

J'AI FAIT UN BEAU VOYAGE.

Si notre génération studieuse a eu, pendant toute la durée de ses études primaires puis secondaires, les oreilles rebattues par l'histoire des multiples guerres qui ont émaillé la vie des Français depuis le Xème siècle jusqu'à nos jours ; au train où vont les choses, nos petits enfants risquent, au contraire, de n'avoir qu'une connaissance très relative des évènements qui ont secoué la planète de 1939 à 1945. En effet, les nouveaux manuels d'histoire, en usage dans nos écoles, n'abordent pas la deuxième guerre mondiale d'une façon qui risque de laisser un souvenir impérissable à nos arrières petits enfants.

Cependant, parce qu'elle les a marqués profondément dans leurs affections, dans leur chair, qu'elle a pris leur jeunesse, cette période de 39-45 a été durement ressentie par la plupart de ceux qui en furent les acteurs bien involontaires. Sans tomber dans le travers du grand'père radoteur qui raconte interminablement ses campagnes, j'ai pensé qu'il vous intéressera peut-être de revivre avec moi quelques heures inoubliables qu'il m'a été donné de vivre alors.

Ce faisant, je voudrais m'écarter de tout folklore et si je souhaite que mon souvenir soit quelque peu poète, je voudrais aussi savoir éviter la sècheresse de l'historien pour vous raconter une histoire qui ne fût tout de même pas, et heureusement pas, un drame !

Remontons les années car quarante ans et plus se sont écoulés dans le sablier du temps.

Alors, au printemps 1940, au cours d'une campagne très courte de quelques semaines, nos armées avaient été anéanties par la puissante et jeune Wehrmacht. Dans le butin de guerre de celle-ci, près de 2.000.000 de prisonniers de guerre dont le plus grand nombre sera transféré dans des camps de l'autre côté du Rhin - C'est ainsi que 1.580.000 prisonniers de guerre vont connaître pour un temps plus ou moins long la captivité en Allemagne. Près de 1.000.000 de ceux-là vont subir les rigueurs de la captivité pendant près de cinq années.

- (Il faut noter au passage que 563.000 de nos Grands Anciens ont connu aussi la captivité en Allemagne au cours de la guerre 14-18) -

.../...

Parmi ces prisonniers qui sont transférés en Allemagne figurent nombre de membres du Service de Santé de l'Armée Française : Médecins, Dentistes, Pharmaciens, Infirmiers militaires des différentes formations sanitaires ou des unités régimentaires. Aux termes de la Convention de Genève, ces membres du Service de Santé ne sont pas " de jure " des Prisonniers de Guerre. Cependant, cette convention stipule que la puissance détentrice est autorisée à en maintenir en captivité un effectif suffisant pour les besoins du service sanitaire des prisonniers de guerre de leur nationalité.

C'est ainsi que dans la plupart des camps d'officiers où nous avons été rassemblés et avons séjourné au tout début de la captivité, on a désigné souvent les plus jeunes et dans les grades les moins élevés pour aller assurer le service médical des camps d'hommes de troupe et des kommandos de travail. De ces jeunes, j'en étais, je n'avais pas vingt huit ans : frais émoulu de la Faculté à vingt cinq ans et demi, j'étais parti en avril 1938 pour aller accomplir, comme tous les jeunes de ma classe d'âge, un an de service militaire. En avril 1939, au lieu d'être libéré, j'ai été maintenu sous les drapeaux ainsi que tous les appelés de cette année là. Puis il y a la guerre. A la déclaration de guerre, je suis affecté comme médecin auxiliaire puis comme médecin sous lieutenant dans une division d'infanterie motorisée. Cette division est engagée en Belgique sur la Meuse entre Namur et Dinant ; elle est bien vite bousculée par la pointe de l'armée Rommel lorsque se produit l'attaque allemande. Le groupe d'artillerie dont je suis le médecin est complètement détruit par les stukas allemands. Je suis moi-même fait prisonnier dès le 18 mai 1940 et transféré rapidement en Allemagne.

Après un séjour bien éprouvant à l'Oflag IV D (près d'Hoyerswerda) je suis, à la fin du mois de juillet, désigné pour partir vers un autre camp pour y assurer un service médical. Et c'est dûment encadré par deux anges gardiens en armes que j'arrive au Stalag I B en Prusse Orientale.

Dans un environnement que je décrirai un jour, j'ai exercé ce qui fut plus un ministère qu'un art, d'abord dans l'arbeits kommando de Mehlsack puis dans celui de Bischofsburg. Dans celui-ci, fin avril, début mai 1941, je devine en voyant passer, sur la grand'route proche de mes barbelés, les nombreux convois blindés qui se dirigent vers l'Est, oui, je devine, un mois avant son déclenchement, la prochaine attaque de l'Allemagne contre la Russie. Mais si cet événement a soulevé chez moi

.../...

enfin l'espoir d'une possible libération après la défaite de l'armée allemande, j'avoue que les premiers mois de la campagne de Russie m'ont obligé à admettre que ma libération n'était pas encore inscrite au calendrier.

