

Titre : RAPPORT SUR LE TRANSFERT DU BLOC II DU STALAG 369 1944	Référence : ANCESTRAMIL MISCELLANEEES 1939-1845
Auteur : Ch. LETELLIER	Origine : Marie-France PERENNEZ
Référence : STALAG 369	Transcripteur : Marie France ROBELIN Date : Novembre 2008

**(KOBIERZYN UBER KARKAU 2 GENERAL GOUVERNEMENT)
A ZIEGENHAIN (STALAG IXA)
BEZ KASSEL, DEUTSCHLAND
6 au 12 août 1944**

Par suite de l'avance des armées russes sur le territoire du Général Gouvernement, le **STALAG 369**, créé en juin 1942 à Kobierzyn, dans la banlieue immédiate de Cracovie, à l'usage des sous-officiers français, belges, et plus tard hollandais, non volontaires pour le travail (refus fondé sur l'article 27 de la Convention de Genève) a été évacué par détachements successifs dont le premier a quitté le camp le dimanche 6 août 1944 à 20 h. L'effectif de ce premier détachement était composé de la presque totalité des belges du camp et de la plus grande partie de l'ancien **BLOC II** (homme de confiance de **M. TANNEUR**). Le second détachement comprenait cinq sous-officiers belges et **1 006** (mille six) sous-officiers français formant la majeure partie de l'effectif de l'ancien **BLOC II**, plus Monsieur le médecin-lieutenant **COURTY**.

C'est le transfert de ce détachement du camp de Kobierzyn au camp de Ziegenhain, Bez Kassel STALAG JXA marqué tout au long d'irrégularités et d'incidents graves, qui fait l'objet du présent rapport.

La responsabilité de ces faits, et leurs conséquences tant immédiates que lointaines, incombe entièrement à Monsieur l'oberleutnant **STERNBAUER**, chef du convoi.

Mais avant de recenser les manquements, qui lui sont imputables, vis-à-vis de la **Convention de Genève** d'abord, mais ensuite et surtout vis-à-vis de l'humanité et même comme il sera prouvé, de l'honneur militaire, il est nécessaire de préciser la situation qu'il héritait et dans quelles conditions les mille onze prisonniers lui ont été livrés.

Le départ du camp de Kobierzyn devait être précédé de deux fouilles successives.

1.- La veille de l'embarquement, fouille des gros bagages (valises, sacs tyroliens, caissettes etc...) rassemblés ensuite par les autorités allemandes, dirigés sur la gare et chargés ensuite dans deux wagons spéciaux.

2.- Le matin même du départ, fouille individuelle de chaque prisonnier mis entièrement nu, et du maigre bagage à main autorisé.

De violents incidents s'étaient produits le dimanche 6 août à la fouille individuelle du premier détachement dont le soin de rendre compte en détail appartient à **M. TANNEUR** témoin oculaire et chef français du convoi.

Au cours de cette fouille certains censeurs étrangers de la Wehrmacht et venus spécialement des services de Cracovie (membre de la Gestapo S.S. etc...) s'étaient livrés à de tels excès que pour en éviter le retour, nous avons demandé des précisions le lendemain à Monsieur le colonel **SIMON**, commandant le STALAG 369. Il nous a été répondu par les instructions suivantes :

« Chaque prisonnier est autorisé à emporter une musette sans bretelle contenant : 2 tablettes de chocolat, 50 biscuits (chiffres obtenus après réclamation, nos camarades du premier convoi n'ayant été autorisé à prendre sur eux que trois ou quatre barres de chocolat et 15 biscuits, ceci pour un voyage de plusieurs jours), quelques objets de toilette, à l'exception du rasoir même mécanique, une gamelle, une cuiller, du tabac.

Le port du couteau de poche, les quarts de métal et les verres, tous bidons et autres récipients de métal ou de verre sont interdits, les gamelles, cuillers et chaussures seront ramassées à la gare et mises hors de portée des prisonniers jusqu'à l'arrivée du convoi ».

Toutefois, il faut dire que ces prescriptions dont l'application intégrale nous eût à la lettre empêché de manger et de boire pendant tout le voyage, furent délibérément tournées par plusieurs censeurs membre de la Wehrmacht, encore indignés par la brutalité des fouilles du dimanche précédent, fouilles dont j'ai entendu dire par un officier allemand qu'elles constituaient une honte (littéralement « eine schande »)

Le bon sens et l'humanité de ces quelques hommes ont permis à 30% des prisonniers de conserver par devers eux les objets réellement indispensables comme la cuiller, le quart et le bidon.

