. A côté, campe la troupe d'un petit cirque néerlandais. Sur le pont arrière, sous l'autorité des quatre copains aspis, s'installent onze individus qui n'ont en commun que d'être français et de porter chacun à sa façon des restes d'uniformes, plus les trois garçons soucieux, en bon scouts, de se montrer disciplinés. Les clandestins que les ordres stricts de la Navy mollement



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

L'évasion de la famille SCHLOESING

respectés par Wilson n'ont pas empêché d'embarquer. (dont Bourdis, Anglade, le sergent-chef Heiblig, le caporal L'herbette (boucher aux halles de Paris) et le pharmacien auxiliaire Gily.)

Mardi 25 à l'aube, le convoi se forme en rade et met le cap sur une destination officiellement secrète. Très tôt, le Britannic se laisse distancer, enlève son pavillon, et navigue seul, toujours en vue des côtes à petite vitesse. Cinq jours plus tard, il contourne "The Rock" et mouille en rade de Gibraltar.

Mardi 25 à l'aube, quelque part dans les Vosges, le capitaine S. qui "s'est terriblement " battu est fait prisonnier avec sa batterie. Avant de séparer hommes et officiers, les allemands présentent les armes, à ces valeureux et malheureux combattants.

Mardi 25, Andrée S. est dans son service aux "Enfants Assistés". Elle a déjà eu l'occasion d'indiquer le boulevard Arago comme direction de l'Opéra à des soldats allemands un peu perdus place Denfert, au grand étonnement de ses camarades qui auraient bien sûr indiqué le boulevard Raspail.

Mardi 25, le midship Pierre S. est à son bord, (à Casablanca ?)

Mardi 25, l'aspirant Jacques-Henri S. est quelque part en Angleterre.

GIBRALTAR.

La rade est pleine, cuirassés, porte avion, croiseurs et destroyers, mais aussi paquebots, cargos, motor-yachts, chalands et chaloupes diverses, ceux et celles-ci allant et venant de l'un à l'autre des bateaux mouillés. Une de ces chaloupes s'approche du Britannic, on y voit deux uniformes bleu marine et deux casquettes, mais oui, françaises, l'une à feuille de chênes, l'autre à cinq galons. "Des français à bord ?" crie l'amiral, "quatorze" répond un des aspis, "alors! Avec de Gaulle!" reprend l'amiral et tandis que la chaloupe remet les gaz, le frégaton se retourne pour lancer un "et, pas de mollesse !" qui nous laisse éberlués. Première vision d'un morceau de France Libre en la personne de cet amiral atypique (Muselier).

Le lendemain transfert des campeurs du Britannic à bord du "Neuralia", beau petit paquebot de luxe australien réaménagé en transport de troupes. Quelques cabines subsistent destinées aux sous-officiers. C'est l'une d'elle que madame S. partagera avec une polonaise et une hollandaise qu'elle ne peut se cacher de trouver assez communes... mais le lavabo est bienvenu. Les entreponts qui me paraissent immenses servent de dortoirs/ réfectoires : hamacs suspendus la nuit, tables dépliées le jour. Notre entrepont prévu pour deux cents hommes en abrite 280 ; chacune des vingt tables prévues pour 10 passant à 14 commensaux. Il ne faut pas trop longtemps aux contremaîtres britanniques pour expliquer et imposer à ces passagers cosmopolites le "drill" de la vie à bord. Il est vrai que la grande majorité est faite de militaires (polonais et tchèques surtout) et que le "drill" comporte quatre repas par jour, qu'on va chercher, à deux par table, deux ponts plus bas. C'est très souvent Jean Claude Gardin et moi, les deux plus jeunes, qui faisons cette "corvée" pour la table des français : faire la queue dans les escaliers sans se laisser doubler par les polonais du pont inférieur, arriver au guichet des cuisines, tendre les grands plats étamés en annonçant à très haute voix "fourteen please". Jean-Claude fait ça à merveille.

Le "drill" comporte aussi quelques exercices d'alerte, avec rassemblement sur le pont supérieur en face du canot approprié et mise en place des "brassières" horriblement dures qu'il faut serrer très haut.