Cependant, en raison d'incompréhensions réciproques avec mes gardiens de Bischofsburg, je suis renvoyé au camp de base à Hohenstein où j'assiste à l'arrivée des premiers prisonniers russes ... dans quel état, les malheureux !.

Fin septembre 41, je suis transféré au Stalag IA en réserve de personnel pour être envoyé le 1er décembre à Ebenrode où je dois remplacer, ne dit-on, un médecin polonais prisonnier qui a contracté le typhus exanthématique. Demandant à être vacciné avant mon départ pour cet arbeits kommando où sévit une épidémie de typhus, j'ai la mauvaise surprise de voir ma demande refusée (1).

À l'excuse du Chef Arzt, il faut dire qu'à l'époque, on ne dispose, semble-t-il, que de quelques ampoules d'un vaccin fabriqué à Lwow en Pologne, vaccin dont l'efficacité n'est pas parfaitement reconnue. Le professeur Giroud de l'Institut Pasteur de Paris mettra au point son vaccin au début de 1942 et c'est grâce à ce vaccin qui nous fût envoyé ensuite que nous pûmes protéger en les vaccinant les prisonniers les plus exposés dont nous avons la charge.

Mais avant cela, j'ai à peine fait connaissance avec quelques uns de mes "clients" de la krankenrevier d'Ebenrode que déjà, je devine en ce soir de Noël 1941 que la fièvre et le mal de tête qui me terrassent soudain, sont les premiers symptômes du typhus. Typhus qui ne vaut d'être transporté à Gumbinnen à la Fleck Fieber Station (pavillon des contagieux atteints du typhus). Mais cela je ne l'apprends que trois semaines plus tard lorsque j'émerge du délire où j'ai sombré.

La convalescence qui suit est, à vrai dire, le temps le plus doux de ma captivité : je suis avec un camarade français, le coiffeur du camp d'Ebenrode, convalescent lui aussi du typhus. Il était arrivé au pavillon des contagieux quelques jours après moi. Nous sommes au milieu de soldats de l'armée allemande, rescapés comme nous, heureux tous de nous en être tirés, car de cet hôpital de contagieux, beaucoup ne sont sortis qu'en transitant par la morgue.

(1) Je conserve du reste, dans mes archives, la demande écrite que j'avais faite auprès du Chef Arzt ; cette demande n'est revenue avec la mention : "abgelehnt" (refusé).

.../...

Mais les meilleures choses ont une fin, cette convalescence finissait début mars 1941. Un ange gardien.... sans arme.... est venu me chercher pour me réintégrer à l'infirmerie d'Ebenrode. Celle-ci est alors supervisée par un médecin allemand, médecin de la marine marchande, mobilisé comme tous les Allemands en âge de l'être et affecté à une unité combattante qui présentement est cantonnée dans la région. Sans grande conviction, mais sans se faire trop prier, il consent à demander au médecin chef du Stalag IA mon rapatriement et ma libération pour raison de santé = Je conservais, vous vous en doutez, quelques séquelles de ce méchant typhus et notamment d'impressionnantes salves d'extrasystoles qui témoignaient que mon myocarde avait peut-être payé tribut à la maladie.

Au bout de quinze jours, la réponse arrive, laconique mais péremptoire et significative : "Nein !".

C'est à partir de ce moment là que je décide de travailler moi-même à ma propre libération, car rien ne permet de l'espérer dans un avenir prochain : En ce renouveau 1942, après le rude hiver russe qui a arrêté un temps la marche triomphale des armées allemandes, celles-ci s'apprêtent à reprendre le cours de leurs succès. Ailleurs, le printemps 1942 représente pour le Japon un sommet de plénitude et d'allégresse dans le cours de la guerre qu'il mène contre les U.S.A.. Toutes les nouvelles qui filtrent à travers nos barbelés, soit qu'elles nous soient largement distribuées par les journaux et les communiqués triomphants de nos gardiens, soit que nous les devinions au travers des maigres informations de la B.B.C. que nous captions sur le poste de radio que nous utilisons clandestinement, toutes ces nouvelles nous obligent à comprendre que la défaite allemande n'est pas encore en vue et que notre libération ne peut être espérée dans un avenir à court terme.

Mais, éloigné des miens depuis quatre ans déjà, enfermé derrière des barbelés depuis deux ans, ressentant comme une injustice majeure le sort qui m'a été réservé, je supporte de plus en plus difficilement chaque jour le poids de mes chaînes et quoique l'expression n'a pas encore été inventée, j'en ai "ras le bol". C'est ainsi que je décide d'essayer de me libérer. Pour cela, il me faut rechercher les meilleures chances susceptibles d'apporter le succès de l'opération, en trouver les moyens et étudier dans le détail chacune des possibilités.