Quant au reste de nos camarades (70% il a été pris jusqu'à la plaque matricule de prisonnier, sous prétexte que nous ne devons conserver aucun objet métallique pendant le voyage (sic), contravention manifeste au règlement qui veut qu'un prisonnier de guerre ne se sépare jamais de sa plaque, et qui prouverait à elle seule que le personnel spécial employé à notre départ, n'avait aucune habitude du maniement des prisonniers de guerre.

C'est dans ces conditions et avec cet équipement restreint que les mille onze prisonniers de notre convoi ont quitté le camp de Kobierzyn à 15 heures environ, pour se rendre à la gare de Swonowice où nous devons embarquer.

A partir de ce moment, nous sommes tombés sous la seule autorité de **M. l'oberleutnant STEINBAUER**, chef du transport.

Il est hors de doute que les précautions extraordinaires qui présidèrent à notre départ aient pu influencer sur **M. l'oberleutnant STEINBAUER**, et l'amener à nous considérer comme un ramassis d'individus particulièrement dangereux.

Parqués dans des wagons à bestiaux dont certains malpropres, à raison de 50 et parfois 55 par wagon, dépouillés de toute ficelle ou courroie, de tout objet métallique, nos souliers confisqués, et tout espèce de chaussures interdites à l'exception des chaussettes ou socquettes, nous offrions pourtant de sûres garanties d'impuissance à agir.

Cette situation étant donnée, dont l'initiative revient sans doute à une autorité supérieure qu'il nous est présentement impossible à déterminer, mais qui dépasse de beaucoup **M. l'oberleutnant STEINBAUR**, il n'en demeure pas moins acquis que celui-ci pouvait et devait, dans les cadre des instructions reçues, traiter les **1 011 sous-officiers** du convoi avec humanité, c'est-à-dire adoucir autant qu'il était en son pouvoir leurs souffrances physiques et n'y point ajouter de souffrances morales.

1.- Par exemple, le wagon 8 où une couche de poussière d'engrais de plus de deux centimètres d'épaisseur subsistait, et le wagon 25 au plancher enduit de graisse et de mélasse.

2.- Ce fut le cas pour le signataire de ces lignes.

Nous fûmes entassés à 55 dans le wagon allemand **Bremen n° 4055**, dont les caractéristiques peintes en blanc à l'extérieur, indiquaient la surface: **23 m 7 – soit 0 m2, 432** par homme pour un voyage de plus de 72 heures.

Or, c'est exactement la conduite inverse qu'il a tenu, inspiré par des sentiments de haine qu'il n'hésitait pas à déclarer ouvertement, par exemple à **Monsieur le médecin-lieutenant COURTY**, lorsque celui-ci protestait que les traitements, à nous infligés, pouvaient causer à quelques-uns des indispositions graves, voire mortelles

« n'importe que j'amène au bout mille onze vivants ou mille onze cadavres pourvu que le compte y soit » (sic).

Les deux questions capitales dans des transports comme celui-ci sont la question de l'air et la question de l'eau.

Prisonniers depuis plus de quatre ans, nous avons eu suffisamment l'occasion d'entreprendre de pareils voyages pour savoir que le soulagement des souffrances inhérentes à ce genre de transports dépend uniquement de l'officier commandant le train, c'est-à-dire du plus ou moins

soin qu'il prendra de faire ouvrir les portes des wagons pour aérer et en même temps pour renouveler l'eau.

Or, **M. l'oberleutnant STEINBAUER** malgré les possibilités qui lui étaient offertes par la fréquence des longs arrêts du train et l'importance du personnel mis à sa disposition (une sentinelle armée pour dix prisonniers), s'est plu à nous laisser privés d'air et d'eau au point de causer dans notre convoi, la chaleur torride de ces jours d'août aidant, de graves accidents de santé dont il appartient plus spécialement à **M. le médecin-lieutenant COURTY** de rendre compte (ci-joint rapport médical annexe).

Les dispositions de **M. l'oberleutnant STEINBAUER** se manifestèrent dès les premiers moments du voyage, le mercredi 9 août.

