

## Rapport sur l'évasion de 5 Belges et 4 Français le 16 juin 1944, par le sergent de réserve Jean Frébour du 31<sup>ème</sup> Bataillon de Chars

Partis le 16 juin 1944 à une heure du matin, après avoir pris une vedette type Amiral ancrée dans le port de Greifswald, nous sommes arrivés en Suède à l'Est de Ystad, le même jour à 14 heures.

### Organisation de l'évasion

Après avoir quitté mon poste d'homme de confiance du Stalag, j'ai pensé que mon premier devoir était, non plus de partir le dernier, comme mon ancienne fonction le demandait, mais de partir, sinon le premier, du moins dans les premiers.

C'est alors que je me suis occupé de trouver aussitôt que possible un bateau qui me permettrait de rejoindre la Suède où je pourrais me mettre en relation avec les représentants de la France Combattante.

Au cours de mes recherches, j'ai rencontré un bon camarade belge, GOUSSEAU Gervais, ancien boxeur professionnel, que je savais sérieux et en qui j'avais confiance. Je savais qu'il avait travaillé l'année précédente dans un atelier du port et qu'il était au courant de beaucoup de choses précieuses pour une évasion du port-même. Il me dit aussitôt que lui aussi pensait s'évader et, qu'en s'organisant vite, nous pourrions partir sous peu. Il me révéla qu'une vedette rapide allemande se trouvait actuellement en réparation dans le port. Nous nous sommes mis de suite d'accord, et deux heures après, nous décidions de proposer à JACQUES, excellent camarade, sous-officier français et très bon mécanicien-électricien, d'être pendant le voyage, notre mécanicien du bord, ce qu'il a accepté spontanément. Mon camarade de guerre, HILLAIRET Pierre, sous-officier comme moi au 31<sup>ème</sup> Bataillon de Chars, serait également de l'évasion. Quant aux autres camarades, il avait été décidé que nous les choisirions nous-mêmes et au dernier moment.

Chose décidée chose faite. Trois jours plus tard, nous partions tous quatre en kommando et nous nous revoyions tous les soirs. Chaque jour, nous faisons un bridge ensemble, sauf JACQUES qui habitait dans le centre de la ville. Quelques temps plus tard, au cours d'une conversation, j'ai révélé nos projets à Guy de RIDDER qui m'a répondu qu'il était d'accord et était lui aussi très désireux de partir, son père étant en Angleterre. Le lendemain, au cours d'une partie de bridge, nous avons mis au courant tous les membres du petit kommando de GOUSSEAU (9 membres), et il était décidé que tous seraient du voyage.

Cependant, la grosse vedette n'était toujours pas réparée et le temps pressait. Un mois et demi passe et l'invasion arrive, il ne se passait pas de jour sans que nous parlions de nos projets. « Rien de nouveau ? Non, rien, toujours rien. »

Deux ou trois fois, nous nous sommes réunis et avons discuté sur les possibilités de cette vedette qui faisait 75 km à l'heure et sur celles d'une autre petite vedette, type Amiral, qui, elle, avait le désavantage d'être plus petite, un seul moteur, et une vitesse d'une vingtaine de kilomètres à l'heure seulement.

Avantages de la grosse vedette : Emmener plus de gens et évasion offrant 90% de chances de réussite ; deux moteurs de 200 chevaux chacun.

Petite vedette : 8, 25m ; ne pouvant emmener qu'un nombre réduit de gens, 8 ou 9 à notre avis et 400 litres de gasoil. Vitesse moyenne 16 km/h environ et grande fragilité en haute mer.

Pourtant, il a été décidé que si, dans un temps de 10 jours, la vedette rapide n'était pas terminée, nous utiliserions la petite avec un nombre réduit de camarades. Le 16 juin à 18 heures, GOUSSEAU Gervais vint me trouver et le dit : « Tu sais, Frébour, je crois qu'il faut partir ce soir ; le capitaine d'un bateau de guerre allemand doit prendre la vedette demain matin pour une randonnée en mer ; elle est accostée à gauche du lance-brouillard, les fûts de gasoil sont à côté, sur le quai ; il n'y a plus qu'à charger, remplir les réservoirs, sauter dedans et partir.

- Je lui demande, combien sommes-nous ?

- Neuf, me dit-il.

