

# RAPPORT

\*\*\*\*\*

Rapport d'ensemble sur le convoi des O.N.S. embarqués le 11 mars 1940 à Haiphong sur le s/s Khai-Dinh, à destination de Marseille.

\*\*\*\*\*

Chef de convoi .....	Vital PORCHON
Adjoints .....	VUONG KHA LAI & LE PRIOL
Médecin français .....	Docteur GALLUT
Médecin indochinois .....	Docteur DAO VAN THAI
Infirmiers annamites .....	HOANG NGOC BAO, BUU DUYET, VO VAN HO

(embarqués à Tourane)

6 Sous-officiers indigènes,  
23 interprètes,  
578 hommes.

\*\*\*\*\*

## Journée du 11 mars 1940

L'embarquement, commencé à 4h 1/2 a été terminé à 6 heures. Y assistaient notamment le Commandant du Camp des O.N.S. à Haiphong (Camp des Porcelaines), l'Inspecteur du Travail et l'Inspecteur-adjoint, le Chef du Service de l'Immigration. Le Chef de Convoi et tout le personnel de l'Encadrement étaient à leur poste.

Aucun incident à signaler, les hommes ont été dirigés sur les faux ponts qui leur avaient été assignés tant à l'avant qu'à l'arrière du bateau. A 6 heures le Chef de Convoi a assisté à la pesée des rations.

Avant le départ, les dames du Comité de la Fraternité de Guerre Franco-Indochinoise ont remis au Chef de Convoi, pour être distribués aux O.N.S. au moment où la fraîcheur commencera à se faire sentir (probablement à partir de Port Said) des cai-Ao, pull-over chandails, passe-montagne, cache-nez, mouchoirs, ainsi que du papier à lettres et des enveloppes, offerts par la Fraternité de Guerre Franco Indochinoise, le tout contenu dans quatre grands paniers et un paquet. Ces objets ont été enfermés dans une cabine et seront transbordés sur l'André Lebon à Saïgon.

Départ du Kai-Dinh à 9h ¼

Immédiatement après le départ, le Chef de Convoi et ses adjoints procèdent, d'accord avec le Commissaire du Bord, à « l'applatage » des hommes. Chaque « PLAT » comprend 10 rations. Les groupes étant de 25 ou 26 hommes, il est nécessaire de prélever 4 ou 5 hommes sur le groupe voisin pour former un « PLAT » complet. Le Chef de Convoi suggérerait qu'à l'avenir – si toutefois la chose est possible – les groupes soient uniformément composés de 29 hommes plus un interprète (les sections comprendraient 90 ou 120 hommes) l'opération d' « applatage » se trouverait ainsi simplifiée.

Sitôt après le repas du matin, le Chef de Convoi réunit les hommes et leur fait l'exposé de l'exercice d'abandon, sous la direction du second capitaine et de l'Officier chargé de la Sécurité. Chaque groupe muni des brassières de sauvetage, se réunit au poste d'abandon qui lui est assigné. Cet exercice est suivi d'une théorie sur les consignes du bord, théorie qui sera d'ailleurs répétée aussi souvent qu'il sera nécessaire. Le Chef de Convoi et ses Agents sont munis, par les soins de l'Officier de Sécurité d'un exemplaire de ces consignes qui sont affichées en français et en quôc-ngu dans tous les faux ponts.

Le Chef de Convoi et ses Agents ont assisté au repas des hommes. Ils ont constatés que les rations sont abondantes. Toutefois le riz (riz étuvé, mélange déterminé par le Service de Santé) était un peu sec. Des instructions ont été immédiatement données et il a été remédié à ce petit inconvénient. On a également augmenté un peu la dose de soupe. Le Chef de Convoi saisit cette occasion pour signaler l'amabilité des Officiers du Khai-Dinh en général et en particulier de l'Intendant qui, de lui-même, a institué un régime spécial pour les 6 sous-officiers.

Rien à signaler pour le reste de la journée. Mer houleuse. Le Khai-Dinh est escorté par la canonnière « Tahure ». Nuit calme.

#### Journée du 12 mars 1940

Houle modérée, roulis assez fort. Arrivée à Tourane à 10h30. La canonnière Tahure retourne à son port d'attache. Départ de Tourane à 12h00. Arrivée à Qui-Nhon à 24 heures. Aucun incident à signaler. Pas de malades.

#### Journée du 13 mars 1940

Départ de Qui-Nhon à 2 heures ½. Beau temps. Escorte d'avions militaires. Pas de malades. Aucun incident à signaler.

