

## Le train fantôme (Source : Wikipedia)

Le samedi 2 septembre 1944, aux premières heures du matin, tandis que les armées alliées venaient de franchir la frontière belge en plusieurs points (Hertain, Hollain, Quévy), s'amorçait à la prison de Saint-Gilles une tragédie qui allait rester dans les mémoires - et aussi dans les archives - sous le nom d'histoire du « train fantôme ».

Encore que de nombreux cheminots y aient été, fatalement, mêlés, il n'est pas facile de reconstituer le drame avec précision. Trente ans ont passé, beaucoup de témoins ont disparu et la mémoire des autres est souvent capricieuse.

Pour obtenir une information plus ou moins détaillée et offrant un minimum de garantie, il nous a fallu nous rendre au « Centre de recherches et d'études historiques de la seconde guerre mondiale » qui, heureusement, nous a ouvert grandes ses portes et ses - rares - dossiers. Que son personnel en soit ici remercié !

Nous avons pu en l'occurrence fouiner dans trois dossiers : « L'odyssée du train fantôme revenu en gare de Bruxelles Petite Ile » de M. Edmond Delrue, un témoin des faits puisqu'il a fait partie du convoi en tant que prisonnier ; l' « Histoire authentique d'un train de prisonniers » de M. J. Dosogne, également acteur du drame ; ainsi que tous les procès-verbaux des réunions du « Comité du corps consulaire de la Croix-Rouge internationale pour la libération des prisonniers politiques », qui négociait avec le gouvernement militaire allemand l'élargissement des prisonniers politiques.

La confrontation de ces témoignages nous a permis de reconstituer grosso modo le film de l'événement.

### Samedi 2 septembre 1944 !

Prison de Saint-Gilles : c'est là que se trouvent « hébergés » les prisonniers politiques, souvent avant d'être acheminés vers les camps d'extermination nazis. Beaucoup de Belges bien sûr, mais aussi pas mal de Français parmi lesquels le Commandant Lejeune, un des dirigeants de la Résistance française. Des hommes et des femmes !

Mêlés à ces détenus politiques, on trouve aussi quelques condamnés pour peines légères, des trafiquants (des smokkeleers)...

Combien sont ces prisonniers ? Au moment où débute la tragédie, on peut estimer, avec assez d'autorité, qu'ils sont 1 370. En effet, l'effectif de fin août en dénombre 1 600 et, le 1<sup>er</sup> septembre, 230 d'entre eux, délinquants mineurs, ont été libérés.

Donc, nous sommes le 2 septembre, à 1 h 30 ou à 4 h du matin, les prisonniers sont éveillés précipitamment. S'il y a divergence ici (et plus loin) sur les heures, c'est que les prisonniers ont été privés de leur montre et se repèrent comme ils peuvent ; c'est peut-être aussi que tous n'ont pas été sortis du lit en même temps. Réunion dans la cour de la prison ; chaque prisonnier a reçu deux colis « Croix-Rouge » et sait ce que cela signifie : l'Allemagne !

6 ou 7 h : départ en camions bâchés ou en autocars vers la gare de Bruxelles Midi.

8 h : les prisonniers descendent de leur véhicule et pénètrent dans la gare entre une double haie de soldats allemands hirsutes et débraillés. On les amène à la voie n° 2 de l'époque (un autre témoin parle de voie 15, mais n'est-ce pas l'actuelle voie 15 ?) où un train les attend à quai. Wagons de bestiaux, comme il se doit, avec la mention délicate : « chevaux : 8 ou 40 hommes ». On bourre entre 70 et 80 prisonniers avec bagages par wagon ! Les femmes sont « chargées » à part. Le convoi est « protégé » par des cerbères en armes et des batteries de mitrailleuses.

8 h30 : selon toute probabilité, heure prévue pour le départ du train, mais le matériel de traction n'est pas là !

10 h : les portes et fenêtres des wagons sont garnies de fil de fer barbelé. Sur le quai, des soldats, des SS, mais toujours pas de locomotive.

14 h : pas encore de panache blanc à l'avant. Des infirmières en uniforme ont été autorisées à distribuer un bol de soupe et quelques cigarettes aux détenus. Déguisée en infirmière, une résistante réussit à glisser

quelques informations à l'un ou l'autre wagon : les troupes alliées approchent, des pourparlers ont lieu entre les consuls des pays neutres et le gouvernement militaire allemand pour la libération des prisonniers

16 h : une locomotive fait une courte apparition, puis disparaît.

