



ENTRE LE 1<sup>ER</sup> ET LE 3 SEPTEMBRE 1944,  
**CHEMINOTS ET RÉSISTANTS DU BRABANT**  
 ont sauvé, dans l'épopée du « train fantôme »,  
**1.500 condamnés à mort...**

**L'**ÉMOUVANT récit qu'on lira ci-dessous a paru dans « La Cité ».

M. William Ugeux, Directeur de ce vivant journal et grand Résistant, a bien voulu nous autoriser à le reproduire.

Nous le remercions très cordialement de son extrême amabilité.

Premier septembre 1944. Les Alliés s'approchent à grands pas de la capitale. Certains les disent à Tournai, d'autres affirment qu'ils sont déjà près d'Enghien. En réalité, les forces de libération n'ont pas encore franchi la frontière belge.

Cependant, à Bruxelles règne un chaos invraisemblable. Tandis que les habitants de la capitale dans un état d'exaltation extrême, attendent impatiemment l'arrivée des tommies et des yankees, les derniers Allemands restés dans la capitale s'apprêtent en toute hâte à prendre la clef des champs.

A la Prison de Saint-Gilles, l'atmosphère est plus angoissante que jamais. Depuis quinze jours, les boches ont libéré la plupart des prisonniers, ne laissant en cellule que les condamnés à mort. Mais le nombre de ceux-ci a grandi; à ceux de Saint-Gilles sont venus s'ajouter ceux de Fresnes et de Looz...

Entassés dans les petites cellules de la prison, 1.500 condamnés à mort attendent..., anxieux, ce que le sort leur réserve...

Dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2, un remue-ménage infernal se produit. Les Allemands vont et vien-

nent, dans les couloirs de la prison. Des commandements brefs et nerveux retentissent.

Que se passe-t-il ?

### En route vers la Gare du Midi

Des soldats, armés jusqu'aux dents, ouvrent toutes les cellules en criant « transport ». Les prisonniers sont fixés. On va les emmener, en Allemagne sans doute, alors que les troupes alliées ne sont peut-être plus qu'à quelques kilomètres !

S'être senti si près de la libération, et ne pouvoir en connaître les joies !

Chacun a pris sa couverture et les quelques objets qu'il a pu conserver lors de son internement. Dans les couloirs à travers lesquels défilent les prisonniers, des boches armés de mitraillettes sont placés tous les deux mètres environ, pour prévenir toute tentative de fuite ! Le silence est lugubre, entrecoupé seulement d'ordres gutturaux. Les détenus sont chargés dans des camions, leur convoi se met en route vers la gare du Midi. Quelques hommes sont parvenus à cacher un crayon; c'est le moment de s'en servir. Vite on arrache du papier, n'importe où, là où l'on en trouve, et on griffonne quelques lignes à l'intention de sa famille, de ses amis. « On nous emmène vers l'Allemagne. Ne perdez pas courage, je reviendrai... ». Les papiers sont roulés en boule et jetés dans les rues où ils sont aussitôt ramassés par les habitants, malgré la forte opposition des gardes armées qui entourent le convoi.

Une femme qui s'acharne à suivre les camions pour ramasser tous les messages est rouée de coups par un boche que ce manège énerve. Mais, malgré cela, la chasse au message continue. Les prisonniers ne sont plus seuls, comme à Saint-Gilles. Ils ont la foule avec eux, ils le sentent, et cette sensation leur rappelle un bien-être oublié.

## Cent personnes dans un wagon à bestiaux

Gare du Midi.

Depuis la descente des camions jusqu'aux quais de la gare, même déploiement de force. Les détenus sont chargés dans des wagons à bestiaux, à raison d'une centaine par voiture. Les wagons sont complètement entourés de fils de fer barbelés. Sur un toit, des Allemands sont installés à côté d'une énorme mitrailleuse, prêts à toute éventualité. Au bout du train, deux ou trois wagons confortables sont réservés au chef de camp de la prison de Saint-Gilles et à ses acolytes.

Les geôliers sont nerveux et mécontents. Ils ont peur et voudraient partir au plus vite. Malgré les mitrailleuses qui les protègent, ils craignent affreusement cette foule hostile qu'ils sentent toute proche. Ils lancent autour d'eux des regards anxieux et énervés...

Cependant, un mécanicien vérifie si les wagons sont bien accrochés, si les freins sont en ordre. Devant chaque fenêtre, il s'arrête et souffle avec un air de victoire : « ne vous en faites pas, vous ne quitterez pas la gare ! »...

Un premier machiniste grimpe dans la locomotive. Il est seul. L'occasion est unique et il saura en profiter. En moins de deux, la machine est proprement et sûrement sabotée.