En effet, embarqués et enfermés au verrou, les premiers prisonniers aux environs de 14 heures, les derniers vers 17 heures, avec une provision d'eau d'environ 12 à 15 litres d'eau pour 50 ou 55 hommes, quoique le convoi ne dût s'ébranler que le lendemain à 7 h 45, les portes de nos wagons ne se rouvrirent qu'une heure avant le départ pour quelques brèves minutes, le temps de renouveler l'eau et de nous donner la ration de la journée.

Peut-être ne faut-il pas imputer au chef du convoi le fait que nous ayons embarqués dans des locaux si étroits et si étouffants, les premiers dix-huit heures, et les derniers les moins défavorisés, quinze heures avant le départ.

Dans l'affairement et l'improvisation séparables d'une évacuation générale comme celle de toute la population allemande de Pologne, sans doute la direction des Chemins de Fer ne pouvait-elle pas répondre de l'heure à laquelle elle fournirait une locomotive.

Du moins appartenait-il à **M. l'oberleutnant STEINBAUER** de ne pas ajouter à cette dure attente le supplice du manque d'air et du manque d'eau.

Des sentinelles ayant veillé toute la nuit des deux côtés de la voie de garage où stationnait notre convoi et la gare étant demeurée suffisamment éclairée, était-il si difficile de maintenir ouvertes l'une des deux portes à glissières, sinon les deux, et de nous assurer ainsi un renouvellement suffisant de l'air ?

Le nombre des malades dès cette nuit fut grand, et leur état ne fit qu'empirer tout au long du voyage, les sentinelles se refusant sur ordre (sauf quelques unes, chez qui l'humanité l'emportait et qui pour ce motif se firent vertement réprimander et insulter devant nous) à prévenir le médecin du convoi.

Cette longue nuit étouffante, la plus dure que nous ayant subie (car l'immobilité du train entraînait la stagnation de l'air et par là notre étouffement) fut par voie de conséquence cause d'une infraction bénigne de la part de quelques sous-officiers français, infraction dont **M. l'oberleutnant STEINBAUER** tira une vengeance indigne d'un officier.

Les prisonniers installés loin des lucarnes étouffaient à ce point qu'à trois d'entre eux, ceci dans des wagons différents, les wagons 25 et 28, (l'idée vint de s'ouvrir à tout prix dans la paroi du wagon un orifice par où recevoir de l'air).

Avec des couteaux qui avaient échappés aux investigations allemandes, ils entreprirent donc de creuser à même le bois de petits trous, dont les dimensions, pour le plus grand n'excédaient pas 5 x 8 cm.

Le jeudi 10, à 7 heures, quand les portes rouvrirent enfin après une après-midi et une nuit de claustration un sous-officier allemand passa l'examen des wagons, découvrit les trous (deux dans le wagon 25, un dans le wagon 28) demanda les coupables qui se dénoncèrent aussitôt (adjudant **CHABAUD Marcel 340x30 IX** et **ESPEZEL Henri 42942 IXA** pour le wagon 25, sergent **PEALAT André, 51258 WIIA** pour le wagon 28).

Malgré quoi, le sous-officier allemand s'en fut prévenir **M. l'oberleutnant STEINBAUER** qui arriva furieux, escorté d'une douzaine de soldats auxquels il commanda d'armer leurs

fusils, sans vouloir entendre les coupables qui se désignaient une fois de plus et réclamaient d'être seuls punis d'une faute dont ils étaient seuls responsables.

L'oberleutnant ordonna que les cent cinq hommes des deux wagons fussent entièrement mis à nu.

Il leur fut tout enlevé, jusqu'à leurs slips.

L'opération se passait en plein air, car ordre avait été donné d'évacuer les wagons, tandis que deux sentinelles allemandes jetaient sur le ballast, à coups de bottes, tous les effets, capotes, vestes, musettes personnelles, etc... qui étaient demeurées à l'intérieur.

Effets et vivres furent ensuite ramassés et placés dans des wagons occupés par les gardiens non sans dommage qui seront d'ailleurs consignés plus loin.

Cependant les cent cinq prisonniers mis à nu, parmi lesquels **M. l'abbé CANEROT Gabriel**, aumônier général du convoi, étaient soumis à une fouille ignoble avec examen des orifices buccal et rectal, comme il n'est fait qu'aux prisonniers de droit commun, ceci devant une foule de civils, en majorité des femmes et des enfants qui venaient prendre le train ou qui se trouvaient sur la route distante à peine de 8 mètres de la voie où nous étions garés.