17 h : le convoi s'ébranle enfin. Sur le tender, près du personnel belge, deux vieux fonctionnaires de la Reichsbahn, indifférents et sans arme (M. Delrue est formel sur ce point). Dans les wagons on salue le départ en chantant « Brabançonne », « Marseillaise », « Tipperary », « God Save the King » et « Internationale ». « La marche est lente, très lente ». On parlera de 4 km à l'heure.

Arrêt (déjà !) à Forest Midi ! Le machiniste confirme que les Alliés sont à Tournai et que le convoi a pour destination la Hollande, puis l'Allemagne. Il ajoute : « Mais je ferai tout mon possible pour que vous n'y arriviez pas ». Les deux Allemands du tender voient et entendent ça : ils ne bougent pas !

On repart à la vitesse de croisière - 4 km/h - par Cureghem, Bruxelles Ouest.

On s'arrête encore à Laeken, puis à Schaerbeek. A noter que chaque départ est brusque : il est manifeste que le machiniste essaie de provoquer une rupture d'attelage.

A la tombée de la nuit on est à Vilvorde. On s'arrête à Epeghem. La nuit, arrêt en gare de Malines. Puis redépart. Une large boucle à droite et arrêt définitif sur la voie qui mène à la gare de formation de Muizen, donc pas ouverte au trafic « voyageurs ». Dès ce moment, ce train n'existe donc plus en tant que convoi. D'où son nom de « train fantôme ».

### dimanche 3 septembre 1944.

2 h du matin : les pourparlers entrepris entre les corps consulaires, la Croix-Rouge et le gouvernement militaire allemand aboutissent : le général SS Jungclaus consent, forcé par l'événement, à donner l'ordre de libération pour tous les prisonniers politiques.

Ceux-ci, dans leur convoi, ne sont pas au courant bien sûr. Mais à...

9h, la décision de Jungclaus est parvenue. Le train repart vers Bruxelles. A l'aller, il avait mis plus de 10 heures pour faire les 40 km. Au retour, il fera le trajet en 30 minutes...

9 h 30-10 h : Arrivée en gare de Bruxelles Petite Ile (on est revenu par Cureghem).

11 h : La Croix-Rouge annonce que les prisonniers seront libérés dans deux heures. Les détenus descendent sur les quais.

13 h : Tous les wagons sont vides. Pas mal de prisonniers ont retrouvé leur famille dans les installations.

14 h : Les prisonniers sont officiellement libérés. Beaucoup n'ont pas attendu cette formalité et ont joué la fille de l'air sans autorisation.

Le Palais de Justice flambe : il y a intérêt à ce que certains documents disparaissent.

Les derniers soldats allemands fuient à pied, à vélo, en carriole...

19 h : Les Alliés pénètrent dans Bruxelles.

Voilà, à gros traits, l'histoire du train fantôme, qui a bien mérité son nom. Même la Croix-Rouge et les corps consulaires ignoraient où il se trouvait. On avait perdu sa trace : garé à Muizen, et reparti de là, il était reparti de « nulle part »...

Beaucoup parmi les cheminots qui ont, de près ou de loin, participé à cette aventure ont disparu.

Les témoins, sans réserve, leur rendent hommage : au chef de gare de Bruxelles Midi M. Petit, aux sous-chefs Parmentier et De Coster, au machiniste du train Verheggen et à son chauffeur Pochet, mais aussi à tous ceux qui ont contribué à retarder le départ du train en sabotant leur matériel, en se déclarant subitement malade, en tombant comme par hasard du tender, en exigeant des visites, des réparations, etc.

Bref, le train devait partir vers 8 h 30. Il ne s'est ébranlé que 12 h plus tard. Douze heures gagnées : le temps qu'il fallait pour empêcher le convoi de passer les frontières. Combien de vies sauvées !

- M. Verheggen, vous êtes le machiniste du « train fantôme ». Vous avez lu notre article et il y a quelques points sur lesquels vous ne pouvez marquer votre accord. Notamment lorsqu'un des témoins prétend que les Allemands qui se trouvaient à vos côtés sur la locomotive étaient « deux vieux fonctionnaires de la Reichsbahn, indifférents et sans armes ». En fait, il n'en était rien.

