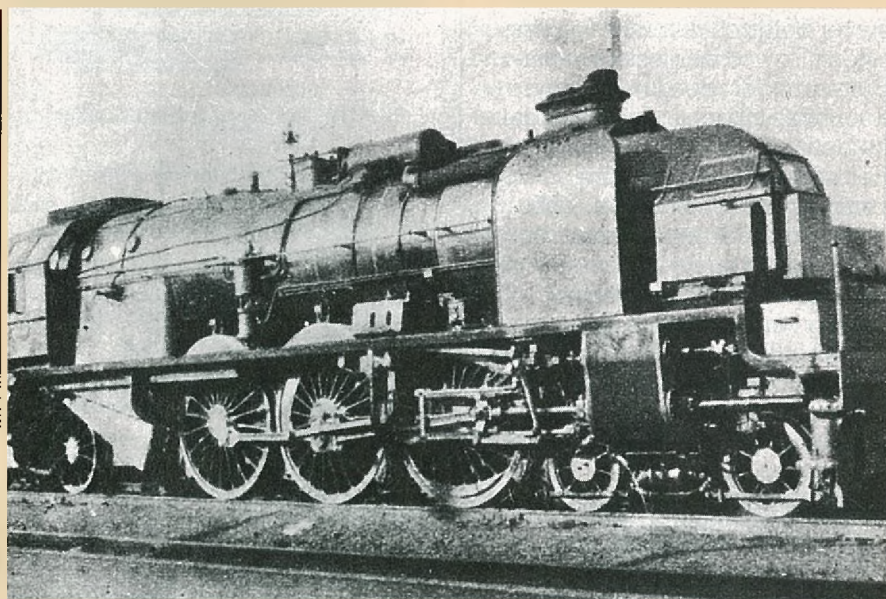


DE SPOOKTREIN VAN 2 SEPTEMBER 1944

G. FERON

Voor dit artikel werd gebruik gemaakt van de verslagen die destijds werden opgemaakt door de heren Verheggen, Masquelier, Ugueux, Lokker en Handelsberg.

Terwijl de Franse kust op 6 juni 1944 bevrijd wordt, moet België nog tot september 1944 op de komst van de geallieerden wachten. Maar intussen is het verzet actiever dan ooit tevoren, gedreven door de groeiende hoop. Daarnaast heeft ons land het zwaar te verduren door de geallieerde lucht-bombardementen, waarvan de Duitse propaganda overigens handig gebruik maakt. In dat klimaat van onrust en verwarring spelen zich de gebeurtenissen af die we nu ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de bevrijding opnieuw in herinnering willen brengen.



NMBIS

SITUATIESCHETS

Terwijl veel Duitse militairen alle mogelijke middelen gebruiken om naar hun land terug te keren, zijn er anderen die tot het uiterste willen gaan. Zij houden enkele duizenden landgenoten en vijftienhonderd gedetineerden van Belgische, Franse, Engelse, Amerikaanse en Russische nationaliteit opgesloten in de gevangenis van Sint-Gillis. Een aantal van hen – personen die wegens kleine misdrijven zijn opgesloten – worden in de tweede helft van augustus vrijgelaten. De anderen zijn zo goed als ter dood veroordeeld. De Duitse overheid heeft besloten hen naar de beruchte uitroeiingskampen te sturen waar hun lot snel bezegeld zal zijn. Sinds 25 augustus voeren Belgische diplomaten (onder wie burggraaf Berryer), alsook diplomaten van de ambassades van Zweden, Zwitserland en Spanje geheime onderhandelingen om de vrijlating van alle gevangenen te verkrijgen.