#### Journée du 14 mars 1940

Arrivée à Saïgon à 6 heures. Le Khai-Dinh s'amarre à quai à 6h 1/2. Immédiatement après les formalités règlementaires, le Chef de Convoi se rend à bord de l'André Lebon et prend contact avec les autorités du bord. Il apprend que l'André Lebon quittera Saïgon le 15 mars à 16 heures. Il se rend ensuite à l'Agence des Messageries Maritimes puis à l'Inspection du Travail où, en l'absence de l'Inspecteur, en tournée, il reçoit les instructions de l'Inspecteur-adjoint.

Sur ordre de l'Ingénieur du Port, les hommes sont débarqués du Khai-Dinh et sont casernés provisoirement dans le hangar n°10. Ces opérations s'effectuent dans un ordre parfait.

Le repas du matin est servi aux hommes par les soins de l'Intendant de l'André Lebon. Il en est de même pour le repas du soir et celui du 15 mars au matin.

Aucun cas de maladie à signaler. Par conséquent, aucun travailleur n'est laissé dans une formation hospitalière de Saigon.

Le 15 mars au matin, le Chef de Convoi s'est présenté à l'Inspecteur du Travail, rentré de tournée, et lui a rendu compte verbalement du voyage de Haiphong à Saïgon.

Le Chef de Convoi a assisté à la Réunion de la Commission des vivres qui a eu lieu le 15 mars à 10h ½ sous la présidence de M. Pascalis, Chef du Service des Transports Maritimes, et à celle de la Commission du Port qui a eu lieu le même jour à 11 heures sous la présidence de M. Maslin, Ingénieur du Port. Ces Commissions ont vérifié tous les vivres embaqués pour les O.N.S. ainsi que les locaux qui leur sont affectés. Les rapports dressés à l'issue de ces réunions déclarent que tout est satisfaisant.

Le 15 mars à 14 heures, les O.N.S. sont groupés devant le hangar n° 10 et acheminés vers le quai d'embarquement de l'André Lebon. Il est procédé à cet embarquement, et les hommes se rendent dans les trois faux ponts qui ont été spécialement aménagés pour eux. Les 23 chefs de groupe ont à leur disposition un endroit spécial muni de matelas (4<sup>ème</sup> classe améliorée). Les 5 sergents ont une couchette de 3<sup>ème</sup> classe et l'Adjudant a une cabine à un lit.

L'embarquement s'effectue dans le même ordre que le débarquement. Chaque homme touche au passage une brassière de sauvetage.

Au moment de l'applatage, on refait l'appel nominal, et on constate que 7 hommes manquent. Ils sont immédiatement recherchés, mais en vain. Renseignements pris, ils ont dû s'échapper durant le trajet du hangar au quai, pour rejoindre des camarades de leur province, avec lesquels ils espèrent s'embarquer sur le Min.

Le Chef de Convoi rend compte immédiatement de ce fait à l'Inspecteur du Travail et confirme la conversation par une note donnant les noms, numéros matricules et provinces des déserteurs.

Ce sont les nommés :

N°matricule	Noms & prénoms	Provinces
395	L. V. B.	Kien-An
400	L. C. L.	Kien-An
419	L. V. Q	Kien-An
572	V. K. C.	Kien-An
664	D. H. P.	Kien-An
572	V. V. D.	Hung-Yen
630	N. V. D.	Hung-Yen

Les livrets matricules et pièces d'identité seront retournés à l'Inspection du Travail à Saigon à la prochaine escale.

Le convoi est donc réduit à 571 hommes, 23 interprètes et 6 s/officiers.

Aucun autre incident à signaler. L'André Lebon lève l'ancre à 16 heures.

#### Journée du 16 mars 1940

Mer calme. Le Chef de Convoi inspecte les locaux réservés aux hommes et constate que l'aération n'est pas tout à fait suffisante. Il signale le fait au Second Capitaine qui donne immédiatement des instructions pour que les manches à air soient installées dans les faux ponts. A signaler quelques hommes fiévreux suite constipation. Ils reçoivent les soins nécessaires.

Le Commandant du Bord met à la disposition du Service Médical plusieurs cabines de 2<sup>e</sup> classe qui sont aussitôt aménagées en salle de consultation et en infirmerie. Le Dr Gallut assisté du Dr Dào Van Thai et des trois infirmiers annamites, procède au déballage des médicaments et appareils apportés du Tonkin.

