

En mer, à bord du CAP PADARAN,
parti de Saigon le 18 Février 1940 à 9 heures du matin

=====

RAPPORT

de M. R. HAVOIS, Chef de convoi

à Monsieur le Commandant de la Base Principale des O.N.S. à Marseille

Suivant les instructions reçues de la Résidence Supérieure à Hanoi, j'ai quitté cette ville le 11 Février à 17 heures par train express pour me rendre à Saigon où je devais être le 13 pour convoier à titre de chef, assimilé au grade de capitaine, un convoi d'O.N.S. devant quitter Saigon vers le 18 Février, ce convoi devant être exclusivement composé de Cochinchinois. Je me présentais le 13 à 15h. à M. l'Inspecteur du Travail à Saigon (M. ESQUIVILLON) qui ne me cachât pas sa déception de voir arriver un chef de convoi du Tonkin alors qu'il avait quelqu'un à faire partir de Saigon.

M'ayant dit ce qu'il avait sur le cœur, il n'en fut pas moins aimable par la suite et avec son adjoint M. MIALIN, il mit une voiture à ma disposition pour que je puisse me rendre au camp situé au stade Renault à Cholon, autant que je le désirerais. J'y suis d'ailleurs allé chaque jour avec mes adjoints convoyeurs MM. CHAMPEVAL et HAN, jusqu'au jour de l'embarquement. Nous avons visité les diverses installations du camp, assisté aux repas et à diverses vaccinations.

Je me suis renseigné, j'ai écouté, j'ai vu. Je ne suis pas qualifié pour faire des objections sur la méthode d'organisation à Saigon avant l'embarquement des O.N.S., cependant, il y a mieux à faire, surtout au point de vue médical ; J'en ai parlé avec le Docteur ABADIE mon médecin convoyeur qui en parlera dans son rapport.

Une rébellion s'est produite au camp la veille de l'embarquement ; Vols de coupe-coupe qu'on a pu retrouver, bris de clôture, etc Il ne m'appartenait pas de rechercher les causes de ces incidents, mais j'en ai fait part à bord au Commandant du Cap Padaran en présence de M. le Gouverneur de Cochinchine, et à toutes fins utiles, car j'ai été avisé par M. l'Inspecteur du Travail de Saigon que nous aurions du fil à retordre avec les Cochinchinois qui étaient de véritables « lions » moins dociles et moins maniables que les Tonkinois.

Le 17 Février, à partir de 1h1/2, embarquement des O.N.S. arrivés par camions et en bon ordre. Mes dispositions ayant été prises la veille avec mes convoyeurs et le second Capitaine, l'embarquement se fit sans difficultés et chaque homme fut pointé

en mettant pied sur le bateau. A 16 heures tout était terminé, mais nous dûmes faire redescendre les 40 chefs d'équipe avec chacun un homme, et à deux reprises différentes, pour qu'on leur distribue, sur le quai, en présence du Gouverneur, des pull-overs et des cigarettes.

Cette opération n'est pas à recommander, car elle complique le service et risque de faciliter les évasions. Elle peut se faire facilement par les convoyeurs après le départ du paquebot. A 18 heures repas des hommes à la satisfaction générale, malgré le manque d'entraînement par une première distribution. Les repas des O.N.S. sont fixés comme suit : Thé à 7 heures, 1^{er} déjeuner à 10 heures, dîner à 16 heures.

Le 18 Février, départ du Cap Padaran à 9 heures du matin. Dès l'après-midi, entretien avec le second Capitaine en vue des exercices de sauvetage. A cet effet, celui-ci me remet un topo représentant les différents postes d'abandon et ensemble nous répartissons les hommes. Il me remet également des instructions écrites à observer pour le service de jour : propreté, circulation, consignes, etc

Le soir réunion avec mes convoyeurs pour prendre dispositions.

Le 19 Février, une délégation des interprètes vient me demander de les faire manger seuls, sur des tables à part des hommes, puis que je leur fasse donner du café le matin au lieu de thé. Après accord avec le Commandant et le Commissaire, satisfaction leur fut donnée immédiatement.