« Je ne sais pas ce qu'il y a, mais ma locomotive est en panne ! Il faudra en amener une autre. » Vérifications, grognements, hurlements. Finalement, et après consultation du chef de camp, on renvoie la machine et le mécanicien.

Une deuxième locomotive entre en gare. C'est la 1202. Cette fois, le mécanicien est entouré de deux soldats qui lui enfoncent leurs mitraillettes dans les reins. Pas de possibilité de sabotage... La machine stoppe et le cheminot en descend. Malencontreusement, en sautant sur le sol, il fait un faux pas que suit une mauvaise chute. Aussitôt entouré par un groupe d'Allemands, il reste étendu sur le sol et hurle de douleur. « Impossible de partir, mon capitaine, j'ai peut-être plus fait un pas. Ah ! la la ! »

Nouveaux grognements, nouvelle fureur !

Après beaucoup de temps gaspillé à des injures et à des imprécations, on appelle un autre mécanicien, le « petit Pochet ». L'homme est moqueur et original : c'est un poète. Celui-là, pensent les Allemands, peut même se casser le cou, son collègue le remplacera. Son collègue, c'est Verhegen, un mécanicien, qui, à ses heures de loisirs, manie avec joie la palette et le pinceau.

## Deux « artistes »

On va partir. Non, pas encore. La locomotive est placée à l'envers, c'est-à-dire que le devant se trouve en direction des wagons. « Impossible de partir ainsi, mon capitaine, on va faire des accidents ». Les discussions recommencent de plus belle. Enfin, un ordre signé par le chef de camp donne l'autorisation au mécanicien d'aller tourner la locomotive.

Et les deux « artistes » se mettent en route. Mais, au lieu de tourner la locomotive à la Petite Ile, ou même à Forest, ils poursuivent jusque Ruisbroeck, soit à près de dix kilomètres de l'endroit de départ. Là, ils se décident enfin à effectuer la manœuvre. Sitôt rentrés, ils reçoivent l'ordre de partir immédiatement. Cette fois, c'est fini. En route vers l'Allemagne...

Les boches soulagés, ont regagné leurs wagons. Enfin ! pensent-ils.

Pendant ce temps, des résistants armés sont venus proposer d'attaquer le train, soit en gare du Midi, soit en rase campagne. Mais « Michel », le chef du groupe de résistance de la gare du Midi, a confiance en ses deux « lascars ». Il craint qu'une attaque armée provoque chez les vaincus un désir de vengeance qui s'assouvirait certainement sur les malheureux prisonniers. Il refuse l'aide du groupe armé.

Le train va s'ébranler. Malheureusement, le mécanicien semble avoir perdu tout le fruit de son expérience. Il démarre brutalement, et pan ! plusieurs wagons se décrochent, qu'il faut aussitôt aller raccrocher. Dans l'obscurité qui est venue, et avec une seule lampe de poche, le travail est difficile. La même chose se reproduit quelques fois encore.

Décidément, « petit Pochet », il faudra retourner à l'école ! Mais les boches s'énervent ; ils ont compris le jeu. Le mécanicien aussi, a compris. Cette fois, il démarre lentement, sans encombre.

## Bruxelles-Malines direct : 19 heures

Où va-t-on ? A Malines. « Impossible, mon capitaine, nous nous trouvons dans la direction opposée ! Je ne peux quand même pas pousser le train jusque Malines ! »

Nouvelles discussions : encore du temps gagné. Le chef de camp se décide à permettre au mécanicien de rouler en direction de Ruisbroeck, où il pourra tourner tout son train.

Le train a tourné au Sud de la capitale. Il se dirige enfin vers Malines. Mais tous les signaux sont éteints, ce qui force le convoi à rouler au ralenti. Tous les signaux sont fermés. Les Allemands ne connaissent pas la voie. Cela aussi permet au petit Pochet et à Verhegen d'orienter sans cesse leur machine sur des voies de garage. Dans ce cas, il faut faire marche-arrière et reprendre une autre voie, en espérant évidemment que ce sera la bonne... Il est cinq heures du matin lorsque le convoi quitte le Midi. Il n'atteindra Malines que vers minuit.

Les prisonniers, enfournés dans leurs wagons, sont couchés pêle-mêle, les uns sur les autres, certains essayent de dormir. Peine perdue ! Leur moral est bon, mais néanmoins, l'inquiétude est générale. On a permis aux femmes d'emporter avec elles un petit bassinet, au cas où elles en auraient besoin dans les camps allemands. Les prisonnières ont disposé leurs bassinets tout autour de la paroi de leurs wagons, afin de se construire un mur protecteur pour le cas où les résistants attaqueraient le train. Elles se sont couchées dans la crasse et les conversations vont bon train; pensez donc, 75 femmes ! Une d'entre elles est assise devant un seau contenant... ce que vous pensez. Heureusement, ce n'est pas toujours la même... Celle qui s'en est servie la dernière tient le seau auprès d'elle, et la ronde continue. A un arrêt du convoi, elles ont demandé à un Allemand la permission de « le » vider, ce qu'elles ont obtenu après avoir parlementé plusieurs minutes !