Dans le courant de la journée, un exercice d'abandon a lieu sous la direction de l'Officier de Sécurité du Bord, assisté du Chef de Convoi et de tout son personnel d'encadrement. Les hommes munis de leur brassière de sauvetage sont conduits sous les canots ou à proximité des radeaux qu'ils devraient occuper en cas d'abandon du navire. 'Officier de Sécurité se déclare extrêmement satisfait de la rapidité avec laquelle ses instructions ont été comprises. Cet exercice sera repris de temps en temps au cours du voyage. Aucun incident à signaler.

#### Journée du 17 mars 1940

Mer calme. Quelques hommes légèrement fiévreux. Rien de grave. Un des hommes qui avait la fièvre depuis 2 jours va beaucoup mieux.

Le Chef de Convoi envoie à l'Inspection du Travail à Saigon les livrets matricules et les fiches d'identité en double exemplaires des hommes qui n'étaient pas présents à l'embarquement à Haiphong. Mais malgré des recherches minutieuses dans tous les paquets emportés de Haiphong, on ne trouve aucune trace du livret, ni des fiches du nommé N.V.D., n° T.C. 630, Province de Hung-Yen qui pourtant figure sur les listes et qui d'après son chef de groupe Ly Van Minh, était présent tant à l'embarquement à Haiphong qu'au débarquement à Saigon. Ce fait est signalé à l'Inspecteur du Travail à Saigon. Il est à présumer qu'il s'agit d'un oubli que le Service de l'Immigration de Haiphong aura déjà mis au point.

Arrivée à Singapore à 17 heures. Aucun homme ne quitte le bord.

#### Journée du 18 mars 1940

Pas de malades. Départ de Singapore à 16 heures 15. Tous les hommes sont présents. Mer calme. Rien à signaler.

#### Journée du 19 mars 1940

Mer calme. Rien à signaler. Quelques hommes indisposés (constipation fièvre légère).

#### Journée du 20 mars 1940

Mer calme jusqu'à la tête d'Achem puis un peu de houle de fond. Rien à signaler.

#### Journée du 21 mars 1940

Quelques grains, houle légère. Quelques consultations à la visite du matin dont une conjonctivite. A 14h30 exercice de combat. Au préalable le Chef de Convoi et ses agents font apposer dans les faux ponts des traductions en quôc-ngu de la « consigne en cas de rencontre avec l'ennemi », puis ils réunissent les hommes et leur expliquent cette consigne.

A l'heure fixée, tous les hommes revêtus de la brassière de sauvetage se trouvent dans leurs faux ponts où ils restent pendant la durée de l'alerte. Aucun incident à signaler.

#### Journée du 22 mars 1940

Mer assez calme. Quelques consultants : fièvre légère et constipation.

A 15 heures, exercice d'incendie. Les hommes sont réunis sur le pont. L'Officier de Sécurité, assisté du Chef de Convoi et d'un des ses adjoints (M. Lai) leur explique le fonctionnement des appareils extincteurs. Un homme d'équipage en fait fonctionner deux pour illustrer la démonstration. Aucun incident à signaler.

#### Journée du 23 mars 1940

Quelques consultants à la visite médicale : fièvre légère et conjonctivite. Arrivée à Colombo à 9h 30. Départ à 21h15. Aucun incident à signaler

#### Journée du 24 mars 1940

A l'occasion de la fête de Pâques, une messe a été célébrée à bord par le R.P. Blaise embarqué à Colombo. Le chef de convoi en a avisé les hommes ; 30 catholiques de Phu-Tho et un sous-officier ont assisté à l'office religieux.

Quelques consultations à la visite médicale : fièvre bénigne et constipation. Aucun incident à signaler.

#### Journée du 25 mars 1940

Quelques cas de constipation, une conjonctivite. A 15 heures, répétition de l'exercice d'abandon sous la direction de l'Officier de Sécurité. Les hommes ont déjà pris l'habitude de cet exercice et se placent d'eux-mêmes sous les canots et à proximité des radeaux qui leur sont assignés. Aucun incident à signaler.

#### Journée du 26 mars 1940

Un sous-officier signale au Chef de Convoi que deux passagers annamites cherchent à se glisser parmi les hommes. Ils ont éludé les demandes qui leur ont été faites de présenter leurs papiers d'identité.