- D'accord, mais n'acceptons personne de plus, ce ne serait pas sérieux. »

Je vais trouver HILLAIRET et lui fait part de notre décision. « Oui ! », telle est sa réponse spontanée. Nous nous rendons alors chez nos camarades de départ et leur disons notre accord complet pour partir le soir-même. Aussitôt, tout est organisé pour la nuit, l'évasion du kommando. Les postes de chacun pour le départ sont désignés.

Il était bien entendu qu'en cas d'insuccès, tout le monde partageait les responsabilités, il n'y avait pas de chef. La décision avait été prise d'un commun accord, et c'était une équipe de bons camarades, ayant le même esprit et le même but, qui prenait le départ. Nous nous donnons rendez-vous à minuit près du bateau et nous nous quittons. Un jeune civil français ira prévenir JACQUES.

## Evasion proprement dite

A minuit, chacun est à son poste, tout le monde est là. L'évasion du kommando a parfaitement réussi. Les uns étaient partis par le toit, les autres par les fenêtres, après avoir dévissé les barreaux. GOUSSEAU et GAVEN -les plus forts, s'occupent du chargement du bateau, HILLAIRET et moi surveillons les abords immédiats du quai. JACQUES vérifie le moteur aidé par de RIDDER. FIRMIN, DEBUIIS et AIMABLE aident aux préparatifs. De l'autre côté du port, un jeune civil français fait le guet et donnera en temps voulu le signal du départ.

Une pré-alerte (Voralarm) vient déranger nos préparatifs qui sont repris aussitôt la fin de l'alerte. A une heure, nous montons dans la vedette. Guy de RIDDER était à la barre, d'un côté GOUSSEAU et FIRMIN, de l'autre GAVEN et DEBUIIS<sup>1</sup>, faisaient avancer le bateau à l'aide de gaffes et de planches. 40 mètres sont franchis, GOUSSEAU propose à ce moment-là de mettre en marche, ce qui fut fait immédiatement. La première partie était gagnée, une des plus dures, partir au milieu des bateaux allemands occupés par des soldats, sans être remarqués.

Premier accident : après environ 500 mètres de marche, nous nous apercevons que la pompe à eau ne fonctionne pas. JACQUES s'empare d'une pile électrique, démonte la pompe et l'amorce avec l'eau potable que nous avions emportée pour le voyage. Six ou sept minutes plus tard, tout était en ordre.

Nous voilà maintenant sous le pont d'ELDINA que l'on passe sans être vus, puis nous continuons notre marche vers RÜGEN, en passant devant les vedettes de la police et de l'armée. Personne ne semble trouver extraordinaire notre randonnée. Nous entrons alors dans le « Greifswalden Boden ». De RIDDER est toujours à la barre. JACQUES ne quitte pas son moteur. Je suis au com-

---

<sup>1</sup> Dans un article qui relate aussi la même évasion, Jean Frébour a orthographié Dubois à la place de Debuiss. Il évoque aussi un autre nom d'évadé : Blairon. Pourtant, il a toujours affirmé qu'il y avait 9 évadés à bord de la vedette.

pas avec AIMABLE, les autres surveillent la mer. Une heure environ après notre départ, nous apercevons le phare de PENNEMÜNDE sur lequel nous nous repérons.

Troisième point délicat, le passage de THIESURO-PENNEMÜNDE que nous franchissons à 4 heures et demie, alors qu'il faisait grand jour. Sur notre gauche, à environ 2 km, un cargo se dirige vers le canal de WOLGAST. Nous l'évitons et prenons la direction Nord-Nord Ouest, 28°. A ce moment, GOUSSEAU, GAVEN et FIRMIN font le plein des réservoirs, de RIDDER tient encore la barre qu'il passera tout à l'heure à FIRMIN, JACQUES est près de son moteur et je suis toujours à la boussole. A ce moment, AIMABLE, HILLAIRET et DEBUISS sont malades. Je les rejoindrai tout à l'heure, malade, à l'avant du bateau. GAVEN, qui me succède à la boussole, sera bientôt lui aussi indisposé et cédera sa place à FIRMIN.

