

## CRASH DE L'AVRO LANCASTER LL862

Le 21/07/1944, le LL862 s'écrasait au S de Cambrai avec 6 hommes à bord, le pilote ayant abandonné l'avion en parachute.

Une enquête en suspicion de sabotage a été conduite dès 1946, suite aux témoignages de soldats allemands, afin de déterminer la responsabilité du pilote dans la crash.

Au terme de cette enquête, et après audition des témoins et du P/O Meier lui-même, il s'avère que celui-ci, d'origine allemande, a délibérément abandonné son appareil afin de se rendre aux allemands, ne supportant pas de tuer des compatriotes civils au cours des bombardements.

Il voulait faire atterrir le Lancaster en Allemagne pour se rendre mais l'équipage a refusé. Seul le bombardier, le Sgt Gwilliam, a sauté.

Il reste beaucoup de zones d'ombre dans cette affaire :

- Le Sgt Gwilliam dit avoir reçu l'ordre d'évacuer mais d'autres témoignages disent qu'il a pris peur et a sauté dans la confusion et parce que l'avion perdait de l'altitude
- Si Gwilliam a reçu l'ordre de sauter, pourquoi les autres membres n'ont-ils pas évacué ? Etait-ce seulement un ordre verbal du pilote ?
- Meier dit avoir confié les commandes au mécanicien.. (il n'y a pas de CoPilote dans un Lancaster) mais un mécanicien ne pilote pas.
- Pourquoi 3 membres de l'équipage sont inhumés à Cambrai et 3 autres en Belgique, alors qu'un des rapports précise qu'ils ont tous été inhumés dans une tombe commune ?

Il n'en reste pas moins que 6 hommes ont été tués délibérément dans cette affaire par la faute du pilote. Celui-ci est resté et décédé en Allemagne.

Les copies des documents officiels sont en ma possession et la traduction en est le reflet exact.

Photos équipage en bas de page.

Daniel Carville

## TRADUCTION DE L'ENSEMBLE DES DOCUMENTS D'ENQUETE

Transmis par Lawrence Richier - Traduction par J-L Maillet

**1. p. 08 du PDF** avec le rapport du Squadron leader commandant le Squadron A du Wing N°8502 au Wing Commander du Wing N°8502 (son supérieur) en date du **14 septembre 1945** pour l'informer du témoignage d'un ancien soldat de la Luftwaffe sur **le crash d'un lancaster à Cambrai**

le 13 septembre, un allemand - Kurt Munch, habitant au 12 de la rue Flughaven à Dusseldorf, appela le Quartier Général et avança certaines allégations sur la perte d'un appareil britannique.

Il apparaît que cet homme était adjudant dans la Luftwaffe et stationnait à Lille en 1944.

Il a déclaré qu'au début de juillet 1944, un lancaster s'est écrasé près de Cambrai avec six membres d'équipage tués, que le pilote (P/O Meyer) qui avait évacué l'appareil n'avait pas été blessé et avait, avant son évacuation, fait quelque chose sur le fonctionnement de l'appareil.

Kurt Munch déclarait plus loin que le P/O Meyer fut interrogé à l'aérodrome de la Luftwaffe de Lille par le colonel Dickoff qui rapporta ensuite que ce pilote de la RCAF lui aurait confié qu'il était d'origine allemande et qu'il ne voulait pas bombarder les villes allemandes par sympathie pour ses habitants. Meyer partit ensuite avec la Gestapo et Kurt Munch n'a plus entendu parler de lui.

Les six membres d'équipage qui avaient été tués furent enterrés dans le village de Niergnies (sud de Cambrai), leurs plaques d'identité ayant été enlevées.

Kurt Meyer reste à disposition à l'adresse ci-dessus si un supplément d'information est nécessaire.

Quand on lui a demandé pourquoi il n'avait pas raconté son histoire avant, l'allemand a déclaré qu'il l'avait déjà signalé aux Américains qui n'ont rien fait.

Un caporal, Muhling, aussi ancien de la Luftwaffe, est donné comme témoin supplémentaire par Kurt Munch. Cet homme vit à Solingen Ohligs, mais son adresse exacte est inconnue.

**2. p. 07 du PDF** envoi du Quartier Général RAF BAOR (British Army Of the Rhine) au Quartier Général de l'Air BAFO (British Air Forces of Occupation) en date du **22 septembre 1945**  
**déclaration d'un ex-personnel de la Luftwaffe concernant le crash du lancaster à Cambrai en juillet 1944**

Deux copies d'un rapport reçu aujourd'hui ( document précédent) du Wing 8502 de Wulfrath vous sont envoyés pour toute action qui peut être nécessaire s'il apparaît que le Bomber Command peut être intéressé.

**3. p. 06 du PDF** envoi du Wing Commander Hall - Quartier Général l'Air BAFO (British Air Forces of Occupation) au Sir Commodore More Ministère de l'Air à Londres, D of I (Director of Investigation ?) en date du **26 septembre 1945**

Je vous envoie une copie d'un mémorandum du Quartier Général N°2, branche SIO (Special Investigation) accompagné d'une lettre du Wing 8502 qui contiennent certaines allégations à l'encontre d'un pilote de Lancaster qui s'est écrasé près de Cambrai en juillet 1944.