A 9 heures et demie, exercice de sauvetage pour 175 hommes, y compris leurs interprètes, du 2^{ème} entrepont n°1.

A 10 heures, entretien avec le second Capitaine en présence de mes deux convoyeurs et des 10 sous-officiers. Dispositions prises pour équipe journalière de service pour assurer la grande propreté des entreponts.

Dès le deuxième jour, grâce à l'initiative des commissaires du bord et à l'étroite collaboration avec les convoyeurs, la distribution des repas s'effectue dans l'ordre le plus parfait, en une demi-heure pour les 1000 O.N.S.

Après-midi, 2h1/2 apprentissage d'exercices de sauvetage pour 825 hommes répartis sur différents points et jusqu'à 16 heures, qui est celle de la soupe.

A 17 heures, le Commissaire m'avise que 39 interprètes manifestent leur mécontentement envers le chef de la 8^{ème} équipe et 6 hommes, désignés par moi pour aider chaque jour à la cuisine et demandent que les 39 chefs d'équipe et leurs hommes soient désignés à tour de rôle pour assurer ce service ; menaçant de mettre le camarade de la 8^{ème} en quarantaine si satisfaction ne leur est pas donnée, quelques lettres étaient, paraît-il, écrites prêtes à m'être remises.

J'ai immédiatement demandé au Commandant et au Commissaire de bien vouloir assister aux remontrances que je me proposais d'adresser de suite aux 40

interprètes réunis par moi sur la plage arrière. Je leur ai demandé les avantages dont ils bénéficiaient depuis le départ, tels que tables sur le pont pour leurs repas, menus spéciaux pour les distinguer des hommes, café le matin comme ils l'avaient demandé, 2 plats européens par semaine, mais que je n'admettrais aucune menace, ni obstacle au bon ordre, faute de quoi, je les priverais immédiatement de leur titre de chef d'équipe, leur expliquant que la consigne en mer est très sévère et que le Commandant d'un navire avait des pouvoirs très étendus pour faire respecter la discipline et briser une rébellion, quelle qu'elle soit, et que je comptais sur eux pour reconnaître ce que nous avons déjà fait pour eux. Tout le monde a compris et j'ai tenu à ce que les 39 chefs d'équipe se réconcilient avec leur camarade de la 8^{ème} équipe, ce qui a été fait sur le champ avec un applaudissement général.

Le soir, le Chef d'équipe de la 15^{ème} me signale que T.X.Q. est manquant ; Après enquête, on apprend qu'il a réussi à s'enfuir du bateau le soir de l'embarquement.

Quelques malades à l'infirmerie (voir rapport du Docteur ABADIE). Le 20 Février, à 8h30, exercice complet de rassemblement en cas d'abandon du navire. En six minutes, les 1000 hommes sont déjà en place à la satisfaction de l'État-Major ; Ce n'est pourtant que le 1^{er} exercice sans décomposer.

A 10h30, après la soupe, une délégation d'interprètes est venue me trouver (sans doute) à la suite des remontrances de la veille et m'a déclaré qu'ils étaient tous très contents, que la nourriture était bonne et que tous les O.N.S. étaient satisfaits.

Arrivée en rade de Singapour à 18h30, trop tard pour entrer dans le port.

Le 21 Février, arrivée vers 8h1/2 à quai de Singapour. Démarches avec le Docteur ABADIE auprès du Consul de France pour obtenir de celui-ci qu'il câble au Gouvernement Général à Hanoi afin de nous faire obtenir un crédit immédiat de 200 piastres pour acheter médicaments indispensables, non embarqués à Saigon. Démarches pour évacuer sur l'hôpital les nommés N.V.V. et T.X. atteints de congestion pulmonaire double.

Ceux-ci furent dirigés sur l'hôpital vers 15h30 pendant que je cherchais, en vain, chez les pharmaciens de la ville, le vaccin Minet ou une marque similaire me proposant d'acheter ce médicament, si nécessaire, même si nous n'avions pas de réponse à notre demande à Hanoi, par l'intermédiaire du Consul.