Manquement formel et particulièrement odieux à **l'article 2 de la Convention de Genève** qui prescrit que les prisonniers seront « protégés » contre les actes de violence... et de la curiosité publique ».

Les cent cinq prisonniers des wagons 25 et 28, ainsi dénudé le jeudi 10 à environ 7 heures du matin, demeurent dans cet état **pendant 28 heures consécutives**, malgré les interventions répétées de **Monsieur le médecin-lieutenant COURTY** auprès de l'oberleutnant **STEINBAUER**.

Pendant ces 28 heures les prisonniers durent partager le pain et le pâté de la ration journalière qui, avec la chaîne métallique d'un bracelet montre, qui avec la ficelle d'une plaque matricule de K.G., demeurées d'aventure au poignet et au cou de deux camarades.

Quant à boire, dans le manque absolu du moindre quart et ne pouvant gâcher les 12 ou 15 litres d'eau du maigre baquet commun en y plongeant les mains en conque, les malheureux durent étancher leur soif comme les bestiaux à l'abreuvoir, agenouillés sur l'auge, les lèvres à même la surface du liquide.

Ce que n'avaient pu les légitimes, protestations de **M. le médecin-lieutenant COURTY**, c'est l'indignation de la population civile allemande qui l'obtint.

Vendredi 11 août, entre dix heures et onze heures, comme notre convoi était arrêté aux environs de Breslau et que les sentinelles ouvraient en grand, à tour de rôle la porte de chaque wagon pour nous remettre la ration quotidienne de pain et de pâté, l'apparition de deux groupes de cinquante et cinquante-cinq hommes entièrement nus souleva, parmi les spectateurs jusque là simplement curieux, un mouvement de protestations qui s'exprima rapidement par des murmures et même par plusieurs injures à l'égard de nos gardiens (injures d'autant moins méritées que les seuls adoucissements à notre situation pendant tout le voyage, nous furent procurés en cachette par quelques soldats visiblement honteux d'avoir à obéir à un chef indigne).

Devant ce mouvement spontané de la population allemande, l'oberleutnant fit immédiatement rendre les capotes, satisfaction purement illusoire si l'on songe à la température qu'il faisait, le plus précieux, c'est-à-dire les menus effets personnels et surtout les vivres ou du moins ce qu'il en restait, comme il sera montré plus loin ne fut pourtant rendu que onze heures plus tard, vers 22 heures ; alors le tout jeté en vrac parmi les hommes en pleine obscurité, c'est-à-dire alors qu'il était impossible de répartir exactement effets et vivres avant le lendemain matin.

Ainsi au cours d'un voyage éprouvant, même s'il avait été humainement conduit, 105 hommes ont-ils été privés de l'indispensable appoint de leurs vivres personnels pendant près de 48 heures.

Ces incidents particulièrement pénibles et odieux relatifs à deux wagons, ne doivent pas faire négliger ce que fut la conduite de **M. l'oberleutnant STEINBAUER** pour l'ensemble du convoi, sous le rapport de la privation d'air et d'eau.

Un relevé détaillé des haltes de notre convoi, de leur durée, et des points de ravitaillement en air et en eau, démontrera éloquemment l'inhumanité du chef de transport.

Mercredi 9 août :

Embarquement et clôture des wagons ; de 14 heures à 17 heures.

Jedi 10 août :

Première ouverture des wagons ; à 6 heures du matin, avant le départ, soit privation d'air et d'eau de 15 heures à 18 heures consécutives (selon l'heure d'embarquement), privation inhumaine et absurde puisque le convoi n'était pas parti.

Le 6, à 7 heures, latrines en plein air, distribution d'eau, pâté et pain.

Départ du convoi : 7 h 45

Premier arrêt : Oberberg de 16 h 30 à 17 h 35, pas d'ouverture.

Vendredi 11 août :

Troisième arrêt : Oppeln de 3 h 8 7 h, ouverture des wagons, latrines, renouvellement de l'eau, distribution de soupe chaude (la seule soupe que nous toucherons pendant le voyage).

Quatrième arrêt : entre Brieg et Breslau de 10 à 11 heures, ouverture des wagons, latrines et renouvellement de l'eau pour quelques wagons seulement pris au hasard, pain et pâté pour tous.

