

Début 2005, j'ai interviewé M. William (Bill) Warman. Il m'a expliqué qu'il était veuf. J'ai remarqué qu'il était un marin à la retraite typique ; il était d'une propreté minutieuse et sa maison était impeccable. Nos rapports sont rapidement devenus amicaux. Bill servait comme matelot qualifié à bord du navire-hôpital n°21 Maid of Kent lorsqu'il a été détruit par action ennemie à la base hospitalière de Dieppe le 21 mai 1940.

Il s'agissait clairement de l'un des actes les plus flagrants contre la Convention de Genève durant la Deuxième Guerre mondiale. Bill Warman a été un témoin oculaire de l'attaque de la Luftwaffe et a décrit certains des événements suivants :

Au début des années 1940, Stanley Mark Baker, âgé de seulement 18 ans, vivait avec ses parents à Douvres, plus tard connu sous le nom de « Hellfire Corner ». Il rejoint la Compagnie des Chemins de Fer du Sud et est employé comme steward à bord du SS Maid of Kent. Il était très fier de son père William Baker qui était un Dover Marine Porter et son frère, Ron Baker, un Maître d'équipage de la Marine Marchande. Bill Warman connaissait le garçon.

Il a dit : « C'était un très garçon sympa, désireux de plaire et travailleur acharné. Au début de la Seconde Guerre mondiale, le Maid of Kent et son navire jumeau, l'île de Thanet, furent réquisitionnés et convertis en navires-hôpitaux. Le Maid of Kent est devenu le navire-hôpital n°21 et l'île de Thanet est devenue le navire hôpital n°22. Ils étaient peints en blanc avec une bande verte sur la périphérie de la coque. Des deux côtés étaient exposés de manière dominante deux grandes croix rouges et leurs cheminées avaient également des croix rouges de chaque côté. Une autre indication claire comme quoi ils étaient non-combattants étaient les lumières vertes tout autour d'eux qui éclairaient clairement et les identifiaient pour ce qu'ils étaient.



Able Seaman William (Bill) Warman



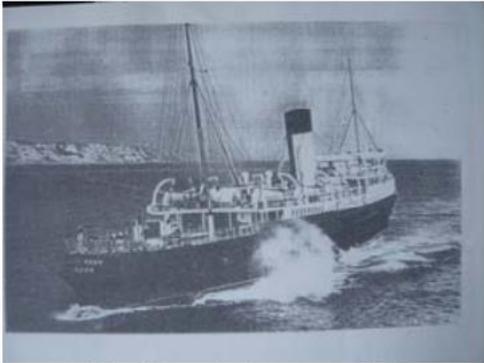
Stanley Mark Baker, Steward's Boy

Stanley était fier de faire partie de l'équipage du Maid of Kent qui avait été envoyé à Dieppe sous le commandement du capitaine Leonard Addenbrooke, pour récupérer les militaires blessés et les évacués de France. Cependant, trente minutes après l'arrivée du navire hôpital le 18 mai 1940, le port fut attaqué par la Luftwaffe dans un raid de bombardement bien planifié.

Stanley ne se rendait pas compte qu'il allait bientôt devenir lui-même une victime de la guerre. Le Maid of Kent et son navire jumeau, l'Isle of Thanet, ont tous deux été construits par William Denny and Bros. Ltd. à Dunbarton pour la Southern Railway Company pour le coût de 190 000 £ chacun. Ils ont été conçus pour les courtes routes maritimes à travers la Manche, de Douvres à Calais, de Folkestone à Boulogne. Leurs moteurs étaient des turbines jumelées à simple réduction, de type Parsons, avec cinq Chaudières à tubes d'eau à motifs Babcock-

Wilcox. Brûlant du fioul, ils travaillaient à 200 lb de pression. Le Maid of Kent mesurait 106,5m de long et 12,6m de large. Sa jauge brute était de 2 693tx. Son pont était complètement fermé. Ils transportaient 8 canots de sauvetage. Ils avaient un équipage de 63 personnes et pouvait en prendre 1 000 passagers en première classe et 400 en deuxième classe.

Lancé le 5 août 1925 et ses essais terminés, le Maid of Kent a été livré à Southampton le 26 octobre 1925. Il a pris ses fonctions entre Folkestone et Boulogne le 6 novembre 1925. Le Maid of Kent a continué ses traversées comme ferry jusqu'à sa conversion au début de la Seconde Guerre mondiale pour transporter les troupes blessées.



Maid of Kent before requisition



Maid of Kent as Hospital Ship No.21

Bill Warman, âgé de 88 ans m'a dit : La nuit, tout était éclairé comme un sapin de Noël. Stanley était très fier d'être sur le Maid of Kent. Le navire est entré dans le port de Dieppe sans défense et alors qu'il se rangeait à côté du quai, il remarqué qu'une grande partie de la pelouse avait été coupée et de la craie blanche avait été étalée, sur laquelle, conformément à la Convention de Genève, une grande croix rouge avait été peinte.