Le 22, journée d'escale : Le soir à 20 heures, 2 hommes ayant voulu sortir en ville malgré la consigne, ont été arrêtés par 2 sergents au moment où ils fuyaient et emprisonnés jusqu'au samedi 24 au matin.

Vendredi 23 Février à 7 heures, départ de Singapour, 997 hommes présents.

Samedi 24 Février, à 6 heures du matin, vaccination anticholérique de 25 équipes.

Dimanche 25 Février. A 6 heures du matin, vaccination des 15 autres équipes. Quelques malades à l'infirmerie, dont N.V.S dans un état très grave, atteint de congestion pulmonaire. Il me semble que la sélection des hommes à envoyer en France a été mal faite, car une certaine quantité de ceux-ci paraît malingre, je dirai même tuberculeux. N.V.S. meurt le soir.

Lundi 26 Février. A 6 heures du matin, N.V.S. est immergé en présence de l'État-Major, du Chef de convoi et de ses camarades. Dans la nuit du 25 au 26, décès de N.V.C. immergé à 11h30. Il y a encore à l'infirmerie plusieurs malades très graves, toujours de congestion pulmonaire et un du foie.

Mardi 27 Février N.V.N. n° 34 de la 36^{ème} équipe meurt le soir d'une pneumonie. P.V.V. de la 28^{ème} équipe et L.V.B. de la 40^{ème} équipe meurent dans la nuit du 27 au 28, congestion pulmonaire et accès pernicieux.

Mercredi 28 Février. Les trois morts sont immergés à 6 heures du matin.

Belle perspective et joli début de voyage avec 6 morts en 3 jours et 18 malades à l'infirmerie, dont plusieurs très graves. Mauvais pour le reste du convoi. A 11 heures, réunion en conseil du Commandant, du docteur du bord, du docteur ABADIE et du Chef de convoi. Décidons d'une visite sérieuse individuelle de tous les hommes du convoi qui se ferait de 2 à 5 heures du soir. Celle-ci amena l'élimination de 19 hommes gravement atteints (des tuberculeux, endocardites graves, etc voir rapport du Docteur) incapables de supporter un voyage plus long et que nous décidâmes de débarquer à Colombo avec les 18 de l'infirmerie.

A 17 heures, un 6^{ème} mort qui sera immergé le 29 à 7 heures du matin.

Le 29 Février à 7 heures, la série noire continue et le sergent T.V.N. meurt d'une congestion pulmonaire (peut être que quelques uns de ces hommes auraient pu être sauvés si nous avions eu le vaccin nécessaire Minet).

Arrivée à Colombo à 9 heures du matin. Le Commandant, le docteur du bord, le docteur ABADIE et moi, nous sommes rendus chez le Consul de France pour régler la question du débarquement et de l'hospitalisation des 37 hommes malades et de l'enterrement du sergent décédé.

Grâce à l'autorité, au bon sens et à l'obligeance du Consul de France, nous pouvions débarquer nos malades à 14 heures et les transporter dans 2 ambulances et 7 voitures particulières au General Hospital pendant qu'une délégation du convoi transportait au cimetière le sergent décédé.

Je n'ai pas besoin de décrire l'effet lamentable de ce détachement de 37 moribonds sur le qui de Colombo, véritable déchet humain composé pour la plupart de tuberculeux.

Je ne sais à qui incombe la grave responsabilité de l'envoi en France de pareils sujets : C'est non seulement honteux, mais quelque peu criminel de faire embarquer pour un voyage de plus de 30 jours des gens comme ceux-ci (sans couverture) quand on sait pertinemment qu'ils ne pourront rendre aucun service et qu'ils feront des piliers d'hôpitaux dans la Métropole ; Alors qu'il existe à la Colonie des sujets forts sains, facilement recrutables si les services intéressés veulent s'en donner la peine, en les recherchant consciencieusement.

L'après-midi du 29 à Colombo, le docteur ABADIE s'est employé à acheter les médicaments nécessaires pour la continuation du voyage ; le Consul de France ayant bien voulu lui faire ouvrir le crédit à cet effet chez un pharmacien de la ville.

En raison du change élevé (la roupie à 14 frs) si les malades doivent rester seulement 15 jours à Colombo avant d'être rapatriés, il n'en coûtera pas moins de 2000 roupies au Gouvernement Français à cause de l'incurie ci-dessus mentionnée.