Cinquième arrêt : entre Arnsdorf et Keisicht de 14 h 20 à 15 h, ouverture des portes et distribution d'eau pour quelques wagons seulement pris au hasard.

Samedi 12 août :

Sixième arrêt : halte de 4 h à 7 h, pas d'ouverture malgré ce très long arrêt.

Septième arrêt : Treysa de 13 h à 13 h 50, ouverture des wagons, latrines, renouvellement d'eau et ravitaillement.

Arrivée du convoi en garde de Ziegenhain-nord : 14 h 15, débarquement de 15 h à 18 h.

On remarquera que dans le cours médian du voyage, le vendredi 11 août, il y a deux ouvertures des portes à intervalles plus rapprochés, mais il est bon de noter que :

1.- De ces deux ouvertures, seuls quelques wagons pris au hasard profitèrent (très peu au total, 6 ou 7 sur 20) et non l'ensemble du convoi, du sorte qu'on ne peut considérer ce geste comme réellement efficace.

2.- Cette amélioration qui ne devait ne profiter à tous, ni se prolonger au-delà de ces deux velléités, est due entièrement à **M. le médecin-lieutenant COURTY**, qui atterré par la condition sanitaire du convoi et les indispositions qui se multipliaient, acheta littéralement à **M. l'oberleutnant STEINBAUER** et à son adjoint l'oberfeldwebel **HENNIG** la faveur de ces deux distributions d'eau supplémentaires en leur remettant du chocolat, d'ailleurs sur leur demande expressément formulée par le truchement du maréchal des logis interprète **Jean MASSICAR, matricule 14.214.**

Il a été distribué à cette occasion et le lendemain tant à l'oberfeldwebel **HENNIG** qu'à **M. l'oberleutnant STEINBAUER**, plus d'un kilo de chocolat.

En résumé, au cours du voyage, il y a donc eu sept arrêts d'une durée variant entre une et trois heures, dont deux seulement pourquoi ? ont été utilement et complètement mis à profit pour renouveler l'air et l'eau dans tous les wagons du convoi.

Entre l'embarquement et la première ouverture des wagons, juste avant le départ, il s'est écoulé dix-huit heures ; entre la 1^{ère} et la seconde ouverture, de Swoszowice à Oppeln, vingt et une heures, entre la seconde et la troisième et dernière ouverture, de Oppeln à Treysa (sauf pour quelques wagons abreuvés une fois entre ces deux gares) trente heures.

Il faut encore ajouter, que, d'une part, les caisses de propreté mises à l'intérieur des wagons étant perméables, et par là inutilisables, et d'autre part, les occasions de descendre trop rares (trois fois en 72 heures), les prisonniers durent avoir recours aux plus pénibles moyens de fortune (cartons, papiers, mouchoirs etc...) utilisés comme dépôt et jetés aussitôt par la lucarne, la décence interdit d'insister).

On imagine quelle torture ce fut pour les malades.

En outre, pendant tout le transport, aucune occasion de se laver ne fut donnée aux prisonniers de guerre ; bien qu'en deux endroits, au moins, Oppeln et Balle, la proximité de l'eau et la durée de l'arrêt (trois heures) rendissent la chose très aisée si le chef du convoi avait eu le moindre souci d'hygiène et la moindre bonne volonté.

Telles sont les conditions matérielles dans lesquelles sont voyagé **1 011 sous-officiers français et belges** qui n'étaient ni des évadés, ni des révoltés, ni punis, ni des condamnés de droit commun, mais des prisonniers de guerre parfaitement réguliers ayant fait un choix qui leur appartient librement en vertu d'un accord international au bas duquel l'Allemagne a apposé sa signature.

Quand aux conditions morales du voyage, la vérité la plus objective, oblige à dire que dès avant l'embarquement, à la gare de départ la conduite de M. l'oberleutnant **STEINBAUER** avait édifié tout le monde, prisonniers et gardiens compris.

La scène publique et littéralement furieuse à laquelle il se livra en pleine gare sur la personne d'une sentinelle allemande coupable d'avoir accepté un quart d'eau fraîche d'un gamin polonais, laissait clairement voir à quelle personne nous avions à faire.

Cette conduite ne se démentit pas durant tout le voyage.

Tous ceux qui l'approchèrent de par leurs fonctions Français ou Allemands, pourront témoigner que durant toute la journée et la nuit du 10 août **M. l'oberleutnant STEINBAUER** fut parfaitement ivre ainsi que son adjoint l'oberfeldwedel **HENNIG**.

