

† **HOMMAGE A ALEXANDRE BARTH** †

Alexandre nous a quitté le 13 juin 2005, à Mulhouse...

En remerciement à Sacha pour sa bravoure pendant la période de ses 20 ans,
Madame Andrée Veauvy, épouse du Capitaine François Veauvy et auteur du livre
"L for Love", offre aux internautes un petit extrait de son livre.

Entre 1944 et 1945, Alexandre a contribué activement à l'effort de guerre en participant à
38 missions de nuits, sur le bombardier Halifax "L", au dessus des objectifs militaires de
l'Allemagne nazie.

Jean, Paul et Max, enfants de Mme Andrée Veauvy se joignent à leur mère pour ce
souvenir, et soutenir Madame Barth et sa famille.

... merci Sacha...

L'EQUIPAGE DU CAPITAINE VEAUUVY AU COMPLET 1944/1945



Debout de gauche à droite, devant l'avion -L- :

Sergent Raphaël MASSON, mitrailleur supérieur ;

Sergent Alexandre BARTH, mitrailleur arrière ;

Sergent-Chef Paul GRIDELET, pilote ;

Capitaine Commandant d'avion François VEAUUVY,
navigateur ingénieur électricien (I.E.G.) ;

Adjudant Georges BAL, bombardier ;

Sergent-Chef Jean GRIFFE, mécanicien navigant ;

Sergent-Chef Robert MAYEUX, radio navigant.

Devant l'équipage : 1 soldat, l'Adjudant Roland, le Sergent Verdier et 1 autre soldat, les 4 mécaniciens au sol, responsables 38 fois de la haute tenue de l'avion en vol de guerre.



François Veauvy après sa décoration.

1er plan. De gauche à droite : Alexandre BARTH, Paul GRIDELET, assis François VEAUUVY, (Madame François Veauvy) Georges BAL et Raphaël MASSON ;

2ème plan. Les porte-drapeaux : Messieurs, Guy LACOMBE L.H., Alfred DUBLOC R.A.F.A., Jean CHEVALIER Ancien des «Groupes Lourds» de la R.A.F., qui représentait le Général ROUX, président de la S.E.M.L.H. de la Gironde, Pierre CLEMENT armurier au sol R.A.F.A. (Jean Veauvy, fils aîné).

1.3.6. BARTH Alexandre, Marie, Antoine (dit Sacha)



Mitrailleur arrière, en tourelle de queue.

Sergent Matricule N°1863.

Né le 7 avril 1920 à Mulhouse, (Haut-Rhin).

Il prononce le français avec un fort accent de l'est et parle très bien l'allemand. Mais sa patrie est la France. Il ne l'a jamais oublié. Il sait qu'il ne doit pas tomber prisonnier aux mains des Allemands. Son origine le condamnerait à mort et il serait exécuté sur le champ.

Engagé le 15 février 1939 à Colmar, il est affecté à la 1ère Compagnie de Nancy , G.M.I.T. 421, puis à la 701ème Compagnie de Transmissions, le 1er septembre 1939. 1ère classe le 11 novembre 1939.

Il s'est replié sur Blida (Algérie) en juin 1940. L'époque n'est pas du tout compatible avec un retour dans sa ville natale. Il réussit à être nommé au Commandement de l'Air en Algérie, à Alger, le 1er septembre 1940.

Il séjourne dans cette ville jusqu'au 2 mars 1943, date de son affectation à l'Ecole de Tir Aérien d'Agadir au Maroc, où il obtient le brevet de mitrailleur en avion N°4004 du 9 juin 1943. Affecté à l'Ecole d'Application du Personnel Navigant (E.A.P.N.) de Marrakech, le 5 août 1943, il s'y entraîne jusqu'à sa désignation pour servir en Grande-Bretagne et sa mise en route sur Zéralda, au titre des équipages de renfort, le 20 septembre 1943. Embarqué le 29 novembre 1943, il arrive en Angleterre, près de Liverpool, le 10 décembre 1943, après 12 jours de traversée. Il est installé à West Kirby et passe Caporal-Chef le 1er janvier 1944.

A l'Air Gunner School N°8 (A.G.S.) d'Evanton depuis le 19 février 1944, il est breveté «Air Gunner» le 14 avril 1944. Il est nommé Sergent le 21 avril 1944, et gagne Lossiemouth, en Ecosse, avant la fin du mois. Après des cours au sol destinés à constituer le futur équipage, il effectue le premier vol le 5 juin 1944 ; l'équipage est au complet, à l'exception du mécanicien navigant qui doit en être le septième membre, au moment de la transformation sur Halifax.