De Colombo, j'ai adressé la lettre ci-après à M. l'Inspecteur du Travail à Saigon et par même courrier, la copie à M. l'Inspecteur Général du Travail à Hanoi :

« M. l'Inspecteur du Travail à Saigon.

Monsieur,

J'ai le regret de vous informer à toutes fins utiles :

Que le nommé T.X.Q. n°44 de Soc Trang appartenant à la 15^{ème} équipe a réussi à disparaître avant le départ de Saigon du Cap Padaran. Les nommés N.V.V. n°28 de l'équipe 36 et T.X. n°160 de l'équipe 15 ont été débarqués à Singapour et dirigés sur l'hôpital (congestion pulmonaire grave). Ils sont en possession de leur carnet et de leur fiche d'identité.

Les nommés N.V.S. n°132 de l'équipe 37 et N.V.C. n°84 de l'équipe 33 sont décédés à la suite d'une congestion pulmonaire le premier dans la journée du 25 et le second dans la nuit du 25 au 26 Février. N.V.S. a été immergé le 26 à 6 heures du matin et N.V.C. le même jour à 11h30.

Le nommé N.V.N. n°34 de la 36^{ème} équipe est décédé le 27 au soir d'une pneumonie. Les nommés P.V.M., n°55 de la 28^{ème} équipe et L.V.B. n°52 de la 40^{ème} équipe sont décédés le 28 Février à 1 heure du matin, le premier d'une congestion pulmonaire avec ictère et le deuxième d'un accès pernicieux et congestion pulmonaire.

Tous trois ont été immergés le 28 Février à 6h30. L'inventaire des effets a été fait et a été mis à part, soit que ceux-ci soient remis au Consul de Colombo, soit qu'ils soient conservés jusqu'à Marseille. D'autres malades sont à l'infirmerie, la plupart atteints d'affections pulmonaires et seront probablement débarqués à Colombo.

D'autre part, nous déplorons que des couvertures n'aient pas été données aux O.N.S. au départ de Saigon, comme cela a été fait au Tonkin pour le 1^{er} convoi du Cap Padaran, celles-ci sont indispensables avant Djibouti. A Singapour le Docteur ABADIE d'accord avec moi a fait télégraphier par le Consul de France au Gouvernement Général à Hanoi pour demander d'urgence un crédit de 200 piastres pour lui permettre d'acheter les médicaments de première nécessité qui n'ont pas été donnés (ou l'ont été en quantité insuffisante) avant le départ, entre autres, Vaccin Minet, Septicémine, vaseline, huile camphrée, etc Pas de réponse de Singapour, nous espérons avoir satisfaction à Colombo.

Bien que le contenu de la présente lettre figure dans le rapport que je me propose de remettre à mon arrivée à Marseille, je crois qu'il est de mon devoir de vous aviser de Colombo, afin de ne pas perdre de temps et que les prochains convois partant de Saigon n'aient pas les mêmes soucis que nous.

Les O.N.S. voyageant à bord sont installés dans les meilleures conditions possibles et bénéficient de l'expérience du premier convoi d'O.N.S. sur le Cap Padaran. La nourriture est bonne et abondante. Le Commandant et tout l'équipage collaborent étroitement avec nous pour assurer l'hygiène et le confort des hommes, ce qui est relativement très aisé, puisque l'ancien convoi sur le Cap Padaran était de plus de 1700 O.N.S. et qu'au cours de son voyage on a eu à déplorer qu'un seul cas de mort accidentelle.

Les cas regrettables qui viennent de se produire ne peuvent être imputables qu'à la mauvaise sélection des O.N.S. embarqués à Saigon et je crains que d'autres ne se produisent encore.

Veillez agréer, Monsieur

Signé HAVOIS

P/C – A bord du Cap Padaran, 17 heures, un 6^{ème} homme vient de mourir, 25 hommes environ seront débarqués demain 29 Février à Colombo, ceux-ci étant inaptes à poursuivre le voyage.

Le médecin convoyeur ABADIE fera son rapport en conséquence.