Infernal, c'était infernal...

### Quand on a la mémoire courte

Le train poursuit sa route vers Malines. Pochet et Verhegen, qui savent que l'ingénieur de la gare de Malines a saboté les pompes à eau, lâchent de la vapeur, beaucoup de vapeur. Ils font tant et si bien que lorsque le convoi arrive à destination, il n'y a plus une goutte d'eau dans la locomotive.

« Mon capitaine, les pompes électriques ne fonctionnent plus, il faudra pomper à bras ! »

Furieux, le commandant donne l'ordre à ses soldats d'aller pomper de l'eau qu'ils amènent vers la locomotive dans de petits seaux. Après une demi-heure d'efforts, la machine n'est pas encore remplie au cinquième de sa capacité. Le chef de camp se rend compte de l'inutilité du travail des soldats, et après avoir consulté le mécanicien, décide de pousser jusque Muizen, où, paraît-il, les pompes électriques fonctionnent encore.

Le convoi arrive à Muizen, mais là, plus personne ! Le petit Pochet a oublié comment fonctionnent les pompes et il lui faut un temps infini avant de se le rappeler.

Lorsque le train est prêt à repartir, le commandant vient avertir le mécanicien qu'il va falloir retourner vers Schaerbeek et de là filer vers Liège, en essayant à tout prix de contourner cette ville, où la Résistance règne déjà.

Pourquoi ce détournement subit ? Certains affirment que c'est parce que la Résistance avait fait sauter les voies un peu après Muizen.

### Terminus : Petite Ile

En route, donc, pour Schaerbeek, en passant par toutes les voies de garage, évidemment...

En gare de Schaerbeek, les choses se compliquent. Pour prendre la direction de Liège, il faut tourner à droite, quand on vient de Muizen. Mais pour les boches, qui n'y connaissent rien de rien, toutes ces voies sont encore des voies de garage et mieux vaut ne pas les emprunter. Pochet et Verhegen sont accoudés à leur machine, l'air innocent, et, ne connaissant ni droite, ni gauche, ils continuent tout droit ! Les Allemands n'y voient que du feu. Pourvu que le train roule, qu'il roule vite, c'est le principal !

Le convoi contourne Bruxelles, roule encore un temps et puis « stop ». Il se trouve dans un cul-de-sac ! Petite-Ile.

Imaginez la fureur du chef de camp ! Qu'allait-il advenir maintenant des passagers du « train fantôme », et quel serait le sort réservé aux deux courageux « artistes » de leur locomotive ?

Heureusement, pendant que le « train fantôme » effectuait force tours à travers le Brabant, un Comité s'était formé à Bruxelles, dans le but d'obtenir la libération des prisonniers politiques en route pour l'Allemagne. Parmi ce Comité, se trouvaient le vicomte Berryer, les ambassadeurs de Suisse, de Suède, d'Espagne et même, à ce que l'on dit, le dernier représentant de l'Allemagne.

Le « train fantôme » était entré en gare de la Petite-Ile vers 10 heures et demie du matin. Mais ce n'est qu'après des pourparlers sans fin que les prisonniers furent relâchés : il était alors une heure et demie de l'après-midi.

De nombreux wagons de soldats allemands blessés se trouvant dans la même gare, le Comité libérateur donna l'assurance que ces blessés seraient considérés par les résistants comme prisonniers de guerre et ne seraient pas massacrés, à condition que les prisonniers du train fantôme soient libérés.

Il est évident que même dans le cas contraire, les prisonniers allemands n'auraient pas été massacrés par les Résistants, mais connaissant la mentalité des Allemands à ce moment, le Comité libérateur exerça, heureusement, un chantage opportuniste.

Cette manœuvre, ajoutée à toutes les astuces de Pochet et Verhegen et des deux autres mécaniciens, ainsi qu'à la courageuse intervention de tous les cheminots de la gare du Midi, de Malines, de Muizen, etc... sauva quinze cents personnes d'une mort presque certaine.

Sept ans ont passé depuis ces jours où le « train fantôme » parcourut toute la Belgique traînant derrière lui le destin de 1.500 prisonniers politiques, mais les Belges ne peuvent oublier, ni maintenant, ni jamais, cette héroïque équipée, toute à la gloire de nos cheminots.

Freddy FRANÇOIS.