Sacha a une personnalité marquée. Il sait ce qu'il veut. Son accent empêche de toujours bien le comprendre. Sa solitude à l'arrière de l'avion et sa position de vol à rebours forment des thèmes de taquineries amicales. Mais deux choses imposent le respect : sa condamnation à mort en cas de chute sur le territoire ennemi et son classement d'élève-mitrailleur et de tir en tête de sa spécialité. En outre, on le sait sérieux et il jouit de la confiance de son équipage, confiance qui ne s'est jamais démentie.

Un grave débat l'oppose au pilote dans les premiers temps de leur association. Sacha n'aime pas les atterrissages durs, ni certaines manoeuvres brutales. Il s'en plaint vertement quand cela arrive. Le pilote prend conscience du problème et s'efforce de ne pas le brutaliser. Ce souci constant lui permet d'améliorer très rapidement ses atterrissages ... et Sacha s'en montre particulièrement satisfait.

* * *

Alexandre Barth lui-même évoque la période de 1939/40 avec Raphaël Masson.

«Moi, dit Barth, je me suis engagé en 1939, j'étais à Nancy où j'ai fait le peloton. J'en suis sorti avec le grade de 1er jus ! On était en pleine crise, il y avait du chômage partout et beaucoup rejoignaient les rangs de l'armée, victimes des affiches de recrutement ! On m'a affecté comme Caporal d'ordinaire. J'étais au ravitaillement.

- Ah, l'interrompt Masson, c'est pour ça que tu savais si bien faire les «rabbits» (lapins), là-bas, en Angleterre !

Mais Sacha continue :

Je suis resté à Nancy. Le 8 mai 1940 c'est un truc que je me rappellerai toute ma vie. Alors que j'étais en détente de 10 jours, le 8 mai je suis parti de Colmar pour regagner Nancy, et je devais prendre le train des permissionnaires. Colmar-Nancy ce n'est pas long comme voyage : je suis allé de Colmar jusqu'à Sélestat ; à Sélestat il a fallu descendre et nous y

avons passé la nuit. Grâce à la Croix-Rouge, nous avons reçu une paire de saucisses avec de la moutarde, un quart de rouge et une canette de bière. Le lendemain, le 9 mai 40, nous sommes partis par Saint-Priest et nous sommes parvenus à Nancy seulement à 20 heures. Tu vois, pour faire Colmar-Nancy, nous avons mis 2 jours ! Comme j'avais ma place aux cuisines, j'avais apporté une bouteille de kirsch. Nous avons vidé la bouteille de kirsch. Le lendemain matin, le 10 mai, les sirènes hurlaient. Je me suis dit : « Nom de dieu, il faut quand même que j'aille voir » Je suis sorti, j'ai mis mon casque comme toujours, j'ai pris mon masque à gaz ; derrière les cuisines, il y avait un abri. Les bombes commençaient à siffler. Les Allemands ont bombardé Bruxelles et Nancy et, à 8 heures du matin, nous sommes remontés pour voir les dégâts ; les Potez 540, les Mureaux, les quelques Potez 63, ils étaient tous aplatis ; et pourtant nous les entendions revenir. Nous sommes tous redescendus aux cuisines, et avons préparé le jus. Puis les autorités ont reçu l'ordre d'évacuer la base. Toute la base est partie à Hautmont, dans les environs de Nancy, sauf le cuistot et moi.

Je me rappelle le menu : Boeuf bourguignon et purée de pois cassés, de la « purée St-Germain » ; le chef cuistot, il tournait ça, moi j'écoutais si dehors la « Wehrmacht », n'arrivait pas. Ensuite je le remplaçais et tournais la purée. Les aviateurs de la base ont lancé : « On part, on reviendra chercher le repas de midi ! Personne n'est venu prendre la nourriture ; finalement nous avons laissé éteindre le feu. A 14 heures, nous avons entendu ronronner les avions ennemis ; les Allemands revenaient. Nous avons fumé une cigarette, en pensant, que c'était celle du condamné, car tout le monde était parti. Tout à coup, un motard des Transmissions est arrivé avec un side-car Renault pour récupérer du matériel. Il nous a dit : « Qu'est-ce que vous foutez là ? Venez avec moi ! » Et notre purée St-Germain et notre boeuf bourguignon sont restés dans la cuisine. Nous sommes allés dans un restaurant à Hautmont.