Je pense que vous serez intéressé pour que vous puissiez peut-être faire examiner cette affaire.

**4. p. 05 du PDF** réponse du représentant du Sir Commodore More Ministère de l'Air à Londres au Wing Commander Hall - Quartier Général l'Air BAFO (British Air Forces of Occupation) en date du **02 octobre 1945**

D. of I. (Director of Investigation ?) m'a demandé de répondre à votre courrier du 26 septembre concernant le P/O Meyer

À première vue, l'histoire semble improbable et les autorités responsables des P/W (prisonniers de Guerre) n'ont pas de dossier au nom de Meyer. Toutefois, ce n'est peut-être pas la fin de l'affaire car ces autorités ont le dossier d'un officier de la RCAF nommé D.I. Meier (matricule N° J86655, prisonnier N° 6956) qui a été porté disparu suite à la mission du lancaster LL862 du squadron 101 dans la nuit du 20 au 21 juillet 1944 (c.f. « début juillet » de la déclaration de Munch). La Croix Rouge Allemande a signalé que Meier était prisonnier au stalag III de la Luftwaffe où il a été vu le 21 avril 1945. (note du traducteur : si c'est le stalag III de Sagan, celui-ci est évacué en février 1945).

Il a été avancé que, comme certains autres, le pilote a fait une tentative avortée pour rejoindre les lignes américaines qu'ils croyaient à une quarantaine de miles. (note du traducteur : ce n'est pas le stalag III de Sagan, celui-ci est libéré par les russes fin février 1945).

Aucun rapport ultérieur du pilote ni du F/Sgt Gwilliam, un membre de son équipage qui a été rapatrié depuis (cf. « all killed - tous tués » toujours du rapport de Munch) concernant les circonstances de l'accident.

Vous voudrez peut-être agir selon l'hypothèse que Meier est encore en Allemagne et en vie, mais je ne voudrais pas tirer la conclusion qu'il est le « Meyer » en question ou que le rapport de ce dernier a une base solide.

## **5. pièce jointe à la fiche du site France-crashes pour le Lancaster LL862**

rapport du Quartier Général des Forces Aériennes Canadiennes en Europe à Londres  
au Ministère de la Défense Air du Canada à Ottawa en date du **1e octobre 1945**

### **rapport des éléments en leur possession concernant le P/O Meier**

1. Un bref résumé de l'enquête entreprise sur le cas du sous-nommé vous est transmis pour information
2. L'appareil du pilot Officer Meier a été porté disparu suite un raid sur Hambourg le 21 juillet 1944. Les membres d'équipages ont tous été tués à l'exception du Flight Sergeant Gwilliam L. K. (R ?181002) rapatrié au Royaume Uni le 16 septembre 1944 qui n'avait aucune information sur les autres membres de son équipage et était nébuleux et confus à propos du crash.
3. Le P/O Meier a d'abord été signalé comme prisonnier au Stalag Luft III (N°6956). Un ancien prisonnier de guerre, le Flight Lieutenant K H P Murphy de la RAF a confirmé avoir vu le P/O Meier vivant au Stalag Luft IIIA vers le 21 avril 1945. Le F/L Murphy pensait que Meier avait fait partie des nombreux prisonniers qui avaient quitté ce camp avant leur libération dans le but de rejoindre les troupes américaines qui n'étaient alors qu'à une quarantaine de Miles.
4. L'épouse du P/O Meier, LACW (Leading Aircraftwoman - personnel féminin de l'Armée de l'Air) (N°463217) Meier I. n'a eu aucune communication récente avec son mari. Les documents allemands en possession du Ministère de l'Air et le Ministère de la Guerre n'ont aucune trace de Meier. La Branche PWX du SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force) fut la première à être sollicitée pour enquêter sur le cas mais n'a rien trouvé et pense que ce pilote peut encore être dans la zone contrôlée par les Russes.
5. La Mission Militaire Britannique à Moscou a été mandatée par le Ministère de la Guerre pour enquêter mais éprouve évidemment des difficultés à poursuivre des enquêtes dans la zone contrôlée par les Russes.
6. La Commission de Contrôle des prisonniers de guerre et personnes déplacées pour l'Allemagne a des documents et a été aussi sollicitée pour enquêter.
7. Des sources ont signalé que le P/O Meier est d'origine polonaise. On peut demander à ses parents du Canada s'il a peut-être eu l'intention de rendre visite à cette parentèle en Pologne si l'occasion s'était présentée.