Signé HAVOIS, Chef de convoi du Cap Padaran

Départ le soir du jeudi 29 Février à 21h3 pour Djibouti.

Le vendredi 1^{er} mars. De 14 à 16 heures, sur le pont arrière, distribution à chacun des O.N.S. et individuellement, d'une serviette, d'un savon et d'un mouchoir offerts par la Croix Rouge de Saigon.

Le samedi 2 mars, la ration de 500 grammes de riz paraît insuffisante, bien qu'on cuise toujours 500 kgs par jour malgré les 46 hommes en moins. Le Commandant du bord décide d'augmenter et de porter à 525 grs la cuisson quotidienne.

J'attire l'attention sur le fait suivant : pour le dernier convoi de 1700 hommes sur le Cap Padaran, la ration journalière de riz était de 600 grammes par homme alors qu'elle a été réduite à 500 pour ce convoi-ci.

Dimanche 3 mars, tout va bien à bord, rien à signaler.

Lundi 4 mars. A 8 heures du matin, exercice pour les O.N.S. en cas d'abandon du navire. Tous les hommes sont rangés sur le pont à la place qui leur est indiquée, en moins de 5 minutes après le début du signal d'alarme.

Le lendemain du départ de Colombo, en faisant la distribution des serviettes, savons et mouchoirs, nous en avons profité pour faire une récapitulation de l'effectif qui est le suivant :

950 hommes présents
4 hommes à l'infirmerie

37 hommes débarqués à Colombo
2 hommes débarqués à Singapour
1 homme évadé à Saigon
6 hommes décédés en mer

Total de l'embarquement à Saigon 1000 hommes

Mardi 5, mercredi 6, jeudi 7, vendredi 8 : Rien à signaler

Samedi 9 mars, arrivée à Djibouti à 6 heures du matin. Le nommé L.V.D. décédé dans la nuit du 8 au 9 mis en bière et descendu à 10h30.

Les nommés T.A.N. de la 27^{ème} équipe, K.P. de la 14^{ème} équipe, P.V.V. de la 36^{ème} équipe sont débarqués malades et dirigés sur l'hôpital de Djibouti.

A 8h30 je me suis rendu au Gouvernement Général conformément aux instructions que j'ai reçues de Hanoi pour prendre livraison de vêtements chauds. Je suis reçu par le Chef de Cabinet, puis par le Chef du Matériel, ce dernier chargé de me faire remettre les vêtements en question. J'étais accompagné par l'agent des Chargeurs Réunis qui m'avait aimablement accompagné avec sa voiture pour faciliter ma tâche. En raison des morts et des débarqués en cours de route je n'avais besoin que de 960 vêtements, ce que je demandais.

A 11h30, 32 ballots furent réunis sur le pont arrière et recouverts de bâches, puis solidement ficelés. Départ à midi pour Suez.

Dimanche 10. A 13 heures sur le pont arrière, distribution des vêtements chauds, chaque homme devant recevoir 1 complet de drap, 1 chandail, 1 chemise.

La distribution fut faite dans l'ordre le plus parfait et individuellement pour éviter la moindre faute et en présence du Commandant du bord et des commissaires.

J'ai pointé et fait ouvrir moi-même les 32 ballots au fur et à mesure des besoins et j'ai le regret de signaler que les équipes 36, 37, 57, 39, 40 et 15 hommes de la 35 n'ont pu recevoir de chemise car il en manquait 135 bien que l'ordre de sortie n° 18 qui m'a servi à pointer, dont un exemplaire m'a été remis sur les 10 que le second capitaine et moi avons signé, portait :

Balle n°35 A - 250 chemises
Balle n°38 A - 210 chemises
Balle n°42 A - 339 chemises
Balle n°48 A - 161 chemises
4 balles c/ 960 chemises

Tout le reste était correct.

Nous avons profité de cette distribution pour donner aux O.N.S. les 1000 paquets de cigarettes (1 caisse qui m'avait été remise par la Douane avant le départ de Saïgon)

Lundi 11 mars. A partir de 6h40 vaccination de tous les hommes, y compris les sous-officiers, contre typhoïde, exception faite pour ceux qui furent reconnus malades.