Il faut d'abord que je retrouve la forme car les deux années de captivité que je viens de vivre ont sérieusement réduit mes

moyens physiques et le typhus a parachevé le déclin. Qu'importe, je vais essayer de reprendre l'entraînement physique que la malnutrition m'avait contraint d'abandonner.

Heureusement, les nécessités de la guerre sur le front Russe ont contraint l'Oberkommando de la Wehrmacht à réduire le nombre de nos gardiens dont un grand nombre (les plus jeunes et les plus ardents) a été envoyé au front. Nous y avons gagné un peu plus de liberté en ce sens qu'à partir du printemps 42, nous avons été autorisés à sortir de nos barbelés chaque jour de 17 à 19 heures pour nous promener librement dans un rayon de cinq kilomètres autour de notre camp.

Cette liberté nouvelle élargit considérablement mon horizon, elle me permet en particulier de prendre contact avec les nombreux prisonniers qui travaillent dans la petite ville d'Ebenrode ou dans les fermes environnantes. Auparavant, je ne connaissais d'entre eux, seulement les quelques uns qui avaient été mes "clients" à l'infirmerie quans ils avaient pu réussir à se faire amener à ma consultation par leur gardien.

Ces prisonniers, à Ebenrode, représentent pratiquement la seule population masculine active âgée de moins de 60 ans : ils travaillent chez le boulanger, chez le boucher, chez le maraîcher, chez le charbonnier, à la laiterie, partout ils remplacent les patrons et leurs employés, tous mobilisés dans l'armée allemande. Tous ces camarades ont tôt fait de me remettre en forme et je pense encore avec émotion à l'un de ces dîners pantagruéliques organisés par l'un d'entr'eux et où figureraient au menu, entre autres, les premières tomates récoltées sous serre suivies d'une grillade d'au moins 200 grammes, grillade issue d'un filet de boeuf habilement subtilisé tout entier par Fernand S. qui travaille à l'époque dans un abattoir.

Au cours de ces sorties, dans la campagne, je fais aussi beaucoup de marches d'entraînement et bien vite je retrouve le moral avec, sinon la forme, du moins une résistance physique suffisante pour faire face à certaines éventualités.

Ces sorties me permettent aussi de faire connaissance avec des camarades qui - comme moi - estiment que le moment est venu de tenter la belle. Et la première question que je leur pose est pour traduire mon étonnement car j'ai appris que bien peu de prisonniers ont profité (avant l'entrée en guerre de l'Allemagne contre la Russie) de

la proximité de la frontière lithuanienne donc russe pour tenter la belle : Cette frontière n'est qu'à une douzaine de kilomètres d'Ebenrode ! A cela, il m'est répondu que quelques uns sont en effet partis au cours de la première année de captivité. Mais jamais, aucun de ceux là n'a donné la moindre nouvelle. Et pourtant, dans tous les camps, un évadement réussi est très vite connue car une carte postée à l'arrivée vient rapidement informer les camarades du fugitif du succès de l'opération.

J'eus beaucoup plus tard l'explication du silence des évadés transitant par la Russie, je vous la livre, je l'ai lue dans le récit de l'évasion du Lieutenant Alain de Boissieu qui a fait ensuite la carrière que vous connaissez : Parti de l'Oflag II D à Gross Born avec deux camarades, le 27 mars 1941, il franchissait la frontière lithuanienne à Eydtkau dans la nuit du 29 au 30 mars après avoir voyagé par le train depuis la Poméranie en compagnie de deux camarades d'évasion.

"... Arrivés en terre lithuanienne, écrit-il, nous allons nous constituer prisonniers à la police, persuadés que nous serons bien traités. La seule chose que nous craignons, c'est d'être rendus. Le premier jour au paradis soviétique sera le seul où nous serons traités comme des hommes ayant une âme et un corps. A partir du 1er avril, nous serons traités comme des animaux dangereux parce que "espions capitalistes", traités à la manière du camarade Beria sous l'autorité du dernier tsar de Russie, le camarade Staline ..."

(fin de citation)

Pour moi, il ne peut être question de partir par la Russie : je ne connais rien de la langue qui y est parlée, rien non plus des lieux et la guerre qui s'est transportée plus à l'Est a établi par son front une deuxième frontière qui, même si elle n'est pas très hermétique, compromet gravement les chances de passer à travers les mailles du filet. Il faut donc partir vers l'Ouest ou vers le Sud, les départs par un port de la Baltique (Memel en l'occurrence) sont beaucoup trop aléatoires et surtout très difficiles à étudier et à préparer si on

.../...

n'est pas sur place.