De cette journée et de cette nuit d'ivresse, il demeure d'ailleurs un témoignage irrécusable, c'est l'accident arrivé de par la faute de l'oberfeldwedel **HENNIG**.

Un soldat allemand du convoi dont je n'ai pu savoir le nom mais qu'on identifiera aisément en recourant au contrôle allemand du convoi.

Dans la nuit du jeudi 10 au vendredi 11, aux environs de minuit, le convoi stoppa dans une gare dont l'obscurité nous empêcha de voir le nom.

Les occupants du wagon n° 4, entendirent des pas, un colloque en allemand auquel participait l'oberfeldwedel **HENNIG**, un ordre, et la porte du wagon qui était très difficile à ouvrir (il s'agissait d'un wagon italien de construction très défectueuse) glissa lentement et s'ouvrit de quelques centimètres.

A ce moment précis, il y eût un coup de sifflet, les prisonniers entendirent des jurons, un bruit de bottes sur le ballast et le train s'ébranla et pris peu à peu de la vitesse ; cependant malgré le roulement du train en marche les prisonniers continuaient d'entendre des cris et des plaintes.

Après quelques minutes d'incertitude, à la faveur du passage à la gare suivante qui était quelque peu éclairée, ils aperçurent par l'interstice la main et le bras d'un soldat allemand qui se cramponnait désespérément à la porte du wagon et qui semblait épuisé.

Les deux Français les plus proches de la porte, les maréchaux des logis **DUHEM Constant n° 32671 IXA** et **LAMPE Victor n° 36037 IXA** s'arcbutèrent pour forcer la porte à s'ouvrir davantage et parvinrent à agrandir l'ouverture jusqu'à la largeur d'un homme et alors le maréchal des logis **LAMPE**, le buste dans le vide et retenu à bras le corps par **DUHEM** et d'autres prisonniers, entreprit de hisser le soldat allemand dans le wagon, ce à quoi il parvint après de longs efforts.

Ce soldat quand le train démarra avait tenté de sauter sur l'étrier, manqué son coup et s'était pris la jambe droite sous les ferrures du wagon (le médecin-lieutenant **COURTY** lui donna plus tard les premiers soins devant diagnostiquer une fracture du péroné).

Ses premiers mots quant il fut étendu parmi les prisonniers français furent,

« *une minute de plus, je lâchais car j'étais là bout de force. Vous m'avez sauvé la vie* ».

Le blessé demeura environ deux heures avec les prisonniers, ne cessant de leur témoigner la reconnaissance. A l'arrêt suivant, quand ses camarades vinrent le chercher, il demanda à l'Oberfeldwebel **HENNIG** qu'une sentinelle vienne le remplacer dans le wagon, afin que ceux qui l'avaient sauvé pussent au moins garder la porte ouverte et jouir d'un peu d'air pendant le reste du voyage. « *Feind bleibt feind* » répliqua l'oberfeldwebel en ajoutant plusieurs injures.

La seule récompense qu'obtinrent les prisonniers français pour avoir sauvé la vie d'un « ennemi » l'oberfeldwebel **HENNIG** disait ce fut d'être interrogé avec suspicion sur les circonstances du sauvetage et d'être comptés et recomptés car M. L'oberleutenant craignait que quelques uns n'eussent profité de la porte ouverte pour s'évader.

En réalité, il avait bien perdu un homme, mais c'était un allemand le soldat **MULLER** oublié sur le ballast de la même gare où son camarade s'était suspendu au wagon et blessé.

Tel fut l'un des plus notables incidents du voyage qu'il a fallu supporter tout au long pour montrer à quel point les responsables allemands du convoi étaient inférieurs à leur tâche.

Le principal souci de l'oberleutenant **STEINBAUER** pendant trois jours semble avoir été de boire, celui de l'oberfeldwebel **HENNIG** de pourchasser le personnel féminin des Chemins de Fer allemands et de venir quémander du chocolat pour ses conquêtes auprès de médecin-lieutenant **COURTY**.

Durant toute la nuit du vendredi 11 au samedi 12, pendant que les prisonniers attendaient une halte et une soupe officiellement annoncée pour 22 h et dont il ne fut jamais question, l'oberfeldwebel **HENNIG** occupait agréablement son temps avec une employée allemande (en service commandé ou non on l'ignore) couchée sur la paille auprès de lui, à côté de **M l'oberleutenant STEINBAUER** qui cuvait son schnaps et malgré la présence de sept personnes, quatre français et trois allemands, qui peuvent témoigner du fait.