- Non, c'étaient des SS. Au début, on m'en a mis trois. Puis deux. Puis à nouveau trois. Ils se relayaient tout le long du parcours. Il en est resté près de moi jusqu'au retour à Petite Ile.
- A quoi avez-vous reconnu qu'il s'agissait de SS ?
- Tout simplement parce qu'ils avaient l'insigne des SS sur le col de la veste.
- Et ces SS étaient armés ?
- Je vous crois bien. Ils avaient la mitraillette. Et aussi le revolver dans l'étui. D'ailleurs, à plusieurs reprises, ils l'ont sorti, le revolver, et m'en ont menacé : quand je ne voulais pas leur obéir. Ils m'avaient bien fait comprendre au départ que, s'il y avait le moindre sabotage, je serais descendu.
- Ils ont sorti le revolver, mais ont-ils tiré ? En l'air, par exemple...
- Non, ils n'ont jamais tiré. Ils se sont contentés de menacer.
- Vous n'avez à aucun moment, sur la loco, eu d'autres soldats que des SS ?
- Non, ça a toujours été des SS. Armés jusqu'aux dents !
- Autre point : le témoin prétend qu'en gare de Forest Midi, vous avez annoncé aux prisonniers que les Alliés étaient à Tournai.
- Je n'ai rien dit pour la bonne raison que je ne le savais pas. Tout ce que je savais, c'est que les Alliés, après avoir pris Paris, s'avançaient vers les frontières. Qui aurait pu m'apprendre qu'ils étaient à Tournai ? Il n'y avait aucun civil dans les gares traversées, sauf des gens des chemins de fer.
- Un cheminot aurait pu vous avertir...
- Personne ne me l'a dit. Au départ, le sous-chef Decoster m'a seul adressé la parole pour me dire que la Résistance comptait sur moi : le train ne devait pas aller trop loin. Si j'étais allé trop loin, il y aurait eu un coup de main de la Résistance pour libérer les prisonniers. Mais, bien sûr, ça, je ne l'ai su que plus tard.
- Vous êtes, pour le reste, d'accord, en gros, sur le film des événements tel que nous l'avons reconstitué. Mais une chose que les autres acteurs du drame n'ont pu connaître, c'est la raison de votre garage à Muizen. Voudriez-vous nous l'expliquer ?
- A l'entrée de Malines, le signal était à l'arrêt. La gare avait été bombardée et je savais que le château d'eau avait été détruit. Alors, l'idée m'est venue de demander de l'eau. Naturellement, je n'en avais pas besoin : c'était une ruse pour ralentir la marche du convoi. Le chef de gare de Malines (ou le s/chst, je ne me souviens plus) m'a dit qu'il n'y avait plus d'eau dans la gare, qu'il fallait aller jusqu'à Muizen. C'était tout ce que je désirais. Je croyais simplement qu'on détacherait la machine qui irait seule s'approvisionner en eau. Mais non, les Allemands ont décidé que tout le train irait se garer à Muizen. Là, j'ai pris de l'eau. Puis, au matin, je suis allé virer à la plaque tournante, ce qui fait que, en revenant, la machine était tournée vers Bruxelles et j'avais le wagon de DCA juste derrière moi.
- Vous saviez alors que vous rentriez à Bruxelles ?
- Ah ! non, nous repartions en direction de Bruxelles, mais je ne savais pas quelle était la destination. Nous sommes donc repartis. A l'entrée de Malines, j'ai eu des ennuis tout à fait imprévus avec la machine - (les sablières ne fonctionnaient plus). J'ai demandé une locomotive pour me dépanner. On me l'a envoyée. Elle m'a tiré du mauvais pas. C'est alors que les servants de la DCA ont demandé qu'on fasse des manœuvres pour les replacer en queue du train, d'où la surveillance est plus aisée. D'accord avec mon collègue de l'autre loco, nous avons mis le wagon DCA sur le côté, puis, au lieu de revenir sur lui avec le train, nous avons filé sur Bruxelles. Pour ce retour, tous les signaux étaient bons : la voie était libre d'un bout à l'autre.
- Eh bien, M. Verheggen, bravo ! Voilà des précisions qui méritaient d'être faites. Nous vous remercions.
- Mais c'est avec plaisir...

Puis nous avons bu la petite goutte de rigueur. Le machiniste pensionné Louis Verheggen (qui a 73 ans) nous a montré les tableaux qu'il peint pour étoffer ses loisirs et aussi son petit atelier de bricolage. Quoi qu'on puisse dire, les héros ne sont pas toujours fatigués...

FIN