Mardi 12 mars. Toute la journée a été employée avec quelques interprètes (plusieurs ayant le mal de mer) à mettre à jour les carnets de 1000 O.N.S. qui m'ont été remis vierges de toute indication en ce qui concerne les effets qui ont été donnés au camp, le matériel, les vaccinations et même les renseignements de départ sur le bateau, parti à telle date de Saïgon. Ces instructions m'ont été données par une lettre du Commandant du camp de Cholon, reçue à l'escale de Djibouti. Il me semble qu'un pareil travail devrait être fait au camp avant le départ, car il est très mal aisé de le faire sur le bateau où l'on risque d'égarer des carnets et où le travail est plus difficile à contrôler.

Mercredi 13 mars. Le nommé N.V.P. n° Mle 146 (34^{ème} équipe) décédé à 13 heures d'une congestion pulmonaire et de paludisme. Il est immergé le soir à 18h30.

Jeudi 14 mars. Arrivée à Suez à 11h30. Les 6 hommes dont les noms suivent sont débarqués malades :

N.V.D. 25^{ème} équipe, congestion pulmonaire double et paludisme

N.V.M. 39^{ème} équipe, congestion pulmonaire

N.V.N. 33^{ème} équipe, congestion pulmonaire

P.V.D. 25^{ème} équipe, congestion pulmonaire

N.V.L. 30^{ème} équipe, congestion pulmonaire

L.T.P. 25^{ème} équipe, bronchite et rubéole

A remarquer que la plupart des malades proviennent de la province de Ben Tre surtout et quelques uns aussi de Vinh Long.

Départ à 15 heures pour Port Saïd

Vendredi 15 mars. Arrivée vers 5 heures du matin et départ à 11h1/2. Rien à signaler à Port Saïd.

Samedi 16 et Dimanche 17 Lundi 18 : Rien à signaler

Mardi 19, le nommé H.V.T. n° Mle 111 (39^{ème} équipe) est décédé le matin d'une congestion pulmonaire et immergé dans la soirée.

Le chef de la 31^{ème} équipe me signale que la photo du nommé N.V.C. n° Mle 627 ne correspond pas au signalement de celui qui déclare s'appeler ainsi. Il y aurait eu substitution avant le départ ?

Disposant encore de trois jours avant l'arrivée à Marseille, j'ai fait rechercher les ouvriers coiffeurs parmi les O.N.S. et nous faisons couper les cheveux à ceux-ci pour qu'ils débarquent propres. Prix imposé cinq cents maximum.

Jeudi 21 mars. Nous devons arriver à Marseille la nuit prochaine.

En terminant ce rapport, j'attire particulièrement l'attention sur le dévouement et la conscience professionnelle de M le docteur L.V.T. qui s'est dépensé jour et nuit sans compter et a été continuellement sur la brèche durant cette pénible traversée. Il mérite l'éloge de ses chefs et je demande avec force que la permission de détente de 15 à 20 jours qu'il sollicite avant son réembarquement pour l'Indochine lui soit accordée.

En ce qui concerne les convoyeurs MM. CHAMPEVAL et HAM, je n'ai eu qu'à me louer de leur collaboration qui m'a donné entière satisfaction sous tous les rapports.

Le nommé D.S. n° Mle 224 (12^{ème} équipe) est décédé d'une congestion pulmonaire et paludisme vers 15 heures. Il ne sera pas immergé car nous devons être à Marseille le 22 mars au matin.

Vendredi 22 mars. Arrivée à Marseille à 6 heures du matin.

Certifié sincère :

R. HAVOIS

Chef du convoi du Cap Padaran,
Engagé volontaire pour la durée de la guerre

RAPPORT SANITAIRE

« CAP PADARAN »

Notre convoi de travailleur cochinchinois a quitté Saïgon le 18 février 1940.

Le matin de l'embarquement, après avoir assisté à la Commission des vivres, nous avons visité les locaux mis à notre disposition. Les locaux et le matériel de couchage étaient bien tenus. Pas de parasites.