A l'époque, le Commandement Allemand estimait qu'il y avait en permanence et en moyenne chaque jour dix mille prisonniers de guerre en rupture de barbelés sur tout le territoire qu'il contrôlait. Moins de cinq pour cent de ces prisonniers menaient à bien leur évasion ; les autres, repris, connaissaient alors un régime spécial d'appels, d'exercices, de nourriture encore plus restreinte et toutes sortes de brimades. Parfois aussi, en cas de récidive, les camps spéciaux : Colditz puis Lübeck pour les officiers, Rawa-Ruska pour les sous officiers et hommes de troupe.

Tout cela est assez bien connu à Ebenrode parmi les prisonniers car là, comme ailleurs, fonctionne bien ce que nous avons appelé le "téléphone arabe" et à cause de cela, je me conforte à l'idée d'une préparation minutieuse et d'une exécution à réaliser avant le début du rude hiver prussien, soit avant le 1er octobre.

Les contacts pris avec les camarades polonais prisonniers ne permettent pas de trouver de filière suffisamment sûre et surtout de savoir s'il existe des possibilités de sortir sans trop de difficultés de la Pologne occupée. C'est donc vers l'Ouest qu'il faut se diriger. Comment ? L'énorme distance à parcourir avant de parvenir en terre francophone - au moins 1.300 km à vol d'oiseau - fait d'emblée éliminer la marche à pieds, voire même la bicyclette. L'impossible ravitaillement en essence oblige à écarter l'automobile qu'il serait du reste bien osé d'emprunter à l'armée allemande, seule, avec le parti, utilisatrice de ce genre de locomotion dans la Germanie en guerre.

Il reste donc le chemin de fer, ce qui n'est pas sans soulever de nombreux problèmes : il n'y a pas ou très peu de wagons de marchandises régulièrement chargés à Ebenrode ou à la frontière Lithuanienne à destination de la France ou de la Belgique ; du reste, le temps de trajet serait trop long pour être supportable. Les trains de voyageurs sont soumis à de fréquents contrôles, aussi bien dans les gares de départ qu'en cours de route et les trains express ou rapides sont réservés à certaines catégories de personnes. Les civils ne sont admis que dans les trains omnibus, ce qui oblige à des changements fréquents et multiplie les risques de contrôles dans les gares de transit.

J'en suis presque arrivé cependant à la pensée qu'il faut

.../...

décider d'un voyage en train omnibus, par petites étapes, avec de " très bons " faux papiers, lorsqu'un de mes " clients " qui travaille à la gare frontière d'Eydtkau me parle d'un train régulier, rapide, réservé aux permissionnaires de l'armée allemande. Ce train part chaque matin vers 10 heures d'Eydtkau et sa destination est Mulhouse où il arrive le lendemain au milieu de l'après midi, vers 16 heures. Le trajet dure donc une bonne trentaine d'heures, temps nécessaire à la traversée de la grande Allemagne d'Est en Ouest en desservant au passage quelques gares importantes : voilà qui réduirait au maximum le temps de réalisation, temps pendant lequel on risque à chaque minute de se voir repris.

Je me prends à rêver !

Mais les difficultés qu'il faut vaincre et surmonter s'apparentent à la quadrature du cercle : le train est réservé aux officiers et soldats de l'armée allemande engagés en Russie et qui l'empruntent pour se rendre en permission.

- Pourrai-je un jour arriver à m'équiper comme un véritable militaire allemand ?

- En aurai-je assez l'allure pour éviter les soupçons ?

- Comment me procurer des papiers falsifiés ou les fabriquer en l'absence de tout modèle ?

Et pourtant, je sens que la chance est là, dans l'existence de ce train et je me mets à m'intéresser de plus en plus à mes camarades prisonniers à Eydtkau et notamment à ceux qui travaillent à la Bahnhof dans un bâtiment de laquelle ils sont logés. Je fais ainsi connaissance avec André S... André, est un simple soldat, chauffeur mécanicien de la SNCF dans le civil et est attaché au dépôt de Tours. Sa qualification de cheminot lui a valu d'être affecté en tant que prisonnier à la gare d'Eydtkau où, tout comme ses camarades, il est occupé à des travaux de voirie ou des transbordements de marchandise : cette gare frontière est celle où change l'écartement des voies.

André accepte rapidement de prêter à mon entreprise un concours dévoué et nous convenons de nous rencontrer le plus souvent possible afin de me faire parvenir les renseignements que j'estime indispensables. Comme nous sommes éloignés l'un de l'autre d'une bonne dizaine de kilomètres, il se fera amener à ma consultation aussi souvent qu'il le pourra, au moins une ou deux fois par mois. En outre,

.. / ...

quelques uns de ses camarades, prisonniers comme lui à Eydtkau vont faire office de facteur.

Et c'est ainsi que j'ai confirmation de la régularité des départs du fameux train. J'apprends qu'il y a en fait quatre trains affectés pour les deux sens à ce service Eydtkau-Mulhouse et retour et qu'on retrouve au départ d'Eydtkau le même train tous les quatre jours.