Quatrième point dangereux pour nous : SASSNITZ. Au large de Sassnitz, la tempête devient violente, le bateau craque sur l'avant. J'observe l'équipage. GOUSSEAU, les yeux calmes mais résolu, regarde la mer déchaînée. FIRMIN tient magnifiquement la barre, à l'arrière sont assis GAVEN et de RIDDER ;

Vers 8 heures et demie, GOUSSEAU me serre violemment et me prie de prendre à nouveau la boussole. Il me crie : « Lève toi, ça ne va pas, le bateau tient bon, mais on tourne en rond. On n'avance plus et puis ça ne colle plus du tout, il faut passer coûte que coûte, viens ! » Je me lève difficilement et admire l'énergie calme de mon ami belge GOUSSEAU qui fait preuve d'un courage exemplaire. Il est partout, s'occupe de tout, avec la volonté farouche d'arriver. Je prends le compas de nouveau, nous décidons de mettre plein Est pendant un moment. Puis, petit à petit, les côtes de Rügen s'éloignent, la tempête diminue, les vagues sont moins fortes, le bateau marche maintenant normalement. J'ai oublié de signaler que notre mécanicien JACQUES, malgré sa violente indisposition, se traînant à genoux, n'avait jamais cessé pendant la tempête de vérifier le moteur.

A ce moment, nous avons été survolés par deux hydravions et avons rencontré, de plus ou moins loin, quelques navires qui, sans doute grâce au drapeau de la marine allemande qui flottait à l'arrière, ne nous avaient pas reconnus. A 9 heures, deux vapeurs apparaissent à l'horizon. Nous mettons maintenant plein nord ; la vedette marche admirablement. Deux autres hydravions passent... rien. Plus loin, un autre cargo. Enfin, vers 10 heures et demie, un gros cargo se dirigeant vers le nord est aperçu ; sans doute se dirige-t-il vers la Suède. Nous sommes sur la bonne route et décidons, pendant un certain temps, de suivre de loin son sillage. Vers 11 heures, un gros hydravion allemand de reconnaissance B.W.138, volant très bas, passe juste au-dessus de nous. Nous nous cachons ; seul reste visible notre pilote GOUSSEAU, coiffé d'une casquette de la marine allemande. Serons-nous reconnus ? Non, l'appareil continue sa route. A ce moment, nous sentons la partie gagnée. Nous faisons le point et calculons que seulement une cinquantaine de kilomètres nous séparent de la Suède. C'était exact. En effet, à midi dix, de RIDDER, qui se trouvait à cet instant debout à l'arrière, aperçoit la terre. Ce fut un véritable enthousiasme. Tout le monde criait, riait, sautait. Pourtant, ne serait-ce pas BORNHOLM ? N'avons-nous pas été déportés ? Nous gardons confiance, mais approchons de la côte avec prudence.

Deux heures plus tard, nous nous trouvons à 100 mètres du rivage. De nombreux soldats couraient sur la falaise ; allemands ?, danois ?, suédois ? Nous approchons toujours et nous nous apercevons que des canons sont braqués sur nous ; nous avons enlevé le drapeau à croix gammée ; on semble nous reconnaître, peut-être a-t-on remarqué nos uniformes kakis. On nous fait des gestes de sympathie. Un soldat porte un képi, ce ne sont pas des Allemands, bravo ! Nous sommes à 50 mètres, là, sur la droite, flotte un drapeau bleu portant une croix jaune, c'est la Suède...

Nous sommes arrivés, notre rêve de quatre ans s'est réalisé, nous sommes fous de joie, notre cœur bat très fort. Libres, nous sommes libres. De la berge, on nous indique la direction à suivre

pour accoster. Nous accostons, mais, toujours prudents, nous demandons :

« Schweden ?

- Ya, ya ! »

Bravo ! Nous sautons sur le quai, nous nous embrassons, nous pleurons de joie. Est-ce bien vrai ? Nous ne rêvons pas ? Pourtant, les officiers suédois arrivent :

« French men ?

-Ya. »

L'un parle français, un autre anglais, les autres allemand. On nous félicite, nous serre la main, nous recevons un accueil inoubliable tellement il est spontané, intime et sincère. Quel bonheur, nous nous sentons chez de véritables amis. Mais déjà des enfants s'approchent, puis beaucoup de gens du village, on nous distribue des cigares, des cigarettes, des bonbons, on nous offre à déjeuner. Les civils nous réclament des souvenirs : boutons, photographies, plaques matricule, etc. Les soldats, eux-mêmes, désirent tous un petit morceau du drapeau qu'à notre arrivée nous avons mis en lambeaux.

Une heure passe. On nous emmène en auto dans une petite ville voisine et, de nouveau, on nous invite à l'hôtel. Le maire de la ville vient nous souhaiter la bienvenue ; il parle en allemand, nous distribue des petits drapeaux suédois et nous dit combien il est heureux de nous recevoir et de nous gâter.

Après les formalités de police, nous nous sommes mis en route pour Stockholm où nous nous mettons à la disposition de la Délégation du Gouvernement Provisoire de la République Française.