L'infirmerie comportant une pièce assez grande, suffisamment éclairée, servant de salle de consultations.

A côté trois cabines, avec 18 à 20 lits pour les malades. Des waters à proximité. Le Médecin du bord mis à notre disposition une grande salle de l'hôpital de bord, comportant 10 ou 20 lits superposés en cas de besoin. Un grand hall précédait ce local. Les médicaments furent placés sur des étagères disposées à cet effet.

Le service médical était assuré en permanence, en dehors de visites de 7h1/2 et des contre visites de 15h00. Les infirmiers avaient leur cabine à proximité et le relayement pour la garde de jour et de nuit.

Dès ce départ, nous constatâmes une grande quantité de tousseurs et entre Saïgon et Singapour plusieurs bronchites légères et quelques malades sérieux.

A Singapour deux malades furent débarqués, après une visite au Consul de France de cette ville à qui nous fîmes un rapport en même temps que le Chef de convoi et le commandant de bord. En prévision d'une aggravation possible de l'état sanitaire, nous demandâmes l'autorisation d'acheter certains produits tels que vaccins de Minet, Electrargol Septicémine etc Un télégramme fut envoyé au Gouvernement de l'Indochine, mais aucune réponse ne parvint avant le départ du bateau.

Entre Singapour et Colombo en effet, il y eut une soudaine aggravation de l'état sanitaire. Beaucoup de travailleurs contrairement aux ordres donnés couchaient en plein air, la nuit, avec une simple natte car ils n'avaient pas les couvertures qu'avaient ceux du précédent convoi.

La recherche des délinquants était rendue presque impossible par l'interdiction des lumières et d'une obscurité complète à bord. Plusieurs affections pulmonaires graves se déclarèrent, jusqu'à Colombo nous eûmes à déplorer le décès de 6 hommes qui furent immergés selon les règlements maritimes au cours d'une cérémonie où nous étions présents à côté de l'État-Major du navire.

Nous avons décidé alors une visite générale de tout ce contingent et nous avons dû éliminer un certain nombre d'hommes chétifs où déjà malades mais non consultants, prédisposés particulièrement à des infections graves. En arrivant à Colombo, nous

avons fait une visite au Consulat de France qui prenant lui-même les responsabilités, nous autorisa à débarquer 18 malades de l'infirmerie et 19 hommes du contingent, en tout 37 hommes et le cercueil d'un homme décédé le matin même. La liste en est jointe à ce rapport. En outre, le Consul nous permit d'acheter certains produits devenus indispensables pour traiter des maladies de cette gravité. La liste de ces produits est jointe.

Les locaux furent désinfectés et les paillasses ou matelas détruits.

Entre Colombo et Djibouti l'état sanitaire, après les éliminations se modifia heureusement. Il y eut seulement un décès, et à Djibouti nous avons débarqué 3 hommes et le cercueil de l'un d'eux décédé quelques heures seulement avant l'arrivée.

C'est à Djibouti que furent reçus à bord et distribués les effets chauds mais aucune couverture, d'autres précédents convois ayant épuisé le stock.

Entre Djibouti et Suez, rien à signaler de particulièrement grave, mais six hommes furent débarqués et envoyés à l'hôpital Français de Suez.

Entre Port Said et Marseille, nous avons eu un décès. Le corps a été immergé. Malgré le froid, et grâce aux effets chauds l'état sanitaire s'est nettement amélioré et en arrivant à Marseille, nous avions à l'infirmerie 6 malades, nombre approximatif prévu dans le télégramme envoyé de Djibouti à Marseille pour les mesures à prendre à l'arrivée au port.

En cours de route, nous avons terminé la vaccination anticholérique et avec un léger retard dû au mauvais état sanitaire qui sévissait entre Singapour et Colombo, effectué la 2^{ème} injection de T.A.B. La dernière ne pourrait être faite que quelques jours après l'arrivée en France. La date de cette injection sera indiquée aux autorités du bord et au Chef de convoi qui le conduit à destination définitive.

La nourriture des hommes a été parfaite pendant le voyage. En cours de voyage, la ration de riz 500 grs a été légèrement élevée et a porté après avis du Chef de convoi et de l'intendance de bord à 560 grs environ ce qui a été apprécié par les travailleurs.