**6. p. 03 & 04 du PDF** rapport du Wing N°8502 (signature en bas de document du S/L Barber au nom du G/C commandant le Wing 5802), au H.Q. N°2 pour l'officier de renseignements concernant le P/O Meyer en date du **25 octobre 1945**

### **rapport de la déposition de Munch (ex-personnel de la Luftwaffe)**

2. Kurt Munch qui habite à Dusseldorf, Flughafen Strasse, 12 a confirmé sa version initiale et a ajouté les détails suivants.  
Il était adjudant dans l'administration de la Luftwaffe de Cambrai du début 1943 à septembre 1944. En Juillet 1944 (autour du 15 mais peut-être plus tard) un lancaster s'est écrasé sur l'aérodrome de Cambrai, tous les membres de l'équipage à bord ayant été tués. Le pilote, malgré tout, a sauté en parachute et, malgré les efforts de quelques habitants de Cambrai pour le cacher, s'est rendu de lui-même à la Luftwaffe.
3. Munch se rappelle qu'il était un jeune homme costaud, exceptionnellement grand et qu'il parlait un allemand sans faute. Il donna son nom P/O Meyer ( qui aurait pu facilement être écrit avec un « i ») et raconta l' incroyable histoire suivante. Il était canadien descendant en ligne directe d'allemands par un au moins de ses parents émigrant. Ce parent (Munch ne se rappelle pas si c'est son père ou sa mère) avait fait promettre à son fils de ne jamais bombarder

la « Mère Patrie ». Pour respecter sa promesse, dans la nuit en question où il devait bombarder une usine de carburant synthétique à Nors, il largua ses bombes et essaya d'atterrir en Allemagne vers Munchengladbach. L'équipage s'est malgré tout opposé à cette intention et l'a forcé à rejoindre l'Angleterre. Au dessus de la France, il a amené l'appareil à une altitude plus basse et a sauté en parachute, abandonnant son équipage. Le Lancaster n'a pas été atteint par la Flak, ni attaqué par la chasse, aucune action de ce genre ne s'étant produite au dessus de Cambrai à ce moment là.

4. Meier fut envoyé à Lille et Munch n'en a plus entendu parler. Les cinq ou six membres d'équipage furent enterrés dans une tombe collective dans un coin de l'aérodrome de Cambrai Sud. Ce n'était pas l'habitude car il y avait un carré militaire dans un cimetière de Cambrai réservé aux décédés ennemis. Munch en possédait d'ailleurs la photographie. Il déclara que des aviateurs alliés y avaient été enterrés avec les honneurs militaires et ne savait pas pourquoi la même chose n'avait pas été faite pour l'équipage de Meier.

5. Munch est un homme d'environ 40 ans, originaire d'Alsace et travaillait dans la police avant 1940. Transféré dans la Luftwaffe pour raisons « politiques ». Il était, selon sa propre version, un membre du Parti Socialiste Démocrate.

6. Une photographie de lui en uniforme de la Luftwaffe est montrée. Il apparaît comme un homme de bon caractère et honnête. Il est peu probable qu'il soit enclin à l'affabulation.

7. Her Mulhing, un ex caporal de la Luftwaffe, qui servait sous les ordres de Munch à Cambrai, et tient maintenant une librairie à Schlinger/Ohlig fut ensuite entendu. Il confirma la version de Munch en chaque point et rajouta les détails suivants

Quand Meier a essayé d'atterrir en Allemagne, un des membres d'équipage qui a pris peur s'est parachuté dans la confusion générale. Des cinq ou six membres qui furent tués et sont maintenant enterrés sur l'aérodrome, Mulhing pense qu'un ou deux étaient polonais, mais de ce qu'il peut se souvenir, aucune identité n'avait été relevée.

8. L'ex-commandant de l'unité de la Luftwaffe de Cambrai, le Major Schulte habite à présent à ..... et pourrait confirmer ces déclarations mais sa résidence est en dehors de la zone du Wing.

9. S'il est décidé en haut lieu d'interroger le major ou continuer l'enquête dans d'autres directions, le Wing aimerait être tenu au courant des résultats.

**7. p. 02 du PDF** courrier du G/C Humphreys du BAFO (British Air Forces of Occupation)  
au G/C Keary (Ministère de l'Air)  
en date du **09 novembre 1945**

**objet : déclaration d'un ex-personnel de la Luftwaffe  
concernant le crash du lancaster à Cambrai en juillet 1944**

1. Je suis maintenant en mesure de répondre à votre lettre du 2 octobre concernant le rapport cité en objet. Un rapport cité plus loin émanant de l'officier de renseignements du N°8502 A D Wing a été reçu via le H Q 2 et une copie est jointe.

2. La version donnée par Munch - confirmée par Mulhing - semble plausible et semblerait justifier une enquête plus poussée. En attendant, je prends des mesures pour avoir l'interrogatoire du Major Schulte de façon à voir dans quelle mesure son histoire corrobore les faits donnés par Munch et Mulhing.

3. Le fait que Meyer n'ait pas été entendu depuis la capitulation ne fait que renforcer le soupçon qui doit nécessairement lui être attribué à la suite de ces déclarations. Un nouvel interrogatoire de Gwilliam pourrait s'avérer utile à cet égard. Il serait très certainement en mesure de démontrer les circonstances dans lesquelles il a sauté en parachute et d'autres détails des événements d'alors.