Entre-temps, on sort sur le pont, on va dire bonjour à maman, on observe l'activité sur la rade. Un mouvement se prépare si l'on en juge par les chalands ravitailleurs aux flancs de l'"Ark Royal" et du



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

L'évasion de la famille SCHLOESING

"Hood". Deux jours de suite un avion arrive du Sud, le premier est d'abord reçu par la D.C.A. du Roc ; Gib n'a pas d'aérodrome à cette époque et un avion bimoteur est une menace, atteint ou non par la D.C.A., il se "crashe" sur le terrain de football qui sépare le roc de la frontière. Le bimoteur du lendemain, dont nous voyons les cocardes françaises s'y pose aussi. Il y a donc plus d'une manière imprévue de rallier la France Libre. (Ce terrain de foot sera plus tard considérablement allongé pour en faire une piste bien utile...).

Des arrivées par mer aussi, dont un cargo gris clair battant pavillon tricolore (c'est le Capo Olmo, pris parait-il, aux italiens quelques temps plus tôt). Des mouvements mystérieux aussi. Ce matin, le "Hood" et l'"Ark Royal" ne sont plus là. Quelqu'opération sans doute, la guerre continue. (Hélas, c'est pour Mers El Kebir qu'ils étaient partis).

Grand branle-bas sur la rade, les machines et les moteurs tournent, les ancres sont hissées, selon un plan et des ordres dont nous ne savons rien, tout ce qui flotte s'ébranle, sort de la rade et pointe l'étrave vers les eaux vertes et grises de l'Atlantique. Combien de silhouettes, les espions de la pointe extrême de l'Espagne auront-ils comptées ce soir-là ? Deux paquebots/transports de troupes bien garnis, dont le Neuralia le plus gros. Une bonne douzaine de cargos de toutes tailles, dont le brave Britannic et le Capo Olmo. Et une collection hétéroclite de motor-yachts dont certains bien petits (nous les appelions les vedettes, faute de vocabulaire plus spécialisé). Plus un croiseur, et trois ou quatre destroyers (en bons petits français, nous les appelions "contre torpilleurs").

EN MER.

Au lever du premier jour, nous avons découvert ce convoi. Au centre du dispositif, le Neuralia, navire commodore du convoi. Dispersés en essaim tout autour les cargos et les vedettes, à moins pour les plus petites de peiner en arrière, ballottées par la houle. Et les destroyers caracolaient, devant le plus souvent, parfois rameutant les traînards, parfois s'élançant plus loin en avant. Sous le ciel gris, nous marchions grosso modo à l'ouest, avec, sur un signal optique du croiseur, de brusques changements de direction.

Vraies ou simulées, il y eut quelques alertes avec rassemblement sur le pont des embarcations. On vit bien un avion sortir des nuages et l'observateur a bien dû nous dénombrer... Il y eut d'innombrables "FOURTEEN PLEASE" au guichet de la cuisine. Et quelques dix nuits dans le balancement des hamacs, non pas, plutôt dix, parce qu'à l'épaisse touffeur d'un dortoir de 280 hommes, nous avons plusieurs fois clandestinement préféré l'air marin quoiqu'un peu frais, et à la souplesse de la toile, la dureté d'un recoin de pont.

Dans sa cabine hollando-polonaise, ma mère n'a pas été très bien (angine, fatigue, et interrogations diverses sans doute, l'ont quelques jours abattue). La gentillesse de ses voisines à cette occasion a quelque peu redressé son appréciation à leur endroit.

Cap à l'ouest, plus tard au nord, ensuite à l'est, ce matin c'est plutôt Nord-Est. Et le convoi s'étire en longueur. Le croiseur a disparu. Et l'on voit des terres. A bâbord, puis à tribord. Où allons-nous atterrir ?



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

L'évasion de la famille SCHLOESING

Liverpool

Le Neuralia embouche un estuaire. Il n'y a plus de convoi. L'océan qui semblait sans limite est derrière nous, sans souvenir de ces multiples sillages qui ont dessiné un immense demi-cercle. Sur les rives maintenant toutes proches, s'alignent d'interminables rangées de petites maisons de briques, toutes semblables. Puis des entrepôts portuaires. A tribord, sur un grand mur de briques on peut lire de grandes lettres noires qui forment les mots BIRKENHEAD WHARF. Et c'est côté bâbord que le Neuralia choisit de s'amarrer au quai rive droite de cet estuaire ; c'est donc, paraît-il, à Liverpool que nous sommes arrivés.

Le 10 juillet, soit seize jours après l'appareillage matinal de Sète.

°000°