Autres renseignements intéressants : à défaut d'une place dans le train, on pourrait trouver place dans les cages disposées sous certains wagons, cages destinées à recevoir en temps ordinaire les chiens et autres animaux ; on pourrait aussi très probablement trouver place sous le toit de certains wagons, à leur extrémité à côté des réservoirs d'eau des toilettes, mais il faut pour s'en assurer, arriver à déposer la trappe de visite en déboulonnant une dizaine d'écrous avec une clé spéciale.

J'ai aussi l'occasion de prendre une fois un train local - avec un ange gardien - pour me rendre dans un kommando voisin afin d'y vacciner contre le typhus les prisonniers qui y sont employés. Nous avons en effet reçu par l'intermédiaire de la Croix Rouge le vaccin que Giroud fabrique depuis quelques mois à l'Institut Pasteur. La vaccination contre le typhus n'a rien à voir avec mon affaire sauf qu'elle me donne l'occasion de pénétrer dans la gare sans éveiller la moindre méfiance. Ne suis-je pas accompagné par un gardien ? Mais, signe du destin peut-être, dans la gare d'Ebenrode, parmi les quelques papiers qui sont affichés, je trouve, devinez quoi : l'horaire du train qui m'intéresse, à l'aller et au retour avec le nom (et l'heure de passage) des gares desservies :

Eydtkau	départ	: 9 h 45
Schneidemühle		
Landsberg		
Berlin		
.....		
.....		
Mulhausen	arrivée	: 16 h 20

Je note discrètement et le nom des gares (il y en a une bonne douzaine au tableau dont les noms me sont pour la plupart sortis de la mémoire) et l'heure de passage. Je néglige, bien entendu, de noter les horaires de retour.

Peu à peu, le projet prend forme et j'ai bientôt à me

../...

préoccuper de préparer mes comparses à l'éventualité de partir avec moi. André bien sûr sera du voyage, mais aussi Fernand, ce boucher rouennais qui sait nous procurer d'aussi alléchantes grillades. Je leur apprends à s'orienter en tous lieux et à toutes les heures par l'observation directe de la nature et du Ciel (les nuits d'été en Prusse Orientale sont magnifiques) ou avec leur montre et le soleil.

En mettant de côté ce qui pouvait l'être de nos propres colis ou par troc ou achat direct avec nos marks de camp, nous accumulons tablettes de chocolat et biscuits. Nous nous procurons aussi de l'argent allemand et je réussis à avoir ainsi environ 150 marks. Je ne pense pas avoir à m'en servir, je me fais fabriquer cependant une fausse carte d'identité avec le cachet de la mairie de Giromagny (Giromagny est un chef lieu de canton du territoire de Belfort).

Mais le temps passe et André n'a pas encore réussi à accéder à la trappe du double toit du train, trappe par laquelle il nous faudrait passer pour espérer pouvoir faire un voyage sinon confortable, du moins sans histoire ou sans souci ni risque. Finalement, au début du mois d'août, après avoir écarté l'idée de nous installer dans les niches à chien, après tout, trop exposées à la vue des curieux, nous retenons de nous installer tout simplement sur les boggies des wagons du train. La chose est sûrement possible car j'ai entendu parler d'un Autrichien qui, pour fuir son pays au moment de l'Anschluss, est arrivé à Paris venant de Vienne en utilisant un tel mode de transport.

Nous mettons immédiatement André en piste en lui demandant de mesurer certaines cotes d'un boggie car nous voulons être sûrs que le voyage dans un tel équipage ne relève pas de la prouesse d'un équilibriste farfelu. Je réalise ensuite dans un coin de mon infirmerie un gabarit à l'échelle de notre futur véhicule. Il me faut demander quatre à cinq fois au moins de nouvelles mesures et tout cela avec la discrétion nécessaire car nous pouvons craindre sinon une dénonciation, du moins des bavardages qui risqueraient de faire capoter notre projet. Finalement, j'acquiesce la conviction qu'il y a un espace suffisant entre le plancher du wagon et la charpente du boggie pour qu'on puisse s'y allonger sans cependant pouvoir faire de bien grands mouvements.

La grande décision est prise, nous partirons dès que possible : nous sommes au 1er septembre et je crains que bientôt un tel voyage ne soit rendu impossible par le froid.

Entre temps, nous avons appris comment ? ... je

.. / ...

n'en sais rien ! ... qu'il existerait aussi un train régulier pour les permissionnaires Allemands dont le trajet est Mulhouse - Tours et André, je vous le rappelle connaît bien le dépôt de Tours.