**8. p. 01 du PDF** courrier de l'officier commandant le SIB (Special Investigation Branch) de Londres  
pour - Ministère de l'Air à Londres - chef de la police pour info  
- services Police canadienne pour action

- Ministère de l'Air à Londres - AIS (Advanced Informations Services) pour info  
en date du **17 décembre 1945**

**Objet : déclaration d'un ex-personnel de la Luftwaffe  
concernant le crash du lancaster à Cambrai en juillet 1944**

Les copies jointes de documents (notés de 1 à 7 ) d'une enquête conduite par le BAFO (British Air Forces of Occupation) furent envoyées par le AIS(Special Investigation Branch)le 11 décembre 1945 concernant l'interrogatoire du F/Sgt William.

Les déclarations concernent un officier nommé Meyer qui a abandonné son équipage et son appareil après avoir « fixé » ses moteurs (**traduction délicate : bloqué, mis en panne les moteurs ... ?.** ) entraînant la mort de son équipage. L'officier en question est suspecté d'avoir collaboré avec les allemands, d'avoir affiché ses sympathies nazies et d'avoir signalé ses origines allemandes. Le F/Sgt Gwilliam a pris peur et a sauté en parachute avant que l'appareil s'écrase. Les documents notés de 1 à 7 contiennent tous les détails de l'enquête menée par la branche AIS.

Le 11 décembre 1945, le Ministère de l'Air attestait que Le F/Sgt, R.181002 L K Gwilliam (en fait Gwilliam cité précédemment) était membre de l'équipage du P.O. Meyer, ancien prisonnier de guerre, arrivé en Angleterre le 16 septembre 1944 et rapatrié au Canada.

La police canadienne a signalé son arrivée le 21 octobre 1944 au Canada où il est encore à l'heure actuelle.

Le 15 décembre 1945, je me mettais en relation avec F/Lt L P King de l' AIS lui demandant que, pour l'audition du F/Sgt, Gwilliam, les documents en question devaient être transmis à la Police Militaire Canadienne.

Londres, 17 décembre 1945

**9. p. 10 à 12 du PDF ( page 9 et 10 sont le mêmes dans le PDF)**

rapport d'enquête du service de la police de la Royal Canadian Air Force  
en date du **15 janvier 1946**

**objet** : sabotage d'un appareil par le P/O Meier

**soupons** : L'officier mentionné ci-dessus, au cours d'un raid au dessus du territoire ennemi, aurait été responsable de la perte de son appareil entraînant la mort de l'équipage.

**pièce du dossier** : déposition de Gwilliam

En référence au dossier mentionné ci-dessus et aux déclarations faites par un ancien personnel de la Luftwaffe qui a assisté au crash du lancaster à Cambrai en juillet 1944, il est mentionné que le F/S Gwilliam qui était membre d'équipage, rapatrié au Canada et démobilisé au centre de Vancouver en mars 1945, habite Campbell River et est employé dans une entreprise du même lieu. Il fut interrogé le 11 janvier 1946 et fit la déposition qui suit :

**déposition du F/S L.K. Gwilliam**

**1.** J'appartenais au squadron 101 de la RAF basé à Ludford Magna, Angleterre. Ma fonction était bombardier. Avant cette affectation, j'avais déjà appartenu à l'équipage du P/O Meier pendant le stage d'OTU et étais toujours avec lui pendant la période de conversion de l'unité aux lancaster. Je fus donc avec lui pendant notre période d'entraînement d'environ cinq mois. P/O Meier était agréable et était aimé de tous les membres d'équipage. Il ne parlait jamais de sa famille et n'a jamais affiché des sympathies à l'égard de l'ennemi, pas plus qu'à aucun moment, il n'a montré qu'il était familier de la langue allemande. Il nous a dit plusieurs fois qu'il était originaire de winnipeg. Il nous a toujours soutenu comme le plus âgé de l'équipage. Il était bon pilote, mais parfois nerveux.

**2.** En juillet 1944, au 101 squadron de Ludford Magna, l'équipage était le suivant :

P/O Meier – Pilote

W/O2 Nixon – Operateur Radio

Sgt Ianuzello – Navigateur

Sgt Boyle – Mitrailleur tourelle Supérieure

Sgt Douglas – Mitrailleur Arrière  
Sgt Reid – Mécanicien  
P/O Gosling - Opérateur Radio Spécial  
F/S Gwilliam – Bombardier (rédacteur)

3. la première mission opérationnelle, dans le cadre de l'OTU, fut le largage de tracts au nord de Paris. Nous volions sur Wellington.