Stanley avait été surpris par le bombardement de la Luftwaffe qui eut lieu seulement trente minutes après leur arrivée, leur navire n'a pas été endommagé. Les Allemands sont revenus la nuit suivante, le navire était toujours intact. Le lendemain matin, un avion allemand solitaire a survolé mais n'a pas attaqué. Stanley et l'équipage étaient sûrs de s'en sortir sains et saufs car le navire devait partir pour l'Angleterre à 21h30.

Des militaires blessés commençaient à descendre d'un train qui s'était arrêté aux côtés du Maid of Kent. Des civières étaient déposées le long du quai en attendant d'être chargés sur le navire. Les militaires blessés allaient bientôt embarquer pour tous rentrer chez eux.

Bill Warman venait juste de finir de se laver et de se raser ; il a dit qu'il avait faim et s'apprêtait à prendre son thé. Stanley travaillait avec Fred (Spud) Murphy et Ted Hubbard dans la cuisine de l'équipage. Bill a déclaré : « Il n'y a pas eu d'avertissement, la sirène du raid aérien n'a pas retenti. »

Le mardi 21 mai, à 17 heures, les Allemands attaquent à nouveau. Les cinq bombardiers de la première vague ont provoqué des ravages dans le port. Encore une fois, le navire-hôpital n'a pas été touché.

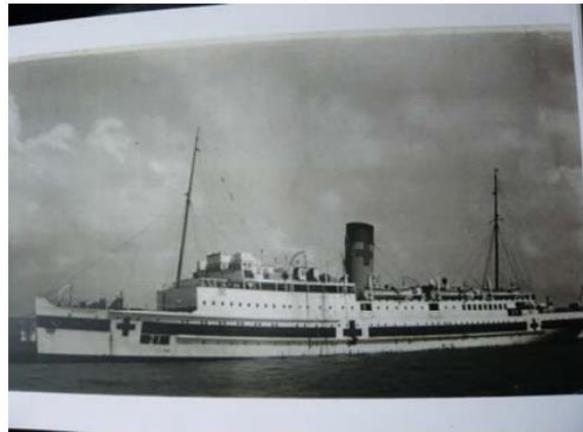
Bill a déclaré : « À cette époque, elle avait un grand auvent en toile blanche, affichant une croix, tendue entre le pavillon arrière et le grand mât. Cela se voyait clairement depuis les airs. » Il monta sur le pont pour voir ce qui se passait. Il portait une paire de sandales françaises et une serviette autour du cou. Là, il fut rejoint par Fred (Bisto) Pilcher, un cuisinier de la cuisine des officiers et des passagers. Ils regardèrent la deuxième vague de bombardiers arriver et larguer leurs bombes. Nous avons estimé où elles atterrieraient et nous avons couru aussi vite

que possible sous les ponts vers le salon des premières classes sous la ligne de flottaison. Une bombe est tombée directement dans la cheminée, une autre dans la claire-voie de la salle des machines. Deux d'entre eux sont tombés sur le pont arrière, l'une d'elles s'enfonçant directement dans la cuisine des équipages, une énième tombe entre le quai et les navires à bâbord. Lorsque l'eau commença à affluer, nous remontâmes en courant vers le quai."

Bill poursuivit : « Le navire-hôpital était complètement en feu en moins de trois heures ou quatre minutes. Le grand mât était tombé et au moins un moteur avait explosé. Les gens sous les ponts n'avaient aucune chance.



*The Maid of Kent – morning of Wed 22nd May
A gangway can be seen almost level with the funnel, whilst to the right – the remains of the burned out train.*

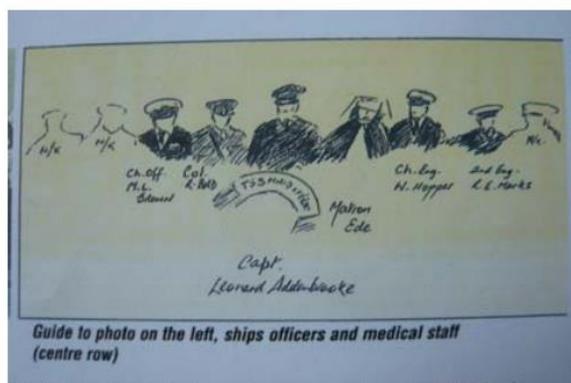


Maid of Kent photo taken by R.E. Marks (Cherbourg)