Les derniers préparatifs sont vite faits, partant et arrivant dans une gare, nous devons nous équiper comme des cheminots, Fernand et André " empruntent " à des collègues allemands leurs bleus ou plutôt noirs de chauffe. Pour ma part, je teins en noir un pyjama reçu dans un colis, il est suffisamment ample pour être enfilé par dessus mes vêtements. Il ne me donne peut-être pas l'aspect d'un parfait cheminot, mais le miroir m'a manqué pour pouvoir l'apprécier. Je me suis fait fabriquer par les tailleurs du camp un espèce de sac à main qui ressemble un peu à celui qu'utilisent les ouvriers allemands pour y mettre leur casse croûte et autres lorsqu'ils vont au travail. La matière première est une toile de tente de l'armée française, rescapée d'innombrables fouilles. Ce sac, également teint en noir passe parfaitement inaperçu. J'y mets mes provisions et en particulier une gourde remplie d'un excellent café dont les grains ont été envoyés à Fernand par sa femme, dans un colis.

Au jour J. à dix sept heures, je franchis la porte du camp. Nous avons choisi un samedi pour retarder jusqu'au lundi éventuellement la constatation de notre absence. C'était, si mes souvenirs restent précis, le 10 ou 11 septembre 1942. Je vais vite retrouver Fernand qui n'a pas été en retard pour quitter son abattoir. Le temps d'informer un camarade sûr qu'il part et nous voilà sur la route d'Eydtkau, marchant d'un bon pas, sur la route, vers l'Est, vers la frontière.

En chemin, je dissuade difficilement Fernand d'entrer dans une auberge à Schützenort pour y boire une bière et nous arrivons à dix huit heures trente à proximité de la gare d'Eydtkau où André travaille avec ses camarades. Nous avons mis moins d'une heure et demie pour franchir les douze kilomètres qui séparent Ebenrode d'Eydtkau. Nous nous dissimulons à l'endroit convenu derrière des buissons et bientôt un camarade d'André vient nous prendre en charge pour nous diriger vers un bâtiment du service, désert à cette heure tardive et dans le faux grenier duquel nous serons en parfaite tranquillité pour attendre.

C'est alors l'ultime veillée d'armes, nous attendons maintenant André qui viendra nous chercher pour nous guider vers le train.

Une longue attente et finalement, peu après minuit,

.../...

des pas.... puis le signal prévu, c'est lui : il a dû attendre pour quitter le dortoir car un appel imprévu à vingt et une heures est venu troubler le ronron habituel... Nos gardiens se douteraient-ils de quelque chose ?

André s'installe avec nous pour une dernière révision. Puis à une heure du matin, nous décidons de partir pour nous installer sous le train qui se trouve alors, nous dit André, sur sa voie de lavage. Cette voie dispose d'une fosse pour la visite des organes de roulement des voitures mais à cette heure ci, la visite a été faite, la fosse est libre, c'est par cette fosse que nous accéderons à notre cachette. Une difficulté imprévue a surgi cependant, ajoute André : un train de munitions à destination du front russe est arrivé hier soir en gare. Il a été mis sur une voie de garage en attendant le transbordement de son chargement. Ce train est actuellement gardé par des sentinelles en armes ; or, il nous faut traverser cette voie de garage pour accéder à celle où notre train attend ses passagers clandestins : Un bref conciliabule pour convenir de nous écarter de la gare et aborder notre train par un trajet à travers les rails différent de celui prévu au programme initial.

Exécution sans encombre, il nous faudra cependant passer à proximité d'une sentinelle qui garde je ne sais quoi et dont nous n'avons deviné la présence qu'au dernier moment : la nuit est bonne fille, il fait bien noir et nous avons, peut-être, eu là, un peu de chance.

Il est tout de même deux heures du matin lorsque nous nous écrasons dans la fosse au dessus de laquelle est notre train, livré pour l'instant encore à son équipe de nettoyage.

Je vérifie rapidement que le boggie correspond bien à l'idée que je m'en étais faite et Fernand s'éloigne vers l'autre extrémité du wagon pour s'y installer car nous ne pouvons tenir à trois sur le même boggie. Et, pour voir, un peu de gymnastique et je me suis retrouvé allongé, le nez collé au plancher du wagon mais dans une situation que j'estime suffisamment confortable pour tenir la position pendant trente six heures et même quarante huit heures, s'il le faut.

Pour parfaire l'installation, je descends de ma couchette mais j'entends à ce moment des pas et je vois des pieds qui aprennent le quai en se rapprochant. Je m'aplatis au fond de la fosse dans la gadoue et fais le mort. Le quidam, qui est-ce, je n'en sais rien et je ne lui demande pas de me préciser son identité. Probablement un des

.. / ...

membres de l'équipe de nettoyage du train, il s'arrête, intrigué probablement par mon sac que j'ai un peu inconsidérément posé sur le quai, à l'extérieur des rails pour éviter de le poser au fond de la fosse dans l'eau et la boue. Enfin, après un temps qui m'a paru un siècle, l'homme reprend sa marche sans toucher au sac, les pas s'éloignent.