4. la seconde mission fut un bombardement dans la région de Paris sur lancaster

5. troisième et dernière mission sur lancaster LL862 : bombardement de Mors, Allemagne dans la nuit du 19 au 20 juillet 1944. Nous décollions vers 22 h. l'équipage formé comme ci-dessus. Nous volions entre 18 000 et 20 000 pieds. Tout l'équipage avait un bon état d'esprit. Pas de réactions inhabituelles du pilote. L'appareil n'avait pas de problème. La cible fut atteinte vers 01 h. 00 et sur les ordres du pilote je procédais au largage des bombes. La riposte anti-aérienne adverse était normale avec projecteurs. La cible avait été balisée. Après avoir quitté la cible, pour autant que je le sache, l'appareil n'avait pas été touché et volait correctement. Aucune tentative n'a été faite par le pilote pour un atterrissage en territoire ennemi et le sujet n'a même pas été évoqué dans l'interphone. Après une demi-heure de voyage retour, l'appareil soudainement perdit de l'altitude et je reçus l'ordre d'évacuer. Nous étions autour de 18 000 pieds et l'appareil chutait rapidement. Pour autant que je me souvienne, les moteurs continuaient de tourner correctement. J'ouvris la trappe d'évacuation et sautais dans le vide. J'avais arraché mon masque à oxygène avant de sauter. Je perdis connaissance. la dernière chose dont je me souviens est que, pris dans le déplacement d'air de l'appareil, mes bottes de vol ont été arrachées. Ensuite, je me rappelle descendant le parachute au dessus de moi. Finalement j'atterris en Belgique, territoire occupé par l'ennemi. Je fus pris en charge par un mouvement de résistance qui me récupéra après trois jours de marche. Cela devait être dans la région de Namur. Je restais évadé deux mois et demi avant que les troupes me libèrent. Je fus ensuite rapatrié et démobilisé à Vancouver le 2 mars 1945.

6. Pendant mon évasion en Belgique, je me renseignais sur mon appareil et équipage. Pas d'information bien précise si ce n'est qu'un appareil britannique s'était crashé quelque part au nord d'où j'étais.

7. De retour en Angleterre, je fis les mêmes démarches. La seule information était que le P/O Meier était prisonnier et que le reste de l'équipage était porté disparu.

8. Avant cette mission, le pilote s'était marié avec une L.A.W qui travaillait sur une base de la RAF quelque part en Ecosse dans un SFTS (Service Flight Training School). Meier nous l'avait présenté comme Nelly mais je ne me rappelle pas son nom de famille.

9. A mon retour au Canada, je me mis en relation avec les familles de mes camarades et reçus des réponses de toutes excepté celles de Meier et les lettres ne me sont jamais revenues comme destinataires inconnus. Toutes les familles m'ont répondu que les membres d'équipages avaient été portés disparus, présumés décédés.

Adresses des familles :

Mr Daniel Meier (father)  
c/c Dave Meier  
499 Boyd Av.,  
Winnipeg, Manitoba

WO2 Nixon, J.E.M.  
Mr A.H. Nixon (father)  
10 Queens Street  
Brampton, Ontario

Sgt Douglas  
Mr W.J. Douglas (father)  
131 Dreaney Ave.  
London, Ontario

Sgt Boyle

Mrs E.H. Boyle (mother)  
R.R. #1  
Kimberley, Ontario

Sgt Ianuziello  
Mrs D Ianuziello (wife)  
50 Kains Street  
St. Thomas, Ontario

P/O Gosling  
Mrs F C Gosling (mother)  
30 Ferndald Grove  
Frinzinghall  
Bradford  
Yorks, England

## 10. Questions

Question 1 : Etes-vous sûr que l'appareil n'avait pas été atteint par la flak ?

Réponse : De ma position, je ne peux pas dire si nous avons été touchés ou non

Question 2 : Avant que vous ne perdiez connaissance, avez-vous vu d'autres membres d'équipage sauter ?

Réponse : Non, je sautais le premier selon la procédure d'évacuation car ma place de bombardier était au dessus de la trappe d'évacuation de l'avant de l'appareil

Question 3 : Quand vous avez repris connaissance après votre saut, avez-vous vu l'appareil ou d'autres équipiers ?

Réponse : Non

Question 4 : Quelle est votre propre opinion sur Meier ?

Réponse : Meier était grand, bien bâti, bel homme. Il était toujours de bonne humeur, et semblait s'intéresser à notre travail d'équipier. Tous les membres de l'équipage l'aimaient bien et je pensais personnellement que c'était un homme de valeur. Il pouvait avoir entre 23 et 24 ans, mesurait 1,90 m. était blond et de teint clair.

## Commentaire des trois membres de la commission

11. ce témoin est apparu très surpris lorsqu'il a été informé des allégations portées contre le pilote, mais il sembla être très coopératif en fournissant toutes les informations possibles. Il ressort de l'observation de ce témoin qu'il avait été très affecté des effets de son accident, mais son état de santé semble s'être amélioré depuis son retour au Canada. Si un nouvel interrogatoire du témoin s'avérait nécessaire, il pourra être contacté à la même adresse.

12. En absence d'autres instructions, le dossier peut être refermé au niveau du Quartier Général.

L'original de la déclaration jointe au dossier

## 10. p. 13 à 17 du PDF

rapport d'audition de Meier Daniel L W (J.86655 ex R.162327) **certainement dans la zone ouest de Berlin.**

le questionneur est inconnu : policier civil ou militaire (vraisemblablement membre service canadien)  
avant le **24 mars 1952** (date de l'écriture du rapport à Londres)

J'étais le pilote du lancaster pour une mission de bombardement de Hambourg en Allemagne ;

la composition de l'équipage (7 membres sans compter le pilote) était la suivante :

L Gwilliam – Bombardier  
Don laneziello – Navigateur  
Ian Reid – Mécanicien  
Roy Douglas – Mitrailleur  
Roy (je ne me souviens pas de son nom) – Mitrailleur  
Nixon – Operateur Radio