Le chef de convoi signale le fait au Commandant du Bord, une enquête est immédiatement ouverte et une souricière établie. Les deux individus en question sont bientôt appréhendés et interrogés par les Autorités du Bord. Ils s'expriment en bon français et déclarent qu'originaires de la province de Kien-An et chômeurs ils ont voulu venir en France pour trouver du travail. Ils se sont embarqués à Saïgon vraisemblablement avec la complicité des boys du bord. Ils sont gardés à vue et seront remis à la Police de Djibouti.

Quelques indispositions comme à l'ordinaire. Rien d'autre à signaler.

#### Journée du 27 mars 1940

Un cas de rougeole, une pneumonie, tous deux bénins, quelques autres cas de fièvre légère ou de constipation. Aucun incident à signaler.

#### Journée du 28 mars 1940

Rien à signaler

#### Journée du 29 mars 1940

Les malades hospitalisés vont beaucoup mieux. Quelques consultants pour fièvre légère. Rien à signaler.

#### Journée du 30 mars 1940

Arrivée à Djibouti à 9h30. Temps couvert. Pluie. Le Chef de Convoi se met immédiatement en relations avec le Gouvernement de la Côte Française des Somalis. Il voit M. Chalons, chef adjoint du Cabinet Civil, M. Gnanadicom, Chef du Matériel et M. Ramadan assistant. 36 ballots contenant des vêtements de drap, chemises et chandails déclarés pour 614 hommes ont été préparés. Ils sont apportés à bord, et le Chef de Convoi en donne décharge. Il les fait

entreposer dans deux cabines qui ont été obligeamment mises à sa disposition par le Commissaire de bord.

Il est entendu avec le Service du Matériel du Gouvernement local que le Chef de Convoi remettra à M. le Commandant de la Base Principale à Marseille les effets qui seront en supplément.

Le Chef de Convoi est avisé qu'un travailleur, Tran Van Nguyen n° Zcoc 135, provenant du Cap Padaran, est hospitalisé à Djibouti depuis le 9 mars pour congestion pulmonaire. Il est actuellement guéri, et, par accord entre le Service de Santé local et le Dr Gallut, il est embarqué sur l'André Lebon pour être dirigé sur Marseille. Par précaution, le Dr Gallut va le garder à l'infirmerie pendant quelques jours. Le livret et la fiche d'identité de ce travailleur n'ont pas été remis au Chef de Convoi. Celui-ci demande que le service détenteur les envoie par avion à Marseille.

Départ de Djibouti à 19h 30. Assez forte houle. Rien à signaler.

#### Journée du 31 mars 1940

Le Chef de Convoi assisté de tout le personnel d'encadrement procède à la distribution des effets de drap. Le procès-verbal n° 1 ci-joint rend compte des détails de cette opération.

Quelques consultants à la visite médicale pour indisposition ne présentant aucun caractère de gravité. Aucun incident à signaler.

#### Journée du 1<sup>er</sup> avril 1940

La distribution des chemises et des chandails est effectuée dans les mêmes conditions que celle des effets de drap. Voir procès-verbal n° 1 – il reste 19 complets, 18 chemises, 18 chandails qui sont empaquetés pour être remis à la Base Principale de Marseille. A noter que 16 complets dépareillés et de qualité très inférieure ont été trouvés dans un des ballots qu'il a été impossible d'identifier, l'étiquette ayant disparu au cours du transport.

Aucun symptôme de maladie. Rien à signaler.

#### Journée du 2 avril 1940

A 15h30, exercice d'abandon. Les hommes, sous la conduite des chefs de groupe et des sous-officiers se placent sous leurs canots et à proximité de leurs radeaux après s'être revêtus de leur brassière de sauvetage. La manœuvre est déclarée très satisfaisante par l'Officier de Sécurité.

Quelques consultants sont venus à la visite pour fièvre bénigne. Aucun incident à signaler.

### Journée du 3 avril 1940

Le Chef de Convoi, assisté de tout son personnel d'encadrement, procède à la distribution des dons offerts par le Comité de la Fraternité de Guerre Franco-Indochinoise : pull-over, chandails, chaussettes, cache-nez, cai-ao, caleçons, passe-montagne, pyjamas et mouchoirs. Étant donné que ces objets ne sont pas en nombre égal, la distribution a lieu par voie de tirage au sort. Les hommes sont extrêmement satisfaits des cadeaux et du mode de distribution. Il y a ainsi 604 lots pour 572 hommes (y compris le Cochinchinois T. V. N.), 23 chefs de groupe, 6 sous-officiers et 3 infirmiers annamites.