Les douches ont fonctionné avec régularité et l'eau douce mise à la disposition a toujours été suffisante. Les hommes tenaient en état de propreté leur corps et leurs vêtements, du savon étant régulièrement distribué. Il n'y a pas eu pour ainsi dire d'affections intestinales.

La grande majorité des malades l'ont été d'affections pulmonaires (congestions, pneumonies, bronchites).

Avant d'arriver à Marseille, une visite générale du contingent a permis de découvrir quelques fumeurs ou mangeurs d'opium qui avaient échappé à la visite au départ.

Certains ont été surveillés en cours de route et arrivent désintoxiqués. Ils ont été signalés au Chef de convoi.

CONCLUSION :

Il est à souhaiter que les visites d'incorporation soient plus sévères et que l'on prenne pour partir en France, surtout en hiver, que les ouvriers robustes.

Je crois que les vêtements chauds et surtout les couvertures devraient être remis aux O.N.S. dès le départ de la Colonie, comme on l'a fait pour ceux du Tonkin par exemple, car les Cochinchinois se sont montrés très sensibles au froid, cependant léger des premières nuits en mer. La plupart des malades graves avaient couché à la belle étoile sur des radeaux découverts, jusqu'à ce que des rondes plus fréquentes fussent organisées pour les faire rentrer la nuit dans leur cantonnement. En outre, des conversations faites aux chefs d'équipe par le médecin indochinois ont permis d'éduquer peu à peu l'effectif sur certains dangers.

EN RÉSUMÉ :

Pendant la traversée, nous avons eu :

Décès	11
Débarqués malades	48
Malades	69
Consultants	633
Consultations	1229

Signé : Dr. ABADIE

ADDENDUM :

La prophylaxie au Septoplax (en place de Dagénan) a été faite sur tout le contingent, cadres compris. Les hommes décédés avaient donc pris aussi le Septoplax. En cours de voyage une autre distribution de Septoplax a été faite.

Signé : Dr. ABADIE

CENTRE D'ACCUEIL DES TRAVAILLEURS INDIGÈNES

RAPPORT

sur l'incorporation du contingent débarqué du CAP PADARAN

Ce convoi d'un millier de Cochinchinois est arrivé après avoir été très durement éprouvé pendant la traversée, 11 décès s'étaient produits à bord, 48 malades avaient du être débarqués en cours de route.

A l'arrivée à Marseille 5 malades restaient à bord qui ont du être dirigés sur les hôpitaux.

L'incorporation a donné lieu aux remarques suivantes :

- Contingent très médiocre, la constitution physique des recrues est nettement inférieure à la moyenne habituelle des contingents indochinois ou annamites. Seuls quelques Cambodgiens venus des provinces occidentales de Cochinchine frappent par leur robusticité, 21 travailleurs, ont du être rapatriés à l'issue des opérations d'incorporation, la plupart pour insuffisance constitutionnelle trop marquée et pour lésions pulmonaires anciennes, à signaler cependant un rapatriement pour luxation très ancienne du coude gauche avec impotence fonctionnelle complète du membre. Des cas comme celui là démontrent que les visites d'aptitude au départ ont été passées avec un soin insuffisant, lacune déjà relevée lors de l'arrivée du contingent cochinchinois venu par le s/s SI KIANG.

- Au cours de l'incorporation 58 trachomes ont été dépistés et sont en cours de traitement au Centre d'Accueil.

- Enfin au cours de leur séjour aux Baumettes 40 malades ont du être hospitalisés pour des affections aiguës. Ce chiffre élevé est dû à l'existence d'une épidémie d'oreillons dont nous avons du hospitaliser un assez grand nombre, les locaux dont nous disposons à l'infirmerie ayant été rapidement tous occupés.

- Signalons aussi quelques cas de rougeole bénigne.

Tous les hommes ont été vaccinés (1^{ère} injection d'anatoxine diphtérique) et les galeux ont été traités avant leur départ du camp.

Les Baumettes, le 9 avril 1940

Le Médecin Commandant BORDES
Médecin Chef de la Base