Van de Duitse ambassadeur, Mayr-Falkenberg, krijgen ze de verzekering dat hij op het geschikte tijdstip tussenbeide zal komen. Op 1 september verneemt baron Kuudse de Verchou, de consul-generaal van Zweden, dat de chef van de plaatselijke Gestapo, SS-generaal Jungclaus, bepaalde toezeggingen in de gewenste zin heeft gedaan. Maar kan men hierop vertrouwen wanneer blijkt dat hij dezelfde dag nog 130 vrouwen naar Ravensbrück en tussen 800 en 900 mannen naar Sachsenhausen laat vertrekken? Het antwoord op die vraag komt in de nacht van 1 op 2 september, wanneer tot de tanden bewapende Duitsers de gevangencellen opengooien en «Transport!» brullen. De gevangenen krijgen elk twee pakjes van het Rode Kruis en worden met vrachtwagens naar het station van Brussel-Zuid gebracht. Over hun lot hoeven ze zich geen

illusions te maken. Tijdens de rit zingen ze vaderlandse liederen en werpen ze propjes papier met daarop hun laatste boodschap naar buiten.

AAN DE SLAG

Hoewel het station van Brussel-Zuid door Duitse spoor mannen gecontroleerd en geleid wordt, kan het Belgische personeel, dat het onheil voelt naderen, een aantal tegenmaatregelen nemen. Onderstationschef Michel Petit heeft namelijk opgemerkt dat 32 veewagens in het station werden afgezet, wat ongewoon is voor een reizigersstation. Bovendien bezetten gewapende en agressief optredende nazi's de installaties. Onmiddellijk verwittigt hij eerste stationschef Léon Petit. Met medewerking van collega's van het verzet en andere vertrouwelingen sturen ze alle beschikbare locomotieven zo ver mogelijk weg. De vermoedens worden bevestigd als de gevangenen rond acht uur 's morgens in het station aankomen. Michel Petit en zijn mensen saboteren de wissels en het personeel van de stelplaats maakt de locomotieven onklaar. In het bureau van de stationschef, vlak onder de neus van de Duitsers, komen de leiders van het verzet en een afgevaardigde van generaal de Gaulle bijeen. Ze besluiten de plannen van de vijand door list in de war te sturen en het gebruik van geweld te vermijden. Ze komen ook het treinnummer te weten : 1.682.508. Die informatie is uiterst belangrijk want als de Duitsers een locomotief MP 1.682.508 zullen vorderen, zal het duidelijk zijn om welke trein het gaat. Ook de reisweg is bekend : via Mechelen, Essen en Nederland naar Duitsland. De gevangenen worden met tientallen in de wagens gedreven terwijl de bewakers zich in het vooruitzicht van een lange reis van comfortabele rijtuigen hebben voorzien. Alle verzetsgroepen in Brussel en langs de lijn worden gewaarschuwd.

DE LOCOMOTIEVENDANS

Om 8.30 uur vorderen de Duitsers een rijklaar locomotief. In Vorst-Zuid, waar de aanvraag ontvangen

wordt, is «tijd winnen» het wachtwoord van het verzet. Er wordt ook vernomen dat het 30e Britse legerkorps Doornik is binnengekomen en men hoopt dat het snel naar Brussel zal doorstoten. Maar het zal Brussel pas bereiken op 3 september in de namiddag. De eerst beschikbare locomotief wordt dadelijk onklaar gemaakt. Daarna komt de 3302 aan de beurt, een Amerikaanse locomotief uit 1918 die gebruikt wordt voor goederentreinen en stoptreinen. Het is een machine die niet op snelheid berekend is, wat alleen maar een voordeel is in de gegeven omstandigheden. De verzetsmensen laten zich door het ongeduld van de Duitsers niet afschrikken en saboteren de smeerpipen waardoor de locomotief geheel onbruikbaar wordt. Daarna wordt de 1202 opgescharreld, een in 1939 in dienst genomen locomotief van het Atlantic-type, ontworpen door ingenieur Notesse. Ze is ideaal voor snelle en tamelijk lichte treinen op lijnen met weinig hellingen, en is dus veel minder geschikt voor deze lange en zware trein. In vredetijd zou men er nauwelijks aan denken om voor een dergelijke trein een type 12 te gebruiken. Maar het is oorlog en de vijand mag niet worden geholpen. Bovendien is de Westinghouse-pomp niet in beste staat en worden voor alle zekerheid de zandstrooiers onklaar gemaakt, wat later een hele goede zet zal blijken. Ondertussen worden de ongelukkige machinisten aangewezen. De eerste heet Georges ; hij meldt zich ziek. De tweede, Vanderveken, veinst een val van de tender. Hij schreeuwt het uit van de pijn en moet worden weggebracht. De derde is Louis Verheggen die om 14 uur net zijn dienst heeft aangevangen. Hij wordt opgeroepen samen met zijn collega, stoker Léon Pochet. Ze, worden onder strenge bewaking naar hun post gebracht en kunnen het vertrek van de trein niet meer verhinderen. Beide mannen kennen de installaties als hun broekzak en bemerken meteen dat de seingever van Vorst hun trein naar het «doodlopend spoor van Ruisbroek» afleidt.