Quelques consultants à la visite médicale pour toux légère. La température devenant fraîche, le Chef de Convoi a fait enlever les manches à air des faux ponts et a recommandé aux hommes de se vêtir chaudement et de ne pas dormir sur le pont.

Arrivée à Suez à 13 heures. Départ à 17 heures. Aucun incident à signaler.

### Journée du 4 avril 1940

Arrivée à Port Said à 4h15.

Quelques consultants à la visite. Rien de grave. Départ de Port Said à 13 heures. Aucun incident à signaler.

### Journée du 5 avril 1940

Aucun incident à signaler. M. Merlini, Inspecteur de la Société Hôtelière de Ravitaillement Maritime a embarqué à Port Said. Il s'entretient avec le Chef de Convoi sur la manière dont le ravitaillement des hommes a été assuré.

### Journée du 6 avril 1940

Mer agitée. Quelques cas de mal de mer. On est obligé de fermer une partie des faux ponts par crainte des paquets de mer. A ce propos, le Chef de convoi signale qu'à son avis, il serait difficile de loger des hommes dans les faux ponts par temps de mousson, à cause de l'obligation de fermer les faux ponts par crainte des paquets de mer.

### Journée du 7 avril 1940

Mer agitée. Quelques consultants à la visite. A 16h30, exercice d'alerte qui se déroule dans les mêmes conditions que le premier.

Aucun incident à signaler.

Journée du 8 avril 1940

Mer agitée. Aucun consultant à la visite. Rien à signaler.

Journée du 9 avril 1940

Mer agitée dans la matinée. Aucun consultant à la visite. A midi ½ la terre en vue. Le Commandant dit que nous serons à Marseille vers 15h 1/2 et qu'il espère qu'on pourra débarquer aujourd'hui. L'Inspecteur de la Société Hôtelière fait prévenir le Chef de Convoi que le repas du soir sera servi aux hommes à bord. L'accostage a lieu à 16 heures.

\*\*\*\*\*

En résumé, le voyage s'est effectué dans des conditions très satisfaisantes. Le personnel d'encadrement et le personnel médical ont rempli leur tâche dans toute la mesure de leurs moyens. Les sous-officiers et les Chefs de groupe ont fait de même, et les hommes ont fait preuve d'une discipline quasi militaire.

Par ailleurs, les Officiers, les Agents et le Personnel de la Cie des Messageries Maritimes par leur complaisance et leur amabilité ont puissamment aidé le Chef de Convoi à remplir dans de bonnes conditions la mission qui lui avait été confiée.

Fait à bord du s/s André Lebon, le 9 avril 1940

Le Chef de Convoi

Signé : Vital Porchon

Autres informations :

Ce transport était compris dans le voyage postal n° 6 de la ligne Chine-Japon des Messageries Maritimes (Marseille – Kobé et retour). Avant de toucher Saigon le navire était parti de Hong Kong. Commandant Charles Filet.

Outre 601 O.N.S., 262 militaires dont 231 légionnaires et des passagers isolés faisaient partie de cette traversée. Les aménagements du bateau ont été réalisés à Saigon lors de l'escale retour.

# RAPPORT MÉDICAL

Docteur Gallut de l'Institut Pasteur, médecin auxiliaire de réserve

à Monsieur le Directeur local de la Santé au Tonkin

\*\*\*\*\*

J'ai l'honneur de vous rendre compte de la traversée effectuée par le contingent d'O.N.S. destiné à la Métropole, auquel j'ai été affecté en qualité de médecin convoyeur par la note de service n° 33/S du 5/3/40 du Médecin Général Inspecteur, Inspecteur de l'Hygiène et de la Santé Publique en Indochine.

Départ d'Haiphong le 11/3/40 à 9 heures sur le s/s Khai-Dinh.  
Effectif : 601 O.N.S. et 6 sous-officiers.

Installation dans les cales avant et arrière en couchettes Aman-Vigié. Aération et installations sanitaires suffisantes. Alimentation comprenant une proportion notable de riz rouge.

Le 12/3 : embarquement des 3 infirmiers indochinois à l'escale de Tourane.

Le 14/3 : arrivée à Saigon à 6 heures, débarquement prévu à 10 h et installation du convoi dans le hangar n° 10 où rien n'a été prévu pour le couchage ni pour les repas.

L'embarquement définitif sur l'André Lebon n'ayant eu lieu que le lendemain à 15 heures, il y a donc eu un intermède de plus de 24 h pendant lequel, aucun isolement n'étant possible, le convoi a été en contact avec l'extérieur et particulièrement mêlé avec des éléments d'un autre détachement d'O.N.S. en provenance du lazaret. Le résultat immédiat a été la désertion de 7 O.N.S.