Pendant que le raid était en cours, Bill aperçut un bateau de pêche au repos près d'un quai, et un nombre de réfugiés belges arrivés à proximité. « Certains étaient blessés ou tués. Une de leurs femmes, portant un bébé, a été projetée dans l'eau. Elle a nagé jusqu'à l'autre côté avec son enfant où tous deux ont été récupérés par un groupe de marins. Sur le quai, Bill aperçut Bellini, le 4^e ingénieur, appelant à l'aide par le hublot pour sortir du navire en flammes. Avec le QM Cecil Wyborn, ils ont couru pour le secourir. Ils ont trouvé une « passerelle » qui était parallèle au navire et l'ont tournée, en le poussant dans le hublot, comblant ainsi l'espace entre le navire et le quai. D'autres hommes ont fait contrepoids tandis que les deux hommes extirpaient et traînaient le blessé grave vers le quai. Bill secoua tristement la tête en se rappelant : « Son dos a été grièvement brûlé et a été transporté à l'hôpital de Dieppe. je pense qu'il a survécu mais je ne l'ai jamais revu. Stanley Baker et ses deux collègues sont morts sur le coup. Dix-sept membres de l'équipage ont été perdus, y compris le Ch. L'ingénieur, W. Hopper et le deuxième ingénieur, Robert (Bob) Marks, qui a été tué dans la salle des machines alors qu'il venait d'y entrer après avoir parlé avec le capitaine Addenbrooke.

Sur les 30 membres du RAMC à bord, 19 ont été sauvés, 11 sont morts. Le personnel médical du bord était déjà à terre pour aider au transport des blessés avec le personnel de l'hôpital local.

Bill a déclaré : « Ces civières et les blessés ambulants avaient été évacués plus loin du quai au premier signe du raid ennemi et aucun n'a été blessé. La moitié avant du train contenait la majeure partie des caisses de civières. Un Français de la locomotive qui, je pense, n'a jamais été reconnu pour sa bravoure, a dételé le train à peu près à mi-chemin, puis a déplacé la moitié avant, vers l'intérieur des terres - loin de l'attaque. Il leur a sauvé la vie. Le reste du train, qui avait été mitraillé par l'aviation allemande et a été incendié. »



Bill et Fred Pilcher avaient survécu. Avec d'autres membres de l'équipage, ils commencèrent à marcher jusqu'au Havre. A mi-chemin, ils ont été récupérés par un autre membre d'équipage qui avait avec lui Ch. Steward, Fred Datlin qui parlait français. Il avait fait en sorte qu'un car soit envoyé du Havre pour eux. Une fois sur place, ils attrapèrent le navire Normannia de la Southern Railway et arrivèrent à retourner en Grande-Bretagne trois jours plus tard.

Durant le raid, le capitaine Addenbrooke assistait à une réunion avec l'officier du transport maritime à bord du charbonnier E. Rose. Il avait organisé le départ de son navire à 21h30. Il était rapidement retourné à son navire pour le retrouver complètement en feu. Constatant que plus rien ne pouvait être fait sous les ponts et que pas d'autres survivants n'y restait prisonniers, il a quitté son navire à 17h15. L'abandon officiel est indiqué à 6 heures du matin, le 22 mai.

Ayant de quitter son navire le 21, le capitaine Addenbrooke, son Ch. Officier, Malcolm Brown et certains membres de l'équipage avaient été cantonnés dans une caserne française. Le commandant français réquisitionna le bateau de pêche belge n°049 pour transporter à Newhaven le capitaine Addenbrooke et le restant de son équipage. Il fallut d'abord se frayer un chemin à travers les mines parachutées par l'ennemi. Un avion les avait largué à l'extérieur de l'entrée du port de Dieppe. Le charbonnier E. Rose, où la réunion avait eu lieu plus tôt, a finalement été aussi bombardé et coulé.

Bill Warman n'a reçu que 6,00 £ d'argent pour le naufrage. 3e officier junior, Leslie Bowley a survécu pour devenir le Ch. Ingénieur sur le Hengist. Les restes humains trouvés dans la Maid of Kent ont été enterrés dans une fosse commune juste à l'extérieur de Dieppe. Tous les hommes décédés étaient considérés comme « perdus en mer ». Leurs noms apparaissent sur le panneau 66 du Tower Hill Memorial, Londres, aux marins marchands qui n'ont pas de tombe connue.

M. Kenneth Ham, neveu de Stanley (né dix ans après la mort de Stanley) a entamé des négociations avec le conseil du district de Dover et Steward's Boy Stanley. Le nom de Baker a été ajouté au mémorial de guerre de Douvres en octobre 2000. Le capitaine Leonard Addenbrooke reçut plus tard l'OBE. Il est devenu le Maître de port à Folkestone jusqu'à sa retraite en 1948/9 à l'âge de 70 ans.