Tout ce qui était navigant avait foutu le camp à Tours. Nous, nous restions là, allions à la chasse aux parachutistes, et nous les avons signalés jusqu'au moment où on nous a donné l'ordre d'évacuer !

Dans un camion, un vieux Berliet équipé pour l'Afrique du Nord, car il avait un double radiateur, j'ai mis tout mon ravitaillement. Avant même d'arriver sur le pont de la Somme, le véhicule est tombé en panne d'essence. Sur la route, sans cesse, défilaient des gens de Belgique et d'ailleurs. Le pont a été détruit dès la fin du passage des civils.

Dans la foule, nous avons été mitraillés par un 411 allemand. On nous a fait tirer sur les avions avec le fusil « Gras » de 1870 ; à la

mobilisation générale, nous avons le «Mas 36» avec des balles de plomb de 11, ça faisait une fumée -il y en avait 5 sur 10 qui fumaient- ; nous avons été repérés ! Finalement nous n'avons plus tiré ! Nous arrivons enfin à Mâcon : le long de la Somme, le long des quais, il y avait des arbres. Nous nous sommes reposés, avons essayé d'avoir des ordres. Après une heure et demie d'arrêt, les Allemands sont revenus nous bombarder. Nous devons évacuer au plus vite ! Il fallait partir, et mon camion qui avait roulé en seconde et en première ne voulait plus démarrer !

Alors moi, soldat français discipliné, j'ai pris mes miches de pain et mon singe (boîte de boeuf en morceaux.), mes madeleines, mes confitures, j'ai mis le ravitaillement dans un camion des Transmissions et mon vieux «Berliet», je l'ai poussé dans la Somme. Les Allemands ne l'ont pas eu. C'était une pièce de musée.

Nous sommes allés jusqu'à Marseille Sainte-Marthe à la fin de juillet 1940 ; au moment de la débâcle, notre Lieutenant qui était parti avec nos transmissions, avait complètement disparu. Le service du Capitaine Leroy, qui était réserviste, nous a dit : «Ecoutez, on va partir en Afrique du Nord, on va essayer de continuer la lutte ; ceux qui veulent me suivre me suivent. Les autres peuvent rentrer chez eux» Mon père m'avait recommandé : «Nous, en Alsace, toi reste où tu es, ne rentre pas» Discipliné comme toujours, je pars au ravitaillement ; je vais chercher du riz, je ne peux pas dire dans quelles conditions ; il y avait aussi du «singe», des boules de pain, un quart de rouge par personne et on nous a «foutus» sur un «moutonnier» qui puait le lisier à plein nez ! Le bateau faisait le transport des moutons et était empli de godasses de l'armée dans la cale. Moi, j'étais en savates, je n'avais pas de godasses et je n'avais pas le droit d'en prendre une paire neuve.

Le «moutonnier» a levé l'ancre et nous voilà partis pour Alger. On nous avait donné deux jours de ravitaillement et, dans la nuit, un sous-marin italien nous a suivis parce que, entre temps, Pétain avait demandé l'armistice. Le soir, les Italiens ont bombardé le port de Marseille. Au lieu de 48 heures de traversée, nous avons mis deux jours de plus. Le «moutonnier» n'avait qu'une dizaine d'hommes à bord ; l'Adjudant nous a dit de freiner les repas.

Lors du débarquement à Oran, sur les quais, il y avait des montagnes de bananes : les bananiers venaient de Côte-d'Ivoire. Les marins de ces bateaux déchargeaient les fruits pour aller chercher des troupes en France, toutes les bananes restaient là. Un Sénégalais les gardait ; nous sommes allés discuter avec lui. Pendant ce temps, chacun se «tapait» deux

régimes de bananes. Mais au bout de 48 heures, les soldats n'ont plus continué, ils étaient malades d'avoir mangé des bananes vertes.

Plus tard, nous sommes passés dans une ferme, à la Sénia, à côté de l'aérodrome. Nous y avons bu du bon vin rosé, bien frais. Le Colonel ne nous a pas avertis qu'il faisait 18° ; le lendemain, la moitié des recrues était ivre-mort.