## Un autre homme - Probablement nommé Goslin – Operateur Radio Spécial

Au dessus de Hambourg, nous avons largué nos bombes. Au cours du vol retour, J'ai décidé que je ne pouvais plus continuer cela. Je suis d'ascendance allemande et j'ai pensé qu'il était mal pour moi de bombarder les gens de ma propre race. J'ai donc décidé de ne pas retourner en Angleterre. J'ai essayé d'en parler à mon équipage en leur proposant d'aller atterrir en suisse où nous serions tous internés. L'équipage a refusé. J'ai donc décidé de quitter l'appareil en parachute. Gwilliam était d'accord pour m'accompagner mais pas pour les mêmes raisons. Il pensait que l'appareil ne pouvait pas rejoindre l'Angleterre sans encombre sans le pilote et qu'il était absurde de rester dans l'avion car il allait à une mort certaine. J'insiste sur le fait que Gwilliam n'avait aucun motif de trahison. J'ai confié les commandes de l'appareil au mécanicien et nous avons sauté.

Question 3 : Vous dites que vous avez décidé que vous ne pouviez pas bombarder vos amis allemands. Avez-vous bombardé des français ou chinois ?

Réponse 3 : Je ne sais pas. probablement pas.

Question 4 : Plutôt que d'abandonner l'appareil et de livrer l'équipage à son destin, pourquoi n'avez-vous pas essayé de faire un atterrissage forcé en Allemagne ou en France ?

Réponse 4 : Je ne sais pas.

Question 5 : Pourquoi n'avez-vous pas décidé de retourner en Angleterre et de demander à votre commandant de vous relever de ces missions de bombardement ?

Réponse 5 : Parce qu'après cette mission sur Hambourg, je décidai d'atterrir en Suisse. J'ai volontairement quitté la formation d'appareils pour voler seul. Je pensais qu'en volant seul, nous pouvions être abattus. Il y avait aussi le fait qu'ayant essayé sans succès de convaincre mon équipage de désertir, j'ai pensé qu'ils me signaleraient dès notre retour.

Question 6 : Que s'est-il passé après l'abandon de l'appareil ?

Réponse 6 : J'ai atterri en France. Je n'ai pas vu Gwilliam alentour. J'ai abandonné mon parachute et me mis à la recherche de soldats allemands pour me rendre. J'ai vu une lumière vers laquelle je me suis dirigé. Comme je m'en rapprochais, j'ai entendu des tirs. pensant qu'ils étaient dirigés contre moi, je me suis couché au sol et restais ainsi jusqu'à l'aube. J'ai ensuite repris la direction de la lumière vue dans la nuit. C'était en fait l'épave de mon appareil qui finissait de brûler. Les tirs que j'avais entendus étaient les explosions de l'incendie. L'appareil s'était écrasé juste après mon saut en parachute. De ce que je pouvais voir, tout l'équipage resté à bord était mort. Peu de temps après, les allemands m'arrêtèrent et je fus envoyé dans un camp de prisonniers en Silésie (ndlr : Stalag Luft Sagan - Grande Evasion) puis Luckenwalde (ndlr : camp de repli après l'évacuation de Sagan) où les russes nous trouvèrent.

Question 7 : Pendant votre période d'internement, avez-vous donné des informations aux allemands soit volontairement ou autrement susceptible de porter atteinte aux efforts de guerre alliés ?

Réponse 7 : Certainement pas

Question 8 : Vous dites que vous êtes resté prisonnier jusqu'à la fin de la guerre. Pourquoi, apparemment, n'avez-vous pas écrit à votre femme ou relations janvier 1945 ?

Réponse 8 : J'ai écrit à ma femme pendant ma détention mais apparemment mes lettres ne sont jamais arrivées du fait de la situation en Allemagne.

Question 9 : Qu'avez-vous fait après la fin de la guerre ?

Réponse 9 : dans la seconde moitié d'avril 1945, les russes ont libéré le camp. Tous les gardiens allemands ont été emmenés et remplacés par des russes. Nous ne devions pas bouger avant qu'ils ne l'aient décidé. Je n'avais pas l'intention de retourner au Canada après ce que j'avais fait et dressais un plan pour disparaître. Je me suis évadé du camp et me suis dirigé vers l'Autriche sous le nom de Schmidt (le nom d'un oncle) que j'ai gardé depuis. Vers l'Autriche car je pensais à tort que les russes n'y étaient pas. De toute façon, je ne pouvais pas y arriver parce qu'il y avait trop de réfugiés polonais et je ne voulais pas me mêler à eux. J'étais fatigué et avais faim, dormant dans les champs, toujours en fuite et vivant dans la peur. J'ai finalement trouvé un travail dans une ferme à Dana, dans l'est de l'Allemagne. De 1945 à 1948, je restais dans la région, travaillant toujours dans les fermes. Avec très peu d'argent à gagner dans l'agriculture, en 1948, je trouvais un travail dans une mine d'uranium près d'Annaberg. Je travaillais là pendant cinq mois, toujours sous le nom de Schmidt. J'étais relativement bien. J'avais un laissez-passer