Als ze niet meer verder kunnen doet Verheggen alsof hij verrast is en begint een lange discussie met de onderstationschef. Ze moeten terug naar Vorst. Maar de rijweg is versperd door een lange Duitse trein, bestuurd door Duitse spoor mannen. Die weigeren de sporen vrij te maken, ondanks de bedreigingen van hun ingenieur. In plaats van vooruit te rijden of de trein te laten opdrukken, haken de Duitsers het laatste stuk van hun trein af om de rijweg voor Verheggen vrij te maken. Als de locomotief uiteindelijk aangehaakt wordt, eist de machinist de voorgeschreven remproef. Die wordt hem door een bewaker geweigerd. Hij moet vertrekken. Om 16.50 uur zet de trein zich in beweging, met reeds meer dan acht uur vertraging. Verheggen vertrouwt onderstationschef Decoster toe dat de trein de grens nooit zal passeren. Die boodschap wordt aan de gevangenen overgebracht. Maar de Duitse commandant eist dat achteraan de trein nog een Flak-wagen wordt aangekoppeld. Dit is een bevel dat zeer gelegen komt. We vermelden als informatie dat een Flak-wagen uitgerust is met luchtafweerkanonnen en mitrailleurs om langs de trein te schieten. De beruchte wagen staat in Vorst. Nadat hij aangehaakt is, vraagt machinist Verheggen om water bij te nemen. Dat kan hem niet worden geweigerd. Onderweg doen hij en stoker Pochet al wat ze kunnen om zoveel mogelijk stoom te verliezen. Om 17.45 uur vertrekt de trein naar Brussel-West en om 19.35 uur komt hij aan in Schaarbeek. Bijna twee uur om minder dan tien kilometer af te leggen ! Hoewel de seinen in Schaarbeek op veilig staan, stopt Verheggen. Hij doet alsof hij de lijn niet goed kent en stapt af om een loods te zoeken. De Duitsers verhinderen dat en dwingen hem opnieuw op de locomotief plaats te nemen met de waarschuwing : «Maschine kaputt, du kaputt !». De trein rijdt verder naar Vilvoorde, waar de seingever het sein op onveilig heeft gezet. Verheggen stelt voor om inlichtingen in te winnen en een overschrijdingsbevel te vragen. De commandant van de trein



DE MACHINIST EN DE TREINBESTUURDER VAN DE SPOOKTREIN WORDEN GEDECOREERD

NMB

beveelt hem echter voorbij het gesloten sein te rijden en de rit voort te zetten. Verheggen stribbelt tegen, protesteert en schermt met het reglement en de veiligheid. Maar niets helpt: «Vorwärts» klinkt het.

Ze rijden Eppegem voorbij en stoppen om 23 uur voor het inrijsein van Mechelen dat op onveilig staat. De Duitsers zien wel in dat het overschrijden van dit sein een ontsporing zou kunnen veroorzaken.

Onder bewaking kan Verheggen gaan praten. De trein mag uiteindelijk binnenrijden op een bezet spoor, hetgeen betekent dat hij voorlopig niet kan vertrekken. Verheggen weet ook dat hij in Mechelen geen water kan nemen, voor hem reden te meer om er te vragen! Hij kan er wel nemen in Muizen, wat een omweg betekent. De trein komt na middernacht in Muizen aan. Daar zijn schoten hoorbaar, afkomstig van het plaatselijke verzet.