Au matin, avec mon cuistot, nous avons fait le jus. Il était imbuvable. J'ai «engueulé» mon cuistot : «Tu es bourré ?» Le colonel, lui, rigolait : «Vous ne savez pas qu'ici l'eau du puits est salée. C'est pour ça que le café est mauvais» A Oran, il n'y avait que les gens aisés qui avaient de l'eau douce ; ils l'achetaient en bouteilles, mais je ne le savais pas. Dans les fermes, les colons avaient creusé des puits d'eau douce. Mais certains puits à proximité des plages pouvaient fournir de l'eau de mer.

Masson lui fait remarquer que toutes les grandes villes et les petits villages possédaient des canalisations d'eau douce et que de nombreuses fontaines publiques étaient à la disposition des habitants, mais Sacha poursuit : «Nous sommes partis à Blida par petites étapes et en train. Il y avait une chose de bien, nos bananes étaient mûres. Pendant trois semaines, nous avons mangé des bananes. Notre Capitaine nous avait prévenus : «Il faut les manger pour qu'elles disparaissent, l'intendance va réclamer !»

Dans le camp, nous étions 2000, en plein mois de juillet 1940. J'ai ensuite été affecté à Alger, le 1er septembre 1940, jusqu'au débarquement des alliés en Algérie. En mars 1943, j'ai été envoyé à l'école de tir d'Agadir, au Maroc»

Je me souviendrai toujours de mon départ pour rejoindre Zeralda et Alger. Nous avons reçu notre paquetage, nous avons droit à 20 kg par personne pour prendre le DC 10 qui devait nous mener à l'aéroport de Maison-Blanche. Mon paquetage faisait plus de 20 kg, je suis allé voir l'Adjudant-Chef, et je lui ai dit : «Avec 20 kg, je n'arrive pas à fermer.»

L'Adjudant m'a répondu : «Un paquetage bien rangé ne pèse pas plus de 20 kg»

«Décidément, s'il est mal rangé, il fait plus de 20 kg», remarque Raphaël en riant.

Finalement, ils n'ont même pas pesé. Les Américains ont foutu tout ça dans la soute. C'était un bel avion de transport.

- Vous, vous avez pris un avion et, nous, un car, dit Raphaël.

- C'est parce que votre paquetage était mal rangé, et plus lourd ! »
répond aussitôt Sacha.

Alexandre Barth et Raphaël Masson se sont retrouvés en même temps à Zéralda le 20 septembre 1943, comme équipage de renfort. Même bateau, même guerre sur le -L- for Love. Alexandre Barth a, comme ses camarades, 5 citations ; la Croix de guerre avec 3 étoiles, de Bronze, de Vermeil, d'Argent et 2 Palmes à l'Ordre de l'Armée de l'équipage du -L- Love du capitaine Veauvy.

* * *

2ème partie = Les 38 missions de guerre

1. 1ère mission SANGATTE
2. 2ème mission CLEVES
3. 3ème mission DUISBOURG
4. 4ème mission HANOVRE
5. 5ème mission ESSEN
6. 6ème mission BOCHUM
7. 7ème mission GELSENKIRCHEN
8. 8ème mission JULICH
9. Le Capitaine LOEW
10. 9ème mission DUISBOURG
11. 10ème mission SOEST
12. 11ème mission COLOGNE
13. 12ème mission HANOVRE
14. 13ème mission HANAU
15. 14ème mission SAARBRUCKEN
16. 15ème mission DULMEN
17. 16ème mission MAGDEBOURG
18. 17ème mission GELSENKIRCHEN
19. 18ème mission STUTTGART
20. 19ème mission BOHLEN
21. 20ème mission CHEMNITZ
22. 21ème mission WESEL
23. 22ème mission DUSSELDORF
24. 23ème mission WORMS
25. 24ème mission ESSEN
26. 25ème mission KAMEN
27. 26ème mission MAYENCE
28. 27ème mission COLOGNE
29. 28ème mission KAMEN

- 30. 29ème mission HEMMINGSTEDT
- 31. 30ème mission HAMBOURG
- 32. 31ème mission ESSEN
- 33. 32ème mission DORTMUND
- 34. 33ème mission WUPPERTHAL
- 35. 34ème mission HAGEN
- 36. 35ème mission WITTEN
- 37. Les souvenirs du Lieutenant Yves ROUXEL
- 38. Le crash sur la piste d'Elvington
- 39. 36ème mission HAMBOURG
- 40. 37ème mission NUREMBERG
- 41. 38ème mission L'ILE D'HELIGOLAND
La dernière mission du Capitaine Veauvy
- 42. Les adieux à Elvington