mais les russes décidèrent d'en attribuer de nouveaux qui ne pouvaient être délivrés que sur présentation d'un acte de naissance. Naturellement, je n'en avais pas et décidais de partir. C'était relativement facile car, à ce moment là, il avait des centaines de gens qui allaient et venaient autour de la mine et on pouvait s'y glisser en passant assez facilement inaperçu. J'étais une fois de plus en fuite et j'ai pensé qu'il était préférable de s'éloigner de la zone russe. Je suis arrivé à rejoindre la zone est de Berlin où j'ai habité et travaillé épisodiquement entre mars 1949 et décembre 1950. Je ne pouvais pas rester là éternellement car la police allemande ne donnait pas de laissez-passer permanent. Après avoir approché officieusement cette police, ils m'ont dit qu'au terme d'un accord avec les puissances occupantes, ils pouvaient réellement m'arrêter et me remettre aux Canadiens. Le 15 janvier 1950, je fus arrêté par la police est-allemande comme espion au service des britanniques et mis en prison jusqu'au 6 avril 1950. j'ai eu du mal à les convaincre que je n'étais pas un espion mais ils m'ont correctement traité.

Question 10 : quel était votre plan pour disparaître pour de bon ? C'est-à-dire que vous n'aviez aucune intention de révéler que vous étiez toujours en vie à votre femme, à vos proches ou au gouvernement canadien ?

Réponse 10 : Non, je ne voulais pas disparaître pour de bon. Je me souvenais avoir lu que, après la première guerre mondiale, le Canada avait accordé une amnistie à ses déserteurs. Je pensais que la même chose se produirait mais probablement pas avant une dizaine d'années après la fin de la guerre. Je pensais être seulement coupable de désertion et résolu à rentrer dès qu'une éventuelle amnistie aurait été accordée. La seule raison pour laquelle j'étais en communication avec mon épouse depuis quelques semaines était pour savoir si cette amnistie était accordée. Je ne savais pas que j'étais présumé mort ni que ma femme touchait une pension de veuve de guerre.

Question 11 : La police est-allemande et les autorités russes étaient-elles au courant de votre véritable histoire ?

Réponse 11 : La police est-allemande savait tout. Du côté russe, je ne peux pas le dire. Vous savez, dans la zone Est de l'Allemagne, nous ne parlions jamais avec les russes. En fait, on ne les voyait jamais. La police est-allemande était si bien organisée, qu'ils la laissaient faire le sale boulot.

Question 12 : Etes-vous maintenant communiste et voudriez-vous, si vous le pouviez, leur transmettre des informations de l'Ouest ?

Réponse 12 : Je ne le suis pas et ne le voudrais pas. J'ai habité dans les deux mondes et je peux vous dire que le nôtre est définitivement le meilleur.

Question 13 : Pensez-vous avoir des difficultés pour votre retour ?

Réponse 13 : Non, je ne pense pas. Je connais quelques personnes bien placées.

Question 14 : Je ne peux pas savoir ni ai l'autorité pour savoir si mon service peut vous être d'une quelconque assistance. Cependant, si nous avons des informations pour vous, comment pouvons-nous communiquer avec vous, et sur quel point principal souhaitez-vous être conseillé?

Réponse 14 : Je voudrais que vous vous renseigniez et me conseilliez sur ma situation légale. C'est-à-dire, pourriez-vous, s'il vous plaît, me faire savoir ce à quoi je peux m'attendre si je devais quitter ma maison actuelle (en Allemagne) et retourner en Angleterre ou au Canada ? Si vous pensez que je vais être accusé, pourriez-vous me donner une indication sur la peine maximale encourue ?

Ne m'écrivez jamais directement. Les Allemands de l'Est ne doivent jamais savoir que je suis en communication avec des Canadiens ou avec un autre gouvernement occidental. Envoyez vos lettres à : Paul Nantwig, 65 Prinz Eugen Strasse, Berlin-Ouest. C'est l'adresse de M. Janisch (mon propriétaire), lieu de travail de mon beau-père. J'y récupérerai le courrier en toute sécurité, sans délai.

Question 15 : Que ferez-vous si nous ne sommes pas en mesure de vous aider de quelque manière que ce soit, ou même de vous conseiller ?

Réponse 15 : Je ne sais pas. Je ne pense pas pouvoir continuer à vivre ainsi plus longtemps. Peut-être que je retournerai indépendamment des conséquences et "face the music" (traduction incertaine : affronter la réalité)

Notre interview est terminé pour ce jour. Meier retourna dans la zone Est mais promit de revenir le lendemain matin pour signer sa déclaration. Il est arrivé le 20 mars à midi pour signer. Je l'ai laissé parler à sa femme dans le hall de l'hôtel et suis allé jusqu'à ma chambre pour poser les documents. Quand je suis revenu, Meier et sa femme avaient disparu. J'ai contacté Mr MacDonald mais comme Mme Meier n'était pas réapparue vers 21 h. nous en avons informé le colonel Houghton de la Mission Militaire Canadienne à Berlin. Ce dernier a informé le contrôle britannique des

frontières de son absence et a demandé de ne rien faire (to sit tight : rester assis) jusqu'à de nouvelles informations.