Vite, dépêchons nous d'améliorer la situation. J'ajoute à ce qui sera ma couchette improvisée deux sangles constituées par des ceinturons en cuir qui, eux aussi, ont échappé à de multiples fouilles. J'attache à portée de main mon sac pour y puiser lorsque le besoin se fera sentir ; je fixe à côté de ma tête la gourde remplie de café et je vérifie que le tuyau de caoutchouc qui me permettra de boire est bien resté solidaire de l'ensemble. Ce tuyau de caoutchouc faisait partie du stéthoscope médical que je m'étais procuré avec mes deniers (marks de camp) dans un précédent kommando. Je m'allonge enfin en bonne place et pour finir, un dernier lien, résistant, passé en boucle dans ma ceinture me permet de m'attacher intimement à l'une des travées du boggie pour faire face à tout risque de chute.

Pendant ce temps, André s'est également installé sur le même boggie, mais il est trop éloigné de moi pour que nous puissions nous toucher. Nous convenons que je dirigerai la manœuvre et qu'il imitera tous les gestes qu'il me verra faire car nous ne pouvons envisager de nous parler, soit que le bruit du train roulant nous empêche d'entendre la voix amie, soit pour des raisons de sécurité pendant les arrêts dans les gares.

Bientôt, Fernand vient nous rejoindre : plus étoffé que moi et d'un gabarit hors du commun, il n'a pu trouver sa place sur l'autre boggie et, la mort dans l'âme, il vient nous annoncer sa décision de renoncer au voyage. Je ne sais comment il y parvint, mais il regagnera Ebenrode dans la nuit et retrouvera sans encombre ses camarades de chambrée. Quelques mois plus tard, il s'évadera vers Koenigsberg où il vivra en clandestin pendant plus de dix huit mois, au milieu des ouvriers français déportés du travail, employés à l'usine Chiquau. Il sera libéré par les armées russes au printemps 1945, mais ne rentrera en France qu'en juillet 1945.

Fernand parti, l'attente du départ commence alors, le jour point bientôt, le hall qui avait retrouvé le calme, après le départ de l'équipe de nettoyage du train, s'anime à nouveau, mais nous sommes parfaitement indiscernables, collés que nous sommes au plancher du wagon. Nous ne voyons pas les visages des personnes qui longent notre

.../...

train, nous apercevons les pieds qui passent parfois à moins d'un mètre de notre nez.

Vers huit heures et demie, un choc ébranle le wagon, mais j'ai été tellement surpris que je n'ai pas pu me rendre compte si l'élan a été donné vers l'Est où sont mes pieds ou vers l'Ouest où est posée ma tête. Puis le train s'ébranle, ô joie, il roule ... mais soudain, c'est la panique, à n'en pas douter, le train roule vers l'Est, il s'en va donc vers la Russie et je réalise alors que nous nous sommes probablement trompés et que ce train nous emmène vers le front russe où notre équipée va sûrement se terminer de tragique façon. Le train roule pendant un temps qui me paraît une éternité, j'ai même l'impression qu'il prend de la vitesse. Mais, voilà qu'il ralentit, qu'il s'arrête dans un grincement de freins qui réchauffent mon coeur, sinon mes oreilles. Puis il se remet en route, mais cette fois-ci, vers l'Ouest, dans le bon sens - Il n'était parti vers l'Est que pour prendre son aiguillage avant d'aller se mettre à quai.

Puis ce sont des bruits de bottes au-dessus de ma tête, les soldats allemands permissionnaires s'installent dans leur wagon sans se douter qu'à quelques centimètres de leurs pieds, deux faux permissionnaires se sont aussi installés, sans permission,

A l'heure prévue, le train démarre ... vers l'Ouest pour tout de bon, il prend de la vitesse, tout va bien. Au passage à Ebenrode je tourne la tête pour apercevoir au passage à niveau les jambes de nos camarades prévenus pas Fernand, venus voir passer le train sous lequel nous sommes installés et nous souhaiter par leur muette présence un heureux voyage. Ils me diront plus tard qu'ils n'ont pu nous apercevoir sous le train qui disparaissait déjà de leur horizon.

Pour nous, plus que de la joie, c'est l'euphorie et si je suis un peu préoccupé de la suite, pour l'instant, je ne doute pas de la simplicité du voyage et pour le reste, on verra bien à l'arrivée à Mulhouse. J'allume une cigarette et je la savoure en buvant une première gorgée de mon café matinal.

Et le train roule, roule, les deux premières heures de trajet me semblent un voyage merveilleux, je ne remarque qu'à peine le martèlement que font les roues sur chaque rail, j'ignore les éclaboussures du tuyau de descente des toilettes qui sont au-dessus ; dans les courbes, le plancher du wagon ne vient que discrètement s'appuyer sur ma poitrine.