De commandant van de trein wil onmiddellijk naar Mechelen terugkeren, maar kop maken neemt tijd in beslag... Tussen Mechelen en Muizen loopt de lijn in een boog en hier gebeurt wat een locomotief type 12 met een zware last moet overkomen: de drijfwielen met een diameter van 2,109 m gaan aan het slippen. Er moet zand worden gestrooid maar... de zandstrooiers zijn gesaboteerd. Opnieuw aanzetten kan niet meer en Verheggen verklaart zijn trein in nood. Er wordt vernomen dat er een

locomotief Pacific type 1 los rijdt van Antwerpen naar Brussel. Die krijgt de opdracht om de 1202 en haar trein te trekken.

ONTKNOPING

In Brussel ondertussen heeft Jungclaus onder internationale druk en door het behendige spel van binnenlandse politici ermee ingestemd de gevangenen van Sint-Gillis vrij te laten. In feite is deze misdadiger ervan overtuigd dat ze al goed en wel onderweg zijn naar Duitsland, terwijl de Duitse treinleiding niet op de hoogte is van het akkoord dat hun chef heeft gesloten.

De Pacific type 1 wordt vooraan de trein aangehaakt. Machinist Gérardy kent Verheggen. Samen beramen ze vlug een plan. De Duitsers verkeren in de mening dat het onmogelijk is via Essen naar Nederland of via Muizen naar Leuven te rijden; door de schoten van het verzet geloven ze immers dat de streek bezet is.

Ze besluiten dan maar via Schaarbeek en Leuven naar Duitsland te rijden en geven het bevel te vertrekken. In Mechelen bemerken de Duitsers dat de Flak-wagen vooraan hangt, achter de beide locomotieven. Ze eisen een rangering om hem achteraan te hebben. Dat bevel komt goed van pas: voor één keer wordt de rangering gewillig uitgevoerd. De trein wordt afgehaakt en de beide locomotieven brengen de Flak-wagen op een uitwijkspoor. Daarna koppelen ze de trein

opnieuw aan om nu de Flak-wagen terug te halen. Maar in plaats daarvan zetten de twee machinisten de regelaar vol open zodat de trein er met grote snelheid vandoor gaat naar Brussel, de Flak-wagen met manschappen en al ter plaatse achterlatend!

Waarom reageren de SS-ers aan boord van de trein niet op deze valstrik?

Wellicht omdat ze weten dat de geallieerden oprukken en ze daarom zo vlug mogelijk uit Brussel willen weggkomen. Ze weten dat ze via Schaarbeek naar Leuven kunnen en hopen dat de trein die richting zal nemen.

Maar in Schaarbeek wordt in plaats van de geplande reisweg het westerringspoor gevolgd. Op 3 september om 10.15 uur komt de trein aan in Klein Eiland. Het station staat bol van Duitsers, collaborateurs en treinen met gewonden.

Er staat een trein klaar om de Duitsers en hun trawanten weg te brengen maar er ontbreekt een locomotief. De Pacific type 1 wordt opgeëist.

Verheggen verlaat zijn locomotief, loopt zonder argwaan te wekken in de richting van de bureaus, daalt het talud van de Zenne af en verlaat het spoorwegdomein. Hij denkt dat de Duitsers hem thuis zullen opwachten maar zijn bureaus stellen hem gerust. Ook Pochet verdwijnt ongemerkt.

De SS-ers willen nog altijd de gevangenen naar Duitsland overbrengen. Als ze onverzettelijk blijven, dreigt het verzet ermee de Duitse gevangenen en gewonden om te brengen. Indien de SS-ers erin toestemmen hun gevangenen vrij te laten, krijgen ze het statuut van krijgsgevangenen. De overeenkomst is bijna gesloten als het bevel van Jungclaus bekend raakt dat de gevangenen vrijgelaten moeten worden.

Die avond rond 19 uur trekken de Engelsen en de brigade Piron Brussel binnen.

De gevangenen krijgen de hen afgenomen bezittingen terug. Een spoorman had ze gevonden. De spooktrein is eigenlijk onder een verkeerde benaming de geschiedenis ingegaan want men wist op elk ogenblik waar hij zich bevond. Men had hem net zo goed de «wondertrein» kunnen noemen. □