Vers 22 h. le même jour, Meier et son épouse sont revenus. Ils étaient allés jusqu'à sa demeure dans Berlin-Est. Le contrôle britannique des frontières fut très inquiet d'apprendre ceci et le jour suivant nous demanda une description complète et les adresses de Mr et Mme Meier.

Je comprends qu'ils voulaient des informations sur le « séjour » de Mme Meier en territoire « ennemi » pour les communiquer aux autorités concernées en Angleterre.

Je comprends aussi que Mme Meier a été suivie pour le reste de son séjour à Berlin et que son mari sera surveillé tant qu'il y aura des forces britanniques en Allemagne.

Je dois rajouter que Mme Meier est allée en zone Est en dehors de toute autorisation de ma part. Mr MacDonald et moi-même lui avons pourtant précisé en maintes occasions qu'elle ne pouvait pas quitter l'hôtel sans être accompagnée de l'un de nous deux.

Vous noterez d'après ses déclarations précédentes que Meier a décidé de désertre **après** le bombardement de sa cible. Toutefois, Mme Maier m'a dit lors du retour à Londres que lorsqu'elle était avec lui dans la zone Est, il lui avait confié que l'équipage entier avait décidé de désertre **avant** le décollage d'Angleterre, mais que la plupart d'entre eux ont changé d'avis après le bombardement.

Meier paraît malade, sous-alimenté et mal vêtu, portant un regard méprisant sur lui-même. Il ne m'a pas marqué favorablement. Il a exprimé beaucoup de chagrin, mais seulement pour lui-même. Je ne me rappelle pas qu'il a montré un quelconque regret pour les six membres de son équipage qui sont morts ou pour leurs proches. Bien que, d'une manière générale, il a répondu à mes questions, sur certains points, il s'est montré, sinon évasif, du moins prudent. Par exemple, Je n'ai pas pu comprendre et, d'ailleurs ne peut toujours pas, pourquoi son avion s'est écrasé, presque immédiatement après que lui et Gwilliam l'aient abandonné en parachute. Il ne pouvait pas ou ne voulait pas m'éclairer sur ce point. Il ne dit pas non plus qu'il a vu les corps quand il s'est approché de l'épave de son avion. Juste qu' « ils étaient tous morts »

J'étais naturellement intéressé par sa situation en Allemagne de l'Est mais mes questions sont restées sans réponse.

On se quitta avec l'impression que quelque chose, quelque part était oublié dans son histoire. J'ai l'idée qu'il aurait pu, s'il avait voulu, me donner plus d'informations sur le crash.

Lors de notre retour en Angleterre le 22 mars, Mme Meier m'a informé qu'elle allait engager une procédure de divorce aussitôt que possible pour se remarier ensuite.

Elle apprécierait beaucoup si le colonel Sheppard lui écrivait pour lui donner des conseils quant aux démarches qu'elle doit d'abord prendre. Elle voudrait particulièrement qu'il la recommande à des conseillers juridiques appropriés.

En conclusion, je voudrais d'abord exprimer mes sincères remerciements pour les services et l'accueil que nous ont réservé à Mme Meier et à moi, M. MacDonald, du département des affaires extérieures à Berlin, et à sa femme.

Comme ils le savaient, les circonstances de ce voyage plaçaient Mme Maier dans une grande tension. M. et Mme MacDonald sont allés bien au-delà pour lui rendre l'épreuve supportable.

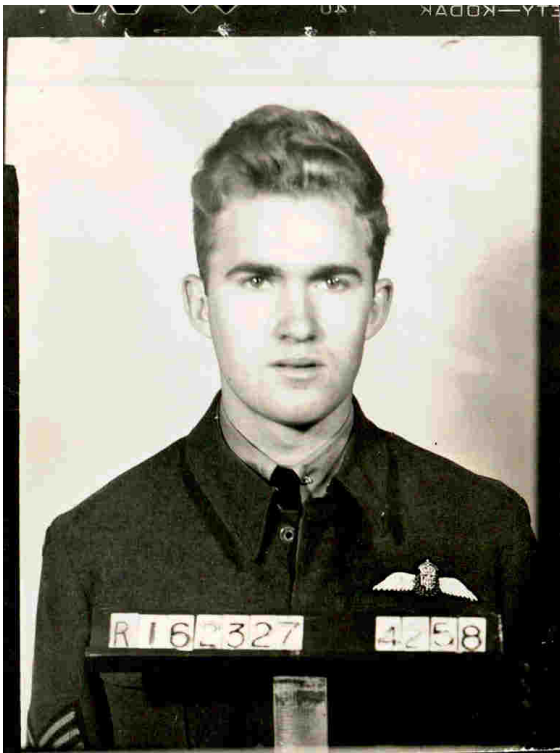
A la relecture de ce rapport, je me rends compte que je n'ai pas suffisamment donné d'importance à l'action de M. MacDonald qui, sur place, par ses conseils fut un excellent soutien. Il fut mis, lui et sa femme, dans une grande gêne pour aider dans ce cas assez difficile. C'est tout à l'honneur de la fonction publique canadienne.



P/O Douglas



P/O Ianuziello



PO Meier



Sgt Gwilliam