Le train a probablement déjà traversé le couloir polo-

../...

mais : effectivement, il s'arrête, je vérifie l'heure et consulte le papier (1) sur lequel j'avais inscrit l'horaire des trains : nous sommes à Schneidemühle, tout va bien, c'est merveilleux.

Puis voici Landsberg.

Ensuite, je perds la notion du temps, la nuit est venue, je somnole puis m'endors sur ma couche qui me paraît de plus en plus inconfortable....

Dans la nuit, je me réveille, j'ai chaud et j'ai brusquement le sentiment que quelque chose ne va plus. Craignant le froid et le vent de la course, je m'étais habillé aussi chaudement que je l'avais pu et j'étais là, engoncé dans mes habits, engourdi, ankylosé, supportant mal les crampes multiples qui m'assaillent ... mais voici que le train ralentit pour s'arrêter dans une gare dont je n'ai pas connu le nom. Vais-je descendre de mon char, me coucher sur le ballast et attendre que le train reparte sans moi et me faire reprendre sottement? La tentation est bien grande et je me prépare à détacher la corde qui me retient à ma monture. Mais voici que des pas s'approchent, s'arrêtent et un marteau au bout d'un long manche vient frapper le bandage des roues, à quelques centimètres de mon nez. Un son clair comme celui d'une cloche : " 's ist gùt " entends-je et les pas s'éloignent, le train repart. L'incident avait suffi pour me remettre les idées claires.

Je me remue, je fais marcher toutes mes articulations, du moins toutes celles qui peuvent fonctionner et qui ont une place suffisante pour le faire, je vide ma vessie, je grignote quelques biscuits et je bois une bonne lampée de café : ça va mieux, mais je reste désorienté dans le temps et l'espace, abruti par le martèlement infernal des roues ... (2)

Enfin, le jour vient, je regarde ma montre, elle est arrêtée à trois heures ; je suis installé sur mon boggie depuis plus de vingt quatre heures. Allons, soyons un peu patient, car nous avons dépassé la moitié de notre pénitence. J'essaie de remonter ma montre pour la faire repartir, vainement, elle se refuse à tout nouvel effort, sans doute a-t-elle subi un choc sérieux pendant la nuit. (j'apprendrai par la suite qu'elle n'avait besoin que d'un bon nettoyage). Il est cependant impératif que je puisse me situer dans le temps car je mesure combien cette désorientation peut être fatale à notre équipée.

.../...

- (1) En fait le papier était un bout de toile bleue d'architecte qui m'avait été fournie par un camarade employé chez un architecte à Ebenrode.
- (2) Les rails soudés, de grande longueur, étaient ignorés à cette époque.

Le train marque bientôt un nouvel arrêt, je me prépare et, au moment où il repart, je me glisse partiellement hors de ma couchette pour pencher ma tête vers l'extérieur et je peux lire l'heure à l'horloge du quai de la gare qui déjà s'éloigne : Il est 8 h 20, nous avons donc passé Berlin, il reste tout juste huit heures de route ou plutôt de rail à digérer. Mais ces huit heures vont compter lourd dans ma vie !

Les crampes sont devenues intolérables. En dépit de mes efforts, je n'arriverai plus à relire l'heure lors du passage dans une autre gare et ce temps que je ne peux plus mesurer me paraît désespérément long. Malgré le vacarme infini du train sur ses rails, je somme cependant sans savoir où nous sommes, je perds même la conscience qu'il y a là, à deux mètres de moi, un camarade, un ami qui est peut-être aussi troublé que moi. En rassemblant mes souvenirs de cette vie cauchemardesque dans laquelle je me suis débattu alors, je pense avoir eu la notion du passage du Rhin au pont de Kehl, ce devait être donc vers quatorze heures et demie.

Puis plus rien, je vis un douloureux cauchemar dans lequel mes gardiens se sont aperçus de ma fuite et de ma présence sous le train. Ils ont alors décidé de faire rouler ce train jusqu'à ce que j'en crève. Et au milieu de ce rêve, le train s'arrête et quasi inconscient, je me détache et me glisse hors de mon boggie.

Le train repart et je prends brusquement conscience que je suis allongé sur le ballast, en pleine gare, soulevant la curiosité des voyageurs qui sont sur les quais.

Je lève le nez pour lire le nom de la gare, je lis "Mülhausen" mais je vois en même temps sur le quai voisin deux "feld gendarmes" qui ont tôt fait de nous mettre la main au collet car André, aussi groggy que moi, n'a pas oublié la leçon et a imité tous mes gestes.

J'appris plus tard que le train était reparti pour aller se mettre sur sa voie de garage. Par la suite, plusieurs de nos camarades le prendront par équipes de deux et trois équipes au moins, m'a-t-il été dit, réussiront l'impossible exploit.

Quant à moi, je devais encore supporter dix huit longs mois de captivité avant d'être rapatrié en mars 1944.

Mais j'avais fait un beau voyage !

Hubert DUBOC

Avril 1983.