Ce sont côté allemand : **M. le sonderführer FORSTER**, le feldwebel **HULTER** et l'interoffizier **KREISEL**, côté français : **M. le médecin-lieutenant COURTY**, le maréchal des logis **MASSICART**, matricule 14.214, le sergent sanitaire de service **ISSARMI**, matricule 3184 et **M. l'abbé CANEROT**, aumônier général du convoi, que **M l'oberleutenant STEINBAUER** avait fait appeler pour une communication urgente que l'ivresse lui fit différer jusqu'à l'oubli total, si bien que M. l'aumônier ne sut jamais pourquoi il avait été tiré de son wagon et amené devant le chef du convoi.

Pour clore le tableau des cruautés et de ces scandales, il faut ajouter qu'à l'issue du voyage, quand ils rentrèrent en possession soit de leurs bagages, soit de leurs musettes confisquées en cours de route, les prisonniers français constatèrent qu'il leur manquait une certaine quantité de vivres, de cigarettes et de vêtements.

Pour les vêtements et pour une partie des vivres, on peut présumer qu'ils ont été égarés par suite du manque d'organisation et d'ordre des responsables allemands.

Mais il est bon de noter qu'une autre partie des vivres et des cigarettes a été consommée sur place par des gardiens peu scrupuleux.

Les occupants du wagon n° 25 notamment parmi **lesquels M. l'aumonier général CANEROT** ont pu voir des sentinelles qui croquaient ouvertement le chocolat et fumaient les cigarettes françaises et américaines de leurs musettes confisquées.

Par ailleurs, plusieurs valises dont par exemple, celle de l'adjudant **AUBEL André n° 7864II23H** et du sergent **TYSEYRES** Marceau, **matricule 31II317B**, furent éventrées et dépouillées de leur contenu le plus précieux.

On trouvera joint à ce rapport outre un compte rendu officiel médical de **M. le médecin-lieutenant COURTY**, un relevé numérique collectif et un relevé individuel, justificatif des vivres et des vêtements égarés ou volés pendant le transport.

Compte tenu de ce qui fut « offert », si l'on ose dire à **M l'oberleutnant STEINBAUER** et à l'oberfeldwebel **HENNIG**, le voyage a coûté aux Français : **8 k 650 de chocolat, 4 kg 850 de sucre et 28 paquets de cigarettes françaises, 11 paquets de cigarettes américaines, 19 paquets de tabac, 12 paquetages complets de linge, 11 paires de chaussures en excellent état, etc....**

J'affirme sur l'honneur que tous les faits articulés dans ce rapport sont entièrement conforme à la vérité, j'ai été le témoin oculaire de la plupart d'entre-eux.

Pour les autres, j'ai recueilli les dépositions de camarades que je connais depuis longtemps comme parfaitement sincères et dignes de foi.

En consignand ici le détail de ce que les prisonniers de notre convoi ont moralement et physiquement souffert, je n'obéis ni à la haine ni à un désir de vengeance mais à l'honnêteté.

Rétorquer que : « *C'est la guerre* » ne saurait constituer ni une justification ni même une excuse, car si la guerre autorise dans la zone des combats et dans l'urgence de l'action certains procédés expéditifs, dans le calme de l'arrière, elle ne peut faire passer une condamnation sur un défaut total d'organisation, ni sur un manque d'humanité parfaitement barbare.

En dénonçant clairement, dans le calme et la modération, mais aussi dans la fermeté, les scandales les abus et les sévices graves dont l'oberleutnant **STEINBAUER** devant sa conscience et devant les tribunaux présents ou futurs, l'entière responsabilité, je cherche moins à obtenir une réparation pour les 1 006 prisonniers dont j'ai la charge qu'un amendement pour l'avenir, afin d'épargner à d'autres ce que nous avons enduré dans notre personne et dans notre dignité de soldat.

Le maréchal des logis **Ch. LETELLIER**

Matricule 8 034, homme de confiance du Bloc II du STALAG 369

Annotation : le maréchal des logis **Ch. LETELLIER**, ce sous-officier, dans le civil est écrivain.

Il a écrit « *Les grandes vacances* » sous le nom de **Francis AMBRIERE**.