Il eut été préférable de garder le convoi à bord du Khai-Dinh si on ne pouvait le transférer directement sur l'André Lebon.

Le 15/3 : installation sur l'André Lebon, dans les deux cales avant, en bât-flanc, sur 3 rangées en hauteur, passés au lait de chaux et recouverts d'une natte neuve clouée. Cube d'air environ 3 m<sup>3</sup> par tête. Aération suffisante par manche à air. Installations sanitaires : poulaines, lavabos et douches en nombre suffisant.

## Alimentation :

Durant toute la traversée elle a été composée des vivres soumis à l'examen de la Commission qui s'est tenue à bord le 15/3 à 10h15 et dont le procès-verbal est ci-joint. Le riz consommé a été exclusivement le riz étuvé de bonne qualité courante, qui a donné toute satisfaction jusqu'à l'arrivée.

### Habillement :

Sauf rares exceptions, tous les hommes étaient munis à leur embarquement de leur couverture individuelle. Après l'escale de Djibouti (30/3), eut lieu la distribution des vêtements chauds prévus, ceux-ci étaient pour la plus grande part bien adaptés à leur destination (vareuses, pantalons de drap, chemises de flanelle, chandails) mais le lot avait été fâcheusement complété par une minorité de vestons fantaisie et de pantalons rayés plutôt inadéquats.

### Infirmierie :

Elle a été installée dans les cabines de 2<sup>e</sup> classe mises à la disposition du convoi, soit 6 cabines (15 couchettes). L'une d'elles a servi de salle de consultation. Je tiens à signaler à ce sujet la conscience professionnelle de M. Dào Van Thai, médecin indochinois, qui a tenu à assurer le service de l'infirmierie pendant toute la traversée avec beaucoup de dévouement et de compétence.

Le matériel pharmaceutique s'est montré naturellement surabondant pour le contingent relativement peu nombreux. Mais il a été impossible vu le volume de chaque caisse, de disposer ce matériel à proximité de l'infirmierie, ce qui a obligé à leur ouverture dans la cale et à des allées et venues continuelles. C'est pourquoi il serait préférable de répartir à l'avenir les médicaments et instruments dans un plus grand nombre de caisses, chacune étant d'un poids et d'un encombrement réduit. Ce qui faciliterait aussi bien leur manutention que l'approvisionnement de l'infirmierie à bord.

### État sanitaire :

En sus des quelques malades se présentant à la visite quotidienne pour des affections bénignes, et qui sont mentionnées sur le registre des consultations ci-joint, il y a eu au total 10 hospitalisés pendant toute la traversée, soit :

- 2 pneumonies,
- 1 congestion pulmonaire,
- 1 grippe,
- 1 chancre mou (à noter l'absence de Dmelcos dans la pharmacie),
- 1 conjonctivite aiguë,
- 1 convalescent de congestion pulmonaire, embarqué à Djibouti en provenance d'un précédent convoi.

3 cas de rougeole : Le premier cas s'est déclaré le 25/3 soit 14 jours après le départ et 10 jours après l'escale de Saïgon. Il a été isolé aussitôt, mais la séparation des contacts n'a pu être envisagée vu la disposition des logements. Le deuxième cas est apparu le 5/4, le troisième le 6/4.

Décès : néant

Tous les malades sont sortis guéris de l'infirmerie, sauf les rougeoleux, qui ont été maintenus isolés jusqu'à l'arrivée.

Vaccinations :

Tout le contingent ayant été vacciné et déparasité avant l'embarquement, les seules vaccinations pratiquées à bord l'ont été sur les 6 sous-officiers (T.A.B. et variole) et sur le personnel européen et indochinois d'encadrement (variole). Cette dernière mesure pour se conformer aux prescriptions de la Santé à Marseille qui exige un certificat de vaccination datant de moins de cinq ans.

\*\*\*\*\*

En résumé, la traversée a été satisfaisante à tous égards. La tenue du convoi au point de vue discipline a été correcte.

Il faut noter que l'état de la mer, presque toujours calme a permis de maintenir constamment ouverts les panneaux de cale, mais en cas de gros temps de quelques durée (mousson), avec projection de paquets de mer sur le pont, le transport dans les mêmes conditions sera impossible, l'occlusion obligatoire des panneaux ne permettant ni aération ni issue

Fait à Marseille, le 9 avril 1940

Signé : Gallut